

**STADT KARLSRUHE**  
**Stadtamt Durlach**

**N i e d e r s c h r i f t   Nr. 11/2021**

über die Sitzung des Ortschaftsrates Durlach

am:            Mittwoch, 10. November 2021

Beginn:      17:00 Uhr

Ende:        19:31 Uhr

in Karlsruhe-Durlach, Festsaal in der Karlsburg

-----

**Vorsitzende: Ortsvorsteherin Alexandra Ries**

Zahl der anwesenden Ortschaftsräte: 19

Es waren anwesend:

**CDU:** OR Henkel, OR Kehrle, OR Müller, OR Miersch, OR Griener

**B´90/Die Grünen:** OR Pötzsche, OR Klingert, OR Köster, OR Dr. Wagner, OR Ruf,  
OR Stolz

**SPD:** OR Dr. Rausch, OR Oppelt, OR Siebach

**FDP:** OR Dr. Noé,

**FW:** OR Wenzel, OR Yesil

**AfD:** OR Bruker

**DIE LINKE:** OR Frey

**Es fehlten:**

**a) entschuldigt:** OR Isele, OR Elke Frey, OR Malisius

**b) nicht entschuldigt: -**

**Schriftführer:**

Matthias Hoffmann (StaDu)

**Sonstige Verhandlungsteilnehmer:** Herr Dr. Höglmeier (VBK), Herr Messerschmidt (VBK)

Die Einladung zu dieser Sitzung, datiert vom 28. Oktober 2021, Zeit, Ort und Tagesordnung sind am 5. November 2021 in der Stadtzeitung der Stadt Karlsruhe ortsüblich bekanntgegeben worden.

**11. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 10. November 2021,  
17:00 Uhr**

**Blatt 1**

---

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** begrüßt die Anwesenden zur heutigen Sitzung im Festsaal der Karlsburg. Frau Ortschaftsrätin Isele, Frau Ortschaftsrätin Elke Frey und Herr Ortschaftsrat Malisius seien für die heutige Sitzung entschuldigt.

**11. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 10. November 2021,**

**17:00 Uhr**

**Protokoll zu**

**TOP 1: Jahresbericht VBK**

**Blatt 1**

---

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** ruft **TOP 1, Jahresbericht VBK**, auf. Sie begrüßt hierzu recht herzlich Herrn Höglmeier und Herrn Messerschmidt von den VBK. Herrn Höglmeier dürfe sie recht herzlich zum neuen technischen Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe und auch der AVG gratulieren. Sie freue sich auf die Zusammenarbeit, die bisher auch schon immer sehr gut gewesen sei.

Man habe im Bauausschuss ein Gespräch mit der Geschäftsleitung der Verkehrsbetriebe gehabt, bei dem man einige Punkte angesprochen habe. Ein Ergebnis dieses Gespräches sei eine Art Jahresgespräch im Ortschaftsrat gewesen und es sei schön, dass dies so geklappt habe.

**Herr Dr. Höglmeier (VBK)** begrüßt die Anwesenden. Man habe vereinbart, dass man regelmäßig in das Gremium komme, um einen Überblick zu geben, was aktuell an Themen anstehe. Man habe heute vier Punkte in eine Präsentation gefasst und danach stehe man natürlich auch für Fragen zu diesen Themen zur Verfügung. Mit Herrn Messerschmidt habe man auch den Leiter des Unternehmensbereiches „Betrieb“ als Betriebsleiter mit dabei, sodass hier auch zu allen betrieblichen Themen direkt profunde Antworten gegeben werden können.

Er möchte mit dem Thema Netzkonzeption 2020/2030 beginnen. Man habe 2017 dieses Papier aufgelegt, wo man verschiedene mögliche Entwicklungen in der Stadt, aber auch in der Region aufgenommen habe. Es sei ein gemeinsames Papier mit der AVG und des KVV. Man habe auch die Maßnahmen aus dem Jahr 1993 bewertet. Man sei aktuell in den Endschritten der Überarbeitung dieses Papiers. Man werde dies auch im Dezember den Aufsichtsräten vorstellen und dann würde man es sowohl online, als auch als Papiervariante zur Verfügung stellen. Wenn man einen Blick auf das Stadtgebiet werfe und am heutigen Abend den Fokus speziell auf Durlach lege, dann habe man die Entwicklung der Tramstrecke zum neuen Baugebiet unten am Grötzinger Weg als einer der Punkte. Man habe das Thema barrierefreier Ausbau der Endhaltestelle Durlach Turmberg und man habe natürlich die Turmbergbahn als Maßnahme hinterlegt. Darüber hinaus gebe es im Stadtgebiet natürlich noch viele weitere Maßnahmen von unterschiedlicher Konkretisierung und unterschiedlichem Stand, wie eine tatsächliche Umsetzung tatsächlich erfolgen könne. Die Tramstrecke zum Entwicklungsgebiet unten am Grötzinger Weg habe man im letzten Gespräch auch angesprochen, wie hier der Stand sei und wie es hier weitergehe. Dies sei auch eine enge Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt. Auch das Stadtplanungsamt werde noch explizit in das Gremium kommen und die weitere Vorgehensweise erläutern. Man habe gemeinsam mit dem Stadtplanungsamt verschiedene Varianten diskutiert, wie eine entsprechende Verlängerung erfolgen könne, um dieses neue Gebiet und damit auch das Turmbergbad entsprechend mit der Tram zu erschließen. Diese Überlegungen, die dann in zwei Varianten zusammengefasst worden seien, würden dann in den baulichen Wettbewerb eingehen, der unter der Federführung des Stadtplanungsamtes ablaufe und in einer entsprechenden Umsetzungsvariante münde. Er möchte noch einen kurzen Blick auf die zwei Varianten werfen, die in der näheren Betrachtung seien.

**11. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 10. November 2021,  
17:00 Uhr**

**Protokoll zu**

**TOP 1: Jahresbericht VBK**

**Blatt 2**

Dies sei einmal die Variante, dass man über die B3 im eingleisigen Betrieb und später im zweigleisigen Betrieb in das Neubaugebiet gehe. Auf dem Bild sei dies die untere Trassenvariante. Die zweite Variante sei die Führung durch die Alte Weingartner Straße als besonderer Bahnkörper, zweigleisig als Rasengleis. Rasengleis sei dort, wo man keine Überfahrbarkeit benötige, grundsätzlich die Planungsgrundlage. Die beiden Varianten würden dann entsprechend zusammenkommen und es gebe am Ende eine zentrale Haltestelle im Neubaugebiet und je nach Variante dann eine entsprechende Wendeschleife, entweder etwas früher oder etwas weiter hinten.

Zum barrierefreien Ausbau der Endhaltestelle Durlach Turmberg führt er aus, dies sei schon ein etwas längeres Projekt. Man habe hier viele Varianten untersucht. Man müsse aber auch einfach festhalten, dass sich in den letzten Jahren die Bedeutung der Endhaltestelle durchaus verändert habe und sich der Umsteigepunkt Richtung Karl-Weysser-Platz und Schlossplatz verlagert habe. Wenn man jetzt auf die Weiterführung Richtung Turmbergbad und Richtung Neubaugebiet blicke, dann sei es wesentlich, welche Variante am Ende zur Umsetzung komme. Daraus resultierend falle es der VBK momentan nicht einfach, hier eine Festlegung zu treffen, wie man den barrierefreien Ausbau gestalten wolle. Aus dieser Konsequenz heraus sei die Vorgehensweise, die man sich jetzt vorgenommen habe, dass man bis zur Wiederinbetriebnahme der Turmbergbahn einen barrierefreien Ein- und Ausstieg an den ersten beiden Türen ermöglichen wolle, sodass man hier eine durchgängige Barrierefreiheit von der Tram später habe. Der endgültige und vollständige barrierefreie Umbau werde man so lange nach hinten schieben müssen, bis man wisse, mit welcher Variante man das Neubaugebiet erschließe.

Nun komme er zur Turmbergbahn. Einige seien bei den Workshops dabei gewesen. Man habe wie angekündigt drei Workshops durchgeführt. Den ersten am 20.07.2021 zur Gestaltung der Stationen, des Zauns und auch des Umfelds. Der zweite Workshop sei am 28.07.2021 zur Gestaltung der Außenhülle gewesen und der dritte Workshop nach der Sommerpause sei zur Gestaltung des Fahrgastinnenraums gewesen. Ziel der Workshops sei eine gemeinsame Entscheidung gewesen und wo es möglich ist, Prüfaufträge mitzunehmen, wo man entsprechende Anpassungen vornehme. Aus seiner Sicht seien die Workshops am Ende sehr produktiv gewesen und man habe sehr viele Anregungen gehabt, wie die Gestaltung und Umsetzung verbessert werden könne. Hier wolle er noch einmal kurz auf die einzelnen Punkte eingehen. Man werde die Entscheidungen dann aber auch noch entsprechend vorbereiten und in der nächsten Zeit auf das Gremium zukommen. Aus dem Workshop eins sei das Thema Integration des Treppenabgangs oder eben Festsetzung der Talstation nach oben offen gewesen. Hier denke er, sei man auf einem guten Weg, dass man hier eine Lösung bekomme, was den Treppenabgang anbelange. Deshalb sei der Versatz der Talstation nach oben auch schon rot hinterlegt, sodass man hier eine schöne Fläche und einen schönen Platz bekomme und einen schönen Zugangsbereich, ohne den störenden Treppenabgang. Die zweite Entscheidung, die gefällt werden müsse sei das Thema, ob man einen architektonisch wertvollen oder anspruchsvollen Zaun habe oder ob man eine starke Begrünung habe, sodass dieser Zaun gar nicht

**11. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 10. November 2021,**

**17:00 Uhr**

**Protokoll zu**

**TOP 1: Jahresbericht VBK**

**Blatt 3**

zu tragen komme. Hier habe man sehr ausgeglichene Verhältnisse gehabt, sodass man hier mit dieser Entscheidung noch einmal in das Gremium komme. Ansonsten habe man verschiedene Prüfaufträge gehabt. Zum Beispiel die Absenkung des Grünstreifens, also eine Idee, die in diesem Workshop geboren worden sei, dass man den Grünstreifen absenke, um den Zaun tiefer zu machen, um somit den Zaun von der Straße aus nicht in der vollen Höhe wirken zu lassen. Dies werde nach Rücksprache mit der Genehmigungsbehörde auch so möglich sein und dies werde man in den Planungen weiter berücksichtigen. Als weiteren Punkt habe man die schräg verlaufende Trasse. Dies gestaltet sich eher schwierig, auch vom räumlichen Bild her und deshalb würde man davon absehen wollen. Die Festlegung der Bepflanzung der Grünstreifen erfolge in Abstimmung mit dem Gartenbauamt und hier würde man dann prüfen und abstimmen, was die richtige Bepflanzung sei. Dies hänge natürlich auch etwas damit zusammen, ob der Zaun sichtbar sein solle oder ob er stark begrünt sein solle. Und die Absenkung des Seilbahnfahrweges, sodass man insgesamt ein Stückchen nach unten komme, werde man auf jeden Fall zum Teil in die Planung aufnehmen können. Ansonsten habe es noch Wünsche zur Möblierung gegeben, zum Vordach, zur Beschriftung, zum Beleuchtungskonzept in der Unterführung und zur Gestaltung der Stützwand mit dem Kunstbeirat. Es seien also viele Vorschläge, die man gerne aufnehme und aufgenommen habe und in der Planung berücksichtigen werde.

Beim zweiten Workshop sei es dann um die Fahrzeuggestaltung gegangen. Auch hier habe man zwei Arbeitsgruppen gehabt. Es seien konträre Ansichten gewesen, was die bessere Variante sei. Dies dürfe dann das Gremium letztendlich entscheiden, was die Vorzugsvariante sei. Man habe die moderne Form und die klassische Form. Beides in den badischen Farben oder eben ein eher dezentes, silberfarbenes Design.

Beim dritten Workshop sei man einer Meinung gewesen, wie die Innenraumgestaltung erfolgen solle. Man habe sich in diesem Workshop für Holzbänke entschieden, man habe einen hellgrauen, griffigen Boden und sehr große Fensterflächen. Man habe die Klimatisierung der Bahnen, wenn sie in der Station stehen. D. h. man habe keine Klimatisierung auf dem Fahrzeug, sondern die Fahrzeuge würden bei warmen Temperaturen in den Stationen vorkonditioniert werden würden auf dem Weg natürlich durch den Fahrtwind und entsprechende Fenster und Lüftungsanlagen belüftet. Wenn die Bahn in den badischen Farben gestaltet werden, dann seien die Bezüge rot, ansonsten auch in einem hellen grau. Aber hierfür bekomme man Entwürfe, um darüber entscheiden zu können. Zum weiteren Ablauf könne er sagen, dass man nun ein vorgezogenes Scoping habe. Am 28. Oktober sei die Veröffentlichung des Regierungspräsidiums erfolgt. Es sei vorgezogen zur Planfeststellung. Im Scoping könne jeder, sowohl Träger öffentlicher Belange als auch jede Privatperson, diese Unterlagen einsehen. Es seien bis zum Verkehrsgutachten die verschiedenen Unterlagen veröffentlicht und man könne Hinweise geben, über welchen Rahmen die Umweltverträglichkeitsprüfung stattfinden solle. Aber auch Nachfragen zur CO<sub>2</sub>-Bilanz seien möglich, dies seien Punkte, die dann vom Regierungspräsidium festgelegt werden. Nach sechs bis acht Wochen Offenlage komme alles, was man im Rahmen der

**11. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 10. November 2021,**

**17:00 Uhr**

**Protokoll zu**

**TOP 1: Jahresbericht VBK**

**Blatt 4**

Umweltverträglichkeitsprüfung noch an weiteren Unterlagen erstellen müsse, zu den Unterlagen, die man bereits erstellt habe. Ab Januar würde man die weiteren Gutachten anfertigen lassen, die dann noch fehlen. Der Plan sei, im April die Planfeststellungsunterlagen einzureichen. Dazu müsse man noch in das Gremium kommen. Man habe gesagt, man komme in verschiedenen Punkten zum Ortschaftsrat. Man werde, bevor man die Planfeststellungsunterlagen einreiche, noch einmal in den Planungsausschuss gehen und dort das Projekt noch einmal vorstellen. Man werde in den Ortschaftsrat Durlach kommen, was die offenen Entscheidungen der Workshops angehe. Nachgelagert werde man dann das Thema der offenen Punkte noch einmal im Gemeinderat haben und man könne, bevor man die Planfeststellungsunterlagen einreiche, diese noch einmal im Gremium vorstellen, was dann Inhalt dieser Planfeststellungsunterlagen sei.

**OR Dr. Noé (FDP-OR-Fraktion)** begrüßt die Anwesenden. Er bedankt sich für den Bericht. Er möchte aus den drei Workshops berichten, sie seien außerordentlich produktiv gewesen sehr professionell moderiert und es sei ein guter Gedankenaustausch gewesen. Er möchte auch den Medienvertretern und der Öffentlichkeit mitgeben, dass alle Ergebnisse und alle Inhalte dieser Workshops offen publiziert seien und auf der Homepage des KVV mit allen Facetten publiziert seien. Dies könne man dort einsehen.

Er habe einige Fragen, zum Thema Netzkonzepktion. Vielleicht könne man auf das Chart vier gehen. Das Thema Netzkonzepktion 2030 sei fortgeschrieben worden. Wenn hier ein Abschlussdokument da sei, sei es schön, wenn man es dem Ortschaftsrat zukommen lasse und er habe konkrete Fragen dazu. Man sehe hier Punkt 1.8. Dies sei das Einschleifen der S31/S32, die von Durlach über den Otto-Dullenkopf-Park in die Ludwig-Erhard-Allee eingeschleift werden. Diese Netzverknüpfung habe dann zur Folge, dass das Umsteigeargument am Bahnhof Durlach entfalle. Er dürfe daran erinnern, dass er kritisiert habe, dass der neue Liniennetzplan, der nach der Eröffnung der Kombilösung jetzt komme, die Tram 5 in den Bahnhof Durlach geleitet werde und dort ende, anstatt, wie es ursprünglich versprochen gewesen sei, nach Durlach hineinzuführen. Er dürfe darauf hinweisen, dass in Zusammenhang mit dem Bürgerentscheid zur Kombilösung, Durlach zwei Linien zugesagt worden seien und eine Anbindung von der Durlacher Kernstadt an den Hauptbahnhof. Wenn man diese Netzkonzepktion weiterdenke, dann entfalle dieses Umsteigeargument und er wolle bitten, zu prüfen, ob man die Tram 5 nicht doch nach Durlach ins Zentrum führen könne.

Das zweite Thema seien die Tangentiallinien, er habe auch die Dokumentation herausgezogen. Man habe in Karlsruhe eine starke Zentrierung, welche sich durch die Tunnellösung noch mehr auf die Innenstadt verlagere. Es würden die Tangentialverbindungen fehlen. Im alten Dokument sei die Rede von einer Tangentialverbindung Durlach-Hagsfeld-Waldstadt-Neureut. Er sehe noch den Ast Waldstadt-Neureut, dieser sei noch drauf. Es würde sich jedoch anbieten, die Verbindung Durlach-Hagsfeld-Waldstadt nochmal in den Blick zu nehmen. Eine wesentliche kurzfristigere Lösung für die Anbindung Durlach-Neureut sei die Reaktivierung der Strecke Neureut-Karlsruhe/West-Hauptbahnhof. Hier

**11. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 10. November 2021,**

**17:00 Uhr**

**Protokoll zu**

**TOP 1: Jahresbericht VBK**

**Blatt 5**

wolle er fragen, wann hier mit der Realisierung zu rechnen sei und ob auch nicht nur der Hauptbahnhof angebunden werde, sondern ob die S12 auch nach Durlach weitergeführt werde.

Nächstes Thema sei die Verlängerung der Tram Unten am Grötzinger Weg. Er habe es kurz vorgestellt. Hier sei das Anliegen von Bürgerinnen und Bürgern herangetragen worden. Man müsse die dann neue Talstation an die Tram anbinden. Wenn man nun von der Stadt herauskomme, habe man einen kurzen Umsteigeweg über die Straße, um auf den Turmberg hochzufahren. Wenn man vom Turmberg herunterfahre, würde man eine Rundfahrt durch das neue Wohngebiet machen, bevor man in die Innenstadt fahre. Dies sei ein Thema, welches man noch einmal beleuchten müsse, im Hinblick auf die Führung von der Verlängerung von der Trasse.

Dann habe er noch das Thema Barrierefreiheit Endhaltestelle Turmberg, hier habe man ursprünglich eine Anfrage gehabt, die schon beantwortet worden sei, dass man diese Lösung möglichst bald bekomme. Eine weitere Frage, von Bürgerinnen und Bürgern sei, wie es mit der Löschung der Betriebserlaubnis der jetzigen Turmbergbahn aussehe. Hier stehe eine Zahl im Raum. Man sehe jetzt auch die Umweltverträglichkeit usw., dies gehe alles noch ein bisschen mit dem Neubau. Er fragt, ob die Turmbergbahn bis zum Baubeginn auf Basis der alten Lizenz weiterfahren dürfe oder ob man dann schon einen Busnotbetrieb brauche und wie man die Erreichbarkeit des Turmbergs sicherstelle, in der Zeit zwischen alter und neuer Turmbergbahn.

**Herr Dr. Höglmeier (VBK)** antwortet, dass man inzwischen mit der DB Netz die Baufinanzierungsvereinbarung abgeschlossen habe, sodass man die Planer an Bord holen könne und die Planungen entsprechend voranbringen könne. Vom Zeitraum rede man hier sicherlich über fünf bis sechs Jahre, bis hier eine Realisierung erfolgt sei. Parallel zum Einschleifen der S31/S32 erfolge auch seitens des Landes eine Stärkung des direkten Verkehrs zwischen Bruchsal-Hauptbahnhof und Karlsruhe-Hauptbahnhof, was mit der Begründung dafür sei, dass man die S31/S32 direkt in die Stadt einschleifen könne, ohne dass man für die Fahrgäste das Angebot verschlechtere. Das Umsteigeargument für die Tram 5 könne man mit der Anbindung an das Neubaugebiet zusammenfassen, denn je nach Variante, wenn man jetzt durch die Alte Weingartner Straße hindurchfahre, müsse man die Tram 5 nach Durlach einführen, um hier beide Bereiche ordentlich anzubinden und auch die Möglichkeit Richtung Turmbergbahn zu gewährleisten. Bezüglich der Anbindung rein baulich, was die Anbindung von Neureut über Knielingen zum Hauptbahnhof angehe sei es so, dass man in der Dezember-Sitzung des Gemeinderates einen Beschluss des Gemeinderates benötige, dass man hier in die Planungen einsteigen könne. Hintergrund sei, dass die bisherige Zusage des Landes auf dieser Strecke einen Ein-Stundentakt vorsehe. Die eigenen Untersuchungen würden ergeben haben, dass man mit einem Ein-Stundentakt aber nicht die standardisierte Bewertung erfolgreich abschließen könne, sodass man mindestens einen Halbstundentakt anbieten müsse, was irgendwo auch eine Selbstverständlichkeit sei. Dies habe aber zur Folge, dass die Stadt über den

**11. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 10. November 2021,  
17:00 Uhr**

**Protokoll zu**

**TOP 1: Jahresbericht VBK**

vom Land vorgesehenen Standard hinausgehenden Betriebskosten verantwortlich sei und dies bezahlen müsse. Dies müsse der Gemeinderat beschließen, dass er dazu bereit sei. Dies sei der Beschluss im Dezember. Bis man dann in den Betrieb gehe, könne sich das ganze überholt haben, weil jetzt das Land als neuen Standard den Halbstundentakt im ländlichen Bereich herausgegeben habe. Wenn im Land dies ein Grundsatz sei, dann sollte es auch dort gelten. Von daher könne sich dies in Wohlgefallen auflösen. Wenn es um die Einschleifung bei der DB gehe, brauche man dort eine Leistungsfähigkeitserhöhung, d. h. man müsse in die Infrastruktur der DB-Netz eingreifen, von daher sei man hierbei mindestens bei fünf bis sechs Jahren, bis man hier vorankomme. Zur Betriebserlaubnis der Bergbahn könne er sagen, wenn man im April den Planfeststellungsantrag einreiche und man mit 20 Monaten plane, was den Beschluss angehe, dann würde dies mit der Außerbetriebnahme der Turmbergbahn funktionieren. Würde es länger dauern, gebe es zwei Möglichkeiten. Diese würden dann konkret mit der Aufsichtsbehörde abgestimmt werden. Man müsse klären, ob es Ersatzmaßnahmen gebe, um eine Verlängerung hinzubekommen. Dies würden technische Erneuerungen sein können oder eine dichtere Inspektionsfolge. Man müsse sich natürlich für das erstere einsetzen. Ziel sei, dass man die Turmbergbahn so schnell wie möglich bekomme.

**OR Dr. Noé (FDP-OR-Fraktion)** fragt noch einmal zur S12, ob diese auch nach Durlach verlängert werde oder ob man momentan nur von Neureut-Karlsruhe West-Karlsruher Hauptbahnhof spreche.

**Herr Messerschmidt (VBK)** antwortet, dass dies erstmal nur bis zum Hauptbahnhof vorgesehen sei. Dies ergebe sich eventuell mit der Verknüpfung mit anderen Linien, die dann weiterführen würden. Aber zunächst sei Durlach keine Endstation.

**OR Dr. Noé (FDP-OR-Fraktion)** antwortet, dann wolle er dies als Denkaufgabe, Tangentialverbindung Durlach-Neureut, noch einmal im Protokoll haben und mitgeben.

**OR Dr. Klingert (B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion)** bedankt sich für die Ausführungen. Bezüglich der Netzkonzption 2020/2030 habe die Fraktion auch noch ein paar Fragen. Sie fragt, ob dies auch vor dem Hintergrund des Klimaschutzkonzeptes 2030 entwickelt werde und der Idee, dass man die Fahrgastzahl zwischen 2020 und 2030 verdoppeln wolle. Hier habe sie noch ein paar einzelne Nachfragen. Auch hier sei die fehlende Tangentialverbindung, der Lückenschluss zwischen Waldstadt und Durlach aufgefallen. Die Grünen würden sich hier auf einer Linie mit der FDP befinden. Sie wolle noch zu den Linien 1.16 kommen, d. h. die Verbindung Lückenschluss zwischen Ettlingen und Durlach und Punkt 1.15, hoch zu den Höhenstadtteilen. Hier sei im Verkehrsentwicklungsplan auch mal über die Möglichkeit einer Seilbahn geredet worden. Hier habe es ursprünglich geheißen, dass dies perspektivisch sei und die Fraktion würde interessieren, ob dies perspektivisch konkretisiert werden könne. Sie habe im Maßnahmenkatalog vom



**11. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 10. November 2021,  
17:00 Uhr**

**Protokoll zu**

**TOP 1: Jahresbericht VBK**

Klimaschutzplan im Handlungsfeld die Idee gesehen, dass ein intern abgestimmter und verbindlicher Zeitplan fehle. Dies sei eineinhalb Jahre her. Die Frage sei, ob es diesen mittlerweile gebe. Im Rahmen der Netzkonzeption wolle sie auch noch einmal auf die ganzen Anträge der Busverbindungen hinweisen. Man habe im Sommer 2020 einen Aumer Bus beantragt, der Aue besser an Durlach anbinden solle und die Verlängerung von Busnummer 23 von Stupferich zum Durlacher Bahnhof und hier sei man informiert worden, dass nach einer Aufsichtsratsagung von der VBK man Rückmeldung bekomme und hier würde sie der Sachstand interessieren. Es freut sie zu sehen, dass man beim Neubaugebiet schon in die Planung eingestiegen sei und man die Anbindung an die Untere Hub im Hinterkopf habe. Dies habe man genau vor einem Jahr im Ortschaftsrat diskutiert. Der Fraktion sei aufgefallen, dass das Turmbergbad gar nicht so gut angebunden sei. Sie fragt, ob der Eingang vom Turmbergbad zu der Haltestelle hin verlegt werde oder ob es andere Ideen gebe. Sie fragt, ob in der Planung vorgesehen sei, die Buslinie 31 wieder zu beleben, die das Turmbergbad mal angebunden habe, ursprünglich auf dem Weg nach Hagsfeld. Vielleicht sei dies eine Möglichkeit, dies relativ schnell in den Sommermonaten zu machen, um die dortige Verkehrssituation an manchen Tagen zu entlasten. In diesem Zusammenhang wolle sie auch darauf hinweisen, dass es die Möglichkeit gebe, sowohl die Buchung am Campingplatz, als auch den Besuch des Turmbergbades mit einem Kombiticket zu verbinden, sodass man mit dem Eintritt des Bades gleichzeitig ein KVV Ticket inklusive habe. Dies würde die Fraktion sehr befürworten.

Des Weiteren sei aufgefallen, dass die Umlaufzeit der Linie 1 wahrscheinlich zu groß sein würde, wenn man die Anbindung an das Neubaugebiet mache und man habe sich überlegt, ob es nicht sinnvoll sei, die Linie 5 dort wieder hinein zu verlegen, sodass man insgesamt in Durlach einen Fünfminutentakt habe. Dies würde alle sehr freuen. Natürlich würden Rasengleise an allen Ecken sehr erfreuen. Gerade auf der B3, wo es sehr laut sei. Bezüglich der Workshops der Turmbergbahn wolle sie Herrn Dr. Noé zustimmen. Dies sei eine sehr konstruktive und gute Zusammenarbeit gewesen, dies habe der Fraktion sehr gefallen. Nach ein paar holprigen Anfängen in der Zusammenarbeit habe sich dies gut entwickelt. Es sei bekannt, dass man Fan der Verlängerung sei. Sie persönlich habe es sich etwas kleiner und schlichter vorgestellt, aber man sei auf einem guten Weg. Zur Absenkung des Grünstreifens fragt sie, ob dies nur für den unteren Teil gelte oder auch für den jetzt aktuellen, oberen Teil der Turmbergbahn. Sie fragt, ob die Bäume der oberen Turmbergbahn bestehen bleiben.

**Herr Dr. Höglmeier (VBK)** antwortet, dass die Absenkung des Grünstreifens den unteren Teil betreffe. Man habe heute bereits im oberen Teil teilweise auch schon eine entsprechende Sicherungsmaßnahme mit einem Zaun bzw. dort, wo man nicht an die Bahn komme, habe man keine Notwendigkeit, eine Sicherungsmaßnahme vorzunehmen. Im oberen Teil würde es so bleiben, wie es heute ist. Bezüglich der Bäume wüsste er nicht, dass man hier Bäume entfernen wolle, außer die, die natürlich notwendig seien, um die untere Trasse herzustellen. Zur Streckenführung könne er sagen, was die Erschließung des Neubaugebietes angehe, dass in der B3 ein Rasengleis möglich sei. Man sei in einem sehr

**11. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 10. November 2021,  
17:00 Uhr**

**Protokoll zu**

**TOP 1: Jahresbericht VBK**

frühen Stadium, wo man Trassenvarianten diskutiere. Nach Einschätzung der VBK sei auch in der B3 keine zweigleisige Strecke möglich, aber eine eingleisige, die als besonderer Bahnkörper als Rasengleis ausgebaut werden könne. Zu den Umlaufzeiten könne Herr Messerschmidt etwas sagen. Die Anbindung des Turmbergbads, was das Kombiticket angehe, sei eine Sache, die natürlich die Bäder mit dem KVV abstimmen müssen und auf den KVV zugehen müsse. Denn diese würden am Ende von jedem Eintrittsticket einen Betrag X an den KVV abgeben müsse, sodass das Kombiticket, wie es bei verschiedenen Veranstaltungen oder beim KSC sei, finanziert werden könne. Hier gebe es eine standardmäßige Berechnung. Dies müsse aber von den Bädern beim KVV veranlasst werden. Zu den Strecken Richtung Ettlingen und Hohenwettersbach zu den Bergdörfern müsse er sagen, dass sich hier in den letzten eineinhalb Jahren nicht wirklich etwas getan habe. Der Fokus liege auf Strecken, die schneller realisiert werden können und wo man einen größeren Nutzen sehe. Wenn man den Bericht habe, der auf die Website gestellt und auch als Druckvariante verteilt werde, könne man dort eine Bewertung sehen, wie man aktuell die Realisierungschancen sehe. Dort sei alles eingeflossen, was sich in der Zukunft entwickle und hier seien Punkte dabei, wo man sage, es sei denkbar, aber nicht heute und nicht morgen. Dementsprechend gebe es eine Abschtimmung zwischen den verschiedenen möglichen Projekten. Aktuell müsse er auch dazu sagen, dass jede dieser Maßnahmen dann auch vom Gemeinderat entsprechend beschlossen werden müsse, denn jede dieser Maßnahmen koste nicht nur Geld in der Investition. Hier sei man auch über die Bundes- und Landungsmittel sehr gut ausgestattet. Für die Investitionen seien viele Mittel da und es sei nicht das Wesentliche, was hängen bleibe, aber nach der Investition, komme der Betrieb und dies müsse finanziert werden. Und dies sei in der heutigen Finanzierungslandschaft etwas, was zu 100 % an der Stadt hängen bleibe.

**Herr Messerschmidt (VBK)** möchte noch einmal die Verbindung zu den Bergdörfern ansprechen. Hier sei er etwas skeptisch, was mit dem Schlagwort Seilbahnen zu tun habe. Dies sei immer nur eine Punkt-zu-Punkt Verbindung, vielleicht auch mit einer Zwischenstation. Wenn man dann von Grünwettersbach in die Stadt wolle, dann fahre man mit einem Dorfbus zur Bergstation, dann müsse man in die Bergbahn umsteigen, um unten beim Zündhüttele dann wieder in einen Bus oder Bahn umzusteigen, die einen weiterbringe. Dies sei vielleicht etwas billiger, als eine Stadtbahnlösung und vielleicht auch schneller zu realisieren, aber ob dies attraktiver sei gegenüber der heutigen Lösung, mit der Linie 47 als Schnellbus vom Zündhüttele zum Bahnhof, dies sei dahingestellt. Hier solle man sich Richtung Stadtbahn konzentrieren, die viele Haltestellen in den Bereichen habe, je nach Trassenführung und eine deutlich bessere Erschließungswirkung habe, wo man von den Stadtteilen in die Innenstadt komme, ohne dass man zweimal einen Umsteigezwang schaffe. Es sei den Berg hoch sicherlich nicht besonders trivial, eine Trasse zu finden, aber auch nicht unmöglich. Es sei aber sicherlich die attraktivere Lösung und wenn er hier Fahrgastgewinne erzielen wolle und nicht nur touristisches Potenzial ziehen wolle, dann

**11. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 10. November 2021,  
17:00 Uhr**

**Protokoll zu**

**TOP 1: Jahresbericht VBK**

müsse man Richtung Stadtbahn gehen und weniger in Richtung Seilbahnlösung. Dann seien noch die Busbereiche angesprochen worden. Hier sei der Sachstand nach wie vor unverändert. Insofern habe man über die Linienverlängerung von Stupferich nach Bahnhof-Durlach gesprochen. Dies konterkariere und hier gebe es jetzt eigentlich auch keinen neuen Sachstand. Es konterkariere das Konzept, welches man sonst gehabt habe, nämlich ein Stadtbussystem in Durlach, wo die Busse von der einen Seite kommen würden und in die andere Richtung weiterfahren. Und so fahren sie nur bis zum Bahnhof Durlach und es gebe keine Durchbindung. Diese Linie sei auch bedient durch die Linie 31, dann mache es auch keinen Sinn, die Linie 31 dafür sterben zu lassen in diesem Abschnitt, weil es von Berufspendlern sehr stark nachgefragt sei. Diese müssen zusätzlich verkehren. Die Busse würden sich in verschiedenen Abschnitten gar nicht begegnen können. Dies sei nicht attraktiver, als wenn man einen vernünftigen Umsteigepunkt am Turmberg habe. Das Stadtbuskonzept, welches man habe, dass man nicht nur Radiallinien habe, die am Schlossplatz enden, sondern in andere Stadtteile weitergehen, habe man im Augenblick mit der Linie 24 und 26 zusammen. Die Linie 21 und 23 würden immer verkehren. Dies werde sich künftig ändern, es werde die Linie 24 und die Linie 23. Sodass man von Stupferich Richtung Zündhütte komme und dann zum Bergwald. Die Linie 21 und 26 werden verknüpft sein. Es hänge auch mit Fahrzeiten zusammen, die sich ergeben haben, dass man hier bessere Umläufe bekomme. Durch verschiedene Tempo-30-Maßnahmen sei der Verkehr nicht schneller geworden. Man habe hier an verschiedenen Stellen auch finanziell nachsteuern müssen, dass man einen zusätzlichen Umlauf hineinbekomme. Mit der Aufteilung auf die neuen Linien investiere man auch in Zeiten, die man bisher nicht gehabt habe und setze ein zusätzliches Fahrzeug ein. Man verteile es gleichmäßig und alle würden etwas davon haben. Sonst habe man sich immer entscheiden müssen, auf welcher Umlaufbahn man sie hineintue und auf welcher Linie und die anderen würden nichts davon gehabt haben. So sei es viel schöner. Mit der Linie 23, wenn diese zum Bahnhof gehe, sei es ein deutlicher Mehraufwand, der nicht so attraktiv sei, denn die Verbindung über die Pfinzstraße sei nicht arg toll.

Nun komme er zum Thema Ringlinienführung, wenn man am Turmberg einsteige, mit dem künftigen Neubaugebiet, wie es mit dem Ring und der Schleife sei, Richtung Stadt. Lösungen, die dazu führen, dass man nur noch eine Ringlinienverbindung habe, seien so nicht sinnvoll umsetzbar. Es müsse eine Lösung sein, die letztendlich eine Endstation habe. Es müsse dann flankiert sein mit einer Linie, die vom Turmberg in die Innenstadt zurückfahre. Es sei sicherlich nicht sinnvoll und für keinen Kunden attraktiv. Nicht nur wegen der Turmbergbahn, auch wegen gesamt Durlach. Bei aller Euphorie der Turmbergbahn, seien es sicherlich nicht die einzigen Nutzer, die hier einsteigen würden. Auch für alle, die den Bus nutzen, müsse es schnell Richtung Innenstadt gehen. Diese würden nicht erst bis hinten fahren können. Dann brauche man einen Punkt, wo man Wendezeiten verbringe, denn man müsse pünktlich Richtung Stadt abfahren, hier brauche man immer einen Puffer. Es sei auch nicht sinnvoll, wenn man hinten herausfahre, dort acht Minuten stehe, bis

**11. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 10. November 2021,**

**17:00 Uhr**

**Protokoll zu**

**TOP 1: Jahresbericht VBK**

**Blatt 10**

man wieder Richtung Innenstadt fahre. Wenn es eine Lösung gebe und es nur eine Linie sei, dann müsse diese am Turmberg vorbeikommen und in der Gegenrichtung wieder Richtung Stadt fahren. Wenn es zwei Linien seien, dann können es verschiedene Achsen sein. Aber auch dann müsse es immer eine Linie geben, die vom Turmberg Richtung Stadt führe. Alle Menschen erst nach hinten zu fahren, sie dort acht Minuten stehen zu lassen und dann wieder nach vorne zu fahren, sei Quatsch. Solche Lösungen seien nicht tragfähig und alles andere als attraktiv.

**OR Dr. Klingert (B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion)** fragt noch mal nach dem Status des Aumer Busses. Die neue Verbindung zwischen Aue und Durlach, die man beantragt habe und hier mehr oder weniger einstimmig beschlossen worden sei.

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** ergänzt, dass man im Gespräch im Ausschuss II ausgemacht habe, dass die VBK dort Preisschilder dran mache, weil klar gewesen sei, dass es mit der finanziellen Situation insgesamt verbunden sei. Und hier solle man Preisschilder dranhängen und dann auch in eine Aufsichtsratsklausur einbringen. Vielleicht könne er dies einfach noch mal mitnehmen.

**Herr Messerschmidt (VBK)** antwortet, dass man eine gewisse Anbindung an Aue habe. Das andere nehme man einfach mit.

Dann komme er noch zur Linie 31. Man habe es damals umgelegt. Man sei nicht wegen dem Freibad diese Linienführung gefahren, sondern es sei die Fahrwegrichtung Richtung Industriegebiet und Hagsfeld. Der Grund damals dafür sei der Bahnübergang gewesen. Dies sei für die VBK eine extreme Behinderung des Verkehrs, mit extrem langen Wartezeiten, auch nicht planbar und letzten Endes sei es für die vielen Berufspendler im Vergleich zu doch sehr wenigen Freibadbesuchern, die mit dem Bus gefahren seien, eine Zumutung, an diesem Bahnübergang zu stehen. Man müsse sagen, man habe sehr viele positive Resonanzen bekommen, dass man endlich nicht über diesen Bahnübergang gefahren sei. Deswegen komme man hier nicht mehr zurück und wenn man eine Lösung haben wolle, dann müsse es letztendlich die Bahnstrecke sein, die noch höher frequentiert werde in den nächsten Jahren. Es werde nicht weniger. Die Schließzeiten an diesem Bahnübergang würden eher zu- als abnehmen und hier bekomme er keinen stabilen Busbetrieb drüber. Er müsse etwas haben, dass er ohne Bahnübergang darüber komme. Bei der Linie 31 sehe er im Augenblick keine Anpassungsplanung auf Straßenseite, dass man sowohl das Freibad hineinbekomme und sich den Bahnübergang spare. Wenn man diese Realisierung der Straßenbahntrasse habe, dann sei man sowieso sehr nah an dem Freibadeingang. Und dann habe sich das Thema sowieso erledigt. Ansonsten habe es die Diskussion gegeben mit dem Shuttleverkehr. Hier habe man auch ein Preisschild dranhängen gemacht, was dies bedeute, einen Kleinbusshuttle zwischen Turmberg und Freibad zu machen. Z.B. auch als Vorlaufbetrieb für eine später Straßenbahnanbindung. Es sei letztlich eine finanzielle Geschichte, wo man sich überlegen müsse, ob man dies finanzieren wolle