

Erläuterungsbericht

1. Verkehrliche Begründung

Seit 1992 führt die AVG auf der Strecke Karlsruhe - Bretten einen Stadtbahnbetrieb mit Zweisystemfahrzeugen durch, mit direkter, umsteigefreier Verknüpfung zum Karlsruher Straßenbahnnetz („Karlsruher Modell“). In den Folgejahren wurde dieses ÖPNV-Modell stark ausgeweitet. Seit 1997 verkehrt über den Bahnhof Durlach außer der S4 von/nach Bretten/Heilbronn auch die Stadtbahnlinie S5 von Karlsruhe ins Pfinztal bzw. in Richtung Pforzheim.

Der große Erfolg des Stadtbahnbetriebes ist unter anderem auf den sehr dichten Fahrplankontakt zurückzuführen.



Bild 1: Bf. Durlach, Gleis 11 und 12, im Hintergrund die Rampe zur Durlacher Allee

Ein wichtiger Umsteigepunkt von Stadtbahn und DB-Zügen ist neben dem HBF Karlsruhe der Bahnhof Durlach. Parallel zu den drei DB-Bahnsteigen befinden sich für die in und von Richtung Grötzingen/ Pfinztal verkehrenden Stadtbahnfahrzeuge die beiden Bahnsteige 11 und 12 der VBK Haltestelle am nordwestlichen Ende im Bf. Durlach nördlich der DB-Gleise. Sie haben eine Gesamtlänge von ca. 120 m, davon 85/90 m mit einer Höhe von 38 cm ü. S.O. und ca. 30 m mit einer Höhe von 15 cm.

Über zwei Treppen werden die VBK-Bahnsteige an die vorhandene Unterführung angeschlossen, die im östlichen Teil zu den DB-Bahnsteigen und dem Empfangsgebäude führt, und im westlichen Bereich - unter der ehemaligen B 10 (heute: Kreisstraße K 9659) hindurch - die Untermühsiedlung anbindet.

Diese VBK Haltestelle erfüllt nicht die Anforderungen an die Barrierefreiheit; der fußläufige Zugang zur Haltestelle ist ausschließlich über Treppenanlagen möglich, und die Bahnsteighöhe ist nicht auf die Einstiegshöhe der hier verkehrenden mittelflurigen Zweisystemfahrzeuge (55cm) abgestimmt. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

2. Kurzbeschreibung der Maßnahme

Es ist folgender barrierefreier Ausbau geplant:

- Erhöhung beider Bahnsteige über eine Länge von 72 m mit einer Höhe von 55 cm für den Einstieg in die Zweisystemfahrzeuge (Doppeltraktion).
- Verlängerung beider Bahnsteige über eine Länge von 36 m mit einer Höhe von 34 cm für den Einstieg in die Niederflurfahrzeuge (Einfachtraktion).
- Rückbau der südwestlich gelegenen 15 cm hohen und 35 m langen Bahnsteigbereiche.
- Einbau von zwei Aufzügen zwischen der Unterführung und den Bahnsteigen 11 + 12, wie schon an den übrigen DB Gleisen.
- Signalisierte, höhengleiche Gleisquerung der VBK-Gleise am südwestlichen Ende.
- Barrierefreier Zugang vom VBK-Bahnsteig 12 zur P+R-Anlage.

- Höhengleiche Fußgängerquerung über die K 9659 (ehem. B 10) mit Öffnung der Lärmschutzwand und Umbau zu einer Lärmschleuse.
- *Nachrichtlich: Je ein Bussteig pro Fahrtrichtung an der B 10/ K 9659 als Haltepunkte für einen SEV (Schienenersatzverkehr)*

Durch diese Umbauten ist die Zugänglichkeit der Haltestelle für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste durch die Unterführung von Durlach (Stadt, Bus, Tram) kommend über die Aufzüge sichergestellt; gleichzeitig besteht für „mobile“ Fahrgäste nach wie vor die Möglichkeit, die Haltestelle auch auf kurzem Wege über einen Treppenaufgang aus der Unterführung zu erreichen. Fahrgäste aus der Untermühsiedlung/ „dm dialogicum (Zentrale)“ haben die Möglichkeit durch die Unterführung unter der K 9659 (ehem. B 10) zu gelangen, hier wird speziell für sehbehinderte Personen mit einem Blindenleitsystem ein sicherer Weg zu allen Bahnsteigen im Bahnhof Durlach sowie den Bus und Tram Haltestellen und in Richtung des Stadtzentrum Durlach angeboten. Zusätzlich wird auch ein neuer niveaugleicher Überweg (mobilitätseingeschränkte Personen) über die K 9659 (ehem. B 10) gebaut, um die Bahnsteige 11 und 12 der VBK (Stadtbahn S4 und S5) barrierefrei anzusteuern, und über die Fahrstühle in die Unterführung mit Ziel DB Gleise, Bus und Tram (H Auer Straße), Stadtzentrum Durlach zu gelangen. Der Bahnsteig 12 wird mit einem Zugang zu den parallel verlaufenden neuen Parkplätzen (P+R) auf der K 9659 (ehem. B 10) verbunden.

3. Betriebsform

Die Haltestelle liegt im Stadtgebiet Karlsruhe und ist im Eigentum und in der Infrastrukturverantwortung der VBK. Bei Strecke und Haltestelle handelt es sich um Betriebsanlagen nach BOStrab; dem entsprechend erfolgt auch die hiermit beantragte Änderung der Bahnbetriebsanlagen unter Beachtung der BOStrab. Die Strecke wird auf Sicht befahren. Im Regelbetrieb wird diese Strecke von den Zweisystemwagen der S 4 (Bretten, Heilbronn) und S 5 (Pfinztal, Pforzheim) befahren und die Haltestelle bedient. Zusätzlich fahren hier Niederflurwagen z.B. als Einsatzfahrten für die morgendlichen Spitzenzeiten. Mit neuem Fahrplankonzept mit Inbetriebnahme des Tunnels in der Kaiserstraße wird künftig hier am Bf. Durlach (Wendeschleife) das östliche Ende der Linie 5 (Niederflurfahrzeuge) liegen.

4. Allgemeine verkehrspolitische Zielsetzung

Die geplante Maßnahme deckt sich mit den grundsätzlichen Zielen des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) des Landes Baden-Württemberg vom 08.06.1995, wonach der ÖPNV im gesamten Landesgebiet als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen soll. Gleichfalls ist der Umbau des Bahnhofs Durlach unter anderem im Regionalplan Mittlerer Oberrhein, im Nahverkehrsplan des Karlsruher Verkehrsverbundes, im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Karlsruhe sowie in zahlreichen anderen nahverkehrsaffinen Programmen und Plänen enthalten. Darüber hinaus ist der barrierefreie Ausbau von Anlagen des ÖPNV im PBefG, § 8 festgeschrieben.

5. Abstimmung mit Dritten und Behörden

Die Planung wurde intensiv mit den städtischen Ämtern sowie den Verkehrsbehörden der Stadt Karlsruhe abgestimmt, und unter anderem in der stadtinternen „Verkehrsplanungsrunde“ vorgestellt, und gleichzeitig auch mit der Behindertenkoordinatorin der Stadt Karlsruhe abgesprochen. Die beteiligten Ämter haben dem barrierefreien Umbau grundsätzlich zugestimmt. Mehrfach wurde dieses Vorhaben im Stadtamt Durlach präsentiert, letztmalig am 22.03.2017, mit dem Ergebnis einer zustimmenden Kenntnisnahme.

6. Kosten

Die Kosten für den barrierefreien Umbau der Bahnsteige sind auf ca. 5.5 Mio. € veranschlagt

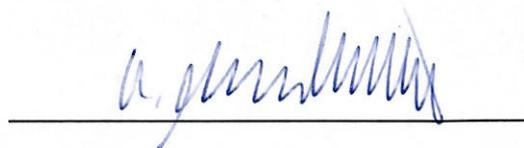
7. Zeitplan

Die Maßnahme hat eine hohe Dringlichkeit und ist für die Jahre 2023/24 eingeplant.

Karlsruhe den 20.02.2021



Planungsabteilung VBK



Betriebsleiter VBK