



BESCHLUSSVORLAGE	Vorlage Nr.:	2020/0926
	Verantwortlich:	Dez. 1
Erneuerung der Turmbergbahn		

Beratungsfolge dieser Vorlage					
Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Ortschaftsrat Durlach	07.10.2020	5	X		
Hauptausschuss	13.10.2020			X	
Gemeinderat	20.10.2020		X		

Beschlussantrag

Der Ortschaftsrat Durlach empfiehlt dem Gemeinderat – nach Vorberatung im Hauptausschuss – der barrierefreien Erneuerung und ebenerdigen Verlängerung der Turmbergbahn, bis zur Bundesstraße B3 zur Einbindung in das Netz des öffentlichen Nahverkehrs, inklusive einer höhenfreien Querungsmöglichkeit für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen im Bereich des jetzigen Knotenpunktes Bergbahnstraße/Posseltstraße zu einem Kostensatz von 20,863 Mio. Euro, zuzustimmen. Die Kosten werden von der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH – getragen.

Die barrierefreie Erneuerung und ebenerdige Verlängerung der Turmbergbahn wird gemäß Beschluss des Aufsichtsrats der VBK nur umgesetzt, sofern eine Förderung des Projektes mit einem Fördersatz von mindestens 50% der zuschussfähigen Kosten durch das Land Baden-Württemberg erfolgt. Ergänzend gibt es einen Vorstoß der VBK beim Ministerium für Verkehr um einen höheren Fördersatz oder zusätzliche Fördermittel zu erhalten.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)		
Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	(indirekt 20,863 Mio. €)	(indirekt mindestens 50% Förderung)			
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen: <input type="checkbox"/> Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik) <input type="checkbox"/> Umschichtungen innerhalb des Dezernates <input type="checkbox"/> Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu					
IQ-relevant	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein	<input type="checkbox"/>	Ja	Korridor Thema:
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)		Nein	<input checked="" type="checkbox"/>	Ja	durchgeführt am 07.10.2020 OR Durlach
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften		Nein	<input checked="" type="checkbox"/>	Ja	abgestimmt mit VBK

Vorbemerkung:

Durch den veralteten Stand der Turmbergbahn in Karlsruhe-Durlach und dem angekündigten Erlöschen der Betriebserlaubnis zum 31.10.2022 ist es zwingend notwendig, eine Erneuerung durchzuführen. Mit dem Beschluss des Aufsichtsrates der VBK am 27. April 2018, die Turmbergbahn zu erneuern und die historische Idee, die Bahn bis zur Bundesstraße 3 zu verlängern, wurden hierfür die Weichen gestellt. Mit der Erneuerung und Verlängerung der Turmbergbahn eröffnet sich damit die Möglichkeit einer Anbindung an den bestehenden ÖPNV. Durch diese kann sicherlich der positive Fahrgasttrend der Turmbergbahn in den letzten Jahren auch in Zukunft fortgesetzt werden. Ebenso soll mit der Erneuerung und Verlängerung die Barrierefreiheit sowie ein fahrerloser, automatischer Betrieb bei gleichzeitiger Verlängerung der Betriebszeiten hergestellt werden.

Der VBK-Aufsichtsrat hatte sich in seiner Sitzung im April 2018 für eine ebenerdige Trassenführung zu einem Kostensatz von 14,7 Mio. Euro (Preisstand 04/2018) ausgesprochen. Im Rahmen der Vorplanung hat sich jedoch gezeigt, dass diese Variante mit einem hohen Kosten- und Genehmigungsrisiko versehen ist. Daher streben die VBK jetzt eine Fußgänger- und Fahrradunterführung an. Des Weiteren haben Baukostensteigerungen dazu beigetragen, dass der Kostensatz nunmehr bei ca. 20,863 Mio. Euro (VBK-Wirtschaftsplan 2021) liegt.

Bisherige Vorstellungen, Abstimmungen und Präsentationen (Auszug)

- | | |
|--|-------------------|
| ▪ Vorstellung im OR Durlach | Juni 2017 |
| ▪ Öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung Durlach | Juli 2017 |
| ▪ Öffentliches Bürgerforum Durlach | Oktober 2017 |
| ▪ Vorstellung in der Gemeinderatssitzung Stadt Karlsruhe | November 2017 |
| ▪ Vorstellung im VBK-Aufsichtsrat | November 2017 |
| ▪ Vorstellung in der Ämterübergreifende Planungsrunde | Januar 2018 |
| ▪ Vorstellung im Jahresgespräch mit den städt. Ämtern | März 2018 |
| ▪ Beschluss Aufsichtsratssitzung VBK | April 2018 |
| ▪ Präsentation: Die Zukunft der Turmbergbahn | Oktober 2019 |
| ▪ Sachstandsbericht im VBK-Aufsichtsrat | Mai 2020 |
| ▪ Sachstandsbericht im Techn. Ausschuss des OR Durlach | Juni 2020 |
| ▪ Beschluss Aufsichtsratssitzung VBK | Juli 2020 |
| ▪ Geplant: Bürgerinformationsveranstaltung in Durlach | 08.10.2020 |

Planung und Bau der neuen Turmbergbahn:

Dem Auftrag des Aufsichtsrates der VBK aus 2018 folgend, haben die VBK die Generalleistung zur Planung und Bau der neuen Turmbergbahn in 2019 europaweit ausgeschrieben und das Verhandlungsverfahren am 12.07.2020 abgeschlossen. Zwei präqualifizierte Unternehmen haben letztlich ein Angebot abgegeben.

Die Leistungen der Ausschreibung beinhalten im Wesentlichen

- Neubau der Talstation,
- Neubau der Bergstation,
- Architektonisches Konzept,
- Neubau der Strecke mit Brücken, einschl. Unterführung in Höhe der heutigen Talstation in Abstimmung mit Stadt Karlsruhe,
- Neubau der Gleisanlage,
- Neubau der Fahrzeuge,
- Neubau der Antriebstechnik und der Steuerung.

Die Prüfung und Wertung der Angebote wurde von den Verkehrsbetrieben Karlsruhe in Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro Schweiger durchgeführt. Die Bewertungskriterien umfassten nicht nur den Preis sondern auch Konzept, Gestaltung, Technik und Design.

Nach Wertungsergebnis hat die Fa. Garaventa das wirtschaftlichste Angebot vorgelegt und soll mit Planung und Bau der neuen TBB beauftragt werden. Die Fa. Garaventa erreichte hierbei 93,5 von 100 möglichen Punkten, der Zweitbieter erreichte 78,6 Punkte.

Die von der Fa. Garaventa zu erbringenden Leistungen werden in ihrer Vorgehensweise dem Projekt angepasst und in zwei Stufen durchgeführt. Zunächst soll in der Stufe 1 die Ausführungsplanung erstellt und mit den städtischen Ämtern abgestimmt werden. Nach erneuter Beteiligung des Gemeinderates kann anschließend das Planfeststellungsverfahren beim Regierungspräsidium Karlsruhe eingeleitet werden. Mit der Einreichung des Planfeststellungsantrages wird zum Jahresbeginn 2021 gerechnet. Nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses und den förderrechtlichen Voraussetzungen kann anschließend in der Stufe 2 die Vergabe der Leistungen für den Bau der Infrastruktur und der Lieferung der Fahrzeuge an die Fa. Garaventa vollzogen werden.

Fahrzeugentwurf: s. Anlage 1

Architektonische Umsetzung

Das Architekturkonzept wurde vom Architekturbüro Forum 4 aus Interlaken im Auftrag der Fa. Garaventa entworfen. Es sieht vor, den Verlust des Grünraumes in der Freihaltetrasse der Bergbahnstraße zu kompensieren und will mit schlichten baumartigen Stützenreihen der Stationsdächer die Magnolienbaumreihen - abstrahiert - gestalterisch in Erinnerung behalten. Hierzu trägt auch die im Hinblick auf die Stationsgebäude identische Gestaltung des erforderlichen Sicherheitszaunes sowie eine kontrollierte Gleisbegrünung bei.

So werden durch die zurückhaltende Fassadengestaltung, die fein differenzierte Farbabstufung und die Folieneinlagen in den Gläsern der Einhausung, ein Äquivalent zum Buschwerk und Unterholz geschaffen, um eine gute landschaftsarchitektonische Integration der neuen Anlage auf der ganzen Strecke zu erreichen.

Die sichtbare Seilbahn-Technik in der Talstation ist ein weiterer Aspekt der Gestaltung, die sowohl technikaffine Fahrgäste begeistern wird, als auch die Wartezeit auf den Bahnsteigen spannender werden lässt.

Architektonischer Entwurf Gebäude und Strecke: s. Anlage 2

Mittelstation

Vom Bau einer Mittelstation wird aus Kapazitätsgründen der Fahrgastbeförderung derzeit abgesehen. Falls diese aber zu einem späteren Zeitpunkt für eine bessere Anbindung der dortigen Bewohner/innen an den ÖPNV erforderlich wird, kann im Bereich talwärts vom jetzigen Knotenpunkt Posseltstraße/Kastellstraße/Turmberstraße/Bergbahnstraße in der Bergbahnstraße eine Mittelstation mit Seitenbahnsteigen geplant, genehmigt und errichtet werden. Die Fahrgastkapazität würde dann von etwa 840 Pers./h auf 475 Pers./h sinken, da sich die Fahrzeit von ca. 210 Sekunden ohne Mittelstation auf ca. 440 Sekunden mit Mittelstation verlängert.

Knotenpunkte Bergbahnstraße/Posseltstraße: Rad- und Fußgängerquerung

Durch die Verlängerung der Turmbergbahn wird der heutige Knotenpunkt Bergbahnstraße/Posseltstraße aufgelassen und es muss der Verkehr neu geordnet werden. Hierzu gibt es einen mit den städtischen Ämtern abgestimmten Entwurf des Ing.-Büros Köhler-Leutwein. Dieses Verkehrsgutachten hat die Neuordnung (Teilaufhebung der Einbahnstraßenregelung, Neuordnung von Parkständen) des motorisierten Individualverkehrs am Knotenpunkt und im dortigen Gebiet geprüft und das Ergebnis zeigt, dass eine Sperrung dieses Bereichs möglich und umsetzbar ist.

Unerlässlich ist aber für die Anwohner die Notwendigkeit einer Quermöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer im Bereich des jetzigen Knotenpunktes Bergbahnstraße/Posseltstraße. Diese sollte zunächst höhengleich gestaltet werden. Sowohl aus wirtschaftlichen, gestalterischen und auch verfügbarkeitstechnischen Gründen wurde vom Aufsichtsrat der VBK in der Sitzung am 16.07.2020 beschlossen, die Querung als Fußgänger- und Fahrradunterführung (höhenfreie Querung) zu realisieren.

Auch hier sieht der Architektur-Entwurf von Forum 4 / Garaventa eine offene, platzähnliche Gestaltung vor, die sich weit öffnet und durch ihren hellen Charakter freundlich und sicher wirkt.

Architektonischer Entwurf höhenfreie Querung: s. Anlage 3

Ingenieurtechnische Gutachten und Abstimmung mit den städtischen Ämtern

Im Vorfeld der Ausschreibung wurden folgende Untersuchungen durchgeführt und abgestimmt:

- Verkehrsuntersuchung mit Leistungsfähigkeitsbetrachtung und Aussagen zum ruhenden Verkehr, aufgestellt vom Ing.-Büro Köhler-Leutwein in 2018 und abgestimmt mit Stadtplanungsamt und Tiefbauamt.
- Erstellung Baugrundgutachten
- Erstellung schalltechnische Untersuchung

- Vorstellung der architektonischen Vorschläge für die Tal- und Bergstation sowie die Sicherung der Streckenführung

Mittelbereitstellung:

Neben der Vergabesumme für die Generalleistungen sind bzw. werden zusätzlich noch Kosten für die Entwurfsplanung, Untersuchungen, vorbereitenden Baumaßnahmen, Grunderwerb etc. in Höhe von insgesamt rund 2,5 Mio. Euro erforderlich.

Um den Bietern das Risiko der Baupreisentwicklung zu nehmen, wurde eine Indexierung vereinbart. Dies bedeutet, dass der Wirtschaftsplanansatz je nach Baupreisentwicklung ab dem Jahr 2022 fortgeschrieben werden muss.

Im Wirtschaftsplan 2021 der VBK sind für die Erneuerung und Verlängerung insgesamt 20,863 Mio. Euro vorgesehen.

Fördermittel:

Die barrierefreie Erneuerung und ebenerdige Verlängerung der Turmbergbahn wird gemäß Beschluss des Aufsichtsrats der VBK nur umgesetzt, sofern eine Förderung des Projektes mit einem Fördersatz von mindestens 50% der zuschussfähigen Kosten durch das Land Baden-Württemberg erfolgt. Ergänzend gibt es einen Vorstoß der VBK beim Ministerium für Verkehr um einen höheren Fördersatz oder zusätzliche Fördermittel zu erhalten.

Beschluss:

Der Ortschaftsratsrat Durlach empfiehlt dem Gemeinderat – nach Vorberatung im Hauptausschuss – der barrierefreien Erneuerung und ebenerdigen Verlängerung der Turmbergbahn, bis zur Bundesstraße B3 zur Einbindung in das Netz des öffentlichen Nahverkehrs, inklusive einer höhenfreien Querungsmöglichkeit für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen im Bereich des jetzigen Knotenpunktes Bergbahnstraße/Posseltstraße zu einem Kostensatz von 20,863 Mio. Euro, zuzustimmen. Die Kosten werden von der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH – getragen.

Die barrierefreie Erneuerung und ebenerdige Verlängerung der Turmbergbahn wird gemäß Beschluss des Aufsichtsrats der VBK nur umgesetzt, sofern eine Förderung des Projektes mit einem Fördersatz von mindestens 50% der zuschussfähigen Kosten durch das Land Baden-Württemberg erfolgt. Ergänzend gibt es einen Vorstoß der VBK beim Ministerium für Verkehr um einen höheren Fördersatz oder zusätzliche Fördermittel zu erhalten.