

KAL/Die PARTEI-Gemeinderatsfraktion

Vorlage Nr.: **2021/0061**

Verantwortlich: **Dez. 1**

Dienststelle: **VBK**

## Geplante Verlängerung der Turmbergbahn

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	23.02.2021	29	x	

**1. Sind in den 20,9 Mio. alle Kosten enthalten, nicht nur die der VBK, sondern auch die für die städtische Dienststelle (Beispiel: notwendige Änderungen im Straßenraum, etwa an der B3)?**

Der Kostenstand entspricht dem Planungsstand zum Zeitpunkt Herbst 2020. Hier sind auch die Kosten für Anpassungen im Straßenraum berücksichtigt. Sofern keine Änderungen oder Ergänzungen erforderlich werden, sind alle Kosten enthalten.

**2. Wie teuer würde das Projekt am Ende bei aktuellem Baukostenindex (für Spezial-ingenieurbauwerke) bei einer Rechnung über 3 bzw. 5 Jahre für Planfeststellungs-verfahren, Detailbauplanung, Förderantrag, Bau (bis zur Inbetriebnahme)?**

Die Indexierung endet mit der Beauftragung des Baus der Turmbergbahn. Wenn das Planfeststellungsverfahren in 1,5 Jahren abgeschlossen werden kann, dann wird der Index für ca. 2 Jahre angewendet. Bei einer durchschnittlichen Steigerung (50% Baupreisindex / 50% Maschinen-bauindex) von 1,5 % ergeben sich folgende Hochrechnungen:

2 Jahre: 21,6 Mio. €

3 Jahre: 21,9 Mio. €

3 Jahre: 22,5 Mio. €

**3. Gibt es eine erneute Ausschreibung, wenn die Förderung durch das Land Baden-Württemberg nicht erfolgen sollte? Welche Kosten fallen gegebenenfalls dafür an? Wird dann über die Sanierung der bestehenden Bahn neu entschieden?**

Falls eine Förderung nicht erfolgt oder unter 50% liegen sollte, werden der Aufsichtsrat der VBK GmbH und der Gemeinderat erneut über die weitere Vorgehensweise beschließen.

**4. Wie hoch setzt die VBK die nicht zuschussfähigen Kosten zum heutigen Zeitpunkt an? Sind die nicht zuschussfähigen Kosten in dem Gesamtansatz von 20,9 Mio. Euro enthalten?**

Die Fördersätze sind unterschiedlich hoch, da für die verschiedenen Teilbereiche (Barrierefreier Ausbau, Neubau, Schienenfahrzeuge) unterschiedliche Fördersätze bestehen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt gehen die VBK davon aus, dass im Mittel ca. 60 % der Gesamtkosten bezuschusst werden. Demnach gehen wir derzeit von ca. 8,5 Mio. € Eigenmittel aus (Preisstand 2020).

**5. Laufende Kosten und Einnahmen: Wie hoch sieht die Wirtschaftlichkeitsrechnung aus, auf welchen Annahmen für die Benutzerzahl beruht sie?**

Die heutigen Kosten sind im Wesentlichen durch Personal- und Betriebskosten geprägt. Durch das Alter der Anlage sind nahezu keine Abschreibung und Finanzierungskosten mehr vorhanden, somit entstanden in den letzten Betriebsjahren ein jährliches Defizit von 300 T€ bis 400 T€ (vor Corona) bei ca. 118.000 Fahrten.

Die zukünftigen Kosten sind dagegen im Wesentlichen von der Abschreibung und den Finanzierungskosten geprägt, während bspw. die Personalkosten trotz Ausweitung der Betriebszeiten sich deutlich reduzieren. Auf Basis des Preisstandes 2020 erwarten wir demnach bei einer

durchschnittlichen Förderung der Gesamtinvestition von 60 % aus heutiger Sicht ein jährliches Defizit von 700 T€ bis 800 T€ bei ca. 220.000 Fahrten.

**6. Knotenpunkt Bergbahnstraße/Posseltstraße:**

**a) Wie sieht laut dem Verkehrsgutachten von Köhler-Leutwein die Neuordnung des motorisierten Individualverkehrs im Umfeld des Knotenpunktes genau aus?**

Das Gutachten und die Planung des Büros Köhler-Leutwein sieht eine Einbahnstraße bergauf auf der Südseite der Bergbahnstraße vor, auf der Nordseite der Bergbahnstraße eine Fahrbahn mit Gegenverkehr. Der Knotenpunkt kann nicht vom MIV gekreuzt werden. Von der Südseite der Bergbahnstraße kann somit also nur in die Posseltstraße und die westliche Turmbergstraße gefahren werden, während von der nördlichen Fahrbahn der Bergbahnstraße in die Kastellstraße und den östlichen Teil der Turmbergstraße gefahren werden kann.

**b) Wo sieht das Gutachten Stellplätze für mit dem eigenen PKW anreisende Nutzer der Bergbahn vor?**

Zum jetzigen Zeitpunkt existieren keine ausgewiesenen Stellplätze für Fahrgäste der Turmbergbahn. Fahrgäste, die mit Pkw anreisen, haben im direkten Umfeld der Bahn im öffentlichen Straßenraum geparkt, dies ist auch künftig der Fall.

**c) Gibt es inzwischen Pläne für die Gestaltung des Knotenpunktes?**

In den Planungen des Seilbahnherstellers Garaventa sind Ansichten und Visualisierungen enthalten. Technische Entwurfspläne werden in den kommenden Monaten erstellt.

**7. Wie sieht eine aktuelle, realistische mögliche Zeitplanung bis zur Inbetriebnahme aus?**

Nach aktuellem Zeitplan gehen die VBK davon aus, dass bis zur Jahresmitte 2021 die Planfeststellung für die Maßnahme bei der zuständigen Behörde eingereicht wird. Ein Beschluss wird für Ende 2022 erwartet, somit liegt der frühestmögliche Baubeginn Anfang 2023. Für die Bauzeit werden aktuell 15 Monate veranschlagt. Eine Inbetriebnahme wäre dann in 2024 möglich.

Alternativvergleich:

**8. Zu welchem detaillierten Ergebnis kam die technische Aufsichtsprüfung der bestehenden Bahn?**

Die zuständige Aufsichtsbehörde für Seilbahnen in Baden-Württemberg ist das Regierungspräsidium Freiburg. Diese ist als technische Aufsichtsbehörde für den aktuellen laufenden Betrieb und für die Erteilung, Verlängerung der Betriebserlaubnis zuständig. Alternativempfehlungen liegen nicht im Zuständigkeitsbereich vom RP.

**9. Welche Auflagen hat die zuständige Genehmigungsbehörde zum Weiterbetrieb der bestehenden Bahn erteilt?**

Aufgrund der erlöschenden Betriebserlaubnis zum 22.10.2022 wird die zuständige Aufsichtsbehörde voraussichtlich keine weitere Betriebserlaubnis mehr erteilen, höchstens noch unter Auflagen für einen kurzen Zeitraum. Grundlage ist hier das Alter und der technische Zustand der Fahrzeuge bezogen auf den aktuellen Stand der Technik sowie die nicht mehr sanierungsfähige Strecke aufgrund der Gutachten vom Ing. Büro Augeon und dem Brückengutachten vom Ing. Büro Rothenhöfer. Weitere Auflagen wie Barrierefreiheit, Einhaltung von gültigen Brandschutznormen, Einhaltung der Arbeitsstättenrichtlinie sind nur einige Punkte die an die weitere Betriebserlaubnis geknüpft sind.

Da die Aufsichtsbehörde von einem kompletten Neubau ausgeht werden die Details im Planfeststellungsverfahren spezifiziert.

**10. Laut unseren Informationen haben sich seit 2018 die Sanierungskosten der bestehenden Bahn von 8,5 Mio. auf 11,9 Mio. erhöht: Wie erklärt sich die Diskrepanz?**

Die Kostenrahmenschätzung auf Basis der Machbarkeitsstudie für die Erneuerung betrug 2016 ca. 8,85 Mio. €

In die damalige Kostenrahmenschätzung ist folgendes eingegangen:

- Rückbau der bestehenden und Erneuerung Seilbahntechnik komplett

- Rückbau der bestehenden und Erneuerung Schieneninfrastruktur komplett mit Sanierung der Fahrbahn/Unterbau
- Rückbau Bestand und Neubau Trafostation außerhalb Gebäude
- Architektonische Anpassungen für teilweise Barrierefreiheit
- 10% Planungskosten

Zu diesem Zeitpunkt lagen das geologische Gutachten sowie die Bauwerksprüfung noch nicht vor. Es wurde von einer Sanierung des Betonkörpers der Trasse und keinen Eingriffen in den Unterbau und an den Brückenbauwerken ausgegangen. Die Kosten für die „Trassensanierung“ (jetzt Trassenneubau) wären damit Stand heute deutlich höher.

Des Weiteren kämen noch folgende Kostenpunkte hinzu, die nicht eingerechnet waren:

- Erneuerung der beiden Brücken Wolfsweg und Wirtschaftsweg
- Inzwischen bekannte Nebenarbeiten (z.B. Erneuerung der Einzäunung, Leerrohre für Energieversorger, Erneuerung der Beleuchtungsanlage, neuer Bergweg (als Stahlbau))
- Architektonische Anpassung der Gestaltung der Stationsbauwerke Preissteigerung entsprechend Indizierung ab 2016 für alle Bereiche

11. a) **Hat das Land Baden-Württemberg eine Förderung der Sanierung der bestehenden Bahn generell abgelehnt oder gilt das nur unter bestimmten Randbedingungen (Beispiel: Barrierefreiheit)?**

Eine Förderung nach L-GVFG bedingt die Integration in den ÖPNV. Einer reinen Sanierung im Bestand wurde wenig Erfolg zugerechnet und diese wurde nach den Beschlüssen zur Verlängerung nicht weiterverfolgt.

b) **Ließe sich eine förderungsfähige Sanierung der Turmbergbahn (heutige Trasse) erreichen durch einen Anschluss ans ÖPNV-Netz durch andere technische Lösungen; bspw. Einen (selbstfahrenden) Pendelbus (ggf. On-demand)?**

Theoretisch wäre auch eine Anbindung der Turmbergbahn mit einer anderen verbindenden Lösung an den ÖPNV möglich. Dies wurde auch in der Variantenuntersuchung z.B. mit einem Schrägaufzug, Förderband oder ergänzender Standseilbahn geprüft. Ein selbstfahrender autonomer Minibus wurde in der Betrachtung nicht weiter diskutiert, da die technische Funktionalität noch lange nicht ausgereift scheint (trotz vieler Forschungsprojekte) und die Zulassung ohne Fahrzeugbediener nicht absehbar ist. Diese Variante wurde im Entscheidungsprozess der Gremien im Wesentlichen wegen der geringeren Attraktivität (zusätzlicher Umstieg) und der zu erwartenden geringeren Förderquote nicht weiterverfolgt.

c) **Unter welche Randbedingungen wäre für die Sanierung/Modernisierung der heutigen Bergbahn ebenfalls ein Planfeststellungsverfahren nötig?**

Ein Planfeststellungsverfahren ist immer dann notwendig, wenn eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommen wird oder die Betroffenheit Dritter vorliegt, bzw. kein Einvernehmen mit den Dritten hergestellt werden kann. Für reine Sanierungsarbeiten wird kein Planfeststellungsverfahren benötigt.

12. **Laufende Kosten und Einnahmen: Wie sieht eine Wirtschaftlichkeitsrechnung für eine sanierte Bergbahn mit Anschluss an das Straßenbahnnetz per Schrägaufzug oder Pendelbus aus?**

Eine konkrete Aussage ist nicht möglich. Es fehlen hierzu aktuelle Kosten für den Bau der beiden Bahnen bzw. dem Betrieb mit autonomen Pendelbussen. Zudem müsste ergänzend mit dem Verkehrsministerium abgeklärt werden, ob und in welcher Höhe mit Fördermitteln nach L-GVFG zu rechnen wäre. Die Fahrgastzahlen jedenfalls wurden durch die geringere Attraktivität (zusätzlicher Umstieg) um ca. 20.000 Fahrten niedriger eingeschätzt.