



Planungsprozess Projekt Turmbergbahn

B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion
eingegangen am: 03.03.2021

Vorlage Nr.: **2021/0422**

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

Kurzfassung

Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe haben, wie auch im Rahmen der öffentlichen Informationsveranstaltung angekündigt, zu den verschiedenen Themenkomplexen Workshops unter Beteiligung der städtischen Ämter, der politischen Vertreter und Bürgern vorgesehen. Dies erfolgt in der guten Tradition des seit 2017 laufenden Beteiligungs- und Informationsprozesses.

Die speziellen technischen Sachverhalte und Anforderungen an eine genehmigungsfähige Planung werden im Planfeststellungsverfahren erläutert und müssen die gesetzlichen Vorgaben erfüllen. Hier sind dann auch alle Gutachten einsehbar, Einwände erklärbar und wir gehen davon aus, dass diese Diskussion dann in einem öffentlichen Erörterungstermin auch behandelt wird.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen Erträge (Zuschüsse und Ähnliches)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzüglich Folgeerträge und Folgeeinsparungen)
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>			
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden			
Ja <input 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.			
CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz		Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> positiv <input type="checkbox"/>
Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)			negativ <input type="checkbox"/> geringfügig <input type="checkbox"/>
IQ-relevant		Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Korridorsthema
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)		Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften		Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> abgestimmt mit

Ergänzende Erläuterungen

1. Wir beantragen die Einbindung des Karlsruher Gestaltungsbeirats, als unabhängiges Sachverständigengremium, 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.

Das Projekt Sanierung/Neubau der historischen Strecke und Neubau einer Verlängerung ist von Bedeutung für das Orts- und Landschaftsbild Durlachs.

Der Entfall des Grünstreifens, der Neubau der Talstation und die Einzäunung der Strecke, die Neuordnung des Straßenraums, die Fußgängerunterführung im Bereich der entfallenden bisherigen Talstation und die Brückenbauwerke im Bereich der Bestandsstrecke werden das Bild der Bergbahnstraße und des Turmbergs deutlich verändern.

Dem Stadtplanungsamt liegen bislang die auch in der Öffentlichkeit publizierten ersten Unterlagen vor. Ausgearbeitete Planungen zur eingehenden Beurteilung der städtebaulichen, architektonischen und gestalterischen Qualität des Projekts werden derzeit, durch ein von der VBK beauftragtes Büro, erstellt. Die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens mit den erforderlichen Verfahrensschritten obliegt nicht der Stadt Karlsruhe, sondern den Verkehrsbetrieben. Der Gestaltungsbeirat nimmt Stellung zu Gebäuden, für die im Anschluss ein Bauantrag bei der Stadt eingereicht wird. Hier handelt es sich um ein technisches Bauwerk, das wenig Gestaltungsspielraum erlaubt. Das Planfeststellungsverfahren liegt verfahrensrechtlich beim Regierungspräsidium. Das Stadtplanungsamt wird mit dem Gestaltungsbeirat zeitnah klären, ob dennoch eine Beratung empfohlen wird.

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?

Es sind folgende Gestaltungswshops geplant (in Abhängigkeit der Pandemielage), wobei einzelne Workshops eventuell noch zusammengelegt werden.

Gestaltung Fahrzeug:

Mögliche Teilnehmer: Fa. Garaventa, Stadtplanungsamt, Ortschaftsrat, Gestaltungsbeirat, VBK

Möglicher Zeitpunkt: Juni 2021

Gestaltung Fahrgastinnenraum:

Mögliche Teilnehmer: Fa. Garaventa, KVV Fahrgastbeirat, Behindertenvertreter Stadt Karlsruhe, Ortschaftsrat, VBK

Möglicher Zeitpunkt: Juli 2021

Gestaltung Station & Zaun:

Mögliche Teilnehmer: Architekt Forum 4, Stadtplanungsamt, Ortschaftsrat, Bürgergemeinschaft Durlach Aue, Gestaltungsbeirat, Behindertenvertreter Stadt Karlsruhe, VBK

Möglicher Zeitpunkt: August 2021

- 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 Sicherungseinrichtungen 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.**

Eine Abweichung von der Norm DIN EN 12929 – 1:2015-05 Absatz 4.2 ist durch eine Sicherheitsanalyse begründet wenn ein gleiches oder ein höheres Sicherheitsniveau erreicht wird. Die VBK nehmen ihren Vorschlag auf und werden diesen mit der Fa. Garaventa besprechen. Die vom Hersteller zu erstellende Sicherheitsanalyse benötigt dann noch die Zustimmung einer sachverständigen Prüfstelle (TÜV-Thüringen) und die Freigabe durch das zuständige Regierungspräsidium.

- 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?**

Damit der Verkehr aus der Bergbahnstraße in die Gymnasiumstraße oder Grötzinger Straße (West) fahren kann, ist ein wesentlicher technischer Aufwand zu betreiben. Zudem wäre die Umsetzung des Vorschlags mit einer Verschlechterung des Verkehrsflusses entlang der B3 und der anderen Zufahrten verbunden.

Die Haltlinie des Verkehrs aus Richtung Grötzinger Straße (Nord) müsste um mehrere Meter nach Norden verschoben werden, wodurch eine Aufstellfläche für ca. vier Kfz entfallen würde. Zudem wäre die Ampelsteuerung so anzupassen, dass bei Grün der Bergbahnstraße sämtliche andere Zufahrten auf Rot stehen müssten. Durch die erforderliche zusätzliche Phase - die Grünschaltung der Bergbahnstraße - wäre die Leistungsfähigkeit des ohnehin zeitweise überlasteten Knotenpunkts deutlich geringer. Zugleich ist davon auszugehen, dass sich die Bedienqualität der heute unsignalisierten Zufahrt Bergbahnstraße, über die rechtseinbiegender Verkehr bei vorhandenen Lücken des Verkehrs auf der B3 von Süden i.d.R. mit verhältnismäßig geringen Wartezeiten in den Knotenpunkt einfahren kann, deutlich verschlechtert. Das Stadtplanungsamt empfiehlt, die Verkehrsregelung an dieser Stelle so zu belassen wie sie ist.

- d. Ist eine Anwohnerparkzone im Bereich der Bergbahnstraße denkbar? Kann das StPIA hierzu frühzeitig Stellung nehmen?**

Die Stadtverwaltung erarbeitet derzeit eine Projektskizze zur Erstellung eines neuen Leitprojekts im IQ-Korridortheema Mobilität.

Ziel ist ein gesamtstädtisches Parkraumkonzept, das die Bedürfnisse nach Mobilität, Lebensqualität und ökologischer Nachhaltigkeit in Einklang bringt und somit den Zielen des geltenden Verkehrsentwicklungsplanes entspricht. Ein Teil dieses Konzeptes ist das Thema Bewohnerparken. Dies kann und soll prinzipiell im Rahmen des stadtweiten Parkraumkonzeptes angegangen werden. Da Bewohnerparken immer zu Verdrängung und Ausweichverkehr führt, macht es aus Sicht der Verwaltung in der Regel keinen

Sinn, einzelne Straßen oder Stadtteile zu beleuchten. Dies ist ein mittel- bis langfristiger Prozess. Zudem sind umfangreiche Erhebungen und Analysen notwendig, um entsprechende Veränderungen und Neuausweisungen rechtlich haltbar zu machen. Größere Anpassungen oder Neuausweisungen im Bewohnerparken können somit auch aus rechtlichen Gründen erst im Rahmen des stadtweiten Konzeptes erfolgen. Insellösungen für eine einzelne Straße sind hierbei prinzipiell nicht möglich.

Da es bezüglich des Bewohnerparkens oft zu falschen Annahmen kommt, nachstehend die gesetzlichen Rahmenbedingungen: Bewohnerparken bedarf einer Anordnung durch die zuständige Verkehrsbehörde. Diese kann wiederum erst getroffen werden, wenn die rechtlichen Rahmenbedingungen, in diesem Fall ein entsprechendes Gutachten zum Parkdruck, die rechtliche Möglichkeit zur Ausweisung geben. Im Vorhinein auf eine erwartete Situation ist dies nicht möglich. Innerhalb einer Anwohnerparkzone dürfen tagsüber (6:00 bis 18:00 Uhr) maximal 50 % der Stellplätze bevorrechtigt für Bewohner ausgewiesen werden. Nachts (18:00 bis 6:00 Uhr) dürfen maximal 75 % zu Gunsten der Bewohner ausgewiesen sein. Die Erteilung der Ausweise erfolgt in größerer Anzahl als die der vorhandenen Stellplätze und ist keine Garantie für einen freien Stellplatz, sondern stellt nur eine Berechtigung dar, in dieser Zone parken zu dürfen.

- 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.**

Die Planungen sind so beauftragt, dass eine Nachrüstung zu einem späteren Zeitpunkt technisch möglich ist. Von daher sind alle Vorkehrungen getroffen. Eine Berücksichtigung im aktuellen Planfeststellungsprozess würde nach Angaben der jetzt beauftragten Fa. Garaventa voraussichtlich eine Verlängerung der Planungsphase von ca. 6 Monaten bedeuten.

Die konkreten Kosten der sofortigen Umsetzung können ohne Kalkulation durch die Fa. Garaventa weiterhin nur abgeschätzt werden. Hier wird als ungefähre Größenordnung ein Betrag von mehr als 600.000 € genannt.

- 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?**

Die Talstation wird entsprechend der gültigen Normen und Vorgaben für die zu erwartende Menge an wartenden Menschen ausgelegt.

- g. Der bereits 2019 ausgerufene Klimanotstand hat zur Folge, dass das Bauvorhaben bezüglich seiner CO₂-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?**

Gerne nehmen die VBK diesen Vorschlag auf und werden diesen in den weiteren Planungen mit den beteiligten Firmen, unter der Beachtung der verschiedenen Einflusskriterien, prüfen.

- h. Wurde schon erarbeitet oder gar vorgegeben, wie viele Fahrräder und Kinderwägen je Bergfahrt mit befördert werden können?**

In der Ausschreibung hatten die VBK einen normgerechten Rollstuhlplatz pro Abteil vorgesehen, da man zu diesem Zeitpunkt von mehreren Abteilen ausgingen. Aufgrund der größeren Kabinenform planen die VBK mit mindestens zwei Rollstuhlplätzen pro Kabine. Spezielle Fahrradplätze und Kinderwagenplätze werden in

Standseilbahnen nicht ausgewiesen, eine Mitnahme ist aber aufgrund der weiten Türbreite und der großflächigen Innenraumgestaltung jederzeit möglich. Die Aufteilung des Innenraumes wird im Rahmen des Gestaltungsworkshops Fahrgastinnenraum genauer definiert.

- 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.**

Ein wesentliches Ziel bei der Erneuerung der Turmbergbahn ist die Ausweitung des Fahrplans auf einen Regelbetrieb an 365 Tagen im Jahr. Dies mit Personal auf den Fahrzeugen umzusetzen, würde eine Vervielfachung der Personalkosten, die heute schon der wesentliche Kostenfaktor sind, nach sich ziehen. Der automatisierte Betrieb mit Überwachung aus der vorhandenen und bereits 24/7 besetzten Leitstelle ist die einzige Möglichkeit, einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen.

- j. Wäre bei einem nicht-autonomen Fahrbetrieb der Standseilbahn auch die Unterführung bzw. Brücke am Knotenpunkt Bergbahn-/Posseltstraße auf Höhe der heutigen Talstation notwendig?**

Eine Unterführung wäre wegen der dann möglichen Querung der Trasse nicht zwingend notwendig, aber trotzdem zielorientiert.

Um eine Querung zu ermöglichen, müssten erhebliche Vorkehrungen getroffen werden, um eine für die querenden Personen und Fahrradfahrer sichere Seilführung zu ermöglichen und das Risiko zu vermeiden, dass man mit einem Fuß (gerade bei Kindern) oder einem Fahrradreifen in den Seilführungskanal geraten kann. Die Alternative in Form eines gesicherten Übergangs hat dagegen den Nachteil der hohen Schließzeiten, da bei jeder Fahrzeugbewegung dieser geschlossen sein müsste.