

# Stellungnahme zum Antrag

Vorlage Nr.: 2024/0885

Verantwortlich: **Dez. 1**

Dienststelle:

**Verkehrsbetriebe Karlsruhe**

## Barrierefreie Haltestelle Hauptbahnhof

Interfraktioneller Antrag: SPD, CDU, FDP, DIE LINKE., KAL, Volt

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Gemeinderat	24.09.2024	36	Ö	Kenntnisnahme
Haupt- und Finanzausschuss	08.10.2024	4	Ö	Behandlung

### Kurzfassung

Die VBK prüfen bereits in Eigeninitiative eine Interimslösung für eine Teil-Barrierefreiheit an der Haltestelle Hauptbahnhof. Aufgrund zahlreicher Zwangspunkte ist die Umsetzung im Bestand, selbst für die Minimallösung mit ebenerdigen Zustieg nur an den ersten beiden Fahrzeugtüren nur für Stadtbahnen, mit Schwierigkeiten verbunden. Die Einhaltung von Mindestmaßen von Bahnsteigbreiten und Neigungen von Zugangsrampen stehen im Konflikt zum hohen Fahrgastaufkommen und erforderlichen Sicherheitsaspekten an der Haltestelle Hauptbahnhof.

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
<b>Finanzierung</b> <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	<b>Gegenfinanzierung durch</b> <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

<b>CO<sub>2</sub>-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz</b> 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"/>
<b>IQ-relevant</b>	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema:	
<b>Abstimmung mit städtischen Gesellschaften</b>	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	

## Erläuterungen

Seit 1997 verkehren die Stadtbahnlinien durch die Innenstadt von Karlsruhe und erschließen mit dem Karlsruher Modell die Region in besonderer Weise. Aufgrund der Mitbenutzung der regionalen DB-Strecken wird der Stadtbahnbetrieb mit BOStrab- und EBO-tauglichen Zweisystemfahrzeugen bedient, die eine Einstiegshöhen von 55 cm ü. SO („Mittelflurfahrzeuge“) aufweisen. Im klassischen Straßenbahnnetz der VBK werden bereits seit 1995 nur noch Niederflurbahnen mit Einstiegshöhen von 34 cm ü. SO (Schienenoberkante) eingesetzt; dies entspricht somit auch der Regelbahnsteighöhe im VBK-Netz.

Die Haltestellen im Streckenabschnitt der Stadtbahnen zwischen Albtalbahnhof und Hauptbahnhof verfügen derzeit nur über ca. 15 cm hohe Bahnsteige, die weder in Niederflur- noch in Mittelflurfahrzeuge einen ebenerdigen Ein- und Ausstieg erlauben. Zur Umsetzung der gesetzlich geforderten Barrierefreiheit im ÖPNV ist der grundlegende Umbau dieser Haltestellen erforderlich. Die behindertengerechte Ausgestaltung der Bahnsteige beinhaltet hierbei insbesondere die Erhöhung der Bahnsteige auf das gleiche Niveau wie die Fußbodenhöhe der hier verkehrenden Fahrzeuge, die Sicherstellung einer stufenfreien Zugänglichkeit sowie der Einbau eines Blindenleitsystems gemäß den einschlägigen Richtlinien bzw. Normen. Davon profitieren letztlich nicht nur die mobilitätseingeschränkten Menschen, sondern alle Fahrgäste, insbesondere auch Eltern mit Kinderwagen, Gehbehinderte, ältere Menschen, Fahrgäste mit sperrigem Gepäck, krankheitsbedingt eingeschränkte Personen etc.

Im genannten Streckenabschnitt sind an den Haltestellen die Bahnsteige mit einer Einstiegshöhe von 55 cm ü. SO und einer Nutzlänge von ca. 80 m für die hier im Regelbetrieb eingesetzten Stadtbahn Zugverbände „Doppeltraktion“ auszubauen. Gleichzeitig ist auch die Bedienung der Haltestellen mit Niederflurfahrzeugen, Einstiegshöhe von 34 cm ü. SO, sicherzustellen. Dies betrifft neben allen Straßenbahnlinien auch die Stadtbahnen, welche das Albtal bzw. die Hardt bedienen. Im Gegensatz zu den übrigen Stadtbahnlinien, welche am Bahnhofsvorplatz halten, werden auf der Linie S1/S11 Niederflurfahrzeuge eingesetzt.

Neben den Bahnsteiglängen sind auch die Bahnsteigbreiten für eine vollständige Barrierefreiheit und die vorhanden Personenströme zu dimensionieren. Das Fahrgastaufkommen übertrifft bereits heute die Anforderungen an ausreichende Abmessungen der vorhandenen Bahnsteiganlagen. Für die Herstellung der ausreichenden Dimensionierung und der Barrierefreiheit an den Bahnsteigen müssen die bestehenden Gleise am Bahnhofsvorplatz in der Lage und Höhe verschoben werden. Die derzeitige Bahnsteigbreite und -länge genügt nicht den Anforderungen für einen barrierefreien Fahrgastwechsel. Durch den erhöhten Flächenbedarf sind Belange Dritter, z.B. andere Verkehrsteilnehmer, Verkehrsplanung, Leitungsträger, Grünflächen etc. maßgeblich betroffen.

Im Sommer 2023 wurden die Gleisanlagen am Bahnhofsvorplatz und am Gleisdreieck am Albtalbahnhof teilweise erneuert. Die Maßnahme war mit zahlreichen Umleitungen verbunden, da der reguläre Linienverkehr zwischen Marktplatz und Hauptbahnhof unterbrochen war. Zwischen Bahnhofsvorplatz und der Haltestelle Marktplatz wurde eine Pendellinie mit einem Stadtbahn-Mittelflurfahrzeug eingerichtet, hierzu war ein Ersatzbahnsteig auf dem östlichen Gleisbereich am Bahnhofsvorplatz erforderlich. Die Metallkonstruktion für eine Einstiegshöhe von 55 cm konnte mit Stufen und einer Rampe realisiert werden und ermöglichte nur mobilitätseingeschränkten Personen einen barrierefreien Zugang. Ein Bodenleitsystem für sehbehinderte Menschen konnte bei dieser Konstruktion nicht realisiert werden. Aufgrund der eingeschränkten Nutzlänge des Wendegleises konnte der Pendelverkehr nur mit einem Einzelfahrzeug und nicht im Zugverband erfolgen. Des Weiteren war diese Lösung nur umsetzbar, da hier nur die Pendellinie verkehrte und kein regulärer durchgehender Straßenbahnbetrieb mit einer deutlichen höheren Taktung stattgefunden hat.

Von den VBK wurden bereits Lösungen für den Bahnhofsvorplatz untersucht, die für die Stadtbahnen einen barrierefreien Ein-/Ausstieg an den ersten beiden Türen ermöglichen. Aufgrund der vorgesehen Einsatzdauer von mindestens fünf Jahren und dem hohen Nutzungsgrad bzw. Fahrgastaufkommen ist eine Lösung mit einer Holz- oder Metallkonstruktion nicht umsetzbar und wirtschaftlich. Die jetzt durch die Verkehrsbetriebe erarbeitete Lösung sieht daher vor, auf den vorhandenen Bahnsteigen massive Konstruktionen aufzusetzen. An den Hinterkanten der Kurzbahnsteige und an den Zugangsrampen bedarf es Geländern zur Absturzsicherung und Führung mit Handlauf aufgrund der Vorgaben an die Barrierefreiheit. Aufgrund mehrerer Zwangspunkte und beengter Platzverhältnisse im vorhandenen Bahnsteigbereich gibt es keine für alle Belange verträgliche Lösung.

#### Zwangspunkt 1

Durch den gemischten Einsatz von Mittel- und Niederflurfahrzeugen auf den Gleisen 21 (südliches Gleis) und 24 (nördliches Gleis) sind unterschiedliche Bahnsteighöhen erforderlich. Hintergrund ist, dass aus Sicherheitsgründen und rechtlicher Vorgaben ein Niederflurfahrzeug (Einstiegshöhe 34 cm) nicht an einem 55 cm hohen Bahnsteig Fahrgastwechsel durchführen darf. Daher sind unterschiedliche Haltpositionen für die Fahrzeuge erforderlich. Bei Realisierung barrierefreier Bahnsteigteile für beide Fahrzeugtypen führt dies zwangsläufig zu einer größeren Gesamtlänge der Bahnsteiganlage, die aufgrund der räumlichen Gegebenheiten nicht ohne massive Einschränkungen umsetzbar ist.

#### Zwangspunkt 2

Um die Zugangsrampen mit einer barrierefreien Neigung ( $\leq 6\%$ ) zu gestalten, ist für die Höhendifferenz von 55 cm Einstiegshöhe zu der Schienoberkante (SO) eine Rampenlänge von bis zu 9,0 m erforderlich. Dies betrifft das südliche Gleis 21 direkt am Bahnhofsgebäude und das nördliche Gleis 24.

An Gleis 21 würden die Rampen mit dem Beginn in die Nord-Süd-Hauptzugangsachse zum Bahnhofsgebäude liegen. Ein Verschieben nach Westen bedingt auch das Versetzen der Halteposition der Bahnen. Die verbleibende, nutzbare Gleislänge im Bestand ermöglicht in der Folge kein Halten von Zügen in Doppeltraktion ohne den Zugbetrieb auf dem benachbarten Gleis zu behindern. Am Gleis 24 mit Fahrtrichtung Ebertstraße / Albtalbahnhof erfordert ein Kurzbahnsteig mit einer 55 cm hohen Bahnsteigkante ein nach Hinten versetztes Halten der Stadtbahnen mit Einstiegshöhe von 34 cm. Aufgrund der längeren Gleisbelegung bei Doppeltraktion werden die Gleisübergänge der Fußgänger für die Fahrgastwechselzeit durch die haltenden Züge blockiert.

#### Zwangspunkt 3

Der vorhandene Bahnsteig am Gleis 24 dient auch dem Busverkehr auf der nördlichen Seite (Straße am Bahnhofplatz). Durch Einrichtung eines erhöhten Bahnsteigteils verringert sich die verbleibende Fläche in der Breite für den Zustieg in die Busse.

#### Zwangspunkt 4

Alle Einrichtungen für die Herstellung zur Teil-Barrierfreiheit behindern die Personenströme bzw. beeinträchtigen diese in ihrer heutigen Form. Ein Queren der Bahnsteig- und Gleisanlagen an jeder beliebigen Stelle wird durch vereinzelte Einbauten (erhöhte Bahnsteige, Geländer als Absturzsicherung) verhindert. Die Verkehrssicherheit der Fahrgäste ist hierdurch gefährdet. Eine geordnete Führung der Personenströme ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Bestand nicht möglich. Die Aufenthaltsmöglichkeiten in diesem Bereich werden insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten noch stärker eingeschränkt sein als im heutigen Bestand. Wartende Personen werden künftig gezwungen sich andere Aufenthaltspositionen zu suchen.

Die Teil-Barrierfreiheit an der Haltestelle Hauptbahnhof ist in Summe nur mit einer Kompromisslösung möglich. Die VBK prüfen derzeit Möglichkeiten die Teil-Barrierfreiheit für die beiden Gleise an denen die Stadtbahnen mit Mittelflurfahrzeugen halten, mit Einschränkungen beim Bahnsteigzugang, zu ermöglichen. Aus betrieblicher Sicht darf die Verkehrssicherheit der Fahrgäste nicht zu Gunsten einer Barrierefreiheit gefährdet werden.

Sobald die VBK eine für möglichst alle Belange möglichst verträgliche und sichere Lösung erarbeitet haben, wird diese dem Gemeinderat vorgestellt.

### **Erläuterungen zu finanziellen Auswirkungen**

Ein barrierefreier Ausbau aller Bahnsteige (Stadt- und Straßenbahnen) ist im Bestand technisch nicht ohne Einschränkungen umsetzbar, dafür sind insbesondere die Breite und Länge des Mittelbahnsteigs und des gemeinsam von Bus und Straßenbahn genutzten Bahnsteigs zu gering. Für den barrierefreien Ausbau nur für die Stadtbahnen bestehen die genannten Zwangspunkte. Die VBK schätzt die reinen Baukosten für den Teilrückbau eines bestehenden Bahnsteigs und den Neubau pro Kurzbahnsteig für Mittelflurfahrzeuge einschl. Zugangsrampen und Blindenleitsystem auf ca. 25.000 bis 30.000 EUR. Situationsbedingt können, je nachdem ob vorhandene Einbauten entfernt oder erneuert werden müssen, die tatsächlichen Kosten abweichen. Eine aussagekräftige Kostenschätzung kann erst nach Vorliegen einer bewertbaren Lösung erfolgen: eine Minimallösung kann nur der Ein- und Ausstieg in die Stadtbahnen (Einstiegshöhe 55 cm) sein oder optimal zusätzlich auch für die Niederflurstraßenbahnen (Einstiegshöhe 34 cm).

Anlage: KVV-Übersichtsplan Karlsruhe Hbf Vorplatz