

Stellungnahme zum Antrag

FDP-Gemeinderatsfraktion

Vorlage Nr.: **2024/0530**
Verantwortlich: **Dez. 1**
Dienststelle: **VBK**

Umgehender barrierefreier Ausbau des Karlsruher Bahnhofsvorplatzes und der zugehörigen Haltestellen

| Gremium | Termin | TOP | ö | nö |
|-------------------|------------|-----|---|----|
| Gemeinderat | 18.06.2024 | | Ö | |
| Planungsausschuss | 11.07.2024 | 1 | Ö | |

Kurzfassung

- Die Planung zur Herstellung der Barrierefreiheit am Karlsruher Bahnhofsvorplatz wurde bereits durch die VBK begonnen. Der Maßnahmenumfang beschränkt sich jedoch nicht nur auf die Herstellung der Barrierefreiheit für die hier verkehrenden Straßenbahn- und Stadtbahnlinien, sondern umfasst auch die Untersuchung einer Kapazitätserhöhung auf dem Abschnitt Bahnhofsvorplatz – Albtalbahnhof – Ebertstraße sowie dem barrierefreien Ausbau des Albtalbahnhofs (sh. ergänzende Erläuterungen).
- Das Zurückstellen anderer städtischer Umbaumaßnahmen im Verantwortungsbereich der VBK ist nach derzeitigem Stand nicht erforderlich. Es wird aber eine Aufteilung in Bauabschnitte geprüft, um zumindest eine Teilverbesserung der Barrierefreiheit auf dem Bahnhofsvorplatz bereits vorher zu erreichen.

| Finanzielle Auswirkungen | Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> | | | |
|--|---|-----------------------------|--|--|
| <input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme | Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten: | | Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag: | |
| Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert | Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates | | Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt. | |
| CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen) | Nein <input 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 type="checkbox"/> | Ja <input type="checkbox"/> | Korridor Thema: | |
| Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO) | Nein <input type="checkbox"/> | Ja <input type="checkbox"/> | durchgeführt am | |
| Abstimmung mit städtischen Gesellschaften | Nein <input type="checkbox"/> | Ja <input type="checkbox"/> | abgestimmt mit | |

Ergänzende Erläuterungen

Der barrierefreie Ausbau des Karlsruher Bahnhofsvorplatzes inkl. seiner Haltestellen wird – wie in den städtischen Planungen ursprünglich vorgesehen - umgehend angegangen.

Erst durch Fertigstellung aller Maßnahmenbestandteile der Kombilösung wurde die politisch gewünschte Planungssperre aufgehoben, sodass die VBK in die Planung zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofsvorplatzes einsteigen konnten. Aufgrund der nicht unerheblichen Eingriffe in den Verkehrsraum am Bahnhofsvorplatz soll auch die Kapazität der vorhandenen Schieneninfrastruktur auf dem Abschnitt Bahnhofsvorplatz – Albtalbahnhof – Ebertstraße untersucht werden, um die betrieblichen Einschränkungen durch miteinander im Konflikt stehenden Fahrbeziehungen zu beheben.

Ziel ist neben der Barrierefreiheit auch die Erarbeitung einer Lösung, die den betrieblichen Anforderungen hinsichtlich Fahrplanstabilität und Attraktivität des ÖPNV zur Erreichung des politischen Ziels „Fahrgastverdopplung des ÖPNV bis 2030“ gerecht wird.

Auf dem Trassenabschnitt zwischen Hauptbahnhof und Albtalbahnhof inkl. Abzweig nach Ettlingen bzw. zur DB Strecke nach Rastatt ist die Kapazitätsgrenze bereits heute erreicht. Derzeit verkehren auf diesem Abschnitt bereits sieben Linien, die aufgrund der hohen Auslastung der Knotenpunkte verspätungsanfällig sind und somit ein stabiler Betriebslauf nicht mehr möglich ist. Wenn zur politischen Zielerreichung das ÖPNV-Angebot weiter erhöht, z.B. durch zusätzliche Linienverbindungen oder eine höhere Fahrplandichte und auch das bestehende ÖPNV-Angebot leistungsfähig und störungsfrei abgewickelt werden soll, bedarf es einer Kapazitätserweiterung auf diesem Abschnitt. Geplant ist daher die Erweiterung um mindestens ein, ggf. zwei zusätzliche Gleise auf diesem Abschnitt.

Derzeit wird durch die VBK in enger Abstimmung mit dem Stadtplanungs- und Tiefbauamt der Stadt Karlsruhe im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung auf mikroskopischer Ebene (Verkehrssimulation) die Leistungsfähigkeit auf diesem Abschnitt mit zusätzlichen Gleisen und Gleisverbindungen untersucht. Basierend auf den Ergebnissen der Variantenuntersuchung wird die technische Machbarkeit für die Trassierung des Gleisdreiecks nördlich vom Albtalbahnhof sowie auf dem Bahnhofsvorplatz für den barrierefreien Ausbau untersucht, in welcher neben der Schieneninfrastruktur auch der gesamte Verkehrsraum mit betrachtet wird. Es soll eine für alle Verkehrsteilnehmer verträgliche Lösung erarbeitet werden.

Für die Herstellung der Barrierefreiheit an den Bahnsteigen müssen die bestehenden Gleise in der Lage und Höhe verschoben werden. Die derzeitige Bahnsteigbreite und -länge genügt nicht den Anforderungen für einen barrierefreien Fahrgastwechsel. Es sind unterschiedliche Gleishöhen vorgesehen, um die sog. Mittelbahnsteige beidseitig von Straßenbahnen mit einer Einstiegshöhe von 34 cm ü.SO und Stadtbahnen mit einer Einstiegshöhe von 55 cm ü.SO nutzen zu können. Durch den erhöhten Flächenbedarf sind Belange Dritter, z.B. andere Verkehrsteilnehmer, Verkehrsplanung, Leitungsträger etc. maßgeblich betroffen.

An dem in 2009 erarbeiteten Wettbewerbsergebnis für den Bahnhofsvorplatz kann aufgrund der sich seither geänderten Rahmenbedingungen nicht mehr festgehalten werden. Es fehlt an Baumpflanzungen bzw. Begrünung, Aufenthaltsmöglichkeiten und Verschattungen einer großen Fläche zwischen dem Zoo und dem Eingang zum Hauptbahnhof. Nach Festlegung einer technisch machbaren Lösung der Verkehrsinfrastruktur ist ein neuer Gestaltungswettbewerb durch die Stadtverwaltung durchzuführen, in welchem auch die Belange hinsichtlich Stadtbild, Begrünung, Radverkehr und Aufenthaltsqualität berücksichtigt werden.

Es ist davon auszugehen, dass für das Vorhaben ein Planfeststellungsverfahren mit Beteiligung der Öffentlichkeit erforderlich sein wird. Ziel ist die Umsetzung der Maßnahme ab 2030 anzustreben – dies ist jedoch stark von der gemeinsamen Festlegung einer stadtverträglichen Lösung abhängig sowie

der Dauer für den Gestaltungswettbewerb und die Durchführung der Planung und des Planrechtverfahrens. Es wird aber eine Aufteilung in Bauabschnitte geprüft, um zumindest eine Teilverbesserung der Barrierefreiheit auf dem Bahnhofsvorplatz bereits vorher zu erreichen.