

Sieht so die Zukunft der Turmbergbahn als „ältester Standseilbahn Deutschlands“ aus?

Weil die Betriebserlaubnis der Turmbergbahn 2022 erlischt, will die VBK nicht nur die vorhandene Strecke der Turmbergbahn für 8,85 Millionen € erneuern, sondern die Bahn für 21 Millionen € bis zur B3 hin verlängern. Dieses, im ersten Moment bestechend sinnvoll erscheinende Vorhaben hat jedoch gravierende und - wie wir meinen - unumgänglich zur Ablehnung führende Konsequenzen:



1. Die geplante Turmbergbahn zerschneidet ein gewachsenes Wohngebiet. Eine höhengleiche Querung der Bergbahnstraße ist aufgrund von kaum nachvollziehbaren Sicherheitsbestimmungen [die Bahn muß vollständig eingezäunt und abgegrenzt werden] nicht mehr erlaubt, es müssen, um von einer Seite der Bergbahnstraße auf die andere Seite zu gelangen, erhebliche Umwege in Kauf genommen werden.

Auf der Höhe der alten Talstation soll zwar eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer gebaut werden [„eine offene, platzähnliche Gestaltung, die sich weit öffnet und durch ihren hellen Charakter freundlich und sicher wirkt“] - doch ob dies angesichts der realen Platzverhältnisse überhaupt möglich ist, bleibt höchst fragwürdig.

2. Die Bergbahnstraße Nord muß dann zweispurig ausgebaut werden (das heißt sämtliche Parkplätze fallen weg).

3. Für die überaus komplizierte Anbindung (Zu- und Abfahrt) der Bergbahnstraßen zur und von der B3 liegt bisher keine Planung vor - eine latente Staugefahr an diesem Verkehrsknoten steht jedoch zu befürchten. Ob dies in den Kosten bereits Berücksichtigung fand? Pläne für mögliche Parkplätze für die Fahrgäste der Turmbergbahn sind jedenfalls nicht vorgesehen.

4. Bedingt durch die unterschiedlichen Neigungen von 10 und 38% ergibt sich der obige „Fahrzeug-Entwurf“, der mehr den Charme eines Muldenkippers vermittelt, als dem Status der „ältesten Standseilbahn Deutschlands“ zu entsprechen.

5. Für die Sanierung der bisherigen Strecke der Turmbergbahn [mit 315 Metern] waren 8,85 Millionen € geplant [macht 28.095 € pro Meter]. Die 200 Meter Verlängerung bis zur B3 sollen zusätzlich stolze 12,5 Millionen € kosten, also 62.500 € pro Meter, das ist eine Steigerung auf über 222% [!].

... deshalb keine Verlängerung der Turmbergbahn:

... weil der autonome Kleinbus für Fahrgäste sicherlich bequemer, das Konzept erheblich intelligenter ist, sogar smart, eine zusätzliche Attraktion: man steigt aus der Straßenbahn direkt in den fahrerlosen Shuttlebus um (der auch tatsächlich gleich und nicht erst in 8 Minuten losfährt ...), ohne erst noch zu Fuß den Straßenabzweig Grötzingstraße nach rechts in die Gymnasiumstraße, die B3 und anschließend noch die Bergbahnstraße Süd [jeweils mit einer (bisher zumindest nicht in Phase geschalteten) Ampel (insgesamt also 3 Ampeln)] überqueren zu müssen, er ist mit großem Abstand günstiger und bleibt ohne die gravierenden Einschnitte in die Bergbahnstraße (zumindest die Bergbahnstraße Nord müßte KFZ-Gegenverkehr bewältigen, da sonst die Kastell- und obere Turmbergstr., Am Burgweg und Wolfweg z.B. von der Müllabfuhr nicht mehr erreicht werden können).

Schon vor 100 Jahren war es völlig abwegig, einer Standseilbahn mehrere Kurven genau an der Stelle einer Kreuzung von 6 Straßen zuzumuten, wo zudem die Steigung von 38 auf 10% sinkt, so gesehen ist die gesamte Planung einer „Verlängerung“ [und 20°-Verschwenkung] in die Bergbahnstraße ein veritabler Schildbürgerstreich. Warum gerade in der „IT-Metropole Karlsruhe“ derart anachronistischen Uralt-Konzepten zur Steiß-Geburt verholfen werden muß, bleibt ein Rätsel - es gibt erheblich klügere Varianten und es stünde Karlsruhe gut an, da mal über den Tellerrand hinauszublicken, statt einer „historischen“ Fehlplanung hinterher zu hecheln, ohne deren Substanz auf Sinnhaftigkeit geprüft zu haben ...



Vorzugsvarianten V3c: Standseilbahn mit ebenerdiger Trassenführung



Vorteile:

- Direkte, barrierefreie Anbindung des Turmbergs an den ÖPNV.
- Alle Abteile der Fahrzeuge sind barrierefrei
- Vollautomatische Anlage mit zentraler Überwachung, somit kann bei Betrieb der Personalbedarf gering gehalten werden.
- Die Besucher der Turmbergbahn haben stets einen freien Blick auf Durlach, Karlsruhe und Umgebung.
- Die Fahrzeuge bewegen sich ebenerdig. Die Standseilbahn beeinträchtigt das Sichtfeld der Anwohner in der Bergbahnstraße (vgl. Viaduktlösung) lediglich wie im Rahmen des üblichen Straßenverkehrs.
- Eine ebenerdige Lösung ist bautechnisch und im Betrieb weniger aufwändig als eine Tunnel- oder eine Viaduktlösung.
- > Historische Idee zur Nutzung des Mittelstreifens der Bergbahnstraße wird konsequent umgesetzt.
- Die Standseilbahn behält ihren Status als älteste Standseilbahn.

Nachteile:

- Eine Anpassung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrswege ist notwendig.
- Bereits modernisierte Anlagenteile können nicht weiterverwendet werden.
- Die bestehende Tal- und Bergstation muss komplett abgerissen werden.
- Eine Querung der Seilbahnstraße für Fußgänger und Straßenverkehr ist nicht möglich.

Bei obiger „Vorzugsvariantenplanung“ durch den vom VBK beauftragten „Seilbahnprofi“ wurde die „Ausweiche“ schlüssigerweise auf den Bereich unmittelbar oberhalb der bisherigen Talstation lokalisiert. Dies fand in obigem Schaubild aber keinen Eingang.

Die konkrete Situation sieht folgendermaßen aus:



Wird die bisherige Breite der Turmbergstraße oberhalb der alten Talstation angenommen, muß dieser Radius notwendigerweise zur Erschließung via Bergbahnstraße Nord eingehalten werden, was dem geplanten Turmbergbahn-Verlauf etliche Knicke beschert.

Wird auch diese „Ausweiche“ eingezeichnet, macht die geplante Standseilbahn im Herunterfahren beim Verlassen der „Ausweiche“ oberhalb der bisherigen Talstation erst einen Schwenk nach links, unmittelbar darauf nach rechts und wieder kurz danach nach links, um in die Bergbahnstraße einzuschwenken - dieser Zick-Zack-Kurs hat in einem etwa 30 Meter betragenden Abschnitt zu erfolgen. Die „Seile“ der Standseilbahnwagen müssen in jeder Kurve seitlich durch Rollen am Boden geführt werden (mit entsprechend hohen Reibungsverlusten), was naturgemäß eine Kreuzung der „Seilbahnstraße“ für Fußgänger, Fahrrad- und Autofahrer ungemein erschwert - wenn nicht gar unmöglich macht [den Steigungsknick, der ebenfalls entsprechende Rollen mit jeweiligen Energieverlusten erfordert, noch gar nicht mitberücksichtigt]. Aus diesem Blickwinkel entpuppt sich die „historische Idee“ als kolossales Flickwerk.



bisherige „Ausweiche“

Wie die VBK an genau dieser Stelle auch noch eine „Höhenfreie Querung“ mit „offener, platzähnlicher Gestaltung“ unterbringen will, bleibt bisher ihr Geheimnis.

„Auch hier sieht der Architektur-Entwurf ... eine offene, platzähnliche Gestaltung vor, die sich weit öffnet und durch ihren hellen Charakter freundlich und sicher wirkt.“

Barrierefreien Erneuerung und ebenerdigen Verlängerung der Turmbergbahn

Anlage 3: Höhenfreie Querung

