

Neue Strecke im Modell

Turmbergbahn-Schneise auf dreieinhalb Metern

Das Überblick-Modell zum Verlauf der geplanten Verlängerung der Turmbergbahn ist da. Es wurde erstellt auf Anfrage des Gemeinderats und kann nun im Kundenzentrum der KVV besichtigt werden. 28.000 Euro, so sagt Christian Hörglmeier, der technische Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK), habe das 3,50 Meter lange Schaustück der Firma Ahrens gekostet.

Der Maßstab 1:160 entspricht dem von Modelleisenbahnen Spur N. 16 Zentimeter. In der Realität sind ein Millimeter im Modell und zehn Meter in der Realität 62,5 Modell-Millimeter. Details sind kaum zu erkennen.

17 Höhenmeter überwinden

Gut zu sehen sind die gekrümmte Schienenführung und die unterschiedlichen Hangneigungen. Die 175 Meter lange Bergbahnstraße neigt sich etwa zehn Prozent; der daran anschließende 315 Meter lange Bereich zur Bergstation etwa 35 Prozent. Dieser Unterschied muss in den Waggons ausgeglichen werden. Gut ist zu sehen, wie sie im oberen Bereich aufgeständert werden.

Kostenanpassung

Insgesamt überwindet die neue Bahn 117 Höhenmeter, davon 100 bereits derzeit im alten Bereich. In der Bergbahnstraße kommen 17 Höhenmeter dazu. Die geplanten Kosten von 24,9 Millionen Euro müssten, so Christian Hörglmeier, nach oben angepasst werden.

Unterführung mit Steigung

Nicht zu sehen ist, wie eine Besucherin beim Pressetermin nachfragt, die Absenkung des Trennzauns liege, so Sachgebietsleiter Holger Wagensommer, im Modell im Zweimillimeterbereich. Nicht zu sehen ist auch, wie tief die Unterführung tatsächlich nach unten führt und wie viele Zehner-Meter der östliche Ausgang unterhalb der Kastellstraße und unterhalb des westlichen Ausgangs, Höhe Posseltstraße, liegt. Erkennbar ist jedoch ein deutlich höherer Aufwand, auch für mobilitätseingeschränkte Personen.

Ungenaue Angaben

Die Konstruktion der neuen Brücken im oberen Bereich ist ebenfalls schwer zu erkennen. Christian



Christian Hörglmeier, der technische Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK), stellt das Modell der geplanten Turmbergbahn-Strecke vor.

Hörglmeier erklärt, dass die alten Brücken, einschließlich Beton, komplett entfernt werden. Die neuen Brücken werden auf Ständern errichtet. Zu Anzahl, Material, Breite, Fundamenttiefe und Durchfahrrhöhe macht er keine Aussage.

Stellungnahme

Im Weiteren nimmt Christian Hörglmeier Stellung zu früheren Aussagen der VBK. So stimme etwa nicht, dass es nur bei der Verlängerung Zuschüsse gebe. „Wenn die jetzige, bestehende Strecke völlig barrierefrei erneuert würde, gebe es ebenfalls Zuschüsse vom Land“, sagt er. „Auch wäre es in den vergangenen Jahren möglich gewesen, die VBK-Tickets auch in der Turmbergbahn gelten zu lassen.“

Förderung auch ohne Verlängerung

Wie er sagt, soll der Takt der neuen Bahn an die Fahrzeiten der Linie 1, über deren Zukunft er nicht spricht, angepasst werden. Der Bus 29, der derzeit

sonntags einmal in der Stunde von der Endstation zur Talstation und dann weiter Richtung Geigersberg fährt, könnte zwar angepasst werden. Das sei aber nicht vorgesehen. Eine hochtaktige Verbindung nach Stupferich oder andere Bergdörfer sei ebenfalls nicht geplant. Nur die Turmbergbahn solle die hohe Frequenz erhalten. Sie sei ja dann keine Touristenbahn mehr, sondern versorge den Beherbergungsbetrieb auf dem Turmberg.

Nicht barrierefrei

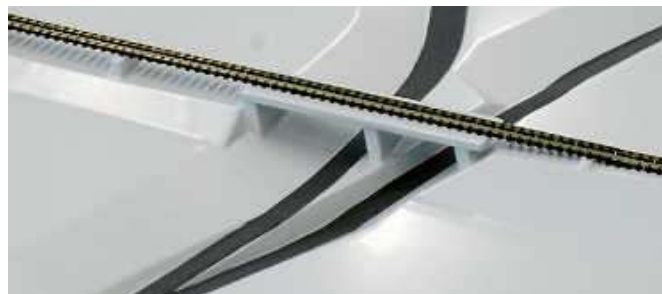
Dass es auf dem Turmberg nicht barrierefrei weitergehe, sei nicht

Sache der VBK. „Das Stadtplanungsamt wird sich demnächst mit dem Gebiet beschäftigen“, sagt Christian Hörglmeier. Die Option auf eine Zwischenstation gebe es weiter, obwohl, so klingt bei Sachgebietsleiter Holger Wagensommer durch, die Bahn, so wie sie geplant ist, keine attraktive Lösung ermöglicht. (rist)



Info:

Modell der Turmbergbahn, zu sehen im KVV-Kundenzentrum; Durlacher Allee 71, 76131 Karlsruhe; Öffnungszeiten: montags bis freitags von 8 bis 17 Uhr.



Wie werden die neuen Brücken aussehen? Darüber gibt das Modell wenig Auskunft.



Die Unterführung ist der umstrittenste Punkt. Wie weit genau Fußgänger*innen unterhalb der Kastellstraße in die Unterführung gelangen, ist ebenso unklar wie der Umstand, wieso keine Kreuzung für den Kraftfahrzeugverkehr geplant wurde und wie sich das auf die Verkehrsströme insgesamt auswirkt.



Die VBK stellen bei einem Pressetermin das Modell der Turmbergbahn vor.

Fotos: rist