

Erörterung „Barrierefreier Umbau und Verlängerung der Standseilbahn in Karlsruhe-Durlach (Turmbergbahn)“ im Zuge des Planfeststellungsverfahrens, 23. April 2024

Im Rahmen des geplanten Neubaus der Durlacher Turmbergbahn (TBB) wurde 23. April 2024 ein neues Kapitel aufgeschlagen: Das Regierungspräsidium Karlsruhe lud im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Erörterungstermin in die Durlacher Karlsburg. Dem Aufruf gefolgt waren rund zwei Dutzend Verlängerungs-Gegner (darunter überwiegend persönlich geladene Einwender), denen die gleiche Zahl an Vertretern der Stadt, der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) und der Seilbahnfirma Garaventa einschließlich verschiedener Gutachter gegenüber saß. Die Leitung der Veranstaltung lag beim Regierungspräsidium Karlsruhe.

Die Tagesordnung sah die Erörterung von gut einem Dutzend an Punkten des Planfeststellungsverfahrens vor (die komplette Aufstellung der TOPs wurde am 13.4.24 via openPetition verschickt), gegen die Einwendungen gegen die Planung erhoben wurden.

Die nachfolgende Aufstellung greift anhand von Stichworten wesentliche und markante Details auf:

Rechtliche Einwendungen:

Die Einwender gegen die Planung erheben rechtliche Einwendungen gegen die Planung. Diese Einwendungen betreffen insbesondere den Eingriff in den öffentlichen Verkehr, die Straßenentwittmung sowie die der Planung zugrundeliegenden Lärmschutzrichtlinien.

Barrierefreiheit:

Dass beim Bau der künftigen TBB auf eine barrierefreie Ausrichtung zu achten sein wird, ist unumstritten. Allerdings wurde in der Vergangenheit durch die Politik, beispielsweise durch die Partei *Die Grünen*, der Eindruck vermittelt, ein barrierefreier Betrieb der künftigen TBB sei allein im Zuge ihrer Verlängerung bis zur Bundesstraße 3 möglich.

Dieser Ansicht widersprechen die Einwender, da ebenso eine barrierefreie Sanierung der jetzigen Bahn (ohne Verlängerung der Trasse) möglich ist.

Die horizontale Ausrichtung der Fahrkabinen ist hierfür auch nicht notwendig, dies zeigen vergleichbare Beispiele in Bad Wildbad, Baden Baden, Heidelberg, Freiburg etc.

VBK-Geschäftsführer Christian Höglmeier räumt in diesem Zusammenhang ausdrücklich ein: „Barrierefreiheit selbst braucht keine Verlängerung.“

Die Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 1 ist nicht behindertengerecht ausgebaut und wird es, so die VBK, möglicherweise auch bis zum Abschluss des Neubaus der TBB nicht sein. Für diesen Fall werde man sich mit einem Provisorium behelfen.

Der Verein Zukunft Turmbergbahn weist darauf hin, dass schon heute die Haltestelle Karl-Weiser-Straße behindertengerecht ausgebaut ist. Darüber hinaus ist ein potentieller behindertengerechter Zugang zur bestehenden Talstation der TBB über die Turmbergstraße möglich, da die Turmbergstraße im Vergleich zur Bergbahnstraße eine geringere Steigung aufweist.

Steigerung der Fahrgastzahlen:

Die Planer der VBK rechnen mit einer Steigerung über 100 Prozent auf 273.000 Fahrten. Unter dem Diktum der „Attraktivität“ verstehen die VBK vor allem möglichst wenige Umstiege von Zubringer-Bahn zu Bahn bzw. vom Auto zur Bahn. (Als Beispiel für eine Anreise mit Kfz wird die Nutzung des Parkgeländes am Festplatz genannt mit Umstieg auf die Linie 1 sowie an der Endhaltestelle der Linie 1 dem Umstieg auf die künftige TBB.) Die VBK räumen ein, dass die erhoffte Steigerung der Attraktivität und damit verbunden die Erhöhung der Fahrgastzahlen zugleich Voraussetzung für eine Subventionierung durch das Land Baden-Württemberg ist. Die Einwender hegen an den Prognosen der VBK erhebliche Zweifel.

Tag-und-Nacht-Betrieb: Planerisches Ziel ist für OB Dr. Mentrup ausdrücklich die „Erreichbarkeit (des Turmbergs) zu jeder Tages- und Nachtzeit“.

Der Bedarf hierzu wurde von der VBK durch eine Umfrage bei den Arbeitgebern am Turmberg (Gastronomie, Sportschule, Waldseilpark) ermittelt, die Beschäftigten selbst, Fahrgäste oder Turmbergbesucher wurden nicht befragt. Nach Aussage der VBK wurde von den Befragten Interesse an einer Ausdehnung der Betriebszeiten, m.a.W. einem Tag-und-Nacht-Betrieb der künftig autonom fahrenden Bahn sowie einer Verlängerung der Bahntrasse bekundet.

Die Einwender bemängeln, dass im Wohngebiet der Betriebslärm der künftigen Bahn im Wohngebiet nachts die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte erheblich überschreitet. Relevant ist in diesem Zusammenhang nicht zuletzt die Frage, ob es sich bei der TBB um eine private oder eine öffentliche Anlage handelt. Laut VBK handelt es sich bei der TBB um öffentlichen Verkehr, der „der Daseinsfürsorge“ diene, was, sofern das Argument zutrifft, den Betreibern wiederum einen moderateren Lärmschutz zugesteht. Der Vertreter der VBK räumt jedoch ein, dass sich in diesem Punkt eine „Lücke“ auftut.

Die Einwender widersprechen der „Daseinsfürsorge“, da es bei der TBB um eine überwiegend zu touristischen Zwecken benutzte Einrichtung handelt.

Option Sanierung der bestehenden Bahn (wie vom Verein Zukunft Turmbergbahn favorisiert): Es ist unbestritten, dass eine Sanierung der bestehenden Bahn mit einer Reihe von Neuerungen verknüpft ist: behindertengerechter Umbau bzw. Neubau der Talstation und der Bergstation, neue Gleisanlagen, neue Fahrzeuge. Als Beispiel für diese Option wird die Sanierung der Merkurbahn in Baden-Baden genannt, die unter Beibehaltung des Status quo vor wenigen Jahren erfolgte. Als Zubringer zur Talstation könnte die Einbindung des Verkehrsbetriebs in die bereits bestehende Buslinie 29 dienen, oder die Route von weitere bestehende Buslinien (Linie 23 oder 26) geringfügig umgelegt werden.

Bereits im vorvergangenen Jahr stellte der Landesverkehrsminister auf Anfrage fest, dass auch die alleinige Sanierung der TBB (ohne Trassenverlängerung) förderungswürdig ist.

Die Vertreter des Vereins bemängeln, dass die Variante Sanierung der bestehenden Bahn im gutachterlichen Variantenvergleich durchweg abgewertet wurde. Das Gegenargument der VBK lautet: Gegen die bloße Sanierung spreche der den Besuchern abverlangte erhöhte Zeitaufwand. (Diesen erhöhten Zeitaufwand – von dreieinhalb Minuten – hätte auch die Einrichtung einer Mittelstation erfordert, wie sie ursprünglich von einzelnen Fraktionen im Gemeinderat erwünscht wurde.) Der Verein wiederum vertritt die Ansicht, dass die Fahrzeit bei einer hauptsächlich touristischen Bahn nicht ins Gewicht fällt.

Unterführung:

Auf halber Höhe ist eine Unterführung als Verbindung zwischen Posselt- und Kastellstraße bzw. Turmbergstraße geplant, die künftig nur noch durch Fußgänger und Radfahrer zu nutzen, nicht aber für Autofahrer zugänglich sein wird. Ein behindertengerechter Zugang von der Posselt- in die Kastellstraße (Zugang zum oberen Eingang des Friedhofs) wie vorhanden ist nicht mehr gewährleistet.

Mit anderen Worten akzeptiert die Politik diese Fehlplanung, obwohl sie der Barrierefreiheit höchste Priorität einräumt. Auch der Vertreter der VBK ist der Ansicht, dass sich das „der Topographie geschuldete“ Problem nicht beheben ließe.

Der Anwalt des Vereins Zukunft Turmbergbahn stellt fest, dass bei der geplanten Unterführung die gesetzlich vorgeschriebene lichte Höhe für Radverkehr von 2,63 Meter auf der halben Breite der Unterführung nicht eingehalten wird. Die Unterführung steht also nicht auf der gesamten Breite für den Fuß- und Radverkehr zur Verfügung.

Der Eingangs- bzw. der Einfahrtsbereich in die Unterführung ist vor allem Radfahrer, die aus der Kastellstraße einfahren, sind nicht geeignet und stark unfallgefährdet.

Auch ist zu befürchten, dass die Unterführung sich als freies Betätigungsfeld für Vandalismus erweisen wird. Ein Vertreter der VBK weist darauf hin, dass die Unterführung als „einzige Planungsvariante für einen 24-Stunden-Betrieb“ zu betrachten und Vandalismus in Kauf zu nehmen sei.

Angebot und Nachfrage:

Von einem Neubau der TBB verspricht sich die Stadt eine spürbare Reduzierung des Kfz-Verkehrs am Turmberg.

Eine Befragung der KFZ-Besucher am Turmberg wurden nicht durchgeführt, die Abschätzung der Reduzierung wird aus „Erfahrungswerten“ der VBK bzw. deren Planern abgeleitet.

Die Einwender erwidern, dass ohne eine entsprechende Befragung der KFZ-Besucher keine repräsentative Abschätzung möglich ist. Im Gegenteil hierzu weist die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgelegte Kosten-Nutzenprognose eine Steigerung des motorisierten Individualverkehrs um ca. 20% also mehr KFZ-Besucher auf!

Stadtbild:

Die 1,80 Meter hohe Einzäunung der TBB-Trasse in ihrer unteren Hälfte bezeichnet der Verein als „gestalterisches Fiasko“. Damit werde ein über Jahrzehnte gewachsenes Wohngebiet durch die Verlängerung der Turmbergbahn zerschnitten und der letzte freie Blick aus Durlach auf den Turmberg irreversibel zerstört.

Angesichts der Gebäudeplanung, des Zauns sowie der Gestalt der künftigen Hubwagen wird der historische Anspruch der TBB komplett zerstört.

Auch aus ökologischer Sicht erscheint das Bauwerk der künftigen Talstation als „höchst fraglich“. Das Kleinklima verändert sich, die Kühlwirkung der Abwinde geht aufgrund der künftigen Barriere am Fuße der Kaltluftschneise verloren. Der vorhandene Grünstreifen im Wohngebiet wird fast auf der gesamten Breite versiegelt, was schlussendlich in den Sommermonaten zu einer zusätzlichen Erwärmung der Stadt führen wird. Die VBK sieht dies als nicht wesentliche Änderung und für die Anwohner als hinnehmbar.

Datenschutz:

Die Bahn wird zukünftig auf weiten Strecken im Wohngebiet deutlich über der Straße fahren, die Sichtachse der Fahrgäste liegt überwiegend bei 6 m über dem Gelände.

Die stellenweise enge Vorbeifahrt der künftigen Bahn an einzelnen Häusern der Anwohner hat „den freien Blick in deren Schlafzimmer“ bis in die 2.te Etage zur Folge. Nach Meinung der VBK lässt sich die „Einsichtsfähigkeit“ aber „nicht verhindern“.

Nach Aussage der VBK können ja die Anwohner die Rollläden schließen.

Verkehrskonzept:

Die Einwender sehen erhebliche Probleme des Verkehrs während der Baumaßnahme.

Eine Planung, wie der Verkehr während des Baus der Bahn erfolgen soll, liegt nicht vor.

Durch den geplanten Bau der Unterführung und des Brückenbauwerks im Wolfsweg wird der Zugang bzw. die Zufahrt zum oberen Turmberg abgeschnitten.

Das vorliegende Verkehrsgutachten berücksichtigt nicht die Auswirkungen auf den Verkehr auf der B3 durch die zusätzlichen Ein- und Ausfahrbewegungen insbesondere in der Dürbachstraße, der Straße am Steinbruch 1 sowie im Kreuzungsbereich Rittnertstraße B3.

Im stark frequentierte Kreuzungsbereich Bergbahnstraße/Grötzingerstraße B3 wurden nicht alle Auswirkungen der Neuplanung untersucht und die vorhandenen und angedachten Verkehrsströme unvollständig untersucht. Auswirkungen durch den gesteigerten Fußgängerverkehr, geänderte Ampelschaltungen und zusätzliche Fahrbeziehungen im Kreuzungsbereich durch die Straßenbahn sowie Busverkehr zur Endhaltestelle wurden nicht berücksichtigt.

Die Gutachten zeigen, dass insbesondere an den Wochenenden die Parkplätze im Bereich der neuen und der derzeitigen Talstation nicht ausreichen.

Durch die Planung fallen viele der vorhandenen Parkplätze weg, neue werden nicht geschaffen. Gleichzeitig wird eine Zunahme an Besuchern mit PKW um 20% generiert.

Dies führt laut den Einwendern zu einem Verkehrschaos an der neuen Talstation und starkem erfolglosem Suchverkehr im angrenzenden Wohngebiet.

Fazit:

Für den Verein Zukunft Turmbergbahn steht das Bahnverlängerungsprojekt in keiner Relation zum erwartbaren Bedarf.

Stadt und Verkehrsbetriebe halten dagegen ungeachtet aller Einwände an ihrem Vorhaben fest. Oberbürgermeister Mentrup verwies auf den eindeutigen Beschluss des durch die Bürgerinnen und Bürger der Stadt gewählten Gemeinderats. Die Wahl der Vertreter stellt für den OB nicht zuletzt eine deutliche Form der Bürgerbeteiligung dar. (In diesem Zusammenhang können die Bürgerinnen und Bürger bei den bevorstehenden Kommunalwahlen erneut ihr Votum für oder gegen die geplante Trassenverlängerung der TBB abgeben, indem sie sich für eine entsprechend positionierte Partei aussprechen.)

Laut Beschluss des Gemeinderats ist ein Zuschuss von mindestens 50 Prozent durch das Land Baden-Württemberg Voraussetzung für den Bau. Außerdem setzt ein Förderantrag beim Land die (abgeschlossene) Planfeststellung durch das Regierungspräsidium voraus. Aktuell wurde eine Aufnahme in das Förderprogramm des Landes beantragt.