

Vorlage Nr.: **2023/0425/1**
Verantwortlich: **Dez. 6**
Dienststelle: **StplA**

Konzeptbeschluss:

Variantenentscheidung für den barrierefreien Ausbau der Straßenbahn- und Bushaltestelle „Hübschstraße“ mit Gleis- und Fahrleitungserneuerung zwischen Kühler Krug und Weinbrennerplatz sowie Auftrag zur vertieften vorbereitenden Untersuchung zur Umgestaltung des gesamten Straßenraums

Beratungsfolge dieser Vorlage

Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Planungsausschuss	14.09.2023	3	X		Vertagt
Planungsausschuss	05.10.2023	4	X		Vorberaten
Hauptausschuss	06.02.2024	1	x		Vorberatung
Gemeinderat	20.02.2024	9			

Beschlussantrag (Kurzfassung)

- Der Gemeinderat stimmt dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Hübschstraße“ und den damit verbundenen Veränderungen zur Lage der Schienen und der Oberleitungen zu und schafft damit die Grundlage für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.
- Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, unter Zugrundelegung der Vorzugsvariante A.1 rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen ein Parkraumkonzept vorzulegen, das die angrenzende Bewohnerparkzone südlich der Kriegsstraße überarbeitet und räumlich in den Bereich nördlich der Kriegsstraße erweitert. Dabei soll auch der Aspekt von Anlieferzonen bzw. Kurzparkgelegenheiten für z. B. mobile Pflegedienste betrachtet werden. Der Auftrag beinhaltet auch die Ausarbeitung möglicher Ersatzmaßnahmen für entfallende Stellplätze im öffentlichen Raum.
- Dieses Konzept wird vor Beginn der Baumaßnahmen dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt, eine positive Entscheidung ist die Voraussetzung für die durchgängige Markierung eines eigenen Radweges/Radfahrstreifens in der westlichen Kriegsstraße.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>			
<input checked="" type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	ca. 250.000 EUR – 300.000 EUR			
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input checked="" type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input checked="" type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung erfolgt durch vorhandenen Sammelansatz des TBA.		
CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema:	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	abgestimmt mit StwKa, VBK	

Ergänzende Erläuterungen

1. Sachstand der Abstimmung

Das Thema wurde am 5. Oktober 2023 im Planungsausschuss (Vorlagen-Nr. 2023/0425) vorberaten und zur Entscheidung in den Gemeinderat verwiesen. Mehrerer Stadträte haben die Durchführung einer Informationsveranstaltung für Anwohner*innen beantragt. Diese fand am 16. Januar 2024 unter der Federführung der Verkehrsbetriebe Karlsruhe statt.

2. Vorhabensbeschreibung

Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (VBK) plant den barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Hübschstraße“ sowie die Gleissanierung einschließlich Erneuerung der Fahrleitung in der Westlichen Kriegsstraße zwischen Kühler Krug und Weinbrennerplatz.

Der gesetzlichen Forderung zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV folgen die VBK in ihrer Zuständigkeit mit dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen im städtischen Straßen- und Stadtbahnnetz und des Liniennetzes der Busse.

Derzeit erfolgt der Ein- und Ausstieg an der Haltestelle „Hübschstraße“ im Westen der Stadt Karlsruhe direkt auf die Straßenfahrbahn mit einem Höhenunterschied von 34 cm. Um auch an dieser Haltestelle den stufenlosen Ein- und Ausstieg zu ermöglichen, ist der Bau von zwei Bahnsteigen mit einer Höhe von 34 cm über Schienenoberkante mit barrierefreiem Zugang erforderlich. Für die bestehende Bushaltestelle ist ein passender Bussteig vorzusehen.

Außerdem muss aufgrund dringend erforderlicher Instandhaltungsmaßnahmen die Schieneninfrastruktur in der Kriegsstraße zwischen Kühler Krug und Weinbrennerplatz erneuert werden. Gleichzeitig sollen die regelmäßig durch den ruhenden Verkehr auf der Mittelinsel erzeugten Betriebsstörungen des Straßenbahnbetriebs baulich unterbunden bzw. auf ein Minimum reduziert werden. Die Ursache hierfür ist der Überhang von im Mittelstreifen parkender, zu langer Kraftfahrzeuge. Ebenso ist die vorhandene Fahrleitung für die Straßenbahn zwingend zu erneuern. Aufgrund der heutigen statischen Anforderungen und des gestiegenen Energiebedarfs der Straßenbahnfahrzeuge ist eine gesamthafte Anpassung der Oberleitung erforderlich, sodass die Befestigungen an den Hausfassaden zu entfernen sind. Die Planung sieht vor, einzelne Masten im öffentlichen Verkehrsraum aufzustellen und das Fahrleitungssystem an die anschließenden Abschnitte anzupassen.

Die Dringlichkeit zur Realisierung der Maßnahme, insbesondere der Gleissanierung, hat der Havariefall im Juni 2022 gezeigt: Es kam zu einem Gleisschaden, der eine Sperrung der stadteinwärts führenden Richtungsfahrbahn zur Folge hatte und ad hoc Erneuerungsmaßnahmen durchgeführt werden mussten. In der Konsequenz kann es bei Nichtdurchführung der vollumfänglichen Grunderneuerungsmaßnahme jederzeit wieder zu einem Havariefall kommen, sodass langfristig ein sicherer Straßenbahnbetrieb nicht gewährleistet werden kann. Mit Einstellung des Straßenbahnbetriebs aufgrund von potentieller Gleisschäden ist auch eine sichere Befahrbarkeit der westl. Kriegsstraße durch den Kfz-Verkehr und Radverkehr nicht mehr gegeben.

Zur wirtschaftlichen Nutzung von Synergien hat die Stadt Karlsruhe, die Absicht, im Zuge der Maßnahme die Verkehrssicherheit des Radverkehrs zu erhöhen und durch eine Neuordnung des Straßenraums an die Straßenabschnitte am Kühler Krug und Weinbrennerplatz anzuschließen und somit ein durchgehendes Radfahrangebot in beide Fahrtrichtungen zu schaffen. Damit können auch die Beeinträchtigungen des Straßenbahn- und Kfz-Verkehr durch den Radverkehr reduziert werden. Des Weiteren planen die Stadtwerke Karlsruhe, einzelne Leitungserneuerungen im Schatten der Gesamtbaumaßnahme durchzuführen.

Um Synergieeffekte bei Bau und Finanzierung der beschriebenen Maßnahmen zu generieren, erfolgte eine Zusammenlegung aller Einzelmaßnahmen. In Diskussion und Abstimmung mit den städtischen Ämtern hat die VBK eine Vorzugsvariante (A.1) mit folgenden Hauptanforderungen entworfen:

- die Gewährleistung eines störungsfreien Betriebs für den ÖPNV,
- ein regelkonformes Radverkehrsangebot und
- Erhalt des Altbaumbestandes.

3. Verfahren

Der Umbau der Straßenbahnhaltestelle sowie der Gleis- und Fahrleitungserneuerung der VBK bedürfen einer Planfeststellung gemäß § 28 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Verbindung mit den §§ 72 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG). Zuständig für das Anhörungsverfahren wird vsl. die Stadt Karlsruhe sein. Zuständige Behörde für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens durch Planfeststellungsbeschluss ist das Regierungspräsidium Karlsruhe.

Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist – vorbehaltlich der Zustimmung des Gemeinderats der Stadt Karlsruhe – ab Herbst 2024 vorgesehen.

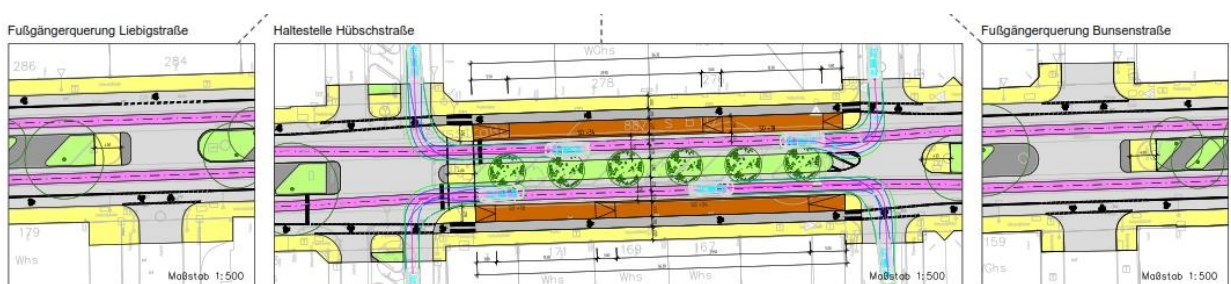
4. Aktueller Planungsstand

Aus der verwaltungsinternen Abstimmung und den Forderungen aus der Bürgerinformation am 16. Januar 2024 im Kühlen Krug entwickelten sich zwei Varianten.

▪ Varianten A.1 und A.2

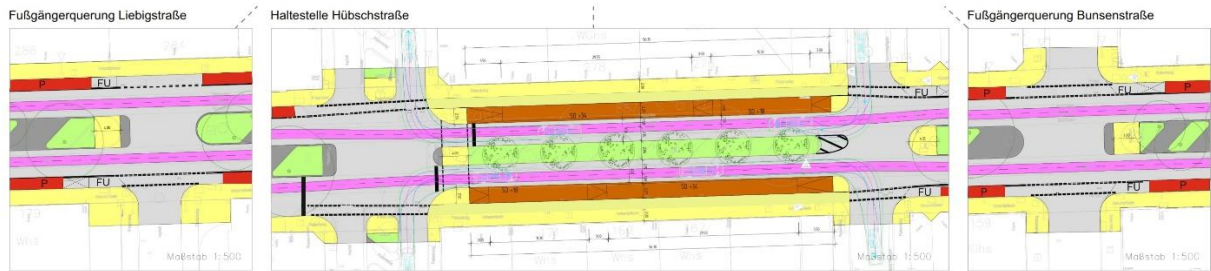
Variante A.1 (Vorzugsvariante der Verwaltung):

Bei dieser Variante ist zur Entzerrung der Verkehrsarten auf der Fahrbahn ein Radfahrstreifen vorgesehen. Hierfür muss die Längsparkierung an den Fahrbahnrand entfallen. Die Parkierung auf der Mittelinsel bleibt erhalten. Da die Gleise 20 bzw. 30 cm nach außen verlegt werden, reduziert sich der Konflikt zwischen der Straßenbahn und parkenden Fahrzeugen deutlich.



Variante A.2:

Der Bürgerverein Weststadt sowie die Bürgerinitiative hat sich auf der Bürgerinformation für den Erhalt der Stellplätze ausgesprochen. Gegenüber Variante A.1 entfällt hierbei das Angebot für den Radverkehr in gesamten Streckenabschnitt.



Gegenüberstellung:

Variante	A.1	A.2
Stellplätze	Es entfallen ca. 30 für den Haltestellenausbau und ca. 90 durch die Schaffung des Radfahrstreifens und die Aufgabe der Längsparkierung.	Es entfallen ca. 30 für den Haltestellenausbau und ca. 10 für die Freihaltung der Sichtfelder an Querungen und Einmündungen.
Radverkehr	Durchgehendes Radverkehrsangebot auf der Freien Strecke und dem Haltestellenbereich.	Durch die Verschiebung der Gleise verschmälert sich der Abstand zw. Straba /Kfz und Längsparkierung. Die Radfahrenden müssen zwischen den Schienen fahren. Dadurch steigt das Unfallrisiko deutlich.
Fußverkehr	Die Fußgänger*innen können die volle Breite des Gehweges nutzen.	Da Radfahrende weiterhin auf den Gehweg ausweichen werden, bleibt der Konflikt Rad /Fußgänger erhalten. Durch die Längsparkierung bleibt die Sichtbeziehung zwischen fließendem Verkehr und querenden Fußgänger*innen eingeschränkt.

Beide Varianten sind als zeichnerische Darstellungen der Vorlage angefügt.

▪ **Haltestelle Hübschstraße**

Die Straßenbahn- und Bushaltestelle Hübschstraße liegt in der westlichen Kriegsstraße. Die Bahnsteige liegen jeweils in Fahrtrichtung vor dem Knotenpunkt Kriegsstraße / Hübschstraße. Die noch nicht barrierefreie Haltestelle wird durch die Buslinie 55, im 20-Minuten-Takt, und der Straßenbahnlinie 5 im 10-Minuten-Takt bedient.

Der barrierefreie Ausbau der Straßenbahn- und Bushaltestelle ist zwischen den beiden Kreuzungen zur Weltzienstraße und Hübschstraße vorgesehen. Die Bahnsteige werden mit einer Höhe von 34 cm und Breite von ca. 2,50 m und über eine Länge von 30 m barrierefrei ausgebaut. Direkt an die Bahnsteige schließt der Bussteig mit 18 cm Zustieghöhe an. Die barrierefreien Zugangswege sind an den Bahnsteigenden oder über die Hinterkanten gewährleistet. Jeweils an den Kreuzungen zur Hübsch- und Weltzienstraße werden Fahrbahn- und Gleisquerungen, z.T. signalisiert, für Fußgänger angelegt. Die

Haltestelle erhält die im VBK-Netz übliche Ausstattung wie z.B. Fahrplaninformation und Sitzmöglichkeiten.

Aufgrund der erforderlichen Breite von Gehweg, Bahn- / Bussteig, Fahrbahn und dem möglichst geringen Gleisversatz zwischen freier Strecke und Haltestelle entfallen die Schrägparkplätze im Mittelstreifen zwischen Weltzienstraße und Hübschstraße.

Zwischen der Haltestelle und der freien Strecke müssen die Gleise leicht verzogen werden, um die notwendigen Abstände von Gleis zur Bahnsteigkante zu erzeugen. Bei der Verwendung sehr engen Gleisradien (25 – 50 m) kann es zum sogenannten „Kurvenquietschen“ kommen. Bei der geplanten Gleistrassierung mit Radien in der Größenordnung von 150 m ist nicht mit einer solchen Lärmbeeinträchtigung zu rechnen.

In beiden Varianten ist der Ausbau der Haltestelle gleich.

▪ Flächen für Kfz und Radverkehr

Der straßenbündige Gleiskörper – Straßenbahn und Kfz teilen sich den gleichen Verkehrsraum – wird beibehalten. Für den Radverkehr wird, zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit in der Variante A.1 ein eigener Radfahrstreifen / Schutzstreifen angeboten. Im Bereich der Haltestellen liegt der Radweg im Seitenbereich hinter den Bahnsteigen.

Zur Gewährleistung eines sicheren Straßenbahnbetrieb ist es notwendig Störungen des Verkehrsflusses in der Kriegsstraße zu vermeiden. Da es erforderlich ist, die Mindestmaße für den fließenden Verkehr einzuhalten, kommt es zum Entfall der Längsparkierung entlang beider Fahrbahnen. In der Vorzugsvariante bleiben die Pkw-Stellplätze im Mittelstreifen erhalten. Die Gesamtanzahl verfügbarer Stellplätze reduziert sich gegenüber dem heutigen Zustand um 122.

Bei Variante A.2 reduziert sich zwar der Verlust an öffentlichen Stellplätzen deutlich, aber zulasten der Verkehrssicherheit. Durch die geringeren Abstände erhöht sich die Gefahr von Dooring-Unfällen. Außerdem ist damit zu rechnen, dass sich vermehrt Radfahrende in die Gleise einfädeln und stürzen.

Der geplante Entfall von Stellplätzen in der Kriegsstraße hat Auswirkungen auf das Gesamtangebot des Parkraums innerhalb der Bewohnerzone K1 südlich der Kriegsstraße. Diese entspricht dann nicht mehr den rechtlichen Voraussetzungen. Eine Anpassung der Bewohnerparkzone ist erforderlich. Derzeit hat die Zone K1 insgesamt 615 Stellplätze, davon stehen für die Bewohner tagsüber 307 und nachts 463 Stellplätze zur Verfügung. Das Ordnungsamt hat für die Zone K1 430 Bewohnerparkausweise (Stand April 2023) ausgegeben. Die Überarbeitung kann erfolgen sobald Variantenbeschluss erfolgt ist. Diese berücksichtigt die rechtlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf die Stellplatzanzahl, wie auch die Abwägung der Bedürfnisse der Anwohnenden und Gewerbetreibenden in Bezug auf die Stellplatzverteilung sowie der Einrichtung von Ladezonen innerhalb der Zone. Auch nördlichen der Kriegsstraße herrscht nachts hoher Parkdruck. Die Verwaltung geht nach erster Einschätzung davon aus, dass hier die rechtlichen Voraussetzungen für eine Bewohnerparkzone gegeben sind. Die rechtlich notwendigen Untersuchungen zur Ausweisung und Aufteilung einer neuen Bewohnerparkzone können mit dem politischen Beschluss für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle, der Gleissanierung und der Fahrleitungserneuerung erfolgen, so dass bereits vor Beginn der Baumaßnahme eine Umsetzung und damit ein teilweiser Ausgleich entfallender Stellplätze erfolgen kann.

In der Weinbrenner- und Bunsenstraße ist vorgesehen die Querschnitte dahingehend zu überprüfen, ob zusätzliche Parkplätze geschaffen werden können.

▪ Flächen für Fußgänger

Die vorhandenen Gehwege bleiben wie im Bestand erhalten. Die Gehwegbreiten werden in Teilbereichen (Bahnsteig, Kreuzungen) angepasst. An allen Kreuzungen und Einmündungen sind Fußgängerquerungen vorgesehen.

- **Grünflächen und Bäume**

In beiden Varianten bleibt der Baumbestand im Mittelstreifen weitestgehend erhalten. Lediglich im Bereich der Haltstelle kann, aufgrund der erforderlichen Verkehrsflächenbreiten, der heutige Baumbestand nicht erhalten bleiben.

- **Kosten**

Für beiden Varianten A.1 und A.2 werden die Baukosten (Stand 03/2023) auf rund 6,0 Mio. geschätzt. Es ist vorgesehen, für das Bauvorhaben Zuwendungen beim Land Baden-Württemberg über das Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu beantragen. Die Aufteilung der Kosten sieht wie folgt aus:

- Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Kosten für Haltstelle, Gleisbau und Fahrleitung sowie direkte Folgemaßnahmen (L-GVFG, bis zu 75% im Haltestellenbereich, außerhalb bis zu 50%)
- Stadt Karlsruhe, Tiefbauamt: Kosten für Herstellung eines richtlinienkonformen Radverkehrsangebotes (Fahrbahnmarkierungen und Anpassung Nebenflächen)

In der Kostenschätzung auf der Grundlage der Vorplanung sind Kosten für Lichtsignalanlagen und Leitungsverlegungen / -erneuerungen nicht enthalten. Planungskosten sind mit pauschal 200.000 EUR berücksichtigt und beinhalten sowohl externe als auch interne Planungsaufwendungen.

Kostengruppe	Kostenschätzung (netto)
KG 100 – Grundstück	0
KG 200 – Herrichten und Erschließen	200.000
KG 300 – Bauwerk (Konstruktion)	4.300.000
KG 400 – Bauwerk (techn. Anlage)	1.300.000
KG 500 – Außenanlagen	0
KG 600 – Ausstattung und Kunstwerke	0
KG 700 – Baunebenkosten	200.000
KG 800 – Finanzierung	0
Summe	6.000.000
Anteil VBK	5.500.000
Anteil TBA	500.000
abzgl. Fördermittel nach LGVFG in Höhe von vsl. 50 % der angegebenen Kosten	

Der städtische Kostenanteil beträgt bei den Varianten A.1 und A.2 somit 250.000 – 300.000 EUR und wird über den vorhandenen Sammelansatz des TBA gegenfinanziert.

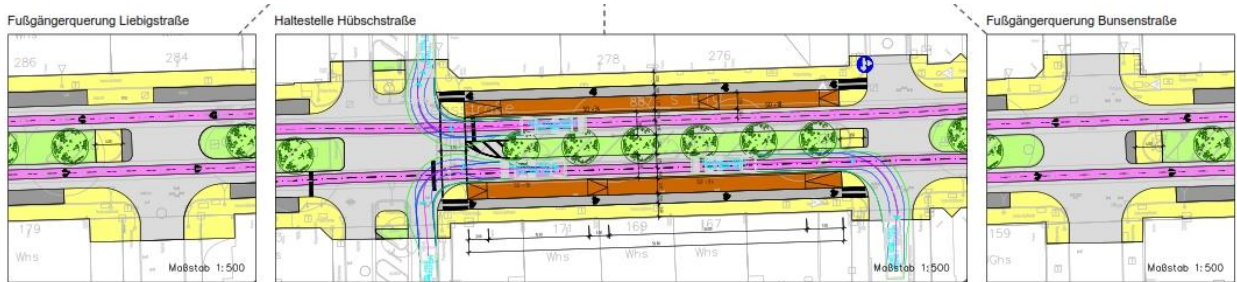
5. Weitere Varianten

In der Vorplanungsphase zur Umgestaltung des gesamten Verkehrsraums der Westl. Kriegsstraße wurden mehrere Varianten erarbeitet und auf technische Machbarkeit geprüft. In zahlreichen fachlichen

Beratungen und Abstimmungen aller beteiligten Ämter und Fachbehörden der Stadt Karlsruhe erfolgte die abschließende Entscheidung zu der hier vorgestellten Vorzugsvariante. Die übrigen Varianten erfüllten nicht die genannten Hauptanforderungen (vgl. Kap. 1), insbesondere zu einem sicheren und störungsfreien Betriebsablauf sowie Sicherheitsanforderungen aller Verkehrsteilnehmer. Auch aus wirtschaftlicher Sicht ist die gewählte Vorzugsvariante (Variante A) die kostengünstigste Maßnahmenumsetzung.

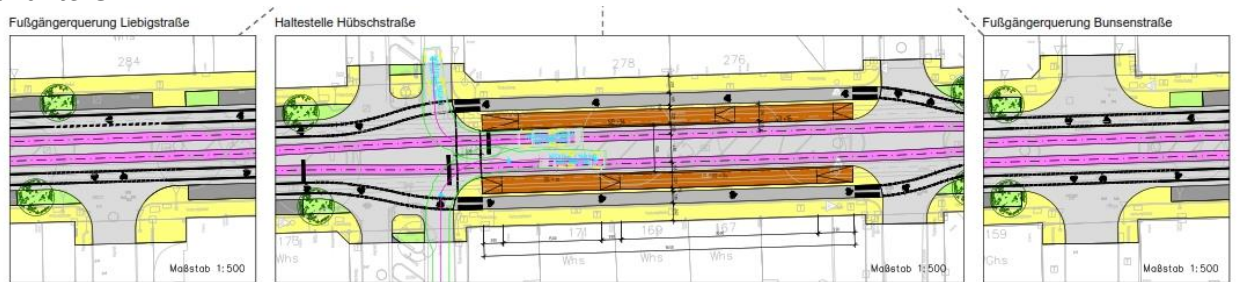
Nachfolgend sind die ausgeschiedenen Varianten aufgeführt:

Variante B:



- kein durchgehendes Radverkehrsangebot und damit keine sichere Radverkehrsführung,
- keine Verbesserung gegenüber Bestand,
- Verzicht auf die Parkierung auf der Mittelinsel,
- Investitionskosten ca. 10 % höher als Vorzugsvariante

Variante C



- kein Erhalt des Altbaumbestandes, einzelne Baumstandorte nur zwischen Längsparkständen,
- vollständige Neuordnung des Straßenquerschnitts: Gleise straßenbündig in Mittellage,
- städtebaulich schlechteste Variante, insbesondere aus Sicht des StPIA und GBA,
- Aufwand Leitungsumbau (noch) nicht abschätzbar wegen längslaufender Leitungen unter dem Gleiskörper (Folge: nicht abschätzbare Folgekosten);
- Parkplatzangebot reduziert gegenüber Bestand (Wegfall Schrägparker),
- größte Investitionskosten: ca. 40 % höher als Vorzugsvariante

Für die Varianten B und C ist in der aktuellen Haushaltslage keine Finanzierung darstellbar.

6. Zeitplan

Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle soll zeitgleich mit einer Gleissanierung auf dem gesamten Streckenabschnitt ab 2026 durchgeführt werden.

Die Durchführung des Haltestellenausbaus ist nur tagsüber vorgesehen, sodass keine lärmintensiven Nacharbeiten notwendig werden. Temporäre Straßensperrungen und Umleitungsverkehr sollen im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Ordnungsamt und der Polizei abgestimmt werden. Da das Vorhaben im Bereich der bisherigen Trasse und der bestehenden Bahnanlagen ausgeführt wird, sind

sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb nur geringfügige Umweltauswirkungen zu erwarten.

7. Fazit

Da die Variante A.2 außer dem Erhalt der meisten Stellplätzen keine weiteren Vorteile aufweist und sich die Verkehrssicherheit gegenüber dem Bestand sogar verschlechtert, favorisiert die Verwaltung die Variante A.1.

Beschluss:

1. Der Gemeinderat stimmt dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Hübschstraße“ zu und schafft damit die Grundlage für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.
2. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung die angrenzende Bewohnerparkzone südlich der Kriegsstraße zu überarbeiten und räumlich in den Bereich nördlich der Kriegsstraße zu entwickeln. Dabei soll auch der Aspekt von Anlieferzonen bzw. Kurzparkgelegenheiten für z. B. mobile Pflegedienste betrachtet werden. Zugrunde gelegt werden soll die Variante A.1. Der Auftrag beinhaltet auch die Ausarbeitung möglicher Ersatzmaßnahmen für entfallende Stellplätze im öffentlichen Raum.
3. Dieses Konzept wird vor Beginn der Baumaßnahmen dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt, eine positive Entscheidung ist die Voraussetzung für die durchgängige Markierung eines eigenen Radweges/Radfahrestreifens in der westlichen Kriegsstraße.