

TBB Planfeststellung-RPK17-3828-4/14/51 – Ident-Nr. 25
Vorab Stellungnahme zur Anhörung am 23.04.24

Erwiderung auf die Gegenstellungnahme des Vorhabenträgers vom 15.04.24:

1.) Gleisbettung

nicht erkennbar ist, welche Art von Gleisbettung verwendet werden soll.

: Begriffe unklar: „SEDUMGLEIS“ und „benagtragte“.

Grundsätzlich ist jede Trassierung emissionsarm. Entscheidend ist die Fahrzeugkonstruktion, die bei einer V max von 8-10 km/h vernachlässigt werden kann.. Auch die Anordnung der (gummibeschichteten) Seilrollen hat keinen Einfluss auf die Emissionen.

Ein Rasen- oder Schotterbettgleis versiegelt den Untergrund nicht und entkräftet das Argument der Gegner eine „Betonpiste“ verunstalte das Wohnquartier.

Designerzaun:

Dieser 1,8 m hohe (blickdichte?) Zaun ist ein Hauptargument gegen die Verlängerung der TBB.(„ Zerschneidung des Wohnquariereres“) Um das BV nicht zu gefährden, sollte ein lickdurchlässiger Zaun ausgeführt werden. Ein aufzustellender Kostenvergleich dient der Entscheidungsfindung.

2) Fussgängerunterführung

Es fehlt eine genaue Vermassung des geplanten Bauwerkes. Aus dem Längsschnitt ist eine Breite von ca.12,50 m zu entnehmen.

Ein PKW- fähiger Durchlass erlaubt die vorhandenen Verkehrsbeziehungen weiterhin und entkräftet die Argumente der Gegner bezüglich Umwegfahrten und entfallender Parkplätze und reduziert die Baukosten.

Durchlass mit einspurigem Gegenverkehr, von 4,25 m Breite: Fahrbahn 2,75m + 1,50 m Gehweg. Analog dem Durchlass am Wolfweg. Ausserdem ist die (nicht nachvollziehbare) aber erkennbare Längsentwicklung mit verlorener Steigung von ca. 2 Metern ist kontraproduktiv.

Der Verkehr mit Ver- und Entsorgungsfahrzeugen erfolgt auf der Nordseite wie geplant, wobei ein Gegenverkehr auf einspuriger fahrbahn zwischen „Am Steinbruch“ und Kastellstrasse analog der Karl-Eysser-Str. vertretbar ist..

3) Toiletten

Es ist ja wohl selbstverständlich, dass eine Verkehrseinrichtung mit zukünftig 200.000 Fahrgästen öffentliche Toiletten zur Verfügung stellt.

Für was gibt es eine AB zum Seilbahngesetz, wenn diese nicht gültig sein soll? In der jetzigen Talstation ist auch eine vorhanden. Die Toilette an der

TBB Planfeststellung-RPK17-3828-4/14/51 – Ident-Nr. 25
Vorab Stellungnahme zur Anhörung am 23.04.24

Endstation ist meiner Beobachtung nach, nur für das Fahrpersonal vorgesehen, nicht für Betriebsfremde.

Eine Stellungnahme des Betriebsrates ist einzuholen.

4.) Bergekonzept/Evakuierung

Aus dem vorgestellten Bergekonzept geht nicht hervor, wie bei einem Stillstand auf freier Strecke und Chaos-Verhalten der Fahrgäste oder

Brandausbruch diese sich aus ca. 1,80 m Höhe selbst retten können. Der besagte Fahrmeister hat einen Weg von der Tullastr bis z.B. Wolfweg von ca. 12-15 Minuten zurück zu legen. Es ist nicht ersichtlich, welche festen und beweglichen Bergeeinrichtungen zum Einsatz kommen.

Wie werden Rollifahrer evakuiert? Wie sieht die **Hilfestellung** aus 1,80 m Höhe konkret aus?

Das LSeilbG sieht in § 8 (2) vor, dass eine Sicherheitsanalyse durchzuführen ist, gemäss EU- Seilbahnrichtlinie, bei der alle sicherheitsrelevanten Aspekte des Systems und der Umgebung im Rahmen der Planung ... berücksichtigt und...alle Risiken ermittelt werden, die während des Betriebes auftreten können.

Der Sicherheitsbericht enthält die geplanten Massnahmen zur Behebung etwaiger Risiken.

Ich vermisse eine Massnahme zur Evakuierung bei Stillstand auf freier Strecke mit Ausbruch von Chaos unter den Fahrgästen, z. B. bei Brand.

4.2) Bergewegbreite freie Strecke

Nach gängiger Norm benötigen Rollstühle eine Mindestbreite von 90 cm. Da der Bergeweg abgetrept ist, kann dieser nicht selbständig von Rollstühlen befahren werden. Wie erfolgt da die Selbstrettung/ Fremdrettung?

100 cm halte ich nach wie vor für zu schmal.

4.3) Niveaueausgleich

In den geplanten Fahrzeugen wurden ohnehin acht Sitze auf einem Podest angeordnet (Stufe) und es sind nur zwei Rollstuhlfahrerplätze vorgesehen. Insofern muss der Kabinenfussboden nicht zu 80 % eben sein. Das geplante Fahrzeug, wie erwähnt, verunmöglicht eine die Selbstrettung.

Beispielsweise gibt es Standseilbahnen mit extrem unterschiedlichen Neigungen und ohne Niveaueausgleich:

Auf den **Niesen** am Thunersee (CH) seit 1910:

Anfangsneigung 15% - Endneigung 66% - Durchschnitt 40,5 %

TBB Planfeststellung-RPK17-3828-4/14/51 – Ident-Nr. 25
Vorab Stellungnahme zur Anhörung am 23.04.24

Auf den **Mercur** bei Baden-Baden seit 1913:

Anfangsneigung 23%- Endneigung 58 %-- Durchschnitt 40,5 %

Die Fahrzeuge haben keinen Niveaueausgleich. Beim Niesen ergibt sich eine Abweichung der Neigung Strecke/Fahrzeug von 17,5 %, bei der Mercurbahn sind es ebenfalls 17,5 %

Bei der TBB wären es nur $23,75\% - 9,9\% = 13,84\%$ gerundet 14%.

Aus Selbsterfahrung ist bei einer Neigung von bis zu 25% ein sicheres Sitzen und Gehen auch in nicht abgetreppten Fahrzeugen (Zahnradbahnen) möglich. Dass die Fahrgäste bei den genannten Standseilbahnen von den Sitzen gerutscht wären ist nicht bekannt.

5.) Bergung von Fahrgästen

Unter 4.) Bereits behandelt

6.1) Betriebslärm

Die Untersuchung sollte feststellen, in wieweit die aufgeständerte Fahrbahn Schallemissionen erzeugt, die Auswirkungen auf die freie Umgebung oberhalb des Wolfweges, also auf Besucher des Turmberges haben. Es geht nicht um die besagten Gebäude. unterhalb des Wolfweges.

6.2) Umsteiger

Eine entsprechende Untersuchung muss nachgeholt werden.

Wünschenswert wäre auch eine **Fahrgastbefragung** darüber, mit welchen Verkehrsmitteln aus welchen Orten diese anreisen.

Von den Gegnern werden fehlende Parkplätze bemängelt. Eine Fahrgastbefragung könnte Klarheit schaffen.

Anmerkung:

In den Scoping- Unterlagen befindet sich eine Expertise des Büros Montenius, die auf Kosteneinsparung und darauf hinweist, dass die Bergbahnwägen nicht mit Niveaueausgleich ausgeführt werden müssen. Fälschlicherweise wird das als nicht barrierefrei bezeichnet. Es müssen aber alle Fahrzeuge, wie auch öffentliche Gebäude barrierefrei gestaltet werden. Auch ein üblicher Bergbahnwagen mit abgetrepptem Fahrgastraum und mit entsprechender Plattform ist barrierefrei, wenn der Zugang stufenfrei ist.

Aufgestellt:

Durlach 20-04-2024

Ullrich Müller

TBB Planfeststellung-RPK17-3828-4/14/51 – Ident-Nr. 25

Vorab Stellungnahme zur Anhörung am 23.04.24

Anhang Montenius- Expertise

TBB Planfeststellung-RPK17-3828-4/14/51 – Ident-Nr. 25

Vorab Stellungnahme zur Anhörung am 23.04.24



4 ANHANG

Niveaueausgleich

4.1 Einsparmöglichkeiten ohne ~~Barrierefreiheit~~

Niveaueausgleich bedeutet nicht gleich Barrierefreiheit



Niveaueausgleich

Einsparmöglichkeit ohne ~~Barrierefreiheit~~:

Elektromechanische Ausrüstung: € 1'300'000.-

Seilbahntechnische Ausrüstung: € 520'000.-

- Entfall Niveauregulierung
- Kleinere Seilspanneinrichtung und kleinerer Antrieb (reduziertes Fahrzeuggewicht -> kleinere Seile)
- Entfall Verschiebeeinrichtung im Antrieb
- Reduktion Elektrische Ausrüstung
- Einsparung Engineering

Fahrzeuge: € 780'000.-

- Entfall Niveauregulierung
- Einzelradfahrwerke

Bau: € 1'520'000.-

Talstation: € 260'000.-

- Kleinerer Einschnitt -> geringere Spundwände
- Notwendigkeit Untergeschoss entfällt

Bergstation: € 1'230'000.-

- Bergstation kann substantiell weiterverwendet werden
 - Entfall resp. Reduktion Abbrucharbeiten
- Preisreduktion durch VBK zu ermitteln

Strecke: € 30'000.-

- Reduktion Baukosten wegen leichter Fahrzeug

TOTAL Reduktion Anteil Garaventa: € 2'820'000.-

Vergleich Gesamtbaukosten (exkl. MwSt.):

Barrierefreie Ausführung (inkl. Planfeststellung) € 17'857'900.-

Ohne barrierefreie Ausführung (inkl. Planfeststellung) € 15'037'900.-

Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz müssen sich seh-hör- und bewegungseingeschränkte Personen selbstständig informieren und bewegen können.

Gemäss DIN 18040-3 müssen Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs mit Rollstuhl, Rollator, aber auch für sensorisch Behinderte zugänglich, betretbar und sicher auffindbar sein.