



FAQ zum Umbau der Turmbergbahn

*Die Turmbergbahn in Durlach soll umfassend modernisiert und bis zur Bundesstraße B3 verlängert werden. Im Rahmen einer digitalen Bürger-Informationsveranstaltung am 28. Januar stellten die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) zusammen mit den beteiligten Fachbüros den aktuellen Stand der Planungen vor und beantworteten Fragen von Bürgern*innen und Anwohnern*innen. Antworten auf die am häufigsten gestellten Fragen gibt es in dieser FAQ-Liste.*

Allgemeines

1. Warum wird die Turmbergbahn überhaupt umgebaut?

Die Turmbergbahn ist die älteste Standseilbahn Deutschlands, die noch in Betrieb ist. Allerdings entspricht sie nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik. Die aktuelle Betriebserlaubnis erlischt zum 31.10.2022. Die Anpassung an den aktuellen Stand der Technik, beispielsweise in Sachen Brandschutz und Barrierefreiheit usw., sind Voraussetzungen für eine weitere Erteilung der Betriebserlaubnis.

Mit der Verlängerung der Bahn bis zur Bundesstraße B3 wird eine historische Idee aufgegriffen, die bereits Ende des 19. Jahrhunderts/Anfang des 20. Jahrhunderts in Durlach diskutiert wurde: Die Bahn an den bestehenden ÖPNV anzubinden und damit die Attraktivität der beliebten Freizeitbahn weiter zu steigern.

2. Wie sieht die politische Zustimmung für das Projekt aus?

Der Karlsruher Gemeinderat hat sich mit großer Mehrheit im Oktober 2020 für den Um- und Ausbau der Turmbergbahn ausgesprochen. Der Ortschaftsrat Durlach votierte einstimmig dafür.

3. Was kosten der Umbau und die Verlängerung der Turmbergbahn?

Für die Realisierung des Projekts sind rund 20,9 Millionen Euro veranschlagt. Hinzu kommen noch die vertraglich fixierten Baupreissteigerungen. Gebaut wird nur dann, wenn das Land Baden-Württemberg mindestens 50 Prozent der Kosten mit Fördermitteln übernimmt (LGVFG-Mittel). Entsprechende Anträge haben die VBK eingereicht.

4. Ist die Bahn als Freizeitbahn überhaupt förderfähig?

Die neue Turmbergbahn wird aufgrund Ihrer Verlängerung und der Integration in den KVV-Tarif Bestandteil des ÖPNV-Liniennetzes und ist somit förderfähig. Dies hat das Land Baden-Württemberg bestätigt.



5. Wann soll der Umbau der Bahn beginnen und wann ist die neue Bahn fertig?

Der Umbau kann frühestens dann beginnen, wenn der Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Die Planfeststellung wird Mitte des Jahres eingereicht, der Beschluss könnte dann Ende 2022 vorliegen. Für die Bauzeit veranschlagen die VBK ca. 15 Monate, so dass die modernisierte Bahn im Frühjahr 2024 in Betrieb gehen könnte.

6. Liegt die Baugenehmigung schon vor?

Anstelle eines Bauantrages nach Landesbauordnung wird bei solch einem Projekt ein Planfeststellungsverfahren beim Regierungspräsidium durchgeführt. Der Planfeststellungsbeschluss entspricht dann der Baugenehmigung (siehe auch Frage 5).

7. Wer ist neben den VBK noch an den Planungen beteiligt?

Für die Planungen wurden verschiedenste Gutachten von externen Büros aufgestellt (u.a. Seilbahntechnik, Verkehr, Naturschutz, Schallemission). Die Beteiligung der zuständigen Fachbehörden erfolgt im Planfeststellungsverfahren.

8. Wer baut die Turmbergbahn um?

Die neue Anlage wird von der Doppelmayr/Garaventa-Gruppe gebaut. Das Schweizer Unternehmen ist einer der führenden Hersteller von Seilbahnen weltweit.

9. Sind die Baukosten gedeckelt?

Den VBK liegt ein verbindliches Angebot der Doppelmayr/Garaventa-Gruppe zum Bau der neuen Bahn vor. Steigerungen des Baupreises sind nur im Rahmen der statistisch erfassten und vertraglich fixierten Baupreisindex möglich.

10. Wo befindet sich zukünftig die Talstation?

Mit der Verlängerung der Bahn wird auch die Talstation verlegt. Sie befindet sich dann nicht mehr im Kreuzungsbereich Bergbahnstraße/Posseltstraße/Turmbergstraße, sondern direkt an der Kreuzung B3/Bergbahnstraße. Sie ist mit nur wenigen Schritten von der Haltestelle Turmberg barrierefrei zu erreichen.

11. Gibt es einen Zwischenhalt zwischen Berg- und Talstation?

Nein. Eine Mittelstation ist in den Planungen nicht vorgesehen, da sich die Fahrzeit von ca. 210 Sekunden (ohne Mittelstation) auf circa 440 Sekunden (mit Mittelstation) verlängern und die Fahrgastkapazität dadurch drastisch abnehmen würde. Die Bahn fährt auf direktem Wege zur Bergstation bzw. hinunter ins Tal.



12. Wie viele Fahrgäste wird die neue Bahn befördern können?

Durch die Anbindung an den ÖPNV rechnen die VBK mittelfristig mit einer weiteren Fahrgaststeigerung von zunächst 30 Prozent. Derzeit befördert die Bahn knapp 120.000 Fahrgäste pro Jahr. Langfristig gehen die VBK von 100.000 zusätzlichen Fahrgästen pro Jahr aus. Bei einer Maximalauslastung kann die neue Bahn bis zu 840 Personen pro Stunde befördern. Diese Kapazität wird aber nur an bestimmten Tagen im Jahr benötigt (z.B. 1. Mai, Wochenenden, Turmberg-Weihnachtsmarkt in der Adventszeit, Silvester, bei Veranstaltungen am Turmberg).

13. Brauche ich für die neue Turmbergbahn weiterhin ein Extra-Ticket?

Bisher ist die Turmbergbahn als Freizeitbahn eingestuft. Nach ihrem Umbau wird sie in den ÖPNV integriert, so dass hier zukünftig auch der KVV-Tarif gilt. Das heißt: Wer zukünftig mit dem ÖPNV bis zur Haltestelle Durlach Turmberg anreist, braucht für die Weiterfahrt mit der Turmbergbahn kein neues Ticket lösen sondern kann ohne Aufpreis auf den Karlsruher Hausberg fahren. Es wird aber auch ein zusätzliches Ticket für die Fahrgäste geben, die nur die Turmbergbahn nutzen wollen.

14. Werden die Fahrzeiten auf die Tramlinie 1 abgestimmt? Und welche Betriebszeiten sind für die künftige Turmbergbahn vorgesehen.

Ja, die Betriebszeiten werden auf die Fahrzeiten der Tramlinie 1 angepasst. Grundsätzlich besteht seitens der VBK-Leitstelle die Möglichkeit, beim Fahrgastbetrieb von einem automatischen Betrieb nach festem Fahrplan in einen bedarfsorientierten Betrieb zu wechseln.

15. Wird durch die Modernisierung der Bahn der Autoverkehr auf dem Turmberg reduziert?

Davon ist auszugehen. Durch die bessere Anbindung der Turmbergbahn an den ÖPNV (Verlängerung bis zur B3, Barrierefreiheit und Integration in KVV-Tarif) können zukünftig mehr Menschen umweltfreundlich und komfortabel mit der Turmbergbahn statt mit dem Auto den Turmberg erreichen. Regulatorische Eingriffe in den Straßenraum zur Reduzierung des Autoverkehrs fallen in die Zuständigkeit der Stadt Karlsruhe. Sie sind nicht Bestandteil der VBK-Planungen.

16. Wo sollen die Fahrgäste parken, die mit dem Auto anreisen um die Turmbergbahn zu nutzen?

Durch die bessere Anbindung an den ÖPNV erwarten sich die VBK eine Reduzierung des Autoverkehrs. Wer mit dem ÖPNV anreist (Tramlinie 1, VBK-Buslinien), kann mit nur wenigen Schritten die Talstation erreichen – und hat das Ticket für die Turmbergbahn bereits schon in der Tasche. Darüber hinaus stehen auch bereits heute schon den Besuchern der Turmbergbahn, die mit dem Auto anreisen, keine ausgewiesenen Parkplätze zur Verfügung.



17. Könnte statt der Bahn nicht einfach ein autonomer Shuttle-Bus die Fahrgäste auf den Turmberg befördern? Wäre das nicht günstiger als ein Umbau der Bahn?

Die Zulassung von fahrerlosen, autonomen Shuttlebussen im ÖPNV ist in naher Zukunft nicht in Aussicht. Die VBK erproben in Weiherfeld-Dammerstock zwar derzeit mit mehreren Projektpartnern im Rahmen eines Forschungsprojekts den Betrieb von autonomen Bussen. Bis die Technik vollends ausgereift ist und auch alle rechtlichen Hürden für einen Einsatz solcher Shuttle-Busse im regulären Fahrgastbetrieb beseitigt sind, dürfte es allerdings noch viele Jahre dauern.

18. Wird durch die Verlängerung der Seilbahntrasse bis zur B3 ein gewachsenes Wohngebiet zerschnitten?

Es ist richtig, dass die geplante Trasse die Querung der Bergbahnstraße nur noch an einer Stelle ermöglicht und nicht mehr wie bisher an zwei Stellen. Für die Querung wird im Kreuzungsbereich Kastellstraße/Posseltstraße/Bergbahnstraße eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer errichtet.

19. Eine Online-Petition von Bürgern und Anwohnern spricht sich gegen die Verlängerung der Bahn aus. Wie gehen die VBK damit um?

Bürgerschaftliches Engagement ist für eine lebendige Demokratie unverzichtbar. Im Planfeststellungsverfahren werden die Bedürfnisse der Betroffenen berücksichtigt und gegenüber dem Nutzen sachgerecht abgewogen.

20. Die Turmbergbahn ist die älteste Standseilbahn Deutschlands. Wird sie dieses Alleinstellungsmerkmal nach ihrer Modernisierung verlieren?

Nein. Dieser Status bleibt erhalten, da die bestehende Konzession durch die Erneuerung der Bahn verlängert und die bestehende Trasse auch weiterhin genutzt wird.

21. Hätte man die historische Anlage auch ohne Umbau mit einer Ausnahmegenehmigung auch weiter betreiben können?

Nein. In Baden-Württemberg lässt dies das Landesseilbahngesetz nicht zu.

22. Wurde auch geprüft, statt einer Seilbahn den Turmberg mit einer Gondelbahn anzubinden?

Das Fachbüro Schweiger hat mehrere Varianten geprüft, darunter auch das Konzept einer Luftseilbahn mit Gondeln (siehe 2. Präsentation). Der Luftseilbahn wurde aufgrund der dafür erforderlichen Überfahrt über private Grundstücke am Turmberg nur geringe Aussichten zur Genehmigung zugestanden und diese Option deshalb nicht weiter verfolgt.



23. Was passiert mit den Fahrzeugen, die ausgemustert werden?

Die VBK möchte Fahrzeuge und Teile der Seilbahn-Infrastruktur erhalten und – wie auch heute schon – als Exponate mit Info-Tafeln ausstellen. Ein Konzept hierfür wird noch erarbeitet.

24. Was passiert mit dem Grundstück der bisherigen Talstation?

Für das Grundstück ist derzeit keine andere Nutzung geplant.

25. Was passiert mit den Räumen in der Unterführung an der B3? Können diese weiterhin von Vereinen als Lager und Proberaum genutzt werden?

Ja. Die Räume stehen auch weiterhin für diese Nutzung zur Verfügung.

26. Wie wird die Anlage vor Vandalismus geschützt?

Durch die Einzäunung der Anlage und eine Video-Überwachung.

27. Wie hoch sind die jährlichen Betriebskosten für die Anlage?

Die exakte Berechnung kann erst mit der finalen Ausarbeitung der Planungen erfolgen. Die VBK werden allerdings durch den automatisierten Betrieb eine deutliche Reduzierung der Personalkosten trotz Ausweitung der Betriebszeiten erzielen.

28. Wie kann die Bahn im Notfall evakuiert werden?

Nach den Vorgaben (DIN EN 1909 Räumung und Bergung) muss jede Seilbahn so geplant, gebaut und betrieben werden, dass es im Fall eines längeren Stillstands möglich ist, die Fahrzeuge zu evakuieren und die beförderten Personen schnell in Sicherheit zu bringen. Ein entsprechendes Grobkonzept für solch ein Szenario wurde bereits bei der Angebotsabgabe von den einzelnen Anbietern eingefordert und dann auf Schlüssigkeit und Umsetzbarkeit eingeschätzt. Dies Grobkonzept wird nun im Rahmen der Ausführungsplanung für den Bau der neuen Bahn weiter ausgearbeitet.

Seilbahntechnik

29. Warum sieht die Planung keine Mittelstation vor?

Durch eine Mittelstation hätte sich die Fahrzeit erhöht und dadurch die Fahrgastkapazität deutlich reduziert (siehe auch Frage 11), da diese im Bereich der Ausweiche nicht sinnvoll angeordnet wäre. Somit wäre, um eine Mittelstation etwa auf Höhe der heutigen Talstation zu realisieren, ein doppelter Halt der Fahrzeuge erforderlich (1 x bergauffahrendes Fahrzeug / 1 x bergabfahrendes Fahrzeug). Deshalb wird die Mittelstation auch aufgrund der damit verbundenen Mehrkosten aktuell nicht umgesetzt (siehe auch Gemeinderatsbeschluss vom 20. Oktober 2020), eine spätere Realisierung der Mittelstation wäre indes durchaus möglich.

30. Hätte man die neue Bahntrasse auch zweiteilen können, damit der Bereich vor der jetzigen Talstation für den Autoverkehr weiter passierbar bleibt?

Auch diese Variante wurde untersucht. Solch eine Lösung hätte aber einen zusätzlichen Umstieg für die Fahrgäste und längere Warte- und Wegezeiten bedeutet. Damit wäre die Bahn für viele Menschen unattraktiver geworden. Zudem hätte solch eine Variante höhere Bau-, Betriebs- und Wartungskosten (u.a. durch zusätzliche Stationsbereiche, zweifache Ausführung von Steuerungs-, Antriebs- und Bremsenheiten) verursacht als eine durchgehende Verbindung.

31. Könnte die neue Seilbahn, wie bereits früher schon, auch wieder mit Wasserballast betrieben werden?

Nein. Das ist bei einer Erneuerung der Bahn gemäß der EU-Seilbahnrichtlinie gesetzlich nicht mehr zulässig.

32. Was ist die technische und bauliche Mindestanforderung für den Weiterbetrieb der bestehenden Bahn?

Die Seilbahn muss an den aktuellen Stand der Technik angepasst werden und alle sicherheitsrelevanten Auflagen erfüllen.

33. Wurden neben der Seilbahn auch andere Beförderungssysteme geprüft?

Ja, im Rahmen einer Machbarkeitsstudie. Eine Einschränkung bezüglich der Technologie gab es bei dieser Evaluation nicht.

34. Könnte man Fahrgäste auch mit einem Schrägaufzug auf den Turmberg befördern?

Auch diese Möglichkeit wurde bei der Machbarkeitsstudie untersucht. Eine durchgängige Schrägzug-Anlage ist am Turmberg jedoch nicht umsetzbar, da sie nicht kurvenfähig und hierfür eine durchgehend gleichmäßige Steigung notwendig ist.

35. Bleibt der Bereich vor der jetzigen Talstation weiterhin passierbar?

Ja, für Fußgänger und Radfahrer wird es hier eine Unterführung geben.

36. Könnte man die Bahn nicht über eine Brücke über die Kreuzung Bergbahn-/Posselt-/Turmbergstraße leiten, so dass die Autofahrer diesen Bereich weiter queren können?

Diese Variante wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie geprüft und dann aus mehreren Gründen nicht weiter verfolgt. Gegen solch eine Lösung sprachen unter anderem die sehr hohen Baukosten für die Infrastruktur und der große städtebauliche Eingriff durch eine massive Stahlkonstruktion mit einer Gesamthöhe von mehr als fünf Metern (Durchfahrtshöhe plus Stahltragewerk). Aus den Seilbahnfahrzeugen heraus hätten sich auf diesem Viadukt dann auch Blickwinkel in Gärten und Häuser ergeben, die als unvorteilhaft gewertet wurden.



37. Warum muss die Bahntrasse mit einem Zaun abgegrenzt werden?

Dies ist bei Standseilbahnen mit automatischen Betrieb gesetzlich vorgeschrieben.

38. Wie werden die unterschiedlichen Steigungen der Seilbahntrasse bewältigt?

Das Zugseil wird hierfür über so genannte Schrägrollen geführt. Bei den Fahrzeugen wird die Neigungsänderung über eine Niveauregulierung ausgeglichen.

39. Wird die bisherige Ausweichstelle der Turmbergbahn verschoben?

Ja. Sie wird in die neuen Trassenmitte und damit knapp 100 Meter in Richtung der bestehenden Talstation verschoben.

Verkehrsuntersuchung

40. Wird der Parkdruck im Quartier aufgrund der neuen Talstation zunehmen?

Durch die Verlängerung der Turmbergbahn wird diese an den ÖPNV angebunden (siehe Fragen 1, 4, 12 und 13). Es ist davon auszugehen, dass ein nur geringer Teil der zukünftigen Fahrgäste mit dem PKW zur Talstation anreist, sondern den ÖPNV nutzen wird. Somit liegt das zusätzliche Verkehrsaufkommen bei ca. 21 Kfz am Tag. Dies wird zu keiner maßgeblichen Erhöhung des Parkdruckes führen.

41. Auf welcher Basis wurden diese Berechnungen durchgeführt?

Basis dafür waren die Prognosen, zu den zukünftig zu erwartenden Fahrgäste sowie ein abgestimmter Ansatz zum Modal-Split (Anteil verschiedener Verkehrsmittel am Gesamtverkehr).

42. Wie sieht die Berechnung zu Stoßzeiten aus? Ändert sich da nichts am Parkdruck und Verkehrsfluss?

Auch in Stoßzeiten werden sich keine gravierenden Veränderungen am Parkdruck ergeben. Der Verkehrsfluss wird sich ebenfalls nicht maßgeblich verschlechtern oder verbessern, da dieser von den Verkehrsbelastungen der B 3 und der Rittnerstraße abhängt, nicht aber von den Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet, die deutlich darunter liegen.

43. Wie kommt man nach dem Umbau der Turmbergbahn von der Kastell- in die Posseltstraße bzw. von der Posselt- in die Kastellstraße?

Mit dem Fahrrad oder zu Fuß wird dies wie bisher auch möglich sein, dann direkt über die neue Unterführung unter der Turmbergbahn. Gerade für kurze Strecken in einem Stadtquartier wird diese Art der Fortbewegung ohnehin empfohlen. Verkehrsteilnehmer, die hierfür trotzdem den PKW nutzen möchten, können zukünftig über die Straße Am Steinbruch auf die Bundesstraße B3 fahren, dort links abbiegen und gelangen dann

wieder über die südliche Bergbahnstraße zur Posseltstraße. In Gegenrichtung ist die Fahrt über die Turmberg- oder Dürrbachstraße zur B3 und von der B3 zur nördlichen Bergbahnstraße möglich.

44. Können Anwohner im höher gelegen Teil der Turmbergstraße in den unteren Abschnitt der Straße einfahren?

Auch nach dem Umbau der Turmbergbahn und dem Bau der geplanten Unterführung wird dies mit dem Fahrrad weiterhin möglich sein, mit dem PKW allerdings nicht.

45. Auf welchem Weg wird die Zufahrt zur Turmbergstraße und Am Burgweg ermöglicht?

Bewohner der Turmbergstraße und der Straße Am Burgweg fahren wie bisher über die nördliche Bergbahnstraße zur B3. Da die nördliche Bergbahnstraße zukünftig in beiden Richtungen befahrbar sein wird, kann auch von der B3 aus Richtung Wolfartsweier direkt abgebogen werden. Aus Richtung Grötzingen müssen Verkehrsteilnehmer wie bisher links in die Straße Am Steinbruch abbiegen. Somit ändert sich für diese Straßen nichts an den grundsätzlichen Verkehrsbeziehungen.

46. Wie kann man von der nördlichen Bergbahnstraße links nach Durlach abbiegen?

Linksabbiegen von der nördlichen Bergbahnstraße in die B3 ist wie bereits heute schon auch zukünftig nicht erlaubt. Dazu muss über die Straße Am Steinbruch gefahren werden. Beides ist bereits heute so, sodass sich an der grundsätzlichen Verkehrsregelung nicht ändert.

47. Wie kann man zukünftig von der Kastelstraße nach Wolfartsweier fahren?

Über die Straße Am Steinbruch.

48. Wird sich das Verkehrsaufkommen in der Straße Am Steinbruch nach dem Umbau der Turmbergbahn erhöhen?

Die Berechnungen in der Verkehrsuntersuchung haben gezeigt, dass durch den Wegfall der Verbindung Posseltstraße zur Bergbahnstraße der heute vorhandene Durchgangsverkehr von der Grötzingener Straße zur Rittnertstraße auf die B3 verlagert wird. Gleiches gilt für Ziel- und Quellverkehre südlich der Bergbahnstraße. Diese belasten aktuell die Straße Am Steinbruch. Es ergibt sich daraus, dass die Straße Am Steinbruch voraussichtlich nicht zusätzlich belastet sein wird. Zusätzliche Be- und Entlastungen werden sich die Waage halten.

49. Wie können Fahrradfahrer vom nördlichen Turmberg in Zukunft an der B3 nach Durlach abbiegen?

Für Fahrradfahrer ändert sich nichts an der heutigen Situation, da eine direkte Verbindung auf Höhe der heutigen Talstation geschaffen wird.

50. Wie kann gerade in Stoßzeiten die Sicherheit von wartenden Fahrgästen bei der stark frequentierten B3 gewährleistet werden?

Der Wartebereich für die Fahrgäste liegt in der Talstation. Die Querung an der B3 von der Haltestelle Turmberg zur Bergbahnstraße ist bereits heute schon durch eine Fußgängerampel gesichert.

51. Bleibt die ehemalige Unterführung unter der B3 vollständig erhalten?

Die Unterführung bleibt erhalten. Sie wird aber wie auch bisher nicht öffentlich genutzt.

52. Bewohner der oberen Turmbergstraße, Kastellstraße, und Straße Am Steinbruch mit Fahrtziel Richtung Stupferich müssen zukünftig über die Straße Am Steinbruch auf die B3 fahren um dann auf die Rittnertstraße oder Dürrbachstraße zu gelangen. Dies führt zu Fahrzeitverlängerung, insbesondere im Berufsverkehr. Gab es dazu Untersuchungen?

Fahrzeitverlängerungen im PKW-Verkehr stehen jedoch Verkehrsabnahmen in der Posseltstraße gegenüber, die für die dortigen Anwohner zu Verbesserungen führen. Zudem wird die daraus resultierende Zunahme der Fahrzeit auch in den Spitzenzeiten in einem stadtverträglichen Rahmen liegen.

53. Ist es angedacht, die Einzugsbereiche der neuen Talstation (z.B. im Radius von 200-300 Metern) in Anwohnerparkbereiche umzuwandeln, um wegfallende Parkflächen zu kompensieren?

Bisher fand hierzu keine Planungsaktivität statt. Die VBK werden den Vorschlag mit den zuständigen städtischen Ämtern besprechen.

Schalltechnische Untersuchung

54. Steigt der Lärm entlang der verlängerten Bahntrasse stark an?

Nein. Teil der Planungen waren aufwendige schalltechnische Untersuchungen. Im Bereich der Bergbahnstraße wird aufgrund der baulichen Änderungen der Straße und durch das geänderte Verkehrsaufkommen eine leichte Lärmpegel-Reduktion erwartet. Pegelerhöhungen bis zu ca. 1 Dezibel wurden nur an drei Gebäuden auf der Nordseite der Bergbahnstraße prognostiziert.

55. In welchem Bereich wurde die schalltechnische Untersuchung durchgeführt?

Im gesamten Trassenverlauf von der zukünftigen Talstation bis zur Bergstation. Zudem wurde die bauliche Änderung der Bergbahnstraße hinsichtlich der Auswirkungen auf den Straßenverkehrslärm geprüft. Maßgebliche Grundlage ist hier die Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV). In den Berechnungen wurden nahezu alle Gebäude im Bereich der Bergbahnstraße als Berechnungspunkte berücksichtigt, auch die Gebäude am Fuße der Straße.

56. Wie laut ist der Betrieb der neuen Bahn?

Im Bereich der bebauten Bergbahnstraße werden voraussichtlich Werte von 37 db(A) am Tag und nachts bis zu 33 db(A) erwartet. Die gesetzlichen Grenzwerte für reine Wohngebiete liegen tagsüber bei 59 db(A) und nachts bei 49 db(A). Zielsetzung bei den Planungen war es, dass die Lautstärke der neuen Bahn an vergleichbaren Abschnitten nicht höher ist als bei der bestehenden Bahn.

Erschütterungseinwirkung

57. Kann es durch den Betrieb der Bahn zu Erschütterungen und somit zu Schäden an Gebäuden kommen?

Nein. Messungen im Bestand und eine Modellbildung auf Basis dieser Ergebnisse haben ergeben, dass Schäden an Gebäuden durch den Betrieb auszuschließen sind.

Natur- und artenschutzfachliches Gutachten

58. Welches Begrünungskonzept ist für die Bergbahnstraße bzw. auf der neuen Trasse vorgesehen?

Neben der Begrünung der Dachfläche der Talstation und des beidseits der Trasse verlaufenden Grünstreifens besteht im Bereich der Unterführung noch die Möglichkeit zur Begrünung. Das Begrünungskonzept ist hierbei abhängig von der technischen Planung und wird gemeinsam mit den städtischen Ämtern abgestimmt. Grundsätzliche Vorgaben werden im Rahmen der Planfeststellung und Details im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt.

59. Im Zuge der Umbauarbeiten soll auch eine insektenfreundliche Beleuchtung installiert werden. Was ist hiermit gemeint?

Eine insektenfreundliche Beleuchtung verursacht wenig Lichtverschmutzung durch eine zielgerichtete und bedarfsorientierte Beleuchtung mit reduzierter Lichtmenge und Leuchtmitteln, die Insekten weniger anziehen.

60. Welche Auswirkung hätte die erhöhte Besucherzahl auf die Artenvielfalt?

Konkrete, messbare Auswirkungen auf die lokale Artenvielfalt sind nicht zu erwarten.



Seilbahnbau

61. Wie viele Sitzplätze haben die neuen Fahrzeuge der Turmbergbahn?

Aktuell geplant sind 17 festinstallierte Sitzplätze sowie 4 Klappsitze.

62. Sind die hinteren Plätze erhöht, so dass – wie in der jetzigen Bahn – alle Fahrgäste die Aussicht genießen können?

Die neuen Fahrzeuge fahren in stets horizontaler Position, damit die Barrierefreiheit gewährleistet ist. Talseitig und bergseitig sind je zwei Sitzreihen eingebaut, die leicht abgestuft sind (talseitig leicht abgesenkt, bergseitig leicht erhöht). Das Raumgefühl wird durch das vorgesehene Glasdach erheblich gesteigert. Die großzügige Verglasung bietet eine tolle Rundumsicht auf den Turmberg und Durlach.

63. Wie viele Plätze sind für Rollstuhlfahrer in den neuen Fahrzeugen vorgesehen?

Aktuell sind zwei Rollstuhlplätze pro Fahrzeug geplant.

64. Gibt es auch ausreichend Platz für den Transport von Kinderwägen und Fahrrädern?

Ja. Zwischen den berg- und talseitig angeordneten Sitzreihen besteht eine große, hierfür nutzbare horizontale Bodenfläche von 2 mal 5 Metern. Diese Fläche ist ideal für Fahrräder, Kinderwagen o.ä. Das Ein- und Ausstiegskonzept erleichtert die Nutzung der Standseilbahn mit Kinderwagen und Fahrrädern. (Talstation: Ein-/Ausstieg rechts, Bergstation: Ein-/Ausstieg links. Die Fahrgäste müssen keine Treppenstufen überwinden, auch ein Rückwärtsmanövrieren mit Rollstuhl, Kinderwagen und Fahrrädern ist in der neuen Turmbergbahn nicht mehr nötig.

65. Sind die neuen Bahnen klimatisiert?

Eine Kühlung mittels Klimaanlage ist nicht vorgesehen. An warmen Tagen erfolgt eine natürliche Belüftung durch den Fahrtwind mittels der Kipp- und Dachfenster. Der Einbau einer Lüftungsanlage wird in den kommenden Planungsschritten noch geprüft.

66. Wie hoch werden die Berg- und Talstation nach dem Umbau?

Die Bergstation wird eine Höhe von vier Metern haben (ab Niveau Reichardtstraße). Die Talstation wird am talseitigen Ende 6,30 Meter (ab Bodenniveau) hoch sein. Bergseitig fällt dieser Wert aufgrund der Steigung der Bergbahnstraße kleiner aus.

67. Wie hoch wird der Zaun, der die Bahnanlage vom Straßenraum abgrenzt?

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben (EN 12929-1, 15.3) sind für unbegleitete, automatische Standseilbahnen im urbanen Gebiet Zaunhöhen von mindestens 1,80 Metern erforderlich. Nur in ländlichen Umgebungen kann die Zaunhöhe bis auf 1,20 Meter verringert werden.



Seite 12 FAQ Bürger-Infoveranstaltung Turmbergbahn

68. Wird es in der Tal- und Bergstation Toiletten geben?

Nein, diese sind nicht vorgesehen. Eine öffentliche Toilette befindet sich im Gebäude der Turmbergterrasse.

69. Wird das Zugseil der neuen Turmbergbahn „singen“, d.h. hörbare Oszillation haben?

Nein. Dieses Phänomen gab es vor allem bei älteren Standseilbahnen, da dort Seilrollen in Guss oder mit Stahlbordscheiben verwendet wurden. Bei der neuen Turmbergbahn sind die Streckenrollen gummigefüttert und mit Kunststoffseitenborden ausgerüstet. Zudem werden die Streckenrollen mit elastisch gelagerten Rahmen befestigt.