

<b>BESCHLUSSVORLAGE</b>  <b>V0187/20</b> öffentlich	Referat	Referat VI
	Amt	Tiefbauamt
	Kostenstelle (UA)	6020
	Amtsleiter/in	Walter Hoferer
	Telefon	3 05-23 40
	Telefax	3 05-23 42
	E-Mail	tiefbauamt@ingolstadt.de
Datum	07.05.2020	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Ausschuss für Stadtentwicklung, Ökologie, Digitalisierung und Wirtschaftsförderung	26.05.2020	Vorberatung	
Stadtrat	18.06.2020	Entscheidung	

### Beratungsgegenstand

Unterführung Kreuzungsbereich Friedhofstraße/Westliche Ringstraße/Gerolfinger Straße  
und Neuburger Straße

- Antrag V0109/18 der Fraktion der UDI vom 27.01.2018- (siehe Anlage)

Stellungnahme der Verwaltung

(Referent: Herr Ring)

### Antrag:

1. Der Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Dem von der Verwaltung vorgeschlagenen Vorgehen wird zugestimmt.  
Der Antrag wird abgelehnt, da er mit dem geltenden Regelwerk nicht vereinbar ist.

gez.

Alexander Ring  
Berufsmäßiger Stadtrat

**Finanzielle Auswirkungen:**

**Entstehen Kosten:**  ja  nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben	Mittelverfügbarkeit im laufenden Haushalt	
Jährliche Folgekosten	<input type="checkbox"/> im VWH bei HSt: <input type="checkbox"/> im VMH bei HSt:	Euro:
Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe)	<input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: von HSt:	Euro:
Zu erwartende Erträge (Art und Höhe)	von HSt:  <input type="checkbox"/> Anmeldung zum Haushalt 20	Euro:
<input type="checkbox"/> Die Aufhebung der Haushaltssperre/n in Höhe von                  Euro für die Haushaltsstelle/n (mit Bezeichnung) ist erforderlich, da die Mittel ansonsten nicht ausreichen.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung herangezogenen Haushaltsmittel der Haushaltsstelle (mit Bezeichnung) in Höhe von                  Euro müssen zum Haushalt 20                  wieder angemeldet werden.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung angegebenen Mittel werden für ihren Zweck nicht mehr benötigt.		

**Bürgerbeteiligung:**

**Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt:**  ja  nein

**Kurzvortrag:**

Als Verbindung für Fußgänger zwischen der Altstadt und dem Westfriedhof befindet sich eine Unterführung der Westlichen Ringstraße im Bereich der Friedhofstraße. Sie verbindet die von der Altstadt Richtung Westen führenden Fußwege mit dem Gelände vor dem Westfriedhof in Richtung der Gerolfinger und Neuburger Straße.

Das vorhandene Bauwerk stammt aus dem Jahr 1971 und wurde damals als reine Fußgängerunterführung konzipiert. Dies entspricht auch bis heute der zulässigen Nutzung, wobei immer wieder auch Radfahrer die höhenfreie Querung verbotswidrig nutzen.

Die für den Fahrradverkehr vorhandenen Kreuzungsmöglichkeiten führen alle höhengleich über den stark belasteten Knotenpunkt der Westlichen Ringstraße mit der Friedhofstraße. Die Fahrradquerungen sind im System der Lichtsignalanlage berücksichtigt. Trotzdem ergeben sich immer wieder Schwierigkeiten und Gefährdungen, vor allem bei starker Auslastung des Knotenpunktes durch den motorisierten Verkehr.

Eine vom Tiefbauamt in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie zeigt, dass die östliche Rampe für die Aufnahme eines gemeinsamen Geh- und Radweges eine ausreichende Breite besitzt. Für die Gestaltung getrennter Wege reichen die vorhandenen Breiten nicht aus. Die westliche Rampe ist als Trogbauwerk mit einer lichten Breite von 4,0 m konstruiert. Ein gemeinsamer Rad- und Gehweg könnte hinsichtlich der vorhandenen Breite noch angeordnet werden. Getrennte Wege sind nicht möglich. Die lichte Breite innerhalb der bestehenden Unterführung beträgt 3,50 m. Dies ist unter Berücksichtigung der Anforderungen der Empfehlung für Radverkehrsanlagen zu gering. Nachdem die Unterführung mit 27,0 m eine Länge von 15,0 m deutlich überschreitet, sollte die Breite, bei gemeinsamer Nutzung als Geh- und Radweg in beide Richtungen, mindestens 6,0 m betragen. Die lichte Höhe des Bestandsbauwerks beträgt 2,50 m. Dies wäre als Minimalmaß noch akzeptabel. Das Vorschriftenwerk empfiehlt bei Neubauten eine lichte Höhe von 3,0 m. Im Hinblick auf die Gefälle sind die Anforderungen der Regelwerke nicht eingehalten. Vor allem ist die als Trogbauwerk ausgeführte westliche Rampe mit einer maximalen Steigung von 9 % auf eine Länge von 45 m deutlich zu steil. Dies bedingt nicht nur eine Minderung des Fahrkomforts für den Radfahrer sondern führt auch, aufgrund höherer Geschwindigkeiten beim Bergabfahren, zu einer Erhöhung des Gefährdungspotenzials, gerade bei gemeinsamer Führung mit dem Gehweg. Eine wesentliche Problemstelle stellt der Anschluss der Unterführung an die westliche Rampe dar. In diesem Bereich ist die vorhandene Wegeführung durch eine Ausbildung mit 90°-Ecke charakterisiert. Dies stellt ein ganz erhebliches Sicherheitsrisiko dar.



Daher wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie geprüft, ob eine Entschärfung dieses Punktes durch Umrüstung des Bauwerks möglich wäre. Eine mögliche Lösung wäre, die Ecke auszurunden, indem die Bauwerksecke abgekröpft wird, ohne die Konstruktion maßgeblich zu stören.

Die abgekröpfte Lösung würde allerdings die nach den Regeln der Technik erforderliche Ausrundung bei weitem nicht ersetzen. Selbst bei einer reduzierten Geschwindigkeitannahme von 20 km/h sollte ein Mindestkurvenradius von  $R_{\min} = 10,0$  m angesetzt werden. Die Situation vor Ort zeigt, dass ein derartiger Eingriff in das Bestandsbauwerk bis nahe zur Mitte der westlichen Ringstraße gehen würde. Das vorhandene Bauwerk wäre letztlich nicht mehr verwendbar.

Ein weiterer sicherheitsrelevanter Punkt ist die auf der Westseite der Unterführung angeschlossene südliche Treppenanlage. Bei einer Freigabe der Unterführung für Radfahrer kann es hier zu gefährlichen Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern kommen, da die Sichtbeziehungen nicht ausreichend sind.

**Fazit**

Das Bestandsbauwerk der Unterführung der Westlichen Ringstraße ist schon im Zuge seiner Entstehung als reine Gehwegunterführung konzipiert worden. Die gewünschte Nutzung als Radwegunterführung ist mit dem geltenden Regelwerk nicht vereinbar. Vor allem sicherheitsrelevante Eigenschaften, in erster Linie die 90°-Abwicklung und die mangelnde Breite im Unterführungsbauwerk selbst, ergeben, dass die Nutzung als Radwegunterführung nicht empfohlen werden kann.

Auch eine Ertüchtigung des Bauwerks durch bauliche Maßnahmen ist wirtschaftlich nicht sinnvoll. Im Ergebnis muss von der Nutzung des Bestandsbauwerks, das schon in seiner Entstehung als reine Gehwegunterführung konzipiert war, für den Radverkehr abgeraten werden.

Zur Erfüllung der Anforderungen müsste letztlich ein völlig neues Bauwerk errichtet werden. Die Kosten für eine Umsetzung betragen grob geschätzt ca. 2.300.000 €.