

Vorlage Nr.: 2025/0814

Verantwortlich: **Dez. 1**
Dienststelle: **ZJD**

Planfeststellung „Barrierefreier Ausbau der Haltestellen und Fahrleitungsänderung in der Siemensallee in Karlsruhe Nordweststadt/Knielingen“

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Planungsausschuss	15.10.2025	6	Ö	Vorberatung
Gemeinderat	21.10.2025	12	Ö	Entscheidung

Kurzfassung

Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) planen den barrierefreien Ausbau von vier Haltestellen in der Siemensallee sowie eine Grunderneuerung der vorhandenen Straßenbahnbetriebsanlagen mit Änderung der Fahrleitungsanlagen. Für das Vorhaben wurde ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Der Gemeinderat wird um Zustimmung zur Planung gebeten (Beschlussantrag siehe letzte Seite).

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.

CO₂-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input checked="" type="checkbox"/>	geringfügig <input checked="" type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema:	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	abgestimmt mit VBK	

Erläuterungen

I. Vorhabensbeschreibung

Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) planen den barrierefreien Ausbau der Haltestellen Hertzstraße, Feierabendweg, Neureuter Straße und Siemensallee, die sich in der Siemensallee in Karlsruhe befinden und im Regelbetrieb von der Straßenbahnlinie 2 bedient werden. Die Haltestelle „Siemensallee“ liegt im Stadtteil Knielingen, die übrigen drei Haltestellen in der Nordweststadt (siehe Übersichtslageplan **Anlage 1**, einzelne Haltestellen **Anlage 2**, Querschnitte **Anlage 3**).

Die Haltestellen entsprechen nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Die Einstiegshöhe soll auf die erforderlichen 34 cm der im Straßenbahnnetz betriebenen Niederflurfahrzeuge angepasst werden, um mobilitätseingeschränkten Personen eine leichtere Nutzung zu ermöglichen. Ferner werden die Haltestellen modernisiert und mit einem Blindenleitsystem ausgestattet.

Planfeststellungsrelevant sind der barrierefreie Ausbau der Haltestellen und die Änderung der Fahrleitungsanlagen. Im Zuge dieser Maßnahmen sind zum Teil auch Anpassungen an der Lage der Gleis- und Weichenanlagen im Haltestellenbereich erforderlich. Des Weiteren erfolgt eine Anpassung des Bahnübergangs „Bonner Straße“ zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die neuen Standorte für Fahrleitungsmasten befinden sich im öffentlichen Raum. Nicht mehr benötigte Fahrleitungsmasten auf privaten Grundstücken werden zurückgebaut und die Oberflächen wiederhergestellt.

Nicht Planfeststellungsrelevant sind im Zuge des Gesamtvorhabens weitere Unterhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen an bestehenden Straßenbahnbetriebsanlagen (Gleissanierungen in den Bereichen Moltkestraße, Siemensallee und der Wendeschleife, z.T. als Rasengleis). Zugleich sollen die Arbeiten mit Maßnahmen Dritter (Straßensanierung, Leitungsverlegungen) gebündelt werden. Diese sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens werden aber nachrichtlich in den Planunterlagen aufgeführt.

II. Verfahren

Das Vorhaben bedarf einer Planfeststellung gemäß § 28 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Verbindung mit den §§ 72 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG). Zuständig für das Anhörungsverfahren ist die Stadt Karlsruhe, zuständige Behörde für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens durch Planfeststellungsbeschluss ist das Regierungspräsidium Karlsruhe.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat mit Entscheidung vom 24. März 2023 festgestellt, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Gleichwohl wurden von der Vorhabenträgerin neben der Vorhabensbeschreibung folgende Unterlagen zur Beurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhabens vorgelegt (UVP-Vorprüfung, landschaftspflegerischer Fachbeitrag, spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, schalltechnische Untersuchung, erschütterungstechnische Untersuchung).

Vom 7. Oktober bis 6. November 2024 lagen die Planunterlagen beim Stadtplanungsamt und im Internet öffentlich aus. Parallel wurden die Behörden und Träger öffentlicher Belange beteiligt. Bis zum 20. November 2024 konnten Anregungen und Bedenken gegen die Planung vorgebracht werden. Stellungnahmen aus der Bevölkerung gingen nicht ein. Zur Planung geäußert hat sich unter anderem die Bürgergemeinschaft Nordweststadt, welche das Vorhaben grundsätzlich begrüßt soweit damit eine Verkehrsberuhigung und eine Aufwertung des Verkehrsraums für Fußgänger und Radfahrer einhergeht. Betont wird von der Bürgergemeinschaft die Bedeutung der Querungen auf Höhe der Haltestelle Feierabendweg als Schulweg zur Rennbuckelschule. Ferner wurden vom ADFC verschiedene Verbesserungsvorschläge für die Radverkehrsführung im Umfeld der Haltestellen gemacht.

In der ersten Jahreshälfte 2025 waren noch ergänzende Detailprüfungen durch die städtischen Fachdienststellen notwendig.

III. Bewertung

Gegen die Planung bestehen seitens der angehörten Träger öffentlicher Belange sowie der Verwaltung keine grundsätzlichen Einwände. Auch seitens der städtischen Behindertenbeauftragten werden der barrierefreie Ausbau unterstützt und keine Einwände oder Anregungen vorgetragen. In folgenden Bereichen bestand hingegen vertiefter Prüfungsbedarf:

Verkehrsplanung

Die Belange der städtischen Verkehrsplanung sind in die Planung eingeflossen. Insbesondere wird die zukünftige Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn der Siemensallee, den bisherigen Konfliktpunkt Fußgänger/Radfahrer im Seitenbereich entschärfen.

Der ADFC hat darüber hinaus verschiedene Optimierungen vorgeschlagen, die sich teilweise auch auf Bereiche außerhalb des Planfeststellungsverfahrens beziehen, insbesondere die Einrichtung einer Linksabbiegespur für Radfahrende von der Moltkestraße in die Hardtstraße, eine Änderung der Führung des Radverkehrs in der Herzstraße in Fahrtrichtung Nord, die Einrichtung einer zusätzlichen Furt für den Fuß- und Radverkehr über die Gleise im Bereich Bodelschwingstraße/Berliner Straße, Verbesserungen für Linksabbieger an der Haltestelle Feierabendweg, der Verzicht von Dreiecksinseln an der Kreuzung Siemensallee/Neureuter Straße sowie an der Haltestelle Siemensallee, Ausfahrt Fa. Siemens, eine zusätzliche Anbindung der Haltestelle Herzstraße von Osten und deren Ausstattung mit einer Fahrradabstellanlage.

Nach Prüfung durch die VBK und die Stadtverwaltung konnte dem Großteil der o.g. Vorschläge nicht Rechnung getragen werden, da insbesondere bei der Änderung der Verkehrsführung in den Kreuzungsbereichen Sicherheitsbedenken bzw. der Verlust von Aufstellflächen für Fußgänger entgegenstehen. Die zusätzliche Furt im Bereich Bodelschwingstraße würde den Entfall von Bäumen und längere Rotzeiten durch zusätzliche signaltechnische Absicherung bedeuten, stattdessen wurde eine zusätzliche Querung im Bereich Bonner Straße zugunsten des Schülerverkehrs der Rennbuckelschule eingerichtet. Für überdachte Fahrradabstellanlagen an der Herzstraße mangelt es am Platz, eine Nachrüstung mit Fahrradbügeln wird aber geprüft.

Stadtgestaltung

Die Verwendung sogenannter „Hochketten“-Fahrleitung und Masten mit Zweigleisenausleger im Abschnitt Moltkestraße wird aus stadtgestalterischen Gesichtspunkten wegen der historischen Bebauungssituation kritisch gesehen. Bevorzugt wird hier aus gestalterischer Sicht der Einsatz einer sogenannten „Flachketten“-Fahrleitung. Hierzu fand ein intensiver Austausch zwischen dem Stadtplanungsamt und den VBK statt. Die Prüfung ergab, dass der Einsatz einer „Flachketten“-Fahrleitung zwar technisch möglich wäre, aber Kostensteigerungen von ca. 800.000 EUR aufgrund einer rund doppelten Anzahl an Masten nach sich ziehen würden. Ferner wären zusätzliche Baumstandorte gefährdet und Kronenrückschnitte erforderlich. Vor diesem Hintergrund wurde sich geeinigt, die ursprüngliche Planung beizubehalten.

Baumschutz

Für die Maßnahme ist ein Eingriff in den begleitenden Baumbestand erforderlich. Die VBK hatte ursprünglich gemäß Planunterlagen den Verlust von 12 Bäumen prognostiziert und eine Ersatzpflanzung von 31 Bäumen zur Ergänzung der bestehenden Alleestruktur geplant. Der Vollständigkeit halber ist darauf hingewiesen, dass im Rahmen der parallel geplanten (genehmigungsfreien) Gleisanierungsmaßnahmen, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens selbst sind, eine größere Anzahl weiterer Baumstandorte betroffen ist. Grund hierfür sind die beengten Platzverhältnisse bei den Erdarbeiten beim Umbau von Schottergleis in Rasengleis. Ein Abgleich mit dem Leitungskataster hat zudem ergeben, dass nicht alle Ersatzpflanzungsstandorte realisiert werden können.

Das Gartenbauamt hat daher zur Optimierung der Planung im Mai 2025 eine nochmalige Prüfung vorgenommen. Vor allem im östlichen Abschnitt von der Hertzstraße bis zur B36 weisen die Baumreihen auf dem Mittelstreifen eine begrenzte Kronenentwicklung und gravierende Vorschäden auf.

Zustandsbedingt und wegen erwartbaren und absehbar nicht vermeidbaren Bauschäden ist der Erhalt nicht aussichtsreich und verhältnismäßig. Im Bereich westlich der B36 sind die Bäume überwiegend in gutem Zustand. Baumschutzmaßnahmen sind hier zwar anspruchsvoll, aber wesentlich erfolgversprechender. Für die Bauausführung wird eine dendrologische Baubegleitung zum Schutz der Bäume gefordert. Insgesamt wird nach der Neubewertung davon ausgegangen, dass mit einem Verlust von 13 Bäumen durch die Planfeststellung selbst, und 40 weiteren Bäumen auf der freien Strecke durch die Sanierung zu rechnen ist. Im Vorhabenbereich können 25 Ersatzpflanzungen realisiert werden. Die Verluste durch die Planfeststellung können daher durch die Planung kompensiert werden. Das darüberhinausgehende Defizit von 28 Bäumen soll durch die Auswahl geeigneter Ersatzpflanzungsstandorte auf städtischen Flächen in der näheren und weiteren Umgebung erfolgen.

Aus sonstiger umweltrechtlicher Sicht sind diverse Anforderungen zu stellen, z.B. die abfallrechtliche Untersuchung und Entsorgung des Rückbau- und Aushubmaterials. Insbesondere sind wegen des Vorkommens streng geschützter Eidechsen im Bereich der Haltestellen und im Gleisschotter Vergrä- mungsmaßnahmen notwendig. Die schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen kommen zum Ergebnis, dass keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Es handelt sich um keine wesentliche Änderung der Schienenwege im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dar. Es besteht daher kein Anspruch auf Schutzmaßnahmen gegen Verkehrslärm. Hinsichtlich des zu erwartenden Baulärms werden Schutzmaßnahmen zur Lärminderung erforderlich. Die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner werden im Vorfeld über Art und Dauer der Baumaßnahme sowie über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen zu informiert und hierbei ein Ansprechpartner benannt, an den sie sich im Beschwerdefall wenden können.

Da die vorgenannten Punkte durch die Aufnahme von Nebenbestimmungen in die Planfeststellung oder im Rahmen weiterer Abstimmung mit den städtischen Fachdienststellen geklärt werden können sowie mangels erörterungsbedürftiger Einwendungen Dritter kann von einem Erörterungstermin abgesehen werden. Die letztendliche Entscheidung über die Planfeststellung wird vom Regierungspräsidium Karlsruhe getroffen.

Dem Gemeinderat kann daher empfohlen werden, der Planung der Verkehrsbetriebe Karlsruhe und der beantragten Planfeststellung zuzustimmen.

Erläuterungen zu finanziellen Auswirkungen

Die Kosten für den Umbau der Fahrleitung und der Haltestellen betragen rund 14,7 Mio. EUR. Die nachrichtlich erwähnten Gleisbaumaßnahmen werden mit 12,2 Mio. EUR veranschlagt. Die VBK rechnen mit einer 75%igen Förderung des Haltestellenausbaus und 50%igen Förderung für den Gleis- und Fahrleitungsneubau. Kosten für die Stadt Karlsruhe entstehen nicht, da es sich um eine Maßnahme der VBK handelt. Es wird aber darauf hingewiesen, dass die Realisierung der Maßnahmen, mit Blick auf den erforderlichen Defizitausgleich bei der Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH (KVVH) im Rahmen des Querverbundes, abhängig von der jeweiligen Finanzsituation der Stadt ist.

Erläuterungen zur CO₂-Relevanz/Auswirkungen auf den Klimaschutz

Durch die Baumaßnahmen und den Entfall von Bäumen ist mit geringfügigen negativen Auswirkungen zu rechnen. Die Eingriffe in den Baumbestand werden durch Neupflanzungen aber wieder kompensiert.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat – nach Vorberatung im Planungsausschuss

Der Gemeinderat stimmt der der Planung der Verkehrsbetriebe Karlsruhe zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen und Fahrleitungsänderung in der Siemensallee in der Nordweststadt und Knielingen und der beantragten Planfeststellung zu.