

BESCHLUSSVORLAGE V0143/23 öffentlich	Referat	Referat VII
	Amt	Stadtplanungsamt
	Kostenstelle (UA)	6100
	Amtsleiter/in	Münster, Philipp
	Telefon	3 05-2110
	Telefax	3 05-2149
	E-Mail	stadtplanungsamt@ingolstadt.de
Datum	07.02.2023	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit	16.03.2023	Vorberatung	
Stadtrat	28.03.2023	Entscheidung	

Beratungsgegenstand

Unterführung Hauptbahnhof

- Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 30.03.2022 (V0291/22) -

Stellungnahme der Verwaltung

(Referentin: Frau Wittmann-Brand)

Antrag:

1. Die Machbarkeitsstudie zur erweiterten Barrierefreiheit im Hauptbahnhof Ingolstadt vom November 2022 wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt die Varianten Fahrradschieberinne an Bahnsteig A und die Variante des zusätzlichen Aufzugs mit der DB AG abzustimmen sowie die Umsetzung und die Kostentragung zu klären.

gez.

Ulrike Wittmann-Brand
Stadtbaurätin

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.		

Nachhaltigkeitseinschätzung:

Wurde eine Nachhaltigkeitseinschätzung durchgeführt: ja nein
 Wenn nein, bitte Ausnahme kurz darstellen und begründen

Begründung der Ausnahme

Wenn ja,

Legende für die quantitative Einschätzung:

2	stark fördernd
1	leicht fördernd
0	keine Aussage möglich/ keinen Effekt
-1	leicht hemmend
-2	stark hemmend

Handlungsfeld und Schwerpunktthema	Quantitative Einschätzung	Begründung
Wirtschaft und Innovation		

Nachhaltiges Wirtschaften und neue Geschäftsmodelle	0	
Forschung und technologischer Wandel	0	
Arbeit und lebenslanges Lernen	0	
Klima, Umwelt und Energie		
Klimaschutz und Energie	0	
Umwelt- und Naturschutz	0	
Klimafolgenanpassung	0	
Ressourcenschutz	0	
Nachhaltiges Leben im Alltag		
Nachhaltiges Leben und Einkaufen	+1	Verbesserung der Verbindung der westlich und östlich der Bahnlinie liegenden Stadtteile
Gesundheit und Wohlergehen	0	
Wohnen und nachhaltige Stadtviertel	0	
Nachhaltige Mobilität	+1	Verbesserung Zugang ÖPNV
Bildung und Kultur		
Kunst und Kultur	0	
Bildung	0	
Vielfalt und Engagement		
Gemeinsinn, Vielfalt und Zusammenhalt	+1	Abbau von Hindernissen für eingeschränkte Personen
Globales Engagement	0	
Bilanz	+3	(von 30 möglichen Punkten)
Gesamteinschätzung des Vorhabens (kurze Erläuterung)	Positive Entwicklung der Gesamtmobilität	

Bürgerbeteiligung:

Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt: ja nein

wenn ja,

<input checked="" type="checkbox"/> freiwillig	<input type="checkbox"/> gesetzlich vorgeschrieben
<input checked="" type="checkbox"/> einstufig	<input type="checkbox"/> mehrstufig

Wenn bereits bekannt, in welcher Form und in welchem Zeitraum soll die Beteiligung erfolgen:

BZA

Kurzvortrag:

I. Einleitung

Mit Schreiben vom 19.01.2022 wurde von der CSU-Fraktion angeregt eine durchgängige Querung der Gleise für Fußgänger- und Radfahrer als Verbesserung der Verbindung der Stadtteile westlich und östlich der Bahntrasse umzusetzen.

Eine geradlinige Verlängerung auf den Bahnhofsvorplatz ist aufgrund der bestehenden Bunkeranlage der Krisenkoordinationsstelle im Untergeschoss des Gebäudes nicht umsetzbar. Die Funktion der Anlage muss innerhalb des Neubaus erhalten werden, zusätzlich liegen im Bereich des zu unterquerenden Hausbahnsteigs zahlreiche DB Medien- und Technikleitungen. Eine Weiterführung des Tunnels im Untergrund, auch in abgeknickter Form, hätte durch die entstehende Rampenlänge von etwa 70 m einen starken Eingriff in den Straßenraum vor dem Haupteingang des Bahnhofgebäudes zur Folge, der erhebliche Einschränkungen entlang der Bahnstraße oder der Elisabethstraße des ohnehin begrenzten öffentlichen Raums nach sich ziehen würde. Über diese Sachverhalte wurde in der Sitzung des Planungsausschusses vom 24.03.2022 informiert und daraufhin nach möglichen Lösungsansätzen zur Verbesserung der unbefriedigenden Bestandssituation gesucht. Seitens der Stadt wurden bereits Gespräche mit der Deutschen Bahn geführt.

Da die Deutsche Bahn keinen Handlungsbedarf erkennt, wurde zunächst von Seiten des Stadtplanungsamtes eine Machbarkeitsstudie zur Erweiterung der Barrierefreiheit beauftragt. Diese sollte Varianten zur Verbesserung der Zugänglichkeit der Unterführung zum und vom Hausbahnsteig prüfen, da es insbesondere in den Spitzenstunden an den Aufzügen zu längeren Wartezeiten für Personen mit eingeschränkter Mobilität und für Fahrradfahrer kommt.

II. Ergebnis und weiteres Vorgehen

In der Machbarkeitsuntersuchung des Ingenieurbüros Maier, Ingenieurgesellschaft mbH aus Würzburg wurden folgende Möglichkeiten zur Verbesserung der Barrierefreiheit untersucht.

- Schiebespuren für Fahrräder an den Treppenaufgängen
- Einbau eines zusätzlichen Aufzuges am Bahnsteig A
- Einbau von Fahrtreppen am Bahnsteig A
- Einbau von Fahrsteigen am Bahnsteig A

1. Fahrradschiebespuren

Nach DB Vorgaben ist die Fahrradschiebespur als Betonfertigteil auszubilden. Die Kosten belaufen sich inklusive Baufeldfreimachung und Verkehrssicherung nach der Kostenschätzung des Ingenieurbüros auf ca. 47.500 Euro brutto.

2. Aufzug

Vorgeschlagen wird im Anschluss an den bestehenden Aufzug ein zusätzlicher Aufzug mit gleichen Kabinenmaßen. Hierfür sind jedoch erhebliche bauliche und betriebliche Eingriffe in das bestehende Zugangsbauwerk zur Personenunterführung am Bahnsteig A erforderlich. Dazu zählen insbesondere der Abbau und die Wiedererrichtung des Bahnsteigdachs, der Teilabbruch und Neu-

bau der westlichen Außenwand der Personenunterführung, ein Verbau mit Wasserhaltung, die Sperrung des Hausbahnsteigs während der Bauzeit sowie die Umverlegung von Kabeln, Leerrohren und Entwässerungsleitungen. Die Kostenschätzung des Ingenieurbüros liegt bei ca. 990.000 Euro brutto.

3. Fahrtreppe

In der Planung des Ingenieurbüros wird eine Fahrtreppe gegenüber der bestehenden Treppe des Bahnsteigs A angeordnet. Es sind auch hier erhebliche bauliche und betriebliche Eingriffe in das bestehende Zugangsbauwerk erforderlich (siehe Ziffer 2.). Zusätzlich ist die Sicherung und ggf. Erneuerung eines bestehenden Mastfundamentes notwendig. Es ist mit Kosten von ca. 1.973.000 Euro brutto zu rechnen. Diese Variante ist nicht behindertengerecht und auch für Radfahrer nicht geeignet.

4. Fahrsteige

Die vom Ingenieurbüro geplante Fahrsteige ist gegenüber der bestehenden Treppe des Bahnsteigs A verortet. Auch hier sind erhebliche bauliche und betriebliche Eingriffe in das bestehende Zugangsbauwerk und in die Ver- und Entsorgungsanlagen am Bahnsteig A erforderlich (siehe Ziffer 2.). Auch ist die Sicherung und ggf. Erneuerung des bestehenden Mastfundamentes notwendig. Außerdem ragen die Fahrsteige in den Verkehrsraum der Personenunterführung, da erforderliche Stauräume am Zu- und Abgang zwingend eingehalten werden müssen. Die Kostenschätzung für diese Variante beläuft sich auf 2.344.000 Euro brutto.

Die Machbarkeitsuntersuchung wurde den betroffenen Ämtern, der Inklusionsbeauftragten sowie der Fahrradbeauftragten der Stadt Ingolstadt mit der Bitte um Stellungnahme weitergeleitet. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsbedarfe keine einheitliche Präferenz vorliegt. Unter Abwägung der wirtschaftlichen Gesichtspunkte bei gleichzeitiger Verbesserung der Situation der Belastungsspitzenstunden für alle betroffenen Personengruppen wird vorgeschlagen die Variante Fahrradschieberinne in Kombination mit einem zusätzlichen Aufzug weiterzuverfolgen. Diese beiden Varianten können auch völlig unabhängig vom geplanten Neubau eine sinnvolle Erweiterung der Barrierefreiheit darstellen. Bei den Varianten Fahrtreppe bzw. Fahrsteige müsste außerdem zusätzlich ein bereits plangenehmigtes Schalthaus auf dem Hausbahnsteig verlegt werden. Auch sprechen umwegige Fußwegführungen sowie bestehende notwendige Zugänglichkeiten zum Hausbahnsteig gegen die Varianten Fahrtreppe und Fahrsteige.

Anlagen:

Machbarkeitsstudie zur erweiterten Barrierefreiheit im Hauptbahnhof Ingolstadt mit Übersichtsplänen und Kostenschätzung (November 2022)

