

**Planungsprozess Projekt Turmbergbahn**B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion  
eingegangen am: 03.03.2021Vorlage Nr.: **2021/0422**

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Ortschaftsrat Durlach	14.04.2021	7	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Antrag:**

1. Wir beantragen die Einbindung des Karlsruher Gestaltungsbeirats, als unabhängiges Sachverständigen-gremium, um die städtebauliche, architektonische und gestalterische Qualität der Pläne des Neubaus der Turmbergbahn zu überprüfen und ihre Auswirkung auf das Stadt- und Landschaftsbild zu beurteilen. Der Arbeitsauftrag von Gestaltungsbeiräten ist wie folgt beschrieben: Ihr zentrales Anliegen besteht darin, Vorhaben von städtebaulicher Relevanz zu begutachten und Empfehlungen zu formulieren. Empfehlungen, die nicht nur gestalterische Gesichtspunkte betreffen, sondern in einem gesamtheitlichen Ansatz wirtschaftliche Interessen, ökologische Kriterien und den städtebaulichen Kontext für Planungen berücksichtigen.

Wir sehen diesen Arbeitsauftrag bei diesem für Durlach sehr ortsbildprägenden Projekt gegeben.

2. Bei der öffentlichen Vorstellung der Planungen zur Sanierung und Neubau der Turmbergbahn und in der seit einigen Wochen intensiv laufenden öffentlichen Diskussion wurden von Mitbürger:innen und unserer Fraktion im Ortschaftsrat einige Fragestellungen adressiert und interessante Anregungen gegeben. Hierzu haben wir folgende Fragen und bitten um Beantwortung:
  - a. Laut VBK soll es einen Gestaltungsworkshop geben, welcher vor allem im Bereich Bergbahnstraße zu einer ansprechenden Einbindung der TBB in den Grünstreifen führen soll. Für wann ist dieser Workshop geplant? Wer soll bei diesem Workshop eingebunden werden?
  - b. Ist es nach aktuellem Wissensstand denkbar, dass ein Schutzzaun doch niedriger ausgeführt werden kann, beispielsweise durch zusätzliche Bepflanzung mit einer entsprechend hohen Hecke, durch eine Ausnahmegenehmigung oder durch (innovative) technische Sicherheitseinrichtungen an der Trasse oder den Fahrzeugen? Die Höhe der Abgrenzung zum Trassenbereich muss nach DIN EN 12929 - 1:2015-05 Absatz 15.3 1,80 m betragen. Jedoch sind laut Absatz 4.2 auch Ausnahmen möglich, sofern diese

durch eine Sicherheitsanalyse begründet werden und es muss zumindest ein gleiches Sicherheitsniveau erreicht werden.

- c. Ist es denkbar, dass die Ampelanlage im Bereich der Endstation so angepasst wird, dass der talwärts gerichtete Verkehr in die Gymnasiumstraße links oder in die Grötzinger Straße geradeaus fahren kann?
- d. Ist eine Anwohnerparkzone im Bereich der Bergbahnstraße denkbar? Kann das StPIA hierzu frühzeitig Stellung nehmen?
- e. Obwohl die Mittelstation technisch möglich wäre, ist sie aktuell auch als Bedarfshaltestelle nicht eingeplant und die Motive der VBK wurden mehrfach und nachvollziehbar erläutert. Die Mittelstation wäre von großem Nutzen für die Anwohner:innen und könnte insgesamt die Akzeptabilität der Erweiterung erhöhen. Wir bitten darum, die Kosten der Umsetzung und den Einfluss auf den Genehmigungsprozess der Fördermittelgeber im weiteren Planungsprozess darzustellen, auch mit der Option im Falle einer klaren Sachlage diese doch noch zu errichten bzw. entfallen zu lassen.
- f. Die neue Talstation befindet sich unmittelbar neben der Bundesstraße 3. Ist die Dimension des Gebäudes schon für die zu erwartende maximale Menge an wartenden Menschen ausgelegt?
- g. Der bereits 2019 ausgerufenen Klimanotstand hat zur Folge, dass das Bauvorhaben bezüglich seiner CO<sub>2</sub>-Bilanz zu beziffern, zu bewerten und mindestens zu kompensieren ist. Ist es denkbar, dass vor allem Ressourcen schonende Materialien (Holz) zum Einsatz kommen und Betonbauteile und Stahl ersetzen?
- h. Wurde schon erarbeitet oder gar vorgegeben, wie viele Fahrräder und Kinderwägen je Bergfahrt mit befördert werden können?
- i. Die Kritik bzgl. der verbauten Querungsmöglichkeit der Bergbahnstraße auf Höhe der Straße Am Steinbruch für alle Verkehrsteilnehmer und der verbauten Querung in der Posselt-/Kastellstraße für den motorisierten Individualverkehr sowie der Bau des 1,80 m hohen Sicherheitszauns resultieren aus den Konsequenzen der Entscheidung die Bahn autonom fahren zu lassen. Warum wurde dieser Beschluss trotz dieser Auswirkungen so getroffen? Die Offenlegung dieses Entscheidungsprozesses könnte eventuell ebenfalls die Akzeptabilität der Baumaßnahme erhöhen.
- j. Wäre bei einem nicht-autonomen Fahrbetrieb der Standseilbahn auch die Unterführung bzw. Brücke am Knotenpunkt Bergbahn-/Posseltstraße auf Höhe der heutigen Talstation notwendig?

unterzeichnet von:

Ralf Köster, Johannes Ruf, Martin Pötzsche und die Fraktion B90/Die Grünen im OR Durlach