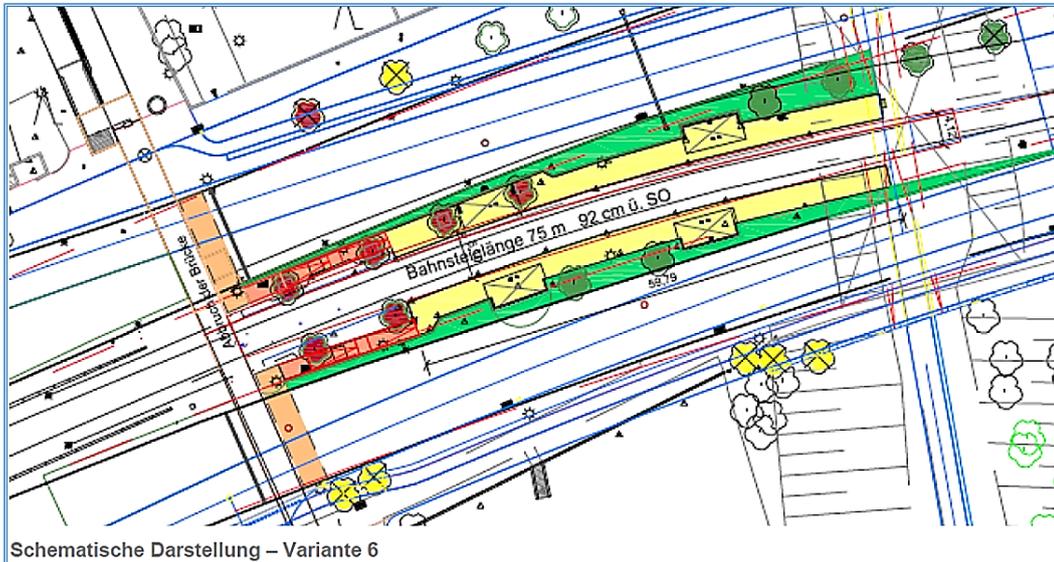


# Ein besserer Zugang zur Haltestelle Kohlgartenstraße - Faktencheck

**Die Planung seit 2016:** „Seitenbahnsteige mit südl. Aufzug und nördl. Treppe (Brückenneigung nicht barrierefrei, Brückenneubau prüfen; Neubau barrierefreie Brückenzugänge ggfls. mit Aufzügen nördl. und südl. der B1)“. Details mit Kosten sind bis heute nicht veröffentlicht.

**Bekannte Nachteile der Brücken-/Aufzugs-Bauwerke:** Im engen B1-Raum kompliziert zu bauen, aufwendig auch bei Folgekosten, wenig komfortabel/zuverlässig für Behinderte wie Senioren, großer CO2-Fußabdruck, Erhaltungsverpflichtung aus der Förderung für Jahrzehnte.

## Die Alternative aus dem Variantenvergleich 2016 – ebenerdiger Haltestellenzugang:



„Variante 6 – Seitenbahnsteige mit niveaugleichen B1-Querungen  
Die Haltestelle liegt östlich der Fußgängerbrücke als Seitenbahnsteiglösung. Der Zugang zum Mittelstreifen der B1 erfolgt mittels einer bedarfsabhängig signalgeregelten niveaugleichen Querung der B1 Fahrspuren. Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt über Rampen an den westlichen Bahnsteigenden. Die vorhandene Fußgängerbrücke Kohlgartenstraße kann zurückgebaut werden.“

## Die aktuellen Beurteilungsgrundlagen 2021

1. Die Haltestelle war 2016 die am wenigsten bedeutende der B1-Haltestellen (Erreichbarkeit, Fahrgastzahlen).
2. Der ebenerdige Zugang (Variante 6) genoss bereits 2016 die mit Abstand beste Gesamt-Bewertung im Vergleich. Er wurde 2016 dennoch ausgeschlossen mit der Begründung: „Der Verkehrsfluss der B1 verschlechtert sich durch einen signalisierten Überweg, daher wird diese Variante derzeit (!) nicht weiterverfolgt.“
3. Die verkehrlichen Bedenken aus 2016 sind vollständig ausgeräumt: Das Gutachten zur Verkehrs-Simulation 2020 ergab „keine Einschränkung hinsichtlich der Leistungsfähigkeit“, die Querungen sind verkehrssicher umsetzbar:

Die in der vorliegenden Untersuchung eingefügten Fußgängerlichtsignalanlagen an der Kohlgartenstraße und der Max-Eyth-Str. zur barrierefreien Querung der Straße zur Anbindung der Haltestellen der Stadtbahn bilden keine Einschränkung hinsichtlich der Leistungsfähigkeit. Durch eine Koordinierte Schaltung mit den beiden anderen Knotenpunkten mit einer Lichtsignalanlage wird für den durchgehenden Verkehr auf der B1 eine grüne Welle ermöglicht. Somit kann der Großteil des Verkehrs auf der nördlichen Seite der Lichtsignalanlage an der Kohlgartenstraße und auf der südlichen Seite der Anlage an der Max-Eyth-Str. diese ohne zu stoppen passieren. Auf der gegenüberliegenden Seite reicht der Rückstau der folgenden Knotenpunkte in den Bereich der Fußgängerlichtsignalanlagen herein und die Verlustzeiten für den Verkehr auf der B1 werden durch die Schaltung der Fußgänger nicht wesentlich beeinflusst. Durch die Möglichkeit die Fußgängerlichtsignalanlagen bedarfsabhängig nur auf Anforderung zu schalten kann auch noch mehr Freigabezeit für die B1 ermöglicht werden. Dies ist insbesondere für Schwachlastzeiten empfehlenswert. Aus Sicht der Verkehrssicherheit sind diese Querungsstellen ebenfalls grundsätzlich umsetzbar. Im gesamten Bereich gilt bereits Tempo 50, so dass unter Berücksichtigung einer guten

...

Sichtbarkeit der Querungsstelle und insbesondere der Signalgeber eine Querung durch die Fußgänger ermöglicht werden kann. Diese Sichtbarkeit kann an der Haltestelle Max-Eyth-Str. eher gewährleistet werden. An der Haltestelle Kohlgartenstraße ist die Errichtung einer Fußgängerquerung zudem aufgrund baulicher Zwänge schwierig und eventuell nicht umsetzbar. Durch die hier aus dem Tunnel kommende Stadtbahn ist eine Querung der Fußgänger im Bereich zwischen Tunnel und Haltestelle durch das Gefälle wahrscheinlich nicht umsetzbar.

...

Insgesamt ist festzuhalten, dass durch den geplanten Umbau des Knotenpunktes B1/Voßkuhle mit Führung der Linksabbieger über indirekte Rampen die verkehrliche Situation im Untersuchungsbereich nicht wesentlich verbessert wird. Derzeit wird noch in einem Nachtrag geprüft, wie sich die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ohne indirekte Rampen entwickeln würde. Hierdurch könnten dann bei ähnlicher Leistungsfähigkeit Kosten und Zeit beim Umbau gespart werden. Die niveaugleiche Führung der Fußgänger an den Haltestellen ist durch die koordinierte Schaltung der Lichtsignalanlagen ohne Auswirkung auf die Leistungsfähigkeit der Fahrzeugverkehre möglich und umsetzbar, nur an der Kohlgartenstraße könnten hier die baulichen Gegebenheiten einer Umsetzung im Wege stehen.

„Zusammenfassung und Fazit“ der Gutachter (S. 55, 56; Ausschnitte)

### Folgerungen aus dem Verkehrs-Gutachten:

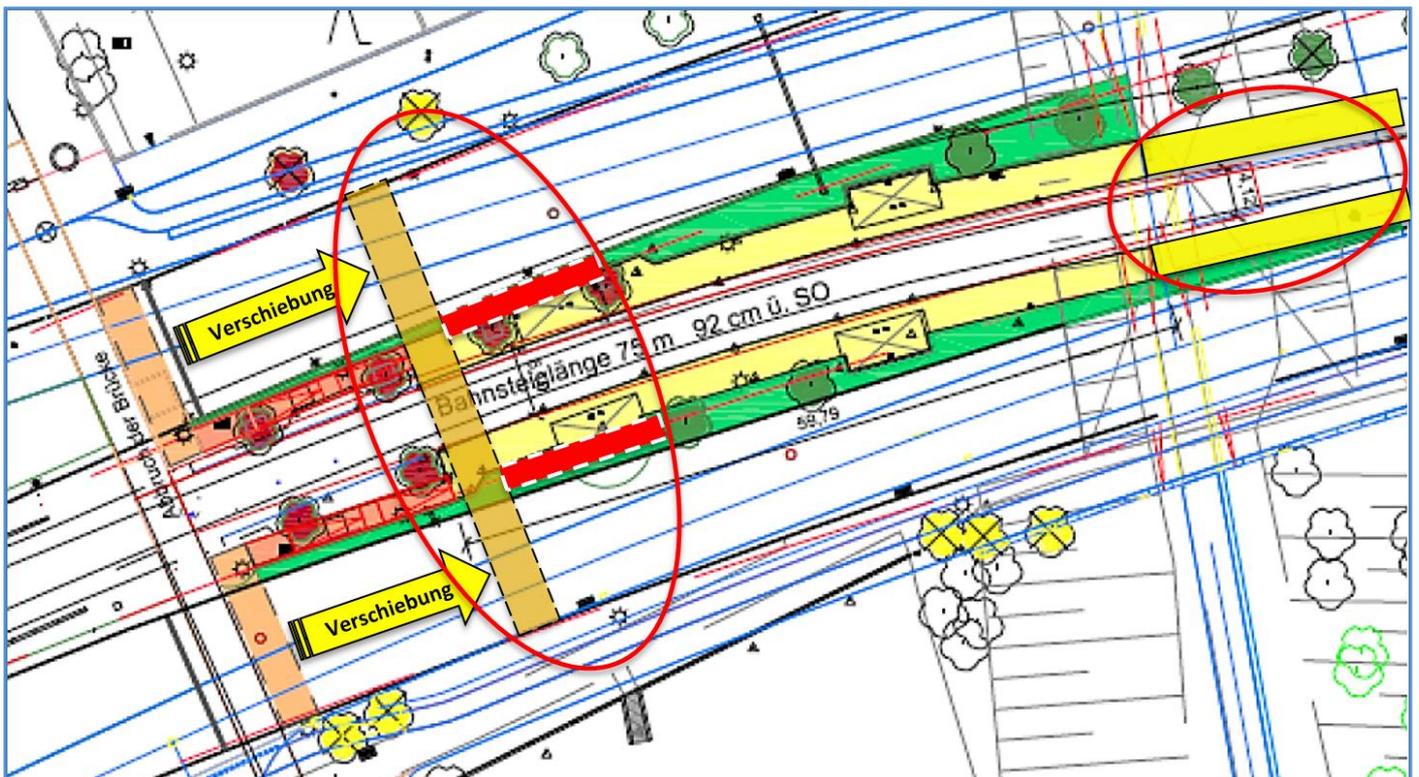
Die ebenerdige Querung ist uneingeschränkt die beste, auch verkehrsverträgliche Lösung. Die Sichtbarkeit der Querungsstelle kann verbessert werden. Auf bauliche Gegebenheiten (Gefälle Tunnelrampe), die der Realisierung entgegenstehen könnten, kann reagiert werden. Das bedeutet, dass die Planung ebenerdiger Zugänge jetzt weiterverfolgt werden muss. Dies erlaubt insbesondere

- Verbesserungen z. B. durch weiter östlich anzuordnende Überwege
  - für bessere Sichtbarkeit der Querungsstellen,
  - zur Vermeidung baulicher Zwänge aus dem Gefälle der Tunnelrampe.
- Zusätzlich könnten mehr alte Platanen erhalten bleiben.
- Auch kann die Option einer Bahnsteigverlängerung für längere U-Bahnen berücksichtigt werden.

4. Auch die aktuellen Planungsgrundlagen der Stadt sprechen dafür: Die B1 als Stadt-Straße ist als Stadtentwicklungs-Leitziel des B1-Ausbaus in die „Integrierten Stadtteilentwicklungskonzepte“ eingeflossen. Auch Rats-Fraktionen verfolgen dieses programmatische Ziel bereits.

### FAZIT zur Haltestelle Kohlgartenstraße:

- Auf den Bau einer Brücke mit Aufzug und Rampen kann verzichtet werden. Freiwerdende Mittel sollten in die nachhaltige Infrastrukturerneuerung an der B1 investiert werden.
- Eine aktuelle Lösungs-Alternative zur Berücksichtigung der aktuellen Erkenntnisse und neuen Anforderungen muss untersucht und den Gremien vorgelegt werden.



Skizze zur aktualisierten Variante einer ebenerdigen Querung