

Barrierefreier Gleisübergang am Bf. Kleve

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie



Ausgangslage

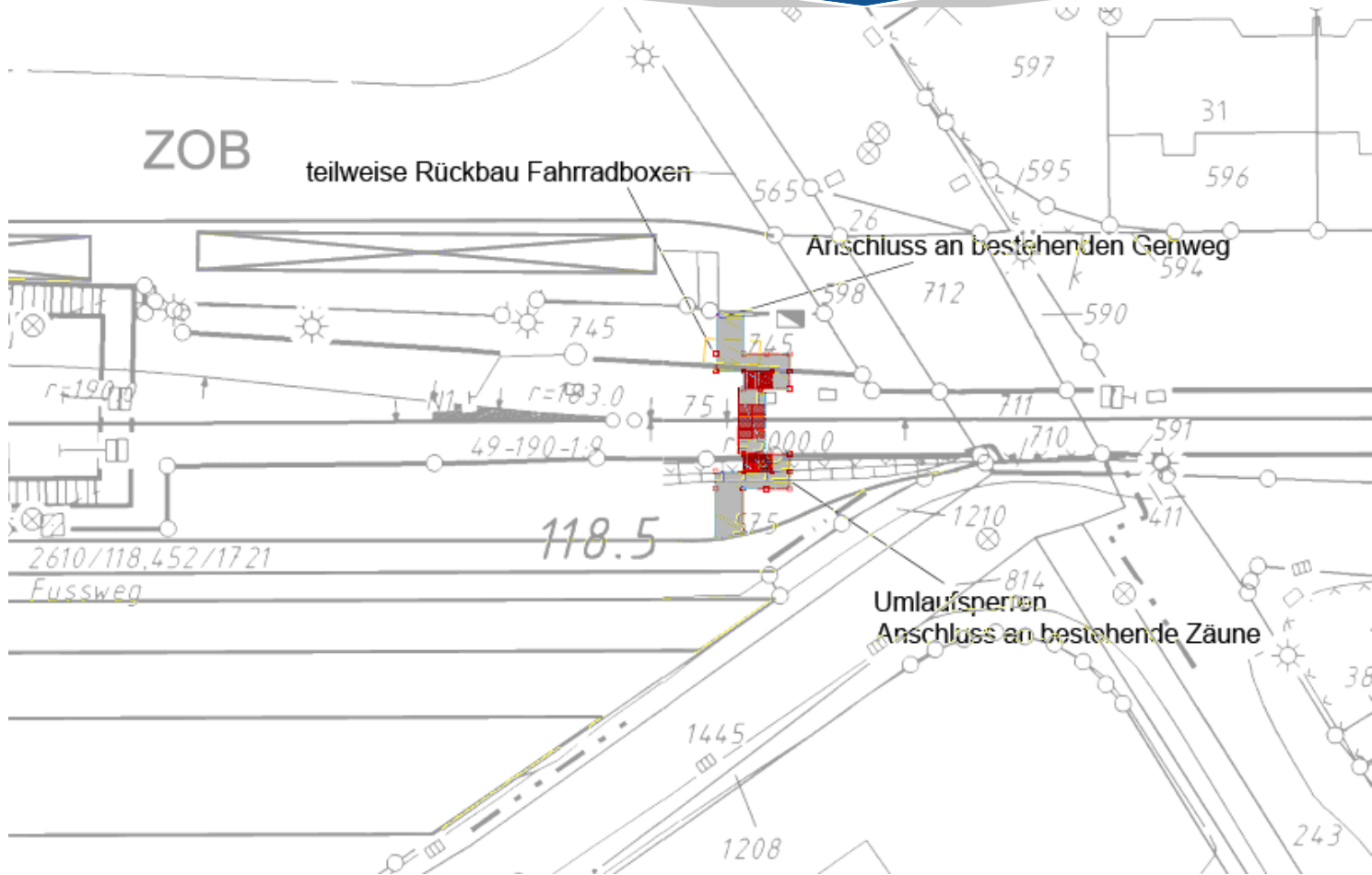
- Fertigstellung ZOB 2016
- P&R-Anlage auf gegenüberliegender Seite des Bahnhofs
- Keine barrierefreie Überführung
- Umweg (ca. 600 m) für mobilitätseingeschränkte Personen über die Bensdorfstraße
- In der Hauptverkehrszeit enden und beginnen jeweils 2 Züge pro Stunde (ca. 750 Reisende pro Tag)

Aufgabenstellung

Variantenuntersuchung zur Schaffung einer barrierefreien Gleisquerung

Variantenuntersuchung

- Variante 1 Bahnübergang
- Variante 2a Personenunterführung (inkl. Rad) Nordbereich
- Variante 2b Personenunterführung (inkl. Rad) Südbereich
- Variante 3 Rampe an bestehendem Bauwerk
- Variante 4 Aufzuganlage



Variante 1: Bahnübergang

Gesamtkosten: 383.000 Euro



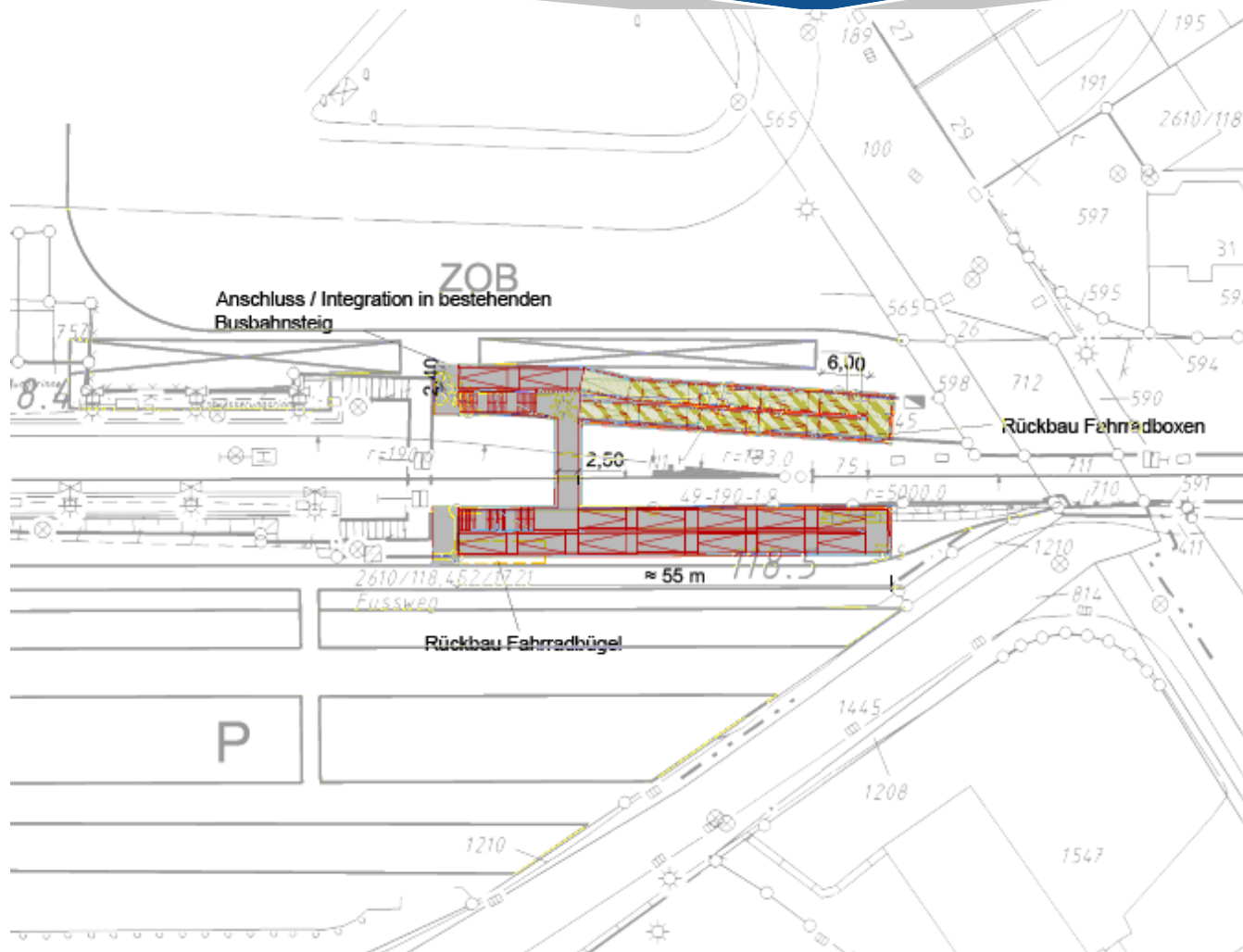
Variante 1: Bahnübergang



Variante 1: Bahnübergang

Merkmale der Variante 1: Bahnübergang

- Relativ geringe Baumaßnahmen
- Umwege sind gering
- Anschluss Fuß- und Radweg durch einen Gehweg
- Teilweiser Rückbau der Fahrradboxen
- Im Bereich der Gleise werden barrierefreie Gleisplatten ausgelegt
- Der Bahnübergang wird mit einer nicht-technischen Sicherung ausgeführt (u.a. Umlaufsperrern)
- Vor jeder Fahrt über den Bahnübergang müssen die Triebfahrzeugführer ein Pfeifsignal geben (120 dBA => Lärmimmissionen)



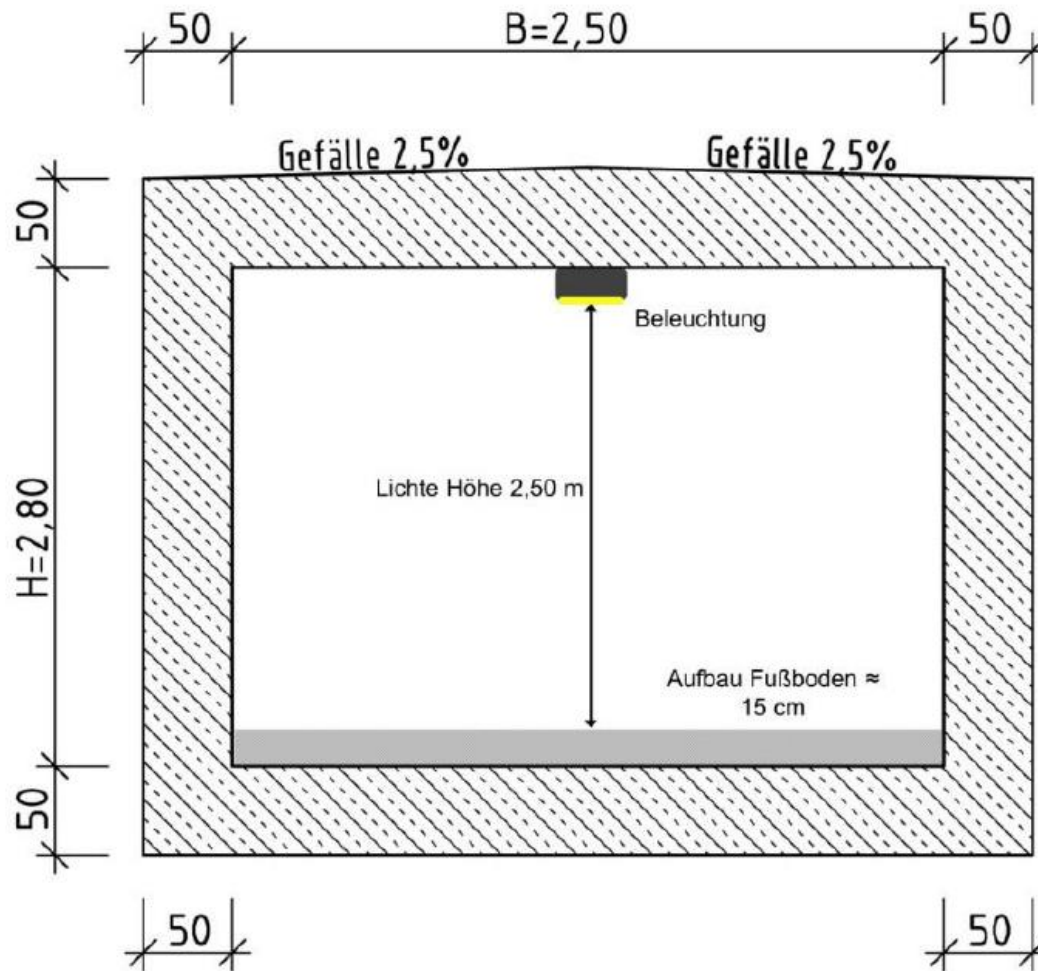
Variante 2a: Personenunterführung nördl. des Bahnsteigs

Gesamtkosten: 5.041.000 Euro



Variante 2a: Personenunterführung nördlich des Bahnsteigs

Gesamtkosten: 5.041.000 Euro



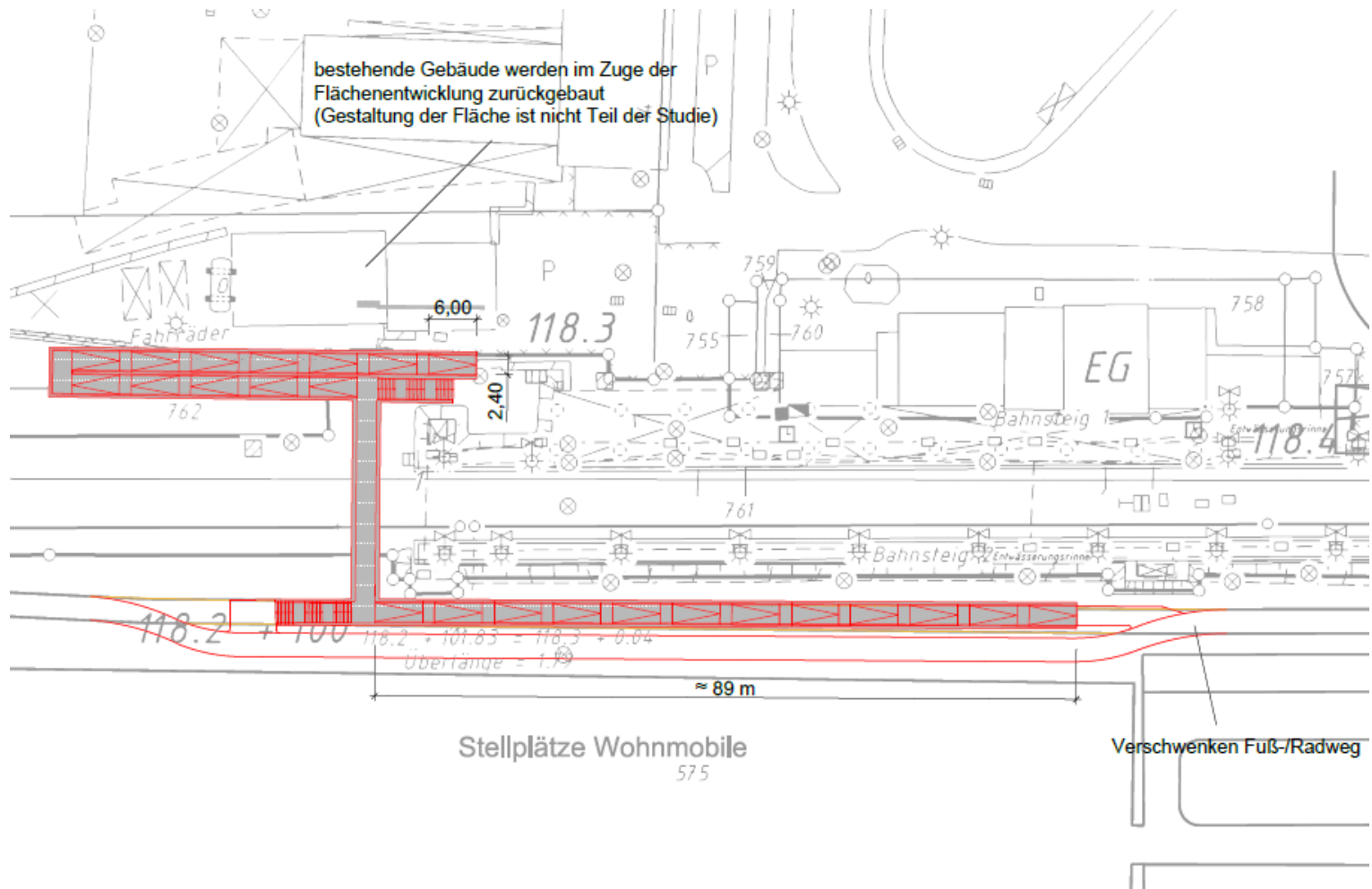
Variante 2a: Systemskizze Vollrahmen in Anlehnung an DB Ril 804



Variante 2a: Personenunterführung (Bf. Oberursel)

Merkmale der Variante 2a: Personenunterführung Nord

- Weiche liegt außerhalb des Bauwerks
- Gesamtlänge 10,50 m
- Lange Rampenbauwerke => Umwege für mobilitätseingeschränkte Personen
- Teilweiser Rückbau der Busbahnsteigs => ggf. Rückzahlung Fördermittel
- Hohe Investitionskosten
- Unterhaltung muss geklärt werden
- Möglichst offene Gestaltung => subjektives Sicherheitsempfinden



Variante 2b: Personenunterführung südl. des Bahnsteigs

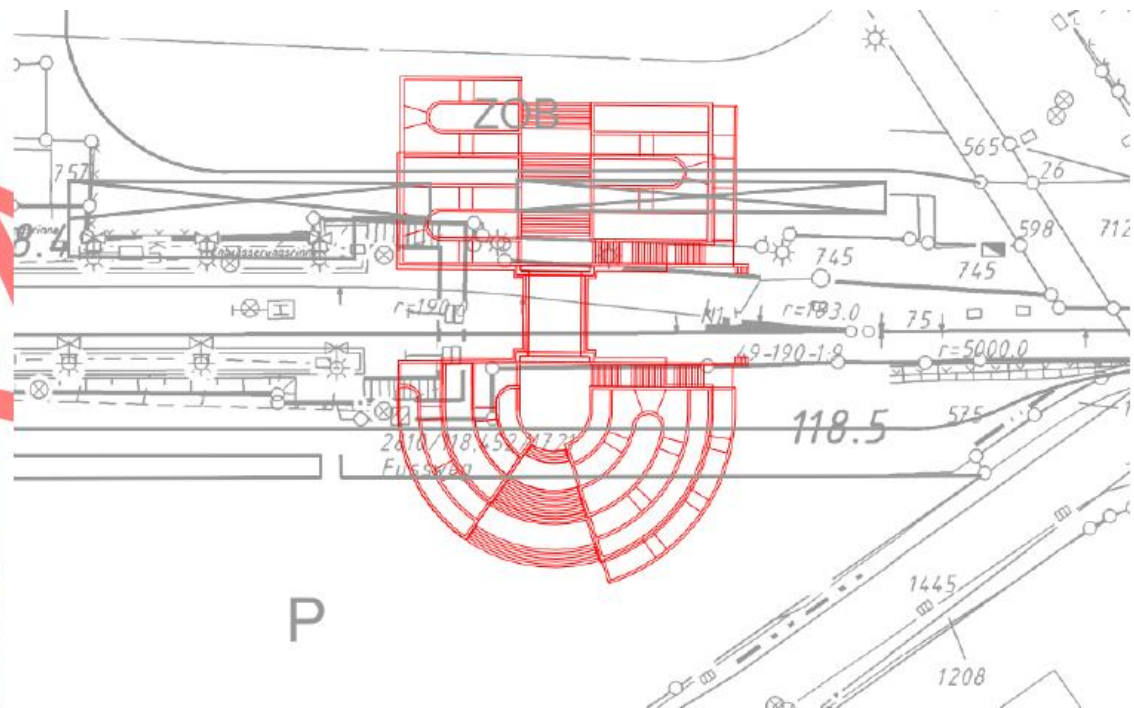
Gesamtkosten: 6.290.000 Euro



Variante 2b: Personenunterführung südl. des Bahnsteigs

Merkmale der Variante 2b: Personenunterführung Süd

- Verlegung des Radweges im Bereich des WOMO-Stellplatzes
- Lage der PU außerhalb des bestehenden Bahnsteiges
- Länge rd. 21,50 m, Breite rd. 2,50 m => keine große „Schlauchwirkung“
- Großzügigere Ausführung der PU im Bereich des WOMO-Stellplatzes möglich
- Hohe Investitionskosten
- Unterhaltung muss geklärt werden



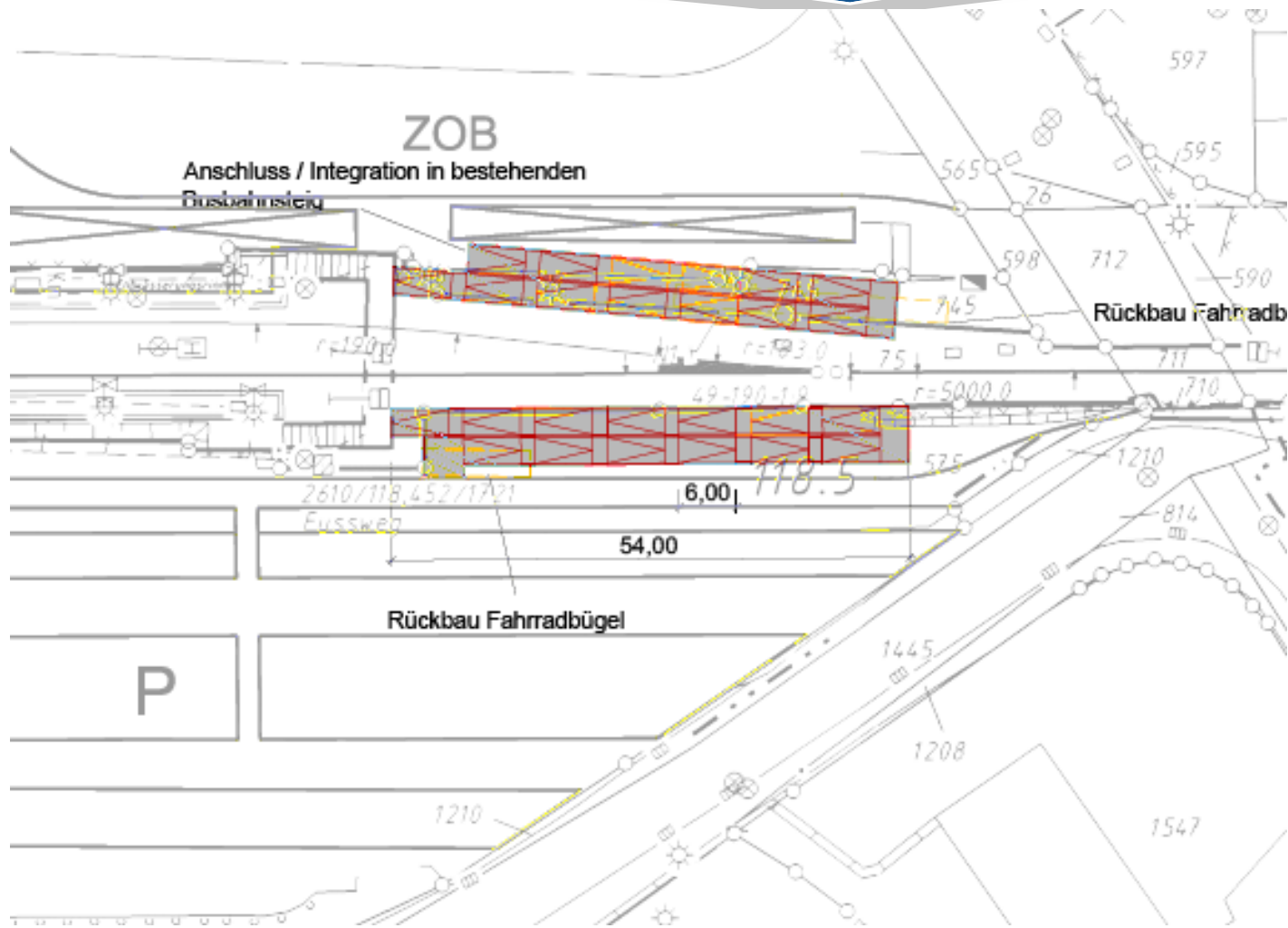
Variante 2b: Personenunterführung (Bf. Geldern)



Variante 2a: Personenunterführung (Bf. Oberursel)



Variante 2a: Personenunterführung (Bf. Geldern)



Variante 3: Rampe an bestehendem Brückenbauwerk

Gesamtkosten: 2.166.000 Euro

Merkmale der Variante 3: Rampen an bestehendes Brückenbauwerk

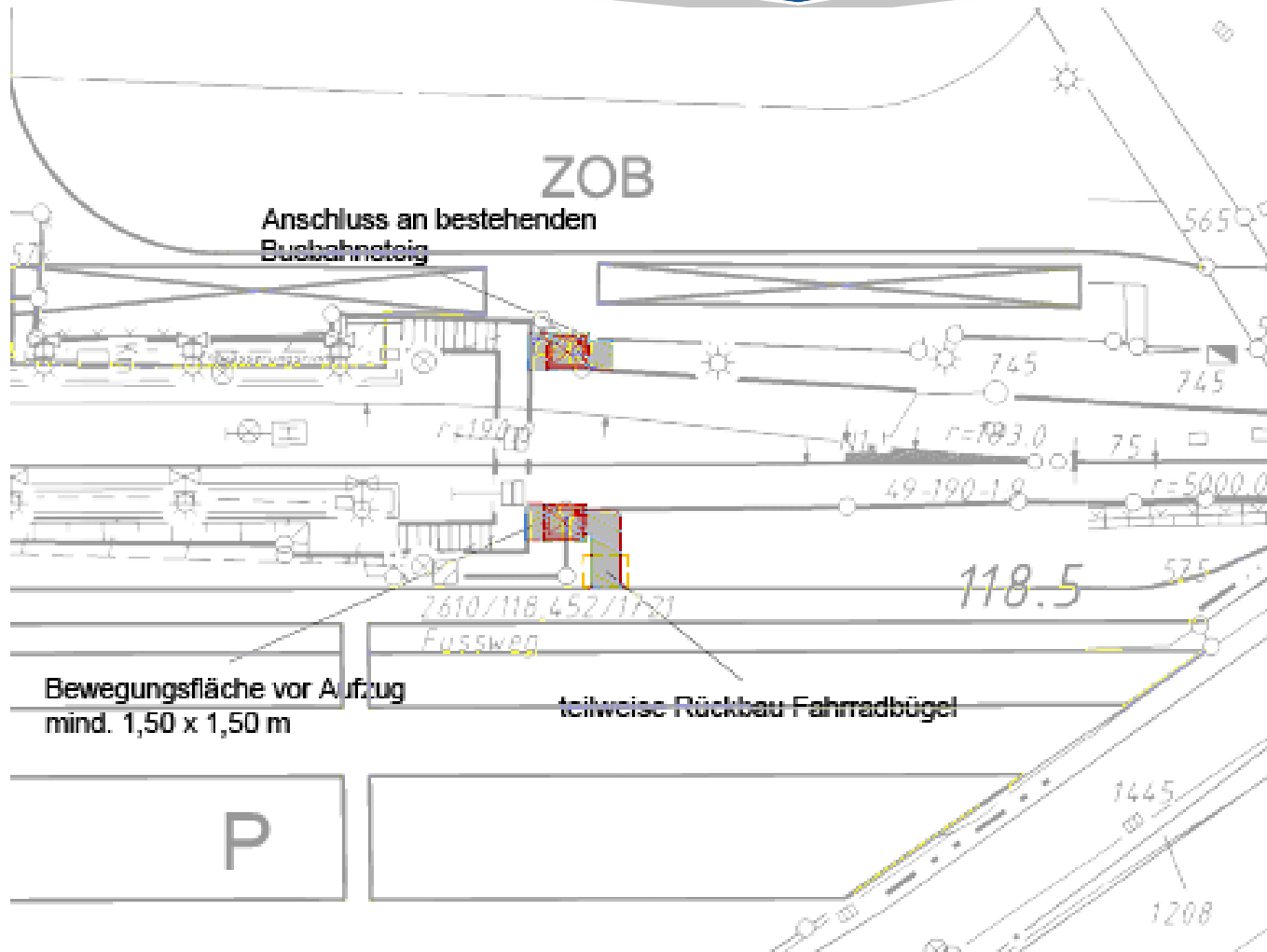
- Ausführung wie vorhandenes Bauwerk als Stahlkonstruktion
- Anschluss an P&R-Anlage
- Großer Eingriff in das Erscheinungsbild des Bahnhofsumfeldes
- Lange Umwege aufgrund der Rampenlängen
- Anpassungen in den Bereichen, in denen die Rampenläufe ansetzen



Variante 3: Rampe an bestehendem Brückenbauwerk, Bahnhof Bergfelde



Variante 3: Rampe an bestehendem Brückenbauwerk, Bahnhof Kevelaer



Variante 4: Aufzuganlage

Gesamtkosten: 1.770.000 Euro

Merkmale der Variante 4: Aufzuganlage

- Aufzüge werden als „Durchlader“ konzipiert
- Keine Umwege für Nutzer
- Nachteilig ist die Verfügbarkeit der Aufzüge
- Aufwändige Wartung und Instandhaltung
- Anpassungen in den Bereichen, in denen die Aufzüge ansetzen



Variante 4: Aufzuganlage, Bahnhof Baden

Empfehlung:

Vorzugsvariante:
Variante 1, Bahnübergang => rechtliche Klärung
erforderlich



Unter dem Aspekt der städtebaulichen Entwicklung der
ehem. Bahnflächen sollte ***Variante 2b, PU Süd***,
perspektivisch weiterentwickelt werden



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit