

Vorlage Nr.: **2025/0121**
 Verantwortlich: **Dez. 6**
 Dienststelle: **StplA/VBK**

Informationsvorlage

Barrierefreier Ausbau der Haltestelle „Hauptbahnhof“ (Interimslösung)

Beratungsfolge dieser Vorlage

Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Planungsausschuss	20.03.2025	10		X	Vorberatung
Gemeinderat	29.04.2025	12	x		Entscheidung

Beschlussantrag (Kurzfassung)

Der Planungsausschuss nimmt die Varianten für den provisorischen barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Hauptbahnhof“ zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>				
<input checked="" type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	V1: 120.000,- Euro V2: 354.000,- Euro V3: 754.000,- Euro	Finanzierung erfolgt aus Budget der VBK			
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 type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates				
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 type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridortheema:		
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am		
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>			

Ergänzende Erläuterungen

Vorbemerkung

Die Haltestellen im Streckenabschnitt der Stadtbahnen zwischen Albtalbahnhof und Hauptbahnhof verfügen derzeit nur über ca. 15 cm hohe Bahnsteige über Schienenoberkante, die weder in Nieder- (Einstiegshöhe 34 cm ü. SO) noch in Mittelflurfahrzeugen (Einstiegshöhe 55 cm ü. SO) einen ebenerdigen Ein- und Ausstieg ermöglichen. Zur Umsetzung der gesetzlich geforderten Barrierefreiheit im ÖPNV ist der grundlegende Umbau dieser Haltestellen erforderlich.

Da die Herstellung der Barrierefreiheit am Bahnhofsvorplatz gemeinsam mit der zwingend erforderlichen Kapazitätserhöhung durch den drei- oder viergleisigen Ausbau auf dem Abschnitt Bahnhofsvorplatz – Albtalbahnhof – Ebertstraße erfolgen soll, sind hier umfangreiche Verkehrsuntersuchungen, städtebauliche Entwicklungen und ein umfangreiches Planfeststellungsverfahren erforderlich, die noch längere Zeit in Anspruch nehmen werden. Als Interimslösung sind die VBK dem Auftrag nachgekommen, ein kurzfristig zu realisierendes Provisorium am Bahnhofsvorplatz für den barrierefreien Ein- und Ausstieg zu untersuchen.

Es wurden Lösungen für den Bahnhofsvorplatz untersucht, die mindestens für die Stadtbahnen und besser auch noch für die Straßenbahnen einen barrierefreien Ein-/Ausstieg an den ersten beiden Türen ermöglichen. Aufgrund der vorgesehenen Liegedauer der Provisorien 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 erarbeiteten Lösungen sehen daher vor, auf den vorhandenen Bahnsteigen massive Konstruktionen aufzusetzen. Es sind Fertigteile in massiver Bauweise mit Fundamenten als Flachgründung vorgesehen. Die Kurzbahnsteige werden mit einem Blindenleitsystem und an den Hinterkanten sowie Zugangsrampen mit Geländern zur Absturzsicherung und Führung mit Handlauf aufgrund der Vorgaben an die Barrierefreiheit ausgestattet. Durch zahlreiche Zwangspunkte und beengte Platzverhältnisse im vorhandenen Bahnsteigbereich gibt es keine für alle Belange verträgliche Lösung. Es wird jedoch eine Breite von mind. 2,5 m für Bahnsteige und von mind. 2,0 m für Zugänge und Bussteige sichergestellt, um ausreichend große Begegnungs- und Aufstellflächen für Fahrgäste anzubieten.

Variantevorstellung und Vergleich

Aufgrund der Randbedingungen wurden in der Lösungsfindung letztendlich drei Varianten als baulich umsetzbar angesehen und weiter ausgeplant. Alle Varianten haben punktuelle Einschränkungen bei den Bewegungsräumen für die Fahrgäste. In den Bereichen der erhöhten Bahnsteige können diese nur über die Zugangsrampen erreicht werden. Ein direkter Zugang zu den erhöhten Bereichen ohne Nutzung der Rampen oder ein Queren der Gleise in den erhöhten Bahnsteigbereichen ist folglich nicht mehr möglich. Zur Orientierung und grafischen Erläuterung dient die als Anlage beigefügte Präsentation.

Variante 1:

Variante 1 sieht die Minimallösung von zwei erhöhten Kurzbahnsteigen auf den vorhandenen Bahnsteigen an Gleis 21 und 24 vor. Die „Buckelbahnsteige“ weisen eine Höhe von 55 cm auf und entsprechen bereits dem vorhandenen Muster an einzelnen innerstädtischen Bahnsteigen wie bspw. an der Haltestelle „Gottesauer Platz / BGV“. Der Ein- und Ausstieg in die Stadtbahnfahrzeuge mit 55 cm Fußbodenhöhe (Linien S4 bis S8) ist damit an den ersten beiden Fahrzeugtüren niveaugleich möglich. Niederflurfahrzeuge halten entsprechend versetzt an den bisherigen Bahnsteigen ohne barrierefreien Fahrzeugzugang, dieser ist weiterhin an den Haltestellen Ebertstraße (fußläufige Entfernung 450 m) und Poststraße (fußläufige Entfernung 270 m) möglich. Die erhöhten Bahnsteigbereiche werden rückseitig mit Absturzsicherungen ausgestattet.

Aufgrund des Mischverkehrs von Mittelflur- und Niederflurfahrzeugen ist an den Gleisen 21 und 24 eine größere Nutzlänge erforderlich. An Gleis 21 kann diese nur durch eine Vorverlegung der Haltpositionen erreicht werden. Dadurch muss der Bahnsteigbereich auf Höhe des Haupteingangs gelegt werden. Durch eine rückversetzte Rampenanordnung kann an dieser Stelle der Platzbedarf auf ein Minimum reduziert werden. Die vorhandenen Bussteige auf der Nordseite an Gleis 24 bleiben von der Maßnahme unberührt. Der Wartebereich für die Busfahrgäste ist ähnlich groß wie im heutigen Bestand.

Durch den Rückbau der vorhandenen Ausstattung und Neubau von zwei Kurzbahnsteigen werden die Baukosten auf ca. 120.000 EUR geschätzt.

Variante 2:

Bei Variante 2 wird die Variante 1 um entsprechende Kurzbahnsteige mit 34 cm Höhe ergänzt. Die Gleise 21 und 24 werden damit um Kombibahnsteige mit 55 cm und 34 cm Höhe ergänzt. Mittelflurfahrzeuge halten im Bereich von 55 cm Höhe, Niederflurfahrzeuge halten versetzt bei 34 cm, vergleichbar wie im Stadtbahntunnel. An den Gleisen 22 und 23 werden Kurzbahnsteige mit 34 cm Höhe errichtet. Damit ist an allen Gleisen und für alle verkehrenden Linien der Einstieg an den ersten beiden Fahrzeugtüren barrierefrei möglich. Die erhöhten Bahnsteigbereiche werden rückseitig mit Absturzsicherungen ausgestattet bzw. an Gleis 21 besteht die Möglichkeit die anschließende Platzfläche mit dem Niederflurbahnsteig in der Ebene anzugleichen.

Aufgrund des Mischverkehrs von Mittelflur- und Niederflurfahrzeugen ist an den Gleisen 21 und 24 eine größere Nutzlänge erforderlich. An Gleis 21 kann diese nur durch eine Vorverlegung der Haltpositionen erreicht werden. Dadurch muss der Bahnsteigbereich auf Höhe des Haupteingangs gelegt werden. Durch eine rückversetzte Rampenanordnung kann an dieser Stelle der Platzbedarf auf ein Minimum reduziert werden. Die vorhandenen Bussteige auf der Nordseite an Gleis 24 bleiben von der Maßnahme unberührt. Der Wartebereich für die Busfahrgäste ist ähnlich groß wie im heutigen Bestand.

Für den Rückbau von Ausstattung, Neubau von jeweils zwei Kombi- und Kurzbahnsteigen sowie Anpassung der Signalansteuerung, werden die Baukosten auf ca. 354.000 EUR geschätzt.

Variante 3:

In Variante 3 werden die Bahnsteige für Niederflurfahrzeuge und Mittelflurfahrzeuge räumlich auf dem Vorplatz getrennt. Auf den bisherigen Bahnsteiganlagen werden nur Fahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe von 34 cm für den Fahrgastwechsel halten, womit auch hier nur Kurzbahnsteige mit 34 cm Höhe errichtet werden müssen. Die Mittelflurfahrzeuge der S-Bahn-Linien S4 bis S8 halten an

zusätzlichen Bahnsteigen (rückbaubare Fertigteilbahnsteige mit durchgehend 55 cm Höhe) auf der Osthälfte des Vorplatzes. Der Halt dieser Linien kann folglich an der Haltestelle Poststraße entfallen. Durch die Aufteilung auf die West- und Osthälfte ergibt sich eine Entflechtung der Personenströme zwischen Haupteingang und Haltestelle. Eine Voraussetzung für die Lenkung der Fahrgastströme ist ein gut erkennbares und verständliches Wegeleitsystem. Es ist davon auszugehen, dass die Nutzung des Osttunnels der DB AG durch die neuen Bahnsteige auf der östlichen Platzseite zunimmt.

Die vorhandenen Bussteige auf der Nordseite an Gleis 24 bleiben von der Maßnahme unberührt. Der Wartebereich für die Busfahrgäste ist ähnlich groß wie im heutigen Bestand.

Die Variante 3 ermöglicht die Barrierefreiheit für die Stadtbahnlinien S4 bis S8 über die gesamte Fahrzeuglänge. Für den Rückbau von Ausstattung, Neubau von vier Kurzbahnsteigen, zwei Fertigteilbahnsteigen sowie Anpassung der Signalansteuerung, werden die Baukosten auf ca. 829.000 EUR geschätzt. Durch eine verkürzte Ausführung der Fertigteilbahnsteige können die Herstellkosten auf ca. 754.000 EUR reduziert werden.

Bewertung der Varianten

Die drei Varianten weisen drei unterschiedliche Grade der Barrierefreiheit für die dort verkehrenden Bahnen auf und sind nur eine Interimslösung, die für eine Liegedauer von mindestens 5 Jahren ausgelegt sind. Eine optimale Lösung für eine vollständig barrierefreie Haltestelle kann nur durch einen kompletten Umbau des Bahnhofsvorplatzes erreicht werden.

Variante 1 bietet lediglich eine Barrierefreiheit für die Stadtbahnlinien S4 bis S8 und keine optimierte Zugangssituation für die Fahrgäste der übrigen Linien.

Die Varianten 2 und 3 bieten bei allen Straßen- und Stadtbahnlinien einen barrierefreien Ein- und Ausstieg zumindest an den jeweils ersten beiden Türen für die Fahrgäste an.

Die Variante 3 bietet zudem über die gesamte Länge der Stadtbahnen einen barrierefreien Ein- und Ausstieg und einen kürzeren Zugangsweg zum viel genutzten Osttunnel der DB AG sowie eine Entflechtung der Personenströme.

Die Variante 2 ist weniger kostenintensiv als Variante 3, ermöglicht eine Barrierefreiheit für alle Fahrzeugtypen, und ist daher als Vorzugsvariante weiter zu betrachten.

Weiteres Vorgehen

Die VBK empfehlen die Planung der Variante 2 bis zur Ausführungsreife - Vorbereitung der Vergabe der Bauleistung. Eine bauliche Umsetzung kann in Abhängigkeit der weiteren Terminalschiene und von Möglichkeiten zu Streckensperrungen, frühestens im Herbst 2025 erfolgen.

Eine zustimmende Abstimmung mit der Behindertenbeauftragten der Stadt Karlsruhe ist bereits erfolgt. Die Freigabe der Deutschen Bahn als Bahnhofsbetreiber steht noch aus, diese ist Voraussetzung für die weitere Umsetzung.

Stellungnahme der Stadtverwaltung

Den Eingriff in den direkten Eingangsbereich des Hauptbahnhofes sieht die Stadtverwaltung kritisch. Eine Einschränkung des direkten Laufweges aus dem Hauptaussgang in Richtung Stadt ist hinsichtlich einer Entfluchtung des Gebäudes und insbesondere im Hinblick auf Gestaltung und

Besucher*innenlenkung als nicht optimal anzusehen. Durch die festen Einbauten der Rampenanlage wird der direkte Laufweg eingeschränkt. Dies gilt für die Varianten 1 und 2, sowie auch für die Untervariante mit versetzten Rampen. Die Branddirektion spricht sich daher für die Variante 3 aus.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat – nach Vorberatung im Planungsausschuss

Der Gemeinderat nimmt die Varianten für den provisorischen barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Hauptbahnhof“ zur Kenntnis.