

Stichpunkte für die Mitglieder des Gemeinderates im Zusammenhang mit einer Zustimmung zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens



Zukunft Turmbergbahn e.V.
Bergbahnstraße 12
76227 Karlsruhe

Entscheidungen zur Gestaltung der Turmbergbahn im Rahmen der Erneuerung und Zustimmung zur Einleitung der Planfeststellung auf Basis des vorgestellten Planungsstandes der VBK als Vorhabenträger

- Die Entscheidung steht im Widerspruch zur Forderung des Ortschaftsrates vom 01.06.2021, wonach die gesamten Planunterlagen sowie der Antrag, vor Beantragung, zur Einsicht vorzulegen sind.
- Die Entscheidung zu den Ergebnissen der Workshops muss unabhängig von der Zustimmung zur sonstigen Planung erfolgen können: Die Absenkung von 1,80 m auf 1,50 m auf einer begrenzten Strecke in der Bergbahnstraße oder die Farbe der Bahn sollten nicht das Entscheidungskriterium zur generellen Zustimmung zur Planung sein.
oder die Farbe der Bahn sollten nicht das Entscheidungskriterium zur generellen Zustimmung zur Planung sein.
- Die im Rahmen des Scoping-Verfahrens eingereichten Unterlagen stellen einschneidende Maßnahmen dar, die bisher weder im Ortschafts- oder Gemeinderat noch öffentlich erörtert wurden.

Die von den VBK vorgelegten Unterlagen sind teils geschönt.

Dazu einige Beispiele:

- Abbildung 6:

Der eingezeichnete Abstand in Luftlinie verschleiern die tatsächliche und nicht behindertengerechte Gehstrecke über drei Ampeln. Der tatsächliche Weg beträgt rund 85 m!
Eine behindertengerechte Anbindung einer neuen Talstation an den ÖPNV wird nicht realisiert!



Abb. 6: Lage der geplanten Talstation zur ÖPNV-Haltestelle Durlach Turmberg (Quelle: Google Luftbild 2020)

- Abbildung 8:

Blick aus der Vogelperspektive (OK Talstation Höhe 6 m) auf einen fast im Untergrund verschwundenen Fahrwagen. Die realistisch wahrnehmbare Höhe ist in Abbildung 7 (siehe Folgeseite) dargestellt.



Abb. 8: geplante Trasse der Turmbergbahn in der Bergbahnstraße mit abgesetztem Grünstreifen

- Abbildung 7

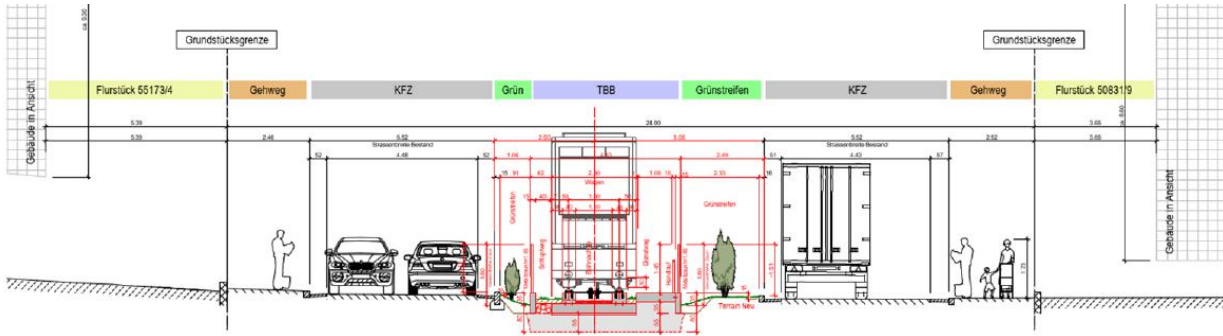


Abb. 7: Querschnitt Fahrbahn im Bereich Bergbahnstraße

Wie hier dargestellt ragt die Bahn ca. 1 m über den LKW hinaus.
Verträgt sich dies mit dem historischen Anspruch der Turmbergbahn?

Dagegen wird in der Visualisierung die Unter- / Überführung bei der bestehenden Talstation gar nicht dargestellt!

Hier fährt die Bahn (Oberkante) in einer Höhe von mehr als 10 m über dem Gelände.

- Abbildung 9:

Blick auf die neue Talstation. Wer erkennt realistisch, dass die Talstation 6 m hoch ist?



Abb. 9: geplante Talstation Turmbergbahn



Abb. 18: Einmündungsbereich B3 mit Fußgängerfurt

Warum ist in der Perspektive der Einschnitt durch die Zufahrt in die Bergbahnstraße Nord, wie aus Abb. 18 ersichtlich, nicht dargestellt?

- Abbildung 15:

Wer erkennt die Längsneigung im Bereich der Querung?
Wer erkennt die Höhe des Mauerwerks (> 6 m)?
Warum gibt es Pläne sowohl mit als auch ohne Treppe?

Wie sieht es bei der vom OR und GM geforderten, aber nicht umgesetzten höhengleichen Querung mit einem behindertengerechten Ausbau aus?



Abb. 15: geplante Unterführung für Fußgänger und Radfahrer unter der TBB-Trasse

Grundsätzliche weitere Feststellungen und Anmerkungen

Klima / Kaltluftschneisen / UVP

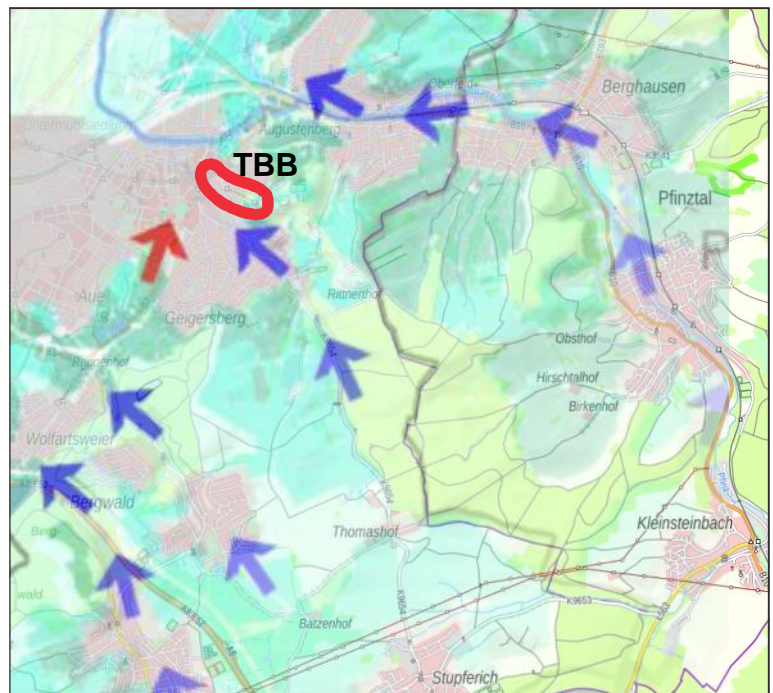
Die VBK waren mit dem beim Reg.-Präs. Karlsruhe eingeleiteten Scoping-Verfahren bemüht, eine UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung) zu umgehen. Diese jetzt aber doch erforderlich und wird zur Auflage.

Waren Sie schon einmal an einem Spätnachmittag oder abends unterhalb des Turmbergs und haben den leichten, vom Berg ins Tal abfallend Windhauch wahrgenommen?

- Ja! Dann sollten Sie dies in ihre Entscheidungen einfließen lassen.

Der Turmberg ist nachweislich ein „Kaltluft-Entstehungsgebiet“ – ein wichtiger Bereich der bei der Durchlüftung der tiefergelegenen dichten Bebauung eine wichtige Rolle spielt. Luftaustausch ist von sehr hoher Bedeutung – insbesondere in Zonen mit Inversionswetterlagen wie bei dem Oberrheingraben.

- So benennen es die erstellen Studien.



aus NVK Flächennutzungsplan 2030:

Die durch das Relief oder die Thermik bedingten Luftaustauschprozesse tragen erheblich zur Durchlüftung und zur Verbesserung der belasteten Luft in den Siedlungsgebieten bei. Insbesondere die Kaltluftleitbahnen des Pfinz- und Albtälers sowie die Hang- und Flurwinde im Bereich der Vorbergzone tragen zur Durchlüftung der angrenzenden Siedlungsbereiche bei.

Den zahlreichen Gegnern, insbesondere den Anwohnern, wird vorgeworfen, sie verfolgten nur ihre eigenen Interessen. Die vorhandene Kaltluftschneise führt diese Argumente aber ad absurdum – denn die Fallwinde kommen im Wesentlichen den Bewohnern im Tal zugute.

Klimaschutz wird hier direkt in das Gegenteil verkehrt!



Was sind Beschlüsse des Regional- und Nachbarschaftsverbandes, des Gemeinderates, der städt. Institutionen wert, wenn diese nicht eingehalten bzw. auch gar nicht beachtet werden?

Brücke und Unterführung an der bestehenden Talstation

Gemäß des Beschlusses des Gemeinderates der Stadt Karlsruhe soll im Zuge einer geplanten Verlängerung der Turmbergbahn eine höhengleiche Querung der Turmbergstraße realisiert werden.

Stattdessen plant die VBK ein Brückenbauwerk über die Turmbergstraße mit einer Neigung von 11,2 %. Die Neigung wird dann bergseitig im Bereich der bestehenden Talstation auf 20,7 % und schließlich bis auf 35,6 % kontinuierlich weiter ansteigen.

Die Durchschneidung des historischen Wohngebietes Turmberg in einen Nord- und einen Südteil, wird nur noch für Fußgänger und Radfahrer durch eine Unterführung möglich sein. Dazu kommt dann noch eine Treppenanlage, beginnend in der Unterführung zur oberen Turmbergstraße. Zwar ist die Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei einer Sanierung bzw. bei einem kompletten Neubau mit Trassenverlängerung zwingend, doch weshalb gilt diese Vorgabe nicht für die Anwohner, die diese Querung täglich benutzen werden?

Auf diese Problematik geht das Verkehrsgutachten gar nicht ein. In der öffentlichen Anhörung (28.01.2021) wurde der Verkehrsgutachter auf diese Problematik angesprochen.

Seine Antwort: Er wisse um die große Steigung der Turmbergstraße in diesem Bereich, aber jedes zweite heute verkaufte Fahrrad sei ein Pedelec. Auf ältere Mitbürger in unserer Gesellschaft wird in diesem Fall keinerlei Rücksicht genommen.

Bestandssituation unterhalb der bestehenden Talstation in der Achse des Längsschnittes der VBK



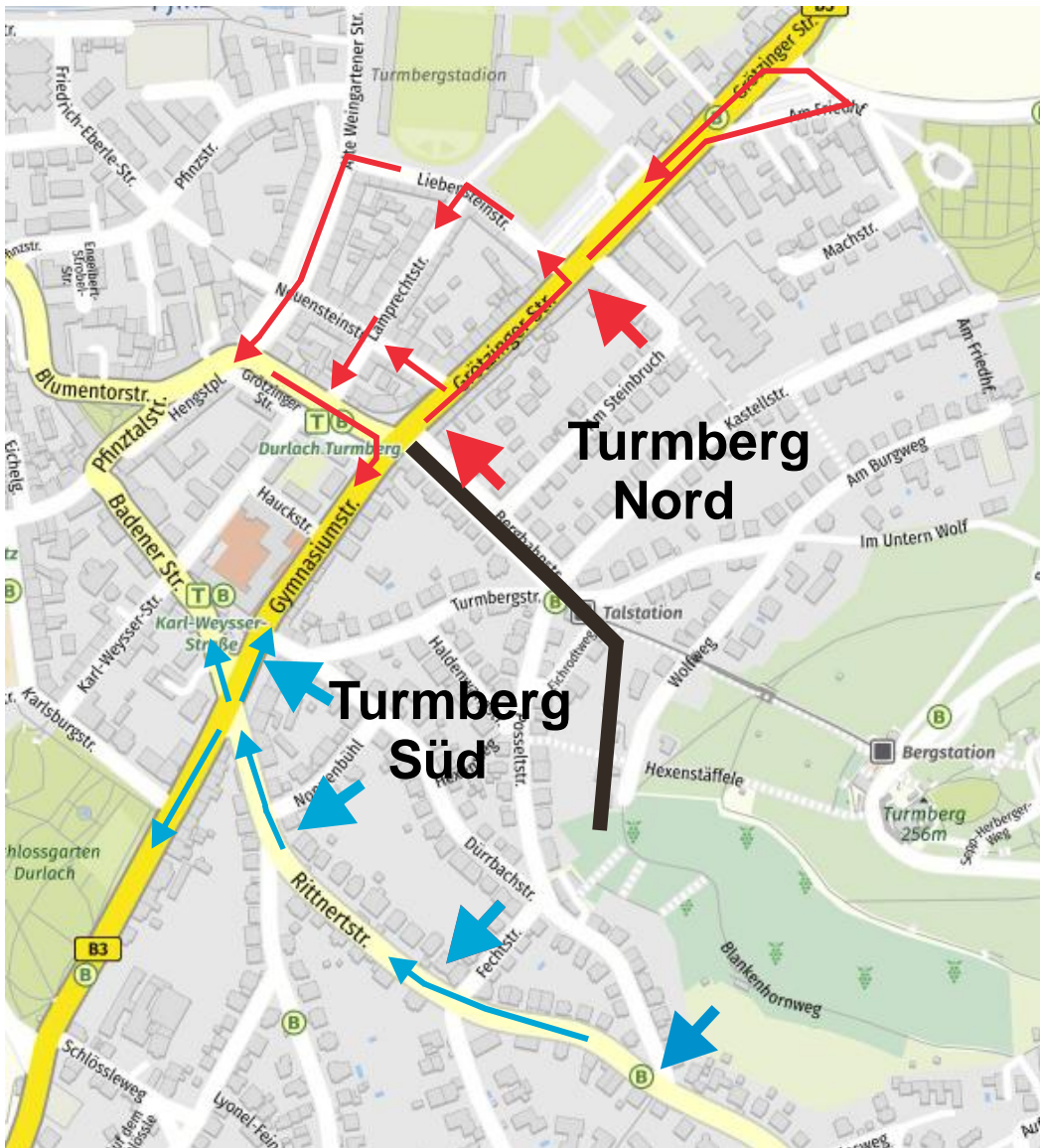
Qu.: 3-D Bestandsdatenmodell der ACG ergänzt aus Vorlagen und Visualisierungen der VBK

Situation - gemäß Planung

in der Achse des Längsschnittes der VBK
mit Brücke und Unterführung sowie
Zaunanlage



Die Trennung des Wohngebietes in Turmberg Nord und Turmberg Süd bringt in der Folge weitreichende Problemstellungen mit sich. Verkehrstechnisch wurde in keiner Weise ordentlich geplant, geschweige denn, dass Lösungen erarbeitet wurden.



Für den Verkehrsabfluss (als Beispiel!) sollen künftig für den Bereich Nord lediglich zwei Knoten und für den Bereich Süd vier Knoten zur Verfügung stehen.

Insbesondere für den Bereich Nord (rote Pfeile) ist z.B. bei einem Zielverkehr: Innenstadt, Durlach, Bergdörfer, etc. mit einem marginal erhöhten Wendeverkehr durch das Wohngebiet Liebenstein-, Lambrecht-, Alter Weingartener Straße zu rechnen. In einem Gebiet mit Blockrandbebauung und höchst möglichen ohnehin bereits bestehendem Parkdruck.

Für das Gebiet Süd (blaue Pfeile) stehen zwar vier Knoten zur Verfügung, jedoch sind die Einfahrten in die Ritterstr. über Nonnenbühl und Fechtstraße als sehr eingeschränkt und unübersichtlich bereits heute kritisch.

Die Dürnbachstraße wurde bereits einmal einige Monate zur Einbahnstraße erklärt, was nicht lange währte, weil die Rückstaus an der Kreuzung Ritterstr. / B3 Gymnasiumstr. letztlich auch für die Busse der VBK unhaltbar waren.

Trassenplanung der VBK

Die VBK haben Gestaltungsworkshops veranstaltet – diese vermeintlich unter Einbeziehung der Bevölkerung.

1. Wenn man auf Bürgernähe pocht, sollte man auch die Anwohner des Wohngebietes Turmberg einbinden – was jedoch nicht erfolgte!
2. Die Gestaltung der Waggons, die Außenbeleuchtung der Unterführung, das Grün des Zauns – dies ist alles Nebensache!
3. Dass Beschlüsse des Gemeinderates nicht umgesetzt werden (höhengleiche Querung, Vorlage von umfassenden und korrekten Plänen) und dass die Trassenführung nicht wie zugesagt zur Diskussion gestellt wird, sind elementare Entscheidungskriterien, die aber bisher leider unbeantwortet geblieben sind.
4. Die Tatsache, dass Maßnahmen des ÖPNV nicht zur Schaffung von Stellplätzen zwingen, wird im Bereich der neuen Talstation zu unüberschaubaren Problemen führen. Die vorhandene dichte Bebauung zwischen Badener Straße und Liebensteinstraße verfügt über keinerlei zusätzlichen Parkraum – die Konflikte sind vorprogrammiert!
Die VBK verweisen gern auf die sanierten und barrierefreien Bergbahnen in Heidelberg, Baden-Baden und Bad Wildbad. An diesen Standorten stehen aber in der Nähe und in ausreichendem Maße Parkhäuser bzw. Parkplätze zur Verfügung.
Allein dies ist ein wesentlicher Mangel hinsichtlich der geplanten Verlängerung der touristischen Turmbergbahn.
5. Verkehrszählungen gehören zum Standard für qualifizierte Analysen, doch führt man diese nicht in Ferienzeiten oder Wochen mit Brückentagen durch. Wer so arbeitet, erstellt sein Gutachten nicht neutral. Interviews bei den Turmbergbesuchern zur Ermittlung verlässlicher Informationen über den Anreiseweg der Besucher wurden nicht durchgeführt.
Die Annahme, künftige Gäste kämen allesamt mittels ÖPNV an die Talstation, ist völlig unrealistisch.
6. In der geplanten Trassenstationierung: 207,55 schneidet die Unterführung den städt. Abwasserkanal (Turmbergstraße) rund 1 m über der Sohle der Unterführung. Hier muss das Abwassersystem völlig neu geregelt werden, weil hier die großen Gefälle und die Sammler von fünf Straßen zusammenkommen.

Sind hierfür überhaupt die entsprechend hohen Umbaukosten eingeplant?

Am 16.02. 2022 stellte die VBK ihren Jahresbericht im Ortschaftsrat Durlach vor. Auf die Frage einer Ortschaftsrätin, ob denn im oberen Teil auch Trassenabsenkungen oder Baumfällungen vorgesehen sind, antwortete Herr Höglmeier / VBK, dass dies nicht vorgesehen sei – hier bleibe alles wie es ist!

Zwei Tage vor diesem Termin haben die VBK die Scoping-Unterlagen beim Reg.-Präs. eingereicht um die Notwendigkeit und ggf. den Umfang eines UVP-Verfahrens prüfen zu lassen. Dabei haben die VBK auch einen Längsschnitt der Trasse beigefügt, der die Höherlegung der Trasse um 0,75 m bis 1,95 m vorsieht.

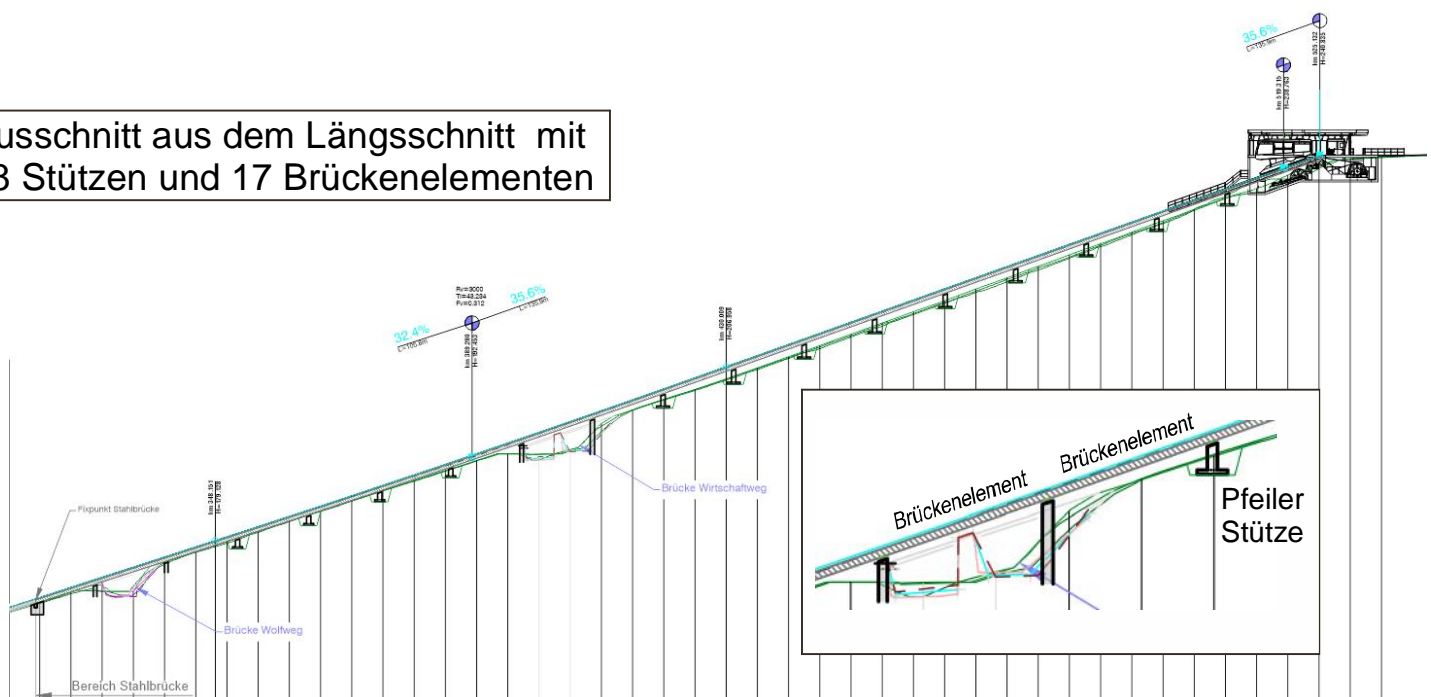
Es sollen 18 Stützen (Stahlkonstruktion, sicherlich mit entsprechend tiefen Fundamenten) und 17 Brückenelemente im oberen Trassenabschnitt verbaut werden.

Wie dies im Landschaftsschutzgebiet und bei einer Hangneigung von bis zu 35 % technisch umgesetzt werden soll, hierzu schweigen sich die VBK aus.

Wenn angeblich nichts verändert werden soll, muss die Frage gestellt werden, welche begleitende Baumaßnahmen (evtl. Arbeitstrasse mit Schwerlastgerät – allein schon wegen der Hangneigung) hier vorgesehen und erforderlich sind.

Aber auch die offene Frage nach den dafür erforderlichen und einzuplanenden Kosten muss beantwortet werden, ebenso wie die Frage, ob diese Kosten in der ursprünglichen Kostenschätzung überhaupt verantwortlich und nachvollziehbar enthalten sind?

Ausschnitt aus dem Längsschnitt mit 18 Stützen und 17 Brückenelementen



Die Aufständung soll im unteren Bereich (Brücke Wolfweg) 0,75 m betragen, davon müssten rund 35 cm abgezogen werden (min. Konstruktionsaufbau der Brücke) – es verbleiben 40 cm.

Damit würde die Durchfahrtshöhe von 2,30 m auf 2,70 m im Lichtraumprofil erhöht werden.

Tatsächlich ist aber, gemäß den geltenden Vorschriften, ein Lichtraumprofil von 4,50 m erforderlich – handelt es sich doch um einen Neubau und keine Sanierung!

Somit werden die Eingriffe weit größer als vorgestellt, und vermutlich auch hinsichtlich der Kosten wird man sich in anderen Dimensionen bewegen müssen.



Kosten- Nutzenanalyse

Mit der Einleitung des Scoping-Verfahrens hat die VBK endlich auch die durch Montenius Consult erstellte Kosten-Nutzen-Rechnung offengelegt.

Mit einem Bestand von 120 000 Fahrgästen soll durch die Verlängerung eine Steigerung auf 220 000 erreicht werden. Nachweise dafür fehlen und die Anwohner zweifeln die Bestandszahlen massiv an. Bei rund 250 Betriebstagen pro Jahr bedeutet dies eine Frequentierung von 480/Tag: eine viel zu hohe Zahl in Anbetracht des einen betrieblich genutzten Waggons und der tagsüber tatsächlich erkennbaren Fahrgäste. Bei 220 000 Gästen addiert sich ihre Zahl bei einem ganzjährigen Betrieb auf rund 600/Tag.

Die Kosten-Nutzen-Rechnung geht von einer möglichen Fahrgastzahl von 1,7 Mio. aus, was einer max. Kapazität von 4657/Tag entspricht. Diese Kapazität wird aber, wenn überhaupt, lediglich an drei Tagen im Jahr (1. Mai; Klassik am Turm; Silvester) möglich sein.

Man baut also eine Bahn mit einem verhältnismäßig gigantischen Finanzaufwand für eine imaginäre Auslastung. Dass dabei auch die Anbindung an den ÖPNV immer wieder ins Kalkül aufgenommen wird, ist spätestens mit der Ablehnung des Antrages der SPD Ortschaftsrats-Fraktion – hinsichtlich einer Mittelstation – ad absurdum geführt worden. Eine Mittelstation würde die Fahrzeit um rund drei Minuten verlängern. Doch was für eine Rolle spielt dies bei einer im Wesentlichen als touristische Bahn genutzten Verbindung?

Generell muss hier die Frage erlaubt sein ob diese auch mit Fördermitteln des Landes gebaute Bahn, hinsichtlich der Kosten- Nutzen-Analyse überhaupt dem baden-württembergischem Haushaltsrecht entspricht?



Alternativen

Dieses Projekt stößt zweifellos in der Stadt Karlsruhe auf erhebliche Widerstände aus der Bevölkerung. Die Karlsruher, und insbesondere die Durlacher, wollen ihre Bahn erhalten. Über 6000 Bürger haben dies mit ihrer Unterschrift untermauert.

Den Gegner wird vorgeworfen keine Alternativen zur Verlängerung zu haben. Dies entspricht jedoch in keiner Weise der Realität. Die BI Zukunft Turmbergbahn e.V. setzt sich vehement für den Erhalt der ältesten Standseilbahn Deutschlands ein.

Dazu muss und kann die vorhandene Trasse saniert und barrierefreie Zugänge können geschaffen werden. Für den Anschluss an die Endhaltestelle Durlach / Turmberg besteht ohne die Durchschneidung eines historisch gewachsenen Wohngebietes eine Verlängerungsalternative. Ein direkter Anwohner, der als Entwicklungsingenieur derzeit in den USA für 150 000 autonom fahrende Linienbusse die Systeme entwickelt, sieht für die Anbindung in der Bergbahnstraße mittels eines vergleichbaren Systems keine größeren Problemstellungen. Diese kostengünstige Alternative würde geradezu optimal zur Technologieregion Karlsruhe passen.

Nicht zu vergessen: Landesverkehrsminister Hermann hat Fördermittel auch für eine Sanierung ausdrücklich in Aussicht gestellt – man braucht also keine Verlängerung und kann sehr viele Gelder einsparen.

Resümée:

Liebe Bürgervertreter,

lassen sie sich von den bunten Bildern der VBK nicht beirren.

Stehen Sie zu Ihrer Entscheidung und machen Ihre generelle Zustimmung zur Planung nicht von der Zustimmung zu den Ergebnissen der Gestaltungs-Workshops abhängig.

Behalten Sie sich das Recht vor, die vollständigen Planunterlagen einzusehen, die Ergebnisse des laufenden Scopingverfahrens beim Reg.-Präs. zu prüfen, um dann eine Entscheidung zu fällen.

Die Initiative Zukunft Turmbergbahn steht für den Erhalt der historischen Bahn auf den Turmberg: Es gibt sehr viele Kritikpunkte, wir stehen für eine konstruktive Diskussion – einschließlich der Vorlage weitergehender technischer Analysen (und Kostensteigerungen) – jederzeit zur Verfügung. Die große Anzahl der kritischen Stimmen (allein rund 6000 Unterschriften) - spricht eine deutliche Sprache. Gelebte Demokratie in Durlach muss wahrgenommen werden!

Karlsruhe-Durlach, den 20.04.2022

1. Vorsitzender der „Zukunft Turmbergbahn“
Prof. Gerd Gassmann