

Vorlage Nr.: 2024/1088

Verantwortlich: **Dez. 1**
Dienststelle:
Verkehrsbetriebe Karlsruhe

Grundsatzentscheidung zum Neubau Turmbergbahn

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Ausschuss für Planung, Bauwesen und Umwelt Durlach	19.11.2024	2	N	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	03.12.2024	23	N	Vorberatung
Ortschaftsrat Durlach	11.12.2024	1	Ö	Anhörung
Haupt- und Finanzausschuss	14.01.2025	9	N	Vorberatung
Gemeinderat	21.01.2025	5	Ö	Entscheidung

Beschlussantrag (Kurzfassung)

Der Gemeinderat beschließt nach Vorberatung im Haupt- und Finanzausschuss und Anhörung des Ortschaftsrates Durlach, die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) mit dem Neubau der Turmbergbahn vorbehaltlich der Förderzusage des Landes Baden-Württemberg über mindestens 50% zu beauftragen.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	
<input checked="" type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: 32 Mio. Euro Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten: (nähere Ausführungen zur Finanzierung unter den Erläuterungen dargestellt)	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input checked="" type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

CO₂-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/> positiv <input checked="" type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input checked="" type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema:
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	abgestimmt mit Verkehrsbetrieben Karlsruhe

Ergänzende Erläuterungen

Die Betriebserlaubnis der Turmbergbahn erlischt am 31.12.2024 um 24:00 Uhr und ist auch nicht verlängerbar, weshalb der Fahrbetrieb am Wochenende vom 28./29.12.2024 eingestellt wird. Im seit 2017 laufenden Planungsprozess und den dazugehörigen Gremienberatungen wurde festgelegt, dass vor Beauftragung der Bauausführung eine erneute Beratung des Gemeinderates erforderlich ist. Ziel der VBK wäre, die Zeit einer fehlenden ÖPNV-Anbindung des Turmbergs möglichst kurz zu halten, weshalb die Beschlussfassung nach vorliegendem Planfeststellungsbeschluss sukzessive erfolgen sollte.

Der barrierefreie Ausbau und die Verlängerung der Bahn, einschließlich dem Ersatz der Fahrzeuge ist bereits durchgeplant und es liegt der Planfeststellungsbeschluss vom 25.10.2024 vor.

Die damalige europaweite Ausschreibung beinhaltete eine stufenweise Beauftragung. Der Seilbahnhersteller Garaventa (Tochter der Doppelmayr-Gruppe) wurde 2020 der Auftrag für die erste Stufe (Planung und Planfeststellung) erteilt. Die erste Stufe ist faktisch abgeschlossen. Für die Beauftragung der zweiten Stufe (Bau) müssen die rechtlichen Rahmenbedingungen und die Freigabe der städtischen Gremien vorliegen. Diese Rahmenbedingungen für den Umbau stellen einerseits das Baurecht (= Planfeststellungsbeschluss) und die Zustimmung der Gremien, aber auch die Sicherung der Finanzierung mit der Zusage zur Förderung des Landes Baden-Württemberg dar.

Um bei Vorliegen aller Rahmenbedingungen einen zügigen Baubeginn zu ermöglichen, sind die Beschlüsse zeitnah zu erfassen, da die nächste Aufsichtsratssitzung der VBK erst im Frühjahr 2025 stattfindet. Deshalb steht auch die Zustimmung des Gemeinderates in zeitlicher Nähe zu den Beschlüssen des Aufsichtsrates. Die Beschlüsse im Aufsichtsrat der VBK zur Vergabe der Bauleistungen – vorbehaltlich des Planrechts und der Finanzierungszusage des Landes mit mindestens 50%-Förderung - sind bereits am 09.10.2024 erfolgt. Um Verzögerungen im weiteren Projektverlauf zu reduzieren, ist ein Baubeginn ab Vorliegen des Förderbescheides möglich und auch zu empfehlen, um einerseits die Zeit ohne Betrieb der Turmbergbahn zu reduzieren und andererseits durch ein durchgängiges Bauen auch die Belastung der Anwohner zu minimieren.

Planfeststellung

Das Baurecht wird durch das Planfeststellungsverfahren und den daraus folgenden Planfeststellungsbeschluss beim Regierungspräsidium (RP) Karlsruhe abgedeckt. Der Erörterungstermin hat am 23.04.2024 stattgefunden, die Nebenbestimmungen und Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses beinhalten keine nicht erfüllbaren Vorgaben bzw. die VBK haben deren Umsetzung bereits im Erörterungstermin zugesagt. Hierzu zählen insbesondere Maßnahmen für den Schall- und Erschütterungsschutz. Dazu gehören unter anderem:

- Beistellung eines Immissionsschutzbeauftragten.
- Die werktägliche Arbeitszeit ist in der Regel nur zwischen 7.00 Uhr und 18.00 Uhr gestattet.
- Lärmintensive Arbeiten dürfen nur zwischen 8.00 Uhr und 17.00 Uhr stattfinden.
- In Nähe zur Wohnbebauung dürfen besonders lärmintensive Maschinen nur zeitlich befristet eingesetzt werden.

Relevante Änderungen an den bekannten Planungen der Planfeststellung aufgrund von Einwendungen innerhalb des Planfeststellungsverfahrens oder des Erörterungstermins wurden nicht erforderlich. Der Planfeststellungsbeschluss ist fertiggestellt und wurde durch das Regierungspräsidium

am 22.11.2024 veröffentlicht. Der Beschluss wird gemäß den gesetzlichen Regelungen nach Offenlage und Einspruchsfrist rechtskräftig.

Erläuterungen zu finanziellen Auswirkungen

Für die Realisierung der Maßnahme sind im Wirtschaftsplan/Investitionsplan der VBK 2025ff unter der OZ 30.382 insgesamt 32 Mio. Euro vorgesehen bzw. eingeplant. Der voraussichtliche Mittelabfluss erfolgt im Zeitraum 2025 bis 2027. Von Seiten des Gemeinderates und des Aufsichtsrates wurde hierbei die Vorgabe gemacht, dass eine Förderung für den Umbau von mindestens 50 Prozent erfolgen muss. Für die Finanzierung der Maßnahme werden somit Zuwendungen nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (L-GVFG) in Höhe von mindestens 50 Prozent der förderfähigen Aufwendungen erwartet und sind entsprechend in der aktuellen Wirtschaftsplanung der VBK 2025 ff. vollständig berücksichtigt. Eine verbindliche Zusage über die endgültig zu erwartende Förderhöhe durch das Land Baden-Württemberg wird erst mit dem Förderbescheid erfolgen.

Die genaue Förderhöhe lässt sich deshalb derzeit noch nicht vollständig verbindlich berechnen, da die erwartete Bezuschussung verschiedene Fördertatbestände wie zum Beispiel den behindertengerechten Ausbau (75 Prozent), den Streckenneubau (50 Prozent) und die Fahrzeugbeschaffung (40 Prozent) beinhaltet. Der Förderantrag für die Fahrzeugneubeschaffung konnte bereits gestellt werden, der finale Förderantrag zum Landes-GVFG für den Streckenneubau und den barrierefreien Ausbau wurde nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschluss vom 25.10.2024 gestellt.

Aktuell belaufen sich die voraussichtlichen Gesamtkosten der Maßnahme einschließlich der vertraglich vereinbarten Baupreissteigerungsraten gemäß Preisindizes Q2/2024 auf 27,6 Mio. Euro für die Infrastruktur und 3,7 Mio. Euro für die Fahrzeuge, in Summe 31,3 Mio. Euro. Hieraus entstehen nach Berücksichtigung der erwarteten Förderung jährliche Aufwendungen für vorzunehmende Absetzungen für Abnutzungen (AfA) in Höhe von rd. 600.000 Euro/Jahr und anfängliche Finanzierungskosten (Zins) in Höhe von rd. 500.000 Euro/Jahr, zusammen 1.100.000 Euro/Jahr.

Der in der Wirtschaftsplanung 2025 und mittelfristig hinterlegte erforderliche Mittelabfluss zur Umsetzung der Maßnahme sowie der jährliche Budgetbedarf über die Folgekosten (Abschreibungen, Betriebskosten, Instandhaltungskosten) ist dagegen in der geplanten und mittelfristigen Verlustausgleichszahlung der Gesellschafterin Stadt keine explizit ausgewiesene Maßnahme. Hierdurch könnte sich der Verlustausgleich an die Gesellschaft (KVVH) noch erhöhen.

Wirtschaftlichkeit

Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe haben, nachdem in der Zwischenzeit auch Seilbahnen im Verfahren für die standardisierte Bewertung aufgenommen wurden, die PTV Transport Consult GmbH mit der Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung beauftragt. Der Nutzen-Kosten-Index liegt nach vorläufiger Berechnung deutlich über 1,0, womit der volkswirtschaftliche Nutzen nachgewiesen wurde.

Instandhaltungskosten

Die Instandhaltungskosten liegen für die aktuelle Bahn bei ca. 200.000 Euro/Jahr. Die Betriebskosten liegen aufgrund des Fahrpersonals bei ca. 245.000 Euro/Jahr. Letzte noch vorzunehmende Aufwendungen für vorzunehmende Absetzungen für Abnutzungen (AfA) belaufen sich derzeit auf 33.000 Euro/Jahr.

Die Instandhaltungskosten für die neue Turmbergbahn liegen voraussichtlich bei ca. 120.000 Euro/Jahr. Die Betriebskosten reduzieren sich aufgrund des vollautomatischen Betriebs und der Integration der Überwachung in die vorhandene Leitstelle nahezu komplett.

Reibungsverluste und Verschleiß werden durch die neue Anlage zudem aufgrund besserer Einstellmöglichkeiten der einzelnen Komponenten untereinander geringer. Zum Beispiel hat die neue Bahn eine permanente Seilschmieranlage und eine Spurkranzschmieranlage, welche Abnutzung und Lärm reduzieren.

CO₂ Relevanz

Die Realisierung der Umbaumaßnahme an der Turmbergbahn führen im ersten Schritt zwar zu einem CO₂- Ausstoß von 15 to CO₂/Jahr durch die Baumaßnahme selbst (Bau der Infrastruktur und Fahrzeuge unter Verwendung von Beton, Stahl etc.), jedoch kann durch die erwartbare Einsparung von MIV-Fahrten aufgrund der attraktiveren Verbindung und Verknüpfung der Turmbergbahn mit dem regionalen ÖPNV-Netz dieser Ausstoß in kurzer Zeit kompensiert werden. Unter der Annahme, dass ein MIV-Nutzer mit dem Ziel Turmberg einen mittleren Verbrauch von 7,5 Liter Benzin/100 km und einer durchschnittlichen Distanz von 12,5 km zum Wohnort hat, können pro Fahrt 2,2 kg CO₂ (also 4,4 kg CO₂ für Hin- und Rückweg) eingespart werden. Wenn also im Jahr nur 10 Autofahrer pro Tag mit dem Ziel Turmberg den ÖPNV und die Turmbergbahn anstelle des Autos nutzen, wird der CO₂-Ausstoß (10x 4,4 kg = 44 kg CO₂) für die Herstellung der Infrastruktur bereits kompensiert ($15.000/365 = 41,1$ kg CO₂). Laut letzter Zählung im Juli 2023 sind werktags rund 1.300 Kfz-Fahrten pro Tag am Parkplatz Bergstation zu verzeichnen, am Wochenende 1.700 KFZ-Fahrten.

Darstellung / Visualisierungen

Die Visualisierungen wurden nach dem Erörterungstermin, insbesondere im Bereich der Unterführung nochmal aktualisiert.



Talstation, Neubau



Bergstation, Umbau



Unterführung, Neubau

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat

Der Gemeinderat beschließt nach Vorberatung im Haupt- und Finanzausschuss und Anhörung des Ortschaftsrates Durlach, die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) mit dem Neubau der Turmbergbahn vorbehaltlich der Förderzusage des Landes Baden-Württemberg über mindestens 50% zu beauftragen.