

Recherchiert: Turmbergbahn-Umbau - Teil 1

Ortschaftsrat will über Pläne entscheiden

Die Verlängerung der Turmbergbahn ist umstritten. Die Positionen reichen von einer völligen Ablehnung des Projekts über eine Ablehnung der Konsequenzen bei grundsätzlicher Zustimmung zur Verlängerung bis zur Begeisterung für die Planungen, die die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (VBK) bisher vorgelegt und auf der KVV-Homepage veröffentlicht hat.

Derzeit steht das Planfeststellungsverfahren an. Das ist, wie es auf der Website der Regierungspräsidien heißt, das „Genehmigungsverfahren für Infrastrukturvorhaben, die (...) öffentliche und private Interessen berühren. Es ist (...) vorgeschrieben für den Bau und die Änderung von (...) Seilbahnen. Im Verfahren und in der (...) Entscheidung, dem Planfeststellungsbeschluss, findet eine umfassende Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange mit den für das Vorhaben sprechenden Argumenten statt.“ Ziel sei es, alle Interessen möglichst „unter einen Hut“ zu bringen.

Planfeststellungsverfahren

Ein Planfeststellungsbeschluss ersetze alle anderen notwendigen Einzelgenehmigungen, „dies wiederum erfordert die frühzeitige und umfassende Beteiligung sowohl aller Träger öffentlicher Belange, ... von Verbänden und sonstigen Stellen, die ihren Sachverstand und ihre Forderungen auf diesem Weg ins Verfahren einbringen können, sowie der privaten Betroffenen.“ Die Auswirkungen des Vorhabens auf alle berührten Belange müssten erkennbar sein.

Die Planfeststellung obliegt dem Regierungspräsidium (RP) Karlsruhe. „Für die Planung und ... Umsetzung der Seilbahn sind die Verkehrsbetriebe Karlsruhe als Vorhabenträger verantwortlich. Die Turmbergbahn erfüllt ... nicht mehr die ... Anforderungen an die technische Sicherheit ... des Landesseilbahngesetzes. Daher wurde die Betriebserlaubnis befristet“, teilt das Regierungspräsidium Freiburg auf unsere Anfrage mit. „Aufgrund des technischen Zustandes der beiden Fahrzeuge und der Fahrbahn sind diese zu erneuern.“

Nach der europäischen Seilbahnverordnung sei auch der Antrieb mit Bremsen und Steuerung „und damit letztendlich die bestehende Seilbahn“ zu erneuern.

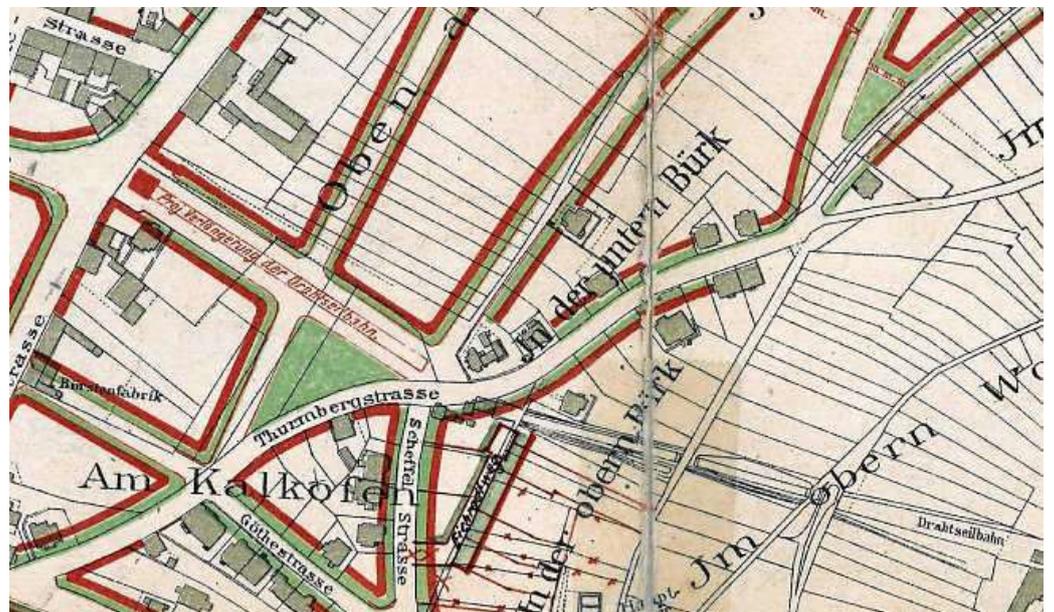
Wirtschaftlichkeit nicht im Fokus

Die technische Sicherheit von Seilbahnen wird in Baden-Württemberg vom RP Freiburg überwacht, Genehmigungsbehörde ist das Verkehrsministerium Baden-Württemberg. Geprüft werde hier die Leistungsfähigkeit des Seilbahnunternehmens, nicht jedoch die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens, wie uns das Regierungspräsidium Freiburg auf Anfrage schriftlich mitteilt.

Historisch

Die Veränderung der Turmbergbahn ist schon lange ein Thema. Im Stadtarchiv findet sich ein unverzeichnet im Bestand vorliegendes Dokument aus dem Jahr 1911, in dem festgesetzt wird, dass die Elektrifizierung, Modernisierung und Verlängerung „unbedingt notwendig“ sei, „um ... an dem östlichen Punkte unseres Bahnnetzes einen Endhaltepunkt zu errichten, welcher geeignet ist, einen Ausflugsverkehr heranzuziehen und den momentanen Wegzug von Fahrgästen durch die Albtalbahn einigermaßen wieder wettzumachen.“

Aus dem Jahr 1908 stammt ein gezeichneter Übersichtsplan



Auf einem Kartenausschnitt von Durlach 1908 ist zu erkennen, dass damals zwei unabhängige Bahnen und keine durchgehende Bahn angedacht war.

Foto: Stadtarchiv Karlsruhe 8/PBS XVI 1152



Traditioneller Durlach-Blick: Von der Kreuzung B3/Bergbahnstraße ist der Turmberg gut erkennbar.

Foto: rist

der Stadt Durlach (Stadtarchiv Karlsruhe 8/PBS XVI 1152) vom damals weitgehend unbebauten Hangbereich. In die Mitte der heutigen Bergbahnstraße unterhalb der Kreuzung bei der heutigen Talstation wurde ein Balken eingetragen und beschriftet mit „Proj. Verlängerung der Drahtseilbahn.“ Oberhalb der Kreuzung beginnt ein neuer Balken mit der Aufschrift „Drahtseilbahn“. Die Kreuzung ist frei passierbar. Dem Plan ist jedoch nicht zu entnehmen, dass eine durchgehende Bahn von der heutigen B3 bis zur Bergstation angedacht war.

Politisch beschlossen

Nun haben der Ortschaftsrat Durlach, wie im entsprechenden Protokoll nachzulesen ist, am 07.10.2020 einstimmig und der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe am 20.10.2020 mit 43 Ja- und 4 Nein-Stimmen beschlossen, die Turmbergbahn zu verlängern. Ihre vier Nein-Stimmen

begründeten die Mitglieder der KAL/Die Partei damit, dass, so Stadtrat Cramer, ohne Verlängerung fünf bis zehn Millionen im städtischen Haushalt eingespart würden.

Verlängerung nur bei Förderung

Der Beschluss umfasst eine „barrierefreie ... Erneuerung und ebenerdige ... Verlängerung der Turmbergbahn, bis zur Bundesstraße B3 zur Einbindung in das Netz des öffentlichen Nahverkehrs, inklusive einer höhenfreien Quermöglichkeit für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen im Bereich des jetzigen Knotenpunktes Bergbahnstraße/Posseltstraße zu einem Kostensatz von 20,863 Mio. Euro. Die Kosten werden von der VBK getragen. Die(s) ... wird gemäß Beschluss des Aufsichtsrats der VBK nur umgesetzt, sofern eine Förderung des Projektes mit einem Fördersatz von mindestens 50% der zuschussfähigen Kosten durch das Land Baden-Württemberg erfolgt.“



Bahn mit Weitblick: An schönen Tagen ist von den abgestuften Bergbahnsitzen aus auch das Pfälzer Bergland zu sehen.

Zwischenstation abgelehnt

Dem Änderungsantrag der SPD, eine Zwischenstation zu bauen, stimmte der Ortschaftsrat Durlach mehrheitlich zu, der Gemeinderat lehnte ihn allerdings im Nachgang mit 13 Ja- und 34 Nein-Stimmen ab. Die SPD hatte argumentiert: „Da die Verlängerung der Turmbergbahn bis zur Talsohle des Turmbergs für die Markgrafenstadt eine große Attraktivitätssteigerung bedeutet, sollte ... auch gewährleistet sein, den Einwohnern der rund um die jetzige Talstation gelegenen Straßen, darunter auch ältere Bevölkerung, die ÖPNV-Verbindung nach Durlach zu erleichtern.“

Kapazität reduziert

Die Ablehnung der Zwischenstation begründeten die Gemeinderatsmitglieder im Wesentlichen damit, dass dies zu viele offene Fragen zutage fördere und dass die Gesamtfahrzeit und damit die Kapazität des Systems deutlich reduziert werde. Die Fahrgastkapazität sinke von etwa 840 auf 475 Personen pro Stunde, da sich die Fahrzeit von etwa 210 Sekunden ohne Mittelstation auf etwa 440 Sekunden mit Zwischenstation verlängere.

Hohe Erwartungen

Insgesamt bewerten die Mitglieder des Gemeinderats die Verlängerung der Turmbergbahn positiv. Es sei ein „ganz großartiges Projekt“, sagt Stadträtin Anlauf von den GRÜNEN. Stadtrat Maier von der CDU sieht außerdem eine „Entlastung der Anwohner rund um die bisherige Talstation, ..., mehr Qualität rund um die Bergstation durch den zu erwartenden rückläufigen Parkplatzdruck, Steigerung letztendlich der Attraktivität der Turmbergbahn und somit eine zu erwartende Steigerung der Fahrgastzahlen und auch der entsprechenden Einnahmen.“

Bedenken

Diese Entlastung sehen die Anwohner*innen, zumindest, soweit sie sich im „Zukunft Turmbergbahn e.V.“ organisiert haben, nicht. Ihre wesentlichen Gegenargumente, dargestellt auf zukunft-turmbergbahn.de, beziehen sich darauf, dass die zentrale Straßenkreuzung im Bereich der jetzigen Talstation für Kraftfahrzeuge aufgehoben werden soll, dadurch der Verkehr nur mit längeren Fahrwegen fließen könne und die Kreuzung an der B3 so zum Haupt-



Der Blick ins Tal zeigt, dass eine Verlängerung der Strecke damit verbunden ist, dass die Schienen in großem Bogen ins Tal geführt werden müssen. Diese technische Herausforderung führt zu verschiedenen Details, die jetzt in der Kritik sind.

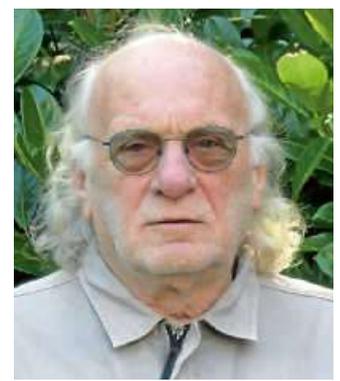
verkehrsknoten werde. Stand 22.08.2021 hat der Verein in einer Petition auf der Plattform openpetition.de 5.622 Unterschriften gesammelt, davon 4.337 von Menschen aus Karlsruhe, die für „Keine Verlängerung der Turmbergbahn in Durlach“ stimmen.

Aspekte nicht ausreichend bekannt?

Ein wesentliches Anliegen hat der Vereinsvorsitzende Gerd Gassmann in einem offenen Brief, der der Petition beigelegt ist, an die Fraktionen des Gemeinderats formuliert. Er bittet darum, das Thema wieder in eine „offene und vorurteilsfreie politische Diskussion zurückzubringen“. Seiner Meinung nach seien noch nicht alle Aspekte ausreichend bekannt oder vollumfänglich berücksichtigt worden. So habe etwa das „nette Bähnle“, dessen Bild die VBK bei einer Veranstaltung 2017 präsentiert habe, nichts mit der heutigen Planung zu tun. Der Gemeinderat habe laut Gassmann erst im Januar 2021, nachdem er im Oktober 2020 für die Verlängerung der Turmbergbahn gestimmt habe, „Information über Aussehen von Bahn, Bahntrasse, Fußgängerunterführung und Neubau ... sowie der Notwendigkeit eines 1.80 m hohen Zauns“ bekommen.

Modell unerlässlich

Gassmann, selbst Architekt, hält es für unerlässlich, dass ein Modell der Anlage gebaut werde. Er weist darauf hin, dass es, falls den VBK die Ausgaben dafür zu hoch seien, Spenden-



Architekt Gerd Gassmann ist Vorsitzender des Vereins Zukunft Turmbergbahn e.V. Er regt an, in eine offene Diskussion einzusteigen. Fotos: rist

zusagen für ein solches Modell gebe. Barrierefreiheit und die Regulierung des Autoverkehrs auf dem Turmberg hält Gerd Gassmann unabhängig von einer Verlängerung für unerlässlich. Insgesamt seien aus Vereinsicht der bauliche Aufwand und der technische und ökonomische Aufwand sehr hoch: Die sich „selbstnivellierende“ Fahrkabinen würden hohe Wartungskosten verursachen und insgesamt werde „sehr viel graue Energie gebunden“, so dass das Projekt nicht nachhaltig sei. Außerdem bedauert Gassmann, dass der Blick vom unteren Ende der Bergbahnstraße, der jetzt ermögliche, den Turmberg als Berg wahrzunehmen, verloren gehe.

Ortschaftsrat will entscheiden

Im nächsten Schritt, so schreibt die VBK in ihren Unterlagen vom 28.01.2021, wird also das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Formal muss der Ortschaftsrat Durlach dazu nur gehört werden. Der Gemeinderat muss, wie bei der Frage um die Zwischenstation geschehen, den Beschluss des Ortschaftsrats nicht berücksichtigen. Der Ortschaftsrat Durlach hat in seiner Sitzung am 16.06.2021 einstimmig einem Antrag der SPD zugestimmt, nach dem „die Verwaltung/VBK ... vor Beantragung der Planfeststellung der Verlängerung der Turmbergbahn die gesamten Planunterlagen sowie den Planfeststellungsantrag dem Ortschaftsrat Durlach zur Zustimmung“ vorlegen sollen. Der Ortschaftsrat könne seiner politischen Verantwortung nur gerecht werden, wenn er alle Umstände kenne und die Planung verstehen könne. (rist)



In den badischen Farben zeigt die Turmbergbahn, dass sie in Durlach/Baden fährt.