

# Verlängerung der Turmbergbahn

*Bürgerinformationsveranstaltung*



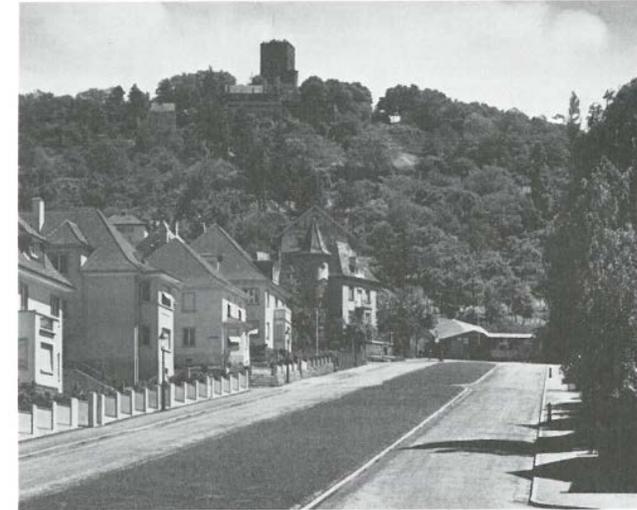
Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH | Hr. Höglmeier | 28. Januar 2021 | Karlsruhe-Durlach

# Ausgangslage



# Ausgangslage

- 1888 Bau der Turmbergbahn
- 1915 Umgestaltung Bergbahnstraße für Verlängerung der Bahn  
... in den Folgejahren auch Umbau zu Sessellift oder Seilschwebbahn angedacht...
- 1965-1966 Modernisierung Stationsgebäude,  
Umstellung Wasserballastantrieb auf elektrischen Betrieb,  
neue Wagen
- 1988 Älteste deutsche Standseilbahn: Neue Lackierung in den badischen Landesfarben anlässlich des 100. Geburtstages der Turmbergbahn
- 2004-2014 Investitionen in Sicherheit und Benutzerfreundlichkeit  
Renovierung der Tal- und Bergstation  
Modernisierung der Überwachungs-, Steuerungstechnik und Brandschutzes
- 2015 Neugestaltung Areal Bergstation/Turmbergterrasse anlässlich 300. Geburtstag der Stadt Karlsruhe
- 2019 **Betriebsgenehmigung** bis 31.10.2022 verlängert



Die Bergbahnstraße im Jahre 1939. 1915 als Promenade von der Stadt Durlach geplant mit dem acht Meter breiten Bankett in der Mitte, das für eine eventuelle Verlängerung der Bergbahnstrecke gedacht war.

XIV 9 94



## Technische Daten der bestehenden Turmbergbahn

Höhe Talstation		140 m. ü. NN
Höhe Bergstation		240 m. ü. NN
Höhendifferenz		100 m
Schräge Lage		315 m
Schienenneigung	Größte	36 %
	Geringste	30 %
Zugseil	Durchmesser	26,0 mm
Antrieb	Standort	Bergstation
Hauptmotor	Art	Drehstrommotor
	Nennleistung	55 kW
	Nenndrehzahl	1480 1/min

Fahrzeug	Anzahl	2 Fahrzeuge
	Anzahl Abteile	1 Abteil
	Fassungsvermögen	52 Personen
Gewicht	Leergewicht	5800 kg
	Zuladung 52 Pers. à 75kg	3900 kg
	Totalgewicht	9720 kg
Betrieb	Max. Fahrgeschwindigkeit	2,0 m/s
	Fahrzeit	190 sec.
	Max. Beförderungskapazität	ca. 665 Pers./h

## Das Projekt in der Diskussion

- Vorstellung im OR Durlach
- Vorstellung im Jahresgespräch Ministerium für Verkehr
- Öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung Durlach
- Öffentliches Bürgerforum Durlach
- Vorstellung in der Gemeinderatssitzung
- Vorstellung im VBK-Aufsichtsrat
- VBK – Routine (Ämterübergreifende Planungsrunde)
- Jahresgespräch Städt. Ämter (Amtsleiter)
- **Beschluss Aufsichtsratssitzung VBK**
- Behandlung im OR Durlach
- **Beschluss im OR Durlach**
- Beratung im Hauptausschuss der Stadt Karlsruhe
- **Beschluss des Gemeinderates**
- Öffentliche digitale Bürgerinformationsveranstaltung Durlach

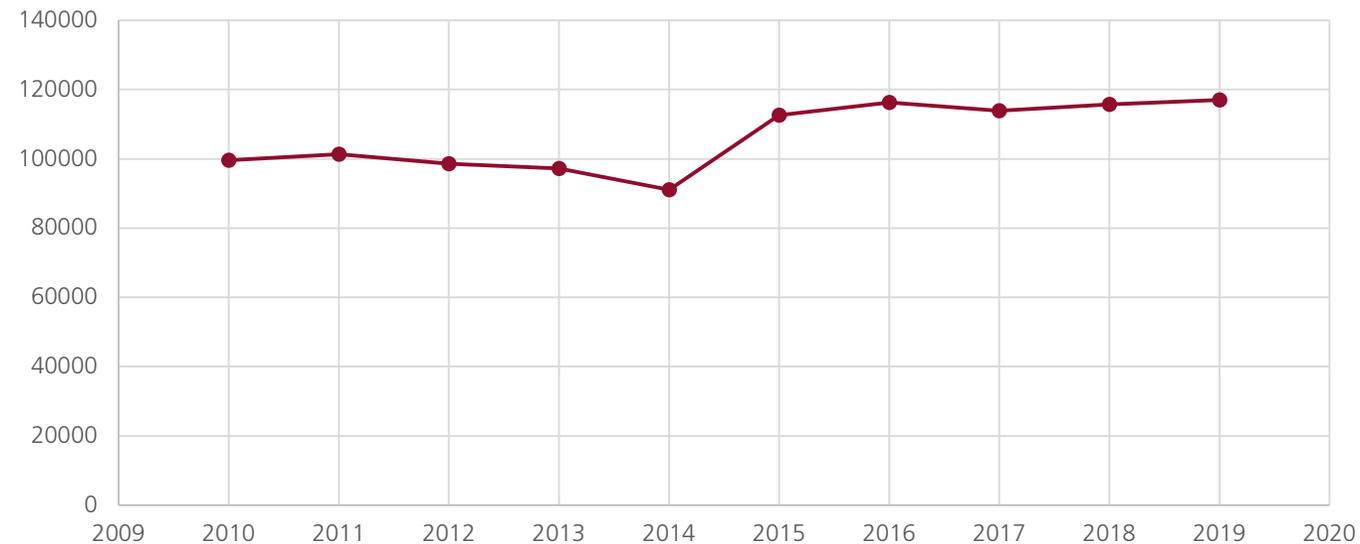
Juni 2017  
Juli 2017  
Juli 2017  
Oktober 2017  
November 2017  
November 2017  
Januar 2018  
März 2018  
**April 2018**  
März 2019  
**Oktober 2020**  
Oktober 2020  
**Oktober 2020**  
Januar 2021



# Besucher und Fahrgastzahlen

- positiver Fahrgasttrend in den letzten Jahren

Fahrgastaufkommen der Turmbergbahn



- Aber: Entwicklung eingeschränkt durch Erreichbarkeit, Betriebstage und –zeiten, Personalbedarf und Personalkosten
- 2020 wegen Corona Pandemie keine verwertbare Fahrgastzahl

## Probleme der Bestandsanlage – Chancen für die Erneuerung

- **Technik:** Die technischen Komponenten (Fahrwerke, Bremssysteme und Seilanschluss) entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik und müssen erneuert werden.
- **Unterbau/Schiene:** Die Schienenanlage zeigt starke Ermüdungserscheinungen, ist zwingend zu ersetzen.
- Die Turmbergbahn ist **nicht barrierefrei**: Der Zu- und Abgang in den Stationen und zu den Fahrzeugen ist für mobilitätseingeschränkte Personen nicht geeignet. Auch sind keine Einrichtungen für Sehbehinderte vorhanden.
- **Anbindung** an den bestehenden ÖPNV ist nicht gegeben.
- **Design/Komfort:** Die Wagenkästen stammen aus dem Jahr 1966 und sind in Bezug auf Design und Komfort nicht mehr zeitgemäß. Die schmalen Fahrzeugtüren sind für viele Kinderwagen und für Rollstühle nicht geeignet.
- **Begleitung mit Fahrpersonal:** Fahrkartenverkauf und Fahrer sind für den Betrieb vor Ort erforderlich.



# Anforderungen an die neue Turmbergbahn

- Erneuerung und Verlängerung bis zur Bundesstraße 3, gemäß Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- Vollständige Barrierefreiheit von H Durlach Turmberg bis Bergstation
- Integration in den KVV-Tarif
- Automatisierter Betrieb ohne Fahrer, Überwachung von der VBK-Leitstelle
- Beibehaltung der Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer
- Erhöhung der Beförderungskapazität in Spitzenzeiten um 30%
- Anpassung der Betriebszeiten an Fahrzeiten der Linie 1
- Reduzierung MIV-Anteil für Turmbergbesucher an Talstation und Bergstation
- Anspruchsvolles Design und Architektur



# Kostenberechnung

- L-GVFG-Voranmeldung 2018: 14,9 Mio. €
  - Preissteigerungen:
    - ◆ Baupreissteigerungen weit über Inflation
    - ◆ Konkretes Ausschreibungsergebnis
    - ◆ Gestiegene Rückbau- und Entsorgungskosten
    - ◆ Kosten Überweg (2016 nicht vorgesehen)
    - ◆ Stationsgebäude NICHT als reine Funktionsgebäude
  
- Kostenberechnung Oktober 2020: Erneuerung und Verlängerung mit höhenfreier Querung: 20,9 Mio. €
  - Preisindizierung aufgrund Baupreissteigerungen sind vertraglich zugesichert
    - ◆ Beispiel:  $\varnothing$  1,5 % p.a. = 22,2 Mio. in 2024
  
  - ◆ Erwartete Förderquote liegt aufgrund unterschiedlicher Fördertöpfe bei  $\varnothing$  60 %



# Projektzeitplan

- 2016 Vorplanung / Variantenuntersuchung
- Dezember 2017 Verkehrsgutachten
- 2018 Voranmeldung L-GVFG-Finanzierung
- September 2018 Vergabe Seilbahnplanung
- April 2019 Vor-/Entwurfsplanung fertiggestellt
- April 2019 Veröffentlichung Funktionale Ausschreibung
- Juni 2019 Baugrundgutachten
- August 2019 Schalltechnische Untersuchung
- Ende 2020 Aktualisierte Voranmeldung L-GVFG-Finanzierung
- November 2020 Vergabe von Planungs- und Bauleistungen
- Mitte 2021 Einleitung Planfeststellungsverfahren und Finanzierungsantrag
- Nach Planfeststellung Baubeginn (vsl. Ende 2022)

→ Bauzeit ca. 15 Monate



# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

