

# Hauptbahnhof Nord und Kurfürstenanlage West

## Vorplanung

Stand:  
29.11.2013



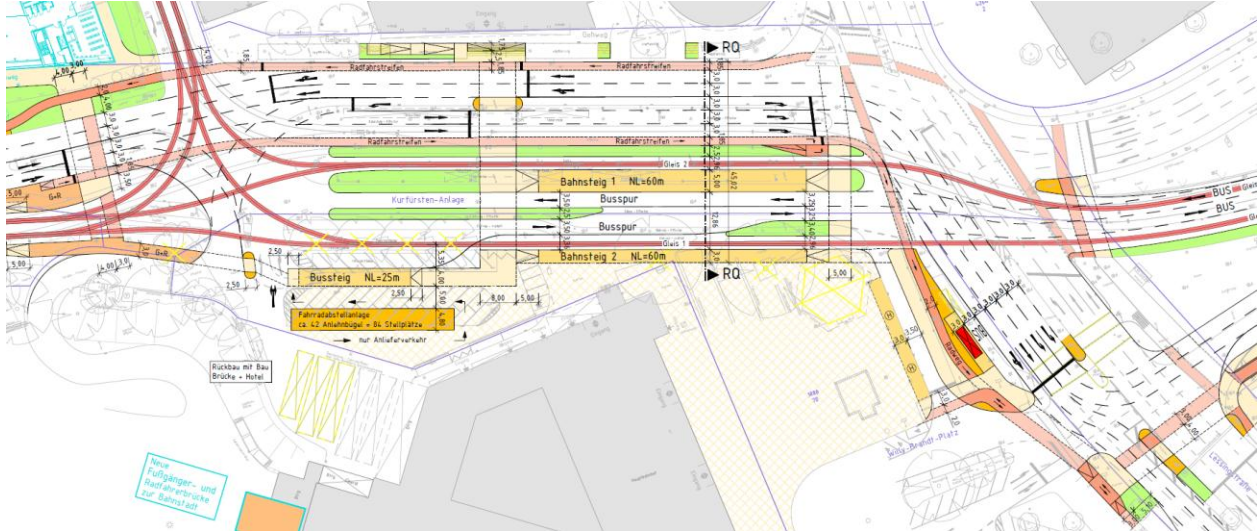
Karlsruhe,  
November 2013



Emch+Berger GbmH  
Ingenieure und Planer  
Karlsruhe

Lorenzstr. 34 • 76135 Karlsruhe

## Variante A: 2-gleisiger Ausbau



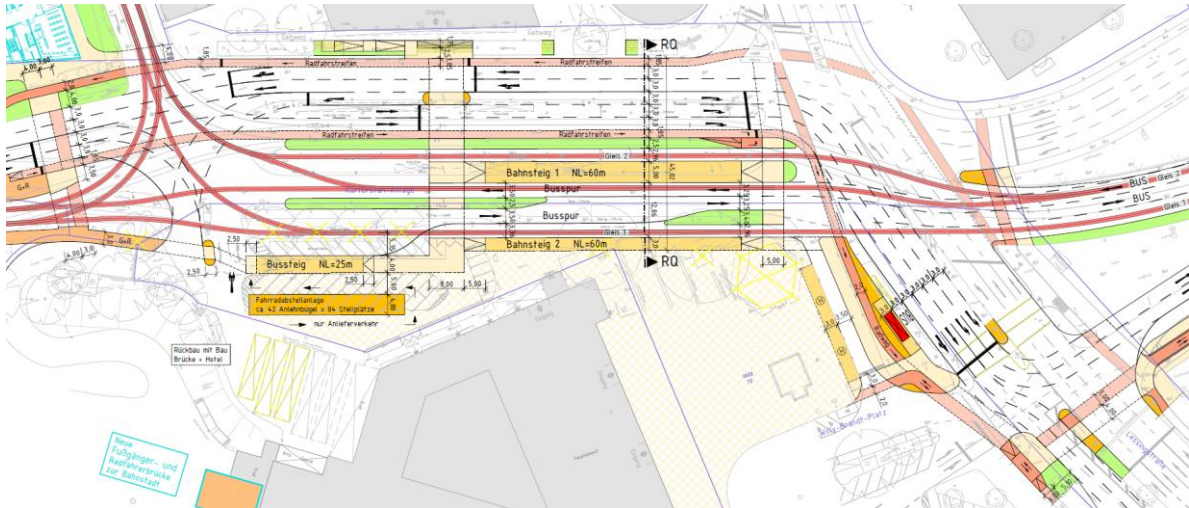
### Kurzbeschreibung

- nördlicher Fahrbahnrand wird Richtung Norden verschoben
- Bündelung der MIV-Spuren, in Summe 5 Fahrstreifen mit jeweils 3,0 m Fahrstreifenbreite
- Führung der Radfahrer mittels Radfahrstreifen auf der Fahrbahn
- 2-gleisiger Ausbau
- Anordnung eines Mittelbahnsteiges zwischen Gleis 2 und Busspur, Nutzlänge = 60 m, B = 5,00 m
- Anordnung eines Außenbahnsteiges zwischen Gleis 1 und Bahnhofsgebäude, NL = 60 m, B = 3,00 m
- Anordnung eines gesonderten Busbahnsteiges südlich von Gleis 2, NL = 25 m, B = 4.00 m
- Die Busse werden auf 2 separaten Busspuren geführt
- Fußgängerüberwege vor und hinter den Bahnsteigen mit Aufstellfläche zwischen MIV und ÖPNV

### Vor- und Nachteile

- + Außenbahnsteig ist ohne Querung von Gleisen / Fahrspuren vom Hbf zugänglich
- + geringe Gleislängen / geringe Anzahl an Weichen
- Spuraufteilung des MIV gem. Verkehrsprognose
- richtungsgebundene Bahnsteige
- wenig Flexibilität und geringe Leistungsfähigkeit für den Straßenbahnbetrieb
- Platzbedarf ca. 45 m
- es können nur 2 Bahnsteige schienengebunden angedient werden
- Buslinie in Richtung Osten muss das Gleis 2 queren, ungünstige Andienung diese Bussteiges
- weite Wege zwischen Bushaltestellen und Bahnsteigen
- Gebäude der Touristeninformation kann nicht gehalten werden
- beide Platanen im Bereich der Touristeninformation müssen entfallen

## **Variante B: 3-gleisiger Ausbau**



### **Kurzbeschreibung**

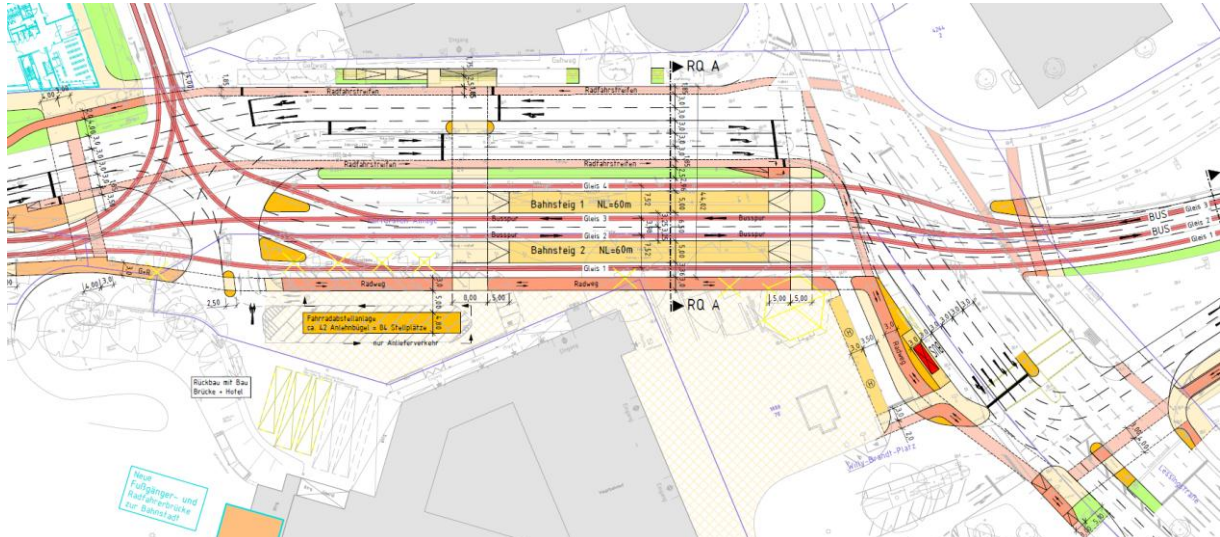
- nördlicher Fahrbahnrand wird Richtung Norden verschoben
- Bündelung der MIV-Spuren, in Summe 5 Fahrstreifen mit jeweils 3,0 m Fahrstreifenbreite
- Führung der Radfahrer mittels Radfahrstreifen auf der Fahrbahn
- 3-gleiseiger Ausbau
- Anordnung eines Mittelbahnsteiges zwischen Gleis 3 und Gleis 2, Nutzlänge = 60 m, B = 5,00 m
- Anordnung eines Außenbahnsteiges zwischen Gleis 1 und Bahnhofsgebäude, NL = 60 m, B = 3,00 m
- Anordnung eines Busbahnsteiges südlich von Gleis 1, NL = 25 m, B = 4,00 m
- Der Bus Richtung Osten erhält eine gesonderte Busspur und hält am Bussteig
- Der Bus Richtung Westen wird auf dem Gleis 2 geführt und hält an Bahnsteig 1
- Fußgängerüberwege vor und hinter den Bahnsteigen mit Aufstellfläche zwischen MIV und ÖPNV

### **Vor- und Nachteile**

- + Außenbahnsteig ist ohne Querung von Gleisen / Fahrspuren vom Hbf zugänglich
- mäßige Flexibilität und Leistungsfähigkeit für den Straßenbahnbetrieb
- Spuraufteilung des MIV gem. Verkehrsprognose
- richtungsgebundenen Bahnsteige
- Gleislängen / Anzahl Weichen
- es können 3 Bahnsteige schienengebundenen angedient werden
- Platzbedarf ca. 45 m
- Buslinie in Richtung Osten muss das Gleis 2 queren, ungünstige Andienung diese Bussteiges
- weite Wege zwischen Bushaltestellen und Bahnsteigen
- Gebäude der Touristeninformation kann nicht gehalten werden
- beide Platanen im Bereich der Touristeninformation müssen entfallen



## Variante C: 4-gleisiger Ausbau (aktuelle Vorzugsvariante RNV/Verwaltung)



### Kurzbeschreibung

- nördlicher Fahrbahnrand wird Richtung Norden verschoben
- Bündelung der MIV-Spuren, in Summe 5 Fahrstreifen mit jeweils 3,0 m Fahrstreifenbreite
- Führung der Radfahrer mittels Radfahrstreifen auf der Fahrbahn
- 4-gleisiger Ausbau
- Anordnung von 2 Mittelbahnsteigen, Nutzlänge je Bahnsteig = 60 m, Breite je Bahnsteig = 5,0 m
- der Bus wird auf den mittleren Gleisen geführt und dient jeweils einen Bahnsteig pro Richtung an
- Fußgängerüberwege vor und hinter den Bahnsteigen mit Aufstellfläche zwischen MIV und ÖPNV
- Anordnung eines Radverkehrsangebot in der Ost-West-Achse vorm Hauptbahnhofsgebäude

### Vor- und Nachteile

- + sehr hohe Flexibilität und hohe Leistungsfähigkeit für den Straßenbahnbetrieb
- + es können 4 Bahnsteige schienengebundenen angedient werden
- + gute Anbindung der Bussteige möglich
- + Radverkehrsangebot in der Ost-West-Achse vorm Hauptbahnhofsgebäude
- Platzbedarf ca. 47m
- Spuraufteilung des MIV gem. Verkehrsprognose
- richtungsgebundene Bahnsteige
- Gleisquerung zwischen Gebäude HBF und Bahnsteig erforderlich
- hohe Anzahl an Weichen, große Gleislänge
- Gebäude der Touristeninformation kann nicht gehalten werden
- beide Platanen im Bereich der Touristeninformation müssen entfallen