



Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH
Planungsabteilung V2-PL1/Spang

Barrierefreier Ausbau der Haltestellen Sinsheimer Straße bis Waldstadt Zentrum in Karlsruhe-Waldstadt

Planfeststellung nach § 28 PBefG

Anlage 1a:
Maßnahmenbeschreibung und verkehrliche Begründung
mit Blaeinträgen

Inhaltsverzeichnis

0	Vorbemerkungen zu Blaeueintraegen.....	3
1	Allgemeines.....	3
1.1	Allgemeine Einfuehrung	3
1.2	Verkehrliche Begrueundung	3
1.3	Allgemeine verkehrspolitische Zielsetzung.....	4
1.4	Betrieb und Betriebsform.....	5
2	Zustand der vorhandenen Infrastruktur; Rahmenbedingungen fuer die Umplanung.....	6
3	Maßnahmenbeschreibungen.....	9
3.1	Haltestelle Sinsheimer StraÙe	9
3.2	Haltestelle Faecherbad.....	14
3.3	Haltestelle Im Eichbaeumle	19
3.4	Haltestelle Glogauer StraÙe	25
3.5	Haltestelle Waldstadt Zentrum	30
4	Barrierefreiheit.....	42
4.1	Stufenfreier, ebenerdiger Zugang.....	42
4.2	Stufenfreier, ebenerdiger Eintritt vom Bahnsteig in das Fahrzeug	42
4.3	Taktile Bodenindikatoren nach DIN 32984	43
4.4	Fahrgastinformation	44
4.5	Hoehengleiche Gleisquerung / Bahnuebergang.....	44
5	Kampfmittel	46
6	Schall und Erschuetterung	47
6.1	Verkehrslaerm.....	47
6.2	Baulaerm.....	47
6.3	Erschuetterung	48
7	Abstimmung mit der Stadt / Oeffentlichkeitsbeteiligung	49
8	Kosten.....	50
9	Zeitplan	51

0 Vorbemerkungen zu Blaeinträgen

Die vorliegende „Maßnahmenbeschreibung und verkehrliche Begründung mit Blaeinträgen“ berücksichtigt Änderungen und Ergänzungen, die sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens, des Erörterungstermins und ggf. anschließender Detailabstimmung ergeben haben.

Diese sind in blauer Schrift dargestellt. Die sonstigen, nicht blau hervorgehobenen Textteile entsprechen dem Stand der Offenlage. Soweit erforderlich wurden die Pläne und Verzeichnisse der weiteren Anlagen ebenfalls geändert und ergänzt. Die dortigen Änderungen sind dann in blauer Farbe dargestellt und erläutert.

1 Allgemeines

1.1 Allgemeine Einführung

Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH plant an der VBK-eigenen Strecke Nr. 11900 **den barrierefreien Ausbau der Haltestellen Sinsheimer Straße, Fächerbad, Im Eichbäumle, Glogauer Straße und Waldstadt Zentrum in Karlsruhe-Waldstadt.**

1.2 Verkehrliche Begründung

Seit 1995 setzen die VBK in ihrem Karlsruher Straßenbahnnetz Niederflurfahrzeuge ein. Da die Niederflurtechnik nur dann ihren vollen Nutzen ausspielen kann, wenn auch die Bahnsteige an die Einstiegshöhe von 34 cm angepasst sind, ist der Umbau der Haltestellen (frühere „Regelbahnsteighöhe“: 15 cm) eine zwingende Folge, um eine optimale behindertengerechte Gestaltung des schienengebundenen ÖPNV in Karlsruhe zu erreichen. Davon profitieren nicht nur mobilitätsbehinderte Menschen, sondern alle Fahrgäste, insbesondere auch Eltern mit Kinderwagen, Gehbehinderte, ältere Menschen, Fahrgäste mit sperrigem Gepäck, krankheitsbedingt eingeschränkte Personen etc. Durch das „Eintreten statt Einsteigen“ wird ein schnellerer Fahrgastwechsel erreicht und somit auch die Wartezeit an der Haltestelle verkürzt. Eine Tram-Haltestelle für Zugverbände, deren Einsatz künftig in stark belasteten Hauptverkehrszeiten, z.B. Schülerverkehr auf dem Streckenabschnitt in Richtung

Waldstadt vorgesehen ist, soll nach heutigem Standard im VBK-Netz eine Länge von 78 m haben, wobei die Zugangsbereiche für die Fahrzeuglänge außerhalb der Türbereiche mit angerechnet werden können. Der Bahnsteig soll eine nutzbare Breite von 2,50 m nicht unterschreiten und über eine durchgehende Höhe von 34 cm ü. SO verfügen. Insbesondere im Bestandsnetz gibt es hier noch erheblichen Nachholbedarf. Die am Streckenende der Tram-Linie 4 liegenden Haltestellen Jägerhaus bis zur Europäischen Schule wurden bereits im Zuge der Streckenverlängerung im Jahr 2000 über eine Länge von ~ 80 m barrierefrei ausgebaut. Ein Regelbetrieb der Tram 4 mit Zugverbänden ist aufgrund der unzureichenden Länge der Haltestellen Sinsheimer Straße bis Waldstadt Zentrum sowie der Haltestelle Karl-Wilhelm-Platz in der Karlsruher Oststadt (nicht Gegenstand des vorliegenden Antrags) nicht möglich; jedoch ist die Nachfrage an erhöhter Fahrgastkapazität auf diesem Streckenabschnitt gegeben.

Der Bedarf an einem barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Stadtteil Waldstadt hat deutlich zugenommen, zumal vor allem die Haltestelle Waldstadt Zentrum eine wichtige Umsteigebeziehung zwischen Bus und Tram ist und die Erledigungen des täglichen Bedarfs, vor allem Einkäufe und Arztbesuche möglich sind.

Eine auf Niederflurfahrzeuge angepasste Bahnsteighöhe ist an keiner der insgesamt fünf hier beantragten Haltestellen vorhanden, obwohl mittlerweile alle Haltestellen von der Sinsheimer Straße bis zum Waldstadt Zentrum artrein von diesen Fahrzeugen bedient werden. Deshalb ist der barrierefreie Ausbau dieser Haltestellen hier besonders geboten – er führt sofort zu hohem Nutzen.

1.3 Allgemeine verkehrspolitische Zielsetzung

Die geplante Maßnahme deckt sich mit den grundsätzlichen Zielen des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des Öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNVG) des Landes Baden-Württemberg vom 08.06.1995 und erfüllt darüber hinaus auch die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG). Gleichfalls wird der behindertengerechte Ausbau der Haltestellen im Karlsruhe Straßenbahnnetz in diversen stadtinternen Programmen bzw. Plänen sowie im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Karlsruhe 2013 gefordert. Im Nahverkehrsplan

2014 und im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist das Ziel, eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen bis zum 01.01.2022 zu erreichen, vorgegeben.

1.4 Betrieb und Betriebsform

Die Tram-Strecke durch die Waldstadt von der Haid-und-Neu-Straße über die Gustav-Heinemann-Allee bis zu Glogauer Straße einschließlich der Haltestellen sind Betriebsanlagen nach BOStrab; dementsprechend erfolgt auch die geplante Änderung der Bahnbetriebsanlagen unter Beachtung der BOStrab.

Die Strecke wird auf Sicht befahren. Nach heutigem Fahrplan verkehrt hier im Regelbetrieb die Tram-Linie 4 ausschließlich mit Niederflurfahrzeugen; bisher mit Einzelzügen, künftig sind auch Zugverbänden vorgesehen. Bis zur Wendeschleife Jägerhaus findet der Regelbetrieb ganzjährig in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt und in der Nebenverkehrszeit sowie der weitere Streckenabschnitt bis zur Haltestelle Europäische Schule außerhalb der Hauptverkehrszeit im 20-Minuten-Takt statt.

Zusätzlich werden für Schülerverkehre die Schulstraßenbahnlinien 16, 17 und 18 mit jeweils ein bis zwei Fahrtenpaaren je Schultag eingesetzt.

2 Zustand der vorhandenen Infrastruktur; Rahmenbedingungen für die Umplanung

Die Haltestellen der Linie 4 in der Waldstadt nördlich der Haltestelle Hirtenweg (sh. Abbildung 1) genügen nicht den heutigen Anforderungen an eine barrierefreie, fahrgastgerechte Anlage. Hier ist ein grundlegender und vor allem barrierefreier Ausbau notwendig. Die Haltestellen sind sowohl aus der Historie bedingt als auch aufgrund der Örtlichkeiten nur für Einfachtraktionen mit maximal 40 m angelegt; lediglich an der Haltestelle Sinsheimer Straße ist der Fahrgastwechsel für Zugverbände möglich (Bedienung zusätzlich durch die Tram-Linie S2).

Die Planung für die Haltestelle Hirtenweg sowie Karl-Wilhelm-Platz wird zu einem späteren Zeitpunkt aufgenommen.

Die Bahnsteige der Haltestellen sind nur 8 bis 15 cm hoch ausgebaut, sodass diese keinen behindertengerechten Einstieg in Niederflurfahrzeuge ermöglichen. Weiterhin entsprechen die Bahnsteigbreiten nicht mehr den heutigen Anforderungen, insbesondere an den besonders aufkommensstarken Haltestellen. Die Bahnsteige sind weder mit taktilen Leitplatten ausgestattet noch mit ausreichendem Kontrast. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse verfügen nicht alle Haltestellen über die vollständige Haltestellenausstattung wie dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI), Müllsammelbehälter, Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit. In Tabelle 1 ist der Ausbauzustand und die Ausstattung aller Haltestellen zusammengefasst.

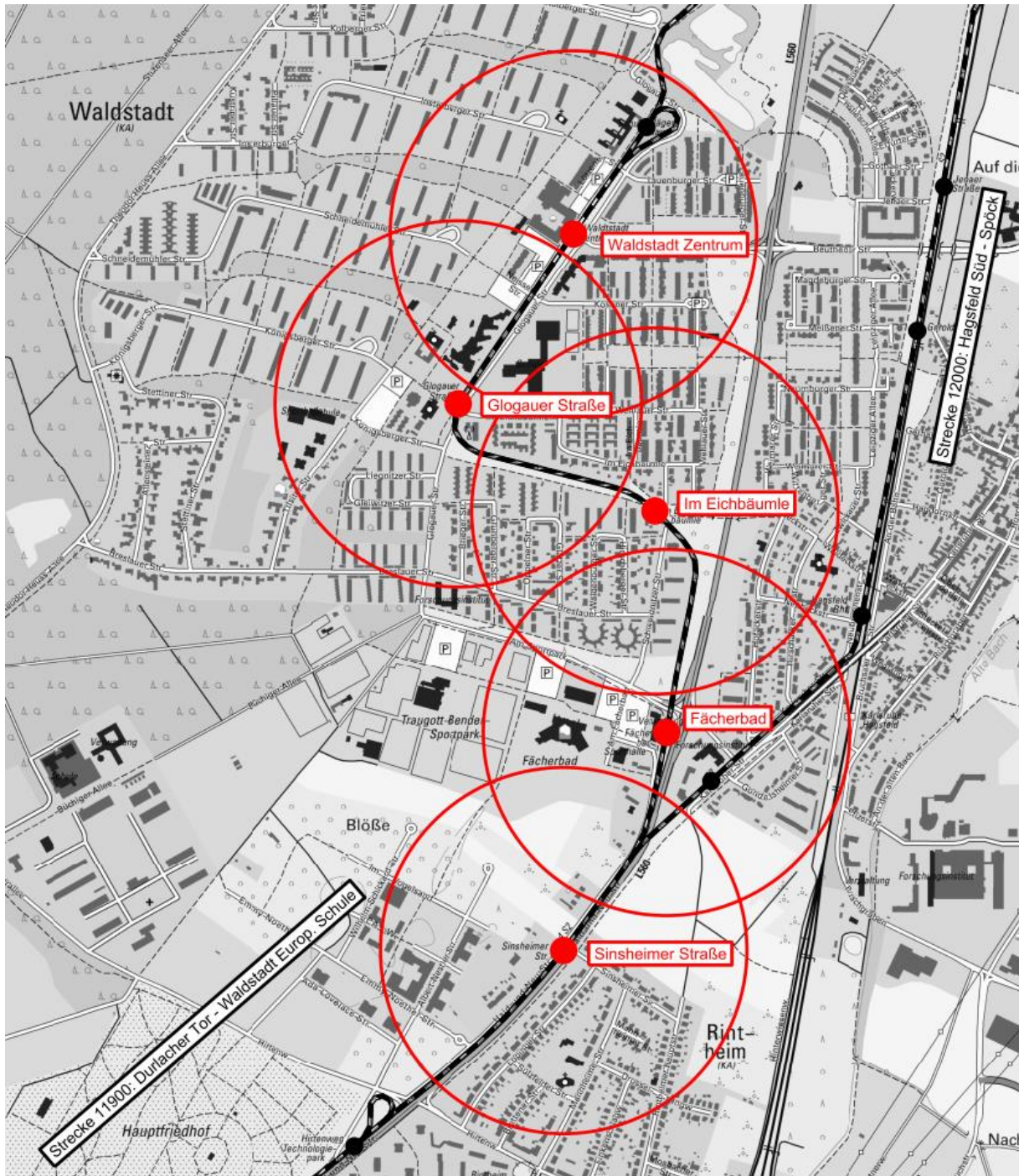


Abbildung 1: Einzugsgebiete der Haltestellen in Karlsruhe-Waldstadt
(Einzugsbereich für Stadtbahn/Tram in einem Oberzentrum 400 m, NVP 2014)

Haltestelle	Fahrt- richtung	Länge [m]	Breite [m]	Höhe [cm]	Ausstattung
Sinsheimer Straße	Innenstadt	~80	~1,5	8	-
	Waldstadt	~80	~2,5	8	DFI, Mülleimer
Fächerbad	Innenstadt	~55	~2,0	8	Wartehalle, DFI, Mülleimer
	Waldstadt	~55	~2,0	8	Wartehalle, DFI, Mülleimer
Im Eichbäumle	Innenstadt	~32	~2,5	15	Wartehalle, DFI, Mülleimer
	Waldstadt	~37	~2,5	15	-
Glogauer Straße	Innenstadt	~40	~2,5	15	Wartehalle, DFI, Mülleimer, Fahrkartenautomat
	Waldstadt	~40	~2,0	15	Bank, Mülleimer
Waldstadt Zentrum	Innenstadt	~38	nicht eindeutig begrenzt	15	Wartehalle, DFI, Mülleimer, Fahrkartenautomat
	Waldstadt	~38	~3,0 (mit Bussteig)	15	Wartehalle, DFI Mülleimer

Tabelle 1: Übersicht zum Ausbauzustand der vorhandenen Haltestellen

3 Maßnahmenbeschreibungen

3.1 Haltestelle Sinsheimer Straße

3.1.1 Allgemein

Die Haltestelle Sinsheimer Straße liegt in der Haid-und-Neu-Straße, nördlich des Hauptfriedhofs an dem Fußgängerweg zur Sinsheimer Straße und verfügt über zwei gegenüberliegende Bahnsteige. Diese Haltestelle bietet eine wichtige Umsteigemöglichkeit für Fahrgäste zwischen der den beiden Straßenbahnlinien 4 in Richtung Karlsruhe-Waldstadt und S2 in Richtung Stutensee.

Die Gleisstrasse verläuft in Mittellage zwischen der Hauptverkehrsstraße Haid-und-Neu-Straße und der gleichnamigen Anliegerfahrbahn.

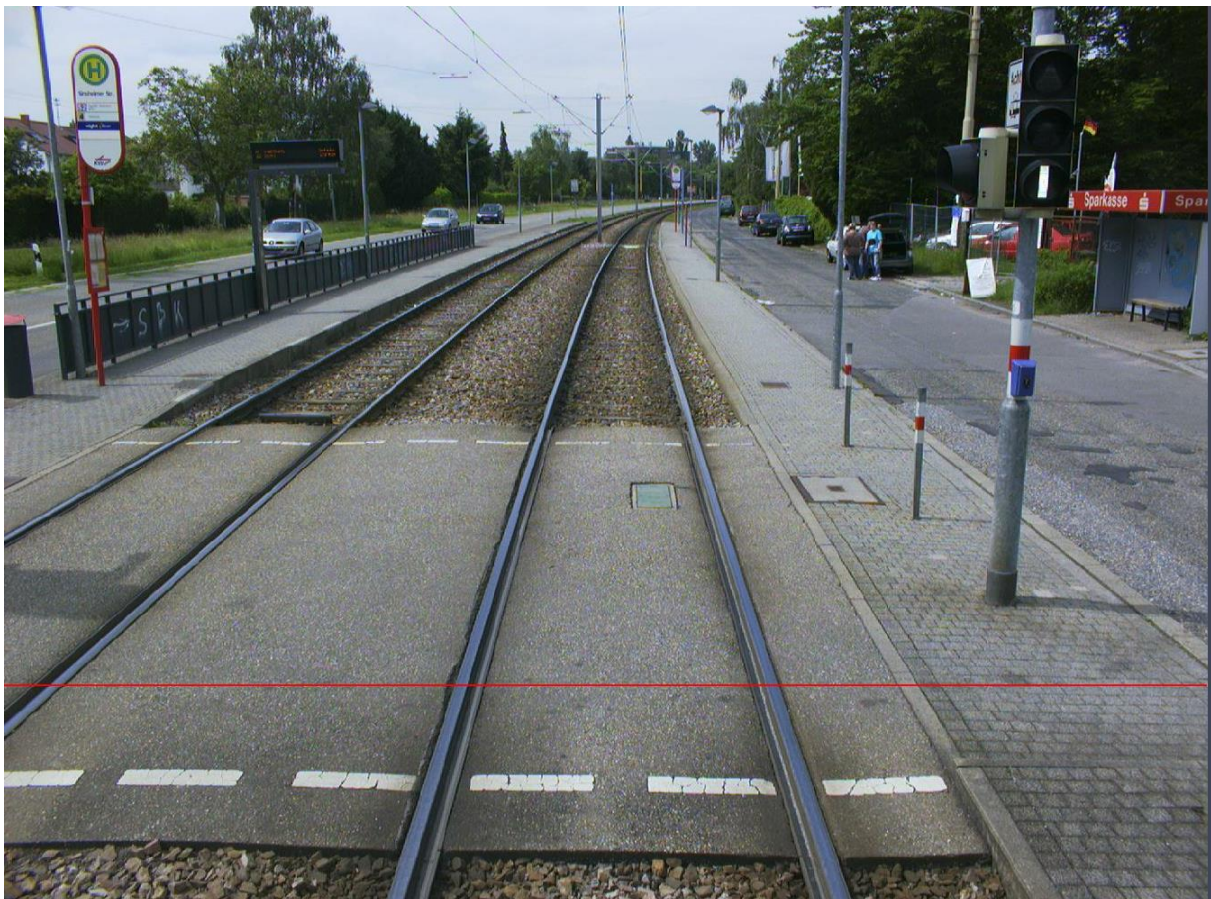


Abbildung 2: Haltestelle Sinsheimer Straße, Blickrichtung Karlsruhe Innenstadt

3.1.2 Variantenuntersuchung

Im Rahmen der Vorplanung wurde die Haltestelle Sinsheimer Straße umfangreich untersucht. Die Varianten dieser Haltestellenplanung haben sich lediglich auf Details zur Anordnung der gesicherten Fußgängerquerung sowie der Verkehrsraumgestaltung der westlichen Anliegerfahrbahn beschränkt. Für die hier beschriebene Vorzugsvariante haben sich die Verkehrsbetriebe gemeinsam mit den Ämtern der Stadt Karlsruhe entschieden.

3.1.3 Bahnsteige, Zugänge und Ausstattung

Der Bahnsteig in Fahrtrichtung Karlsruhe Waldstadt wird in der bestehenden Lage barrierefrei ausgebaut, der gegenüberliegende Bahnsteig wird nach Norden in Fahrtrichtung vor den Bahnübergang verlegt (Anordnung der Bahnsteige: Vor-Kopf). Die beiden Bahnsteige werden mit einer Länge von 66 m sowie einer Höhe von 34 cm ü. SO errichtet, bei einem Abstand Bahnsteigkante – Gleisachse von 1,58 m. Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus wird das Gleis festgelegt, z.B. mit Halbschwellen zwischen der äußeren Schiene und der Bahnsteigkante, um ein möglichst geringes Spaltmaß zu erzielen. Die Breite beträgt am Bahnsteig in Fahrtrichtung **Waldstadt und Stutensee 2,50 m ~ 2,75 m** und in Fahrtrichtung Karlsruhe Innenstadt 3,00 m, die Querneigung 2,5 % an beiden Bahnsteigen zur Hinterkante. Als Bahnsteigbelag ist Betonpflaster vorgesehen mit einem taktilen Blindenleitsystem gemäß DIN 32984.

Alle Bahnsteigzugänge erfolgen mit geneigten Zugänge von maximal 6 % Längsneigung. ~~Die Querung der Gleise wie auch der Haid-und-Neu-Straße wird mit einem einseitigen Versatz über eine Breite von je 5,0 m ausgebildet und wie im Bestand signalisiert.~~ Die beiden Querungen über die Gleise und die Haid-und-Neu-Straße werden mit einem einseitigen Versatz ausgebildet und wie im Bestand signalisiert. Die Breite der Fußgängerquerung über den Gleiskörper beträgt 5,00 m, während die Straßenquerung über eine Breite von 6,00 m markiert wird. Die in Verlängerung der Bahnsteighinterkante vorgesehene Absturzsicherung – Geländer

oder Spritzschutzwand – endet 1,00 m vor Beginn der Fußgängerquerung über die Haid-und-Neu-Straße zur besseren Befahrbarkeit für den Radverkehr.

Die Haltestelle erhält die im VBK-Netz übliche Ausstattung, wie z.B. Wartehallen mit Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Beschilderung, dynamische Fahrgastinformation, Spritzschutzwand etc. Die bestehende Wartehalle westlich des stadteinwärts führenden Bahnsteigs wird zurückgebaut und künftig direkt auf dem Bahnsteig angeordnet.

Das Oberflächenwasser wird auf dem Bahnsteig über die Querneigung zur Bahnsteighinterkante und über die Straßeneinläufe am Fahrbahnrand in den Mischwasser-/Abwasserkanal geführt.

Der vorhandene stadteinwärts-führende Bahnsteig wird zum Ausgleich zur neuen Versiegelung entsiegelt und als Verkehrsgrünstreifen angelegt.

3.1.4 Notwendige Folgemaßnahmen

Die Fahrbahn und Gehwegflächen werden entsprechend der neuen Situation umgebaut bzw. angepasst: Die Haid-und-Neu-Straße wird im Bereich der Haltestelle durchgehend auf 6,50 m zugunsten des Bahnsteigausbaus reduziert. In Fahrtrichtung Waldstadt wird der Bahnsteig mit einem Schrammbord von der ~~6,80 m breiten~~ zweistreifigen Fahrbahn abgetrennt. Der gegenüberliegende Bordstein bleibt in der bestehenden Lage erhalten, sodass kein Eingriff in die angrenzende Grünfläche erfolgt. Die Lage der bestehenden signalisierten Fußgängerquerung wird so angepasst, dass diese versetzt zum Bahnübergang ist, sodass eine Fehldeutung von Signalbildern und Durchschuss querender Fußgänger und Radfahrer vermieden wird. In stadteinwärtiger Richtung (Fahrtrichtung Karlsruhe Innenstadt) wird die Anliegerfahrbahn im Bereich des Bahnsteigs bis zur Grundstücksgrenze ausgebaut, um eine möglichst breite Nutzfläche zu erhalten. Dem zufolge muss ein Baum ersatzlos gerodet werden. Die Anliegerfahrbahn ist für Ein- und Ausfahrt zu den privaten Grundstücken westlich der Haltestelle ausreichend dimensioniert (sh. Schleppkurvennachweis).

3.1.5 Anpassung von Ver- und Entsorgungsleitungen als Folgemaßnahme

Im Rahmen des barrierefreien Umbaus der Haltestelle und deren Folgemaßnahmen wird für die Verkabelung der unterschiedlichen Gewerke ein Schacht-Leerrohrsystem eingebaut. Erforderlichenfalls wird dieses in den Anschlussbereichen erweitert, beispielsweise über die Straßenfahrbahnen oder zu bestehenden Schaltschrankstandorten.

Im Planungsverlauf erfolgten Abstimmungen mit den Leitungsträgern. Diese werden nochmals im Rahmen der Ausführungsplanung kontaktiert und um Übersendung der aktuellen Planunterlagen gebeten. Die erforderlichen Detailabsprachen mit den städtischen Ämtern und anderen Beteiligten (Stadtwerke, Tiefbauamt, Leitungsträger...) werden rechtzeitig vor Baubeginn durchgeführt. Grundsätzlich werden vorhandene Leitungen bauzeitig in geeigneter Weise geschützt.

Am stadteinwärtsführenden Bahnsteig verläuft an der Bahnsteighinterkante der Regen-/Abwasserkanal. Der vorhandene Schacht im Bereich des geplanten Schrammbords ist aufgrund der Nennweitenänderung des Kanals als auch für die Wartung der recht langen Haltungen zwingend erforderlich. In Abstimmung mit dem Tiefbauamt kann der vorhandene Schacht abgebrochen und ein neuer Schacht mit angepasster Leitungslage und Nennweite südwestlich neu gesetzt wird. Die Detailplanung erfolgt im Rahmen der Ausführung.

Zusätzlich sind Sanierungen der vorhandenen Leitungen durch den jeweiligen Versorgungsträger vorgesehen.

3.1.6 Signalanlagen / Leit-und Sicherungstechnik

Die bestehende signalisierte Querung über die Gleise wird aufgerüstet und mit Blindeneinrichtungen ergänzt; sie ist Teil des barrierefreien Haltestellenzugangs. Die Anordnung der Bahnsteige in Fahrtrichtung jeweils vor der Bahnübergang erhöht zusätzlich die Sicherheit für querende Personen, da die Tram nach dem Fahrgastwechsel aus dem Stand anfährt und bei durchfahrenden Bahnen die Haltestelle nur mit geringer Geschwindigkeit passieren darf. Die Querung über die Kfz-

Fahrbahn wird ebenfalls weiterhin signaltechnisch gesichert und behindertengerecht aufgerüstet.

Die signaltechnische Detailplanung erfolgt in direkter Abstimmung zwischen der Stadt Karlsruhe (Tiefbauamt) und den VBK.

3.1.7 Fahrleitung

Es ist eine Anpassung der Fahrleitung erforderlich. Der OL-Mast 32 im nördlichen Bereich des Bahnsteigs in Fahrtrichtung Karlsruhe Innenstadt muss versetzt werden. Es ist eine lichte Durchgangsbreite ab der Bahnsteigkante von 2,0 m für Fahrgäste freizuhalten, die bei Beibehaltung des vorhandenen Standorts des Fahrleitungsmasts nicht möglich ist. Der Fahrleitungsmast wird künftig zwischen den beiden Gleisen angeordnet; der Gleismittenabstand ist ausreichend dimensioniert.

3.1.8 Grunderwerb

Die Maßnahme wird ausschließlich auf städtischem Gelände durchgeführt, daher ist kein Grunderwerb notwendig.

3.1.9 Umwelt

Die Maßnahme hat keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Natur und Umwelt zur Folge (siehe Anlage 9).

Es werden kleinflächig Rasen bzw. Ruderalflächen für den Ausbau des Bahnsteigs in Fahrtrichtung Karlsruhe Innenstadt befestigt, jedoch zum Ausgleich die zurückzubauenden Bahnsteigflächen begrünt. Für die Verschiebung der Anliegerfahrbahn ist die Rodung eines Baumes an der Grundstücksgrenze erforderlich. Eine Ersatzpflanzung ist an der Haltestelle Glogauer Straße vorgesehen.

3.2 Haltestelle Fächerbad

3.2.1 Allgemein

Die Haltestelle Fächerbad liegt unmittelbar südlich des Knotenpunkts Haid-und-Neu-Straße / Gustav-Heinemann-Allee / Karlsruher Straße / Am Sportpark. Die Gleistrasse verläuft in Seitenlage westlich der L560 mit zwei gegenüberliegenden Bahnsteigen. Diese Haltestelle bietet eine wichtige Umsteigemöglichkeit für Fahrgäste zwischen der Straßenbahnlinie 4 in Richtung Karlsruhe-Waldstadt und der Stadtbuslinie 32 in Richtung Karlsruhe-Hagsfeld. Ferner kann hier auch noch in die stündlich verkehrenden Busse der Regionalbuslinie 125 von / nach Bruchsal umgestiegen werden.



Abbildung 3: Haltestelle Fächerbad, Blickrichtung Karlsruhe Innenstadt



Abbildung 4: Haltestelle Fächerbad, Blickrichtung Hagsfeld / Waldstadt

3.2.2 Variantenuntersuchung

Im Rahmen der Vorplanung wurde die Haltestelle Fächerbad umfangreich untersucht. Die Varianten dieser Haltestellenplanung haben sich lediglich auf Details der Zugangswege beschränkt. Für die hier beschriebene Vorzugsvariante haben sich die Verkehrsbetriebe gemeinsam mit den Ämtern der Stadt Karlsruhe entschieden.

3.2.3 Bahnsteige, Zugänge und Ausstattung

An der Haltestelle Fächerbad werden beide Bahnsteige mit je 66 m Länge und einer Höhe von 34 cm ü. SO ausgebaut bzw. errichtet, bei einem Abstand Bahnsteigkante – Gleisachse von 1,58 m. Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus wird das Gleis festgelegt, z.B. mit Halbschwellen zwischen der äußeren Schiene und der Bahnsteigkante, um ein möglichst geringes Spaltmaß zu erzielen. Die Bahnsteigbreite

beträgt auf beiden Seiten 2,50 m, die Querneigung der Bahnsteige 2,5 % vom Gleiskörper abgeneigt. Als Bahnsteigbelag ist Betonpflaster vorgesehen mit einem taktilen Blindenleitsystem gemäß DIN 32984.

Die Zugänge zwischen den Bahnsteigen und Gleisquerungen werden mit geneigten Zugänge von maximal 6% Längsneigung ausgebildet. Zusätzlich werden die Bushaltestelle im Osten und der Haupteingang zum Haus des Sports mit geneigten Zugängen angebunden. Der Zugang zum Haus des Sports ist ebenso wie die übrigen Haltestellenzugänge in Verlängerung der Bahnsteige barrierefrei. Die Fußgängerquerung über die Gleise nördlich der Haltestelle bleibt weiterhin in die vorhandene Signalisierung des benachbarten Knotenpunktes eingebunden, während die südliche Querung über die Gleise als unsignalisierter Z-Überweg ausgeführt und an das übergeordnete Wegenetze in Richtung Westen angebunden wird.

Die Haltestelle erhält die im VBK-Netz übliche Ausstattung, wie z.B. Wartehallen mit Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Beschilderung, dynamische Fahrgastinformation etc. Die Wartehallen werden in beiden Fahrrichtungen nach hinten versetzt angeordnet, um die Bahnsteigbreite möglichst wenig einzuengen.

Das Oberflächenwasser wird auf dem Bahnsteig über die Querneigung zur Bahnsteighinterkante und in die vorhandenen Grünflächen geleitet.

3.2.4 Notwendige Folgemaßnahmen

Der Ausbau der barrierefreien Haltestelle Fächerbad erfordert keine Folgemaßnahmen im Straßenraum.

Die massive Wartehalle mit Toilettenanlage am Bahnsteig in Fahrtrichtung Karlsruhe Innenstadt wird im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle abgebrochen, um die erforderliche Bahnsteigbreite zu erreichen. In Abstimmung mit den Ämtern der Stadt Karlsruhe wird an dieser Stelle eine B+R-Anlage sowie Toilettencontainer für die Bus- und Straßenbahnfahrer der am Fächerbad endenden Buslinie 32 errichtet. Der Anschluss für die Wasserversorgung und Abwasserentsorgung wird an die bereits vorhandenen Leitungen angeschlossen.

3.2.5 Anpassung von Ver- und Entsorgungsleitungen als Folgemaßnahme

Im Rahmen des barrierefreien Umbaus der Haltestelle und deren Folgemaßnahmen wird für die Verkabelung der unterschiedlichen Gewerke ein Schacht-Leerrohrsystem eingebaut. Erforderlichenfalls wird dieses in den Anschlussbereichen erweitert, beispielsweise über die Straßenfahrbahnen oder zu bestehenden Schaltschrankstandorten.

Im Planungsverlauf erfolgten Abstimmungen mit den Leitungsträgern. Diese werden nochmals im Rahmen der Ausführungsplanung kontaktiert und um Übersendung der aktuellen Planunterlagen gebeten. Die erforderlichen Detailabsprachen mit den städtischen Ämtern und anderen Beteiligten (Stadtwerke, Tiefbauamt, Leitungsträger...) werden rechtzeitig vor Baubeginn durchgeführt. Die vorhandenen Leitungen unter dem Gleiskörper sowie den beiden Bahnsteige werden im Zuge der Baumaßnahme in geeigneter Weise gesichert und bei Bedarf mit Schutzrohren für künftige Havariefälle versehen.

Am stadteinwärtsführenden Bahnsteig verläuft im südlichen Bereich an der Bahnsteighinterkante der Regen-/Abwasserkanal. Der vorhandene Schacht am Übergang des Bahnsteigs zur Zugangsrampe kann in Abstimmung mit dem Tiefbauamt abgebrochen werden und ersatzlos entfallen. Die Detailplanung erfolgt im Rahmen der Ausführung.

Zusätzlich sind Sanierungen der vorhandenen Leitungen durch den jeweiligen Versorgungsträger vorgesehen.

3.2.6 Signalanlagen

Die nördliche Querung über die Gleise wird signaltechnisch aufgerüstet und mit Blindeneinrichtungen ausgestattet; sie ist Teil des barrierefreien Bahnsteigzugangs. Die signaltechnische Planung erfolgt in direkter Abstimmung zwischen der Stadt Karlsruhe (Tiefbauamt) und den VBK.

3.2.7 Fahrleitung

Die Fahrleitungsmasten werden im Rahmen der Baumaßnahme in der bestehenden Lage erneuert und die Fahrleitung angepasst.

3.2.8 Grunderwerb

Die Maßnahme wird ausschließlich auf städtischem Gelände durchgeführt, daher ist kein Grunderwerb notwendig.

3.2.9 Umwelt

Die Maßnahme hat keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Natur und Umwelt zur Folge (siehe Anlage 9).

Es sind keine Baumrodungen vorgesehen und der Eingriffe in bestehende Grünflächen ist als vernachlässigbar einzustufen. Die vorhandenen Bäume sind zu schützen und Baumaßnahmen möglichst wurzelschonend durchzuführen.

3.3 Haltestelle Im Eichbäumle

3.3.1 Allgemein

Nördlich der Haltestelle Fächerbad verläuft die Gleistrasse parallel zu der L560 / Gustav-Heinemann-Allee und biegt nach Westen in Richtung Glogauer Straße ab; die Trasse liegt zwischen den beiden Wohngebieten an der Schweidnitzer Straße und Im Eichbäumle. Über den Bahnübergang für Fußgänger und Radfahrer an der Haltestelle sind die beiden Wohngebiete miteinander verbunden. Die beiden Bahnsteige sind im Bestand jeweils in Fahrtrichtung vor dem Bahnübergang angeordnet.



Abbildung 5: Haltestelle Im Eichbäumle, Blickrichtung Waldstadt Zentrum am stadtauswärtigen Bahnsteig

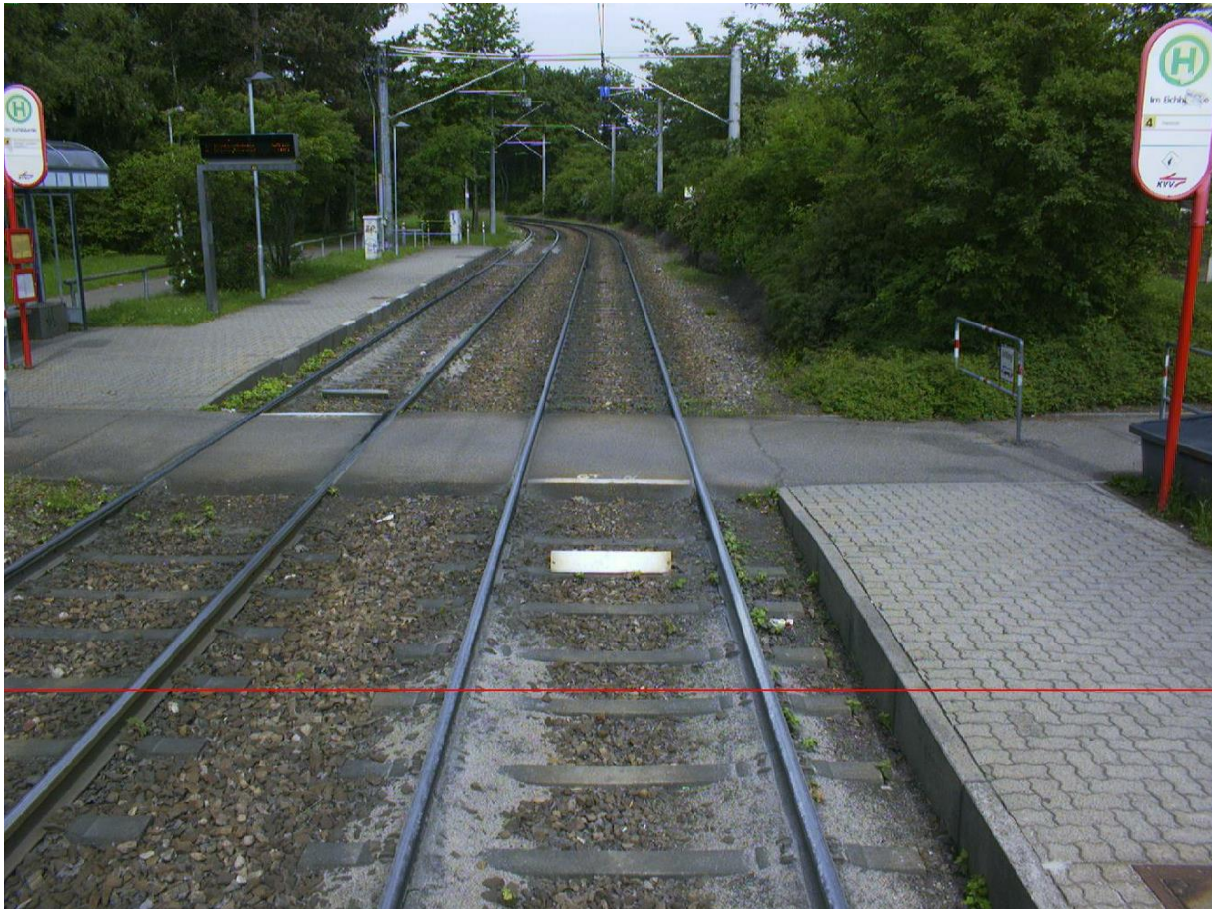


Abbildung 6: Haltestelle Im Eichbäumle, Blickrichtung Waldstadt Zentrum

3.3.2 Variantenuntersuchung

Im Rahmen der Vorplanung wurde die Haltestelle Im Eichbäumle umfangreich untersucht. Die Varianten dieser Haltestellenplanung haben sich lediglich auf Details zur Radverkehrsführung und ergänzender Infrastruktur, z.B. B+R-Anlagen beschränkt. Für die hier beschriebene Vorzugsvariante haben sich die Verkehrsbetriebe gemeinsam mit den Ämtern der Stadt Karlsruhe entschieden.

3.3.3 Bahnsteige, Zugänge und Ausstattung

Beide Bahnsteige sollen möglichst in der Geraden liegen, um durchgehend ein geringes Spaltmaß zwischen dem Fahrzeug und der Bahnsteigkante zu erreichen. Daher werden die Bahnsteige gegenüberliegend mit jeweils einer Gleisquerungen an

den Bahnsteigenden angeordnet. Beide Bahnsteige werden auf einer Länge von 66 m mit einer Höhe von 34 cm barrierefrei ausgebaut, bei einem Regelabstand Bahnsteigkante – Gleisachse von 1,58 m. Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus wird das Gleis festgelegt, z.B. mit Halbschwellen zwischen der äußeren Schiene und der Bahnsteigkante, um ein möglichst geringes Spaltmaß zu erzielen. Die Bahnsteigbreite beträgt in Fahrtrichtung Karlsruhe Innenstadt 3,00 m und stadtauswärts 2,50 m, die Querneigung der Bahnsteige 2,5 % vom Gleiskörper abgeneigt. Als Bahnsteigbelag ist Betonpflaster vorgesehen mit einem taktilen Blindenleitsystem gemäß DIN 32984.

Alle Bahnsteigzugänge erfolgen mit geneigten Zugänge mit maximal 6 % Längsneigung und werden an die Gleisquerungen sowie das übergeordnete Wegenetz angeschlossen. Die Gleisquerung nordwestlich der Haltestelle wird als Z-Querung und die südöstliche Querung technisch gesichert mit einer Signalanlage als Bahnübergang ausgebildet.

Die Haltestelle erhält die im VBK-Netz übliche Ausstattung, wie z.B. Wartehallen mit Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Beschilderung, dynamische Fahrgastinformation etc. Das Oberflächenwasser wird auf dem Bahnsteig über die Querneigung zur Bahnsteighinterkante und in die vorhandenen Grünflächen geleitet.

3.3.4 Notwendige Folgemaßnahmen

Der Ausbau der barrierefreien Haltestelle Im Eichbäumle erfordert keine Folgemaßnahmen im Straßenraum. Die Bahnübergänge werden für Geh- und Radverkehr an das übergeordnete Wegenetz angeschlossen. Die Verknüpfung an die Schweidnitzer Straße soll für den Fußgängerverkehr über den westlichen Gehweg und für den Radverkehr über den Wendehammer erfolgen. Eine Absperrschranke (Zeichen 600 StVO) – wie bereits im Bestand vorhanden – soll einen direkten Durchschuss des Radverkehrs auf den Bahnübergang unterbinden und die Geschwindigkeit reduzieren. Der vorhandene Baum in der Grünfläche kann somit ebenfalls erhalten werden.

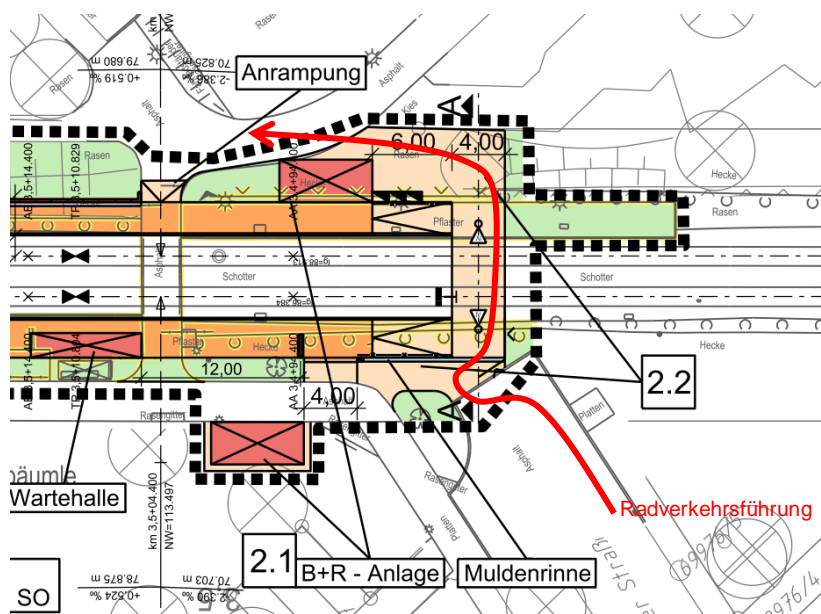


Abbildung 7: Haltestelle Im Eichbäumle, Führung Radverkehr an dem Bahnübergang

Ergänzend werden zwei B+R-Anlagen errichtet – jeweils eine in der Hauptzugangsrichtung von den beiden Wohngebieten zur Haltestelle.

3.3.5 Anpassung von Ver- und Entsorgungsleitungen als Folgemaßnahme

Im Rahmen des barrierefreien Umbaus der Haltestelle und deren Folgemaßnahmen wird für die Verkabelung der unterschiedlichen Gewerke ein Schacht-Leerrohrsystem eingebaut. Erforderlichenfalls wird dieses in den Anschlussbereichen erweitert, beispielsweise über die Straßenfahrbahnen oder zu bestehenden Schaltschrankstandorten.

Im Planungsverlauf erfolgten Abstimmungen mit den Leitungsträgern. Diese werden nochmals im Rahmen der Ausführungsplanung kontaktiert und um Übersendung der aktuellen Planunterlagen gebeten. Die erforderlichen Detailabsprachen mit den städtischen Ämtern und anderen Beteiligten (Stadtwerke, Tiefbauamt, Leitungsträger...) werden rechtzeitig vor Baubeginn durchgeführt. Grundsätzlich werden vorhandene Leitungen bauzeitig in geeigneter Weise geschützt.

Zusätzlich sind Sanierungen der vorhandenen Leitungen durch den jeweiligen Versorgungsträger vorgesehen, u.a. die Wasserversorgungsleitung südwestlich der Haltestelle.

3.3.6 Signalanlagen

Die südöstliche Querung über den Gleiskörper wird signaltechnisch gesichert und mit Blindentastern ausgestattet.

Die signaltechnische Detailplanung erfolgt in direkter Abstimmung zwischen der Stadt Karlsruhe (Tiefbauamt) und den VBK.

3.3.7 Fahrleitung

Es ist eine Anpassung der Fahrleitung erforderlich; die vorhandenen Fahrleitungsmasten im Bereich der Haltestelle müssen versetzt werden. Es ist eine lichte Durchgangsbreite ab der Bahnsteigkante von 2,0 m für Fahrgäste freizuhalten, die bei Beibehaltung des vorhandenen Standorts des Fahrleitungsmasts nicht möglich ist. Die Fahrleitungsmasten werden künftig an der Bahnsteighinterkante angeordnet.

3.3.8 Grunderwerb

Die Maßnahme wird ausschließlich auf städtischem Gelände durchgeführt, daher ist kein Grunderwerb notwendig.

3.3.9 Umwelt

Die Maßnahme hat keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Natur und Umwelt zur Folge (siehe Anlage 9).

Zielvorgabe für den Umbau dieser Haltestelle war ein möglichst geringer Eingriff in den Grün- und Baumbestand. Das bestehende Gehölz auf der Nordseite wird zugunsten des barrierefreien Bahnsteigs teilweise gerodet; eine genaue Absteckung und Bewertung erfolgt im Rahmen der Ausführung. Zusätzlich wird ein Baum im Bereich des südlichen Bahnsteigs gerodet, der jedoch im näheren Umfeld durch eine Neupflanzung ersetzt werden kann. Die weiteren Baumstandorte im direkten Umfeld der Haltestelle bleiben erhalten.

Eine Abstimmung mit dem Gartenbauamt der Stadt Karlsruhe ist erfolgt.

3.4 Haltestelle Glogauer Straße

3.4.1 Allgemein

Die Haltestelle Glogauer Straße liegt an der Einmündung Glogauer Straße / Im Eichbäumle und erschließt neben der angrenzenden Wohnbebauung die Schulen Otto-Hahn-Gymnasium, Ernst-Reuter-Gemeinschaftsschule und die Freie Waldorfschule.

Die gegenüberliegenden Bahnsteige werden künftig nahezu in der bestehenden Lage barrierefrei ausgebaut. Es erfolgt eine Verschiebung um ca. zehn Meter nach Norden, um die Übersicht an dem südlichen Bahnübergang zu verbessern und beide Gleisquerungen sicher über die Kfz-Fahrbahn an den gegenüberliegenden Gehweg anzubinden.



Abbildung 8: Haltestelle Glogauer Straße, Blickrichtung Waldstadt Zentrum

3.4.2 Variantenuntersuchung

Im Rahmen der Vorplanung wurde die Haltestelle Glogauer Straße umfangreich untersucht. Die Varianten dieser Haltestellenplanung haben sich lediglich auf Details zur Fußgänger- und Radverkehrsführung, insbesondere im Hinblick auf die benachbarten Schulen beschränkt. Für die hier beschriebene Vorzugsvariante haben sich die Verkehrsbetriebe gemeinsam mit den Ämtern der Stadt Karlsruhe entschieden.

3.4.3 Bahnsteige, Zugänge und Ausstattung

Die Bahnsteige der Haltestelle Glogauer Straße werden mit je einer Länge von 70 m und einer Höhe von 34 cm Ü. SO ausgebaut, bei einem Abstand Bahnsteigkante – Gleisachse von 1,58 m. Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus wird das Gleis festgelegt, z.B. mit Halbschwellen zwischen der äußeren Schiene und der Bahnsteigkante, um ein möglichst geringes Spaltmaß zu erzielen. Gegenüber der heutigen Lage wird die Haltestelle um rund 15 m nach Norden verschoben, um beide Bahnsteige in der Geraden statt wie bisher im Bogen anzuordnen und die verkehrliche Erschließung für Fußgänger über die Glogauer Straße zu verbessern. Hierzu wird der südliche Bahnübergang für Fußgänger und Radverkehr in der Lage angepasst, sodass die querenden Fußgänger nicht mehr zentral auf den Knotenpunkt Glogauer Straße / Im Eichbäumle geführt werden sondern nördlich der Einmündung auf den Gehweg. Die Bahnsteigbreite beträgt auf der Westseite ~3,7 m und auf der Ostseite 3,0 m. Die Bahnsteigbreite des stadtauswärtsführenden Bahnsteigs ist so bemessen, dass auch künftig wieder Baumscheiben – vsl. fünf – als Ersatz der baubedingt zu rodenden Bäume integriert werden können. Hierfür ist eine Mindestbahnsteigbreite von 3,5 m zzgl. Durchmesser ausgewachsener Baumstamm sowie eine Durchgangsbreite von 2,0 m zwischen Bahnsteigkante und dem ausgewachsenen Baum notwendig; diese Mindestmaße können hier eingehalten werden. Das Oberflächenwasser wird auf dem Bahnsteig über die Querneigung von 2,5 % zur Bahnsteighinterkante in die Grünfläche geleitet. Als Bahnsteigbelag ist Betonpflaster vorgesehen mit einem taktilen Blindenleitsystem gemäß DIN 32984.

Alle Bahnsteigzugänge werden mit geneigten Zugänge von maximal 6 % Längsneigung ausgebildet. Die südliche Querung über die Gleise wird weiterhin signalisiert und in der Lage für eine bessere Anbindung an den Fußgängerweg der Glogauer Straße angepasst. Nördlich der Haltestelle wird zusätzlich ein unsignalisierter Z-Überweg als Querungshilfe angeboten und zwischen der Baumreihe auf der Ostseite eine Aufstellfläche zum Erreichen des Haltestellenzugangs errichtet. Die Haltestelle erhält die im VBK-Netz übliche Ausstattung, wie z.B. Wartehallen mit Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Beschilderung, dynamische Fahrgastinformation, Spritzschutzwand etc.

3.4.4 Notwendige Folgemaßnahmen

Der Ausbau der barrierefreien Haltestelle Glogauer Straße erfordert keine Folgemaßnahmen im Straßenraum.

Aufgrund der angepassten Lage des Bahnübergangs und der freizuhaltenen Sichtflächen auf querenden Fußgänger müssen die vorhandenen Fahrradständer zurückgebaut und durch eine neue B+R-Anlage ersetzt werden.

Als Querungshilfe über die Glogauer Straße soll aufgrund des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens in Spitzenstunde ein Fußgängerüberweg angeordnet werden. Die Planung und Ausführung obliegt dem Stadtplanungsamt sowie dem Ordnungsamt der Stadt Karlsruhe. Zusätzlich kann die Wegeföhrung auf dem Schulgelände des OHG an die geplante unsignalisierte Z-Querung angepasst werden, sodass die Schüler über den Fußgängerüberweg die Kfz-Fahrbahn queren und gesichert zur Haltestelle geleitet werden.

3.4.5 Anpassung von Ver- und Entsorgungsleitungen als Folgemaßnahme

Im Rahmen des barrierefreien Umbaus der Haltestelle und deren Folgemaßnahmen wird für die Verkabelung der unterschiedlichen Gewerke ein Schacht-Leerrohrsystem eingebaut. Erforderlichenfalls wird dieses in den Anschlussbereichen erweitert, beispielsweise über die Straßenfahrbahnen oder zu bestehenden Schaltschrankstandorten.

Im Planungsverlauf erfolgten Abstimmungen mit den Leitungsträgern. Diese werden nochmals im Rahmen der Ausführungsplanung kontaktiert und um Übersendung der aktuellen Planunterlagen gebeten. Die erforderlichen Detailabsprachen mit den städtischen Ämtern und anderen Beteiligten (Stadtwerke, Tiefbauamt, Leitungsträger...) werden rechtzeitig vor Baubeginn durchgeführt. Grundsätzlich werden vorhandene Leitungen bauzeitig in geeigneter Weise geschützt.

3.4.6 Signalanlagen

Die südliche Fußgängerquerung über die Gleise wird signaltechnisch gesichert und mit Blindeneinrichtungen ausgestattet.

Die signaltechnische Detailplanung erfolgt durch die VBK.

3.4.7 Fahrleitung

Es ist eine Anpassung der Fahrleitung erforderlich; die vorhandenen Fahrleitungsmasten müssen im Bereich der Haltestelle versetzt werden. Es ist eine lichte Durchgangsbreite ab der Bahnsteigkante von 2,0 m für Fahrgäste freizuhalten, die bei Beibehaltung des vorhandenen Standorts des Fahrleitungsmasts nicht möglich ist. Die Fahrleitungsmasten werden künftig an der Bahnsteighinterkante angeordnet.

3.4.8 Grunderwerb

Die Maßnahme wird ausschließlich auf städtischem Gelände durchgeführt, daher ist kein Grunderwerb notwendig.

3.4.9 Umwelt

Die Maßnahme hat keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Natur und Umwelt zur Folge (siehe Anlage 9).

Zielvorgaben für den Ausbau dieser Haltestelle war auch ein möglichst geringer Eingriff in den Baumbestand. In Abstimmung mit dem Gartenbauamt der Stadt Karlsruhe können die zehn vorhandenen Bäume auf der Ostseite der Haltestelle

gerodet werden, da diese nicht schützenswert und während der Baumaßnahme nicht zu erhalten sind. Das bestehende Gehölz auf der Westseite wird zugunsten des barrierefreien Bahnsteigs teilweise gerodet. Eine Ersatzpflanzung der zu rodenden Bäume ist teilweise an der Bahnsteighinterkante in Fahrtrichtung Waldstadt Zentrum vorgesehen. Es können vsl. fünf Baumscheiben in den östlichen Bahnsteig integriert werden. Zusätzlich sind auf dem angrenzenden städtischen Grundstück fünf weitere Baumpflanzungen geplant sowie Neupflanzung von Gehölzen an der Hinterkante des Bahnsteigs in Fahrtrichtung Karlsruhe Innenstadt.

Als Ausgleichsmaßnahme für den Eingriff in den Grünbestand an den übrigen Haltestellen dieses Gesamtvorhabens sind weitere zehn Baumpflanzungen auf dem angrenzenden städtischen Grundstück im Süden der Haltestelle Glogauer Straße erforderlich.

3.5 Haltestelle Waldstadt Zentrum

3.5.1 Allgemein

Die Tram- und Bushaltestelle Waldstadt Zentrum liegt an der Einmündung Glogauer Straße / Beuthener Straße, direkt vor dem Waldstadtzentrum – ein Einkaufszentrum für den täglichen Bedarf in Karlsruhe-Waldstadt. Nordwestlich der Haltestelle befinden sich weitere Geschäfte, Arztpraxen und soziale Einrichtungen. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befinden sich ein Altenhilfezentrum und ein Seniorenwohnheim sowie studentisches Wohnen.

An der Endhaltestelle der Buslinie 31 wartet der Stadtbus die Wendezeiten ab und ein Umstieg in die Straßenbahnlinie 4 in Richtung Karlsruhe Innenstadt oder Europäische Schule ist möglich. Die Bahnsteige liegen im Bestand symmetrisch vor dem Eingang zum Waldstadtzentrum. Der barrierefreie Ausbau der Tram-Haltestelle erfolgt gemeinsam mit barrierefreiem Ausbau der Bushaltestelle.



Abbildung 9: Haltestelle Waldstadt Zentrum, Blickrichtung Europäische Schule



Abbildung 10: Haltestelle Waldstadt Zentrum, Einstiegssituation Bus

3.5.2 Variantenuntersuchung

Im Rahmen der Vorplanung wurde die Haltestelle Waldstadt Zentrum umfangreich untersucht. Die Lage der Haltestelle direkt vor dem Waldstadtzentrum mit den verschiedenen Dienstleistungs- und Einzelhandelsunternehmen sowie dem Wochenmarkt ist optimal, ebenso wie die Erschließung der angrenzenden Wohnbebauung.

Ziel war es, die Tram- und Bushaltestelle nahezu in bestehender Lage barrierefrei auszubauen, kurze Wege zum Umsteigen zwischen den einzelnen öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen und die Fußwegeverbindungen möglichst direkt an das übergeordnete Wegenetz anzuschließen.

Mehrere Varianten wurden mit den Ämtern der Stadt Karlsruhe diskutiert:

1. Verlegung der Bushaltestelle an die Tram-Haltestelle Jägerhaus:

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse an der Bushaltestelle an der Haltestelle Waldstadt Zentrum wurde geprüft, diese an die in Fahrtrichtung Norden folgende Tram-Haltestelle Jägerhaus in der schienengebundenen Wendeschleife zu verlegen (sh. Abbildung 11).

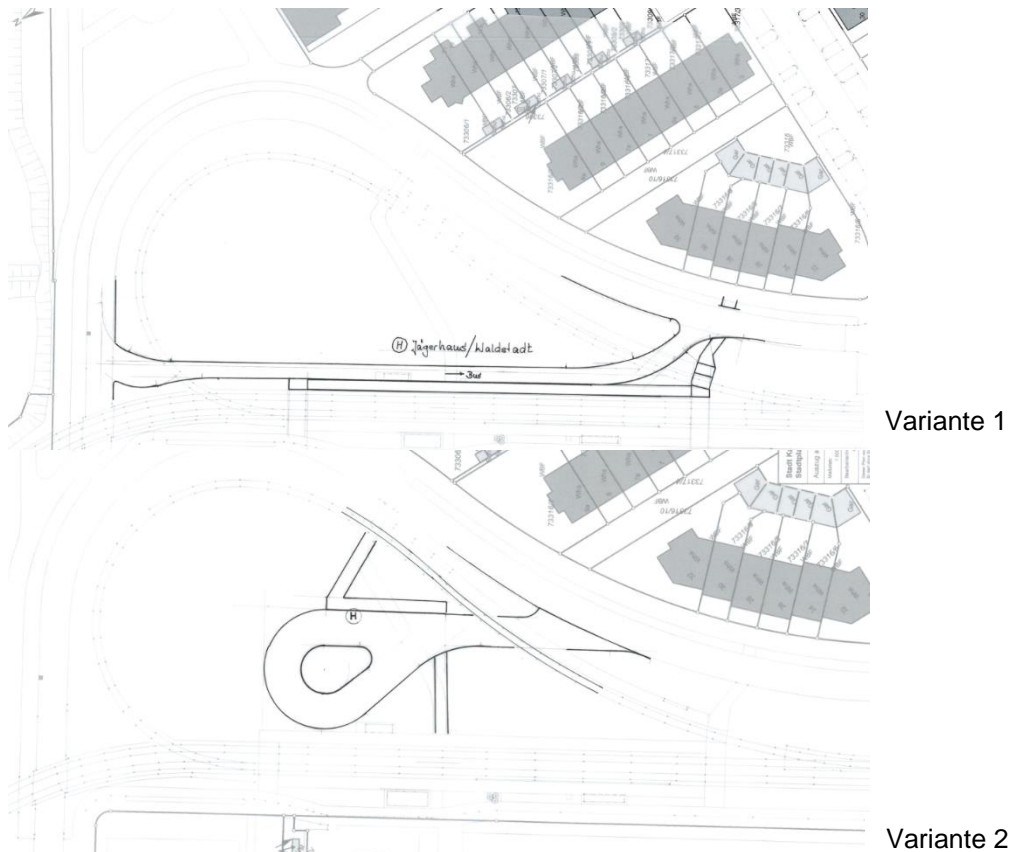


Abbildung 11: Haltestelle Jägerhaus, Ergänzung Bushaltestelle

Die Verlängerung der Buslinie um eine weitere Haltestelle hätte aufgrund der geringen Pausen- bzw. Wartezeiten im Regelfahrplan an der heutigen Endhaltestelle zur Folge, dass ein zusätzlicher Umlauf erforderlich ist, der zusätzliches Fahrpersonal und Fahrzeuge auf dem Kurs der Buslinie 31 erfordert. Hinzu kommt, dass die Umsteigebeziehung am Waldstadt Zentrum im Bestand an der am stärksten frequentierten Haltestelle der Waldstadt optimal angeordnet ist und eine Verlegung möglicherweise den Rückgang von Fahrgästen zur Folge hätte.

Darüber hinaus wäre ein umfangreicher Eingriff die vorhandene Grünfläche innerhalb der Tram-Wendeschleife notwendig.

Die wirtschaftlichen und naturschutzrelevanten Eingriffe sind gegenüber dem Nutzen als zu hoch einzuschätzen, sodass eine Verlegung ausgeschlossen wurde.

2. Kreisverkehr am Knotenpunkt Glogauer Straße / Beuthener Straße und Busbucht in Beuthener Straße

In unmittelbarer Nähe der Tram-Haltestelle wurde die Errichtung einer Busbucht in der Beuthener Straße geprüft. Es wäre lediglich in einer Fahrtrichtung eine Haltestelle vorzusehen, da die fahrplanmäßigen Wendezeiten in dieser Bucht abgewartet werden können. Für die Weiterfahrt der Buslinie 31 muss der Knotenpunkt Glogauer Straße / Beuthener Straße zu einem Kreisverkehrsplatz ausgebaut werden, um den Wendevorgang ausführen zu können (sh. Abbildung 12). Aus stadtplanerischer Sicht und zur besseren Akzeptanz der neuen Haltestellen-Anordnung soll an der bestehenden Verkehrssituation mit der Buswendeschleife nicht festgehalten werden, da Fahrgäste sonst weiterhin die Bushaltestelle am bestehenden Standort erwarten.

Mit der gleichzeitigen Verlegung der Bahnsteige nach Westen, um zentriert eine Bahnübergang für Fußgänger und Radverkehr direkt am Zugang zum Waldstadtzentrum anzubieten, verlängern sich die Fußwege zum Umsteigen zwischen den beiden Nahverkehrsmitteln. Die Akzeptanz der Fahrgäste wird sinken und die Kosten für den Umbau der Straßeneinmündung sind im Verhältnis zum Nutzen als nicht wirtschaftlich einzustufen.

Zusätzlich sind umfangreiche Baumrodungen in der Beuthener Straße erforderlich, die sowohl umweltrelevante Folgen haben als auch den städtebaulichen Allee-Charakter der Straße zerstören.

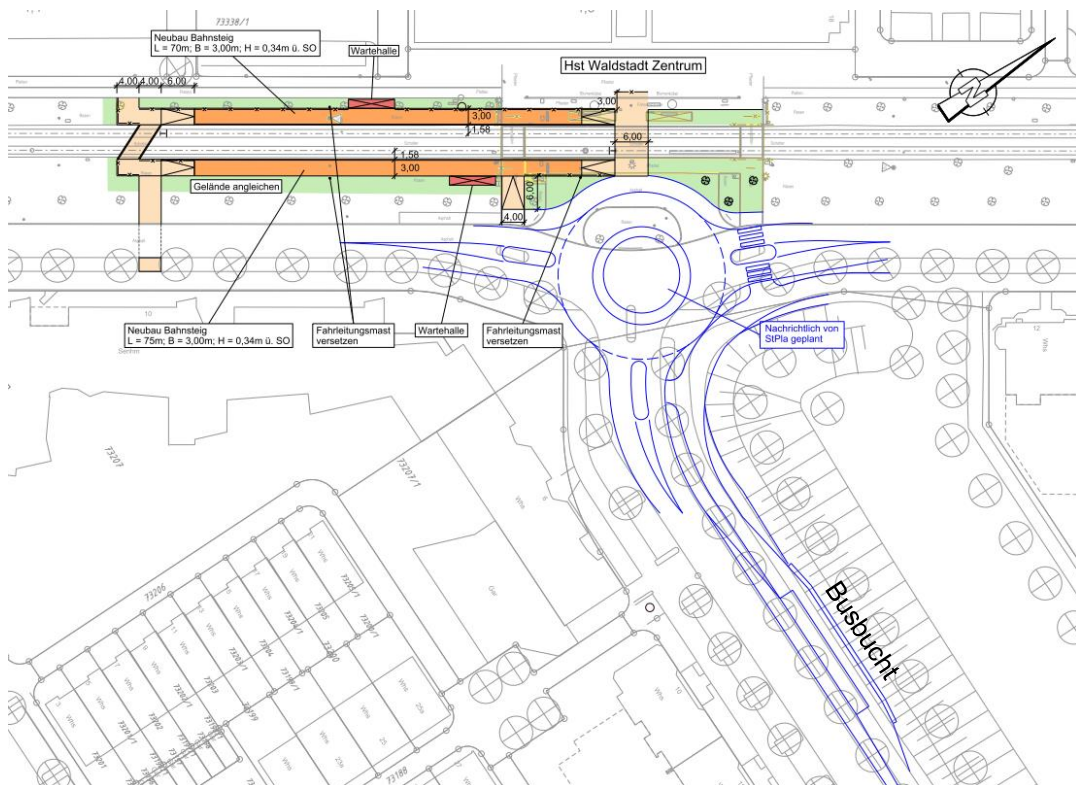


Abbildung 12: Haltestelle Waldstadt Zentrum mit KVP und Busbucht in Beuthener Straße

3. Kombiniertes Bus- und Bahnsteig an der Haltestelle Waldstadt Zentrum

Die kurze Umsteigebeziehung zwischen Bus und Tram soll zur Attraktivitätssteigerung des ÖV für die Fahrgäste beibehalten werden. Hierfür wird der Bussteig in der bestehenden Lage an der Bus-Wendeschleife barrierefrei ausgebaut und der Bahnsteig in Fahrtrichtung Waldstadt Jägerhaus schließt südlich an. Der signalisierte und barrierefreie Bahnübergang für Fußgänger wird zentral vor dem Eingang des Waldstadtzentrums angeordnet; der Anschluss an das übergeordnete Wegenetz erfolgt über die Wendefahrbahn zur Glogauer Straße und weiter in die Beuthener Straße.

Der Bahnsteig in Fahrtrichtung Karlsruhe Innenstadt kann gegenüberliegend oder nördlich des Bahnübergangs barrierefrei ausgebaut werden. In der gegenüberliegenden Variante wird der Bahnsteig in Fahrtrichtung Karlsruhe Innenstadt über die gesamte Länge des kombinierten Bus-/Bahnsteigs

ausgebaut und am westlichen Haltestellenende eine nicht technisch gesicherte Fußgängerquerung errichtet.

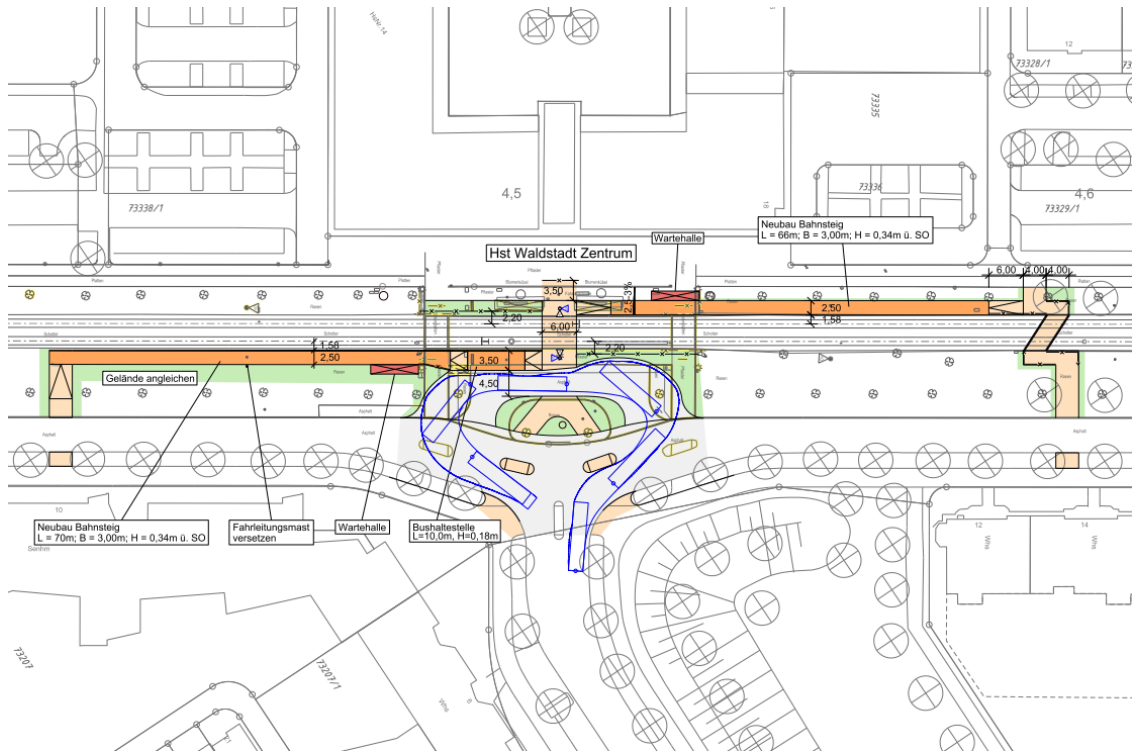


Abbildung 13: Haltestelle Waldstadt Zentrum mit kombiniertem Bus- und Bahnsteig in der Vor-Kopf-Variante

Die Vorzugsvariante basiert auf Variante drei: zwei gegenüberliegende Bahnsteige mit einem zentralen Bahnübergang vor dem Waldstadtzentrum. Der Bussteig wird mit dem Bahnsteig in Fahrtrichtung Karlsruhe Innenstadt kombiniert und ist neben den Funktionen Fahrgastwechsel und Warteraum auch Zugang zum Bahnsteig. Aufgrund der Nähe zur Haltestelle Waldstadt Jägerhaus und dem Erhalt möglichst großer Grünflächen ist die Entscheidung gegen die dargestellte Vor-Kopf-Variante gefallen.

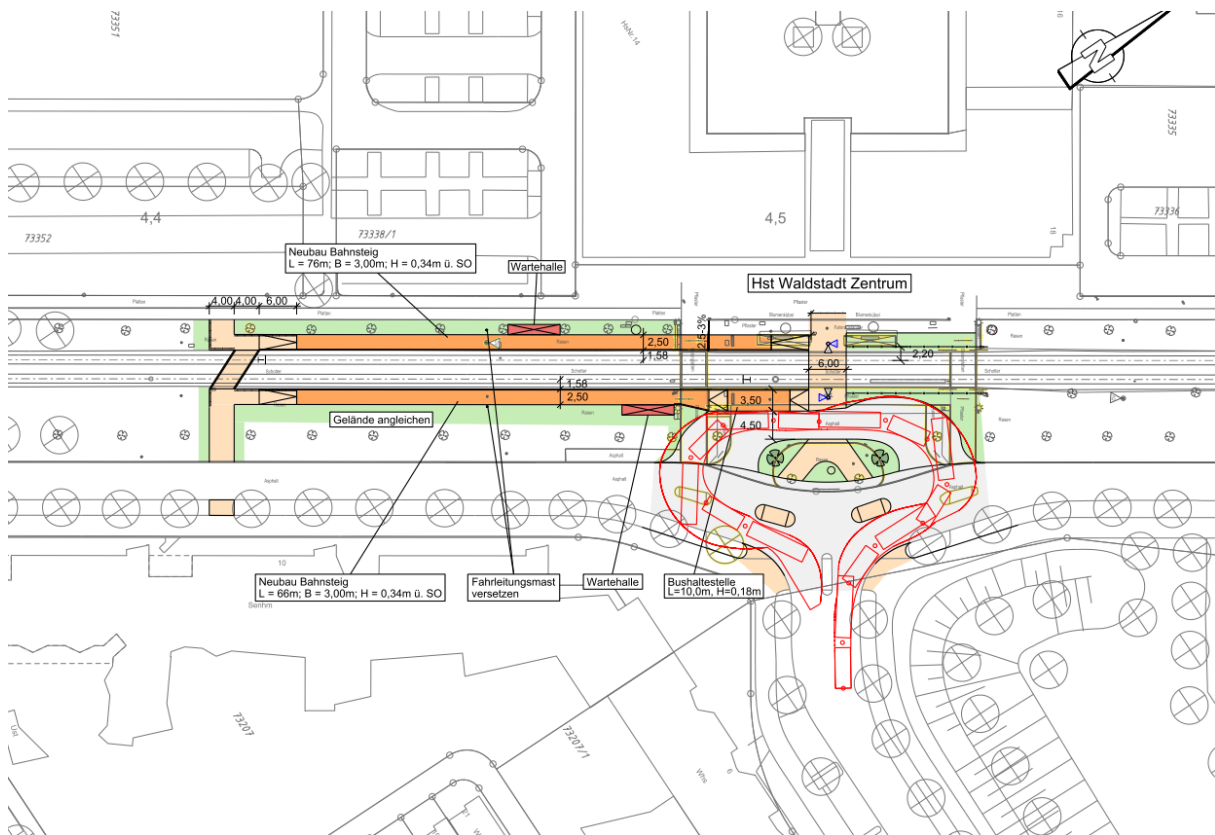


Abbildung 14: Vorzugsvariante – Haltestelle Waldstadt Zentrum mit kombiniertem Bus- und Bahnsteig und gegenüberliegenden Bahnsteigen (in rot Busschleppkurve)

3.5.3 Bahnsteige, Zugänge und Ausstattung

Zentral vor dem Haupteingang zum Waldstadtzentrum wird die signalisierte Fußgängerquerung künftig über den Gleiskörper angeordnet. Zur Abtrennung der Vorfläche wird diese mit einem Geländer gesichert, um einen Durchschuss zu vermeiden und den Blick des Fußgängers auf die Signalgeber und den Tramverkehr zu lenken. Der kombinierte Bus- und Bahnsteig in Fahrtrichtung Waldstadt Jägerhaus und der gegenüberliegende Bahnsteig in Richtung Karlsruhe Innenstadt werden südlich der Querung mit einer Höhe von 34 cm ü. SO barrierefrei ausgebaut, bei einem Abstand Bahnsteigkante – Gleisachse von 1,58 m. Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus wird das Gleis festgelegt, z.B. mit Halbschwellen zwischen der äußeren Schiene und der Bahnsteigkante, um ein möglichst geringes Spaltmaß zu erzielen. Der stadtauswärtsführende Bahnsteig Richtung Waldstadt Jägerhaus wird mit dem Bussteig der Anfangs- und Endhaltestelle der Buslinie 31 kombiniert. Der Bussteig wird

mit 10 m Länge und einer Höhe von 18 cm errichtet und dient gleichzeitig als Zugang zum anschließenden Bahnsteig. Über einen geneigten Zugang schließt der Bahnsteig mit einer Länge von 66 m an. Die Bahnsteigbreite beträgt 2,50 m während der Bussteig über eine Breite von 3,50 m verfügt, da dieser ebenfalls Zugang zum Bahnsteig und Aufenthaltsfläche für Fahrgäste ist.

Der gegenüberliegende Bahnsteig wird mit einer Breite von 2,50 m und ebenfalls über eine Länge von 66 m errichtet. Die Bahnsteigkonstruktion ist so auszuführen, dass die vorhandenen Bäume an der Bahnsteighinterkante erhalten bleiben können. Beide Bahnsteige schließen an die südwestliche Gleisquerung für Fußgänger an. Diese Querung wird nicht technisch sondern nur durch Übersicht gesichert und in Z-Form angelegt (sh. Kap. 4.5). Über Zugangswege erfolgt der Anschluss an das übergeordnete Fußwegenetz.

Als Bahnsteigbelag ist Betonpflaster vorgesehen mit einem taktilen Blindenleitsystem gemäß DIN 32984. Die Querneigung des Bus-/Bahnsteigs erfolgt stets zur Hinterkante, sodass das Oberflächenwasser über die Grünflächen versickert oder über Straßeneinläufe am Fahrbahnrand in den vorhandenen Mischwasser-/Abwasserkanal geleitet werden kann. Alle Bus- und Bahnsteigzugänge erfolgen mit geneigten Zugängen von maximal 6 % Längsneigung an das angrenzende Wegenetz bzw. die vorgesehenen Querungsstellen.

Beide Bahnsteige erhalten die im VBK-Netz übliche Ausstattung, wie z.B. Wartehallen mit Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Beschilderung, dynamische Fahrgastinformation etc. Am Bussteig wird aufgrund der beengten Platzverhältnisse und der Mehrfachnutzung auf Einbauten verzichtet. Auf dem anschließenden Bahnsteig erhalten die Fahrgäste gemeinsam für Bus und Tram die erforderlichen Fahrgastinformationen und können die Sitzgelegenheiten in der Wartehalle nutzen.

Die im Bestand vorhandenen Bahnsteigflächen werden entsiegelt und begrünt, um ein wildes Queren über die Gleise zu vermeiden.

3.5.4 Notwendige Folgemaßnahmen

Für den barrierefreien Bussteig an der Endhaltestelle der Buslinie 31 ist eine Anpassung der Wendefahrbahn als auch der Kfz-Fahrbahn erforderlich. Die

Wendefahrbahn wird aufgeweitet, damit der Bus aus der Beuthener Straße kommend parallel zu dem Bussteig anfahren kann und ein minimales Spaltmaß erreichen wird. Die vorhandenen Fahrbahnteiler in der Glogauer Straße werden zurückgebaut, um dem Schleppkurvennachweis für einen Linienbus gerecht zu werden (sh. Abbildung 15). Diese werden in Flucht der Verbindungswege über die Mittelinsel zum signalisierten Bahnübergang neu errichtet, um den Fußgängern weiterhin eine sichere Querung über die Kfz-Fahrbahn zu ermöglichen. Ergänzend wird an dem südlichen Fahrbahnteiler (hier: links in Abbildung 15) ein Fußgängerüberweg über die Kfz-Fahrbahn angeordnet. Die Planung und Ausführung obliegt dem Stadtplanungsamt sowie dem Ordnungsamt der Stadt Karlsruhe.

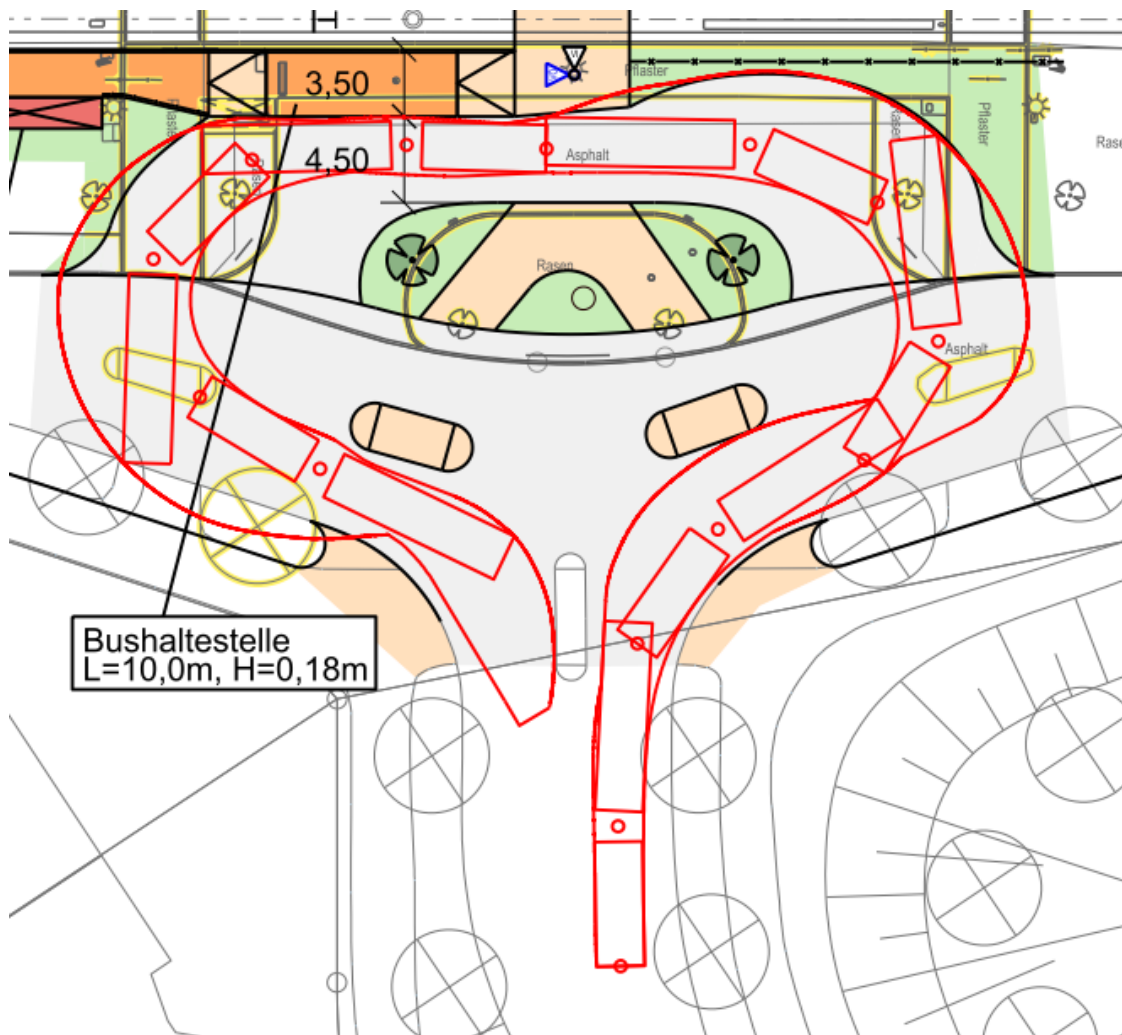


Abbildung 15: Schleppkurvennachweis für einen Gelenkbus an der Haltestelle Waldstadt Zentrum

Am Knotenpunkt Glogauer Straße / Beuthener Straße wird der westliche Fahrbahnrand angepasst, damit alle Abbiegebeziehungen weiterhin abgewickelt werden können. Der Schleppkurvennachweis wurde am Knotenpunkt geführt. Der östliche Fahrbahnteiler in der Beuthener Straße bleibt in der bestehenden Lage erhalten.

Die Mittelinsel wird künftig als zentrale Querungshilfe zum Waldstadtzentrum fungieren. Mit der Begrünung und Baumpflanzung soll die Ortsmitte aufgewertet werden.

3.5.5 Anpassung Ver- und Entsorgungsleitungen Dritter

Im Rahmen des barrierefreien Umbaus der Haltestelle und deren Folgemaßnahmen wird für die Verkabelung der unterschiedlichen Gewerke ein Schacht-Leerrohrsystem eingebaut. Erforderlichenfalls wird dieses in den Anschlussbereichen erweitert, beispielsweise über die Straßenfahrbahnen oder zu bestehenden Schaltschrankstandorten.

Im Planungsverlauf erfolgten Abstimmungen mit den Leitungsträgern. Diese werden nochmals im Rahmen der Ausführungsplanung kontaktiert und um Übersendung der aktuellen Planunterlagen gebeten. Die erforderlichen Detailabsprachen mit den städtischen Ämtern und anderen Beteiligten (Stadtwerke, Tiefbauamt, Leitungsträger...) werden rechtzeitig vor Baubeginn durchgeführt. Grundsätzlich werden vorhandene Leitungen bauzeitig in geeigneter Weise geschützt.

Zusätzlich sind Sanierungen der vorhandenen Leitungen durch den jeweiligen Versorgungsträger vorgesehen. Die Stadtwerke Karlsruhe haben im Vorfeld eine neue Fernwärmetrasse verlegt. Im Bereich der Querung unter dem Gleiskörper und den geplanten Bahnsteige ist ein ausreichend dimensioniertes Hülsrohr zum Schutz der Leitung bereits eingebracht.

3.5.6 Signalanlagen

Die nördliche Fußgängerquerung über die Gleise wird signaltechnisch gesichert und mit Blindeneinrichtungen ausgestattet. Die weitere Erschließung für den Fußverkehr

über die Glogauer Straße wird über die vorgesehenen Fahrbahnteiler auf Sicht gesichert.

Die signaltechnische Detailplanung erfolgt durch die VBK.

3.5.7 Fahrleitung

Die vorhandenen Fahrleitungsmaste müssen im Bereich der Bus- und Bahnsteige versetzt und erneuert werden. Es ist eine lichte Durchgangsbreite ab der Bahnsteigkante von 2,0 m für Fahrgäste freizuhalten, sodass eine Anpassung erforderlich ist. Die neuen Standorte sind jeweils an der Bahnsteig- bzw. Bussteighinterkante.

3.5.8 Grunderwerb

Die Maßnahme wird ausschließlich auf städtischem Gelände durchgeführt, daher ist kein Grunderwerb notwendig.

3.5.9 Umwelt

Die Maßnahme hat keine negativen Auswirkungen auf Natur und Umwelt, die nach dem Naturschutzgesetz auszugleichen wären, zur Folge (siehe Anlage 9).

Die Bäume an der Bahnsteighinterkante westlich der Haltestelle werden entsprechend den Anforderungen des Gartenbauamts der Stadt Karlsruhe während der Baumaßnahme geschützt und sind zu erhalten. Die Bahnsteigkonstruktion des Bahnsteigs in Fahrtrichtung Karlsruhe Innenstadt ist so auszuführen, dass die Wurzelbereiche der vorhandenen Bäume möglichst wenig tangiert und die Bäume durch geeignete Maßnahmen gesichert werden. Im Bereich der Wendefahrbahn für den Bus müssen fünf Bäume gerodet werden. Zusätzlich muss ein weiterer Baum auf der gegenüberliegenden Seite der Glogauer Straße gerodet werden, da der Bus bei der Ausfahrt aus der Bushaltestelle diesen Bereich überschleppt (sh. Abbildung 15). Bereits im Bestand weisen die zu rodenden Bäume teilweise Stammschäden auf.

Eine Ersatzpflanzung ist im direkten Umfeld nicht möglich, jedoch werden angrenzend an die Haltestelle Glogauer Straße zusätzliche Bäume zum Ausgleich gepflanzt (sh. Kap. 3.4.7).

Die neu zu versiegelnde Fläche für die Bahnsteige kann durch die entsiegelte Fläche der bestehenden Bahnsteige ersetzt werden.

4 Barrierefreiheit

Alle Bahnsteige der Haltestellen Sinsheimer Straße bis Waldstadt Zentrum werden im Rahmen der Baumaßnahme barrierefrei mit einer Einstiegshöhe von 34 cm ausgebaut. Grundsätzlich muss für die Konzeption des ÖPNV und seiner Infrastruktur gelten, dass den Bedürfnissen aller Fahrgäste möglichst weitgehend Rechnung zu tragen ist. Die Barrierefreiheit an der Haltestelle beinhaltet im Wesentlichen:

- stufenfreier, ebenerdiger Zugang zum Bahnsteig,
- stufenfreier, ebenerdiger Eintritt vom Bahnsteig in das Fahrzeug,
- taktile Bodenindikatoren,
- Fahrgastinformation und
- höhengleiche Gleisquerungen / Bahnübergänge.

4.1 Stufenfreier, ebenerdiger Zugang

Mindestens ein Zugang zum Bahnsteig wird barrierefrei ausgebildet; der zweite Zugang kann ggf. aufgrund der örtlichen Gegebenheiten über eine Stufe erfolgen. Der stufenfreie Zugang wird mit einer maximalen Längsneigung von 6 % und einer maximalen Länge von 10,0 m gemäß DIN 18040-3 ausgeführt. Bei längeren Zugängen werden Zwischenpodeste mit einer Länge von 1,5 m ergänzt. Die Zugänge werden i.d.R. mit einem einseitigen Geländer und Handlauf ausgestattet. Treppen (> 3 Stufen) erhalten Stufenmarkierungen und Geländer mit Handlauf; zur Verbesserung der Wahrnehmbarkeit werden Stufen (≤ 3 Stufen) besonders gekennzeichnet, z.B. mit Stufenmarkierung.

4.2 Stufenfreier, ebenerdiger Eintritt vom Bahnsteig in das Fahrzeug

Der Streckenabschnitt in Karlsruhe-Waldstadt wird im Linienverkehr ausschließlich von Niederflurfahrzeugen mit einer Einstiegshöhe von 34 cm bedient. Durch den Einbau von 34er-Bahnsteigkanten wird ein niveaugleicher Einstieg in bzw. Ausstieg aus dem Niederflurfahrzeug mit möglichst geringen horizontalen und vertikalen Spaltbreiten erzielt. Bereits realisierte Haltestellen zeigen, dass somit maximal 5 cm

Differenz sowohl in der Höhe als auch in der Breite zwischen Bahnsteig und Fahrzeug möglich sind. Dies entspricht den Anforderungen der DIN 18040-3.

Mit einer Bahnsteighöhe von 34 cm und einem Gleisachsabstand von 1,58 m können diese angestrebten Maße sogar unterschritten werden.

4.3 Taktile Bodenindikatoren nach DIN 32984

Bodenindikatoren sind im Boden verlegte Elemente zur Information, Orientierung, Leitung und Warnung für blinde und sehbehinderte Menschen. Sie müssen einen möglichst hohen taktilen und visuellen Kontrast zum angrenzenden Bodenbelag haben. Im VBK-Netz wird in Abstimmung mit dem Behindertenbeirat und den städtischen Ämtern ein dunkles Pflaster und ein helles Blindenleitsystem verlegt, um den erforderlichen visuellen Leuchtdichtekontrast ($\geq 0,4$) zu erreichen.

Das Blindenleitsystem wird nach DIN 32984 in Noppen- und Rippenstruktur auf dem Bahnsteig und dem direkten Zugang verlegt (sh. Abbildung 16).

Mindestens eine Gleisquerung wird als technisch gesicherter Bahnübergang mit Vibrationstastern ausgestattet (sh. Kap. 4.5).

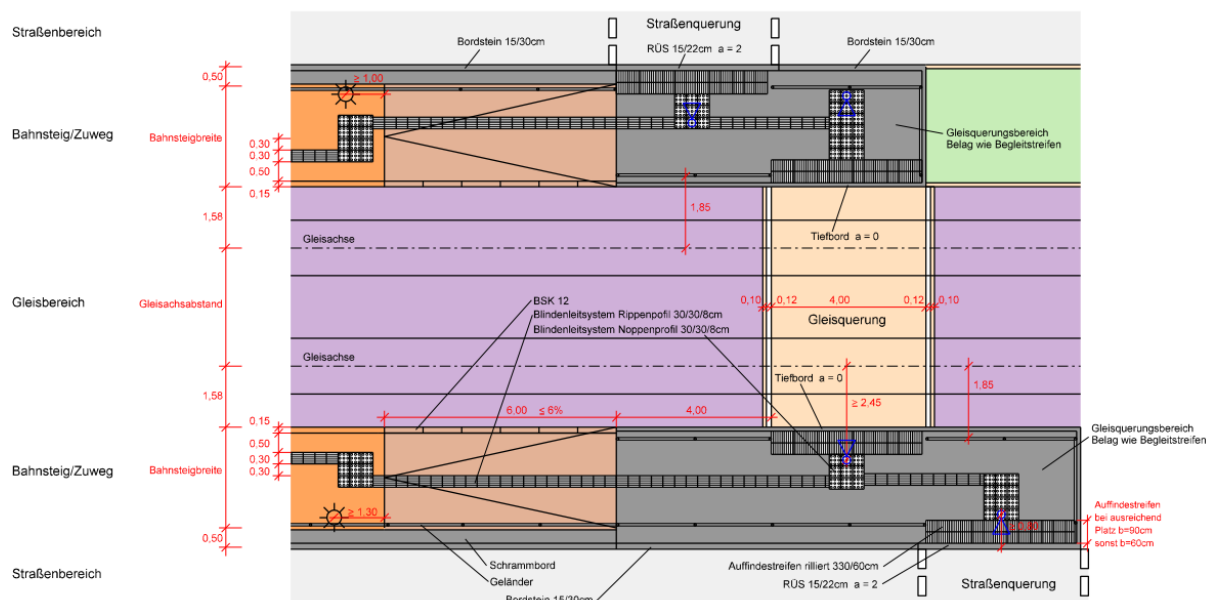


Abbildung 16: Ausschnitt Musterplan Blindenleitsystem an einem signalisierten Bahnübergang

4.4 Fahrgastinformation

Die Informationsbereitstellung am Bahnsteig durch Aushangfahrpläne wird durch die dynamischen Fahrgastanzeiger und den barrierefreien Fahrkartenautomat vervollständigt. Im Gebiet des Karlsruher Verkehrsverbunds wird die dynamische Fahrgastinformation bisher nur visuell und noch nicht akustisch oder taktil angeboten. Jedoch ist die Nutzung von Fahrkartenautomaten für Rollstuhlfahrer mit allen Bedienelementen in erreichbarer Griffhöhe und für sehbehinderte Menschen durch das Vier-Ecken-Prinzip möglich. Fahrpläne und Abfahrtszeiten in Echtzeit können über eine App am Smartphone abgerufen werden.

4.5 Höhengleiche Gleisquerung / Bahnübergang

Auf die Ausführungs- und Sicherungsart der Gleisquerungen für Fußgänger, Radfahrer und Fahrgäste ist besonderes Augenmerk zu legen. Grundsätzlich wird beim Neu- und Umbau von VBK-Haltestellen mindestens eine Querung signalisiert und mit Blindentaster (Vibrationstaster) ausgestattet.

Die Ausgestaltung der schienengleichen Querung erfolgt unter Beachtung der EAÖ (Empfehlung für Anlagen des öffentlichen Verkehrs, FGSV, 2013). Nach Abwägung der örtlichen Rahmenbedingung und Prüfung durch den Betriebsleiter wird i.d.R. die Gleisquerung zur Erhöhung der Sicherheit in einem einseitigen, leichten Versatz ausgeführt und signalisiert (Rot-Dunkel-Anlage mit Blindentastern). Hierdurch kann einerseits die Verwechslungsgefahr der Signalbilder („Grün“ für Straße, „Rot“ für die Bahn) bei angrenzenden Fußgängerquerungen über die Kfz-Fahrbahn minimiert werden, andererseits wird die Blickrichtung des querenden Fußgängers zwangsweise in Richtung der heranfahrenden Fahrzeuge gelenkt. Dies ist hinsichtlich der Sicherheit maßgebend, da die Fahrzeuge mit Streckengeschwindigkeit (hier: $v = 30-60$ km/h) in die Haltestelle einfahren können bzw. bei Durchfahrt die Haltestelle und Querung mit maximal 40 km/h passieren dürfen.

Die Übersicht auf die Bahnstrecke soll gut einsehbar sein und die Sichtflächen sind von Einbauten freizuhalten. Die Aufstellfläche muss von dem Triebfahrzeugführer so

frühzeitig eingesehen werden können, dass er mit einer Gefahrenbremsung zum Stehen kommt, wenn sich eine Person vom Ende der Fläche zum Gleisbereich bewegt. Die zweite Querung an der Haltestelle – sofern eine vorgesehen ist – wird mit der üblichen unsignalisierten Querung in Z-Form gebaut. Zur Sicherung der Barrierefreiheit ist keine zusätzliche Signalisierung notwendig. Die Blickführung der querenden Fußgänger wird bei dieser Ausführung auf die sich nähernden Bahnen erzwungen und die Gleise werden in schräger Laufrichtung gequert.

5 Kampfmittel

Für das Vorhaben wurde beim Regierungspräsidium Stuttgart – Kampfmittelbeseitigungsdienst – eine Anfrage zur Prüfung auf Kampfmittelverdacht gestellt. Die multitemporale Luftbildauswertung hat gezeigt, dass das direkte Umfeld der Haltestellen Sinsheimer Straße bis Waldstadt Zentrum im 2. Weltkrieg bombardiert wurde und Bombenblindgänger in diesem Bereich nicht ausgeschlossen werden können. Es werden im Rahmen der Bauausführung in Abstimmung mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst flächenhafte Vorortüberprüfungen und ggf. weitere Maßnahmen notwendig sein.

Die Untersuchungsergebnisse sind in Anlage 11 dargestellt.

6 Schall und Erschütterung

6.1 Verkehrslärm

Die fünf Haltestellen Sinsheimer Straße bis Waldstadt Zentrum werden nahezu in der bestehenden Lage – mit geringfügigen Verschiebungen – barrierefrei ausgebaut. Allein die Verlegung einer Haltestelle ist keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV. Als erheblicher baulicher Eingriff der 16. BImSchV wird beispielsweise die Anpassung von Fahrbahnrandern gewertet.

In den hier vorliegenden Haltestellenplanungen führt der Eingriff in den öffentlichen Straßenraum zu keiner Änderung der Fahrbahnrande o.ä. Die Lärmimmissionen durch Schienen- und Straßenverkehr werden durch den barrierefreien Ausbau der Haltestellen nicht verändert, da sich die Fahrwege der Verkehrsteilnehmer nicht ändern. Somit kann keine Änderung der Lärmimmissionen nachgewiesen werden.

6.2 Baulärm

Für die Schutzmaßnahmen aus den Immissionen während der Bauzeit wird die Beurteilung nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – AVV Baulärm angewendet. Die AVV Baulärm legt Immissionsrichtwerte entsprechend der Schutzbedürftigkeit der Nutzung fest.

Im Rahmen der durchgeführten schalltechnischen Untersuchung (sh. Anlage 10) zum Baulärm wurden die angenommenen Bauphasen in einzelne Lastfälle untergliedert. Nach dem gegenwärtigen Stand der Technik besteht für die geplanten Baumaßnahmen nicht die Möglichkeit, die nach AVV Baulärm gültigen Immissionsrichtwerte einzuhalten. Dies ist der ungünstigen Lage der Bauflächen und der Immissionsorte geschuldet.

Die Vorhabenträgerin wird die ausführenden Baufirmen dazu verpflichten, dem Stand der Technik entsprechende lärm- und erschütterungsarme Bauverfahren und Baugeräte einzusetzen, um Beeinträchtigungen und schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden. Während der Bauzeit ist der Vorhabenträger zur Beachtung der Regularien der AVV Baulärm verpflichtet.

Die betroffenen Anwohner werden vor Beginn der Baumaßnahme umfassend über das Vorhaben und die Dauer der Bautätigkeiten informiert und ein Ansprechpartner benannt. Die sozialen Einrichtungen, z.B. Schule und Kindertagesstätte werden ebenfalls informiert. Die Durchführung der Baumaßnahmen ist nur tagsüber vorgesehen, sodass schädliche Umwelteinwirkungen reduziert werden. Während des Baus werden aktive Schutz- bzw. Minimierungsmaßnahmen im Sinne der AVV Baulärm ergriffen, um die Belastung für die Anwohner auf ein Minimum zu reduzieren bzw. gänzlich zu vermeiden.

6.3 Erschütterung

Umfang und Art der Baustelle sowie die für den Einsatz notwendigen Baumaschinen lassen keine nennenswerten Schwingungen und Erschütterungen bei der baulichen Realisierung erwarten. Für die notwendigen Verdichtungsarbeiten werden aufgrund der linienhaften Ausprägung und des Umfangs in den betreffenden Gewerken lediglich übliche Geräte kleinerer Leistung eingesetzt. Sonstige schwingungs- oder erschütterungsrelevante Arbeitsvorgänge sind zur Realisierung der Haltestellen nicht vorgesehen. Im Zuge der Bauausschreibung werden die Schutzauflagen, wie z.B. der Einsatz erschütterungsarmer Baumaschinen den bauausführenden Unternehmen gemacht. Während der Bauzeit ist der Vorhabenträger zur Beachtung der Erschütterungseinwirkungen auf den Mensch (Teil 2) und auf bauliche Anlagen (Teil 3) während der Bauphase nach DIN 4150 verpflichtet.

7 Abstimmung mit der Stadt / Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Planungen wurden intensiv mit den städtischen Ämtern und den Verkehrsbehörden abgestimmt. Hierbei erfolgte auch eine ausführliche Variantenbetrachtung – insbesondere der kombinierten Bus- und Straßenbahnhaltestelle Waldstadt Zentrum, bei der sich letztlich die nun ausgearbeitete Planung unter Beachtung der verkehrlichen Belange aller Verkehrsteilnehmer als optimale Lösung herausgestellt hatte. Die Anregungen der städtischen Ämter sind weitestgehend bei den Planungen berücksichtigt.

Die VBK stellten diese Planung im Planungsausschuss der Stadt Karlsruhe am 19.09.2019 mit dem Ergebnis einer zustimmenden Kenntnisnahme vor sowie zuvor bereits bei einer Öffentlichkeitsveranstaltung des Bürgervereins Waldstadt am 08.04.2019 und des Bürgervereins Rintheim am 09.05.2019. Letztlich wurden die Planungen auch durch Vertreter des Tiefbauamtes in der Koordinierungsrunde der Stadtwerke zwecks Abstimmung der Leitungsanpassungen behandelt.

„Wir werden die Bürger beteiligen“

Nachverdichtung: Dezentner Flührer stellte sich den Fragen von 500 Waldstädtern

Von unserem Mitarbeiter
Heinz Klusch

Die geplante Nachverdichtung ist nach wie vor der große Aufreger in der Waldstadt. Dies wurde am Montagabend deutlich: Zur Jahreshauptversammlung des Bürgervereins Waldstadt kamen über 500 Mitglieder und vor allem Gäste ins katholische Gemeindezentrum St. Hedwig. Ein Grund für diesen großen Ansturm: Baubürgermeister Daniel Flührer hatte sich angesagt, um mit den Bürgerinnen und Bürgern über die Vorstellungen zu den geplanten Bauvorhaben zu diskutieren.

Hubert Keller, der Vorsitzende des Bürgervereins, fasste zu Beginn der Aussprache die Sorgen der Bürger zusammen. Zwar lehne man eine Nachverdichtung nicht grundsätzlich ab, sie müsse aber maßvoll sein. Dies sei bei den bekanntgewordenen Plänen für die Kolberger Straße nicht der Fall. Hier sollen auf dem Gelände der ehemaligen Tankstelle drei fünfstöckige und ein

achtstöckige Gebäude entstehen. Daniel Flührer erklärte gleich zu Beginn, er sei kein Freund von Nachverdichtung, schon gar nicht sollten bislang freie Flächen bebaut werden. Bei der steigenden Nachfrage nach Wohnraum seien der Abriss und Neubau bislang anders genutzter Gebäude, aber auch der Umbau des Bestandes in die Höhe mögliche Lösungsansätze. Hubert Keller hatte vor allem die fehlende Transparenz des Verfahrens moniert. So würden

die Bürger etwa über die steigende Zahl der Geschosse bei den Neubauten im Unklaren gehalten.

Daniel Flührer verwies auf die Vorschriften: „Der Rahmenplan ist bindend, wir befinden uns am Anfang des Rechtsverfahrens. Noch ist kein Bebauungsplan vorhanden, und wenn dieser erstellt wird, werden die Bürger beteiligt.“ Dies gelte auch für den privaten Investor, der auf der Kolberger Straße

achtstöckig bauen will. „Wenn es konkrete Pläne gibt, wird er diese natürlich vor Ort vorstellen, dann können sie ihre Einwände vorbringen und die werden dann berücksichtigt.“

Die Ausführungen beruhigten die aufgetragenen Bürger nicht sonderlich; sie befürchteten den Verlust ihrer Lebensqualität. Dies gilt vor allem für die jetzt schon bestehenden

Note, einen Parkplatz zu finden. Flührer räumt Probleme ein: „Wir können Fahrzeuge

aus dem öffentlichen Parkraum abziehen, wenn wir nach dem Abriss Neubauten mit Tiefgaragen errichten, aber das ist ein langwieriger Prozess.“ Bei der sehr kontroversen, überwiegend sachlichen Diskussion stand häufig Aussage gegen Aussage. Werden die markierten Bäume auf dem Tankstellengelände gefällt? Dies wollen Anwohner von den Arbeitern erfahren haben. Der Bürgermeister dementiert und will den Grund der Markierung in Erfahrung bringen.

Einfacher war die Frage beim geplanten Supermarkt. Im Plan ist ein neuer Anbieter vorgesehen, weil die Versorgung nicht ausreiche. Dabei lag offensichtlich ein Rechenfehler vor. Flührer räumte dies ein: „Wenn sie sagen, dass sie keinen neuen Supermarkt brauchen, dann wird die Stadt daran nicht festhalten.“

Sichtbarer Ausdruck des Protestes war eine Liste mit 1100 Unterschriften einer Bürgerinitiative, die Flührer überreicht wurde. Der hatte an diesem langen Abend einen Satz sehr häufig gehört: „Nehmen sie das mit, Herr Bürgermeister.“ Seine Zusage: Die vorgetragenen Bedenken werden in die weiteren Überlegungen einfließen.

Riesenandrang bei Bürgervereinsversammlung

Keller bleibt Vorsitzender

hgk. Beim Bürgerverein Waldstadt setzt man weiter auf das bewährte Führungsteam. Hubert Keller, der erste Vorsitzende, wurde einstimmig wiedergewählt und ist nun seit 20 Jahren im Amt.

Einen Wechsel gab es beim Vize: Christiane Löwe schied aus persönlichen Gründen aus, dafür rückte der bisherige Beisitzer Andreas von Heymann nach. Bei einem weiteren Tages-

ordnungspunkt ging es um die Straßenbahnhaltestellen in der Waldstadt. VBK-Projektleiterin Katharina Spank informierte über den aktuellen Stand der Planung. Demnach sollen in zwei Jahren alle Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Zudem werde man mit geeigneten Baumaßnahmen die Sicherheit beim Ein- und Ausstieg und beim Überqueren der Gleise erhöhen. Der Umbau könne Ende nächsten Jahres beginnen. Allerdings sei dafür eine Vollsperrung mit einem Schienensatzverkehr nötig, da auch die Gleise saniert werden müssen.



STREITPUNKT bleibt das Gelände an der Kolberger Straße, wo eine üppige Nachverdichtung vorgesehen ist. 500 Menschen kamen daher zum Bürgerverein. Foto: Jodo

Abbildung 17: Ausschnitt „Badische Neueste Nachrichten“ vom 10.04.2019

8 Kosten

Die Kosten für den barrierefreien Ausbau der fünf o.g. Haltestellen sind auf insgesamt rund EUR 7,9 Mio. veranschlagt.

Für die einzelnen Haltestellen ergeben sich folgende Kostenschätzungen:

- Haltestelle Sinsheimer Straße: EUR 1,4 Mio.
- Haltestelle Fächerbad: EUR 1,2 Mio.
- Haltestelle Im Eichbäumle: EUR 1,4 Mio.
- Haltestelle Glogauer Straße: EUR 1,6 Mio.
- Haltestelle Waldstadt Zentrum: EUR 2,3 Mio.

9 Zeitplan

Der Umbau der Haltestellen wird vsl. im Jahr 2022 durchgeführt, da zeitgleich die Gleise saniert werden.

Die Durchführung der Baumaßnahmen ist nur tagsüber vorgesehen, sodass keine lärmintensiven Nacharbeiten notwendig sind. Temporäre Straßensperrungen und Umleitungsverkehre werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Ordnungsamt und der Polizei der Stadt Karlsruhe abgestimmt.

Karlsruhe, den ~~09.10.2020~~ 15.08.2021



Planungsabteilung VBK



Betriebsleiter BOStrab