

Planfeststellungsbeschluss

Änderung der Turmbergbahn
Barrierefreier Umbau und Verlängerung der
Standseilbahn in Karlsruhe-Durlach

Karlsruhe, den 25.10.2024

Az.: RPK17-3828-4/18

Inhaltsverzeichnis

A.	VERFÜGENDER TEIL	13
I.	Feststellung des Plans	13
II.	Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen	16
III.	Nebenbestimmungen	17
1.	Immissionsschutz	17
1.1.	Allgemeines.....	17
1.2.	Lärm	18
1.2.1.	Betriebslärm / Anlagenlärm.....	18
1.2.2.	Baulärm.....	18
1.3.	Erschütterungen.....	22
1.4.	Luftschadstoffe.....	23
2.	Naturschutz und Landschaftspflege	23
3.	Artenschutz	25
4.	Boden	26
5.	Wasser	28
6.	Abfall-, Altlasten- und Bodenschutzrecht	30
7.	Verkehr und allgemeine Sicherheit	31
8.	Baurecht.....	32
9.	Brand- und Katastrophenschutz.....	33
9.1.	Brand- und Katastrophenschutzkonzept	33
9.1.1.	Allgemeines.....	33
9.1.2.	Baulicher Brandschutz	33
9.1.3.	Anlagentechnischer Brandschutz.....	33
9.1.4.	Organisatorischer Brandschutz	35
9.1.5.	Abwehrender Brandschutz.....	36
9.2.	Sonstiges	37
10.	Datenschutz	38
10.1.	Allgemein.....	38

10.2.	Außenkameras der Fahrzeuge.....	38
10.3.	Kameras in Fahrgastaufenthaltsbereichen (Stationen und Fahrzeuginnenräumen).....	38
10.4.	Sonstige Kameras in den Stationen.....	39
10.5.	Speicherung der Bildaufzeichnungen.....	40
11.	Barrierefreiheit.....	40
12.	Arbeitssicherheit.....	40
13.	Kampfmittel.....	40
14.	Verkehr in der Bauzeit.....	41
15.	Leitungsträger.....	41
16.	Denkmalpflege.....	41
17.	Vorbehalte.....	42
IV.	Zusagen.....	42
1.	Naturschutz und Landschaftspflege.....	42
2.	Verkehr.....	43
3.	Liegenschaften/Grundstücksverkehr.....	44
4.	Entwässerung.....	44
5.	Leitungsträger.....	44
5.1.	Stadtwerke Karlsruhe.....	44
5.2.	Vodafone.....	46
5.3.	Telekom.....	46
6.	Baustelleneinrichtung.....	46
V.	Hinweise.....	47
1.	Seilbahntechnik.....	47
2.	Naturschutz.....	47
3.	Abfall-, Altlasten und Bodenschutz.....	48
4.	Entwässerung.....	48
5.	Verkehr.....	48
6.	Baurecht.....	49
7.	Arbeitsschutz.....	49
8.	Leitungsträger.....	50

VI. Entscheidung über Einwendungen und Anträge	50
VII. Anordnung der sofortigen Vollziehung.....	50
VIII. Wasserrechtliche Erlaubnis.....	51
1. Erteilung der Erlaubnis.....	51
2. Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis	51
3. Hinweise zur wasserrechtlichen Erlaubnis	51
IX. Gebührenentscheidung.....	52
B. BEGRÜNDENDER TEIL.....	53
I. Sachverhalt	53
1. Vorhaben.....	53
1.1. Ausgangslage.....	53
1.2. Verkehrliche Zielsetzung	53
1.3. Vorhandener Zustand	54
1.4. Geplanter Zustand	55
1.4.1. Fahrweg.....	56
1.4.2. Stationen.....	56
1.4.3. Fahrzeuge.....	57
1.4.4. Neuordnung des Individualverkehrs	58
2. Verfahrensablauf.....	59
2.1. Screening / Scoping	59
2.2. Einleitung und Durchführung des Verfahrens	60
2.3. Anhörung.....	60
2.4. Erörterungstermin.....	63
2.5. Einvernehmenserklärung wasserrechtliche Erlaubnis	64
II. Umweltverträglichkeit.....	64
1. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	66
1.1. Schutzgut Mensch	66
1.1.1. Baubedingte Wirkungen	66

1.1.2.	Anlagebedingte Wirkungen	68
1.1.3.	Betriebsbedingte Wirkungen.....	69
1.1.4.	Gesamtbewertung der Auswirkungen	70
1.1.5.	Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen.....	70
1.2.	Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt.....	71
1.2.1.	Schutzgut Tiere.....	71
1.2.1.1.	Baubedingte Auswirkungen.....	73
1.2.1.2.	Betriebsbedingte Auswirkungen	74
1.2.1.3.	Anlagebedingte Auswirkungen.....	74
1.2.1.4.	Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen	74
1.2.1.5.	Eingriffs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	75
1.2.2.	Schutzgut Pflanzen, Vegetation	75
1.2.2.1.	Vorkommen artenschutzrechtlich relevanter Pflanzen	75
1.2.2.2.	Vorkommen von Biotoptypen im Untersuchungsgebiet	75
1.2.2.3.	Baumbestand	76
1.2.2.4.	Baubedingte Auswirkungen.....	76
1.2.2.5.	Betriebsbedingte Auswirkungen	76
1.2.2.6.	Anlagebedingte Auswirkungen.....	76
1.2.2.7.	Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen	76
1.2.2.8.	Gestaltungsmaßnahmen zur Minderung negativer Auswirkungen.....	77
1.2.2.9.	Eingriffs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	78
1.2.2.9.1.	Ausgleichsmaßnahmen	78
1.2.2.9.2.	Kompensation durch Öko-Konto-Maßnahmen	78
1.3.	Schutzgut Landschaft	78
1.3.1.	Baubedingte Wirkungen	80
1.3.2.	Betriebsbedingte Wirkungen.....	80
1.3.3.	Anlagebedingte Wirkungen	80
1.3.4.	Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen.....	80
1.3.5.	Gestaltungsmaßnahmen zur Minderung negativer Auswirkungen.....	80
1.4.	Schutzgut Klima und Luft	81
1.4.1.	Baubedingte Auswirkungen.....	83
1.4.2.	Anlagebedingte Auswirkungen.....	83

1.4.3.	Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen.....	83
1.4.4.	Gestaltungsmaßnahmen zur Minderung negativer Auswirkungen.....	83
1.5.	Schutzgut Wasser	83
1.5.1.	Baubedingte Auswirkungen.....	84
1.5.2.	Anlagebedingte Auswirkungen.....	84
1.5.3.	Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen.....	85
1.5.4.	Gestaltungsmaßnahmen zur Minderung negativer Auswirkungen.....	85
1.5.5.	Eingriffs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	85
1.5.5.1.	Ausgleichsmaßnahmen.....	85
1.5.5.2.	Kompensation durch Öko-Konto-Maßnahmen	85
1.6.	Schutzgut Geologie, Boden/Fläche	85
1.6.1.	Baubedingte Auswirkungen.....	88
1.6.2.	Anlagebedingte Auswirkungen.....	88
1.6.3.	Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen.....	88
1.6.4.	Gestaltungsmaßnahmen zur Minderung negativer Auswirkungen.....	88
1.6.5.	Eingriffs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	89
1.6.5.1.	Ausgleichsmaßnahmen.....	89
1.6.5.2.	Kompensation durch Öko-Konto-Maßnahmen	89
1.7.	Kulturgüter und sonstige Schutzgüter	89
1.8.	Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern und Kumulationswirkung	89
1.9.	Zusammenfassende Umweltwirkungen.....	90
III.	Rechtliche Würdigung	90
1.	Formell.....	90
2.	Materiell	91
2.1.	Planrechtfertigung.....	91
2.1.1.	Erforderlichkeit.....	91
2.1.2.	Fachplanerische Zielkonformität.....	95
2.1.3.	Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit.....	102
2.2.	Raumbezogene Gesamtplanung	106
2.3.	Zwingendes Recht.....	106
2.3.1.	Seilbahntechnik	106

2.3.2.	Natur- und Artenschutz	107
2.3.2.1.	Naturschutz	107
2.3.2.1.1.	Rechtliche Voraussetzungen.....	107
2.3.2.1.2.	Eingriffe und deren Erheblichkeit	108
2.3.2.2.	Besonders geschützte Bereiche	110
2.3.2.2.1.	Naturpark „Schwarzwald Mitte/Nord“	110
2.3.2.2.2.	Landschaftsschutzgebiet „Turmberg-Augustenberg“	112
2.3.2.3.	Artenschutz	113
2.3.2.4.	Landschaftsbild/Stadtbild	114
2.3.2.5.	Kompensationsverzeichnis.....	117
2.3.3.	Immissionsschutz	117
2.3.3.1.	Lärmimmissionen	117
2.3.3.1.1.	Verkehrs- bzw. Betriebslärm	117
2.3.3.1.1.1.	Betriebslärm der Seilbahn	119
2.3.3.1.1.1.1.	Lärm des Verkehrswegs	121
2.3.3.1.1.1.2.	Lärm der Stationen.....	126
2.3.3.1.1.2.	Straßenlärm	127
2.3.3.1.2.	Lärm in der Bauphase	128
2.3.3.1.3.	Berücksichtigung der Lärmbelastungen im Rahmen der Abwägung	136
2.3.3.2.	Erschütterungen und sekundärer Luftschall	136
2.3.3.2.1.	Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen.....	136
2.3.3.2.2.	Baubedingte Auswirkungen	137
2.3.3.3.	Elektromagnetische Verträglichkeit.....	139
2.3.3.4.	Luftschadstoffe.....	139
2.3.4.	Klima/Luft.....	140
2.3.5.	Wasser	142
2.3.6.	Baurecht.....	142
2.3.7.	Denkmalschutz	144
2.3.8.	Geologie und Boden, Abfall- und Bodenschutzrecht	144
2.3.8.1.	Rechtliche Voraussetzungen.....	144
2.3.8.1.1.	Schädliche Bodenveränderungen und Bodeneinwirkungen	145
2.3.8.1.2.	Abfälle	145

2.3.9.	Brand- und Katastrophenschutz.....	146
2.3.11.	Datenschutzrecht	150
2.3.12.	Kein Verstoß gegen § 11 Abs. 3 LSeilbG	154
2.3.13.	Sonstiges zwingendes Recht	158
2.4.	Abwägung.....	158
2.4.1.	Planungsalternativen	159
2.4.1.1.	Null-Variante	159
2.4.1.1.1.	Null-Variante mit Ersatz der Turmbergbahn durch einen Busrundkurs über den Turmberg	161
2.4.1.1.2.	Null-Variante mit Ersatz der Turmbergbahn durch Buspendelkurs auf den Turmberg und zurück	163
2.4.1.2.	Sonstige Varianten	164
2.4.1.2.1.	Variante 1: Modernisierung der bestehenden Standseilbahn.....	164
2.4.1.2.2.	Variante 2a: Schrägaufzug mit Modernisierung der bestehenden Standseilbahn.....	166
2.4.1.2.3.	Variante 2b: Schrägaufzug mit Rückbau der bestehenden Standseilbahn	166
2.4.1.2.4.	Variante 2c: Förderbandlösung mit Modernisierung der bestehenden Standseilbahn.....	167
2.4.1.2.5.	Variante 3a: Neubau der Standseilbahn mit Verlängerung und Viadukt- Lösung	168
2.4.1.2.6.	Variante 3b: Neubau der Standseilbahn mit Verlängerung und Tunnellösung.....	168
2.4.1.2.7.	Variante 4: Rückbau der Bestandsseilbahn und Neubau einer Schwebeseilbahn.....	169
2.4.1.2.8.	Andere sonstige Varianten	170
2.4.1.3.	Vorzugsvariante.....	170
2.4.1.4.	Vorzugsvariante mit Mittelstation / Zwischeneinstieg.....	174
2.4.2.	Stadtbild.....	175
2.4.3.	Immissionsschutz	177
2.4.4.	Verkehrliche Auswirkungen.....	180
2.4.4.1.	Fließender Verkehr	180
2.4.4.2.	Ruhender Verkehr	183

2.4.4.3. Unterführung	184
2.4.5. Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet.....	185
2.4.6. Auswirkungen auf den Naturpark	186
2.4.7. Auswirkungen auf das Gebiet des Turmbergs	187
2.4.8. (Sonstiges) Umweltrecht	189
2.4.9. Barrierefreiheit.....	189
2.4.10. Eigentum	192
2.4.11. Klimaschutz	194
2.4.12. Datenschutz / Schutz der Privatsphäre	196
2.4.13. Sonstiges	197
2.5. Stellungnahmen von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verkehrsunternehmen	198
2.5.1. Der Landesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit Baden- Württemberg.....	198
2.5.2. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16, Fachbereich Bevölkerungsschutz und Krisenmanagement.....	200
2.5.3. Regierungspräsidium Freiburg, Referat 97, Landesbergdirektion.....	200
2.5.4. Stadt Karlsruhe	202
2.5.4.1. Stadtbild.....	202
2.5.4.2. Klimaschutz, Stadtklima, Luftreinhaltung	203
2.5.4.3. Liegenschaften/Grundstücke	203
2.5.4.4. Verkehr / Stadtentwässerung / Baustellenmanagement.....	204
2.5.4.5. Baumschutz / Grünordnung.....	205
2.5.4.6. Brandschutz.....	206
2.5.4.7. Baurecht	207
2.5.4.8. Abfallrecht und Altlasten.....	208
2.5.4.9. Bodenschutz.....	208
2.5.4.10. Naturschutz	209
2.5.4.11. Wasser	210
2.5.5. Gestaltungsbeirat der Stadt Karlsruhe	211
2.6. Stellungnahmen von Verbänden.....	212
2.6.1. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC).....	212

2.6.2.	Arbeitsgemeinschaft Oberrheinische Waldfreunde e.V.	215
2.6.3.	Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein V.m.K. (BBSV)	216
2.6.4.	Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND).....	217
2.7.	Stellungnahmen von Leitungsträgern.....	220
2.7.1.	Stadtwerke Karlsruhe	220
2.7.2.	Vodafone West GmbH	221
2.7.3.	Deutsche Telekom Technik GmbH	221
2.7.4.	TelemaxX Telekommunikation GmbH.....	222
2.8.	Einwendungen privater Personen.....	222
2.8.1.	Ident-Nr. 1	222
2.8.2.	Ident-Nr. 2.....	230
2.8.3.	Ident-Nr. 3 bis 8 und 11 bis 13	231
2.8.4.	Ident-Nr. 9.....	232
2.8.5.	Ident-Nr. 10.....	233
2.8.6.	Ident-Nr. 14.....	233
2.8.7.	Ident-Nr. 15.....	235
2.8.8.	Ident-Nr. 16 und 17.....	236
2.8.9.	Ident-Nr. 18.....	245
2.8.10.	Ident-Nr. 19.....	246
2.8.11.	Ident-Nr. 20.....	247
2.8.12.	Ident-Nr. 21.....	249
2.8.13.	Ident-Nr. 22.....	250
2.8.14.	Ident-Nr. 23.....	251
2.8.15.	Ident-Nr. 24.....	253
2.8.16.	Ident-Nr. 25.....	260
2.8.17.	Ident-Nr. 26.....	261
2.8.18.	Ident-Nr. 27	268
2.8.19.	Ident-Nr. 28.....	270
2.8.20.	Ident-Nrn. 29, 30, 36 - 42, 44 - 52, 54 - 57	271
2.8.21.	Ident-Nr. 31.....	274
2.8.22.	Ident-Nr. 32.....	274
2.8.23.	Ident-Nr. 33.....	274

2.8.24.	Ident-Nr. 34.....	275
2.8.25.	Ident-Nr. 35.....	279
2.8.26.	Ident-Nr. 43.....	280
2.8.27.	Ident-Nr. 53.....	283
2.8.28.	Ident-Nr. 58.....	288
3.	Gesamtbetrachtung.....	289
IV.	Wasserrechtliche Erlaubnis.....	291
C.	ANORDNUNG DER SOFORTIGEN VOLLZIEHUNG.....	292
D.	GEBÜHR.....	297
E.	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG.....	297
ANHANG	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....	298

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan der Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH, Tullastraße 71, 76131 Karlsruhe für die „Änderung der Turmbergbahn – barrierefreier Umbau und Verlängerung der Standseilbahn in Karlsruhe-Durlach“ – wird festgestellt.

2. Der Plan umfasst folgende Unterlagen:

Anl.	Pl.-Nr.	Blatt/ Seite(n)	Bezeichnung	Datum	Maß- stab	Feststellung
1	1001	1-3	Gesamtverzeichnis	21.12.2022 14.10.2024		
2	2001	1-51	Erläuterungsbericht	21.12.2022		festgestellt
2	2002	1	Übersichtskarte	22.07.2022	1:25.000	festgestellt
2	2003.1	1	Lageplan Bestand Bergbahn- straße	12.12.2022	1:500	festgestellt
2	2003.2	1	Lageplan Bestand Bestand- strasse	05.12.2022	1:500	festgestellt
2	2004	1	Situationsplan mit Luftbild	22.07.2022	1:500	festgestellt
3	3001.1	1	Grunderwerbsplan Bergbahn- straße	05.12.2022	1:500	festgestellt
3	3001.2	1	Grunderwerbsplan Bestand- strasse	05.12.2022	1:500	festgestellt
3	3002	1-4	Grunderwerbsverzeichnis	06.12.2022		festgestellt
4.1	4101	1-14	Rückbaukonzept	19.05.2022		festgestellt
4	4102	1-15	Logistikkonzept	12.12.2022		festgestellt
4	4103	4	Baustelleneinrichtungsplan	12.12.2022	1:500	festgestellt
4	4103a	1	Baustelleneinrichtungsplan	11.10.2024	1:500	festgestellt
4	4104	1-8	Betriebskonzept	20.07.2022		festgestellt

4	4105	1-17	Technische Beschreibung Seilbahnanlage	12.12.2022		festgestellt
4	4106	1-6	Projektbeschrieb Architektur und Gestaltung	12.12.2022		festgestellt
4	4107	1-17	Fundationskonzept	25.07.2022		festgestellt
4	4201	1	Längenschnitt	22.07.2022	1:500	festgestellt
4	4202	1	Querschnitte Bergbahnstraße	20.07.2022	1:50	festgestellt
4	4203	1	Querschnitte Fußgängerunterführung	20.07.2022	1:50	festgestellt
4	4204	1	Querschnitte 3-Schienen-Bereich	20.07.2022	1:50	festgestellt
4	4205	1	Querschnitte Ausweiche	20.07.2022	1:50	festgestellt
4	4206	1	Lageplan Verkehrsplanung	12/2022	1:250	festgestellt
4	4206a	1	Lageplan Verkehrsplanung	20.03.2024	1:250	festgestellt
4	4301	1	Talstation Seilbahntechnik	25.07.2022	1:100	festgestellt
4	4302	1	Grundrisse Talstation	22.07.2022	1:100	festgestellt
4	4303	1	Schnitte Ansichten Talstation	22.07.2022	1:100, 1:50	festgestellt
4	4303.1	1-16	Antrag auf Baugenehmigung § 49 LBO, Talstation	27.03.2023		festgestellt
4	4304	1	Bergstation Seilbahntechnik	18.11.2022	1:100	festgestellt
4	4305	1	Grundrisse Bergstation	28.11.2022	1:100	festgestellt
4	4306	1	Schnitte Ansichten Bergstation	15.11.2022	1:100, 1:50	festgestellt
4	4306.1	1-17	Antrag auf Baugenehmigung § 49 LBO, Bergstation	27.03.2023		festgestellt
4	4307	1	Grundriss Fußgängerunterführung	07.09.2022	1:100	festgestellt
4	4308	1	Grundriss Fußgängerunterführung Aufsicht Brücke	07.09.2022	1:100	festgestellt
4	4308.1	1	Schnitte Fußgängerunterführung	10.10.2024	1:100	festgestellt
4	4309	1	Stahlbrücke auf Fundamenten	20.07.2022	1:50	festgestellt
4	4310	1	Stahlbrücke auf Stahlstützen	20.07.2022	1:50	festgestellt
4	4311	1	Brücke Wolfweg	20.07.2022	1:50	festgestellt
4	4312	1	Brücke Wirtschaftsweg	20.07.2022	1:50	festgestellt

4	4313	1	Schienenbefestigung elastisch	25.07.2022	1:2	festgestellt
4	4314	1-11	Streckenbegrenzung und Baumfalleitung	25.07.2022		festgestellt
4	4315	1	Werkleitungen Talstation	06.07.2022	1:100	festgestellt
4	4316	1	Werkleitungen Bergbahnstraße	06.07.2022	1:100	festgestellt
4	4317	1	Werkleitungen Fußgängerunter- führung	06.07.2022	1:100	festgestellt
4	4318	1	Werkleitungen oberer Strecken- bereich	06.07.2022	1:200	festgestellt
4	4319	1	Werkleitungen Bergstation	06.07.2022	1:100	festgestellt
4	4320	1-6	Leitungsverzeichnis	06.07.2022		festgestellt
4	4320a	1-6	Leitungsverzeichnis	06.10.2023		festgestellt
4	4401	1-5	Teilsystem 1.1	18.07.2022		festgestellt
4	4501	1-4	Teilsystem 2	18.07.2022		festgestellt
4	4611	1-4	Teilsystem 3.1	18.07.2022		festgestellt
4	4621	1-5	Teilsystem 3.2	18.07.2022		festgestellt
4	4631	1-4	Teilsystem 3.3	18.07.2022		festgestellt
4	4632	1	Streckenrolle gerade	25.07.2022	1:10	festgestellt
4	4633	1	Streckenrolle schräg	25.07.2022	1:10	festgestellt
4	4701	1-4	Teilsystem 4	12.12.2022		festgestellt
4	4702	1	Fahrzeug für 70 Personen	09.12.2022	1:50	festgestellt
4	4801	1-19	Teilsystem 5	10.06.2022		festgestellt
4	4900	1	Teilsystem 6 entfällt (Deck- blatt)	12/2022		informativ
5	5001	1-44	Brandschutzkonzept	19.09.2022		festgestellt
5	5002	1-10	Prüfbericht seilbahntechnische Antragsunterlagen	14.12.2022		festgestellt
5	5003	1-43	UVP-Bericht	20.12.2022		festgestellt
5	5004	1-48	Landschaftspflegerischer Be- gleitplan	19.12.2022		festgestellt
5	5005	1	Bestands- und Konfliktplan	07/2022	1:500	festgestellt
5	5006	1	Maßnahmenplan	12/2022	1:500	festgestellt
5	5007	1-7	Bodenmanagementkonzept	12/2022		festgestellt
6	6001	1-10	Entwässerungskonzept	25.07.2022		festgestellt
6	6002	1	Lageplan Entwässerung	18.07.2022	1:500	festgestellt

7	7001	1-2	Terminplan barrierefreier Um- bau	12/2022		informativ
7	7002	1-92	Baugrundbeurteilung	07/2019		informativ
7	7003	1-79	Gründungsempfehlung	10.06.2022		informativ
7	7004	1-6	Schnee- und Windlastgutachten	03/2019		informativ
7	7005	1-24	Fachbeitrag Artenschutz	31.05.2022		informativ
7	7005.1	1-11	Fledermausgutachten	01.08.2019		informativ
7	7006	1-40	Verkehrsuntersuchung	15.12.2022		informativ
7	7007.1	1-54	Schalltechnische Untersuchung Baulärm	19.12.2022		informativ
7	7007.2	1-36	Schalltechnische Untersuchung Betriebslärm	15.12.2022		informativ
7	7008.1	1-67	Erschütterungen Baubetrieb	12/2022		informativ
7	7008.2	1-48	Erschütterungen Betrieb	06/2019		informativ
7	7009	1-5	Einhaltung Niederspannungs- richtlinie	09.06.2022		informativ
7	7010	1-6	Kampfmitteluntersuchung	04/2019		informativ
7	7011	1-10	Bergungskonzept	25.07.2022		informativ
7	7012	1-38	Sicherheitsanalyse Arbeitneh- merschutz	19.09.2022		informativ
7	7013	1-5	Stellungnahme Stadtwerke Lei- tungskoordination	31.05.2022		informativ
7	7014	1-65	Nutzen-Kosten-Untersuchung	05/2022		informativ
7	7015	1	CO2-Bilanz	14.07.2023		informativ

II. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen

Alle sonstigen für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen öffentlich-rechtlichen Gestattungen werden nach § 75 Abs. 1 S. 1 LVwVfG durch die Planfeststellung ersetzt.

III. Nebenbestimmungen

1. Immissionsschutz

1.1. Allgemeines

1.1.1. Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

1.1.2. Spätestens zwei Wochen vor Baubeginn ist gegenüber den Anwohnern, der Planfeststellungsbehörde sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde ein anerkannter Sachverständiger für Lärm- und Erschütterungsfragen (im Folgenden Immissionsschutzbeauftragter) für etwaige Beanstandungen oder Fragen des Lärm- und Erschütterungsschutzes zu benennen.

1.1.3. Der Vorhabenträger hat die Anlieger über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Immissionsbeeinträchtigungen aus dem Baubetrieb vorab umfassend zu informieren. Die Pflicht umfasst auch die Information über etwaige Ansprüche auf Ersatzwohnraum und Entschädigung. Dazu sind auch ein Ansprechpartner sowie dessen Erreichbarkeit zu benennen.

Auf Verlangen erstreckt sich die Informationspflicht auf die zuständige Immissionsschutzbehörde und die Planfeststellungsbehörde.

Die Informationspflicht umfasst auch die Information der Betroffenen über die Erschütterungswirkungen auf das Gebäude.

1.1.4. Laute ortsfeste Schallquellen sind so weit entfernt als möglich von schützenswerter Bebauung anzuordnen oder alternativ durch geeignete Maßnahmen (z.B. Baucontainer, mobile LS-Wände, etc.) akustisch wirksam abzuschirmen.

1.2. Lärm

1.2.1. Betriebslärm / Anlagenlärm

1.2.1.1. Das Einhalten der Grenzwerte der auftretenden Geräusche für die während des Betriebes der Turmbergbahn auf dem Schienenweg fahrenden Wagen entsprechend der 16. BImSchV und dem Betrieb des Antriebes in der Bergstation entsprechend der TA Lärm sind durch Messungen einer anerkannten Messstelle (§ 29b BImSchG) nachzuweisen. Die Einzelheiten der an das Messprogramm zu stellenden Anforderungen sind mit dem Regierungspräsidium Freiburg, Referat 97 abzustimmen.

1.2.1.2. Der Bericht ist dem Regierungspräsidium Freiburg, Referat 97, Landesbergdirektion, vorzulegen. Der Bericht ist auch der Planfeststellungsbehörde gemeinsam mit einer Stellungnahme des Regierungspräsidiums Freiburg, Referat 97, dass die Messergebnisse nicht zu beanstanden sind, spätestens zwei Wochen vor Aufnahme des geplanten Betriebs vorzulegen.

1.2.1.3. Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, weitere Maßnahmen anzuordnen.

1.2.2. Baulärm

1.2.2.1. Die Arbeiten sind in der Regel auf den Zeitbereich zwischen 07:00 Uhr und 18:00 Uhr begrenzt. Bautätigkeiten mit hoher Schallemission sind möglichst nicht in den Zeitbereich 7.00 Uhr bis 8.00 Uhr und 17:00 Uhr bis 18:00 Uhr zu legen. Grundsätzlich dürfen die Bauarbeiten nur werktags (Mo-Sa) erfolgen. Bauarbeiten sind an Sonn- und Feiertagen nur dann zulässig, wenn dies der Bauablauf zwingend erfordert; dies ist gegenüber dem Regierungspräsidium Freiburg, Referat 97 rechtzeitig anzukündigen und entsprechend zu begründen.

1.2.2.2. Die Vorhabenträgerin hat für den Betrieb der Baustelle sicherstellen, dass die Anforderungen der AVwV Baulärm – (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) – mit den dort genannten Hinweisen beachtet werden. Im Übrigen sind die Empfehlungen und Maßgaben der „Schalltechnischen Untersuchung Baulärm“ vom 19.12.2022 der ACCON GmbH (Anlage 7, Plan-Nr. 7007.1) zu beachten.

Die Baustelle ist so zu betreiben, dass unnötige Lärmbelästigungen vermieden werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

- 1.2.2.3. Es sind geräuscharme Bauverfahren und geräuscharme Baumaschinen, die nach dem aktuellen Stand der Lärminderungstechnik entsprechen, zu wählen.

Die Vorhabenträgerin hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen dazu hierzu und zum konstruktiven Mitwirken bei der Auswahl schalltechnisch günstiger Verfahren vertraglich zu verpflichten.

Im Rahmen der Angebotswertung können im Bietervergleich Pluspunkte bei Verwendung leiserer Maschinen und ggf. Zusatzpunkte bei Verwendung von lärmarmen Geräten mit der Kennzeichnung „blauer Engel“ vergeben werden.

Die Einwirkzeiten lärmintensiven Baugeräts sind so weit als möglich zu minimieren. Lärmintensive Bautätigkeiten sind vom Bauablaufkonzept möglichst so zu organisieren, dass sie zügig in einem Stück abgearbeitet werden können.

- 1.2.2.4. Die Baustelleneinrichtung ist unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten unter Lärmschutzgesichtspunkten zu optimieren. Stationäre geräuschintensive Baumaschinen, deren Einsatz nicht vermeidbar ist, sind möglichst weit von der Wohnbebauung entfernt zu platzieren.

Die auf der Baustelle eingesetzten Baumaschinen müssen den Anforderungen der 32. Bundes-Immissionsschutzverordnung entsprechen, außerdem muss das eingesetzte Baugerät den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG und darüber hinaus dem Stand der Technik entsprechen.

Die zum Einsatz kommenden Maschinen sind regelmäßig zu warten und ggf. instand zu setzen. Maschinen sind in Arbeitspausen auszuschalten, unnötiger Leerlauf von Maschinen ist zu vermeiden.

- 1.2.2.5. Zur Ermittlung der in der Nachbarschaft der Baustelle zu erwartenden bau-
bedingten Lärmimmissionen ist die schalltechnische Baulärmprognose
rechtzeitig zu Beginn der Bauarbeiten unter Berücksichtigung der genauen
Bauabläufe, der einzusetzenden Maschinen und der Baustelleneinrichtung
unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten fortzuschreiben.

Die Prognose ist bei wesentlichen Änderungen der oben genannten Fakto-
ren anzupassen.

Die Prognose ist auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde, der Immis-
sionsschutzbehörde und den Anwohnern vorzulegen.

- 1.2.2.6. Gemäß Ziffer 5.2.5. ermittelte Überschreitungen der Immissionsrichtwerte
der AVwV Baulärm sind unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauf-
tragten – soweit mit verhältnismäßigem Aufwand möglich – durch Einpla-
nung alternativer Bauverfahren für besonders lärmintensive Arbeiten
und/oder temporären Abschirmmaßnahmen zu vermeiden bzw. zu redu-
zieren.

- 1.2.2.7. Während der lärmintensiven Bauarbeiten (Arbeiten, bei denen mit Über-
schreitung der Richtwerte der AVwV Baulärm zu rechnen ist) sind die Lär-
mimmissionen aus dem Baubetrieb mittels messtechnischer Untersuchun-
gen durch den Immissionsschutzbeauftragten unter Beachtung der Mess-
verfahren nach der AVwV Baulärm zu überwachen und zu dokumentieren.
Abweichend von der AVwV Baulärm ist es dabei ausreichend, die Messung
am Emissionsort bzw. an geeigneten Referenzpunkten durchzuführen und
auf Verlangen den Lärm an den jeweiligen Immissionsorten rechnerisch zu
ermitteln.

Auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde oder der zuständigen Immis-
sionsschutzbehörde sind im Einzelfall weitere Messungen durchzuführen.
Die einzelnen lärmintensiven Schritte der Baudurchführung sind für jeden
Tag der Bautätigkeit in einem Baustellentagebuch unter Angabe der Uhr-
zeit zu verzeichnen.

Auf Verlangen sind diese Aufzeichnungen der Planfeststellungsbehörde
sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde vorzulegen.

Auf Verlangen sind diese Aufzeichnungen den Betroffenen in geeigneter Form zur Kenntnis zu geben.

- 1.2.2.8. Rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme sind die Anwohner über den Zweck und die zeitliche Dauer der Baumaßnahme zu informieren.
- 1.2.2.9. Soweit trotz Schutz- bzw. Minimierungsmaßnahmen die Richtwerte der AVwV Baulärm überschritten werden, hat die Vorhabenträgerin den betroffenen Eigentümern (oder sonstig dinglich Berechtigten) von zu Wohnzwecken dienenden Gebäuden auf Verlangen eine Entschädigung in Geld zu zahlen.

Die Höhe der Entschädigung orientiert sich am tatsächlich erlittenen Ertragsverlust, etwa in Folge einer aufgrund der Baustelle zulässigen Mietminderung (§§ 535, 536 BGB). Sofern der Eigentümer (oder sonstig dinglich Berechtigter) die beeinträchtigten Wohnräume selbst bewohnt, kann eine Entschädigung nur geltend gemacht werden, wenn Ersatzwohnraum nach Ziffer 1.2.2.10. nicht in Anspruch genommen wurde (Wahlrecht des Eigentümers). Die Entschädigung entspricht in diesem Fall grundsätzlich der fiktiven zulässigen Mietminderung, die sich aus dem ortsüblichen Mietwert berechnet.

Bei der Entschädigungszahlung an den Eigentümer (oder sonstig dinglich Berechtigten) ist ein etwaiger Zumutbarkeitsabschlag in Abzug zu bringen (Rechtsgedanke des § 906 Abs. 2 S. 2 BGB).

Kommt keine Einigung zwischen den Vorhabenträgerinnen und den Betroffenen über die Entschädigung zustande, bleibt die Entscheidung hierüber einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die zuständige Enteignungsbehörde vorbehalten.

- 1.2.2.10. Soweit gemäß der fortgeschriebenen Lärmprognose gemäß Ziff. 1.2.2.5. mit einem Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tag (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) gerechnet wird, ist besonders schutzbedürftigen Anwohnern (zum Beispiel Schwangeren, Nachtarbeitern) auf Verlangen rechtzeitig für

die Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten angemessener Ersatzwohnraum anzubieten.

1.3. Erschütterungen

1.3.1. Es dürfen grundsätzlich nur erschütterungsarme Bauverfahren und Baumaschinen nach dem Stand der Erschütterungsminderungstechnik zum Einsatz kommen.

1.3.2. Die DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und die DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf bauliche Anlagen) sind einzuhalten.

Die Dauer der reinen täglichen Bauarbeiten unter Einsatz des Bodenstampfers ist auf 8 h zu begrenzen.

Die Dauer der reinen täglichen Bauarbeiten unter Einsatz der Vibrationsplatte ist an Einwirkungsorten bis 8 m Entfernung, insbesondere am Einwirkungsort 01 (Wolfweg 6a) auf 4,5 h zu begrenzen. An Einwirkungsorten von 8 m bis 10 m Entfernung ist die Dauer der reinen Bauarbeiten unter Einsatz der Vibrationsplatte auf maximal 6 h pro Tag zu begrenzen.

Die Dauer der reinen täglichen Bauarbeiten durch Meißelarbeiten darf an Einwirkungsorten bis 8 m Entfernung, insbesondere am Einwirkungsort 01 (Wolfweg 6a) nicht mehr als 3,5 h betragen. An Einwirkungsorten von 8 m bis 10 m Entfernung, ist die Dauer der täglichen reinen Bauarbeiten durch Meißelarbeiten auf 6,5 h zu begrenzen.

Die Dauer der reinen täglichen Bauarbeiten mit der Vibrationsramme ist an Einwirkungsorten bis 14 m Entfernung, insbesondere am Einwirkungsort 04 (Grötzinger Straße 14), auf 1 h zu beschränken. Ansonsten ist die Dauer der reinen täglichen Bauarbeiten mit der Vibrationsramme auf maximal 2 h zu begrenzen.

1.3.3. Während der Durchführung schwingungsanregender Bauarbeiten hat der Vorhabenträger auf berechtigtes Verlangen von Eigentümern oder Bewohnern von Gebäuden im Einwirkungsbereich baubedingter Erschütterungen

In-situ-Messungen vornehmen zu lassen, um die Einhaltung der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 DIN sicherzustellen.

1.4. Luftschadstoffe

Es ist sicherzustellen, dass im Rahmen vorhabenbedingter Bautätigkeiten nur schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz kommen.

2. **Naturschutz und Landschaftspflege**

- 2.1. Das in dem planfestgestellten Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) vorgesehene landschaftspflegerische Konzeptionskonzept (Anlage 5, Plan-Nr. 5004, insbesondere Kapitel 7) sowie die im Maßnahmenplan (Anlage 5, Plan-Nr. 5006) dargestellten Vermeidungs- und Verminderungs- (V), Gestaltungs- (G) und Ausgleichsmaßnahmen (A) sind unter Beachtung der nachfolgenden Ergänzungen und Konkretisierungen unter Nrn. A.III.2. bis A.III.5. umzusetzen.
- 2.2. Sobald der Termin des Baubeginns bekannt ist, spätestens aber vier Wochen vor Baubeginn, sind der Umwelt- und Arbeitsschutz und die Abteilung Gartenbau im Stadtamt Durlach zu informieren.
- 2.3. Es ist eine fachkundige ökologische Baubegleitung (ÖBB) zu beauftragen, die auch über eine baumschutzfachliche Qualifikation verfügt. Die ÖBB hat die phänologischen Zeitfenster konkret festzulegen; Sie hat die Einhaltung von Auflagen zu überwachen, zu dokumentieren und deren Erfolg zu kontrollieren. Sie hat sich mit dem Umwelt- und Arbeitsschutz abzustimmen und Protokolle regelmäßig sowie dem Gartenbauamt, Abteilung Grünpflege, Bezirk Baumpflege wie auch den Abschlussbericht der Gesamtmaßnahme an umwelt-arbeitsschutz@karlsruhe.de bzw. baustellen@gba.karlsruhe.de zu senden.
- 2.4. Für die Ansaaten im Außenbereich (Ausgleichsmaßnahme A 4 und Gestaltungsmaßnahme G 7) ist Heudrusch aus wertgebenden Grünflächen desselben Naturraums zu verwenden.

- 2.5. Bei der Bauausführung sind Schutzvorkehrungen zur Vermeidung von Schäden am Gehölz- bzw. dem zu erhaltenden Baumbestand im Vorhabenbereich zu treffen.

Die Richtlinie der Stadt Karlsruhe zum Schutz von städtischen Bäumen, Sträuchern und Grünflächen bei Baumaßnahmen (Baumschutz auf Baustellen) ist zu beachten.

- 2.6. Eingriffe in Stamm, Wurzelwerk und Krone von geschützten Bäumen sind grundsätzlich untersagt. Wurzeln, Stämme und Äste von geschützten Bäumen dürfen nicht beschädigt werden. Im Schutzbereich (Kronentraufbereich plus 1,50 m) sind das Abschieben von Grasnarbe und Mutterboden, das Verdichten des Bodens, das Befahren mit Maschinen und Fahrzeugen, das Lagern von Material und Aushub, Auffüllungen, Abgrabungen sowie das Ausbringen von Salzen, Säuren, Laugen, Zement, Putz, Farbe, Ölen u.a. unzulässig.

- 2.7. Mit dem Gartenbauamt, Abteilung Grünpflege - Bezirk Baumpflege (baustellen@gba.karlsruhe.de) sind vor Baubeginn die Details der örtlich erforderlichen Baumschutzmaßnahmen abzustimmen.

- 2.8. Sofern zulässige, unvermeidbare Bautätigkeiten innerhalb des Schutzbereichs (Kronentraufe plus 1,50m) geschützter Bäume stattfinden, ist ein abgestufter Schutz im Einzelfall (Baumschutzzaun entlang der Eingriffskante in Verbindung mit wurzelschützenden Maßnahmen (notfalls ein Stammschutz) anzubringen.

- 2.9. Die Artenauswahl für die Dachbegrünung ist im Detail mit dem Gartenbauamt, Sachgebiet Landschafts-/Grünordnungsplanung und dem Umwelt- und Arbeitsschutz, Bereich Ökologie, abzustimmen.

Bei der Begrünung des Zaunes in der Bergbahnstraße ist auf die Arten *Actinida arguta* und *Wisteria sinensis* zu verzichten.

Anpflanzungen und Ansaaten im Außenbereich sind generell mit dem Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz durch die ÖBB abzustimmen.

- 2.10. Alle Pflanzungen (Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen) auf städtischen Flächen sind im Benehmen mit dem Gartenbauamt durchzuführen, dies betrifft insbesondere die Artenauswahl. Hinsichtlich der Gestaltungsmaßnahmen ganz besonders die Maßnahme G 3.
- 2.11. Unmittelbar nach Vollziehbarkeit des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses sind die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8, Satz 2 und Abs. 2 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung – KompVzVO) unter Verwendung elektronischer Vordrucke nach § 5 KompVzVO zu übermitteln.
Für die Vordrucke verweisen wir auf den Zugang zum Kompensationsverzeichnis der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) unter <https://rips-dienste.lubw.baden-wuerttemberg.de/rips/eingriffsregelung/apps/login.aspx?serviceID=34>. Die Vorhabenträgerin registriert sich für die Webanwendung und kann über ihren Zugang die Daten ihrer Eingriffsvorhaben und Kompensationsmaßnahmen eingeben und bearbeiten. Nach Eingabe der Daten ist der Planfeststellungsbehörde sowie dem Umwelt- und Arbeitsschutz die Ticketnummer zu übermitteln.

3. Artenschutz

- 3.1. Die Ausgleichsmaßnahme A 3 ist im Bereich der Bergstation rechtzeitig vor Gebäudeabbruch als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) auszuführen. Hierzu sind drei geeignete Spaltenquartiere in der nahen Umgebung an geeigneten Stellen funktionsfähig und rechtzeitig vor Gebäudeabbruch anzubringen. Nach Fertigstellung der neuen Bergstation können diese dorthin umgehängt werden oder durch integrierte Kästen und wieder vorhandene gewohnte Strukturen wie Attikbleche ersetzt werden.
- 3.2. Die Vorhabenträgerin hat die rechtzeitige Fertigstellung der Ausgleichsmaßnahme A 3 gegenüber der unteren Naturschutzbehörde nachzuweisen. Hierzu hat die Vorhabenträgerin der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Karlsruhe einen prüffähigen Bericht vorzulegen, in dem die frist- und sachgerechte Durchführung der Maßnahmen dargestellt werden.

- 3.3. Da eine Winterquartiernutzung der Gebäude bei Zwergfledermäusen erfahrungsgemäß nicht ausgeschlossen werden kann, sind im Herbst zusätzlich Schwärmkontrollen vorzunehmen und die Ergebnisse mit dem Umwelt- und Arbeitsschutz, Bereich Ökologie abzustimmen.
- 3.4. Die Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahme V 4 gegen Vogelschlag an Glasscheiben ist umzusetzen. Die Folienbeschichtung ist vorab mit dem Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz abzustimmen. Die vorgenommenen Schutzmaßnahmen sind fotografisch zu dokumentieren und dem Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz vorzulegen.
- 3.5. Für die Beleuchtung der Strecke und Stationen sind die Vorgaben des § 21 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg zu beachten. Eingriffe in die Insektenfauna durch künstliche Beleuchtung im Außenbereich sind zu vermeiden. Die Beleuchtung der Verkehrsanlage ist auf das zur Erhaltung der Verkehrssicherheit notwendige Mindestmaß zu beschränken. Beleuchtungsanlagen sind mit einer den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechenden insektenschonenden Beleuchtung auszustatten. Es ist ein Beleuchtungskonzept zu erarbeiten, das mit dem Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz abzustimmen ist.
- 3.6. Die Kartierungen sind in das Arterfassungsprogramm AEP (LUBW) einzupflegen. Der Zugangslink wird auf Anfrage durch den Umwelt- und Arbeitsschutz zur Verfügung gestellt.
- 3.7. Artenschutzmaßnahmen sind generell mit dem Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz durch die ÖBB abzustimmen.

4. Boden

- 4.1. Zur bodenschonenden Umsetzung sind die Bodenarbeiten wie Oberbodenabtrag und Aushub nur bei geeigneten Witterungsbedingungen (DIN 19639, Tabelle 2) durchzuführen.
- 4.2. Auf den ausgewiesenen Zwischenlagerflächen ist der humushaltige Oberboden als trapezförmige Miete zu lagern. Die Oberfläche der Mieten

ist dazu mit der Bagger-schaufel zu glätten und zu begrünen. Die Oberbodenmieten dürfen nicht befahren werden und sind daher entsprechend zu schützen.

- 4.3. Für eine uneingeschränkte Befahrung temporär beanspruchten Flächen wie der Baupiste (Arbeitsstreifen), der Baubereich und der BE-Flächen, auf denen anschließend wieder Bodenfunktionen erfüllt werden, sind zum Schutz vor Bodenverdichtungen geeignete Schutzmaßnahmen wie Baggermatratzen bzw. Befestigungen (Schotterung) zu verwenden um eine witterungsunabhängige Nutzung zu gewährleisten, sofern nicht Sicherheitsgründe dagegensprechen.
- 4.4. Bei der Errichtung von Baustraßen mit mineralischer Befestigung oder Befestigung der BE-Flächen sind Trennvliese (mindestens GRK5) einzusetzen, um eine rückstandslose Entfernung des Befestigungsmaterials beim Rückbau zu gewährleisten.
- 4.5. Bei den Entsiegelungsmaßnahmen sind die vorhandenen Befestigungen bis zum natürlich anstehenden Untergrund rückstandslos auszubauen. Der Untergrund ist zur Rekultivierung des Bodens mechanisch (wenn möglich) zu lockern. Anschließend sind durch Auftrag von ortsähnlichem, kulturfähigem Ober- und Unterbodenmaterial und damit Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht die natürlichen Bodenfunktionen wiederherzustellen.
- 4.6. Um einen Massenausgleich innerhalb des Plangebietes zu erreichen, ist für die Rekultivierung, wenn geeignet, überschüssiges, kulturfähiges Bodenmaterial zu verwenden. Dazu kann das vorliegende Bodenmanagementkonzept herangezogen und um die bodenschutzfachlichen Aspekte zwecks Eignung ergänzt werden.
- 4.7. Für Bodenmaterial, das zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht zusätzlich angefahren werden muss, gelten die Anforderungen entsprechend der novellierten Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV, BGBl 2021). Die Herkunft und die Qualität des Bodenma-

terials sind dem Umwelt- und Arbeitsschutz (umwelt-arbeitschutz@karlsruhe.de) jeweils vorab, mindestens 2 Wochen vor Umsetzung, mitzuteilen.

- 4.8. Die Überwachung der bodenschonenden Umsetzung, die Maßnahmen zur Entsiegelung und Rekultivierung der Flächen durch Bodenauftrag sowie die Wiederherstellung der temporär beeinträchtigten Baunebenflächen zum Bauende sind durch eine Umweltbaubegleitung zu gewährleisten. Hierzu sind regelmäßig Protokolle der Baustellentermine mit Dokumentation der Festlegungen und aussagekräftigen Fotos anzufertigen und dem Umwelt- und Arbeitsschutz innerhalb von 5 Arbeitstagen vorzulegen.
- 4.9. Das Büro für die Umweltbaubegleitung ist dem Umwelt- und Arbeitsschutz vorab, mindestens 2 Wochen vor Baustart, zu benennen. Als Voraussetzung für die Beauftragung der Umweltbaubegleitung sind bodenkundliche Kenntnisse des Büros nachzuweisen.

5. Wasser

- 5.1. Die Baustelleneinrichtung und die eigentlichen Bauarbeiten sind so auszuführen, dass eine Verunreinigung der Oberflächengewässer und des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung ihrer Eigenschaften verhütet wird.

Die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) sind daher zu beachten.

Baustofflager sind bevorzugt auf befestigten Flächen einzurichten.

- 5.2. Die Kraftstoffanlagen und Hydrauliksysteme von Baumaschinen und Fahrzeugen sind vor ihrem erstmaligen Einsatz und während des Betriebes täglich auf Dichtigkeit zu prüfen. Undichtheiten sind unverzüglich abzustellen.

Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ohne entsprechende Schutzvorkehrung gegen einen Eintrag dieser Stoffe in den Boden ist unzulässig. Das Betanken und das Warten von Maschinen und Fahrzeugen hat so zu erfolgen, dass Umweltgefahren bestmöglich vermieden werden.

Im Bereich der Verlustschmierungen sind ausschließlich biologisch schnell abbaubare Stoffe zu verwenden.

- 5.3. Ausgelaufene wassergefährdende Flüssigkeiten sind unverzüglich zu binden, restlos aufzunehmen und entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu entsorgen. Hierzu ist Ölbindemittel in ausreichender Menge bereitzuhalten. Im Falle eines eingetretenen Schadensereignisses ist zur unmittelbaren Gefahrenabwehr der Notruf 112 umgehend zu verständigen.
- 5.4. Geräte, Werkzeuge, Maschinen und Fahrzeuge, die zuvor in einer mit Schadstoffen belasteten Baustelle eingesetzt waren, müssen einer Grundreinigung unterzogen werden und frei von jeglichen Schadstoffen sein.
- 5.5. Am Ende eines Arbeitstages, am Wochenende oder bei sonstigen mehrtägigen Arbeitsunterbrechungen sind Maschinen und Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren so abzustellen, dass Umweltgefahren bestmöglich vermieden werden.
- 5.6. Für das oberflächennah vorhandene Bodenmaterial ist der Aushub nach analytischer Deklaration notwendigenfalls einer fachgerechten Verwertung/Entsorgung zuzuführen.
- 5.7. Das Entwässerungs- und Niederschlagswasserbehandlungskonzept ist rechtzeitig mit dem Tiefbauamt der Stadt Karlsruhe, Sachgebiet Grundstücksentwässerung, abzustimmen. Für die Entwässerung ist rechtzeitig, spätestens aber vier Wochen vor Baubeginn ein Entwässerungsantrag beim Tiefbauamt der Stadt Karlsruhe, Sachgebiet Grundstücksentwässerung (hausentwaessering@tba.karlsruhe.de) einzureichen.
- 5.8. Kabel od. Leitungen sind in Parallellage zu Kanälen und generell zu Schächten grundsätzlich so zu verlegen, dass der lichte Mindestabstand 1,00 Meter beträgt. Kann dieser Mindestabstand nicht eingehalten werden, ist eine Abstimmung mit den betroffenen Leitungsträgern vorzunehmen.

Bei Überquerungen von Kanälen ist deren Höhenlage zu beachten, hier ist ein lichter Abstand zum Kanalrohrscheitel von mindestens 0,30 m einzuhalten.

5.9. Die Entwässerung der Turmbergbahn und die Straßenentwässerung sind voneinander zu trennen. Ein Zusammenschluss der Entwässerung der Turmbergbahn an Sinkkastenleitungen ist nicht zulässig. Straße und Turmbergbahn sie sind separat an den öffentlichen Kanal über jeweils separate Stutzen anzuschließen. Ein direkter Anschluss der Entwässerung der Turmbergbahn an einen Schacht ist nicht gestattet.

5.10. Die Anwendung von Herbiziden, Düngemitteln und Tausalzen bei der Pflege der Versickerungsflächen ist zu unterlassen.

Im Einzugsbereich der Versickerungsflächen ist der Umgang mit bzw. die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen untersagt.

5.11. Abwasser ist so zu beseitigen, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird. Soll Niederschlagswasser versickert werden, ist die Machbar- und Zulässigkeit einer grundwasserunschädlichen Versickerbarkeit anhand der allgemein anerkannten Regeln der Technik und diesbezüglicher gesetzlicher Regelungen zu prüfen. Die Versickerung hat gegebenenfalls über wasserrechtlich zugelassene Versickerungsanlagen zu erfolgen, sofern eine Versickerung über eine 30 cm mächtige, bewachsene und belebte Oberschicht nicht umsetzbar ist.

6. Abfall-, Altlasten- und Bodenschutzrecht

6.1. Die Erzeugung von Abfällen ist zu vermeiden. Fallen dennoch Abfälle an, sind diese entsprechend der abfallrechtlichen Anforderungen ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten. Erst wenn die Verwertung nachweislich nicht möglich ist, sind diese fachgerecht ordnungsgemäß zu beseitigen/entsorgen.

6.2. Dem Amt für, Umwelt- und Arbeitsschutz der Stadt Karlsruhe ist mindestens vier Wochen vor Beginn der Rückbauarbeiten ein Rückbau-, Aushub-

und Entsorgungskonzept vorzulegen. Das Konzept ist von einem Sachverständigenbüro zu erstellen und im Vorfeld mit oben genannter Stelle abzustimmen.

6.3. Das Konzept hat folgende Punkte zu beinhalten:

- Art und Menge der anfallenden Rückbau- und Aushubmaterialien geplante oder durchgeführte abfallrechtliche Untersuchungen (Rückbau- und Bodenmaterial)
- Umfang der gutachterlichen Überwachung
- Entsorgungswege (falls schon bekannt)
- Gegebenenfalls Umgang mit Umlagerungsmaterial

6.4. Der Beginn der Arbeiten ist dem Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz der Stadt Karlsruhe anzuzeigen (umwelt-arbeitsschutz@karlsruhe.de).

6.5. Sämtliche Arbeiten sind durch ein einschlägig befähigtes Sachverständigenbüro gutachterlich zu überwachen. Die Kontaktdaten sind zusammen mit dem Rückbau-, Aushub- und Entsorgungskonzept dem Umwelt- und Arbeitsschutz vorzulegen.

6.6. Nach Abschluss der Arbeiten ist der Stadt Karlsruhe, Umwelt- und Arbeitsschutz eine Dokumentation über die durchgeführten Maßnahmen inklusive der angefallenen Massen und der Entsorgungswege vorzulegen. Der Bericht hat neben der verbalen Zusammenfassung Lagepläne, Schnitte eine tabellarische Auflistung der Wiegescheine zu enthalten. Die Dokumentation ist digital im pdf-Format vorzulegen.

6.7. Im Rahmen der Baumaßnahme anfallendes Rückbau- und Aushubmaterial ist abfallrechtlich zu untersuchen und fachgerecht zu entsorgen.

7. Verkehr und allgemeine Sicherheit

7.1. Die Baustellenabwicklung ist mit dem Baustellenmanagement der Stadt Karlsruhe abzustimmen (bauko@tba.karlsruhe.de).

7.2. Die Bereiche Verkehrstechnik und Verkehrsausstattung des Tiefbauamts der Stadt Karlsruhe sind zu beteiligen, wenn der Bau der Talstation konkret

geplant wird (Verkehrstechnik@tba.karlsruhe.de und Verkehrsaustattung@tba.karlsruhe.de).

- 7.3. Sofern Arbeitsstellen Einfluss auf die Grötzinger Straße (Bundesstraße 3) nehmen, sind diese mit dem Ordnungsamt der Stadt Karlsruhe abzustimmen und der höheren Verkehrsbehörde vorzustellen.

8. Baurecht

- 8.1. Für die Stationsgebäude ist jeweils eine bautechnische Prüfung nach den Vorgaben des § 17 LBOVVO durchzuführen. Die prüfende Stelle (Prüfingenieurin bzw. Prüfingenieur für Bautechnik) ist mit der Prüfung der bautechnischen Nachweise (Stand sicherheitsnachweis ggf. mit Brand- und Schallschutznachweis sowie absturzsichernde Bauteile) und der Überwachung der Ausführung in konstruktiver Hinsicht zu beauftragen.

Die prüfende Stelle muss eine bautechnische Prüfbestätigung (Prüfberichte, Überwachungsbescheinigung und eine Fertigung der mit Prüfvermerk versehenen bautechnischen Nachweise) abgeben. Der Bauherr hat die Prüfberichte zu den einzelnen Bauabschnitten vor Baubeginn der jeweiligen Bauabschnitte bei der zuständigen Behörde einzureichen.

Die Überwachungsbescheinigung und eine Fertigung der mit Prüfvermerk versehenen bautechnischen Nachweise sind der zuständigen Behörde nach Abschluss der bautechnischen Prüfung vorzulegen.

- 8.2. Die Abstandsflächen gemäß §§ 5, 6 LBO sind einzuhalten.
- 8.3. Spätestens 10 Tage vor Beginn der Bauarbeiten ist dem Bauordnungsamt Name, Anschrift und Berufsbezeichnung der örtlichen Bauleitung schriftlich mitzuteilen. Die Bauleitererklärung ist von der bauleitenden Person und von der Bauherrschaft zu unterzeichnen und als Originaldokument vorzulegen.
- 8.4. Das Bauvorhaben ist gem. § 39 LBO barrierefrei zu planen und zu errichten. Dies beinhaltet neben der Herstellung von Rampen unter anderem auch

die besondere Ausführung von Brandschutztüren und Eingangstüren sowie beidseitige Handläufe in den notwendigen Treppenträumen.

9. Brand- und Katastrophenschutz

9.1. Brand- und Katastrophenschutzkonzept

Die Vorgaben des Brandschutzkonzepts vom 19.09.2022, Seilbahnprofi – Ingenieurbüro Schweiger Beratende Ingenieure PartG mbB (vgl. Planunterlagen Anlage 5 Plan-Nr. 5001) sowie das Bergungskonzept vom 25.07.2022 – Garaventa AG (vgl. Planunterlagen Anlage 7, Plan-Nr. 7011) sind einzuhalten und umzusetzen, insbesondere sind nachfolgende Maßnahmen zu ergreifen:

9.1.1. Allgemeines

- Die DIN EN 17064 (Sicherheitsanforderungen an Seilbahnen für die Personenbeförderung – Brandverhütung und -bekämpfung) ist zu beachten.
- Nach Fertigstellung des Vorhabens sowie nach jeder Plan- bzw. Nutzungsänderung der Seilbahnanlage ist die Übereinstimmung der Ausführung mit dem Brandschutzkonzept zu überwachen. Die Bestätigung der übereinstimmenden Ausführung ist der zuständigen Behörde zur Schlussabnahme vorzulegen.

9.1.2. Baulicher Brandschutz

- Schaltschränke müssen aus Metall oder anderen Werkstoffen gebaut werden, entsprechend den Mindestanforderungen nach EN 13501-1.
- Heizungs- und Klimaanlage müssen so gestaltet sein, dass keine Gegenstände auf sie gelegt werden können, außer, die Oberflächentemperatur liegt nicht über 40 °C.

9.1.3. Anlagentechnischer Brandschutz

Brandmeldeanlage

- In der Tal- und Bergstation sowie in jedem Wagen ist je eine automatische Brandmeldeanlage (BMA) zu installieren. Die Brandmeldeanlage

hat DIN 14675 und VDE 0833-2 zu entsprechen. Es hat eine Aufschaltung der Brandmeldeanlage zur integrierten Leitstelle des Stadt- und Landkreises Karlsruhe zu erfolgen. Die Anlage ist in der Kategorie Vollschutz zu errichten. Die Anschlussbedingungen für Brandmeldeanlagen der Feuerwehr Karlsruhe sind maßgebend und einzuhalten (www.karlsruhe.de/b4/buerger-dienste/feuerwehr/branddirektion/vorbeugen-brandschutz/brandmeldeanlage.de).

- In den Stationsgebäuden sind alle Räumen des jeweiligen Gebäudekomplexes jeweils mit einer automatischen Brandmeldeanlage in Verbindung mit den dazugehörigen Brandfrüherkennungselementen, welche auf die Kenngröße Rauch bzw. Temperatur ausgelegt sind, zu installieren (Kategorie 1, Vollschutz). In den Fahrzeugen selbst sowie in den Technikschränken sind Brandfrüherkennungselemente mit einer zusätzlichen Brandmeldezentrale zu installieren.
- Zu Beginn der Planung von Brandmeldeanlagen ist zur Abstimmung der Feuerwehr-peripherie (Positionierung FIZ, Blitzleuchte, SD etc.) frühzeitig ein Termin mit der Branddirektion zu vereinbaren. Die Terminanfrage ist per E-Mail mit Angabe der Kontakt-daten an folgende E-Mail-Adresse zu richten: bma@bd.karlsruhe.de
- Nach Fertigstellung des Vorhabens muss eine Abnahme der Anlage durch einen Sachverständigen (technische Funktionsprüfung) erfolgen. Im Rahmen der Bauphase ist die Planung der Brandmeldeanlage mit der Branddirektion Karlsruhe abzustimmen.
- Die BMA muss während des Betriebs der Seilbahnanlage in regelmäßigen und wiederkehrenden Abständen von einer Fachfirma überprüft werden.

Sicherheitsbeleuchtung

- Es ist eine Sicherheitsbeleuchtung der Bahnsteige, deren Zu- und Abgänge und der Fluchtwege vorzusehen.
- Fluchtwege müssen ausreichend beschildert sein. Es sind beleuchtete Hinweisschilder auf die Ausgänge vorzusehen.

- Die Schilder müssen den geltenden Vorgaben der Technischen Regeln für Arbeitsstätten und der DIN 4844-2 entsprechen.

9.1.4. Organisatorischer Brandschutz

- Es sind neue Feuerwehr- und Geschosspläne sowie Laufkarten der einzelnen Gebäude mit Brandmeldeanlage entsprechend den aktuellen Vorgaben der Branddirektion zu erstellen. Die aktuellen Vorgaben sind unter folgender Adresse abrufbar: www.karlsruhe.de/b4/buergerdienste/feuerwehr/branddirektion/vorbeugenbrandschutz/brandmeldeanlage.de. Zusätzlich sind an beiden Stationen die gesamte Strecke umfassende Pläne mit Notausstiegen und Erreichbarkeiten/ Zugänglichkeiten zu erstellen.
- Jegliche Plan- bzw. Nutzungsänderung der Seilbahnanlagen mit Auswirkung auf brandschutztechnische bzw. einsatztaktische Belange ist mit dem Verfasser des Brandschutzkonzeptes und mit der Branddirektion abzustimmen. Das Brandschutzkonzept und der planerische Teil sind hierzu entsprechend fortzuschreiben.
- Ein Alarmplan ist zu erstellen und im jeweiligen Dienst- / Kommando- raum auszuhängen. Auf dem Alarmplan sind die wichtigsten Telefonnummern zu hinterlegen.
- Feuergefährliche Arbeiten im Bereich der Standseilbahnanlage dürfen nur von solchen Personen ausgeführt werden, die hierfür berechtigt sind und erfordern besondere Brandschutzmaßnahmen.

Die Durchführung derartiger Arbeiten ist nur mit schriftlicher Genehmigung des Betriebsleiters zulässig.

- Bei Erkennen eines Brandes ist der Zutritt zur Standseilbahn für Fahrgäste zu sperren und die Standseilbahn in die entsprechende Evakuierungszone unverzüglich zu räumen. Im Falle eines Brandereignisses in den Fahrzeugen sind diese mit höchstmöglicher Geschwindigkeit in die Stationen zu fahren.

- Es sind regelmäßig Brandschutzübungen vorzusehen
- Es ist eine Brandschutzordnung in Teilen A, B und C zu erstellen. Der Teil A ist öffentlich sichtbar für alle Personen, die die Seilbahnanlage betreten können, gut sichtbar auszuhängen. Teil B richtet sich an das sich nicht nur vorübergehend auf der Seilbahnanlage befindliche Personal. Teil C betrifft Personen mit besonderen Aufgaben im Bereich des Brandschutzes. Hierzu zählt der Betriebsleiter der Seilbahnanlage.
- Es besteht in den Stationen, in den Fahrzeugen und auf der Strecke ein generelles Rauchverbot. Hierauf ist auf gut erkennbaren Schildern hinzuweisen.
- Das gesamte Betriebspersonal ist nachweislich in die Belange des Brandschutzes bei der Standseilbahnanlage speziell zu unterweisen.

9.1.5. Abwehrender Brandschutz

- An der Seilbahn ist eine Brandbekämpfungsübung mit der zuständigen Feuerwehr durchzuführen. Abweichend von Kapitel 8.4 des Brandschutzkonzepts ist der Zeitpunkt der Übung frühzeitig mit der Branddirektion abzustimmen und sollte spätestens drei Monate nach Inbetriebnahme erfolgen. Die Übungen mit der Feuerwehr sind im Abstand von nicht länger als vier Jahren zu wiederholen.
- In den Standseilbahnstationen sind tragbare Feuerlöscher nach EN 3 und DIN 14406 bzw. den Regeln für die Ausrüstung von Arbeitsstätten mit Feuerlöschern gemäß ASR A2.2 des Hauptverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften anzuordnen (vorzugsweise in Fluchtwegen, im Bereich der Ausgänge ins Freie, an den Zugängen zu Treppenträumen).
- Die Entfernung von jeder Stelle zum nächstgelegenen Feuerlöscher darf nicht mehr als 20 m (tatsächliche Laufweglänge) betragen.

- Jedes Fahrzeug ist mit einem Schaumlöschler (frostsicher) auszustatten. Die tragbaren Feuerlöcher müssen an gut sichtbaren und im Brandfall leicht zugänglichen Stellen angebracht sein. Die Stelle ist gut sichtbar mit dem Brandschutzzeichen „Feuerlöcher“ zu kennzeichnen.
- Zusätzlich zu den erforderlichen Schaumlöschern sind auch Kohlesäurelöcher im Kommandostand und im Antriebsraum Bergstation bereitzuhalten.

9.2. Sonstiges

- Im Brand- bzw. Katastrophenfall ist durch die Betreiberin der Seilbahnanlage sicherzustellen, dass Einsatzkräfte zuverlässig informiert werden, dass die Strecke gefahrlos betreten werden kann und die Fahrzeuge nicht mehr verkehren.
- Für den Fall der Rettung auf offener Strecke sind die Fahrzeuge so zu gestalten, dass sich diese nicht mehr bewegen können.
- Es sind gut leserliche, bebilderte Kurz-Anleitungen mit dem Aufbau und Notbedienungseinrichtungen zum Öffnen, Evakuieren und Stromloschalten der Kabinen in der Feuerwehr-Informationszentrale zu hinterlegen und ebenso der Feuerwehr zur Verfügung zu stellen.
- Ist für Evakuierung und Rettung spezielles Gerät erforderlich, so ist dieses vom Betreiber zu stellen und die Feuerwehr entsprechend den Anforderungen zu schulen. Hierzu hat der Betreiber frühzeitig vor Inbetriebnahme der Seilbahnanlage mit den Verantwortlichen der Branddirektion in Kontakt zu treten.
- Die ggf. erforderlichen Rettungsgeräte zur Unterstützung der Evakuierung und Rettung sind vor Ort an einer für die Feuerwehr ständig zugänglichen Stelle vorzuhalten. Die Lagerorte sind in den Feuerwehreinsatzplänen zu verzeichnen und vor Ort zu kennzeichnen. Die Gerätschaften sind von der Betreiberin der Seilbahn regelmäßig zu prüfen.

- Es ist sicherzustellen, dass im Fahrzeug befindliche Personen im Ereignisfall ausreichend informiert werden können. Es ist sicherzustellen, dass Personen aus den Fahrzeugen geleitet werden können, um den Gefahrenbereich schnellstmöglich verlassen zu können.

10. Datenschutz

10.1. Allgemein

Die Vorhabenträgerin hat die allgemeinen datenschutzrechtlichen Anforderungen zu beachten. Dies betrifft insbesondere:

- Die Erfüllung von Informationspflichten einschließlich Beschilderungen.
- Ergreifen technischer und organisatorischer Maßnahmen zum Datenschutz.

10.2. Außenkameras der Fahrzeuge

- Das Sichtfeld der Außenkameras ist durch physische Blenden dauerhaft auf den Bereich der Trasse zu beschränken, wo es der vollautomatische Betrieb der Turmbergbahn zulässt. Sofern die Anbringung physischer Blenden nicht möglich oder mit den Anforderungen an den vollautomatischen Betrieb unvereinbar ist, hat die Vorhabenträgerin die Bereiche außerhalb der Trasse bzw. abseits der Zäune softwareseitig zu maskieren (z.B. durch eine Verpixelung).
- Die Kameras sind so auszurichten und einzurichten (auch hinsichtlich der technischen Ausstattung wie Auflösung etc.), dass die Verarbeitung personenbezogener Daten vermieden wird, soweit sie nicht zur Zweckerreichung erforderlich ist.

10.3. Kameras in Fahrgastaufenthaltsbereichen (Stationen und Fahrzeuginnenräumen)

- Visuelle Kontrollen während des Fahrgastbetriebs sind unzulässig, soweit sie nicht zur Gewährleistung der Fahrgastsicherheit aufgrund vorgeschriebener Betriebskontrollen, bei technischen Ausfällen oder in Notsituationen oder aufgrund einer belegbaren Gefahrenlage zur Verfolgung von Gewalt gegen Personen und Beförderungseinrichtungen erforderlich, das heißt absolut notwendig, sind.

- Visuelle Kontrollen sind unzulässig, wenn die Erhebung erforderlicher Informationen auch durch einen weniger intensiven Eingriff in das informationelle Selbstbestimmungsrecht der in Fahrgastaufenthaltsbereichen befindlichen Personen (etwa durch das Auslesen sonstiger Sensoren oder Gegensprechanlagen) möglich ist, sofern dies nach den DIN-Vorschriften ebenfalls zulässig ist und der vollautomatische Betrieb der Turmbergbahn dem nicht entgegensteht.
- Im Rahmen der weiteren Konzeption hat die Vorhabenträgerin darauf zu achten, dass die Kameras durch deren räumliche Anbringung (einschließlich physischer Blenden), technische Ausstattung (z. B. Brennweite und Auflösung) und softwareseitige Ausgestaltung auf die jeweiligen Zwecke angepasst werden. Der Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung der Personen ist so gering wie möglich zu halten.

10.4. Sonstige Kameras in den Stationen

- Die visuelle Überwachung von Aufenthaltsräumen, Garderoben, WC oder Räumen, in denen sich Beschäftigte nicht nur vorübergehend aufhalten ist mit Ausnahme der Technikräume unzulässig.
- Die Überwachung der Technikräume ist auf die technische Ausrüstung wie Antrieb, Spannvorrichtung, die Fahrzeugendlage sowie den Fahrbahnbereich zu beschränken.
- Im Rahmen der weiteren Konzeption hat die Vorhabenträgerin darauf zu achten, dass die Kameras durch deren räumliche Anbringung (einschließlich physischer Blenden), technische Ausstattung (z. B. Brennweite und Auflösung) und softwareseitige Ausgestaltung (u.a. Maskierung nicht relevanter Bereiche) auf die jeweiligen Zwecke angepasst werden. Der Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung der Personen ist so gering wie möglich zu halten.

10.5. Speicherung der Bildaufzeichnungen

- Die Bildaufzeichnungen der Kamerabilder sind durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen zu sichern. Das Speichermedium ist entsprechend dem Stand der Technik zu verschlüsseln. Zugriffe sind insbesondere hinsichtlich deren Anlass, zeitlichen Umfang, Berechtigung der Zugreifenden und Zweck des Zugriffs zu dokumentieren.
- Die Regel-Speicherdauer der Videoaufzeichnung ist dem jeweiligen Zweck entsprechend anzupassen, darf jedoch die maximale Frist von 72 h nicht überschreiten. Tritt ein strafrechtlich relevantes Ereignis, ein Unfall oder ein Schadensereignis ein, zu dessen Nachweis die Videobilder erforderlich sind, so können die betreffenden Bilddaten im Einzelfall auch für eine von der Regelfrist abweichende, längere Dauer gesondert gespeichert werden. Dies gilt jedenfalls solange, wie die Daten zur Verfolgung von Rechtsansprüchen oder zur Übermittlung an zuständige Behörden erforderlich sind. Die zu Nachweiszwecken gespeicherten Aufnahmen sind dabei auf den für den konkreten Zweck relevanten Umfang zu reduzieren.

11. **Barrierefreiheit**

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit gemäß DIN 18040-3 („Barrierefreies Bauen – Öffentlicher Verkehrsraum“) und gemäß DIN 32984 („Bodenindikatoren im Öffentlichen Raum“) sind zu beachten und einzuhalten.

12. **Arbeitssicherheit**

Ein Flucht- und Rettungsplan ist aufzustellen, wenn Lage, Ausdehnung und Art der Benutzung der Arbeitsstätte dies erfordern. Der Plan ist an geeigneten Stellen in der Arbeitsstätte auszulegen oder auszuhängen.

13. **Kampfmittel**

Die Befunde der Luftbildauswertung vom 02.04.2019 sind bei der weiteren Planung und Durchführung der Baumaßnahme zu beachten. Vor Bau durchführung hat der Vorhabenträger zu klären, ob und ggf. welche Maßnahmen im Hinblick auf Gefährdungen durch möglicherweise im Baubereich vorhandene Kampfmittel (Blindgänger usw.) durchzuführen sind. Ins-

besondere hat er den in der Luftbildauswertung vom 02.04.2019 näher bezeichneten Bereich auf Sprengbomben-Blindgänger oder andere Kampfmittel zu untersuchen oder untersuchen zu lassen.

14. Verkehr in der Bauzeit

Temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (z. B. Straßensperrungen, Umleitungen etc.), die den Brandschutz und die Rettung beeinflussen, sind rechtzeitig mit der Feuerwehr Karlsruhe - Branddirektion - abzustimmen und auch dem Rettungsdienst mitzuteilen.

15. Leitungsträger

Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um, insbesondere dort, wo aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine detaillierte Vorprüfung und Vorabstimmung nicht vorgenommen werden konnte, Schäden und sonstige über das baubedingt Notwendige hinausgehende Beeinträchtigungen von Versorgungsleitungen und vergleichbaren Infrastruktureinrichtungen zu vermeiden. Dazu gehört insbesondere

- eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauüberwachung, sowie
- die rechtzeitige Abstimmung mit den in Betracht kommenden Leitungsträgern.

16. Denkmalpflege

Sollten bei der Durchführung vorgesehener Erdarbeiten archäologische Funde oder Befunde entdeckt werden, ist dies gemäß § 20 Denkmalschutzgesetz Baden-Württemberg (DSchG) umgehend einer Denkmalschutzbehörde oder der Gemeinde anzuzeigen (Kontakt: Stadt Karlsruhe untere Denkmalschutzbehörde, Rathaus am Marktplatz, 76133 Karlsruhe, E-Mail: denkmal@zjd.karlsruhe.de). Archäologische Funde (Steinwerkzeuge, Metallteile, Keramikreste, Knochen, etc.) oder Befunde (Gräber, Mauerreste, Brandschichten, auffällige Erdverfärbungen, etc.) sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die Denkmalschutzbehörde mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Auf die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten (§ 27 DSchG) wird hingewiesen. Bei der Sicherung und Dokumentation archäologischer Substanz ist zumindest mit kurzfristigen Leerzeiten im Bauablauf

zu rechnen. Ausführende Baufirmen sollten schriftlich in Kenntnis gesetzt werden.

17. Vorbehalte

Der Erlass weiterer Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.

IV. Zusagen

Der Vorhabenträger hat folgende Zusagen gemacht. Die Zusagen sind Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses und gehen in Zweifels- und Konfliktfällen anderen Aussagen der festgestellten Unterlagen vor. Weitergehende Nebenbestimmungen bleiben unberührt.

1. Naturschutz und Landschaftspflege

- 1.1. Der Erhalt der beiden Bäume Nr. 40, 41 am Wirtschaftsweg, der Bäume 52 und 53 im Schwenkbereich des Baukrans auf BE-Fläche 4 und des Baumes 50 auf BE-Fläche 7 sowie die Reduzierung der BE-Fläche 5 wird im Rahmen der Bauausführung im Benehmen mit dem Gartenbauamt geprüft.
- 1.2. Die Vorhabenträgerin wird auf der Grünfläche vor Haus Nr. 16 (Bergbahnstraße) eine Ersatzpflanzung Vornehmen. Diese hat entweder aus einem großkronigen Baum oder zwei bis drei Zierobstbäumen zu bestehen. Die Vorhabenträgerin wird sich hierzu mit dem Gartenbauamt abstimmen.
- 1.3. Die Vorhabenträgerin sagt zu, im Stadtgebiet Karlsruhe zusätzliche 10 Ersatzpflanzungen durchzuführen und sich hier insbesondere auch hinsichtlich ihrer Artenauswahl in Benehmen mit dem Gartenbauamt und dem Umwelt- und Arbeitsschutz der Stadt Karlsruhe zu setzen.
- 1.4. Die Vorhabenträgerin wird im Zuge der Ausführungsplanung
 - Begrünungsmöglichkeiten und Materialität der Betonwände des Unterführungsbauwerks prüfen und sowohl mit Stadtplanungsamt als auch Gartenbauamt abstimmen.
 - die Gabionen bzw. Sitzgelegenheiten im Bereich der Fußgängerunterführung sowohl mit Stadtplanungsamt als auch Gartenbauamt abstimmen.

- die Belagsoberfläche im Bereich der Fußgängerunterführung sowohl mit Stadtplanungsamt als auch Tiefbauamt abstimmen.

- 1.5. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, den vor dem Bestandsgebäude der Talstation stehenden, historischen Brunnen zu sichern und in Abstimmung mit dem Gartenbauamt sowie dem Stadtamt Durlach, Abteilung Gartenbau am Brunnenhaus in Durlach neu aufstellen. Die Abstimmung wird mindestens vier Wochen vor Beginn der geplanten Maßnahme erfolgen.
- 1.6. Die Vorhabenträgerin sagt zu, Informationstafeln über das Landschaftsschutzgebiet „Turmberg-Augustenberg“ in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Karlsruhe im Bereich der Bergstation zu installieren und zu unterhalten.

2. Verkehr

- 2.1. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Standorte und Abmessungen notwendiger technischer Infrastruktur (Verteilerkästen u.ä.) im Bereich der Grötzinger Straße (B 3) im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Stadt Karlsruhe abzustimmen.
- 2.2. Die Vorhabenträgerin prüft im Zuge der Ausführungsplanung, in wie weit das Gefälle von knapp 10 % der Fußgängerunterführung beim Anschluss nach an die nördliche Bergbahnstraße unten korrigiert werden kann, ohne die Bergbahnstraße im größerem Umfang umzubauen, sondern lediglich Anpassungsarbeiten vorzunehmen.
- 2.3. Um zu vermeiden, dass Kfz in die Unterführung einfahren, wird die Vorhabenträgerin die Ausbildung des Anschlusses an die Posseltstraße entsprechend auffällig gestalten.
- 2.4. Die Vorhabenträgerin beteiligt den Bereich Verkehrstechnik des Tiefbauamts, wenn der Bau der Talstation konkret geplant wird.

- 2.5. Die Vorhabenträgerin wird im Zuge der Ausführungsplanung die nutzbare Rampenbreite der Unterführung beim Anschluss an die nördliche Bergbahnstraße vorbehaltlich der Zustimmung der Stadt Karlsruhe auf 5 m verbreitern.

Die bogenförmige Aufweitung parallel zur Linienführung der Standseilbahn wird die Vorhabenträgerin im Zuge der Ausführungsplanung prüfen. Bei baulicher Umsetzbarkeit und vorbehaltlich der städtischen Zustimmung wird die Vorhabenträgerin dieser Randführung des Geh- und Radweges baulich umgesetzt.

- 2.6. Die Vorhabenträgerin wird die Kuppe im Bereich der Unterführung nicht als Knick ausführen, sondern eine Kuppenausrundung von 20 m vornehmen.

3. Liegenschaften/Grundstücksverkehr

Die Vorhabenträgerin wird die BE-Flächen im Vorfeld mit den Fachdienststellen der Stadt Karlsruhe abstimmen.

4. Entwässerung

Die Vorhabenträgerin wird die Verlegung des Kanals DN 600 nördlich der Talstation vor Baubeginn der Talstation mit der Stadtentwässerung abstimmen und die erforderliche Schacht- und ggf. Leitungsverlegung vor Baubeginn der Talstation umsetzen.

5. Leitungsträger

5.1. Stadtwerke Karlsruhe

- 5.1.1. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die anfallenden Kosten für die im Rahmen der Realisierung des Vorhabens erforderliche Verlegung oder Sicherung der Gas- und Wasserleitungen sowie der Strom, Telekommunikations- und Beleuchtungskabel der Stadtwerke Karlsruhe zu tragen. Die Vorhabenträgerin wird sich zur Nutzung von Synergieeffekten mit den Stadtwerken Karlsruhe frühzeitig abstimmen, damit diese begleitend auf eigene Kosten Leitungserneuerungen vornehmen kann.

- 5.1.2. Die Vorhabenträgerin wird den Umfang der Abbrucharbeiten der Talstation frühzeitig mit den Stadtwerken abstimmen, damit diese die Leitungen 301, 302, 401 und 402 mit ausreichender Trassenbreite verlegen kann.
- 5.1.3. Die Vorhabenträgerin wird die Bauarbeiten am geplanten Überführungsbauwerk der Seilbahn aufgrund der notwendigen Umlegung einiger Leitungen und der Verlegung eines Druckminderschachts frühzeitig mit den Stadtwerken abzustimmen. Auch die Bauarbeiten an der geplanten Bergstation wird die Vorhabenträgerin rechtzeitig mit den Stadtwerken abstimmen.
- 5.1.4. Die Vorhabenträgerin wird den Verlauf des Zauns zur Trassenbegrenzung mit den Stadtwerken für die geplante Erneuerung der Wasserversorgungsleitungen zwischen Wolfweg und Bergstation frühzeitig abstimmen.
- 5.1.5. Hinsichtlich der Anpassung der Straßenbeleuchtung im Bereich der geplanten Talstation sowie des Überführungsbauwerks und entlang der Bergbahnstraße wird sich die Vorhabenträgerin frühzeitig mit den Stadtwerken abstimmen.
- 5.1.6. Die Vorhabenträgerin wird sich mit dem Netzbetrieb der Stadtwerke bezüglich der notwendigen Verlegung der in der Achse der Leitungen 201/301/401 verlaufenden, in Betrieb befindlichen Glasfasertrasse abstimmen, da die damit verbundenen Umbauarbeiten im LWL-Netz unter Umständen mit Nachtmontagen und entsprechenden Serviceunterbrechungen verbunden sein werden und daher eine entsprechend große Vorlaufzeit benötigen.
- 5.1.7. Die Vorhabenträgerin wird sich bezüglich der Sicherung oder notwendigen Verlegung des Anschlusses der heutigen Talstation mit Glasfaser und CU-Kabel sowie der Sicherung oder notwendigen Verlegung dieser Kabel in der weiterführenden Trasse (Leitungen 231/232/233/234/331) entlang der Bestandsstrecke Richtung Bergstation frühzeitig mit dem Netzbetrieb der Stadtwerke Karlsruhe abstimmen.
- 5.1.8. Hinsichtlich der bei den Leitungen 342 und 442 liegenden und in der Bergstation endenden Glasfasertrasse wird sich die Vorhabenträgerin mit dem

Netzbetrieb der Stadtwerke Karlsruhe über die notwendigen Arbeiten frühzeitig abstimmen.

5.1.9. Die Vorhabenträgerin sagt zu, notwendige dingliche Sicherungen rechtzeitig mit den Stadtwerken Karlsruhe abzustimmen.

5.2. Vodafone

5.2.1. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Kabelschutzanweisungen der Vodafone-Gesellschaft zu beachten.

5.2.2. Die Vorhabenträgerin wird bei notwendige Änderungen am Bestandsnetz der Vodafone-Gesellschaft unverzüglich mit dieser in Kontakt treten

5.2.3. Vor Baubeginn wird die Vorhabenträgerin oder das von ihr mit der Durchführung der Bauarbeiten beauftragte Unternehmen bei der Vodafone-Planauskunft aktuelle Planunterlagen zur Feststellung des Leitungsbestands anfordern.

5.3. Telekom

5.3.1. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Kosten für notwendige Änderungen an den Telekommunikationslinien der Telekom im Planbereich zu tragen, sofern diese durch das Vorhaben beeinträchtigt werden und deswegen geändert werden müssen.

5.3.2. Das parallel zum vorhandenen Kabel der Turmbergbahn auf der Bestandsstrasse verlaufende Telekomkabel wird durch die Vorhabenträgerin gesichert. Im Zuge des Neubaus wird die Vorhabenträgerin für Leerrohre verlegen und das Kabel der Telekom hierin verlegen.

6. **Baustelleneinrichtung**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, vor Nutzung der BE-Fläche 5 als Kranstandort die statischen Verhältnisse der Turmbergterrasse zu prüfen und die Flächeninanspruchnahme für BE-Fläche 5 so gering wie möglich zu halten und dies mit dem Stadtamt Durlach, Abteilung Gartenbau abzustimmen. Die Vorhabenträgerin sichert die Erreichbarkeit, Nutzung und Unterhaltung der Turmbergterrasse während der gesamten Bauzeit zu ermöglichen.

V. Hinweise

1. Seilbahntechnik

- 1.1. Es wird darauf hingewiesen, dass nach Art. 8 Abs. 2 der Verordnung über Seilbahnen (Verordnung (EU) 2016/424) für den geplanten Umbau und die Verlängerung der Turmbergbahn eine Sicherheitsanalyse durchzuführen ist, auf deren Basis ein Sicherheitsbericht gem. Art. 8 Abs. 1 Verordnung (EU) 2016/424 zu erstellen ist.
- 1.2. Die Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) ist hinsichtlich der Errichtung und dem Betrieb der Druckspeicher / Druckanlagen als überwachungsbedürftige Anlagen anzuwenden. Zuständige Behörde hierfür ist das Regierungspräsidium Freiburg, Referat 97, Landesbergdirektion.

2. Naturschutz

- 2.1. Grundsätzlich sind alle Eingriffe in Stamm, Wurzelwerk (= Kronengröße) und Krone von geschützten Bäumen aufgrund der DIN 18920, RAS-LP 4 und des § 3 Baumschutzsatzung (BSS) untersagt.
- 2.2. Hinsichtlich der Dachbegrünung wird darauf hingewiesen, dass bei Dächern ohne Photovoltaikaufbauten zusätzlich Gräser hinzugefügt werden können. Dabei sind die Arten *Briza media* (Zittergras), *Carex flacca* (Blaugrüne Segge), *Festuca guestfalica* (Harter Schafschwingel) besonders geeignet.
- 2.3. Die Bepflanzung des östlichen Grünstreifens mit geeigneten Gehölzen sollte geprüft werden, soweit dies sicherheitstechnisch möglich ist.
- 2.4. Durch die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung entsteht ein Ökopunkteüberschuss. Damit die überschießenden Ökopunkte dem naturschutzrechtlichen Ökokonto der Vorhabenträgerin gutgeschrieben werden können, muss vor der Durchführung der entsprechenden Maßnahmen bei der unteren Naturschutzbehörde ein Antrag zur Bevorratung von Kompensationsmaßnahmen nach der Ökokonto-Verordnung (Ökokonto Baden-Württemberg) gestellt werden.

3. Abfall-, Altlasten und Bodenschutz

Gemäß § 2 Abs. 2 Nrn. 10 und 11 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) fällt ausgehobener Boden grundsätzlich unter den Abfallbegriff nach KrWG und daher gelten grundsätzlich die Grundpflichten gem. § 7 KrWG, es sei denn es handelt sich um nicht kontaminiertes Bodenmaterial bei dem sichergestellt wird, dass die Materialien in ihrem natürlichen Zustand an dem Ort, an dem sie ausgehoben wurden, wiederverwendet werden. Daher ist anfallendes Bodenmaterial grundsätzlich abfallrechtlich zu betrachten.

4. Entwässerung

- 4.1. Der Anschluss von Drainageleitung an das Entwässerungsnetz ist nicht zulässig
- 4.2. Im Bereich der Tal- bzw. Bergstation und der Fußgängerunterführung sind Schachtabdeckungen in geschlossener Bauweise zu verwenden.
- 4.3. Bestehende Sinkkästen und ihre Leitungen sind zu beachten
- 4.4. Die freie Zugänglichkeit zu den Schachtbauwerken ist für Großfahrzeuge sicherzustellen.
- 4.5. Baumpflanzungen dürfen nur im Abstand von 3,50 m zur Außenkante Kanal ausgeführt werden.
- 4.6. Sollten bei der Baumaßnahme grundwasserschädliche Bodenveränderungen oder Materialien angetroffen werden, bzw. kommt ein entsprechender Verdacht dahingehend auf, ist von einem Wiedereinbau abzusehen. Sie sind einer fachgerechten Entsorgung oder Aufbereitung zuzuführen.

5. Verkehr

- 5.1. Da es sich um eine verkehrlich relevante Maßnahme handelt, soll die Baumaßnahme rechtzeitig im Mobilitätsportal bzw. der Baustellenvorschau der Stadt Karlsruhe für die Öffentlichkeit sichtbar dargestellt werden.
- 5.2. Es liegen im nahen Einflussbereich der Maßnahme weitere Baustellenmeldungen für die nächsten Jahre vor. Um diese in die Abläufe zu integrieren

oder zeitlich abzugrenzen. Ist die Stadt Karlsruhe rechtzeitig in die vorbereitenden Gespräche einzubinden.

6. Baurecht

- 6.1. Näheres zu den barrierefreien Anlagen regeln die bauaufsichtlich eingeführten technischen Bestimmungen in DIN 18 040 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: öffentlich zugängliche Gebäude.
- 6.2. Unverzüglich nach Fertigstellung des Gebäudes ist dem Bauordnungsamt nach den Bestimmungen der GEG - Durchführungsverordnung (GEG-DVO) die Erfüllungserklärung nach § 92 Abs. 1 GEG vorzulegen (Formulare hierfür gibt es im Internet auf der Seite des Umweltministeriums Baden-Württemberg).
- 6.3. Nach § 23 Abs. 1 Nr. 1 Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW) besteht beim Neubau von Gebäuden die Pflicht auf der für eine Solarnutzung geeigneten Dachfläche eine Photovoltaikanlage zur Stromerzeugung zu installieren. Ein Nachweis hierrüber in Form einer Bestätigung der Bundesnetzagentur über die Registrierung im Marktstammdatenregister bis spätestens zwölf Monate nach Fertigstellung des Bauvorhabens dem Bauordnungsamt vorzulegen ist.
- 6.4. Mit Blick auf die vorgesehene Dachbegrünung der Stationen unter Eingriffsminimierungsgesichtspunkten ist darauf hinzuweisen, dass § 23 Abs. 1 S. 3 KlimaG BW vorsieht, dass im Falle des Bestehens einer öffentlich-rechtliche Pflicht zur Dachbegrünung, diese Pflicht bestmöglich mit der jeweiligen Pflicht zur Installation einer Photovoltaikanlage in Einklang zu bringen ist.

7. Arbeitsschutz

- 7.1. Auf die Einhaltung der §§ 3, 3a ArbStättV wird hingewiesen.
- 7.2. Das Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) und die zugehörige Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) sind zu beachten. Auf das Erstellen der Ge-

fährungsbeurteilung wird insbesondere hingewiesen. Diese wird im Rahmen der Aufsicht durch die Landesbergdirektion als zuständige Arbeitsschutzbehörde kontrolliert.

- 7.3. Die Baustellenverordnung (BaustellV) ist anzuwenden. Zuständige Behörde im Sinne von § 2 Abs. 2 BaustellV für den Bau der Seilbahn ist das Regierungspräsidium Freiburg, Referat 97, Landesbergdirektion.
- 7.4. Die Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) ist hinsichtlich der Errichtung und dem Betrieb der Druckspeicher / Druckanlagen als überwachungsbedürftige Anlagen anzuwenden. Zuständige Behörde hierfür ist das Regierungspräsidium Freiburg, Referat 97, Landesbergdirektion.
- 7.5. Das Arbeitszeitgesetz ist zu beachten. Es sieht eine generelle Sonn- und Feiertagsruhe vor. Ggf. erforderliche Ausnahmen sind beim Regierungspräsidium Freiburg, Referat 97, Landesbergdirektion, als zuständige Aufsichtsbehörde rechtzeitig zu beantragen.

8. Leitungsträger

In der Leitungstrasse der Leitungen 231/232/233/234/331 der Stadtwerke Karlsruhe zwischen heutiger Talstation und Bergstation entlang der Bestandsstrecke der Turmbergbahn befinden sich auch Leitungen der TelemaxX GmbH. Hierauf ist bei den Bauarbeiten zu achten, ggf. ist eine Abstimmung mit der TelemaxX GmbH als Inhaberin der Leitung sinnvoll.

VI. Entscheidung über Einwendungen und Anträge

Die im Planfeststellungsverfahren gestellten Anträge und vorgebrachten Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht in dieser Entscheidung Rechnung getragen oder entsprochen wurde bzw. sie nicht ohnehin im Laufe des Verfahrens wieder zurückgenommen wurden oder sich erledigt haben.

VII. Anordnung der sofortigen Vollziehung

Die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird angeordnet.

VIII. Wasserrechtliche Erlaubnis

1. Erteilung der Erlaubnis

Der Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH wird die wasserrechtliche Erlaubnis für die Benutzung von Gewässern nach § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 4 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) nach Maßgabe der folgenden Einzelbestimmungen erteilt:

Wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 Abs. 1, 9 Abs. 4 WHG

Wasserrechtliche Erlaubnis für die Versickerung, Verregnung und Verrieselung oder das sonstige Aufbringen von Abwasser, welches die Eigenschaften von Wasser nachteilig verändern kann, namentlich für die

- teilweise Versickerung von Niederschlagswasser über den Grünstreifen
- teilweise Versickerung an Ort und Stelle in den unversiegelten Flächen (Rasengleis).

2. Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis

- 2.1. Die Versickerung hat über eine mindestens 30 cm mächtige bewachsene Oberbodenschicht (belebte Oberbodenschicht) zu erfolgen.
- 2.2. Die Anwendung von Herbiziden, Düngemitteln und Tausalzen bei der Pflege der Versickerungsflächen ist verboten.
- 2.3. Im Einzugsbereich der Versickerungsflächen darf kein Umgang mit bzw. keine Lagerung von wassergefährdenden Stoffen erfolgen.
- 2.4. Im Falle eines eingetretenen Schadensereignisses ist zur unmittelbaren Gefahrenabwehr der Notruf 112 umgehend zu verständigen.

3. Hinweise zur wasserrechtlichen Erlaubnis

- 3.1. Sofern für Grundwasserhaltungsmaßnahmen oder Bohrpfahlgründungen eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich ist, ist diese vor Beginn der Baumaßnahme rechtzeitig zu beantragen.
- 3.2. Die Wasserbehörde erteilt ihr Einvernehmen nur für die teilweise Versickerung von Niederschlagswasser über den Grünstreifen und teilweise Versickerung an Ort und Stelle in den unversiegelten Flächen (Rasengleis). Die Entwässerung insgesamt wird durch das Tiefbauamt betrachtet und die

dortigen Vorgaben oder Voraussetzungen (z.B. Konzept) sind dann zu beachten.

IX. Gebührenentscheidung

Für diesen Planfeststellungsbeschluss wird gemäß §§ 1 bis 7 des Landesgebührengesetzes (LGebG) i. V. m. § 1 der Verordnung des Verkehrsministeriums über die Festsetzung der Gebührensätze für öffentliche Leistungen der staatlichen Behörden für den Geschäftsbereich des Verkehrsministeriums (Gebührenverordnung Verkehrsministerium – GebVO VM) und Nr. 11.2.3 des zugehörigen Gebührenverzeichnisses (GebVerz VM) eine Gebühr erhoben, die die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH als Antragstellerin zu tragen hat (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 LGebG).

Die Festsetzung der Gebühr erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

B. Begründender Teil

I. Sachverhalt

1. Vorhaben

1.1. Ausgangslage

Die Turmbergbahn (TBB) ist eine Standseilbahn im Karlsruher Stadtteil Durlach. Sie führt auf den Namensgebenden, 256 m hohen Turmberg, auf dem sich die Turmberg-Ruine (ehemals Burg Hohenberg) befindet. Die Turmbergbahn wurde am 1. Mai 1888 eröffnet und ist die älteste betriebsbereite Standseilbahn Deutschlands. Im derzeitigen Bestand hat die TBB eine Streckenlänge von 315 m und überwindet eine Höhendifferenz von 100 m bei einer maximalen Steigung von 36,2 %. Der Turmberg ist ein sehr beliebtes Ausflugsziel in Karlsruhe, da sich bei klarer Sicht der Blick in die Rheinebene, den Pfälzer Wald und bis ins Elsass eröffnet. In der näheren Umgebung der Bergstation befindet sich die Sportschule Schöneck, in etwas weiterer Entfernung befindet sich ein großer Waldspielplatz und ein Hochseilgarten. Auch für Radfahrende, Wandernde und Spazierende ist der Turmberg, bzw. die Umgebung rund um den Turmberg, sehr attraktiv.

Die TBB soll nun durch die Verlegung der Talstation von der Turmbergstraße 18 an den Fuß der Bergbahnstraße im Bereich der Grötzingen Straße / B3 verlängert werden. Pläne für eine Verlängerung der TBB existieren schon seit Beginn des 20. Jahrhunderts, bereits in einem Bebauungsplan von 1902 hat die Verlängerung der TBB bis zur Grötzingen Straße planerische Berücksichtigung gefunden. Der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe hat dem Vorhaben mit Grundsatzbeschluss vom 20. Oktober 2020 und der Beantragung der Planfeststellung in der vorliegenden Form mit Beschluss vom 26. April 2022 mehrheitlich zugestimmt.

1.2. Verkehrliche Zielsetzung

Durch die Verlängerung der TBB soll diese mit dem bestehenden ÖPNV-Netz des KVV verbunden werden. Dies zum einen durch die Integration der TBB in das Tarifnetz des KVV, sodass bestehende Fahrkarten – unter anderem auch das „Deutschlandticket“ – für die Fahrten mit der TBB genutzt werden können, aber zum anderen auch durch räumliche Annäherung an die Haltestelle „Durlach Turmberg“, an der unter anderem die Tram-Linien 1 und 8 verkehren. Es soll somit durch die Herstellung einer durchgängigen Verbindung mit dem ÖPNV und nur einem Umstieg eine

attraktive und komfortable Alternative zum MIV geschaffen werden. Außerdem sollen in diesem Zug die Betriebszeiten der TBB erweitert werden. Derzeit verkehrt die TBB in den Sommermonaten von Anfang April bis Anfang November zwischen 10:00 Uhr und 20:00 Uhr, in den Wintermonaten ausschließlich am Wochenende und an Feiertagen. Zukünftig sollen die Fahrzeiten der TBB an die Bedienungszeiten der Bus- und Tramlinien an der Haltestelle Durlach Turmberg angepasst werden, maßgeblich soll hierbei die Tramlinie 1 sein. Dementsprechend ist ein durchgehender Betrieb von den frühen Morgenstunden bis in die späten Nachtstunden vorgesehen, ohne in einen Winter- und Sommerfahrplan zu unterscheiden. Zur Vermeidung unnötiger Emissionen bzw. überflüssiger Fahrten findet der Betrieb der TBB nur auf Anforderung statt. Ist die Bahn nicht besetzt, findet auch keine Fahrt statt. Realisiert werden soll dies unter anderem auch durch einen vollautomatisierten Fahrbetrieb der TBB. Zielsetzung ist außerdem, dass die TBB barrierefrei um- bzw. ausgebaut wird. Personen soll damit ein barrierefreier Zugang zur TBB ab der Haltestelle Turmberg ermöglicht werden. Dieser ist bislang aufgrund der 10-%igen Steigung der zur heutigen Talstation führenden Bergbahnstraße nicht gegeben. Letztlich bedingt auch das Alter der TBB eine Erneuerung. Nach derzeitigem Stand ist eine Verlängerung der Betriebserlaubnis über den 31.12.2024 hinaus nicht möglich, bis dahin muss die Genehmigung für die Betriebserlaubnis halbjährig unter strengen Auflagen erneuert werden.

Das Vorhaben wird dementsprechend insbesondere durch veraltetes Wagenmaterial, Ermüdungserscheinungen im bestehenden Trassenbereich, die fehlende Barrierefreiheit von Wagen und Stationen, ein veraltetes Brandschutzkonzept und einen hohen Personalbedarf für den Betrieb bedingt.

1.3. Vorhandener Zustand

Die Talstation der TBB befindet sich an der Ecke Posseltstraße / Bergbahnstraße / Kastellstraße und Turmbergstraße. Die Entfernung zur Haltestelle Durlach Turmberg, an der Busse und Straßenbahnen verkehren, beträgt rund 250 m. Die Steigung der Bergbahnstraße, die zur Talstation von der Grötzinger Straße kommend führt, beträgt ca. 10 %.

Die Bergbahnstraße ist durch Wohnbebauung (Ein- und Mehrfamilienhäuser) geprägt. In der Mitte der Bergbahnstraße befindet sich ein Grünstreifen, der in Bebauungsplänen der Stadt als Freihaltetrasse gekennzeichnet ist. Auf dem Grünstreifen

befinden sich Schnittrassen und Bäume, nämlich Tulpen-Magnolien und Japanische Blütenkirschen.

Die Talstation ist in derzeitigem Zustand nicht barrierefrei nach DIN 18040-3 zugänglich. Die Fahrzeuge stehen in Streckenneigung von 33 %, sodass keine ebenerdigen Bahnsteige vorhanden sind. Dementsprechend erfolgt der Zugang zu den Fahrzeugen über Treppen. Die Trasse ist einspurig, die Spurweite beträgt 1000 mm. Oberhalb der Talstation befindet sich links und rechts der Trasse ein Wiesenstreifen, der die Trasse von den angrenzenden Grundstücken und Gehölzstrukturen trennt. Bis zum Wolfweg grenzen Wohnbebauung und Gartenbereiche mit Wiese an die Trasse an, oberhalb des Wolfweges sind dies vor allem Gärten mit hohem Baum- und Gehölzanteil. Oberhalb des Wolfweges liegt die Trasse zudem in einem Landschaftsschutzgebiet (LSG), das gesamte Plangebiet befindet sich in einem Wasserschutzgebiet, Zone IIIB.

Die Standseilbahn wird von einem elektrisch angetriebenen Stahlseil gezogen. In der symmetrischen Mitte der ca. 315 m langen Strecke befindet sich die Ausweichstelle, in der sich die bergauf- bzw. die bergabfahrenden Wagen begegnen. Die Bergstation befindet sich ca. 100 Höhenmeter über der Talstation. Hinsichtlich der inneren Ausstattung ähnelt die Bergstation der Talstation, demzufolge ist auch die Bergstation nicht barrierefrei im Sinne der DIN18040-3. In der Bergstation befindet sich die Steuerungstechnik im Kommandostand, der Maschinenraum für den Seiltrieb, eine Trafostation mit Hochspannungsraum und Niederspannungsschaltanlage sowie eine Revisionsgrube mit Lagerraum. In der Talstation befindet sich eine Mitarbeitertoilette und ein Verkaufsschalter für Fahrkarten. Die Förderkapazität der TBB beträgt ca. 665 Personen/h je Fahrtrichtung, im Fahrzeug befindet sich ein Fahrzeugführer und es finden 50 Personen Platz. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 2 m/s beträgt die Fahrzeit ca. 190 Sekunden. Eine Erneuerung des Antriebs, der Bremsen und der Steuerung fand zuletzt im Jahr 2014 statt. Die Trasse wurde im Jahr 1966 saniert, als auch der Antrieb von einem Wasserballast-Antrieb auf einen elektrischen Antrieb umgestellt wurde.

1.4. Geplanter Zustand

Die TBB soll durch die geplante Änderung vollständig barrierefrei hergestellt werden und durch die Verlängerung bis zur Grötzinger Straße / B 3 mit dem ÖPNV ver-

knüpft werden. In unmittelbarer Nähe zur geplanten neuen Talstation am Knotenpunkt Grötzingener Straße / Bergbahnstraße befindet sich die Haltestelle Turmberg, an der Busse und Straßenbahnen verkehren.

1.4.1. Fahrweg

Der Fahrweg soll durch eine neue Betontrasse im unteren Bereich sowie eine aufgeständerte Fahrbahn im oberen Bereich ausgeführt werden, die Spurweite der neuen Fahrbahn wird dabei 1500 mm betragen und sich somit im Vergleich zur bestehenden Fahrbahn vergrößern. Im unteren Bereich ist geplant, den Fahrweg als Betontrasse auszugestalten. Für die Ausführung der Fahrbahn auf dieser Betontrasse wird der vorhandene Grünstreifen genutzt. Die Betontrasse wird beidseitig mit einem 1,8m hohen Zaun abgegrenzt, daneben ist ein Grünstreifen mit 0,8 m bis 2,3 m geplant. Durch eine abgeöschte Abbildung wird eine sichtbare Absenkung der Zaunhöhe auf ca. 1,45 m erzielt. Im oberen Bereich bzw. ab der Querung über den Wolfweg ist eine aufgeständerte Stahlfahrbahn geplant, die auf Stützen punktuell aufgeständert wird. Im Ergebnis wird die Fahrbahn hier eine Höhe zwischen 0,75 m und 1,95 m über Gelände aufweisen. Die Stahlstützen zwischen Wirtschaftsweg und Bergstation werden auf Mikropfählen, diejenigen zwischen Wolfweg und Wirtschaftsweg auf Punktfundamenten gegründet. Durch die neue Bauweise und den vollständigen Rückbau der im Bestand vorhandenen Betontrasse wird die bislang für die Trasse genutzte Fläche entsiegelt, Oberflächenwasser kann vor Ort versickern.

1.4.2. Stationen

Die neue Talstation soll am Fuße der Bergbahnstraße im Kreuzungsbereich zur Grötzingener Straße (B3) errichtet werden. Wegen der starken Neigungsänderung im Trassenverlauf ist für den Betrieb der Standseilbahnanlage eine Spanngewichtsabspannung für das Gegenseil in der Talstation technisch notwendig. Mit dem Gegenseil wird der erforderliche Reibwert am Antrieb sichergestellt und dynamische Einflüsse bei Bremsungen werden stabilisiert. Das Untergeschoss der Talstation soll in Beton, die Seitenwände und das Dach als Stahlbau ausgeführt werden, die Verglasung wird an den Innenseiten der Stützen angebracht. Außerhalb der Betriebszeiten werden die Stationsöffnungen mit Rolltoren bzw. Glasschiebetüren verschlossen. Um einen barrierefreien Einstieg zu ermöglichen, wird die Fahrbahn abgesenkt, die tieferliegende Gleistrasse durch Glas abgesichert. Weiter wird die Talstation mit einem Fahrkartenautomaten und einer Fahrgastinformationsanzeige ausgestattet. Das

Flachdach der Talstation soll mit Dachbegrünung und Lichtkuppeln ausgestattet werden. Im Untergeschoss befindet sich die Anlagentechnik, die Seilabspannung, Lagermöglichkeiten für Werkzeuge und Ersatzteile, die Revisionsgrube sowie ein WC.

Aufgrund des Einsatzes neuer Fahrzeuge ist die Anpassung der Bergstation erforderlich. Diese muss bis auf Höhe des Bahnsteigs zurückgebaut und am selben Standort neu errichtet werden. Das Untergeschoss wird erhalten, jedoch in Richtung Reichhardtstraße unterirdisch zur Aufnahme der neuen Antriebstechnik um ca. 2,5 m erweitert. Es verbleibt dabei, dass die komplette neue Antriebstechnik samt hydraulischer Längenkompensation für den Längenausgleich des Seils aufgebaut wird. Wie in der Talstation befindet sich auch in der Bergstation ein Fahrkartenautomat. Zusätzlich wird dort der Kommandostand für einen Anlagenbetrieb vor Ort eingerichtet. Das Flachdach wird ebenfalls begrünt und mit einer Photovoltaikanlage für die Stromerzeugung ausgestattet. Im Untergeschoss wird der Maschinenraum mit Spann- und Bremshydraulik eingerichtet, dort befinden sich auf die Steuerschränke der Anlagentechnik sowie Lagermöglichkeiten für Ersatzteile für die Streckenrevision.

Beide Stationen sollen über die bestehende Kanalisation entwässern.

1.4.3. Fahrzeuge

Eingesetzt werden sollen barrierefreie Fahrzeuge mit einem Fassungsvermögen von maximal 70 Personen. Die Fahrzeuge sind mit einer hydraulischen Neigetechnik versehen, sodass Niveauunterschiede in Steigung bzw. Gefälle automatisch ausgeglichen werden können. Der Betrieb der Fahrzeuge ist vollautomatisiert mit Fernüberwachung durch die Leitstelle der VBK vorgesehen. Die Fahrstrecke wird damit auf 489 m verlängert, die Fahrzeit wird mit 198 sec geringfügig zunehmen, die Fahrgeschwindigkeit wird auf 3,5 m/s in der Spitze gesteigert. Sowohl in der Tal- als auch in der Bergstation sind Aus- und Einstieg getrennt, d.h., es wird jeweils von bergwärts gesehen auf der rechten Seite ein- und der linken Seite ausgestiegen, sodass Personen mit Rollstuhl, Gehilfe, Fahrrad oder Kinderwagen der Ein- und Ausstieg erleichtert wird. Die Fahrzeuge sind mit Ausstell- und Klappfenster im Dachbereich für eine natürliche Belüftung ausgestattet. Vier Radialventilatoren im Boden zum Ansaugen von Außenluft und vier Lüfter im Dachseitenkanal zum Absaugen der In-

nenluft ergänzen das Durchlüftungskonzept. Heizelemente befinden sich im Fahrzeug, die Kühlluftzufuhr und damit die Temperaturregulierung erfolgt in den Stationen. Klimaanlage sind in den Fahrzeugen aus Gründen des Brandschutzes nicht vorgesehen. Durch die Standzeiten in den Stationen und die angesprochenen Lüfter soll eine ausreichende Konditionierung erreicht werden. Der Betrieb der Fahrzeuge erfolgt vollautomatisch, ohne Fahrpersonal an der Anlage. Die Überwachung des Fahrzeuginneren erfolgt von der Verkehrsleitstelle der VBK, die Überwachung der Strecke durch mitfahrende Kameras auf den Fahrzeugen.

1.4.4. Neuordnung des Individualverkehrs

Da die neue Trasse der Standseilbahn den Knotenpunkt Bergbahnstraße, Turmbergstraße und Posseltstraße queren muss, muss dort auch der Individualverkehr neu geordnet werden. Für den Fuß- und Radverkehr soll weiterhin eine höhenfreie und barrierefreie Querungsmöglichkeit bestehen. Diese wird unterhalb der Trasse als Unterführung realisiert. Hierfür wird die Bahntrasse auf einer Brücke geführt.

Der nördliche Eingang der Unterführung liegt am südlichen Fahrbahnrand der nördlichen Bergbahnstraße, unmittelbar westlich der Einmündung Kastellstraße. Der südliche Eingang in die Unterführung befindet sich am östlichen Fahrbahnrand der Posseltstraße, unmittelbar südlich des westlichen Abschnitts der Turmbergstraße.

Die Unterführung hat eine Gesamtlänge von knapp 50 m. Am Eingang Posseltstraße weist die Unterführung mit 7,00 m den breitesten Bereich auf und verjüngt sich bis hin zum Eingang Bergbahnstraße auf 3,00 m. Die Neigungen der Unterführung betragen über die gesamte Länge zwischen ca. 2,8 % und 6 %. Im Bereich der östlichen Turmbergstraße wird von der Unterführung abgehend eine Treppenanlage mit Zwischenpodest vorgesehen, die lichten Durchgangshöhen unter der Bahntrasse werden 2,60 m bzw. 2,70 m betragen.

Für Kraftfahrzeuge ist eine Querung der Trasse nicht möglich. Der MIV wird zukünftig über die Nordseite der Bergbahnstraße abgewickelt. Um dies zu ermöglichen, wird die dortige derzeit bestehende Einbahnstraßenregelung aufgehoben. Aus Platzgründen muss auf der Südseite der Bergbahnstraße die Einbahnstraßenregelung beibehalten werden. Damit bspw. Müll- oder Rettungsfahrzeuge von der Grötzingener Straße (B 3) kommend nach rechts in die nördliche Bergbahnstraße einbiegen können, sind bauliche Änderungen notwendig. Derzeit ist die Aufstellfläche

zwischen den Richtungsfahrbahnen der Bergbahnstraße ca. 8 x 5 m groß. Durch den neuen Radius von 18 m im Bereich der nördlichen Bergbahnstraße wird diese zukünftig ca. 26 m² betragen. Um Begegnungsverkehr zu ermöglichen, wird der nördliche Fahrbahnrand der nördlichen Bergbahnstraße um 50 cm in den Gehweg versetzt, die Gehwegbreite verringert sich in diesem Bereich von 4,50 m auf 4,00 m. Zukünftig wird sowohl die südliche als auch die nördliche Bergbahnstraße an der B 3 für zu Fuß gehende Personen mit einer Bedarfsampelanlage ausgestattet. Zusätzlich wird die Ampelanlage mit akustischen Signalen für die bessere Auffindbarkeit für sehbehinderte Menschen ausgestattet. Von der B 3 kann nur aus Süden kommend in die beiden Bergbahnstraßen eingebogen werden. Von der nördlichen Bergbahnstraße kann nur nach rechts in Richtung Norden auf die B 3 eingebogen werden, ein Einbiegen nach links in Richtung Süden ist – wie bisher – nicht erlaubt.

2. Verfahrensablauf

2.1. Screening / Scoping

Mit Schreiben vom 02.03.2021 beantragte die Vorhabenträgerin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gem. § 12 Abs. 6 UVwG. Mit Entscheidung vom 17.03.2021 erachtete die Planfeststellungsbehörde das Entfallen der Vorprüfung als zweckmäßig, da angesichts des komplexen Vorhabens nicht offenkundig sei, dass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu befürchten seien und auch die Vorprüfung zum Ergebnis der Erforderlichkeit der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung hätte kommen können.

Wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde gemäß § 7 Abs. 3 UVwG, § 16 UVPG einen Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (UVP-Bericht) vorzulegen.

Um den Vorhabenträger frühzeitig – entsprechend des Planungsstandes – über Inhalt, Umfang und Detailtiefe der Angaben zu unterrichten, die er voraussichtlich in den UVP-Bericht aufnehmen muss (Untersuchungsrahmen), wurde vorliegend ein Scoping-Verfahren nach § 13 UVwG durchgeführt.

Zur Frage des Untersuchungsrahmens wurde aufgrund der zu diesem Zeitpunkt andauernden SARS-CoV-2-Pandemie im schriftlichen Verfahren mit Schreiben vom 23.02.2021 eine Reihe von Stellen angehört.

Auf dieser Grundlage hat die Vorhabenträgerin umweltfachliche Unterlagen (Anlagen 5 – 7) vorgelegt.

2.2. Einleitung und Durchführung des Verfahrens

Mit Schreiben vom 27.01.2023, hat die Vorhabenträgerin beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 17 – Recht, Planfeststellung, die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens und den Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses gemäß § 16 LSeilbG für das Vorhaben „Änderung der Turmbergbahn - Barrierefreier Umbau und Verlängerung der Standseilbahn in Karlsruhe-Durlach“ beantragt.

2.3. Anhörung

Der Antrag auf Planfeststellung hat nach ortsüblicher Bekanntmachung auf der Internetseite und im Amtsblatt der Stadt Karlsruhe („StadtZeitung“) am 17. Februar 2023 in der Zeit vom 28.02.2023 bis einschließlich 27.03.2023 beim Stadtplanungsamt der Stadt Karlsruhe zur Einsicht ausgelegt. Gegenstand der Auslegung waren zwei DIN A4 Ordner mit den darin aufgenommenen Anlagen 1-7 u.a. mit Erläuterungsbericht, Übersichtskarte, Lagepläne Bestand Bergbahnstraße und Bestandstrasse, Grunderwerbsplan, Grunderwerbsverzeichnis, Rückbaukonzept, Logistikkonzepten, Baustelleneinrichtungsplan, Technische Beschreibungen der Stationen und Streckenbauwerke, Technische Beschreibungen der Teilsysteme der Seilbahnanlage, Brandschutzkonzept, Prüfbericht der seilbahntechnischen Antragsunterlagen, UVP-Bericht, landschaftspflegerischem Begleitplan, Entwässerungsunterlagen, Terminplänen, Bestätigungen zur elektromagnetischen Verträglichkeit, Notfallkonzept Räumung, Baugrundbeurteilung, Wind- und Schneelastgutachten, artenschutzrechtlicher Verträglichkeitsprüfung, Verkehrsuntersuchung Gründungsempfehlung, Baugrundbeurteilung, Nutzen-Kosten-Untersuchung, Bergungskonzept sowie schall- und erschütterungstechnischen Gutachten. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass etwaige Äußerungen und Einwendungen sowie Stellungnahmen zu dem Plan bis einschließlich den 27.04.2023 erhoben werden konnten und dass später eingehende Einwendungen und Stellungnahmen, beschränkt auf das Verwaltungsverfahren ausgeschlossen sind. Parallel dazu sind die zur Einsicht ausgelegten Unterlagen auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Karlsruhe ins Internet eingestellt worden.

Den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird (Träger öffentlicher Belange), den Vereinigungen i. S. d. § 73 Abs. 4 S. 5 LVwVfG sowie den sonstigen regelmäßig Beteiligten (z. B. Leitungsträger) wurden die Planunterlagen zudem gesondert zur Stellungnahme zugeleitet. Unter Fristsetzung bis zum 27.04.2023 bat die Planfeststellungsbehörde um Stellungnahme beziehungsweise gab die Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

Insgesamt wurden folgende Stellen beteiligt:

Lfd.Nr.	Behörde/Stelle	Stellungnahme	Datum
1	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., Landesverband Baden-Württemberg	Ja	27.04.2023
2	Amprion GmbH	Nicht betroffen	01.03.2023
3	Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg e. V.	Keine Rückmeldung	
4	Arbeitsgemeinschaft der Naturfreunde in Baden-Württemberg	Keine Rückmeldung	
5	Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein	Ja	14.03.2023
6	Kommunale Behindertenbeauftragte	Ja	26.04.2023
7	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)	Ja	27.04.2023
8	Bundesverband für fachgerechten Natur- und Artenschutz	Keine Rückmeldung	
9	Deutsche Telekom Technik GmbH PTI	Ja	28.02.2023
10	Deutsche Telekom Technik GmbH	Keine Rückmeldung	
11	Deutsche Telekom Technik GmbH Best Mobile	Keine Rückmeldung	
12	Deutscher Alpenverein (DAV), Landesverband Baden-Württemberg e. V.	Keine Rückmeldung	
13	E.ON SE	Keine Rückmeldung	
14	Ericsson GmbH	Nicht betroffen	24.02.2023
15	Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH, Betriebsverwaltung Süd Pipelineinspektor	Keine Rückmeldung	
16	GASCADE Gastransport GmbH, Abteilung GNL	Nicht betroffen	01.03.2023

17	Stadt Karlsruhe	Ja	26.04.2023
18	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH	Nicht betroffen	24.02.2023
19	Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV)	Keine Rückmel- dung	
20	Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V. (LFVBW)	Keine Rückmel- dung	
21	Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V. (LJV)	Keine Rückmel- dung	
22	Landesnatuschutzverband Baden-Württemberg e. V. (LNV)	Siehe BUND	27.04.2023
23	Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU)	Siehe BUND	27.04.2023
24	Netze BW GmbH	Nicht betroffen	27.02.2023
25	Netze-Gesellschaft Südwest mbH, c/o Erdgas Südwest GmbH	Nicht betroffen	01.03.2023
26	Open Grid Europe GmbH	Keine Rückmel- dung	
27	PLEdoc GmbH	Ja	15.03.2023
28	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Ba- den-Württemberg e. V.	Ja	24.04.2023
29	Schwäbischer Albverein e. V. (SAV)	Keine Rückmel- dung	
30	Schwarzwaldverein e. V. (SWV)	Keine Rückmel- dung	
31	Stadtwerke Karlsruhe Netzservice GmbH	Ja	16.03.2023
32	terranets bw GmbH	Nicht betroffen	24.02.2023
33	TransnetBW GmbH	Nicht betroffen	27.02.2023
34	Unitymedia BW GmbH	Keine Rückmel- dung	
35	Vodafone Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH	Ja	25.04.2023
36	Westnetz GmbH	Nicht betroffen	16.03.2023
37	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienst- leistungen der Bundeswehr, - Referat Infra I 3 -	Nicht betroffen	24.02.2023
38	Forst Baden-Württemberg (ForstBW)	Keine Rückmel- dung	
39	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung	Nicht betroffen	30.03.2023
40	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	Keine Anmerkung	24.02.2023

41	Nachbarschaftsverband Karlsruhe	Zustimmung	08.03.2023
42	Polizeipräsidium Karlsruhe	Keine Bedenken	12.04.2023
43	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16	Ja	25.04.2023
44	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21	Keine Rückmel- dung	
45	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4	Keine Bedenken	14.03.2023
46	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 46	Keine Bedenken	01.03.2023
47	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 53.1 - Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz, Planung -	Nicht betroffen	17.03.2023
48	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 55	Nicht betroffen	01.03.2023
49	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 56 - Naturschutz und Landschaftspflege	Keine Rückmel- dung	
50	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 - Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau	Keine Rückmel- dung	
51	Regierungspräsidium Freiburg, Referat 97 - Landesbergdi- rektio	Ja	24.04.2023
52	Regierungspräsidium Stuttgart, - Kampfmittelbeseiti- gungsdienst Baden-Württemberg	Ja	02.03.2023
53	Regierungspräsidium Stuttgart, - Landesamt für Denkmal- pflege	Keine Rückmel- dung	
54	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	Zustimmung	28.04.2023
55	Regionalverband Nordschwarzwald	Keine Rückmel- dung	
56	Vermögen und Bau Baden-Württemberg	Nicht betroffen	30.03.2023
57	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft	Keine Rückmel- dung	
58	Eisenbahn-Bundesamt	Nicht betroffen	24.02.2023
59	Landeseisenbahnaufsicht	Nicht betroffen	20.03.2023
60	Landesbeauftragter für Datenschutz und Informationsfrei- heit	Ja	07.09.2023

2.4. Erörterungstermin

Während der gesetzten Frist sind zu dem Plan insgesamt 37 Stellungnahmen eingegangen, zu 12 dieser Stellungnahmen nahm die Vorhabenträgerin Stellung. Zu den restlichen Stellungnahmen erübrigte sich eine Entgegnung durch die Vorha-

beträgerin. Insgesamt gingen 58 private Einwendungen ein, zu denen die Vorhabenträgerin jeweils Stellung nahm. Der Erörterungstermin wurde am 05.04.2024 bzw. 08.04.2024 öffentlich bzw. ortsüblich bekannt gemacht. Durchgeführt wurde der Erörterungstermin am 23.04.2024 in Karlsruhe-Durlach.

Wegen des Ergebnisses der Erörterung wird auf die Niederschrift verwiesen.

2.5. Einvernehmenserklärung wasserrechtliche Erlaubnis

Mit Schreiben vom 01.10.2024 hat die untere Wasserbehörde bezüglich der wasserrechtlichen Erlaubnis ihr Einvernehmen erteilt, § 19 Abs. 3 WHG.

II. Umweltverträglichkeit

Gemäß § 12 Abs. 5 S. 2, 12 Abs. 2, Nr. 2.1 Anlage 1 des Umweltverwaltungsgesetzes (UVwG) wäre grundsätzlich eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Mit Schreiben vom 02.03.2021 hat die Vorhabenträgerin allerdings die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 12 Abs. 6 UVwG und damit den Entfall der Vorprüfung beantragt und gebeten, frühzeitig über Inhalt, Umfang und Detailtiefe der Angaben, die voraussichtlich in den UVP-Bericht aufzunehmen sind, zu unterrichten. Mit Entscheidung vom 17.03.2021 hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin mitgeteilt, dass der Entfall der Vorprüfung als zweckmäßig erachtet werde und damit die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestünde.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung werden die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf Mensch, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, auf das kulturelle Erbe und sonstige Sachgüter und auf Belange der Forst- und Landwirtschaft sowie auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern ermittelt, beschrieben und bewertet. Neben den Umweltauswirkungen werden auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren aber vorrangigen Eingriffen zusammenfassend dargestellt. Nach § 24 UVPG, § 7 Abs. 3 UVwG erarbeitet die Planfeststellungsbehörde auf Grundlage des UVP-Berichts, der behördlichen Stellungnahmen nach § 17 UVPG, § 7 Abs. 3 UVwG der Ergebnisse eigener Ermittlungen sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit nach den § 21 UVPG, § 7 Abs. 3

UVwG eine zusammenfassende Darstellung der zu erwartenden Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Mit E-Mail vom 27.10.2021 überließ die Vorhabenträgerin die Scoping-Unterlagen zur Durchführung des Scoping-Verfahrens.

Zur Festlegung des Untersuchungsrahmens wurde mit Schreiben vom 27.10.2021 eine Reihe von Stellen angehört. Auch Privaten wurde die Gelegenheit zur Stellungnahme eingeräumt, in dem die Scoping-Unterlagen auf der Homepage der Planfeststellungsbehörde eingestellt wurden. Von der Durchführung eines öffentlichen Termins wurde angesichts der Covid-19-Pandemie abgesehen. Die Beteiligten erhielten Unterlagen zum vom Vorhabenträger vorgeschlagenen Untersuchungsrahmen und Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 10.12.2021.

Auf der Grundlage der Rückmeldungen hat die Vorhabenträgerin umweltfachliche Unterlagen (Anlage 5 - Anlage 7) vorgelegt.

Die in den eingereichten Unterlagen enthaltenen Angaben sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend, um auf dieser Grundlage - zusammen mit den behördlichen Stellungnahmen und den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit - sowie unter Einbeziehung der Ergebnisse eigener Ermittlungen eine zusammenfassende Darstellung erarbeiten und eine Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne des § 9 UVwG nach Maßgabe der geltenden Gesetze vornehmen zu können. Die maßgeblichen eingereichten Unterlagen sind insbesondere die allgemeinverständliche Zusammenfassung (Plan-Nr. 2001), der UVP-Bericht (Plan-Nr. 5003), der landschaftspflegerische Begleitplan (Plan-Nr. 5004), den Fachbeitrag Artenschutz (Plan-Nr. 7005), die schalltechnischen Untersuchungen (Plan-Nr. 7007.1 und 7007.2) und die Stellungnahmen zu den Erschütterungen (Plan-Nr. 7008.1 und 7008.2). Die in den Unterlagen getroffenen Aussagen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel und nachvollziehbar. Sie hat diese Aussagen zum Gegenstand der zusammenfassenden Darstellung im Sinne von § 24 UVPG gemacht. Im Hinblick auf Beschreibung, Art und Umfang des Vorhabens, Beschreibung der Umwelt (Schutzgüter) sowie Art und Menge der zu erwartenden Wirkfaktoren wird auf die Ausführungen dieser Planunterlagen Bezug genommen.

1. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

In der Regel ist zwischen den bau-, den betriebs- und den anlagebedingten Wirkungen zu unterscheiden, die vor allem als Flächeninanspruchnahme, Belastung der Seitenräume durch Lärm sowie als Störungen durch den Baubetrieb charakterisiert werden können. Es liegen keine Anhaltspunkte vor, dass es bei einem bestimmungsgemäßen Gebrauch und den Regeln der Technik entsprechenden Betrieb zu Betriebsstörungen bzw. Stör- oder Unfällen kommen könnte.

Die Wirkungen von Stör- und Unfällen durch Einwirkungen Dritter sind im Rahmen der UVP nicht zu untersuchen. Die Untersuchung sind deshalb auf die bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens bezogen, die nachstehend bezüglich der Schutzgüter Mensch und menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Fläche und Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft und Landschaftsbild, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie den Belangen der Land- und Forstwirtschaft sowie deren Wechselwirkungen untereinander beschrieben werden.

1.1. Schutzgut Mensch

Unter den Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch werden die Beeinträchtigungen verstanden, die geeignet sind, die physische oder psychische Gesundheit des Menschen und sein Wohlbefinden zu mindern. Darunter fallen nicht nur Beeinträchtigungen in seinem unmittelbaren Lebens- und Wohnumfeld, sondern auch Auswirkungen auf die Erholungs- und Freizeitfunktion des betroffenen Raumes. Zudem sind nicht nur Beeinträchtigungen, die die Schwelle einer gesundheitlichen Beeinträchtigung überschreiten, sondern auch bereits solche unterhalb dieser Grenze relevant. Mögliche Auswirkungen in Bezug auf die Belastung von Siedlungsbereichen durch baubedingte Lärmimmissionen, die Beeinträchtigung der Gesundheit durch Emissionen und visuelle Störungen des Umfelds sind zu betrachten.

1.1.1. Baubedingte Wirkungen

Baubedingt ist damit zu rechnen, dass es über zeitlich begrenzte Phasen zu deutlichen Baulärmwirkungen kommen wird. Dies ist auch bei der Verwendung geräuscharmer Bauverfahren nicht zu vermeiden, die hinsichtlich der beabsichtigten Vorgehensweise optimiert wurden. Dies liegt daran, dass sich die benachbarte Bebauung in großer räumlicher Nähe zu den Baumaßnahmen befindet. Hierbei werden die Baugeräusche nicht nur von den verwendeten Maschinen hervorgerufen, sondern auch

durch die Bearbeitung und Behandlung der Baumaterialien. Während des Rückbaus der Bestandsanlage (Phase 1) werden maximale Pegel von bis zu 111,5 dB(A) auftreten. Die lärmintensiven Arbeiten werden insgesamt 69 Tage andauern, allerdings wirken sich die durch Bautätigkeiten verursachten Lärmimmissionen in Phase 1 nicht an allen Tagen gleichermaßen aus. Es ist festzuhalten, dass es während der Bautätigkeiten in Phase 1 an bis zu 20 der 20 untersuchten Immissionsorte zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVwV Baulärm von bis zu 31 dB(A) kommen kann, auch wenn die maximal zu erwartenden Pegel an den Immissionsorten nicht erreicht werden.

Auch während des Neubaus der Seilbahnanlage wird es zu deutlichen Lärmimmissionen kommen. Die Arbeiten werden sich über einen Zeitraum von 180 – 240 Tagen erstrecken, wobei mit maximalen Pegeln von 106,1 dB(A) gerechnet werden muss. Während der einzelnen Bautätigkeiten ist ebenfalls an bis zu 20 der 20 untersuchten Immissionsorte mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVwV Baulärm zu rechnen. Maximal ist zu erwarten, dass die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte 26 dB(A) betragen wird. Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass trotz des Ergreifens von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen unzumutbare Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen hervorgerufen werden.

Außerdem wird es aufgrund der Bautätigkeit zu Erschütterungen kommen, dies sowohl während der Abbrucharbeiten der bestehenden Seilbahnanlage als auch während des Neubaus. Als erschütterungsintensive Arbeiten sind hier Arbeiten mit dem Bodenstampfer, mit der Rüttelplatte und Meißelarbeiten sowie die Bohrpfahlgründung und Arbeiten mittels der Vibrationsramme zu nennen, also im Allgemeinen Arbeiten, die mit dem Einleiten hoher Wechselkräfte in den Untergrund verbunden sind. Den längsten Zeitraum werden mit jeweils vier Wochen die mit dem Rückbau verbundenen Meißelarbeiten und der mit der Baugrubenumschließung verbundene Einsatz der Vibrationsramme in Anspruch nehmen. Die Erschütterungen werden zu Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden führen, sodass die DIN 4150-2 heranzuziehen ist. Beim Einsatz des Bodenstampfers werden die zumutbaren Anhaltswerte ab einem Abstand von 5 m und einer Dauer der Bauarbeiten von 14 h/Tag unterschritten. Beim Einsatz der Vibrationsplatte gilt dies ab einem Abstand von 10 m und einer täglich auf 4,5 h begrenzten Betriebszeit. Bei den Meißelarbeiten kann der zumutbare Anhaltswert ab einem Abstand von 9 m und einer täglichen Einsatzzeit von weniger als 3,5 h eingehalten werden, beim Verbau durch Bohrpfahlgründungen wird dies bei einem Abstand von 6 m und unbeschränkter Arbeitszeit erreicht. Bei

Einsatz der Vibrationsramme gilt dies ab einem Abstand von 40 m und einem Betrieb von weniger als 1 h pro Tag. Unzumutbare Belästigungen können – auch unter Beachtung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen – ausgeschlossen werden.

Außerdem wird es im Bereich der Trasse verkehrlich tageweise zu Einschränkungen der Zuwegung bzw. Passierbarkeit der Straßen kommen. Es ist aber vorgesehen, dass der Straßenverkehr weitestgehend aufrechterhalten werden kann. Durch die Baustelle werden außerdem temporär visuelle Störungen aufgrund der eingesetzten Baugeräte, Baustelleneinrichtungsflächen und Bautätigkeiten auftreten.

1.1.2. Anlagebedingte Wirkungen

Der Turmberg ist bereits heute ein beliebtes Gebiet zur Naherholung im Stadtgebiet Karlsruhe. Der Turmberg mit seiner Aussichtsterrasse, die Turmbergbahn selbst und die gebotenen Freizeitmöglichkeiten stellen attraktive Ausflugziele dar. Es liegt für das Untersuchungsgebiet eine hohe Vorbelastung bzw. Störintensität vor, da das Gebiet durch Erholungssuchende stark frequentiert ist.

Aufgrund der Verlängerung der Turmbergbahn und der Verlegung der Talstation an den Fuß der Bergbahnstraße in Richtung B 3 und die verkehrliche Neuordnung als notwendige Folgemaßnahme im Bereich Turmbergstraße / Kastellstraße / Posseltstraße wird dazu führen, dass die Bereiche „nördliche Bergbahnstraße“ und „südliche Bergbahnstraße“ getrennt werden. Da die bestehende Verkehrsbelastung in diesem Bereich als relativ gering einzuschätzen ist, wird die wegfallende Wegeverbindung nur zu einer geringfügigen Belastung der Umgebungsstraßen führen. Die mit der Umsetzung des Vorhabens verbundene Attraktivitätssteigerung der Turmbergbahn wird zu ca. 26 zusätzlichen Fahrten im MIV führen, allerdings entfallen einige dieser zusätzlichen Fahrten auch auf den Bereich der Bergstation. Auch die Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr sind als gering einzustufen, da sich trotz der hohen Auslastung im ruhenden Verkehr die zusätzlichen Fahrten hierauf nicht nennenswert auswirken werden. Auch dass zukünftig das Linksabbiegen aus der Bergbahnstraße auf die B 3 nicht möglich sein wird, kann vernachlässigt werden, da dies bereits heute schon nicht möglich ist. Die Verkehrszunahmen bzw. -verlagerungen sind als verhältnismäßig marginal einzustufen, sodass keine erheblichen Leistungsfähigkeitsdefizite eintreten werden oder zusätzliche Emissionen verursacht werden. Zwar stellen die durchzuführenden verkehrlichen Änderungen im oben genannten Kreuzungsbereich einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16.

BlmSchV dar, allerdings liegt keine wesentliche Änderung im Sinne dieser Vorschrift vor.

Im unteren Teil – zwischen B 3 und heutiger Talstation – liegt die geplante Trasse in einem 8 m breiten Grünstreifen. In diesem Bereich befindet sich Wohnbebauung, die sich aus Ein- und Mehrfamilienhäusern zusammensetzt. Durch das Vorhaben wird anlagebedingt der Verlust ortsbildrelevanter Strukturen – insbesondere durch den Verlust des Grünstreifens mitsamt seiner Bepflanzung – verursacht, die technische Überprägung der Landschaft wird zunehmen. Zwischen heutiger Talstation und Wirtschaftsweg wird die Trasse zukünftig im Bereich der bestehenden Trasse geführt. Hier grenzen Wohnbebauung bzw. Gärten an die Trasse an. Oberhalb des Wirtschaftsweges grenzen Gartengrundstücke mit teilweise hohem Baum- und Gehölzanteil an die Trasse an. Bezüglich dieses Streckenabschnitts ist nicht mit erheblichen, nachteiligen Auswirkungen zu rechnen. Im Kreuzungsbereich Posseltstraße / Turmbergstraße / Bergbahnstraße / Kastellstraße wird es aufgrund der verkehrlichen Änderungen und der damit verbundenen Sperrung für den MIV zu Trenn- und Zerschneidungseffekten durch die neue Trasse kommen.

1.1.3. Betriebsbedingte Wirkungen

Unzumutbare Lärmimmissionen werden durch den geplanten Betrieb der Turmbergbahn nicht verursacht. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, die bezogen auf den Verkehrsweg der Turmbergbahn zur Anwendung kommt, als auch die Immissionsgrenzwerte der TA-Lärm, die für die Beurteilung der von der Tal- und Bergstation verursachten Immissionen zur Bewertung herangezogen wird, werden sicher eingehalten. Dies gilt sowohl für den Regelbetrieb, aber auch bei Sonderveranstaltungen werden die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten. Selbst dann, wenn es zukünftig zu Fahrplanänderungen kommt, sofern nicht mehr als 10 Fahrten/h durchgeführt werden.

Betriebsbedingte Erschütterungen sind nicht zu erwarten. Im Bestand wurde eine Unterschreitung der Anhaltswerte um größer Faktor 100 gemessen, sodass auch beim Einsatz schwerer Fahrzeuge mit massiverem Unterbau und größerer Spurweite bei vergleichbaren gefahrenen Geschwindigkeiten nicht mit einer Überschreitung der Anhaltswerte zu rechnen ist. Mit einer zukünftigen Überschreitung ist daher nicht zu rechnen, denn in diesem Fall müsste sich der Einfluss des Bahnbetriebs um ein Vielfaches erhöhen.

1.1.4. Gesamtbewertung der Auswirkungen

Die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen durch den Baustellenbetrieb und der damit verbundene zusätzliche Verkehr sowie erhöhte Lärm-, Staub und Schadstoffbelastungen, Erschütterungen oder auch die Unterbrechung von Verkehrswegen oder kurzzeitige Sperrungen nach Abstimmung mit den Anwohnern und der Gemeinde sind lediglich temporärer Natur. Soweit Überschreitungen der einschlägigen Vorschriften, wie der AVV Baulärm mit ihren festgesetzten Immissionsrichtwerten, erwartet werden, sind Schallschutzmaßnahmen bzw. Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vorgesehen, die ein angemessenes Schutzniveau gewährleisten und die Einschränkungen der betroffenen Anlieger auf ein notwendiges Mindestmaß reduzieren.

Die anlagebedingten Auswirkungen auf das Stadtbild sowie der Zerschneidungseffekt können ebenfalls durch geeignete Maßnahmen reduziert werden. Dies geschieht beispielsweise durch die transparente Fassadengestaltung der Stationsgebäude, die Dachbegrünung, das Sedumgleis, die Tieferlegung der Talstation, die beidseitige Begrünung der Trasse im unteren Bereich sowie die Absenkung und Gestaltung des Sicherheitszauns. Die anlagebedingten verkehrlichen Auswirkungen sind als nicht erheblich einzuschätzen bzw. es erscheinen die Auswirkungen so marginal, dass nicht mit dem Eintritt von erheblichen zusätzlichen Leistungsdefiziten zu rechnen ist.

Betriebsbedingte Auswirkungen können ausgeschlossen werden bzw. sind unerheblich. Sofern durch den Betrieb der Seilbahn Immissionen auftreten, so sind die jeweiligen Grenz- bzw. Richtwerte der maßgeblichen Regelwerte, namentlich der 16. BImSchV bzw. TA Lärm, eingehalten. Die durch den Betrieb der Turmbergbahn eintretenden Störungen durch Licht und Bewegung sind nicht als erheblich zu klassifizieren. Erhebliche Erschütterungen sind ebenfalls durch den Betrieb nicht zu erwarten.

1.1.5. Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen

- V 11 Einsatz von modernen, geräusch- und abgasarmen Bau- und Transportfahrzeugen zur Verringerung der Lärm- und Schadstoffimmissionen.

1.2. Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Tiere und Pflanzen sind wesentliche Bestandteile des Naturhaushaltes. Für die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter ist die Anwesenheit von Lebewesen Voraussetzung. Lebewesen repräsentieren in hohem Maße den Zustand von Ökosystemen. Darüber hinaus haben Tiere und Pflanzen einen wesentlichen Anteil an der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Umwelt des Menschen.

Natura-2000 Gebiete sind von dem Vorhaben ebenso wenig betroffen wie Vogelschutzgebiete oder Naturschutzgebiete. Besonders geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG bzw. § 33 NatSchG (inkl. FFH-Mähwiesen sowie FFH-Lebensraumtypen) kommen im Planungsgebiet oder angrenzend nicht vor. Im Vorhabengebiet liegen keine Streuobstbestände, die nach § 33a NatSchG geschützt sind, keine Wildtierkorridore des Generalwildwegeplans und keine Biotopverbundflächen. Allerdings liegt das Vorhaben teilweise im Landschaftsschutzgebiet „Turmberg-Augustenberg“ und im Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord. Außerdem liegt das Vorhaben vollständig im Wasserschutzgebiet, Zone IIIB des Wasserschutzgebiets Nr. 212.010, Stadt Karlsruhe, WW Hardtwald.

1.2.1. Schutzgut Tiere

Der Bereich des Vorhabens wurde auf nach Anhang IV-Arten der FFH-Richtlinie und nach Artikel 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie geschützten Tierarten untersucht.

Vögel

Es konnten im Untersuchungsgebiet folgende Vogelarten mit Schutzstatus und Rote-Liste-Status („RL-Status“) nachgewiesen werden:

Artname	RL BW	RL D	streng geschützt	Status
Amsel	n	n	b	N/UB
Blaumeise	n	n	b	N/UB
Buchfink	n	n	b	B
Dohle	n	n	b	Ü
Elster	n	n	b	Ü
Girlitz	n	n	b	N/UB
Hausrotschwanz	n	n	b	N/UB
Haussperling	V	V	b	N/UB
Kohlmeise	n	n	b	N/UB
Mäusebussard	n	n	s	Ü

Mönchsgrasmücke	n	n	b	B
Rabenkrähe	n	n	b	N/UB
Ringeltaube	n	n	b	N/UB
Rotkelchen	n	n	b	U
Star	n	3	b	N/UB
Singdrossel	n	n	b	U
Turmfalke	V	n	s	N/UB
Waldkauz	n	n	s	U
Zaunkönig	n	n	b	B

RL: 3 = gefährdet, V = Vorwarnliste, n = nicht in der roten Liste geführt

Streng geschützt: s = streng geschützte Art, b = besonders geschützte Art

Status: B = Brutvogel, BV = Brutverdacht, N = Nahrungssuche, G = Gast, Ü = Überflug, U = Umfeld, UB = Umfeld-Brut

Brutvorkommen von streng geschützten und im Umfeld selten vorkommenden Vogelarten wurden im Eingriffsbereich nicht festgestellt. Greifvogelhorste, Eulen- oder Großspechthöhlen wurden nicht gefunden. Geeignete Höhlenbäume oder Baumspalten, die strukturell für Vögel geeignet sind, wurden entlang der Trasse nicht festgestellt. Im Planungsbereich kommen als Brutvogelarten nur häufige Vogelarten vor, zahlreiche alternative Brutmöglichkeiten sind vorhanden, Dauernester wurden nicht vorgefunden. Essenzielle Beeinträchtigungen für diese Vogelarten sind nicht zu erwarten. Für Nahrungsgäste bieten sich auch ohne das vorhabenbetroffene Areal genügend Ausweichmöglichkeiten.

Fledermaus

Folgende Fledermausarten konnten im Untersuchungsgebiet festgestellt werden:

- Abendsegler
- Kleinabendsegler
- Zwergfledermaus
- Breitflügel-Fledermaus

Reptilien

Bei insgesamt fünf Begehungen konnten keine streng geschützten Reptilien wie Zauneidechse, Mauereidechse oder Schlingnatter nachgewiesen werden. Es ist damit zu rechnen, dass die besonders geschützte Blindschleiche temporär den Untersuchungsbereich nutzt. Für die besonders geschützte Ringelnatter scheint das Umfeld des Untersuchungsgebiets zu trocken.

Schmetterlinge

Aufgrund fehlender Habitatstrukturen bzw. Nahrungs- und Raupenfraßpflanzen kann ein Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers, der Spanischen Flagge, des Großen Feuerfalters und beider Arten der Ameisenbläulinge ausgeschlossen werden.

Holzbewohnende Käfer

Die Gehölze im Bereich der Bergbahnstraße wiesen bei einer Begehung keine relevanten Habitatstrukturen oder Fraßspuren geschützter Käferarten auf. Zur Fällung vorgesehene Gehölze im Bereich der Bergbahnstraße weisen keine Besiedlungsstrukturen auf.

Wildbienen

Hinweise auf besonders geeignete Flächen für seltene und wertgebende Arten oder Wildbienenarten mit speziellen Ansprüchen ergeben sich nicht.

Haselmaus

Auf den Eingriffsflächen ist ein Vorkommen aufgrund der ökologischen Ansprüche der Art Haselmaus auszuschließen. Im Untersuchungsgebiet kommen nur stellenweise gering ausgeprägte Strauchschichten mit Haselsträuchern und Beerensträuchern vor.

Weitere Arten

Das Vorkommen weiterer artenschutzrechtlich relevanter Arten, wie bspw. Amphibien, Libellen oder Wildkatzen ist aufgrund der Lage des Eingriffsbereichs außerhalb des Verbreitungsgebiets der Arten mangels geeigneter Habitate und Strukturen oder fehlendem Nahrungsangebot auszuschließen.

1.2.1.1. Baubedingte Auswirkungen

Mit signifikant höheren Wirkungen für Vögel ist während der Bauphase nicht zu rechnen, da schon jetzt im oberen und mittleren Bereich der Turmbergbahn und im unteren Bereich durch die dortigen Straßen ein entsprechend gesteigertes Störungsniveau besteht. Störungen in der Zeit der Brutplatzfindung können allerdings nicht ausgeschlossen werden. Faktisch kann dies durch Meideverhalten zum Ausfall der Brutstandorte führen. Allerdings sind die betroffenen Arten durch das bestehende Störungsniveau beeinflusst, so dass die Toleranz gegenüber Störungen entsprechend hoch ist. Zu einer Aufgabe von Bruten wird es nur in seltenen Fällen

kommen, da Nester meist in größerer Höhe vorzufinden sind. Die Aufgabe von Vogelrevieren ist nicht zu erwarten.

Auch für Fledermäuse ist während der Bauphase nicht mit signifikant höheren Wirkungen zu rechnen. Bestehende Wirkungen können durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen bzw. vermieden werden.

1.2.1.2. Betriebsbedingte Auswirkungen

Erhebliche betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens sind auf das Schutzgut Tiere nicht zu erwarten.

1.2.1.3. Anlagebedingte Auswirkungen

Neue Trenn- und Zerschneidungseffekte auf das Schutzgut Tiere erfolgen durch die Verwirklichung des Vorhabens nicht. Mit dem Eintritt von Lebensraumverlusten durch die Versiegelung von Flächen ist zu rechnen, erhebliche Beeinträchtigungen von Tierpopulationen treten hierdurch jedoch nicht ein. Demnach sind auch Bestandsgefährdungen einzelner Arten ausgeschlossen. Das Eintreten von Verbotsstatbeständen nach § 44 BNatschG kann durch die festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden.

1.2.1.4. Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen

- V 1 Baufeldräumung, Rodung der Gehölze und Gebäudeabrisse haben zwischen Anfang Oktober und Ende Februar zu erfolgen.
- V 4 Anbringung einer Folienbeschichtung an den Gläsern der Tal- und Bergstation, um der Gefahr von Vogelschlag vorzubeugen.
- V 9 Gemäß dem neuen § 21 NatSchG sind Eingriffe in die Insektenfauna durch künstliche Beleuchtung im Außenbereich zu vermeiden. Neu errichtete Beleuchtungsanlagen an öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen sind mit einer den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechenden insektenfreundlichen Beleuchtung auszustatten. Für die Außenbeleuchtungen sind insektenfreundliche LED-Leuchtmittel mit einer Farbtemperatur von max. 3.000 Kelvin zu verwenden, sofern dem keine sicherheitsrelevanten Anforderungen entgegenstehen. Die Leuchten müssen - um auf nachtaktive Tiere minimierend wirken zu können - so konstruiert sein, dass der Leuchtpunkt möglichst weit in den Beleuchtungskörper integriert ist (sog. „Full-cut-off-Leuchten“) und dass ein Eindringen von Insekten in den Leuchtkörper unterbunden wird. Die Abstrahlrich-

tung muss dabei nach unten gerichtet sein. Eine permanente nächtliche Außenbeleuchtung ist zu vermeiden. Aus Sicherheitsgründen ist dies im Bereich der Fußgängerunterführung nicht möglich.

1.2.1.5. Eingriffs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

- A 3 Anbringung von fünf Fledermausquartieren. Am Gebäude der Bergstation werden auf der Nord-, Ost-, und Westseite, am Gebäude der Talstation an der Nord- und der Südseite Quartiere angebracht. Die Quartiere sollen freien Anflug ermöglichen und möglichst hoch platziert werden.

1.2.2. Schutzgut Pflanzen, Vegetation

1.2.2.1. Vorkommen artenschutzrechtlich relevanter Pflanzen

Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sind im Untersuchungsgebiet nicht betroffen.

1.2.2.2. Vorkommen von Biotoptypen im Untersuchungsgebiet

Kürzel	Biotoptyp	Naturschutzfachliche Bedeutung	Empfindlichkeit
33.41	Fettwiese	III	mittel
33.60	Intensivwiese	II	gering
35.63	Mulchstreifen mit Ruderalveg. frischer Standorte	III	mittel
35.64	Grasreiche ausdauernde Ruderalvegetation	III	mittel
37.23	Weinberg	I	gering
41.10	Feldgehölz	IV	hoch
41.22	Feldhecke	IV	hoch
42.20	Gebüsch mittlerer Standorte	IV	hoch
43.11	Brombeer-Gestrüpp	III	mittel
45.00	Baumreihe, Baumgruppe, Einzelbaum	III	mittel
60.10	von Bauwerk bestandene Flächen	I	gering
60.20	Straße, Weg, Platz	I	gering
60.30	Gleisbereich	I	gering
60.50	Kleine Grünfläche	I	gering
60.62	Hausgarten, Ziergarten	I	gering
60.65	Freizeitgarten mit dichtem Gehölzbewuchs	II	gering

I	keine bis sehr geringe naturschutzfachliche Bedeutung	IV	hohe naturschutzfachliche Bedeutung
II	geringe naturschutzfachliche Bedeutung	V	sehr hohe naturschutzfachliche Bedeutung
III	mittlere naturschutzfachliche Bedeutung		

1.2.2.3. Baumbestand

Bäume mit herausragender Biotopfunktion sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Für das Vorhaben müssen 38 Bäume gefällt werden, wovon fünf an derselben Stelle nach Abschluss der Maßnahme neu gepflanzt werden können. 24 der zu fällenden Bäume fallen unter die Baumschutzsatzung der Stadt Karlsruhe.

1.2.2.4. Baubedingte Auswirkungen

Baubedingt müssen Vegetationsbestände beseitigt werden oder es besteht die Gefahr, dass diese beschädigt werden können. Außerdem kommt es in der Bauphase vorübergehend zu einer Erhöhung der Schadstoffimmissionen. Diese sind jedoch – ebenso wie die baubedingten Auswirkungen insgesamt – nicht als erheblich einzustufen.

1.2.2.5. Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte erhebliche Auswirkungen auf das (Teil)Schutzgut Pflanzen sind nicht zu erwarten.

1.2.2.6. Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt gehen 14 kleinere, standortfremde Bäume, nämlich Tulpen-Magnolien und Japanische Blütenkirschen, auf dem ca. 1.190 m² großen Grünstreifen – dem Freihaltestreifen in der Bergbahnstraße – verloren. Entlang der Bestandsstrecke entfallen durch Eingriffe in den Baumbestand 33 Bäume, wovon 24 Bäume von der Karlsruher Baumschutzsatzung erfasst werden. Nur zwei dieser Bäume gelten als besonders schützenswert. Die übrigen Eingriffe betreffen die Ruderalvegetation, Wiesenflächen und ruderalen Säume. Diese Eingriffe sind geringer Natur. Dennoch ist die Beseitigung der Biotoptypen und der Verlust von Pflanzenstandorten eine erhebliche Beeinträchtigung, sodass die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Pflanzen als erheblich einzustufen sind.

1.2.2.7. Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen

Folgende Maßnahmen, die dem Schutz der Pflanzen dienen, sind vorgesehen:

- Optimierung des Planentwurfs
- V 1 Baufeldräumung, Rodung der Gehölze und Gebäudeabrisse haben zwischen Anfang Oktober und Ende Februar zu erfolgen.
- V 2 Reduzierung unvermeidbarer Eingriffe auf ein Minimum, Schutz der Gehölze vor baubedingten Beschädigungen gem. RAS-LP 4 (*abgelöst durch R SBB*) und DIN 18920.
- V 9 Wiederherstellung bzw. vollständige Rekultivierung der Baustellenflächen.

1.2.2.8. Gestaltungsmaßnahmen zur Minderung negativer Auswirkungen

- G 1 Extensive Begründung der Dächer der Tal- und Bergstation mit einer Stärke des Dachbegrünungssubstrats von mindestens 10 cm, wobei die Begrünung fachgerecht zu pflegen und dauerhaft zu erhalten ist.
- G 2 Befüllung des Bereichs zwischen den Längsriegeln in der Bergbahnstraße mit Grobkies und Begrünung des Längsriegels nach dem Trogbauwerk neben den Schienen mit Sedum. Das verwendete Sedumsgewächs zeichnet sich durch eine langanhaltende Blütezeit sowie durch große Hitzeverträglichkeit aus. Mähen ist nicht notwendig.
- G 3 Bepflanzung der seitlichen Grünstreifen entlang der neuen Trasse mit geeignetem Pflanzsubstrat, je nach Bereich werden diese entsprechend der Platz- und Standortverhältnisse mit Sedum, Stauden, Bodendeckern oder Solitärkleingehölzen bepflanzt. Es soll eine einfache und robuste Pflanzung gewählt werden, die den Pflegeaufwand minimiert.
- G4 Begrünung der Freiflächen im Bereich der Fußgängerunterführung und der ehemaligen Talstation
- G 5 Einsaat von gebietsheimischem Wiesensaatgut aller nicht befestigten, entsiegelten und rekultivierten Flächen entlang der Bestandsstrecke zwischen der ehemaligen Talstation und oberem Wirtschaftsweg nach Abschluss der Bauarbeiten.
- G 6 Bepflanzung der Straßenböschung an der BE-Fläche 4 neben der Bergstation mit heimischen Gehölzen
- G 7 Rekultivierung von BE-Fläche 7 nach Abschluss der Bauarbeiten sowie Einsaat von gebietsheimischem Wiesensaatgut.

1.2.2.9. Eingriffs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

1.2.2.9.1. Ausgleichsmaßnahmen

- A 1 Entsiegelung und Rekultivierung aller versiegelter Flächen, die nicht erneut überbaut werden (dies betrifft die Standorte an der derzeitigen Talstation, der Ausweiche, die Betonfahrbahn der Bestandstrasse, den Dienstweg, etc.).
- A 2 Anpflanzung von vier standortgerechten, klimatoleranten Bäumen im Bereich der Fußgängerunterführung und der ehemaligen Talstation.
- A 4 Entwicklung einer Magerwiese unterhalb der Bergstation entlang der Strecke, neben und unterhalb der Stahlbrücke.

Im Bereich zwischen dem oberen Wirtschaftsweg und der Bergstation werden die entsiegelten ehemaligen Gleisflächen (Rückbauflächen), die temporär genutzten seitlichen Baubereiche sowie die angrenzenden Ruderalflächen zu einer Magerwiese entwickelt. Auf den Ruderalflächen werden Gestrüpp, Gehölzaufwuchs und die 3 Walnussbäume entfernt. Die randlichen Gehölze werden durch Rückschnitt und ggf. Entnahme zurückgedrängt. Die ca. 2000 m² große Maßnahmenfläche wird mit einer artenreichen Magerwiesenmischung eingesät. Entwicklungsziel ist eine magere, artenreiche Blühwiese (Magerwiese mittlerer Standorte, Biotoptyp 33.43).

1.2.2.9.2. Kompensation durch Öko-Konto-Maßnahmen

Um den Eingriff, der durch die Erneuerung und Verlängerung der Turmbergbahn für Pflanzen entsteht zu bilanzieren, wird der Ist-Zustand bewertet und mit dem Plan-Zustand verglichen. Die Bewertung erfolgt nach der Biotopwertliste aus der Öko-konto-Verordnung (ÖKVO).

Für die Biototypen ergibt sich eine positive Differenz von 3.309 Punkten zwischen dem Ist-Zustand (11.826 Punkte) und dem Plan-Zustand (15.135 Punkte). Bei der Baumbilanz ergibt sich ein Defizit von 138 Punkten im Vergleich zum Ist-Zustand.

1.3. Schutzgut Landschaft

Gegenstand der Betrachtung ist die mit den Sinnen wahrnehmbare Ausprägung von Natur und Landschaft. Hierbei ist der Eingriff durch das Vorhaben in Bezug auf Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft zu bewerten. Für eine Bewertung der Landschaft werden nicht nur ihre Einzelemente betrachtet, sondern auch ihr Zusammenwirken im Raum.

Das geplante Vorhaben liegt an der Nordwestflanke des Turmbergs im Übergangsbereich der beiden Naturräume Hardtebene und Kraichgau. Die Bestandstrasse liegt im Regionalen Grünzug. Das Vorhaben liegt teilweise im Landschaftsschutzgebiet „Turmberg-Augustenberg“ und im Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord.

Die Bergbahnstraße mit dem in der Mitte liegenden, breiten und gliedernden Grünstreifen, bietet eine direkte Verbindung mit Blickachse und hoher Transparenz zwischen der zukünftigen Talstation im Bereich Grötzingen Straße (B 3) und dem Turmberg. Von besonderer Schönheit ist der Grünstreifen im Frühjahr, wenn die dortigen Magnolien und japanischen Zierkirschen blühen.

Insbesondere dieser Grünstreifen bzw. diese Blickachse ist für das Ortsbild von besonders hoher Bedeutung. Dazu tritt die ausgeprägte Topographie mit der Höhendifferenz von 120 m und dem Übergang von Siedlungsbereich zur freien Landschaft. Die Turmbergterrasse nahe der Bergstation bietet einen besonderen Ausblick und hat sehr hohe Bedeutung für landschaftsgebundene Erholung. Allerdings unterliegt das Untersuchungsgebiet auch einer hohen Vorbelastung bzw. Störintensität durch Verkehr, der starken Frequentierung und Nutzung durch Erholungssuchende und Freizeitgärten. Das Gebiet am Turmberg wird intensiv für Freizeitaktivitäten und zur Naherholung genutzt. So gibt es dort in näherer Umgebung die Sportschule Schöneck, einen Abenteuerspielplatz und einen Waldseilgarten sowie mehrere Gastronomiebetriebe und der Turm der Burgruine. Der Turmberg, die Turmberg-Aussichtsterrasse an der Bergstation und die dort hinführende Turmbergbahn stellen eines der bedeutendsten Ausflugsziele im Stadtgebiet Karlsruhe dar.

Das Schutzgut Landschaft ist trotz der bestehenden Vorbelastung bzw. Störintensität von besonders hoher Bedeutung und hoher Empfindlichkeit gegenüber Beeinträchtigungen.

Die Eingriffe in der Bergbahnstraße, nämlich das Entfernen und der dauerhafte Verlust der Einzelbäume sowie die Überbauung des Grünstreifens sind als erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut zu klassifizieren. Die neuen baulichen Anlagen und die neue Trasse werden das Ortsbild nachhaltig verändern, da die Blickachse zum Turmberg und die hohe Transparenz der Bergbahnstraße verloren geht. Dies wird sich auf die Aufenthaltsqualität erheblich auswirken, für die Erholungsnutzung sind allerdings keine Beeinträchtigungen zu erwarten. Für den Bereich der Bestandsstrecke sind hingegen keine nachteiligen erheblichen Umweltauswirkungen für das Schutzgut zu erwarten.

1.3.1. Baubedingte Wirkungen

- Temporäre Flächeninanspruchnahme für Baustreifen, sonstige Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Fläche), Baustellenzufahrten, Abstellen von schwerem Baugerät, Baukräne, Materiallager, u. a.
- Beseitigen von Vegetation.
- Beschädigung angrenzender Flächen und Vegetationsbestände.
- Beeinträchtigungen und Störung von Lebensräumen und Arten durch Beunruhigung (Bewegungsreize).

1.3.2. Betriebsbedingte Wirkungen

- Zusätzliche Störwirkungen durch Licht und Bewegungen
- Erhöhte Trennwirkung

1.3.3. Anlagebedingte Wirkungen

- Barrierewirkung durch Gebäude und Zäune in der Bergbahnstraße.
- Flächenentzug (Versiegelung und Flächenumwandlung).
- Technische Überprägung von Landschaftsteilen bzw. Orts-/Stadtbild durch die Bauwerke.
- Veränderungen von Sichtbeziehungen.
- Erhöhte Trenn- und Zerschneidungseffekte durch die neue Trasse.
- Beeinträchtigung des Landschafts-/ Ortbildes.

1.3.4. Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen

- V 5 Photovoltaikmodule sind gemäß dem Stand der Technik reflexionsarm auszuführen.
- Transparente Fassadengestaltung der Stationsgebäude

1.3.5. Gestaltungsmaßnahmen zur Minderung negativer Auswirkungen

- G 1 Die Dächer der Tal- und Bergstation sind extensiv zu begrünen. Die Stärke des Dachbegrünungssubstrats hat mindestens 10 cm zu betragen. Die Dachbegrünung ist fachgerecht zu pflegen und dauerhaft zu erhalten.
- G 2 In der Bergbahnstraße wird der Bereich zwischen den Längsriegeln mit Grobkies gefüllt und nach dem Trogbauwerk neben den Schienen mit Sedum begrünt (Sedumgleis). Die Bepflanzung erfolgt mit Sedumgewächsen, die sich

vor allem durch eine langanhaltende Blühzeit sowie eine große Hitzeverträglichkeit auszeichnen. Mähen ist nicht erforderlich.

- G 3 Bepflanzung der seitlichen Grünstreifen entlang der neuen Trasse mit geeignetem Pflanzsubstrat, je nach Bereich werden diese entsprechend der Platz- und Standortverhältnisse mit Sedum, Stauden, Bodendeckern oder Solitärkleingehölzen bepflanzt. Es soll eine einfache und robuste Pflanzung gewählt werden, die den Pflegeaufwand minimiert.

Um die gemäß Vorschrift erforderliche Umzäunung von 1,8 m möglichst optimiert zu gestalten, sind beidseitig Böschungen zwischen Straße und Umzäunung vorgesehen, so dass die von der Bergbahnstraße her sichtbare Zaunhöhe auf ca. 1,5 m reduziert werden kann und zugleich in Wirklichkeit die geforderten 1,8 m Zaunhöhe eingehalten werden. Der beidseitige Sicherheitszaun wird abschnittsweise begrünt.

- G 4 Die Freiflächen im Bereich der Fußgängerunterführung und der ehemaligen Talstation werden begrünt.

1.4. Schutzgut Klima und Luft

Im Raum Karlsruhe liegt die Jahresmitteltemperatur bei 10,7 Grad, nimmt mit zunehmender Höhe ab. Die durchschnittliche Regenmenge liegt zwischen 750 und 850 mm. Da das Rheintal die Luftströmungen parallel zum Schwarzwaldrand kanalisiert, herrschen meist SSW- bis SW-Winde sowie Winde aus entgegengesetzter Richtung vor.

Gemäß Landschaftsplan 2030 liegt der Trassenbereich unterhalb des oberen Wirtschaftswegs in einem Stadt-Klimatop, der durch deutliche Veränderung aller Klimaelemente gegenüber dem Freiland, eingeschränktem Luftaustausch, intensivem Wärminseleffekt, geringer Feuchte, starker Windfeldstörung sowie Schadstoff- und Lärmbelastung der Luft gekennzeichnet ist. Oberhalb des Wirtschaftswegs handelt es sich um ein Freiland-Klimatop, das durch einen ungestörten, stark ausgeprägten Tagesgang von Temperatur und Feuchte, windoffen und starke Kaltluftproduktion gekennzeichnet.

Für das Areal unterhalb des Wirtschaftswegs liegen eine geringe bioklimatische Belastung und eine Einwirkung von Kaltluft vor. Die Grün- und Freiflächen oberhalb des Wirtschaftswegs sind Ausgleichsräume mit hoher Kaltluftlieferung.

Die verkehrliche Immissionsbelastung stellt eine bestehende Vorbelastung dar. Ebenso sind die Eingriffsflächen klimatisch vorbelastet und weisen keine besonderen klimatischen Funktionen auf. Wert- und Funktionselemente von besonderer Bedeutung sind im Eingriffsbereich nicht vorhanden.

Auswirkungen auf das Makroklima sind nicht zu erwarten, zumindest ist nicht mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des Klimas oder der Verstärkung des Klimawandels zu rechnen. Beeinträchtigungen des Makroklimas durch Treibhausgase sind aufgrund des elektrischen Antriebs der Turmbergbahn nicht zu erwarten. Die Vorhabenträgerin hat zudem die CO₂-Emissionen nach der Standardisierten Bewertung 2016+ von Verkehrsinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr vorgenommen. Demnach lässt die Summe der jährlichen CO₂-Emissionen keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima erwarten.

Im Hinblick auf das Mikroklima werden keine Flächen mit besonderer klimatischer Ausgleichsfunktion oder lufthygienischer Schutz- und Regenerationsleistung beansprucht, und keine Frischluftzufuhr- oder Kaltluftabflussbahnen beeinträchtigt. Allerdings werden die Betonfahrbahn und die Talstation als zusätzlich Wärmespeicher im Klimaraum, verbunden mit dem Verlust der Grünfläche und der Bäume in der Bergbahnstraße, die Wärmebelastung am Tage in der Bergbahnstraße tendenziell verstärken. Da den klimaaktiven Vegetationsstrukturen im Stadtbereich eine besondere Bedeutung zukommt, stellt das Entfernen und der dauerhafte Verlust der Einzelbäume sowie die Überbauung der Grünfläche in der Bergbahnstraße eine erhebliche nachteilige Auswirkung des Vorhabens dar.

Die Auswirkung des Vorhabens auf das Mikroklima ist ausgleichbar, die Schädlichkeitsgrenze oder die Zumutbarkeitsschwelle wird nicht erreicht.

Bereits heute ist das Untersuchungsgebiet mit Straßenverkehr stark belastet, die absolute Verkehrszunahme wird gering ausfallen. Die zusätzlichen Fahrten werden zu keiner maßgeblichen Verschlechterung der heutigen Situation führen. Die mit dem Vorhaben verbunden verkehrlichen Auswirkungen werden daher keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung, die Auslastung im ruhenden Verkehr sowie die Emissionen haben.

1.4.1. Baubedingte Auswirkungen

- Lufthygienische Belastungen durch Baustellenverkehr und Umleitungsstrecken (Staubimmissionen und Abgase)
- Entfernung von Vegetation im Baufeld

1.4.2. Anlagebedingte Auswirkungen

- Verlust der Grünfläche sowie Baumverluste in der Bergbahnstraße

1.4.3. Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen

- V 11 Einsatz von modernen, geräusch- und abgasarmen Bau- und Transportfahrzeugen zur Verringerung der Lärm- und Schadstoffimmissionen.

1.4.4. Gestaltungsmaßnahmen zur Minderung negativer Auswirkungen

- G 1 Die Dächer der Tal- und Bergstation sind extensiv zu begrünen. Die Stärke des Dachbegrünungssubstrats hat mindestens 10 cm zu betragen. Die Dachbegrünung ist fachgerecht zu pflegen und dauerhaft zu erhalten.
- G 2 In der Bergbahnstraße wird der Bereich zwischen den Längsriegeln mit Grobkies gefüllt und nach dem Trogbauwerk neben den Schienen mit Sedum begrünt (Sedumgleis). Die Bepflanzung erfolgt mit Sedumgewächsen, die sich vor allem durch eine langanhaltende Blühzeit sowie eine große Hitzeverträglichkeit auszeichnen. Mähen ist nicht erforderlich.
- G 3 Bepflanzung der seitlichen Grünstreifen entlang der neuen Trasse mit geeignetem Pflanzsubstrat, je nach Bereich werden diese entsprechend der Platz- und Standortverhältnisse mit Sedum, Stauden, Bodendeckern oder Solitärkleingehölzen bepflanzt. Es soll eine einfache und robuste Pflanzung gewählt werden, die den Pflegeaufwand minimiert.

1.5. Schutzgut Wasser

Das Vorhaben liegt vollständig im Wasserschutzgebiet, Zone IIIB des Wasserschutzgebiets Nr. 212.010, Stadt Karlsruhe, WW Hardtwald.

Die Grundwasserfunktionen werden von der LUBW wie folgt bewertet:

Durchlässigkeit:

Freihaltetrasse: hoch

Bestandstrasse: gering

Schutzpotenzial der Grundwasserüberdeckung:

gering

Ergiebigkeit/Transmissivität der Grundwasserleiter: mäßig bis mittel

Im Bereich des Vorhabens liegen keine Überschwemmungsbereiche, Fließ- oder Stillgewässer.

Bei den geotechnischen Erkundungsarbeiten wurde an keinem Erkundungspunkt Wasser angetroffen. Die angetroffenen grobkörnigen Böden können als stark durchlässig, die gemischtkörnigen Böden als durchlässig und die bindigen Böden als schwach durchlässig eingestuft werden. Es muss grundsätzlich mit einem jahreszeitlich stark schwankenden witterungsbedingten Zutritt von Schicht-, Hang- bzw. Oberflächenwasser gerechnet werden.

Im Bereich des geplanten Vorhabens bzw. der diesbezüglichen Baumaßnahmen liegen keine Fließ- oder Stillgewässer. Das Plangebiet liegt außerhalb möglicher Überschwemmungsgebiete. Aufgrund der Neuversiegelung kommt es lediglich zu nur geringfügigen Erhöhung des Oberflächenabflusses und eine kaum relevante Verringerung der Grundwasserbildung. Die Stationsgebäude werden in bestehende Leitungen entwässern, die Strecke entwässert in angrenzende Grünstreifen. Durch die weitgehende Versickerung im angrenzenden Gelände wird sichergestellt, dass der natürliche Gebietsabfluss nicht überschritten wird. Eine relevante Verringerung der Grundwasserbildungsrate und erhebliche Beeinträchtigungen des Grundwassers werden damit vermieden. Erhebliche Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser sind nicht zu erwarten. Es entsteht kein Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG, der auszugleichen ist.

1.5.1. Baubedingte Auswirkungen

- Ggf. Herstellung von Baugruben für den Neubau der Berg- und Talstation
- Zutritt von Hang-, Schichten- und Niederschlagswasser
- Wasserhaltungsmaßnahmen bzw. Ableitung von anfallendem Baugrubenlenzwasser
- Bestehende Gefahr des Eintragens von Öl und Benzin von Baustellenfahrzeugen in den Untergrund bzw. das Grundwasser bei potenziellen Unfällen

1.5.2. Anlagebedingte Auswirkungen

- Die zusätzliche Versiegelung führt zu geringfügiger Erhöhung des Oberflächenabflusses und zur wenig relevanten Verringerung der Grundwasserneubildung.

1.5.3. Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen

- V 3 Der Schutz von Mutter- und Oberboden erfolgt gem. den einschlägigen Bestimmungen und Richtlinien (DIN 18300, DIN 18915, DIN 19639).
- V 6 Das Vorhaben liegt vollständig im Wasserschutzgebiet, Zone IIIB. Die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) sind daher zu beachten.
- V 8 Einhaltung der einschlägigen Richtlinien und DIN-Normen. Während aller Bauarbeiten wird auf einen Schutz des Bodens und des Grundwassers gegenüber dem Eintrag gefährlicher Stoffe geachtet.

1.5.4. Gestaltungsmaßnahmen zur Minderung negativer Auswirkungen

- G 1 Die Dächer der Tal- und Bergstation sind extensiv zu begrünen. Die Stärke des Dachbegrünungssubstrats hat mindestens 10 cm zu betragen. Die Dachbegrünung ist fachgerecht zu pflegen und dauerhaft zu erhalten.
- G 2 In der Bergbahnstraße wird der Bereich zwischen den Längsriegeln mit Grobkies gefüllt und nach dem Trogbauwerk neben den Schienen mit Sedum begrünt (Sedumgleis). Die Bepflanzung erfolgt mit Sedumgewächsen, die sich vor allem durch eine langanhaltende Blühzeit sowie eine große Hitzeverträglichkeit auszeichnen. Mähen ist nicht erforderlich.

1.5.5. Eingriffs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

1.5.5.1. Ausgleichsmaßnahmen

- A 1 Entsiegelung und Rekultivierung aller versiegelten Flächen, die nicht erneut überbaut werden (alte Talstation, Ausweiche, Betonfahrbahn, Dienstweg, etc.).

1.5.5.2. Kompensation durch Öko-Konto-Maßnahmen

- Der Eingriff in das Grundwasser wird nach ÖKVO durch die Bewertung des Schutzgutes Boden abgedeckt (siehe Ziff. 1.6.4.2.).

1.6. Schutzgut Geologie, Boden/Fläche

Das Schutzgut Fläche überlagert sich teilweise mit dem Schutzgut Boden bzw. ist mit diesem eng verzahnt. Insbesondere geht es bei der Betrachtung des Schutzgutes darum, Versiegelung und Flächenverbrauch zu thematisieren bzw. zu bewerten.

Die folgende Tabelle zeigt auf, dass es insgesamt zu keiner Netto-Neuversiegelung kommt bzw. im Ergebnis sogar die Entsiegelung die Neuversiegelung geringfügig übersteigt.

Neue Versiegelung:

- Neue Talstation (ca. 30 m ² bereits versiegelt/Bestand)	ca. 130 m ²
- Neues Trogbauwerk vor neuer Talstation	ca. 265 m ²
- Neuer Trassenabschnitt 1A (Trogbauwerk – Brücke Unterführung)	ca. 460 m ²
- Neuer Trassenabschnitt 1B (Brücke Unterführung) → Im Bereich der best. Straße / Vorplatz (bereits versiegelt)	
- Neuer Trassenabschnitt 2 (Fußgängerunterführung) → Im Bereich der best. Straße / Vorplatz (z.T. bereits versiegelt)	ca. 50 m ²
- Neuer Trassenabschnitt 3 (Brücke Unterführung – Aufständering)	ca. 640 m ²
- Bergstation: keine zusätzliche Versiegelung (Bestand ca. 180 m ²)	
Totale Versiegelung:	ca. 1.545 m²

Entsiegelung (teilweise Wiederversiegelung im Bereich der neuen Trasse):

- Abbruch best. Talstation:	ca. 200 m ²
- Abbruch best. Vorplatz / Zugang Talstation	ca. 200 m ²
- Abbruch best. Trasse (best. Trasse bis Aufständering)	ca. 300 m ²
- Abbruch Trasse (Bereich Aufständering Stahlbau)	ca. 760 m ²
- Abbruch best. Straße Bereich FG-Unterführung, neue Begrünung	ca. 125 m ²
Total Entsiegelung:	ca. 1.585 m²

Aufgrund von Vorbelastungen, der relativ geringen Versiegelungsrate bzw. der im Ergebnis sogar stattfindenden Entsiegelung und der Tatsache, dass landwirtschaftliche Flächen nicht beansprucht werden, sind die Beeinträchtigungen für das Schutzgut Boden zwar als erheblich, aber nicht als außerordentlich gravierend zu bezeichnen. Der Eingriff bzw. die Neuversiegelung ist so gering, dass § 2 Abs. 3 Landes-Bodenschutz- und Altlastengesetz (LBodSchAG) keine Anwendung findet, die Neuversiegelung liegt unter der hierfür erforderlichen Schwelle von 0,5 ha.

Der Untergrund im Bereich der Bestandstrasse besteht aus Muschelkalk sowie Buntsandstein. Im Bereich der Talstation bzw. Bergbahnstraße besteht der Untergrund aus quartären Hochwassersedimenten. In der BK 50 des LGRB sind für den

Hangbereich oberhalb des Wirtschaftswegs die bodenkundlichen Einheiten Pararendzina-Rigosol aus lössreichen Fließerden auf Muschelkalk und Pararendzina, häufig rigolt, aus Hangschutt über Muschelkalk dargestellt. Für Bereiche mit natürlichen Bodenverhältnissen ist die Bewertung der Bodenfunktion nach „Bodenschutz 23“ des LUBW mit der Gesamtbewertung „mittel“ eingestuft. Die Böden oberhalb des Wolfwegs sind als wenig empfindlich anzusehen. Die vom Eingriff betroffenen Böden sind weitestgehend durch Versiegelung, Befestigung, Verdichtung und Auf- und Abtrag gekennzeichnet und anthropogen überprägt. Natürlich gelagerte Böden kommen im Randbereich der Bestandstrasse nicht mehr vor, bei den Böden im Bereich der Freihaltetrasse in der Bergbahnstraße handelt es sich weitgehend um ungestörte Böden. Die Böden haben insgesamt eine mittlere Bedeutung für den Bodenschutz. Altlasten oder Altlastenverdachtsfälle sind nicht bekannt.

Folgende Tabelle zeigt die Bewertung der Böden im Ist- und Planzustand nach der ÖKVO:

Boden Ist-Zustand	Wertstufe nach ÖKVO	ÖP je m ²	Fläche	Ökopunkte gesamt
versiegelte Böden	0	0	1.003 m ²	0
Unversiegelte Böden	2	8	1.548 m ²	12.384
			2.551 m²	12.384
Boden Plan-Zustand:				
versiegelte Böden	0	0	1.867 m ²	0
unversiegelte Böden	2	8	684 m ²	5.472
			2.551 m²	
Dachbegrünung	0,5	2	307 m ²	614
Gleis-Sedumbegrünung	0,25	2	113 m ²	113
Rückbau Gleisbereich	4	16	701 m ²	11.216
Rückbau Talstation	4	16	130 m ²	2.080
				19.495
Differenz Ökopunkte Plan- und Ist-Zustand				7.111

1.6.1. Baubedingte Auswirkungen

- Vorübergehend Beanspruchung von Böden für Baustreifen, BE-Flächen, Baustellenzufahrten, Abstellen von schwerem Baugerät, Baukränen und Materiallager.
- Bodenbewegungen und Bodenverdichtungen.
- Öl- u. Benzineintrag durch Baustellenfahrzeuge in Boden, Grund- u. Oberflächenwasser.

1.6.2. Anlagebedingte Auswirkungen

- Versiegelung von Böden durch die Umwandlung des Grünstreifens der Bergbahnstraße in eine Betonfahrbahn.
- Beeinträchtigungen durch Bodenauftrag oder -abtrag im Bereich der Trasse und der Stationsgebäude.
- Verlust von versickerungswirksamen und klimatisch bedeutsamen Flächen.

1.6.3. Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen

- V 3 Der Schutz von Mutter- und Oberboden erfolgt gem. den einschlägigen Bestimmungen und Richtlinien (DIN 18300, DIN 18915, DIN 19639).
- V 8 Einhaltung der einschlägigen Richtlinien und DIN-Normen. Während aller Bauarbeiten wird auf einen Schutz des Bodens und des Grundwassers gegenüber dem Eintrag gefährlicher Stoffe geachtet.
- V 9 Wiederherstellung bzw. vollständige Rekultivierung der Baustellenflächen und -einrichtungen, ggf. Bodenauflockerung, unmittelbar nach Abschluss der Bauarbeiten.
- V 10 Fachgerechte umwelttechnische Entsorgung / Verwertung der Ausbaustoffe.
- Weiterverwendung bestehender Bausubstanz.

1.6.4. Gestaltungsmaßnahmen zur Minderung negativer Auswirkungen

- G 1 Die Dächer der Tal- und Bergstation sind extensiv zu begrünen. Die Stärke des Dachbegrünungssubstrats hat mindestens 10 cm zu betragen. Die Dachbegrünung ist fachgerecht zu pflegen und dauerhaft zu erhalten.

1.6.5. Eingriffs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

1.6.5.1. Ausgleichsmaßnahmen

- A 1 Entsiegelung und Rekultivierung aller versiegelten Flächen, die nicht erneut überbaut werden (alte Talstation, Ausweiche, Betonfahrbahn, Dienstweg, etc.).

1.6.5.2. Kompensation durch Öko-Konto-Maßnahmen

Um den Eingriff, der durch die Erneuerung und Verlängerung der Turmbergbahn für Pflanzen entsteht zu bilanzieren, wird der Ist-Zustand bewertet und mit dem Plan-Zustand verglichen. Die Bewertung erfolgt nach der Biotopwertliste aus der Öko-konto-Verordnung (ÖKVO).

Für das Schutzgut Boden ergibt sich eine positive Differenz von 7.111 Punkten zwischen dem Boden Ist-Zustand (12.384 Punkte) und dem Boden Plan-Zustand (19.495 Punkte).

1.7. Kulturgüter und sonstige Schutzgüter

Seitens der archäologischen Denkmalpflege bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben. Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege sind nicht direkt betroffen. Auswirkungen auf Sachgüter, wie bspw. Gebäude, sind nach der in dem Erschütterungsgutachten aufgestellten Prognose durch den Betrieb der TBB nicht zu befürchten. Dies gilt auch für etwaig zu befürchtende Schäden während der Bauarbeiten

1.8. Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern und Kumulationswirkung

Im Untersuchungsgebiet herrschen statische Zustände vor. Die Schutzgüter im Untersuchungsgebiet sind wesentlich durch den Menschen und sein Umfeld ausgeprägt. Dies insbesondere durch die großflächige Versiegelung. Dies führt dazu, dass dynamische Prozesse zwischen den einzelnen Schutzgütern weitestgehend unterbunden werden und die Umweltmedien weitestgehend voneinander isoliert werden. Dies gilt allerdings nicht für das Schutzgut Luft/Klima. Das Teilschutzgut Luft steht in großräumigen Austauschbeziehungen, das Teilschutzgut Klima steht wiederum unter dem prägenden Einfluss der im Untersuchungsgebiet vorherrschenden Versiegelung. Soweit auf unversiegelten Flächen dynamische Prozesse möglich sind, unterliegen selbst diese dem Einfluss des Menschen. Die Böden sind anthropogen umgestaltet und die klimatische Sonderstellung der Stadt fördert Pflanzen- und Tierarten südlicher Hauptverbreitung.

Erhebliche Umweltauswirkungen aufgrund von Wechselwirkungen sind durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten. Unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Wissensstandes und der aktuellen Prüfmethode sind keine konkreten Umweltauswirkungen auf die biologische Vielfalt erkennbar.

1.9. Zusammenfassende Umweltwirkungen

Bezüglich des Vorhabens ist in baubedingte, anlagebedingte und betriebsbedingte Wirkfaktoren zu unterscheiden. Baubedingt sind vor allem die entstehenden Immissionen durch den Baustellenbetrieb hervorzuheben. Die Immissionen äußern sich vor allem durch Baulärm-, Schall- und Luftschadstoffimmissionen sowie Erschütterungen in der etwa 15 Monate dauernden Bauphase. Hinsichtlich des Baulärms ist mit deutlichen Überschreitungen der AVwV Baulärm in den einzelnen Bauphasen zu rechnen, die Schwelle der Zumutbarkeit kann nicht generell eingehalten werden. Allerdings können die Auswirkungen durch Maßnahmen und Auflagen gemindert werden. Auch durch Erschütterungen kann es zeitweise zu erheblichen Belästigungen kommen, die aber ebenfalls durch geeignete Maßnahmen und Auflagen gemindert werden können. Auch mit einer vorübergehenden Flächeninanspruchnahme während der Bauarbeiten ist zu rechnen, die Flächen werden anschließend rekultiviert, sodass baubedingt nicht mit einem dauerhaften Flächenverlust zu rechnen ist. Gleiches gilt für den baubedingten Rückschnitt von Pflanzen.

Anlagebedingt wird es zum Verlust von 33 Einzelbäumen sowie zur Überbauung des Grünstreifens in der Bergbahnstraße kommen. Zu nennen ist insbesondere die anlagebedingt entstehende Trennwirkung im Wohngebiet in nördliche und südliche Bergbahnstraße. Um die verkehrliche Situation anzupassen, wird die nördliche Bergbahnstraße im Vergleich zur heutigen Situation im Zweirichtungsverkehr betrieben werden, da eine Kreuzung mit dem MIV zwischen der nördlichen und südlichen Bergbahnstraße zukünftig nicht mehr möglich sein wird.

III. Rechtliche Würdigung

1. Formell

Neue Seilbahnen einschließlich zugehöriger Einrichtungen dürfen grundsätzlich nur gebaut und bestehende geändert werden, wenn der Plan vorher durch die zuständige Behörde festgestellt wurde, § 11 Abs. 1 Landeseseilbahngesetz (LSeilbG). Nach § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG umfasst die Planfeststellung auch die Zulässigkeit der notwendigen Folgemaßnahmen.

Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Karlsruhe als Anhörungsbehörde sowie als Planfeststellungsbehörde ergibt sich aus § 25 Abs. 6 LSeilbG i.V.m. §§ 11 und 12 Abs. 2 des Landesverwaltungsgesetzes (LVG).

Das Verfahren wurde von der Planfeststellungsbehörde unter Beachtung der relevanten Verfahrensvorschriften durchgeführt (vgl. § 11 Abs. 1 LSeilbG, §§ 72 ff. LVwVfG).

2. Materiell

2.1. Planrechtfertigung

2.1.1. Erforderlichkeit

Die Planrechtfertigung ist dann gegeben, wenn das Vorhaben objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist die Planung dabei nicht erst bei einem unabweisbaren Bedürfnis, sondern bereits dann, wenn sie nicht „unvernünftig“ ist, sich also nicht als planerischer Missgriff darstellt. Diese Voraussetzungen liegen vor. Das Vorhaben ist nicht nur kein Missgriff, es ist vielmehr sogar aus Gründen des Gemeinwohls erforderlich. Das ergibt sich im Wesentlichen aus Folgendem:

Die Turmbergbahn wurde am 01.05.1888 in Betrieb genommen und ist damit die älteste in Betrieb befindliche Standseilbahn Deutschlands. Sie führt auf den Turmberg, die dortige Bergstation liegt unmittelbar an der Aussichtsterrasse und stellt damit ein bedeutendes Ausflugsziel im Stadtgebiet Karlsruhe dar. Der Turmberg wird von den Fahrgästen vor allem zur Naherholung und für Freizeitaktivitäten genutzt.

Die Betriebserlaubnis der Turmbergbahn wurde in den vergangenen Jahren mehrfach im Halbjahresabstand verlängert, zuletzt am 16.05.2024. Diese Verlängerung erfolgte letztmalig, sodass am 31.12.2024 die Betriebserlaubnis erlöschen wird. Ursache hierfür sind Mängel an der Substanz. Das Wagenmaterial ist veraltet, die technischen Komponenten entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik, der Trassenbereich weist Ermüdungserscheinungen auf und das Brandschutzkonzept ist veraltet. Im Jahr 1966 erfolgte eine Sanierung der Anlage. Dabei wurden die Wasserballast-Antrieb für den Antrieb auf elektrischen Antrieb umgestellt. Zudem wurde auf die bestehende Gleisanlage eine Betonplatte als Fahrbahnfläche aufgebracht, sodass die Bestandstrasse in jedem Fall vollständig erneuert werden muss,

da die geschilderte Form der Sanierung nur ein Mal durchgeführt werden kann. Im Jahr 2014 wurden der Antrieb, die Bremsen und die Steuerung umgebaut.

Neben dieser rein faktischen Notwendigkeit der Erneuerung werden mit dem Vorhaben zwei weitere Ziele verfolgt: Nämlich die tatsächliche Anbindung an den ÖPNV, verbunden mit der Einbindung in den ÖPNV-Tarif sowie die Herstellung der Barrierefreiheit.

Durch die Verlängerung der Turmbergbahn von der heutigen Talstation bis zum Kreuzungsbereich Bergbahnstraße / Grötzinger Straße (B 3), wird die Standseilbahn mit dem Netz des ÖPNV verknüpft, da sich in unmittelbarer Nähe die Endhaltestelle Durlach Turmberg befindet, an der die Straßenbahnlinie 1 der VBK verkehrt. Dies ergibt eine zukünftige fußläufige Entfernung von ca. 80 m. Bisher liegt die Talstation über die kürzeste, fußläufig zurückzulegende Distanz etwa 280 m entfernt von der Endhaltestelle, allerdings gelingt dies nur, wenn die Talstation über die relativ steile Bergbahnstraße erreicht wird. Die Talstation rückt also näher an das ÖPNV-Netz und soll gleichzeitig in den ÖPNV-Tarif der KVV integriert werden, sodass zukünftig für die Fahrten mit der Turmbergbahn keine gesonderten Tickets erworben werden müssen. Diese Verknüpfung mit dem ÖPNV und der Angleichung an die Taktung der Straßenbahnlinie 1 ist geeignet, eine gute Alternative für den MIV zu schaffen, sodass Erholungssuchende mit dem Ziel Turmberg eine einfache und komfortable Möglichkeit haben, den Turmberg mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Dieses Ziel wird dadurch begünstigt, dass mit der Verlängerung der Turmbergbahn auch der barrierefreie Ausbau derselben erfolgt. Bisher ist die Turmbergbahn nicht barrierefrei, dies gilt sowohl für die Stationsgebäude als auch für die Fahrzeuge. Zudem ist es an der Bewegung eingeschränkter Personen nur schwer möglich, die Steigung der Bergbahnstraße zu überwinden. Dies lässt sich nur durch einen größeren Umweg über die Dürrbachstraße bzw. Turmbergstraße vermeiden oder alternativ durch die Nutzung eines Busses, was aber einen weiteren Umstieg bedeuten würde. Zukünftig sollen sowohl die Stationen als auch die Fahrzeuge entsprechend der geltenden Regularien barrierefrei ausgebaut werden. Entsprechend wird zukünftig beeinträchtigte Personen sowie Personen mit Kinderwagen oder auch Radfahrenden der Zu- und Ausstieg in die Turmbergbahn erheblich erleichtert bzw. überhaupt ermöglicht. Die Turmbergbahn kann also als Teil des ÖPNV demnach einen Beitrag dazu leisten, den MIV im Bereich bzw. den Anteil derjenigen, die per MIV den Turmberg aufsuchen, zu reduzieren.

Sofern im Verlauf der Äußerungsfrist von verschiedenen Einwendern vorgebracht wurde, es bestünde keine Notwendigkeit der Herstellung der Barrierefreiheit, da die Turmbergbahn bereits heute barrierefrei erreichbar sei bzw. die Barrierefreiheit der Stationen und Fahrzeuge mit relativ geringem finanziellen Aufwand hergestellt werden könne, außerdem die Straßenbahnhaltestelle Durlach Turmberg selbst nicht barrierefrei ausgebaut sei und darüber hinaus die Talstation derzeit mittels Bus für in der Mobilität eingeschränkte Personen erreichbar sei, sodass die Steigung der Bergbahnstraße irrelevant sei, so lässt dies die Erforderlichkeit nicht entfallen. Dies ergibt sich anhand mehrerer Aspekte.

Zum einen ist die Talstation der Turmbergbahn aus Richtung der Endhaltestelle Durlach Turmberg nicht barrierefrei erreichbar bzw. nur unter der Inkaufnahme eines erheblichen Umwegs barrierefrei. Die Haltestelle Durlach Turmberg liegt ca. 290 m entfernt von der jetzigen Talstation. Ca. 210 m davon führen über die relativ steile Bergbahnstraße. Mit einem Gefälle von rund 10 % in seiner Längsneigung ist der Fußweg zur Talstation nicht barrierefrei im Sinne der DIN 18040-3, da Längsneigungen von mehr als 6 % als nicht barrierefrei gelten. Dementsprechend ist für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, der Weg über die Bergbahnstraße unzumutbar bzw. bereits aus physischen Gründen nur bedingt nutzbar. Zwar wurde vorgebracht, dass die derzeitige Talstation über die Straßenbahnhaltestelle Karl-Weysser-Str. barrierefrei erreichbar sei. Dies würde allerdings bedeuten, dass in der Mobilität eingeschränkte Personen den Weg über die Turmbergstraße in Kauf nehmen müssten, um die Steigung der Bergbahnstraße zu vermeiden. Aufgrund der lokalen Gegebenheiten würde dies zudem bedeuten, dass die B 3 an der Lichtzeichenanlage im Bereich Gymnasiumstraße / Badener Str. überquert werden müsste. Dies würde eine fußläufige Distanz von ca. 450 m bedeuten. Mag eine solche Entfernung für Personen ohne körperliche Einschränkungen noch zumutbar sein, so kann dies für mobilitätseingeschränkte Personen eine solche Hürde darstellen, dass die Nutzung der Turmbergbahn bereits aus diesem Grund ausgeschlossen ist. Dabei spielt es dann auch keine Rolle, dass die Haltestelle Karl-Weysser-Str. im Gegensatz zur Haltestelle Durlach-Turmberg barrierefrei ausgebaut ist.

Der Vortrag, die Stationsgebäude und die Fahrzeuge ließen sich mit relativ geringem finanziellen Aufwand barrierefrei herstellen, ist nicht mit konkreten Anhaltspunkten hierfür belegt. Insofern kann sich die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich kein vergleichendes Bild machen. Indes sieht es die Planfeststellungsbehörde für nicht erforderlich, diesbezüglich weitere Ermittlungen anzustrengen. Denn sofern man

die Substanz der Stationsgebäude und Fahrzeuge betrachtet, so dürfte der finanzielle Aufwand für die Herstellung der Barrierefreiheit nicht lediglich gering sein. Der Zugang zu den Stationen und Fahrzeugen erfolgt über eine Treppenanlage. Über einen ebenerdigen Bahnsteig verfügt weder die Tal- noch die Bergstation, was aufgrund der in Streckenneigung stehenden Fahrzeuge nicht möglich ist. In den Fahrzeugen sind die Sitzreihen entsprechend der Streckenneigung ebenfalls treppenförmig angeordnet. Dies führt dazu, dass in den Fahrzeugen keine ausreichenden Stellmöglichkeiten für bspw. Rollstühle vorhanden sind, zumal die Türen der Fahrzeuge ohnehin nicht breit genug für den Zugang mit einem Rollstuhl sind. Dies ist bei den von der Vorhabenträgerin geplanten Fahrzeugen nicht der Fall. Aufgrund der ebenen Bahnsteige sowie des Durchladeeffekts der Fahrzeuge und den ausreichend groß dimensionierten Zugängen, ist sowohl für Personen mit Rollstuhl als auch Personen mit Kinderwagen sowie Radfahrende ein bequemer Zu-/Ausstieg möglich. Bei einer Anpassung des Bestands an die einschlägigen Regelwerke zur Barrierefreiheit müssten sowohl an den Stationsgebäuden als auch an den Fahrzeugen erhebliche Anpassungen vorgenommen werden, was – unabhängig vom technischen Zustand der Fahrzeuge – aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dazu führen würde, dass die Fahrzeuge ausgetauscht werden müssten, was dann wiederum zur Folge hätte, dass der Seilbahnantrieb und die Steuerungstechnik sowie die Trafotechnik auf diese neuen Fahrzeuge angepasst werden müsste. Außerdem müsste für die Trasse ein erneuter statischer Nachweis erbracht werden, was aber aus faktischen Gründen nicht möglich ist, da Unterlagen aus der Zeit der Errichtung der Bestandstrasse aus dem Jahr 1888 nach Auskunft der Vorhabenträgerin nicht mehr vorliegen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stellt sich demnach die notwendigen Anpassungen für die Herstellung der Barrierefreiheit als nicht so trivial dar wie vorgetragen. Auch der Vorschlag, die heutige Talstation der Turmbergbahn könne barrierefrei über Busse ab der Haltestelle Durlach Schlossplatz erreicht werden bzw. der Vortrag, bereits heute stelle die – kaum genutzte – Buslinie 29 eine barrierefreie Verknüpfung der heutigen Talstation mit dem weiteren ÖPNV dar, vermag nicht zu überzeugen. Dies liegt bereits – wie die Vorhabenträgerin nachvollziehbar schildert – daran, dass sich jeder Umstieg attraktivitätsmindert auf das genutzte Verkehrsmittel auswirkt. Umstiege führen in aller Regel zu Wartezeiten und damit zu verlängerten Reisezeiten. Aber selbst ohne Wartezeiten ergeben sich durch die erhöhte Anzahl an Umstiegen erhöhte Reisezeiten und zudem Einschränkungen bezüglich des Reisekomforts, da gerade Umstiege für Personen mit eingeschränkter Mobilität zusätzliche Hürden bedeutet. Außerdem müssten auch für die-

sen Fall Anpassungen an der Bushaltestelle an der heutigen Talstation vorgenommen werden, da hier keine Barrierefreiheit vorliegt. Zudem würde sich ein Linienverkehr mittels Bus zur heutigen Talstation als unwirtschaftlich erweisen, sofern – wie bei der umgebauten Turmbergbahn vorgesehen – eine an die Fahrtzeiten der Straßenbahnlinie 1 angepasste Taktung realisiert werden soll. Gleiches gilt für den Vortrag verschiedener Einwender unter Berufung auf den TÜV Thüringen, dass ein Weiterbetrieb der Turmbergbahn ohne großen Aufwand möglich sei, vielmehr die Prüfberichte bestätigen würden, dass sich eine Sanierungsbedürftigkeit des Bestandes nicht so darstellen würde, wie es die Vorhabenträgerin darstellt. Anhaltspunkte, welche diese Aussage belegen würden, legen die Einwender nicht vor. Der Vortrag genügt der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht, die Ausführungen der Vorhabenträgerin in Zweifel zu ziehen. Dies ergibt sich bereits daraus, dass die Sanierungsbedürftigkeit nachvollziehbar dargestellt wurde. So wurde die letzte Sanierung der Trasse im Jahr 1966 vorgenommen. Auch im Verhältnis zu anderen Infrastrukturprojekten scheint ein Zeitraum von über 50 Jahren als durchaus üblich, um das Ende der Lebensdauer des Fahrbahnaufbaus annehmen zu können. Zumal auch die Verlängerung der Betriebserlaubnis im Abstand von jeweils lediglich sechs Monaten und der damit verbundenen erhöhten Kontrollichte für die Aussage der Vorhabenträgerin spricht, dass eine Sanierung der Seilbahnanlagen notwendig ist.

2.1.2. Fachplanerische Zielkonformität

Das Vorhaben erfüllt auch die fachplanerische Zielkonformität.

2.1.2.1.

Als weiterer Maßstab sind das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) des Landes Baden-Württemberg vom 08.06.1995, der Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg (LEP 2002), der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, der Regionalplan 2003 des Regionalverbands Mittlerer Oberrhein, sowie die kommunale Bauleitplanung heranzuziehen.

2.1.2.1.1.

Die geplante Maßnahme deckt sich mit den grundsätzlichen Zielen des ÖPNVG des Landes Baden-Württemberg. Gemäß § 1 ÖPNVG soll der ÖPNV im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Auf die

Frage, ob die Turmbergbahn formal den Begriff des öffentlichen Personennahverkehrs i.S.d. § 2 Abs. 1 ÖPNVG erfüllt, kommt es nicht an. Auch, wenn aufgrund der Tatsache, dass die Turmbergbahn auf Bedarf, jedenfalls aber angepasst an die An- und Abfahrtszeiten der Straßenbahnlinie 1 an der Endhaltestelle Durlach Turmberg, verkehrt, gute Gründe für eine solche Annahme sprechen. Funktional übernimmt die Turmbergbahn aber jedenfalls die im ÖPNVG beschriebenen Aufgaben, da sie die Beförderung von Personen auf den Turmberg wahrnimmt und damit alternative öffentliche Verkehrsmittel, wie etwa Busse, ersetzen kann und – wie schon weiter oben beschrieben – eine vollwertige Alternative zum MIV darstellt.

Diesbezüglich haben verschiedene Einwender vorgetragen, dass es sich bei der geplanten Turmbergbahn nicht um ÖPNV handeln würde. Dies wird zum einen damit begründet, dass ausschließlich, zumindest aber weit überwiegend, Freizeitverkehr bzw. touristischer Verkehr mit der Turmbergbahn abgewickelt werden solle. Zum anderen wird dies – unter anderem unter Verweis auf ein beigebrachtes Gutachten – damit begründet, dass die Turmbergbahn als Standseilbahn nicht förderfähig nach dem GVFG sei bzw. dass im Leitfaden des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) „Urbane Seilbahnen im öffentlichen Nahverkehr“ Standseilbahnen wie die Turmbergbahn nicht genannt seien, sondern darin lediglich Seilschwebbahnen behandelt werden würden. Standseilbahnen seien demnach keine „Urbanen Seilbahnen“, demzufolge auch kein ÖPNV. Allein die Tatsache, dass die Turmbergbahn in das Tarifsystem der KVV aufgenommen werde, mache sie nicht zum Teil des ÖPNV, zudem fehle die Netz- und Verbindungsfunktion.

Diese Argumente wissen die Planfeststellungsbehörde nicht zu überzeugen, was sich an verschiedenen Punkten festmachen lässt. Das Argument, touristischer Verkehr sei kein ÖPNV bzw. nicht dem ÖPNV zuzuordnen, verkennt, dass es auf die Motivation des beförderten Personenkreises bei der Nutzung des Verkehrsmittels nicht ankommt. Entscheidend für die Einordnung eines Verkehrsmittels als ÖPNV ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde, dass ein Verkehrsmittel als Teil des öffentlichen Verkehrs im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge einem uneingeschränkten Personenkreis zur Verfügung steht. Dies ist bei der Turmbergbahn der Fall, da sie allen Personen die Möglichkeit bietet, den Turmberg ohne Nutzung individueller Verkehrsmittel zu erreichen. Dies gilt sowohl für Personen, die auf dem Turmberg arbeiten, als auch für Personen, die den Turmberg zur Gestaltung ihrer Freizeit besuchen wollen. Zumal das Vorhaben mit der Verlängerung genau den An-

satz verfolgt, dass die Lücke zwischen der Straßenbahnhaltestelle Durlach Turmberg und der Talstation der Turmbergbahn geschlossen wird, sodass nunmehr eine durchgehende – wenn auch mit einem Umstieg verbundene – Verkehrsverbindung besteht. Auch, dass Standseilbahnen nicht explizit im Leitfaden für urbane Seilbahnen des BMDV genannt sind, lässt ihre mögliche Eigenschaft als Teil des ÖPNV nicht entfallen. Die Planfeststellungsbehörde sieht es nicht als zwingend an, aus der Tatsache, dass der Leitfaden Standseilbahnen nicht behandelt, den Schluss zu ziehen, dass diese keine urbanen Seilbahnen sein können und demnach auch nicht Teil des ÖPNV sind. Vielmehr deutet die Planfeststellungsbehörde den Leitfaden so, dass dieser Seilschwebbahnen als Lösung für alternative Beförderungsmöglichkeit an den Orten darstellt, wo „klassische“ ÖPNV Beförderungsmittel wie Busse und Bahnen nicht realisierbar sind, jedenfalls aber in urban verdichteten Räumen als platzsparende Alternative für Straßen und insbesondere Gleise dienen können und in erster Linie damit Lücken im ÖPNV schließen sollen. Eine negative Aussage zu Standseilbahnen tätigt der Leitfaden jedenfalls nicht, zumal Standseilbahnen bezüglich ihres Beförderungswegs eher mit Straßenbahnen oder Eisenbahnen zu vergleichen sind und damit die im Leitfaden des BMDV genannten Vorteile von Seilschwebbahnen nicht erfüllen. Mit diesem Argument wird im Übrigen im Leitfaden des BMDV selbst die unterbliebene Betrachtung von Standseilbahnen begründet. Demnach wollte das BMDV mit seinem Leitfaden gerade nicht ausdrücken, dass Standseilbahnen in keinem Fall urbane Seilbahnen sein können. Es ist festzuhalten, dass die Verlängerung der Trasse gerade dazu dient, einen Lückenschluss innerhalb des Stadtteils Karlsruhe-Durlach zwischen der Straßenbahnhaltestelle Durlach Turmberg und dem Turmberg herzustellen, sodass eine durchgehende Nahverkehrsverbindung besteht. „Urban“ bedeutet nach Definition des Duden „städtisch“ oder „zur Stadt gehörend“. Dieser Wortlaut wird durch die Turmbergbahn durch die Beförderungswegen innerhalb des Stadtgebiets erfüllt. Dementsprechend ist die Seilbahn „urban“. Schließlich ist auch die Frage, ob eine Förderungsmöglichkeit nach GVFG bzw. LGVFG möglich ist, kein Maßstab für die Frage, ob eine Seilbahn die Definition des ÖPNV erfüllt bzw. diesem zuzuordnen ist.

Zum einen lässt sich weder dem GVFG noch dem LGVFG entnehmen, dass Standseilbahnen nicht förderfähig seien. § 2 Abs. 1 Nr.1 lit. c GVFG bezieht sich in der Förderfähigkeit auf sämtliche Seilbahnsysteme, nach § 2 Nr. 3 lit. c LGVFG sind „insbesondere“ urbane Seilbahnen förderfähig. Demnach werden sowohl die Grundvoraussetzungen des GVFG als auch des LGVFG erfüllt, da es sich bei der Turmbergbahn um ein urbanes Seilbahnsystem handelt. Zum anderen klärt die Möglichkeit

der Förderung nach GVFG bzw. LGVFG nur die Frage der Finanzierung, zumal eine Entscheidung hierrüber überdies jeweils in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt ist und – zumindest bezogen auf das LGVFG – durch das Wort „insbesondere“ klargestellt wird, dass die genannte Aufzählung nicht abschließend ist, vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 1 lit. c GVFG und § 2 Nr. 3 lit. c LGVFG. Die Möglichkeit der Förderung eines Infrastrukturvorhabens nach dem GVFG bzw. LGVFG bedeutet also nur, dass ein Vorhaben die Voraussetzungen des GVFG bzw. LGVFG erfüllt. Wird ein Vorhaben nicht gefördert bedeutet dies aber nicht umgekehrt, dass das Vorhaben nicht dem ÖPNV zuzuordnen ist. Schlussendlich wurde mit Schreiben vom 27.04.2021 der VBK durch die zuständige Behörde mitgeteilt, dass das Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg das Vorhaben nachrichtlich in das Förderprogramm 2021-2025 für ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen nach dem LGVFG aufgenommen hat, also grds. zunächst die Förderfähigkeit nicht ausgeschlossen ist. Hierbei wurde jedoch noch keine Entscheidung über die Förderung selbst getroffen, da die Vorhabenträgerin einen entsprechenden Förderantrag noch nicht gestellt hat und nach eigener Auskunft diesen erst stellen kann, wenn eine Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens vorliegt. Zudem wird der ÖPNV in Deutschland durch eine Vielzahl von Verkehrsmitteln bereitgestellt. Dies sind nicht nur die „klassischen“ Verkehrsmittel wie bspw. S-Bahn, Straßenbahn und Bus, sondern auch besondere Verkehrsmittel, die sich in einzelnen Städten etabliert haben, wie bspw. die Hochbahn in Wuppertal.

2.1.2.1.2.

Das Vorhaben bewegt sich auch im Rahmen der Zielsetzungen des Landesentwicklungsplans 2002, wonach in den Verdichtungsräumen, der öffentliche Personenverkehr auf Schiene und Straße weiter auszubauen ist, um einen möglichst hohen Anteil am Gesamtaufkommen des motorisierten Verkehrs zu erreichen (LEP, Ziffer 4.1.16). Die Turmbergbahn stellt einen solchen Verkehrsträger dar. Die Tatsache, dass sie nur auf Anforderung, in jedem Fall aber angepasst an die Taktung der Straßenbahnlinie 1, verkehren soll, steht der verfolgten Zielsetzung nicht entgegen. Dies ist allein dem Umstand geschuldet, in Zeiträumen mit niedrigem oder keinem Fahrgastaufkommen überflüssige Fahrten zu vermeiden. Das Vorhaben verfolgt demnach im öffentlichen Interesse liegende verkehrliche Ziele. Die Planung ist deshalb generell geeignet, auch entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden.

2.1.2.1.3.

In die gleiche Richtung zielt der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010. Danach ist der Öffentliche Personennahverkehr ein wichtiges Element einer nachhaltigen, umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Mobilität. Er trägt gleichermaßen zur Stärke des Wirtschaftsstandorts und zur Lebensqualität der Bevölkerung bei und bildet so einen wesentlichen Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Dies gilt auch für Seilbahnen bzw. Standseilbahnen, insbesondere, wenn sie Teil des öffentlichen Nahverkehrs sind und gerade dem Zweck dienen, eine echte Alternative für den MIV zu schaffen, nämlich ein leistungsfähiges, attraktives und umweltverträgliches Angebot für den MIV zu schaffen.

2.1.2.1.4.

Die Vorhaben stehen auch im Einklang mit den wesentlichen Grundsätzen des einheitlichen Regionalplans Mittlerer Oberrhein. Dort ist u.a. ausgeführt, dass die Verkehrsinfrastruktur in der Region als Gesamtverkehrssystem so ausgestaltet werden soll, dass die angestrebte Entwicklung innerhalb der Region und über die Regionsgrenzen hinaus sichergestellt wird (4.1.1 Grundsatz 1), wozu u.a. der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden soll (4.1.1 Grundsatz 6, Spiegelstrich 1). Insbesondere soll der ÖPNV sowohl innerhalb der Region als auch über die Regionsgrenzen hinweg attraktiver gestaltet und weiter ausgebaut werden (4.1.4 Grundsatz 1). Dabei sollen das Leistungsangebot und die Koordination der Verkehrsträger zugunsten eines benutzerfreundlichen Verkehrs weiter verbessert werden (4.1.4 Grundsatz 2, Spiegelstrich 2). Zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs sollen darüber hinaus geeignete komplementäre Maßnahmen betrieblicher, organisatorischer und infrastruktureller Art ergriffen werden (4.1.4 Grundsatz 10). Das geplante Vorhaben bzw. die dafür notwendigen Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen liegen innerhalb eines regionalen Grünzuges (3.2.2 Ziel 1). Die vorgesehenen Maßnahmen lassen sich mit den Zielen der Raumordnung gemäß Ziffer 3.2.2 des Regionalplans Mittlerer Oberrhein vereinbaren. Dementsprechend hat der Regionalverband Mittlerer Oberrhein mit Schreiben vom 24.02.2023 der Planung zugestimmt.

2.1.2.1.5.

Das Vorhaben entspricht auch den grundsätzlichen Zielsetzungen des Nahverkehrsplans für den Landkreis Karlsruhe, die Stadt Karlsruhe, den Landkreis Rastatt und die Stadt Baden-Baden von 2014. Dort wird im Abschnitt 4 „Verkehrs- und Infrastrukturprojekte“ u.a. ausgeführt, dass für die Entwicklung des ÖPNV eine weitere Stärkung gegenüber dem Individualverkehr und damit eine Veränderung des Modal

Split angestrebt wird. Damit soll dem Ziel eines dem Individualverkehr gleichwertigen öffentlichen Verkehrs Rechnung getragen werden. Für die Verbesserung der Lebensqualität in den Städten und der Region trägt ganz besonders die Stärkung des Umweltverbundes bei, also die Verbesserung für ÖPNV-Nutzer, Fußgänger und Fahrradfahrer. Im Abschnitt 3 „Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2006“ wird unter dem Gesichtspunkt „Verbesserung der Barrierefreiheit im SPNV“ u.a. die bauliche Anpassung der Bahnsteighöhe – soweit möglich vertretbar – an die jeweilige Fahrzeugbodenhöhe genannt.

2.1.2.1.6.

Das Vorhaben steht schließlich auch nicht im Widerspruch zur Bauleitplanung der Stadt Karlsruhe, deren Stadtteil Durlach von der Planung berührt wird. Vielmehr kann man feststellen, dass sich das Vorhaben mit der Planung deckt. Als Maßstab können für den Bereich des Vorhabens die Bebauungspläne vom 03.10.1902 „Gelände Östlich der Schiller- u. Grötzinger Straße“ (damals noch der Stadt Durlach) und den beiden Bebauungsplänen vom 01.02.1953 „Bebauungsplan Durlach-Turmberg“ sowie vom 04.08.2023 „Hanggebiet Durlach – Bereich E“ herangezogen werden.

Diesbezüglich wurde von der zuständigen Fachbehörde der Stadt Karlsruhe in der Stellungnahme vom 26.04.2023 angemerkt, dass man seit einiger Zeit mit diversen Bebauungsplänen versuche, den Gebietscharakter der Wohnlagen auf dem Turmberg als locker bebautes grünes Viertel mit dem Charme vergangener Zeiten vor Überformung durch großmaßstäbliche, unangemessene Baumaßnahmen zu schützen. Die Bergbahnstraße mit ihrem Grünstreifen inklusive Magnolienreihe flankiert von Stadtvillen, stelle einen in sich stimmigen und markanten Straßenraum dar. Die geplanten Seilbahnanlagen würden zu einer wahrnehmbaren Veränderung und Überformung führen, was unter Stadtbildgesichtspunkten kritisch gesehen würde. Auch der Gestaltungsbeirat der Stadt Karlsruhe äußerte sich diesbezüglich kritisch. Durch das Vorhaben gehe ein stadtbildprägender Boulevard und Distanzstück zwischen der Straßenbahnhaltestelle Durlach Turmberg und der heutigen Talstation der Turmbergbahn verloren. Es sei aus der Zeit gefallen, das identitätsprägende Stadtgrün einem Verkehrsbauwerk zu opfern.

Auch von mehreren einwendenden Personen wurde geäußert, dass das Vorhaben nicht dem stadtplanerischen Willen entspreche, die Trasse von der heutigen Talstation bis zur Grötzinger Straße (B 3) zu verlängern. Es könne von einer seit mehr als

über 100 Jahren freigehaltenen Trasse nicht geredet werden. Dies sei bereits dadurch zu erkennen, dass zur damaligen Zeit eine durchgehende Trasse technisch nicht realisierbar gewesen sei. Diesbezüglich werden die Vorgebrachten Bedenken der Stadt als Träger öffentlicher Belange, des Gestaltungsbeirats als Sachverständigenrat der Stadt Karlsruhe sowie der privaten Einwander nicht geteilt. Das Vorhaben widerspricht nicht den Festsetzungen der für den Bereich des Vorhabens geltenden Bebauungspläne, vielmehr entspricht es den dortigen Festsetzungen. Die Aussage, die Verlängerung der Trasse stehe nicht in Einklang mit gültigen Bebauungsplänen entbehrt einer Grundlage. Im Bebauungsplan vom 03.10.1902 ist in der Bergbahnstraße im Bereich des heutigen Grünstreifens bzw. der Freihaltetrasse im Bebauungsplan „Prof. Verlängerung der Drahtseilbahn“ vermerkt und im Bereich der Bestandstrasse ist eine Trasse für eine „Drahtseilbahn“ festgesetzt. Für den Kreuzungsbereich Turmbergstr. / Bergbahnstr. / Scheffelstr. (heute Posseltstr.) sind allerdings keine Seilbahnanlagen im Bebauungsplan festgesetzt. Der Bebauungsplan vom 04.08.2023 „Hanggebiet Durlach – Bereich E“ hebt den Bebauungsplan von 1902 nicht auf, sondern nimmt auf diesen Bezug. Allerdings wird das Gebiet rund um die Freihaltetrasse bzw. entlang der Freihaltetrasse darin als reines Wohngebiet festgesetzt. Demnach wird bereits aus dem mehr als 120 Jahre alten Bebauungsplan erkennbar, dass es seit langem der stadtplanerische Wille war, die Trasse der Turmbergbahn bis zur Grötzingen Straße (B 3) zu verlängern. Diesbezüglich sind auch die Erläuterungen der Vorhabenträgerin nachvollziehbar, dass insbesondere die technischen Barrieren bislang eine Verlängerung der Trasse verhindert haben. Es ist nachvollziehbar, dass die unterschiedlichen Geländeneigungen und der notwendige Kurvenradius im Kreuzungsbereich Bergbahnstr. / Turmbergstr. die Realisierung der Verlängerung zu einem früheren Zeitpunkt verhindert haben bzw. zu dem Zeitpunkt, als die Freihaltetrasse im Bebauungsplan festgesetzt wurde, die technischen Hürden der Realisierung einer durchgehenden Trasse im Weg stand. Die derzeit genutzten Fahrzeuge sind an das Gefälle der Trasse zwischen heutiger Talstation und Turmberg angepasst. Unterschiedliche Gefälle zu befahren ist mit diesem Typ von Fahrzeug nicht möglich. Eine durchgehende Trasse lässt sich also entweder dadurch realisieren, dass Unterschiede des Höhenniveaus durch Anpassungen an der Trasse selbst oder eben an den Fahrzeugen vorgenommen werden. Dass im Jahr 1902 eine solche Ausstattung der Fahrzeuge nicht bzw. erst in den 2000er Jahren möglich war, ist nachvollziehbar, da dies moderne Hydrauliktechnik voraussetzt, welche die Niveauunterschiede bei waagrecht ausgerichtetem Fahrzeug ausgleicht. Sofern dies von Einwändern bestritten wird, ist dies mangels ausreichender Begründung nicht nachvollziehbar. Auch ist zu erwähnen, dass sich der städtische Wille

zur Durchführung des Vorhabens durch zwei Gemeinderatsbeschlüsse widerspiegelt. Am 20.10.2020 wurde ein Grundsatzbeschluss zur Durchführung des Vorhabens gefasst, die Beantragung der Planfeststellung in der vorliegenden Form wurde am 26.04.2022 beschlossen. Auch der Ortschaftsrat hatte für das Vorhaben votiert. Das Vorhaben ist daher demokratisch legitimiert und der Gremienbeschluss wurde in Kenntnis der oben genannten (städtebaulichen) Nachteile getroffen. Anzumerken ist freilich, dass die städtische Fachbehörde in ihrer Stellungnahme dieser Problematik durchaus bewusst war und in dieser darauf hinwies, dass man die nachteiligen stadtplanerischen Aspekte in Kauf nehme, da das Interesse der Stadt an der Realisierung des Vorhabens die stadtplanerisch entstehenden Nachteile überwiege. Zumal sich der langjährige stadtplanerische Wille aus den geltenden Bebauungsplänen ergibt. Sofern die Stadt tatsächlich den Willen gehabt hätte, die Freihaltetrasse im Bebauungsplan nicht mehr als solche, sondern als Grünfläche festzusetzen, so hätte sie dies im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans vom 04.08.2023 „Hanggebiet Durlach – Bereich E“ berücksichtigen können. Auf den Bebauungsplan von 1902 wurde darin aber ausdrücklich Bezug genommen (vgl. S. 3 des Bebauungsplans vom 04.08.2023, Ziff. I). Insofern sieht die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung, an der Vereinbarkeit des Vorhabens mit stadtplanerischen Aspekten zu zweifeln.

2.1.3. Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit

Der Antragsplanung fehlt die notwendige planerische Rechtfertigung auch nicht deshalb, weil ihre Finanzierung ausgeschlossen oder nicht abschließend geklärt wäre. Insoweit ist in rechtlicher Hinsicht von Folgendem auszugehen:

Eine ab der Auslegung der Planunterlagen mit Eingriffen in das Privateigentum (Veränderungssperre, § 12 LSeilbG) verbundene Planung, die zu verwirklichen nicht beabsichtigt oder die objektiv nicht realisierungsfähig ist, ist rechtswidrig. Daher darf im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein, dass das Vorhaben auch verwirklicht werden wird. Insoweit kann die Realisierung eines Vorhabens auch an dem Fehlen der erforderlichen Finanzmittel scheitern. Allerdings kann vorliegend nicht die Rede davon sein, dass die Finanzierung von vornherein ausgeschlossen ist (vgl. dazu VGH Baden-Württemberg, Ur. v. 06.04.2005 – 5 S 847/05) bzw. dem Vorhaben „unüberwindliche“ finanzielle Schranken entgegenstehen (vgl. BVerwG, Ur. v. 06.11. 2013 – 9 A 14/12). Es müssen ausreichende Anhaltspunkte vorliegen, dass der Realisierung dauerhafte Realisierungshindernisse in Form fehlender finanzieller

Mittel entgegenstehen, sodass die Planung deshalb vernünftigerweise nicht geboten ist (BVerWG, Urt. v. 28.04.2016, Az. 9 A 9.15).

Innerhalb der Äußerungsfrist wurde von verschiedenen Einwendern vorgetragen, das Vorhaben sei nach dem LGVFG nicht förderfähig, die Förderung demnach ausgeschlossen und als Folge daraus die Finanzierung ausgeschlossen. Diesbezüglich wird auf ein beigebrachtes Gutachten verwiesen, ohne sich näher mit der darin enthaltenen Argumentation auseinanderzusetzen oder die Aussagen des Gutachtens mit eigenen Worten zu würdigen. Unter anderem deshalb und aufgrund der Tatsache, dass der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe dem Vorhaben nur vor dem Hintergrund einer Förderung zugestimmt habe, sei die Finanzierung nicht gesichert. Außerdem wurde vorgebracht, dass das Vorhaben nicht wirtschaftlich sei. Die vorgelegte Nutzen-Kosten-Untersuchung sei fehlerhaft, die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht vorgelegt. Hinsichtlich der Nutzen-Kosten-Untersuchung sei ein falscher Ohnefall mit durchgehender Busanbindung zu Grunde gelegt. Dies sei für die Zwecke des LGVFG methodisch falsch, da dieser nicht dem wahren Ist-Zustand entspreche. Auch sei die Mehrverkehrsquote in Zweifel zu ziehen, die sich aus der Verwirklichung des Vorhabens ergeben solle. Diesbezüglich seien bspw. Umsteigezeiten von der Stadtbahn in die (neue) Turmbergbahn nicht berücksichtigt worden. Reisezeitverkürzung mit dem ÖPNV seien nicht beachtlich, da ein Großteil des nutzenden Personenkreises mit dem Auto anreisen würden. Letztlich sei es auch fehlerhaft, die Einbeziehung der Turmbergbahn in das Tarifsysteem zu berücksichtigen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Veranlassung, anhand der vorgebrachten Argumenten an der Planrechtfertigung zu zweifeln, was sich sowohl auf die Finanzierbarkeit als auch die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens bezieht. So ist eine noch ungeklärte oder fehlende Förderfähigkeit kein Indiz dafür, dass die Finanzierung des Vorhabens von vorneherein ausgeschlossen ist und daher der Realisierung des Vorhabens eindeutig entgegensteht (OVG Schleswig, Beschl. V. 12.08.2013 – Az. 1 LA 57/12). Dementsprechend ist nicht von Relevanz, dass in dem Gutachten, auf das in anwaltlicher Vertretung verwiesen wird, dem Vorhaben die Förderfähigkeit abgesprochen wird, weil etwa eine standardisierte Bewertung nicht möglich sei oder aber die durchgeführte Bewertung der Vorhabenträgerin an Fehlern leide, da die Frage der Förderfähigkeit, die mit der Standardisierten Bewertung geklärt werden soll, nicht als schlagendes Argument gegen die Planfeststellung geltend gemacht werden kann (OVG Schleswig-Holstein, Urt. v. 13.12.2023, Az. 4 KS 2/22). Aus einer ungeklärten oder fehlenden Förderfähigkeit kann nämlich jedenfalls nicht der

Schluss unüberwindbarer finanzieller Schranken hinsichtlich der Realisierbarkeit des Vorhabens gezogen werden (OVG Münster, Urt. v. 19.04.2013, Az. 20 D 8/12; VGH Mannheim, Urt. v. 06.04.2006, Az. 5 S 847/05). Darüber hinaus ist es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, die rechtmäßige Finanzierbarkeit des Vorhabens zu überprüfen, vielmehr genügt es, wenn die Planfeststellungsbehörde vorausschauend beurteilt, ob dem Bauvorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen (BVerwG, Urt. v. 03.11.2020, Az. 9 A 12.19). Solche unüberwindbaren finanziellen Hürden sind aber weder von den Einwendern dargelegt noch drängen sich diese der Planfeststellungsbehörde auf. Der Planfeststellungsbehörde ist nicht bekannt, dass die Umsetzung des Vorhabens wegen mangelnder Finanzierungsmöglichkeit nicht realisiert werden kann, sofern eine Förderung nach dem LGVFG nicht möglich sein sollte. Hierzu ist anzumerken, dass mit Schreiben vom 27.04.2021 mitgeteilt wurde, dass das Vorhaben in das Förderprogramm des LGVFG aufgenommen wurde, demnach entgegen der Auffassung der Einwender also gerade nicht generell die Förderfähigkeit abzusprechen ist und insofern die angemeldeten Bedenken der Einwender unbegründet sind. Wenn hierzu allerdings vorgetragen wird, dass eine Förderung nach dem LGVFG gar nicht erfolgen dürfe, demzufolge auch die Aufnahme in das Programm des LGVFG nicht hätte erfolgen dürfen, so ist dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bereits aus den oben genannten Gründen unbeachtlich. Wenn schon die ungeklärte oder fehlende Förderfähigkeit nicht von der Planfeststellungsbehörde überprüft werden muss, so kann es auch nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde sein zu prüfen, ob die Aufnahme in das LGVFG-Programm zu Recht erfolgt ist oder ob überhaupt eine Förderung nach dem LGVFG erfolgen darf. Auch auf eine unzulässige Vorratsplanung kann nicht geschlossen werden, welche die Planrechtfertigung wegen absehbar fehlender Finanzierbarkeit entfallen lassen würde. Eine solche läge nur vor, wenn sich für den Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses feststellen ließe, dass die Vorhabenträgerin mit dem Vorhaben nicht innerhalb von fünf Jahren ab dem Zeitpunkt, ab dem der Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar ist – also mithin innerhalb der Frist des § 75 Abs. 4 LVwVfG – nach Eintritt der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses beginnen wird. Insofern ist auch keinesfalls die Schwelle der Zumutbarkeit für Planbetroffene, in dem die Unsicherheiten einer Plandurchführung längstens hinzunehmen sind, überschritten.

Zusammenfassend kommt es daher also aus Sicht der Planfeststellungsbehörde schlicht hinsichtlich der Finanzierung des Vorhabens für die Planrechtfertigung nicht darauf an, ob das Vorhaben nach dem LGVFG förderfähig ist oder nicht, da

unabhängig davon für die Planfeststellung nicht erkennbar ist, dass auch ohne eine entsprechende Förderung die Finanzierung des Vorhabens ausgeschlossen ist. Der Vollständigkeit halber ist hierzu ergänzend zu erwähnen, dass die Antragstellung nach dem LGVFG nach Auskunft der Vorhabenträgerin nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erfolgt bzw. die Antragstellung ohnehin den Abschluss des Planfeststellungsverfahrens bedingt. Auch ist festzustellen, dass für das Vorhaben keine privaten Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen, was sowohl für vorübergehende Inanspruchnahme, etwa während der Bauphase, als auch für dauerhafte, anlagebedingte Inanspruchnahme gilt. Das mit der Planung verfolgte öffentliche Interesse muss also keine entgegenstehenden Eigentumsrechte überwinden. Die Planrechtfertigung scheidet also nicht wegen der fehlenden Finanzierbarkeit.

Gleiches gilt, sofern vorgebracht wird, das Vorhaben sei nicht wirtschaftlich. Die Wirtschaftlichkeit der geplanten Maßnahmen ist als solche nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Wirtschaftlichkeit wird vielmehr im Verfahren zur Bewilligung beantragter Fördermittel geprüft und ist im Übrigen der Beurteilung der Vorhabenträgerinnen und ggf. deren Anteilseigner im Rahmen der für sie geltenden Vorschriften überlassen. Die Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme wird in der Regel mittels einer Kosten-Nutzen-Untersuchung durchgeführt. Um Fördermittel zu erlangen erfolgt dies – sofern dies nach dem LGVFG vorgesehen ist – nach der Standardisierten Bewertung.

Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit ist haushaltsrechtlich geboten, um eine wirtschaftliche und sparsame Planung zu sichern und eine Förderfähigkeit nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes bzw. des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nachzuweisen. Ein solcher Nachweis der Wirtschaftlichkeit stellt zudem (nur) die Rechtfertigung der Investitionsentscheidung dar, dient aber nicht der Rechtfertigung des Vorhabens selbst. Entsprechend ist der Nachweis der Wirtschaftlichkeit auch nicht Teil der rechtsgestaltenden Wirkung des Planfeststellungsbeschlusses. Außerdem würde eine fehlende Wirtschaftlichkeit die Finanzierbarkeit des Vorhabens nicht ausschließen, sondern diese allenfalls als offen erscheinen lassen.

Gemessen an den gesetzlichen (Ziel-)Vorgaben erweist sich die geplante Maßnahme somit nicht als planerischer Missgriff, der allein die Planrechtfertigung entfallen ließe.

2.2. Raumbezogene Gesamtplanung

Das Vorhaben steht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung und der Regionalplanung. Insoweit kann vollumfänglich auf die Ausführungen aus 2.1.2. verwiesen werden.

2.3. Zwingendes Recht

2.3.1. Seilbahntechnik

Hinsichtlich der Seilbahntechnik ergeben sich für das Vorhaben keine rechtlichen Hindernisse.

Nach Art. 8 Abs. 1 der Verordnung über Seilbahnen (EUV 2016/24) ist für den geplanten Umbau und die Verlängerung der Turmbergbahn eine Sicherheitsanalyse durchzuführen, auf deren Basis ein Sicherheitsbericht erstellt wird. Die Sicherheitsanalyse dient dazu, das Verzeichnis der Risiken und Gefahrensituationen zu erstellen, die zur Behebung der Risiken vorgesehenen Maßnahmen zu empfehlen und die Liste der in die Seilbahn einzubauenden Teilsysteme und Sicherheitsbauteile nach Art. 3 der EU-SeilbahnVO aufzustellen. Eine behördliche Genehmigung der Sicherheitsanalyse und des Sicherheitsberichtes ist gesetzlich nicht vorgesehen. Nach Art. 18 Abs. 1 EU-SeilbahnVO dürfen Teilsysteme und Sicherheitsbauteile nur dann in Verkehr gebracht werden, wenn sie in Einklang mit der EU-SeilbahnVO stehen, was über ein Konformitätsbewertungsverfahren gem. Art. 18 Abs. 2 EU-SeilbahnVO zu geschehen hat. Besteht Konformität von Teilsystemen und Sicherheitsbauteilen, darf deren Bereitstellung auf dem Markt gem. Art. 7 EU-SeilbahnVO nicht untersagt, beschränkt oder behindert werden. Demzufolge sind im Rahmen der Planfeststellung für die Teilsysteme und Sicherheitsbauteile der Turmbergbahn, insbesondere dem Antrieb, den Bremsen, der Steuerung, dem Zugseil und den beiden Wagen keine weiteren Anforderungen zu stellen. Eine solche Konformitätserklärung ist für die Infrastruktur, insbesondere bestehend aus der Linienführung, den Gegebenheiten des Systems, den Brandschutzmaßnahmen der Infrastruktur, dem Bergungskonzept, dem Gleiskörper, den Brücken und den Gebäuden, ist ein europäisch harmonisiertes Konformitätsbewertungsverfahren nicht vorgesehen. Allerdings kann nach § 24 Abs. 3 LSeilbG verlangt werden, die Übereinstimmung der Infrastruktur mit den Anforderungen der EU-SeilbahnVO und ggf. anderen, nationalen Anforderungen nachzuweisen. Die derzeit vorliegenden technischen Unterlagen für das Planfest-

stellungsverfahren zum Umbau und der Verlängerung der Standseilbahn „Turmbergbahn“ in Karlsruhe-Durlach wurden bei der anerkannten Sachverständigenstelle für Seilbahnen TÜV Thüringen e. V. eingereicht. Diese Unterlagen wurden durch die sachverständige Stelle für Seilbahnen geprüft und sind aus Sicht des TÜV Thüringen e. V. ausreichend und umfassend (Anlage 5, Plan-Nr. 5002). Die gem. § 25 Abs. 1 LSeilbG zuständige Landesbergdirektion beim Regierungspräsidium Freiburg wurde hierzu angehört und hat es aufgrund obiger Ausführungen für nicht erforderlich gehalten, die Aufnahme von Nebenbestimmungen, die die Seilbahntechnik betreffen, in den Planfeststellungsbeschluss zu fordern. Die Landesbergdirektion wies jedoch darauf hin, dass die Ausführungsplanungen im Rahmen der nach § 16 LSeilbG erforderlichen Betriebserlaubnis kontrolliert und genehmigt werden würde.

Für die Planfeststellungsbehörde ist dies nachvollziehbar und sie sieht daher davon ab, die Seilbahntechnik betreffende Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Allerdings erfolgt ein entsprechender Hinweis auf Art. 8 EU-SeilbahnVO (vgl. A.V.1).

2.3.2. Natur- und Artenschutz

2.3.2.1. Naturschutz

Mit den beantragten Maßnahmen sind erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft i.S.d. § 14 Abs. 1 BNatSchG verbunden, die dem Vorhaben jedoch nicht entgegenstehen. Die erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden vorliegend – wo möglich – vermieden, unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen werden entsprechend ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert.

2.3.2.1.1. *Rechtliche Voraussetzungen*

Nach § 14 Abs. 1 S. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Der Verursacher eines Eingriffs in Natur und Landschaft ist nach § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen gemäß § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

2.3.2.1.2. Eingriffe und deren Erheblichkeit

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind zulässig und stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden – wo möglich – vermieden, unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen werden entsprechend ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert.

Die geplante Maßnahme stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, weil die geplanten Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts erheblich beeinträchtigen können. Die Erheblichkeit ergibt sich insbesondere daraus, dass Flächen in einer Weise in Anspruch genommen werden, dass ihre ökologische Funktionsfähigkeit nicht mehr gegeben oder reduziert ist. Das Vorhaben führt zu der (Teil)Versiegelung von Boden, dem Verlust von Grünflächen in Form von Ruderalvegetation, ruderalen Säumen und Rasen- sowie Wiesenflächen, außerdem der Rodung von 33 Bäumen und dem Verlust von Sträuchern.

Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen sind unvermeidbar i. S. d. § 15 Abs. 1 BNatSchG. Das Vermeidungsgebot verpflichtet den Verursacher, in allen Planungs- und Realisierungsstadien dafür Sorge zu tragen, dass das Vorhaben so umweltfreundlich wie möglich umgesetzt wird.

Durch das Vorhaben werden 1.545 m² neu versiegelt, wobei es sich teilweise um bereits im Bestand versiegelte Flächen handelt. Allerdings wird im Zuge des Vorhabens auch eine Fläche von 1.585 m² entsiegelt, wovon Teile im Zuge der Ausführung des Vorhabens erneut versiegelt werden. Es ist mit einer Zunahme versiegelter Flächen von 864 m² zu rechnen. Faktisch kann hinsichtlich der Böden der Eingriff jedoch ausgeglichen bzw. überkompensiert werden. Durch Ausgleichs- (A 1 – Entsiegelung und Rekultivierung von Flächen) und Gestaltungsmaßnahmen (G 1 - Begrünung der Stationsdächer, G 2 - Sedumgleis, G 3 - Bepflanzung der Grünstreifen in der Bergbahnstraße, G 4 - Begrünung der Freiflächen im Bereich der Fußgängerunterführung) ist ein Kompensationsüberschuss von 7.111 Ökopunkten nach ÖKVO zu verzeichnen.

Auch hinsichtlich der Eingriffe in Biototypen ergibt sich rechnerisch ein Kompensationsüberschuss. Für den Verlust von 33 Bäumen wird die Vorhabenträgerin die Ersatzpflanzung von vier Bäumen (Ausgleichsmaßnahme A 2) im Bereich der ehemaligen Talstation vornehmen. Die Eingriffe werden ferner durch weitere, diverse Ausgleichs-, Gestaltungs- und Vermeidungs- bzw. Verminderungsmaßnahmen kompensiert. Neben der Gestaltung der Trasse im Bereich Bergbahnstraße als Sedumgleis (Gestaltungsmaßnahme G 3), ist vor allem die Entwicklung einer Magerwiese unterhalb der Bergstation entlang der Strecke sowie neben und unterhalb der Stahlbrücke (Ausgleichsmaßnahme A 4) zu nennen. Hinsichtlich der Biototypen ergibt sich somit ein Kompensationsüberschuss von 3.309 Punkten, hinsichtlich der Baumbilanz eine negative Differenz von -138 Punkten. Durch die Magerwiesenentwicklung ergibt sich ein Ökopunkteüberschuss von 17.590 Punkten.

Die Ermittlung der Eingriffs- und Ausgleichsbilanz (Kapitel 8.1 und 8.2 und 8.6 der Plan-Nr. 5004 der Anlage 5) erfolgte entsprechend unter Anwendung der Methodik der Ökokontoverordnung des Landes Baden-Württemberg vom 19.12.2010 und der Leitfäden „Bewertung von Böden nach ihrer Leistungsfähigkeit“ (LUBW 2010, Heft 23) und „Das Schutzgut Boden in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung“ (LUBW 2012, Heft 24). Bilanziert werden der reale derzeitige Bestandszustand und aktuelle Biotopwert.

Die Gestaltungsmaßnahme G 3 sieht vor, dass in der Bergbahnstraße in die seitlichen Grünstreifen geeignetes Pflanzsubstrat eingebracht wird und die Bereiche je nach Platz- und Standortverhältnissen mit Sedum, Stauden, Bodendeckern und Solitärkleingehölzen bepflanzt werden. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist aus Sicht der Vorhabenträgerin eine einfache und robuste Pflanzung sinnvoll, die keine häufige Pflege erfordert. Hierzu hat die Stadt Karlsruhe in ihrer Stellungnahme angemerkt, dass auf die arten *Actinida arguta* und *Wisteria Sinensis* zu verzichten ist, außerdem die Pflanzungen insgesamt im Benehmen mit der Stadt Karlsruhe bzw. dem Gartenbauamt vorzunehmen sind. Dies hat die Planfeststellungsbehörde zum Anlass genommen, diese Maßgaben als Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen (vgl. Ziff. A.III.2.9., A.III.2.10., A.III.2.11.)

Von den 33 Bäumen, die vorhabenbedingt verloren gehen, fallen 24 unter den Schutz der Karlsruher Baumschutzsatzung. Allerdings gelten nur zwei der betroffenen Bäume – die Esche und Eiche am Wirtschaftsweg – als besonders erhaltenswert. Insbesondere die 14 entfallenden Bäume im Bereich des großen Grünstreifens

in der Bergbahnstraße, wo zukünftig die neue Trasse verlaufen soll, sind mit standortfremden Tulpen-Magnolien und Japanischen Blütenkirschen nicht besonders erhaltenswert. Sofern die Stadt Karlsruhe die Vorhabenträgerin um Überprüfung der Bewertung der Bäume und den Bilanzierungsansatz von 3 bzw. 5 Punkten gebeten hat, so ist dem die Vorhabenträgerin nachgekommen, hat aber keinen Veränderungsbedarf gesehen, was aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar ist. Die Bäume sind teilweise vorgeschädigt und von Pflegeeingriffen gekennzeichnet, außerdem handelt es sich nicht um besonders wertvolle Altbäume, also bspw. Habitatbäume oder Höhlenbäume. Über herausragende Biotopfunktion verfügt keiner der betroffenen Bäume. Hinsichtlich des Grün- und Baumschutzes hat die Stadt Karlsruhe angemerkt, dass ein tatsächlicher Ausgleich des Eingriffs nicht erfolgt, sondern sich dieser nur faktisch aus der Entwicklung einer Magerwiese (Ausgleichsmaßnahme A 4) ergibt. Ein realer Ausgleich werde befürwortet, daher begrüße man das Angebot der Vorhabenträgerin, zusätzlich Ersatzpflanzungen im Stadtgebiet vorzunehmen. Dies sieht auch die Planfeststellungsbehörde als sinnvoll an, daher wurde die Zusage der Vorhabenträgerin verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (vgl. A.IV.1.1.3.). Auch die Zusagen der Vorhabenträgerin, den Erhalt von Bäumen im Zuge der Ausführungsplanung zu prüfen, wurde in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (vgl. A.IV.1.1.1). Wie von der Stadt Karlsruhe gefordert, hat die Planfeststellungsbehörde klarstellend in die Nebenbestimmungen aufgenommen, dass die Richtlinie der Stadt Karlsruhe zum Schutz von städtischen Bäumen, Sträuchern und Grünflächen bei Baumaßnahmen (Baumschutz auf Baustellen) zu beachten sind (vgl. A.III.2.2.5.). Der Forderung der Stadt Karlsruhe, den östlichen Grünstreifen in der Bergbahnstraße für die Bepflanzung mit einer Baumreihe zu nutzen, ist die Vorhabenträgerin zu Recht entgegengetreten. Die Bepflanzung mit Bäumen würde eine zusätzliche Baumfallsicherung der Trasse erfordern, was die Konstruktion erhöhen und dadurch das Gesamtbild weiter deutlich stören würde. Hingegen hat sich die Vorhabenträgerin bereiterklärt, vor dem Haus Nr. 16 in der Bergbahnstraße eine Ersatzpflanzung vorzunehmen. Dies wurde insofern in die Zusagen aufgenommen (vgl. A.IV.1.1.2.).

2.3.2.2. *Besonders geschützte Bereiche*

2.3.2.2.1. *Naturpark „Schwarzwald Mitte/Nord“*

Die Trasse der geplanten Seilbahn befindet sich vollständig innerhalb des Naturparks „Schwarzwald Mitte/Nord“ (Verordnung des Regierungspräsidiums Karlsruhe

über den Naturpark „Schwarzwald Mitte/ Nord“ vom 16. Dezember 2003, zuletzt am 7. Januar 2021 geändert; Naturpark-VO).

Nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 der Naturpark-VO ist die Errichtung von baulichen Anlagen, nach § 4 Abs. 2 Nr. 2 Anlegen von Verkehrsanlagen, nach § 4 Abs. 2 Nr. 4 die wesentliche Veränderung der Bodengestalt und nach § 4 Abs. 2 Nr. 10 Naturpark-VO die Fällung von wesentlich prägenden Landschaftsbestandteilen wie freistehenden Bäumen erlaubnispflichtig. Soweit die Strecke durch den besiedelten Bereich verläuft, ist dieser allerdings als Erschließungszone nach § 2 Abs. 6 Naturpark-VO einzustufen, in welcher die Verbote und Erlaubnisvorbehalte nicht gelten.

Somit sind die Verbote und Erlaubnisvorbehalte der Naturpark-VO lediglich im Bereich der Trasse oberhalb des Wolfwegs, der sich mit dem Landschaftsschutzgebiet (vgl. B.III.2.3.2.2.2.) deckt, zu beachten.

Nach der Naturpark-VO ist die Erlaubnis zu erteilen, wenn die Handlung keine Wirkungen hervorruft, die verboten sind oder dem Schutzzweck entgegenstehen und die durch Auflagen abgewendet werden können. Im vorliegenden Fall werden durch die geplanten Handlungen keine erheblichen Beeinträchtigungen ausgelöst, da die baubedingten und anlagebedingten Wirkungen des Vorhabens durch die verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommenen Vermeidungsmaßnahmen minimiert werden können (vgl. A.III.2.2.1. ff.).

Die Erlaubnis wird gemäß § 4 Abs. 4 Naturpark-VO durch die Planfeststellung nach § 11 Landeseseilbahngesetz ersetzt, soweit die untere Naturschutzbehörde die Zustimmung erteilt. Mit ihrer Stellungnahme vom 26.04.2023 hat die Stadt Karlsruhe als untere Naturschutzbehörde ihre Zustimmung für das Vorhaben für folgende erlaubnispflichtige Handlungen im Naturpark „Schwarzwald Mitte/Nord“ erteilt:

- Errichtung von baulichen Anlagen
- Anlegen von Verkehrsanlagen
- Wesentliche Veränderung der Bodengestalt
- Baumfällungen

Somit liegen die Voraussetzungen für eine Erlaubnis nach § 4 Abs. 2 Naturpark-VO vor. Diese wird im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses erteilt. Der Beschluss hat insoweit Konzentrationswirkung (§ 75 Abs. 1 LVwVfG).

2.3.2.2.2. Landschaftsschutzgebiet „Turmberg-Augustenberg“

Das Vorhaben befindet sich teilweise innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Turmberg-Augustenberg“ (Verordnung des Bürgermeisteramtes Karlsruhe über das Landschaftsschutzgebiet „Turmberg-Augustenberg“ vom 17. Dezember 2009; LSG-VO). Dies gilt ab dem Bereich oberhalb des Wolfwegs.

Nach § 5 Abs. 2 Nr. 1 LSG-VO ist die Errichtung von baulichen Anlagen, nach § 5 Abs. 2 Nr. 6 LSG-VO das Anlegen von Verkehrsanlagen, nach § 5 Abs. 2 Nr. 4 LSG-VO, die wesentliche Veränderung der Bodengestalt und nach § 5 Abs. 2 Nr. 15 LSG-VO die Fällung von wesentlich prägenden Landschaftsbestandteilen wie freistehenden Bäumen erlaubnispflichtig. Zudem ist nach § 5 Abs. 2 Nr. 5 LSG-VO die Lagerung von Gegenständen, soweit sie nicht zur zulässigen Nutzung des Grundstücks gehören, erlaubnispflichtig.

Nach der LSG-VO ist die Erlaubnis zu erteilen, wenn die Handlung keine Wirkungen hervorruft, die verboten sind oder dem Schutzzweck entgegenstehen und die durch Auflagen abgewendet werden können. Im vorliegenden Fall werden durch die geplanten Handlungen keine erheblichen Beeinträchtigungen ausgelöst, da die baubedingten und anlagebedingten Wirkungen des Vorhabens durch die untenstehenden Vermeidungsmaßnahmen minimiert werden können (vgl. A.III.2.2.1. ff.). Insofern gelten also dieselben Voraussetzungen wie zum Naturpark „Schwarzwald Mitte/Nord“ (vgl. B.III.2.3.2.2.1.)

Die Erlaubnis wird gemäß § 5 Abs. 4 LSG-VO die Planfeststellung nach § 11 Landes-seilbahngesetz ersetzt, soweit die untere Naturschutzbehörde die Zustimmung erteilt. Mit ihrer Stellungnahme vom 26.04.2023 hat die Stadt Karlsruhe als untere Naturschutzbehörde ihre Zustimmung für das Vorhaben für folgende erlaubnispflichtige Handlungen im Landschaftsschutzgebiet „Turmberg-Augustenburg“ erteilt:

- Errichtung von baulichen Anlagen
- Anlegen von Verkehrsanlagen
- Wesentliche Veränderung der Bodengestalt
- Baumfällungen
- Lagerung von Gegenständen für die Baustelleneinrichtung

Somit liegen die Voraussetzungen für eine Erlaubnis nach § 5 Abs. 2 LSG-VO vor. Diese wird im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses erteilt. Der Beschluss hat insoweit Konzentrationswirkung (§ 75 Abs. 1 LVwVfG).

2.3.2.3. Artenschutz

Artenschutzrechtliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Von den artgeschützten Tieren sind nur europäische Vogelarten (§ 7 Abs. 2 Nr. 13 lit. b) lit. bb) BNatSchG) und Zwergfledermäuse (§ 7 Abs. 2 Nr. 14 lit. b BNatSchG) betroffen. Beide Tierarten unterliegen den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG. Die Vorhabenträgerin sieht mehrere Vermeidungsmaßnahmen vor, um Verletzungs- und Tötungstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG auszuschließen. Dabei handelt es sich um folgende Maßnahmen (vgl. Anlage 5, Plan-Nr. 5004, S. 35 ff.):

- V 1 Baufeldräumung, Rodung der Gehölze und Gebäudeabrisse haben zwischen Anfang Oktober und Ende Februar zu erfolgen.
- V 2 Die Gläser der Tal- und Bergstation werden mit einer Folienbeschichtung versehen, die der Gefahr von Vogelschlag vorgebeugt.
- V 7 Vermeidung von künstlicher Beleuchtung im Außenbereich; Insektenfreundliche Beleuchtung bei neu zu errichtenden Beleuchtungsanlagen; Benutzung von LED Leuchtmitteln von max. 3.000 Kelvin.

Diese werden auch mit Nebenbestimmung festgesetzt (vgl. A.III.2.2.1. und A.III.3.1. ff.). Die Vermeidungsmaßnahmen sind ebenso geeignet das Störungsverbot aus § 44 Abs. 2 BNatSchG auszuschließen. Diese konfliktmindernden Maßnahmen setzen unmittelbar am voraussichtlich betroffenen Bestand an, sind mit ihm räumlich-funktional verbunden und werden so durchgeführt, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahme und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht. (vgl. BT-Drs. 16/5100, S.12).

Um den Verlust eines Männchenquartiers der Zwergfledermaus an der Bergstation, die großteils abgebrochen werden soll, zu kompensieren und um einen Verstoß gegen das Zerstörungsverbot der Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zu vermeiden, muss nach § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Männchenquartiere erhalten bleiben. Hierzu ist eine CEF-Maßnahme umzusetzen, wie auch die Stadt Karlsruhe in Ihrer Stellungnahme angemerkt hat. Dementsprechend folgt die Planfeststellungsbehörde der Forderung der Stadt Karlsruhe, die im Landschaftspflegerischen Begleitplan als A 3 festgelegte Ausgleichsmaßnahme im Bereich der Bergstation als CEF-Maßnahme in die Nebenbestimmung der Planfeststellung aufzunehmen (vgl. A.III.3.3.1.). Nach Fertigstellung der neuen Bergstation können die drei Quartiere für die vorgesehene Ausgleichsmaßnahme A 3 an der Bergstation weiterverwendet werden. Diese vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sind rechtzeitig vor Abriss der

Bergstation fertigzustellen. Die Einhaltung und Kontrolle ist durch eine Nebenbestimmung abgesichert (A.III.3.3.1.). Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass das Verbot, Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu beschädigen oder zu zerstören nicht verletzt wird, da die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

2.3.2.4. Landschaftsbild/Stadtbild

Durch das Vorhaben kommt es zu einer Veränderung des Ort- bzw. Stadtbilds in Karlsruhe-Durlach, bedingt durch die technische Überprägung von Landschaftsteilen. Bewirkt wird dies insbesondere durch den Entfall des in der Mitte der Bergbahnstraße liegenden Grünstreifens. Dieser Grünstreifen bietet eine direkte Verbindung mit Blickachse von der Grötzinger Straße (B 3) zum Turmberg. Die auf dem Grünstreifen befindlichen Einzelbäume werden entfernt, der Grünstreifen mit der neuen Seilbahntrasse überbaut, die hohe Transparenz der Bergbahnstraße geht verloren. Verbunden mit dem Brückenbauwerk im Bereich Posseltstraße / Turmbergstraße / Bergbahnstraße / Kastellstraße, welches in gewissem Maße zu einer Trenn- bzw. Barrierewirkung führt, liegt darin eine erhebliche nachteilige Auswirkung auf das Stadtbild. Im Bereich der Bestandsstrecke sind keine erheblichen nachteiligen Wirkungen auf das Stadt- bzw. Landschaftsbild zu erwarten. Insgesamt unterliegt das Untersuchungsgebiet aber einer hohen Vorbelastung bzw. Störintensität durch Verkehr, der starken Frequentierung und Nutzung durch Erholungssuchende und Freizeitgärten. Das Gebiet am Turmberg wird intensiv für Freizeitaktivitäten und zu Naherholung genutzt. Der Turmberg, die Turmberg-Aussichtsterrasse an der Bergstation und die dort hinführende Turmbergbahn stellen eines der bedeutendsten Ausflugsziele im Stadtgebiet Karlsruhe dar.

Die Baumaßnahmen wirken jedoch nicht ortsuntypisch oder überdimensioniert. Die geplanten Gestaltungs- und Begrünungsmaßnahmen mindern die negativen Auswirkungen. Hier sind folgende Maßnahmen zu nennen:

- G 1 Extensive Begrünung der Dächer der Tal- und Bergstation
- G 2 Befüllung des Bereichs zwischen den Längsriegeln in der Bergbahnstr. mit Grobkies sowie Begründung mit Sedum (Sedumgleis)
- G 3 Begrünung der Grünstreifen in der Bergbahnstraße mit geeignetem Pflanzsubstrat; Herstellung von Böschungen, um die Absenkung des

Zaunes auf 1,5 m zu ermöglichen, Abschnittsweise Begrünung des Sicherheitszauns

- G 4 Begründung der Freiflächen im Bereich der Fußgängerunterführung und ehemaligen Talstation

Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen, der innerstädtischen Lage und der bestehenden Vorbelastung erscheint es möglich, dass sich das Vorhaben langfristig in das Erscheinungsbild des Landschaftsraumes einfügt und keine nachhaltigen Beeinträchtigungen verbleiben. Insofern folgt die Planfeststellungsbehörde nicht der Auffassung des Gestaltungsbeirats der Stadt Karlsruhe, dass die ursprünglich als Freihaltetrasse und nunmehr stadtbildprägende Grünfläche zu erhalten sei. Hierbei lässt der Gestaltungsbeirat aber außer Acht, dass zum einen die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen den Eingriff mindern, zum anderen aber die verlängerte Trasse ihrerseits wiederum zukünftig stadtbildprägenden Charakter haben kann. Des Weiteren ist die stadtbildprägende Entscheidung durch zwei Gemeinderatsbeschlüsse legitimiert. Nämlich durch Grundsatzbeschluss vom 20.10.2020 sowie Zustimmung zur Beantragung der Planfeststellung in der nunmehr konkret vorliegenden Form vom 26.04.2022. Diese Beschlüsse wurden vom Gemeinderat in Kenntnis der Auswirkungen auf das Stadtbild gefasst, man kann es also als städtischen Planungswillen bezeichnen, wenn nunmehr die Freihaltetrasse tatsächlich für – wie schon seit über hundert Jahren vorgesehen – für die Seilbahn genutzt werden soll. Bezüglich des Stadtbilds hat sich auch die Stadt Karlsruhe kritisch geäußert, ihre Bedenken aber im Rahmen der Interessenabwägung zurückgestellt. Auch wenn die Abwägung im Rahmen der Planfeststellung nicht durch einen Träger öffentlicher Belange im Zuge seiner Stellungnahme zu erfolgen hat, so wird doch deutlich, dass die geäußerten Bedenken nicht unüberwindlich erscheinen und der Planung nicht generell entgegenstehen. Zumal auch diesbezüglich gilt, dass die Entscheidung, das Vorhaben umzusetzen, Wille, demokratisch legitimiert ist. Nichts Anderes gilt, sofern sich private Einwender innerhalb der Äußerungsfrist in ihren Einwendungen zum Stadtbild geäußert haben – die Befugnis solche Einwendungen abzugeben dahingestellt. Der Einwand des Gestaltungsbeirats, der Zerschneidungseffekt könne dadurch reduziert werden, in dem man auf den Sicherheitszaun, vor allem in der Bergbahnstraße, verzichten solle, ist ebenfalls nicht zu folgen. Bereits aus Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit ist dies abzulehnen. Es soll verhindert werden, dass unbefugte die Trasse betreten. Dies kann nur dadurch erreicht werden, dass die Trasse durch physische Barrieren abgegrenzt ist. Dies wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde mit dem geringsten Eingriff durch einen Zaun erreicht. Zudem

mindert die Gestaltungsmaßnahme G 3, nämlich die Absenkung des Zauns durch eine Böschung, den optischen Eindruck der Trennwirkung. Insgesamt folgt daher die Planfeststellung der Vorhabenträgerin, dass ein Ausgleich der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes bzw. Stadtbildes dadurch gegeben ist, wenn das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Dies ist vorliegend durch die gestalterischen Maßnahmen an Station, Trasse und dem Überführungsbauwerk im Bereich der bestehenden Talstation der Fall. Durch die Architektur der baulichen Anlagen und die Begrünung der Trasse findet eine entsprechende Neugestaltung statt. Die Umsetzung der Gestaltungsmaßnahmen ist durch eine Nebenbestimmung gesichert (vgl. A.III.2.2.1.).

Soweit vorgetragen wurde, dass sich aufgrund der notwendigen Folgemaßnahmen an der Straße bzw. dem Kreuzungsbereich Posseltstraße / Kastellstraße / Bergbahnstraße / Turmbergstraße die verkehrliche Erreichbarkeit für Anlieger verschlechtern würde, so kann dem nur bedingt gefolgt werden. Es mag zwar zutreffen, dass zukünftig mittels Kraftfahrzeug nicht mehr von der südlichen Turmbergstraße / Posseltstraße / südlichen Bergbahnstraße kommend in die Kastellstraße, die nördliche Turmbergstraße bzw. die nördliche Bergbahnstraße eingefahren werden kann. Auch kann der Kreuzungsbereich mittels Kraftfahrzeug nicht mehr gequert werden. Allerdings bleibt der Bereich durch das Unterführungsbauwerk für Zufußgehende, Radfahrende und Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen weiterhin passierbar. Für den motorisierten Individualverkehr mag der Wegfall des Kreuzungsbereichs zwar auf den ersten Blick eine Barriere darstellen, allerdings bleiben die Siedlungsgebiete nach wie vor erreichbar. Die Veränderung der verkehrlichen Situation bedeutet aber freilich, dass sich die Anlieger möglicherweise umstellen müssen, sofern sie andere Siedlungsgebiete erreichen wollen. Dies hält die Planfeststellungsbehörde für zumutbar, da hiermit allenfalls geringe Umwege verbunden sind. Diesbezüglich vermag auch der Vorschlag, auf einen automatisierten Betrieb zu verzichten und auf einen Betrieb der Seilbahn mit fahrzeugführender Person zu setzen, und dementsprechend die Kreuzung der Seilbahntrasse mit dem Fuß-/Radweg nicht höhenfrei, sondern höhengleich auszugestalten, nicht zu überzeugen. Dies würde nicht nur bedeuten, dass der Betrieb der Seilbahn aufgrund des deutlich höheren Personalbedarfs mit höheren Kosten verbunden ist, sondern auch, dass ein (Seil)Bahnübergang errichtet werden müsse, was wiederum aufgrund der seilgeführten Antriebsart der Turmbergbahn zum einen technisch nur schwer zu realisieren wäre. Zum anderen bergen Bahnübergänge ein erhebliches Störfallrisiko. Aufgrund der technisch notwendigen Sicherung des (Seil)Bahnübergangs wäre zudem

nicht gesichert, dass die Eingriffe in den Straßenraum – auch aufgrund der notwendigen Schleppkurven – deutlich geringer wären bzw. sich die Barrierewirkung deutlich reduzieren ließe.

2.3.2.5. Kompensationsverzeichnis

Da plangemäß Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden, hat sich die Planfeststellungsbehörde veranlasst gesehen, die Maßnahmen im Kompensationsverzeichnis zu erfassen (vgl. § 17 Abs. 6 BNatSchG) und die Vorhabenträgerin dazu zu verpflichten, ihr die erforderlichen Angaben durch elektronischen Vordruck zu übermitteln sowie Berichte über die Durchführung dieser Maßnahmen vorzulegen (vgl. § 17 Abs. 7 BNatSchG, vgl. A.III.2.2.11). Zur Klarstellung ist anzumerken, dass die Planfeststellungsbehörde insoweit auch Gestaltungsmaßnahmen als eintragungspflichtig in diesem Sinne ansieht.

2.3.3. Immissionsschutz

2.3.3.1. Lärmimmissionen

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes und den in diesem Zusammenhang geltenden Vorschriften vereinbar. Die zuständige Immissionsschutzbehörde – hier gem. § 25 Abs. 1 LSeilbG, § 10 Abs. 1 Nr. 2 ImSchZuVO die Landesbergdirektion – wurde zu dem Vorhaben gehört und hat keine Bedenken geltend gemacht. Auch die Stadt Karlsruhe – soweit Lärmbetroffenheiten in ihren Zuständigkeitsbereich fallen – wurde als untere Immissionsschutzbehörde gehört. Auch von dieser Seite wurden keine Bedenken vorgebracht.

2.3.3.1.1. Verkehrs- bzw. Betriebslärm

Durch das Vorhaben wird eine bestehende Seilbahn geändert bzw. im Bereich zwischen der Grötzinger Straße (B 3) und der heutigen Talstation neu gebaut. Notwendige Folgemaßnahmen ergeben sich hieraus auch für die Straßenführung im Kreuzungsbereich Bergbahnstraße / Turmbergstraße / Posseltstraße / Kastellstraße. Der Kreuzungsbereich ist zukünftig aufgrund des geplanten Überführungsbauwerks der Seilbahn für Kraftfahrzeuge nicht mehr passierbar, die nördliche Bergbahnstraße ist zukünftig – im Gegensatz zu heute – in zwei Richtungen passierbar. Es wurden daher Berechnungen für die Seilbahnanlage, unterteilt in den Bereich der Seilbahnstrecke und der Stationsgebäude sowie der Straße angestellt. Die Verfahren zur Ermittlung der Immissionen sind in §§ 3 und 4 der 16. BImSchV in Verbindung

mit der Anlage 1 (für Straßen) bzw. der Anlage 2 (für Schienenwege) hierzu festgelegt. Nach Ziffer 6.8 der TA Lärm richtet sich die Ermittlung der Geräuschimmissionen nach den Vorschriften des Anhangs zur TA Lärm.

Diese Untersuchungen beruhen auf Schallausbreitungsberechnungen aufgrund eines Schallquellen- und -ausbreitungsmodells. Die Berechnung ist im Gegensatz zu Messungen unabhängig gegenüber zufälligen Einflüssen, wie z.B. Witterungsverhältnisse und betriebliche Besonderheiten zum Messzeitpunkt. Hinsichtlich des Verkehrslärms, der von der Seilbahn ausgeht, sind innerhalb der einschlägigen Regelwerke keine Emissionsansätze für die rechnerische Ermittlung der von Standseilbahnen ausgehenden Immissionen vorhanden. Daher wurden zum einen umfangreiche Messungen an der bestehenden Turmbergbahn bzw. ihrer Anlagenteile durchgeführt. Da die neue Turmbergbahn jedoch eine höhere Fahrgeschwindigkeit aufweist und sich auch insgesamt – auch bspw. in Bezug auf die Trasse – Unterschiede ergeben, wurden zudem auf Messungen an einer vergleichbaren Seilbahnanlage – der Standseilbahn in Luxemburg – zurückgegriffen. Dass für die aus dem Betrieb der Turmbergbahn resultierenden prognostizierten Lärmimmissionen auf Messergebnisse einer mit der zum Vorhaben vergleichbaren Seilbahn zurückgegriffen wird, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Vielmehr dürfte dies dazu beitragen, dass diesbezüglich die Berechnung und Beurteilung der prognostizierten Lärmimmissionen an Genauigkeit gewinnen. Die hieraus gewonnenen Emissionsansätze werden für die Prognoseberechnung der geplanten Trassenvariante zugrunde gelegt.

Bei dem maßgeblichen Beurteilungspegel handelt es sich um einen Mittelungspegel, der auf der Grundlage des prognostizierten Verkehrsaufkommens ermittelt wird. Die auf Mittelungspegel abstellenden Berechnungsverfahren der 16. BImSchV entsprechen dem Erkenntnisstand der Lärmwirkungsforschung, wonach der Dauerschallpegel grundsätzlich ein geeignetes und praktikables Maß für die Beurteilung von Stärke, Dauer und Häufigkeit der Schallereignisse bei der Beurteilung von Straßen- und Schienenverkehrslärm ist. Die akustische Situation an Straßen wird dabei neben anderen Einflüssen wesentlich bestimmt durch das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen, den Nachtanteil den Anteil von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t, sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Die akustische Situation an Schienenverkehrswegen wird neben anderen Einflüssen wesentlich bestimmt durch die Anzahl von Zugbewegungen, die Länge eines Zuges

und den Fahrbahnoberbau. Daneben beeinflussen u.a. der Abstand zwischen Emissions- und Immissionsort sowie die Bedingungen für die Schallausbreitung (Geländeart, Topographie, Bebauung, Witterungsverhältnisse) die Höhe der Beurteilungspegel.

Die vorgelegten schalltechnischen Untersuchungen berücksichtigen die maßgeblichen Parameter und beruhen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch sonst auf korrekten Annahmen und korrekten methodischen Ansätzen.

2.3.3.1.1. Betriebslärm der Seilbahn

Bei der Turmbergbahn handelt es sich um eine elektrische Standseilbahn mit Abt'scher Ausweiche. Die Strecke wird von zwei Fahrzeugen befahren die sich an dieser Ausweiche begegnen. Die Fahrzeuge selbst verfügen über keinen eigenen Antrieb. Der Elektro-Antrieb befindet sich in der Bergstation und zieht die beiden Fahrzeuge auf einem Schienenweg über ein Zugseil gegenläufig. Damit erfüllt die Turmbergbahn weder die Eigenschaften einer Eisenbahn nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) noch die Eigenschaften einer Straßenbahn nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Sie ist Seilbahn i.S.d. § 1 Abs. 1 LSeilbG, wozu auch Standseilbahnen zählen, § 2 Abs. 1 Nr. 1 LSeilbG. Nach § 26 Abs. 1 Nr. 6 LSeilbG ist das Verkehrsministerium ermächtigt, Rechtsverordnungen, die dem Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes dienen, zu erlassen. Von dieser Ermächtigung hat das Verkehrsministerium bislang keinen Gebrauch gemacht.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde handelt es sich bei einer Standseilbahn zweifelsfrei um einen spur- bzw. – im Falle der Turmbergbahn – schienengebundenen Verkehrsweg. Demnach ist die Trasse der Turmbergbahn auch als Schienenweg zu qualifizieren. Die Turmbergbahn wird Teil des ÖPNV-Netzes und wird mit diesem an der Haltestelle Durlach Turmberg durch eine Umsteigemöglichkeit direkt verbunden sein. Demnach sind aus dem Fahrbetrieb resultierende Lärmimmissionen zumindest hinsichtlich des reinen Verkehrsweges sinngemäß Straßenbahnen oder anderen Schienenbahnen gleichzusetzen und damit nach der 16. BImSchV zu beurteilen. Dementsprechend ist auch davon auszugehen, dass – der Verwaltungspraxis des Eisenbahn-Bundesamtes folgend – die Beurteilung von Geräuschen, die nicht durch Fahrvorgänge auf Schienenwegen hervorgerufen werden (z. B. Geräusche von Betriebshöfen), auf der Grundlage der TA Lärm vorgenommen werden. Demnach sind

die von der Talstation und der Bergstation, in der sich der Elektro-Antrieb befindet, ausgehenden Geräusche nach der TA Lärm zu beurteilen. Insoweit teilt die Planfeststellungsbehörde die Ansicht der Vorhabenträgerin, hinsichtlich der Beurteilung der Lärmimmissionen zwischen dem Lärm, der von den Stationen ausgeht und dem durch Verkehrsgeräusche verursachten Lärm auf der Trasse, zu unterscheiden und nicht einheitlich für die gesamte Seilbahnanlage die TA Lärm als Beurteilungsgrundlage für Lärmimmissionen heranzuziehen. Sofern innerhalb der Einwendungsfrist vorgebracht wurde, die Turmbergbahn sei insgesamt nach der TA Lärm zu beurteilen, da weder der Ausnahmetatbestand des § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG einschlägig sei noch die Turmbergbahn eine öffentliche Verkehrsfläche i.S.d. § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG sei, die Seilbahn daher insgesamt gem. § 2 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG dem anlagenbezogenen Immissionsschutz unterliegen würde und es demnach für eine Bewertung der Lärmimmissionen des Verkehrswegs nach der 16. BImSchV einer Grundlage entbehren würde, folgt die Planfeststellungsbehörde nicht.

Zumindest hinsichtlich des Verkehrswegs greift die Ausnahme des § 2 Abs. 1 Nr. 4 i.V.m. § 41 BImSchG, da dieser für sämtliche Schienenbahnen gilt, worunter auch die Turmbergbahn als eine auf einem Schienenweg und gesondertem Verkehrskörper gezogene Standseilbahn fällt. Es ist unschädlich, dass in § 41 BImSchG nur exemplarisch Eisenbahnen, Magnetschwebbahnen und Straßenbahnen als Schienenwege aufgeführt werden, also durch die Formulierung im Gesetz nicht sämtliche Schienenbahnen abgedeckt werden. Diese Ausklammerung bestimmter Schienenwege ist im Immissionsschutzrecht nicht sinnvoll, da es der Wille des Gesetzgebers ist, ein lückenloses System zum Schutz vor Verkehrslärm bei Schienenwegen zu schaffen. Erfasst werden also alle Bahnen, auf denen Schienenfahrzeuge verkehren (vgl. Jarass, BImSchG, § 41 Rn. 16). Als Schienenbahn bzw. Standseilbahn ist die Turmbergbahn auch mit anderen Schienenbahnen – wie etwas Straßenbahnen – bezüglich der von ihrem Verkehrsweg ausgehenden Emissionen – eher vergleichbar als bspw. mit Seilschwebbahnen, auf die ohne Zweifel der anlagenbezogene Immissionsschutz Anwendung findet. Seilschwebbahnen verursachen bspw. vor allem dann besonders laute Geräusche, wenn die Kabinen über die Rollen der Stütze fahren. Diese Art Geräusch ist dem schienenengebundenen Verkehrsweg einer Standseilbahn fremd, da sie – von einem Seil gezogen – sich kontinuierlich rollend auf ihrem Gleiskörper bewegt. Daher ist auch der Verweis auf das Urteil des VG Augsburg (Urt. v. 06.11.2019, Az. AU 6 K 19.1128) nicht zielführend, da sich dieses mit den durch eine Seilschwebbahn verursachten Immissionen durch Schattenwurf auseinandersetzt. Sofern dies im Rahmen der Einwendung aufgeworfen wurde, kommt es

bei der Beurteilung, ob ein öffentlicher Verkehrsweg iSd § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG auf die Frage, ob die Verkehrsfläche förmlich gewidmet wurde, nicht entscheidend an. Vielmehr ist von Bedeutung, ob die Verkehrsfläche dem allgemeinen Verkehr dient. Dies ist bei der Turmbergbahn der Fall. Diese befriedigt als (zukünftiger) Teil des ÖPNV ein öffentliches Verkehrsbedürfnis. Zudem erlaubt sich die Planfeststellungsbehörde den Hinweis, dass es im Land Baden-Württemberg geübte Praxis ist, Verkehrsweg und Stationen bei Standseilbahnen getrennt zu bewerten und für den Verkehrsweg aufgrund der Anwendbarkeit von § 41 BImSchG eine Betrachtung nach der 16. BImSchV vorzunehmen, so z.B. bei der Standseilbahn in Künzelsau, der Sommerbergbahn in Bad Wildbad und der Merkurbahn in Baden-Baden. Gesetzeshistorisch ist auch nachvollziehbar, warum Standseilbahnen bei der Formulierung des § 41 BImSchG unberücksichtigt blieben. § 1 Abs.1 AEG, in dem Eisenbahnen definiert sind, wurde durch das Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27.12.1993 eingeführt. Dieses lautet *„Dieses Gesetz gilt für Eisenbahnen. Es gilt nicht für andere Schienenbahnen wie Magnetschwebbahnen, Straßenbahnen und die nach ihrer Bau- oder Betriebsweise ähnlichen Bahnen, Bergbahnen und sonstige Bahnen besonderer Bauart.“* Dem Gesetzgeber war diese Änderung des AEG daher denklogisch bei der Abfassung des deutlich älteren BImSchG bzw. des § 41 BImSchG noch unbekannt. Nach der damaligen Formulierung im Jahr 1974 war Eisenbahn im AEG noch als *„Schienenbahnen mit Ausnahme der Straßenbahnen und der nach ihrer Bau- und Betriebsweise ähnlichen Bahnen, der Bergbahnen und der sonstigen Bahnen besonderer Bauart“* definiert (Landmann/Rohmer, BImSchG § 41, Rn. 24). Demnach sollten danach sämtliche Schienenbahnen vom Eisenbahnbegriff umfasst sein, die nicht Straßenbahnen und der nach ihrer Bau- und Betriebsweise ähnlichen Bahnen, der Bergbahnen und der sonstigen Bahnen besonderer Bauart waren.

Dementsprechend hat auch die zuständige Immissionsschutzbehörde – die Landesbergdirektion des Landesamts für Geologie, Rohstoffe und Bergbau beim Regierungspräsidium Freiburg – gegen den vorgelegten Plan und die darin enthaltenen Lärmprognosen keine Bedenken geäußert, sondern lediglich um die Aufnahme einiger Nebenbestimmungen gebeten (vgl. A.III.1.2.1.1.).

2.3.3.1.1.1. Lärm des Verkehrswegs

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen gemäß § 50 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen

und ähnliche Vorgänge – Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden (Trennungsgrundsatz). Nach § 41 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Schienenwegen grundsätzlich sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (Vermeidungsgebot). Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) legt in § 2 Immissionsgrenzwerte fest, deren Einhaltung zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen in der Regel sicherzustellen ist. Im Normalfall legen die Werte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) die Intensitätsgrenze (Erheblichkeitsschwelle) fest, ab der schädliche Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 28.01.2002, Az.: 5 S 2328/99). Der Trennungsgrundsatz stellt hingegen eine bloße Abwägungsdirektive dar. Dies bedeutet, dass Beeinträchtigungen privater Lärmschutzbelange, die vom Anwendungsbereich der §§ 41, 42, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 3 BImSchG in Verbindung mit den Vorschriften der 16. BImSchV und der 24. BImSchV nicht erfasst werden bzw. auch bei Berücksichtigung der nach diesen Vorschriften vorstehenden Lärmschutzmaßnahmen noch verbleiben, beim Ausgleich der Interessen in der fachplanerischen Abwägung zu berücksichtigen und angemessen in Rechnung zu stellen sind (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 28.01.2002, Az.: 5 S 2328/99).

Immissionsschutzrechtlich handelt es sich beim beantragten Vorhaben zum einen um einen Neubau (§ 1 Abs. 1 16. BImSchV) ab der Grötzinger Straße (B 3) bis zur heutigen Talstation, da hier bislang noch keine Seilbahntrasse bzw. Schienenweg vorhanden ist. Ab der heutigen Talstation bis zur Bergstation ist bereits heute der Schienenweg der Turmbergbahn vorhanden. Es könnte also diskutiert werden, ob es sich in diesem Bereich um die wesentliche Änderung eines Schienenwegs i.S.d. § 1 Abs. 1, 16. BImSchV handelt. Wesentlich ist eine Änderung dann, wenn ein erheblicher baulicher Eingriff vorliegt und damit verbunden mit einer Erhöhung des von dem jeweils zu ändernden Schienenweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Alt. 1 der 16. BImSchV) – unter Überschreitung der Immissionsgrenzwerte – oder mit einer Erhöhung des Beurteilungspegels auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht (§ 1 Abs. 2

Satz 1 Nr. 2 Alt. 2 der 16. BImSchV) oder mit einer Erhöhung eines bereits bestehenden Beurteilungspegels von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht (§ 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV) zu rechnen ist. Diese Frage kann aber unbeantwortet bleiben, da die Vorhabenträgerin vorsorglich den Schienenweg des Vorhabens insgesamt als Neubau betrachtet, zur sicheren Seite hin also insgesamt für den Schienenweg eine Beurteilung der Immissionsgrenzwerte anhand der 16. BImSchV vornimmt.

		Tag	Nacht
1.	an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
2.	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
3.	in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
4.	in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Durch die geplante Einbindung der Turmbergbahn in den ÖPNV ist auch geplant, den Fahrplan der Turmbergbahn an den Fahrplan der an der Straßenbahnhaltestelle Durlach Turmberg verkehrenden Straßenbahnlinie 1 anzupassen, dementsprechend ergeben sich grds. die gleiche Anzahl an Fahrten. Die Straßenbahnlinie 1 verkehrt (derzeit) wie folgt:

Mo-Fr

04:00 Uhr – 05:30 Uhr	20 Min-Takt
05:30 Uhr – 20:00 Uhr	10 Min-Takt
20:00 Uhr – 01:30 Uhr	20 Min-Takt
01:30 Uhr – 04:00 Uhr	Betriebsruhe

Sa

06:30 Uhr – 10:00 Uhr	20 Min-Takt
10:00 Uhr – 19:00 Uhr	10 Min-Takt
19:00 Uhr – 01:30 Uhr	20 Min-Takt
01:30 Uhr – 06:30 Uhr	Betriebsruhe

So + Feiertag

06:30 Uhr – 09:00 Uhr	30 Min-Takt
00:00 Uhr – 01:30 Uhr	20 Min-Takt

01:30 Uhr – 06:30 Uhr Betriebsruhe

Die Taktung stellt allerdings die geplante maximale Anzahl an Fahrten pro Stunde dar. Die Turmbergbahn verkehrt nur auf Anfrage. Das heißt, sofern kein Zustieg in die Turmbergbahn erfolgt, wird auch keine Fahrt abgewickelt. Leerfahrten sind also – außer zu Test-/Probezwecken – nicht vorgesehen. Abweichungen können sich auch an wenigen besonders besucherstarken Tagen im Jahr ergeben, bspw. am 1. Mai oder an Silvester/Neujahr. Hier sind je nach Fahrgastaufkommen 10 Fahrten pro Stunde mit einer maximalen Betriebsgeschwindigkeit von 3,5 m/s möglich.

Für gewöhnlich wird die Beurteilung von Verkehrslärm nach der 16. BImSchV die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke herangezogen. Im vorliegenden Fall wird, um Unwägbarkeiten bei der Prognose zu minimieren, das höchste Verkehrsaufkommen des Regelbetriebs zugrunde gelegt. Die weiter oben aufgeführten Taktzeiten der Straßenbahnlinie 1 zugrunde gelegt ist festzustellen, dass das höchste Verkehrsaufkommen von Mo-Fr im Regelbetrieb erreicht werden könnte. Ebenfalls zur Vermeidung von Unwägbarkeiten wird unterstellt, dass sämtliche Fahrten durchgeführt werden, auch wenn nach dem Betriebskonzept („Fahren auf Anforderung“) einzelne Fahrten durchaus ausfallen könnten. Damit ergeben sich von Mo-Fr im Mittel am Tag 5,63 Fahrten und 2,25 Fahrten in der Nacht. Um weitere Unwägbarkeiten auszuschließen hat die Vorhabenträgerin bei ihrer Prognose die Bewegungshäufigkeit jeweils aufgerundet. Demnach ergeben sich hier 6 Fahrten am Tag und 3 Fahrten in der Nacht. Für Tage mit Sonderveranstaltungen, an denen rechnerisch 10 Fahrten pro Stunde möglich sind, rechnet die Vorhabenträgerin durchgehend mit 10 Fahrten pro Stunde am Tag und in der Nacht mit einer Geschwindigkeit von 3,5 m/s. Hieraus ergibt sich bei einer Geschwindigkeit von 3,0 m/s ein längen- und stundenbezogener Schalleistungspegel von 58,1 dB(A) am Tag bzw. 55,1 d(BA) in der Nacht im eingleisigen Streckenabschnitt und 55,1 dB(A) am Tag bzw. 52,1 dB(A) in der Nacht an der Ausweiche je Gleis. Bei Geschwindigkeiten von 3,5 m/s sind höhere Werte festzustellen, nämlich 61,4 dB(A) am Tag bzw. 61,4 dB(A) in der Nacht im eingleisigen Streckenabschnitt sowie 58,4 dB(A) am Tag bzw. 58,4 dB(A) in der Nacht an der Ausweiche je Gleis. Für die Stationen werden hinsichtlich der Talstation nicht mehr als 66 dB(A) und für die Bergstation nicht mehr als 76 dB(A) in Bezug auf Verkehrslärm angenommen. Diese Pegel basieren auf dokumentierten Messergebnissen und beinhalten ggf. erforderliche Zuschläge (vgl. Anlage 7, Plan-Nr. 7007.2, Kap. 5. 1 und 6.1). Dass hinsichtlich der Bergstation das Messergebnis um 5 dB(A) reduziert wurde, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar

und nicht zu beanstanden, da das neue Stationsgebäude um neuere, modernere Anlagentechnik verfügt, die den aktuellen Stand der Lärminderungstechnik berücksichtigt. Die Vorhabenträgerin hat die Gebietsnutzung im Umfeld der Turmbergbahn bewertet. Links und rechts der geplanten Trasse befinden sich Wohnnutzungen in Bereichen, die im Wesentlichen als „reines Wohngebiet (WR) gekennzeichnet sind. Zudem gibt es auch Teilbereiche ohne Gebietsausweisung. Darin liegende Gebäude werden anhand der vorgefundenen Nutzung in Verbindung mit dem Umfeld nach fachgutachterlicher Einschätzung von der Schutzwürdigkeit her einem WR zugeordnet. Die Gaststätte auf dem Turmberg wird unter Berücksichtigung des Umfelds aufgrund der gewerblichen Nutzung hingegen einem Mischgebiet (MI) gleichgesetzt. Hiergegen hat die Planfeststellungsbehörde nichts auszusetzen und folgt der gutachterlichen Bewertung. Demzufolge ergeben sich für die im reinen Wohngebiet befindlichen Gebäude Grenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht.

Die Einflüsse der Turmbergbahn wurden sowohl gebäudespezifisch an ausgewählten (für die vorliegende Untersuchung maßgebenden) Immissionsorten durch sogenannte Gebäudelärmkarten, wobei von der jeweiligen Lärmquelle abgewandte Fassaden aufgrund Irrelevanz von der Berechnung ausgenommen wurden, als auch zusätzlich flächenhaft in Form von sogenannten Rasterlärmkarten in 4 m über Gelände, berechnet (vgl. Anlage 4 und 5 zu Anlage 7, Plan-Nr. 7007.2). Aus der Gebäudelärmkarte geht hervor, dass an keinem der maßgeblichen Immissionsorte die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden (vgl. Anlage 7, Plan-Nr. 7007.2, S. 20). Im Regelbetrieb werden am ungünstigsten Immissionsort (Wolfweg 6a) die Immissionsgrenzwerte weder am Tag noch in der Nacht erreicht. Tags liegen die prognostizierten Werte bei 46 dB(A), nachts bei 43 dB(A). Die Werte werden also um mindestens 13 dB(A) bzw. 6 dB(A) unterschritten. Bei Sonderveranstaltungen wird der Immissionsgrenzwert am Tag um 10 dB unterschritten, der nächtliche Grenzwert wird gerade erreicht. Da die Ergebnisse aber das mögliche maximale Fahrtenaufkommen abbilden und aufgrund des Betriebskonzeptes eher mit weniger Fahrten zu rechnen ist, werden die dargestellten Werte an den meisten Tagen voraussichtlich unterschritten.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind daher weder aktive noch passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich, bzw. es besteht auf passive Lärmschutzmaßnahmen für Lärmbetroffene kein Anspruch auf Grundlage der §§ 41, 42 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV.

2.3.3.1.1.2. Lärm der Stationen

Die Geräusche, die nicht von Fahrvorgängen ausgehen werden nach der TA Lärm bewertet. Hierzu zählen bspw. Abstellgeräusche, Rangiergeräusche, Verladegeräusche, Lüftungs- und Klimaanlage in Empfangsgebäuden, Zugwaschanlagen etc. Da sich in der Bergstation der elektrische Antrieb der Turmbergbahn befindet und von der Bergstation Betriebsgeräusche ausgehen, die nicht den Fahrvorgängen zugeordnet werden können, erfolgt eine Beurteilung der von der Bergstation ausgehenden Geräuschimmissionen nach der TA Lärm (vgl. B.III.2.3.3.1.1.1.). Da von der Talstation keine Antriebsgeräusche ausgehen bzw. die von der Talstation ausgehenden Geräusche vielmehr mit den Geräuschen einer „normalen“ Haltestelle vergleichbar sind, ist eine Betrachtung nach der TA Lärm nicht notwendig, die Betrachtung der Talstation hat Einfluss in die Betrachtung des Verkehrswegs nach der 16. BImSchV Einfluss gefunden (vgl. B.III.2.3.3.1.1.1.).

Die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm sind folgende:

		Tag	Nacht
1.	in Kurgebieten, für Krankenhäuser und Pflegeanstalten	45 dB(A)	35 dB(A)
2.	in reinen Wohngebieten	50 dB(A)	35 dB(A)
3.	in allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	55 dB(A)	40 dB(A)
4.	in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	60 dB(A)	45 dB(A)
5.	in urbanen Gebieten	63 dB(A)	45 dB(A)
6.	in Gewerbegebieten	65 dB(A)	50 dB(A)
7.	in Industriegebieten	70 dB(A)	

Der nächstgelegene und einzig maßgebliche Immissionsort für die von der Bergstation ausgehenden Geräuschimmissionen befindet sich in der Reichardtstraße 21. Nach gutachterlicher Feststellung ähnelt die Gebietsnutzung dort der eines Mischgebiets, was nicht zu beanstanden ist. Das Gebiet befindet sich im unbeplanten Außenbereich. In diesem Fall sind die Immissionsrichtwerte eines Kerngebiets heranzuziehen (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Beschlüsse vom 23. Januar 2008 - 8 B 237/07).

Die Immissionsrichtwerte für den maßgeblichen Immissionsort werden zu jeder Zeit eingehalten. Der Beurteilungspegel für die Bergstation beträgt werktags sowie an

Sonn- und Feiertagen am Tag und in der Nacht 38 dB(A). Die Immissionsrichtwerte werden daher am Tag um 22 dB(A), in der Nacht um 7 dB(A) unterschritten. Relevante Geräuschspitzen und seltene Ereignisse (vgl. Nr 6.3 TA Lärm) sind nicht zu erwarten. Eine relevante Vorbelastung im Sinne der TA Lärm ist in Bezug auf den betrachteten Immissionsort nicht vorhanden und auch zukünftig ebenfalls nicht zu erwarten. Es ist daher davon auszugehen, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm in Bezug auf den von der Turmbergbahn ausgehenden Gewerbelärm eingehalten werden.

2.3.3.1.1.2. Straßenlärm

Das beabsichtigte Vorhaben bedingt bauliche Eingriffe in die Bergbahnstraße bzw. vor allem bauliche Eingriffe in den Kreuzungsbereich Bergbahnstraße / Posseltstraße / Turmbergstraße / Kastelstraße / Turmbergstraße. Der Kreuzungsbereich wird für den MIV zukünftig aufgrund des beabsichtigten Überführungsbauwerks für die Turmbergbahn gesperrt, die bislang geltende Einbahnstraßenregelung in der nördlichen Bergbahnstraße wird aufgehoben. Die sich aus dem Verkehrslärm der Bergbahnstraße ergebenden Immissionen werden anhand der 16. BImSchV beurteilt.

Hinsichtlich der geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV wird auf die Ausführungen unter B.III.2.3.3.1.1.1. verwiesen. Hierzu hat die Vorhabenträgerin maßgebliche Immissionsorte für den Nullfall und den Planfall betrachtet. Hierbei kommt sie zu dem Ergebnis, dass mehrheitlich für den Planfall eine Pegelverbesserung festzustellen ist. Lediglich hinsichtlich dreier Immissionsorte tritt eine Pegelverschlechterung ein. Dies für die Immissionsorte Bergbahnstraße 1 (tags +0,6 dB(A), nachts +0,6 dB(A)), Bergbahnstraße 3 (tags +0,1 dB(A), nachts +0,1 dB(A)) und Grötzinger Straße 14 (tags +1,1 dB(A), nachts +1,0 dB(A)). Die Immissionsgrenzwerte werden für den Planfall an fünf Immissionsorten überschritten. Dies an der Bergbahnstraße 1 (tags 59,1 dB(A), nachts 52,0 dB(A)), an der Bergbahnstraße 3 (tags 58,2 dB(A), nachts 51,1 dB(A), an der Bergbahnstraße 5 (tags 57,2 dB(A), nachts 50,1 dB(A)), an der Bergbahnstraße 9 (tags 55,9 dB(A), nachts 49,1 dB(A) und an der Grötzinger Straße 13 (tags 60,2 dB(A), nachts 53 dB(A)).

Für die Frage, ob eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt, werden in der Bergbahnstraße die Bestandssituation (Nullfall) und die Prognosesituation (Planfall) gegenübergestellt. Demnach ist eine wesentliche Änderung i.S.d. 16.

BlmSchV an keinem der betrachteten Gebäude gegeben, da sich der von der nördlichen Bergbahnstraße ausgehende Verkehrslärm nicht um mindestens 3 dB(A) erhöht und auch nicht auf den Grenzwert von mindestens 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erhöht oder von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht (weiter) erhöht wird (vgl. B.III.2.3.3.1.1.1). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind daher weder aktive noch passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich bzw. besteht auf passive Lärmschutzmaßnahmen für Lärmbetroffene kein Anspruch auf Grundlage der §§ 41, 42 BImSchG iVm der 16. BImSchV. Nichtsdestotrotz hat die Planfeststellungsbehörde die Lärmbeeinträchtigungen im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (vgl. B.III.2.4.3.)

2.3.3.1.2. Lärm in der Bauphase

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm der § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Ob aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen nach diesen Maßstäben erforderlich sind, beurteilt sich nach § 22 BImSchG. Die dort bestimmten Betreiberpflichten setzen schädliche Umwelteinwirkungen voraus. Diese sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 und Abs. 2 BImSchG). Zur Feststellung der Schädlichkeit von Baustellenlärm kann auf die TA Lärm auch dann nicht zurückgegriffen werden, wenn eine Baustelle über mehrere Jahre hinweg rund um die Uhr betrieben wird. Denn vom Anwendungsbereich der TA Lärm sind Anlagen im Sinne des Bundes- Immissionsschutzgesetzes auf Baustellen ausdrücklich ausgeschlossen (Nr. 1f TA Lärm). Vielmehr ist die – wesentlich ältere, aber sachnähere – AVV Baulärm anwendbar, die gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter maßgeblich ist, auch wenn sie einem anderen Ansatz als die TA Lärm folgt. Zwischen Baustellen- und Gewerbelärm bestehen typischerweise erhebliche Unterschiede. Wesentlich ist vor allem, dass auch der von einer über mehrere Jahre hinweg betriebenen Baustelle ausgehende Lärm, anders als ein nach der

TA Lärm zugelassener Gewerbelärm, zeitlich begrenzt ist und jedem Grundstückseigentümer und dem Träger eines (Groß)Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, seine ansonsten zulässigen Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu verwirklichen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 08.02.2007, Az.: 5 S 2257/05). Der Lärm in der Bauphase war Gegenstand einer dazu vorgelegten schalltechnischen Untersuchung. Gegenstand der schalltechnischen Betrachtungen zum Baubetrieb war eine Abschätzung des Baulärms auf Basis der AVV Baulärm.

Die AVV Baulärm sieht unter Nummer 3.1.1 in Abhängigkeit von der Anlagen- bzw. Gebietsnutzung die folgenden Immissionsrichtwerte vor:

	Tag	Nacht
Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten,	45 dB(A)	35 dB(A)
Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind,	50 dB(A)	35 dB(A)
Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind,	55 dB(A)	40 dB(A)
Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind,	60 dB(A)	45 dB(A)
Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind,	65 dB(A)	50 dB(A)
Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen untergebracht sind.	70 dB(A)	

Nach der Nummer 3.2 der AVV Baulärm erfolgt die Zuordnung der Gebiete grundsätzlich nach den im Bebauungsplan festgesetzten Baugebieten. Ausweislich des „Bebauungsplans 883 Hanggebiet Durlach – Bereich E“ vom 04.08.2023 sowie der gutachterlichen Aussage handelt es sich im unteren Bereich der Trasse bis zum Wirtschaftsweg um reines Wohngebiet, ab dem Wirtschaftsweg um unbeplanten Außenbereich. Sofern hier Nutzung stattfindet, ist die betreffende Gebietsausweisung einem Mischgebiet zuzuordnen. Der Gutachter geht in seinem Gutachten davon aus, dass die Bautätigkeiten überwiegend zwischen 07:00 Uhr und 17:00 Uhr stattfinden, mit Pausenzeiten geht das Gutachten von ca. 8h Bautätigkeit pro Tag aus. Das Schallgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass in allen Bauphasen zum Großteil mit erheblichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu rechnen ist, dies auch an annähernd sämtlichen der betrachteten Immissionsorte. Die Bautätigkeiten können grob in zwei Bauphasen unterteilt werden, nämlich Bauphase 1, den Rückbau und Bauphase 2, den Neubau. Besonders lärmintensiv ist in Bauphase 1 der

Einsatz eines Baggers mit Abbruchzange, der Einsatz eines Baggers mit Greifer/Tieflöffel, eines Baggers mit Hydraulikmeißel, eines Mobilkrans, ggf. des Pulverisierers und das zeitweise Nutzen des Beton-Sägeverfahrens. Die Geräusche entstehen hier vor allem durch den Abriss der Stationen, den Abbruch von Beton/Fundamenten, das Schneiden von Beton und die Zerkleinerung von Arbeitsmaterial. In Bauphase 2 ist der Einsatz eines Kettenbaggers mit Tieflöffel, der Einsatz einer Rüttelplatte und eines Stampfers, eines Radladers, eines Mobilkrans, eines Bohrgeräts, eines Innenrüttlers eines Schreitbaggers einer Laderaupe und eines Kettendumpers besonders Lärmintensiv. Maßgebliche Arbeiten sind hier Erdarbeiten, Betonarbeiten und das Einbringen von Mikrobohrpfählen. Im Einzelnen kam der Gutachter zu dem Ergebnis, dass in Bauphase 1, dem Rückbau der Bergstation an bis zu 15 Arbeitstagen an zwei der betrachteten Immissionsorte Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um 1-2 dB(A) vorliegen. Beim Rückbau der Strecke unten ist damit zu rechnen, dass an bis zu 10 Arbeitstagen an allen betrachteten Immissionsorte mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um 5-31 dB(A) gerechnet werden muss. Beim Rückbau der Talstation wird es vermutlich an 19 der 20 betrachteten Immissionsorte zu Überschreitungen von 2-27 dB(A) kommen, dies an bis zu 20 Arbeitstagen. Sofern die Strecke im mittleren Teil zurückgebaut wird, wird es an 12 Immissionsorten um Überschreitungen von bis zu 27 dB(A) an bis zu 12 Arbeitstagen kommen. Beim Rückbau der oberen Strecke wird es an bis zu 12 Arbeitstagen an 16 Immissionsorten zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu 27 dB(A) kommen. Teilweise werden die Arbeitsschritte in Bauphase 1 parallel durchgeführt, die Vorhabenträgerin rechnet für den Rückbau mit einem Zeitraum von 10 bis 14 Wochen. In Bauphase 2 wird es bei den Erdarbeiten für die Talstation, die Trasse in der Bergbahnstraße und den Dreischienenbereich und Ausweiche (Baufelder 1-3) an 19 Immissionsorten an bis zu 60 Arbeitstagen zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte von bis zu 23 dB(A) kommen. Bei Herstellung des Verbaus bzw. Betonverfahren für die Talstation mit Trogbauwerk (Baufeld 1) wird es an bis zu 60 Arbeitstagen an 12 Immissionsorten zu Überschreitungen von bis zu 23 dB(A) kommen. Bei den Betonarbeiten wird es auf sämtlichen Baufeldern (Baufeld 1: Talstation mit Trogbauwerk) Baufeld 2: Trasse Bergbahnstraße mit Fußgängerunterführung, Baufeld 3: Dreischienenbereich und Ausweiche, Baufeld 4: Abschnitt Wolfweg Wirtschaftsweg, Baufeld 5: Abschnitt Wirtschaftsweg – Bergstation, Baufeld 6: Bergstation) an 19 Immissionsorten an bis zu 60 Arbeitstagen zu Überschreitungen von bis zu 26 dB(A) kommen. Beim Einbringen der Mikrobohrpfähle wird es an 9 Immissionsorten zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte von bis zu 25 dB(A) an bis zu 60 Arbeitstagen kommen. Bei den Erdarbeiten im steilen Bereich auf den Baufeldern

4-6 (Baufeld 4: Abschnitt Wolfweg Wirtschaftsweg, Baufeld 5: Abschnitt Wirtschaftsweg – Bergstation, Baufeld 6: Bergstation) wird es an bis zu 60 Arbeitstagen zu Überschreitungen von bis zu 25 dB(A) an 10 Immissionsorten kommen. Allerdings ergeben sich aufgrund der Dauer und der Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Arbeitsschritten teils Parallelen und teils ein sequenzieller Ablauf der Arbeiten. Insgesamt rechnet die Vorhabenträgerin mit einer Bauzeit für den Neubau von mindestens 52 Wochen.

Zusammenfassend kommt die schalltechnische Untersuchung zu dem Ergebnis, dass die Immissionsrichtwerte an zahlreichen Immissionsorten über den gesamten Zeitraum der Baumaßnahmen, mithin einen Zeitraum von etwa 1,5 Jahren, überschritten werden, wobei die Überschreitungen dabei zum Teil sehr hoch ausfallen. Auch die Zumutbarkeitsschwelle, bei deren Einhaltung bei geschlossenen Fenstern noch von einem für das Wohnen zumutbaren Innenraumpegel auszugehen ist, kann im vorliegenden Fall an den zur Baumaßnahme nächstgelegenen Gebäuden nicht generell eingehalten werden. Vielmehr kommt es – bis auf den Rückbau der Bergstation – bei allen betrachteten Bautätigkeiten zur Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle an einzelnen Gebäuden.

Aufgrund der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen enthält das Gutachten auch Ausführungen und Vorschläge zu etwaig möglichen Maßnahmen zur Minderung des Baulärms (vgl. Ziff. 8, Anlage 7, Plan-Nr. 7007.1). Sofern unter Ziffer 8.1 dargestellt wird, dass Nr. 4.1 der AVwV Baulärm vorsehe, dass die Anordnung von Minderungsmaßnahmen erst dann in Betracht käme, sofern der ermittelte Beurteilungspegel des von Baumaschinen hervorgerufenen Geräusches den Immissionsrichtwert um mehr als 5 dB überschreitet, so sieht dies die Planfeststellungsbehörde lediglich als Wiedergabe der Vorschrift der AVwV Baulärm und sieht darin nicht die Absicht, Minderungsmaßnahmen erst dann vorzusehen, wenn die Immissionsrichtwerte der AVwV Baulärm um + 5 dB(A) überschritten werden. Dies hat die Vorhabenträgerin auch im Erörterungstermin klargestellt. Die Planfeststellungsbehörde geht jedenfalls insoweit mit der ständigen Rechtsprechung des BVerwG davon aus, dass sich fachplanerische Zumutbarkeitsschwellen für Baustellenlärm nicht nach dem um 5 dB(A) erhöhten Eingreifwert gemäß Nr. 4.1 der AVwV Baulärm, sondern nach dem Immissionsrichtwert gemäß Nr. 3.1.1 AVV Baulärm bemisst (BVerwG, Urt. v. 19.03.2014, Az. 7 A 24/12). Demnach sind also Minderungsmaßnahmen vorzusehen, sofern die Immissionsrichtwerte der

AVwV Baulärm überschritten werden. Insofern wird dem Einwand des Vereins „Zukunft Turmbergbahn e.V.“ abgeholfen, der dies in seiner Einwendung moniert hatte. Die Planfeststellungsbehörde folgt dem Einwand aber nicht darin, dass das Schallgutachten zum Baulärm aus diesem Grund aber gänzlich unbrauchbar sein soll. Das Baulärmgutachten stellt in seinen Berechnungen sowohl den Wert der Überschreitung unter Berücksichtigung des Aufschlags von + 5 dB(A) nach Nr. 4.1 der AVwV Baulärm dar, als auch ohne diesen Aufschlag. Insofern lässt sich aus dem Gutachten die Höhe der Überschreitung des Immissionsrichtwerts der AVwV Baulärm zweifelsfrei entnehmen. Folgende Maßnahmen werden vom Schallgutachter vorgeschlagen:

- Vor Beginn der Baumaßnahme sind die Anwohner über den Zweck und die zeitliche Dauer der Baumaßnahme zu informieren.
- Für Nachbarbeschwerden ist seitens der Baustelle ein Ansprechpartner (i. S. eines Immissionsschutzbeauftragten) zu benennen.
- Für den Betrieb der Baustelle sind die Anforderungen der AVwV Baulärm mit den dort genannten Hinweisen zu beachten.
- Die Baustelle ist so zu betreiben, dass unnötige Lärmbelästigungen vermieden werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, z. B. kein unnötiges Laufenlassen von Motoren etc.
- Laute, ortsfeste Schallquellen sind so weit entfernt wie möglich von schützenswerter Bebauung anzuordnen oder alternativ durch geeignete Maßnahmen (z.B. Baucontainer, mobile LS-Wände, etc.) akustisch wirksam abzuschirmen.
- Die Einwirkzeiten lärmintensiven Baugeräts sind so weit wie möglich zu minimieren.
- Die Arbeiten sind in der Regel auf den Zeitbereich zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr begrenzt.
- Bautätigkeiten mit hoher Schallemission sind möglichst nicht in die Zeitbereiche 7.00 Uhr bis 8.00 Uhr und 18.00 Uhr bis 20.00 Uhr zu legen.
- Der Auftragnehmer ist zu verpflichten, bei der Auswahl schalltechnisch günstiger Verfahren konstruktiv mitzuwirken.
- Eingesetztes Baugerät muss den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG und darüber hinaus dem Stand der Technik entsprechen.
- Die auf der Baustelle eingesetzten Baumaschinen müssen den Anforderungen der 32. Bundes-Immissionsschutzverordnung entsprechen.
- Die zum Einsatz kommenden Maschinen sind regelmäßig zu warten und ggf. Instand zu setzen.

- Die baubetrieblichen Lärmimmissionen sind durch Schallpegelmessungen an exponierten Gebäuden zu dokumentieren.
- Entschädigung in Geld.

Diese Vorschläge greift die Planfeststellungsbehörde auf und setzt sie als Maßnahmenbündel zur Verminderung von Baustellenlärm verbindlich als Nebenbestimmung fest (vgl. A.III.1.1.2.2. ff). Darüber hinaus sieht es die Planfeststellungsbehörde als geboten an, von der Vorhabenträgerin ein höheres Maß an Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der Anwohner vor Lärmimmissionen während der Bauzeit zu erwarten. Daher greift die Planfeststellungsbehörde die im Schallgutachten ebenfalls erwähnten Verminderungsmaßnahmen auf und setzt diese verbindlich als weitere Nebenbestimmungen fest. Dies betrifft folgende Verminderungsmaßnahmen:

- Wo immer möglich sind Bauzäune als temporärer Schallschutz zu nutzen.
- Anwendung geräuscharmer Bauverfahren und Verwendung geräuscharmer Baumaschinen, die nach dem aktuellen Stand der Lärminderungstechnik zu wählen sind.
- Bereits in der Ausschreibung der Bauleistungen durch die Vorhabenträgerin ist die Auflage für ein wertbares Angebot die Darstellung des geplanten Maschineneinsatzes und der Schalleistungspegel der einzelnen Maschinen zur Bedingung zu machen. Im Rahmen der Angebotswertung können im Bietervergleich Pluspunkte bei Verwendung leiserer Maschinen und ggf. Zusatzpunkte bei Verwendung von lärmarmen Geräten mit der Kennzeichnung „blauer Engel“ vergeben werden.
- Maschinen sind in Arbeitspausen auszuschalten, unnötiger Leerlauf von Maschinen ist zu vermeiden.
- Lärmintensive Bautätigkeiten sind vom Bauablaufkonzept möglichst so zu organisieren, dass sie zügig in einem Stück abgearbeitet werden können.
- Stellung von Ersatzwohnraum für Personen mit erhöhtem Ruhebedürfnis am Tage

Sofern Einwendungen dahingehend vorgebracht wurden, dass die oben geschilderten Maßnahmen tatsächlich nicht zur Lärminderung beitragen würden, sondern es sich dabei eher um allgemeine Regeln handeln würde, die ohnehin zu beachten sei bzw. deren Beachtung selbstverständlich sei, so kann die Planfeststellungsbehörde dem nur teilweise folgen. Zwar ist es tatsächlich so, dass einige der Maßnahmen nicht zu einer Reduktion der Lärmimmissionen durch Baulärm führen, allerdings sind

die Maßnahmen insgesamt geeignet, die Akzeptanz bei den Anwohnern in die Baumaßnahme zu steigern. Dies gilt beispielsweise für die Information über den Beginn der Bauarbeiten oder die Nennung eines Immissionsschutzbeauftragten. So können Anwohner ihre Lebensplanung – zumindest soweit möglich – auf die Baumaßnahme anpassen und sind informiert, wann sich die Schallsituation wieder verbessert. Darüber hinaus sieht der Gesetzgeber die dargestellten Maßnahmen selbst als Minderungsmöglichkeiten vor (vgl. Nr. 4 AVwV Baulärm).

Die Planfeststellungsbehörde sieht es nicht als geboten an, aktive Schallschutzmaßnahmen festzusetzen. Dem Einsatz temporärer Lärmschutzeinrichtungen sind durch die beengten Verhältnisse und die Höhe der Randbebauung Grenzen gesetzt. Die Wirkung der Lärmschutzmaßnahmen verbessert die Situation zwar um bis zu 3 dB(A), dies allerdings nur im Erdgeschoss. Mit jedem Geschoß nimmt die Wirkung ab, sodass eine entsprechend hohe Lärmschutzwand errichtet werden müsste. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin nicht zumutbar. Dies würde die Bauzeit erheblich verlängern, da die Lärmschutzmaßnahmen je nach Bauabschnitt auf- und abgebaut werden müssten. Zudem ist die Wirkung von Schallschutzwänden nur gering, es müssten zudem entsprechend hohe Wände verbaut werden, sodass auch der damit verbundene Aufwand mit dem erzielten Nutzen außer Verhältnis stünde, zumal sich die Bauarbeiten auf einen begrenzten Zeitraum von ca. 1,5 Jahren beschränken. Gleiches gilt auch für die Frage, ob die Vorhabenträgerin verpflichtet werden soll, passive Schallschutzmaßnahmen zu finanzieren, entweder durch den Austausch vorhandener Fenster durch Fenster mit besserer Schalldämmung, oder im Falle von Schlafraumfenstern die Nachrüstung mit schalldämmten Lüftungsgeräten. Allerdings auch diesbezüglich geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass eine entsprechende Anordnung außer Verhältnis zum angestrebten Nutzen stünde, da es sich bei den Bauarbeiten nur um eine temporäre Maßnahme handelt. Außerdem herrschen lärmintensive Tätigkeiten nicht ständig vor, da sich die Tätigkeiten auf den Tagzeitraum beschränken. Auch die Reduzierung der täglichen lärmintensiven Arbeitszeiten als auch die Verlagerung solcher Tätigkeiten auf mehrere Tage sieht die Planfeststellungsbehörde als nicht geboten und hat daher von diesbezüglichen Nebenbestimmungen abgesehen. Die Verteilung von Arbeiten auf mehrere Tage würde rechnerisch den Beurteilungspegel zwar reduzieren, Anwohner wären aber gleichzeitig für einen insgesamt längeren Zeitraum Lärmimmissionen durch Baulärm ausgesetzt. Die Gesamtstörwirkung würde von Anwohnern als schwerer empfunden. Gleiches gilt, wenn die Arbeitszeit bspw. auf 50 % reduziert werden würde.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet es für notwendig, als Nebenbestimmung festzusetzen, dass für Personen mit erhöhtem Ruhebedürfnis Ersatzwohnraum zu stellen ist. Dies betrifft bspw. Personen, die im Schichtdienst arbeiten oder die aus gesundheitlichen Gründen am Tag ein erhöhtes Erholungsbedürfnis haben. Ansonsten sieht es die Planfeststellungsbehörde nicht als geboten an, Ersatzwohnraum zu stellen, da die Arbeiten ausschließlich im Tagzeitraum durchgeführt werden, was durch eine Nebenbestimmung sichergestellt ist (vgl. A.III.1.2.2.10.).

Kommen Schutzvorkehrungen nicht in Betracht, hat der Eigentümer (oder sonstig dingliche Berechtigte) von Wohnraum einen Anspruch auf angemessenen Geldausgleich nach § 74 Abs.2 VwVfG. Schutzvorkehrungen kommen dann nicht in Betracht, wenn diese entweder untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Untunlich sind Schutzvorkehrungen, wenn es entweder gar keine Vorkehrungen gibt, die wirksamen Schutz bieten können (Unmöglichkeit) oder wenn die geeigneten Vorkehrungen unzumutbare oder außer Verhältnis zum Schutzzweck stehende, nicht mehr vertretbare Aufwendungen erfordern würden (Unzumutbarkeit) (Kopp/Ramsauer, § 74 Rn. 168). Vor dem Hintergrund der oben genannten Ausführungen ist davon auszugehen, dass trotz der vorgeschlagenen Maßnahmen die Richtwerte nicht eingehalten werden können und damit keinen wirksamen Schutz bieten können, weitergehende aktive und passive Schutzmaßnahmen unverhältnismäßig wären und damit die Voraussetzungen des § 74 Abs.2 Satz 3 VwVfG erfüllt sind. Für Bautätigkeiten im Zeitbereich am Tag sind daher dem nachweislich von Beurteilungspegeln oberhalb der Immissionsrichtwerte der AVwV Baulärm betroffenen Personenkreis Entschädigung für den Zeitraum der Überschreitungen anzubieten. Die Planfeststellungsbehörde folgt insoweit nicht der Auffassung des Gutachters, hier einen Schwellenwert von 70 dB(A) als sachgerecht anzunehmen. Zwar stellt dieser Wert die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle dar, allerdings erschließt sich der Planfeststellungsbehörde nicht, warum insofern nicht auf die durch die Immissionsrichtwerte der AVwV Baulärm festgelegte Zumutbarkeitsschwelle für Baustellenlärm zurückgegriffen werden sollte. Eine etwaige Entschädigung in Geld hängt entscheidend von den Umständen des Einzelfalls ab und ergibt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aus der Wert- oder Gebrauchsminderung von Grundstücken, allerdings nur insoweit, als sie über das zumutbare Maß hinausgehen (Geiger in Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, § 3 Rn. 92).

2.3.3.1.3. Berücksichtigung der Lärmbelastungen im Rahmen der Abwägung

Auch ein Anstieg des von dem Verkehrsweg ausgehenden Lärms unterhalb der Schwelle der in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegten Immissionsgrenzwerte kann durchaus schon als belästigend empfunden werden. Ebenso ist eine Steigerung der Gesamtlärmbelastung im Bereich unterhalb der Schwelle einer grundrechtsrelevanten Lärmbeeinträchtigung von Nachteil für die jeweiligen Lärmbetroffenen.

Die Lärmbelastung der Anwohner wurde unter Berücksichtigung der Vorbelastung mit dem diesem Belang zukommenden Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt.

2.3.3.2. Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Beim Bau von Schienenwegen, wie (auch) einer schienengebundenen Standseilbahn, ist das Augenmerk auch auf zu erwartende Einwirkungen durch betriebs- und baubedingte Erschütterungen zu legen. Auszugleichen sind zu erwartende Erschütterungsimmissionen, wenn sie den Betroffenen mit Rücksicht auf die durch die Gebietsart und die konkreten tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit seines Grundstücks nicht zugemutet werden können.

2.3.3.2.1. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen

Um den Erschütterungseinfluss des Betriebs der Turmbergbahn auf nächstgelegene relevante Wohngebäude bzw. schützenswerte Bebauung nachzuweisen, hat die Vorhabenträgerin ein Gutachten eingeholt. Das Gutachten hat zum einen Messungen an der Bestandsstrecke und zum anderen eine rechnerische Prognose für den Bereich des Neubaus vorgenommen.

Die Messergebnisse des Erschütterungseinflusses auf relevante Gebäude an der Bestandsstrecke ergaben dabei deutliche Unterschreitungen der Richtwerte nach DIN 4109, Teil 3, Einwirkung auf bauliche Anlagen, und Teil 2, Einfluss auf Menschen in Gebäuden. Die Prognoseberechnungen für den Bereich des Neubaus der Streckenerweiterung ergaben ebenfalls deutliche Unterschreitungen der Richtwerte nach DIN 4109, Teil 3, Einwirkung auf bauliche Anlagen, und Teil 2, Einfluss auf Menschen in Gebäuden.

Das Gutachten kommt auch zu dem Ergebnis, dass auch unter Berücksichtigung schwerer Fahrzeuge mit massiverem Unterbau, größerer Spurweite und vergleichbarer Fahrgeschwindigkeit nicht mit einer Überschreitung der Anhaltswerte zu rechnen ist, da – wie oben dargestellt – die Anhaltswerte bzw. Richtwerte der DIN 4109 Teil 2 und Teil 3 deutlich unterschritten werden. Nennenswerte Schwingungen und Erschütterungen lässt der zukünftige Bahnbetrieb nicht erwarten.

2.3.3.2.2. Baubedingte Auswirkungen

In der Bauzeit kann es zu zeitlich begrenzten Erschütterungswirkungen durch die Arbeiten kommen. Auch baubedingte Erschütterungsimmissionen auf Menschen in Gebäuden, auf bauliche und auf betriebstechnische Anlagen können schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG darstellen. Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen sind weder im BImSchG noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt. Allerdings sind in der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 Anhaltswerte für die Beurteilung auch von baubedingten Erschütterungsimmissionen enthalten. Die dort aufgeführten Werte bilden keine absolute Grenze, dienen aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit als konkreter Anhaltspunkt. Werden die Werte eingehalten, kann von einer Zumutbarkeit im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG ausgegangen werden.

Um Erschütterungen während des Baus der Turmbergbahn zu untersuchen, hat die Vorhabenträgerin ein Erschütterungsgutachten zum Baubetrieb vorgelegt (vgl. Anlage 7, Plan-Nr. 7008.1). Ausweislich der vorgelegten erschütterungstechnischen Untersuchungen orientieren sich diese an der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3. Nach ersterer kommt es zur Beurteilung der Zumutbarkeit der auftretenden Schwingungen bzw. Erschütterungen auf die maximale zeit- und frequenzbewertete Schwingstärke KB_{Fmax} und die Beurteilungsschwingstärke KB_{FT} als maßgebliche Größen an. In einem darauf bezogenen, abgestuften Beurteilungsverfahren erlangt der zweite Wert allerdings erst Bedeutung, wenn die maximale Schwingstärke einen in der DIN 4150-2 definierten unteren Anhaltswert überschreitet. Dann ist weiter von Bedeutung, ob die Beurteilungsschwingstärke eine bestimmte Größenordnung erreicht. Wird also im ersten Prüfschritt festgestellt, dass der obere Anhaltswert überschritten ist, ist die Norm nicht eingehalten. Wird festgestellt, dass der untere Anhaltswert eingehalten wird, ist die Norm eingehalten. Ist der Wert größer als der untere Anhaltswert aber kleiner oder gleich dem oberen Anhaltswert, erfolgt der zweite oben

bezeichnete Prüfschritt. Ist der KB_{FT_r} kleiner oder gleich dem Beurteilungswert (A_r), ist die Norm ebenfalls eingehalten.

Da es sich um Baumaßnahmen handelt, gelten gemäß DIN 4150-2, Abschnitt 6.5.4.2 die Anhaltswerte der Tabelle 2 und zwar bei einer angenommenen Dauer der Arbeiten zwischen 7 und 26 Tagen die Anhaltswerte der Spalten 4 bis 6 der Tabelle 2. Als besonders erschütterungsintensiv wurden dabei die Meißelarbeiten während des Rückbaus und den Rammarbeiten mittels Vibrationsramme, als auch die Arbeiten mittels Bodenstampfers und Vibrationsplatte Verbau identifiziert.

Beim Einsatz des Bodenstampfers wird der untere Anhaltswert ab einem Abstand von 5 m sicher eingehalten, sodass auch bei den untersuchten Immissionsorten EO 01 (Abstand 6 m), EO 02 (Abstand 11 m) und EO 03 (Abstand 28 m) der untere Anhaltswert eingehalten wird. Zur Einhaltung der Stufe II der DIN 4150-2 an EO 01 ist die tägliche Arbeitszeit auf 14 h zu beschränken, allerdings sieht das Logistikkonzept ohnehin lediglich tägliche Bauarbeiten von 8 h vor.

Bei der Verwendung der Vibrationsplatte wird der untere Anhaltswert bereits ab 10 m sicher unterschritten. Demnach wird der untere Anhaltswert an den EO 02 und EO 03 unterschritten. An EO 03 wird der untere Anhaltswert unterschritten und der obere Anhaltswert nicht erreicht, sodass für EO 01 im zweiten Schritt die Ermittlung der Beurteilungsschwingstärke erforderlich wird. Demnach ist für die Einhaltung der Stufe II der DIN 4150-2 die Dauer der reinen Bauarbeiten Einwirkungsorten bis 8 m Entfernung auf maximal 4,5 h pro Tag zu begrenzen. An Einwirkungsorten von 8 m bis 10 m Entfernung ist die Dauer der reinen Bauarbeiten auf maximal 6 h pro Tag zu begrenzen.

Hinsichtlich der Meißelarbeiten wird ab einem Abstand von 9 m der untere Anhaltswert eingehalten bzw. unterschritten. An EO 02 und EO 03 wird der untere Anhaltswert uneingeschränkt eingehalten. Für EO 01 wird wieder die Ermittlung der Beurteilungsschwingstärke erforderlich. Zur Einhaltung der Stufe II der DIN 4150-2 ist die Dauer der reinen Bauarbeiten an EO 01 bzw. an Einwirkungsorten bis 8 m Entfernung auf maximal 3,5 h pro Tag zu begrenzen. Für Einwirkungsorte von 8 m bis 10 m Entfernung darf die Dauer der täglichen Bauarbeiten nicht mehr als 6,5 h betragen.

Für den Verbau durch Bohrpfahlgründungen wird der untere Anhaltswert der Stufe II der DIN 4150-2 ab einem Abstand von 6 m sicher eingehalten. Die Dauer der reinen

täglichen Bauarbeiten ist für den Relevanten Immissionsort EO 04 nicht zu beschränken.

Für die Bauarbeiten mit der Vibrationsramme wird der untere Anhaltswert erst ab Abständen von 40 m sicher unterschritten. Da der obere Anhaltswert eingehalten wird, ist demnach die Ermittlung der Beurteilungsschwingstärke $K_{B_{Fr}}$ für EO 04 erforderlich. Zur Einhaltung der Stufe II der DIN 4150-2 an dem untersuchten Einwirkungsort ist die Dauer der reinen Rammarbeiten an Einwirkungsorten bis 14 m Entfernung, insbesondere am Einwirkungsort 04 (Grötzingen Straße 14), auf maximal 1 Stunde pro Tag zu begrenzen ist. Ansonsten ist die Dauer der reinen täglichen Bauarbeiten mit der Vibrationsramme auf maximal 2 h zu begrenzen.

Die notwendigen Schutzmaßnahmen (vgl. 6.5.4.3 der DIN 4150-2) hat die Planfeststellungsbehörde ausdrücklich festgesetzt. Im Wesentlichen geht es hierbei um die allgemeine Minimierungspflicht (vgl. A.III.1.1.1.), die Benennung einer Ansprechstelle (vgl. A.III.1.1.2.), Informationspflichten (vgl. A.III.1.1.3.), die Einhaltung der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 (vgl. A.III.1.3.2.) und die Festlegung der maximalen Einwirkzeiten (vgl. A.III.1.3.2.), die Vornahme von Messungen auf berechtigtes Verlangen von Eigentümern oder Bewohnern von Gebäuden im Einwirkungsbereich baubedingter Erschütterungen, um die Einhaltung der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 sicherzustellen (Abschnitt A III.1.3.3) sowie die Verpflichtung grundsätzlich nur erschütterungsarme Bauverfahren und Baumaschinen einzusetzen (vgl. A.III.1.3.1).

Die Vorhabenträgerin hat auch die Einwirkung der erschütterungsträchtigen Bauarbeiten auf bauliche Anlagen anhand der DIN 4150-3 untersucht. Laut Gutachten wird es durch die Bauarbeiten zwar zu kurzzeitigen Erschütterungen auf Geschossdecken kommen, mit Gebäudeschäden ist allerdings nicht zu rechnen. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Anhaltspunkte, an dieser Aussage zu zweifeln.

2.3.3.3. Elektromagnetische Verträglichkeit

Beeinträchtigungen, insbesondere durch die elektrische Steuerung und den Antrieb sind nicht zu erwarten.

2.3.3.4. Luftschadstoffe

Das Vorhaben wirft keine Probleme für die Luftqualität auf, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen.

Signifikante Belastungen mit Luftschadstoffen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch den Seilbahnbetrieb nicht zu erwarten. Ebenso wenig sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde signifikante Belastungen mit Luftschadstoffen durch den Baubetrieb zu erwarten, auch wenn einzelne Emissionen wie bei jeder anderen Baustelle vergleichbarer Größenordnung nicht gänzlich zu vermeiden sein werden. Der Planfeststellungsbeschluss enthält allerdings Maßgaben, mit denen der Vorhabenträger zu verschiedenen Schutzvorkehrungen verpflichtet wird. Zum einen sind schädliche Umwelteinwirkungen u.a. durch Geruchs- und Staubimmissionen nach dem Stand der Technik zu vermeiden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken (vgl. Abschnitt A III.1.1.1.). Zum anderen müssen grundsätzlich schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz gebracht werden (vgl. Abschnitt A III.1.4.).

2.3.4. Klima/Luft

Das Vorhaben wirft keine Probleme in Bezug auf das Klima und die Luftqualität auf, die im vorliegenden Verfahren nicht hätten bewältigt werden können. Es sind weder erhebliche Auswirkungen auf das Mikroklima und damit denotwendig noch auf das Makroklima ersichtlich, insbesondere ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht mit signifikanten Belastungen mit Luftschadstoffen durch den Baubetrieb, den späteren Seilbahnbetrieb oder die Straßennutzung zu rechnen.

Erkennbare Auswirkungen auf das Großklima (Makroklima), die durch die Planfeststellung zu bewältigen wären, ergeben sich ausweislich der vorgelegten Unterlagen nicht. Weder im von der Vorhabenträgerin vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. Planunterlagen Anlage 5, Plan-Nr. 5004) noch im UVP-Bericht (vgl. Planunterlagen Anlage 5, Plan-Nr. 5003) werden diesbezüglich zu bewältigende Probleme aufgeworfen. Eine Verstärkung des Klimawandels ist durch die Realisierung jedenfalls nicht zu erwarten. Treibhausgasemissionen werden aufgrund des elektrischen Antriebs der Turmbergbahn während des Betriebs nicht verursacht.

Die hinsichtlich des Mikroklima aufgeworfenen Probleme lassen sich bewältigen. Es werden ausweislich der vorgelegten Unterlagen keine Flächen mit besonderer klimatischer Ausgleichsfunktion oder lufthygienischer Schutz- und Regenerationsleis-

tung beansprucht und es werden keine Frischluftzufuhr- oder Kaltluftabflussbahnen beeinträchtigt. Allerdings bedingt der Verlust des Grünstreifens und der darauf befindlichen Bäume klimatische Veränderungen. Durch die Betonfahrbahn und die neue Talstation wird die Wärmebelastung am Tag durch die beiden zusätzlichen Wärmespeicher tendenziell zunehmen. Bei dem Grünstreifen und den darauf befindlichen Bäumen handelt es sich gleichzeitig auch um klimaaktive Vegetationsstrukturen. Diesen kommt besondere Bedeutung zu.

Die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen – hier sind die Dachbegrünung, das Sedumgleis und die bepflanzten Grünstreifen entlang der Trasse zu nennen – sind jedoch geeignet, die negativen Auswirkungen zu mindern. Auch die für die Biotope vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, Gestaltungsmaßnahmen sowie Ausgleichsmaßnahmen, kommen dem Schutz zu Gute. Die Planfeststellungsbehörde hat diese daher verbindlich als Nebenbestimmung festgesetzt (vgl. A.III.2.2.1., A.III.2.2.9.).

Das von der Vorhabenträgerin in Auftrag gegebene Verkehrsgutachten (vgl. Anlage 7, Plan-Nr. 7006) kommt zu dem Ergebnis, dass mit dem Vorhaben lediglich eine geringe Zunahme des Verkehrs verbunden ist und daher aufgrund der bestehenden hohen Grundbelastung nicht mit negativen Auswirkungen zu rechnen ist, dies bezogen auf den fließenden und die Auslastung im ruhenden Verkehr. Mit nennenswerten zusätzlichen Emissionen aufgrund der Zunahme des MIV ist somit nicht zu rechnen. Diese Annahme scheint plausibel, da sie davon ausgeht, dass mit dem Vorhaben gleichzeitig auch eine Alternative zum MIV geschaffen wird und so Besucher des Turmbergs auf den ÖPNV umsteigen bzw. nicht (mehr) mit dem Auto anreisen, zumal die schlechte Parksituation im Bereich des Untersuchungsgebiets bekannt ist. Verbunden mit dem Verkehrskonzept, welches die Stadt Karlsruhe im Zuge des Vorhabens aufstellt, um den Modal Split zu Gunsten des ÖPNV zu verschieben bzw. den Umstieg der Besucher des Turmbergs weg vom MIV hin zur Nutzung des ÖPNV zu beschleunigen, sprechen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dafür, dass diese Annahme berechtigt ist. Eine Veranlassung für weitere Nebenbestimmungen wird daher nicht gesehen.

Lufthygienische Belastungen durch Baustellenverkehr und Umleitungsstrecken (Staubimmissionen, Abgase) können durch den Einsatz schadstoffarmer Baumaschinen gemindert werden (vgl. A.III.1.4.). Die Beeinträchtigungen sind von zeitlich begrenzter Dauer und auch lokal eng begrenzt. Es ist somit nicht mit erheblichen Auswirkungen zu rechnen.

2.3.5. Wasser

Das Vorhaben wirft keine zu bewältigenden Konflikte in Bezug auf das Schutzgut Wasser auf. Der Planungsbereich liegt zwar innerhalb Zone III B des Wasserschutzgebiets Hardtwald (§ 51 WHG), Verbote resultieren hieraus für das Vorhaben aber nicht. Das Vorhaben befindet sich außerhalb von Heilquellenschutzgebieten (§ 53 Abs. 4 WHG), Risikogebieten (§ 73 Abs. 1 WHG) und Überschwemmungsgebieten (§ 76 WHG, § 65 WG). Das anfallende Niederschlagswasser soll vorliegend entweder flächig versickert oder von befestigten Flächen in die Kanalisation eingeleitet werden. Wasserrechtliche Gestattungen sind für die Einleitung von Abwasser in die Kanalisation nicht erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde hat vorsorglich Nebenbestimmungen zur Wasserwirtschaft (A.III.5.) angeordnet, die dem Schutz des Grundwassers und sonstiger Gewässer dienen.

Soweit im Rahmen der Errichtung des Brückenbauwerks Grundwasserhaltungsmaßnahmen oder Bohrpfahlgründungen notwendig werden oder anfallendes Niederschlagswasser versickert werden soll, bedarf es allerdings wasserrechtlicher Erlaubnisse. Diese werden gesondert im Abschnitt B.IV. behandelt.

2.3.6. Baurecht

Im Gegensatz zur Trasse unterfallen die Stationsgebäude auch den Bestimmungen der Landesbauordnung (LBO). Die Baurechtsbehörde der Stadt Karlsruhe wurde zum Vorhaben angehört. Im Rahmen der Planfeststellung zu bewältigende Probleme haben sich hierbei nicht ergeben. Die Baurechtsbehörde hat lediglich um die Aufnahme einiger Nebenbestimmungen gebeten. Abweichend von der vorgeschlagenen Nebenbestimmung der Baurechtsbehörde sieht die Planfeststellungsbehörde davon ab, die Herstellung von behindertengerechten Toiletten als Nebenbestimmung festzusetzen. Öffentliche Toiletten sind in den Stationsgebäuden nicht erforderlich und nicht vorgesehen.

Soweit im Rahmen der Einwendungsfrist hierzu vorgebracht wurde, dass die Abstandsflächen nicht eingehalten werden würden, ist dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unzutreffend. Hinsichtlich der Bergstation erübrigt sich eine Prüfung, da benachbarte, schützenswerte Bebauung nicht vorhanden ist, die nächstgelegene Bebauung findet sich zudem in so großer Entfernung, dass etwaige Abstandsflächen offensichtlich sicher eingehalten werden. Hinsichtlich der Talstation hat die

Vorhabenträgerin zur Abstimmung bzw. zur Prüfung durch die untere Baurechtsbehörde Bauanträge die Abstandsflächen zur Verdeutlichung nachgereicht. Demnach sind diese entsprechend eingehalten. Die Talstation hat eine Höhe von 4,09 m bis 9,00 m. Nach § 5 Abs. 7 Nr. 1 LBO beträgt die Abstandsfläche daher mindestens 3,6 m (9,00 m x 0,4). Die nächstgelegenen Grundstücke befinden sich jedoch in mindestens 8,34 m von der Außenwand der Talstation entfernt.

Sofern sich Einwendungen auch dagegen wenden, dass auch die Trasse Abstandsflächen – insbesondere zu Lasten der Grundstücke Wolfweg 6a, Wolfweg 7a und Wolfweg 8 – nicht einhalten würde, so ist auch dies unbegründet. § 5 LBO ist auf Verkehrs- bzw. Schienenwege nicht anwendbar. Dies ergibt sich schon aus dem Wortlaut. Demnach müssen vor den Wänden von baulichen Anlagen Abstandsflächen liegen. Die Trasse verfügt aber über keine „Wand“. § 6 Abs. 1 Nr. 3 LBO bestätigt dieses Ergebnis, wonach bauliche Anlagen, die keine Gebäude sind, in den Abstandsflächen baulicher Anlagen zulässig sind. Da die Trasse nicht höher als 2,50 m ist, sind Abstandsflächen auch nach § 6 Abs. 1 Nr. 3 LBO nicht einzuhalten.

Selbst wenn man annehmen wollte, dass die Turmbergbahn wie ein Gebäude Abstandsflächen einhalten müsste, werden Abstandsflächen eingehalten. Dies gilt ohne Weiteres, soweit sich die Trasse in der Bergbahnstraße befindet. Für den Bereich des Wolfwegs gilt dies ebenfalls. Im Bereich am Wolfweg befindet sich die Strecke zukünftig auf gleicher Lage wie heute in einem Abstand von ca. 5 m (äußere Schiene) zur Grundstücksgrenze. Sofern man auf den 1,8 m hohen Zaun abstellen möchte, der sich zukünftig mit 3,5 m bis 0,8 m Abstand am nächsten zu den Grundstücksgrenzen befindet, so würden an der engsten Stelle die Abstandsflächen eingehalten, da die notwendige Abstandsfläche bei Anwendung von § 5 Abs. 7 Nr. 1 LBO 0,72 m (1,8 m x 0,4) betragen würde. Da die Trasse der Turmbergbahn seit 1888 existiert, die Wohnbebauung unter den Adressen Wolfweg 6a, 7a und 8 deutlich später entstand – die alten Bebauungspläne der Stadt Karlsruhe, maßgeblich der Bebauungsplan 415 vom 03.10.1902 zeigen ebenso wie Lichtbildaufnahmen aus den Jahren 1880, 1890, 1898 und 1907 keine vorhandene Bebauung am Wolfweg bzw. entlang der Bestandstrasse – ist allerdings die Annahme naheliegend, dass diese Gebäude möglicherweise ihrerseits die Abstandsflächen zum Grundstück der Vorhabenträgerin unterschreiten. Insofern dürfte es nicht statthaft sein, wenn nun geltend gemacht wird, die Turmbergbahn unterschreite die Abstandsflächen zu eben genau diesen Grundstücken.

2.3.7. Denkmalschutz

Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege sind, soweit dies aus den Planunterlagen ersichtlich ist, nicht direkt betroffen. Zum Schutz archäologischer Funde oder Befunde wurde auf Anregung der Denkmalschutzbehörde der Stadt Karlsruhe eine entsprechende Nebenbestimmung aufgenommen (vgl. A.III.15.).

2.3.8. Geologie und Boden, Abfall- und Bodenschutzrecht

2.3.8.1. Rechtliche Voraussetzungen

Zwar bringt der Gesetzgeber mit der in § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 LVwVfG angeordneten Konzentrationswirkung zum Ausdruck, dass es für die Verwirklichung des Vorhabens neben dem Planfeststellungsbeschluss keiner weiteren Planungs- oder Zulassungsentscheidung bedarf. § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 LVwVfG erwähnt allerdings nur Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen. Er knüpft die Ersetzungswirkung ersichtlich an Regelungen, in denen sich der Gesetzgeber des Mittels vorheriger Kontrolle bedient, sei es eines präventiven Verbots mit Erlaubnisvorbehalt oder eines repressiven Verbots mit Befreiungsvorbehalt. Derartige Zulassungstatbestände kennen das Abfallrecht, mit Ausnahme hier nicht einschlägiger Sachverhalte, und das Bodenschutzrecht hingegen nicht. Sind diese Rechtsgebiete nach der Konzeption des Gesetzgebers – in erster Linie - eingriffsorientiertes Gefahrenabwehrrecht, das keine auf eine Zulassungsprüfung vorverlagerten Kontrollmechanismen kennt, so bietet § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 LVwVfG keine Grundlage dafür, dass die Kompetenzen der insoweit zuständigen Behörde auf die Planfeststellungsbehörde übergehen. Das Gebot der Konfliktbewältigung reicht nicht über den Entscheidungsspielraum hinaus, der der Planfeststellungsbehörde durch die Zuständigkeitsverlagerung des § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 LVwVfG zusätzlich eröffnet wird. Aus ihm erwächst keine öffentlich-rechtliche Allzuständigkeit kraft Natur der Sache. Allerdings ist das auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten anwendbare Bodenschutzrecht nur ausschließlich anwendbar, soweit Vorschriften über den Bau, die Änderung und den Betrieb von Verkehrswegen Einwirkungen auf den Boden nicht regeln. Das Verkehrswegeplanungsrecht weist bodenschutzrechtliche Bezüge unter zwei Aspekten auf:

Soweit sich vorhandene Bodenbelastungen nachteilig auf das Planungskonzept auswirken können, ist ihnen im Rahmen der Planfeststellung Rechnung zu tragen.

Zu den für die planerische Entscheidung relevanten Tatsachen gehört auch die Beschaffenheit des Bodens, auf dem das Planvorhaben verwirklicht werden soll. Die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke müssen für den ihnen zugedachten Zweck geeignet sein. Daran kann es fehlen, wenn für das Vorhaben Flächen in Anspruch genommen werden, die Bodenverunreinigungen aufweisen. Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase dürfen Gefahren oder erhebliche Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die sich darauf zurückführen lassen, dass als Baugrund kontaminierter Boden verwendet wird. Ob vom Boden her Störungen drohen, richtet sich nach den Maßstäben des Bodenschutzes.

Dem Regime des Verkehrswegeplanungsrechts unterliegen ferner Bodeneinträge, die durch das nach diesem Recht zulassungspflichtige Infrastrukturvorhaben selbst hervorgerufen werden. Dazu gehören Bodenverschmutzungen durch (Luft-) Schadstoffe, die sich, wie etwa Motorenverbrennungsrückstände oder sonstige Abgase des Verkehrs, auf den Bau, die Änderung oder den Betrieb des Verkehrswegs zurückführen lassen.

2.3.8.1.1. Schädliche Bodenveränderungen und Bodeneinwirkungen

Nach diesen Maßstäben liegen keine schädlichen Bodenveränderungen und Bodeneinwirkungen vor, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen. Die Bodenschutzbehörde hat um die Aufnahme von Nebenbestimmungen gebeten, um der Vorsorgepflicht nach §§ 1 und 7 des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) nachzukommen. Die Planfeststellungsbehörde hält dies ebenfalls für geboten und hat daher entsprechende Nebenbestimmungen festgesetzt (vgl. A.III.4.)

2.3.8.1.2. Abfälle

Im Rahmen des Rückbaus der beiden Stationsgebäude sowie der Bestandstrasse fallen Abfälle an. Das anfallende Material soll großteils recycelt bzw. verwertet werden (vgl. Anlage 5, Plan-Nr. 5007). Zur Absicherung einer sach- und fachgerechten Wiederverwertung und/oder Entsorgung hat die Planfeststellungsbehörde Nebenbestimmungen (A.III.5.1.) angeordnet, wonach anfallende Abfälle entsprechend der abfallrechtlichen Anforderungen ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten und erst bei nachweislicher Nichtverwertungsmöglichkeit fachgerecht zu beseitigen/entsorgen sind. Das Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz der Stadt Karlsruhe

hat um die Aufnahme einiger Nebenbestimmungen gebeten. Da die Planfeststellungsbehörde diese für zielführend hält, werden diese aufgegriffen und um eine weitere klarstellende Nebenbestimmung zum Umgang mit dem Rückbau- und Aushubmaterial ergänzt aufgenommen (vgl. A.III.6.1. ff). Damit wird zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde etwaigen negativen Einwirkungen durch Abfälle hinreichend begegnet.

2.3.9. Brand- und Katastrophenschutz

Die Vorhabenträgerin hat mit den Planunterlagen auch ein Brand- und Katastrophenschutzkonzept vorgelegt. Dieses ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Auch die Branddirektion hat im Rahmen der Anhörung das Brandschutzkonzept nicht beanstandet und lediglich um die Aufnahme einiger weiterer Nebenbestimmung zur Ergänzung gebeten. Die Planfeststellungsbehörde sieht es für geboten an, die Vorschläge der Stadt Karlsruhe aufzugreifen um sicherzustellen, dass die Abstimmung zwischen Vorhabenträgerin und örtlicher Feuerwehr im Unglücks- bzw. Ereignisfall reibungslos funktioniert.

Da das Bergungskonzept hinsichtlich der Fahrzeuge vorsieht, dass eine Rettung ausschließlich von außen stattfindet, da eine Selbstrettung das Absturzrisiko stark erhöhen würde, weil sich aufgrund der Niveauregulierung der Fahrzeuge der Türbereich in einer Höhe von bis zu 2 m über dem Dienstweg befindet, wurde im Rahmen der Einwendung vorgebracht, die Türen der Fahrzeuge müssten auch – bspw. durch Fahrgäste – von innen geöffnet werden können. Diesbezüglich wurde auch ein Vergleich mit dem Seilbahnunglück der Standseilbahn „Gletscherbahn Kaprun 2“ im Jahr 2000 gezogen. Die Planfeststellungsbehörde sieht diesbezüglich keine Veranlassung, weitere Nebenbestimmungen festzusetzen oder gar die Realisierung des Vorhabens zu versagen. Zur Vorbereitung des Erörterungstermins hat die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich nochmals bei der Branddirektion explizit bezüglich dieses Punktes Rücksprache gehalten und um nochmalige Plausibilitätsprüfung des Brandschutzkonzepts gebeten. Auch nach nochmaliger Prüfung wurde das Konzept als plausibel eingeschätzt. Dies aufgrund folgender Überlegungen:

- Ein Brandereignis im Wagen werde aufgrund der geringen Brandlast als sehr unwahrscheinlich erachtet (siehe Brandschutzkonzept Seiten 27+28).
- Bei einem Brandereignis fahre die Bahn möglichst zügig eine der Evakuierungszonen an. Dort sei die Evakuierung am zügigsten möglich.

- Die Wagen seien darüber hinaus mit Brandmeldern überwacht, was eine frühzeitige Alarmierung der Rettungskräfte ermögliche.
- Ein Aussteigen auf offener Strecke sei nur mit Leitersystemen möglich, die durch Rettungskräfte angebracht werden müssten
- Die Schilderung der Vorhabenträgerin, dass die fehlende Türöffnungsmöglichkeit von innen im Bergbahnbereich üblich wäre, sei im Hinblick auf Seil-schwebebahnen nachvollziehbar.

Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Ansicht. Ausweislich des Brandschutzkonzepts (Planunterlagen Anlage 5 Plan-Nr. 5001, S. 28) sind die Fahrzeuge entsprechend der DIN EN 17064 zertifiziert. Soweit wie technisch möglich werden nicht-brennbare, zumindest aber schwer entflammbare Werkstoffe verbaut. Beispielsweise erfolgt auch die Stromversorgung des Heizvorgangs über Stromabnehmer-schienen in den Stationen, die Bordstromversorgung erfolgt über 24 Volt. Es kommen daher keine leistungsstarken Batteriemodule für den Betrieb von Heizlüftern oder einer Klimaanlage zum Einsatz. Somit kann davon ausgegangen werden, dass bei Fahrten auf der Strecke von der elektrischen bzw. hydraulischen Installation eine geringe bzw. keine schwer zu löschende Brandlast besteht. Die Brandgefährdung ist demnach äußerst niedrig. Aufgrund vorhandener Feuerlöscher in den Fahrzeugen, deren Vorhandensein durch eine zusätzliche Nebenbestimmung sichergestellt ist (vgl. A.III.9.1.5.) ist eine Eigenbekämpfung eines möglichen Brandes durch Passagiere möglich. Eine Durchlüftungsmöglichkeit ist ebenfalls gegeben. Darüber hinaus ist eine automatische Brandmeldeanlage installiert, die ebenfalls durch eine Nebenbestimmung gesichert ist (vgl. A.III.9.1.3.). Die Fahrzeuge fahren dann mit Höchstgeschwindigkeit in die Stationen, wo ohnehin eine Rettung deutlich schneller möglich ist als über die Rettung von außen auf freier Strecke über Leitern.

Mit dem Seilbahnunglück von Kaprun ist die vorliegende Standseilbahn aus mehrererlei Hinsicht nicht vergleichbar. So ließen sich zwar die Türen der Fahrzeuge der Seilbahn in Kaprun durch die Passagiere ebenfalls nicht von innen öffnen, allerdings waren die Passagierabteile der Fahrzeuge nicht mit Feuerlöschern oder Notfallhäm-mern ausgestattet, eine Brandbekämpfung also im Unterschied zum geplanten Vorhaben durch Fahrgäste nicht möglich. Des Weiteren war die Trassenlänge mit ca. 3900 m deutlich länger, wobei 3286 m durch einen Tunnel führten. Dementspre-chend war auch die Anfahrt der Stationen im Ereignisfall nicht so schnell möglich, wie dies bei der Turmbergbahn der Fall ist – hier beträgt die gesamte Fahrtzeit le-

diglich ca. 3,3 min, die Trasse ist mit ca. 489 m fast achtmal kürzer und liegt komplett über Tage. Dass Passagiere in Panik in einem dunklen Tunnel (nach oben) in eine – durch den Kamineffekt des Tunnels verursachte – tödliche Rauchgaswolke eilen, wie dies in Kaprun der Fall war, ist bei der Turmbergbahn aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ausgeschlossen. Zudem ist im Falle der Turmbergbahn durch eine Nebenbestimmung sichergestellt, dass sich Personen im Ereignisfall in die richtige Richtung retten können (vgl. A.III.9.2.). Brandursache war in Kaprun vermutlich eine in der Nähe zu einem Heizlüfter – der unsachgemäß eingebaut war und nicht für die Verwendung in dem Fahrzeug vorgesehen war – verlegte Hydraulikleitung, sodass auch dieses Brandrisiko, wie weiter oben geschildert, in Bezug auf die Turmbergbahn aufgrund der Konstruktion der Fahrzeuge nahezu ausgeschlossen werden kann. Aufgrund der Tatsache, dass hinsichtlich der verwendeten Teilsysteme und Sicherheitsbauteile ein Konformitätsbewertungsverfahren nach Artikel 18 EU-SeilbahnVO durchzuführen ist und wegen der Aufnahme einer entsprechenden Nebenbestimmung (vgl. A.III.9.1.1.), ist gesichert, dass nur zugelassene und für Seilbahnen geeignete Bauteile bei der Turmbergbahn zum Einsatz kommen. Mangels Tunnel ist durch den fehlenden Kamineffekt in Bezug auf die Turmbergbahn überdies auch eine derart rasche Brandausbreitung wie beim Seilbahnunglück von Kaprun unwahrscheinlich. Außerdem waren Notausgänge und Fluchtwege in Kaprun ebenso wenig vorhanden wie eine Sprechanlage zur Information der Fahrgäste, was in Bezug auf die Turmbergbahn durch Nebenbestimmungen (vgl. A.III.9.1.3. und A.III.9.2.) sichergestellt ist.

Im Rahmen der Einwendung wurde auch vorgebracht, das Vorhaben verstoße deswegen gegen die Belange des Brandschutzes, weil die geplante Seilbahnüberführung am Wolfweg nicht den Anforderungen des § 2 Abs. 3 LBOAVO entspreche, insbesondere mit einer geplanten lichten Höhe von ca. 2,4 m nicht der geforderten lichten Höhe von 3,5 m entspreche. Diesbezüglich sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Bedarf, Nebenbestimmungen zu erlassen oder gar die Planungen anzupassen. Zum einen sind die Grundstücke südlich der Überführung über die Straße Auf dem Guggelensberg erreichbar. Dies würde im Vergleich zur Erreichbarkeit über die Bergbahnstraße bzw. Turmbergstraße mit Querungsmöglichkeit bei der Überführung von der Freiwilligen Feuerwehr Durlach einen Umweg von 700 m bedeuten, also den ca. 1,5-fachen Anfahrtsweg. Mit 2,2 km ist der Anfahrtsweg aber noch ausreichend kurz. Allerdings müsste bereits heute im Notfall dieser Umweg in Kauf genommen werden. Im derzeitigen Zustand weist die Überführung am Wolfweg ledig-

lich eine Durchfahrtshöhe von ca. 2,1 m auf. Zukünftig wird sich daher die Erreichbarkeit im Notfall damit sogar verbessern, da zukünftig Rettungswägen die Zufahrt zu den Grundstücken südlich der Überführung möglich sein wird, die Durchfahrts- höhe verbessert sich um ca. 25 cm. Zum anderen wurden die Gebäude auf den Grundstücken südlich der Überführung deutlich nach der Errichtung der Trasse der Turmbergbahn im Jahr 1888 und somit auch in Kenntnis der erschwerten Erreich- barkeit errichtet. Das älteste Gebäude zwischen heutiger Talstation und Bergstation ist das Anwesen Turmbergstraße 18, das im Jahr 1892 genehmigt wurde. Auch die alten Bebauungspläne der Stadt Karlsruhe, maßgeblich der Bebauungsplan 415 vom 03.10.1902, zeigen genau wie Lichtbildaufnahmen aus den Jahren 1880, 1890, 1898 und 1907 keine vorhandene Bebauung am Wolfweg bzw. entlang der Bestand- strasse. Darüber hinaus wurde die Branddirektion der Stadt Karlsruhe im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange angehört. Aus fachlicher Sicht wur- den keine diesbezüglichen Anforderungen an den Brandschutz gestellt. Zudem richtet sich der Wortlaut des § 2 Abs. 3 LBOAVO nur an zu errichtende Gebäude, deren Rettungsgeräte der Feuerwehr führt. An Brückenbauwerke richtet sich die Vorschrift nicht.

2.3.10. Kampfmittel

Die Vorhabenträgerin hat im Hanggebiet der Bergbahnstraße und im Bereich der Bestandstrasse bzw. Bergstation Luftbildauswertungen vornehmen lassen, um das Untersuchungsgebiet auf das Vorhandensein von Sprengbomben-Blindgängern zu untersuchen (vgl. Anlage 7, Plan-Nr. 7010). Die Untersuchungen zeigen, dass das Untersuchungsgebiet im 2. Weltkrieg mit Sprengbomben bombardiert worden ist. Einige Bereiche können jedoch als bombenfrei eingestuft werden. Für einen Teilbe- reich – dieser betrifft den Bereich rund um die Bergstation – kann allerdings das Vorhandensein von Sprengbomben-Blindgängern oder anderer Kampfmittel nicht ausgeschlossen werden. Für diesen Bereich ist daher eine nähere Überprüfung durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg oder ein anderes autorisiertes Unternehmen vorzunehmen. Vor der eingehenden Untersuchung die- ses Teilbereichs sollten dort keinerlei Baumaßnahmen umgesetzt werden. Auch das für Kampfmittelbeseitigung zuständige Referat 16 des Regierungspräsidiums Stutt- gart hat die nähere Untersuchung des Gebiets auf Kampfmittel empfohlen. Die Plan- feststellungsbehörde hat daher eine entsprechende Nebenbestimmung in den Plan- feststellungsbeschluss aufgenommen.

2.3.11. Datenschutzrecht

Die Turmbergbahn soll grundsätzlich vollautomatisch nach Taktfahrplan verkehren. Für diesen autonomen Betrieb der Seilbahn ist die Installation von Videosystemen sowohl innen als auch außen an den Fahrzeugen sowie in den Stationen vorgesehen (vgl. Planunterlagen, Anlage 4, Plan-Nr. 4104). Generelle datenschutzrechtliche Bedenken ergeben sich aufgrund des geplanten Betriebs nicht. Dies ergibt sich insbesondere daraus, dass eine dauerhafte Überwachung des Fahrbetriebs durch die Kameras nicht stattfindet, ein Zugriff auf die Aufzeichnungen nur anlassbezogen erfolgt und das aufgezeichnete Bild nur für einen begrenzten Zeitraum gespeichert wird. Die Planfeststellungsbehörde stellt an diesem Punkt klar, dass sie sich nur insoweit mit dem Datenschutzrecht beschäftigt, als dass die Verarbeitung personenbezogener Daten notwendig für den vollautomatischen Betrieb der Turmbergbahn ist.

Außenkameras

Die Überwachung der Trasse mittels Außenkamera findet nur für die Inspektionsfahrt vor der täglichen Aufnahme des Betriebs und bei Einzelfallereignissen, bspw. bei Störungen, statt. Dieses Monitoring (Zugriff auf das Live-Bild) ist die Basis des vollautomatischen Betriebs mit der Möglichkeit des anlassbezogenen Zugriffs. Die meiste Zeit, wenn kein Zugriff auf das Live-Bild erfolgt, findet eine Black-Box-Aufzeichnung (als Ringaufzeichnung) statt, wobei Aufzeichnungen für maximal 72 h gespeichert und anschließend gelöscht/überschrieben werden. Ein Zugriff auf die Aufzeichnungen findet nur in eng begrenzten Ausnahmefällen statt (Havarie, Notbremsungen, Straftaten etc.). Grundsätzlich erfolgt der Zugriff auf das Live-Bild von der zentralen Fernleitstelle aus, sofern die Verbindung zur Fernleitstelle unterbrochen ist. Bei der Durchführung von Fahrten im Rahmen von technischen Überprüfungen sowie bei Wartungen ober an Tagen mit hohem Besucheraufkommen kann der Zugriff auch vom Kommandoraum der Bergstation aus erfolgen. Die Trasse ist durch 1,8 m bzw. ab dem Wirtschaftsweg 1,2 m hohe Zäune abgegrenzt. Die Trasse ist nicht öffentlich zugänglich. Softwareseitig – durch Verpixelung – wird sichergestellt, dass die Kameras nur den Trassenbereich einsehen können. Die Bereiche außerhalb der Einzäunung – mithin also die meist privaten Grundstücke – sind somit der Einsichtnahmemöglichkeit durch Kameraüberwachung entzogen. Das Interesse am vollautomatischen Betrieb der Seilbahn nach Art. 15 DIN EN 12929 stellt ein berechtigtes Interesse im Sinne des Datenschutzrechts dar. Die Außenkameras an den Fahrzeugen sind geeignet, den automatischen Betrieb der Seilbahn sicherzustellen.

Sie sind zudem erforderlich, um sicherheitsgefährdende Vorgänge oder schädigende Handlungen zu erkennen. Ein milderer Mittel von dem ein weniger intensiver Eingriff für Betroffene ausgehen würde, um den automatischen Betrieb zu gewährleisten, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Hierbei hat die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt, dass sich die Überwachung mittels der Kameras räumlich auf den Bereich der für die Öffentlichkeit nicht zugänglichen Trasse beschränkt. Die Bereiche außerhalb der Zäune sollen verpixelt werden, sodass die Privatsphäre der Anlieger geschützt wird. Des Weiteren erfolgt der Zugriff auf das Live-Bild nur in sehr beschränktem Umfang und ist auf wenige Ereignisse beschränkt. Dies betrifft zum einen die Betriebsaufnahme am Morgen und Ereignisse wie bspw. Störfälle. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte überwiegt das Interesse der Vorhabenträgerin am vollautomatischen Betrieb der Turmbergbahn das Interesse betroffener Personen u.a. auf eine unbeobachtete Teilnahme am öffentlichen Leben und ggf. der Achtung von Privat- und Familienleben der Anwohner. Die Planfeststellungsbehörde hält es jedoch für geboten, der Vorhabenträgerin aufzuerlegen, wo möglich und der vollautomatische Betrieb der Turmbergbahn dem nicht entgegensteht, den Einsatz von physischen Blenden an den Außenkameras zu prüfen und zu installieren (vgl. A.III.10.2.). Physische Blenden sind gegenüber einer softwareseitigen Lösung zu bevorzugen, da hier bereits die Datenverarbeitung von Anfang an ausgeschlossen ist und zudem bereits für die Anwohner der Eindruck der Überwachung minimiert oder ausgeschlossen wird. Außerdem hat die Vorhabenträgerin die Kameras so auszurichten und einzurichten, dass eine Verarbeitung personenbezogener Daten vermieden wird, soweit der automatische Betrieb dem nicht entgegensteht (vgl. A.III.10.2.). Außerdem sieht es die Planfeststellungsbehörde für geboten an, der Vorhabenträgerin explizit aufzuerlegen, durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen sicherzustellen, dass die Vorgaben auf den Zugriff auf die Aufzeichnungen, insbesondere hinsichtlich Anlass, zeitlichem Umfang, Berechtigung der Zugreifenden und Zweck des Zugriffs eingehalten werden (vgl. A.III.10.5.).

Innenkameras in den Fahrzeugen und den Stationen

Auch der Innenraum der Fahrzeuge wird mittels Kameras überwacht. Genau wie bei den Außenkameras ist auch diesbezüglich ein Zugriff auf das Livebild möglich und es findet eine Aufzeichnung der Videobilder statt. Auch für die Innenkameras gilt hinsichtlich des Livebilds, dass ein Zugriff nur für vorgeschriebene Betriebskontrollen sowie anlassbezogen zur Abklärung von Sicherheitsvorfällen (z. B. bei einer

Auslösung von Sicherheitseinrichtungen) erfolgt. Die Videoaufzeichnung des Innenraums findet ebenfalls als Black-Box-Aufzeichnung (Ringaufzeichnung) statt, auch diese Aufzeichnungen werden für maximal 72 h gespeichert und anschließend gelöscht/überschrieben. Ein Zugriff auf die Aufzeichnungen findet wiederum nur in eng begrenzten Ausnahmefällen statt (Havarie, Notbremsungen, Straftaten etc.). Nach DIN EN 12397, Ziff. 5.2.3 f. und DIN EN 1709, Ziff. 7 ff. sind die Durchführung von Betriebskontrollen für den vollautomatischen Betrieb einer Seilbahn zwingend erforderlich, was durch die Möglichkeit der Einsichtnahme in das Livebild realisiert werden soll. Darüber hinaus sieht die Vorhabenträgerin vor, dass Fahrgäste im Fahrzeug einen Gesprächswunsch durch betätigen eines Knopfes äußern können. Auch dann ist eine Aufschaltung auf das Livebild denkbar.

Datenschutzrechtlich unkritisch ist die Einsichtnahme in das Livebild zur Betriebsaufnahme bzw. wenn sich keine Personen in den Fahrzeugen befinden. Personenbezogene Daten werden dann nicht verarbeitet. Daher sind außerhalb der Betriebszeiten, wenn sich keine befugten Personen in den Fahrzeugen aufhalten dürfen, Einsichtnahmen in das Livebild generell zulässig. Anders stellt es sich dar, wenn sich Personen berechtigterweise im Erfassungsbereich der Kameras befinden können. Einsichtnahmen in das Livebild sind dann nur zulässig, wenn diese zur Gewährleistung der technischen Fahrgastsicherheit aufgrund von vorgeschriebenen Betriebskontrollen tatsächlich erforderlich sind. Die Erforderlichkeit würde bspw. dann fehlen, wenn sich der automatische Betrieb auch durch einen weniger starken Eingriff, bspw. durch Sensoren, gewährleisten ließe und dies mit den Anforderungen an den vollautomatischen Betrieb und die einschlägigen DIN-Vorschriften vereinbar wäre. Entsprechend hat die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Nebenbestimmung aufgenommen (vgl. A.III.10.3.). Im Falle einer zulässigen Einsichtnahme in das Livebild überwiegt das berechnete Interesse der Vorhabenträgerin am automatischen Betrieb der Turmbergbahn das Interesse und die Rechte der von der Überwachung betroffenen Personen u.a. auf eine unbeobachtete Teilnahme am öffentlichen Leben, da es sich bei Betriebskontrollen um Maßnahmen zur Gewährleistung des automatischen Betriebs und der Fahrgastsicherheit handelt. Gleiches gilt in Notsituationen oder technischen Ausfällen. Nicht erforderlich und damit unzulässig ist die Videoüberwachung jedoch dann, wenn lediglich durch einen Fahrgast ein Gesprächswunsch angefordert wird. Dies liegt darin begründet, dass die anfordernde Person nicht für alle anderen Fahrgäste über die Verarbeitung derer personenbezogener Daten mittels Videoaufzeichnung disponieren kann. In diesen Fällen ist allen-

falls eine Zuschaltung per Video auf der zweiten Stufe denkbar, wenn sich im Rahmen des Gesprächs ergibt, dass eine Videoaufschaltung zur weiteren Aufklärung zwingend geboten ist. In diesem Fall wäre der Grund der Liveaufschaltung, der Zeitpunkt und Zeitraum des Zugriffs genau zu dokumentieren. Diese datenschutzrechtlichen Anforderungen hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls mit einer Nebenbestimmung festgesetzt (vgl. A.III.10.3.). Um die Eingriffe in die Rechte betroffener zu minimieren, sind zudem durch die Vorhabenträgerin einige weitere Maßnahmen zu ergreifen. Die Kameras sind so anzubringen oder zu verblenden oder softwaretechnisch auszustatten, dass diese den jeweiligen Zwecken angepasst werden. Sofern bspw. Betriebskontrollen der Türbereiche erfolgen, ist eine Einsichtnahme in den gesamten Fahrgastraum nicht erforderlich. Außerdem ist vorrangig auf unscharfe Bildaufnahmen zurückzugreifen, sofern dies die Anforderungen an den vollautomatischen Betrieb bzw. die einschlägigen DIN-Vorschriften zulassen. Dies ist dann bspw. denkbar, wenn es nicht auf die Identifizierung der einzelnen Personen, sondern lediglich auf deren bloße Anwesenheit ankommt. Diese Vorgaben hat die Planfeststellungsbehörde verbindlich in einer Nebenbestimmung festgesetzt (vgl. A.III.10.3.). Außerdem sieht es die Planfeststellungsbehörde für geboten an, der Vorhabenträgerin explizit aufzuerlegen, durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen sicherzustellen, dass die Vorgaben auf den Zugriff auf die Aufzeichnungen, insbesondere hinsichtlich Anlass, zeitlichem Umfang, Berechtigung der Zugreifenden und Zweck des Zugriffs eingehalten werden (vgl. A.III.10.5.).

Für die Stationskameras gelten grundsätzlich dieselben Voraussetzungen wie für die Kameras im inneren der Fahrzeuge. Das berechtigte Interesse der Vorhabenträgerin an der Datenverarbeitung ergibt sich hier aus Art. 15.2 der DIN EN 12929-1.

Speicherung des Bildmaterials

Die bereits angesprochene Speicherung der Bildaufnahmen ist zulässig, wenn sie sich im Rahmen der erlaubten Anlässe bewegt. Ein Anlass ist gegeben, soweit die Speicherung von Videobildern zur Wahrung des Interesses des Verantwortlichen aufgrund einer nachweisbaren konkreten oder abstrakten Gefährdungslage zur Aufklärung von Straftaten, Unfällen oder der Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen (etwa aufgrund des Missbrauchs von Sicherheitseinrichtungen) erforderlich ist. Es sind allerdings technische und organisatorische Maßnahmen für die Aufzeichnungen zu ergreifen und sicherzustellen, dass ein Zugriff hierauf nur im Falle eines Ereignisses durch berechtigte Mitarbeiter erfolgt. Die Speicherdauer ist zudem

auf das erforderliche Mindestmaß zu beschränken und darf 72 h nicht überschreiten. Entsprechendes hat die Planfeststellungsbehörde daher als Nebenbestimmung festgelegt (vgl. A.III.10.5.)

Unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen und der getroffenen Nebenbestimmungen stehen datenschutzrechtliche Bestimmungen der Verwirklichung des Vorhabens nicht entgegen. Auch der Landesdatenschutzbeauftragte wurde zu dem Vorhaben angehört. Grundsätzliche Bedenken wurden von dort nicht geäußert. Es wurde lediglich die Festsetzung von Nebenbestimmungen angeregt, was die Planfeststellungsbehörde als zielführend und zweckmäßig aufgegriffen hat.

2.3.12. Kein Verstoß gegen § 11 Abs. 3 LSeilbG

Der Planung steht auch nicht § 11 Abs. 3 LSeilbG entgegen. Nach dieser Vorschrift darf der Plan nicht festgestellt werden, soweit durch eine Seilbahn eine öffentliche Straße benutzt werden soll. Befreiungen hiervon sind nur zulässig, wenn ein unabweisbares öffentliches Verkehrsbedürfnis auf andere Weise nicht befriedigt werden kann und die Straßenverkehrsbehörde eine Sondernutzungserlaubnis erteilt oder zustimmt.

Diesbezüglich wurde im Rahmen der Äußerungsfrist vorgebracht, dass die Nutzung einer Straße durch eine Seilbahn sowohl in Längsrichtung als auch in Querrichtung grds. verboten sei, was auf die Entstehungsgeschichte des LSeilbG aus dem LEisenbG von 1992 gestützt wird. Die vorgesehene Planung hätte aufgrund der mehrfachen Querung von Straßen bzw. Wegen eine Straßennutzung zur Folge, die grds. verboten sei. Eine Benutzung würde nur dann nicht vorliegen, wenn der Gemeingebrauch nicht eingeschränkt sei. Andernfalls bedürfe es einer Sondernutzungserlaubnis, was vorliegend der Fall sei, da die in der RAST 06 vorgeschlagenen Lichtraumprofile nicht eingehalten würden. Das von § 11 Abs. 3 LSeilbG geforderte unabweisbare öffentliche Verkehrsbedürfnis für die zulässige Benutzung der öffentlichen Straßen und Wege liege jedenfalls nicht vor.

Dem folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Sofern die Turmbergbahn den Wirtschaftsweg an zwei Stellen, den Wolfweg bzw. im Bereich des noch zu errichtenden Überführungsbauwerks den Fuß-/Radweg höhenfrei quert, liegt hierin keine verbotene Benutzung einer Straße i.S.d. § 11 Abs. 3 LSeilbG vor. Dies folgt schon zum einen

daraus, dass nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde § 11 Abs. 3 LSeilbG lediglich die Längsnutzung, nicht aber die Quernutzung regelt. Demnach liegt keine Benutzung einer Straße i.S.d. § 11 Abs. 3 LSeilbG vor und demzufolge ist auch keine Sondernutzungserlaubnis der Straßenverkehrsbehörde für die Nutzung der Straße erforderlich. Gegenteiliges kann nicht aus der Gesetzgebungshistorie zum LSeilbG geschlossen werden. Zwar war im Landeseisenbahngesetz vom 31.07.1992 tatsächlich ausdrücklich geregelt, dass die Benutzung einer öffentlichen Straße in der Längsrichtung grds. nicht gestattet sein soll. Daraus zu schließen, dass durch den Verzicht auf diesen Wortlaut im Landeseisenbahngesetz von 1995 oder 2003 auch die Quernutzung mitumfasst sein soll, ergibt sich weder aus dem Wortlaut noch aus der Gesetzesbegründung und somit ist auch kein diesbezüglicher Schluss auf den gesetzgeberischen Willen folgerichtig. Vielmehr lässt sich aus dem Weglassen des Zusatzes „in der Längsrichtung“ darauf schließen, dass der Gesetzgeber den Zusatz für überflüssig hielt. Dies wird deutlich, wenn man zum Vergleich das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) heranzieht. In § 31 Abs. 1 Nr. 1 PBefG ist geregelt, dass bei der Benutzung einer öffentlichen Straße durch eine Straßenbahn die Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast beizubringen ist. In § 31 Abs. 1 Nr. 2 PBefG ist geregelt, dass diese Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast beizubringen ist, wenn Betriebsanlagen von Straßenbahnen öffentliche Straßen höhengleich kreuzen. Hierdurch wird deutlich, dass in der höhenfreien Kreuzung/Querung von Straßenbahnanlagen keine Benutzung i.S.d. § 31 Abs. 1 Nr. 1 PBefG zu sehen ist. Da § 31 Abs. 1 Nr. 2 PBefG nur den Fall der höhengleichen Kreuzung zwischen Straße und Straßenbahn regelt, wird weiter deutlich, dass bei höhenfreien Kreuzungen von Straßenbahnen und öffentlichen Straßen noch nicht einmal die Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast nötig sein soll. Dies kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch auf Seilbahnen übertragen werden. Für das geplante Vorhaben bedeutet dies, dass in den drei höhenfreien Querungen der Trasse mit öffentlichen Straßen keine Benutzung i.S.d. § 11 Abs. 3 PBefG zu sehen ist. Außerdem liegt auch deshalb keine Benutzung vor, weil die Turmbergbahn auf getrenntem Gleiskörper geführt wird. Die Turmbergbahn wird als Standseilbahn auf Schienen gezogen und ist somit als Schienenbahn zu qualifizieren. Sie benutzt auf einem eigenen Verkehrskörper nicht den Verkehrsraum einer öffentlichen Straße und muss sich dementsprechend auch nicht mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen oder ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen, ist somit völlig unabhängig von der Straße. Es besteht also eine technische und verkehrliche Unabhängigkeit von Seilbahn und Straße. Insofern ist es naheliegend, Brückenbauwerke einer Standseilbahnanlage ähnlich zu behandeln, wie dies für Straßenbahnen in § 1 Abs.

5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG) geregelt ist. Auch aus anderem Grund teilt die Planfeststellungsbehörde die Auffassung der vorgebrachten Einwendung nicht. Denn sofern darin eine Nutzung im straßenrechtlichen Sinne sehen will, dass Teile einer Seilbahnanlage eine öffentliche Straße queren, liegt hierin aber nicht gleichzeitig eine Benutzung der öffentlichen Straße durch die Seilbahn i.S.d. § 11 Abs. 3 LSeilbG. Da die Turmbergbahn auf einem eigenen und von der öffentlichen Straße unabhängigen Verkehrskörper verkehrt, „benutzt“ sie die Straße nicht, vielmehr benutzt sie – wie bereits weiter oben dargestellt – ihren eigenen Verkehrskörper. Auch straßenrechtlich liegt keine erlaubnispflichtige Sondernutzung nach § 16 Abs. 1 StrG vor, wie dies teilweise im Rahmen der Äußerungsfrist vorgebracht wurde.

Die Benutzung einer Straße über den Gemeingebrauch hinaus ist Sondernutzung, wenn der Gemeingebrauch beeinträchtigt wird oder beeinträchtigt werden kann, § 16 Abs. 1 Satz 1 i.V.m § 21 Abs. 1 StrG. Hierfür sprechen auch die *„Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“*. Hier werden in der Anlage 2 C Entgelte für die sonstige Nutzung i.S.d. § 8 Abs. 10 FStrG festgesetzt. In Ziffer 2.4 ist geregelt, dass höhenfreie Kreuzungen von Seilbahnen mit Straßen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, entgeltfrei sind. Zwar ist das FStrG für die drei betroffenen Straßen bzw. Wege, an denen die Turmbergbahn diese höhenfrei quert, nicht anwendbar, allerdings entsprechen § 16 Abs. 1 StrG bzw. § 21 Abs. 1 StrG weitestgehend den Regelungen in § 8 Abs. 1 bzw. Abs. 10 FStrG, sodass es nahe liegt, diese Einordnung hinsichtlich einer „sonstigen Nutzung“ auch auf das Landesrecht zu übertragen. Voraussetzung ist demnach lediglich, dass der Gemeingebrauch nicht beeinträchtigt ist. Der Gemeingebrauch an einer öffentlichen Straße wird beeinträchtigt, wenn die tatsächliche Benutzung des öffentlichen Verkehrsraums durch andere Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen oder nicht unerheblich erschwert wird. Eine solche Beeinträchtigung liegt an allen drei Stellen, an denen die Turmbergbahn öffentliche Straßen bzw. Wege quert, nicht vor. Im Bereich der geplanten Unterführung für Fußgänger und Radfahrer beträgt die lichte Durchgangshöhe über 2,50 m, die lichte Weite an der engsten Stelle 3,00 m. Die Unterführung wird barrierefrei hergestellt, die maximale Neigung beträgt 6 %, mindestens jedoch 2,8 %. Damit werden die in der RAST 06 beschriebenen Regelwerte sowohl für die lichte Höhe (mindestens 2,50 m) als auch die lichte Weite (mindestens 2,50 m) sowie die Din 18040-3 hinsichtlich der Barrierefreiheit eingehalten. Im Bereich Wolfweg werden die von der RAST 06 vorgegebenen Lichtraumprofile für das geplante Brückenbauwerk nicht eingehalten. Nach dem Regelwerk soll die lichte Höhe eines

solchen Bauwerks mindestens 4,50 m betragen. Diese Vorgabe wird mit dem geplanten Brückenbauwerk nicht eingehalten. Die geringste lichte Höhe beträgt am linken Straßenrand am unteren Wolfweg künftig 2,97 m (statt bisher 2,73 m). Allerdings ist zum einen bereits heute das vorgegebene Lichtraumprofil nicht eingehalten. Durch die geplante Maßnahme verbessert sich sogar die Situation. Heute besteht an der Brücke eine Durchfahrtsbeschränkung mit einer Höhe über 2,10 m. Zukünftig wird sich die Durchfahrtshöhe um ca. 25 cm erhöhen. Zum anderen sind die Empfehlungen der RAST 06 nicht absolut verbindlich. Von ihnen soll zwar nur abgewichen werden, wenn die abweichende Lösung den spezifischen Anforderungen besser gerecht wird als die in der RAST 06 enthaltenen Regelungen. Darüber hinaus kommt eine Abweichung auch aufgrund überwiegender anderer öffentlicher oder privater Belange in Betracht. Dies ist vorliegend der Fall. Sofern man im Bereich des Wolfweges die Lichtraumprofile der RAST 06 mit 4,50 m einhalten wollte, würde dies bedeuten, dass die gesamte Trasse erheblich angepasst bzw. in der Höhe angepasst werden müsste. Dies würde wiederum bedeuten, dass die Anlieger mit einem deutlich massiveren Bauwerk konfrontiert wären, die Auswirkungen auf das Landschaftsbild wären deutlich stärker und es wäre auch mit deutlich höheren Kosten zu rechnen, da sich die Vergrößerung auf die gesamte Trasse und nicht zuletzt das Überführungsbauwerk im Bereich Bergbahnstraße / Posseltstraße / Turmbergstraße / Kastellstraße auswirken würde. Auch aus dem Umkehrschluss aus dem 2. Leitsatz des Urteils des VGH Baden-Württemberg vom 23.10.1972, Az. I 1107/71 können die Einwender nichts Gegenteiliges schließen, da der VGH die Frage, ob immer die Sondernutzung einer Straße durch eine Seilbahn gegeben ist, wenn diese bei der Querung das Lichtraumprofil unterschreitet, nicht entschieden hat. Vielmehr hat der VGH in seiner Entscheidung sogar die Frage aufgeworfen, allerdings nicht entschieden, ob in der höhenfreien Überquerung einer Straße durch eine Seilbahn überhaupt eine Straßennutzung zu sehen ist. Der Gemeingebrauch ist also nicht allein deshalb ausgeschlossen oder nicht unerheblich erschwert, weil das Lichtraumprofil an der Brücke am Wolfweg nicht eingehalten wird. Vielmehr bleiben die Grundstücke südlich der Brücke am Wolfweg weiterhin erreichbar bzw. verbessert sich die Erreichbarkeit sogar zukünftig. Des Weiteren ist diesbezüglich anzumerken, dass die Grundstücke südlich der Brücke am Wolfweg erst nach der Turmbergbahn, demnach in Kenntnis der eingeschränkten Erreichbarkeit durch das Brückenbauwerk mit beschränkter Durchfahrthöhe – errichtet wurden. Nichts Anderes gilt für die Brücken am Wirtschaftsweg. Auch hier können zwar die in der RAST 06 vorgeschlagenen Lichtraumprofile nicht eingehalten werden. Hier verbessert sich die lichte Höhe am unteren Weg von 2,12 m auf 2,98, am oberen Weg von 2,67 m auf 3,52 m. Die

Durchfahrtshöhe verbessert sich damit um ca. 85 cm, sodass auch diesbezüglich festzustellen ist, dass der Gemeingebrauch weder ausgeschlossen noch nicht nur unerheblich erschwert ist.

Im Rahmen der Einwendung wurde zudem vorgebracht, es sei auch deswegen ein Verstoß gegen § 11 Abs. 3 LSeilbG gegen, weil Trasse der Seilbahn im Grünstreifen der Bergbahnstraße liegen würde. Dieser Grünstreifen sei aber nach § 2 Abs. 2 StrG Bestandteil der Straße. Dieser Auffassung folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Zum einen ist durch die Trasse im Grünstreifen der Gemeingebrauch an der Bergbahnstraße nicht eingeschränkt. Breits dies spricht unter Berücksichtigung der vorangegangenen Ausführungen gegen die Annahme, dass eine Benutzung dieser Straße iSd § 11 Abs. 3 LSeilbG vorliegt. Des Weiteren mag es sich zwar dem Wortlaut nach um einen „Trennstreifen“ iSd § 2 Abs. 2 Nr. 1 lit. b StrG handeln. Allerdings ist der Trennstreifen im Bebauungsplan 415 der Stadt Karlsruhe vom 03.10.1902 als „Proj. Verlängerung der Drahtseilbahn“ bezeichnet, sodass man davon ausgehen kann, dass diese Verkehrsfläche ursprünglich nicht als Trennstreifen als Bestandteil des Straßenkörpers angedacht war, zumindest aber vorgesehen war, dass die Trasse der Seilbahn später hierin liegen sollte.

Auch der Einwand, es liege aufgrund der notwendigen Folgemaßnahmen am Straßenkörper im Bereich des geplanten Überführungsbauwerks am Knoten Posseltstraße / Kastellstraße / Bergbahnstraße eine Straßenbenutzung iSd § 11 Abs. 3 LSeilbG vor, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbegründet. Durch diese Änderung des Straßenkörpers wird die Straße nicht benutzt iSd dieser Vorschrift benutzt. Dies wird auch aus dem Wortlaut der Vorschrift deutlich, nämlich, dass Befreiungen einer Sondernutzungserlaubnis bedürfen.

2.3.13. Sonstiges zwingendes Recht

Sonstige zwingende materiell-rechtlichen Rechtssätze werden von dem Vorhaben - ebenfalls - nicht verletzt.

2.4. Abwägung

Nachdem für das Vorhaben die Planrechtfertigung gegeben ist und es auch nicht gegen gesetzliche Planungsleitsätze verstößt, sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit gegeneinander und untereinander abzuwägen.

2.4.1. Planungsalternativen

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen. Bei der eigentlichen Alternativenprüfung wird untersucht, ob das Vorhaben nicht besser an einem anderen Ort verwirklicht werden soll. Daneben kann sich die Alternativenprüfung aber auch auf die Dimensionierung des Vorhabens oder die Art der Projektverwirklichung beziehen. Neben der Null-Variante, also der Alternative, das Vorhaben nicht zu verwirklichen, sind sonstige Alternativen allerdings grundsätzlich nur dann in den Blick zu nehmen, wenn sie ernsthaft in Betracht kommen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04). Von einer zumutbaren Alternative kann dabei dann nicht mehr die Rede sein, wenn eine Planungsvariante auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden können. Zumutbar ist es nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssten, braucht dagegen nicht berücksichtigt zu werden (vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 01.04.2007, 9 A 20.05).

2.4.1.1. Null-Variante

Als Alternative zum beantragten Vorhaben wäre denkbar, das Projekt nicht durchzuführen. In diesem Fall würde die Verknüpfung der Turmbergbahn mit dem an der Haltestelle Durlach Turmberg verkehrenden ÖPNV mit kurzen Umsteigewegen entfallen, da hierfür die Verlängerung der Trasse zum Knoten Grötzinger Straße (B 3) zwingend erforderlich ist. Dann wäre es weiterhin nur möglich, an der Haltestelle Durlach Turmberg umzusteigen, um per Bus mit der Linie 29 die Haltestelle Durlach Turmberg Talstation zu erreichen. Natürlich ließe sich die Talstation auch weiterhin fußläufig erreichen. Dies bedeutet bisher bei Ausstieg an der Haltestelle Durlach Turmberg entweder den ca. 300 m langen Fußweg über die relativ steile Bergbahnstraße oder den ca. 550 m weiten Fußweg über die Grötzinger Straße und die etwas weniger steile Turmbergstraße zur heutigen Talstation in Kauf zu nehmen. Bei Ausstieg an der Haltestelle Karl-Weysser-Straße beträgt der Fußweg über die Badener Straße und die Turmbergstraße ca. 400 m.

Das Ziel, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern könnte damit – auch unabhängig von der Integration der Turmbergbahn in das Tarifsystem des KVV – nicht erreicht

werden. Dies liegt auch darin begründet, dass die Buslinie 29 nur stündlich – und dies nur sonn- und feiertags – verkehrt, wohingegen die Taktung der geplanten Turmbergbahn an die Taktung der Straßenbahnlinie 1 angepasst sein soll, somit nicht nur der Umsteigeweg, sondern auch die Umsteige- bzw. Wartezeiten reduziert werden. Zwar ließe sich auch argumentieren, dass die Taktung der Buslinie auf die Straßenbahnlinie angepasst werden könnte, dies hätte aber zur Folge, dass zahlreiche zusätzliche Fahrten anfallen würden. Neben dem daraus folgenden Personal- und dem daraus resultierenden Kostenaufwand würde dies auch bedeuten, dass durch den Busverkehr mehr Emissionen verursacht werden würden. Und selbst wenn man annehmen wollte, dass es sich um elektrische Busse oder gar autonom fahrende Busse – welche aber in Deutschland noch nicht zugelassen sind – handelt, welche die Fahrten vornehmen, so würde dies die Tatsache, dass die Turmbergbahn nur auf Anforderung fährt, nicht berücksichtigen. Im Gegensatz dazu müssten die Busse tatsächlich jede fahrplanmäßige Fahrt vornehmen, um „takttreu“ zu verkehren. Dies ist bei den Fahrzeugen der Turmbergbahn, die im Pendelbetrieb zwischen Talstation und Bergstation verkehren, nicht der Fall. Hier ist es möglich, den Taktfahrplan ausschließlich im Falle eines entsprechenden Bedarfs zu bedienen. Allein bereits aufgrund dieses geringeren Bedarfs dürfte gerade zu den Randzeiten und sonstigen Zeiten mit geringem Fahrgastverkehr die Turmbergbahn deutlich effizienter sein als vergleichbare Busse. Zudem würde der Umstieg in Busse bedeuten, dass ein zusätzlicher Umstieg vorzunehmen wäre, was die Reisezeiten bzw. Umstiegs- und Wartezeiten erhöhen würde und somit die Attraktivität mindern würde. Die Fahrgäste der Turmbergbahn weiterhin auf den Fußweg zu verweisen, ist ebenfalls keine adäquate Alternative, da dieser über die kürzeste Distanz immerhin noch ca. 300 m beträgt und dann zusätzlich über die relativ steile Bergbahnstraße führt, die für mobilitätseingeschränkte Personen kaum bzw. in vielen Fällen sogar gar nicht zu bewältigen ist. Dies würde bedeuten, einen größeren Personenkreis von vorneherein von der Nutzung der Turmbergbahn auszuschließen. Auch bspw. die Einrichtung von Ruftaxis o.Ä. Verkehrsmitteln sind keine wirkliche Alternative, da diese wiederum auch mit weiteren Wartezeiten verbunden wäre, der Reisekomfort eingeschränkt und bspw. das Reisen in Gruppen erschwert wäre.

Darüber hinaus würde im Falle der Nichtumsetzung des Vorhabens auch die in der geplanten Variante vorhandene vollständige Barrierefreiheit entfallen. Im geplanten Zustand sind sowohl die Stationsgebäude als auch die Fahrzeuge entsprechend der einschlägigen Normen barrierefrei ausgestaltet, was für den vorhandenen Zustand weder für die Fahrzeuge noch die Stationsgebäude gilt. Die Turmbergbahn ist im

geplanten Zustand im Gegensatz zum vorhandenen Zustand also auch für die Nutzung durch in der Mobilität eingeschränkte sowie in der Sehkraft beeinträchtigte Personen angepasst. Auch soll durch den geplanten Zustand der Turmbergbahn die Familienfreundlichkeit erhöht werden, da die Turmbergbahn auch für Familien mit Kinderwagen nutzbar wird, dies aufgrund des ebenen Einstiegs und des ebenen und geräumigen Fahrgastraums. Der Zustieg wird nun für diesen Personenkreis – sofern er im bisherigen Zustand überhaupt mit großen Einschränkungen möglich war – deutlich erleichtert. Auch für Personen mit Fahrrad, die die Steigung zum Turmberg mit ca. 120 Höhenmetern nicht bewältigen können, soll die Turmbergbahn nutzbar gemacht werden.

Von diesen Gesichtspunkten abgesehen bedingt aber auch der derzeitige bauliche Zustand der Seilbahnanlage eine Erneuerung. Das Wagenmaterial ist veraltet, die technischen Anlagenteile entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik, die im Jahr 1966 zuletzt erneuerte Trasse zeigt Ermüdungserscheinungen und das Brandschutzkonzept ist veraltet. Zwar wurde die Betriebserlaubnis der Turmbergbahn in der Vergangenheit immer wieder verlängert, allerdings ist absehbar, dass ohne bauliche Eingriffe eine solche Verlängerung der Betriebserlaubnis nicht unbegrenzt zu erhalten ist. Dementsprechend bliebe der Vorhabenträgerin im Falle der Null-Variante – also der Nichtdurchführung des Vorhabens – mittelfristig nur die Stilllegung des Betriebs. Der Turmberg könnte dann zukünftig nur mittels MIV erreicht werden, für die Nutzbarkeit mittels ÖPNV müsste ein Busverkehr eingerichtet werden.

Die mangelnde Zielerreichung und die damit einhergehenden Nachteile im Falle der Nichtdurchführung des Vorhabens wiegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde schwerer als die Nachteile, die durch die Errichtung der Seilbahn entstehen.

2.4.1.1.1. Null-Variante mit Ersatz der Turmbergbahn durch einen Busrundkurs über den Turmberg

Diese Variante ist ein angepasster Null-Fall. In diesem Fall ist davon auszugehen, dass die Turmbergbahn stillgelegt und rückgebaut wird. Um den Turmberg per ÖPNV erreichen zu können, müsste – wie bereits angesprochen – ein Busverkehr eingerichtet werden. In dieser Variante ist von einem Busrundkurs über den Turmberg auszugehen. Ausgangspunkt hat der Rundkurs am Schlossplatz und würde mit

insgesamt 11 Halten über den Bergfriedhof, den Turmberg (Bergstation), den Ritterhof, die Dürrbachstraße zum Schlossplatz führen. Die Vorhabenträgerin hat diese Variante (als Ohnefall B1) untersuchen lassen (vgl. Nutzen-Kosten-Untersuchung, Anlage 7, Plan-Nr. 7014). Diese Nutzen-Kosten-Untersuchung macht sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen. Die reine Fahrzeit für diesen Kurs beträgt 17 Minuten. Bei der Einplanung von 30-sekündigen Stopps würde sich die Fahrzeit um 5,5 Minuten erhöhen. Dies würde Gesamtfahrzeiten zwischen 22 und 24 Minuten bedeuten. Mit einem Bus wäre demnach lediglich ein 30-Minuten-Takt möglich. Für einen 15-Minuten-Takt, wie dies bei der geplanten Variante angestrebt ist, würde es demnach zwei Busse benötigen. Wie oben dargestellt, müsste der Fahrplan auch strikt eingehalten werden, Fahrten auf Anforderung wären nicht möglich. Die Fahrzeit zum Turmberg würde inkl. Halte 7,5 Minuten betragen, wäre mithin 4,5 min länger. Die Fahrzeit der Talfahrt würde 16,5 Minuten – bei sieben Halten – betragen. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung geht daher davon aus, dass die Attraktivität der Verbindung im Vergleich zur geplanten Variante erheblich sinken würde.

Wirtschaftlich würde diese Variante bedeuten, dass Busse mit einem Anschaffungspreis von je 280 T€ verkehren müssten. Mit Berücksichtigung von Reservefahrzeugen könnten in der geplanten Variante pro Jahr 2,4 Busse eingespart werden und aufgrund des vollautomatischen Betriebs der Turmbergbahn 12.100 Personenstunden sowie 174.700 Buskilometer. Autonom und ohne Personal fahrende Busse sind in Deutschland auf absehbare Zeit nicht zu erwarten, so dass die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich von einer Untersuchung zum Kostenvergleich absieht. Sowohl wirtschaftlich als auch zeitlich stellt sich die geplante Variante damit als besser dar, zudem bietet die geplante Standseilbahn den Vorteil, dass sie nicht den Unwägbarkeiten des Straßenverkehrs wie beispielsweise Staus ausgesetzt ist. Auch diesbezüglich ist anzunehmen, dass der Fahrplan zuverlässiger bedient werden kann. Ferner ist hinsichtlich der geplanten Variante, dass diese als Standseilbahn ein besonderes Verkehrsmittel darstellt und somit auch geeignet ist, eine touristische Attraktion darzustellen. Diese Eigenschaft des besonderen Verkehrsmittels würde bei einem Busanschluss des Turmbergs (Bergstation) vollständig fehlen. Dem gegenüber zu stellen wären die deutlich höheren Investitionskosten für die geplante Variante sowie die diesbezüglich anfallenden Kosten für den Betrieb und die Instandhaltung. Der Energieverbrauch der geplanten Variante wird jährlich bei ca. 154.000 kWh liegen, es würden ca. 1.825 Personalstunden anfallen. Für die Seilbahntechnik, ohne Fahrzeuge, fallen jährlich ca. 100.000 € an. Allerdings ist festzustellen, dass mittels der geschilderten Variante mit deutlich weniger Fahrten zu rechnen ist.

Ferner wäre zu berücksichtigen, dass die geplante Variante grds. auch im 10-Minuten-Takt verkehrt, was dann die Betriebskosten der beschriebenen Variante nochmals deutlich erhöhen würde. Außerdem kann die Geplante Variante an Tagen mit besonders hohem Besucheraufkommen nochmals mehr – bis zu 10 – Fahrten pro Stunde abwickeln. Spätestens hier verdeutlichen sich die Nachteile der Anbindung des Turmbergs mittels Bus gegenüber der geplanten Variante.

Die Variante erweist sich daher im Vergleich zur geplanten Variante nicht als vorzugswürdig. Für die Planfeststellungsbehörde ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass sich die Ausführungsalternative die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließe.

2.4.1.1.2. Null-Variante mit Ersatz der Turmbergbahn durch Buspendelkurs auf den Turmberg und zurück

Diese Variante ist im Grundsatz wie obige Variante ausgestaltet. Statt im Rundkurs soll der Bus aber als Pendelbus zwischen der Haltestelle Durlach Turmberg und Turmberg (Bergstation) verkehren. Die Fahrzeit für einen Weg mit drei Zwischenhalten würde 7,5 Minuten betragen (6 min Fahrtzeit + 3 x 0,30 min). Für die Rückfahrt mit dann sechs Zwischenhalten würde die Fahrtzeit 12,0 Minuten betragen (9 min Fahrtzeit + 6 x 0,5 min). Rechnet man die notwendige Zeit für Fahrgastwechsel an den beiden Endstationen des Pendelbusses von 0,5 Minuten hinzu, so ergibt sich eine Fahrtzeit von 20,5 Minuten. Demzufolge müsste auch in dieser Variante die Buslinie mit zwei Bussen bedient werden, um einen 15-Minuten-Takt einhalten zu können. Die Fahrtzeit zum Turmberg (Bergstation) wäre mit 7,5 Minuten aber ebenfalls 4,5 Minuten länger als in der geplanten Variante. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung geht daher davon aus, dass die Attraktivität der Verbindung im Vergleich zur geplanten Variante ganz erheblich sinken würde.

Wirtschaftlich würde dies auch bei dieser Variante bedeuten, dass Busse mit einem Anschaffungspreis von je 280 T€ verkehren müssten. Auch hier müsste man inkl. Reservefahrzeugen mit 2,4 Bussen rechnen, die in der geplanten Variante eingespart werden könnten. Wiederum würden bei dieser Variante 12.100 Personenstunden mehr im Vergleich zur geplanten Variante anfallen. Zudem würden 143.200 Buskilometer anfallen. Wie unter B.III.2.4.1.1.1. dargestellt, wären auch hier die entsprechenden Errichtungs-, Betriebs- und Instandhaltungskosten der geplanten Variante

gegenüberzustellen. Auch diesbezüglich wäre aber festzustellen, dass aufgrund der geringeren Attraktivität der geschilderten Variante im Vergleich zur geplanten Variante mit deutlich weniger zu rechnen ist. Bezüglich der sich im Vergleich zur geplanten Variante ergebenden Nachteile wird auf die Ausführungen unter B.III.2.4.1.1.1. verwiesen, da die beiden Varianten sich hierin gleichen.

Die Variante erweist sich dementsprechend im Vergleich zur geplanten Variante gleichfalls nicht als vorzugswürdig. Für die Planfeststellungsbehörde ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass sich die Ausführungsalternative die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließe.

2.4.1.2. Sonstige Varianten

2.4.1.2.1. Variante 1: Modernisierung der bestehenden Standseilbahn

Bei dieser Variante werden die Bestandsfahrzeuge ersetzt, die bestehende Infrastruktur in Tal- und Bergstation angepasst und die bestehende Gleisanlage erneuert. Ähnlich wie beim geplanten Zustand ist auch hier ein vollautomatischer Betrieb der Seilbahn vorgesehen bzw. möglich. Die Betriebszeiten könnten an die der Straßenbahnlinie 1 angepasst werden. Die Anbindung der Talstation an den weiteren ÖPNV müsste aber – wie bisher – entweder per Zubringerbus oder aber hauptsächlich zu Fuß erfolgen. Die Barrierefreiheit könnte nur teilweise hergestellt werden. Zwar könnte, wie im geplanten Zustand, die Seilbahn auch in dieser Variante nach Takt und dabei nur auf Anforderung verkehren, um allerdings wie im geplanten Zustand eine durchgängige Anbindung der Turmbergbahn an das Netz des ÖPNV zu erreichen, müsste der Bus zukünftig im Linienverkehr zwischen der Haltestelle Durlach Turmberg und der Haltestelle Durlach Turmberg Talstation verkehren bzw. der Linienfahrplan müsste nicht nur an Sonn- und Feiertagen stattfinden, sondern insgesamt an den Fahrplan der Straßenbahnlinie 1 angepasst werden. Der Linienfahrplan des Busses müsste dabei auch ohne tatsächlich angemeldeten Bedarf bedient werden, da an den Stationen, die fahrplanmäßig bedient werden, mit Fahrgästen gerechnet werden muss. Zudem wäre diese Variante mit einem zusätzlichen Umstieg verbunden. Dieser zusätzliche Umstieg würde die Reisezeit zum Turmberg verlängern bzw. würde sich aufgrund der mit dem zusätzlichen Umstieg verbundenen Umstände, wie bspw. Wartezeiten oder Ausfallrisiko der Busverbindung, attraktivitätsmindernd auf das Verkehrsmittel auswirken. Verbesserungen hinsichtlich Parksuchverkehr oder zusätzliche Fahrten wären aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im

Vergleich zur Vorzugsvariante nicht zu erwarten. Personen, die in der geplanten Variante mit dem Pkw anreisen würden, würden dies auch im Falle der Variante 1 tun, zumal ein wesentlicher Faktor den Modal-Split zu Gunsten der Nutzung der Turmbergbahn zu verschieben, also die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV durch möglichst wenig und bequeme Umstiege – entfällt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde würde in Variante 1 der Parksuchverkehr im Vergleich zur geplanten Variante sogar eher höher liegen, da Personen in der Vermeidung eines Fußwegs einen Grund sehen könnten, schon gar nicht mit dem ÖPNV anzureisen, was auch genau auf den Personenkreis zutreffen könnte, der auf Barrierefreiheit angewiesen ist. Allerdings könnten die Bestandsgebäude weitergenutzt werden.

Im Vergleich zum heutigen Zustand müsste zur Anbindung der Talstation per Buslinie ein Midibus mit 20-30 Sitzplätzen eingesetzt werden, da im heute genutzten Bus der Linie 29 keine Barrierefreiheit gewährleistet ist. Die von der Vorhabenträgerin in Auftrag gegebene Nutzen-Kosten-Untersuchung, die von der Planfeststellungsbehörde nicht in Zweifel gezogen wird und sich zu eigen macht, hat ergeben, dass die Betriebskosten dieser Variante deutlich über denen der geplanten Variante liegen würden. Um die Anbindung der Haltestelle Durlach Turmberg an die Haltestelle Durlach Turmberg Talstation zu gewährleisten, dass inkl. Reservefahrzeug jährlich 1,2 Fahrzeuge kalkuliert werden müssten. Aufgrund des vollautomatischen Betriebs der Vorzugsvariante würden bei der hier betrachteten Variante jährlich 6050 Personalstunden zusätzlich anfallen, zudem müssten 12.100 zusätzliche Buskilometer pro Jahr berücksichtigt werden. Allerdings ist dem auch ein höherer Stromverbrauch der geplanten Variante von 14.100 kWh/Jahr aufgrund der längeren Trasse gegenüberzustellen, außerdem würden die Kosten der Sanierung der bestehenden Turmbergbahn unter den Kosten liegen, die für die Herstellung des geplanten Zustands notwendig sind. Die angesprochene Attraktivitätsminderung wegen des zusätzlichen Umstiegs würde im Vergleich zur geplanten Variante 15 % betragen und die Reisezeit würde sich verlängern, die Anzahl der durchgeführten Fahrten würde sich danach reduzieren. Nachteile der geschilderten Variante würden sich auch im Hinblick auf Tage mit besonders hohem Besucheraufkommen im Vergleich zur geplanten Variante ergeben. Dort können bis zu 10 Fahrten pro Stunde abgewickelt werden. In der geschilderten Variante müssten dann zusätzliche Busse eingeplant werden oder aber auf eine dichtere Taktung der Fahrten verzichtet werden, was zu Lasten der Förderkapazität ginge.

Unter Betrachtung dieser Umstände erweist sich Variante 1 gegenüber dem geplanten Zustand nicht als vorzugswürdig. Für die Planfeststellungsbehörde ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass sich die Ausführungsalternative die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließe.

2.4.1.2.2. Variante 2a: Schrägaufzug mit Modernisierung der bestehenden Standseilbahn

Diese Variante beinhaltet wie Variante 1 die Modernisierung der bestehenden Standseilbahn. Abweichend von Variante 1 erfolgt die Verbindung zwischen der Haltestelle Durlach Turmberg und der Talstation der Turmbergbahn nicht per Busverbindung, sondern per Schrägaufzug. Diese Variante ist allerdings nicht ernstlich in Betracht zu ziehen. Dies würde mit dem Bau des Schrägaufzugs eine zusätzliche Anlage bedeuten, die unterhalten werden müsste. Die Eingriffe im Bereich der Bergbahnstraße würden hier zudem nicht vollständig entfallen, sodass der größte Vorteil des Verzichts auf die Verlängerung der Turmbergbahn in Wegfall geraten würde. Allerdings würden die Eingriffe in den Straßenraum im Bereich der geplanten Brücke am Knoten Posseltstraße / Kastellstraße / Bergbahnstraße entfallen. Gemäß der von der Vorhabenträgerin erstellten Bewertungsmatrix ließen sich die Bestandsgebäude der Seilbahn zwar weiterhin nutzen, allerdings würde dies mit Nachteilen hinsichtlich der Barrierefreiheit einhergehen. Durch den notwendigen Umstieg vom Schrägaufzug in die Seilbahn würde zudem die Qualität der Verbindung leiden.

Unter Betrachtung dieser Umstände erweist sich Variante 2a gegenüber dem geplanten Zustand nicht als vorzugswürdig. Für die Planfeststellungsbehörde ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass sich die Ausführungsalternative die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließe.

2.4.1.2.3. Variante 2b: Schrägaufzug mit Rückbau der bestehenden Standseilbahn

Diese Variante geht davon aus, dass die bestehende Standseilbahn zurückgebaut wird und ein durchgehender Schrägaufzug den Knoten Grötzingen Straße (B3) mit der heutigen Bergstation verbindet.

Damit ginge der Status als älteste in Betrieb befindliche Standseilbahn Deutschlands verloren, damit zudem auch das Fahrerlebnis geringer ausfallen. Es wären wie in der Vorzugsvariante Eingriffe in den Grünstreifen der Bergbahnstraße notwendig, die Auswirkungen auf den Straßenkörper wären aber geringer, allerdings würden diese nicht entfallen, da auch mit dieser Lösung der Kreuzungsbereich Posseltstraße / Turmbergstraße / Bergbahnstraße / Kastellstraße gekreuzt werden müsste. Im Vergleich zur Vorzugsvariante wäre die Qualität des Beförderungsmittels aufgrund der einem Schrägaufzug innewohnenden Eigenschaften schlechter.

Unter Betrachtung dieser Umstände erweist sich Variante 2b gegenüber dem geplanten Zustand nicht als vorzugswürdig. Für die Planfeststellungsbehörde ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass sich die Ausführungsalternative die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließe.

2.4.1.2.4. Variante 2c: Förderbandlösung mit Modernisierung der bestehenden Standseilbahn

Diese Variante ist ähnlich wie Variante 2a, statt des Schrägaufzugs soll jedoch eine Förderbandlösung als Zubringer zur heutigen Talstation dienen. Die Nachteile dieser Variante gleichen der vorherigen Variante 2a. Der Eingriff in den Grünstreifen wäre ebenso notwendig, ebenso würde sich eine Barrierefreiheit nicht vollständig herstellen lassen. Es wäre ein weiterer Wechsel des Verkehrsmittels notwendig und die Fahrzeit würde sich erhöhen. Allerdings könnten die Bestandsgebäude weiterverwendet werden. Die Qualität des Verkehrsmittels und das Fahrerlebnis wären im Vergleich zur Vorzugsvariante schlechter. Dies würde gleichzeitig bedeuten, dass sich die Fahrt- und Wartezeit erhöhen würde. Durch den Eingriff in den Grünstreifen würden sich zudem – wie in der geplanten Variante – Auswirkungen auf das Stadtbild ergeben.

Unter Betrachtung dieser Umstände erweist sich Variante 2c gegenüber dem geplanten Zustand nicht als vorzugswürdig. Für die Planfeststellungsbehörde ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass sich die Ausführungsalternative die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließe.

2.4.1.2.5. Variante 3a: Neubau der Standseilbahn mit Verlängerung und Viadukt-Lösung

Diese Variante bedeutet den Neubau einer Standseilbahn zwischen der Haltestelle Durlach Turmberg / Grötzinger Straße (B 3) und der bestehenden Bergstation. Der Streckenabschnitt zwischen B 3 und heutiger Talstation würde als aufgeständerte Viadukt-Lösung ausgeführt, die Führung der Trasse von der bestehenden Talstation bis zur Bergstation würde auf einer neuen Trasse in heutiger Lage erfolgen. Diese Variante hätte gegenüber der Vorzugsvariante bis auf die geringeren Auswirkungen auf die Straßensituation keine ersichtlichen Vorteile, jedoch weitere Nachteile. Der Eingriff in das Stadtbild wäre aufgrund des massiveren und auffälligeren Baukörpers im Grünstreifen der Bergbahnstraße intensiver. Bestandsgebäude könnten nur eingeschränkt weiterbenutzt werden. Die Barrierefreiheit ließe sich schwerer umsetzen, da die Talstation aufgrund der Viadukt-Lösung der Trasse ebenfalls in entsprechender Höhe errichtet werden müsste. Dies würde Aufzüge oder Rampen erfordern, was zusätzlich einen größeren und massiveren Baukörper erfordern würde. Betriebs- und Wartungskosten wären dementsprechend höher, ebenso wie die Baukosten.

Unter Betrachtung dieser Umstände erweist sich Variante 3a gegenüber dem geplanten Zustand nicht als vorzugswürdig. Für die Planfeststellungsbehörde ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass sich die Ausführungsalternative die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließe.

2.4.1.2.6. Variante 3b: Neubau der Standseilbahn mit Verlängerung und Tunnel-lösung

Diese Variante würde den Neubau der Standseilbahn zwischen der Haltestelle Durlach Turmberg / B 3 und der bestehenden Bergstation bedeuten. Die Ausführung der Strecke zwischen der Haltestelle Durlach Turmberg / B 3 und der bestehenden Talstation würde unterirdisch als Tunnellösung erfolgen, ab der heutigen Talstation würde die Standseilbahn auf einer neuen Trasse oberirdisch in heutiger Lage geführt. Auch diese Variante würde höhere Baukosten sowie höhere Betriebs- und Wartungskosten bedeuten. Die Herstellung der Barrierefreiheit wäre nur eingeschränkt möglich, allerdings wären die Auswirkungen auf die Straßensituation im Vergleich zur Vorzugsvariante geringer. Als Bestandsgebäude könnte nur die Berg-

station genutzt werden. Aufgrund der Tatsache, dass etwa die Hälfte der Fahrstrecke „unter Tage“ stattfinden würde, wäre das Fahrerlebnis geringer. Die Auswirkungen auf das Stadtbild wären allerdings im Vergleich zur Vorzugsvariante geringer. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wäre dann aber auch die Talstation „unter Tage“, was die Erreichbarkeit für Fahrgäste erschweren würde bzw. ähnlich wie bei Variante 3a Aufzüge oder Ähnliches bedingen würde. Die Qualität der Verbindung wäre mit Variante 3a und der Vorzugsvariante vergleichbar.

Unter Betrachtung dieser Umstände erweist sich Variante 3b gegenüber dem geplanten Zustand nicht als vorzugswürdig. Für die Planfeststellungsbehörde ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass sich die Ausführungsalternative die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließe.

2.4.1.2.7. Variante 4: Rückbau der Bestandsseilbahn und Neubau einer Schwebeseilbahn

Die Variante beinhaltet die Errichtung einer Seilschwebebahn von der Haltestelle Durlach Turmberg (B3) bis zur Bergstation, die bestehende Standseilbahn soll zurückgebaut werden. Bestandsgebäude könnten nicht weiterverwendet werden. Der Eingriff ins Stadtbild wäre aufgrund der Masten, des Seils und der Gondeln stärker, als bei der Vorzugsvariante. Ebenso müssten Eingriffe in den Grünstreifen der Bergbahnstraße erfolgen. Das Störpotential wäre in dieser Variante zudem höher, da sich im Falle einer Umlaufseilbahn diese im Vergleich zu einer Standseilbahn in ständiger Bewegung befindet und hierdurch sowie durch möglichen Schattenwurf einen Unruheherd darstellt, der sich negativ auf das Wohlbefinden der Anwohner auswirken kann. Bei einer Pendelseilbahn würden zwar die Immissionen aufgrund des ständigen Betriebs entfallen, allerdings wäre dennoch die Unruhewirkung höher als bei einer Standseilbahn, bspw. die Lärmimmissionen, wenn die Gondel über die Stützen fährt. Auch der Unruheeffekt wäre im Vergleich zur Vorzugsvariante höher, da sich die Kabine in einiger Höhe befindet und so eher geeignet ist, Blicke auf sich zu ziehen und damit für Ablenkung zu sorgen.

Der Status als älteste in Betrieb befindliche Standseilbahn Deutschlands ginge damit ebenfalls verloren. Wartezeiten für Fahrgäste würden sich aufgrund des Dauerbetriebs verringern, dies würde aber gleichzeitig durchgängige Immissionen durch Lärm und Erschütterungen für Anwohner bedeuten.

Unter Betrachtung dieser Umstände erweist sich Variante 4 gegenüber dem geplanten Zustand nicht als vorzugswürdig. Für die Planfeststellungsbehörde ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass sich die Ausführungsalternative die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließe.

2.4.1.2.8. Andere sonstige Varianten

Sonstige Alternativen bieten sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde insbesondere vor dem Hintergrund der örtlichen Verhältnisse nicht ernsthaft an. Die mit der Planung angestrebten Ziele ließen sich weder an einem anderen Standort noch auch sonst unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen.

2.4.1.3. Vorzugsvariante

Die Vorzugsvariante erweist sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aus vielerlei Hinsicht als die vorzugswürdige. Der auf die Taktung der Straßenbahnlinie 1 angepasste Pendelbetrieb auf Anfrage der Turmbergbahn ist am besten geeignet, das öffentliche Interesse der Anbindung des Knotens Grötzingen Straße (B3) / Haltestelle Durlach Turmberg an den Turmberg (Bergstation) zu realisieren. Entscheidend für die Bewertung der Planfeststellungsbehörde ist hierbei vor allem, dass vollständige Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Sowohl die Tal-, als auch die Bergstation sowie die Fahrzeuge sind ohne weitere Rampenanlagen oder Aufzüge für Personen, die in ihrer Mobilität oder Sehkraft eingeschränkt sind oder bspw. Familien mit Kinderwägen, ebenerdig zugänglich. Durch das Konzept, dass Fahrten zwar im Takt nach Fahrplan aber auch dann nur bei Bedarf durchgeführt werden, ist sichergestellt, dass der Energieaufwand und Emissionen auf das notwendige Minimum reduziert werden. Zudem können Teile der bisherigen Anlagen weiterverwendet werden und es müssen keine zwei voneinander separaten Anlagen errichtet werden. In der Nutzen-Kosten-Untersuchung (vgl. Anlage 7, Plan-Nr. 7014), die sich die Planfeststellungsbehörde an dieser Stelle nochmals zu eigen macht, hat die Vorhabenträgerin insbesondere die Varianten mit der Vorzugsvariante verglichen, die hinsichtlich ihrer Realisierung ähnlich großes Realisierungspotential aufweisen wie die Vorzugsvariante. Dies sind die modifizierten Null-Varianten, in denen der Turmberg unter vollständigem Wegfall der Turmbergbahn durch einen Busrundkurs (Oh-

nefall B1, vgl. B.III. 2.4.1.1.1) bzw. Buspendelbus (Ohnefall B2, vgl. B.III. 2.4.1.1.2) erschlossen wird und die Variante, in der die Turmbergbahn modernisiert wird und die Talstation mittels Busanbindung mit dem ÖPNV ab der Haltestelle Durlach Turmberg verbunden wird (Ohnefall A, vgl. B.III.2.4.1.2.1.).

Hierbei erweist sich die Vorzugsvariante als die wirtschaftlichste Variante, zumindest aber erweist sie sich nicht als unwirtschaftlich. Anlass, an der vorgelegten Untersuchung zu zweifeln bestehen für die Planfeststellungsbehörde nicht. Zwar fallen auch beim (zumeist) vollautomatischen Betrieb der Turmbergbahn in der Vorzugsvariante Personalkosten an. Diese beschränken sich aber auf die Personestunden, die in der Leitstelle für die Fernüberwachung sowie die Betriebsleitung anfallen. Allerdings können diese Mitarbeitenden andere Aufgaben wahrnehmen und müssen nicht ausschließlich mit Aufgaben bezüglich der Turmbergbahn betraut werden. Im Ohnefall A würden diese Personalstunden ebenfalls anfallen, zusätzlich der Personalaufwand für den Busverkehr nach Fahrplan von der Haltestelle Durlach Turmberg zur Talstation. Hinzu käme allerdings die Tatsache, dass zusätzlich Emissionen für den Busverkehr entstünden, wohingegen der erhöhte Strombedarf für die längere Trasse in der Vorzugsvariante bei etwa 14.100 kWh liegen würde. Außerdem wird Technikpersonal für die Wartung der Streckeninfrastruktur benötigt, dies wäre im Ohnefall A aber ebenfalls notwendig. Die für den Betrieb der Turmbergbahn notwendigen Personalkosten würden nur in den Ohnefällen B1 und B2 entfallen. Diese beiden Varianten haben aber jeweils den Nachteil, dass für den gesamten Zeitraum, in dem der Fahrplan bedient werden soll, bis zu zwei Busse in ständigem Linienverkehr die Haltestellen bedienen müssten. Dies würde neben den Personalkosten auch bedeuten, dass die Busse auch ohne Bedarf verkehren müssten und so im Zweifel überflüssige Emissionen verursachen würden. Gleichzeitig müssten für beide Fälle 2,4 Busse angeschafft und unterhalten werden, was ebenfalls mit nicht unerheblichen Kosten verbunden wäre. An einen autonomen Betrieb der Linien ist auf absehbare Zeit nicht zu denken, zumal ebenfalls noch nicht hinreichend konkret ist, ob ein etwaig autonomer Betrieb im Straßenverkehr nicht doch das Vorhandensein von Personal erfordern würde. Ebenfalls für die Vorzugsvariante im Vergleich zum Ohnefall A spricht, dass ein Umstieg weniger anfallen würde, was zu geringeren Wartezeiten führt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Bewertung nicht fernliegend, dass sich dies attraktivitätssteigernd auswirkt. Ebenfalls attraktivitätssteigernd im Vergleich zu den Ohnefällen B1 und B2 ist die ruhige Fahrweise der Standseilbahn. Gerade für Personen mit Einschränkungen ist die Fahrt in einem sich gleichförmig bewegendem Verkehrsmittel deutlich sicherer und angenehmer als bspw. in einem Bus, wo neben den aufgrund den natürlichen Gegebenheiten der

Straßenverhältnisse notwendigen Bewegungen zusätzlich Ereignisse aufgrund des Verkehrsgeschehens auftreten können, die ein nicht unerhebliches Verletzungsrisiko bergen, wie beispielsweise Staus oder Unfälle. Und selbst für Personen ohne jede Einschränkung dürfte die gleichmäßige Fahrt in einer Standseilbahn komfortabler sein als die Fahrt in einem Bus. Abgesehen davon ist auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde das Fahrerlebnis in einer Standseilbahn im Vergleich zu einer Busverbindung als höher zu bewerten. Hinsichtlich der weiteren Bewertung der Varianten siehe auch Ziff. B.III. 2.4.1.1.1, B.III. 2.4.1.1.2. und B.III.2.4.1.2.1. Darüber hinaus ist die Busverbindung auf einen 15-Minuten-Takt festgelegt, wohingegen die Turmbergbahn, angepasst an die Straßenbahnlinie 1, zu bestimmten Tageszeiten auch im 10-Minuten-Takt verkehren kann und diesen Takt auf bis zu 10 Fahrten pro Stunde an Tagen mit besonders hohem Besucheraufkommen ausdehnen kann. Diese Vorteile würden bei einer Variante, an der auf eine Buslinie gesetzt wird, entfallen.

Sofern im Rahmen der Einwendungen vorgebracht wurde, im Variantenvergleich würden unzulässig die Kosten einer durchgehenden Busanbindung berücksichtigt, weil dies nicht den Zwecken des LGVFG entsprechen würde, so teilt die Planfeststellungsbehörde diesen Einwand nicht. Die Einwendung vermischt insoweit die Frage der Wirtschaftlichkeit und damit verbundenen Förderung nach dem LGVFG mit dem Vergleich einer echten alternativen Variante. Dementsprechend ist es beim Variantenvergleich nicht unstatthaft, die geplante Variante mit einer Variante zu vergleichen, welche die angestrebten Ziele ebenfalls erreichen kann. Dies wäre aber nicht der Fall, wenn man die geplante Variante mit einer Variante vergleicht, welche keinen Lückenschluss zwischen der Haltestelle Durlach Turmberg und der Talstation bietet. Insofern ist es nicht zu beanstanden, dass zwei Varianten verglichen werden, welche geeignet sind, dasselbe Ziel zu erreichen, nämlich eine durchgängige ÖPNV-Verbindung anbieten zu können. Dass dies im Falle einer Busanbindung unwirtschaftlich wäre, und demnach die geplante Variante wirtschaftlich vorzuzugs-würdig ist, wird selbst in der Einwendung eingeräumt. Ob dieser Vergleich aber nach dem LGVFG methodisch korrekt ist oder nicht, spielt für das Planfeststellungsverfahren aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Rolle. Bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung handelt es sich um eine Untersuchung, um die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit eines Vorhabens nachzuweisen. Dies ist haushaltsrechtlich geboten, um eine wirtschaftliche und sparsame Planung zu sichern und Förderfähigkeit nach dem LGVFG nachzuweisen. Der Zweck der Nutzen-Kosten-Untersuchung ist also die Rechtfertigung der Investitionsentscheidung des Landes Baden-Württem-

berg, nicht des Vorhabens. Allenfalls wenn sich hinsichtlich der wirtschaftlichen Realisierbarkeit erhebliche Bedenken ergeben würden, wäre dies für die Planfeststellung relevant. Dies ist aber vorliegend nicht der Fall (vgl. B.III.2.1.).

Auch der Einwand, das Vorhaben würde nur einen geringen verkehrlichen Vorteil bieten, ist ebenfalls unbegründet. Mit der Vorzugsvariante wird insbesondere auch die Barrierefreiheit hergestellt, sodass in der Mobilität und/oder in ihrer Sehkraft eingeschränkte Personen die Turmbergbahn nutzen können und somit nicht allein aufgrund der bestehenden Beeinträchtigung vom gesellschaftlichen Leben ausgeschlossen sind. Ebenso wird die Turmbergbahn für einen weiteren Personenkreis nutzbar, bspw. Familien mit Kinderwägen oder aber Radfahrer oder sonstige Personen, welche die Turmbergbahn heute nicht nutzen können und die den Turmberg nicht auf andere Weise – den MIV ausgenommen – erreichen können. Zumal die Fahrgastzahlen-Steigerung nicht der alleinige Grund für das Vorhaben ist. Vielmehr soll durch die Anbindung der Turmbergbahn aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine Alternative zum MIV geschaffen werden, demnach ein sogenannter „Pull-Faktor“ um einen Anreiz zu setzen, den ÖPNV statt des MIV als klimafreundliche Alternative zu nutzen.

Die Vorzugsvariante scheidet aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch deshalb nicht aus, weil Umsteigezeiten nicht berücksichtigt worden wären. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ersichtlich nicht der Fall. Wie auf die von der Einwendung verwiesene Tabelle 3 der Nutzen-Kosten-Untersuchung (Anlage 7, Plan-Nr. 7014, S. 20) zeigt, wurde im Ohnefall A die Umsteigezeit nur deshalb eingeplant, damit Personen mit Mobilitätseinschränkung den fahrplanmäßigen Anschluss erreichen können, zumal dies die einzige Alternative mit zwei Umstiegen ist. Wie in der Vorzugsvariante wurde auch bei den Ohnefällen B1 und B2 eine Umsteigezeit nicht aufgeführt. Zumal selbst dann, wenn man die von der Einwendung vorgebrachte Umsteigezeit von 2 min einkalkuliert, ist die Vorzugsvariante im Vergleich zu den weiteren Varianten immer noch die günstigste.

Sofern im Rahmen der Einwendungen zudem vorgebracht wurde, dass es nicht zulässig sei, die Einbindung in das Tarifsystem hinsichtlich der Vorzugsvariante im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung zu berücksichtigen, so sieht die Planfeststellungsbehörde auch hierin keinen Grund zur Beanstandung und keine Veranlassung, hinsichtlich der Variantenauswahl zu einem anderen Ergebnis bzw. zu einer anderen zu bevorzugenden Variante zu kommen. Auch in den Ohnefällen A, B1 und

B2 wurde die Mehrverkehrsquote aufgrund der Preisanpassung und der Integration bewertet. Warum aus diesem Grund die gewählte Variante nicht die vorzugswürdige sein soll, ist nicht erkennbar.

2.4.1.4. Vorzugsvariante mit Mittelstation / Zwischeneinstieg

Es wurden auch Varianten untersucht, die die gewählte Variante mit einer Mittelstation bzw. einem Zwischeneinstieg an verschiedener Stelle kombinieren. Ein Zwischeneinstieg würde bedeuten, dass die Fahrzeuge (das nach unten und das nach oben fahrende) jeweils einmal zusätzlich „auf offener Strecke“ halten müsste. Die Mittelstation würde sich in der geometrischen Mitte befinden. Allerdings wären aufgrund der beengten Platzverhältnisse lediglich Außenbahnsteige oder ein Innenbahnsteig möglich. Es müssten immer beide Fahrzeuge halten, demnach würde sich die Fahrzeit für alle Fahrgäste erhöhen – unabhängig davon, ob ein Haltewunsch besteht. Allerdings ist der Bereich der geometrischen Mitte – dort, wo sich die Abt'sche Weiche befindet, für Fahrgäste nicht attraktiv. Ein Zwischeneinstieg würde bedeuten, dass bei angefordertem Halt das jeweils andere Fahrzeug auf offener Strecke halten müsste. Auch dies würde einer Erhöhung der Fahrzeit führen. Es wurden drei mögliche Haltepositionen untersucht, dies wären der Eichrodtweg, der Wolfweg oder der Wirtschaftsweg. Die optimale Zuwegung würde jeweils auf der rechten Trassenseite erfolgen, da hier das Gelände eine geringere Seitenneigung aufweist. Die drei untersuchten Punkte kommen deshalb in Betracht, da sie eine gewisse Nähe zur Wohnbebauung aufweisen und somit diese erschließen könnten. Hier würde sich der Halt am Eichrodtweg am besten eignen. Die Halteposition am Eichrodtweg befände sich etwas über 10 m unterhalb der Straße, die barrierefreie Zuwegung könnte über eine Brückenkonstruktion realisiert werden. Die Kosten hierfür würden sich auf ca. 800.000 € belaufen. Die anderen Haltepositionen würden sich weniger gut für die Anbindung eignen und würden ebenfalls hohe zusätzliche Investitionen bedeuten. Alternativen mit zwei Zwischeneinstiegen, an denen die Fahrzeuge dann jeweils zeitgleich halten können, wurden ebenfalls untersucht. Dies ließe sich aber entweder nicht realisieren oder aber es wären sehr hohe Investitionskosten nötig, da zwei zusätzliche Bahnsteige errichtet werden müssten, die noch dazu teilweise mit einer Aufzugsanlage versehen werden müsste. Für die Planfeststellungsbehörde drängt sich eine solche Variante nicht auf. Im Gegenteil. Der verkehrliche Nutzen dürfte beschränkt sein, da die Zahl der nutzenden Anlieger und damit der verkehrliche Nutzen beschränkt sein dürfte. Gleichzeitig wären aber weitere Bauwerke nötig, die sich negativ auf das Stadt- und Landschaftsbild auswirken

würden. Damit verbunden wären auch weitreichendere Eingriffe im Bereich der Trasse zur Herstellung der weiteren Bahnsteige. Nicht zuletzt würde dies auch deutlich höhere Investitionskosten bedeuten, die gemeinsam mit den weiteren genannten Nachteilen zu den oben genannten Vorteilen – hauptsächlich der Erschließung des Wohngebiets – nicht in Verhältnis stehen würden.

2.4.2. Stadtbild

Das Vorhaben wird dazu führen, dass sich das Stadtbild nachhaltig verändert. Auch die Tatsache zugrunde gelegt, dass es sich bei dem Grünzug in der Bergbahnstraße mit seinem Baumbestand um eine Freihaltetrasse handelt - die schon in einem Bebauungsplan von 1902 als „*proj. Verlängerung der Drahtseilbahn*“ – erwähnt wurde, die Verlängerung der Standseilbahn also schon fast seit deren Errichtung stadtplanerischer Wille war, ist nicht von der Hand zu weisen, dass mittlerweile dieser Grünzug für das Viertel rund um den Turmberg und ganz besonders in der Blickrichtung von der Grötzinger Straße (B 3) Richtung Turmberg prägenden Charakter hat. Entsprechend hat sich auch der Gestaltungsbeirat der Stadt Karlsruhe sowie die Stadt Karlsruhe selbst kritisch hinsichtlich der nachteiligen Auswirkungen auf das Stadtbild geäußert. Aufgrund der geplanten Talstation, der umzäunten Trasse in der Lage des heutigen Grünstreifens sowie des Überführungsbauwerks im Kreuzungsbereich Bergbahnstraße / Turmbergstraße / Posseltstraße / Kastellstraße werden neue Baukörper das bisherige harmonische Stadtbild verändern. Nicht ausgeschlossen werden kann, dass durch die eingezäunte Trasse in Verbindung mit dem gerade angesprochenen Brückenbauwerk eine Barrierewirkung innerhalb des Wohngebiets entsteht. Auch im Hinblick auf die Bestandstrasse wird es zu optisch wahrnehmbaren Veränderungen kommen. Die bislang ebenerdige Fahrbahn zwischen heutiger Talstation und Bergstation wird durch eine aufgeständerte Fahrbahn ersetzt, die in Streckenneigung betriebenen historischen Fahrzeuge werden durch Fahrzeuge mit Neigetechnik ersetzt, welche gewährleisten, dass der Fahrgastraum immer horizontal ausgerichtet bleibt. Auch dies wird dazu führen, dass der historische Charakter der Standseilbahn durch den geplanten Ersatz modern anmutender Fahrzeuge ein Stück weit verloren geht.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stehen diese Aspekte aber der Realisierung des Vorhabens nicht entgegen. Die Vorhabenträgerin hat durch Gestaltungsmaßnahmen sowie durch Minderungsmaßnahmen bereits Vorsorge ergriffen, um die Eingriffe in das Stadtbild auf ein notwendiges Minimum zu reduzieren. Der Grünstreifen

an der Trasse wird abgebösch, sodass eine sichtbare Absenkung des 1,80 m hohen Zauns auf noch 1,45 m erfolgt. Der Grünstreifen entlang der Trasse wird begrünt. Hierdurch wird der Barriereeffekt reduziert und der optische Eindruck des Verlusts eines Grünstreifens reduziert. Durch die höhenfreie Passierbarkeit der Unterführung für Fußgänger und Radfahrer kann faktisch ein Barriereeffekt nicht entstehen, durch Begrünnungsmaßnahmen im Bereich der Unterführung wird dem optischen Eindruck einer Barriere weitestgehend entgegengewirkt. Andere Möglichkeiten, die Kreuzung der Standseilbahn im Kreuzungsbereich mit weniger intensiven Eingriffen zu realisieren, drängen sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf. Sofern der Gestaltungsbeirat der Stadt Karlsruhe hier eine höhengleiche Querung der Seilbahn mit dem Individualverkehr vorgeschlagen hat, so ist dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht vorzugswürdig. Höhenfreie Querungen mit Schienenfahrzeugen bergen immer ein enormes Gefahrenpotential. Noch dazu würde dies den vollautomatischen Betrieb der Standseilbahn aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unmöglich machen, da sich zur Vermeidung von Kollisionen immer Fahrpersonal im Fahrzeug befinden müsste. Eine technische Sicherung des Seilbahnübergangs wäre unabdingbar, was mittels Schranke- oder Lichtzeichenanlage geschehen müsste. Und selbst wenn sich dies realisieren lassen würde, bliebe die Sicherung des Zugseils der Standseilbahn. Eine gesicherte höhengleiche Querung wäre dementsprechend technisch sehr anspruchsvoll, störungsanfällig und durch die regelmäßigen Fahrten häufig geschlossen, was tendenziell dazu führen könnte, im Gegensatz zu einer jederzeit passierbaren höhengleichen Querungsmöglichkeit seinerseits einen Barriereeffekt bzw. Trenneffekt zu schaffen bzw. zu verstärken. Durch die Führung der Bahntrasse auf einer gemäß technischen Regelwerken abgesicherten Brücke ist zudem eine gegenseitige Beeinflussung ausgeschlossen, womit die Forderung der DIN EN 12929-1, Pkt. 7.1.3 erfüllt ist und diese Bedingung im Gegensatz zu einer höhengleichen Querung bereits faktisch besser erfüllt wird. Eine weitere Verbesserung bzw. Minderung verspricht sich die Vorhabenträgerin dadurch, dass auf dem Dach der Talstation auf das Anbringen einer PV-Anlage verzichtet wird, um etwaige Störwirkungen zu mindern bzw. zu minimieren. Stattdessen wird das Dach der Talstation ausschließlich begrünt. Zusammen mit der auf dem Dach der Bergstation installierten PV-Anlage kann dennoch die nach der Photovoltaik-Pflicht-Verordnung (PVPfVO) notwendige Flächenzahl erreicht werden. Auch die transparente Fassadengestaltung der Stationsgebäude ist geeignet, Auswirkungen auf das Stadt- bzw. Landschaftsbild zu reduzieren.

Bezogen auf das Stadtbild ist ferner zu berücksichtigen, dass – wie unter Ziff. B.III.2.3.2.4. dargestellt – der Gemeinderat in Kenntnis der Auswirkungen auf das Stadtbild dem Vorhaben mehrheitlich zugestimmt hat und damit zu erkennen gegeben hat, dass aus Sicht der Stadt das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens das öffentliche Interesse am Erhalt des Stadtbilds im Bereich des Vorhabens überwiegt. Es kann nun nicht der Planfeststellungsbehörde zustehen, sich über diese demokratisch legitimierte Entscheidung hinwegzusetzen.

2.4.3. Immissionsschutz

Bereits bei den Erwägungen, ob gegebenenfalls Lärmauswirkungen oder Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall dem Vorhaben zwingend entgegenstehen (vgl. B.III.2.3.3.), ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass dies nicht der Fall ist. Das beabsichtigte Vorhaben des barrierefreien Umbaus und Verlängerung der Turmbergbahn erzeugt durchaus auch gewisse negative Auswirkungen in Bezug auf die Lärmentwicklung, wobei zwischen den durch die Standseilbahn verursachten Lärmimmissionen sowie der durch die Änderung im Straßenkörper beruhenden Immissionen zu unterscheiden ist. In Bezug auf den vom Straßenverkehr zu erwartenden Verkehrslärm ist an fast allen untersuchten Immissionsorten mit einer Pegelverbesserung zu rechnen. Lediglich im Bereich der nördlichen Bergbahnstraße ist an den Gebäuden Grötzinger Straße 14, Bergbahnstr. 1 und Bergbahnstr. 3 mit einer Pegelerhöhung von bis zu rund 1 dB(A) zu rechnen. In der Bauphase ist mit Belästigungen zu rechnen. Mit Beeinträchtigungen durch elektrische und magnetische Felder ist nach gegenwärtigem Stand dagegen nicht zu rechnen. Selbst wenn man davon ausgehen wollte, dass es sich bei den Pegelerhöhungen um maximal rund 1 dB(A) nicht um eine lediglich geringfügige Zunahme der Lärmbetroffenheit handelt, sieht die Planfeststellungsbehörde auch im Rahmen der Abwägung keine Veranlassung, mögliche Beeinträchtigungen, die das Maß eines zwingenden Versagungsgrundes nicht erreichen, zum Anlass zu nehmen, diese Gesichtspunkte höher zu bewerten als das berechtigte und im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin. Das Erreichen der Ziele der Vorhabenträgerinnen ist insbesondere ohne die dargestellten bau- und anlage-/betriebsbedingten Lärmpegelerhöhungen sowie bau- und anlage-/betriebsbedingten Erschütterungen nicht möglich, gerade auch deshalb, weil sich die Baumaßnahmen im Stadtgebiet von Karlsruhe des Stadtteils Durlach befindet. Die vorgegebenen Verhältnisse mit dem Grünstreifen als Freihaltetrasse und der Bestand-

strasse lassen keine bessere Alternative für den Standort erkennen. Die Änderungen am Straßenkörper sind ebenfalls aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unvermeidlich. Dies gilt insbesondere deshalb, da die Immissionsgrenzwerte bzw. Immissionsrichtwerte eingehalten werden und die maximale Lärmzunahme mit rund einem dB(A) auch nur an diesem einen Immissionspunkt gerade noch im wahrnehmbaren Bereich liegt. Bei Lärmzunahmen unter einem dB(A) ist davon auszugehen, dass diese Lärmzunahme schon nicht wahrnehmbar ist. Insofern wäre es unbillig, das öffentliche Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin geringer zu bewerten als das Ruhebedürfnis betroffener Anlieger.

Den im Rahmen der Äußerungsfrist vorgebrachten Einwand, es könne im Bereich der Turmbergterrasse oder aufgrund von sogenannten „Autoposern“ zu vermehrten Lärmimmissionen kommen, sieht die Planfeststellungsbehörde als unbegründet. Bei dem Lärm, der von der Turmbergterrasse oder sonst durch Besucher des Turmbergs verursacht wird, dürfte es sich um verhaltensbezogenen Lärm handeln, welcher der Turmbergbahn nicht ohne Weiteres zugerechnet werden kann. Dies wäre nur dann der Fall, wenn sich die Turmbergbahn diesen verhaltensbezogenen Lärm zurechnen lassen müsste, etwa, weil ein Anreiz zum Missbrauch geschaffen wird. Dies ist aber ohne weitere Anhaltspunkte für die Planfeststellungsbehörde so nicht feststellbar, da die Turmbergbahn nur als Beförderungsmittel dient. Allenfalls könnte der verhaltensbezogene Lärm der Turmbergterrasse zugerechnet werden, wobei aber auch hier zunächst zu ermitteln wäre, ob die Besucher die Turmbergterrasse diese bestimmungsgemäß gebrauchen oder ob ein Anreiz zum Missbrauch geschaffen wird. Nur dann wäre der anlagenbezogene Immissionsschutz überhaupt anwendbar. Andernfalls gilt, dass Störungen polizeilich zu beseitigen wären. Diese erwarteten verhaltensbedingten Störungen können aber nicht dazu führen, dem Vorhaben die Planfeststellung zu versagen. Nichts Anderes gilt für den Einwand, die Turmbergbahn sei nicht geeignet, Autoposern zum Umstieg auf den ÖPNV zu überzeugen und zukünftig darauf zu verzichten, mit ihren Pkw den Bereich des Turmbergs aufzusuchen. Diese verhaltensbezogene Lärmproblematik kann von dem Vorhaben nicht gelöst werden, zumal das Ziel des Vorhabens ist, eine barrierefreie und umsteigerfreundliche Alternative zum MIV anzubieten.

Sofern im Rahmen der Einwendungen gerügt wurde, es sei durch den Betrieb der Turmbergbahn mit Lichtimmissionen zu rechnen, folgt die Planfeststellungsbehörde diesem Einwand nicht. Mit belästigenden Lichtimmissionen ist allenfalls auf-

grund der vorbeifahrenden Fahrzeuge zu rechnen, da die Trasse selbst nicht beleuchtet ist und nur über eine Notfallbeleuchtung verfügt. Diesbezüglich handelt es sich aber nicht um unzumutbare Immissionen, wobei die Planfeststellungsbehörde durchaus anerkennt, dass ein vorbeifahrendes Fahrzeug einen störenden Effekt haben kann. Die Planfeststellungsbehörde geht von zumutbaren Lichtimmissionen aus, da die Fahrzeuge sich gleichmäßig mit einer Geschwindigkeit von ca. 3 m/s an den anliegenden Grundstücken vorbeibewegen, sodass die Vorbeifahrt von geringer Dauer ist. Die Fahrzeuge sind zudem nur im Innenraum beleuchtet, was wiederum die Intensität der Einwirkung auf Innen- und Außenwohnbereiche von Grundstücken deutlich reduziert und nahezu ausschließt, dass eine direkte Beleuchtung der vorbezeichneten Bereiche stattfindet. Darüber hinaus fallen Anlagen zur Beleuchtung des öffentlichen Straßenraumes, Beleuchtungsanlagen von Kraftfahrzeugen und dem Verkehr zuzuordnende Signalleuchten nicht unter den Anlagenbegriff i.S.d. § 3 Abs. 5 BImSchG, vgl. Ziffer 2. LAI - Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen. Vielmehr fallen nach § 3 Abs. 5 Nr. 2 BImSchG die Fahrzeuge der Seilbahn unter § 38 BImSchG, der anlagenbezogene Immissionsschutz ist insofern auf die Fahrzeuge als Elemente des öffentlichen Verkehrs nicht anwendbar. Dafür, dass die Fahrzeuge den Anforderungen des § 38 BImSchG nicht genügen würden, gibt es aber keinerlei Anhaltspunkte. Hinsichtlich der von den bei Nacht vorbeifahrenden Fahrzeugen fehlt es hinsichtlich der Störwirkung auch an einem beispielsweise für Seilschwebbahnen typischen optischen Wirkung durch einen ständigen Licht- / Schattenwechsel, wie dies etwa auch bei Windkraftanlagen der Fall ist. Demnach ist schon kein Regelwerk ersichtlich, welches zur Bewertung der Frage herangezogen werden kann, ob die Lichtimmissionen erhebliche Belästigungen hervorrufen. Weder die *LAI - Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen* noch die *LAI - Hinweise zur Ermittlung und Beurteilung der optischen Immissionen von Windkraftanlagen Aktualisierung 2019 (WKA-Schattenwurfhinweise)* können herangezogen werden. Darüber hinaus verkehren die Fahrzeuge in der Nachtzeit, also in der Zeit, in der die Lichtimmissionen als besonders störend empfunden werden könnten, lediglich – sofern ein Bedarf besteht – im 30-Minuten-Takt, zwischen 01:30 Uhr am Wochenende bzw. zwischen 01:30 Uhr und 04:00 Uhr werktags finden generell keine Fahrten statt. Der Zeitraum, in denen die Innen- und Außenwohnbereiche der angrenzenden Grundstücke Lichtimmissionen ausgesetzt sind, sind also auf wenige Sekunden pro Stunde begrenzt. Zumal aus Sicht der Planfeststellungsbehörde durch den betroffenen Personenkreis mit

relativ geringem Aufwand durch Jalousien, Rollläden oder Vorhänge etc. ein Eigenschutz zu realisieren ist, zumal – wie bereits erwähnt – direkter Lichteinfall verursacht durch die Fahrzeuge der Seilbahn nahezu ausgeschlossen ist.

2.4.4. Verkehrliche Auswirkungen

2.4.4.1. Fließender Verkehr

Das Vorhaben hat Änderungen am Straßenkörper und der Straßenführung zur Folge. Dies betrifft zum einen den Anschluss der Bergbahnstraße an die Grötzinger Straße / B 3. Aufgrund der Tatsache, dass die nördliche Bergbahnstraße zukünftig in zwei Richtungen befahren werden können soll, müssen die Anschlüsse im äußeren Süden und äußeren Norden der an der B 3 liegenden nördlichen Bergbahnstraße sowie der im äußeren Süden liegenden südlichen Bergbahnstraße den Vorgaben der RStO 12 (Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen) und der ZTV Asphalt-StB 13 (Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt) baulich verändert werden, damit der Begegnungsverkehr für den Bemessungsfall zweier Schwerverkehrsfahrzeuge möglich wird. In diesem Zusammenhang wird auch die Lichtzeichenanlage zur Querung der Bergbahnstraße an der B 3 erneuert. Die Lichtzeichenanlage ist als sogenannte Dunkel-Rot-Anlage geplant, sie zeigt für zu Fuß Gehende erst auf Anforderung grünes Licht. Fahrzeuge können nur von Süden kommend nach rechts in die südliche bzw. nördliche Bergbahnstraße einbiegen, von der nördlichen Bergbahnstraße kann nur rechts nach Norden auf die Grötzinger Straße / B 3 abgebogen werden. Der Knoten Bergbahnstraße / Turmbergstraße / Kastellstraße / Posseltstraße wird zukünftig für den MIV gesperrt, da in diesem Bereich das Überführungsbauwerk für die Seilbahn errichtet wird.

Die Vorhabenträgerin hat zu den Auswirkungen der Anpassungen des Verkehrsraums eine gutachterliche Verkehrsuntersuchung durchführen lassen. Dieses Gutachten macht sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen. Das Gutachten kommt hierbei zu dem Ergebnis, dass die Auswirkungen auf die B 3 aufgrund der verkehrlichen Änderungen im Bereich der Bergbahnstraße zu keiner messbaren Verkehrszunahme führen. Dies ergibt sich daraus, dass aus der Bergbahnstraße schon heute nur aus der nördlichen Bergbahnstraße nach rechts auf die B 3 abgebogen werden darf, wobei die Einbahnstraßenregelung der südlichen Bergbahnstraße beibehalten werden soll. Um nach links auf die B 3 abbiegen zu können, muss aufgrund der Änderung des Knotens Posseltstraße / Bergbahnstraße / Turmbergstraße / Kastell-

straße im nördlichen Wohngebiet zukünftig die Straße Am Steinbruch genutzt werden. Diese Verkehrszunahme ist laut Gutachten marginal, was aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar ist. Querungsverkehr aus Richtung Rittnertstraße ist aufgrund des Überführungsbauwerks nämlich zukünftig ausgeschlossen, sodass sich der Verkehr auf Anliegerverkehr nördlich der Bergbahnstraße beschränken dürfte bzw. um Verkehre handelt, die nicht das Wohngebiet zur Umgehung der Kreuzung Rittnertstraße / B 3 nutzen. Eine Verschlechterung der Verkehrssituation auf der B 3 wird aber in Folge der Schließung des Knotens Posseltstraße / Bergbahnstraße / Turmbergstraße eintreten. Die bisherigen Durchgangsverkehre des Wohngebiets werden sich zukünftig zurück auf die Rittnertstraße verlagern, was insbesondere während morgendlicher Spitzenstunden am Knotenpunkt Rittnertstraße / Badener Straße (B 3) relevant werden wird. Aufgrund der Schließung des Knotens Posseltstraße / Bergbahnstraße / Turmbergstraße wird es auch auf die Turmbergstraße bzw. Dürrbachstraße und Fechstraße zu Verlagerung im Ziel- und Quellverkehr kommen. Nach links auf die B 3 abbiegende Verkehre sind nach dem von der Vorhabenträgerin eingeholten Gutachten – bis auf die Verkehre der Straße Am Steinbruch – nicht betroffen, sodass die Leistungsfähigkeit der B 3 aus diesem Grunde kaum beeinträchtigt werden wird. Auch die Leistungsfähigkeit der Straßen im Wohngebiet wird aufgrund weniger zusätzlicher Fahrten kaum beeinträchtigt. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Das Gutachten betrachtet neben der Einmündung der nördlichen Bergbahnstraße auf die B 3 die für die Verlagerung der Verkehre maßgeblichen Punkte, dementsprechend auch am Knoten Rittnertstraße / Fechtstraße / Strahlweg. Auf Basis dieser Untersuchungen ist eine Abschätzung der zukünftigen verkehrlichen Untersuchung möglich. Für die unmittelbaren Anwohner des Wohngebiets wird aufgrund der Schließung des Knotens im Bereich der heutigen Talstation aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch eher eine Verbesserung der verkehrlichen Situation wegen des Entfalls der Ausweichverkehre eintreten. Für die Rittnertstraße dürfte die Zunahme nicht relevant sein, zumal es ohnehin zweifelhaft ist, dass Wohngebiete regelmäßig als Ausweichrouten für Durchgangsverkehre gewählt werden. Nachvollziehbar ist auch, sofern das Verkehrsgutachten zu dem Ergebnis kommt, dass es aufgrund der Fahrgastentwicklung nicht zu einer wesentlichen Zunahme des Verkehrsaufkommens im Untersuchungsgebiet kommen wird. Dies ist deswegen nachvollziehbar, da ein großer Anteil des zu erwartenden Fahrgastaufkommens darauf zurückgeführt wird, dass ein größerer Anteil aufgrund der Verknüpfung mit dem ÖPNV eben auch mit diesem anreisen wird und nicht auf den MIV zurückgreifen wird. Diese Annahme wird auch dadurch verstärkt, dass die Turmbergbahn zukünftig im KVV-Tarif geführt

wird, demnach – derzeit – auch eine Nutzung mit dem „Deutschland-Ticket“ möglich ist. Die Hemmschwelle, den ÖPNV zu nutzen, ist auf Kostenseite sehr gering. Hinzu kommt, dass zukünftig auch Personen, die bislang die Turmbergbahn oder aber den Turmberg aufgrund von Einschränkungen in der Mobilität nur mit dem MIV erreichen konnten, zukünftig wegen der Barrierefreiheit der Turmbergbahn eine Alternative haben und ebenfalls auf die Nutzung des ÖPNV umsteigen könnten. Insofern ist es nachvollziehbar, dass wegen des erhöhten Fahrgastaufkommens lediglich mit 26 zusätzlichen Fahrten am Tag gerechnet wird. Diesbezüglich ist zu berücksichtigen, dass es sich damit nur um eine geringe absolute Verkehrszunahme handelt und eine gewisse Grundbelastung, auch aufgrund der Nähe zur B 3, vorliegt. Dementsprechend sind die Zunahmen vernachlässigbar und es ist mit keiner messbaren Verschlechterung in der Auslastung und Verkehrsabwicklung zu rechnen.

Auch hinsichtlich der Abwicklung des Schwerlastverkehrs wird es aufgrund der notwendigen Änderungen am Straßenkörper zu keiner maßgeblichen Verschlechterung im Wohngebiet kommen. Da es sich um ein Wohngebiet handelt, ist der typische Fall des Begegnungsverkehrs der Fall Pkw/Pkw. Dieser kann selbst an der engsten Stelle – der Einmündung in die Kastellstraße – der nördlichen Bergbahnstraße, wo diese lediglich eine Breite von 5,06 m aufweist, sicher abgewickelt werden. Der Begegnungsverkehr Lkw/Pkw kann an dieser Stelle ebenfalls abgewickelt werden, allerdings muss „auf Sicht“ gefahren werden, ggf. wird es erforderlich, dass eines der beiden Kfz kurz abwartet, bis das jeweils andere Kfz die Engstelle passiert hat. Dies ist aber für Straßen in Wohngebieten nicht untypisch und erscheint auch nicht unzumutbar. An den weiteren Stellen der nördlichen Bergbahnstraße weist diese eine Breite von 5,50 m bis über 6,00 m auf, sodass sich Begegnungssituationen hier jeweils verbessern. Auch das Abbiegen des Schwerlastverkehrs aus der nördlichen Bergbahnstraße (nach rechts) auf die Grötzinger Straße (B 3) ist aufgrund der ausreichend großen Schleppkurve ohne Behinderung der Verkehrsströme der B 3 möglich.

Die Planfeststellungsbehörde geht auch nicht davon aus, dass sich die Erreichbarkeit des Viertels bedingt durch die aufgrund des geplanten Überführungsbauwerks notwendigen Änderungen am Straßenkörper unzumutbar verschlechtern wird. Das Gebiet nördlich der Bergbahnstraße ist weiterhin über die in zwei Richtungen befahrbare Bergbahnstraße sowie die Straße Am Steinbruch erreichbar, das Gebiet südlich der Bergbahnstraße ist über die (wie bisher) in eine Richtung zu befahrende Bergbahnstraße sowie die Posseltsstraße und Turmbergstraße erreichbar. Insofern

verschlechtert sich die Erreichbarkeit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für Kfz von der B 3 kommend nicht. Lediglich Durchgangsverkehre können das Wohngebiet nicht mehr oberhalb bzw. östlich der B 3 passieren, sondern müssen auf die (ohnehin für Durchgangsverkehr vorgesehene) B 3 ausweichen. Die Tatsache, dass von dem Gebiet südlich der Bergbahnstraße über die nördliche Bergbahnstraße bzw. die Straße Am Steinbruch die B 3 nicht mehr erreicht werden kann, mag zwar für den betroffenen Personenkreis einen Umgewöhnungsaufwand bedeuten, dieser ist jedoch nicht unzumutbar. Die B 3 kann weiterhin ohne nennenswerten Umweg über die Turmbergstraße / Dürrbachstraße erreicht werden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen keine Anhaltspunkte im Bereich des fließenden Verkehrs, die zu einer Versagung des Vorhabens sprechen würden. Insoweit überwiegt das öffentliche Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin.

2.4.4.2. Ruhender Verkehr

Auch hinsichtlich des ruhenden Verkehrs hat die Vorhabenträgerin eine Untersuchung vornehmen lassen, um die Auswirkungen etwaigen Parksuchverkehrs der Besucher der Turmbergbahn auf das Untersuchungsgebiet abschätzen zu können. Diesbezüglich zeigt sich, dass das Untersuchungsgebiet bereits heute ausgelastet, tendenziell überlastet ist. Grund hierfür sind insbesondere Anwohner, die ihr Fahrzeug jeweils am Fahrbahnrand abstellen. Die geparkten Fahrzeuge setzen sich demnach maßgeblich aus Dauerparkern zusammen. Diese hohe Auslastung ergibt sich insbesondere westlich der B 3, in Richtung heutiger Talstation nimmt die Auslastung der Stellplätze tendenziell ab, was aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar ist, da der Wohnraum westlich der B 3 deutlich verdichteter ist als östlich der B 3. Auch sonntags waren nach der Parkraumuntersuchung hauptsächlich Langzeitparker anzutreffen bzw. waren die Parkplätze bereits durch diese überwiegend ausgelastet. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde spricht dies eher gegen die Annahme, dass es sich hierbei um Ausflugsgäste der Turmbergbahn handelt.

Aufgrund der relativ geringen Verkehrszunahme (vgl. B.III.2.4.4.2.) ist auch nicht damit zu rechnen, dass sich der Parkdruck oder Parksuchverkehr im Untersuchungsgebiet maßgeblich verschlechtern wird. Hier teilt die Planfeststellungsbehörde die im Verkehrsgutachten der Vorhabenträgerin abgegebene Einschätzung. Dies auch deshalb, da allgemein bekannt sein dürfte, dass die Parkmöglichkeiten im Bereich

der Turmbergbahn beschränkt sind und Personen, welche die Turmbergbahn aufsuchen wollen, entweder schon nicht mit dem Auto anreisen oder andere Parkmöglichkeiten suchen, wie bspw. im Bereich des Turmbergbads oder bspw. an der P+R-Anlage am Bahnhof Durlach, um dann mit dem ÖPNV in Richtung der Turmbergbahn zu fahren.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen auch im Bereich des ruhenden Verkehrs keine Anhaltspunkte, die zu einer Versagung des Vorhabens sprechen würden. Insoweit überwiegt das öffentliche Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin.

2.4.4.3. Unterführung

Um Fußgängern und Radfahrern im Bereich Posseltstraße / Bergbahnstraße / Turmbergstraße eine Querungsmöglichkeit der Trasse der Turmbergbahn anbieten zu können, ist es erforderlich, in diesem Bereich eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen. Wie unter B.III.2.4.4.1 wird hierzu der angesprochene Knotenpunkt für den MIV gesperrt und eine ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer zugängliche Unterführung geschaffen. Aufgrund der eingereichten Unterlagen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass diese ausreichend groß bemessen ist und Begegnungsverkehre zwischen den beiden verkehrsteilnehmenden Gruppen sicher zulässt. Sofern im Rahmen der Stellungnahmen durch die Träger öffentlicher Belange und der Einwendungen von Privaten vorgebracht wurde, Unterführungen seien als Angsträume zu vermeiden, so hat auch die Planfeststellungsbehörde diese Problematik erkannt. Indes sieht die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung, dem Vorhaben aus diesem Grund die Genehmigung zu versagen. Dies ergibt sich daraus, dass insbesondere Unterführungen, wie sie in den 60er und 70er Jahren errichtet wurden, häufig als Angstraum wahrgenommen werden. Dies zum einen, weil der Autoverkehr verkehrlich bevorzugt wurde und somit in Unterführungen bereits diesbezüglich erhebliche Risiken bestehen. Zum anderen – und dieser Aspekt ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde schwerwiegender – sind diese Unterführungen oft sehr dunkel, schlecht beleuchtet, schlecht einsehbar bzw. unübersichtlich und wirken beengend. Gerade zur dunkleren Tages- bzw. Nachtzeit kann es daher beklemmend sein, durch eine solche Unterführung zu gehen da aufgrund der örtlichen Gegebenheiten die Befürchtung verstärkt werden kann, Opfer einer Straftat werden zu können. Dies stellt sich allerdings bei der vorliegenden Unterführung anders dar.

Die Unterführung ist ein offen und hell gestalteter Durchgang, der auf dem bestehenden Geländeniveau realisiert wird. Es müssen also bspw. keine Treppenanlagen oder Ähnliches genutzt werden. Die Standseilbahn wird höhenfrei über diese (aus Sicht der Fußgänger und Radfahrer) Unterführung geführt. Dementsprechend kann von beiden Öffnungen ausreichend Tageslicht einfallen und aufgrund der Tatsache, dass der Durchgang relativ kurz ist, ist die Unterführung auch ausreichend gut einsehbar und dementsprechend übersichtlich. Ferner ist eine höhenfreie Querung im Gegensatz zu einer höhengleichen Querung für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu bevorzugen, ungeachtet des Aspekts, dass sich eine höhengleiche Querung, also eine Querung ohne Unterführung, technisch nur schwer realisieren ließe (vgl. B.III.2.3.2.4.).

Im Rahmen der Einwendung wurde auch vorgebracht, dass aufgrund des geplanten Überführungsbauwerks die relativ barrierefreie Erschließung des Viertels leiden würde, namentlich die Verbindung Posseltstraße / Kastellstraße nur noch unter Inkaufnahme eines Umwegs und wegen des höheren Niveauunterschieds unter Verschlechterung der Barrierefreiheit angeschlossen sei, dies gelte gerade für den Anschluss an die nördliche Bergbahnstraße. Dem folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Vorhabenträgerin wird die Unterführung gem. den Anforderungen der DIN 18040 an barrierefreies Bauen ausführen. Entsprechend ist die Planung gemessen an diesen Regelungen auch barrierefrei, zumal die Vorhabenträgerin die Planungen mit den zuständigen städtischen Ämtern sowie der Behindertenbeauftragten der Stadt abgestimmt hat. Auch die in Kauf zu nehmenden Umwege sind von untergeordneter Bedeutung und bedeuten keine unzumutbare Belastung, jedenfalls nicht in der Form, als dass deshalb dem Vorhaben die Genehmigung versagt werden müsste.

Dementsprechend überwiegt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch vor diesem Hintergrund das Interesse der Vorhabenträgerin an der geplanten Umsetzung des Vorhabens anstelle der Umsetzung einer höhengleichen Quermöglichkeit.

2.4.5. Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet

Landschaftsschutzgebiete sind verbindlich festgesetzt und können daher im Rahmen der Abwägung selbst nicht überwunden werden. Dies bedeutet freilich nicht, dass sie einem Vorhaben zwingend entgegenstehen. Vielmehr muss im konkreten

Einzelfall der in der jeweiligen Landschaftsschutzgebiets-VO geregelte Schutzzweck geprüft werden und aus diesem die Zulässigkeit des Vorhabens abgeleitet werden. Wie unter B.III.2.3.2.2.2. festgestellt, widerspricht das Vorhaben nicht den Schutzziele des Landschaftsschutzgebiets „Turmberg-Augustenberg“. Die geplanten Handlungen lösen keine erheblichen Beeinträchtigungen aus, da die baubedingten und anlagebedingten Wirkungen des Vorhabens aufgrund der festgesetzten Nebenbestimmungen und Zusagen der Vorhabenträgerin minimiert werden können. Dementsprechend hat die untere Naturschutzbehörde die Zustimmung gem. § 5 Abs. 4 LSG-VO für erlaubnispflichtige Handlungen im Landschaftsschutzgebiet „Turmberg-Augustenberg“ erteilt. Somit liegen die Voraussetzungen für eine Erlaubnis nach § 5 Abs. 2 LSG-VO vor. Diese wird im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses erteilt. Der Beschluss hat insoweit Konzentrationswirkung (§ 75 Abs. 1 LVwVfG). Zu berücksichtigen ist hier, dass sich die Trasse im Bestand bereits in fast identischer Lage befindet und sich zudem mit der Bergstation und der Turmbergterrasse bereits heute bauliche Anlagen im Landschaftsschutzgebiet befinden. Zerschneidungseffekte der Landschaft werden durch das Vorhaben daher nicht maßgeblich verstärkt. Die Schutzziele des Landschaftsschutzgebiets werden daher auch nur in geringem Umfang beeinträchtigt. Hinsichtlich der Erholungsfunktion ist ebenfalls mit keiner Beeinträchtigung zu rechnen. Vielmehr kann das Vorhaben sogar zur Steigerung des Erholungswerts durch die Reduktion des MIV beitragen. Den insgesamt geringen Beeinträchtigungen der Schutzziele des Landschaftsschutzgebiets „Turmberg-Augustenberg“ steht das öffentliche Interesse an einer ÖPNV-Anbindung zwischen dem Knotenpunkt Haltestelle Durlach Turmberg / B 3 und der Bergstation am Turmberg gegenüber, wobei wie dargestellt das öffentliche Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin überwiegt.

2.4.6. Auswirkungen auf den Naturpark

Naturparks sind wie Landschaftsschutzgebiete verbindlich festgesetzt und können daher im Rahmen der Abwägung selbst ebenfalls nicht überwunden werden. Dies bedeutet aber auch diesbezüglich nicht, dass sie einem Vorhaben zwingend entgegenstehen. Auch bezüglich eines Naturparks muss im konkreten Einzelfall der in der jeweiligen Naturpark-VO geregelte Schutzzweck geprüft werden und aus diesem die Zulässigkeit des Vorhabens abgeleitet werden. Wie unter B.III.2.3.2.2.1. festgestellt, widerspricht das Vorhaben nicht den Schutzziele des Naturparks „Schwarzwald Mitte/Nord“. Die geplanten Handlungen sind nicht geeignet, den Charakter

des Naturparks zu verändern oder dem Schutzzweck zuwiderzulaufen. Vielmehr lösen die Handlungen keine erheblichen Beeinträchtigungen aus, da die baubedingten und anlagebedingten Wirkungen des Vorhabens aufgrund der festgesetzten Nebenbestimmungen und Zusagen der Vorhabenträgerin minimiert werden können. Dementsprechend hat die untere Naturschutzbehörde die Zustimmung gem. § 4 Abs. 4 Naturpark-VO für erlaubnispflichtige Handlungen im Naturpark „Schwarzwald Mitte/Nord“ erteilt. Somit liegen die Voraussetzungen für eine Erlaubnis nach § 4 Abs. 2 Naturpark-VO vor. Diese wird im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses erteilt. Zu berücksichtigen ist auch bezüglich des Naturparks, dass sich die Trasse im Bestand bereits in fast identischer Lage befindet und sich zudem mit der Bergstation und der Turmbergterrasse bereits bauliche Anlagen befinden im Naturpark. Zerschneidungseffekte der Landschaft oder Störungen des Charakters werden durch das Vorhaben daher nicht maßgeblich verstärkt. Die Zwecke des Naturparks werden daher auch nur in geringem Umfang beeinträchtigt. Hinsichtlich der Erholungsfunktion gilt auch für den Naturpark, dass ebenfalls nicht mit einer Beeinträchtigung zu rechnen ist. Vielmehr kann das Vorhaben sogar zur Steigerung des Erholungswerts durch die Reduktion des MIV beitragen. Den insgesamt geringen Beeinträchtigungen der Zwecke des Naturparks „Schwarzwald Mitte/Nord“ steht das öffentliche Interesse an einer ÖPNV-Anbindung zwischen dem Knotenpunkt Haltestelle Durlach Turmberg / B 3 und der Bergstation am Turmberg gegenüber, wobei wie dargestellt das öffentliche Interesse überwiegt.

2.4.7. Auswirkungen auf das Gebiet des Turmbergs

Bereits heute stellt das Gebiet des Turmbergs ab der Bergstation ein bedeutendes Ausflugsziel im Stadtgebiet Karlsruhe dar. In unmittelbarer Nähe zur Bergstation befindet sich die Aussichtsterrasse, von der sich ein Blick nach Westen über die Stadt hinweg auf die Rheinebene bis hin zum Pfälzer Wald erstreckt. In unmittelbarer Nähe der Bergstation befindet sich zudem der namensgebende Turm der Burg ruine des Turmbergs sowie ein Restaurant. In einiger Entfernung befindet sich ein Hochseilgarten, ein Waldspielplatz und ein Schützenhaus sowie ein weiteres Restaurant. Das in näherer fußläufiger Entfernung befindliche Gebiet erstreckt sich bis zum Rittnerthof. Aus diesem Grund besteht bereits heute eine relativ hohe Vorbelastung bzw. Störintensität durch Verkehr, der starken Frequentierung und Nutzung durch Erholungssuchende. Dies führt dazu, dass bereits teilweise heute Überlastungen im Gebiet des Turmbergs im Bereich der Bergstation bestehen. Dies verursacht

vor allem durch den MIV, der seine Fahrzeuge zum Teil „wild parkt“, also auf hierfür nicht vorgesehenen Flächen.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Ansicht, dass diese Problematik unabhängig vom geplanten Vorhaben besteht. Das Vorhaben wird allerdings aus Sicht der Planfeststellungsbehörde jedenfalls nicht zu einer Verschlechterung der Situation beitragen, bspw. in dem die Anzahl der Besucher des Turmbergs maßgeblich steigt und dadurch die Gefährdung des Gebiets rund um den Turmberg bzw. für das Landschaftsschutzgebiet maßgeblich steigt. Abgesehen von der Frage, ob derartige mittelbaren Auswirkungen einer Bewältigung innerhalb der Planfeststellung zugänglich sind, wird zwar für die Turmbergbahn mit steigenden Fahrgastzahlen gerechnet, allerdings bedeutet dies nicht, dass in gleichem Umfang die Besucherzahlen des Turmbergs steigen. Bei den zukünftigen Besuchern dürfte es sich zu einem großen Teil um Besucher handeln, die sonst den MIV als Beförderungsmittel gewählt hätten bzw. diesen bislang aufgrund der schlechten Erreichbarkeit mittels ÖPNV bereits genutzt haben (vgl. auch Verkehrsuntersuchung, Anlage 7, Plan-Nr.: 7006). Dementsprechend ist nicht ausgeschlossen, dass es auch zu einer Reduktion des MIV für den Turmberg im Bereich der Bergstation kommen wird. Zu berücksichtigen ist ferner das von der Stadt Karlsruhe angekündigte Verkehrskonzept, das der Planfeststellungsbehörde im Entwurf vorliegt, welches sich der Situation im ruhenden und fließenden Verkehr im Bereich des oberen Turmbergs annimmt. Der Entwurf des Verkehrskonzeptes ist in verschiedene konzeptionelle Varianten aufgeteilt. Die Varianten bauen aufeinander auf. Variante 1 sieht Geschwindigkeitsbegrenzungen in bestimmten Abschnitten vor. Im Bereich Schützenhaus bis Turmbergterrasse wird eine Halteverbotszone vorgeschlagen. Damit wäre Parken außerhalb gekennzeichneten Flächen untersagt. Im Bereich der Turmbergterrasse soll per Parkscheibe bewirtschaftet werden. Die Stellplätze am Waldklettergarten / Waldspielplatz sollen ohne zeitliche Begrenzung nutzbar sein. In den weiteren aufbauenden Varianten könnten bis zu 30 Stellplätze entfallen und Modalfilter vorgesehen werden. Die Passierbarkeit für Fußgänger und Radfahrer bliebe erhalten. Ggf. wird eine Fortentwicklung in eine kostenpflichtige Bewirtschaftung notwendig. Bereits Variante 1 sieht vor, dass nur in gekennzeichneten Flächen geparkt werden darf. Wildparken kann bereits so verhindert werden. Auch Emissionen können durch die Geschwindigkeitsreduktion verhindert werden. Selbstredend würde eine Realisierung der weiteren Varianten jeweils einen weiteren Zugewinn bedeuten und den Modal-Split weiter zu Gunsten des ÖPNV und das Nutzen der Turmbergbahn verschieben. Der Parkraum

im Bereich des Turmbergs würde mittels des Verkehrskonzepts aber bereits in Variante 1 begrenzt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann der Befürchtung, die Realisierung des Vorhabens könne zu einer Überlastung des Turmbergs führen, ausreichend entgegengewirkt werden. Die abschließende Entscheidung über das Verkehrskonzept obliegt den Gremien der Stadt Karlsruhe. Durch das Verkehrskonzept und die angestrebte Reduktion des MIV ist aber zu erwarten, dass die aufgrund der Turmbergbahn steigenden Besucherzahlen und die damit einhergehenden Konsequenzen kompensiert werden. Damit werden auch die Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet „Turmberg-Augustenberg“ in gleicher Weise beschränkt. Sofern auch hinsichtlich der Besucher selbst die Befürchtung besteht, dass im Bereich des Turmbergs beispielsweise Trampelpfade abseits der offiziellen Wege genutzt werden oder sonstige Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgen, so wird dieser damit Rechnung getragen, dass die Planfeststellungsbehörde die Zusage der Vorhabenträgerin, auf Schildern über das Landschaftsschutzgebiet zu informieren, verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen hat (vgl. A.IV.1.6.). Durch diese Informationstafeln kann eine Sensibilisierung der Besucher erfolgen, nur ausgeschilderte Wege zu benutzen und Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen. Das Ergreifen weiterer Maßnahmen sieht die Planfeststellungsbehörde als nicht geboten, da in erster Linie davon auszugehen ist, dass sich Personen im Einklang mit den geltenden Regeln verhalten. Zuwiderhandlungen im Einzelfall kann auch die Planfeststellung nicht auflösen. Insofern sieht die Planfeststellungsbehörde auch bezüglich der Auswirkungen auf das Gebiet des Turmbergs diesem Belang ausreichend Rechnung getragen.

2.4.8. (Sonstiges) Umweltrecht

Es ist nicht ersichtlich, dass (sonstiges) Umweltrecht dem/den Vorhaben entgegensteht. Die Planfeststellungsbehörde sieht überdies im Rahmen der Abwägung keine Veranlassung, mögliche Beeinträchtigungen, die das Maß eines zwingenden Versagungsgrundes nicht erreichen, zum Anlass zu nehmen, diese Gesichtspunkte höher zu bewerten als das berechnete und im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerinnen.

2.4.9. Barrierefreiheit

Das Vorhaben „Barrierefreier Umbau und Verlängerung der Turmbergbahn“ trägt im Ergebnis auch den Erfordernissen des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) und des Landesgesetzes zur

Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (Landes-Behindertengleichstellungsgesetz – L-BGG) Rechnung. Gemäß § 8 Abs. 5 BGG sind öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes gemäß § 7 Abs. 2 L-BGG nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes barrierefrei zu gestalten. § 8 Abs. 5 BGG (entsprechend § 7 Abs. 2 L-BGG) enthält dementsprechend lediglich den allgemeinen Grundsatz des barrierefreien Bauens, ohne selbst konkrete Anforderungen für die jeweilige Maßnahme bzw. die jeweilige Verkehrsanlage festzulegen. Barrierefrei gemäß § 4 BGG sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationsreinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe, auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.

Konkrete Vorgaben enthält das Landeseseilbahngesetz nicht. Soweit der Vorhabenträger deshalb im Rahmen der Generalklausel verpflichtet ist, auf die Ermöglichung einer erschwernisfreien Benutzung von Betriebsanlagen und Fahrzeugen durch behinderte Menschen hinzuwirken, ergeben sich der Inhalt und Umfang dieser Pflicht allein aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Im Rahmen dieser Prüfung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum) zur Beurteilung heranzuziehen. Zwar handelt es sich bei einer DIN-Vorschrift nicht um eine verbindliche Rechtsvorschrift, solange sie nicht ausdrücklich dazu bestimmt oder in einer Rechtsvorschrift ausdrücklich auf sie Bezug genommen wird. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gibt die Vorschrift jedoch den gegenwärtigen Stand (der Technik) wieder, der grundsätzlich als – wünschenswerter – Mindeststandard für die Anerkennung der Barrierefreiheit zu werten ist.

Mit Schreiben vom 26.04.2023 teilte die Stadt Karlsruhe mit, dass die Unterführung nicht barrierefrei sei, da ein Neigungswechsel in Längsrichtung an einer Stelle 11 % betragen würde. Besonders kritisch sei der Aufstellbereich vor der Bergbahnstraße zu sehen, da hier ist ein Gefälle Richtung Kfz-Fahrbahn von ca. 10 % vorgesehen sei. In ihrer Gegenstellungnahme vom 24.10.2023 wies der Vorhabenträgerin darauf hin,

dass die Barrierefreiheit gemäß H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen) geplant worden sei, wobei sich hier immer an den maximal zulässigen oberen Grenzwerten orientiert worden sei, um überall die erforderliche Durchfahrtshöhe von 2,50 m zu erreichen. Der Aufstellbereich in der Bergbahnstraße habe aufgrund der notwendigen Rampenlänge in das bestehende Gefälle der nördlichen Bergbahnstraße verlagert werden müssen. Eine Ausbildung mit maximal 3 % hätte sowohl einen Umbau der Bergbahnstraße als auch des gegenüberliegenden Gehweges und somit eine Anpassung der Zufahrt des Privatgrundstückes zur Folge gehabt. Dies sei als unverhältnismäßiger Eingriff eingestuft worden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die Ausführungen der Vorhabenträgerin nachvollziehbar, insoweit ist ihr auch zuzugestehen, dass in besonderen Fällen auch eine Orientierung an den maximal zulässigen oberen Grenzwerten erfolgt, gerade wenn die besonderen örtlichen Gegebenheiten – wie dies hier der Fall ist – aufgrund der Hanglage erfordern. Insoweit hat die Planfeststellungsbehörde klarstellend eine Nebenbestimmung aufgenommen, dass die einschlägigen DIN-Normen die Barrierefreiheit betreffend einzuhalten sind (vgl. A.III.11.).

Der Badische Blinden- und Sehbehindertenverband hat mit Schreiben vom 10.03.2023 angemerkt, dass die Planungen hinsichtlich Personen mit Sehbehinderung unzureichend seien. Blindenleitsysteme seien nicht vorhanden und die Fahrzeuge seien ungünstig gestaltet. In ihrer Gegenstellungnahme vom 20.10.2023 hat die Vorhabenträgerin ausgeführt, dass ein Blindenleitsystem nach DIN 32984 vorgesehen sei. Die Fahrzeuge seien kontrastreich gestaltet und man in der weiteren Planung – wie bisher – diesbezüglich das Fachbuch „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“ verwenden würde.

Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Tatsache, dass eine entsprechende Nebenbestimmung aufgenommen wurde, welche die Vorhabenträgerin diesbezüglich klarstellend verpflichtet, sieht die Planfeststellungsbehörde auch diesen Belangen ausreichend Rechnung getragen.

Nach alledem geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass den Belangen der Barrierefreiheit ausreichend Rechnung getragen wurde. Die vom Vorhabenträger vorgelegte Planung wird demnach den Anforderungen an die Barrierefreiheit gerecht. Entsprechend äußerte sich auch die kommunale Behindertenbeauftragte mit Schreiben vom 26.04.2023 positiv zu dem Vorhaben und meldete keine Bedenken

an. Die Vorhabenträgerin hat mitgeteilt, hinsichtlich der weiteren Ausführung mit der kommunalen Behindertenbeauftragten in Austausch zu stehen.

Insgesamt wird eine weitgehende Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes beachtet.

2.4.10. Eigentum

Zur Umsetzung der Maßnahme ist kein Grunderwerb von Privatpersonen erforderlich. Nachteile für Private durch eine unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücken, die durch An-, Durch- oder Zerschneidungen von Grundstücken entstehen, werden demnach bereits faktisch nicht entstehen.

Mehrere Einwender befürchten allerdings Wertverluste ihres Grundstücks durch Zerschneidung, wohl auch wegen der verbauten Aussicht, aber auch wegen lärmbedingter Wertminderungen während der Bauphase. Grundsätzlich ist die Wertminderung eines Grundstücks (als solche) kein eigenständiger Abwägungsposten, da der den Verkehrswert bestimmende Grundstücksmarkt auch solche Umstände berücksichtigt, die von der Planfeststellungsbehörde nicht im Rahmen der fachplanerischen Abwägung berücksichtigt werden können und müssen. Die Betroffenheit beurteilt sich nicht nach dem Umfang einer möglichen Wertminderung eines Grundstücks, sondern (allein) nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren Beeinträchtigungen („in natura“), die mit der Planung verbunden sind (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 11.02.2004 – Az. 5 S 387/03). Auch sind gewisse Einbußen als Ausdruck der Sozialbindung insbesondere dann entschädigungslos hinzunehmen, wenn die Planung dem öffentlichen Interesse dient (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.09.2002 – 9 A 5/02; Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urt. v. 30.11.2020 – Az. 22 A 19.40034, 22 A 19.40036). Da der Ausbau des ÖPNV Teil der Daseinsvorsorge ist und außerdem der barrierefreie Ausbau sowie der Erhalt von Infrastruktureinrichtungen dem Gemeinwohl zu Gute kommt, dient die Planung dem öffentlichen Interesse. Darüber hinaus kann ein Grund- oder Wohnungseigentümer nicht auf die Unveränderlichkeit seiner Wohnumgebung vertrauen, da dem Fachplanungsrecht ein Gebot des Milieuschutzes nicht zu entnehmen ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.03.2007 – 9 A 17/06). Vor diesem Hintergrund stellen vorhabenbedingte Veränderungen des Wohnumfeldes ebenso wie eine hieraus entstehende Grundstückswertminderung für sich allein grundsätzlich keine eigenständigen Abwägungsposten dar, die im

Rahmen der Abwägung von vornherein Berücksichtigung finden müssten. Abwägungserhebliches Gewicht kann nur den konkreten Auswirkungen zukommen, die von dem geplanten Vorhaben faktisch ausgehen. Dazu zählen von einigen Einwendern kritisierte optische Beeinträchtigungen und damit einhergehende eingeschränkte Erholungswerte oder aber die Abwertung des Wohngebiets wegen des „monströsen Charakters“ der Turmbergbahn nicht. Darüber hinaus wirkt sich das Vorhaben auch nicht etwa deswegen wertmindernd aus, weil es erheblich die Nutzbarkeit der benachbarten Grundstücke beeinflussen würde. Mit erheblichem Mehrverkehr ist nämlich nicht zu rechnen (vgl. B.III.2.4.4.). Insofern macht sich die Planfeststellungsbehörde auch die Ausführungen in der von der Vorhabenträgerin eingeholten Verkehrsuntersuchung zu eigen (vgl. Plan-Nr. 7006).

Des Weiteren sind zahlreiche Schutzvorkehrungen zur Einhaltung der erforderlichen Lärm- und Erschütterungsrichtwerte vorgesehen, die von der Planfeststellungsbehörde verbindlich durch die Festsetzung von Nebenbestimmungen sichergestellt werden (vgl. A.III.1.). Soweit lärmbedingte Wertminderungen einzelner Grundstücke geltend gemacht werden, ist schon fraglich, ob Schienenlärm tatsächlich den Wert einer Immobilie beeinflussen kann, letztlich kann die Frage aber dahinstehen. Dies ergibt sich aus Folgendem:

Sofern wegen baubedingter bzw. betriebs- und anlagenbedingter Immissionen eine „Wertminderung durch Anspruch auf enteignenden Eingriff“ bzw. das Erreichen der Enteignungsschwelle gerügt wird, kann dahinstehen, ob damit ein öffentlich-rechtlicher Entschädigungsanspruch wegen enteignenden oder enteignungsgleichen Eingriffs geltend gemacht werden soll. Da beim Betrieb der Turmbergbahn die in der 16. BImSchV festgesetzten Immissionsgrenzwerte bzw. die in der TA Lärm genannten Immissionsrichtwerte eingehalten werden, sind die verursachten Lärmimmissionen der Nachbarschaft zumutbar. Es besteht somit eine diesbezügliche Duldungspflicht, entsprechende Immissionen hinzunehmen. Da diese Grenze, ab der Immissionen nicht mehr zu dulden und deshalb rechtswidrig sind schon nicht überschritten wird, wird auch die Grenze, ab der aufgrund der Lärmentwicklung mit einer Gesundheitsgefährdung zu rechnen ist, nicht erreicht. Demnach wird die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle durch die Lärmentwicklung auch nicht erreicht, geschweige denn überschritten. Durch das Vorhaben wird die vorgegebene Grundstückssituation der betroffenen Grundstücke daher weder nachhaltig verändert noch trifft es benachbartes Wohneigentum schwer und unerträglich.

Für bauzeitlich auftretende Lärmbeeinträchtigungen wurden, soweit diese das unzumutbare Maß für Eigentümer und/oder Mieter überschreiten, gesondert Nebenbestimmungen festgesetzt. Dies betrifft insbesondere das Stellen von Ersatzwohnraum oder aber finanzielle Entschädigungsansprüche (vgl. A.III.1.2.2.). Etwaige darüberhinausgehende Wertminderungen von Grundstücken sind als Ausfluss der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urt. vom 25.09.2002 – Az. 9 A 5/02). Im Übrigen werden damit einhergehende Entschädigungsfragen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens geregelt.

2.4.11. Klimaschutz

Das Planvorhaben steht auch dem in Art. 20a GG sowie im Klimaschutzgesetz (KSG) verankerten Klimaschutz, der nach § 13 KSG im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen ist, nicht entgegen. Außer Frage dürfte stehen, dass die Realisierung des Planvorhabens während der Bauphase nicht ohne CO₂-Emissionen erreicht werden kann. Fraglich ist bereits, ob Emissionen für die Herstellung von Baustoffen abwägungsrelevant sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.02.2021, Az. 4 B 25.20). Dies kann hier aber dahinstehen, da jedenfalls langfristig, mit einer CO₂-Reduzierung zu rechnen ist, so dass der bauzeitige CO₂-Ausstoß dem Ziel, die Treibhausgasemissionen insgesamt zu reduzieren, nicht entgegensteht. Beim vorliegenden Planvorhaben handelt es sich um ein Vorhaben, das geeignet ist, den Modal Split, also den Anteil der Verkehrsträger am Gesamtverkehrsaufkommen, zugunsten des ÖPNV zu verschieben. Das künftige Verkehrsangebot wird aufgrund der Verbindung der Standseilbahn mit der Haltestelle Durlach Turmberg deutlich schneller und attraktiver die Umsteigezeiten und -wege verkürzen sich, so dass höchstwahrscheinlich ein nicht unerheblicher Teil der bisherigen Kraftfahrzeugnutzer künftig auf den klimafreundlicheren ÖPNV umsteigen wird. Insoweit ist davon auszugehen, dass der Klimaschutz bei Realisierung des Planvorhabens vorangetrieben wird. Da das KSG ein entsprechendes Optimierungsgebot aber nicht verlangt, sondern schlicht eine Berücksichtigungspflicht des Zwecks und der Ziele des KSG vorsieht, hier aber sogar eine Verbesserung der CO₂-Bilanz zu erwarten ist, war die Vorlage detaillierter CO₂-Berechnungen nicht erforderlich, auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde wurden etwaige Berechnungen, basierend auf der Standardisierten Bewertung 2016+, die grds. auf Verfahren nach AEG und PBefG Anwendung findet, vorgelegt. Insoweit hat allerdings das Bundesverwaltungsgericht bereits festgestellt, dass das Gesetz keine weiteren Vorgaben zu den Anforderungen an das Berücksichtigungsgebot enthält und es zumindest dann der Vorlage konkreter Berechnungen nicht

bedarf, wenn es bisher keine konkretisierenden Vorschriften, Leitfäden oder sonstige Handreichungen hierfür gibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.05.2022, Az. 9 A 7.21, Pressemitteilung Nr. 29/2022 vom 04.05.2022). Damit wird Art. 20a GG und den Zwecken des KSG Rechnung getragen und das Berücksichtigungsgebot nach § 13 KSG wurde ausreichend erfüllt.

Zudem liegt eine nicht unerhebliche Grundbelastung vor. Das von der Vorhabenträgerin in Auftrag gegebene Verkehrsgutachten (vgl. Anlage 7, Plan-Nr. 7006) geht davon aus, dass zum einen eine Verlagerung vom MIV hin zum ÖPNV und damit zur Nutzung der Turmbergbahn stattfindet und zum anderen, dass sich der MIV im Untersuchungsgebiet nicht maßgeblich erhöhen wird. Es wird demnach nur zu wenigen zusätzlichen Fahrten kommen und der Parksuchverkehr nicht nennenswert zunehmen. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nachvollziehbar, da durch die Verknüpfung der Turmbergbahn mit dem ÖPNV die Anreise zum Turmberg deutlich bequemer wird und nun auch in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen die Wahl zwischen MIV und öffentlichen Verkehrsmitteln haben. Gleiches gilt für Familien, die mit dem Kinderwagen anreisen wollen. Zudem ist es den meisten Besuchern des Turmbergs bekannt, dass sowohl am Fuße des Turmbergs als auch im Bereich der Bergstation bis hin zum Schützenhaus bzw. Waldspielplatz bzw. Hochseilgarten nur eine begrenzte Anzahl an Parkplätzen zur Verfügung steht. Durch die Tatsache, dass die Turmbergbahn in das Tarifsystem der KVV integriert wird und somit das Nahverkehrsticket der Anreise mittels Straßenbahn genutzt werden kann, verbunden mit dem kurzen Umstieg an der Endhaltestelle in Durlach, ist dies auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ein gewichtiges Argument, um den Umstieg weg vom MIV hin zum ÖPNV annehmen zu können. Die Vorhabenträgerin hat die Summe der jährlichen CO₂-Emissionen ermittelt. Diese belaufen sich für die Herstellung der ortsfesten Infrastruktur auf 11,9 t CO₂/Jahr, insgesamt beträgt die Summe der jährlichen CO₂-Emissionen 16,5 t CO₂/Jahr bei einer erwarteten Nutzungsdauer der Seilbahnfahrzeuge von 25 Jahren. Die Ermittlung erfolgte auf Basis der Ansätze hierzu aus der Standardisierten Bewertung von Verkehrsinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr – 2016+. Zwar sind diese nicht 1:1 auf die Errichtung von Standseilbahnen übertragbar, mangels anderer Regelwerke zur Ermittlung der CO₂-Emissionen – bspw. ein mit dem Rundschreiben des BMDV ARS 03/2023 „Hinweise zur Berücksichtigung großräumiger Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung des BMDV“ vergleichbares Regelwerk noch konkretisierenden Vorschriften, Leitfäden oder weiterer, sonstiger Handreichungen hierfür – bietet der Rückgriff auf die oben genannte Bewertung und die so gewonnen Erkenntnisse aber

zumindest Anhaltspunkte über die CO₂-Emissionen. Erkennbare Auswirkungen auf das Großklima (Makroklima), die durch die Planfeststellung zu bewältigen wären, ergeben sich hierdurch nicht. Vielmehr ist gerade Ziel der Turmbergbahn, Besuchern des Turmbergs – auch solchen die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind – eine Möglichkeit zu bieten, diesen ohne Verwendung des MIV zu erreichen.

Aufgrund der Vorbelastungen und der geringen absoluten Verkehrszunahmen sind keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung, auf die Auslastung im ruhenden Verkehr sowie die Emissionen im Untersuchungsgebiet zu erwarten. Aufgrund der hohen Grundbelastungen führen somit die zusätzlichen Fahrten zu keiner maßgeblichen Verschlechterung der heutigen Situation und können vernachlässigt werden. Parkdruck und der Parksuchverkehr verschlechtern sich nicht.

Zudem sieht das gestufte Verkehrskonzept der Stadt Karlsruhe, welches der Planfeststellungsbehörde im Entwurf vorliegt, eine Reduzierung der Parkmöglichkeiten auf dem Turmberg vor, der Modal-Split hin zur Nutzung des ÖPNV wird somit durch Push-Maßnahmen unterstützt (vgl. B.III.2.4.7.). Demnach ist damit zu rechnen, dass auch diesbezüglich in gewissem Umfang ein Umstieg auf die Nutzung des ÖPNV erfolgt und daher mit einer Kompensation der vom Vorhaben verursachten CO₂-Emissionen zu rechnen ist.

2.4.12. Datenschutz / Schutz der Privatsphäre

Bereits bei den Erwägungen, ob gegebenenfalls datenschutzrechtliche Bestimmungen der Realisierung des Vorhabens zwingend entgegenstehen (vgl. B.III.2.3.11.), ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass dies nicht der Fall ist. Aufgrund der vorgesehenen Schutzmaßnahmen, welche die Planfeststellungsbehörde betreffend den Datenschutz verbindlich festgelegt hat (vgl. A.III.10.), ist dem Recht der Anwohner und Fahrgäste sowie sonstiger Nutzer der Turmbergbahn auf informationelle Selbstbestimmung ausreichend Rechnung getragen.

Sofern im Rahmen der Einwendungen geltend gemacht wurde, dass Fahrgästen aus den Fahrzeugen heraus die Einsichtnahme in die Außen- und Innenwohnbereiche der Anwesen der Anlieger – es sind vor allem Grundstücke oberhalb der heutigen Talstation betroffen – ermöglicht wird, bzw. diese Einsichtnahmemöglichkeiten zu nehmen und damit in geschützte Bereiche der höchstpersönlichen Privatsphäre ein-

gegriffen wird, sieht die Planfeststellungsbehörde hierin das Gebot der Rücksichtnahme bzw. das allgemeine Persönlichkeitsrecht der Anwohner nicht verletzt. Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass sich – im Vergleich zum bestehenden Zustand – die Möglichkeiten der Einsichtnahme von Außen- und Innenwohnbereichen tendenziell zunehmen und sich ggf. auch der Eindruck „des Beobachtetwerdens“ der Anlieger verstärken kann. Allerdings ist zum einen kein stabiler Beobachtungsblick, sondern allenfalls ein flüchtiger Einblick in die Außen- sowie Innenwohnbereiche möglich, da die Fahrzeuge im Regelbetrieb mit 3,0 m/s verkehren. Auch muss hierbei berücksichtigt werden, dass die Sitzplätze der Fahrzeuge talabwärts ausgerichtet sind, von den Fahrgästen also zu erwarten ist, dass sich der natürliche Blick nicht seitlich auf die Anwesen der Anlieger richtet. Eine statische Einsichtnahmemöglichkeit von beliebiger Dauer besteht darüber hinaus nicht. Zum anderen ist es den Anliegern auch zumutbar, sich mittels Sichtschutz – gerade auch hinsichtlich der Innenwohnbereiche, die die höchstpersönliche Lebensführung betreffen – vor unerwünschten Blicken zu schützen. Es besteht bereits heute eine Einsichtnahmemöglichkeit entlang der Bestandstrasse. Die Turmbergbahn hat ihren Betrieb im Jahr 1888 aufgenommen. Seit diesem Zeitpunkt prägt die Turmbergbahn das Stadtbild des Ortsteils. Das älteste Gebäude, das Anwesen unter der Anschrift Turmbergstraße 18, wurde im Juli 1892 genehmigt, das Haus unter der Adresse Wolfweg 6a wurde hingegen erst im Jahr 2003 genehmigt. Die Gebäude wurden demnach in Kenntnis der bestehenden Seilbahn und der bereits zu diesem Zeitpunkt bestehenden Einsichtnahmemöglichkeiten errichtet bzw. ggf. später erworben und demnach Entsprechendes hingenommen. Es war für die Anlieger auch naheliegend, dass die Seilbahn zu einem späteren Zeitpunkt erneuert oder saniert werden würde und sich daher damit auch die Einsichtnahmemöglichkeiten verändern könnten.

Die Planfeststellungsbehörde geht daher nicht davon aus, dass wegen der Einsichtnahmemöglichkeit in die Innen- und Außenwohnbereiche der der Trasse naheliegende Grundstücke aus den Fahrzeugen der Turmbergbahn heraus die Rechte der Betroffenen unzumutbar beeinträchtigt werden.

2.4.13. Sonstiges

Die Planfeststellungsbehörde vermag auch keine sonstigen Gesichtspunkte zu erkennen, die höher zu bewerten wären als das berechnete im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse des Vorhabenträgers.

2.5. Stellungnahmen von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verkehrsunternehmen

2.5.1. Der Landesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit Baden-Württemberg

Der Landesbeauftragte für Datenschutz (LfDi) nahm mit Schreiben vom 07.09.2023 zu dem Vorhaben Stellung. In dieser wurden keine grundsätzlichen Bedenken geäußert. Allerdings wurde eine Reihe von Maßgaben und Hinweisen erteilt, welche sich auf die Außenkameras, die Innenkameras sowie die Speicherung der Videodateien bezogen. Im Wesentlichen ging es dabei um Folgendes:

Außenkameras:

- Beschränkung des Livebildes auf die Betriebsaufnahme der Turmbergbahn am Morgen sowie auf besondere Ereignisse.
- Verpixelung der Flächen außerhalb von Bereichen, innerhalb derer sich Personen befugt aufhalten dürfen.
- Wo immer möglich, sind physische Blenden statt der Verpixelung zu wählen.
- Anbringung und Ausrichtung der Kameras in der Weise, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten möglichst vermieden wird, soweit zur Zweckerreichung nicht erforderlich.
- Es sind geeignete technische und organisatorische Maßnahmen (TOMs) zu ergreifen, damit die Vorgaben für die Zugriffe auf die Kamerabilder, insbesondere hinsichtlich Anlass, Umfang, Berechtigung der Zugreifenden und Zweck des Zugriffs, sichergestellt werden.

Innenkameras:

- Die Einsichtnahme in die Kameras ist auf die für die jeweiligen Zwecke erforderlichen Bereiche und den erforderlichen zeitlichen Umfang zu beschränken.
- Einsichtnahmen sind außerhalb der Betriebs- und Arbeitszeiten oder wenn sich keine Fahrgäste und keine Beschäftigten in den Fahrzeugen befinden unkritisch.
- Sofern sich in den Fahrzeugen Personen befinden können, sind visuelle Kontrollen nur zulässig, soweit diese zur Gewährleistung der technischen Fahrgastsicherheit aufgrund vorgeschriebener Betriebskontrollen tatsächlich erforderlich ist.

- Sofern die Informationen durch weniger schwerwiegende Eingriffe, bspw. durch Sensoren, möglich wäre und dies nach den DIN-Vorschriften zulässig ist.
- Sofern die Videoüberwachung nicht erforderlich ist, bspw. bei einem Gesprächswunsch durch einen Fahrgast, ist ein gestuftes Verfahren zu wählen. Erst wenn sich während des Gesprächs herausstellt, dass die Einsichtnahme in die Kameras notwendig ist, ist dies zulässig. Der Zugriff ist dann zu dokumentieren.
- Im Rahmen der weiteren Konzeption ist darauf zu achten, dass Kameras durch deren räumliche Anbringung, technische Ausstattung und softwareseitige Ausgestaltung auf die jeweiligen Zwecke angepasst werden. Eingriffe sind dabei zu minimieren.
- Es sind geeignete technische und organisatorische Maßnahmen (TOMs) zu ergreifen, damit die Vorgaben für die Zugriffe auf die Kamerabilder, insbesondere hinsichtlich Anlass, Umfang, Berechtigung der Zugreifenden und Zweck des Zugriffs, sichergestellt werden.

Speicherung

- Eine Speicherung von Videoaufnahmen ist bei gegebenem Anlass zulässig
- Es sind geeignete technische und organisatorische Maßnahmen (TOMs) zu ergreifen, damit die Vorgaben für die Zugriffe auf Aufzeichnungen eingehalten werden. Dies betrifft Maßnahmen wie Verschlüsselung, insbesondere hinsichtlich Anlass, Umfang, Berechtigung der Zugreifenden und Zweck des Zugriffs.
- Die Speicherdauer ist auf das für die Zweckerreichung notwendige Maß zu beschränken und darf 72 h nicht überschreiten.

Die Vorhabenträgerin hat in Ihrer Stellungnahme im Wesentlichen entsprechende Zusagen abgegeben, die datenschutzrechtlichen Vorgaben einzuhalten. Insbesondere hat sie auch zugesagt, physische Kamerablenden hinsichtlich der Außenkameras zu prüfen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Vorgaben des LfDi auch aufgrund der Zusagen der Vorhabenträgerin verbindlich als Nebenbestimmung (vgl. A.III.10.) in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dem Anliegen des LfDi damit ausreichend Rechnung getragen.

2.5.2. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16, Fachbereich Bevölkerungsschutz und Krisenmanagement

Das Referat 16 des Regierungspräsidiums Karlsruhe nahm mit Schreiben vom 27.04.2023 zu dem Vorhaben Stellung. Grundsätzliche Bedenken wurden nicht angemeldet. Es wurde mitgeteilt, dass man davon ausgehe, dass die Feuerwehr Karlsruhe – Branddirektion – angehört worden sei. Man sehe deswegen diesbezüglich von einer eigenen Stellungnahme ab. Temporäre Maßnahmen während der Bauzeit, wie bspw. Straßensperrungen und Umleitungen, seien rechtzeitig mit der Feuerwehr Karlsruhe – Branddirektion – abzustimmen und auch dem Rettungsdienst mitzuteilen.

Hinsichtlich der Abstimmung temporärer Maßnahmen mit der Feuerwehr und dem Rettungsdienst hat die Vorhabenträgerin eine entsprechende Zusage abgegeben. Die Planfeststellungsbehörde hat die Branddirektion der Feuerwehr Karlsruhe im Rahmen der Anhörung beteiligt. Dies wurde zum Anlass genommen, umfangreiche Nebenbestimmungen zum Brandschutz festzusetzen, vgl. A.III.9. Auch die notwendigen Abstimmungen mit Feuerwehr und Rettungsdienst wurden als Nebenbestimmung festgesetzt, vgl. A.III.14. Dem Anliegen von Referat 16 ist damit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde genüge getan.

2.5.3. Regierungspräsidium Freiburg, Referat 97, Landesbergdirektion

Die Landesbergdirektion beim Regierungspräsidium Freiburg nahm mit Schreiben vom 24.04.2024 als für Seilbahnen zuständige Fachbehörde zum Vorhaben Stellung. Hierzu führte sie aus, dass aufgrund Art. 8 der EU-SeilbahnVO eine Sicherheitsanalyse durchzuführen und auf deren Basis ein Sicherheitsbericht zu erstellen sei. Hieraus ergäben sich die Sicherheitsbauteile und Teilsysteme iSd Art. 3 EU-SeilbahnVO. Einer behördlichen Genehmigung bedürfe es darüber hinaus nicht. Aufgrund von Art. 7 bzw. 18 EU-SeilbahnVO sei die Konformität der Bauteile mit der EU-SeilbahnVO sichergestellt. Dementsprechend seien im Rahmen der Planfeststellung für die Teilsysteme und Sicherheitsbauteile, insbesondere an Antrieb, Bremsen, Steuerung, Zugseil und Fahrzeuge keine weiteren Anforderungen zu stellen. Dies betreffe allerdings nicht die restliche Infrastruktur wie bspw. den Gegebenheiten des Systems, der Linienführung, der Brandschutzinfrastruktur, dem Bergungskonzept, dem Gleiskörper, den Brücken und den Gebäuden. Allerdings sei diesbezüglich eine Überprüfung durch eine anerkannte sachverständige Stelle erforderlich, was aber vorliegend durch den TÜV Thüringen e.V. erfolgt sei (vgl. Anlage 5, Plan-

Nr. 5002). Dies sei ausreichend und umfassend. Nebenbestimmungen, welche die Seilbahntechnik betreffen würden, seien daher nicht erforderlich.

Als für Seilbahnen zuständige Immissionsschutzbehörde bat man aber darum, Nebenbestimmung aufzunehmen. Dies betraf zum einen die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV sowie der TA Lärm durch Messungen nachzuweisen. Außerdem seien die allgemeinen Hinweise und Auflagenvorschläge aus der schalltechnischen Untersuchung vollumgänglich umzusetzen. Hinsichtlich der Arbeitsstättenverordnung seien, soweit aus den Unterlagen ersichtlich, die Anforderungen eingehalten. Es sei hier aber der Hinweis aufzunehmen, dass bis zur Fertigstellung der Werkstatt, Sanitär-, Pausen-, sowie Bereitschaftsräume temporäre Maßnahmen entsprechend der Anforderungen der Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR) in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Freiburg umzusetzen seien. Bezüglich der Baustellenverordnung (BaustellV) wurde die Aufnahme des Hinweises erbeten, dass diese zu beachten sei und zuständige Behörde insofern die Landesbergdirektion sei. Entsprechende Hinweise seien auch hinsichtlich des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) und der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) zu beachten. Ferner sei darauf hinzuweisen, dass Gefährdungsbeurteilungen zu erstellen seien, dies werde durch die Landesbergdirektion als zuständige Behörde kontrolliert. Zu den überwachungsbedürftigen Anlagen wurde der Hinweis erbeten, dass auch diesbezüglich bzw. bezüglich der Errichtung und dem Betrieb der Druckspeicher / Druckanlagen die BetrSichV einzuhalten sei. Gleiches gilt für die Einhaltung des Arbeitszeitgesetzes. Diesbezüglich solle zusätzlich der Hinweis aufgenommen werden, dass grundsätzlich eine Sonn- und Feiertagsruhe gelte. Ausnahmen seien bei der Landesbergdirektion zu beantragen.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenstellungnahme hiergegen keine Einwände und entsprechende Zusagen abgegeben. Die Planfeststellungsbehörde hat den Immissionsschutz betreffend die Bestimmung weitreichender Nebenbestimmungen für erforderlich und angemessen gehalten (vgl. A.III.1.). Die erbetenen Hinweise wurden entsprechend der Bitte der Landesbergdirektion in den Planfeststellungsbeschluss übernommen (vgl. A.V.7.). Dem Anliegen der Landesbergdirektion wurde damit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

2.5.4. Stadt Karlsruhe

Die Stadt Karlsruhe gab am 26.04.2023 ihre Stellungnahme ab. Im Folgenden wird auf die jeweiligen fachbehördlichen Stellungnahmen im Detail eingegangen.

2.5.4.1. Stadtbild

Hinsichtlich des Stadtbildes teile die Stadt Karlsruhe mit, dass man seit langem versuche, das Gebiet des Turmbergs mittels Bebauungsplänen vor Überformung zu schützen. Der Grünstreifen mit seiner Bepflanzung sei mittlerweile prägend für das Viertel. Die geplante Talstation sowie die neue Trasse würden zu einer wahrnehmbaren Veränderung führen und könnten zu einer Überformung des bislang harmonischen Stadtbildes beitragen. Unter Stadtbildgesichtspunkten sei das Vorhaben daher kritisch zu sehen, allerdings wöge das städtische Interesse schwerer als die Auswirkungen auf das Stadtbild, so dass man die Bedenken zurückstellen werde. Vorhabenbezogen wolle man aber anmerken, dass die Vorfläche der Talstation mit 23 m² etwas gering bemessen sei und Angaben zur technischen Infrastruktur fehlen würden. Das Rendering der Unterführung im Bereich der heutigen Talstation würde nicht dem wahren Raumeindruck entsprechen, außerdem sei man bestrebt, Fußgängerunterführungen im Gegensatz zur „autogerechten Stadt“ zu vermeiden. Nun würde zu Lasten der Radfahrenden und zu Fuß Gehenden im Sinne einer „ÖPNV-gerechten Stadt“ erneut eine Fußgängerunterführung errichtet.

Hierzu nahm die Vorhabenträgerin am 24.10.2024 Stellung. Die Fläche vor der neuen Talstation sei nicht als Aufstellfläche, sondern vor allem als Zuwegung zur Talstation zu sehen. Die Querung der Bergbahnstraße sei mittels synchronisierter Lichtzeichenanlage in einem Zug möglich, sodass im Vergleich zu heute in der Mitte der Bergbahnstraße keine größere Aufstellfläche nötig sei. Insgesamt stünden vor der Talstation ca. 60 m² - davon ca. 23 m² überdacht - sowie innerhalb der Talstation weitere 60 m² zur Verfügung. Die Standorte der technischen Einrichtungen werde man im Zuge der Ausführungsplanung mit der Stadt abstimmen. Es stimme, dass das Rendering nicht aussagekräftig sei, da es aus einer frühen Phase der Projektentwicklung stamme und vor allem die Lichtverhältnisse bei Tag und Nacht visualisieren solle. Hinsichtlich der Überführung der Seilbahn habe eine andere Lösung nicht bestanden, da höhengleiche Querungen von Standseilbahnen mit automatischen Betrieb gemäß DIN EN 12929-1 Punkt 15.3 nicht zulässig seien.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den von der Stadt vorgebrachten Bedenken intensiv auseinandergesetzt. Im Rahmen der Abwägung wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Stadtbild berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.2.). Im Rahmen der Planrechtfertigung hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls festgestellt, dass stadtplanerische Gesichtspunkte dem Vorhaben nicht entgegenstehen (vgl. B.III.2.1.2.1.6.). Auch im Rahmen der Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild/Stadtbild hat die Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen des Vorhabens untersucht (vgl. B.III.2.3.2.4.). Unter Berücksichtigung der diesbezüglichen Ausführungen sowie der Zusagen der Vorhabenträgerin (vgl. A.IV.2.1.) geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass damit dem Anliegen der Stadt Karlsruhe Rechnung getragen wurde.

2.5.4.2. Klimaschutz, Stadtklima, Luftreinhaltung

Die Stadt teilte hierzu mit, dass man aus Sicht des Klimaschutzes den Ausbau und die Förderung des ÖPNV begrüße. Außerdem wies die Stadt hierzu auf die Ausführungen im UVP-Bericht hinsichtlich des Makroklimas und des Mikroklimas und die Aussagen des Verkehrsgutachtens, dessen Aussagen nicht angezweifelt werden, hin und bat darum, die im UVP-Bericht genannten Minderungsmaßnahmen umzusetzen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Auswirkungen auf das Makro- und Mikroklima eingehend untersucht (vgl. B.III.2.3.4.) und im Rahmen der Abwägung die Auswirkungen auf das Klima berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.11.). Auswirkungen auf den Verkehr wurden im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.4.) Zudem wurde als Nebenbestimmung verbindlich festgelegt, dass die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen umzusetzen sind (vgl. A.III.2.1.). Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass dem Anliegen der Stadt Karlsruhe in diesem Punkt ausreichend Rechnung getragen wurde.

2.5.4.3. Liegenschaften/Grundstücke

Für das Vorhaben müssen überwiegend städtische Grundstücke in Anspruch genommen werden. Hierzu merkte die Stadt an, dass vor dieser Inanspruchnahme Gestattungsverträge mit den entsprechenden Fachstellen zu schließen seien.

Hierauf entgegnete die Vorhabenträgerin, dass die Nutzung städtischer Grundstücke bereits im Konzessionsvertrag zwischen Vorhabenträgerin und Stadt gestattet

sei, zusätzliche Verträge seien nicht erforderlich. Hinsichtlich der Inanspruchnahme der Grundstücke sichere man jedoch eine Abstimmung zu.

Aufgrund der Zusage der Vorhabenträgerin, welche in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen wurde (vgl. A.IV.3.), geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass sich das Anliegen der Stadt damit erledigt hat.

2.5.4.4. Verkehr / Stadtentwässerung / Baustellenmanagement

Hierzu teilte die Stadt in ihrer Stellungnahme mit, dass eine Vorabstimmung stattgefunden habe. Die diesbezüglich als Anlage beigefügten Punkte seien zu beachten. Das vorgelegte Verkehrsgutachten sei jedoch schlüssig. Die Fußgängerunterführung sei jedoch nicht barrierefrei, da an einer Stelle ein Neigungswechsel von 11 % vorliegen würde. Beim Anschluss der Unterführung an die nördliche Bergbahnstraße seien die Sichtdreiecke nachzureichen, das Gefälle der Aufstellfläche vor der Bergbahnstraße und die breite Trompete seien problematisch. An der Nordseite der Bergbahnstraße erscheine das Schrammbord als etwas niedrig, außerdem sei die Engstelle an der Südseite zur Turmbergstraße zu vermaßen. Es werde um weitere Beteiligung während der Ausführungsplanung gebeten. Bezüglich der Entwässerung sei der Kanal DN 600 vor Bau der Talstation verlegt werden. Die Schnitte A-A bis E-E im Bereich der Fußgängerunterführung seien nachzureichen. Zudem werde darauf hingewiesen, dass bei Querung von Kanälen ein lichter Abstand zum Kanalrohrscheitel von mindestens 0,30 m einzuhalten sei. Der lichte Abstand zu Kabel oder Leitungen zu Kanälen habe mindestens 1,00 m zu betragen. Das Entwässerungskonzept sei rechtzeitig mit dem Tiefbauamt abzustimmen. Die Baustellenabwicklung sei mit dem Baustellenmanagement der Stadt abzustimmen.

Die Vorhabenträgerin gab in ihrer Stellungnahme entsprechende Zusagen ab. Die geforderten Unterlagen wurden nachgereicht und sind dem Planfeststellungsbeschluss beigefügt. Hinsichtlich der Neigung in der Unterführung habe man sich am oberen maximal zulässigen Wert der entsprechenden Richtlinien orientiert, damit die Mindesthöhe der Unterführung von 2,50 m erreicht werden könne. Der Aufstellbereich vor der Bergbahnstraße sei deswegen gewählt worden, weil man andernfalls die Bergbahnstraße hätte umbauen müssen, womit Eingriffe in ein Privatgrundstück notwendig gewesen seien. Man prüfe aber, inwieweit sich das Neigungsniveau vor der Bergbahnstraße im Zuge der Ausführungsplanung weiter reduzieren lasse. Hinsichtlich der Trompete werde man ebenfalls prüfen, wie diese gegen einfahrende

Kfz gesichert werden könne. Hinsichtlich des Schrammbords erfolge die Abgrenzung zum Straßenraum wie in Karlsruhe üblich mit einem Hochbord und einem Stabgitterzaun auf der Stützwand.

Damit sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die diesbezüglichen Stellungnahmen der Stadt erledigt, da entsprechende Zusagen abgegeben worden sind. Die Planfeststellungsbehörde hat sich zudem bereits im Rahmen der Abwägung mit den von der Stadt geäußerten Bedenken auseinandergesetzt (vgl. B.III.2.4.9.). Hinsichtlich der Barrierefreiheit sind Nebenbestimmungen verbindlich aufgenommen, welche die Einhaltung der Richtlinien sichern (vgl. A.III.11 und A.III.8.4). Die Zusagen der Vorhabenträgerin hinsichtlich der Abstimmungen mit dem Fachbereich Verkehrstechnik sowie die weiteren Zusagen betreffend den Verkehr sind verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (vgl. A.IV.2.). Ebenfalls wurden die Hinweise des Tiefbauamts aufgrund der Zusagen der Vorhabenträgerin verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (vgl. A.III.5., A.IV.4. und A.V.4.).

2.5.4.5. Baumschutz / Grünordnung

Die Stadt äußerte in ihrer Stellungnahme, dass sie das Vorhaben aus grünordnerischer Sicht kritisch sehe. Zum einen würden Barrierewirkungen erzeugt und zum anderen würden derzeit unversiegelte Flächen für die neue Trasse versiegelt, man stelle diese aber zurück, da insgesamt das städtische Interesse an der Realisierung des Vorhabens überwiege. Zum Baumschutz seien jedenfalls Nebenbestimmungen aufzunehmen. Der Bewertung des Baumbestandes könne nicht immer gefolgt werden. Außerdem werde mit den Ersatzpflanzungen faktisch nur ein Teilausgleich erreicht. Erst durch die Gesamtbilanzierung ergebe sich maßgeblich durch die Entwicklung einer Magerwiese ein rechnerischer Ausgleich. Zusätzliche Ersatzpflanzungen würden daher begrüßt. Ersatzpflanzungen seien aber im Benehmen mit dem Gartenbauamt durchzuführen. Bezüglich der Auswirkungen auf die Grünflächen nahm die Stadt detailliert Stellung. Dies bezog sich auf den Bereich der Talstation und den Grünstreifen in der Bergbahnstraße. Diesbezüglich wurde gebeten, die Gestaltungsmaßnahme G 3 mit dem Gartenbauamt abzustimmen. Der östliche Grünstreifen der Trasse sei mit einer Baumreihe zu bepflanzen. Es werde eine Ersatzpflanzung bei Hausnummer 16 der Bergbahnstraße vorgeschlagen. Für den Bereich der heutigen Talstation und der geplanten Unterführung wurde zur Vermeidung von Überformung Begrünungsmaßnahmen vorgeschlagen und die Belagsoberfläche sei mit dem Stadtplanungsamt abzustimmen. Der vor der heutigen Talstation stehende

Brunnen sei zu sichern, Baumschutzmaßnahmen seien ggf. zu ergänzen. Für die Brücken am Wolfweg und Wirtschaftsweg wurde angemerkt, dass Baumfällungen teilweise nicht zugestimmt werden könne, es sei deren Erhalt zu prüfen. Für den Bereich der Bergstation, die Turmbergstraße und die Reichardtstraße sei im Zusammenhang mit den BE-Flächen der Erhalt verschiedener Bäume zu prüfen. Zudem wurde die Aufnahme von Nebenbestimmungen gefordert, welche insbesondere den Baumschutz zum Inhalt haben, allerdings auch notwendige Abstimmungen mit dem Gartenbauamt.

Die Vorhabenträgerin hat weitestgehend entsprechende Zusagen abgegeben. Entsprechend hat die Planfeststellungsbehörde diese auch verbindlich – teils als Nebenbestimmung, wie von der Stadt gefordert – teils als Zusage, in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (vgl. A.III.2., A.IV.1.). Auch wurden entsprechende Hinweise die Grünordnung betreffend aufgenommen (vgl. A.V.2.). Die Bewertung des Baumbestandes sei geprüft worden, jedoch würden sich diesbezüglich keine Änderungen ergeben. Die gewünschten Ersatzpflanzungen werde man gerne in Abstimmung mit dem Gartenbauamt umsetzen. Der Bepflanzung der Trasse in der Bergbahnstraße mit Bäumen könne man nicht zustimmen und verwies hierzu auf den LBP. Hinsichtlich der zu fällenden Bäume habe man die Sachlage nochmals überprüft. Dabei habe sich herausgestellt, dass die Esche Nr. 41 zwingend gefällt werden müsse, die Eiche Nr. 40 könne erhalten werden. Auch hinsichtlich der weiteren erwähnten Bäume werde man sich um einen Erhalt bzw. Schutz bemühen.

Die Planfeststellungsbehörde hat eingehend geprüft, ob Eingriffe in die Grünordnung dem Vorhaben zwingend entgegenstehen (vgl. B.III.2.3.2.1.2.). Dabei wurde auch das Erfordernis untersucht, den östlichen Grünstreifen mit einer Baumreihe zu bepflanzen, was aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht der Fall ist. Auf die diesbezüglichen Ausführungen wird verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass dem Anliegen der Stadt in diesem Punkt Rechnung getragen wurde.

2.5.4.6. Brandschutz

Die Branddirektion der Feuerwehr Karlsruhe forderte im Rahmen der städtischen Stellungnahme, dass das im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgelegte Brandschutzkonzept umzusetzen und zu beachten sei. Plan- und Nutzungsände-

rungen seien fortlaufend in das Konzept einzuarbeiten. Außerdem wurden im Wesentlichen um die Aufnahme folgender ergänzender Informationen und Hinweise zu folgenden Themengebieten gebeten:

- Überwachung des Brandschutzkonzepts durch einen Brandschutzsachverständigen
- Installation einer Brandmeldeanlage mit Vollschutz
- Erstellung von Feuerwehrplänen, Geschossplänen und Laufkarten
- Evakuierung im Schadenfall in Eigenregie
- Erstellung von Kurzanleitungen für den Einsatzfall
- Bereitstellung von speziellem Rettungsgerät, das vor Ort von der Vorhabenträgerin vorzuhalten ist
- Regelmäßige Übungen mit der Feuerwehr
- Zuverlässige Information, über gefahrlose Betretbarkeit der Trasse im Einsatzfall
- Informationssystem für Fahrgäste im Notfall

Die Vorhabenträgerin hat hierzu im Wesentlichen entsprechende Zusagen abgegeben und teilweise auf Vorgaben hingewiesen, die sich bereits aus den für Seilbahnen geltenden Richtlinien ergeben. Hinsichtlich der notwendigen Erstübung nach Inbetriebnahme wies die Vorhabenträgerin darauf hin, dass diese innerhalb der ersten drei Monate erfolgen solle. Die Planfeststellungsbehörde hat sich ausgiebig mit dem Brandschutz beschäftigt. Bestimmungen stehen dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nicht entgegen (vgl. B.III.2.3.9.). Die Planfeststellungsbehörde hat zudem umfangreiche Nebenbestimmungen festgesetzt (vgl. A.III.9). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist damit dem Anliegen der Stadt bezüglich des Brand-schutzes ausreichend Rechnung getragen.

2.5.4.7. Baurecht

Die Baurechtsbehörde teilte mit, dass sowohl die Tal- wie auch die Bergstation den Bestimmungen der LBO unterfallen würden. Die für die Beurteilung notwendigen Unterlagen seien nachgereicht worden. Bedenken bestünden nicht. Es seien aber Nebenbestimmungen aufzunehmen wie die bautechnische Prüfung, die Abstandsflächen betreffend sowie die Benennung der Bauleitung, die Mitteilung eines Wechsels in dessen Position sowie die Darstellung der Entwässerung und die barrierefreie Ausführung.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenstellungnahme entsprechende Zusagen abgegeben. Die Planfeststellungsbehörde hat die geforderten Nebenbestimmungen dennoch verbindlich als Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss (vgl. A.III.8) sowie entsprechende Hinweise (vgl. A.V.6.) aufgenommen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat sich damit das Anliegen der Stadt Karlsruhe erledigt, auch vor dem Hintergrund, dass das zwingende Baurecht eingehend geprüft wurde (vgl. B.III.2.3.6.).

2.5.4.8. Abfallrecht und Altlasten

Hinsichtlich Abfall und Altlasten wurden keine Bedenken geäußert. Es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass zum 01.08.2023 die ErsatzbaustoffV in Kraft treten werde. Zudem wurde um die Aufnahme einiger Nebenbestimmungen gebeten. Diese betreffen die Vorlage eines Rückbau-, Aushub-, und Entsorgungskonzepts sowie dessen Qualität und Inhalt, die Überwachung der Arbeiten und deren Dokumentation.

Die Vorhabenträgerin hat im Wesentlichen mitgeteilt, die Hinweise zur Kenntnis genommen zu haben aber keine Einwände gegen die Vorgaben vorgebracht. Die Planfeststellungsbehörde hat sich hinsichtlich des Abfallrechts mit den rechtlichen Voraussetzungen eingehend auseinandergesetzt (vgl. B.III.2.3.8.2.) und entsprechende Nebenbestimmungen, welche den Forderungen der Stadt entsprechen, verbindlich im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt (vgl. A.III. 6.) und entsprechende Hinweise aufgenommen (vgl. A.V.3.). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dem Anliegen der Stadt damit ausreichend Rechnung getragen.

2.5.4.9. Bodenschutz

Die Stadt äußerte hierzu keine Bedenken, bat jedoch vorsorglich um die Aufnahme diverser Nebenbestimmungen. Diese betrafen insbesondere folgende Maßgaben:

- Durchführung des Aushubs bei geeigneten Witterungsbedingungen
- Lagerung des Aushubs und Umgang damit
- Schutz des Oberbodens vor Schäden durch Baufahrzeuge
- Anforderungen an Baustraßen
- Maßgaben für die Entsiegelung von Flächen
- Rekultivierung mit überschüssigem Bodenmaterial
- Anforderungen an fremdes Bodenmaterial
- Überwachung des Bodenschutzes

Die Vorhabenträgerin gab hierzu im wesentlichen Zusagen ab. Hinsichtlich der Bodenschutzmaßnahmen zum Schutz vor Baufahrzeugen teilte die Vorhabenträgerin mit, dass entsprechende Maßnahmen aus Sicherheitsgründen nicht möglich seien, da die Hanglage dies nicht erlaube und mit entsprechenden Vorkehrungen die Gefahr bestünde, dass Baufahrzeuge ins Rutschen gerieten. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Die Planfeststellungsbehörde hat sich daneben mit dem zwingenden Bodenschutzrecht beschäftigt (vgl. B.III.2.3.8.1.1.). Entsprechend wurden auch die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen bis auf die oben genannte Ausnahme verbindlich im Planfeststellungsbeschluss festgelegt (vgl. A.III.4.). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat sich damit das Anliegen der Stadt erledigt.

2.5.4.10. Naturschutz

Die untere Naturschutzbehörde teilte mit, dass sich das Vorhaben teilweise innerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Turmberg-Augustenberg“ und vollständig im Naturpark „Schwarzwald Mitte/Nord“ befinden würde. In beiden Schutzgebiets-VO seien die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe erlaubnispflichtig. Man erteile aber gem. § 5 Abs. 4 LSG-VO und analog § 4 Abs. 4 Naturpark-VO die Zustimmung für die folgenden erlaubnispflichtigen Handlungen:

- Errichtung von baulichen Anlagen
- Anlegen von Verkehrsanlagen
- Wesentliche Veränderung der Bodengestalt
- Baumfällungen
- Lagerung von Gegenständen für die Baustelleneinrichtung

Aufgrund der Neuversiegelung von Flächen liege zudem ein Eingriff i.S.v. § 14 Abs. 1 BNatSchG vor. Durch Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen könnten die unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft nach den Vorgaben des § 15 BNatSchG aber ausgeglichen bzw. ersetzt werden.

Hinsichtlich des Artenschutzes teilte die untere Naturschutzbehörde mit, dass der artenschutzrechtliche Fachbeitrag aus dem Jahr 2019 stamme, derartige Gutachten i.d.R. aber nur fünf Jahre gültig seien. Um das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG zu vermeiden bzw. zu mindern, seien Gehölzarbeiten im Winter vom 01.10.

bis zum 28.02. des Folgejahres durchzuführen. Hinsichtlich der Fledermäuse sei ein Männchenquartier an der Bergstation nachgewiesen. Damit ein Verstoß gegen das Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten vermieden werde, sei diesbezüglich eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme vorzusehen. Zudem sei eine insektenfreundliche Beleuchtung entsprechend § 21 NatSchG vorzusehen, bzw. sei wenn möglich auf diese zu verzichten. Es werde um die Aufnahme von Nebenbestimmungen gebeten. Diese beträfen die Umsetzung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen. Es sei eine Ökologische Baubegleitung einzusetzen, hinsichtlich der Zwergfledermaus sei die Ausgleichsmaßnahme A 3 als CEF-Maßnahme rechtzeitig vor Baubeginn umzusetzen, die Vogelschutzmaßnahmen an Glasscheiben seien verbindlich umzusetzen, was mit dem Umwelt- und Arbeitsschutz abzustimmen sowie zu dokumentieren sei. Künstliche Beleuchtung sei entsprechend der gesetzlichen Vorhaben zu vermeiden oder insektenfreundlich zu konzipieren. Das Beleuchtungskonzept sei mit dem Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz der Stadt Karlsruhe abzustimmen. Bei der Begrünung des Zauns in der Bergbahnstraße sei auf bestimmte Pflanzen zu verzichten wobei Ansaaten allgemein durch die ökologische Baubegleitung mit dem Umwelt- und Arbeitsschutz abzustimmen seien.

Die Vorhabenträgerin hat im Wesentlichen entsprechende Zusagen abgegeben. Lediglich hinsichtlich der geforderten CEF-Maßnahme für das Männchenquartier der Zwergfledermaus ist die Stellungnahme unklar. Die Planfeststellungsbehörde hält es daher für geboten, die Nebenbestimmung – ebenso wie die weiteren erbetenen Nebenbestimmungen – verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen (vgl. A.III.2. und A.III.3). Zudem hat die Planfeststellungsbehörde einen Hinweis hinsichtlich der Ökopunkte aufgenommen (vgl. A.V.2.3.). Die Planfeststellungsbehörde hat zudem umfassende Ermittlungen hinsichtlich des Natur- und Artenschutzes angestellt (vgl. B.III.2.3.2.) sowie in der Abwägung berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.5., B.III.2.4.6. und B.III.2.4.7.). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist damit dem Anliegen der Stadt ausreichend Rechnung getragen.

2.5.4.11. Wasser

Die Wasserbehörde der Stadt Karlsruhe merkte hinsichtlich des Niederschlagswassers an, dass die gesamte Strecke in Zone IIIB des Wasserschutzgebietes Hardtwald liegen würde. Eine Entwässerung von Verkehrsflächen sei – wie vorgesehen – als

Versickerung über eine bewachsene Bodenzone in der Regel zulässig. Gegebenenfalls sei eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich. Der Versickerung könne unter Auflagen zugestimmt werden. Diese betrafen die Anforderungen an die Oberbodenschicht, die Maßgaben für die Pflege der Versickerungsflächen, den Umgang mit Versickerungsflächen sowie das Verhalten im Schadensfall. Außerdem wurde der Hinweis erteilt, dass im Falle von Wasserhaltungsmaßnahmen bzw. der Errichtung von Bohrpfählen eine weitere wasserrechtliche Erlaubnis notwendig sei.

Im Wesentlichen gab die Vorhabenträgerin entsprechende Zusagen ab. Die Planfeststellungsbehörde hat zum Schutz des Wassers Nebenbestimmungen sowohl in den verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. A.III.5.) als auch als Nebenbestimmung zur wasserrechtlichen Erlaubnis (vgl. A.VIII.2.) aufgenommen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist damit dem Anliegen der Stadt Rechnung getragen

2.5.5. Gestaltungsbeirat der Stadt Karlsruhe

Der Gestaltungsbeirat der Stadt Karlsruhe äußerte sich zum Vorhaben kritisch. Bei dem Vorhaben würden die Belange der Stadtgestaltung, des Gebietscharakters sowie Erkenntnisse der Klimaanpassung und des schonenden Umgangs mit Ressourcen nicht ausreichend berücksichtigt. Außer Frage stehe aber, dass eine Modernisierung an der historischen Turmbergbahn erforderlich sei. Aufgrund verschiedener Gesichtspunkte sei aber eine „minimal-invasive“ Lösung wünschenswert, da es sich bei der Turmbergbahn um eine ortstypische und tradierte Attraktion der Stadt Karlsruhe handeln würde. Die Verlängerung der Turmbergbahn sei daher kritisch zu hinterfragen. Die ursprünglich angedachte Freihaltetrasse sei längst zum stadtbildprägenden Boulevard avanciert. Dies für ein Verkehrsbauwerk zu opfern, sei aus der Zeit gefallen und auch stadtklimatisch kritisch zu bewerten. Sofern die Stadt allerdings an dem Plan festhalten wolle, solle auf einen vollautomatischen Betrieb verzichtet werden. Mobilitätseingeschränkten Personen, Kinderwagen und Fahrräder könnten die Bahn dann bequemer nutzen. Dann könnte die Einzäunung der Trasse sowie die Unterführung vermieden werden, welche eine Barriere erzeugen würden. Die höhengleiche Querung der Seilbahntrasse sei daher vorzugswürdig, da Einzäunungen im öffentlichen Raum hinterfragt werden müssten und Unterführungen aus diversen Gründen einen Angstraum darstellen würden bzw. die am wenigsten beliebte Querungsmöglichkeit sei.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu mit Datum vom 18.10.2023 Stellung. Sie trat den Ausführungen vor allem unter Verweis auf die städtische Stellungnahme entgegen, welche diesbezügliche Bedenken im Vergleich zum städtischen Interesse an der Realisierung des Vorhabens als weniger gewichtig bewertete. Hinsichtlich klimatischer Auswirkungen seien Minderungsmaßnahmen vorgesehen, sodass diese ausgeglichen werden könnten. Hinsichtlich der Barrierefreiheit seien Bedenken ebenfalls unbegründet. Die Behindertenbeauftragte sowie der Badische Blinden- und Sehbehindertenverband seien einbezogen und hätten kaum kritische Anmerkungen, der vollautomatische Betrieb sei zudem wirtschaftlich notwendig.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die vom Gestaltungsbeirat der Stadt Karlsruhe aufgeworfenen Bedenken unbegründet. Hinsichtlich der Frage der Auswirkungen auf das Stadtbild sowie die verkehrlichen Wirkungen und hierbei insbesondere den Zerschneidungseffekt hat sich die Planfeststellungsbehörde ausgiebig auseinandergesetzt (vgl. B.III.2.1.2.1.6., B.III.2.3.2.4., B.III.2.4.2., B.III.2.4.4.). Hierbei wurde auch der Angstraum Unterführung untersucht bzw. in die Abwägung eingestellt. Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit erfolgte die Auseinandersetzung im Rahmen der Variantenuntersuchung. Hierbei wurde auch deutlich gemacht, dass eine höhengleiche Querung der Seilbahntrasse nicht oder unter Inkaufnahme erheblicher Nachteile möglich ist (vgl. B.III.2.4.1.). Auch hinsichtlich der Barrierefreiheit hat sich die Planfeststellungsbehörde mit aufgeworfenen Fragestellungen ausgiebig auseinandergesetzt (vgl. B.III.2.4.9.). Auch die klimatischen Wirkungen hat die Planfeststellungsbehörde untersucht (vgl. B.III.2.3.4. und B.III.2.4.11.).

Auf die diesbezüglichen Ausführungen wird verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde sieht aufgrund der Stellungnahme des Gestaltungsbeirats der Stadt Karlsruhe keine Veranlassung, die getätigten Feststellungen zu verwerfen. Im Ergebnis wiegt das öffentliche Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin stärker als die vom Gestaltungsbeirat geäußerten Bedenken.

2.6. Stellungnahmen von Verbänden

2.6.1. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC)

Der ADFC nahm mit Schreiben vom 27.04.2023 Stellung. Zunächst verwies der ADFC auf die Stellungnahme aus dem Scoping-Verfahren, vertiefte dann aber teilweise Aspekte oder brachte neue Bedenken hervor. Man begrüße die Tatsache, dass die Unterführung ausschließlich dem Personen- und Radverkehr vorbehalten sei.

Allerdings betrage die Breite des Weges im Bereich der nördlichen Rampe lediglich rund 3,0 m, obwohl ca. 3,40 m zur Verfügung stünden. An einer Engstelle seien sogar nur 2,40 m vorgesehen. Dies sei zu schmal. Zwischen den Querprofilen 38 und 39 betrage die nutzbare Breite weniger als 2,50 m, was ebenfalls nicht ausreichend sei. Man rege daher an, alle Möglichkeiten zur Vergrößerung der Rampenbreite zu prüfen. Das im Plan dargestellte Gefälle zum Anschluss an die Bergbahnstraße lasse vermuten, dass auch in Richtung Kastellstraße eine nicht unerhebliche Steigung vorliegen werde und sich damit die barrierefreie Verbindung verschlechtern werde. Man schlage daher bauliche Veränderungen vor, die Bergbahnstraße nach Süden und die Unterführung nach Osten zu verschieben. Dies würde die Steigung reduzieren. Im Bereich des Anschlusses an die nördliche Bergbahnstraße sei auf einer Breite von ca. 2,40 m eine Kuppe, die nicht als Knick ausgeführt werden dürfe, um fahrtechnische Probleme zu vermeiden. Diese solle ausgerundet gestaltet werden. Hinsichtlich des Treppenaufgangs liege die lichte Breite lediglich zwischen 1,50 m und 1,60 m. das Rendering lasse aber auf eine lichte Breite von ca. 2,20 m schließen, was nicht nachvollziehbar sei. Die lichte Breite von 1,50 m entspreche nicht den Richtlinien, sofern noch beidseitig Handläufe angebracht würden. Auch die vorgesehenen sechs Fahrradstellplätze an der Talstation seien zu knapp bemessen. Gerade für Fahrräder mit Anhänger würde dies gelten.

Hierauf entgegnete die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenstellungnahme, dass eine Verbreiterung der nördlichen Rampe nicht erfolgen könne, da das Lichtraumprofil des inneren Randes der Rampe zur Bahntrasse nicht unterschritten werden könne, ebenso könne das Maß der Verbreiterung nicht von der Straßenbreite gewonnen werden, da diese dann für den Zwei-Richtungs-Verkehr zu schmal wäre. Hinsichtlich der weiteren Hinweise zur geringen Breite der Rampe nehme man zur Kenntnis. Die Bitte, die Aufweitung im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen, werde man berücksichtigen. Dem Vorschlag, die Bergbahnstraße baulich zu verändern könne man jedoch aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse nicht entsprechen. Zudem habe man den Ansatz bereits geprüft. Bei der Verschiebung der Unterführung nach Osten müssten die östlichen Widerlager umgeplant werden. Hierzu müssten größere Erdbewegungen erfolgen und es seien statische Sicherungsmaßnahmen notwendig. Im Ergebnis würde die Neigung der Rampe zwar flacher werden, allerdings würden sich die Radien verengen, auch für die Treppe würde weniger Platz zur Verfügung stehen. Hinsichtlich der Kuppe sei diese als Kuppenhalbmesser von 20 m ausgebildet. Man sage zu, diese auszurunden und nicht als Knick auszuführen. Die Treppe habe mit 1,63 m eine ausreichende Breite, man werde sich bei der Treppe am

für Fußgängerverkehrsflächen geltenden Maß von 1,50 m orientieren. Den Hinweis zu den Fahrradstellplätzen nehme man zur Kenntnis.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die Ausführungen der Vorhabenträgerin nachvollziehbar. Aufgrund der Schilderungen der Vorhabenträgerin sowie aufgrund der vorliegenden Planunterlagen geht auch die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass sich die nördliche Rampe nicht verbreitern lässt, da das Lichtraumprofil des inneren Randes der Rampe zur Bahntrasse nicht unterschritten werden kann. Zudem hat die Vorhabenträgerin angekündigt, sich um eine Verbreiterung der Rampe zu bemühen und eine entsprechende Zusage abgegeben (vgl. A.IV.2.5.). Auch dass die vom ADFC vorgeschlagenen baulichen Änderungen an der Bergbahnstraße nicht umgesetzt werden, ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Aufgrund der Schilderungen der Vorhabenträgerin hierzu ist davon auszugehen, dass die Nachteile einer baulichen Veränderung die damit einhergehenden Vorteile deutlich überwiegen würden und die Umsetzung demnach weder der Vorhabenträgerin zumutbar ist, noch einen bedeutenden Gewinn für die Abwicklung des öffentlichen Verkehrs darstellen würden. Aufgrund der Zusage der Vorhabenträgerin, die Kuppe nicht als Knick auszuführen, sondern diese auszurunden (vgl. A.IV.2.6.), sieht die Planfeststellungsbehörde auch diesbezüglich keinen Klärungsbedarf. Gleiches gilt bezüglich der Breite der Treppe. Die Vorhabenträgerin hat diesbezüglich mitgeteilt, die geltenden Normen einzuhalten, sodass die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich keine Veranlassung für den Erlass von Nebenbestimmungen oder Auflagen sieht. Sofern der ADFC die zusätzliche Errichtung von Fahrradstellplätzen vorschlägt, die auch für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhängern geeignet sind, sieht die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich keinen Anlass, die Vorhabenträgerin zu verpflichten, dieser Bitte zu entsprechen. Zum einen sind die Platzverhältnisse im Bereich der Talstation beengt, sodass das Abstellen größerer Fahrräder zusätzliche Erschwernisse schaffen dürfte. Zum anderen scheint der Nutzen der Abstellplätze aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als nicht zwingend notwendig. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist es wahrscheinlicher, dass Radfahrende ihre Räder eher mit auf den Turmberg nehmen, um dort den geplanten Freizeitaktivitäten nachzugehen. Beispielsweise dürften Familien, die den Waldspielplatz aufsuchen wollen, neben den Fahrrädern auch Spielsachen oder Proviant mit sich führen, der ohne die Fahrräder ohnehin nicht transportiert werden könnte. Außerdem dienen Lastenräder oder Fahrradanhänger häufig als Ersatz für einen Kin-

derwagen, sodass auch aus diesem Grund das Fahrrad nicht am Fuße des Turmbergs zurückgelassen werden kann. Dementsprechend dürfte der Nutzen zusätzlicher Fahrradstellplätze überschaubar sein.

Die Planfeststellungsbehörde weist daher die Anregungen des ADFC zurück, soweit sich diese nicht aufgrund obiger Ausführungen erledigt haben.

2.6.2. Arbeitsgemeinschaft Oberrheinische Waldfreunde e.V.

Die Arbeitsgemeinschaft Oberrheinische Waldfreunde e.V., zugleich Kreisverband der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V. (SDW) gab mit Schreiben vom 24.04.2024 eine ablehnende Stellungnahme ab. Dies begründete sich darin, dass es im Zuge des Vorhabens zum Verlust einer stadtbildprägenden Grünfläche komme und damit das Stadt- und Landschaftsbild nachhaltig verändert werde. Auch das Kleinklima werde nachteilig beeinflusst. Zudem komme es zu einem Verlust von 33 Bäumen, dem nur vier Ersatzpflanzungen gegenüberstünden. Dies sei nicht verständlich. Die Kompensation durch Entsiegelung und Entwicklung einer Magerwiese sei völlig unzureichend und werde abgelehnt. Die Zusage, weitere Bäume im Stadtgebiet zu pflanzen sei völlig unkonkret. Es sei nicht nachvollziehbar, wo eine Entsiegelung stattfände, da auch Flächen neu versiegelt würden. Es sei nicht nachvollziehbar, warum die Eingriff- / Ausgleichsbilanzierung nichtheimischen Bäumen einen geringeren Wert beimessen würde. Es sei zudem kritisch zu sehen, dass nur im rechtlichen Sinne ein Ausgleich für die Eingriffe geschaffen werden würde. Zudem komme es zum Verlust von Biotopflächen und Pflanzenstandorten.

Hierauf nahm die Vorhabenträgerin am 18.10.2023 Stellung. Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Stadtbild verwies die Vorhabenträgerin auf die städtische Stellungnahme. Auswirkungen auf das Mikroklima seien nicht zu befürchten, da Ausgleichsfunktion oder lufthygienischer Schutz- und Regenerationsleistung weder beansprucht, noch Frischluftzufuhr- oder Kaltluftabflussbahnen beeinträchtigt werden würden. Die Dachbegrünung der Stationsgebäude, das Sedumgleis und die bepflanzten Grünstreifen in der Bergbahnstraße würden die Aufheizung mindern. Mit dem Vorhaben werde der ÖPNV und die elektrische Mobilität gefördert und somit könnten dem Vorhaben auch positive Wirkungen für Klima und Luft zugeschrieben werden. Die Baumverluste seien unvermeidbar und würden über Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Es sei weder naturschutzfachlich noch naturschutzrechtlich

vorgeschrieben, dass Ersatzpflanzungen 1:1 vorgenommen werden müssten. Magerwiesen seien hochwertige Biotope. Die zugesagten Ersatzpflanzungen könnten erst im weiteren Verfahren konkretisiert werden. Die Entsiegelung sei im LBP dargestellt. Die nichtheimischen Bäume seien deswegen geringer bewertet, weil sie die Bedürfnisse heimischer Insekten weniger gut erfüllen könnten. Sie könnten invasiv sein und heimische Baumarten gefährden. Dies sei in der Ökokonto-Verordnung auch so vorgesehen. Es sei nicht zu beanstanden, dass die Eingriffe nur rechtlich kompensiert werden würde. Dies sehe das Naturschutzrecht so vor. Auch die weiteren Vegetationseingriffe seien unvermeidbar.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich im Rahmen der rechtlichen Würdigung bereits ausgiebig mit den von der SDW aufgeworfenen Fragen befasst. So wurden Ermittlungen zur Auswirkung auf das Stadtbild vorgenommen (vgl. B.III.2.1.2.1.6., B.III.2.3.2.4., B.III.2.4.2.) Auch die klimatischen Wirkungen wurden untersucht (vgl. (vgl. B.III.2.3.4. und B.III.2.4.11.). Ebenso wurde hinsichtlich der Eingriffe in die Natur eine Bewertung vorgenommen (vgl. B.III.2.3.2.). Auf die diesbezüglichen Ausführungen wird verwiesen. Neue Anhaltspunkte, die weitergehende Ermittlungen notwendig werden ließen, sind der Stellungnahme der SDW nicht zu entnehmen. Zudem hat die Vorhabenträgerin ihre Zusage, Ersatzpflanzungen im Stadtgebiet vorzunehmen dahingehend konkretisiert, dass sie in Abstimmung mit der Stadt Karlsruhe zehn weitere Bäume pflanzen wird (vgl. A.IV.1.3.). Da sich aufgrund der Stellungnahme der SDW keine Anhaltspunkte ergeben, dem Vorhaben die Genehmigung zu versagen, werden die diesbezüglichen Einwände zurückgewiesen.

2.6.3. Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein V.m.K. (BBSV)

Der Badische Blinden- und Sehbehindertenverein nahm mit Schreiben vom 10.03.2023 Stellung. Man begrüße die Maßnahme, die als barrierefrei geschilderte Bauweise sei allerdings unzureichend. Diese sei vor allem auf mobilitätseingeschränkte Personen ausgelegt, Barrierefreiheit für Menschen mit sensorischen Einschränkungen würden fast vollständig fehlen. In den Stationen seien keine Blindenleitsysteme vorhanden, Geländer seien nicht erkennbar, eine Hinführung zum Leitsystem unterhalb der Talstation würde fehlen. Fahrkartenautomaten und Fahrgastinformationsanzeige seien nicht erreichbar. Es sei ein Auffindesignal sowie eine Sprachausgabe auf Anforderung vorzusehen. Anforderungstasten für den Betrieb auf Anforderung seien ebenfalls vorzusehen. Diese müssten akustisch und taktil auffindbar sein. Die Kabinen der Fahrzeuge seien fast vollständig verglast, was für

sehbehinderte Personen problematisch sei. Es müssten Kontraste geschaffen werden und auch taktil erfassbare Notruftaster installiert werden. Informationen zur Umsetzung kontrastreicher Gestaltung seien insgesamt nicht vorhanden.

Hierauf nahm die Vorhabenträgerin am 20.10.2023 Stellung. Selbstverständlich würde die Barrierefreiheit auch hinsichtlich seh- und sensorisch eingeschränkter Personen umgesetzt. Hierbei werde die DIN 18040-3 beachtet. Blindenleitsysteme entsprechend DIN 32984 einschließlich Aufmerksamkeitsfelder und Anbindung an Fahrkartenautomaten, Informationstafeln, Geländer mit Handlauf und Tastkanten, barrierefrei nutzbare Fahrkartenautomaten seien ebenfalls vorgesehen. Diese seien lediglich wegen des dafür notwendigen hohen Detaillierungsgrades nicht in den Plänen enthalten. Im Gestaltungsworkshop sei die Gestaltung der Fahrzeuge dahingehend besprochen worden, dass zwischen Bodenbelag und senkrechten Kabinenwänden ausreichender Kontrast besteht. Entsprechende Bedientaster seien in den Fahrzeugen ebenfalls regelkonform ausgebildet. Bei der Ausführungsplanung werde man das Fachbuch „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“ als Leitfaden heranziehen. Die Verkehrsanlagen würden regelkonform mit dem Blindenleitsystem nach DIN 32984 angebunden. Die Abstimmung hierzu werde frühzeitig mit der Behindertenbeauftragten der Stadt Karlsruhe erfolgen.

Vor dem Hintergrund der Ausführungen der Vorhabenträgerin sowie der Tatsache, dass auch die Planfeststellungsbehörde die Barrierefreiheit im Rahmen der Abwägung berücksichtigt hat (vgl. BIII.2.4.9.), ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dem Anliegen des BBSV Rechnung getragen. Die Schilderungen der Planfeststellungsbehörde sind nachvollziehbar, außerdem wurde durch die Aufnahme verbindlichen Nebenbestimmung die Einhaltung der Zusagen der Vorhabenträgerin sichergestellt (vgl. A.III.11.).

2.6.4. Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND)

Der Bund für Umwelt und Naturschutz gab seine Stellungnahme am 27.04.2023 gemeinsam mit dem Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. und dem Naturschutzbund Deutschland e.V. ab. Der BUND wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass dem Gebiet des Turmbergs bzw. dem Landschaftsschutzgebiet Turmberg-Augustenberg eine Gefahr drohe, die bei einer massiven Erhöhung der Besucherzahlen drohe. Es seien Maßnahmen zu ergreifen, welche die Belastungen des

Schutzgebiets beschränken würden. Das Untersuchungsgebiet sei daher zu erweitern. Hiervon sei abgesehen worden, da im Rahmen von Abstimmungsgesprächen seitens der Stadt Karlsruhe ein Verkehrskonzept in Aussicht gestellt worden sei, welches die negativen Auswirkungen des MIV auf das Gebiet des Landschaftsschutzgebiets berücksichtigen würde. Die Angaben hierzu im UVP-Bericht seien aber nicht belastbar. Sofern man bezüglich des Verkehrskonzepts keine Einigung erzielen würde, müssten die offengelegten Unterlagen bzw. die im Rahmen der UVP durchgeführte Untersuchung der Umweltauswirkungen als unzureichend angesehen werden. Die Erhöhung der Fahrgastzahlen sei in die Abwägung einzustellen, wobei eine Reduzierung des MIV eine geeignete Maßnahme darstellen könne, die negativen Auswirkungen der höheren Fahrgastzahlen im Rahmen der Abwägung zu kompensieren. Zusätzliche Besucher könnten ohne weitere Maßnahmen größeren Druck auf den Naturhaushalt ausüben, bspw. durch Vermüllung, Lärmentwicklung, Verlassen der Wege, etc. Außerdem würde eine zu große Besucherzahl dem Erholungszweck des Schutzgebiets zuwiderlaufen. Bereits heute sei der Turmberg und insbesondere die Turmbergterrasse so stark frequentiert, dass der Erholungszweck gefährdet sei. Zudem sei das Landschaftsbild gefährdet, wenn sich durch die Besucherzahlen die anthropogene Überprägung verstärken würde. Es wäre dann in Summe zu befürchten, dass der Schutzzweck des Landschaftsschutzgebiets massiv beeinträchtigt werden könnte. Der MIV sei daher unbedingt zu reduzieren. Da die Schaffung einer ÖPNV-Anbindung allein nicht ausreichend sei, seien Push-Maßnahmen notwendig, um den Modal-Split hin zur ÖPNV-Nutzung zu realisieren. Hierzu schlage man vor, das Parkplatzangebot in entsprechendem Umfang zu reduzieren, sodass auch Lärm und Schadstoffemissionen sinken würden. Parkraumkonflikte würden sinken und der Erholungswert steigen. Außerdem schlage man vor, Informationstafeln anzubringen, um für die Zwecke des Landschaftsschutzgebiets zu sensibilisieren. Zudem seien das ausreichende Vorhalten von Abfallbehältnissen sowie deren regelmäßige Leerung hilfreich. Auch gebe man den Hinweis, dass im Bereich des Turmbergs sogenannte „Autoposer“ und Biker herumfahren würden. Außerdem seien die baubedingten CO₂-Emissionen, die so genannte Graue Energie, bislang nicht aus den Planunterlagen ersichtlich. Auch diesbezüglich könne aber die Klimabilanz durch die Reduktion des MIV deutlich verbessert werden. Zum Vogelschutz an den Glasfassaden sei anzumerken, dass Folien mit Vogel-Silhouetten wenig nützlich seien, da diese nicht ausreichend Fläche bedecken würden. UV-Markierungen seien ebenfalls nicht wirksam, da einige Vogelarten UV-Licht nicht wahrnehmen könnten. Das Muster müsse als „hochwirksam“ deklariert sein. Zwischen

den Elementen dürften maximal 10 cm Platz sein. Außerdem sei der Turm der Burg-
ruine regelmäßig Revier des Turmfalken. Auch ein Uhu und Waldkauz seien vermut-
lich zu verorten. Zunehmende Besucherzahlen könnte das Revier für diese Arten
entwerten. Dies gelte auch für den Mauersegler, der nach der Renovierung des
Turms dort angesiedelt werden solle. Hinsichtlich des Verlusts von 33 Bäumen rege
man deren Ersatzpflanzung lokal im Plangebiet an. Die Anlage einer Magerwiese
werde begrüßt und es werde angeregt, Nistplätze für die Sandbiene vorzusehen.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu Stellung. Das Verkehrskonzept befände sich der-
zeit beim Stadtplanungsamt der Stadt Karlsruhe in Bearbeitung, dieses sei aber
nicht Bestandteil der Planfeststellung. Durch das Vorhaben sei allerdings keine Be-
einträchtigung der Funktionen des Schutzgebietes nach der LSG-Verordnung zu er-
warten. Es laufe dem Schutzzweck nicht zuwider und der Charakter des Gebietes
werde nicht verändert. Auch aus Sicht der Vorhabenträgerin könnten Push-Maßnah-
men den MIV reduzieren. Derartige Maßnahmen oblägen aber der Stadt Karlsruhe.
Die vorgeschlagenen Informationstafeln werde man in Abstimmung mit der unteren
Naturschutzbehörde gerne anbringen. Die Vorschläge hinsichtlich der Abfallbehäl-
ter greife man hingegen nicht auf, dies sei Sache der Stadt. Die Problematik mit Bi-
kern und Autoposern könne die Planfeststellungsbehörde nicht lösen, hierfür sei die
Polizei zuständig. Hinsichtlich der CO₂-Bilanz für den Bau und den Betrieb sei eine
Ermittlung erfolgt und werde der Planfeststellungsbehörde zur Verfügung gestellt.
Die Vogelschutzmaßnahmen würden mit einem hochwirksamen Muster ausgeführt
werden, die Folie zeige das Bild eines abstrahierten Buschwerks. Es sei anzumerken,
dass die Reviere von Turmfalke, Uhu und Waldkauz sehr großräumig seien und sie
als Nahrungsflächen bevorzugt strukturiertes Offenland nutzen würden. Uhu und
Waldkauz seien zudem dämmerungs- und nachtaktiv. Störungen am Brutplatz
(Turm) seien nicht zu erwarten und die großflächigen Jagdreviere seien durch das
Vorhaben unmittelbar nicht beeinträchtigt. Hinsichtlich der Ersatzpflanzungen für
den Verlust von 33 Bäumen werde man eine Kompensation in Abstimmung mit der
ökologischen Baubegleitung vornehmen. Man werde zudem im Zuge der Ausfüh-
rungsplanung prüfen, ob im Zuge der Anlage der Magerwiese Nistplätze für Sand-
bienen vorgesehen werden könnten.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dem Anliegen des BUND Rechnung ge-
tragen. Hinsichtlich des MIV hat die Planfeststellungsbehörde das Verkehrskonzept
vorab im Entwurf erhalten und dieses in die Abwägung eingestellt (vgl. B.III.2.4.7.).

Aufgrund des gestuften Verkehrskonzepts kann demnach der MIV auf dem Turmberg bzw. im Landschaftsschutzgebiet wirksam reduziert werden. Anzumerken ist, dass das Vorhaben hier nur mittelbar eine Wirkung schafft, nämlich indem Besucher auf den Turmberg gelangen können. Deren widerrechtliches Fehlverhalten kann nicht von der Planfeststellung bewältigt werden bzw. es wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde durch die Reduzierung des MIV eine ausreichende Kompensation vorgenommen, da Emissionen und weitere Störungen, die der MIV verursacht, entfallen. Gleiches gilt auch für die klimatischen Wirkungen bzw. die mit dem Bau und Betrieb des Vorhabens verbundenen CO₂ Emissionen bzw. die Graue Energie. Die Planfeststellungsbehörde hat auch dies in die Abwägung einfließen lassen (vgl. B.III.2.4.11.). Auch diesbezüglich ist davon auszugehen, dass eine Kompensation durch die Schaffung einer ÖPNV-Anbindung erreicht werden kann. Auch hinsichtlich der Auswirkungen auf Flora und Fauna wurden umfassende Ermittlungen vorgenommen (vgl. B.III.2.3.2.). Insofern bestehen keine Anhaltspunkte an der Aussage der Vorhabenträgerin zu zweifeln, dass Beeinträchtigungen der Vogelarten Uhu, Waldkauz und Turmfalke nicht zu erwarten sind. Schließlich hat die Planfeststellungsbehörde auch die Zusage der Vorhabenträgerin verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen, dass Hinweisschilder mit Informationen zum Landschaftsschutzgebiet im Vorhabensbereich angebracht werden (vgl. A.III.1.6.). Sofern sich das Anliegen des BUND aufgrund der obigen Ausführungen nicht erledigt hat bzw. diesem abgeholfen wurde, ist dieses zurückzuweisen.

2.7. Stellungnahmen von Leitungsträgern

2.7.1. Stadtwerke Karlsruhe

Die Stadtwerke nahmen mit Schreiben vom 16.03.2023 zum Verfahren Stellung. Die Stadtwerke nutzten hierbei insbesondere die Gelegenheit, hinsichtlich der eigenen Leitungen Detailanmerkungen zu machen, Hinweise zu geben und Anforderungen an den Schutz dieser Leitungen zu stellen. Dies betraf die Stromversorgung, die Gas- und Wasserversorgung, die öffentliche Straßenbeleuchtung, die Kommunikations- und Informationstechnik, die Trinkwasserversorgung, die Fernwärmeversorgung und dingliche Sicherungen.

Die Vorhabenträgerin nahm die Hinweise zum Anlass, das Leitungsverzeichnis (Plan-Nr.: 4320) zu aktualisieren und die Leitungspläne zu prüfen und richtig zu stellen. Darüber hinaus gab die Vorhabenträgerin umfangreiche Zusagen ab, um die Anlagen der Stadtwerke entsprechend zu sichern.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusagen verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (vgl. A.IV.5.1.). Zudem wurde eine allgemeine Nebenbestimmung zum Schutz der Interessen der Leitungsträger aufgenommen (vgl. A.III.15.). Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass damit dem Anliegen der Stadtwerke ausreichend Rechnung getragen wurde.

2.7.2. Vodafone West GmbH

Vodafone nahm mit Schreiben vom 25.04.2023 zum Verfahren Stellung. Gegen die Planung habe man keine Einwände. Neu- oder Mitverlegungen seien nicht geplant. Es befänden sich im Planbereich jedoch Versorgungsanlagen der Vodafone-Gesellschaft. Die (beigefügten) Kabelschutzanweisungen seien daher zu beachten. Bei Änderungen am Bestandsnetz bitte man um schnellstmögliche Kontaktaufnahme. Die Vorhabenträgerin gab hierzu umfangreiche Zusagen ab.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Zusagen der Vorhabenträgerin verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (A.IV.5.2.). Zudem wurde eine allgemeine Nebenbestimmung zum Schutz der Interessen der Leitungsträger aufgenommen (vgl. A.III.15.). Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass damit dem Anliegen der Vodafone West GmbH ausreichend Rechnung getragen wurde.

2.7.3. Deutsche Telekom Technik GmbH

Die Deutsche Telekom Technik GmbH nahm mit E-Mail vom 28.02.2023 Stellung und teilte mit, dass sich im Planbereich Telekommunikationslinien der Telekom befänden. Die vorgesehenen Änderungen der Verkehrswege würden diese Telekommunikationslinien beeinträchtigen. Folgepflichten aus § 130 TKG ergäben sich hieraus für die Telekom nicht, da die Änderungen nicht aus straßenbaulastspezifischen Gründen erfolgen würden. Auf der Bestandstrasse sei parallel zum vorhandenen Kabel der Bahn ein Telekomkabel verlegt. Dieses sei während der Bauarbeiten zu sichern und im Zuge des Neubaus parallel zur Trasse ein Rohr für die Telekom zu verlegen.

Die Vorhabenträgerin hat entsprechende Zusagen abgegeben.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Zusagen der Vorhabenträgerin verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (A.IV.5.3.). Zudem wurde eine all-

gemeine Nebenbestimmung zum Schutz der Interessen der Leitungsträger aufgenommen (vgl. A.III.15.). Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass damit dem Anliegen der Deutsche Telekom Technik GmbH ausreichend Rechnung getragen wurde.

2.7.4. TelemaxX Telekommunikation GmbH

Die TelemaxX Telekommunikation GmbH gab keine eigene Stellungnahme ab, da eine Beteiligung mangels Kenntnis einer vorhandenen Leitung nicht erfolgen konnte. Die Stadtwerke wiesen allerdings auf die vorhandene Leitung hin, im Zuge der Gegenstellungnahme hat die Vorhabenträgerin bereits eine entsprechende Zusage abgegeben. Die Planfeststellungsbehörde hat daher die Interessen der TelemaxX Telekommunikation GmbH durch die Aufnahme des entsprechenden Hinweises gesichert (vgl. A.V.8.), die Interessen sind zudem durch die allgemeine Nebenbestimmung zum Schutz der Leitungsträger gewahrt (vgl. A.III.15.).

2.8. Einwendungen privater Personen

Hinweis nach § 74 Abs. 4 Satz 2 in Verbindung mit § 69 Abs. 2 Satz 4 LVwVfG: Es wird darauf hingewiesen, dass, soweit entsprechende Angaben in dem Planfeststellungsbeschluss anonymisiert wurden, ein Beteiligter auf schriftlichen Antrag Auskunft über den Namen und die Anschrift eines anderen Beteiligten und ein vom Vorhaben betroffenes Grundstück oder darüber erhält, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt ist, soweit die Kenntnis dieser Daten zur Geltendmachung seiner rechtlichen Interessen erforderlich ist.

2.8.1. Ident-Nr. 1

Die Person gab eine umfangreiche Einwendung ab und machte zahlreiche Bedenken gegen den Plan geltend. Diese betrafen nach den einleitenden Äußerungen Einwendungen gegen den Plan, Fehler in der Planung, Fehler in den Äußerungen zu den Umweltauswirkungen, Einwendungen gegen die Planungsgrundlagen, Widersprüche in der Planung und unvollständige Planunterlagen. Inwiefern die Planung eine eigene Betroffenheit auslöst, wurde überwiegend nicht konkret dargelegt. Eigentumsrechte der einwendenden Person sind nicht betroffen. Es dürfte demnach an der Befugnis fehlen, entsprechende Bedenken gegen die Planung zu erheben, da sich die Einwendung weit überwiegend auf die Nennung öffentlicher Belange konzentriert. Abgesehen von dieser Tatsache hält die Planfeststellungsbehörde die geäußerten Bedenken für unbegründet, dazu später mehr. Die einwendende Person

wendet sich im Wesentlichen gegen folgende Punkte, wobei aufgrund der Länge der Einwendung vor allem auf die Akte verwiesen wird:

- Die Turmbergbahn sei nicht notwendig, da bereits eine Anbindung mit Buslinie 29 und damit an den ÖPNV bestehe bzw. durch Umleitung anderer Linien erreicht werden könne; es sich um eine touristische Bahn handle, die nicht Teil des ÖPNV sein könne; sich der MIV erhöhen werde, was nicht nachhaltig sei; die Bahn bereits heute barrierefrei sei bzw. auf der Bestandstrasse barrierefrei ausgebaut werden könne; eine Einbindung in den KVV-Tarif auch heute schon möglich sei. Die Turmbergbahn sei kein ÖPNV, da es sich um eine touristische Bahn handeln würde und es sei falsch, dass der Antrieb der Turmbergbahn emissionsfrei sei. Ein barrierefreier Zugang zur heutigen Talstation sei über die Haltestelle Karl-Weysser-Straße möglich. Die Endhaltestelle (Durlach Turmberg) sei nicht barrierefrei ausgebaut. Der Turmberg könne mit autonom Fahrenen Bussen ans Wohngebiet angebunden werden.
- Es bestünde keine durchgängige ÖPNV Verbindung, da weiterhin ein Fußweg mit diversen Ampelquerungen von der Haltestelle Durlach Turmberg zur neuen Talstation nötig sei.
- Es würden Aussagen zu den Auswirkungen auf die B 3 aufgrund der Folgemaßnahmen fehlen. Der Fußgängerverkehr sei nicht berücksichtigt.
- Die beabsichtigte Steigerung der Fahrgastzahlen sei unsinnig, die Besucherzahlen würden den Turmberg bereits heute überlasten. Die Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet müssten betrachtet werden.
- Die Einschränkungen der Anwohner würden insbesondere in den frühen Morgenstunden sowie nachts billigend in Kauf genommen. Betriebsbedingt sei mit nachteiligen Auswirkungen zu rechnen. Es sei betriebsbedingt mit dauerhaften Lärmbeeinträchtigungen, insbesondere für Trassenanlieger, zu rechnen. Das Gutachten zum Betriebslärm sei unvollständig. Es sei zudem Kurvenquietschen zu erwarten, wie man dies von Straßenbahnen kennen würde.
- Die technische Machbarkeit sei nicht einzige Ursache, dass die Turmbergbahn nicht verlängert worden sei. Es habe nie ein Bedarf bestanden und daher sei die Verlängerung auch nie städtischer Wunsch gewesen. Durch die Hubtechnik der Fahrzeuge werde der historische Charakter zerstört. Die Informationen zum vollautomatischen Betrieb seien unvollständig.
- Es würden Gutachten hinsichtlich der Ermüdungserscheinungen der Strecke fehlen. Ein Weiterbetrieb sei bei Intensivierung von Inspektionen möglich, die Technik sei nicht veraltet, da diese erst 2014 modernisiert worden sei.

- Beim Verlust von 1.150 m² innerstädtischem Grünstreifen könne man nicht von geringfügigem Verlust sprechen, der Baumbestand sei nicht klein. Die Blickachse sei auch aufgrund der Bepflanzung mit Bäumen stadtbildprägend. Die Ausbildung einer Magerwiese sei kein ausreichender Ersatz für den Grünflächen- und Baumverlust, die Ersatzpflanzung von vier Bäumen könne ebenfalls den Verlust von 33 Bäumen nicht annähernd ausgleichen. Die diesbezüglich aufgestellte Bilanzierung der Ökopunkte sei falsch.
- Es sei falsch, dass bereits im Bebauungsplan von 1902 die Freihaltetrasse vorgesehen worden sei. Das Stadtbild werde nachteilig beeinträchtigt und es komme zu Zerschneidungseffekten im Wohngebiet.
- Für Arbeitnehmer sei die Turmbergbahn auch heute nutzbar, die Vorhabenträgerin müsse nur die Betriebszeiten verlängern; außerdem befände sich die nächste Arbeitsstelle mindestens 100 m entfernt von der Bergstation. Erhebungen hierzu hätten nicht stattgefunden.
- Die Förderkapazität sei mit >1,7 Mio. möglichen Fahrgästen völlig überdimensioniert. Die Förderkapazität werde zudem angezweifelt, die angesetzte maximale Förderkapazität von 70 Personen pro Fahrzeug sei nicht nachvollziehbar.
- Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen seien nicht beachtet, die Fahrbahnquerschnitte würden die Bordsteine übermessen; es sei eine Fahrbahnbreite von 3,50 m zu wählen. Schwerlastverkehr sei nicht möglich.
- Durch die Abböschung des Zauns zur Streckenbegrenzung sei die Sicherheit nicht mehr gewährleistet.
- Das Baugrundgutachten sei nicht vollständig, daher sei mit Mehraufwendungen zu rechnen. Scherkräfte seien hinsichtlich der Mikropfähle nicht berücksichtigt. Das Gründungsverfahren sei unzureichend. Die Foundation der Seilbahnanlage sei nicht ausreichend nachgewiesen. Die Gründungsempfehlungen seien in Zweifel zu ziehen.
- Eine Entsiegelung im Bereich der Trasse fände nicht statt, da diese erneut überbaut werde, ein ökologischer Ausgleich könne nicht stattfinden. Die Pflege der zukünftigen Grünflächen könnten nicht vom Gartenbauamt übernommen werden. Diese Aufgabe dürfe auch nicht von der Vorhabenträgerin auf die Stadt verlagert werden.
- Die Aufstellflächen vor der Talstation seien zu gering bemessen. Dies gelte auch für die Bergstation.
- Die Nutzen-Kosten-Untersuchung sei unvollständig, da diverse Kosten der Turmbergbahn nicht berücksichtigt worden seien.

- Der Zugang zur Unterführung der B 3 sei innerhalb der Planfeststellung zu betrachten.
- Die mit der Erweiterung der Bergstation einhergehenden Risiken seien nicht untersucht worden.
- Die Turmbergterrasse bleibe nicht – wie geschildert – unberührt, sondern diese werde als Aufstellfläche genutzt.
- Dachbegrünung der Stationen sowie PV-Anlagen würden sich widersprechen. Die Dachbegrünung würde nicht zur Minderung bzw. Minimierung der Auswirkungen des Vorhabens beitragen.
- Die Sicht aus den Fahrzeugen sei für behinderte Personen und stehende Personen stark eingeschränkt.
- Der Verzicht auf Klimaanlage in den Fahrzeugen sei nicht verständlich, dies würde im Sommer zu enormer Hitze in den Fahrzeugen führen. Die Konditionierung in den Stationen sei nicht ausreichend.
- Mit den Kameras an den Fahrzeugen sei eine Einsichtnahme in die Grundstücke der Anlieger möglich. Die datenschutzrechtliche Zulässigkeit bezüglich der Installation der Kameras sei zu hinterfragen.
- Die Unterführung sei für zu Fuß gehende nicht höhenfrei, da starke Neigungen vorhanden seien. Es könne im Bereich der Unterführung Bergbahnstraße / Turmbergstraße zu Gefahren kommen, da Personen, die die Turmbergstraße herunterfahren würden, nicht rechtzeitig bremsen könnten. Anwohner müssten zudem weite Umwege in Kauf nehmen. Es sei unangenehm unter der Bahn zu laufen. Es könnten u.a. Gegenstände aus der Bahn herabfallen. Die Unterführung sei auch nicht höhengleich.
- Die Nutzung der nördlichen Bergbahnstraße sei zukünftig aufgrund des Zwei-Richtung-Verkehrs stark eingeschränkt. Die Regelbreite sei nicht gegeben, es würden viele Stellplätze entfallen. Der Parkdruck würde weiter zunehmen.
- Die Verkehrsuntersuchung sei nicht repräsentativ und veraltet, Knotenpunkte seien teilweise nicht untersucht worden. Hinsichtlich der Auswirkungen auf den ruhenden und fließenden Verkehr seien die Feststellungen des Verkehrsgutachtens falsch. Insgesamt seien die verkehrlichen Auswirkungen nicht hinreichend untersucht. Verkehrliche Anordnungen wie Verkehrsschilder seien innerhalb der Planfeststellung zu treffen.
- Das Verkehrskonzept der Stadt Karlsruhe werde zu einer stärkeren Belastung des MIV im Bereich der heutigen Talstation führen.

- Die Verkehrsflächen in der Turmbergstraße / Posseltstraße / Bergbahnstraße seien für den Schwerlastverkehr nicht ausgelegt. Die nördliche Bergbahnstraße lasse keinen Begegnungsverkehr mit Schwerlastverkehr zu. Insgesamt sei der Schwerlastverkehr im Untersuchungsgebiet entweder nur eingeschränkt oder nicht mehr möglich.
- Dass von der Bergbahnstraße nicht nach links auf die Grötzinger Straße / B 3 eingebogen werden dürfe, würde bedeuten, dass der Verkehr über die Straße Am Steinbruch bzw. die Turmbergstraße abgewickelt werden müsse. Gleiches gelte, wenn man von der Grötzinger Straße von Norden kommend in die Bergbahnstraße einbiegen wolle. Insgesamt seien die Auswirkungen auf die B 3 nicht ausreichend untersucht.
- Die geplante Dunkel-Rot Ampel am Fuße der Bergbahnstraße würde ein Sicherheitsrisiko darstellen und den Verkehrsfluss beeinträchtigen.
- Der Entfall von Stellplätzen im Bereich der heutigen Talstation sei kritisch zu sehen, dies gelte auch für die Verkleinerung der Anlieferbucht am Fuße der Bergbahnstraße.
- Bauzeitlich seien Straßen teilweise nicht mehr passierbar.
- Die Unterführung weise ein unangenehmes Gefälle und unangenehme Streckenführung auf, die insbesondere für Rollstuhlfahrer ungeeignet sei.
- Das Brandschutzkonzept könne auch für die Bestandsbahn erneuert werden.
- Die Bewertungsmatrix für die Variantenentscheidung sei nicht nachvollziehbar und subjektiv.
- Der Variantenvergleich sei nicht nachvollziehbar, da unzulässige Vergleiche gezogen würden. Die Vorgaben des GVFG würden nicht beachtet. Das Projektdossierverfahren sei für touristische Bahnen ungeeignet. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung werde angezweifelt.
- Der Ökopunkte-Überschuss sei nicht nachzuvollziehen.
- Eine umfassende Kostenschätzung nach DIN 276 liege nicht vor, das Vorhaben sei nicht ohne Weiteres finanzierbar.
- Während der Bauarbeiten werde es zu unzumutbarem Baulärm sowie zu Erschütterungen kommen. Die im Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen trügen nicht zur Minderung bei. Zudem sei das Gutachten unvollständig und würde einige aus den Bauarbeiten resultierende Immissionen nicht betrachten. Es würden bereits jetzt vorsorglich Schadensersatzansprüche wegen unzumutbarer Lärmbelästigungen und unzumutbaren Immissionen aufgrund von Erschütterungen geltend gemacht. Erschütterungen könnten zudem an Gebäuden, die sich in unmittelbarer Nähe zur Baustelle befinden, auftreten.

- Das Logistikkonzept der Baustelle sei nicht plausibel, es würde zu längeren Bauzeiten und damit zu länger andauernden Lärmemissionen kommen.
- Bauzeitlich sei mit Einschränkungen hinsichtlich der Erreichbarkeit des Wohngebiets zu rechnen.
- Hinsichtlich der Gründung verschiedenster Bestandteile der Seilbahnanlage ergäben sich Bedenken. Das Fundationskonzept weise Mängel auf.
- Das Betriebskonzept sei nicht nachvollziehbar, insbesondere hinsichtlich der Kapazität der Fahrzeuge und der Stationen. Die Fahrzeuge würden sich ohne Klimaanlage aufheizen, die Konditionierung in den Stationen sei nicht ausreichend. Öffentliche Toiletten seien nicht vorhanden und nicht vorgesehen.
- Die Brücke am Wolfweg lasse eine Versorgung der Bewohner südlich der Brücke nicht zu. Diese könnten weder von Feuerwehr noch von Müllfahrzeugen erreicht werden.
- Die abgeböschten Zäune im Bereich der Trasse in der Bergbahnstraße seien nicht sicher.
- Das Brandschutzkonzept sei unvollständig und teilweise falsch bzw. dieses werde in Frage gestellt. Gleiches gelte für das Bergungskonzept und die Sicherheitsanalyse für Arbeitnehmer.
- Der Mehrverkehr auf dem Turmberg durch MIV und steigende Besucherzahlen sei zu untersuchen.
- Die klimatischen Auswirkungen des Vorhabens seien nicht hinreichend untersucht und im LBP falsch bewertet.
- Die Maßnahme trage zur Verschlechterung des Wasserhaushalts bei. Die Entwässerung sei nicht ausreichend dimensioniert. Es sei nicht überprüft worden, ob die Straßenentwässerung die zusätzlichen Niederschlagsmengen aufnehmen könne.
- Auswirkungen auf die Fauna seien nicht hinreichend untersucht, dies betreffe vor allem nun auftretende zusätzliche Störungen zur Nachtzeit oder im Winter.
- Die Auswirkungen des Wetters und der Jahreszeiten (Wind, Schnee, Sturm etc.) auf die Seilbahnanlage sei nicht ausreichend untersucht.

Die Vorhabenträgerin nahm zu der Einwendung Stellung. Der einwendenden Person wurde im Vorfeld des Erörterungstermins die Möglichkeit eingeräumt, sich Kenntnis hiervon zu verschaffen. Bezüglich der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin wird aufgrund deren Umfangs auf die Akte verwiesen.

Im Hinblick auf die durch die Vorhabenträgerin erfolgte rechtliche Würdigung des Vorhabens und dessen Auswirkungen sieht die Planfeststellungsbehörde auch aufgrund der von der Einwendung aufgeworfenen Punkte keine Anhaltspunkte dafür, die Planung in einem anderen Licht erscheinen zu lassen. Inwiefern die Planung eine eigene Betroffenheit auslöst, wurde überwiegend nicht konkret dargelegt. Eigentumsrechte der einwendenden Person sind nicht betroffen. Lediglich bei dem Verweis auf verkehrliche Auswirkungen im Untersuchungsgebiet sowie Beeinträchtigungen durch Immissionen durch Bau und Betrieb der Seilbahnanlage dürfte es sich um eigene Belange der eigenen Person handeln. Überwiegend handelt es sich bei den in der Einwendung aufgeworfenen Punkten jedoch um öffentliche Belange. Es dürfte demnach an der Befugnis fehlen, entsprechende Bedenken gegen die Planung zu erheben. Diese sind im Übrigen unbegründet.

Das Vorhaben ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderlich (vgl. B.III.2.1.1.). Gesichtspunkte der Raumplanung stehen dem Vorhaben nicht entgegen (vgl. B.III.2.1.2.). Hierbei wurden speziell auch stadtplanerische Gesichtspunkte untersucht (vgl. B.III.2.1.2.1.6.). Zur Frage der Förderfähigkeit hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls umfangreiche Ermittlungen angestellt (vgl. B.III.2.1.3.). Ob bessere Alternativen zur Verfügung stehen, wurde von der Planfeststellungsbehörde untersucht (vgl. B.III.2.4.1.) Aufgrund zwingenden EU-Seilbahnrechts nach der EU-SeilbahnVO und den damit einhergehenden Prüfpflichten hinsichtlich der Seilbahnanlage bestehen auch hinsichtlich der Sicherheit der Seilbahnanlage keine Bedenken (vgl. B.III.2.3.1.). Die von der einwendenden Person in Bezug auf das Natur- und Artenschutzrecht geäußerten Bedenken wurden ebenfalls umfassend ermittelt (vgl. B.III.2.3.2.). Hierbei wurden auch die möglichen Auswirkungen auf das Stadtbild ermittelt (vgl. B.III.2.3.2.4.) und nochmals im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.2.). Das Vorbringen hinsichtlich des Immissionsschutzes bezogen auf Lärm und Erschütterungen hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls bereits bei der Frage, ob zwingendes Recht der Planung entgegensteht, untersucht (vgl. B.III.2.3.3.) und darüber hinaus im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.3.). Demnach steht zwingendes Immissionsschutzrecht der Planung nicht entgegen. Sofern die einwendende Person Kurvenquietschen befürchtet, wie dies von Stadt- und Straßenbahnen bekannt ist, so ist diese Befürchtung unbegründet. Diesbezüglich hat die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenstellungnahme durch ihren Gutachter ausführen lassen, dass typische kurvenfahrtbedingte Effekte bei Radien >200 m nicht zu erwarten seien. Radien <200m seien nur im Drei-Schienen-Bereich bis in die Bergbahnstraße geplant. Kreischende Schienengeräusche würden am

Spurkranz durch Zwängungen wegen des geringeren Laufweges des kurveninneren Rades auftreten. Aufgrund der Ausführung von Radkonstruktionen bei Standseilbahnen mit doppelten Spurkranz außen und einer Walze innen, seien solche Geräusche nicht zu erwarten. Weiterhin könnten aufgrund der Entkopplung der Schiene von der Tragkonstruktion Schallübertragungen weiter minimiert werden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind diese Ausführungen nachvollziehbar und ausreichend, die in der Einwendung diesbezüglich geäußerten Bedenken zu zerstreuen. Noch dazu sind die von der Turmbergbahn gefahrenen Geschwindigkeiten geringer als die von einer Stadt- bzw. Straßenbahn gefahrene Geschwindigkeit. Mit den klimatischen Auswirkungen, bezogen sowohl auf das Mikro- als auch das Makroklima, hat sich die Planfeststellungsbehörde ebenfalls auseinandergesetzt (vgl. B.III.2.3.4. und B.III.2.4.11.). Die verkehrlichen Auswirkungen wurden untersucht (vgl. B.III.2.4.4.) ebenso wie die Auswirkungen auf die Schutzgebiete und insbesondere das Gebiet des Turmbergs (vgl. B.III.2.4.5., B.III.2.4.6. und B.III.2.4.7.) Belange des Datenschutzes (vgl. B.III.2.3.11. und B.III.2.4.12.) wurden von der Planfeststellungsbehörde ebenfalls geprüft. Nicht anders sieht es hinsichtlich des Brand- und Katastrophenschutzes (vgl. B.III.2.3.9.) und der Barrierefreiheit (vgl. B.III.2.4.9.) aus. Auch sämtliche Leitungsträger wurden im Rahmen der Anhörung beteiligt und es wurden diesbezügliche Nebenbestimmungen und Zusagen der Vorhabenträgerin in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Sofern darüber hinaus geltend gemacht wird, die Turmbergbahn würde aufgrund der Hubtechnik ihren historischen Charakter als Schrägbahn verlieren, so sieht die Planfeststellungsbehörde hierin keinen Grund, dem Vorhaben die Genehmigung zu verweigern. Aufgrund der unterschiedlichen Neigungen des Turmbergs, insbesondere Bergbahnstraße und dann ab der heutigen Talstation bis zur Bergstation lässt sich eine Schrägbahn mit durchgehender Verbindung technisch nicht ohne Weiteres realisieren. Um die unterschiedlichen Geländeneiveaus auszugleichen, wären erhebliche Eingriffe bzw. Erdarbeiten notwendig. Insofern ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu vernachlässigen, dass durch die Umsetzung des Vorhabens die Turmbergbahn ein deutlich moderneres Aussehen erhält. Hinsichtlich der von der Einwendung aufgeworfenen Bedenken wurden zudem die Träger öffentlicher Belange beteiligt. Soweit diese Anmerkungen zu dem Vorhaben hatten, wurde diese entweder durch Zusagen der Vorhabenträgerin oder durch von der Planfeststellungsbehörde festgesetzte Nebenbestimmungen erledigt.

Aus all dem ergibt sich, dass die Einwendung zurückgewiesen wird, sofern den Forderungen nicht bereits aufgrund der oben genannten Ausführungen bzw. den dortigen Verweisen abgeholfen wurde oder sich aufgrund der Gegenstellungnahme des Vorhabenträgers erledigt hat.

2.8.2. Ident-Nr. 2

Die einwendende Person merkte an, dass es sich bei der geplanten Unterführung – anders als in den Planunterlagen angegeben – nicht um eine höhenfreie Querungsmöglichkeit handeln würde. Es bestünde ein erhebliches Gefälle. Für mobilitätseingeschränkte Personen stelle dies eine große Hürde dar. Die Renderings in den Planunterlagen würden den Eindruck verfälschen. Die Unterführung sei zudem mit ca. 3,00 m auch sehr eng bemessen, diese Mindestbreite würde an einer Stelle sogar unterschritten, dies sei gerade bei einer Gefahrenstelle problematisch. Der Einstieg in die Unterführung aus Richtung Kastellstraße sei nicht eindeutig. Die Planunterlagen und das erstellte Modell würden diesbezüglich deutlich voneinander abweichen.

Hierzu nahm die Vorhabenträgerin Stellung und führte dabei aus, dass die einwendende Person den feststehenden Begriff „höhenfrei“ fehlinterpretieren würde. Höhenfrei bedeute, dass eine Kreuzung von Verkehrswegen auf demselben Niveau bzw. in der selben Ebene verlaufe. Steigungen und Gefälle entsprächen den einschlägigen Richtlinien bzw. seien den örtlichen Gegebenheiten geschuldet. Die bemängelte schmale Rampe könne ebenfalls nicht verbreitert werden. Hinsichtlich der Planfeststellung seien die Unterlagen und nicht das erstellte Modell maßgeblich. Man bemühe sich im Zuge der Ausführungsplanung, die Steigung von ca. 10 % nach unten zu korrigieren. Hinsichtlich der Barrierefreiheit habe man sich mit der städtischen Behindertenbeauftragten abgestimmt.

Abgesehen davon, dass im Rahmen der Einwendung durch die betroffene Person nicht geltend gemacht wird, welche eigenen Belange berührt sein könnten, erkennt die Planfeststellungsbehörde aufgrund der Einwendung keine Veranlassung, die vorgelegte Planung durch weitere Nebenbestimmungen einzuschränken oder ihr die Genehmigung zu versagen. Die verkehrlichen Auswirkungen wurden untersucht (vgl. B.III.2.4.4.) ebenso wie die Frage der Barrierefreiheit (vgl. B.III.2.4.9.). Zu den Punkten, die in der Einwendung vorgebracht wurden, wurden zudem die Träger öffentlicher Belange gehört.

Sofern den Äußerungen der einwendenden Person nicht bereits aufgrund der oben genannten Ausführungen bzw. den dortigen Verweisen abgeholfen wurde, werden diese zurückgewiesen.

2.8.3. Ident-Nr. 3 bis 8 und 11 bis 13

Die einwendenden Personen wenden sich mit weitestgehend gleichlautenden Einwendungen gegen die Planung und machen diesbezügliche Mängel geltend. Die UVP sei nicht voll umfänglich durchgeführt, die prognostizierte Anzahl der Besucher entbehre jeder Grundlage und die Infrastruktur des Turmbergs sei für die zukünftige Anzahl der Besucher nicht ausgelegt, der Variantenvergleich würde Fehler aufweisen, die Baumaßnahme wirke sich negativ auf das Landschaftsschutzgebiet und damit den Artenschutz aus. Da die Turmbergbahn eine touristische Bahn sei, könne sie nicht nennenswert zur Reduzierung des MIV beitragen, aufgrund des Gefälles von 6 % sei die geplante Fußgängerunterführung nicht höhengleich, die für den Bau aufzubringenden Kosten würden außer Verhältnis zum Nutzen stehen, zudem stelle das Vorhaben einen massiven Eingriff in das Wohngebiet dar. Ein öffentliches Interesse an der Realisierung des Vorhabens bestünde nicht. Die Maßnahme sei zudem klimaschädlich. Teilweise seien Maßnahmen nicht in der Planung enthalten, die Hochrechnung der Gesamtkosten würde nicht vorliegen, sanitäre Einrichtungen seien nicht vorhanden, die Entsiegelungsbilanz sei falsch, eine Sicherheitsanalyse Brandschutz sei nicht erstellt und das Rettungs- / Bergungskonzept sei mangelhaft. Die Flächenbilanzierung sowie die Nutzflächenangabe hinsichtlich der Fahrzeuge sei falsch.

Die Vorhabenträgerin führte hierzu aus, dass die verkehrlichen Auswirkungen bzgl. des durch die Turmbergbahn verursachten Mehrverkehrs untersucht worden seien. Erhebliche nachteilige Wirkungen seien nicht festgestellt worden. Außerdem könne die Turmbergbahn durchaus zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen. Die Aussage, die Fußgängerunterführung sei nicht höhengleich, sei nicht nachvollziehbar. Zum einen sei die Unterführung barrierefrei im Sinne der geltenden Richtlinien und zum anderen seien die Begriffe höhengleich / höhenfrei feststehende Begriffe. Eine höhengleiche Kreuzung mittels Übergang sei nach den einschlägigen Richtlinien nicht zulässig. Die Unterführung sei aber insoweit „höhengleich“ als dass Fußgänger die Bahnanlage in derselben Ebene queren könnten und keine zusätzlichen Treppen-

lage o.Ä. benutzen müssten. Langfristig würden positive Aspekte die negativen Auswirkungen auf das Stadtbild überwiegen. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung zeige zudem, dass das entsprechende Verhältnis angemessen sei. Die bau- und betriebsbedingten CO₂-Emissionen würden durch die Schaffung einer Alternative zum MIV kompensiert. Es bedürfe keiner detaillierten Gesamtkostenrechnung. Die Planleistungen seien vollständig, insbesondere seien Abstimmungen mit Leitungsträgern erfolgt. Konkrete Anhaltspunkte, warum sich Fehler hinsichtlich der Flächenbilanzierung ergeben sollen, lägen nicht vor. Auch die nutzbare Fläche der Fahrzeuge sei korrekt dargestellt. Das Brandschutz- und das Rettungskonzept seien vollständig. TÜV und Landesbergdirektion hätten insoweit keine Einwände.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ergeben sich aufgrund der Einwendungen keine neuen Aspekte, die Anlass zu einer weitergehenden Untersuchung bieten würde. Die Planfeststellungsbehörde hat sich bereits mit sämtlichen aufgeworfenen Fragen auseinandergesetzt und diesbezüglich keinen Grund gesehen, dem Vorhaben die Genehmigung zu verweigern. Zu den verkehrlichen Auswirkungen (vgl. B.III.2.4.4.), zur Barrierefreiheit (vgl. B.III.2.4.9.), zu den CO₂ Emissionen bzw. klimatischen Auswirkungen (vgl. B.III.2.3.4. und B.III.2.4.11.), zur Planrechtfertigung bzw. Finanzierbarkeit (vgl. B.III.2.1.), zum Brand- und Katastrophenschutz (vgl. B.III.2.3.9.), zu den Auswirkungen auf das Stadtbild (vgl. B.III.2.3.2.4. und B.III.2.4.2.), zum Variantenvergleich (vgl. B.III.2.4.1.). Zu den Auswirkungen auf die Schutzgebiete und insbesondere das Gebiet des Turmbergs (vgl. B.III.2.4.5., B.III.2.4.6. und B.III.2.4.7.). zum Variantenvergleich (vgl. B.III.2.4.1.), zum Immissionsschutz bezogen auf Lärm und Erschütterungen (vgl. B.III.2.3.3. und B.III.2.4.3.), zu den CO₂ Emissionen bzw. klimatischen Auswirkungen (vgl. B.III.2.3.4. und B.III.2.4.11.) zum Natur- und Artenschutzrecht (vgl. B.III.2.3.2.). Die Einwendungen sind daher zurückzuweisen, zumal nicht ersichtlich ist, inwiefern eigene Rechte der betroffenen Personen durch die Planung verletzt sein könnten.

2.8.4. Ident-Nr. 9

Die Einwendung ging am 20.04.2023 ein. Das Schreiben war lediglich 3-fach – mutmaßlich von drei verschiedenen Personen – unleserlich unterschrieben. Name, Vorname und/oder Adresse waren jeweils auf der Einwendung nicht vermerkt. Auch Nachforschungen bei der Poststelle, um über den Briefumschlag die etwaigen Versender zu identifizieren, gelang der Planfeststellungsbehörde nicht. Insofern dürfte die Einwendung bereits aus diesem Grunde zurückzuweisen sein. Aber auch in der

Sache ist die Einwendung unberechtigt. Diese ist nahezu deckungsgleich mit den Einwendungen unter B.III.2.8.3. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.8.5. Ident-Nr. 10

Die einwendende Person erhob mit Datum vom 16.04.2023 eine Einwendung, die im Wortlaut weitestgehend deckungsgleich mit der unter B.III.2.8.3. behandelten Einwendung ist. Insofern wird hierauf verwiesen. Mit Schreiben vom 26.04.2023 wurde eine weitere Einwendung unter pauschalem Verweis auf ein anwaltliches Schreiben vom 26.04.2023 erhoben. Die diesbezügliche Einwendung wird unter Ident-Nr. 24, B.III.2.8.15 behandelt. Insofern wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen. Abgesehen davon, dass die Planfeststellungsbehörde dort zu dem Ergebnis gelangt, dass die Einwendungen unbegründet sind, dürfte auch der pauschale Verweis auf einen anwaltlichen Schriftsatz einer anderen Einwendung nicht den Anforderungen, die an eine Einwendung zu stellen sind, genügen und insofern die einwendende Person mit den diesbezüglichen Einwendungen ausgeschlossen sein. Hierfür müssen die Einwendungen eines Betroffenen erkennen lassen, welche allgemein in Bezug genommenen Gesichtspunkte einer umfassenden (Vereins-)Stellungnahme als eigene Betroffenheiten mit dem Ziel der Zurückweisung der Planung oder der Planergänzung um Schutzauflagen geltend gemacht werden (VGH Baden-Württemberg, Ur. v. 08.02.2007, Az. 5 S 2224/05). Dies ist vorliegend nicht geschehen, auch eine unmittelbare anwaltliche Vertretung der einwendenden Person wurde nicht kommuniziert.

2.8.6. Ident-Nr. 14

Die Einwendung wendet sich gegen das Vorhaben. Die Verlängerung sei völlig unnötig, ein Mobilitätsbedürfnis bestehe nicht. Der Weg zur heutigen Talstation könne gut zu Fuß oder aber per Bus zurückgelegt werden. Dass die Turmbergbahn saniert werden müsse, sei unstrittig. Die Kosten würden zum Nutzen außer Verhältnis stehen, ohne Fördermittel vom Land würde die Stadt das Vorhaben niemals umsetzen. Allerdings seien die finanziellen Mittel knapp und auch im Hinblick auf das Klima sei das Vorhaben fragwürdig. Die geplante Trasse in der Bergbahnstraße werde das Stadtbild zerstören. Die Trasse und deren Begrenzung mittels Zaun im Wohngebiet würde eine Trennungswirkung haben und sich stadtklimatisch negativ auswirken. Die Form der neuen Wagen würde den historischen Charakter der Turmbergbahn zerstören. Man könne von dort in die Wohnhäuser hineinschauen. Zudem werde das

Landschaftsschutzgebiet durch das Aussehen der Fahrzeuge beeinträchtigt. Außerdem würde sich selbst für Fahrgäste die Beförderungsqualität reduzieren, die Barrierefreiheit der Bahn sei auch auf anderem Wege zu erreichen. Es sei neben dem Planfeststellungsverfahren ein stadtplanerisches Verfahren, z.B. die Aufstellung eines Bebauungsplans, durchzuführen.

Hierzu nahm die Vorhabenträgerin Stellung und führte aus, dass die in den Planunterlagen enthaltene Variantenuntersuchung durchaus einen Bedarf bzw. ein Mobilitätsinteresse nachweisen würde. Dies zeige auch die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Anbindung der heutigen Talstation sei keine adäquate Alternative. Die Frage der Finanzierung sei keine Frage, die im Rahmen der Planfeststellung zu klären sei, allerdings hätten die Gremien der Stadt in Kenntnis der finanziellen Lage und Mittel sich immer wieder für die Turmbergbahn ausgesprochen. Man sei sich bewusst, dass die Trasse in vorhandene Grünflächen eingreife und das Orts- und Landschaftsbild nachhaltig verändern werde. Man habe sich aber bemüht, die Eingriffe so gering wie möglich zu halten. Die Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet sowie Flora und Fauna seien im UVP-Bericht bzw. LBP bewertet worden. Der Ausblick der Fahrgäste werde sich aus den Fahrzeugen nicht verschlechtern. Die Auswirkungen auf das Stadtklima seien laut Gutachter gering. Ein Bebauungsplan sei jedenfalls neben der Planfeststellung nicht erforderlich. Durch das Planfeststellungsverfahren und die Durchführung einer UVP seien öffentliche Belange hinreichend gewahrt. Eine Sanierung lediglich der Bestandstrasse erfülle nicht das Ansinnen der Vorhabenträgerin, den Turmberg mit dem ÖPNV zu verknüpfen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ergeben sich aufgrund der Einwendungen und der darauf erfolgten Gegenstellungnahme durch die Vorhabenträgerin keine neuen Aspekte, die Anlass zu einer weitergehenden Untersuchung bieten würde. Die Planfeststellungsbehörde hat sich bereits mit sämtlichen aufgeworfenen Fragen auseinandergesetzt und diesbezüglich keinen Grund gesehen, dem Vorhaben die Genehmigung zu verweigern. Auf folgende Ausführungen wird hierzu verwiesen: Zur Barrierefreiheit (vgl. B.III.2.4.9.), zu den CO₂ Emissionen bzw. klimatischen Auswirkungen (vgl. B.III.2.3.4. und B.III.2.4.11.), zur Planrechtfertigung bzw. Finanzierbarkeit (vgl. B.III.2.1.) zu den Auswirkungen auf das Stadtbild bzw. Landschaftsbild (vgl. B.III.2.3.2.4. und B.III.2.4.2.), zum Variantenvergleich (vgl. B.III.2.4.1.).

Auswirkungen auf die Schutzgebiete und insbesondere das Gebiet des Turmbergs (vgl. B.III.2.4.5., B.III.2.4.6. und B.III.2.4.7.) und zu den Belangen des Datenschutzes (vgl. B.III.2.3.11. und B.III.2.4.12.).

Die Einwendung ist daher zurückzuweisen, zumal nicht ersichtlich ist, inwiefern eigene Rechte der betroffenen Personen durch die Planung verletzt sein könnten.

2.8.7. Ident-Nr. 15

Die Einwendung wendet sich gegen die Planung. Das Vorhaben führe zu einem Wegfall des Grünstreifens, es komme zu Lärmbelästigungen für die Anwohner, die Architektur passe nicht zum Stadtbild und sei nicht mit den Anwohnern abgestimmt worden. Die Kostentransparenz würde fehlen bzw. die Finanzierbarkeit sei fraglich. Angaben zur Bauzeit würden fehlen ebenso wie eine Erhebung der Fahrgastzahlen der Turmbergbahn in den letzten fünf Jahren, unterteilt nach der Art der Mobilitäts einschränkung.

Der Vorhabenträger entgegnete hierauf, dass man sich des Eingriffs in das Stadtbild bewusst sei. Man bemühe sich, diesbezügliche Eingriffe so gering wie möglich zu halten. Unzumutbare Belästigungen wegen Betriebslärm seien nicht zu erwarten. Die Bauwerke der Seilbahn würden nicht ortsuntypisch oder überdimensioniert wirken. Fragen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit müssten in der Planfeststellung nicht beantwortet werden. Die Finanzierung sei aber jedenfalls nicht gefährdet und das Vorhaben sei wirtschaftlich. Angaben zur Bauzeit seien enthalten, diese betrage 12 Monate zzgl. des Rückbaus von drei Monaten. Eine Fahrgastanalyse unterteilt in behinderte nicht behinderte Personen sei nicht notwendig.

Die Planfeststellungsbehörde kann in der Einwendung keine Punkte erkenne, die (noch) klärungsbedürftig wären oder aber nicht durch die Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin beantwortet worden wären. Die Planfeststellungsbehörde hat sich im Rahmen der rechtlichen Würdigung zudem ausgiebig mit den aufgeworfenen Fragen auseinandergesetzt.

Zur Planrechtfertigung bzw. Finanzierbarkeit (vgl. B.III.2.1.) zu den Auswirkungen auf das Stadtbild bzw. Landschaftsbild (vgl. B.III.2.3.2.4. und B.III.2.4.2.), zum Variantenvergleich (vgl. B.III.2.4.1.), zum Immissionsschutzes bezogen auf Lärm und Er-

schütterungen (vgl. B.III.2.3.3. und B.III.2.4.3.), zu den CO₂ Emissionen bzw. klimatischen Auswirkungen (vgl. B.III.2.3.4. und B.III.2.4.11.) zum Natur- und Artenschutzrecht (vgl. B.III.2.3.2.).

Die Einwendung ist daher zurückzuweisen, zumal nicht ersichtlich ist, inwiefern eigene Rechte der betroffenen Personen durch die Planung verletzt sein könnten.

2.8.8. Ident-Nr. 16 und 17

Die Einwendungen wenden sich gegen die Planung, wobei maßgeblich Einwendung Ident-Nr. 16 behandelt wird, da Einwendung Ident-Nr. 17 von Ident-Nr. 16 vertreten wird und für Ident-Nr. 17 keine Verletzung spezieller Rechte gerügt wird. Die Einwendung ist derart umfangreich, dass sich die Planfeststellungsbehörde auf die Nennung wesentlicher Punkte beschränkt und im Übrigen auf die Akte verweist. Die Einwendung macht geltend, das Vorhaben stelle einen enteignungsgleichen Eingriff dar. Entschädigungsansprüche wegen unzumutbarer Immissionen während der Bauphase sowie Ansprüche wegen Wertminderung behalte man sich ausdrücklich vor bzw. mache diese bereits geltend. Zudem handele man als vollmachtlose Vertretung für alle Betroffenen. Im Einzelnen wende man sich zudem gegen folgende Bestandteile der Planung:

- Die Turmbergbahn sei nicht notwendig, da bereits eine Anbindung mit Buslinie 29 und damit an den ÖPNV bestehe bzw. durch Umleitung anderer Linien erreicht werden könne; es sich um eine touristische Bahn handle, die nicht Teil des ÖPNV sein könne; sich der MIV erhöhen werde, was nicht nachhaltig sei; die Bahn bereits heute barrierefrei sei bzw. auf der Bestandstrasse barrierefrei ausgebaut werden könne; eine Einbindung in den KVV-Tarif auch heute schon möglich sei. Die Turmbergbahn sei kein ÖPNV, da es sich um eine touristische Bahn handeln würde und es sei falsch, dass der Antrieb der Turmbergbahn emissionsfrei sei. Ein barrierefreier Zugang zur heutigen Talstation sei über die Haltestelle Karl-Weysser-Straße möglich. Die Endhaltestelle (Durlach Turmberg) sei nicht barrierefrei ausgebaut. Der Turmberg könne mit autonom Fahren Bussen ans Wohngebiet angebunden werden. Es bestünde kein Bedarf an der Verlängerung; die Buslinie 29, die ausschließlich an Sonn- und Feiertagen verkehre, sei meist leer.
- Es bestünde keine durchgängige ÖPNV Verbindung, da weiterhin ein Fußweg mit diversen Ampelquerungen von der Haltestelle Durlach Turmberg zur

neuen Talstation nötig sei, zumal die Haltestelle Durlach Turmberg nicht barrierefrei sei, damit sei eine barrierefreie Anbindung an den ÖPNV auch nicht möglich.

- Es würden Aussagen zu den Auswirkungen auf die B 3 aufgrund der Folgemaßnahmen fehlen. Der Fußgängerverkehr sei nicht berücksichtigt.
- Die beabsichtigte Steigerung der Fahrgastzahlen sei unsinnig, die Besucherzahlen würden den Turmberg bereits heute überlasten. Die Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet bzw. das Gebiet des Turmbergs müssten betrachtet werden.
- Die Einschränkungen der Anwohner würden insbesondere in den frühen Morgenstunden sowie nachts billigend in Kauf genommen. Betriebsbedingt sei mit nachteiligen Auswirkungen zu rechnen. Es sei betriebsbedingt mit dauerhaften Lärmbeeinträchtigungen, insbesondere für Trassenanlieger, zu rechnen. Das Gutachten zum Betriebslärm sei unvollständig. Es sei zudem Kurvenquietschen zu erwarten, wie man dies von Straßenbahnen kennen würde. Lärmbeeinträchtigungen seien zudem durch das Verhalten der Fahrgäste und vor allem durch die Besucher der Turmbergterrasse zu erwarten.
- Die technische Machbarkeit sei nicht einzige Ursache, dass die Turmbergbahn nicht verlängert worden sei. Es habe nie ein Bedarf bestanden und daher sei die Verlängerung auch nie städtischer Wunsch gewesen. Durch die Hubtechnik der Fahrzeuge werde der historische Charakter zerstört. Die Informationen zum vollautomatischen Betrieb seien unvollständig. Es sei falsch, dass bereits im Bebauungsplan von 1902 die Freihaltetrasse vorgesehen worden sei. Das Stadtbild werde nachteilig beeinträchtigt und es komme zu Zerschneidungseffekten im Wohngebiet.
- Es würden Gutachten hinsichtlich der Ermüdungserscheinungen der Strecke fehlen. Ein Weiterbetrieb sei bei Intensivierung von Inspektionen möglich, die Technik sei nicht veraltet, da diese erst 2014 modernisiert worden sei.
- Beim Verlust von 1.150 m² innerstädtischem Grünstreifen könne man nicht von geringfügigem Verlust sprechen, der Baumbestand sei nicht klein. Die Blickachse sei auch aufgrund der Bepflanzung mit Bäumen stadtbildprägend. Die Ausbildung einer Magerwiese sei kein ausreichender Ersatz für den Grünflächen- und Baumverlust, die Ersatzpflanzung von vier Bäumen könne ebenfalls den Verlust von 33 Bäumen nicht annähernd ausgleichen. Die diesbezüglich aufgestellte Bilanzierung der Ökopunkte sei falsch.
- Für Arbeitnehmer sei die Turmbergbahn auch heute nutzbar, die Vorhabenträgerin müsse nur die Betriebszeiten verlängern; außerdem befände sich die

nächste Arbeitsstelle mindestens 100 m entfernt von der Bergstation. Erhebungen hierzu hätten nicht stattgefunden.

- Die Förderkapazität sei mit >1,7 Mio. möglichen Fahrgästen völlig überdimensioniert. Die Förderkapazität werde zudem angezweifelt, die angesetzte maximale Förderkapazität von 70 Personen pro Fahrzeug sei nicht nachvollziehbar. Die diesbezüglichen Berechnungen seien falsch. Mobilitätseingeschränkte Personen würden im Besucherverkehr eine untergeordnete Rolle spielen und seien kein Maßstab für den Mehrverkehr.
- Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen seien nicht beachtet, die Fahrbahnquerschnitte würden die Bordsteine übermessen; es sei eine Fahrbahnbreite von 3,50 m zu wählen. Schwerlastverkehr sei nicht möglich.
- Durch die Abböschung des Zauns zur Streckenbegrenzung sei die Sicherheit nicht mehr gewährleistet.
- Das Baugrundgutachten sei nicht vollständig, daher sei mit Mehraufwendungen zu rechnen. Scherkräfte seien hinsichtlich der Mikropfähle nicht berücksichtigt. Das Gründungsverfahren sei unzureichend. Die Foundation der Seilbahnanlage sei nicht ausreichend nachgewiesen. Die Gründungsempfehlungen seien in Zweifel zu ziehen.
- Eine Entsiegelung im Bereich der Trasse fände nicht statt, da diese erneut überbaut werde, ein ökologischer Ausgleich könne nicht stattfinden. Die Pflege der zukünftigen Grünflächen könnten nicht vom Gartenbauamt übernommen werden. Diese Aufgabe dürfe auch nicht von der Vorhabenträgerin auf die Stadt verlagert werden. Die diesbezügliche Frage, wer für die Grünpflege verantwortlich sein wird, sei ungeklärt.
- Die Aufstellflächen vor der Talstation seien zu gering bemessen. Dies gelte auch für die Bergstation.
- Die Nutzen-Kosten-Untersuchung sei unvollständig, da diverse Kosten der Turmbergbahn nicht berücksichtigt worden seien.
- Der Zugang zur Unterführung der B 3 sei innerhalb der Planfeststellung zu betrachten.
- Die mit der Erweiterung der Bergstation einhergehenden Risiken seien nicht untersucht worden.
- Die Turmbergterrasse bleibe nicht – wie geschildert – unberührt, sondern diese werde als Aufstellfläche genutzt.
- Dachbegrünung der Stationen sowie PV-Anlagen würden sich widersprechen. Die Dachbegrünung würde nicht zur Minderung bzw. Minimierung der

Auswirkungen des Vorhabens beitragen. Die Dachflächen würden zudem nur an der Bergstation für PV-Anlagen genutzt.

- Die Sicht aus den Fahrzeugen sei für behinderte Personen und stehende Personen stark eingeschränkt.
- Der Verzicht auf Klimaanlage in den Fahrzeugen sei nicht verständlich, dies würde im Sommer zu enormer Hitze in den Fahrzeugen führen. Die Konditionierung in den Stationen sei nicht ausreichend. Nicht erklärlich sei diesbezüglich, warum hingegen Heizlüfter vorhanden seien.
- Mit den Kameras an den Fahrzeugen sei eine Einsichtnahme in die Grundstücke der Anlieger möglich. Die datenschutzrechtliche Zulässigkeit bezüglich der Installation der Kameras sei zu hinterfragen. Fahrgäste könnten aus den Fahrzeugen heraus in die privaten Bereiche der anliegenden Grundstücke Einsicht nehmen und auch mit dem Handy filmen.
- Die Unterführung sei für zu Fuß gehende nicht höhenfrei, da starke Neigungen vorhanden seien. Es könne im Bereich der Unterführung Bergbahnstraße / Turmbergstraße zu Gefahren kommen, da Personen, die die Turmbergstraße herunterfahren würden, nicht rechtzeitig bremsen könnten. Anwohner müssten zudem weite Umwege in Kauf nehmen. Es sei unangenehm unter der Bahn zu laufen. Es könnten u.a. Gegenstände aus der Bahn herabfallen. Die Unterführung sei auch nicht höhengleich.
- Die Nutzung der nördlichen Bergbahnstraße sei zukünftig aufgrund des Zwei-Richtung-Verkehrs stark eingeschränkt. Die Regelbreite sei nicht gegeben, es würden viele Stellplätze entfallen. Der Parkdruck würde weiter zunehmen.
- Die Verkehrsuntersuchung sei nicht repräsentativ und veraltet, Knotenpunkte seien teilweise nicht untersucht worden. Hinsichtlich der Auswirkungen auf den ruhenden und fließenden Verkehr seien die Feststellungen des Verkehrsgutachtens falsch. Insgesamt seien die verkehrlichen Auswirkungen nicht hinreichend untersucht. Verkehrliche Anordnungen wie Verkehrsschilder seien innerhalb der Planfeststellung zu treffen. Die Richtlinien für die Planung von Stadtstraßen seien nicht eingehalten.
- Das Verkehrskonzept der Stadt Karlsruhe werde zu einer stärkeren Belastung des MIV im Bereich der heutigen Talstation führen.
- Die Verkehrsflächen in der Turmbergstraße / Posseltstraße / Bergbahnstraße seien für den Schwerlastverkehr nicht ausgelegt. Die nördliche Bergbahnstraße lasse keinen Begegnungsverkehr mit Schwerlastverkehr zu. Insgesamt sei der Schwerlastverkehr im Untersuchungsgebiet entweder nur eingeschränkt oder nicht mehr möglich.

- Dass von der Bergbahnstraße nicht nach links auf die Grötzinger Straße / B 3 eingebogen werden dürfe, würde bedeuten, dass der Verkehr über die Straße Am Steinbruch bzw. die Turmbergstraße abgewickelt werden müsse. Gleiches gelte, wenn man von der Grötzinger Straße von Norden kommend in die Bergbahnstraße einbiegen wolle. Insgesamt seien die Auswirkungen auf die B 3 nicht ausreichend untersucht.
- Die geplante Dunkel-Rot Ampel am Fuße der Bergbahnstraße würde ein Sicherheitsrisiko darstellen und den Verkehrsfluss beeinträchtigen.
- Der Entfall von Stellplätzen im Bereich der heutigen Talstation sei kritisch zu sehen, dies gelte auch für die Verkleinerung der Anlieferbucht am Fuße der Bergbahnstraße.
- Bauzeitlich seien Straßen teilweise nicht mehr passierbar.
- Die Unterführung weise ein unangenehmes Gefälle und unangenehme Streckenführung auf, die insbesondere für Rollstuhlfahrer ungeeignet sei.
- Das Brandschutzkonzept könne auch für die Bestandsbahn erneuert werden.
- Die Bewertungsmatrix für die Variantenentscheidung sei nicht nachvollziehbar und subjektiv.
- Der Variantenvergleich sei nicht nachvollziehbar, da unzulässige Vergleiche gezogen würden. Die Vorgaben des GVFG würden nicht beachtet. Das Projektdossierverfahren sei für touristische Bahnen ungeeignet. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung werde angezweifelt.
- Der Ökopunkte-Überschuss sei nicht nachzuvollziehen.
- Eine umfassende Kostenschätzung nach DIN 276 liege nicht vor, das Vorhaben sei nicht ohne Weiteres finanzierbar.
- Während der Bauarbeiten werde es zu unzumutbarem Baulärm sowie zu Erschütterungen kommen. Die im Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen trügen nicht zur Minderung bei. Zudem sei das Gutachten unvollständig und würde einige aus den Bauarbeiten resultierende Immissionen nicht betrachten. Es würden bereits jetzt vorsorglich Schadensersatzansprüche wegen unzumutbarer Lärmbelästigungen und unzumutbaren Immissionen aufgrund von Erschütterungen geltend gemacht. Erschütterungen könnten zudem an Gebäuden, die sich in unmittelbarer Nähe zur Baustelle befinden, auftreten.
- Das Logistikkonzept der Baustelle sei nicht plausibel, es würde zu längeren Bauzeiten und damit zu länger andauernden Lärmemissionen kommen. Das Logistikkonzept werfe insgesamt Fragen auf. Eine Sondernutzungserlaubnis für die Benutzung von Straßen während der Baustelle sei bereits im Rahmen der Planfeststellung zu beantragen und zu genehmigen.

- Bauzeitlich sei mit Einschränkungen hinsichtlich der Erreichbarkeit des Wohngebiets zu rechnen.
- Hinsichtlich der Gründung verschiedenster Bestandteile der Seilbahnanlage ergäben sich Bedenken. Das Fundationskonzept weise Mängel auf.
- Das Betriebskonzept sei nicht nachvollziehbar, insbesondere hinsichtlich der Kapazität der Fahrzeuge und der Stationen. Die Fahrzeuge würden sich ohne Klimaanlage aufheizen, die Konditionierung in den Stationen sei nicht ausreichend. Öffentliche Toiletten seien nicht vorhanden und nicht vorgesehen.
- Die Brücke am Wolfweg lasse eine Versorgung der Bewohner südlich der Brücke nicht zu. Diese könnten weder von Feuerwehr noch von Müllfahrzeugen erreicht werden.
- Die abgeböschten Zäune im Bereich der Trasse in der Bergbahnstraße seien nicht sicher.
- Das Brandschutzkonzept sei unvollständig und teilweise falsch bzw. dieses werde in Frage gestellt. Gleiches gelte für das Bergungskonzept und die Sicherheitsanalyse für Arbeitnehmer.
- Der Mehrverkehr auf dem Turmberg durch MIV und steigende Besucherzahlen sei zu untersuchen.
- Die klimatischen Auswirkungen des Vorhabens seien nicht hinreichend untersucht und im LBP falsch bewertet. Die Sanierung der bestehenden Bahn sei kostengünstiger und auch klimafreundlicher
- Die Maßnahme trage zur Verschlechterung des Wasserhaushalts bei. Die Entwässerung sei nicht ausreichend dimensioniert. Es sei nicht überprüft worden, ob die Straßenentwässerung die zusätzlichen Niederschlagsmengen aufnehmen könne.
- Auswirkungen auf die Fauna seien nicht hinreichend untersucht, dies betreffe vor allem nun auftretende zusätzliche Störungen zur Nachtzeit oder im Winter.
- Die Auswirkungen des Wetters und der Jahreszeiten (Wind, Schnee, Sturm etc. auf die Seilbahnanlage sei nicht ausreichend untersucht.
- Es sei nicht ersichtlich ob und welche fremden Grundstücke im Rahmen des Vorhabens beansprucht werden müssten.
- Die Betrachtungen hinsichtlich der Auswirkungen auf Flora und Fauna seien insgesamt unzureichend.

Die Vorhabenträgerin nahm zu den von den beiden Einwendungen aufgeworfenen Punkten Stellung. Aufgrund des Umfangs der Gegenstellungnahme wird diesbezüglich auf die Akte verwiesen.

Aus den Einwendungen wird eine Betroffenheit von Ident-Nr. 17 nicht hinreichend deutlich. Die Einwendung stammt von einer juristischen Person, der Sitz der Firma befindet sich mehr als 100 km entfernt vom Vorhabengebiet. Insofern wird die diesbezügliche Einwendung bereits aus diesem Grund zurückgewiesen. Ident-Nr. 16 kann eine eigene Betroffenheit geltend machen. Soweit dies aus der Einwendung deutlich wird, wendet sich die Person gegen Lärmbeeinträchtigungen aus dem Betrieb der Turmbergbahn, gegen Immissionen während der Bauzeit und einer Wertminderung des Grundstücks wegen des Baukörpers. Diesbezüglich macht sie jeweils Entschädigungsansprüche wegen enteignungsgleichen Eingriffs bzw. aber enteignenden Eingriffs geltend. Unter Berücksichtigung der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin sowie den bisherigen Ausführungen im Rahmen der rechtlichen Würdigung erachtet die Planfeststellungsbehörde die Einwendung in diesen Punkten als unbegründet. Sofern sich die Einwendung gegen unzumutbare Immissionen während der Bauzeit wendet, so hat die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich unter B.III.2.3.3.1.2. umfassend zum Lärm während der Bauphase und unter B.III.2.3.3.2.2. zu den Erschütterungen während der Bauphase Stellung genommen. Zum Schutz vor baubedingten Immissionen wurden auch zahlreiche Nebenbestimmungen aufgenommen (vgl. A.III.1.2.2.). Betriebsbedingt wird es nicht zu unzumutbaren Immissionen kommen, die auf das Anwesen der einwendenden Person einwirken (vgl. B.III.2.3.3.1.1.1.). Auch aufgrund der Änderung am Straßenkörper werden keine unzumutbaren Immissionen verursacht (vgl. B.III.2.3.3.1.1.2.). Die Immissionen wurden zudem nochmals im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.3.). Die Frage, ob Eigentumsbeeinträchtigungen vorliegen, wurde von der Planfeststellungsbehörde unter B.III.2.4.10. geprüft und verneint. Auch sofern Beeinträchtigungen aufgrund der (straßen)verkehrlichen Auswirkungen geltend gemacht werden, hat sich die Planfeststellungsbehörde hiermit ausgiebig auseinandergesetzt (vgl. B.III.2.4.4. und B.III.2.4.9.). Sofern vorgebracht wird, aus den Fahrzeugen heraus sei eine Einsichtnahme in private Räume möglich bzw. es könnte aus den Fahrzeugen heraus gefilmt werden, ist auch dieser Einwand unbegründet. Das nächstgelegene Fenster des Anwesens der einwendenden Person befindet sich in über 10 m Entfernung zur Trasse und damit auch zu den Fahrzeugen. Einblicke sind – sofern überhaupt – nur flüchtig auf der Vorbeifahrt möglich. Ein länger anhaltender, beobachtender Blick in die privaten Räume ist nicht möglich. Zudem kann durch zumutbaren

Eigenschutz wie Vorhänge etc. wirksam Abhilfe gegen unerwünschte Einblicke geschaffen werden. Unzumutbare Beeinträchtigungen bestehen nicht. Auf die Ausführungen unter B.III.2.4.12. wird verwiesen.

Im Übrigen bleibt für die Planfeststellungsbehörde unklar, inwiefern die Planung eine eigene Betroffenheit der einwendenden Person auslöst. Diesbezüglich mangelt es an konkreten Darlegungen. Überwiegend handelt es sich bei den weiteren in der Einwendung aufgeworfenen Punkten um öffentliche Belange. Es dürfte demnach an der Befugnis fehlen, entsprechende Bedenken gegen die Planung zu erheben. Diese sind im Übrigen unbegründet.

Das Vorhaben ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderlich (vgl. B.III.2.1.1.). Gesichtspunkte der Raumplanung stehen dem Vorhaben nicht entgegen (vgl. B.III.2.1.2.). Hierbei wurden speziell auch stadtplanerische Gesichtspunkte untersucht (vgl. B.III.2.1.2.1.6.). Zur Frage der Förderfähigkeit hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls umfangreiche Ermittlungen angestellt (vgl. B.III.2.1.3.). Ob bessere Alternativen zur Verfügung stehen, wurde von der Planfeststellungsbehörde untersucht (vgl. B.III.2.4.1.). Aufgrund zwingenden EU-Seilbahnrechts nach der EU-SeilbahnVO und den damit einhergehenden Prüfpflichten hinsichtlich der Seilbahnanlage bestehen auch hinsichtlich der Sicherheit der geplanten Seilbahnanlage keine Bedenken (vgl. B.III.2.3.1.). Die von der einwendenden Person in Bezug auf das Natur- und Artenschutzrecht geäußerten Bedenken wurden ebenfalls umfassend ermittelt (vgl. B.III.2.3.2.). Hierbei wurden auch die möglichen Auswirkungen auf das Stadtbild ermittelt (vgl. B.III.2.3.2.4.) und nochmals im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.2.). Das Vorbringen hinsichtlich des Immissionsschutzes bezogen auf Lärm und Erschütterungen hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls bereits bei der Frage, ob zwingendes Recht der Planung entgegensteht, untersucht (vgl. B.III.2.3.3.) und darüber hinaus im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.3.). Demnach steht zwingendes Immissionsschutzrecht der Planung nicht entgegen. Sofern die einwendende Person Kurvenquietschen befürchtet, wie dies von Stadt- und Straßenbahnen bekannt ist, so ist diese Befürchtung unbegründet. Diesbezüglich hat die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenstellungnahme durch ihren Gutachter ausführen lassen, dass typische kurvenfahrtbedingte Effekte bei Radien >200 m nicht zu erwarten seien. Radien <200m seien nur im Drei-Schienen-Bereich bis in die Bergbahnstraße geplant. Kreischende Schienengeräusche würden am Spurkranz durch Zwängungen wegen des geringeren Laufweges des kurveninneren

Rades auftreten. Aufgrund der Ausführung von Radkonstruktionen bei Standseilbahnen mit doppelten Spurkranz außen und einer Walze innen, seien solche Geräusche nicht zu erwarten. Weiterhin könnten aufgrund der Entkopplung der Schiene von der Tragkonstruktion Schallübertragungen weiter minimiert werden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind diese Ausführungen nachvollziehbar und ausreichend, die in der Einwendung diesbezüglich geäußerten Bedenken zu zerstreuen, da noch dazu die von der Turmbergbahn gefahrenen Geschwindigkeiten geringer sind als die von einer Stadt- bzw. Straßenbahn. Mit den klimatischen Auswirkungen, bezogen sowohl auf das Mikro- als auch das Makroklima, hat sich die Planfeststellungsbehörde ebenfalls auseinandergesetzt (vgl. B.III.2.3.4. und B.III.2.4.11.). Die Auswirkungen auf die Schutzgebiete und insbesondere das Gebiet des Turmbergs (vgl. B.III.2.4.5., B.III.2.4.6. und B.III.2.4.7.) wurden untersucht. Belange des Datenschutzes (vgl. B.III.2.3.11. und B.III.2.4.12.) wurden von der Planfeststellungsbehörde ebenfalls geprüft. Nicht anders sieht es hinsichtlich des Brand- und Katastrophenschutzes (vgl. B.III.2.3.9.) und der Barrierefreiheit (vgl. B.III.2.4.9.) aus. Auch sämtliche Leitungsträger wurden im Rahmen der Anhörung beteiligt und es wurden diesbezügliche Nebenbestimmungen und Zusagen der Vorhabenträgerin in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Sofern darüber hinaus geltend gemacht wird, die Turmbergbahn würde aufgrund der Hubtechnik ihren historischen Charakter als Schrägbahn verlieren, so sieht die Planfeststellungsbehörde hierin keinen Grund, dem Vorhaben die Genehmigung zu verweigern. Aufgrund der unterschiedlichen Neigungen des Turmbergs, insbesondere Bergbahnstraße und dann ab der heutigen Talstation bis zur Bergstation lässt sich eine Schrägbahn mit durchgehender Verbindung technisch nicht ohne Weiteres realisieren. Um die unterschiedlichen Geländeniveaus auszugleichen, wären erhebliche Eingriffe bzw. Erdarbeiten notwendig. Insofern ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu vernachlässigen, dass durch die Umsetzung des Vorhabens die Turmbergbahn ein deutlich moderneres Aussehen erhält. Hinsichtlich der von der Einwendung aufgeworfenen Bedenken wurden zudem die Träger öffentlicher Belange beteiligt. Soweit diese Anmerkungen zu dem Vorhaben hatten, wurde diese entweder durch Zusagen der Vorhabenträgerin oder durch von der Planfeststellungsbehörde festgesetzte Nebenbestimmungen erledigt.

Aus all dem ergibt sich, dass die Einwendung zurückgewiesen wird, sofern den Forderungen nicht bereits aufgrund der oben genannten Ausführungen bzw. den dortigen Verweisen abgeholfen wurde oder sich aufgrund der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin erledigt hat.

2.8.9. Ident-Nr. 18

Die Einwendung wendet sich gegen das Vorhaben und macht geltend, dass bereits heute durch die Buslinie 29 eine Verknüpfung mit dem ÖPNV bestünde. Bei der Turmbergbahn handele es sich nicht um ÖPNV, sondern um eine rein touristische Bahn. Touristischer Mehrverkehr sei nie nachhaltig. Zudem sei bereits heute ein barrierefreier Zugang zur Talstation möglich, ebenso wie die Einbindung in den Tarif der KVV. Zu beachten sei hier ferner, dass die Haltestelle Durlach Turmberg nicht barrierefrei ausgebaut sei. Aussagen zur Auswirkung der verkehrlichen Änderungen auf die B 3 wären den Planunterlagen nicht zu entnehmen. Die Auswirkungen der höheren Besucherzahlen auf das Gebiet des Turmbergs seien ebenfalls nicht untersucht worden, eine Verringerung des MIV durch die Turmbergbahn sei nicht zu erwarten. Der historische Charakter der Turmbergbahn werde durch die neuen Fahrzeuge zerstört. Es treffe nicht zu, dass die Turmbergbahn im derzeitigen Zustand nicht über den 31.12.2024 hinaus betrieben werden dürfe. Bei dem Verlust von 1.150 m² innerstädtischem Grün würde es sich – anders als in den Unterlagen angegeben – nicht lediglich um eine geringfügige Fläche handeln. Falsch sei ferner, dass es sich bei dem Grünstreifen um eine Freihaltetrasse handeln würde, die bereits seit 1902 in einem Bebauungsplan als solche vorgesehen sei. Trotz Verlängerung der Turmbergbahn sei ein Fußweg von ca. 80 m nötig, dies stelle keine Verknüpfung dar.

Die Vorhabenträgerin nahm zu den von der Einwendung aufgeworfenen Punkten Stellung. Diesbezüglich wird auf die Akte verwiesen.

Aus der Einwendungen wird eine eigene Betroffenheit nicht hinreichend deutlich. Diesbezüglich mangelt es an konkreten Darlegungen. Überwiegend handelt es sich bei den weiteren in der Einwendung aufgeworfenen Punkten um öffentliche Belange. Es dürfte demnach an der Befugnis fehlen, entsprechende Bedenken gegen die Planung zu erheben. Diese sind im Übrigen unbegründet.

Das Vorhaben ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderlich (vgl. B.III.2.1.1.). Gesichtspunkte der Raumplanung stehen dem Vorhaben nicht entgegen (vgl. B.III.2.1.2.). Hierbei wurden speziell auch stadtplanerische Gesichtspunkte untersucht (vgl. B.III.2.1.2.1.6.). Zur Frage der Förderfähigkeit hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls umfangreiche Ermittlungen angestellt (vgl. B.III.2.1.3.). Ob bessere Alternativen zur Verfügung stehen, wurde von der Planfeststellungsbehörde

untersucht (vgl. B.III.2.4.1.) Die von der einwendenden Person in Bezug auf das Natur- und Artenschutzrecht geäußerten Bedenken wurden ebenfalls umfassend ermittelt (vgl. B.III.2.3.2.). Hierbei wurden auch die möglichen Auswirkungen auf das Stadtbild ermittelt (vgl. B.III.2.3.2.4.) und nochmals im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.2.).

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen, sofern den Forderungen nicht bereits aufgrund der oben genannten Ausführungen bzw. den dortigen Verweisen abgeholfen wurde oder sie sich aufgrund der Gegenstellungnahme des Vorhabenträgers erledigt hat.

2.8.10. Ident-Nr. 19

Die Einwendung wendet sich gegen die Planung. Sie führt aus, Behinderte und Mobilitätseingeschränkte würden zur Rechtfertigung des Vorhabens vorgeschoben. Im Sinne der Gleichbehandlung seien im Leben behinderter Menschen viele Aspekte wichtiger als ein Prestigeprojekt. Im Übrigen sei diesbezüglich nicht verständlich, warum an anderer Stelle von der Vorhabenträgerin nicht mehr für Mobilitätseingeschränkte geleistet werde, u.a. sei die Haltestelle Turmberg nämlich nicht barrierefrei. Andere, günstigere und schneller umzusetzende Varianten mit geringeren Eingriffen, u.a. in das Quartier, hätten ebenso längst realisiert werden können. Hier würde es an der Schwerpunktsetzung mangeln. Insgesamt seien vor dem Hintergrund der heutigen Krisen viele Aspekte wichtiger als das plangegegenständliche Vorhaben. Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Kostenexplosion sei nicht verständlich, warum das Vorhaben dennoch durchgesetzt werden solle. Es sei aberwitzig, wenn nun noch mehr Besucher auf den Turmberg befördert werden sollten. Die Auswirkungen auf das dortige Gebiet seien nicht abzuschätzen.

Die Vorhabenträgerin nahm zu den von der Einwendung aufgeworfenen Punkten Stellung. Diesbezüglich wird auf die Akte verwiesen.

Aus der Einwendungen wird eine eigene Betroffenheit nicht hinreichend deutlich. Diesbezüglich mangelt es an konkreten Darlegungen. Überwiegend handelt es sich bei den weiteren in der Einwendung aufgeworfenen Punkten um öffentliche Belange. Es dürfte demnach an der Befugnis fehlen, entsprechende Bedenken gegen die Planung zu erheben. Diese sind im Übrigen unbegründet.

Das Vorhaben ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderlich (vgl. B.III.2.1.1.). Gesichtspunkte der Raumplanung stehen dem Vorhaben nicht entgegen (vgl. B.III.2.1.2.). Hierbei wurden speziell auch stadtplanerische Gesichtspunkte untersucht (vgl. B.III.2.1.2.1.6.). Zur Frage der Förderfähigkeit hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls umfangreiche Ermittlungen angestellt (vgl. B.III.2.1.3.). Ob bessere Alternativen zur Verfügung stehen, wurde von der Planfeststellungsbehörde untersucht (vgl. B.III.2.4.1.) Die von der einwendenden Person in Bezug auf das Natur- und Artenschutzrecht geäußerten Bedenken wurden ebenfalls umfassend ermittelt (vgl. B.III.2.3.2.). Hierbei wurden auch die möglichen Auswirkungen auf das Stadtbild und etwaige Zerschneidungseffekte ermittelt (vgl. B.III.2.3.2.4.) und nochmals im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.2.). Letztlich wurden auch die Auswirkungen auf die Schutzgebiete und insbesondere das Gebiet des Turmbergs (vgl. B.III.2.4.5., B.III.2.4.6. und B.III.2.4.7.) untersucht.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen, sofern den Forderungen nicht bereits aufgrund der oben genannten Ausführungen bzw. den dortigen Verweisen abgeholfen wurde oder sie sich aufgrund der Gegenstellungnahme des Vorhabenträgers erledigt hat.

2.8.11. Ident-Nr. 20

Die Einwendung wendet sich gegen das Vorhaben. Die Einwendung führt aus, dass die Verkehrsuntersuchung unvollständig sei. Die Sperrung des Knotens Posseltstraße / Bergbahnstraße für den MIV werde insbesondere in den Morgen- und Abendstunden starke Auswirkungen haben, da ortskundige Autofahrer den Bereich Rittnertstraße / Badener Straße (B 3) meiden würden, dies hätte die Vergangenheit bereits gezeigt. Das Verkehrsgutachten sei nicht aussagekräftig, da die Verkehrsbeobachtung in einer Woche mit gesetzlichem Feiertag erfolgt sei bzw. die Verkehrsuntersuchungen insgesamt an wenig repräsentativen Tagen durchgeführt worden seien. Parksuchverkehre in der Bergbahnstraße seien ebenfalls nicht betrachtet worden. Diesbezüglich seien auch die Lärmimmissionen zu untersuchen, ebenso wie die Auswirkungen der verkehrlichen Änderungen insgesamt. Das Verkehrsgutachten sei auch im Hinblick auf das angekündigte Verkehrskonzept für den Bereich der Bergstation nicht nachvollziehbar.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu Stellung. In Absprache mit der Stadtverwaltung Karlsruhe werde für alle Untersuchungen in Karlsruhe das heutige Verkehrsaufkommen fortgeschrieben. Auf eine Hochrechnung entsprechend einer Trendprognose sei daher verzichtet worden, da die Stadt Karlsruhe das Ziel habe, den MIV grundsätzlich zu reduzieren. Würden die generellen Überlegungen des Landes zum Klimaschutz im Verkehr zugrunde gelegt werden, müsste der MIV um 20 % reduziert werden. Größere Verkehrserzeuger, die in den nächsten Jahren im engeren Untersuchungsgebiet entstehen könnten, seien aktuell nicht bekannt. Die Sperrung des Knotens Posseltstraße / Bergbahnstraße sei verträglich und nicht mit der vorausgegangenen Sperrung der Dürrbachstraße vergleichbar. Die Behinderungen auf der A 8, welche maßgeblich zu den Verkehrsbehinderungen beigetragen hätten, seien mittlerweile beseitigt. Die Verkehrsbelastungen in der Rittnertstraße seien daher insgesamt zurückgegangen, dies habe eine Kontrollzählung im Jahr 2023 ergeben. Parksuchverkehre seien vernachlässigbar und aufgrund der Verkehrsführung müssten bereits heute Umwege in Kauf genommen werden. Die Tage für die Verkehrsuntersuchung seien deshalb gewählt worden, um die Auslastung im ruhenden Verkehr durch die Anlieger selbst zu untersuchen. Besucher der Turmbergbahn sollten zukünftig ohnehin vermehrt den ÖPNV nutzen. Für die weiteren Ausführungen der Vorhabenträgerin wird auf die Akte verwiesen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die Äußerungen der Vorhabenträgerin nachvollziehbar. Die Planfeststellungsbehörde hat die verkehrlichen Auswirkungen (vgl. B.III.2.4.4. und B.III.2.4.9.) – auch hinsichtlich der Immissionen (vgl. B.III.2.3.3.1.1.2.) auf das Gebiet des Turmbergs (vgl. B.III.2.4.7.) untersucht. Demnach ist für die einwendende Person unzumutbaren Immissionen nicht zu rechnen. Sofern sich das Vorhaben auf den ruhenden Verkehr auswirkt, sind auch diese Auswirkungen der einwendenden Person zumutbar. Bereits heute sind die Stellplätze im Umkreis der Talstation ausgelastet, mit wesentlichen Auswirkungen oder wesentlichen zusätzlichen Fahrten ist nicht zu rechnen. Demnach erhöht sich der Parkdruck im Bereich der Talstation nicht wesentlich bzw. so stark, dass dies der einwendenden Person unzumutbar ist. Zumal schon fraglich ist, ob überhaupt ein Recht darauf besteht, einen Stellplatz im öffentlichen Verkehrsraum im unmittelbaren Umfeld zur Verfügung zu haben. Im Übrigen dürfte sich das Vorbringen der einwendenden Person vor allem auf öffentliche Belange beziehen. Dass eigene Rechte beeinträchtigt wären, macht die Einwendung jedenfalls nicht explizit geltend. Die Einwendung ist daher aufgrund der obigen Ausführungen bzw. Verweise zurückzuweisen, sofern

sich diese nicht aufgrund der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin oder sonst erledigt haben.

2.8.12. Ident-Nr. 21

Die Einwendung wendet sich gegen die Planung. Es wird ausgeführt, dass die Kosten des Vorhabens außer Verhältnis zu dessen Nutzen liegen würden. Eine Sanierung der bisherigen Trasse sei nie ernsthaft geprüft worden. Das Wohngebiet würde zerschnitten und es würden Ressourcen verschwendet. Die CO₂-Belastung sei hoch. Es fehle an der Infrastruktur. Weder seien ausreichend Parkplätze vorhanden, noch seien Toiletten geplant. Die Aussichtsterrasse auf dem Turmberg sei dem zu erwartenden Besucheransturm nicht gewachsen. Die Fahrgäste seien bei Brand oder Stromausfall gefährdet. Diese könnten sich wegen der nicht von innen zu öffnenden Türen nicht selbst retten. Im Schadensfall sei eine Rettung oder Bergung über den schmalen Rettungsweg kaum möglich.

Die Vorhabenträgerin entgegnete hieraus, dass hinsichtlich des Nutzen-Kosten-Verhältnisses eine Untersuchung stattgefunden habe. Es sei eine Marktanalyse durchgeführt worden. Langfristig würden die positiven Aspekte durch die Schaffung einer Alternative zum MIV überwiegen. Auch eine Variantenuntersuchung habe stattgefunden, die Sanierung der Turmbergbahn erfülle nicht den Zweck der Verknüpfung mit dem (weiteren) ÖPNV, der Straßenbahnhaltestelle Durlach Turmberg. Auswirkungen auf das Stadtbild seien im UVP-Bericht und im LBP untersucht worden. Die Infrastruktur sei ausreichend, dies habe eine Verkehrsuntersuchung gezeigt. Außerdem liege ein Bergungs- und Rettungskonzept vor. Weder die Sachverständigenprüfstelle für Seilbahnen, noch die zuständige Aufsichtsbehörde, noch die Branddirektion Karlsruhe, hätten Bedenken geäußert.

Aus der Einwendungen wird eine eigene Betroffenheit nicht hinreichend deutlich. Diesbezüglich mangelt es an konkreten Darlegungen. Bei den in der Einwendung aufgeworfenen Punkten handelt es sich überwiegend um öffentliche Belange. Es dürfte demnach an der Befugnis fehlen, entsprechende Bedenken gegen die Planung zu erheben. Im Übrigen sind diese unbegründet.

Das Vorhaben ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderlich (vgl. B.III.2.1.1.). Gesichtspunkte der Raumplanung stehen dem Vorhaben nicht entgegen

(vgl. B.III.2.1.2.). Hierbei wurden speziell auch stadtplanerische Gesichtspunkte untersucht (vgl. B.III.2.1.2.1.6.). Ob bessere Alternativen zur Verfügung stehen, wurde von der Planfeststellungsbehörde untersucht (vgl. B.III.2.4.1.). Die von der einwendenden Person in Bezug auf das Natur- und Artenschutzrecht geäußerten Bedenken wurden ebenfalls umfassend ermittelt (vgl. B.III.2.3.2.). Hierbei wurden auch die möglichen Auswirkungen auf das Stadtbild und etwaige Zerschneidungseffekte ermittelt (vgl. B.III.2.3.2.4.) und nochmals im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.2.). Die verkehrlichen Auswirkungen (vgl. B.III.2.4.4. und B.III.2.4.9.) – auch auf das Gebiet des Turmbergs (vgl. B.III.2.4.7.) – wurden untersucht. Mit den klimatischen Auswirkungen, bezogen sowohl auf das Mikro- als auch das Makroklima, hat sich die Planfeststellungsbehörde ebenfalls auseinandergesetzt (vgl. B.III.2.3.4. und B.III.2.4.11.). Zum Brandschutz hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls eine umfassende Prüfung vorgenommen (vgl. B.III.2.3.9.). Hierzu wurden umfangreiche Nebenbestimmungen festgesetzt (vgl. A.III.9.)

Sofern sich die Einwendung mit der Gegenstellungnahme nicht bereits erledigt hat, ist sie aufgrund der obigen Ausführungen und der dortigen Verweise und Bezüge zurückzuweisen.

2.8.13. Ident-Nr. 22

Die einwendende Person wendet sich in ihrer Einwendung gegen die Planung. Eine aktuelle Kostenschätzung würde nicht vorliegen. Statt der bislang angesetzten 24,9 Mio. Euro müsse man mit Kosten in Höhe von 60 Mio. rechnen. Dies sei bei der angespannten Haushaltsslage nicht vertretbar. Die erwarteten Fahrgastzahlen seien völlig überhöht. Parkmöglichkeiten im Bereich der Talstation würden für die zu erwartenden Ausflugsgäste vollkommen fehlen. Aufgrund der überwiegend touristischen Nutzung seien die Betriebszeiten mit 05:00 Uhr bis 24:00 Uhr völlig verfehlt. Mit – auch verhaltensbedingten – Ruhestörungen sei zu rechnen. Die B 3 sei dem höheren Personendruck nicht gewachsen. Außerdem sei die Talstation bereits heute durch die Buslinie 29 mit dem ÖPNV verknüpft. Hier sei im Variantenvergleich auch zu untersuchen, wie sich zukünftig autonom fahrende Busse auswirken würden. Die Einbindung in den KVV-Tarif sei schon längst möglich gewesen. Umweltfreundlich sei das Vorhaben jedenfalls nicht. Mit einem Umstieg vom MIV auf den ÖPNV sei nicht zu rechnen. Barrierefreiheit sei bereits heute mühelos herzustellen. Dass auf dem Turmberg arbeitende Personen die Turmbergbahn zum Pendeln benutzen würden, sei nicht zu erwarten. Der Verzicht auf eine Klimaanlage sei nicht

verständlich. Die Unterführung am Knoten Posseltstraße / Bergbahnstraße sei nicht „höhenfrei“. Es müsste eine Steigung von bis zu 6 % überwunden werden. Die nördliche Bergbahnstraße sei dem künftigen Zweirichtungsverkehr nicht gewachsen. Der Parkdruck würde im gesamten Viertel zunehmen.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu Stellung. Diesbezüglich wird auf die Akte verwiesen.

Aus der Einwendungen wird eine eigene Betroffenheit nicht hinreichend deutlich. Diesbezüglich mangelt es an konkreten Darlegungen. Bei den in der Einwendung aufgeworfenen Punkten handelt es sich überwiegend um öffentliche Belange. Es dürfte demnach an der Befugnis fehlen, entsprechende Bedenken gegen die Planung zu erheben. Im Übrigen sind diese unbegründet.

Das Vorhaben ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderlich (vgl. B.III.2.1.1.). Ob bessere Alternativen zur Verfügung stehen, wurde von der Planfeststellungsbehörde untersucht (vgl. B.III.2.4.1.). Die Planfeststellungsbehörde hat die verkehrlichen Auswirkungen (vgl. B.III.2.4.4. und B.III.2.4.9.) untersucht. Zur Frage der Förderfähigkeit hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls umfangreiche Ermittlungen angestellt (vgl. B.III.2.1.3.). Betriebsbedingt wird es nicht zu unzumutbaren Immissionen kommen, (vgl. B.III.2.3.3.1.1.1.). Auch aufgrund der Änderung am Straßenkörper werden keine unzumutbaren Immissionen verursacht (vgl. B.III.2.3.3.1.1.2.). Die Immissionen wurden zudem nochmals im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.3.).

Sofern sich die Einwendung mit der Gegenstellungnahme nicht bereits erledigt hat, ist sie aufgrund der obigen Ausführungen und der dortigen Verweise und Bezüge zurückzuweisen.

2.8.14. Ident-Nr. 23

Die Einwendung wendet sich gegen das Vorhaben. Das Vorhaben stünde im Gegensatz zu den großen komplexen Themen der heutigen Zeit Energiewende, Mobilitätswende und Klimawandel. Im Bebauungsplan von 1902 sei nicht die Verlängerung der Standseilbahn, sondern eine Zubringerbahn angedacht gewesen, da damals eine durchgehende Standseilbahn technisch nicht umsetzbar gewesen sei. Diese Variante sei nicht untersucht worden. Shuttlebusse seien ebenfalls nicht untersucht

worden. Eine städtebauliche Analyse der Verträglichkeit des Projekts sei nicht erstellt worden. Es würde zu Zerschneidungen kommen, das Stadtbild werde beeinträchtigt und die verkehrlichen Auswirkungen seien nicht betrachtet worden. Die geplante Unterführung sei ein öffentlicher Angstraum. Dies sollte vermieden werden und stelle ein hohes Sicherheitsrisiko dar. Bei der Talstation würde die Darstellung der Anpralllasten fehlen. Das Vorhaben werde sich negativ auf das Kleinklima auswirken. Die CO₂ Bilanz des Klimas sei schlecht. Bei der Turmbergbahn handele es sich um eine reine Freizeitbahn. Eine Einbindung in den KVV-Tarif sei schon heute möglich. Dies diene nur dazu, Fördermittel zu erhalten. Dies stelle einen Subventionsbetrug dar.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu Stellung. Die Anpralllasten seien ausreichend bemessen. Zumindest hätte die Sachverständigenprüfstelle für Seilbahnen sowie die zuständige Aufsichtsbehörde keine Beanstandungen gehabt. Man werde dies aber im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung im Auge behalten. Im Übrigen wird hinsichtlich der Gegenstellungnahme auf die Akte verwiesen.

Aus der Einwendungen wird eine eigene Betroffenheit nicht hinreichend deutlich. Diesbezüglich mangelt es an konkreten Darlegungen. Bei den in der Einwendung aufgeworfenen Punkten handelt es sich überwiegend um öffentliche Belange. Es dürfte demnach an der Befugnis fehlen, entsprechende Bedenken gegen die Planung zu erheben. Im Übrigen sind diese unbegründet.

Das Vorhaben ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderlich (vgl. B.III.2.1.1.). Ob bessere Alternativen zur Verfügung stehen, wurde von der Planfeststellungsbehörde untersucht (vgl. B.III.2.4.1.). Die Planfeststellungsbehörde hat die verkehrlichen Auswirkungen (vgl. B.III.2.4.4. und B.III.2.4.9.) untersucht. Zur Frage der Förderfähigkeit hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls umfangreiche Ermittlungen angestellt (vgl. B.III.2.1.3.). Ob bessere Alternativen zur Verfügung stehen, wurde von der Planfeststellungsbehörde untersucht (vgl. B.III.2.4.1.). Die möglichen Auswirkungen auf das Stadtbild und etwaige Zerschneidungseffekte wurden ermittelt (vgl. B.III.2.3.2.4.) und nochmals im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.2.). Mit den klimatischen Auswirkungen, bezogen sowohl auf das Mikro- als auch das Makroklima, hat sich die Planfeststellungsbehörde ebenfalls auseinandergesetzt (vgl. B.III.2.3.4. und B.III.2.4.11.).

Sofern sich die Einwendung mit der Gegenstellungnahme nicht bereits erledigt hat, ist sie aufgrund der obigen Ausführungen und der dortigen Verweise und Bezüge zurückzuweisen.

2.8.15. Ident-Nr. 24

Die Einwendung wurde durch anwaltlichen Schriftsatz vom 26.04.2023 für eine juristische Person des Privatrechts erhoben. Bei dieser handelt es sich nicht um eine anerkannte Vereinigung nach § 63 Abs. 1 bzw. § 63 Abs. 2 BNatSchG. Aus der Einwendungen wird eine eigene Betroffenheit der juristischen Person nicht hinreichend deutlich. Diesbezüglich mangelt es an konkreten Darlegungen. Bei den in der Einwendung aufgeworfenen Punkten handelt es sich überwiegend um öffentliche Belange. Es dürfte demnach insgesamt an der Befugnis fehlen, entsprechende Bedenken gegen die Planung zu erheben. Im Übrigen sind diese unbegründet.

Die Einwendung wendet sich gegen das Vorhaben. Die optische Wirkung sei nachteilig. Das Quartier würde durch die Trasse, insbesondere im Bereich der Bergbahnstraße, längs geteilt. Aufgrund des geplanten Überführungsbauwerks für die Seilbahn werde die Erreichbarkeit im Quartier erschwert. Die nördliche Bergbahnstraße werde zusätzlich belastet, der Parkdruck würde durch den Entfall von Stellplätzen steigen. Unzumutbare Auswirkungen habe das Vorhaben vor allem auf die Grundstücke Wolfweg 6a (Flst.-Nr. 50876/1), Wolfweg 7a (Flst.-Nr. 50894) und Wolfweg 8 (Flst.-Nr. 50873). Die Wohnhäuser würden sehr nahe an der Trasse liegen. Aufgrund der Ausweichstelle würde die Trasse an die Gebäude Wolfweg 6a und Wolfweg 8 näher heranrücken. Notwendige Querschnitte seien den Planunterlagen nicht beigefügt. Die Höhe der Trasse sei daher unbekannt. Die Nichteinhaltung der Abstandsflächen werde diesbezüglich gerügt. Auch hinsichtlich des Immissionsschutzes sei das Vorhaben unzumutbar. Im Nachtzeitraum würden die Immissionsrichtwerte überschritten. Auch Immissionen wegen Erschütterungen oder Licht seien zu befürchten. Klimatisch würde das Vorhaben einen Einschnitt in eine wichtige Kaltluftschneise bedeuten. Die Planung sei überdies nicht gerechtfertigt und die Alternativenprüfung fehlerhaft. Die Vorhabenträgerin würde davon ausgehen, dass das Vorhaben nur auf Grundlage des LGVFG zu finanzieren sei. Diesbezüglich habe der Mandant eine gutachterliche Stellungnahme eingeholt, die man als Anlage beifüge. Danach würde sich ergeben, dass das Vorhaben nicht förderfähig sei. Eine Förderzusage dürfe nicht erteilt werden. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung basiere auf ei-

ner Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, welche aber nicht zu den offengelegten Unterlagen gehört hätte. Eine Überprüfbarkeit sei daher nicht gegeben. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung vergleiche den Mitfall mit verschiedenen Ohnefällen. Dabei seien gravierende methodische Mängel festzustellen. Im Sinne des LGVFG sei es nicht zulässig, als Ohnefall A eine Variante heranzuziehen, die nicht dem tatsächlichen Ist-Zustand entsprechen würde. Es würde hier ein Ohnefall mit einer derzeit nichtexistierenden Busverbindung herangezogen. Dies sei aber erkennbar völlig unwirtschaftlich. Methodisch korrekt wäre es gewesen, einen Ohnefall ohne Busverbindung bzw. nur bei entsprechender Nachfrage zu wählen. Nur dann könnte der verkehrliche Mehrwert den damit verbundenen Kosten gegenübergestellt werden. Auch die Auswirkung auf die Fahrgastzahlen sei nicht nachzuvollziehen, da für die mit dem Pkw anreisenden Fahrgäste allein die Fahrtzeit der Turmbergbahn relevant sei, die Fahrtzeit per ÖPNV vom Hauptbahnhof zur Bergstation aber genauso irrelevant sei wie die Umsteigehäufigkeit. Wenn diese Faktoren aber nach der Nutzen-Kosten-Untersuchung nicht geeignet seien, einen Umstieg vom MIV zum ÖPNV zu fördern, so könnte eine Erhöhung der Passagierzahlen allein auf die Erhöhung der Bedienhäufigkeit zurückgeführt werden können. Dies sei aber auch bei einer Sanierung im Bestand möglich. Überdies sei ein direkter Umstieg überhaupt nicht möglich. Es sei ein Fußweg über die Grötzingler Straße (B 3) in Kauf zu nehmen. Aufgrund der Lichtzeichenanlage könne dieser bis zu fünf Minuten betragen. Ausgangspunkt für die Fahrtzeit dürfe daher nicht die neue Talstation sein, sondern müsse an der Haltestelle Durlach Turmberg liegen. Außerdem sei es fehlerhaft, das Tarifsystem zu berücksichtigen. Dies sei völlig unabhängig vom Vorhaben und entsprechendes Steigerungspotenzial der Fahrgastzahlen dürfe daher keinen Einzug in die Nutzen-Kosten-Untersuchung finden, auch wenn dies für den Ohnefall ebenfalls berücksichtigt worden sei. Zudem seien die Annahmen zu den Passagierzahlen überhöht. Ausweislich des Gutachtens müsste eine Steigerung der Fahrgastzahlen von 27,9 Prozentpunkten allein auf die touristische Attraktivität zurückgeführt werden, was aber nicht nachvollziehbar sei. Heute beruhe die touristische Attraktivität gerade darin, dass die Turmbergbahn die älteste in Betrieb befindliche Standseilbahn Deutschlands sei. Bei Verlust dieser Eigenschaft könne man kaum mit einer höheren touristischen Attraktivität rechnen.

Außerdem liege ein Verstoß gegen § 11 Abs. 3 LSeilbG vor. Demnach sei die Nutzung einer öffentlichen Straße durch eine Seilbahn sowohl in Längsrichtung, als auch im Falle einer Straßenquerung unzulässig. Vorgesehen sei, dass die Trasse der Seilbahn sowohl die neue Fuß- und Radwegunterführung als auch die Fahrbahn des

Wolfwegs überquere. Hierin liege jeweils eine „Benutzung“ i.S.v. §11 Abs. 3 LSeilbG. Diese Vorschrift sei offenkundig im Sinne des straßen- und wegerechtlichen Nutzungsbegriffs zu verstehen, was sich schon daraus ergeben würde, dass für den Fall einer Ausnahmeerteilung einer Sondernutzungserlaubnis verlangt werde. Dies sei naheliegend, da es im Bereich der Eisenbahnen das Eisenbahnkreuzungsrecht gebe, woran es im Falle von Seilbahnen fehlen würde. Der Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen genieße daher grundsätzlich Vorrang gegenüber dem Betrieb von Seilbahnen. Eine Benutzung läge nur dann nicht vor, wenn die Errichtung und der Betrieb einer Seilbahn den Gemeingebrauch überhaupt nicht beeinträchtigen würde, d.h. nicht eine Sondernutzung i.S.v. § 16 StrG darstelle, sondern eine „sonstige Nutzung“ i.S.v. § 21 Abs. 1 StrG. Der Gemeingebrauch sei dann eingeschränkt, wenn das jeweils erforderliche Lichtraumprofil der Straße beeinträchtigt werde. Diese Lichtraumprofile würden sowohl im Bereich der Unterführung als auch im Bereich des Wolfwegs unterschritten. Ein unabweisbares öffentliches Verkehrsbedürfnis liege offensichtlich nicht vor, sodass es an den Voraussetzungen für eine Ausnahme fehlen würde. Das Vorhaben genüge darüber hinaus nicht den Belangen des Brandschutzes. Dies gelte für den Bereich der Querung des Wolfwegs. Der Wolfweg stelle für die Gebäude Wolfweg 8 bis Wolfweg 14 sowie Wolfweg 17 ebenso aber auch für die Waldflächen am Hang eine notwendige Feuerwehrezufahrt dar. Entsprechend § 2 Abs. 3 S. 4 LBOAVO müssten die für den Feuerwehreinsatz erforderlichen Zu- und Durchfahrten mindestens 3 m breit sein und eine lichte Höhe von mindestens 3,5 m haben. Diese Anforderungen würden im Bereich der Kreuzung zwischen der neuen Trasse und dem Wolfweg nicht eingehalten. Ein typisches Feuerwehrfahrzeug könne also diese Unterführung nicht benutzen und die genannten Gebäude entlang des Wolfwegs nicht – oder allenfalls über einen großen Umweg vom Gugelensberg aus – erreichen. Mängel würden sich auch hinsichtlich des Immissionsschutzes ergeben. Der Betriebslärm der Standseilbahn sei insgesamt nach der TA Lärm zu beurteilen. Für Immissionen des Verkehrswegs die 16. BImSchV zu Grunde zu legen sei falsch. Die Trasse der neuen bzw. verlängerten Turmbergbahn stelle eine Anlage nach § 3 Abs. 5 Nr. 1 BImSchG dar, die gem. § 2 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG dem allgemeinen anlagenbezogenen Immissionsschutzrecht unterfallen würde, da der Ausnahmetatbestand des § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG nicht einschlägig sei. Unanwendbar sei das allgemeine Immissionsschutzrecht dann, wenn es durch die Regelungen in § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG oder § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG verdrängt werde. Nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG gelte das Immissionsschutzrecht für den Bau öffentlicher Straßen sowie für Eisenbahn, Magnetschwebbahn und Straßenbahn nur nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 BImSchG. Nach § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG seien aus

dem Anlagenbegriff öffentliche Verkehrswege ausgenommen. Diese Ausnahme gelte nicht, da eine Seilbahn weder Eisenbahn noch Straßenbahn noch öffentlicher Verkehrsweg nach § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG sei. Es verbleibe daher bei der Anwendbarkeit des allgemeinen Immissionsschutzes. Demnach gelten die Voraussetzungen an genehmigungsfreie Anlagen nach § 22 BImSchG, wonach die TA Lärm verbindlich anwendbar sei. Danach wären die Immissionsrichtwerte zumindest im Nachtzeitraum deutlich überschritten. Rechtsfehlerhaft seien auch die Untersuchungen zum Baulärm. Es sei unzulässig, die Eingriffsschwelle für die Frage der Anordnung von Minderungsmaßnahmen im Rahmen der Planfeststellung zu Grunde zu legen. Außerdem mache man sich die Einwendungen der Mitglieder, die im Rahmen der Einwendungsfrist vorgebracht wurden, zu eigen.

In ihrer Gegenstellungnahme führte die Vorhabenträgerin aus, dass Eingriffe in die in der Einwendung genannten Flurstücke findet nicht stattfände. Die Maßnahme verlaufe ausschließlich auf Grundstücken der Vorhabenträgerin bzw. der Stadt Karlsruhe. Die Änderungen gegenüber dem heutigen Bestand könnten den Planfeststellungsunterlagen entnommen werden, insbesondere dem Situationsplan (Plan-Nr. 2004). Die Trassenachse bleibe gerade in dem von der Einwendung angesprochenen Bereich im Wesentlichen auf der bisherigen Lage bestehen, vorgegeben durch die Widerlager der vorhandenen Brückenbauwerke, die in die Neukonstruktion eingebunden werden würden. Böschungen seien ab Querschnitt 65 (Gebäude Wolfweg 6a) in Richtung Bergstation nicht vorgesehen, ab diesem Bereich verlaufe die Trasse aufgeständert, insofern könnten auch keine Böschungen näher an die angesprochenen Grundstücke heranrücken. Die neue Höhenlage der Trasse könne der Plan-Nr. 4201 (Längenschnitt) als auch der Plan-Nr. 4311 (Brücke Wolfweg) entnommen werden, im Bereich des Wolfweg würde die Trasse ca. 70 cm höher als im heutigen Bestand liegen, so könnten nun auch Kranken- und Rettungswagen die Brücke am Wolfweg künftig passieren. Den Einwand, das Vorhaben sei ohne LGVFG Förderung defizitär, weise man zurück. Man nutze die gesetzlich verankerte Möglichkeit der Landesregierung, Zuwendungen zum ÖPNV-Ausbau zu erhalten, sofern die von der Landesregierung genannten Voraussetzungen für eine Förderfähigkeit erfüllt seien (siehe LGVFG und VwV zum L-GVFG). Der ÖPNV sei ein Baustein der Daseinsvorsorge, wie viele andere Infrastrukturanlagen auch, die Frage ob diese defizitär seien oder nicht, sei ohne Belang. Darüber hinaus sei die Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme nicht Bestandteil einer Planfeststellung. Sie diene jedoch im Vorfeld als Grundlage für eine von der Vorhabenträgerin getroffene Entscheidung, wo-

bei bei unternehmerischen Entscheidungen das Gebot der Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen sei. Eine Förderzusage liege aktuell nicht vor, da gemäß VwV zum L-GVFG ein Förderantrag erst mit vorliegendem Baurecht bewilligt werden könne. Langfristig würden die positiven Aspekte und Folgewirkungen des Projektes überwiegen. Erst durch die Schaffung eines attraktiven Nahverkehrsangebot mit einer umsteigefreundlichen und barrierefreien Anbindung an das ÖPNV-Netz werde eine klimafreundliche Alternative für die Fahrt auf den Turmberg ermöglicht, die viele Pkw-Fahrten künftig ersetzen könne. Das Projekt "Turmbergbahn" entspreche somit den politischen Zielen des Landes Baden-Württemberg zur Stärkung und zum Ausbau des ÖPNV und dem politischen Willen der Stadt Karlsruhe aktuelle und zukünftige Mobilitätsanforderungen nachhaltig und umweltfreundlich umzusetzen. Dementsprechend sei auch ein verkehrlicher Bedarf gegeben. Hinsichtlich der Variantenuntersuchung weise man darauf hin, dass die Einwendung die Herstellung der Barrierefreiheit völlig ausblenden würde. Die 10 % steile Bergbahnstraße würde im Sinne der DIN 18040-3 keinen barrierefreien Zugang darstellen. Mit der künftigen Lage der Talstation am Knotenpunkt zur B3 / Grötzinger Straße sei jedoch ein barrierefreier Umstieg von Bus und Straßenbahn in die Turmbergbahn mit geringstmöglichem Fußweg möglich, hierbei sei nicht zwingend die Wegezeit relevant, sondern ob dieser Weg barrierefrei nutzbar sei. Eine öffentliche Straße werde durch die Seilbahn nicht benutzt. Diese nutze einen ca. 8,5 m breiten Grünstreifen zwischen zwei Richtungsfahrbahnen. Der einzig verbliebene Teil einer öffentlichen Straße, die Querung auf Höhe der Straße am Steinbruch, werde zurückgebaut und im Knotenpunktbereich überquere man den Straßenbereich in der +1 Ebene auf einer Brücke. Die Querung der Posseltstraße / Kastellstraße erfolgt höhenfrei, so dass die Standseilbahn über den gesamten Streckenverlauf auf eigenem - vom übrigen Verkehr abgetrennten - Fahrweg verkehrt. In Längsrichtung wird die Trennung durch einen Zaun sichergestellt. Den Ausführungen der Einwendung zufolge, dass Kreuzungen mit Straßen unzulässig seien, widerspreche die bereits jetzt im Bestand vorhandene "Überquerung" des Wolfweges. Das Lichtraumprofil werde an der Unterführung eingehalten. Die lichte Höhe des Rad- und Fußweges unter der Unterführung der Standseilbahn betrage am rechten Rand 2,62 m und am linken Rand 2,99 m und liege somit über dem Regelmaß von 2,50 m. Das Lichtraumprofil am Wolfweg sei bereits heute nicht eingehalten. Die Befahrbarkeit werde durch die Umbaumaßnahme deutlich verbessert, so dass künftig auch (Rettungs-)Fahrzeuge mit Höhen über 2,10 m die Brücke passieren könnten. Die Durchfahrtshöhe verbessere sich am Wolfweg um ca. 25 cm, im Bereich der Brücken am Wirtschaftsweg um ca. 85 cm. Darüber hinaus seien von Seiten der zuständigen Fachbehörden (Branddirektion

und RP KA, Ref. 16-Katastrophenschutz), keinerlei Bedenken in dieser Hinsicht innerhalb des Planfeststellungsverfahrens geäußert worden. Auch hinsichtlich des Immissionsschutzes sei der Einwand unbegründet. Man habe sich vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens mit dem Verkehrsministerium des Landes abgestimmt. Es sei ständige Verwaltungsübung, Verkehrsweg und Stationen von Standseilbahnen getrennt zu betrachten und dabei den Verkehrsweg einer Betrachtung nach der 16. BImSchV zu unterziehen. Hinsichtlich des Baulärms habe die Einwendung das Gutachten missverstanden. Unter Ziffer 8.2 des Gutachtens (Plan-Nr. 7007.1) hinsichtlich der vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen sei die Eingriffsschwelle nämlich erkennbar unberücksichtigt geblieben.

Aus der Einwendungen wird eine eigene Betroffenheit nicht hinreichend deutlich. Diesbezüglich mangelt es an konkreten Darlegungen. Bei den in der Einwendung aufgeworfenen Punkten handelt es sich überwiegend um öffentliche Belange. Es dürfte demnach an der Befugnis fehlen, entsprechende Bedenken gegen die Planung zu erheben, zumal es sich bei der juristischen Person, welche Einwendungen erhoben hat, nicht um eine anerkannte Vereinigung nach § 63 Abs. 1 bzw. § 63 Abs. 2 BNatSchG handelt. Sofern die Einwendung pauschal Bezug auf die Einwendungen der Mitglieder der juristischen Person nimmt, die ihrerseits selbst Einwendungen erhoben haben, so ist dies bereits deswegen unzulässig, da der Planfeststellungsbehörde die Mitglieder schon nicht bekannt sind. Darüber hinaus dürfte ein pauschaler Verweis auf andere Einwendungen nicht den Anforderungen, die an eine Einwendung zu stellen sind, genügen und insofern die diesbezüglichen Einwendungen ausgeschlossen sein. Eine Einwendung muss nämlich erkennen lassen, welche allgemein in Bezug genommenen Gesichtspunkte einer umfassenden Stellungnahme als eigene Betroffenheiten mit dem Ziel der Zurückweisung der Planung oder der Planergänzung um Schutzauflagen geltend gemacht werden (VGH Baden-Württemberg, Ur. v. 08.02.2007, Az. 5 S 2224/05). Im Übrigen ist die Einwendung unbegründet.

Sofern die Auswirkungen auf das Stadt- bzw. Landschaftsbild gerügt und beispielsweise Zerschneidungseffekte genannt werden, wird auf die Ausführungen B.III.2.3.2.4. bzw. B.III.2.4.2. verwiesen. Entgegen der in der Einwendung vorgebrachten Punkte ist das Vorhaben aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderlich (vgl. B.III.2.1.1.). Zudem ist entgegen der in der Einwendung geäußerten Auffassung die Finanzierung hinreichend gesichert, wobei sich die Planfeststellungsbehörde auch mit der Frage der Förderung nach dem LGVFG auseinandergesetzt hat (vgl.

B.III.2.1.3.) und die Planrechtfertigung insgesamt gegeben ist (vgl. B.III.2.1.). Die verkehrlichen Auswirkungen aufgrund der notwendigen Folgemaßnahmen am Straßenkörper wurden ebenfalls untersucht (vgl. B.III.2.4.4.) und stehen der Planung nicht im Weg. Ob bessere Alternativen zur Verfügung stehen, wurde von der Planfeststellungsbehörde geprüft (vgl. B.III.2.4.1.), auch der diesbezügliche Einwand ist daher unbegründet. Betriebsbedingt wird es nicht zu unzumutbaren Immissionen kommen, (vgl. B.III.2.3.3.1.1.1. und B.III.2.3.3.2.1.). Auch aufgrund der Änderung am Straßenkörper werden keine unzumutbaren Immissionen verursacht (vgl. B.III.2.3.3.1.1.2.). Die Immissionen wurden zudem nochmals im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.3.). Gleiches gilt für die Immissionen, die während der Bauzeit einwirken (B.III.2.3.3.1.2. und B.III.2.3.3.2.2.). Mit den klimatischen Auswirkungen, bezogen sowohl auf das Mikro- als auch das Makroklima, hat sich die Planfeststellungsbehörde ebenfalls auseinandergesetzt (vgl. B.III.2.3.4. und B.III.2.4.11.). Auch hat die Planfeststellungsbehörde festgestellt, dass kein Verstoß gegen § 11 Abs. 3 LSeilbG vorliegt (vgl. B.III.2.3.12.). Ebenso sind die Belange des Brand- und Katastrophenschutzes gewahrt (vgl. B.III.2.3.9.). Auch die im Rahmen der Einwendung gerügte Unterschreitung von Abstandsflächen ist unbegründet (vgl. B.III.2.3.6.). Auch sofern die von der Vorhabenträgerin prognostizierten Passagierzahlen in Abrede gestellt werden, kann die Planfeststellungsbehörde diesem Ansatz nicht folgen. Die Einwendung stellt diesbezüglich lediglich die Mutmaßung an, dass die bestehende Turmbergbahn allein aufgrund des historischen Charakters touristisch attraktiver sein muss als die geplante Seilbahn. Dabei blendet die Einwendung aber aus, dass auch von modernen Seilbahnen eine große Attraktivität ausgehen kann, wie beispielsweise auch die Seilbahn auf der Bundesgartenschau gezeigt hat. Die Einwendung bietet zudem bereits selbst ein Argument, warum eine mögliche touristische Attraktivität gegeben ist, nämlich die Seilbahn weiterhin ein besonderes Beförderungsmittel darstellen wird. Verbunden mit der Steigerung des Fahrkomforts bieten sich der Planfeststellungsbehörde keine vernünftigen Gründe, an der gutachterlichen Aussage zu zweifeln, zumal die Einwendung auch auszublenken scheint, dass eben auch die Barrierefreiheit hergestellt wird und auch Teile der Mehrverkehrsquote auf Preisanpassungen zurückzuführen sind.

Die Einwendung wird daher aufgrund der obigen Ausführungen und der dortigen Verweise zurückgewiesen, sofern Sie sich nicht bereits durch die Ausführungen der Vorhabenträgerin erledigt hat.

2.8.16. Ident-Nr. 25

Mit der Einwendung wurden Anregungen gemacht aber auch Einwände zur Planung erhoben. Statt einer Betontragplatte solle ein Rasengleis oder eine Schotterbettung verwendet werden. Statt eines Designerzaunes solle man einen blickdurchlässigen Stabgitterzaun verwenden. Das Gleis solle von der nördlichen Seite teilweise auf die Südseite verlegt werden, so könnten Stellplätze erhalten bleiben. Die geplante Unterführung solle Pkw-fähig ausgebaut werden. Die Stationsgebäude seien mit öffentlichen Toiletten auszustatten, dies sähen die Ausführungsbestimmungen zu den Vorschriften für den Bau und Betrieb von Seilbahnen (BOSeil) so vor. Hinsichtlich des Brandschutzes sei entlang der Strecke ein niveaugleicher Ausstieg zu realisieren, um eine Selbstrettung zu ermöglichen. Alternativ seien Fahrzeuge mit Schrägneigung zu verwenden, die dem Geländeniveau entsprächen. Hinsichtlich des Immissionsschutzes würde eine Betrachtung auf der aufgeständerten Fahrbahn fehlen und es sei zu untersuchen, wie viele der prognostizierten Fahrgäste Umsteiger vom MIV zum ÖPNV seien.

Die Vorhabenträgerin führte in ihrer Gegenstellungnahme hierzu aus, aufgrund höherer ökologischer Wertigkeit wo möglich ein Sedumgleis statt eines Schottergleises zu verbauen, jedoch aus Kostengründen auf ein Rasengleis zu verzichten. Die Entscheidung zu dem Zaun sei in einem Gestaltungsworkshop gefallen. Eine Gleisverlegung sei wegen Optimierung des Immissionsschutzes nicht möglich. Eine Befahrbarkeit der Unterführung für den MIV sei nicht vorstellbar, da dies eine unverhältnismäßige Vergrößerung des Bauwerks zur Folge hätte. Da die mit der für den MIV verbundene Sperrung nur zu geringen Umwegen führen würde, stünde dies zum Nutzen außer Verhältnis. Öffentliche Toiletten seien nicht vorgesehen und auch nicht vorgeschrieben. Die BOSeil sei auf die vorliegende Seilbahn nicht anzuwenden. Das Brandschutz- und Bergungskonzept sei weder von der Sachverständigenprüfstelle für Seilbahnen, noch der zuständigen Aufsichtsbehörde oder der Branddirektion beanstandet worden. Man habe im Vergleich zu den einschlägigen Normen den Bergeweg von 0,6 m überobligatorisch auf 1,0 m verbreitert, um eine Begleitung von mobilitätseingeschränkten Personen zu ermöglichen. Eine Feste Neigung der Fahrzeuge habe man nicht umgesetzt, da sonst nicht das gesamte Fahrzeug barrierefrei sei und sich bspw. Personen mit Fahrrad oder Personen mit Rollstuhl Flächen gemeinsam teilen müssten. Die Untersuchungen zum Verkehrslärm seien repräsentativ und würden die Situation der aufgeständerten Fahrbahn widerspiegeln.

Aus der Einwendung wird eine eigene Betroffenheit nicht hinreichend deutlich. Diesbezüglich mangelt es an konkreten Darlegungen. Bei den in der Einwendung aufgeworfenen Punkten handelt es sich überwiegend um öffentliche Belange. Es dürfte demnach an der Befugnis fehlen, entsprechende Bedenken gegen die Planung zu erheben. Im Übrigen sind diese unbegründet, soweit sich die Einwendung nicht bereits aufgrund der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin erledigt hat. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter B.III.2.3.9. (Brand- und Katastrophenschutz), B.III.2.3.2.4. bzw. B.III.2.4.2. (Stadtbild), B.III.2.4.4. (verkehrliche Auswirkungen) und B.III.2.4.1. (Alternativenprüfung) verwiesen. Die vorgebrachten Anregungen werden daher zurückgewiesen.

2.8.17. Ident-Nr. 26

Die erste Einwendung erfolgte am 27.04.2023. In diesem Rahmen wurde geltend gemacht, dass die bereits bestehenden Beeinträchtigungen durch den ausgedehnten Betrieb noch erhöht werden würden. Bereits in den vergangenen Jahren hätten die Lärmbelastungen zugenommen, da die Trasse veraltet sei und Schmiermittel aus Umweltschutzgründen nicht mehr eingesetzt worden seien. Problematisch seien insbesondere die Rollgeräusche über der Brücke am Wolfweg aber auch Geräusche durch Erschütterungen. Bereits heute sei der Nachtschlaf beeinträchtigt. Auch von Zugseil und Lenkrollen würden Geräusche ausgehen und es sei zu befürchten, dass diese zukünftig zunehmen würden. Es sei nicht erkennbar, dass alle nach dem Stand der Lärminderungstechnik vermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen gem. § 41 BImSchG auch tatsächlich vermieden werden würden. Es werde nämlich lediglich auf eine vergleichbare Anlage Bezug genommen, ohne auf die konkrete Situation einzugehen. In diesem Zusammenhang werde auch darauf hingewiesen, dass Außenwohnbereiche zu schützen seien. Diesbezüglich sei auch eine Betrachtung des Körperschalls nicht erfolgt. Hinsichtlich des Baulärms sei mit deutlichen Überschreitungen zu rechnen, wobei die Zumutbarkeitsschwelle deutlich überschritten werde. Beeinträchtigungen ergäben sich auch aus dem automatisierten Betriebskonzept. Die Strecke müsse abgesichert und beleuchtet werden und es würden Kameras verwendet. Nachts sei daher mit Lichtmissionen zu rechnen, ein Nachtschlaf sei dann nicht mehr möglich. Eine Verpflichtung für Eigenschutz zu sorgen bestehe nicht. Des Weiteren würde die Gleisanlage erhöht und zum anderen sei durch die Hubtechnik der Fahrzeuge ein ungehinderter Einblick in das Grundstück bzw. die Wohnbereiche des Grundstücks durch Fahrgäste möglich. Dies sei unzu-

mutbar. Hinsichtlich der Brücke am Wolfweg sei anzumerken, dass die Durchfahrts-
höhe bestenfalls so angepasst werden solle, dass Rettungsfahrzeuge diese passie-
ren könnten. Auch eine Verbreiterung würde den Begegnungsfall mit anderen Pkw
entschärfen. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung sei in Frage zu stellen. Es werde im-
mer von der Anbindung an den Turmberg gesprochen, eine Anbindung des Wohn-
viertels an den Turmberg fände aber nicht statt. Es werde daher nicht ein Wohnvier-
tel an den ÖPNV angeschlossen, sondern es fände lediglich die Anbindung des
ÖPNV an ein Ausflugsziel statt. Es sei völlig unrealistisch, dass sich allein hierdurch
die Nutzerzahl mehr als verdoppeln solle, selbst wenn eine Einbindung in den KVV-
Tarif erfolge. Wirtschaftlich sei die Turmbergbahn damit nicht. Relevanter Verkehr
werde in den Randzeiten und in der Nacht nicht stattfinden, da hauptsächlich Aus-
flugsverkehr die Bahn nutzen werde. Insbesondere in der Nachtzeit zwischen 22:00
Uhr und 06:00 Uhr stünde das Vorhaben und die damit verbundenen Beeinträchti-
gungen der Anwohner außer Verhältnis zu den erwarteten Fahrgastzahlen. Aus die-
sem Grund und auch durch die notwendigen Bauarbeiten liege ein Eingriff in das
Eigentumsrecht nach Art. 14 Grundgesetz vor, da die Beeinträchtigungen über das
hinzunehmende und übliche Maß hinausgehen würden. Man habe aber jedenfalls
einen Anspruch auf Schutzmaßnahmen, dies betreffe Immissionen wegen Lärm,
Licht und Schutzmaßnahmen, um die Einsichtsmöglichkeiten zu reduzieren. Die im
Erläuterungsbericht genannten Verkehrszählungen seien veraltet, die Entwicklung
der Fahrgastzahlen seien nicht nachvollziehbar. Die Zahlen seien nicht geeignet, die
Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nachzuweisen, da sie die Fahrtstrecke vom Haupt-
bahnhof bis zum Turmberg abbilden würden. Die Grenzwerte der AVwV Baulärm
würden zum Teil massiv überschritten. Es sei nicht auszuschließen, dass nachts
Mehrfahrten stattfinden würden, wenn „auf Anforderung“ gefahren werde, sich die
Taktung mithin erhöhen werde. Außerdem lägen wesentliche Grundlagen für die
Berechnungen der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV nicht vor. Die 16.
BImSchV mache diesbezüglich aber konkrete Vorgaben. Diesbezügliche Angaben
im vorgelegten Gutachten zum Betriebslärm seien nicht nachvollziehbar, bspw.
seien Einflüsse auf den Ausbreitungsweg und die Besonderheiten des Schienenver-
kehrs durch Auf- oder Abschläge für die Lästigkeit von Geräuschen infolge ihres
zeitlichen Verlaufs, ihrer Dauer, ihrer Häufigkeit und ihrer Frequenz sowie für die
Lästigkeit der ton- oder impulshaltiger Geräusche zu berechnen. In Ziffer 9 der An-
lage 2 zur 16. BImSchV seien zahlreiche Immissionsansätze für Standseilbahnen
bzw. abweichende Bahntechnik beschrieben. Das Lärmgutachten sei auch deshalb
nicht nachvollziehbar, weil offensichtlich nur die Schalleistungspegel der Fahr-
zeuge und nicht auch des Fahrwegs berücksichtigt worden seien, was insbesondere

daran erkennbar sei, dass im Bereich der Ausweichstelle die Immissionspegel höher liegen müssten, was aber nicht der Fall sei. Gleiches gelte für die von Brücken oder Kurven ausgehenden Immissionen. Auch Erschütterungen während der Bauzeit seien unzumutbar, ein Arbeiten bspw. im Homeoffice nicht mehr denkbar. Auch das Erschütterungsgutachten für die aus dem Betrieb resultierenden Immissionen sei nicht nachvollziehbar. Man stelle daher die Forderung, die Fahrzeiten auf den Tagzeitraum einzuschränken, eine detaillierte Lärmprognose zu erstellen, Maßnahmen, welche die Einsichtnahmemöglichkeiten durch Kameras und Fahrgäste einschränken würden, Ergreifen sämtlicher Maßnahmen, welche den Betriebslärm reduzieren würden. Außerdem würden sich praktische Fragen stellen, wie bspw. die Grenzbe- pflanzung zukünftig erfolgen würde und wie die Bahngleise abgegrenzt seien.

Die Vorhabenträgerin erwiderte hierauf, dass mit Überschreitungen der 16. BImSchV für den Fahrweg nicht zu rechnen sei, selbst unter Berücksichtigung der Betriebszeiten.

Die schalltechnischen Minderungsmaßnahmen sind hauptsächlich in der technischen Beschreibung Seilbahnanlage ablesbar (Plan-Nr. 4105). Als Schall- und Erschütterungs-Minderungsmaßnahmen seien sämtliche im Standseilbahnbau technisch anerkannten Lösungen angewandt worden. Die neue Ausführung sei mit der Technik der bestehenden TBB nicht vergleichbar und lasse geringere Schall- und Erschütterungsemissionen erwarten. Im Vergleich zum heutigen Bestand kämen kompaktierte Seile für vibrationsarmen Betrieb (Plan-Nr. 4105, S.3), Kiesfüllung und Begrünung der Strecke zwischen den Längsriegeln (Plan-Nr. 4105, S.4), elastische Schienenbefestigungen zur Minimierung der Schwingungen (Plan-Nr. 4105, S.10), Streckenrollenrahmen mit vibrationsarmen und lärmdämmenden VGummilager sowie Schrägrollen mit Fütterung aus Gummi und PE-Scheiben und abgeschlossene Hochleistungs-Wälzlager mit Dauerschmierung (Plan-Nr. 4105, S.10.) zum Einsatz. Darüber hinaus werde das Fahrzeugchassis als entdröhnte Stahlkonstruktion ausgeführt (Plan-Nr. 4105, S. 15), die Drehgestelle würden einzeln in ölbadgeschmierten Drehzapfen gelagert, die Hauptfederung auf Spiralfedern seien in Gummi gelagert. (Plan-Nr. 4105, S.15). Die Daten der Vergleichsbahn aus Luxemburg seien aus Gründen der besseren Vergleichbarkeit (Alter der Anlage, Fahrzeuggröße, Technik) herangezogen worden, da diese eher dem Neubau entspräche als die bestehende Standeilbahn. In Bezug auf die Außenwohnbereiche weise man darauf hin, dass im rechtlichen Sinn hier nur der Tagzeitraum anzusetzen sei. Der Tag-Grenzwert der 16. BImSchV) werde daher im Außenbereich am hier vorliegenden Immissionsort

eingehalten. Körperschall zähle per Definition zu den Erschütterungen und nicht zum Lärm. Deshalb seien die Auswirkungen des Körperschalls aus dem Betrieb der Seilbahn der Unterlage Plan-Nr: 2 zu entnehmen. Hier würden beruhend auf durchgeführten Messungen im Bestand bereits heute die Grenzwerte der DIN 4150 deutlich unterschritten. Insbesondere mit den in 1.2a genannten technischen Minderungsmaßnahmen werde mit einer Überschreitung des Grenzwertes nicht gerechnet (Plan-Nr. 7008.2, S. 12). Es sei hingegen richtig, dass es während der Bauzeit zu erheblichen Überschreitungen der Grenzwerte der AVwV Baulärm kommen werde und auch mit erheblichen Erschütterungen zu rechnen sei. Eine ständige Beleuchtung der Strecke sei hingegen nicht vorgesehen. Die Beleuchtung erfolge identisch zur bereits heute vorhandenen Notfallbeleuchtung, die Notfallbeleuchtung entspreche der DIN EN 12929-1. Beleuchtet sei lediglich das Fahrzeuginnere sowie die Haltestellen. Die Kamerabeleuchtung entspreche datenschutzrechtlichen Standards. Abwehrrechte auf Einsichtnahme in Grundstücke seien dem Vorhabenträger hingegen nicht bekannt. Bei der Brücke am Wolfweg werde bereits heute das Lichtraumprofil nicht eingehalten. Zukünftig werde die Situation verbessert, sodass auch Rettungsfahrzeuge die Brücke passieren könnten. Auch die mit der Planung verfolgten Ziele seien gerechtfertigt. Ob ÖPNV auch dem Freizeitverkehr diene, sei nicht relevant. Es ginge vor allem darum, eine Alternative zum MIV zu schaffen. Hierum gehe es neben der Herstellung der Barrierefreiheit ganz besonders. Die Anbindung des Wohngebiets sei untersucht worden, aber wegen der überwiegend negativen Auswirkungen nicht weiterverfolgt worden. Die Fahrgastzahlen seien im Zuge der ersten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durch Befragungen zum Mobilitätsverhalten durchgeführt, worauf die Prognose beruhe. Für ein ÖPNV Angebot sei es existenziell, dass ein Fahrangebot bestünde. Insofern sei es auch nicht relevant, dass die Auslastung in den Randzeiten geringer sei als zu den Zeiten mit hoher Auslastung. Die Befürchtung, dass es in der Nachtzeit zu mehrfachen Fahrten auf Anforderung komme, sei unbegründet. Die Standseilbahn verkehre lediglich nach Fahrplan und dann nur bei Bedarf. Es könne allenfalls zu weniger, nicht aber zu mehr Fahrten kommen. Eigentumsrechte der einwendenden Person seien durch das Vorhaben nicht betroffen. Nicht jede Beeinträchtigung des Eigentums stelle auch einen rechtswidrigen Eingriff in dieses dar. Schutzmaßnahmen würden ggf. durch die Planfeststellungsbehörde angeordnet. Richtig sei, dass die Verkehrsuntersuchungen zum Teil aus dem Jahr 2017 stammen würden. Es hätten in den Folgejahren aber Kontrollen und Untersuchungen stattgefunden, die die Zahlen auf Aktualität überprüft hätten. Man könne daher davon ausgehen, dass das Verkehrsgutachten daher weiterhin belastbar sei. Hinsichtlich des Baulärms sei zwar mit einer Überschreitung

der Zumutbarkeitsschwelle zu rechnen und die Nutzung der Wohnräume daher nicht mehr uneingeschränkt möglich, Innenraumpegel, die die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten, seien hingegen nicht zu erwarten. Die im Gutachten empfohlenen Minderungsmaßnahmen würden den Empfehlungen der AVwV Baulärm entsprechen. Tieffrequenter Lärm werde von der AVwV Baulärm nicht vorgesehen, zumal diesbezüglich der Verweis auf die TA Lärm verfehlt sei, da diese auf Baustellen nicht anwendbar sei. Aufgrund der Betriebsruhe von 01:30 Uhr bis 04:00 Uhr und dem Taktfahrplan seien auch die Ermittlungen zum Betriebslärm nicht verfehlt. Die Ermittlung unter Heranziehung einer Vergleichsbahn in Luxemburg fachlich ebenfalls nicht zu beanstanden. In dem Gutachten sei zudem festgestellt worden, dass das Vorbeifahrgeräusch der Standseilbahn weder ton- noch impulshaltig sei und auch keine relevanten Geräusche im tieffrequenten Bereich aufweisen würde. Die Immissionsansätze seien überdies korrekt. Da sich Standseilbahnen von Eisenbahnen und Straßenbahnen aufgrund des Antriebskonzepts unterscheiden würden, seien die diesbezüglichen Richtlinien der Schall 03 nur bedingt heranziehbar. Im Bereich der Ausweiche würden sich die Geräusche nicht signifikant ändern. Eine Erhöhung des Emissionsansatzes in diesem Bereich sei basierend auf Messergebnissen als nicht erforderlich angesehen worden. Aufgrund der vorgesehenen Entkoppelung und der entdröhnten Fahrzeugchassis ist nicht davon auszugehen, dass in Kurven oder Brücken lautere Geräusche auftreten. Dies könne aber durch Nachmessungen ermittelt werden, um ggf. weitere Maßnahmen zu ergreifen. Hinsichtlich der Erschütterungen während der Bauzeit sei damit zu rechnen, dass unzumutbare Belästigungen vermieden werden könnten, sofern die im Gutachten empfohlenen Betriebszeiten eingehalten werden würden. Hinsichtlich der aus dem betrieb resultierenden Erschütterungen sei ebenfalls nicht mit unzumutbaren Beeinträchtigungen zu rechnen. Das Gutachten sei insoweit nachvollziehbar und treffe die Aussage, dass selbst bei schwereren Fahrzeugen mit massiverem Unterbau und größerer Spurweite und vergleichbarer Fahrgeschwindigkeit der im Bestand gemessenen Unterschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150 um größer Faktor 100 nicht mit einer Überschreitung der Anhaltswerte zu rechnen sei.

Am 27.04.2024 ging eine weitere Einwendung derselben Person ein, das Schreiben ist auf den 26.04.2023 datiert. In diesem nimmt die Einwendung Bezug auf die Einwendung von Ident-Nr. 24 (B.III.2.8.15) und macht sich die diesbezügliche Einwendung unter pauschaler Bezugnahme zu eigen. Eine solch pauschale Bezugnahme auf andere Einwendungen dürfte nicht den Anforderungen entsprechen, die an eine

Einwendung zu stellen sind und insofern die diesbezüglichen Einwendungen ausgeschlossen sein. Eine Einwendung muss nämlich erkennen lassen, welche allgemein in Bezug genommenen Gesichtspunkte einer umfassenden Stellungnahme als eigene Betroffenheiten mit dem Ziel der Zurückweisung der Planung oder der Planergänzung um Schutzauflagen geltend gemacht werden (VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 08.02.2007, Az. 5 S 2224/05). Im Übrigen ist die Einwendung unbegründet bzw. widerspricht diese in wesentlichen Teilen der Einwendung, die mit Schreiben vom 27.04.2023 erhoben wurde. So rügt die Einwendung von Ident-Nr. 24, dass hinsichtlich des Fahrtweges der Seilbahn dem allgemeinen anlagenbezogenen Immissionsschutz unterfällt und somit die TA Lärm zur Anwendung kommen muss, wohingegen die ursprüngliche Einwendung von Ident-Nr. 26 davon ausgeht, dass hinsichtlich des Verkehrsweges § 41 BImSchG einschlägig ist, die Immissionsgrenzwerte sich somit an der 16. BImSchV orientieren. Nur vor diesem Hintergrund machen auch die Forderungen nach Schallschutzmaßnahmen Sinn, die zwar für Verkehrswege gem. § 42 BImSchG, nicht aber für den anlagenbezogenen Immissionsschutz vorgesehen sind. Insofern widersprechen sich die beiden Einwendungen von Ident-Nr. 26 ganz erheblich. Es darf aber nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde sein, die für die einwendende Person günstigeren Einwendungen herauszusuchen. Ansonsten wird bzgl. der Einwendung vom 26.04.2023 auf die Ausführungen unter B.III.2.8.15. verwiesen.

Abgesehen davon ist auch die Einwendung vom 27.04.2023 von Ident-Nr. 26 unbegründet. Sofern sich die Einwendung gegen Immissionen aus den Bautätigkeiten wendet, so hat die Planfeststellungsbehörde die diesbezüglichen Lärmimmissionen bewertet (vgl. B.III.2.3.3.1.2.) und zahlreiche Nebenbestimmungen zum Schutz der Anwohner festgesetzt (vgl. A.III.1.2.2.). Auch mit etwaigen aus Bautätigkeiten resultierender Erschütterungen hat sich die Planfeststellungsbehörde auseinandergesetzt (vgl. B.III.2.3.3.2.2.). Es ist davon auszugehen, dass diese zum Baulärm und den baubedingten Erschütterungen getroffenen Nebenbestimmungen ausreichenden Schutz für die einwendende Person bieten und darüber hinaus die Anordnung weiterer Schutzmaßnahmen nicht erforderlich ist. Betriebs- bzw. anlagebedingt wird es aufgrund der von der Planfeststellungsbehörde getroffenen Feststellungen nicht zu unzumutbaren Immissionen kommen. Weder lärmbedingt (vgl. B.III.2.3.3.1.1.1. und B.III.2.3.3.1.1.2.) noch wegen Erschütterungen bzw. sekundärem Luftschall ist mit derartigen Immissionen zu rechnen. Insofern hat die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich von der Anordnung von Nebenbestimmungen abgesehen und sieht es

nicht als notwendig, die Betriebszeiten der Seilbahn in der Nachtzeit einzuschränken. Insofern ist auch die im Rahmen der Einwendung geäußerte Befürchtung, es könne über den Taktfahrplan hinaus zu Fahrten kommen, wenn der vollautomatische Betrieb Fahrten auf Anforderung vorsehe, unbegründet. Aus den Unterlagen geht hervor, dass die Fahrten grds. vom Taktfahrplan vorgegeben werden. Diese werden dann aber wiederum nur bei Bedarf durchgeführt. Dies hat auch die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenstellungnahme noch einmal dargestellt. Sofern sich die Einwendung zusätzlich gegen zusätzliche Immissionen wendet, die durch Licht verursacht werden, so ist dem nicht zuzugeben. Die Trasse verfügt nur über eine Notfallbeleuchtung, sodass in der Regel davon ausgegangen werden muss, dass diese unbeleuchtet ist. Mit Lichtimmissionen ist – bezogen auf die Einwendung – nur aufgrund der vorbeifahrenden Fahrzeuge zu rechnen. Diesbezüglich handelt es sich aber nicht um unzumutbare Immissionen. Die Fahrzeuge bewegen sich gleichmäßig mit einer Geschwindigkeit von ca. 3 m/s vorbei, sodass die Vorbeifahrt von geringer Dauer ist. Die Fahrzeuge sind zudem nur im Innenraum beleuchtet, was wiederum die Intensität der Einwirkung deutlich reduziert und nahezu ausschließt, dass eine direkte Beleuchtung der bewohnten Innenräume der anliegenden Grundstücke stattfindet. Darüber hinaus fallen Anlagen zur Beleuchtung des öffentlichen Straßenraumes, Beleuchtungsanlagen von Kraftfahrzeugen und dem Verkehr zuzuordnende Signalleuchten nicht unter den Anlagenbegriff i.S.d. § 3 Abs. 5 BImSchG, vgl. Ziffer 2. LAI - Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen. Vielmehr fallen nach § 3 Abs. 5 Nr. 2 BImSchG die Fahrzeuge der Seilbahn unter § 38 BImSchG, der anlagenbezogene Immissionsschutz ist insofern auf die Fahrzeuge als Element des öffentlichen Verkehrs nicht anwendbar. Dafür, dass die Fahrzeuge den Anforderungen des § 38 BImSchG nicht genügen würden, gibt es aber keinerlei Anhaltspunkte. Hinsichtlich der von den bei Nacht vorbeifahrenden Fahrzeugen fehlt es hinsichtlich der Störwirkung auch an einem beispielsweise für Seilschwebbahnen (oder aber auch Windräder) typischen Unruheeffekt durch einen ständigen Licht- / Schattenwechsel. Zumal aus Sicht der Planfeststellungsbehörde durch die einwendende Person mit relativ geringem Aufwand durch Rollos oder Vorhänge etc. ein Eigenschutz zu realisieren ist. Entschädigungsansprüche wegen eines enteignenden Eingriffs oder eines enteignungsgleichen Eingriffs sieht die Planfeststellungsbehörde ebenfalls als nicht gegeben an (vgl. B.III.2.4.10.). Auch den Bedenken, dass aufgrund der wegen des vollautomatischen Betriebs der Seilbahn mit den an den Fahrzeugen angebrachte Kameras eine Einsichtnahme privater Wohnbereiche des Grundstücks möglich ist, ist die Planfeststellungsbehörde begegnet (B.III.2.3.11. und B.III.2.4.12.). Dies gilt auch, soweit die Befürchtung geäußert

wurde, dass Fahrgäste aus den Fahrzeugen heraus in diese Einsicht nehmen könnten (vgl. B.III.2.4.12.). Hierzu ist anzumerken, dass eine solche Einsichtnahme bereits heute möglich ist und die einwendende Person in Kenntnis dieser Möglichkeit das Haus in unmittelbarer Nähe errichten ließ. Es musste demnach auch damit gerechnet werden, dass es hinsichtlich der Trasse zu Sanierungen oder Erneuerungen kommt, welche zu einer Veränderung führen können. Sofern sich die Einwendung gegen die prognostizierten Fahrgastzahlen wendet und auch die Nutzen-Kosten-Untersuchung anzweifelt und damit die Erforderlichkeit des Vorhabens insgesamt in Zweifel gezogen wird, so hat sich die Planfeststellungsbehörde auch hiermit auseinandergesetzt (vgl. B.III.2.1.1.). Auch die Kritik, dass das Wohngebiet selbst durch die Verlängerung nicht an den ÖPNV angeschlossen werde, hat die Planfeststellungsbehörde im Variantenvergleich untersucht (vgl. B.III.2.4.1.).

Soweit sich die Einwendung nicht aufgrund der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin erledigt hat oder ihr aufgrund festgesetzter Nebenbestimmungen oder Zusagen der Vorhabenträgerin abgeholfen wurde, wird diese aus den oben genannten Gründen zurückgewiesen.

2.8.18. Ident-Nr. 27

Die Einwendung regt an, die Herstellung von zwei Zwischenstationen zu prüfen. In der Variantenuntersuchung sei zwar eine Prüfung erfolgt, man habe aber nicht genau den eigenen Vorschlag untersucht. Es sei wichtiger, den Einstieg im Bereich der Kreuzung Posseltstraße / Kastellstraße als Referenzpunkt heranzuziehen. Diese Straßen würden einen relativ barrierearmen Straßenzug bilden. Die aktuelle Gestaltung des Nordausgangs der Unterführung gefährde die barrierefreie Erreichbarkeit der Kastellstraße. Die Unterlagen seien nicht genau genug, um zu erkennen, warum ein Zwischenhalt abgelehnt worden sei. Gegebenenfalls ließe sich Platz für einen Zwischenhalt gewinnen, wenn man die Fahrbahnbreite der südlichen Bergbahnstraße reduzieren würde. Hinsichtlich des Zwischenhalts wäre es empfehlenswert, die Planung ausgehend von dem wichtigen Knoten Posseltstraße / Kastellstraße zu beginnen, um dann einen weiteren (unwichtigeren) Halt am Wirtschaftsweg zu prüfen. So könnte an dem vorbezeichneten Knoten optimale Barrierefreiheit hergestellt werden. Zu der vielfach versprochenen Möglichkeit, Stationen ggf. nachrüsten zu können, würden ebenfalls Angaben fehlen. Zudem wurde auf die im Rahmen des Scopings eingereichte Stellungnahme verwiesen, welche sich ebenfalls vertieft mit der Frage der Anzahl und Standort der Zwischenstationen auseinandersetzt.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu Stellung. Die nördliche Bergbahnstraße und die Kastellstraße würden baulich nicht verändert, an der Barrierefreiheit würde sich daher nichts ändern. Würde man dem Vorschlag folgen und die Unterführung nach Osten versetzen, müssten erhebliche Eingriffe erfolgen und die östlichen Widerlager „in das Gelände“ geplant werden. Dies habe erhebliche statische Maßnahmen, Erdbewegungen, Hangverbauungen und Sicherungsmaßnahmen zur Folge. Im Bereich der Unterführung sei ein Einstieg nicht zu realisieren, da die Unterführung gewisse Breiten und Höhen einhalten müsse. Das Einstiegsniveau befände sich zudem ca. 2,1 m über Schienenoberkante plus die Differenz zur Geländeoberkante im Anfangsbereich der Konstruktion. Ein Eingriff in die Südseite der Bergbahnstraße sei nicht möglich, da der Platz auch dann nicht ausreichend sei. Aufgrund der Neigung des Turmbergs von ca. 10% im Bereich der Bergbahnstraße sei hangabwärts eine barrierefreie Erschließung des Zwischeneinstieges grundsätzlich ohne Aufzug nicht möglich. Bergwärts sei im Bereich der Unterführung eine Zuwegung zum Zwischeneinstieg aufgrund der einzuhaltenden lichten Breiten und Höhen des unter der Trasse verlaufenden Fuß- und Radweges sowie des Straßenraumes nicht umsetzbar. Bei einer nachträglichen Herstellung eines Zwischenhalts handele es sich seilbahnrechtlich um eine wesentliche Änderung gegenüber der bestehenden Planung die im Rahmen einer Planfeststellung (Änderung) abzuhandeln wäre. Vonseiten der Seilbahntechnik sei eine nachträgliche Implementierung eines Zwischenhaltes unter Berücksichtigung eines erhöhten technischen Aufwandes möglich. Es sei allerdings zu berücksichtigen, dass durch die nachträgliche Implementierung des Zwischenhaltes die Förderkapazität reduziert würde, wenn dieser als standardmäßiger Halt eingeführt wird. Eine Lösung als Bedarfshalt erscheine hier zielführender. Als kompliziertester Faktor sei die notwendige Anpassung der bautechnischen Infrastruktur zu bewerten. In diesem Punkt sei von umfangreichen notwendigen Eingriffen an Fundamentierung der Seilbahn und angrenzenden Verkehrswegen auszugehen. Insofern bestehe aber grundsätzlich auch künftig weiterhin die Möglichkeit, einen Zwischenhalt nachzurüsten.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin für nachvollziehbar. Wie in der Variantenuntersuchung dargestellt (vgl. B.III.2.4.1.), kommt die Realisierung eines (oder mehrerer) Zwischenhalte unter den gegebenen Voraussetzungen nicht in Betracht. Die damit verbundenen Eingriffe würden den verkehrlichen Nutzen deutlich überwiegen und stünden damit außer Verhältnis. Dar-

über hinaus wäre auch mit deutlich höheren Kosten zu rechnen, da die Eingriffe bedeuten würden, dass Erdbewegungen sowie großflächige statische Sicherungsmaßnahmen und Hangverbauungen notwendig wären. Aufgrund der erheblichen baulichen Eingriffe würden sich zudem die Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild verstärken und auch aufgrund der verlängerten Bauzeit sowie der zusätzlichen Stationen, die Belastungen für die Anlieger tendenziell zunehmen. Insofern lehnt die Planfeststellungsbehörde den Vorschlag der Einwendung ab, ein oder zwei Zwischenhalte im Rahmen der Planfeststellung als alternative Variante festzulegen.

2.8.19. Ident-Nr. 28

Die Einwendung wendet sich gegen die Planung. Sie macht geltend, dass die Planung unvernünftig sei. Das Vorhaben sei lediglich ein Ferien- und Touristenprojekt. Kein Mensch müsse eine Anschlussverbindung erreichen, sodass gewisse Unbequemlichkeiten beim Umstieg oder dem Erreichen der Turmbergbahn in Kauf genommen werden sollten. Außerdem solle mit öffentlichen Mitteln sparsam umgegangen werden.

Die Vorhabenträgerin äußerte hierzu, dass langfristig die positiven Aspekte und Folgewirkungen des Projektes überwiegen würden, denn erst durch die Schaffung eines attraktiven Nahverkehrsangebot mit einer umsteigefreundlichen Anbindung an das Straßenbahnnetz werde eine klimafreundliche Alternative für die Fahrt auf den Turmberg ermöglicht, die viele Pkw-Fahrten künftig ersetzen könne. Das Projekt "Turmbergbahn" entspreche somit den politischen Zielen des Landes Baden-Württemberg zur Stärkung und zum Ausbau des ÖPNV und dem politischen Willen der Stadt Karlsruhe, aktuelle und zukünftige Mobilitätsanforderungen nachhaltig und umweltfreundlich umzusetzen. Betriebswirtschaftliche Aspekte seien im Planfeststellungsverfahren nicht von Belang, jedoch würden sie die Grundlage für eine vom VHT getroffene Entscheidung, der bei unternehmerischen Entscheidungen das Gebot der Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen hat, bilden. Im vorliegenden Fall stelle die geplante Verlängerung der Turmbergbahn die wirtschaftlichste Lösung dar, unter der Prämisse, dass die Turmbergbahn erhalten bleibe.

Aus der Einwendungen wird eine eigene Betroffenheit nicht hinreichend deutlich. Diesbezüglich mangelt es an konkreten Darlegungen. Bei den in der Einwendung aufgeworfenen Punkten handelt es sich überwiegend um öffentliche Belange. Es

dürfte demnach an der Befugnis fehlen, entsprechende Bedenken gegen die Planung zu erheben. Im Übrigen sind diese unbegründet, soweit sich die Einwendung nicht bereits aufgrund der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin erledigt hat. Diesbezüglich wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Das Vorhaben ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderlich (vgl. B.III.2.1.1.), die Finanzierung hinreichend gesichert, wobei sich die Planfeststellungsbehörde auch mit der Frage der Förderung nach dem LGVFG auseinandergesetzt hat (vgl. B.III.2.1.3.) und die Planrechtfertigung insgesamt gegeben ist (vgl. B.III.2.1.).

2.8.20. Ident-Nrn. 29, 30, 36 - 42, 44 - 52, 54 - 57

Die Einwendungen sind nahezu deckungsgleich und wenden sich gegen die Planung. Die Turmbergbahn sei allein für Ausflügler interessant. Der Umbau würde für die Anwohner und Bewohner von Durlach einen eklatanten einschnitt bedeuten. Der Netzausbau würde für diese die verkehrliche Situation erheblich verschlechtern. Zudem würde die Geräuschkulisse auf der Turmbergterrasse zunehmen, die insbesondere durch die Anfahrt mittels MIV entstünde. Es sei zu erwarten, dass Fahrzeugliebhaber ihr Fahrzeug nicht zu Gunsten der Turmbergbahn aufgeben würden. Durch den Betrieb der Turmbergbahn würden Immissionen entstehen, insbesondere zur Nachtzeit. Das Stadtbild würde zerstört, das Quartier durch die Trasse zerschnitten und der Grünstreifen mit seiner blühenden Baumbepflanzung zerstört. Dies sei auch klimatisch eine Katastrophe. Alternativen seien zahlreiche vorhanden, bspw. autonom fahrende Busse und Ruftaxis. Würde man auf den vollautomatischen Betrieb verzichten, so könne auf das Überführungsbauwerk und den Zaun verzichtet werden. Die Aussicht aus den Fahrzeugen würde sich verschlechtern. Im Hinblick auf die Haushaltsslage sei das Vorhaben unverantwortlich. Es sei absehbar, dass die Kosten deutlich über den angegebenen Kosten liegen würden.

Die Vorhabenträgerin entgegnete hierauf, dass langfristig die positiven Aspekte und Folgewirkungen des Projektes überwiegen würden. Erst durch die Schaffung eines attraktiven Nahverkehrsangebot mit einer umsteigefreundlichen Anbindung an das Straßenbahnnetz werde eine klimafreundliche Alternative für die Fahrt auf den Turmberg ermöglicht, die viele Pkw-Fahrten künftig ersetzen könnten. Das Projekt "Turmbergbahn" entspreche somit den politischen Zielen des Landes Baden-Württemberg zur Stärkung und zum Ausbau des ÖPNV und dem politischen Willen der Stadt Karlsruhe, aktuelle und zukünftige Mobilitätsanforderungen nachhaltig und umweltfreundlich umzusetzen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sei eine

Verkehrsuntersuchung (Plan-Nr. 7006) im Hinblick auf die unmittelbaren Auswirkungen durchgeführt worden. Das Ergebnis zeige zwar Verkehrszunahmen und Verkehrsverlagerungen im Bereich um die Bergbahnstraße, diese würden jedoch vom Gutachter als "marginal" eingeschätzt und würden zu "keinen erheblichen zusätzlichen Leistungsdefiziten" führen. Darüber hinaus befände sich ein umfangreiches Verkehrskonzept für den Bereich Erholungsgebiet Turmberg derzeit in Bearbeitung und werde federführend durch das Stadtplanungsamt der Stadt Karlsruhe betreut. Dieses Konzept sei nicht Bestandteil der Planfeststellung. Die Stadt Karlsruhe sei sich der hohen Verkehrsnachfrage auf dem Turmberg und der Verantwortung für die Anwohner und das Landschaftsschutzgebiet bewusst. Dem hohen Verkehrsaufkommen im MIV könne durch eine attraktive ÖPNV-Anbindung, die künftig durch die verlängerte Turmbergbahn existieren wird und durch ein im Detail noch auszuarbeitendes Verkehrs- und Parkierungskonzept der Stadt Karlsruhe (nicht Teil der vorliegenden Planfeststellung) Einhalt geboten werden. Dieses Konzept könne künftig die Verkehrsmengen auf dem Turmberg verträglich und einem Landschaftsschutzgebiet würdig gestalten. Das den Planunterlagen beigefügte Gutachten zum Betriebslärm weise nach, dass mit unzumutbaren Lärmimmissionen nicht zu rechnen sei. Der Turmberg sei unstrittig das Wahrzeichen der Stadt Durlach. Dieses Wahrzeichen werde aber definitiv nicht durch die Maßnahme "Turmbergbahn" zerstört, sondern wie seit 135 Jahren durch eine Standseilbahn erschlossen. Man sei sich bewusst, dass der Verlust der vorhandenen Grünfläche und insbesondere der Eingriff in das Orts-, und Landschaftsbild durch den Bau einer technischen Anlage nur schwer zu kompensieren sei. In der Planung seien große Anstrengungen unternommen worden, die Eingriffe so gering wie möglich zu halten. Die in den Workshops und weiteren Abstimmungsgesprächen gemeinsam erarbeiteten Maßnahmen (Begleitgrün, Sedum im Gleis, Gestaltung der Stationen und Fahrzeuge) zeigten die Bemühungen, die Auswirkungen abzumildern, soweit es die Raumverfügbarkeit ermögliche. Die angesprochenen Alternativenanbindung seien zum Teil in der Variantenuntersuchung zur Infrastruktur untersucht worden (Plan-Nr. Anlage 2001, Kapitel 6), bzw. in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (Plan-Nr. Anlage 7014, Kapitel 2.3). Autonom fahrende Kraftfahrzeuge würden aufgrund des nach wie vor erforderlichen Fahrers und der damit verbundenen hohen Personalkosten ausscheiden. Auf Zaun und Unterführungsbauwerk bei einer fahrerbedienten Turmbergbahn könne nicht unkompliziert verzichtet werden. Die Führung von Fußgängern über bewegte Teile einer Seilbahn, also z.B. das Seil, sei auch bei besetzten Fahrzeugen nicht zulässig (siehe DIN EN 12929). Die Haushaltslage der Stadt Karlsruhe unterliege der

Zustimmung des Gemeinderats der Stadt Karlsruhe. Dieser habe sich in der Vergangenheit immer mit großer Mehrheit für die Umsetzung des Projektes ausgesprochen, ebenso wie der Durlacher Ortschaftsrat. Beide Gremien würden sich aus demokratisch gewählten Vertreter der Bürger zusammensetzen und seien sich sicherlich ihrer Verantwortung bewusst. Die Zuwendung durch den Landeshaushalt werde durch das Verkehrsministerium und die Prüfbehörde NVBW entschieden. Die bisherigen Rückmeldungen würden das Projekt "Turmbergbahn" als förderwürdig ansehen. Betriebswirtschaftliche Aspekte seien im Planfeststellungsverfahren nicht von Belang, jedoch bildeten sie die Grundlage für eine vom VHT getroffene Entscheidung, der bei unternehmerischen Entscheidungen das Gebot der Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen habe.

Aus den Einwendungen wird eine eigene Betroffenheit nicht hinreichend deutlich. Diesbezüglich mangelt es an konkreten Darlegungen. Bei den in den Einwendungen aufgeworfenen Punkten handelt es sich überwiegend um öffentliche Belange. Es dürfte demnach an der Befugnis fehlen, entsprechende Bedenken gegen die Planung zu erheben. Im Übrigen sind diese unbegründet, soweit sich die Einwendungen nicht bereits aufgrund der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin erledigt haben. Diesbezüglich wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Hierzu kann zusammenfassend ausgeführt werden, dass das Vorhaben aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderlich (vgl. B.III.2.1.1.) und die Finanzierung hinreichend gesichert ist, wobei sich die Planfeststellungsbehörde auch mit der Frage der Förderung nach dem LGVFG auseinandergesetzt hat (vgl. B.III.2.1.3.) und die Planrechtfertigung insgesamt gegeben ist (vgl. B.III.2.1.). Die Auswirkungen auf das Stadtbild wurden untersucht (vgl. B.III.2.3.2.4. bzw. B.III.2.4.2.), ebenso wie die verkehrlichen Auswirkungen (B.III.2.4.4.). Ob bessere Alternativen zur Verfügung stehen, hat die Planfeststellungsbehörde unter B.III.2.4.1. betrachtet. Betriebsbedingt wird es nicht zu unzumutbaren Immissionen kommen, (vgl. B.III.2.3.3.1.1.1. und B.III.2.3.3.2.1.). Auch aufgrund der Änderung am Straßenkörper werden keine unzumutbaren Immissionen verursacht (vgl. B.III.2.3.3.1.1.2.). Die Immissionen wurden zudem nochmals im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.3.). Mit den klimatischen Auswirkungen, bezogen sowohl auf das Mikro- als auch das Makroklima, hat sich die Planfeststellungsbehörde ebenfalls auseinandergesetzt (vgl. B.III.2.3.4. und B.III.2.4.11.). Die Einwendung ist daher zurückzuweisen.

2.8.21. Ident-Nr. 31

Die Einwendung macht sich die anwaltliche Einwendung von Ident-Nr. 24 sowie die diesem Schreiben angehängte Stellungnahme eines privat beauftragten Gutachters zu eigen. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter B.III.2.8.15. verwiesen.

Hinsichtlich der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin wird auf die Akte bzw. die Ausführungen unter B.III.2.8.15 verwiesen.

Ein pauschaler Verweis auf andere Einwendungen, bzw. auf ein Gutachten, dürfte nicht den Anforderungen, die an eine Einwendung zu stellen sind, genügen. Insofern dürften die diesbezüglichen Einwendungen ausgeschlossen sein. Eine Einwendung muss nämlich erkennen lassen, welche allgemein in Bezug genommenen Gesichtspunkte einer umfassenden Stellungnahme als eigene Betroffenheiten mit dem Ziel der Zurückweisung der Planung oder der Planergänzung um Schutzauflagen geltend gemacht werden (VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 08.02.2007, Az. 5 S 2224/05). Im Übrigen ist die Einwendung unbegründet. Auch diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter B.III.2.8.15. verwiesen.

2.8.22. Ident-Nr. 32

Die Einwendung entspricht weitestgehend den Einwendungen unter B.III.2.8.20. Der Einwendung von Ident-Nr. 32 ist allerdings nicht zu entnehmen, welche natürliche Person die Einwendung erhoben hat. Weder wurde in dem in der vorformulierten Einwendung hierfür vorgesehenen Adressfeld Name und Anschrift eingetragen, noch ist der Unterschrift der volle Name zu entnehmen, sodass der Planfeststellungsbehörde auf diesem Weg eine Zuordnung möglich wäre. Lediglich der Vorname ist zu leserlich auf der Einwendung enthalten. Die Einwendung genügt daher bereits aus Formgründen nicht den gesetzlichen Anforderungen. Darüber hinaus ist sie unbegründet. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter B.III.2.8.20. verwiesen.

2.8.23. Ident-Nr. 33

Die Einwendung wendet sich gegen die Planung. Sie entspricht weitestgehend den unter B.III.2.8.3. bewerteten Einwendungen. Auf die diesbezüglichen Ausführungen und die dort geschilderte Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin sowie die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde wird verwiesen. Aus der Einwendung wird nicht deutlich, welche privaten Belange oder eigenen Rechte verletzt sein

könnten. Wie unter B.III.2.8.3. sprechen aber Gründe des Immissionsschutzes nicht zu Gunsten der Einwendung. Die aus dem Betrieb der Turmbergbahn resultierenden Immissionsgrenz- bzw. Immissionsrichtwerte werden eingehalten, auch aufgrund der Änderungen am Straßenkörper resultieren keine unzumutbaren Immissionen (vgl. B.III.2.3.3.1.1.). Für die während der Bauzeit entstehenden Immissionen sind Schutzvorkehrungen vorgesehen, welche die einwendende Person ausreichend schützen (vgl. B.III.2.3.3.1.2. und B.III.2.3.3.2.2. bzw. A.III.1.2.2. und A.III.1.3.).

2.8.24.Ident-Nr. 34

Die Einwendung wendet sich gegen die Planung. Das Vorhaben sei nicht erforderlich. Bereits heute bestünde mit der Buslinie 29 eine barrierefreie Anbindung an den ÖPNV. Der Turmberg sei bereits heute dem Besucheraufkommen nicht gewachsen. Da nicht alle Besucher des Turmbergs den ÖPNV für die Anreise nutzen würden, werde es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen, was weder klima- noch umweltfreundlich sei. Die Umsetzung des Vorhabens sei nicht nachhaltig. Barrierefreiheit könne auch durch Fahrzeuge ohne Hubtechnik realisiert werden. Der Umbau der Kreuzung der B 3 sei in den Planunterlagen nicht enthalten. Durch das Vorhaben werde es dort jedenfalls zu Verkehrsstörungen kommen. Es gebe zukünftig keine Aufenthaltsmöglichkeit für wartende Fahrgäste vor der Talstation. Bereits heute würden viele Personen ihre Räder an der Talstation parken, dies sei mangels Kapazität an der neuen Talstation nicht möglich. Das Argument der Barrierefreiheit sei fragwürdig, da die Straßenbahnhaltestelle Durlach Turmberg nicht barrierefrei ausgebaut sei, dies würde sich verschärfen, sollte die Haltestelle noch verlegt werden. Für mobilitätseingeschränkte Personen seien auch selbstfahrende Kleinbusse oder Ruftaxis denkbar. In Zweifel würde die Aussage gezogen, die Seilbahn würde keinen TÜV mehr bekommen. Andere Bahnen desselben Erbauers von vor 1900 würden immer noch fahren. Es sei nicht richtig, den entfallenden Grünstreifen in der Bergbahnstraße als „geringe Grünstruktur“ zu bezeichnen. Die Dachbegrünung könne dies nicht ausgleichen. Es sei nicht korrekt, die Magnolien und japanischen Zierkirschen als „standortfremd“ zu bezeichnen, insbesondere da überall nichtheimische Pflanzen vorhanden seien, wie beispielsweise Kartoffeln, Tomaten oder Weißtannen. Die neue Talstation sei ortsuntypisch und überdimensioniert. Die Blicke auf den Turmberg seien durch Solarpaneele verdeckt. Das entspreche nicht einem seit mehr als 100 Jahren gewachsenen Ortsbild. Gleiches gelte für den Zaun entlang der Trasse. Falsch sei, dass die Trasse bereits im Bebauungsplan von 1902 angedacht sei, dies sei technisch nämlich nicht möglich gewesen. Es würden durch die verkehrlichen

Änderungen viele Stellplätze für den MIV entfallen. Es sei fraglich, wo die Besucher zukünftig parken sollen. Die neue Unterführung sei mit einem Gefälle von ca. 6 % für mobilitätseingeschränkte Personen nur schwer passierbar. Für Anlieger würde dies zukünftig Umwege bedeuten. Auch das Radfahren werde in diesem Bereich erschwert. Es sei nicht berücksichtigt, dass Schwerlastverkehr zukünftig kaum möglich sei, dies betreffe insbesondere die Ecken Posseltstraße / Bergbahnstraße und Bergbahnstraße / Turmbergstraße. Es seien große Umwege durch das Wohngebiet notwendig. Es werde während der Phase zu Einschränkungen der Erreichbarkeit kommen. Gegenteilige Zusicherungen der Vorhabenträgerin seien nicht glaubhaft. Zudem seien Anlieger während der Bauphase Lärm und Erschütterungen ausgesetzt. Dass Wildkorridore nicht betroffen seien, sei unrichtig. Man könne einen großen Bestand an Fledermäusen beobachten. Ebenso könne man Rotmilane, Falken und Bussarde beobachten. Libellenarten seien ebenfalls vorhanden. Ebenso sei es falsch, dass eine Kaltluftzufuhr nicht beeinträchtigt werde. Es werde zu einer negativen Beeinflussung des Klimas kommen. Das Vorhaben dürfe nicht finanziert werden, da es sich um eine touristische Bahn und nicht um ÖPNV handeln würde. Wesentliche Kosten seien zudem nicht in das Vorhaben einbezogen.

Die Vorhabenträgerin entgegnete hierauf, dass die in der Einwendung genannte Buslinie 29 aktuell nur an Sonn- und Feiertagen verkehre. Die Schaffung bzw. Verlängerungen von Buslinien sei im Zusammenhang mit der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (Plan-Nr. 7014, Seite 17-24, 29-30 etc.) geprüft worden. Das Ergebnis habe gezeigt, dass dies unwirtschaftlich sei, da zusätzliche Busse angeschafft und Fahrpersonal eingesetzt werden müsse, was sich mittel- und langfristig unwirtschaftlicher als das nunmehrige Vorhaben darstelle. Langfristig würden die positiven Aspekte und Folgewirkungen des Projektes überwiegen. Erst durch die Schaffung eines attraktiven Nahverkehrsangebot mit einer umsteigefreundlichen Anbindung an das Straßenbahnnetz werde eine klimafreundliche Alternative für die Fahrt auf den Turmberg ermöglicht, die viele Pkw-Fahrten künftig ersetzen könne. Das Projekt "Turmbergbahn" entspreche somit den politischen Zielen des Landes Baden-Württemberg zur Stärkung und zum Ausbau des ÖPNV und dem politischen Willen der Stadt Karlsruhe, aktuelle und zukünftige Mobilitätsanforderungen nachhaltig und umweltfreundlich umzusetzen. Das Vorhaben sei mit Fahrzeugen mit fester Neigung nicht realisierbar. Der Unterschied zwischen den beiden Neigungen (10 % und 33%) sei zu groß, um mit einer durchschnittlichen Neigung eine komfortable Fahrt zu ermöglichen. Darüber hinaus biete die Neigungsverstellung einen ebenen und somit

barrierefreien Einstieg - ohne Treppen - im Bereich der Stationen, der auch von Personen mit Rollatoren, Kinderwagen etc. genutzt werden könne. Ein Umbau des Kreuzungsbereiches der B 3 sei nicht vorgesehen. Die notwendigen Anpassungsarbeiten (Lichtsignalanlage und Bordsteinführung) seien in Plan-Nr 4206 (Lageplan Verkehrsanlage) enthalten. Nach Aussage des Verkehrsgutachtens entstünden keine erheblichen zusätzlichen Leistungsdefizite. Aufenthaltsmöglichkeiten würden im Bereich der Talstation sowohl unter dem Vordach als auch im Stationsgebäude selbst geschaffen. Fahrräder könnten direkt gegenüber der Talstation an der zukünftigen Bike+Ride-Station abgestellt werden. Die Planungen zum barrierefreien Umbau der Haltestelle Durlach Turmberg seien nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Da die VBK gesetzlich verpflichtet sei, alle Straßenbahnhaltestellen barrierefrei umzubauen, werde selbstverständlich auch die Haltestelle Durlach Turmberg barrierefrei aus- bzw. umgebaut, ein konkreter Zeitplan liege aktuell nicht vor. Man weise darauf hin, dass selbst bei autonom fahrenden Fahrzeugen eine Aufsichtsperson vorhanden sein müsse. Die Personalkosten seien somit identisch mit einem Standardbus. Der Erhalt der bestehenden Seilbahntechnik sei aktuell nur unter deutlich erhöhten technischen Auflagen und erhöhter Kontrolldichte möglich. Ein langfristiges Fortsetzen dieser Maßnahmen sei weder betrieblich darstellbar noch sei der langfristige Erhalt dieses Standes aufgrund fortschreitenden Verschleißes technisch möglich. Sicherheitsrelevante Bestandteile von Seilbahnanlagen seien auch bei denkmalgeschützten Anlagen auf Stand der Technik zu halten (Siehe z.B. Standseilbahn Stuttgart oder Predigtstuhlbahn Bad Reichenhall). Aufgrund der tiefgreifenden Sanierungen in den 60er Jahren werde dem Bestand keine historische Bedeutung bescheinigt. Man sei sich bewusst, dass der Verlust der vorhandenen Grünfläche und der Eingriff in das Orts-, und Landschaftsbild durch den Bau einer technischen Anlage nur schwer zu kompensieren sei. In der Planung seien große Anstrengungen unternommen worden, die Eingriffe so gering wie möglich zu halten. Die in den Workshops und weiteren Abstimmungsgesprächen gemeinsam erarbeiteten Maßnahmen (Begleitgrün, Sedum im Gleis) würden ebenfalls die Bemühungen zeigen, die Auswirkungen auf die Umwelt abzumildern, soweit es die Raumverfügbarkeit ermögliche. Der von der Einwendung konstatierte Hinweis auf eine Kompensation von nur 55 qm weise man zurück. Die Dachbegrünung sei nur eine Maßnahme den Grünflächenverlust zu kompensieren. Die Ver- und Entsiegelungen der Flächen seien von Fachplanern berechnet und könnten dem LBP (Plan-Nr. 5004, Seite 27) sowie dem UVP Bericht (Plan-Nr. 5003, Seite 26) entnommen werden. Die Maßnahme im Bereich der Bergbahnstraße werde vom Umweltgutachter mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Landschaftsbild/Stadtbild

bewertet. Diese Bewertung sei mit ihrer negativen Wirkweise in der Ausgleichs- und Kompensationsbilanz berücksichtigt. Auf der Dachfläche der Talstation seien keine PV-Module vorgesehen. Diese befänden sich ausschließlich auf der Bergstation. Man beziehe sich auf den Bebauungsplan Nr. 415 aus dem Stadtarchiv, dieser sei dort mit der Jahresangabe 1902 versehen. Hierauf abgebildet sei die künftige Bergbahnstraße und ein abgetrennter, andersfarbiger Streifen in der Straßenmitte, der mit "Prof. Verlängerung der Drahtseilbahn" beschriftet ist. Dieses Dokument belege, - auch wenn es technisch seinerzeit nicht möglich war - dass zum damaligen Zeitpunkt der Aufstellung dieses Bebauungsplanes die Möglichkeit einer Verlängerung der TBB berücksichtigt worden sei. In welcher Form die Verlängerung der Turmbergbahn seinerzeit angedacht worden sei, ist nicht von Relevanz, weil im weiteren historischen Verlauf mehrere verschiedene Lösungen im Raum standen, die wegen verschiedener Gründe nicht umgesetzt worden seien. Im Erläuterungsbericht weise man einzig auf den Sachverhalt hin, dass eine Verlängerung seit über 100 Jahren angedacht worden sei. Man sei der Ansicht, dass aufgrund des Verlustes von Stellplätzen nicht mit negativen Auswirkungen zu rechnen sei. Die Turmbergbahn könne künftig viele Pkw-Fahrten ersetzen, somit werde der Bedarf an Parkplätzen reduziert. Aufgrund der Vorbelastungen und der geringen absoluten Verkehrszunahmen seien im Zuge der verkehrlichen Änderungen keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung, auf die Auslastung im ruhenden Verkehr sowie die Emissionen im Untersuchungsgebiet zu erwarten. Die zusätzlichen Fahrten führten zu keiner maßgeblichen Verschlechterung der heutigen Situation und könnten vernachlässigt werden. Man werde alle Anstrengungen unternehmen, um den Lärm und Erschütterungen für die Anwohner während der Bauzeit so gering wie möglich zu halten. Flächen mit besonderer klimatischer Ausgleichsfunktion auf das Mikroklima würden nicht beansprucht, Frischluftzufuhr- oder Kaltluftschneisen würden nicht beeinträchtigt werden.

Aus der Einwendung wird eine eigene Betroffenheit nicht hinreichend deutlich. Diesbezüglich mangelt es an konkreten Darlegungen. Bei den in der Einwendung aufgeworfenen Punkten handelt es sich überwiegend um öffentliche Belange. Es dürfte demnach an der Befugnis fehlen, entsprechende Bedenken gegen die Planung zu erheben. Im Übrigen sind diese unbegründet, soweit sich diese nicht bereits aufgrund der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin erledigt haben. Diesbezüglich wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Das Vorhaben ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderlich (vgl. B.III.2.1.1.). Gesichtspunkte der Raumplanung stehen dem Vorhaben nicht entgegen (vgl. B.III.2.1.2.). Hierbei wurden speziell auch stadtplanerische Gesichtspunkte untersucht (vgl. B.III.2.1.2.1.6.). Zur Frage der Förderfähigkeit hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls umfangreiche Ermittlungen angestellt (vgl. B.III.2.1.3.). Ob bessere Alternativen zur Verfügung stehen, wurde von der Planfeststellungsbehörde untersucht (vgl. B.III.2.4.1.). Die von der einwenden Person in Bezug auf das Natur- und Artenschutzrecht geäußerten Bedenken wurden ebenfalls umfassend ermittelt (vgl. B.III.2.3.2.). Hierbei wurden auch die möglichen Auswirkungen auf das Stadtbild ermittelt (vgl. B.III.2.3.2.4.) und nochmals im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.2.). Das Vorbringen hinsichtlich des Immissionsschutzes, bezogen auf Lärm und Erschütterungen, hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls bereits bei der Frage, ob zwingendes Recht der Planung entgegensteht, untersucht (vgl. B.III.2.3.3.) und darüber hinaus im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.3.). Sofern sich die Einwendung gegen unzumutbare Immissionen während der Bauzeit wendet, so hat die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich unter B.III.2.3.3.1.2. umfassend zum Lärm während der Bauphase und unter B.III.2.3.3.2.2. zu den Erschütterungen während der Bauphase Stellung genommen. Zum Schutz vor baubedingten Immissionen wurden auch zahlreiche Nebenbestimmungen aufgenommen (vgl. A.III.1.2.2.). Auch sofern Beeinträchtigungen aufgrund der (straßen)verkehrlichen Auswirkungen geltend gemacht werden, hat sich die Planfeststellungsbehörde hiermit ausgiebig auseinandergesetzt (vgl. B.III.2.4.4. und B.III.2.4.9.). Mit den klimatischen Auswirkungen, bezogen sowohl auf das Mikro- als auch das Makroklima, hat sich die Planfeststellungsbehörde ebenfalls auseinandergesetzt (vgl. B.III.2.3.4. und B.III.2.4.11.). Die Auswirkungen auf die Schutzgebiete und insbesondere das Gebiet des Turmbergs (vgl. B.III.2.4.5., B.III.2.4.6. und B.III.2.4.7.) wurden untersucht. Belange des Datenschutzes (vgl. B.III.2.3.11. und B.III.2.4.12.) wurden von der Planfeststellungsbehörde ebenfalls geprüft. Nicht anders sieht es hinsichtlich des Brand- und Katastrophenschutzes (vgl. B.III.2.3.9.) und der Barrierefreiheit (vgl. B.III.2.4.9.) aus.

2.8.25. Ident-Nr. 35

Die Einwendung entspricht weitestgehend den Einwendungen unter B.III.2.8.20, so dass hierauf verwiesen wird. Sofern darüber hinaus baubedingte Einschränkungen, insbesondere wegen Immissionen, in Betracht kommen, so hat auch dies die Plan-

feststellungsbehörde berücksichtigt. Für die während der Bauzeit entstehenden Immissionen sind Schutzvorkehrungen vorgesehen, welche die einwendende Person ausreichend schützen (vgl. B.III.2.3.3.1.2. und B.III.2.3.3.2.2. bzw. A.III.1.2.2. und A.III.1.3.).

2.8.26.Ident-Nr. 43

Die Einwendung wendet sich gegen die Planung. Nach § 11 Abs. 3 LSeilbG dürfe der Plan nicht festgestellt werden, sofern eine Straße durch eine öffentliche Seilbahn benutzt werden soll. Dies sei aber vorliegend der Fall. Die Querung Posseltstraße / Bergbahnstraße sei nicht mehr möglich. Befreiungstatbestände lägen nicht vor. Es handele sich zudem nur um eine touristische Bahn und damit keinen ÖPNV, es seien alternative Varianten denkbar, Fahrgäste zur heutigen Talstation zu befördern. Aufgrund der verkehrlichen Änderungen werde es zu erheblichen Verkehrsbelastungen im Bereich Rittnertstraße / Badener Straße (B 3) kommen. Auch im Bestand sei Barrierefreiheit herstellbar. Auch heute sei die Einbindung der Turmbergbahn in den ÖPNV möglich. Die Argumentation sei inkonsequent, da das Deutschlandticket für die Turmbergbahn nicht gelten werde. Die Erfahrungen der Merkurbahn würden zeigen, dass Personal nötig sei. Dies hätten persönliche Gespräche mit Kiosk-Personal ergeben. Auch bei einer Sanierung sei ein vollautomatischer Betrieb möglich. Die Turmbergbahn sei gerade wegen ihres historischen Charakters attraktiv. Dies ginge mit den modernen Fahrzeugen verloren. Zudem sei der Fußweg von der Haltestelle Durlach Turmberg zur geplanten Talstation nicht barrierefrei. Die prognostizierten Fahrgastzahlen würden jeder Grundlage entbehren. Gäste der Sportschule Schöneck würden mit Sicherheit nicht zu den zukünftigen Fahrgästen zählen. Es sei ein Widerspruch, dass im Takt der Tramlinie 1 gefahren werden solle, bzw. bei welcher Anzahl von Fahrgästen Fahrten durchgeführt werden sollen. Es werde angezweifelt, dass der Betrieb nicht über den 31.12.2024 hinaus möglich sein solle. Ein barrierefreier Fußweg sei bereits heute über die Karl-Weysser-Straße, Badener Straße und Dürrbachstraße zur Talstation vorhanden. Dieser weise weniger als 10 % Gefälle auf. Zudem sei das Fahrgastpotenzial für die auf dem Turmberg arbeitenden Menschen gering. Fraglich sei, wieso für die Anwohner keine ÖPNV-Anbindung geschaffen werde. Aufstellflächen vor der Talstation seien nicht vorhanden. Das vorhandene WC in der Talstation befände sich im Technikgeschoss und sei nicht barrierefrei erreichbar. Dies sei für die prognostizierte Besucherzahl nicht akzeptabel. Der Parkdruck werde sich aufgrund der verkehrlichen Änderungen und des Entfalls von

Stellplätzen weiter erhöhen. Die Variantenprüfung sei falsch und nicht nachvollziehbar. Zudem könne die Turmbergterrasse nur begrenzt Personen aufnehmen. Die Erhöhung der Beförderungskapazität sei daher auch vor diesem Hintergrund in Frage zu stellen. Fehler weise auch die Bewertungsmatrix auf. Die Kriterien seien subjektiv und zum Teil nicht korrekt. Ohnefall A sei nicht überprüfbar, da notwendige Fahrgastzahlen fehlen würden. Die heutige Buslinie würde neben der Haltestelle an der Talstation noch weitere Verbindungen bedienen. Der Fachbeitrag Artenschutz sei falsch. Zu dem Zeitpunkt, als das Gutachten erstellt worden sei, sei das Vorhaben noch nicht bekannt gewesen. Insbesondere auch im Hinblick auf die Trasse als quaternäres Jagdhabitat sei der Fachbeitrag Artenschutz anzupassen.

Die Vorhabenträgerin entgegnete hierauf, dass keine Benutzung einer Straße vorliegen würde, mithin ein Verstoß gegen § 11 Abs. 3 LSeilbG nicht gegeben sei. Die Seilbahn werde auf einem eigenen Verkehrskörper geführt. Die Querung der Straßen erfolge jeweils höhenfrei. Auswirkungen auf die Rittnertstraße seien nicht zu erwarten, das Verkehrsgutachten sei diesbezüglich aussagekräftig. Es sei nicht von Belang, dass auch eine Sanierung im Bestand möglich sei. Das Ziel, eine umsteigefreundliche Alternative zum MIV zu schaffen, werde damit nicht erfüllt. Wirtschaftliche Aspekte würden für das Planfeststellungsverfahren keine Rolle spielen. Eine Einbindung der Turmbergbahn bei einer Sanierung mittels Bus sei untersucht, aber als unwirtschaftlich erachtet worden. Eine vollwertige Integration der Turmbergbahn in den KVV-Tarif sei möglich und angestrebt. Alle Ticketinhaber könnten die Turmbergbahn dann nutzen. Für den vollautomatischen Betrieb sei in der Regel keinerlei Personal notwendig. Unbeachtlich sei, dass die Turmbergbahn auch touristischen Zwecken diene. Der Zweck der Beförderung spiele für die Einordnung als ÖPNV keine Rolle. Mit der Integration der Turmbergbahn in den KVV Tarif sei die Standseilbahn ein weiteres Verkehrsmittel des ÖPNV, mit Taktfahrplan und identischem Ticketing. Das von der Stadt angedachte Verkehrskonzept sei nicht Bestandteil der Planfeststellung, werde aber zu einer Reduktion des MIV auf dem Gebiet des Turmbergs beitragen. Entgegen der in der Einwendung getätigten Aussage werde aufgrund der Sanierung in den 60er Jahren der Turmbergbahn auch keine historische Bedeutung beigemessen. Bei dem Fußweg von der Haltestelle Durlach Turmberg zur neuen Talstation würde es sich um einen kurzen Umstieg handeln. Im Stadtgebiet gebe es Haltestellen mit vergleichbarem Umsteigeweg. Für Sehbehinderte würden akustische Signale installiert. Die Fahrgastzahlen seien vom Gutachter richtig prognostiziert worden. Vernünftiger Anlass für Zweifel bestünde nicht. Die Turmbergbahn verkehre zukünftig nach Fahrplan und nur bei Bedarf. Auf die

Anzahl der Fahrgäste komme es dann nicht an. Nur ohne Fahrgäste würde der Fahrplan nicht bedient. Dass eine Betriebserlaubnis dauerhaft über den 31.12.2024 hinaus zu erhalten sei, sei unzutreffend. Eine Sanierung ohne Herstellung der Barrierefreiheit gesetzlich nicht zulässig. Sofern vorgetragen würde, dass von der Haltestelle Karl-Weysser-Straße bereits heute die Talstation barrierefrei erreicht werden könne, so erfülle dies nicht die Anforderungen der Vorhabenträgerin an kurze Umstiege. Die Option eines Zwischenhaltes für die Anwohner habe man geprüft, aber als unwirtschaftlich und zu eingriffsintensiv verworfen. Öffentliche Toiletten seien nicht vorgesehen, insofern sei es auch nicht relevant, dass die vorgesehene Toilette für Bedienstete nicht barrierefrei zu erreichen sei. Negative Auswirkungen im ruhenden Verkehr seien nicht zu befürchten. Die Variantenuntersuchung sei ebenfalls nicht zu beanstanden. Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag sei nicht zu beanstanden. Es gehe hier um eine Bestandserfassung. Die konkrete Planung sei hier noch nicht relevant. Für die vorgeschlagenen Ausgleichs-, Minderungs- und Gestaltungsmaßnahmen seien dem Fachplaner aber sowohl die technische Ausgestaltung als auch die zukünftigen Betriebszeiten bekannt gewesen. Eine dauerhafte Beleuchtung der Strecke sei nicht vorgesehen, sodass diesbezügliche Bedenken hinsichtlich des Artenschutzes zerstreut werden könnten.

Aus der Einwendung wird nicht deutlich, welche privaten Belange oder eigenen Rechte verletzt sein könnten. Gründe des Immissionsschutzes sprechen nicht zu Gunsten der Einwendung. Die aus dem Betrieb der Turmbergbahn resultierenden Immissionsgrenz- bzw. Immissionsrichtwerte werden eingehalten, auch aufgrund der Änderungen am Straßenkörper resultieren keine unzumutbaren Immissionen (vgl. B.III.2.3.3.1.1.). Für die während der Bauzeit entstehenden Immissionen sind Schutzvorkehrungen vorgesehen, welche die einwendende Person ausreichend schützen (vgl. B.III.2.3.3.1.2. und B.III.2.3.3.2.2. bzw. A.III.1.2.2. und A.III.1.3.). Darüber hinaus wendet sich die Einwendung insbesondere gegen Punkte, die öffentliche Belange betreffen. Insofern ist fraglich, inwiefern diesbezügliche Einwände vorgebracht werden dürfen. Diese sind allerdings überdies unbegründet. Diesbezüglich wird auf die bisherigen Ausführungen verwiesen, im Einzelnen liegt ein Verstoß gegen § 11 Abs. 3 LSeilbG nicht vor (vgl. B.III.2.3.12.). Das Vorhaben ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderlich (vgl. B.III.2.1.1.). Gesichtspunkte der Raumplanung stehen dem Vorhaben nicht entgegen (vgl. B.III.2.1.2.). Hierbei wurden speziell auch stadtplanerische Gesichtspunkte untersucht (vgl. B.III.2.1.2.1.6.). Ob bessere Alternativen zur Verfügung stehen, wurde von der Planfeststellungsbehörde untersucht (vgl. B.III.2.4.1.). Die von der einwendenden Person in Bezug auf das Natur-

und Artenschutzrecht geäußerten Bedenken wurden ebenfalls umfassend ermittelt (vgl. B.III.2.3.2.). Hierbei wurden auch die möglichen Auswirkungen auf das Stadtbild ermittelt (vgl. B.III.2.3.2.4.) und nochmals im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.2.). Auch sofern Beeinträchtigungen aufgrund der (straßen)verkehrlichen Auswirkungen geltend gemacht werden, hat sich die Planfeststellungsbehörde hiermit ausgiebig auseinandergesetzt (vgl. B.III.2.4.4. und B.III.2.4.9.). Die Auswirkungen auf die Schutzgebiete und insbesondere das Gebiet des Turmbergs (vgl. B.III.2.4.5., B.III.2.4.6. und B.III.2.4.7.) wurden untersucht.

Sofern sich die Einwendung nicht aufgrund der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin oder den Ausführungen der Planfeststellungsbehörde erledigt hat oder ihr aufgrund der festgesetzten Nebenbestimmungen abgeholfen wurde, wird diese daher zurückgewiesen.

2.8.27.Ident-Nr. 53

Die Einwendung wendet sich gegen die Planung. Die Einwendung ist derart umfangreich, dass sich die Planfeststellungsbehörde auf die Nennung wesentlicher Punkte beschränkt und im Übrigen auf die Akte verweist. Die Einwendung macht geltend, das Vorhaben stelle einen enteignungsgleichen Eingriff dar. Im Wesentlichen wendet sich die Einwendung gegen folgende Aspekte der Planung:

- Die Turmbergbahn sei bereits an den ÖPNV angeschlossen. Eine Integration in bestehende Buslinien problemlos möglich. Zudem würde es sich um eine touristische Bahn und damit nicht um ÖPNV handeln, was zur Folge habe, dass eine Förderung nach LGVFG nicht möglich sei, eine Einbindung in den KVV Tarif wäre schon lange möglich gewesen. Es sei nicht klar, ob das Vorhaben den künftigen Bedarf erfüllen könne. Standseilbahnen im Umkreis würden zeigen, dass auch eine Schrägbahn barrierefrei zu realisieren wäre. Zumal ein barrierefreier Ausbau auch im Bestand möglich wäre. Die Anbindung des Wohnquartiers sei nicht geplant. Die Interessen der Anwohner seien höher zu gewichten als die Interessen von Touristen.
- Die prognostizierten Fahrgastzahlen seien in Zweifel zu ziehen, ebenso wie die tatsächlich ermittelte Anzahl der Fahrgäste. Zwangsläufig werde auch der MIV zunehmen. Dies auch durch den aufgrund der verkehrlichen Änderungen notwendigen Umgehungsverkehr. Der vollautomatische Betrieb sei

mit Personalkosten verbunden, der an keiner Stelle erwähnt werde. Zusätzliche Fahrgäste könnte mit den Personen, die auf dem Gebiet des Turmbergs arbeiten, nicht generiert werden

- Bei der Herstellung der Bahn werde es zu erheblichen CO₂-Emissionen kommen.
- Das Vorhaben stelle einen Verstoß gegen § 11 Abs. 3 LSeilbG dar. Es würden die Bergbahnstraße / Turmbergstraße und der Wolfweg gekreuzt und die Trasse verlaufe auf dem Grünstreifen der Bergbahnstraße. Befreiungstatbestände lägen nicht vor.
- Die Planrechtfertigung sei nicht gegeben. Barrierefreiheit sei auch ohne Verlängerung herzustellen. Die Buslinie 29, welche die Talstation anbindet, sei meist wenig frequentiert, sodass ein Bedarf fehlen würde. Über die Haltestelle Karl-Weysser-Straße könne die Talstation auch mit geringem Gefälle barrierefrei erreicht werden.
- Die Infrastruktur des Turmbergs sei den erwarteten bzw. prognostizierten Besucherzahlen nicht gewachsen.
- Der von der Vorhabenträgerin angeführte Bebauungsplan stamme aus der Kaiserzeit. Die Bergbahnstraße sei als Panoramastraße angelegt worden. Die projektierten Trassen seien in zwei Teile geteilt. Die Kreuzung, an der das Überführungsbauwerk geplant sei, sei im Bebauungsplan jedenfalls nicht mit einer Seilbahn gekennzeichnet. Der Grünstreifen sei schon aus klimatischen Gründen zu erhalten.
- Die Unterführung führe zu einer Trennung des Quartiers. Hinsichtlich der Unterführung sei das Wording missverständlich. Mal werde von Höhenfreiheit, mal von Höhengleichheit gesprochen. Es sei nicht erwogen worden, das Brückenbauwerk höher zu gestalten, sodass der Knoten Posseltstraße / Kastellstraße für den MIV weiter passierbar bleibe. Die eingereichten Pläne seien ungenau. Querprofile würden fehlen, die genaue Höhensituation sei nicht zu ermitteln. Die Turmbergstraße werde als Down-Hill-Strecke genutzt. Das neue Bauwerk am Knoten Posseltstraße / Turmbergstraße sei für diese gefährlich, da diese nicht rechtzeitig bremsen könnten bzw. die Kurve zu eng sei. Unfälle seien vorprogrammiert.
- Das Landschafts- und Stadtbild werde durch die Maßnahme erheblich beeinträchtigt.
- Die Brückenbauwerke Wolfweg und Wirtschaftsweg würden die notwendigen Lichtraumprofile nicht einhalten. Da es sich um einen Neubau handeln

- würde, würde die Turmbergbahn keinen Bestandsschutz genießen. Die Lichtraumprofile müssten daher eingehalten, die Trasse also erhöht werden.
- Die durchgeführte Verkehrszählung seien nicht repräsentativ, die Auswirkungen auf den MIV damit nicht hinreichend untersucht, der Parkdruck würde weiter zunehmen. Stellplätze seien nachzuweisen, da es sich nicht um ÖPNV, sondern um eine rein touristische Bahn handeln würde. Die Auswirkungen auf die Grötzinger Straße (B 3) seien nicht ausreichend untersucht. Es sei unklar, wie der Verkehr abfließen solle. Ausweichverkehre seien nicht betrachtet worden. Das angekündigte Verkehrskonzept komme allein dem Gebiet auf dem Turmberg zu Gute, die Anwohner würden hiervon nicht profitieren.
 - Umbaumaßnahmen hinsichtlich notwendiger Folgemaßnahmen an Leitungen seien nicht dargestellt. Die Planung unvollständig. Fraglich sei, ob die Kosten in der Kostenermittlung berücksichtigt worden seien. Eine vollständige Kostenschätzung nach DIN 276 liege nicht vor. Die Gesamtkosten seien mit 24,9 Mio Euro zu niedrig angesetzt.
 - Die Variantenuntersuchung sei unvollständig. Sie sei nicht nachzuvollziehen und subjektiv. Insbesondere die Bewertungsmatrix sei keine ausreichende Grundlage, die Alternativenprüfung nachzuvollziehen.
 - Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sei in Zweifel zu ziehen. Die durchgeführte Nutzen-Kosten-Untersuchung bzw. das gewählte Projektdossierungsverfahren sei unzulässig. Die Mehrverkehrsquote sei dort kein Faktor, die prognostizierten Fahrgastzahlen seien nicht belegt. Das Verfahren sei für Standseilbahnen überdies nicht zulässig.
 - Durch das Vorhaben im Bereich eines regionalen Grünzugs würden sich die klimatischen Bedingungen westlich der Grötzinger Straße / Gymnasiumstraße (B 3) verschlechtern. Mit Klimaschutz habe das nichts zu tun.
 - Die dargestellte Öffentlichkeitsbeteiligung habe in dem geschilderten Umfang nicht stattgefunden. Raum für Fragen und Anregungen habe so gut wie nicht bestanden. Die durchgeführten Workshops seien nebensächlich.
 - Die schalltechnischen Untersuchungen sowohl zum Betrieb als auch zum Baulärm seien in Frage zu stellen. Insbesondere ergäben sich hinsichtlich der Anwendbarkeit der 16. BImSchV Zweifel. Es sei naheliegend, insgesamt eine Betrachtung nach TA Lärm vorzuliegen, die Standseilbahn mithin insgesamt den Regelungen des anlagenbezogenen Immissionsschutzes zu unterziehen.
 - Es sei nicht zu erkennen, wie der Verlust von ca. 40 Bäumen ausgeglichen werde.
 - Die Maßnahmen zur Wasserhaushaltsbilanz seien unzureichend dargestellt.

- Die artenschutzrechtliche Untersuchung sei unvollständig. Einige Arten seien nicht untersucht worden.
- Die Gründungsempfehlung sei unvollständig. Erfahrungen aus dem Bau der Turmbergterrasse würden zeigen, dass weitergehende Untersuchungen notwendig seien.

Die Vorhabenträgerin nahm zu der Einwendung Stellung. Der einwendenden Person wurde im Vorfeld des Erörterungstermins die Möglichkeit eingeräumt, sich Kenntnis hiervon zu verschaffen. Bezüglich der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin wird aufgrund deren Umfangs auf die Akte verwiesen.

Im Hinblick auf die durch die Vorhabenträgerin erfolgte rechtliche Würdigung des Vorhabens und dessen Auswirkungen sieht die Planfeststellungsbehörde auch aufgrund der von der Einwendung aufgeworfenen Punkte keine Anhaltspunkte dafür, die Planung in einem anderen Licht erscheinen zu lassen. Inwiefern die Planung eine eigene Betroffenheit auslöst, wurde überwiegend nicht konkret dargelegt. Eigentumsrechte der einwendenden Person sind nicht betroffen. Lediglich bei dem Verweis auf verkehrliche Auswirkungen im Untersuchungsgebiet sowie Beeinträchtigungen durch Immissionen durch Bau und Betrieb der Seilbahnanlage dürfte es sich um eigene Belange der eigenen Person handeln. Überwiegend handelt es sich bei den in der Einwendung aufgeworfenen Punkten jedoch um öffentliche Belange. Es dürfte demnach an der Befugnis fehlen, entsprechende Bedenken gegen die Planung zu erheben. Diese sind im Übrigen unbegründet.

Das Vorhaben ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderlich (vgl. B.III.2.1.1.). Gesichtspunkte der Raumplanung stehen dem Vorhaben nicht entgegen (vgl. B.III.2.1.2.). Hierbei wurden speziell auch stadtplanerische Gesichtspunkte untersucht (vgl. B.III.2.1.2.1.6.). Zur Frage der Förderfähigkeit hat die Planfeststellungsbehörde unter ebenfalls umfangreiche Ermittlungen angestellt (vgl. B.III.2.1.3.). Ob bessere Alternativen zur Verfügung stehen, wurde von der Planfeststellungsbehörde untersucht (vgl. B.III.2.4.1.) Aufgrund zwingenden EU-Seilbahnrechts nach der EU-SeilbahnVO und den damit einhergehenden Prüfpflichten hinsichtlich der Seilbahnanlage bestehen auch hinsichtlich der Sicherheit der Seilbahnanlage keine Bedenken (vgl. B.III.2.3.1.). Die von der einwendenden Person in Bezug auf das Natur- und Artenschutzrecht geäußerten Bedenken wurden ebenfalls umfassend ermittelt (vgl. B.III.2.3.2.). Hierbei wurden auch die möglichen Auswirkungen auf das Stadtbild ermittelt (vgl. B.III.2.3.2.4.) und nochmals im Rahmen der Abwägung berücksichtigt

(vgl. B.III.2.4.2.). Das Vorbringen hinsichtlich des Immissionsschutzes bezogen auf Lärm und Erschütterungen hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls bereits bei der Frage, ob zwingendes Recht der Planung entgegensteht, untersucht (vgl. B.III.2.3.3.) und darüber hinaus im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.3.). Ein Verstoß gegen § 11 Abs. 3 LSeilbG nicht vor (vgl. B.III.2.3.12.). Mit den klimatischen Auswirkungen, bezogen sowohl auf das Mikro- als auch das Makroklima, hat sich die Planfeststellungsbehörde ebenfalls auseinandergesetzt (vgl. B.III.2.3.4. und B.III.2.4.11.). Die verkehrlichen Auswirkungen wurden untersucht (vgl. B.III.2.4.4.) ebenso wie die Auswirkungen auf die Schutzgebiete und insbesondere das Gebiet des Turmbergs (vgl. B.III.2.4.5., B.III.2.4.6. und B.III.2.4.7.) Belange der Barrierefreiheit wurden geprüft (vgl. B.III.2.4.9.). Die Auswirkungen auf die Schutzgebiete und insbesondere das Gebiet des Turmbergs (vgl. B.III.2.4.5., B.III.2.4.6. und B.III.2.4.7.) hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls in den Blick genommen. Auch sämtliche Leitungsträger wurden im Rahmen der Anhörung beteiligt und es wurden diesbezügliche Nebenbestimmungen und Zusagen der Vorhabenträgerin in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Sofern darüber hinaus geltend gemacht wird, die Turmbergbahn würde aufgrund der Hubtechnik ihren historischen Charakter als Schrägbahn verlieren, so sieht die Planfeststellungsbehörde hierin keinen Grund, dem Vorhaben die Genehmigung zu verweigern. Aufgrund der unterschiedlichen Neigungen des Turmbergs, insbesondere Bergbahnstraße und dann ab der heutigen Talstation bis zur Bergstation lässt sich eine Schrägbahn mit durchgehender Verbindung technisch nicht ohne Weiteres realisieren. Um die unterschiedlichen Geländeneiveaus auszugleichen, wären erhebliche Eingriffe bzw. Erdarbeiten notwendig. Insofern ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu vernachlässigen, dass durch die Umsetzung des Vorhabens die Turmbergbahn ein deutlich moderneres Aussehen erhält. Hinsichtlich der von der Einwendung aufgeworfenen Bedenken wurden zudem die Träger öffentlicher Belange beteiligt. Soweit diese Anmerkungen zu dem Vorhaben hatten, wurde diese entweder durch Zusagen der Vorhabenträgerin oder durch von der Planfeststellungsbehörde festgesetzte Nebenbestimmungen erledigt.

Aus all dem ergibt sich, dass die Einwendung zurückgewiesen wird, sofern den Forderungen nicht bereits aufgrund der oben genannten Ausführungen bzw. den dortigen Verweisen erledigt hat oder durch entsprechende Nebenbestimmungen abgeholfen wurde oder sich aufgrund der Gegenstellungnahme des Vorhabenträgers erledigt hat.

2.8.28.Ident-Nr. 58

Die Einwendung wendet sich gegen die Planung. Sie macht geltend, dass es unzutreffend sei, dass die Talstation nicht bereits heute barrierefrei zu erreichen sei. Dies sei über die Straßenbahnhaltestelle Karl-Weysser-Straße möglich. Hier sei die Steigung geringer, zumal die Haltestelle Durlach Turmberg nicht barrierefrei ausgebaut sei. Die Verkehrsanalyse sei unzureichend, der problematische Knotenpunkt sei weiterhin an der Kreuzung Rittnertstraße / Badener Straße (B 3) zu verorten. Die prognostizierten Fahrgastzahlen seien fernliegend. Umsteiger vom MIV seien nicht zu erwarten – weder durch Besucher der Restaurants, Gäste der Sportschule Schöneck oder Personen, die den Hochseilgarten oder den Waldspielplatz zum Ziel hätten. Die diesbezügliche Nutzen-Kosten-Untersuchung sei schöngerechnet. Bei der Bahn würde es sich um eine touristische Bahn handeln, Förderfähigkeit nach dem LGVFG bestünde daher nicht. Das Argument des barrierefreien Ausbaus sei lediglich ein politischer Kunstgriff, da die meisten Ziele auf dem Turmberg nicht barrierefrei seien. Die verkehrliche Untersuchung sei fehlerhaft und unvollständig, vor allem was die Abbiegeströme auf die B 3 anbelangt. Es sei auch eine Lösung für Linksabbieger aus der Bergbahnstraße zu schaffen. Außerdem werde es auf der Turmbergterrasse zu vermehrten Ruhestörungen kommen. Das Naturschutz- und Naherholungsgebiet werde stark belastet.

Die Vorhabenträgerin entgegnete hierauf, dass es stimme, dass die Haltestelle Durlach Turmberg derzeit nicht barrierefrei ausgebaut sei. Diesbezügliche Planungen seien aber nicht Bestandteil des hiesigen Verfahrens. Da aber die Verpflichtung bestünde, alle Haltestellen barrierefrei auszubauen, werde auch diese Haltestelle ausgebaut. Ein Zeitplan hierfür läge aber noch nicht vor. Die vorgeschlagene Anbindung von der Karl-Weysser-Straße sei jedoch nicht den Anforderungen eines attraktiven ÖPNV. Das Verkehrsgutachten habe ergeben, dass die Belastungen des Knotens Rittnertstraße / B 3 marginal seien, ebenso wie die zusätzlichen Auswirkungen für die B 3 aus der Bergbahnstraße. Auch das prognostizierte Fahrgastaufkommen sei nicht in Zweifel zu ziehen. Es seien eine Marktanalyse und zahlreiche Expertengespräche durchgeführt worden. Im Gegensatz zur Einwendung würde man mit zahlreichen Umsteigern vom MIV rechnen. Dass es sich bei der Turmbergbahn auch um eine touristische Bahn handele, sei für die Einordnung als ÖPNV irrelevant. Ob eine Fördermöglichkeit bestehe, werde letztlich noch entschieden, Voraussetzung sei hierfür der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens. Hinsichtlich der Immissionen würden Gutachten vorliegen, die belegen würden, dass aus dem Betrieb keine unzumutbaren Immissionen resultieren würden. Hinsichtlich der Auswirkungen auf

das Landschaftsschutzgebiet sei man sich bewusst. Um Störungen, die von den Besuchern des Turmbergs ausgingen, erarbeite die Stadt Karlsruhe ein Verkehrskonzept. Dieses sei jedoch nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Aus der Einwendung wird eine eigene Betroffenheit nicht hinreichend deutlich. Diesbezüglich mangelt es an konkreten Darlegungen. Bei den in der Einwendung aufgeworfenen Punkten handelt es sich überwiegend um öffentliche Belange. Es dürfte demnach an der Befugnis fehlen, entsprechende Bedenken gegen die Planung zu erheben. Im Übrigen sind diese unbegründet, soweit sich die Einwendung nicht bereits aufgrund der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin erledigt haben oder ihnen aufgrund der Ausführungen der Planfeststellungsbehörde beziehungsweise diesbezüglich festgesetzter Nebenbestimmungen abgeholfen wurde. Diesbezüglich wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Hierzu kann zusammenfassend ausgeführt werden, dass das Vorhaben aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderlich (vgl. B.III.2.1.1.) und die Finanzierung hinreichend gesichert ist, wobei sich die Planfeststellungsbehörde auch mit der Frage der Förderung nach dem LGVFG auseinandergesetzt hat (vgl. B.III.2.1.3.). Die Planrechtfertigung ist insgesamt gegeben (vgl. B.III.2.1.). Die verkehrlichen Auswirkungen wurden untersucht (vgl. B.III.2.4.4) ebenso wie die Auswirkungen auf die Schutzgebiete und insbesondere das Gebiet des Turmbergs (vgl. B.III.2.4.5., B.III.2.4.6. und B.III.2.4.7.). Ob bessere Alternativen zur Verfügung stehen, hat die Planfeststellungsbehörde unter B.III.2.4.1. betrachtet. Betriebsbedingt wird es nicht zu unzumutbaren Immissionen kommen, (vgl. B.III.2.3.3.1.1.1. und B.III.2.3.3.2.1.). Auch aufgrund der Änderung am Straßenkörper werden keine unzumutbaren Immissionen verursacht (vgl. B.III.2.3.3.1.1.2.). Für die während der Bauzeit entstehenden Immissionen sind Schutzvorkehrungen vorgesehen, welche ausreichenden Schutz bieten (vgl. B.III.2.3.3.1.2. und B.III.2.3.3.2.2. bzw. A.III.1.2.2. und A.III.1.3.). Die Immissionen wurden zudem nochmals im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (vgl. B.III.2.4.3.). Mit den klimatischen Auswirkungen, bezogen sowohl auf das Mikro- als auch das Makroklima, hat sich die Planfeststellungsbehörde ebenfalls auseinandergesetzt (vgl. B.III.2.3.4. und B.III.2.4.11.). Die Einwendung ist daher zurückzuweisen.

3. Gesamtbetrachtung

Bei Gesamtbetrachtung und -bewertung kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele erreicht werden können.

Nachdem alle durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einer Gesamtabwägung unterzogen wurden, wird dem Antrag der Vorhabenträgerin auf Änderung der Turmbergbahn - Barrierefreier Umbau und Verlängerung der Standseilbahn in Karlsruhe-Durlach nach Maßgabe der im verfügbaren Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen. Die einzelnen öffentlichen und privaten Interessen sind gegen die öffentlichen Interessen an einer barrierefreien und durchgehenden ÖPNV-Anbindung des Turmbergs sowie alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit abgewogen worden.

Es bieten sich der Planfeststellungsbehörde gegenüber der planfestgestellten Variante keine Alternativen an, mit denen die dargestellten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher oder privater Belange besser erreicht werden könnten. Dazu hat die Planfeststellungsbehörde auch Alternativen betrachtet.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass mit dem Vorhaben auch negative Auswirkungen auf private und öffentliche Interessen verbunden sind. Zu den nachteiligen Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens zählen vor allem Eingriffe in Natur und Landschaft, hier sind insbesondere auch Eingriffe in das Stadt- und Landschaftsbild zu nennen, nicht gänzlich auszuschließende Lärmbelastungen durch Betriebs- und Baulärm sowie baubedingte Erschütterungen oder datenschutzrechtlich relevante Aspekte aufgrund des beabsichtigten vollautomatischen Betriebs. Privates Eigentum muss nicht in Anspruch genommen werden.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden soweit wie möglich minimiert und im Übrigen kompensiert. Dies gilt auch im Hinblick auf mögliche artenschutzrechtliche Konflikte, insbesondere in Bezug auf Fledermäuse. Für die Bauphase soll ein Maßnahmenbündel (u.a.: grundsätzliche Beschränkung der Arbeiten auf den Tageszeitraum, Benennung eines Immissionsschutzbeauftragten, umfassende Information der Anlieger, Verwendung geräuscharmer Bauverfahren und geräuscharmer Baumaschinen, Optimierung der Baustelleneinrichtung, Fortschreibung der Baulärmprognose, Ergreifung von Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Richtwertüberschreitungen, Stellung von Ersatzwohnraum, Überwachung der Lärmimmissionen mittels messtechnischer Untersuchungen, Entschädigung in Geld) einen angemessenen Schutz vor Beeinträchtigungen durch Baulärm herbeiführen. Hinsichtlich kritischer baubedingter Erschütterungen sind Minderungsmaßnahmen,

insbesondere die Begrenzung der maximalen Einwirkzeit pro Tag, vorgesehen. Auch im Hinblick auf den Datenschutz wurden Nebenbestimmungen getroffen, um das Recht auf informationelle Selbstbestimmung sowohl der Anlieger als auch der Fahrgäste oder der Beschäftigten zu wahren.

Durch die von der Planfeststellungsbehörde verfüigten Nebenbestimmungen und die verbindlichen Zusagen des Vorhabenträgers wird sichergestellt, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für das Vorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden. Die trotz der verfüigten Nebenbestimmungen und Zusagen noch verbleibenden Beeinträchtigungen müssen jedoch im Hinblick auf verkehrliche öffentliche Interessen hingenommen werden.

Im Ergebnis ist die Bewältigung aller maßgeblichen Konflikte festzustellen, so dass das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

IV. Wasserrechtliche Erlaubnis

Für die hier geplanten Eingriffe in das Grundwasser, das teilweise Versickern von Abwasser (Niederschlagswasser), bedarf es einer wasserrechtlichen Erlaubnis nach §§ 8, 9 WHG. Die wasserrechtliche Erlaubnis wird im verfüigenden Teil dieser Entscheidung unter Abschnitt A.VIII.1. erteilt. Die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde hierfür ergibt sich aus § 19 Abs. 1 WHG. Die Wasserbehörde der Stadt Karlsruhe als untere Wasserbehörde hat unter dem 02.10.2024 das erforderliche Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG erklärt und um die Aufnahme von vier Nebenbestimmungen gebeten. Die genannte Erlaubnis kann auf Grundlage der §§ 10, 12, 13, 57 WHG erteilt werden. Bei Beachtung der in Abschnitt A.VIII.2. angeordneten Nebenbestimmungen sind keine schädlichen Gewässeränderungen im Sinne von § 3 Nr. 10 WHG und damit keine Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten. Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Weiterhin sind keine Nachteile für Dritte i.S.d. § 14 Abs. 3 WHG zu besorgen. Sonstige wasserwirtschaftliche Belange werden durch die Realisierung des Vorhabens nicht negativ beeinflusst.

C. Anordnung der sofortigen Vollziehung

Auf Antrag der Vorhabenträgerin vom 09.10.2024 wird die sofortige Vollziehung nach § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 VwGO in Ausübung pflichtgemäßen Ermessens angeordnet.

Anhörungen der Verfahrensbeteiligten nach § 28 LVwVfG bedurfte es nicht, da es sich bei der Anordnung der sofortigen Vollziehung nicht um einen Verwaltungsakt, sondern um eine behördliche Nebenanordnung handelt (vgl. VGH Mannheim, Beschluss vom 30.08.1990 – Az. 8 S 1740/90).

Nach Abwägung aller im konkreten Fall betroffenen öffentlichen und privaten Interessen ist ein besonderes öffentliches Interesse an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses festzustellen, welches über das Interesse hinausgeht, das (nur) den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses selbst rechtfertigt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 29.04.1974 – Az. IV C 21.74). Es muss so gewichtig sein, dass es gerechtfertigt erscheint, aufgrund dieses Interesses den durch die aufschiebende Wirkung ansonsten eintretenden Rechtsschutz des Betroffenen einstweilen zurückzustellen. Die sofortige Vollziehung ist also nur dann gerechtfertigt, wenn ein das Rechtsschutzinteresse des Betroffenen überwiegendes öffentliches Vollzugsinteresse besteht. Die Behörde ermittelt das besondere Vollzugsinteresse durch eine Abwägung der Umstände des konkreten Einzelfalls. Ein besonderes öffentliches Interesse am Sofortvollzug ergibt sich dabei auch dann grundsätzlich nicht automatisch aus dem Verwaltungsakt selbst, wenn, wie bei Planfeststellungsbeschlüssen, der zu Grunde liegende Verwaltungsakt nur nach einer umfassenden Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange ergehen durfte. Grundsätzlich kann allerdings jedes öffentliche Interesse im Einzelfall die Unaufschiebbarkeit der Vollziehung begründen, z.B. das Gemeinwohl.

Diese Voraussetzungen für die Anordnung der sofortigen Vollziehung liegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vor. Die Dringlichkeit einer sofortigen Realisierung des Planvorhabens ergibt sich u.a. aus dem erheblich größeren Aufwand, der mit einem späteren Baubeginn verbunden wäre.

Vor Durchführung der Hauptbaumaßnahme sind verschiedene Vorabmaßnahmen unabdingbar. Hierzu gehören beispielsweise Schutzmaßnahmen des Natur- und Artenschutzes, Rodungsarbeiten sowie Rückbaumaßnahmen. Es ist eine Gesamtbauzeit von 15 Monaten veranschlagt. Um erhebliche Verzögerungen zu vermeiden, ist ein baldiger Baubeginn notwendig, da insbesondere der Rückbau und die Rodung der Flächen im Zeitraum bis Ende März 2025 erfolgen müssen, damit diese außerhalb der Brutsaison der Avifauna und der Vegetationsperiode erfolgen. Kann das gesetzlich bedingte Zeitfenster nicht eingehalten werden, führt dies zwangsläufig zu einer erheblichen zeitlichen Verzögerung – im vorliegenden Fall um ca. 10 Monate – des gesamten Projekts.

Neben dem öffentlichen Interesse an der Umsetzung der vorbezeichneten Vorabmaßnahmen besteht darüber hinaus auch ein öffentliches Interesse an der raschen Umsetzung des Gesamtvorhabens. Eine verzögerungsfreie und möglichst frühzeitige Inbetriebnahme der verlängerten und barrierefrei ausgebauten Turmbergbahn dient dem Allgemeinwohl bzw. der Daseinsvorsorge. Dass Seilbahnen Teil dieser Daseinsvorsorge sein können, zeigt unter anderem auch der Leitfaden für „Urbane Seilbahnen im öffentlichen Nahverkehr“ des BMDV. Dass dieser Leitfaden lediglich Seilschwebbahnen betrachtet, ändert nichts an der Tatsache, dass Seilbahnen grundsätzlich Teil der Daseinsvorsorge sein können. Der Leitfaden blendet Standseilbahnen insbesondere deswegen aus, weil Seilschwebbahnen die Eigenschaften zugesprochen werden, potenziell platzsparend zu sein und die Möglichkeit haben, topografische und bauliche Hindernisse zu überwinden können. Für Straßenbahnen, die ebenfalls Teil der Daseinsvorsorge sind, ist in § 29 Abs. 6 PBefG die sofortige Vollziehung bereits gesetzlich verankert. In der Stadt Karlsruhe verkehren sowohl Straßenbahnen als auch Stadtbahnen, diese verkehren dabei auf demselben Verkehrskörper. Die Karlsruher Stadtbahn kombiniert die Idee einer leistungsfähigen innerstädtischen Straßenbahn mit einer Erschließung der Region im Sinne einer Eisenbahn. Straßen- und Eisenbahnstrecken sind also zur Schaffung eines attraktiven Stadt-Umland-Verkehrsangebots miteinander verknüpft. Stadt- und Straßenbahnen sind demnach in der Region Karlsruhe das wichtigste Verkehrsmittel des ÖPNV. Die Turmbergbahn soll dieses Nahverkehrsangebot ergänzen und durch eine Einbindung in den ÖPNV eine umsteigefreundliche, barrierefreie und klimafreundliche Alternative schaffen, den Turmberg mittels ÖPNV zu erreichen und damit Besucher zum Umstieg vom MIV hin zum ÖPNV zu überzeugen. Das Vollzugsinteresse des Ausbaus der Standseilbahn ist daher mindestens in gleicher Weise gegeben wie

das bereits gesetzlich eingeräumte vorrangige Vollzugsinteresse einer Straßenbahn (vgl. § 80 Abs. 2 Nr. 3 VwGO i.V.m. § 29 Abs. 6 PBefG). Eine zügige Umsetzung der Anbindung des Turmbergs im Sinne eines Teilbeitrags zur Mobilitätswende darf nun nicht daran scheitern, dass sich die Umsetzung des Vorhabens verzögert. Die besondere Bedeutung des ganzen ÖPNV-Netzes zeigt sich außerdem daran, dass die städtischen Gremien wiederholt für die Umsetzung Vorhabens gestimmt haben und wiederholt der Wunsch geäußert wurde – auch zur Vermeidung von Kostensteigerungen – das Vorhaben zeitnah umzusetzen. Das Projekt "Turmbergbahn" entspricht auch den politischen Zielen des Landes Baden-Württemberg zur Stärkung und zum Ausbau des ÖPNV und dem politischen Willen der Stadt Karlsruhe aktuelle und zukünftige Mobilitätsanforderungen nachhaltig und umweltfreundlich umzusetzen. Das Vorhaben ist als Nahverkehrsangebot geeignet, den Modal Split zu Gunsten des ÖPNV zu verschieben und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und damit gesetzlich festgeschriebene Klimaschutzziele zu erreichen. Maßnahmen, welche die Attraktivität des ÖPNV verbessern, sind hierfür prädestiniert. Da hinsichtlich des Klimaschutzes umgehendes Handeln geboten ist, um der weiteren Klimaerwärmung entgegenzuwirken, ist es notwendig, diesbezüglich vorteilhafte Vorhaben einer raschen Umsetzung zuzuführen.

Die verzögerungsfreie Inbetriebnahme der Turmbergbahn liegt auch deswegen im öffentlichen Interesse, da die Betriebserlaubnis der derzeit betriebenen Turmbergbahn am 31.12.2024 erlischt und der Zeitraum, innerhalb dessen der Turmberg nicht mittels Seilbahn erreichbar ist, möglich geringgehalten werden soll. Nach Erlöschen der Betriebserlaubnis ist das Gebiet des Turmbergs im Wesentlichen nur noch mittels MIV erreichbar. Weder der Parkplatz noch die allgemeine Verkehrssituation sind dafür auf Dauer ausgelegt. Dies verschärft sich dadurch, dass das Gebiet auf dem Turmberg ein beliebtes Ausflugsziel ist. Hier befinden sich Gastronomiebetriebe, ein Waldspielplatz, ein Hochseilgarten, die Aussichtsterrasse, die Sportschule des badischen Fußballverbandes und zudem ist der Turmberg Ausgangspunkt für Wanderungen. Der Turmberg wird demnach sowohl im Sommer als auch im Winter als Ausflugsziel rege in Anspruch genommen. Es muss damit gerechnet werden, dass mit Wegfall der Turmbergbahn eine Verlagerung der Verkehre hin zum MIV erfolgt, wie dies beispielsweise in der Vergangenheit laut Auskunft der Vorhabenträgerin bei Wartungsarbeiten, als die Turmbergbahn kurzzeitig außer Betrieb war, der Fall war. Bereits derzeit – bevor das unter B.III.2.4.7. angesprochene Verkehrskonzept der Stadt für den Turmberg in Kraft tritt – ist das Gebiet rund um die Bergstation einem hohen Parkdruck ausgesetzt. Dieser wird dann tendenziell zunehmen, wenn die

Turmbergbahn außer Betrieb ist. Da im Bereich der Bergstation viele naturnahe Flächen und Wald liegen, ist auch mit einer Belastung dieser Flächen zu rechnen. Zudem ist es im Sinne des Klimaschutzes, den Anteil des MIV so gering wie möglich zu halten und dementsprechend zügig wieder eine Verbindung zum Turmberg mittels ÖPNV anbieten zu können.

Eine verzögerungsfreie, termingerechte Baudurchführung ist aber auch eine wesentliche Voraussetzung zur Einhaltung der kalkulierten Kosten für die Umsetzung des Vorhabens. Da die kalkulierten Kosten Thema zahlreicher Einwendungen waren, wird deutlich, dass an der Einhaltung der Kosten ein erhebliches öffentliches Interesse besteht. In Anbetracht der derzeitigen Baupreissteigerung ist die Einhaltung der Kosten aber nur möglich, wenn mit den Baumaßnahmen kurzfristig begonnen werden kann. Die Vorhabenträgerin hat Baupreissteigerungen mit dem ausführenden Hauptunternehmen Garaventa vereinbart, sodass weitere Verzögerungen mit höheren Kosten für öffentliche Haushalte verbunden wären. Diese Preisanpassungsklauseln sind an verschiedene Indizes gekoppelt. Im vorliegenden Fall wurde vereinbart, dass die statistischen bundesdeutschen Bau- und österreichischen Maschinenbau-Preissteigerungen berücksichtigt und angerechnet werden. Diese vertragliche Gestaltung unterscheidet sich nach Auskunft der Vorhabenträgerin, woran die Planfeststellungsbehörde keine vernünftigen Zweifel hat, insofern von anderen Bauverträgen, da sie der besonderen Komplexität und der besonderen Verzahnung von Anlagenplanung und Bau geschuldet ist. In Anbetracht der derzeitigen Baupreissteigerung gilt es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als sicher, dass mit weiteren Kostensteigerungen zu rechnen ist. Diese Annahme wird dadurch verstärkt, dass nach Auskunft der Vorhabenträgerin bereits in den letzten sechs Monaten eine Preissteigerung von 200.000 € allein aufgrund dieser allgemeinen Preissteigerungen eingetreten ist. Von der Kostensteigerung wären zudem mittelbare Folgekosten betroffen. Es ist daher von besonderem Interesse den Einsatz öffentlicher Mittel für die Turmbergbahn so gering wie möglich zu halten.

Darüber hinaus besteht auch ein öffentliches Interesse aus dem Grund, dass die baubedingten Maßnahmen vollständig geplant sind und bereits Vorbereitungsmaßnahmen getroffen wurden. Zur Nutzung von Synergieeffekten aber auch wegen der notwendigen Folgemaßnahmen wurden Bauarbeiten bereits mit den zuständigen bzw. den beteiligten Behörden und Unternehmen abgestimmt und terminlich disponiert, auch um die oben genannte Unterbrechung der Anbindung des Turmbergs mit der Turmbergbahn sowie die verkehrlichen Auswirkungen so gering wie möglich zu

halten. Zeitliche Verschiebungen würden Störungen der Organisationskette bedeuten und dadurch Planungsaufwand und weitere Verzögerungen bedeuten, was dann wiederum mit weiteren – bereits ebenfalls angesprochenen – Kostensteigerungen verbunden wäre. Zumal die bereits abgestimmten Prozesse dazu dienen, die baubedingten Belastungen für Anwohner und die Öffentlichkeit so gering wie möglich zu halten. Hinsichtlich der Nutzung von Synergieeffekten ist anzumerken, dass die Stadt Karlsruhe ein Jahresprogramm aufstellt, in dem die Stadt und ihre Gesellschaften für jedes Jahr die anstehenden Baumaßnahmen koordinieren und abstimmen. In diese Planungen sind auch die Termine externer wichtiger Bauvorhaben, wie beispielsweise Autobahnsperren, enthalten. Da die Maßnahmen bzw. Folgemaßnahmen, wie beispielsweise Leitungsverlegungen und Straßenerneuerungen, teilweise voneinander abhängig sind, würde jedwede Verzögerung beim Baubeginn zu Störungen der weiteren aufeinander abgestimmten Abläufe führen. Dies hätte dann unter anderem zusätzliche verkehrliche Belastungen, wie beispielsweise längere Straßensperren zur Folge. Darüber hinaus dient diese frühzeitige Abstimmung der Terminplanung dem Ansinnen der beteiligten Stellen, die Funktionsfähigkeit öffentlicher Einrichtungen und der Daseinsvorsorge sicherzustellen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht die grundsätzliche Bedeutung des Rechtsschutz- bzw. Suspensivinteresses. Vorliegend werden durch die Zulassung des Baubeginns vor einer Entscheidung in der Hauptsache eines eventuellen Klageverfahrens durchaus Tatsachen geschaffen, die zu Beeinträchtigungen insbesondere im Bereich des Naturschutzes und der Landschaftspflege führen. Anzumerken ist, dass ein Eingriff in die Rechte Dritter nicht unmittelbar in der Weise erfolgt, als dass fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten.

Auch vor dem Hintergrund, dass eine Vielzahl der Maßnahmen reversibel sind und die Planunterlagen zahlreiche bauzeitliche Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen vorsehen, darüber hinaus die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen in Anbetracht des großen öffentlichen Interesses an der Seilbahnbeförderung, die nur dann rechtzeitig – ohne die vorbezeichneten negativen Auswirkungen – beginnen kann, wenn die Zeitpläne für ihre Errichtung eingehalten werden, beginnend mit der Rodung der betroffenen Bäume innerhalb des gesetzlichen Rodungszeitraums zwischen 1. November 2024 und 28. Februar 2025 und fortfahrend mit dem Rückbau der bestehenden und eigentlichen Bau der (neuen) Seilbahn, nicht außerordentlich ins Gewicht fallen, kann das Aussetzungsinteresse bis zum rechtskräfti-

gen Abschluss eines etwaigen verwaltungsgerichtlichen Verfahrens das überragende öffentliche Interesse an einer sofortigen Realisierung des Planvorhabens nicht überwiegen. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung ist daher geboten.

In Ansehung der aufgeführten Gründe macht die Planfeststellungsbehörde insoweit von ihrem Anordnungsermessen Gebrauch.

D. Gebühr

Für diesen Planfeststellungsbeschluss wird gemäß §§ 1 bis 7 LGebG i. V. m. § 1 GebVO VM und Nr. 11.2.3 GebVerz VM eine Gebühr erhoben, die die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH als Antragstellerin zu tragen hat (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 LGebG). Die Festsetzung der Gebühr erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

E. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Karlsruhe, Nördliche Hildapromenade 1, 76133 Karlsruhe, erhoben werden.

Matthias Weckesser

Karlsruhe, den 25.10.2024
Regierungspräsidium Karlsruhe

Anhang Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
a. F.	alte Fassung
AG	Aktiengesellschaft
ArbSchG	Arbeitsschutzgesetz
ArbStättV	Verordnung über Arbeitsstätten Arbeitsstättenverord- nung
ArbZG	Arbeitszeitgesetz
ASR	Anforderungen der Technischen Regeln für Arbeitsstätten
AVwV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
Az.	Aktenzeichen
BaustellV	Baustellenverordnung
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BBSV	Badischer Blinden- und Sehbehindertenverband V.m.K.
BE-Fläche	Baustelleneinrichtungsfläche
BetrSichV	Betriebssicherheitsverordnung
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behin- dertengleichstellungsgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissi- onsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutz- verordnung)
BK	Bodenkarte
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
CEF-Maßnahme	Vorgezogene Ausgleichsmaßnahme
EBKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
EU	Europäische Union
e. V.	eingetragener Verein
FFH	Fauna-Flora-Habitat

FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GebVerz VM	Gebührenverzeichnis des Ministeriums für Verkehr
GebVO VM	Gebührenverordnung des Ministeriums für Verkehr
GG	Grundgesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
IO	Immissionsort
iSd	im Sinne des
iVm	in Verbindung mit
KompVzVO	Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsver- zeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung)
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
KVV	Karlsruher Verkehrsverbund
LAI	Die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissions- schutz
LAG	Landesarbeitsgemeinschaft
L-BGG	Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Be- hinderungen (Landes-Behindertengleichstellungsgesetz)
LBO	Landesbauordnung für Baden-Württemberg
LBOAVO	Allgemeine Ausführungsverordnung des Wirtschaftsmini- steriums zur Landesbauordnung
LBOVVO	Verordnung der Landesregierung, des Wirtschaftsministe- riums und des Umweltministeriums über das baurechtli- che Verfahren (Verfahrensverordnung zur Landesbauord- nung)
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEA	Landeseisenbahnaufsicht
LED	light emitting diode (Leuchtdiode)
LEisenbG	Landeseisenbahngesetz (veraltet)
LfDi	Der Landesbeauftragte für den Datenschutz und die Infor- mationssicherheit Baden-Württemberg
LGebG	Landesgebührengesetz
LGRB	Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Lkw	Lastkraftwagen
LNV	Landesnatschutzverband Baden-Württemberg e.V.

LSeilbG	Landesseilbahngesetz
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LSG-VO	Landschaftsschutzgebiet-Verordnung
LUBW	Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
LVG	Landesverwaltungsgesetz
LVwVfG	Landesverwaltungsverfahrensgesetz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NABU	Naturschutzbund Deutschland e.V.
NatSchG	Naturschutzgesetz BW
Naturpark-VO	Naturpark-Verordnung
NN	Normalnull
Pkw	Personenkraftwagen
ÖKVO	Ökokonto-Verordnung
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park and Ride
PV-Anlage	Photovoltaik-Anlage
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen - Landschaftspflege Abschnitt 4
RASt 06	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RSA	Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen
R SBB	Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbe- ständen bei Baumaßnahmen
SDW	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V.
StrG	Straßengesetz für Baden-Württemberg
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TBB	Turmbergbahn
TK	Telekommunikation
TOMs	Technische und organisatorische Maßnahmen
UNB	Untere Naturschutzbehörde
Urt.	Urteil
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVV	Unfallverhütungsvorschriften
VBG	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft

VBK	Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VM	Verkehrsministerium
VO	Verordnung
VwV	Verwaltungsvorschrift
UVwG	Umweltverwaltungsgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz