

## I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	14.12.2016	öffentlich - Beschluss

### **Ertüchtigung Osttunnel - Teil A: Einbau von Schieberampen**

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
<b>Anlagen:</b> <i>Pläne_TeilA_Osttunnel_2016.pdf</i> <i>Instruktionsergebnis_Osttunnel_AES_TeilA_20161128.pdf</i>	

### **Beschlussvorschlag:**

Der Vortrag des Referenten diene zur Kenntnis

### **Sachverhalt:**

Für die Ertüchtigung des Osttunnels (Teil A: Einbau von Schieberampen) wurde im November 2016 eine Instruktion durchgeführt (Empfängerliste entspricht der Auslistung des Instruktionsergebnis).

Das Ergebnis ist in anliegender Tabelle dargestellt (Anlage „Instruktionsergebnis Abwägung eingegangener Stellungnahmen“). Wurde keine Stellungnahme abgegeben, so wird die Zustimmung zum Projekt angenommen.

### **Vorbemerkung**

Zwischen Innenstadt und Südstadt stellen Eisenbahnanlagen eine bauliche Zäsur mit erheblicher Trennwirkung dar. Für Fußgänger und Radfahrer bestehen nur in größeren Abständen Möglichkeiten, diese Anlagen zu queren (Anlage 1). In allen Fällen handelt es sich um Unterführungen (Eisenbahnbrücken über Straßen, Fußgängertunnel) aus der Zeit des Eisenbahnbaus. Sie genügen den heutigen Anforderungen des unterführten Verkehrs nicht mehr. Aufgrund der Langlebigkeit dieser Bauwerke sowie den erheblichen Kosten für eine Neuerrichtung stellt der Ersatz durch größer dimensionierte und anders angeordnete Bauwerke ein Vorhaben mit allenfalls mittelfristiger, überwiegend jedoch sehr langfristiger Zeitachse dar. **Um kurz- bis mittelfristig Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen, müssen daher Lösungen auf Grundlage der Bestandsbauwerke entwickelt werden. Diese sollen eine bestmögliche Radverkehrsführung unter den gegebenen bauwerksseitigen**

**Randbedingungen ermöglichen.** Zusätzlich sollen die Belange von Fußgängern sowie die Schaffung von Barrierefreiheit mitbetrachtet und ggfs. verbessert werden.

Das Projekt *Ertüchtigung des Osttunnels* ist Teil weiterer Radverkehrsprojekte und Kleinmaßnahmen (Anlage 2).

Mit der vorliegenden Planung werden für den „Osttunnel“ am Fürther Hauptbahnhof folgende **Ziele** verfolgt:

- das **Befahren** durch Radfahrende zu legalisieren,
- die **Auffindbarkeit** und **Erreichbarkeit** zu erhöhen und
- die **Benutzung** im vertretbaren Maße zu erleichtern.

Die Förderung des Radfahrens im Osttunnel soll auch dazu dienen, den unmittelbar benachbarten „Bahnsteigtunnel“ am Fürther Hauptbahnhof vom dort unzulässigen Radverkehr zu entlasten. Auch hierzu dienen die in der Maßnahme enthaltenen Beschilderungen, die an den Rampen des Bahnsteigtunnels die Absteigepflicht für Radfahrer klarstellen und mit Hilfe der Zeichen 442 und 422 den Weg zur Umfahrungsmöglichkeit durch den Osttunnel weisen.

### **Gestaltung im Detail**

- Die Einrichtung baulicher Rampen wurde aus Platzgründen und wegen der Nachbarschaft zu dem mit solchen Rampen ausgestatteten Bahnsteigtunnel nicht näher untersucht. (Die Rampen des Bahnsteigtunnels entsprechen zwar hinsichtlich Barrierefreiheit nicht mehr dem Stand der Technik, jedoch erscheint der Bau barrierefreier Rampen eher am Bahnsteigtunnel angezeigt, zumal die dort bestehenden Rampen hierfür bereits einen Teil des erforderlichen Platzes „freihalten“.)
- Die Schieberampen werden nur für den Radverkehr ausgelegt, nicht jedoch für eine Mitbenutzung durch Kinderwagen. Letztgenannte können den nahe liegenden Bahnsteigtunnel nutzen.
- Handläufe für gehbehinderte Personen:

Die bestehenden Handläufe sollen unverändert bleiben. Ihr derzeitiger Wandabstand ist mit der Benutzung von darunter liegenden Schieberampen für Fahrräder kompatibel. Um den Nachteil der Handlaufbenutzung, der durch die Errichtung der Schieberampen entsteht, auszugleichen, ist vorgesehen, die 4,00 m breite Treppe am Nordende des Osttunnels in der Mitte mit einem zusätzlichen Geländer mit beidseitigen Handläufen zu versehen (Anlage 2). Gehbehinderte Personen können diese neuen Handläufe nutzen und sind nicht auf die mit Schieberampen unterbauten Handläufe der Treppenwangen angewiesen.

Von den beiden jeweils 2,50 m breiten Treppen am Südende des Osttunnels wird einer der vier dort bestehenden Handläufe an den Treppenwangen nicht mit einer Schiebrampe unterbaut. Dies dient dazu, dass Radfahrer gleichzeitig treppauf und treppab schieben können, sowohl Rechts- als auch Linkshänder geeignete Schieberampen vorfinden und bestmöglich auf die Erreichung der oben genannten Ziele hingewirkt wird, insbesondere Entlastung des Bahnsteigtunnels.

Auf dem Bahnhofplatz werden in der Süd-Ost-Ecke Schutzstreifen-Markierungen vorgenommen (Anlage 3). Sie sollen die Zu- und Abfahrt des Osttunnels für Radfahrer und übrige Verkehrsteilnehmer verdeutlichen und – zusammen mit Bordsteinanpassungen und der Freigabe der Einbahnstraße westlich des Hochhauses – ermöglichen. Die Benutzung der Busfahrbahn des Bahnhofplatzes im Uhrzeigersinn ist auch heute schon erlaubt.

### Südseite

In den Unterlagen ist die Skizze für die Positionierung der Schieberampen auf den drei Treppen des Osttunnels wiedergegeben sowie das Konzept für die An- und Abfahrt auf der Südseite (Karolinenstraße) dargestellt (Anlage 2 und 4).

Dieser Vorschlag ist eine Weiterentwicklung des Gesprächsergebnisses vom 28. Juli 2015 (Ortsbegehung von SpA/Vpl mit der AG Fahrradstadt Fürth).

Beide Lösungen sehen jeweils zwei Schieberampen auf der Südwest-Treppe vor.

Die Weiterentwicklung zur hier vorgestellten Variante sieht darüber hinaus auch noch eine **fünfte Schieberampe entlang der nördlichen Wange** der Südost-Treppe und zu deren Erreichbarkeit eine **Ausfahrtasche** aus der Fahrbahn der Karolinenstraße vor.

Der Grund für diese Weiterentwicklung besteht darin, dass Radler aus Richtung Simonstraße andernfalls eine problematische – da räumlich sehr enge – Kehrtwende am Treppenkopf der Südwest-Treppe vollziehen müssen, um die Fahrbahn der Karolinenstraße zu verlassen und den Seitenraum zu erreichen. Sie können dort auch leicht mit treppauf steigenden Fußgängern in Konflikt geraten, da sich beide erst spät sehen und nicht in die Richtung des Anderen blicken.

### Bautechnische Ausführung

Bei den bestehenden Schieberampen im „Luisentunnel“ bestehen in bestimmten Fällen Benutzungsschwierigkeiten. Die Bleche sind zu glatt, so dass die gebremsten Räder rutschen bzw. eine große Kraft aufgewendet werden muss, um dies zu verhindern. Wegen fehlender Aufkantung kann das Hinterrad durch ungünstige Gewichtsverlagerung ausbrechen (stark belasteter Gepäckträger oder seitliche Fahrradtaschen). Diese Nachteile sollen bei künftigen Schieberampen vermieden werden.

Um bestmögliche Haftung und Führung der Fahrräder auf den Rampen zu erreichen, hat im Januar 2016 ein Gespräch zwischen Tiefbauamt und AG Fahrradstadt Fürth stattgefunden. Daraufhin hat das Sachgebiet Straßenneubau des Tiefbauamtes eine technische Lösung entwickelt, die die Anforderungen der Radfahrer erfüllen soll. Diese Lösung soll beim Osttunnel erstmalig angewendet und erprobt werden.

Die Beschilderung mit verkehrlenkenden Verkehrszeichen ist in Anlage 5 und 6 dargestellt.

### Kostenschätzung

Es wurde seitens des Tiefbauamtes keine detaillierte Kostenschätzung abgegeben.

Die zusätzliche Schieberampe wurde mit € 11.000,- beziffert. Es wurden keine Kostenangaben zu Bordsteinabsenkungen, Entfernen und Aufbringen von Markierungen usw. gemacht.

### Planunterlagen (Planmappe auch als PDF-Datei): *Pläne\_TeilA\_Osttunnel\_2016.pdf*

Anlage	Bezeichnung	Maßstab
1	Übersichtsplan auf Stadtplan-Basis	1:10.000
2	Skizze Rampenvariante 3x Süd	o.M.
3	Lageplan Nord 1 UV (FÜ HBF Osttunnel)	1:250
4	Lageplan Süd 1 (Karolinenstr.)	1:250
5	Lageplan Süd 2 (Ludwig-/Karolinenstr.)	1:250
6	Lageplan Nord 2 (Gust.-Schickedanz-Str.)	1:250

### Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja
Gesamtkosten €		€	
Veranschlagung im Haushalt			
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Hst.	Budget-Nr.
		im	<input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

### Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 05.12.2016

---

Unterschrift der Referentin bzw.  
des Referenten

Stadtplanungsamt

