

# Austausch VBK/OR Durlach

*VBK-Geschäftsleitung vor Ort*



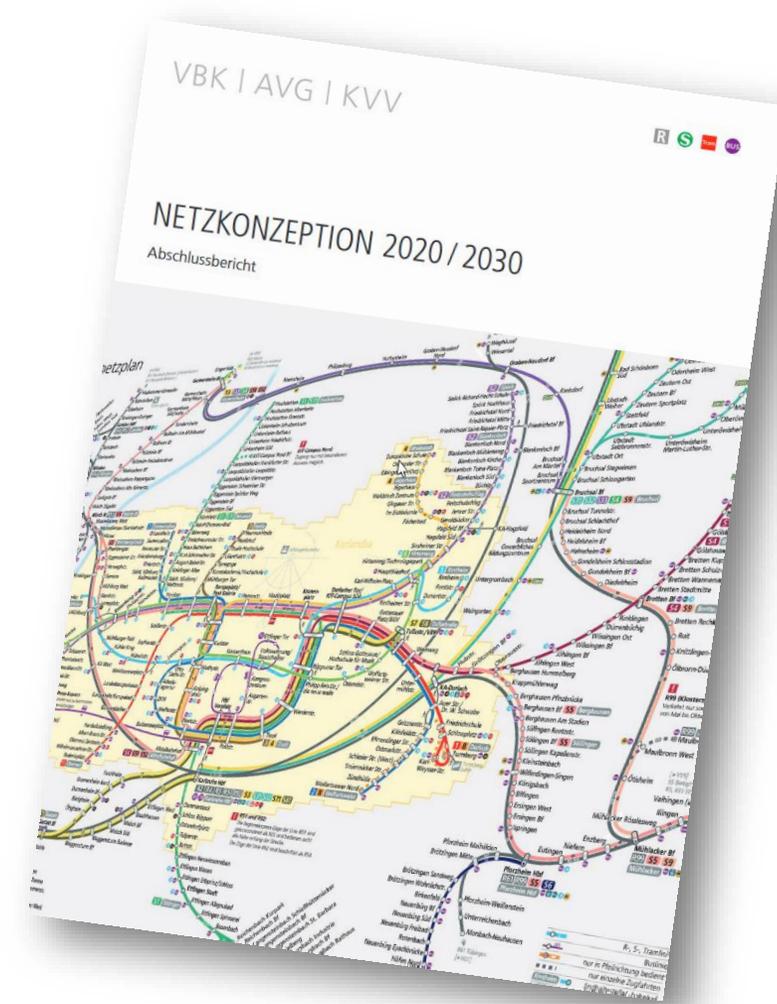
| Christian Höglmeier & Ralf Messerschmidt | 10. November 2021 | Karlsruhe-Durlach

# Agenda

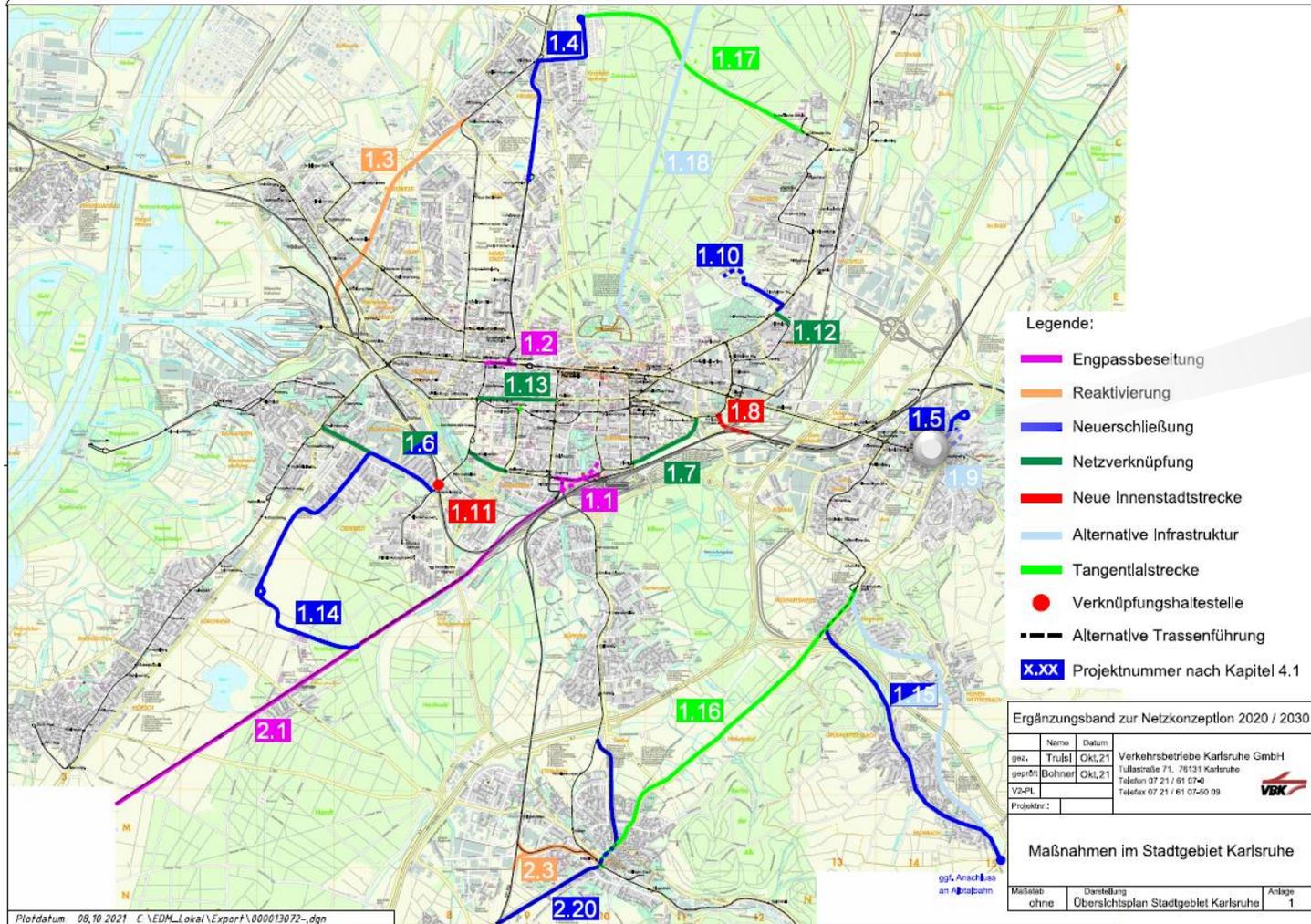
- 
- Netzkonzeption 2020 / 2030
  - Tramstrecke: Verlängerung bis „Unten am Grötzingen Weg“
  - Endhaltestelle Durlach Turmberg:  
Barrierefreier Ausbau
  - Turmbergbahn: Erneuerung und Verlängerung  
der Standseilbahn
-

# Ausblick: Netzkonzeption 2020/2030 aus 2017 -2021 aktualisiert -

- Interne Arbeitsgruppe „Netzentwicklung VBK / AVG / KVV“ zur Überprüfung möglicher Maßnahmen zur Weiterentwicklung und zukünftigen Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrsangebotes in Stadt und Region Karlsruhe
- Berücksichtigung der Anforderungen aus der „Kombilösung“
- Bewertung des „Weißbuchs 1993“
- Diskussionsgrundlage für zukünftige Weiterentwicklungen von NVP / VEP etc.

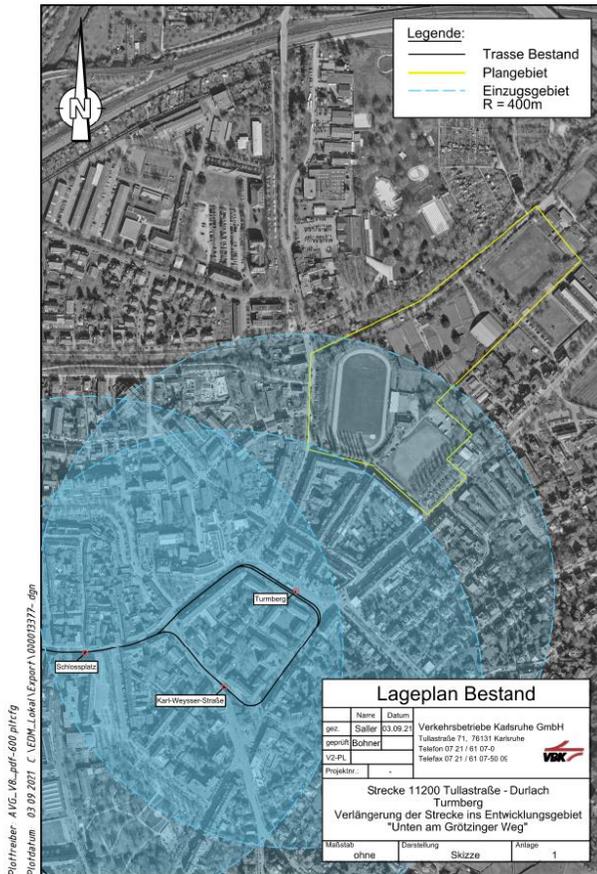


# Weitere Aus- und Neubaustrecken zur besseren Anbindung/Erschließung



- Verlängerung Tramstrecke ins Entwicklungsgebiet „Unten am Grötzingen Weg“
- Endhaltestelle Durlach Turmberg: Barrierefreier Ausbau
- Turmbergbahn, Erneuerung und Verlängerung der Standseilbahn

# Tramstrecke: Verlängerung ins Entwicklungsgebiet „Unten am Grötzingen Weg“ – Sachstand



Tramtrasse Durlach – Lageplan Bestand

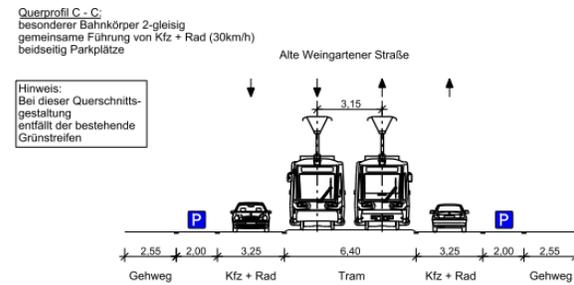
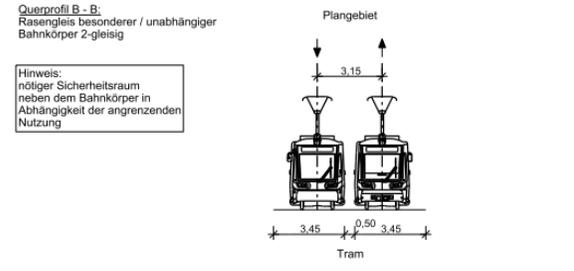
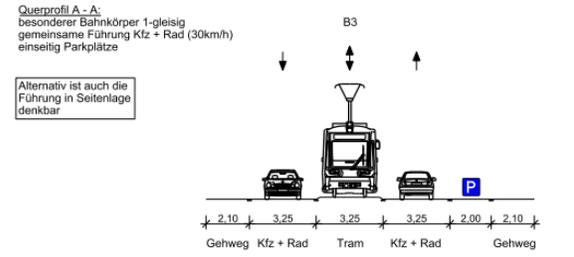
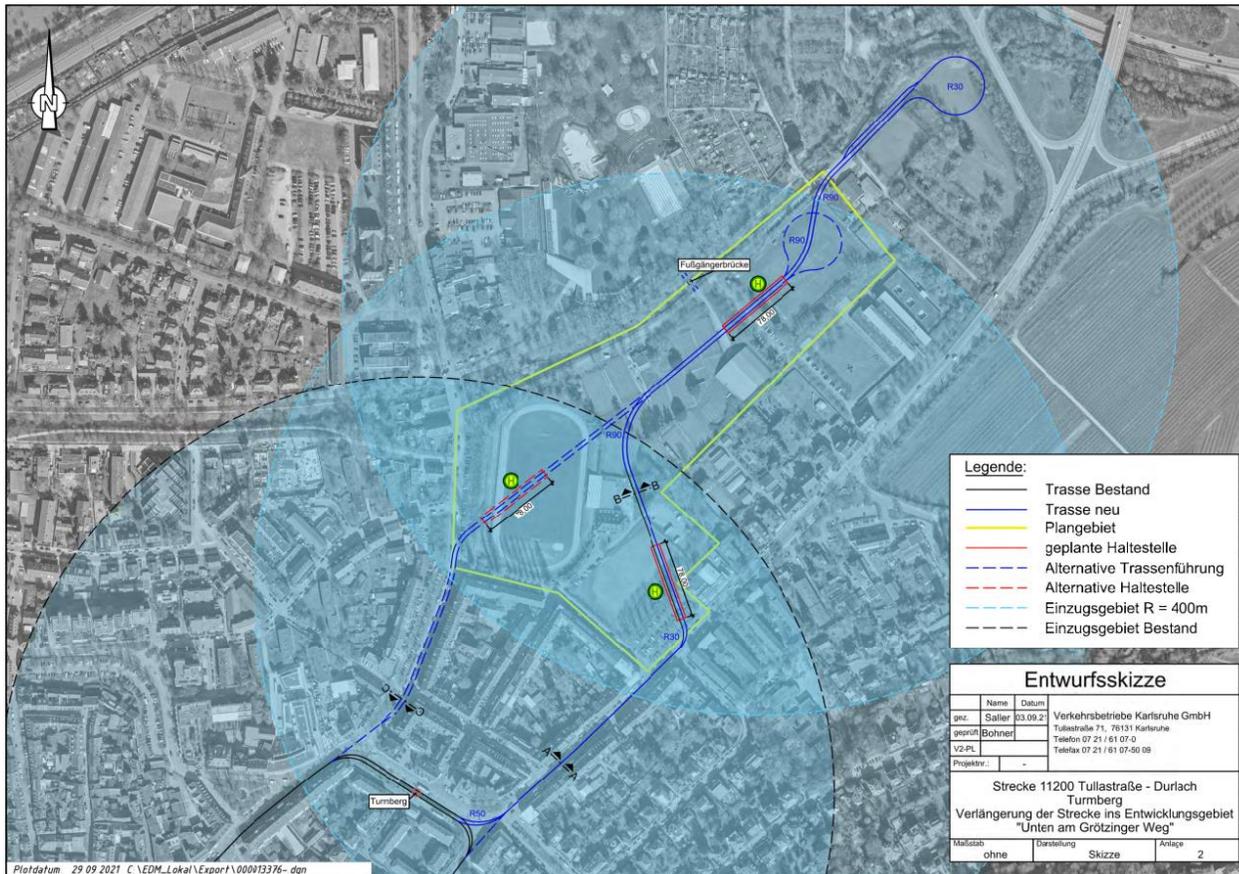
## Geplantes Wohnquartier „Unten am Grötzingen Weg“

- Fläche von ca. 8,0 ha für 440 Wohneinheiten
- Verlängerung der Tramtrasse zum Monitoring des VEP für Erschließung des Wohnquartiers gemeldet
- Grundsätzliche Zielsetzung: Verkehrsverlagerung zum ÖPNV und Stärkung der Multi- und Intermodalität
- Vorgaben VBK zum Erschließungskonzept für städtebaulichen Wettbewerb
- Umfangreiche Variantenuntersuchung mit Stadt Karlsruhe im Mai 2021 mit Fokus auf zwei Varianten
- Zeithorizont: Synergie zum Sportareal „Untere Hub“ in Durlach; Stadt wird über die Zeiträume separat informieren



Varietendiskussion (Mai 2021)

# Tramstrecke: Verlängerung ins Entwicklungsgebiet „Unten am Grötzingen Weg“ – Variantenuntersuchung



Verlängerung Tram Durlach – Entwurfsskizze mit zwei Varianten

## Endhaltestelle Durlach Turmberg: Barrierefreier Ausbau

- Viele Varianten untersucht, nur 3 exemplarisch dargestellt
- Enge räumliche Verhältnisse und schützenswerte Bäume grenzen ein
  - Aber: Bahnsteiglänge für Doppeltraktion machbar
  - Bahnsteigbreiten von je 2,50 m zu Lasten der Bussteige und Teilen der Parkierung
  - Zusätzlicher Bussteig bei einigen Varianten schwierig
- **Verkehrliche Bedeutung hat sich in den letzten Jahren gewandelt und ist nicht mehr so hoch wie in den 80er- und 90er-Jahren**
  - Umsteigepunkt zur Bahn hat sich an **Ⓜ** Karl-Weysser Straße und **Ⓜ** Schlossplatz verlagert
- **Fragestellung „Was wird künftig benötigt“ hat unmittelbaren Einfluss auf die Variantenwahl**
  - ◆ **Weiterführung bis zum Turmbergbad ?**
  - ◆ Blockumfahrung...
- **Ohne Entscheidung über die Entwicklung der Tramlinien in Durlach kann keine Variante belastbar weiterverfolgt werden**
- Bis zur Inbetriebnahme der verlängerten Turmbergbahn wird jedoch ein barrierefreier Aus- und Einstieg an Tür 1 und 2 baulich umgesetzt.

# Turmbergbahn: Workshops

## 3 Workshops zur Turmbergbahn

Eingeladen waren: Vertreter der Fraktionen, Vertreter des Fahrgastbeirates / kommunale Behindertenvertretung, Vertreter des Bürgervereins, Vertreter der städtischen Ämter

- Workshop 1 „Gestaltung von Stationen, Zaun, Unterführung und Umfeld“ am 20.07.2021
- Workshop 2 „Gestaltung der Außenhülle Fahrzeug (Design und Farbgebung) am 28.07.2021
- Workshop 3 „Gestaltung des Fahrgastinnenraumes im Fahrzeug“ am 27.09.2021

**Ziel der Workshops war gemeinsame Entscheidungen zu treffen, oder der VBK Prüfaufträge mitzugeben, aber auch Wünsche zu äußern.**

# Turmbergbahn: Workshops

## Ergebnisse Workshop 1

- **Entscheidung 1:**
  - Integration des Treppenabgangs in die Architektur **oder**  
**[Lösung zur Verlegung der Vereins-Lagerfläche zeichnet sich ab...]**
  - **Versatz der Talstation nach oben**
- **Entscheidung 2:**
  - Undurchsichtige Hecke / Bepflanzung mit übl. Stabgitterzaun **oder**
  - Lückenhafte Bepflanzung mit Architektur,- / Design-Zaun

Hierzu wird eine Visualisierung der Ausführung ausgearbeitet und als Entscheidungsgrundlage vorgelegt



# Turmbergbahn: Workshops

## Ergebnisse Workshop 1

### ▪ Prüfaufträge:

- [Absenkung des Grünstreifens zur Reduzierung der sichtbaren Zaunhöhe](#) > aus Sicht des VHT sinnvoll und nach Rücksprache mit Genehmigungsbehörde möglich.
- [Schrägverlaufende Trasse](#) bis zur Überführung als Variante zur parallel verlaufenden Trasse > aus Sicht des VHT nicht sinnvoll, da aufgrund der notwendigen Radien im Bereich der Brücke (Fixpunkt) über den Durchgang unter den Gleisen sowie dem technisch vorgegebenen Fixpunkt im Bereich der Talstation keine nennenswerte Verschiebung erreicht wird. Der Ansatz bringt auch keine Mehrfläche an Grün, darüber hinaus ist die schräge Führung gegenüber der durch die Häuserfronten und dem Straßenverlauf vorgegebenen parallelen Führung sehr unharmonisch.
- [Bäume im Grünstreifen](#) > aus Sicht des VHT wegen Laubfall und erhöhtem Reinigungs-aufwand und Fehlermeldungen, sowie Bedenken der Genehmigungsbehörde zur Ermöglichung des Überkletterns (Baumäste...) des Zaunes (Aussage Herr Schellhammer am RP FR am 12.10.21) nicht sinnvoll. Die Festlegung der Bepflanzung erfolgt in Abstimmung mit Aufsichtsbehörde und GBA und Umweltplaner des VHT
- [Absenkung des Seilbahnfahrweges](#), zur Reduzierung des sichtbaren Fahrzeuges bei der Durchfahrt. Aus Sicht des VHT wenig erzielbarer Nutzen da bei einer Vorbeifahrt mit 10 km/h die Störwirkung relativ kurz ist, bei einer Tieferlegung jedoch nur eine Absenkung von 30 cm im vorderen Bereich auf ca. finanziell noch abbildbar ist (Mehrkosten 150 T€ einschl. Sedum-Begrünung). Der Zwangspunkt Überführung am Knotenpunkt Posseltsstraße bleibt in der Höhe bestehen, das Fzg. muss irgendwann aus der Deckung kommen.

# Turmbergbahn: Workshops

## Ergebnisse Workshop 1

- **Wünsche:**
  - Möblierung im Außenbereich ja
  - Vordach ja
  - Beschriftung „Turmbergbahn“ ja
  - Beleuchtungskonzept in der Unterführung ja
  - Gestaltung der Stützwand in Abstimmung mit Kunstbeirat, Mittel ca. 40.000 € werden eingestellt
  - Entwässerungskonzept Unterführung wird gemacht. Bewässerung wird mit GAB und StaPIA geprüft
    - *planerisch bisher nicht berücksichtigt*
    - *Mehrkosten*
  - Versiegelung Unterführung minimieren
    - *Die Planung wird mit GBA und StPIA abgestimmt*
    - *die Fläche ist bereits heute versiegelt, es werden keine weiteren Flächen versiegelt durch den Bau der Unterführung*



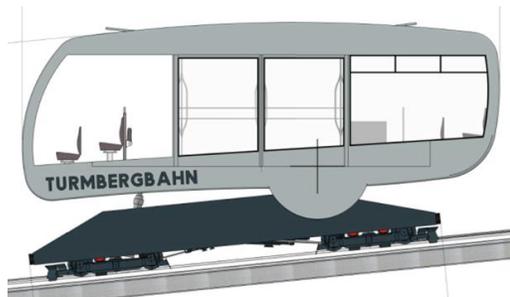
# Turmbergbahn: Workshops

## Ergebnisse Workshop 2

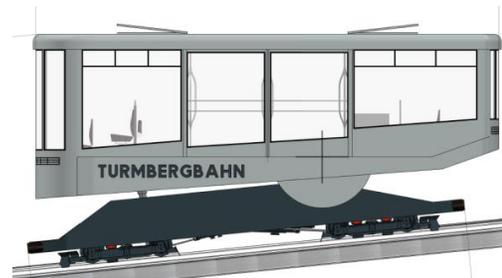
- Entscheidungen

- Form

modern



oder klassisch



- Farbe

gelb/rot (gilt für beide Formen) **oder** dezent/silberfarben mit farbigen Akzenten (gilt nur für moderne Form?)



# Turmbergbahn: Workshops

## Ergebnisse Workshop 3

- **Entscheidungen (getroffen)**
  - Holzbänke dunkel
  - Hellgrauer Boden > Typ Monsoon
  - Kontraststreifen am Boden und um die Türen
  - Fensteröffnungen sind vorgesehen und werden von der Leitstelle gesteuert
  - Klimatisierung der Bahnen (bei Bedarf) in der Station
  - Farbe innen in Abhängigkeit von außen > hier werden Entwürfe vorbereitet
  - Haltestangen Edelstahl und Schlaufen
  - Tönungsgrad noch in Abstimmung, angelehnt an Trams (ggf. etwas dunkler)



# Turmbergbahn: Scoping und Zeitplan

- 28. Okt. 2021: Veröffentlichung **Scoping** für UVP durch Regierungspräsidium
  - 6-8 Wochen Offenlage
- ab 20. Dezember 2021: Rückmeldungen zum Scoping über UVP-Umfang
  - Mitteilung an Fachplaner / Büros
- ab Januar 2022: Erstellung UVP Unterlagen für Planfeststellung
  - Dauer abhängig vom geforderten Umfang, 8-12 Wochen
- ab April 2022: Einreichung Planfeststellungsunterlagen TBB beim RP denkbar
  - Offenlage, Anhörung, Erörterung, Beschluss > ca. 20 Monate
- Ende 2023: Möglicher Planfeststellungsbeschluss

## SCOPING:

*Wird im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, hat der Vorhabenträger (VHT) der Planfeststellungsbehörde einen Bericht zu den erwartenden Umweltauswirkungen (UVP-Bericht) vorzulegen. Damit der VHT den Untersuchungsrahmen festlegen kann, soll nach UVwG ein Scoping durchgeführt werden, welches dem VHT hilft den bestehenden Untersuchungsbedarf hinsichtlich der vsl. Umweltauswirkungen realistischer einschätzen zu können.*

*Das Scoping hat zwar grundsätzlich nur die Ermittlung des Untersuchungsrahmens zum Inhalt, es bietet sich aber für den VHT hierbei die Gelegenheit auch andere Belange, die im Scoping von den TÖBS eingebracht werden, in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Somit dient das Scoping auch dem Zweck einer frühen Einbindung der Öffentlichkeit.*

*Das Projekt der TBB ist nicht per se UVP-pflichtig, sondern der Vorhabenträger (VBK) hat sich für die Durchführung einer UVP freiwillig selbst verpflichtet.*

Austausch VBK/Ortschaftsrat Durlach

# Fragen und Austausch

**Christian Höglmeier,**  
Technischer Geschäftsführer

**Ralf Messerschmidt,**  
Betriebsleiter