

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

**N i e d e r s c h r i f t   Nr. 2/2022**

über die Sitzung des Ortschaftsrates Durlach

am:                Mittwoch, 16. Februar 2022

Beginn:        17:00 Uhr

Ende:           19:43 Uhr

in Karlsruhe-Durlach, Festsaal in der Karlsburg.

-----

**Vorsitzende: Ortsvorsteherin Alexandra Ries**

Zahl der anwesenden Ortschaftsräte: 21 bzw. 20 (ab TOP 4)

Es waren anwesend:

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

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

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

**FDP:** OR Dr. Noé, OR Malisius

**FW:** OR Wenzel, OR Yesil

**AfD:** OR Bruker

**DIE LINKE:** OR Frey

**Es fehlten:**

**a) entschuldigt:** OR Henkel

**b) nicht entschuldigt:** -

**Schriftführerin:**

Anja Bormeth (StaDu)

**Sonstige Verhandlungsteilnehmer:** Herr Rößler (StaDu), Herr Höglmeier (VBK),  
Herr Wagensommer (VBK)

Die Einladung zu dieser Sitzung, datiert vom 4. Februar 2022, Zeit, Ort und Tagesordnung sind am 11. Februar 2022 in der Stadtzeitung der Stadt Karlsruhe ortsüblich bekanntgegeben worden.

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Entschuldigt für die heutige Sitzung sei Frau Ortschaftsrätin Henkel.

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 1**

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** ruft **TOP 1 Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn** gemeinsam mit **TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn** auf und begrüßt hierzu die Herren Höglmeier und Wagensommer von den Verkehrsbetrieben Karlsruhe.

**Herr Höglmeier (VBK)** bedankt sich für das Wort. Er freue sich, dass man heute im Ortschaftsrat sein dürfe, um über den aktuellen Stand zu berichten und, um ein paar Entscheidungen bitten zu dürfen, um dann den Weg fortschreiten zu können. Man habe im Rahmen der Präsentation ein paar Vorbereitungen mitgebracht und werde kurz auf den aktuellen Planungsstand und die Verkehrsführung eingehen. Man werde die Prüfaufträge aus den gemeinsam durchgeführten Workshops erläutern. Außerdem werde man auf die nächsten Schritte und auf die offenen Entscheidungen, die man bereits im Rahmen der Beschlussvorlage übermittelt habe, eingehen. Der aktuelle Planungsstand und die Verkehrsführung werde von Herrn Wagensommer vorgestellt.

**Herr Wagensommer (VBK)** bedankt sich für das Wort. Er wünsche den Anwesenden einen schönen guten Abend. Wie man den Plänen in der Präsentation, aber insbesondere auch der vorliegenden Beschlussvorlage entnehmen könne, habe man einige Korrekturen, Ergänzungen und Verbesserungen vorgenommen, die man in den Workshops ausgearbeitet habe. Auf diese werde er im Folgenden eingehen. Bezüglich Streckenverlauf habe sich logischerweise nichts geändert, es gebe nur diese eine Strecke nach oben bis zur Bergstation. Als Einstieg wolle er im Höhenplan unten rechts die beiden unterschiedlichen Steigungen hervorheben. Im heutigen Teil die recht steile Neigung des Hanges mit 33 Prozent, während der vordere Teil der Bergbahnstraße mit 10 Prozent der deutlich flachere Teil sei und man erst in den letzten Jahren durch Niveauregulierungen in den Substanzseilbahnwagen die Möglichkeit habe, beide Neigungen zu fahren, was bei Standsteilbahnen nicht möglich gewesen sei. Diese seien nur auf eine bestimmte Neigung ausgelegt. In der Talstation – man werde dies näher erkennen, wenn man nachher auf die Workshops zu sprechen komme – habe sich einiges getan. Dies könne man der neu geplanten Dachform (oben links in der Präsentation) entnehmen. Die schräge Dachform sei entfallen. Ein größeres Vordach, das auch Platz für Möblierung im Freien lasse, im geschützten Zugangsbereich, sei nun geplant. Man habe eine prominente Beschriftung über dem Haupteingang und, was enorm wichtig gewesen und, was man aus den Workshops mitgenommen habe, sei, dass dieser Gang hinunter in die Unterführung nun in das Gebäude integriert worden sei. Hier ein zusätzliches Dankeschön an das Stadtamt Durlach für die Unterstützung, dass Ersatzräume gefunden worden seien für die Lagerräume in der Unterführung und man somit auch dem Tiefbauamt Zugang gewähren lassen könne für die jährigen Bauwerks- bzw. Brückenkontrollen, die jährlich stattfinden. Der Zugang in die Unterführung sei nun in dem geplanten Talstationsgebäude. Alles vornedran könne

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

als Vorplatz genutzt werden. Es gebe dort keine zwei Funktionen, die sich überschneiden und vielleicht auch ein bisschen im Weg seien. Darüber hinaus habe man vorgesehen, auf der rechten Seite noch eine Bike & Ride-Station zu installieren, damit nicht nur an der Turmbergendstation die Bike & Ride-Station in Anspruch genommen werden könne, sondern auch direkt an der Talstation. An der Bergstation habe man adäquat zu der Talstation natürlich auch das Vordach gerade gezogen; hier sei vorher eine schräge Kante geplant gewesen. Ansonsten habe sich hier nicht sehr viel getan. Die Situation sei nach wie vor die gleiche: Man steige an der Talstation auf der Apothekenseite ein und an der Bergstation auf der gegenüberliegenden Seite aus. Man gehe sozusagen durch die Bahn durch, was für Rollstuhlfahrer, Kinderwagenfahrer etc. ein sehr angenehmes Verhalten sei, da man nicht „rückwärts ausparken“ müsse. Zur Verkehrsführung am Knotenpunkt gehe er gerne darauf ein, wie sich die Situation künftig darstelle. Im Bereich der vier Straßen – Turmbergstraße, Kastellstraße, Posseltstraße, Bergbahnstraße – sei es so, dass man durch dieses Überführungsbauwerk die Möglichkeit schaffe, dass Fußgänger und Radfahrer der in der Skizze beige verlaufenden Weg künftig nutzen können und zwar rund um die Uhr. Während bei einer technischen Sicherung mit Schranke oder ähnlichem Sicherungsmechanismus die Nutzung nicht 24/7 möglich gewesen wäre, sondern eben nur, wenn kein Fahrzeug fahre. Sobald Seile sich bewegen, sei ein Überschreiten nicht zulässig – so die Regelung in Deutschland. Deshalb das Unterführungsbauwerk, das Tag und Nacht offen sei und keine technische Mechanik beinhalte, die auch kaputt gehen könne. Diese Unterführung sei neu. Neu sei auch, dass Fahrzeugverkehr von der auf Grötzingen Seite liegenden Straßen nicht mehr hier rüber können. Die Straßenverhältnisse seien so, dass auf dieser Seite der Grötzingen Straße ein Zwei-Richtungs-Verkehr eingerichtet werde. Somit können von Turmberg- und Kastellstraße herkommend die Fahrzeuge nach oben und nach unten fahren. Auf Seite der Turmbergstraße und der Posseltstraße habe man nach wie vor den Zweibahnverkehr und auch die Bergbahnstraßenseite auf der Apothekenseite sei nach wie vor bergauf als Einbahnstraßenlösung angedacht. Details könne man auch der Beschlussvorlage entnehmen. Auch Auszüge aus dem Verkehrsgutachten, die die Funktionsfähigkeit dieser Verkehrssituation abbilden. Auch die Zunahmen und Verschiebungen innerhalb der Bergbahnstraße würden vom Verkehrsgutachter als unkritisch angesehen. Es seien auch heute sehr geringe Belastungen in diesen Straßen. Was man noch als „Zuckerle“ mitnehmen könne: Der Schleichverkehr von der Rittnertstraße herkommend über die Bergbahnstraße nach unten rechts raus Richtung Grötzingen B 3, entfalle künftig. Man habe – wie bekannt sei – die drei Workshops zu den verschiedenen Themen. Workshop eins sei vielleicht auch der intensivste von allen gewesen, sei auch entsprechend etwas länger gegangen. Hier sei es um die Gestaltung der Stationen, insbesondere die Talstation, die Zaungestaltung, was könne man im Umfeld noch optimieren. Der Zaun sei ein großes Thema gewesen und sei es eventuell immer noch ob der Höhe von 1,80 Meter, die er aufweise. Hier habe man in dem Workshop eine sehr gute Lösung gefunden. Man habe den Workshop zwei auch noch Ende Juli gehabt über die Außenhülle der Fahrzeuge. Dazu konnte abschließend keine Lösung gefunden werden.

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 3**

Deswegen sei man heute hier, um eine Entscheidung zu treffen. In Workshop drei, der im September stattgefunden habe, sei es um den Fahrgastinnenraum und dessen Gestaltung gegangen. Was man aus den Workshops ebenfalls mitgenommen habe, seien einzelne Prüfaufträge gewesen. Diese habe man in der Zwischenzeit vom Juli bis heute umgesetzt, geprüft, abgelehnt oder was auch immer. Auf diese gehe er nun kurz ein. Es sei vorgeschlagen worden, den Grünstreifen rechts und links der Trasse der Bergbahn abzusenken, um aus der Zaunhöhe, die auf Straßenseite beginnend mit 1,80 Meter Höhe sich durch den abgesenkten Grünstreifen bzw. die abgesenkte Böschung mit Schluss 1,50 Meter sich einstellen werde. Dies habe man geprüft und dies sei auch von der Seilbahnbehörde im Regierungspräsidium Freiburg bestätigt worden, dass dies möglich sei und man dies machen könne. Man habe dies umgesetzt, somit werde der Zaun immer noch 1,80 Meter hoch sein aber er sitze einfach 30 cm tiefer vom umgebenden Niveau und somit können Erwachsene auch drüber schauen und der Zaun werde nicht mehr so wahrgenommen wie vorher mit den 1,80 Meter. Dies sei ein sehr wichtiger Schritt, was die Akzeptanz des Projektes angehe. Man habe ebenfalls die Absenkung des Seilbahnfahrweges geprüft, um die Sichtbarkeit des Fahrzeuges bei der Durchfahrt in der Bergbahnstraße zu reduzieren. Dies gehe in Teilbereichen. Im hinteren Bereich, wo man auf die Unterführung komme, gehe es natürlich nicht mehr, da man irgendwann aus der „Deckung“ kommen müsse, um zu überführen. Man habe dort natürlich auch Zwangspunkte, nämlich die Höhe in der Unterführung. Man müsse diese Bauwerkshöhe erreichen und müsse irgendwann von unten heraus. Deshalb habe man die im vorderen Bereich mögliche Absenkung getätigt. Die neue Planung sehe abgesenkt einen 30 cm tieferen Bereich des Troges, des Fahrweges in diesem Bereich vor. Bäume im Grünstreifen seien in den Workshops gefordert worden. Auch dies sei möglich. Hier habe man aber auch im Sinne des Stadtplanungsamtes noch einmal Rücksprache gehalten. Man könne dort keine sehr hohen Bäume pflanzen ohne Baumfallsicherung. Die Baumfallsicherung kenne man vielleicht aus dem oberen Teil der bestehenden Strecke. Dort seien einzelne Masten vorgesehen und ein Drahtseil gespannt in einer Höhe, dass, wenn ein Baum oder ein Ast falle, ein Alarm ausgelöst werde, dass ein Baum oder ein Ast auf der Strecke liegen könnten. Man müsste in dem unteren Bereich dann ebenfalls bei Höhen über 3 Meter eine Baumfallsicherung vorsehen. Da würde man gerne darauf verzichten und habe sich nun einfach auf Bäume mit einer Höhe von 3 Metern, Säulen oder große Hecken, geeinigt. Hier werde man dann auch noch in Abstimmung mit dem Gartenbauamt gehen, welcher Pflanztyp genau zur Verwendung kommen solle. Über die Anordnung der Pflanzen und, wie dicht diese am Zaun stehen etc. – auch dies sei noch Entscheidungsthema heute Abend, wie blickdicht der Zaun ausgeführt werde. Ebenfalls sei angeregt worden, die Trasse im unteren Bereich der Bergbahnstraße schräg verlaufen zu lassen. Sie laufe, wenn man bergauf schaue, eigentlich eher ein bisschen links versetzt. Dies sei auch darin begründet, dass der Bahnsteig im Zustiegsbereich rechts vom Fahrzeug liege und man somit einen breiteren Bahnsteig erhalte, während man oben beim Ausstieg dann nach links rausgehe. Deshalb sei auch die Trasse ein bisschen weiter nach links versetzt, was aber zur Folge habe, dass die beiden Grünstreifen

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 4**

rechts und links der Trasse auch unterschiedliche Breiten haben. Die Freihaltetrasse in der Bergbahnstraße sei eben nur so breit, wie sie sei. Und die Trasse und das Fahrzeug haben eben auch eine gewisse Breite. Eine schräg verlaufende Trasse hätte dann eine etwaige gleichmäßige Aufteilung der beiden Grünflächen erzielt, aber in einer unharmonischen Führung, die man nicht wolle. Sie sei technisch etwas aufwendiger, weil man mehr Seilrollen benötige. Sie biete keine zusätzlichen Grünflächen und sie wirke harmonisch. Dies insbesondere, wenn man die Bergbahnstraße hochschaue mit den Häuserfronten - dieser gleichmäßigen Aufteilung und Parallelität – hier sei ein schräger Verlauf nicht harmonisch. Deshalb würde man darauf gerne verzichten. Man habe weitere Anpassungen an der Unterführung vorgenommen, hier habe er bereits einiges erwähnt. Einerseits die Integration des Treppenabgangs in die Station und die Möblierung im Außenbereich. Man habe aber auch für die Gestaltung der Stützwand Finanzmittel eingestellt, damit die sichtbare Wand an der Unterführung künstlerisch gestaltet werden könne. Wie dies genau aussehe, werde man noch sehen. Es gebe ein Beleuchtungskonzept in der Unterführung. Dieses sei ebenfalls aus dem Workshop mitgenommen worden und sei in der Beschlussvorlage ersichtlich, siehe Dunkelbild mit dem Lichtstreifen an der Unterkante. Auch die Treppe habe man im weiteren Nachgang ergänzt. Die ursprüngliche Planung habe keine Treppe vorgesehen, die von der Unterführung nach oben in die Turmbergstraße führe. Auch dies sei eine weitere Bearbeitung im Nachgang zu den Workshops, die man im letzten dreiviertel Jahr vorgenommen habe. Auch Ent- und Bewässerung der Grünflächenreduzierung der Versiegelung im Bereich der Unterführung habe man mitgenommen und werde dies umsetzen. Aktuell habe man den Rücklauf aus dem Scoping-Verfahren des Regierungspräsidiums Karlsruhe erhalten. Man habe die Rückläufe begutachtet und sei in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe, wie man mit der ein oder anderen Formulierung umgehe. Man könne sagen, dass der Rücklauf aus dem Scoping eigentlich mehrheitlich positiv sei. Es gebe natürlich Bedenken von dem ein oder anderen. Diese zielen aber eher auf das Gesamtprojekt und nicht auf den Untersuchungsumfang im Scoping. Das Ziel des Scopings sei, den Untersuchungsumfang für die Umweltverträglichkeitsprüfung festzulegen, für die man sich freiwillig entschieden habe, diese durchzuführen. Der Untersuchungsumfang werde sich nicht relevant vergrößern oder verändern. Wenn dies jetzt auch die Zustimmung vom Regierungspräsidium finde, werde der UVP-Bericht erstellt, dann werde die Planfeststellungsunterlagen zusammengeführt und man rechne im 2. Quartal mit der Einreichung der Unterlagen beim Regierungspräsidium Karlsruhe. Dann würde das eigentliche Planfeststellungsverfahren starten. Die Bearbeitungsdauer eines solchen Verfahrens könne man nicht bestimmen. Man könne sie nur abschätzen. Aus der Erfahrung der letzten Jahre und Jahrzehnte mit den Projekten könne man sagen, dass eine solche Bearbeitungsdauer im besten Falle bei einem Jahr liege. Dies sei zügig. Im schlechteren Fall liege die Dauer bei zwei Jahren, manchmal auch bei zweieinhalb bis drei Jahren. So viel über die Dauer eines Verfahrens. Wenn das Verfahren beendet sei und es gebe den Planfeststellungsbeschluss sei dies gleichzusetzen mit dem Baurecht. Man dürfe dann bauen. Man gehe auch davon aus, dass der Planfeststellungsbeschluss möglicherweise

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 5**

beklagt werde. Dann müsse man sich vor den zuständigen Gerichten noch einmal austauschen. Wenn es dann zum Bau komme, werde die Bauzeit etwa bei eineinhalb Jahren liegen. Parallel zum Planfeststellungsverfahren werde man natürlich die Finanzierungsanträge beim Land einreichen, um anvisierte und bereits in Aussicht gestellte Zuschüsse offiziell zu beantragen. Man gehe aktuell davon aus, dass diese Maßnahme mit mehr als 50 Prozent bezuschusst werde. Er komme nun zu den Ergebnissen aus den Workshops und den Entscheidungen, die heute im Ortschaftsrat zu treffen seien, die er kurz vorstellen wolle. Man habe die Heckengestaltung. Beim Zaunthema sei immer die Frage gewesen, ob man den Zaun mit Grün dicht mache oder ob man eine lückenhafte durchlässige Begrünung, indem auch im Zaun das Design der Talstation mit nach oben fortgeführt werde. Dies seien die Ergebnisse aus dem Workshop eins. Das Ergebnis aus dem Workshop zwei sei, dass man sich über die beiden Fahrzeugformen entscheiden müsse, die moderne oder die eher klassische Form. Ebenfalls aus dem Workshop zwei habe man sich auch nicht für eine finale Entscheidung über die Farbgebung durchgerungen, sondern wolle diese heute im Gremium entscheiden lassen. Zur Auswahl stehen die Durlacher bzw. badischen Farben gelb/rot oder dezent silberfarben zurückhaltend mit farbigen Akzenten. Dies sei von seiner Seite ein kurzer Zusammenschluss gewesen, er bedanke sich und übergebe nun wieder an Herrn Höglmeier.

- Klopffbeifall -

**Herr Höglmeier (VBK)** möchte noch ergänzen, da seitens der SPD-OR-Fraktion der Antrag bezüglich der Mittelstation gestellt worden sei, wolle er hierzu erläutern: Eine Mittelstation würde bedeuten, in der Mitte der Strecke, dort wo man Ausweichstellen habe und die beiden Fahrzeuge sich treffen. Diese Stelle liege in einem Bereich, in dem man es von Seiten der VBK für nicht sinnvoll erachte, eine Mittelstation zu machen. Eine Zwischenstation könne an einer anderen Stelle installiert werden, an der sich die Fahrzeuge nicht treffen. Dadurch habe man einen doppelten Halt, das heißt, das Fahrzeug halte bei der Bergauffahrt und das entgegenkommende Fahrzeug halte gegebenenfalls dann bei der Abfahrt. Man habe den Auftrag aus dem Gemeinderat aufgenommen, dass man die technischen Voraussetzungen schaffe, eine Zwischenstation nachzurüsten. Dies sei auch in den Planungen berücksichtigt. Man habe aus dem Gemeinderat auch den Auftrag mitgenommen, diese nicht mit dem Neubau direkt zu realisieren. So seien bisher die Planungen ausgelegt. Er müsse darauf hinweisen: Wenn man heute beschließe, dass man die Mittelstation direkt berücksichtigen solle, bedeute dies zum einen, dass man noch einmal in gewisse Planungen einsteigen müsse – weniger auf der fahrzeugtechnischen Seite, sondern die Planung der Station, die Zuwegung zur Station und die Erreichbarkeit der Station. Dies würde sicherlich nochmal den ein oder anderen Monat benötigen. Zum anderen – sofern dies in die Planfeststellung eingehe – müsse man diese dann auch bauen. Der Vorschlag der VBK sei, dass man die Zwischenstation technisch berücksichtige. Insofern man

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 6**

dann nach Inbetriebnahme der neuen Turmbergbahn gemeinsam zu dem Schluss komme, dass eine Zwischenstation notwendig sei, werde man diese dann technisch planen und auch entsprechend genehmigen lassen. Dies sei seine Bitte die Vorgehensweise betreffend. Dies wolle er nach dem gestern eingereichten Antrag ergänzen. Er bedanke sich für die Aufmerksamkeit. Herr Wagensommer und er stünden für Fragen gerne zur Verfügung.

- Klopffbeifall –

**OR Dr. Noé (FDP-OR-Fraktion)** führt aus, dass die Verlängerung der Turmbergbahn bis hinunter in das Tal eine historische Chance sei, die man auf einer über 100 Jahre alten Freihaltetrass verwirklichen könne. Es sei die Chance für ein neues, urbanes Verkehrskonzept. Nicht nur dort vor Ort, sondern für den Turmberg, Durlach und den Karlsruher Osten. Er bedanke sich bei Herrn Höglmeier und den Verkehrsbetrieben für die guten Diskussionen im Rahmen der Workshops und der digitalen Bürgerinformation. Es hätten sich vermutlich alle gewünscht, man hätte dies in Präsenz machen können – Corona habe es nicht zugelassen. Was er hier noch einmal sagen wolle: Entgegen der Stimmen in manchen sozialen Medien, wo behauptet worden sei, es sei nur ein kleiner Kreis bei diesen Workshops gewesen und diese hätten ausschließlich über Farbe gesprochen – dem wolle er widersprechen. Er danke den Herren Höglmeier und Wagensommer, dass diese das noch einmal dargestellt haben. Denn es sei beileibe nicht nur über Gestaltung gesprochen worden. In diesen Workshops seien neue Ideen entwickelt worden, wie beispielsweise die Absenkung des Schutzzaunes, der aus den Kreisen der Ortschaftsräte, er meine aus den Reihen der Grünen-Fraktion, angeregt wurde, was geprüft und übernommen werden konnte. Auch die Neugestaltung der Talstation und die Gestaltung des Kfz-Verkehrs für die Anwohner sei dort besprochen und positiv weiterentwickelt worden. Es sei einfach falsch, wenn behauptet werde, dass diese Workshops nur ein Feigenblatt gewesen seien – ganz im Gegenteil. Diese Workshops seien Bürgerbeteiligung, nicht nur von Angehörigen der Kommunalpolitik aus Durlach, es seien auch Stadträte aus Karlsruhe da gewesen, die das Projekt durchaus sehr kritisch gesehen hätten. Es sei die Fraktion, die auch im Gemeinderat dagegen gewesen sei. Diese Stimmen seien erhoben worden und diskutiert. Sie hätten dort nur keine Mehrheit gefunden. Anwesend gewesen sei der Bürgerverein, die Behindertenbeauftragte und Vertreter der Fahrgastverbände. Es sei ein sehr positiver Rahmen gewesen und das Ergebnis, das man heute in der Tischvorlage habe, könne sich sehen lassen. Nichtsdestotrotz habe er auch noch einige Punkte, die er im weiteren Verwaltungsverfahren gerne etwas besser berücksichtigt sehen würde. Und zwar die Bedürfnisse der Anwohner und Geschäftsleute im Hinblick auf den Straßenverkehr und die Parkplätze. Er sehe das Runzeln „der Geschäftsleute“? Es gebe dort Geschäftsleute, nämlich in der Bergbahnstraße. Die Apotheke sei schon angesprochen worden. Die Apotheke und die daneben liegende Hausarztpraxis haben dort momentan Parkplätze. Diese seien für



**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 7**

die mobilitätseingeschränkte Kundschaft dort wirklich essentiell. Er habe nun in den Planungen gesehen, dort sei ein Fahrradabstellplatz vorgesehen. Dieser mache auch absolut Sinn. Aber vielleicht könne man diesen auf die andere Seite der Bergbahnstraße verlegen, damit auch die ältere Bevölkerung künftig die Möglichkeit habe, den Hausarzt und die Apotheke aufzusuchen und kurzfristig halten zu können. Weiterhin auch auf der Südseite der Bergbahnstraße: Die Straße sei breit genug für einen Zweirichtungs-Verkehr. Es gebe Argumente, die sagen, es gebe vieles, das für den Einrichtungs-Verkehr spreche. Sie sie aber eigentlich breit genug für den Zweirichtungs-Verkehr. Er wolle anregen, dass im weiteren Fortgang des Verfahrens mit den Anwohnern noch einmal klar gesprochen werde, a) ob sie in beide Richtungen fahren wollen b) ob sie dort Parkplätze wollen. Beides zusammen sei nicht so einfach möglich. Er denke, dann könne man den Anwohnern entgegenkommen und sagen, wenn sie dort hinunterfahren wollen, dann müssten sie auf die Parkplätze auf der Straße verzichten oder zumindest auf einen Teil dieser. Der Zusatzantrag, der von den Kollegen der SPD heute noch reingereicht wurde. Der Durlacher Ortschaftsrat habe schon einmal, glaube er, beschlossen, dass man diese Zwischenstation haben wolle. Er sehe es genauso, dass man diese brauche. Ob diese Zwischenstation auf der Höhe der jetzigen Talstation sei oder vielleicht weiter oben am Wolfweg, da würde man noch mehr Anwohner erreichen. Er glaube, diese Zwischenstation sei eine gute Möglichkeit, auch die Kritiker da oben in der Anwohnerschaft mitzunehmen auf die Reise in die Zukunft, auf den neuen Verkehr dort oben. Er wolle noch ein paar Sätze sagen zu den Themen der Gestaltung, über die heute hier auch abgestimmt werde. Wer ihn kenne, wisse, dass er ein großer Freund des historischen Schienenverkehrs sei. Aber man habe gar keine Museumsbahn. Die ausrangierten Wagen – er glaube, da gebe es schon Interessenten dafür – werden sicher als Denkmal in Durlach erhalten. Man schaffe hier ein mutiges, neues, urbanes Verkehrsmittel. Dies klimaneutral, barrierefrei und autonom. Dies müsse sich auch im Design widerspiegeln. Das Design müsse modern sein, weil es Lust machen müsse, da einzusteigen, das Auto stehen zu lassen und mit der neuen Bahn auf den Turmberg zu fahren. Die Leute müssen über das Design streiten, darüber sprechen. Design sei ein wichtiges Kommunikations- und Marketinginstrument. Im DB-Museum laufe zurzeit eine Ausstellung „Design und Bahn“, hier habe er einen Katalog mitgebracht. Genau das sei das Thema. Man sei Teil einer modernen Großstadt und schaffe eine urbane Mobilität des 21. Jahrhunderts. Was man nicht brauche, sei eine alte Schale, die man um den neuen Kern drumherum mache. Man brauche kein Disneyland, das außen alt aussehe und untendrunter modern sei. Man brauche keine Nachahmung der Bahn im Stil der 60-er Jahre. Die Bahn in den 60-er Jahren und auch die davor seien zur damaligen Zeit auch modern und auch umstritten gewesen. Karlsruhe und Durlach seien Stadt der Wissenschaft und der Technik. Jetzt Unesco-City of Media and Arts. Ein modernes mutiges Design und auch diesen Zaun, damit könne man sich sehen lassen. Und die leuchtenden badischen und Durlacher Farben als Verbundenheit und Zusammenhalt mit unserer badischen Heimat. Nicht umsonst haben die Verkehrsbetriebe diese Farben auch im

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 8**

Corporate Design und haben sich eben nicht für die Farben der Landesverkehrsgesellschaft schwarz-gelb entschieden. Man wolle die badischen Farben. Vielen Dank.

**OR Köster (B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion)** führt aus, da man nun offensichtlich mitten in die umfangreichen Stellungnahmen geraten sei, werde er seine Fragen erst gegen Ende stellen.

**OR Pötzsche (B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion)** schließt sich der Feststellung von Herrn OR Köster an, dass man schon im Statement, in den Stellungnahmen, drin sei. Insofern schließe er sich Herrn OR Köster an und stelle seine Fragen später. Er komme dann direkt zur Stellungnahme seiner Fraktion. Man erreiche heute eine neue Etappe auf dem Weg zu einer barrierefreien Turmbergbahn. Einer Berg- und Talbahn, die nicht in der Mitte des Berges ende. Und der Möglichkeit, dem überhandnehmenden Pkw-Verkehr auf dem Turmberg mit geeigneten Maßnahmen zu begegnen. Und man erreiche die Etappe einer Einbindung der Turmbergbahn als vollständigem Bestandteil des ÖPNV-Netzes. Seine Fraktion unterstütze weiterhin das Projekt Turmbergbahn und freue sich auf den folgenden Verfahrens- und Projektverlauf. Aufgrund des großen öffentlichen Interesses an diesem Projekt wolle er noch ein paar Punkte ansprechen. Es werde in der öffentlichen Diskussion zur Verlängerung der Turmbergbahn gerne beim Argument Barrierefreiheit und Erreichbarkeit des Turmbergs damit argumentiert, da könne einem/r Betroffenen, der/die sich schwer tue mit dem Weg zur Turmbergbahn irgendjemand helfen oder irgendwie gehe das doch, sei doch schon seit Jahren so gegangen. Zum Glück entwickle man sich als Gesellschaft weiter. Von Barrierefreiheit spreche man, wenn Gebäude und öffentliche Plätze, Arbeitsstätten und Wohnungen, Verkehrsmittel und Freizeitangebote so gestaltet werden, dass sie für alle ohne fremde Hilfe zugänglich seien. Dieses Ziel umzusetzen sei eine gesellschaftliche Aufgabe, der man sich verpflichtet sehe. Die Verkehrsbetriebe haben seit ihrer letzten Projektvorstellung im Oktober 2020 mithilfe dreier Workshops mit Vertreterinnen und Vertretern verschiedener gesellschaftlicher Gruppen und der Politik auf einige aufgeworfenen Kritikpunkte reagiert. Sie haben reagiert durch eine teilweise Abböschung des Grünstreifens, die eine Reduzierung der Zaunhöhe zum Teil auf 1,50 m ermögliche. Sie haben reagiert durch ein reduziertes Zaun-Design inklusive Bepflanzung, die zu einer optischen Beruhigung der Trasse beitrage und einem Wandcharakter, den man auf den ersten Bildern gesehen habe. Und die Talstation sei planerisch und gestalterisch optimiert worden. Seine Fraktion denke, das Dank eines Gemeinderatsbeschlusses noch zu erstellende Modell der Station und Strecke werde eventuell noch weitere Anregungen für Optimierungen liefern. Die notwendigen Anpassungen und Auswirkungen auf den fahrenden und ruhenden Pkw-Verkehr erscheinen ihnen schlüssig, nachvollziehbar und akzeptabel. Für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner sicherlich in der Anfangsphase eine ungewohnte Veränderung, mit der sie sich der Ansicht seiner Fraktion nach jedoch gut arrangieren werden. Die Unterbindung von Schleichverkehr von der Rittnerstraße kommend bringe Vorteile für das Wohnviertel. Als Sprecher seiner Fraktion

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 9**

wolle er bei diesem Tagesordnungspunkt nicht verschweigen, dass es innerhalb seiner Fraktion auch kritische Stimmen zum Vorgehen der Verkehrsbetriebe gebe. Er wolle hier exemplarisch seine Kritik in der Ortschaftsratssitzung vom Oktober 2020 nennen, in der er bemängelte, dass die Verkehrsbetriebe mit nur einer technischen Wagenlösung in den Ortschaftsrat gekommen seien und diese als gesetzt und entschieden vorstellten. Dies empfinde seine Fraktion nicht unbedingt als den offenen und transparenten Vorgang, den so eine stadtbildende Maßnahme verdient habe. Gut sei, dass die Verkehrsbetriebe damals in Workshops reagiert haben, indem sie Detailfragen diskutiert und gute Lösungen erarbeitet haben. Eventuell hätten die Verkehrsbetriebe noch den Mut aufbringen sollen, auch betroffene Anwohner mit in die Workshops einzubinden. Unabhängig jedoch davon herzlichen Dank seiner Fraktion an alle Workshopteilnehmer für die Arbeit und das Engagement in dieser Sache. Zum Thema der Mittelstation äußere man sich erst, wenn der Antragsteller seine Beweggründe für diesen erneuten Antrag einer Mittelstation im Fortschritt dieser Diskussion dargelegt habe. Zusammengefasst: Seine Fraktion stimme der Beschlussvorlage Einleitung der Planfeststellung zu und empfehle dies dem Gemeinderat. Man werde das weitere Planfeststellungsverfahren positiv und trotzdem kritisch auf seinem Weg zum Feststellungsbeschluss begleiten. Vielen Dank.

**OR Griener (CDU-OR-Fraktion)** führt aus, dass auch seine Fraktion dem Planfeststellungsverfahren hier zustimmen werde. Man sehe es ähnlich wie die Vorredner als große historische Chance für eine Weiterentwicklung, nicht nur hier in Durlach, sondern auch gesamtstädtisch gesehen. Man verstehe natürlich auch die Bedenken der Anwohner und man verstehe auch, dass der Blick, den diese die letzten 20 – 30 – 40 Jahre aus dem Fenster hatten, ein anderer sein werde. Dieser müsse aber nicht unbedingt schlechter sein. Aber er werde anders aussehen. Er hoffe und denke immer noch, dass man hier gemeinsam Lösungen finde. Für seine Partei sei im Vordergrund, diese Chance zu nutzen und dies heute mit dem Beschluss, der nachher anstehe. Zum Ergänzungsantrag der SPD müsse er sagen, er sei ziemlich überrascht, teilweise sogar angefahren – so ehrlich müsse er sein – gewesen, weil entgegen der Vorgehensweise, wie man sie im Ältestenrat besprochen habe, nun plötzlich wieder ein Fass aufgemacht werde, das überhaupt nicht notwendig sei. Dies, weil die Verkehrsbetriebe von Anfang an zugesichert haben, dass sie diese Zwischenstation mit aufnehmen werden. Und wenn dies dann möglich sei und sich herausstelle, dass es erforderlich sei, dass man es dann auch nachrüsten werde. Er verstehe nicht, warum man dann immer noch irgendwelche Sachen hinterherschicke. Rundum, er habe es gesagt, seine Fraktion werde dem zustimmen und die einzelnen Beschlüsse nachher abstimmen.

**OR Dr. Rausch (SPD-OR-Fraktion)** werde versuchen, sich im Namen der SPD-Fraktion einigermaßen kurz zu fassen. Selbstverständlich stehe die SPD-Fraktion zur Erweiterung der Turmbergbahn. Worüber stimme man heute ab? Man stimme über drei Gestaltungsmöglichkeiten ab. Es hieße, erst einmal bezüglich des Zaunes, dass der Zaun auch so

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 10**

komme. Ob er komme oder, ob man ihn brauche, werde im Planfeststellungsverfahren entschieden. Bisher habe man über die vermeintlich gesetzliche Erfordernis dieses Zaunes nur DIN-Normen – wenn überhaupt – gehört. Darüber müsse das Regierungspräsidium befinden, deshalb müsse diese Lösung im Planfeststellungsverfahren gefällt werden. Nur, damit jetzt in der Öffentlichkeit nicht der Eindruck entstehe, man plane jetzt schon einmal einen Zaun und der Rest komme irgendwann hinterher. Das wäre der Sache nicht gerecht. Wenn man sich hier jetzt für eine Gestaltungsmöglichkeit des Zaunes entscheide, wenn der Zaun komme müsse, dann solle er so oder so oder so aussehen. Das gleiche gelte bezüglich der Fahrzeuge. Zu dem Initiativantrag wolle er gerne im Namen der Fraktion Stellung nehmen, wenn über diesen dann die Entscheidung aufgerufen sei. Vielen Dank.

**OR Yesil (FW-OR-Fraktion)** bedankt sich bei den Herren Höglmeier und Wagensommer für den Vortrag. Die Freien Wähler stünden für Bürgerbeteiligung, daher stehe für sie als Teilnehmer der drei Workshops zur Turmbergbahn fest, die Verlängerung der Turmbergbahn sei ein Gewinn für Durlach und unsere Region. Man stimme der Beschlussvorlage zu. Zum Design: Design sei Geschmacksache und man könne sich darüber streiten. Die neue Bahn müsse zu Durlach passen. Weitere Ausführungen zum Abstimmungsverhalten der FW-Fraktion werde ihr Ratskollege Herr Wenzel machen. Vielen Dank.

**OR Wenzel (FW-OR-Fraktion)** bedankt sich, dass er außerhalb der Reihenfolge der Wortmeldungen das Wort bekomme. Er bedanke sich für die Ausführungen der Herren Höglmeier und Wagensommer. Seine Fraktion stimme der Vorlage zu. Er denke, es sei tatsächlich eine historische Chance. Die Verlängerung, die schon geplant worden sei – er habe nachgelesen – im frühen 20. Jahrhundert und bereits 1915 habe die Bergbahnstraße ihre heutige Form erhalten. 1915 sei eine Verlängerung in irgendeiner Art und Weise vorgesehen gewesen. Zwischenzeitlich habe man dann einen großen Weltkrieg gehabt, in dem – so glaube er – die Bahn nur kurzfristig ausgesetzt habe durch die Zerstörungen. Dies hieße, es sei eine Bahn, die als eine der längsten in Deutschland am Stück gelaufen sei. Sie würde vermutlich heute in der gleichen Form weiterlaufen, wenn nicht die Betriebsgenehmigung und natürlich der technische Zustand nicht irgendwann einmal auslaufen. Dies bedeute, jeder in Durlach, der sich mit der Turmbergbahn beschäftige, dort wohne oder zugezogen sei, wisse, irgendwann werde die Verlängerung kommen. Dies hieße aber nicht, dass man kein Verständnis für die Anwohner habe und auch betroffen sei. Jede Veränderung – er sei einer, der sich auch aktiv, obwohl er ein nicht Betroffener gewesen sei – für eines der größten Projekte der Kombi-Lösung gestellt habe. Ob er Recht habe oder nicht – er wisse nur, sie werde richtig teuer. In dem Fall sei es etwas anders, denn man habe eine direkte barrierefreie Anbindung, man habe auch Alternativen, die von Bürgern – Herr OR-Kollege Dr. Noé und seine Parteikollegin seien auch bei den Workshops dabei gewesen, die wirklich ansprechend seien. Man habe, so entnehmen er es der Tischvorlage, in den letzten acht Jahren dieses Thema gute 22 Mal bereits besprochen. Und etwa 6 Mal die Freien Wähler im Gemeinderat. Vor Kurzem habe man auch gemeinsam

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 11**

mit der CDU einen Antrag gestellt, dass man ein maßstabgetreues Modell bekomme, damit man sehe, welche Größe das Projekt habe. Sicherlich könne man über die Ausführung des Zaunes streiten, man könne über das Design streiten – aber es sei Durlach und die Entscheidungen, die man nachher fällen werde, seien für jeden Einzelnen frei. Es gebe keinen Zwang, jeder werde seinen Geschmack äußern und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werde man dann sehen, wie die endgültige Form, was machbar sei, wie die Gestaltung sei, ob die Straße nun zweispurig oder einspurig sei, wie die Parkplätze seien und, wie der Herr Kollege OR Dr. Noé gesagt habe, ob der Fahrradstellplatz rechts oder links sei. Dies seien alles Kleinigkeiten, die sich tun werden und auch hier heute das Go von seiner Fraktion bekommen. Auch in den Jahren habe es sehr viele kritische Fragen gegeben, die zu dieser Verlängerung gestellt wurden. Sachstandsberichte, die man hatte. Aber man sehe, jetzt komme man tatsächlich in die Endphase. Ja, es gebe einiges zu bemängeln und auch der Autor dieses Flugblattes (Anmerkung: wurde vor der Sitzung von Bürger/innen an die Damen und Herren Ortschaftsräte verteilt), ihm wolle er danken, dass er sich diese Mühe gemacht habe, habe einige Punkte angesprochen. Wenn dieses Flugblatt der VBK nicht vorliege, stelle er dieses gerne zur Verfügung. Er wisse, im Rahmen des Feststellungsverfahrens werde man einige Kritikpunkte angehen und man habe es auch angedeutet, man müsse damit rechnen, dass auch geklagt werde. Nichtsdestotrotz wolle er sagen, dass dies ein Projekt und eine Chance sei, die zu Durlach passen werde. Er habe auch Vertrauen in diesen Rat, dass das, was man heute entscheide letztendlich das sein werde, das die Bahn die nächsten 100 Jahre tragen könne. Die Zustimmung seiner Fraktion sei da – je nachdem, wie sie nachher beim Design sei, dies werde eben die Mehrheit entscheiden. Der Kollege OR Dr. Rausch werde nachher das Thema Mittelstation ansprechen. Seine Fraktion sei hier schmerzlos, habe Verständnis und habe dies auch im Ortschaftsrat gewünscht. Aber man müsse einfach sehen, ob dies gestaltbar, realisierbar und bezahlbar sei. Aber der Kollege OR Dr. Rausch werde mit seinem Antrag dann ins Detail gehen und damit überlasse er dem nächsten Redner jetzt das Wort.

**OR Bruker (AfD)** muss leider etwas den Rufer in der Wüste spielen, den einsamen Rufer. Die Planungen für die Verlängerung der Turmbergbahn haben vor einigen Jahren schon begonnen. Die heute schon nicht mehr ganz aktuelle Kostenschätzung von 2020 habe rund 21 Millionen Euro veranschlagt. Vor ein paar Wochen sei in den BNN von 23 Millionen Euro die Rede gewesen. Aber dies sei dahingestellt. Im Oktober vor knapp eineinhalb Jahren haben sich der Ortschaftsrat und der Gemeinderat für eine Verlängerung der Turmbergbahn bis runter an die B 3 oder an die Endhaltestelle ausgesprochen. Jedoch damals noch ohne Detailkenntnisse der tatsächlichen technischen Pläne oder der Umsetzung. Letzten Sommer haben dann die drei besagten Gestaltungswshops stattgefunden, bei denen jedoch am Kern der Pläne nicht mehr viel zu rütteln gewesen sei. Er verweise zum Beispiel auf die nicht mehr Möglichkeit für Pkws, die aus der Posseltstraße rüberfahren wollen die Kastellstraße. Dass da sozusagen nichts mehr möglich sei. An solchen Punkten sei nichts mehr zu diskutieren gewesen. Er habe auch an allen drei dieser Workshops teil-

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 12**

genommen. Nun zum Kern seines Standpunktes. Leider befinde man sich seit zwei Jahren in einer Pandemie, die tragischerweise viele Menschenleben gekostet und Existenzen zerstört habe. Aber auch riesige Löcher in alle Haushalte geschlagen habe und nach wie vor schlage. Vor wenigen Tage habe die Landesregierung 90 weitere Millionen Euro dafür bereitgestellt, dass bis Ostern an den Schulen Schnelltests zur Verfügung stehen. 90 Millionen Euro mal eben. Man befinde sich also unbestreitbar in einer absoluten Ausnahmesituation. Es werde hier aber für seinen Geschmack so getan, als sei in den letzten zwei Jahren nichts geschehen. Angesichts der völlig veränderten Randbedingungen plädiere er aus Sorge um die zukünftigen Finanzen unserer Stadt und der Bürger, die damit zu tun haben werden, dafür, die Planungen für eine Verlängerung der Turmbergbahn sofort auf Eis zu legen und lediglich noch die Instandhaltung bzw. Modernisierung auf der bestehenden Trasse weiterzuverfolgen. Vielen Dank.

**OR Frey (DIE LINKE)** stellt fest, dass es eine Berg- und Talfahrt gewesen sei, die einem nun an diesen großen Meilenstein gebracht habe. Sowohl von der Art und Weise, wie dieses Vorhaben in der Presse diskutiert worden sei. Man habe im Ortschaftsrat viel diskutiert und viel gestritten. Man habe keinen Punkt unbehandelt gelassen und es sich wirklich gut überlegt, was man hier an dieser Stelle mache. Die Turmbergbahn als eine autonom fahrende Bahn, die damit auch endlich barrierefrei sei und bis runter zur Hauptstraße verlängert sei, sei überfällig. Sie werde auch nicht von heute auf morgen gebaut und stehen. Es sei auch weiterhin noch ein langer Weg, der vor einem liege. Es werde auch weiterhin ein wahrscheinlich steiniger Weg werden aber heute hier zum Planfeststellungsverfahren zuzustimmen sei einfach eine Selbstverständlichkeit. Was sie bei diesem Verfahren sehr gut finde sei, dass Einwürfe und Anregungen immer angenommen worden seien und, dass sie hier auch wirklich einen Verbesserungsprozess beobachten konnte. Dies finde sie sehr schön und dies sollte man sich als Vorlage auch für weitere Vorhaben und Prozesse nehmen. Sie finde die Beteiligung der Öffentlichkeit sei in diesem Verfahren wirklich vorbildlich gewesen. Man sehe es selten, dass an kommunalen Projekten wirklich so intensiv Anteil genommen werde. Dass man heute noch über die optische Ausgestaltung mit abstimme, sei eine wichtige Kleinigkeit am Rande, da freue sie sich auf die Abstimmung und gehe davon aus, dass man da auch ganz einhellig einer Meinung sein werde. Aber alle sitzen hier für Durlach und streiten für Durlach und sie freue sich auf die Abstimmung. Dankeschön.

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** bedankt sich für die Stellungnahmen. Sie habe noch einige Wortmeldungen in zweiter Runde. Es seien viele wichtige Dinge angesprochen worden, für die sie sich auch bedanke, denn es sei wirklich eine große Chance für Durlach und ganz Karlsruhe. Gerade das Thema Wirtschaftlichkeitsbetrachtung sei immer wieder ein Punkt, der in der Öffentlichkeit diskutiert werde, wie die Stadt Karlsruhe so viel Geld ausgeben könne, wo man so eine schlechte Haushaltssitua-

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 13**

tion habe. Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung basiere aber meist nicht nur auf der Höhe der Investitionen, sondern auch darauf, welche Folgekosten man habe. Wer diesen Prozess von Anfang an verfolgt habe, auch öffentlich, dazu gehöre auch sie, über die ganzen öffentlichen Termine in öffentlichen Sitzungen etc. – dies habe man als Tischvorlage ausgelegt – der wisse, dass diese Frage der Wirtschaftlichkeit eine der ersten gewesen sei, der sich die VBK angenommen habe. Sie wolle es ungern stehen lassen, dass man unnötig Geld ausbebe, wo man eigentlich mit der reinen Wiederherstellung der jetzt bestehenden Turmbergbahn so viel schlauer und so viel wirtschaftlicher sei, als jetzt mit der neuen Bahn. Die anderen Aspekte, Anbindung an den KVV, durchgehende Verbindung des ÖPNV, Barrierefreiheit, die dem Ortschaftsrat immer wichtig sei – all diese Dinge seien schon gesagt worden. Vielleicht könne Herr Höglmeier zu den einen oder anderen Punkten aus seiner Sicht diese noch einmal klarstellen. Und dann mache man mit der Runde weiter.

**Herr Höglmeier (VBK)** bedankt sich für die neuerlichen Anregungen. Der ganz normale Weg sei eben auch, wenn man in ein Planfeststellungsverfahren einsteige, dass dann wieder die ganze Öffentlichkeit, die ganzen Träger öffentlicher Belange und jeder Einzelne dann auch noch seine Rückmeldung dazu geben könne. Hier würden mit dem Regierungspräsidium gemeinsam gewissen Änderungen abgefragt und diskutiert werden. Von daher habe man dann auf jeden Fall die Möglichkeit, im Rahmen des Verfahrens auf neue Erkenntnisse oder Anregungen einzugehen. Was das Thema der Wirtschaftlichkeit angehe, habe man bereits 2017, als man mit den Planungen gestartet habe, ein Gutachten erstellen lassen, wie sich die Wirtschaftlichkeit der verschiedenen Varianten darstelle. Man habe diese Gutachten jetzt auch erneuern müssen und auch entsprechend allen zugänglich gemacht. Dieses Gutachten bestätige, dass man insgesamt unter den ganzen Aspekten, was Umsteigegewinnung, was Gewinnung von Fahrgästen, was die Attraktivität der Turmbergbahn angehe, dass diese Verlängerung der Turmbergbahn die wirtschaftlichste und attraktivste Variante sei, die hier untersucht worden sei. Von daher sei es unbestritten viel Geld, das hier investiert werde. Aber wenn man die Turmbergbahn weiter betreiben wolle, sei es unter diesem Gesichtspunkt immer noch die wirtschaftlichste Variante. Er wolle noch einmal kurz darauf eingehen, man habe einen Preisstand mit 20,9 Millionen Euro aus dem Jahr 2020. Dies sei kein Planungswert, dies sei kein geschätzter Wert, sondern dies sei das Ergebnis aus einer Ausschreibung. Diese Ausschreibung beinhalte „lediglich“ eine Sicherheit sowohl für den Lieferanten wie auch für die VBK, dass der Lieferant damit rechnen könne. Ein angebotener Preis und diese 20,9 Millionen Euro seien nicht der Preis des Lieferanten, sondern da seien auch die Abbruchmaßnahmen, die Anpassungsmaßnahmen im Straßenraum usw. hinterlegt, dass dieser Preis des Lieferanten fortgeschrieben werde mit der tatsächlich im Index nachgewiesenen Preissteigerung. Das sei für die VBK wichtig gewesen, damit man wisse, man habe hier eine fest Absprungbasis, auf der man aufbaue und man nehme das Kalkulationsrisiko, das ja ansonsten von dem Lieferanten hätte eingepreist werden müssen, nehme man raus, indem man von

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 14**

---

vorneherein sage, er solle einen Marktpreis geben für das Jahr 2020 und was danach komme, da werde ganz normal indexiert. Somit haben beide die Sicherheit, wie sich der Preis entwickle. Die VBK wisse es und der Lieferant wisse auch, dass seine Preissteigerungen, die auftreten, dass diese dann abgedeckt seien. Vielen Dank.

**OR Malisius (FDP-OR-Fraktion)** begrüßt, dass die Vorlage und die Verlängerung der Turmbergbahn nun endlich komme. Er habe noch eine Frage zu den Kosten. Denn derartige große Projekte würden erst einmal ganz minimal berechnet, damit die Zustimmung erfolge. Bei der Endabrechnung sei es dann zwei-, drei-, viermal so teuer. Deshalb seine zwei Fragen. Die erste Frage: Welchen Prozentsatz habe man für die jährliche Teuerungsrate angesetzt? Die zweite Frage, Herr Höglmeier habe es zwar schon etwas beantwortet: Wie sicher sei man, dass diese Kosten im tatsächlichen Rahmen bleiben? Vielen Dank.

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** bedankt sich. Sie sei der Meinung, dass dies schon beantwortet gewesen sei. Aber Herr Höglmeier beantworte dies gerne noch einmal.

**Herr Höglmeier (VBK)** antwortet, man habe für die Teuerungsrate, der Index, der den Preis des Lieferanten fortschreibe, setze sich zusammen aus dem Baupreisindex für Deutschland und dem Maschinenbaupreisindex aus Österreich, da der Lieferant dann in Österreich produziere. So dass eben dieser angebotene Preis mit dem Mittel dieser beiden Indexe fortgeschrieben werde. Man könne jetzt hypothetisch hochrechnen, haben einen durchschnittlichen Index von 2 Prozent, von 4 Prozent, von 6 Prozent und man habe natürlich, da man ja auch einen Förderantrag gestellt habe, eine gewisse Preisfortschreibung auch im Förderantrag schon hinterlegt. Deswegen sei natürlich der Antrag der Fördersumme mit Blick auf den Realisierungszeitraum höher als das, wie das Ausschreibungsergebnis gewesen sei. So könne man quasi mit diesen Ansätzen eben das entsprechend fortschreiben. So kommen auch die 23 Millionen, die vorhin hier genannt worden seien, zustande, indem man sage, bis man realisiere werde der Preis eben um soundsoviel Prozent fortgeschrieben. So sei es in den Wirtschaftsplänen hinterlegt. Man gehe damit sehr offen und sehr transparent um. Von daher, da man eben dies auf Basis der Ausschreibung kalkulieren könne, gehe man auch davon, dass man im Kostenrahmen entsprechend bleibe.

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** bedankt sich. Man habe die Runde der Stellungnahmen nun erst einmal rum. Nun standen noch Fragen an von den Herren OR Köster, Pötzsche, Ruf und von Frau Dr. Klingert.

**OR Köster (B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion)** hat zwei Fragen. Könne man in der Präsentation noch einmal nach ganz vorne blättern, wo man die Ansicht der Talstation sehe? Hier habe er eine Frage zu dem Bild rechts in der Präsentation. Inwieweit könne man



**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 15**

zusichern, dass die Höhe von dem Gebäude so sehr, sehr, sehr realistisch dargestellt sei? Die zweite Frage, die ihn bewege: Man habe den Ablauf im Planfeststellungsverfahren skizziert und, dass man parallel die Ausführungsplanung angehe. Was sei der Unterschied zwischen den Plänen? Pläne habe man ja bislang noch nicht gesehen, es seien immer noch Zeichnungen und Ansichten. Was sei der Unterschied zwischen den Plänen, die ins Regierungspräsidium gehen und den Plänen für die Ausführungsplanung? Wo sei da der Detaillierungsgrad noch einmal höher?

**Herr Höglmeier (VBK)** wird auf die erste Frage eingehen. Für die zweite Frage sei dann Herr Wagensommer der Spezialist. Die Darstellung habe man mehrfach überprüfen lassen. Von daher könne er sagen, sie sei realistisch. Man habe auch durch die Anpassung des Dachs gegenüber den ersten Planungen eine Reduzierung des Dachs nach Höhe und man habe eine Dachhöhe von 5,40 m in diesem Bereich.

**Herr Wagensommer (VBK)** kann dies noch einmal ergänzen. Die Planung für die Talstation werde mit Bind durchgeführt, also in 3 D-Qualität. Er habe sich vom Architekten mehrmals die Schnitte und die Höhenverhältnisse zeigen lassen. Was man hier sehe, die 5,40 m seien so realistisch übertragen auf das Foto. Vielleicht sei es der Blickwinkel, der es kleiner erscheinen lasse. Auch er habe Zweifel gehabt und habe es sich zeigen lassen. Es sei so visualisiert. Man dürfe nicht vergessen, die Station sitze etwas weiter hinten wie die Vorderkante der Apotheke. Das möge jetzt vielleicht auch durch die Farbgebung täuschen. Zu der Höhe 5,40 m Oberkante der Attika des Gebäudes. Man habe untendrunter 4,50 m Höhe, falls sich tatsächlich einmal ein Lkw-Fahrer verirren würde und da unten durchrutsche. Dies müsse man haben. Dies zeige jetzt auch noch einmal die Größenverhältnisse. Zu Frage zwei, dem Detaillierungsgrad in der Planfeststellung. Eine Planfeststellung sei angesiedelt als Phase in einem Planungsprozess nach der Entwurfsplanung. Man werde also mit Entwurfsplanungsqualität, dies sei auch das, was man auf diesen Plänen oder Planausschnitten die es ja letztendlich seien, sehe. Mit dieser Planqualität und Detaillierungsgrad werde man in die Planfeststellung gehen. Dies sei ausreichend, um die Auswirkungen des Projekts und die Betroffenheiten zu regulieren. Wie heiße es so schön: So viel wie nötig müsse eben drin sein. Sich hier schon durch die Position von einem Mülleimer die Stelle für alle Ewigkeiten in einer Planfeststellung vorschreiben zu lassen, sei „mit Kanonen auf Spatzen geschossen“. Das solle man nicht tun. In der Ausführungsplanung gehe es detaillierter, man vergrößere den Maßstab – eigentlich werde er verkleinert, wenn man es umrechne – und da gehe es auch um Profilstärken. Wenn man in das Talstationsgebäude reinschaue, was für die Profile die Träger haben, was für Blechdicken. Dies seien dann Ausführungs- und Werkpläne dann nach der Planfeststellung, wenn diese durch sei.

**OR Ruf (B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion)** bedankt sich für die ganzen Vorstellungen. Es sei immer eine spannende Diskussion. Es freue ihn sehr, dieses Projekt begleiten zu dürfen. Er habe zwei, drei Detailfragen und Verständnisfragen und gleich zu Beginn eine Ver-

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 16**

ständnisfrage. Es sei schon zweimal angesprochen worden, es gehe um die indizierten Kosten. Er glaube, die meisten Bürgerinnen und Bürger seien mit solchen Verfahren nicht vertraut. Er könne nur appellieren, dies möglichst oft immer wieder transparent zu erwähnen – insbesondere, wenn da noch mehrere Indizes verwendet werden. Dass diese 20,9 Millionen Euro tatsächlich ein Wert aus 2020 gewesen seien. Einfach nicht müde werden, dies immer und immer wieder zu wiederholen. Der öffentlichen Hand werde bei der Vergabe, so glaube er, nicht ziemlich viel zugetraut. Vielleicht könne man an dieser Stelle zeigen, dass die VBK alles getan habe, um dies besser zu machen. Fragen habe er noch zu den Workshops letzten Juli, da sei es um Zaun etc. gegangen. Ein paar Themen seien vielleicht etwas in der Versenkung gewesen, die ihm relativ wichtig seien. Einmal gehe es um das Thema nachhaltiges Bauen. Dies sei definitiv ein Punkt der Ausführungsplanung, also Materialwahl. Er würde sich wünschen, dass dies irgendwo auftauche, wie gesagt in der späteren Leistungsphase. Dann das Thema Trassenüberwachung anstatt Zaun. Hier sei sein Stand gewesen, die DIN EN 1229 erlaube grundsätzlich solche Möglichkeiten, wenn sie eine gleichwertige Sicherheit biete. Die VBK habe damals beim Regierungspräsidium angefragt. Das Regierungspräsidium habe erst einmal gesagt, dass man sich das nicht vorstellen könne. Er würde sich an dieser Stelle wünschen, dass man auch bei den Planfeststellungsunterlagen auf eine solche Möglichkeit hinwirke. Natürlich unter Prüfung der Wirtschaftlichkeit und so weiter und so fort. Ein drittes Thema seien die Flächenbilanzen gewesen. Die habe man sich im Workshop auf die Agenda genommen, weil man die Information gehabt habe, dass der Sammler unten an der B 3 Abwasser ziemlich ausgelastet sei. Die VBK habe dann als Prüfauftrag mitgenommen, auszuwerten, in welchem Verhältnis die ver- und entsiegelten Flächen zueinanderstehen, so dass man möglichst viel Sickerfläche habe, dass möglichst wenig Wasser unten an der B3 ankomme. Dies seien seine drei Fragen an der Stelle gewesen. Dann habe er noch zwei Verständnisfragen. Er habe mitgenommen das Thema Zwischenstation. Man habe gemerkt, das beschäftigte einen in Durlach sehr und lasse einem nicht mehr richtig los. Er habe für sich mitgenommen, dass der Fördermittelgeber diese Kosten vielleicht auch gar nicht für förderfähig halte. Und er habe mitgenommen, dass es eine politische Entscheidung sei, dass man dies vielleicht später mache und, dass diese Kosten dann auch aus dem städtischen Haushalt zu 100 Prozent – oder vielleicht gebe es ja auch noch andere Förderprogramme – zu leisten sei. Das hieße, dass dies nicht in diese Förderung hineingehöre. Für ihn sei dies in Ordnung und er respektiere an dieser Stelle auch die Beschlüsse, die im Gemeinderat und im Aufsichtsrat der VBK gefasst worden seien. Er habe noch eine Frage: Wenn später eine solche Zwischenstation in Durlach geplant werde und man vielleicht andere Informationen zur Notwendigkeit habe und vielleicht auch eine andere Finanzierungsgrundlage, sei dann ein erneuter Planfeststellungsbeschluss erforderlich? Welche Verfahrensdauer würde man dann ansetzen? Sei dies auch so ein „dickes Brett“ wie hier oder gehe dies dann schneller? Der zweite Punkt sei: Er habe auch aus den Workshops mitgenommen, dass man gesagt habe, dieses ganze Thema Flächenaufteilung und gegebenenfalls Neuordnung der Ver-

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 17**

kehre sei ein Thema, das man ganz bewusst nicht in das Planfeststellungsverfahren einbringen wolle, weil man dann auch nachher die ganzen städtischen Ämter, Tiefbauamt, Ordnungsamt, Stadtplanungsamt in ihrer Gestaltungsfreiheit beschränke. Hier wolle er nachfragen, ob er das so korrekt verstanden habe. Danke.

**OR Frey (DIE LINKE)** fragt, wie die Zaunbegrünung im Gegensatz zu keine Zaunbegrünung sich auf den Geräuschpegel auswirke, ob es da bereits Zahlen und Werte gebe und ob man diese bekommen könne, bevor man heute abstimme.

**OR Dr. Klingert (B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion)** ist am Zaun interessiert, hier insbesondere am Kostenunterschied zwischen den beiden Varianten, dem schlichten begrüntem Zaun und dem „Designer-Zaun“.

**Herr Wagensommer (VBK)** antwortet auf die Frage von Herrn OR Ruf, dass man nachhaltiges Bauen mitgeschrieben habe und dies auch auf der Fahne der VBK ganz oben stehe. Man sei mit den Architekten im Gespräch, einerseits wirtschaftlich bauen zu wollen, andererseits aber auch Materialien zu verwenden, die nachhaltig seien. Wer in der heutigen Zeit mit Architekten plane und baue, wisse auch um deren Befindlichkeiten, die seien hier auch schon immer sehr bemüht. Er verweise jetzt nur auf das begrünte Dach, das ja auch Einfluss habe auf die verzögerten Einflussmengen – man wisse, was er meine. Die Abwasser, die den ohnehin stark belasteten Sammler treffen, werden somit verzögert eingeleitet. All dies seien Auswirkungen, die man auch unter Nachhaltigkeit verstehe und man freue sich, wenn Herr OR Ruf dies ähnlich sehe. Nur, manche Dinge könne man nicht in Holz bauen oder in Aluminium, wie zum Beispiel so eine Trasse von einer Standseilbahn. Die werde nun mal eben in Beton gegossen, da helfe alles nicht, mauern gehe hier auch nicht mehr. Das Thema überwachte Trasse versus Einzäunung, wenn er es einmal so flapsig nennen dürfe. Solche Entscheidungen liegen, wie man wisse, im Aufgabengebiet der Seilbahnbehörde, des Regierungspräsidiums Freiburg und dies sei de facto eine Person. Auch solche Themenentscheidungen seien an eine Person gebunden und deren Ansichtssache oder Auslegung der Norm. Momentan sehe man da wenig Hoffnung, dass eine überwachte Trasse die Funktion oder eine Einzäunung ersetzen könne, auf der Genehmigungsseite. Zu den Flächenbilanzen und der Entsiegelung: Dies sei Aufgabe innerhalb der Umweltverträglichkeitsprüfung. Im Zuge der Planfeststellung habe man genau diese Aussagen bereits vorliegen. Man brauche sich nur das grüne Band heute in der Bergbahnstraße ansehen, das da hochgehe. Dies sei entsiegelt und nachher sei da eine Trasse drin, es werde versiegelt. Im Gegenzug baue man oben Teile der Trasse ab, die dann durch einen durchlässigen Gleisrost ersetzt werden. Da werde entsiegelt. Er habe jetzt keine Zahlen von der Umweltverträglichkeitsprüfung, aber aktuell gehe man davon aus, dass sich das annähernd die Waage halten werde, was die Ver- und Entsiegelung angehe. Die spätere Zwischenstation, die Herr OR Ruf angesprochen habe, dort werde, wenn die Turmbergbahn, wenn sie planfestgestellt sei, fertig sei, werde eine Änderung der Plan-

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 18**

feststellung notwendig, da die gesamte Maßnahme als ein System gelte. Das System werde dann durch eine Zwischenstation erweitert und müsse dann erneut planfestgestellt werden. Die zeitlichen Prozesse seien hiervon eigentlich unabhängig. Vielleicht habe man jetzt bei dieser Maßnahme ein etwas längeres Verfahren und bei einer Zwischenstation werde es vielleicht kürzer. Das komme auch darauf an, wo diese Zwischenstation dann genau zum Liegen komme und, wie die Betroffenen dann vor Ort seien. Dies jetzt im Vorfeld zu beurteilen, sei zu viel. Die Aufteilung der Verkehrsflächen und die Funktionen in der Bergbahnstraße bzw. des Schließens der Möglichkeit des Querens für den Kfz-Verkehr usw., hier hätte man gerne, dass eine Einbahnstraßenregelung oder ein Zweirichtungs-Verkehr über das Ordnungsamt oder die Tiefbauämter komme. Man sei hier auch in der Abstimmung gewesen und sei nach wie vor in der Abstimmung. Die städtischen Ämter sagen, man hätte gerne, dass man dies in der Planfeststellung drin habe. Man werde wohl diesen Weg gehen. Zaunbegrünung und Auswirkung auf den Lärm: Man habe keine Zahlen aus einer Untersuchung, ob die Zaunbegrünung Auswirkungen habe. Wenn, man kenne es aus vergleichbaren Projekten im Schienenverkehr, im Straßenbahnbereich horizontale Begrünung eingesetzt werde, sei dies relativ durchlässig. Das, was hier zum Tragen komme, sei tatsächlich ein subjektives Lärmempfinden. Messbar seien solche Ergebnisse nur im minimalen Bereich. Man rede hier von ein, zwei Dezibel maximal. Jetzt komme aber hinzu, dass die Standseilbahn per se keinen Antrieb im Fahrzeug habe und auch keine Klimaanlage, sondern ein sehr, sehr ruhiges Verkehrsmittel sei. Das einzige Geräusch, das man da höre, sei das Abrollen der Räder auf den Schienen. Man sei in Regionen von Dezibel, der Kraftfahrzeugverkehr nebedran sei lauter, er wolle es mal so sagen. Dies gehe auch aus dem Lärmgutachten hervor. Man sehe keinen tatsächlichen Nutzen aus einer dichten Begrünung nur im Hinblick auf den Lärm. Im Workshop sei es bezüglich des Zaunes um das Thema, hier müsse er den Begriff vom Hersteller verwenden, um einen Legi-Zaun, einen Gitterzaun, den man da reinstelle und dicht begrüne. Man habe sich das später angeschaut. Da diese Legi-Zäune alle rechtwinklige Erzeugnisse seien, würde das Abstufungen ergeben. Dies habe er sich mit dem Architekten und den anderen Projektleitern angesehen und man habe die Hände über dem Kopf zusammengeschlagen und gesagt, niemals mache man so etwas. Auch nicht, wenn es begrünt werde. Das mehr an Grün fresse eigentlich schon die geringeren Kosten des Legi-Zaunes auf, der dann auch noch wirklich nicht schön sei, wenn man sich das dann vielleicht in den Wintermonaten ansehe, wo vielleicht nicht alles so dicht begrünt sei. Man habe sich dann dafür entschieden, es gebe auch einen Zaun von einem Schlosser, der eben vielleicht nicht dieses Design habe, einfacher konstruiert sei aber kostenmäßig wiege das eine das andere auf.

**OR Yesil (FW-OR-Fraktion)** will noch einmal zu dem Lärm anknüpfen. Bei ihnen im Auf den Lohn sei die geschlossene Begrünung und der Lärmpegel sei morgens je nach Windrichtung mal mehr, mal weniger. Sie sei sowieso für die geschlossene Variante des Zaunes aber sie wolle dies gerne sagen. Es sei vom Anblick und vom Lärm her nicht so belastend. Man habe auch nichts negatives gehört.

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 19**

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** bedankt sich. Hier habe man die subjektive Einschätzung von Auf den Lohn, die man dann auf die Bergbahnstraße übertragen könne. Sie habe keine weiteren Fragen und Wortmeldungen mehr. Das inhaltlich/fachliche habe man jetzt abgearbeitet. Nun gehe es darum, wie man beschließe. Man habe es besprochen. Man komme jetzt noch zu dem Punkt die Varianten. Hier müsse man durchstimmen. Es gehe noch darum, ob der Ortschaftsrat der Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens auf Basis der vorliegenden Planung zustimme, ohne weitere Forderungen zu stellen oder es von weiteren Forderungen abhängig zu machen. Oder folge man dem Antrag der SPD-Fraktion, den sie als Ergänzungsantrag werte, der dann auch vor dem vorgeschlagenen Antrag zur ersten Abstimmung kommen würde, der eben die Abstimmung davon abhängig mache, dass die Mittelstation da schon vorgesehen werde. Zur Begründung sei man gespannt, was Herr Dr. Rausch zu sagen habe.

**OR Dr. Rausch (SPD-OR-Fraktion)** führt noch etwas zum Procedere aus. Man solle heute nur Entscheidungen treffen zu dieser Gestaltung und zum Initiativantrag. Die restliche Planung nehme man nur zur Kenntnis, so wie es die Beschlussvorlage formuliere. Dies bedeute, man müsse eigentlich nicht über die Vorlage im Ganzen abstimmen, sondern nur über diese Teilentscheidung treffe. Nun aber zu diesem Initiativantrag und, warum man diesen gestellt habe. Der Ortschaftsrat habe schon mehrfach und auch mit großer Mehrheit sich für eine Mittelstation/Zwischenstation ausgesprochen. Diese begriffliche Differenzierung sei jetzt für seine Fraktion nicht zwingend, das hieße, es gehe einfach darum, das Ziel zu erreichen, was man sich darunter vorstelle, worüber man auch gesprochen habe. Deswegen wolle er es jetzt auch nicht allzu sehr in die Länge ziehen. Es gehe darum, die Turmbergbahn nicht alleine als Ausflugsbahn zu konzipieren, sondern zu einem wirksamen öffentlichen Verkehrsmittel zu machen und damit in den KVV zu integrieren. Und damit eben auch zu einem Verkehrsmittel zu machen für diejenigen, die in diesem weitläufigen Bereich weiträumig gesagt heutigen Bereich der Talstation Turmbergbahn wohnen. Deshalb habe man diesen Antrag gestellt. Man glaube auch, dass ohnehin die – es sei eben die Frage, wie man es definiere – diese Turmbergbahn nicht so wirtschaftlich betrieben werden könne, dass sie irgendwann ihre Produktionskosten wieder einfahre. Aber sie würde sicherlich sinnvoller und wirtschaftlicher betrieben, wenn sie mehr Fahrgäste habe. Und die kommen eben auch daher, wo die öffentlichen Verkehrsmittel in Anspruch genommen werden können. Denn je näher ein öffentliches Verkehrsmittel am eigenen Wohnhaus sei, desto eher nehme man dieses öffentliche Verkehrsmittel in Anspruch. Man habe auch gehört und für diese Ausführungen sei er dankbar, dass es einen erheblichen bürokratischen Aufwand bedeuten würde, diese Mittel-/Zwischenstation irgendwann zu einem späteren Zeitpunkt zu verwirklichen. Dies bedeute, wenn man sie jetzt nicht in die Planfeststellungsunterlagen aufnehme, dann werde sie auch nicht kommen, werde man sie auch nicht erleben. Man werde ohnehin sich anstrengen müssen, bis die Turmbergbahn dann neugestaltet sei. Und danach noch ein Ergänzungsverfahren, Planergänzung, neues Planfeststellungsverfahren zu machen – das sei es dann

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 20**

auch nicht wert. Man stelle sich, das habe man auch alles schon gesagt, aber er wiederhole es gerne noch einmal, dies so vor, dass ohne großen finanziellen Aufwand ein Bedarfshaltepunkt ausgestaltet sei, dass man dann eben auf den Knopf drücke, wenn man hoch- oder runterfahren wolle von diesem Bereich der heutigen Talstation. Man müsse diesen Antrag heute stellen, da diese Planunterlagen, die einem vorliegen, jetzt auch schon im Hinblick auf die Trassenführung gestaltet seien, dass diese Mittelstation nicht möglich sei. Interessanter Nebeneffekt sei auch, falls man diese autonom fahrende Bahn auf halber Strecke oder wo wegen Störungen evakuieren müsste, sei es vielleicht leichter, eine Zwischenstation anzufahren, als den ganzen Berg hinunter. Dies sei subjektiv ein weiteres Argument. Das Entscheidende sei: Die Turmbergbahn solle jetzt ein effektives öffentliches Verkehrsmittel werden für die Menschen, die in diesem Bereich dort wohnen. Ob das dann am Wolfweg sein werde, oder wo es sein werde, dies sei eine Sache, die die Planer dann entscheiden sollen. Aber wenn man es jetzt nicht mache, man wisse natürlich auch, dass der Gemeinderat das anders gesehen habe, aber der Karlsruher Gemeinderat habe oftmals nur geringe Ortskenntnisse von der ehemals selbständigen Stadt Durlach. Deshalb fordere seine Fraktion das Gremium auf, diesen Antrag zu bekräftigen, so wie man es auch schon einmal getan habe. Danke.

**OR Pötzsche (B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion)** hat zwei Fragen. Eine gehe an die Vorsitzende. Der Text der Beschlussvorlage laute „weiterhin stimmt der Ortschaftsrat der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens auf Basis der vorliegenden Planung zu“. Da stehe nichts von Kenntnisnahme. Er interpretiere dies schon so, dass man hierzu abstimme. Dies sei Frage Nummer eins an die Vorsitzende. Frage Nummer zwei an den Antragsteller der SPD. Ein bisschen überrascht sei er schon gewesen, als er dies heute über das Stadtamt mitbekommen habe, dass dieser Antrag gestellt worden sei. Letztlich gebe es einen Beschluss des Ortschaftsrates. Er habe die Intension des Antragstellers immer noch nicht so ganz verstanden, was er damit bezwecke und er stelle sich die Frage, was passiere bzw. wie sich der Antragsteller verhalte, sollte dem Antrag nicht mehrheitlich gefolgt werden. Lehne dann der Antragsteller, die SPD, die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ab oder wie werde dann weiter vorgegangen von Seiten der SPD?

**OR Dr. Rausch (SPD-OR-Fraktion)** antwortet, dass er nicht wisse, über welche Fassung man jetzt hier rede. Er habe eine Beschlussvorlage, die habe den Text „Der Ortschaftsrat Durlach nimmt die planerischen Anpassungen und so weiter ... zur Kenntnis und trifft folgende Entscheidung in gestalterischen Fragen: ...“.

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** führt aus, dann gebe es einen weiteren Beschluss „weiterhin stimmt der Ortschaftsrat der der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens auf Basis der vorliegenden Planung zu.“ Und darauf beziehe sich ja – so habe sie es verstanden – der Initiativantrag oder Ergänzungsantrag. Nämlich dieser Antrag solle dahingehend erweitert werden, dass man Zustimmung zur Einleitung des Planfest-

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 21**

stellungsverfahrens davon abhängig mache, ob die Mittelstation jetzt schon in der Planfeststellung mit aufgenommen und dann auch mit gebaut werde, weil sie müsse dann ja mit gebaut werden. Dies habe ja Herr Höglmeier erklärt. Dies glaube sie, sei auch die Frage von Herrn OR Pötzsche gewesen, wie gehe man jetzt als Gremium damit um. Klar sei doch, die Meisten – denn mehrheitlicher Beschluss liege ja vor – haben doch beschlossen, dass man gerne eine Mittelstation hätte – eine Zwischenstation mit Bedarfshaltestelle. Darüber habe man schon mehrfach diskutiert. Die Verkehrsbetriebe haben gesagt, dies sei technisch möglich und die technische Möglichkeit sehe man auch weiter vor. Aufgrund eines Aufsichtsratsbeschlusses und aufgrund eines Gemeinderatsbeschlusses – den man als Gremium ja beantragt habe, wo man die Zwischenstation gefordert habe – habe der Gemeinderat aufgrund des Antrags des Ortschaftsrates, den man ja schon einmal beschlossen habe, dann gesagt, nein zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr. Nicht, weil die Verkehrsbetriebe gesagt haben, es sei jederzeit auch später möglich, nachzurüsten. Aber dann, in der Tat richtig, mit der Änderung des Planfeststellungsverfahrens. Deswegen sei die Frage von Herrn OR Ruf heute auch eine sehr wichtige gewesen. Nun sei die Frage, man sei ja in einer Anhörung, da könne sie gleich die Antwort von der ersten Frage von Herrn OR Pötzsche geben, man beschließe nicht hier die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens. Sondern man werde angehört als Gremium, was man zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens sage. Als solches könne man aber, sie habe es schon einmal erklärt, keine Pünktchen an irgendwelche Flipcharts kleben, sondern müsse Beschlüsse fassen. Handeln nach außen könne man als Gremium nur mit einem Beschluss. Und deshalb müsse man einen Beschluss fassen, stimme man der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zu – egal, wer dies dann beantrage. Dies seien ja dann die Verkehrsbetriebe selbst. Genauso gehe es noch in den Gemeinderat und der Gemeinderat werde genauso noch einmal informiert und gefragt, ob er dem zustimme. Als Geschäftsführer einer städtischen Gesellschaft würde sie kein Planfeststellungsverfahren in Angriff nehmen, ohne dass das Hauptorgan der Stadt Karlsruhe, ohne dass ein hundertprozentiger Gesellschafter dies so beschlossen habe. Herr Höglmeier, so dürfte dies doch die Vorgehensweise sein. Noch einmal: Es gehe heute darum, was sei die Antwort auf die Anhörung. Mache man die Mittelstation jetzt im Planfeststellungsverfahren davon abhängig, ob man dem zustimme oder nicht? Oder stimme man dem Planfeststellungsverfahren auch ohne diese Einschränkung zu? Sie wolle es mal so ausdrücken. Vielen Dank.

**OR Dr. Rausch (SPD-OR-Fraktion)** folgert daraus, dass über den Initiativantrag zuerst abgestimmt werden müsse. Und dann werde man das weitere Abstimmungsverhalten daran orientieren.

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** antwortet, genau so sei es. Ihr Vorschlag sei, man stimme zuerst die Gestaltungssachen ab. Hier müsse man einfach Ergebnisse erzielen. Dann komme der Initiativantrag der SPD. Wenn der Antrag der SPD angenommen werde, dann sei dieser angenommen. Dann müsse man den Hauptantrag, den

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 22**

---

ursprünglichen Antrag, nicht mehr abstimmen. Würde der Antrag der SPD abgelehnt werden, dann müsste man wieder zum Hauptantrag zurückkommen, da ja dann der Änderungsantrag abgelehnt sei, und den ursprünglichen Antrag noch einmal hier im Gremium abstimmen.

**OR Köster (B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion)** führt aus, dass nach seinem Verständnis der Antrag der Verwaltung der weitergehende Antrag sei, wenn der angenommen werde, brauche man über den Antrag der SPD gar nicht mehr abstimmen.

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** antwortet, dass dies genau in der Geschäftsordnung festgeschrieben sei, wie man vorzugehen habe. Demnach sei es so vorgesehen, dass Änderungsanträge immer vor dem Hauptantrag abgestimmt werden. Dies sei die Geschäftsordnung, die man sich selbst gesetzt habe. Sie könne diese gerne verteilen.

**OR Dr. Klingert (B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion)** will um eine kurze Unterbrechung bitten, bevor es zur Abstimmung zu dem Änderungsantrag komme, damit ihre Fraktion sich besprechen könne, da sie einfach keine Zeit gehabt haben.

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** antwortet, man sei jetzt zeitlich so dran, dass man eigentlich eine Lüftpause machen müsse. Insofern würde dies passen. Sie habe aber vorhin Herrn OR Dr. Wagner übersehen. Danach würde man die Lüftpause machen und dann aber auch zur Abstimmung kommen.

**OR Dr. Wagner (B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion)** hat eine Frage zum Verfahren, die vielleicht für die Diskussion auch ganz wichtig sei. Er verstehe es im Moment so, wenn man dem SPD-Antrag zustimme, dass dann die Zwischenstation – er würde sie lieber so nennen, weil das eher das sei, was man fordere – Bedingung sei für die Aufnahme des Feststellungsverfahrens aus Sicht des Ortschaftsrates. Seine Frage sei, ob es auch denkbar sei – denn es sei eine Anhörung, was man heute mache – die Beschlusslage dahingehend zu ergänzen, dass man der Einladung des Planfeststellungsverfahrens zustimme auf der Grundlage der vorgelegten Unterlagen, der Ortschaftsrat aber erneut dem Gemeinderat empfehle die Zwischenstation in das Planfeststellungsverfahren aufzunehmen. Aber dies sozusagen nicht zur Bedingung mache, die dann ein nein bedeuten würde. Ihm gehe es schon ein bisschen um das inhaltliche. In den Unterlagen werde sehr darauf abgehoben auf die Verlängerung der Fahrzeiten durch die Einrichtung dieses Zwischenhaltes. Er könne sich vorstellen, dass dies für den Gemeinderatsbeschluss ausschlaggebend gewesen sei. In der Diskussion, die man in seiner Fraktion gehabt habe, habe man diese massive Erhöhung der Fahrzeiten nicht nachvollziehen können. Und es solle aus Sicht seiner Fraktion als Bedarfshaltestelle eingerichtet werden. Dies bedeute, man gehe nicht davon aus,



**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 23**

dass bei jeder Fahrt an der Stelle ausgestiegen werde, sondern wirklich nur wenn Anwohner da ein- und aussteigen. Dies bedeute, in der Summe sei dies wahrscheinlich nur ein Teil der Fahrten, die sich überhaupt verzögern würden. Dies halte er für ein gewichtiges Argument, das man gerne nochmal in die Gemeinderatsdiskussion einbringen solle.

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** antwortet, so sei ursprünglich die Absprache gewesen, die im Ältestenrat getroffen worden sei. Dass man dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens als Ortschaftsrat zustimme, aber noch einmal den Hinweis gebe, dass es ein klares Votum des Ortschaftsrates Durlach gebe, dass er dies wünsche. Aber keine Bedingung an das jetzige knüpfe. So sei die Absprache gewesen. Daraufhin sei nach der Ältestenratssitzung dieser Initiativantrag gekommen. Und wenn man dann einen Initiativantrag habe, dann müsse man ihn behandeln, dann müsse man ihn abstimmen. Eines noch einmal an das Gremium: Man könne sich seine Beschlüsse nicht backen, wie man es gerne haben wolle. Man werde angefragt, angehört als politisches Gremium zu Beschlüssen, die andere zu treffen haben. Dann kommen diese ins Gremium und dann müsse man dazu ja oder nein sagen. Diese könne man dann vielleicht mit Nuancen noch einmal ändern, aber man könne hier im Gremium nicht jeden Beschluss diskutieren, dass er einem eigentlich so recht wäre, wie man dann doch noch gut dastünde und wie man es selbst verargumentieren könne. Sie wolle sich noch einmal wiederholen: Der Durlacher Ortschaftsrat habe den Gemeinderat gebeten, sich für eine Zwischenstation – mit Bedarf, ohne Bedarf – einzusetzen. Alle Anwesenden haben es als Tischvorlage ausliegen. Dem sei nicht gefolgt worden. Der Beschluss des Ortschaftsrates habe aber nach wie vor Bestand, dass man mehrheitlich wünsche, dass dort eine Zwischenstation komme. Das sei aber heute nicht gefragt. Heute sei gefragt, stimme man der Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens mit der hier vorgelegten Planung zu. Und diese Planung sehe keine Zwischenstation vor. Sie sehe lediglich vor, dass im Nachgang es technisch möglich sei, noch eine Zwischenstation zu bauen. Sie oder einer ihrer Stellvertreter müsse ja den Beschluss dann in den Gemeinderat tragen, wenn man dort gefragt werde, was denn der Ortschaftsrat dazu gesagt habe. Nun sei man bei Kommunalrecht 1.0. Dann müsse sie mit einem klaren Votum in den Gemeinderat gehen. Sie könne nicht sagen, man habe ein- einhalb Stunden diskutiert, wie man den Beschluss und, wie man es gerne haben wolle und formuliere. Dies gehe nicht. Stimme der Ortschaftsrat der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zu? Ja oder nein? Dies werde sie gefragt. Dann könne sie sagen, ja der Ortschaftsrat stimme dem zu, der Beschlussvorlage, die man bekommen habe, bleibe aber weiterhin bei seinem Wunsch, dass es eine Mittelstation in Zukunft geben solle. Oder man beauftrage sie als Gremium jetzt, zu sagen, bitte gehen Sie in den Gemeinderat und sagen, der Ortschaftsrat Durlach stimmt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens nur unter der Prämisse oder Bedingung zu, dass im Planfeststellungsverfahren jetzt eine Zwischenstation vorgesehen werde. So einfach sei die Entscheidung und so habe man abzu-

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 24**

zustimmen. SPD-Änderungsantrag oder der ursprüngliche Antrag. Bei den Farben habe man im Prinzip die gleiche Reihenfolge, da werde man auch keine Pünktchen kleben, da rufe sie auf Variante A. Wenn die Variante A eine Mehrheit habe, dann werde Variante B gar nicht mehr zur Abstimmung gestellt. Nun mache man die angekündigte Lüftpause.

**Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries)** ruft zur Abstimmung auf. Sie wiederhole sich – zunächst komme zur Abstimmung die Variante A. Wenn Variante A die Mehrheit habe, werde Variante B nicht mehr abgestimmt. Wenn Variante A keine Mehrheit habe, werde Variante B abgestimmt. Wenn Variante B auch keine Mehrheit habe, stimme man so lange ab, bis man eine Entscheidung habe.

- Abstimmung Gestaltung Zaun – **Variante A** (Design-Zaun mit lückenhafter, durchlässiger Begrünung)

Ja-Stimmen	13
Nein-Stimmen	3
Enthaltungen	4

Zugestimmt.

- Abstimmung Gestaltung Fahrzeugaußendesign – **Variante A** (modernes Design)

Ja-Stimmen	13
Nein-Stimmen	5
Enthaltungen	3

Zugestimmt.

- Abstimmung Farbgestaltung Fahrzeug – **Variante A** (Badische Farben)

Ja-Stimmen	14
Nein-Stimmen	5
Enthaltungen	2

Zugestimmt.

Damit komme man zum Änderungs- oder Ergänzungsantrag der SPD: „Der Ortschaftsrat befürworte die vorgelegte Planung im Grundsatz, verlangt jedoch, dass im Antrag auf Planfeststellung eine Mittelstation vorgesehen wird.“.

Ja-Stimmen	5
Nein-Stimmen	15
Enthaltungen	-

Abgelehnt.

**2. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 16. Februar 2022, 17:00 Uhr  
Protokoll zu**

**TOP 1: Vorstellung Planungsstand zur Einleitung der Planfeststellung Turmbergbahn gemeinsam mit TOP 1.1 Aufnahme einer Mittelstation im Antrag auf Planfeststellung im Rahmen der Erneuerung der Turmbergbahn**

**Blatt 25**

---

Jetzt komme man zu dem Hauptantrag: „Weiterhin stimmt der Ortschaftsrat der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens auf Basis der vorliegenden Planung zu.“ Mit Zustimmung des Gremiums ergänze sie (in Abstimmung mit dem, was man im Ältestenrat auch besprochen habe): Der Ortschaftsrat weise darauf hin, dass er schon bereits in einer Beschlussfassung die Schaffung einer Mittelstation beantragt habe, mache dies aber nicht davon abhängig im jetzigen Planfeststellungsverfahren.

Nein-Stimmen	1
Enthaltungen	4
Ja-Stimmen	16

Zugestimmt.

Sie bedanke sich für die Abstimmungen. Außerdem bei den Herren Höglmeier und Wagensommer. Sie glaube, mit diesem Votum könne man klar weiterarbeiten und so könne man auch gemeinsam in den Gemeinderat gehen.

**Herr Höglmeier (VBK)** bedankt sich ganz herzlich für den Auftrag, dass man jetzt hier mit den Planungen und der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens weitermachen könne und auch für die Beschlüsse, was die verschiedenen Designs angehe. Vielen Dank und noch einen schönen Abend.