

**8. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 7. Oktober 2020,  
17:00 Uhr**

**Protokoll zu**

**TOP 5: Erneuerung der Turmbergbahn und hierzu**

**TOP 5a: Einrichtung einer Mittelstation aus Anlass der Verlängerung der  
Turmbergbahn**

**Blatt 1**

---

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** ruft **TOP 5, „Erneuerung der Turmbergbahn“** und hierzu auch **TOP 5a, „Einrichtung einer Mittelstation aus Anlass der Verlängerung der Turmbergbahn“**, ein interfraktioneller Antrag vom 24.09.2020, auf. Sie begrüßt hierzu recht herzlich Herrn Höglmeier und Herrn Steigleder von den Verkehrsbetrieben Karlsruhe.

**Herr Höglmeier (VBK)** begrüßt das Gremium und bedankt sich für die Einladung. Es sei noch nicht lange her, dass man hier im technischen Ausschuss gewesen sei und zum aktuellen Stand damals referiert habe. Man sei damals mitten im Ausschreibungsverfahren gewesen. Dieses sei inzwischen abgeschlossen und die Unterlagen würden vorliegen. Er wolle nochmal kurz auf die Beschlussvorlage eingehen. Man habe diverse Termine gehabt. Man habe es auch auf Seite zwei der Beschlussvorlage dargestellt. Er wolle direkt eine Korrektur vornehmen. Der letzte geplante Termin „Bürgerinformationsveranstaltung in Durlach“ am 08.10.2020, dieser habe sich auf den 24.11.2020 verschoben. Man habe hierzu auch die Festhalle reserviert, sodass man Corona-konform eine große Anzahl an Interessierten zulassen könne. Die Ausschreibung beinhalte den Neubau der Talstation, bis hoch zur Bergstation, inklusive des architektonischen Konzepts, der Neubau der Gleisanlage und der Fahrzeuge, der Antriebstechnik und der Steuerung. Die architektonische Umsetzung sei, was das Fahrzeug angehe, am Ende auf ein Ein-Kabinenfahrzeug hinausgelaufen, welches sich im Wettbewerb als kostengünstiger und variabler dargestellt habe. Auch optisch sei es ansprechender. Man habe unterschiedliche Neigungen im Verlauf der Strecke und auch für die Barrierefreiheit müsse sich das Fahrzeug entsprechend neigen. Man sehe die Darstellungen an den flachsten Stellen, wie auch an der steilsten Stelle, d.h. das Fahrzeug gehe an einer Seite nach oben, um eine ebene Fläche zu realisieren. Damit sei es von der Höhe wesentlich reduzierter, als wenn es zwei Fahrzeugteile seien. In den Bereichen der Talstation und auch in der Bergstation sei von der Firma „Garaventa“ für die Gestaltung das Architekturbüro Forum4 mit involviert. Diese würden in Anlehnung an die heutigen Magnolien versucht haben, diese Baumstämme abstrahiert in der Tal- und Bergstation nachzubilden. Dies sei sicherlich die architektonische Beschreibung, man sei aber auch im Stadtplanungsamt der Meinung, dass man hier einen sehr guten architektonischen Entwurf mitbekommen habe. Für die technisch-Affinen habe man die Technik in der Talstation sichtbar gemacht. So könne man sich, während man warte, informieren und etwas sehen. Im Bereich der Bergstation sei das gleiche architektonische Konzept und auch die Integration in die Turmbergterrasse. Man habe als Auftrag seitens des Aufsichtsrates und resultierend aus dem Gutachten, welches die verkehrliche Situation angehe, die Vorgabe, dass man eine Quermöglichkeit im Bereich der heutigen Talstation hinbekomme. Dies sei ursprünglich so gedacht, dass man über die Gleisanlage quere. Im Verlauf des Vergabeprozesses und auch in den Vorplanung der beiden Bieter habe sich

**8. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 7. Oktober 2020,  
17:00 Uhr**

**Protokoll zu**

**TOP 5: Erneuerung der Turmbergbahn und hierzu**

**TOP 5a: Einrichtung einer Mittelstation aus Anlass der Verlängerung der  
Turmbergbahn**

**Blatt 2**

---

herausgestellt, dass man hier sowohl Zulassungsrisiken als auch Kostenrisiken, bis hin zu Verfügungsrisiken habe. Der Bestbieter, nämlich die Firma Garaventa, habe dann diesen Vorschlag ins Spiel gebracht. Man könne hier durchaus von einer gelungenen Gestaltung sprechen, die dann auch im weiteren Prozess mit der Stadt finalisiert werden würde. Nun wolle er noch kurz auf die Mittelstation eingehen. Man habe die Diskussion durchaus in vielfältiger Art und Weise, auch während der Planungsphase und im Aufsichtsrat geführt. Die Situation sei dahingehend richtig, dass man dort ein zusätzliches Angebot, gerade für die Anwohner in diesen Bereichen, schaffen würde. Man bekomme aber keine klassischen Mittelstation hin, weil die klassische Mittelstation bei einer Standseilbahn immer in der Mitte der Strecke sein müsse. Durch die Verlängerung der Bergbahn, sei die Mitte der Strecke aber deutlich oberhalb der heutigen Talstation. Dort habe man keinen wirklichen Nutzen. Dies bedeute, wenn man diesen Nutzen haben wolle, müsse man sie runter in den Bereich, der heutigen Talstation, legen. Dies habe zur Folge, dass wenn die Bahnen, also eine Bahn nach oben fahre, die andere Bahn entgegenkomme. Wenn nun ein Bedarfshalt angefragt werde, dann bleibe die zweite Bahn auf der Strecke stehen und warte, bis der Umsteige- oder Aussteige-Vorgang erfolgt sei. Dann fahre sie weiter, die Bahn komme von oben runter, der nächste Bedarfshalt komme und die Bahn halte wieder. Die, die nach oben fahre, halte wieder auf der Strecke und erst wenn der zweite Umsteigevorgang erfolgt sei, erfolge die Weiterfahrt. Dies sei in den meisten Fällen vollkommen unproblematisch. Auch wenn man erheblich Zeit verliere. Aber genau dann, wenn man volle Nachfrage habe, wenn die Menschen hoch und runter möchten, hier reduziere man die Kapazität maßgeblich. Nämlich ca. um die Hälfte. Dann habe man die Problematik, dass man auch den Halt nicht steuern bzw. aussetzen könne an bestimmten Tagen. Von daher sei dies der eine Grund gewesen, dass man sage, man plädiere auf den Verzicht der Mittelstation. Der zweite Punkt sei gewesen, dass man sich die Nachfrage, bzw. die Dauernutzer angeschaut habe. Nach dem heutigen Stand gebe es keine direkte Nachfrage und wenige Dauerkarteninhaber. Deshalb plädiere man weiterhin, die Mittelstation planerisch vorzusehen, aber sie momentan nicht umzusetzen. Zu guter Letzt habe man diverse Gutachten anfertigen lassen, von Schall- zum und Erschütterungsgutachten in Vorbereitung für das weitere Verfahren. Das Verkehrsgutachten habe man zur Verfügung gestellt. Er wolle hier noch auf die Bürgerinformationsveranstaltung verweisen. Hier habe man die Fachplaner dabei, jeder Fachplaner werde zu seinem Bereich referieren. Sie würden dann für Fragen zur Verfügung stehen. Man würde nach den notwendigen Beschlüssen, im Frühjahr des nächsten Jahres das Planfeststellungsverfahren einleiten. Hier werde man auch alle Belange berücksichtigen. Es werde abgeprüft, warum welche Vorzugsvariante gewählt wurde. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens, für welches man eineinhalb Jahre einkalkuliere, würde man mit Auslaufen der heutigen Betriebsgenehmigung, im Oktober 2022 mit dem Bau beginnen wollen.

**8. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 7. Oktober 2020,  
17:00 Uhr**

**Protokoll zu**

**TOP 5: Erneuerung der Turmbergbahn und hierzu**

**TOP 5a: Einrichtung einer Mittelstation aus Anlass der Verlängerung der  
Turmbergbahn**

**Blatt 3**

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** bedankt sich und führt fort, dass dies auch ein emotionales Thema sei. Sie fasst zusammen, dass es heute um den Grundsatzbeschluss gehe, bei dem auch die Beschlussvorlage vorliege. Die Frage sei, ob man zum Weitertragen der Beschlussvorlage in den Gemeinderat „Ja“ sage. Der zweite Punkt sei der interfraktionelle Antrag. Die Frage sei, ob man auf das Weitertragen der Meinung des Durlacher Ortschaftsrats zur Mittelstation bestehe. Darauf solle man sich konzentrieren. Alle anderen Details könne man bei oder nach der nächsten Informationsveranstaltung besprechen.

**OR Klingert (B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion)** sagt aus, dass das Projekt eine lange Historie habe. Die Grünen freuen sich sehr, dass man konkrete Pläne habe und es losgehen könne. Man sei immer sehr interessiert an der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Dies sei auch extrem wichtig. Man wolle der SPD für die Initiative noch einmal danken, dass die Bahn in die Tarifstruktur des öffentlichen Nahverkehrs integriert werden solle. Denn nur so könne man das Potenzial, welches die Turmbergbahn biete, eigentlich richtig ausnutzen. Man wolle nicht, dass dies ein Freizeitgerät sei, welches als Nebeneffekt Leute auf den Turmberg bringe, sondern man wolle, dass die Leute die Autos zu Hause stehen lassen und mit dem öffentlichen Nahverkehr, inklusive der Turmbergbahn auf den Turmberg kommen und nicht dem Parkdruck ausgesetzt seien. Zum gestalterischen könne sie sagen, es seien schöne Entwürfe. Insbesondere die Unterführung betreffe sie selbst, sie wohne hier, diese sei sehr gut gelungen und wirke licht und freundlich. Der Zaun wirke etwas wuchtig auf den ersten Blick. Vielleicht gehe dies etwas niedriger und kleiner. Dies könne sie sich noch nicht so richtig vorstellen. Sie finde es schade, verstehe aber das es sein müsse. Bei dieser Gelegenheit wolle sie anmerken, man hätte sich als Fraktion gefreut, wenn man unterschiedliche gestalterische Optionen präsentiert bekommen hätte, denn immerhin sei eine Änderung des Ortsbildes eine der originären Aufgaben im Ortschaftsrat. Für die Zukunft sei dies schön. Dann habe sie noch eine Anmerkung zu den Kosten. Man habe in der Vorlage geschrieben, dass man dieses Projekt nur realisieren könne, wenn 50 % der Kosten finanziert werden. Entweder über das Land oder den Bund. Hier wolle sie fragen, was passiere, wenn dies nicht passiere. Zur Mittelstation könne sie sagen, ja, man wolle sie haben. Man wolle sie auch als Angebot für den öffentlichen Verkehr, für die Menschen die dort wohnen. Auch im Hinblick auf die künftige Entwicklung und das künftige Verhältnis von Individualverkehr und öffentlichen Nahverkehr. Man wolle, dass die Menschen umsteigen. Also müsse man die Möglichkeit schaffen. Im Moment verspüren ihre Nachbarn noch nicht das Bedürfnis, aus dem Auto auszusteigen, und die Turmbergbahn zu nutzen. Diese fahre aber auch noch nicht von unten nach oben. Und dies sei das, was weh tue. Ja es sei richtig, die Fahrt verlangsamt sich, aber wenn man sich die Zeiten anschau, sei die Zeit doppelt so schnell, wie im Moment. Momentan benötige sie für die Hälfte der Strecke knapp 3 Minuten. In Zukunft

**8. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 7. Oktober 2020,  
17:00 Uhr**

**Protokoll zu**

**TOP 5: Erneuerung der Turmbergbahn und hierzu**

**TOP 5a: Einrichtung einer Mittelstation aus Anlass der Verlängerung der  
Turmbergbahn**

**Blatt 4**

werde sie für die gesamte Strecke 3 Minuten benötigen. Dies bedeute, dass die Menschen auch nicht in einem schnellen Tempo nach oben fahren wollen, sondern diese wollen schauen. Es sei kein Angebot in einem Freizeitpark. Insofern finde sie es nicht so tragisch. Sie könne sich vorstellen, dass die Kosten einer Mittelstation natürlich relativ hoch seien, aber diese seien wahrscheinlich besonders hoch, wenn man sie nachträglich einbaue, und nicht von Anfang an einplane. Deshalb wolle sie wissen, wie die Kosten für die Mittelstation seien, entweder, wenn sie jetzt gebaut werde, oder wenn sie später gebaut werde.

**Herr Höglmeier (VBK)** antwortet, dass man davon ausgehe, dass eine Mittelstation, ohne genaue Kalkulation, sicherlich im siebenstelligen Betrag liege. Man benötige, wenn man dies für später vorsehe, eine entsprechende Integration eines Weges im Bereich an der Trasse, um an die Bahn zu kommen und einen barrierefreien Zutritt zu ermöglichen. Was bei fehlender Förderung passiere, sei die Aussage des Aufsichtsrates klar. Wenn es keine Förderung gebe, gebe es keine Bahn. Dann werde man es sicherlich noch mal diskutieren. Er könne sie jedoch beruhigen, man sei schon in mehreren Gesprächen mit dem Ministerium gewesen. Man erwarte absolut, dass man die Förderung von 50 % bekomme. Man versuche eher in Richtung 75 % zu kommen, nämlich genau mit der Argumentation, dass man hier barrierefrei ausbaue, welches sowieso mit 75 % gefördert werde und dass man hier die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrssystemen ermöglichen und vollziehe. Dies stehe auch in besonderem Interesse des Landes. Standseilbahnen seien generell auch in der Förderung. Hierfür sei Voraussetzung, dass man dies in den Tarif integriere. Von daher könne er zur anderen Frage sagen, dass es vorgesehen sei, diese in den Tarif zu integrieren. Die unterschiedlichen Gestaltungsentwürfe seien nicht so einfach gewesen, da man in einem europaweiten Wettbewerb gewesen sei. Am Ende habe man von jedem Anbieter auch nur deren Entwurf gehabt. Man habe mit dem Stadtplanungsamt von beiden Bietern die Entwürfe angeschaut, und gefragt, ob es etwas gebe, mit dem man überhaupt nicht leben könne. Dann würde man die Bieter noch einmal auffordern, etwas verändern. Hier kam allerdings die Rückmeldung, dass alles in Ordnung sei. Beide Entwürfe seien sehr ansprechend gewesen.

**OR Griener (CDU-OR-Fraktion)** hat die gleiche Frage zur Förderung, was passiere, wenn diese ausbleibe. Er frage sich, ob die Fördergelder schon beantragt seien.

**Herr Höglmeier (VBK)** antwortet, dass die Antragstellung im Landes-GVFG derart funktioniere, dass man die Anmeldung an das Programm vollziehe, und im Folgejahr den Antrag stellen könne. Eine Bewilligung erfolge erst zu diesem Zeitpunkt, wenn auch ein Planfeststellungsbeschluss da sei. Man habe die Programmanmeldung vollzogen. Der große Vorteil sei momentan, dass man tatsächlich mit echten Ausschreibungsergebnis

**8. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 7. Oktober 2020,  
17:00 Uhr**

**Protokoll zu**

**TOP 5: Erneuerung der Turmbergbahn und hierzu**

**TOP 5a: Einrichtung einer Mittelstation aus Anlass der Verlängerung der  
Turmbergbahn**

**Blatt 5**

---

sen auch schon in die Programmanmeldung komme und damit habe man auch eine gewisse Kostensicherheit.

**OR Dr. Noé (FDP-OR-Fraktion)** bedankt sich für die attraktive Ausarbeitung. Er finde es sehr ansprechend. Die Fraktion begrüße, dass man hier ein attraktives Angebot an die Nahverkehrskunden mache. Es sei für ihn auch keine Ausflugsbahn mehr, sondern ein Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs. Dies halte er für hoch attraktiv. Die Zwischenstation werde von der Fraktion unterstützt. Es solle aus ihrer Sicht vor allem ein Angebot an die Anwohner sein. Dies habe sich bewährt, auch bei anderen Verkehrsprojekten. Die Zustimmung sei höher, wenn sie dort auch ein Angebot gemacht werde, wo man direkt davon profitiere. Er habe noch eine technische Frage. Er frage, ob er es richtig verstanden habe, dass es zwei Wägen seien.

**Herr Höglmeier (VBK)** bejaht dies.

**OR Dr. Noé (FDP-OR-Fraktion)** hat eine weitere Frage zur Hydraulik. Er frage sich, ob dies erprobt sei und ob es dies wo gebe. Weil aus dem Eisenbahnverkehr kenne er die Hydraulikprobleme bei ICEs. Er frage nach, ob dies etabliert sei, funktioniere und sich schon irgendwo anschauen lasse.

**Herr Seigleder (VBK)** antwortet, dass diese Technik bei Standseilbahntechniken sehr gängig sei und immer stärker involviert werde. Gerade im Hinblick auf die Mobilitätsfreiheit. Man habe mit dieser Technik den großen Vorteil, dass man den Rollstuhlfahrer in die Bahn barrierefrei hineinrollen könne und genauso wieder ausrollen könne. Dies sei der Gedanke. Mit dieser Neigetechnik bleibe die Bahn im permanenten Winkel, sodass man nicht stürzen könne. Diese Technik sei sehr gut ausgereift, sodass man in diesem Bereich gar nichts anderes bekomme. Die Standseilbahnbauer seien mit der Thematik sehr stark. Es gebe sehr steile Standseilbahnen, bei denen diese Technik stark genutzt werde. Hier sei man mit dem Neigungsverfahren in Durlach sehr entspannt.

**OR Dr. Rausch (SPD-OR-Fraktion)** möchte zur Dimension der Turmbergbahn etwas sagen. Die Planung zur Verlängerung der Turmbergbahn gebe es seit 1915. Die Verwirklichung sei damals daran gescheitert, weil die Mehrheit der Turmbergbahngesellschaft von Karlsruher Personen übernommen worden sei und diese haben das Projekt gestrichen. Man sei auf einem verminten Gelände, zumindest in einem Bereich, indem man die Wünsche der Durlacher sehr ernst nehmen sollte. Dies beziehe sich auch auf den Antrag der Mittelstation und man sei dankbar, dass man gesagt habe, es sei in den allermeisten Fällen gar kein Problem. Wenn man von 850 Passagieren pro Stunde ausgehe, da sei der Turmberg überfüllt. Dies sei sehr optimistisch. Aber dann habe man genau das was

**8. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 7. Oktober 2020,  
17:00 Uhr**

**Protokoll zu**

**TOP 5: Erneuerung der Turmbergbahn und hierzu**

**TOP 5a: Einrichtung einer Mittelstation aus Anlass der Verlängerung der  
Turmbergbahn**

**Blatt 6**

man wolle, nämlich nicht nur eine Ausflugsbahn, sondern ein öffentliches Nahverkehrsmittel, welches man haben wolle. Zum gestalterischen wolle er sagen, dass man in der Turmbergbahn in ein Landschaftsschutzgebiet fahre. Nach dem ersten optischen Eindruck müsse man den Gedanken in den Raum werfen, ob diese Ästhetik hier stimme. Wenn er es salopp formuliere, sehe die neue Talstation aus, als wenn man übrig gebliebene Y-Träger hier herein gebaut habe. Aber dies sei unsachlich. Auch das Geländer, hier werde es Gesprächsbedarf geben. Hier gebe es Optimierungsmöglichkeiten. Dies gelte auch für die Waggon. Hier würde er sich wünschen, dass der historische Bezug aufgenommen werde. Die habe man auch in Baden-Baden gemacht. Man dürfe nicht vergessen, dass der Turmberg der von den Durlacher geliebte Berg sei. Bei der Ästhetik solle man deshalb darauf achten, dass es hinterher den Menschen Freude mache, genauso wie die Mittelstation den Menschen Freude mache.

**OR Malisius (FDP-OR-Fraktion)** bedankt sich die Ausführungen. Er habe zwei Punkte. Zum einen gehe es um die höhenfreie Querung für Fußgänger und Radfahrer. Dies sei ein großer Kritikpunkt der Anwohner dort. Hier sei die Frage, ob man die Straße tiefer legen könne, sodass auch Autos durchkommen würden. Er frage sich, warum dies nicht möglich sein solle, wenn auch Radfahrer und Fußgänger hier durchkommen. Natürlich müsse die Straße dann etwas abgesenkt werden. Der zweite Punkt sei die Mittelstation. Er ist gegen die Mittelstation, weil hier kaum ein Bedarf bestehe. Herr Höglmeier habe ausführlich gesagt, warum dies auch keinen Sinn mache.

**Herr Höglmeier (VBK)** antwortet, dass das, was seine Planer durchgeführt haben, er mögliche nicht die Passierbarkeit mit einem Pkw. Schon gar nicht mit einem Lkw o. ä. Man sei hier in der Darstellung, dass man in den Berg ein Stück hineinrücke, um genau diesen Freiraum zu bekommen. Hier habe man von der Straßenführung her das Problem, dass man extrem in den Berg hineinfahren müsse, um die Höhe zu bekommen. Er glaube dies sei nicht zielführend, wenn man sich anschau, wie die Erwartungen seien, was die Verkehrsentwicklung angehe, so sehe man, dass gerade in der Bergbahnstraße durch die veränderten Verkehrsbeziehungen fast durchgängig eine Reduzierung des Verkehrs erfolge. Dadurch werde auch die Schallemission entlastet.

**OR Wenzel (Freie Wähler-OR-Fraktion)** freut sich, dass die Planung eine konkrete Form annehme. Er wolle nicht über die Optik sprechen, weil dies Geschmackssache sei. Der Vorschlag, dass es ein Bezug auf eine historische Bahn haben solle, finde er sehr schön. Das sei der Durlacher Hausberg, und man sollte auch die Bahn dorthin erkennen. Auch seine Teilnahme am interfraktionellen Antrag für die Mittelstation glaube er, dass der Bedarf da sei. Die Ausrichtung als Bedarfshaltestelle finde er gut. Wenn kein Bedarf da sei, werde auch keine Bahn halten. Auch die Akzeptanz derer, die auf dem Hügel

**8. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 7. Oktober 2020,  
17:00 Uhr**

**Protokoll zu**

**TOP 5: Erneuerung der Turmbergbahn und hierzu**

**TOP 5a: Einrichtung einer Mittelstation aus Anlass der Verlängerung der  
Turmbergbahn**

**Blatt 7**

leben, erhöhe sich. Letztlich werde man auch schauen müssen, was die Kosten zeigen. Was er nicht verstanden habe sei die Betriebserlaubnis, diese ende am 31.10.2022. Dies bedeute, ab diesem Tag könne die bestehende Bahn nicht mehr fahren. Gebe es eine Übergangszeit, bis man mit dem Bau der neuen Trasse beginne und wann sei dies. Er könne dies aus der Vorlage nicht genau entziffern. Er fragt nach dem Zeitablauf von der Stilllegung bis hin zum Beginn.

**Herr Höglmeier (VBK)** antwortet, dass die ursprüngliche Betriebserlaubnis bis zum Ende letzten Jahres gewesen sei. Die zuständige Aufsichtsbehörde im Regierungspräsidium Freiburg habe dann mit entsprechenden Auflagen die Betriebsauflage verlängert. Hierzu gehören zum Beispiel Sonderinspektionen und kleinere Modernisierungen, um eben die Betriebssicherheit zu gewährleisten. Auch mit dem Wissen einer Modernisierung, wurde dies genehmigt. Man gehe davon aus, dass man eineinhalb Jahre für das Planfeststellungsverfahren benötige. Wenn man es im Frühjahr einleitete, würde dies zum Herbst 2022 fertig werden. So würde man in der Lage sein mit den Bautätigkeiten zu beginnen. Man gehe dann davon aus, dass man ca. ein Jahr Bauzeit habe. Im Jahr 2023 werde die Hauptbauzeit sein.

**OR Kehrle (CDU-OR-Fraktion)** bedankt sich für den Vortrag. Die CDU wird der Vorlage heute zustimmen. Man werde gegen den interfraktionellen Antrag stimmen. Hintergrund sei, man wolle die Verlängerung der Turmbergbahn, auf die eigentlich jeder so lange warte, zum jetzigen Zeitpunkt nicht gefährden, denn die Mittelstation sei damit nicht endgültig Geschichte. Sie könne immer noch kommen, auch nachträglich, deshalb sage man, jetzt komme erst die gesamte Bahn mit der Gesamtlänge. Die Mittelstation könne dann auch noch 2024 kommen.

**OR Pötzsche (B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion)** hat eine Anmerkung als Durlacher Bürger und als Ortschaftsrat. Er spreche sich nicht gegen die Verlängerung aus. Hier freue er sich darauf. Was ihm nicht gefalle, sei das Vorgehen der VBK in Bezug auf die gestalterische Umsetzung des Projektes. Man bekomme einen Plan vorgelegt, der schön aussehe, er könne sich aber nicht vorstellen, wie dies in der Realität wirke. Man habe in Karlsruhe einen Gestaltungsbeirat, welcher sich um Häuser, die in Durlach neu gebaut werden, kümmere. Und hier, bei so einem markanten Bauwerk und Änderungen am Turmberg und in diesem Viertel, bekomme man einen Plan vorgelegt, der von einem Betreiber entwickelt worden sei. Es gebe hier einmal die Technik, aber es gebe auch die architektonische Komponente. Hier möchte er Kritik üben. Man bekomme etwas vorgelegt, was mit dem Stadtplanungsamt besprochen worden sei, aber er frage sich, ob dies das richtige und das Beste sei, was man an dieser Stelle brauche, sei überhaupt nicht diskutiert und geprüft worden. Und hier wolle er darum bitten, dass weitere architektonische Plä-

**8. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 7. Oktober 2020,  
17:00 Uhr**

**Protokoll zu**

**TOP 5: Erneuerung der Turmbergbahn und hierzu**

**TOP 5a: Einrichtung einer Mittelstation aus Anlass der Verlängerung der  
Turmbergbahn**

**Blatt 8**

ne in einem breiteren Diskurs besprochen, vorgestellt und dann auch abgesegnet werden. Das, was hier momentan passiert und vorgelegt werde, könne er persönlich nicht gutheißen.

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** fügt hinzu, dass mit dieser Beschlussvorlage nicht das Absegnen der architektonischen Pläne gemeint sei und dies wolle sie auch aus der jetzigen Beschlussfassung herausnehmen wolle. Hier gehe es um die grundsätzliche Vorgehensweise, aber nicht um die architektonischen Pläne. Sie könne sich auch kein Bild über eine Anlage zu einer Beschlussvorlage machen. Die drei Bleistiftzeichnungen würden hier nicht ausreichen.

**OR Köster (B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion)** fügt hinzu, dass es für Auftragnehmer kein Problem sein sollte, ein paar gestalterische Gegenentwürfe darzulegen. Ihm persönlich habe auch etwas nicht gefallen, doch dies habe an dem Foto gelegen. Der Zaun der Talstation sehe schrecklich aus, während der Zaun, wenn es der gleiche sei, bei Überquerung der Turmbergbahnstraße, hier sehe dies deutlich freundlicher aus. Er habe sich auch im Ortschaftsrat gewünscht, dass hier eine breitere Mehrheit für die Mittelstation zustande komme. Die Entscheidung liege letztlich beim Aufsichtsrat der Verkehrsbetriebe und nicht um Ortschaftsrat Durlach. Er habe sich gewünscht, dass hier nicht zu Äußerungen komme, man sehe hier keinen Bedarf. Bedarfe würden sich aus Zahlen, Daten und Fakten ergeben und nicht aus dem Bauch heraus der einzelnen Ortschaftsräte. Entweder werde hier ein sauberer Bedarf ermittelt für den Mittelstation, dann mache sie auch Sinn oder man sage es gebe keinen Bedarf, das Geld sei umsonst, welches man ausbebe. Aber man solle nicht aus dem Bauch heraus solche politischen Statements abgeben. Dies habe er sich von allen gewünscht. Zur Mittelstation wolle er noch technisch etwas sagen. Der Vorteil dieser Wagen sei, dass man auch an der Mittelstation waagrecht halten können, dies bedeute man könne waagrecht aussteigen, dies sei ein großer Vorteil auch für die Rollstühle, beim rausfahren. Gerade dort, wo der Übergang zur Turmbergstraße ange-dacht sei, sehe man auf dem Foto, hier ist der Wagen fast ebenerdig. Er könne sich nicht vorstellen, dass die Verkehrsbetriebe hier 1 Million verbauen, um zwei kurzen Bahnsteigen aus Beton mit Geländer zu bauen, wo man waagrecht auf die Turmbergstraße heraus rollen könne, dass dies so viel Geld kostet. Dies könne man noch einmal konkretisieren. Was ihn gewundert habe sei die jetzige Bergbahn, dies sei eine technische Frage, habe in der Talstation keine Technik, diese sei komplett oben verbaut. Er frage nach, warum es bei diesem Entwurf in der Talstation eine Technik gebe. Er habe es sich so vorgestellt, dass oben ein Motor sei, mit Seil, an dem die Wagen hängen und diese ziehe es hoch und runter. Er frage, was in der Talstation für eine Technik notwendig sei.



8. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 7. Oktober 2020,  
17:00 Uhr

Protokoll zu

TOP 5: Erneuerung der Turmbergbahn und hierzu

TOP 5a: Einrichtung einer Mittelstation aus Anlass der Verlängerung der  
Turmbergbahn

Blatt 9

---

**Herr Steigleder (VBK)** antwortet, dass die jetzige Turmbergbahn geradlinig geführt sei. Sie habe eine kleine Neigung. Dies bedeute, die beiden Fahrzeuge fahren synchron zueinander, und die Gleislänge sei synchron. An der neuen Turmbergbahn werde diese nicht synchron sein, weil die Abtsche Weiche, die sich in der Mitte der Station befinden müsse wo die Wagen aneinander vorbeifahren, habe man diesen Radius, bei dem der äußere Bereich etwas länger sei. Dieser Ausgleichheit müsse man entgegen gehen, dass man unten ein Gegenseil habe, welches das Fahrzeug halte, sodass es nicht aus der Station zurückrolle. Von den Seilbahnherstellern gebe es mehrere Lösungsprojekte. Die Firma Garaventa habe dies in diesem Bereich so gelöst. Hier gebe es Seilschlitten, oder das Gegenseil, hier gebe es verschiedene Arten.

**OR Dr. Wagner (B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion)** knüpft an die Aussage von Herrn Köster an. Für den Fall, dass es eine Mehrheit für den interfraktionellen Antrag zur Mittelstation gebe, denke er, sei es wichtig, dass die, die am Ende entscheiden, die Fakten auf den Tisch haben. Es sei auch wichtig zu wissen, wie viele Menschen es gebe, die in diesem Einzugsbereich leben und einen Bedarf dafür haben. Diese Fakten würden die Entscheider am Ende benötigen.

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** fügt hinzu, dass es heute darum gehe, dass politisches Statement abzugeben, ob man hier eine Mittelstation wolle oder nicht. Die Aufgabe sei nicht, die technischen Details einer Mittelstation zu überprüfen. Bei der Gestaltung der Berg- und Talstation müsse sie sagen, hier finde sie, dass man hier einbezogen werden solle. Gerade bei der Bergstation komme hinzu, dass diese in direkt angrenzender Nachbarschaft sei und in einer guten Nachbarschaft spreche man sich ab. Man habe auch mit einem hohen Aufwand und großen Architekturwettbewerb die Turmbergterrasse dort gebaut, sodass es das ureigene Interesse sei, dass nebendran kein Gebäude stehe, welches nicht auch architektonisch zu der Turmbergterrasse passe. Dies sei dem Gremium sehr wichtig.

**OR Müller (CDU-OR-Fraktion)** begrüßt die Anwesenden. Er möchte zusammenfassen, um was es letztlich gehe, gerade in Bezug auf den interfraktionellen Antrag. Man habe diesen studiert. Es sei aufgefallen, dass der interfraktionelle Antrag genau dort die Schwächen aufweise, die Herr Wagner angesprochen habe. Nämlich die Fakten. Man solle die optionalen Fakten prüfen und vorlegen, inwieweit die Mittelstation das Planungsziel in seiner zeitlichen Dimension unter Umständen auch ausweite. Damit einhergehend sei auch das Verhalten der Ministerien in Stuttgart bei einer Kostensteigerung fraglich, weil man jetzt schon eine enorme Preissteigerung habe. Und man würde jetzt wieder etwas obendrauf satteln. Er wolle nicht, dass man einen alternativlosen interfraktionellen Antrag auf den Weg bringe, der genau dies nicht prüfen solle, sondern alterna-

8. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 7. Oktober 2020,  
17:00 Uhr

Protokoll zu

TOP 5: Erneuerung der Turmbergbahn und hierzu

TOP 5a: Einrichtung einer Mittelstation aus Anlass der Verlängerung der  
Turmbergbahn

Blatt 10

---

tivlos auf eine planerische Umsetzung einer Mittelstation setze, ohne dass eine Prüfung vorausgegangen sei. Dies wolle er bei allem Charme des Antrags sagen.

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** fügt hinzu, dass sie Herrn Höglmeier so nicht verstanden habe. Da man noch nicht mal im Beginn des Planfeststellungsverfahrens befinde und man erst in die Planung gehe. Zumindest habe sie die Verkehrsbetriebe so nicht verstanden, dass sie dies als Problem sehen.

Sie stellt zunächst den Beschlussantrag der Verwaltung zum weiteren Vorgehen zur Verlängerung der Turmbergbahn zur Abstimmung.

Ja-Stimmen	19
Enthaltungen	0
Nein-Stimmen	0

Einstimmig zugestimmt.

Nun stellt sie den zusätzlichen interfraktionellen Antrag für die Mittelstation zur Abstimmung.

Ja-Stimmen	12
Enthaltungen	2
Nein-Stimmen	5

Mehrheitlich zugestimmt.

Dies sei ein klares Ergebnis. Der nächste Schritt sei, dass man in den Gemeinderat gehe. Sie bedankt sich bei Herrn Höglmeier. Man freue sich auf die gemeinsame Informationsveranstaltung.