

Technische Daten

System	Standseilbahn im Pendelbetrieb mit Ausweichstelle in Streckenmitte
Streckenlänge	490 m
Höhenunterschied	117 m
Neigung unterer Teil	min. 9,9 %
Neigung oberer Teil	max. 35,6 %
Talstation	121,11 m NHN
Bergstation	238,77 m NHN
Fahrzeug mit Niveauregulierung	2 Fahrzeuge à 70 Personen
Geschwindigkeit	3,5 m/s
Fahrtzeit	3,3 Min. / 200 Sek.



Talstation © Garaventa / forum4

Informationen

VBK Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH

Tullastraße 71, 76131 Karlsruhe
www.vbk.info

E-Mail: info@vbk.karlsruhe.de

Service-Telefon: 0721 6107-5885

Bergbahnen in der Region

Merkurbergbahn Baden-Baden

(Buslinie 204, 205)
Technik: Standseilbahn
Höhe: Merkur 660 Meter

Sommerbergbahn Bad Wildbad

(Stadtbahnlinie S 6)
Technik: Standseilbahn
Höhe: Sommerberg 720 Meter

Rietburgbahn Edenkoben

(Regionalbahnlinien RB 51/RB 53)
Technik: Sesselbahn
Höhe: Bergstation Rietburg 550 Meter

Ruhesteinbahn Baiersbronn

Betrieb nur im Sommer
Technik: Sesselbahn
Höhe: Ruhesteinberg 998 Meter

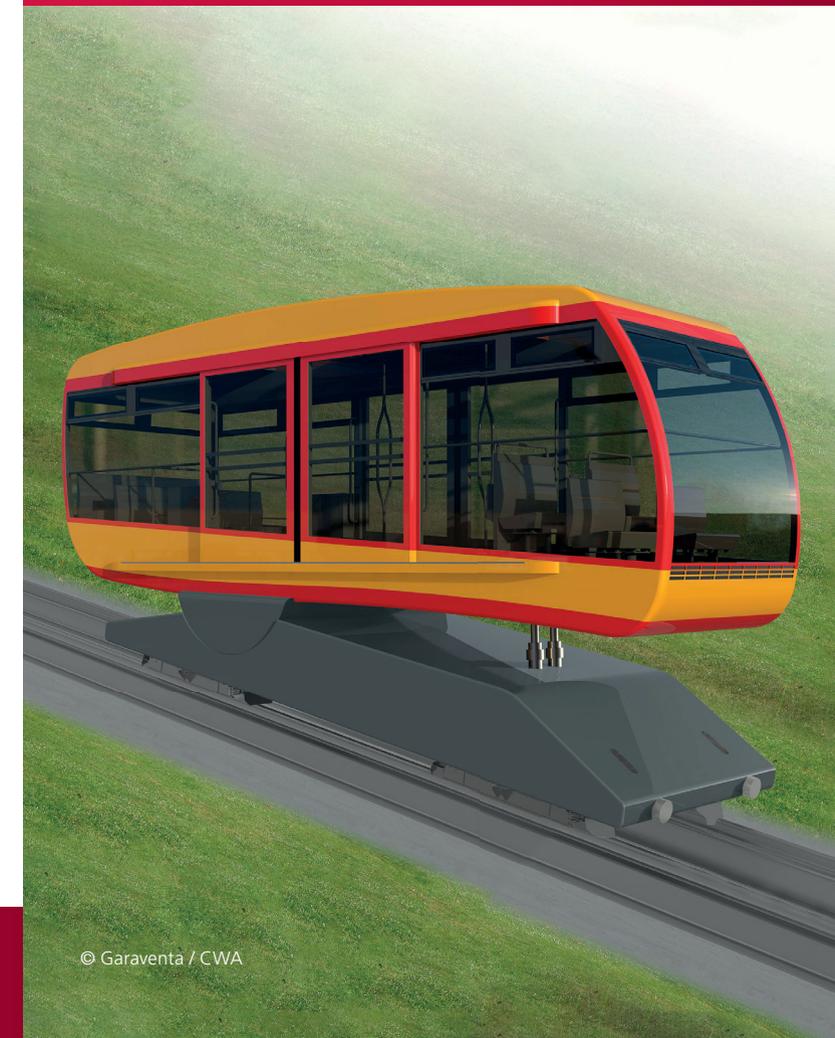


Auf Wunsch
**Klima-
neutral**
ClimatePartner

Die neue Turmbergbahn

Technische Daten und Hintergrundinformationen
zur Erneuerung der Durlacher Turmbergbahn.

VBK. Bewegt alle.



© Garaventa / CWA

VBK. Bewegt alle.



Die neue Turmbergbahn

Alle Fragen und Antworten rund um die Turmbergbahn (FAQ)

Warum muss die Turmbergbahn umgebaut werden?

Die Turmbergbahn, so wie wir sie kennen, wurde 1888 erbaut und 1965 umgebaut. Die Fahrzeuge und die Strecke müssen altersbedingt erneuert werden. Auch sind die Stationen (und Fahrzeuge) nicht auf die heutigen Anforderungen an die Barrierefreiheit ausgelegt.

Ein weiterführender Betrieb der Turmbergbahn ohne die erforderlichen Umbauten wird von der Aufsichtsbehörde nicht in Aussicht gestellt. Die Betriebserlaubnis wurde zwar nochmal befristet erteilt, ist aber mit sehr hohen Auflagen verbunden.

Bei Um- und Neubauten sind dann die Vorgaben an barrierefreie Stationen und Fahrzeuge zu erfüllen.

Welche Ziele werden mit dem Umbau verfolgt?

Der barrierefreie Ausbau der Fahrzeuge und Stationen ermöglicht nun auch mobilitätseingeschränkten Fahrgästen die Fahrt mit der Turmbergbahn, ebenfalls können künftig in den neu gestalteten Fahrzeugen Kinderwagen, Fahrräder und Rollstühle transportiert werden. Diese Personengruppen können dann ohne zusätzliche Hilfe in den Stationen ein- und aussteigen.

Durch die Verlängerung bis zur B3 wird ein naher Umstieg zu den Bahnen und Bussen der Endhaltestelle Durlach Turmberg geschaffen; die Turmbergbahn wird somit besser und deutlich attraktiver an das ÖPNV-Netz angebunden. Fahrgäste auf den Turmberg können mit dem ÖPNV anreisen und auf das Auto verzichten. Durch den Ausbau und die Verlängerung wird ein weiterer Baustein für klimafreundliche Mobilität geschaffen. Mit der Integration in den KVV-Tarif ist auch kein gesonderter Fahrschein mehr notwendig, die Turmbergbahn wird zum ÖPNV-Verkehrsmittel.

Die Anpassung der Betriebszeiten der Turmbergbahn an die der Tram- und Buslinien macht die Bergbahn attraktiver. Sowohl Arbeitnehmer*innen auf dem Turmberg als auch Gäste der Restaurants und Freizeiteinrichtungen können mit dem ÖPNV auf den Karlsruher Hausberg fahren und das Auto stehen lassen.

Wie ist der weitere zeitliche Ablauf?

Die Durchführung einer Planfeststellung als Genehmigungsverfahren für Infrastrukturvorhaben, die eine Vielzahl von öffentlichen und privaten Interessen berühren, ist gesetzlich vorgeschrieben. Ein solches Verfahren dient der Beteiligung der Öffentlichkeit; durch die



Bergstation © Garaventa / forum4

öffentliche Auslage der Planungsunterlagen und einer umfassenden Abwägung der Interessen wird das Ziel verfolgt, alle Interessen unter einen Hut zu bringen. Das Verfahren selbst dauert in der Regel 1-2 Jahre und wird durch das Regierungspräsidium Karlsruhe durchgeführt. Nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses am Verfahrensende darf dann gebaut werden. Die Bauzeit dauert vsl. 1,5 bis 2 Jahre. Danach kann die neue Turmbergbahn in Betrieb genommen werden.

Was kostet der Umbau und gibt es Fördergelder?

Das Vorhaben ist in das GVFG-Programm des Landes Baden-Württemberg aufgenommen. Die Aufnahme in dieses Förderprogramm sichert die angemeldeten Summen im Landeshaushalt ab. Wie hoch die konkrete Förderung sein wird, hängt von der finalen Bewilligung ab. Diese wird in 2024 erwartet, der Antrag hierzu in 2023 gestellt. Aktuell gehen die VBK von einem Zuschuss in Höhe von 50-60% der Herstellungskosten aus. Das Vorhaben wurde im Jahr 2021 in das Förderprogramm mit einer Summe von 24,9 Mio € aufgenommen. Mit der Antragstellung werden diese Kosten auf das aktuelle Baupreisniveau angepasst. Aktuell liegen die Baukosten gemäß statistischem Baupreisindex um 18,5% höher als vor Jahresfrist.

Wäre eine andere Variante nicht günstiger oder besser gewesen?

Im Vorfeld wurden sehr viele Varianten und Untervarianten untersucht. Neben einer Luftseilbahn wurde auch der Einsatz von Schrägaufzügen oder Förderbändern, als auch der Ausbau im Bestand und der Einsatz von Bussen geprüft.

Neben der Betrachtung der Genehmigungsfähigkeit einer Variante und den künftigen Unterhaltungs- und Betriebskosten



Bergbahnstraße © Garaventa / forum4

sowie unseren Erfahrungen im ÖPNV, dass jeder zusätzliche Umstieg ein ÖPNV-Verkehrsmittel unattraktiv macht, zeigte sich, dass die wirtschaftlichste Lösung eine automatisierte (fahrerlose) Standseilbahn mit Verlängerung bis zur B3 darstellt. Sicherlich ist die Anfangsinvestition hoch, jedoch sind die Betriebskosten sehr gering, insbesondere im Vergleich zu einem Bus oder Shuttlebetrieb, da dieser bei vergleichbaren Betriebszeiten sehr personalintensiv wäre. Ein Aspekt der sich langfristig bezahlt macht.

Voraussetzung für die Förderung durch das Land ist die Wirtschaftlichkeit eines solchen Projektes. Vom Vorhabenträger muss deshalb eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorgelegt werden. Diese wurde erstellt und liegt vor. Sie bestätigt der gewählten Variante die beste Wirtschaftlichkeit. Die Untersuchung ist auch den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens beigefügt und kann dort eingesehen werden.

Wie stark sind die Auswirkungen auf die Umwelt?

Für das Vorhaben wurde das stärkste planerische Instrument zur Bewertung der Umweltauswirkungen herangezogen, die sogenannte „Umweltverträglichkeitsprüfung“. Hierbei werden die Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft usw. ermittelt, beschrieben und bewertet.

Diese Prüfung ist ebenfalls Teil der Planfeststellungsunterlagen. Als Ergebnis wurde vom Gutachter festgestellt, dass die bau- und anlagenbedingten nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens durch Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen (z.B. Flächenentsiegelung und Neupflanzungen) vollständig kompensiert werden können und darüber hinaus ein Ökopunkteüberschuss erzielt wird.