

STADT KARLSRUHE
Stadtamt Durlach

N i e d e r s c h r i f t Nr. 13/2024

über die Sitzung des Ortschaftsrates Durlach
am: Mittwoch, 11. Dezember 2024
Beginn: 17:00 Uhr
Ende: 18:50 Uhr

in Karlsruhe-Durlach, Bürgersaal im Rathaus

Vorsitzende: Ortsvorsteherin Alexandra Ries

Zahl der anwesenden Ortschaftsrätinnen und Ortschaftsräte: 21

Es waren anwesend:

B´90/Die Grünen: OR Pötzsche, OR Stolz, OR Dr. Klingert, OR Tessmer,
 OR Dr. Mezger, OR Isele
CDU: OR Kehrle, OR Müller, OR Dörflinger, OR Miersch,
 OR Zwilling, OR Graf
SPD: OR Tröndle, OR Difflipp-Eppele, OR Dr. Rausch
FDP: OR Dr. Noé, OR Gaebel
AfD: OR Rathjen
FW: OR Thormann, OR Clemens
DIE LINKE: OR Labenz

Es fehlten

a) entschuldigt: -

b) nicht entschuldigt: OR Willimzig

Schriftführer:

Robin Axtmann (StaDu)

Sonstige Verhandlungsteilnehmer: Herr Wurm (StaDu), Herr Höglmeier (VBK),
Herr Steigleder (VBK)

Die Einladung zu dieser Sitzung, datiert vom 30. November 2024, Zeit, Ort und Tagesordnung sind am 6. Dezember 2024 auf der Internetseite der Stadt Karlsruhe ortsüblich bekanntgegeben worden.

**13. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 11. Dezember 2024,
17:00 Uhr**

Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries) begrüßt die Anwesenden zur heutigen Sitzung im Bürgersaal des Rathauses. Entschuldigt für die heutige Sitzung sei niemand, allerdings müsse Herr OR Dr. Noé die Sitzung gegen 19.00 Uhr verlassen. Vor Eintritt in die Tagesordnung informiert sie darüber, dass Tagesordnungspunkt 3 abgesetzt sei. Hier seien ergänzende Gespräche mit dem Schul- und Sportamt notwendig.

**13. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 11. Dezember 2024,
17:00 Uhr**

Protokoll zu

TOP 1: Grundsatzentscheidung zum Neubau Turmbergbahn

TOP 1.1: Lizenzierung eines Flugtaxi-Services statt Neubau der Turmbergbahn

Blatt 1

Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries) ruft Tagesordnungspunkt 1, Grundsatzentscheidung zum Neubau Turmbergbahn sowie den Antrag Lizenzierung eines Flugtaxi-Services statt Neubau der Turmbergbahn, auf. Sie begrüßt recht herzlich Herrn Höglmeier und Herrn Steigleder von der VBK. Diese stehen für Fragen zur Turmbergbahn zur Verfügung. Sie gibt bekannt, dass Frau OR Isele sowie Frau OR Dr. Klingert bei diesem Tagesordnungspunkt befangen seien, dies sei durch den Zentralen Juristischen Dienst geprüft worden. Herr Dr. Rausch habe sich selbst für befangen erklärt.

OR Isele, OR Dr. Klingert und OR Dr. Rausch nehmen im Zuschauerbereich Platz

OR Tröndle (SPD-OR-Fraktion) beginnt mit einem Zitat von Goethe an. Es seien genug Argumente gewechselt worden und man stehe heute vor der Aufgabe, Ja oder Nein zur Planung des Neubaus der Turmbergbahn zu sagen. Die SPD sage trotz oder gerade wegen der Haushaltslage JA zum Neubau der Turmbergbahn. Die geäußerte Kritik lasse sich recht lang fortsetzen, werde aber nicht besser, wenn man sie stetig und immer lauter wiederhole. Man müsse die Kritik aushalten, denn man sei auch für das Treffen von Entscheidungen gewählt worden. Es bewahrheite sich auch bei diesem Projekt der Spruch, wer etwas wolle, suche nach Lösungen, wer etwas nicht wolle, suche nach Argumenten. Die SPD stimme für den Vorschlag der Verwaltung, da die neue Bahn bereits in den ursprünglichen Planungen den vorgesehenen Anschluss bis zur B3 mit Anbindung an den ÖPNV schaffe und somit mehr Leute als bisher mit dem ÖPNV statt dem PKW auf den Turmberg kommen würden. Der barrierefreie Ausbau von Wagen und Stationen gebe auch mobilitätseingeschränkten Personen endlich die Möglichkeit auf den Turmberg zu gelangen. Der autonome Betrieb der Bahn sei wirtschaftlich sinnvoll und darüber hinaus ein Zeichen setze, dass Durlach auch in Sachen Verkehrsinfrastruktur eine Vorbildfunktion erfülle. Das Projekt sei auch trotz der angespannten finanziellen Lage realisierbar, wie das Datenblatt belege. Der Neubau sei alternativlos, da bei einem Verzicht künftig keine Bahn mehr auf den Turmberg fahre und der dortige Bereich zu einem einzigen, riesigen Parkplatz verkommen würde. Man wünsche sich noch eine Mittelstation sowie ein Parkierungs- und Verkehrskonzept.

OR Kehrle (CDU-OR-Fraktion) sagt, die CDU werde nicht einheitlich abstimmen. Man habe unterschiedliche Meinungen hierzu, die meisten seien von den Kollegen der SPD bereits genannt worden. Man werde aber auch größtenteils aus diesen Gründen zustimmen. Man wolle sich ein Durlach ohne Turmbergbahn nicht vorstellen. Die Verlängerung sei vor vielen Jahren schon abgelehnt worden, damals konnte man mit der bisherigen Bahn aber weiterfahren. Nun würde sie stillgelegt werden, dann habe man nichts mehr. Man wolle den Stadtteil in die Zukunft bringen und dort eventuell auch mehr touristische Attraktionen haben. Es gebe andere Gebiete, wie Bad Wildbad, welche einen Baumwipfelpfad hätten. Dies ziehe auch viele Besucher an.

**13. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 11. Dezember 2024,
17:00 Uhr**

Protokoll zu

TOP 1: Grundsatzentscheidung zum Neubau Turmbergbahn

TOP 1.1: Lizenzierung eines Flugtaxi-Services statt Neubau der Turmbergbahn

Blatt 2

Wichtig sei ihnen auch der barrierefreie Ausbau sowie der Anschluss ins ÖPNV-Gebiet. Die prognostizierten Fahrgastzahlen der Zukunft sehen sie als etwas hoch angesetzt, auch wenn sie von einer Wirtschaftlichkeit ausgehen.

OR Pötzsche (B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion) führt zur Geschichte der Turmbergbahn aus. Der damalige Oberbürgermeister sei damals auf die Idee gekommen, durch eine solche Bahn, sich den beschwerlichen Fußweg auf den Turmberg zu ersparen. Seit 2017 diskutiere man nun über den geplanten Neubau oder auch die Verlängerung. Heute habe man die Möglichkeit, den ersten Baustein für eine Umsetzung dieser Maßnahme zu setzen. Er zählt nochmals die geplanten Punkte des Neubaus auf. Aus seiner Sicht müsse eine Bergbahn am Fuß des Berges beginnen und nicht in der Mitte des Berges. Es gehe also um eine echte Berg- und Talbahn. Die Maßnahme werde derzeit mit rund 32 Millionen Euro veranschlagt. Mindestens 50 Prozent der Kosten müssten über Landeszuschüsse gefördert werden. Ohne diese Fördergelder gebe es keine Turmbergbahn. Durch die neue Konzeption könnten durch den vollautomatischen Betrieb die Betriebskosten massiv reduziert werden. Es gebe natürlich auch umstrittene Punkte, wie der Bau der Wagen, die Bebauung des Grünstreifens in der Bergbahnstraße und es gebe dort keine Querungsmöglichkeit für den motorisierten Individualverkehr mehr. Auch in ihrer Fraktion sei das Projekt kontrovers diskutiert worden. Die Vorteile der vorgeschlagenen Lösung überwiegen für sie aber die Nachteile und man wolle auch den barrierefreien Ausbau des ÖPNVs fördern. Im Rahmen der derzeit zu erwartenden Kosten seien sie Projektbefürworter. In der Öffentlichkeit würden besonders drei Punkte diskutiert werden. Dies seien die Kosten, denn auch die Landesfördergelder seien Steuergelder. Man wolle dennoch grünes Licht geben, denn die kleine Lösung, also eine Modernisierung der bestehenden Bahn, würde zwischen 15 bis 19 Millionen Euro kosten. Ein Betrag im Rahmen dessen, was bei der großen Lösung ebenso auf die VBK zukomme. Die Fördergelder des Landes seien für solche Maßnahmen auch gebunden. Das heißt, die hierfür vorgesehenen Mittel des Landes stünden nicht alternativ für andere Dinge in Baden-Württemberg zur Verfügung. Er erklärt den Vorgang der standardisierten Bewertung, welcher bereits von Beginn an durch das Land eng begleitet werde. Das zweite Thema sei das Stadtbild. Es werde in der Bergbahnstraße werde es künftig anders aussehen. Der bisher unbebaute Grünzug werde durch die Bahn durchschnitten. Die Schienenbereiche werde durch grüne Zäune gesichert und um den optischen Einschnitt entgegenzuwirken werde, als Ergebnis eines Bürgerworkshops, eine Absenkung des Grünstreifens durchgeführt und damit eine Reduzierung der sichtbaren Zaunhöhe erreicht. Entlang des Zaunes werden heimische Pflanzen anstelle der vorhandenen Magnolien treten, welche bereits jetzt für die Biodiversität wenig wertvoll seien. Über Geschmack lasse sich streiten. Man müsse aber auch akzeptieren, dass eine Stadt sich auch stets verändern müsse. Das dritte Thema sei die Barrierefreiheit. Man höre häufig Kommentare, wie man sei doch schon immer irgendwie hoch und runtergekommen oder müsse sich schlimmstenfalls helfen, falls dies mal doch nicht der Fall sei.

**13. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 11. Dezember 2024,
17:00 Uhr**

Protokoll zu

TOP 1: Grundsatzentscheidung zum Neubau Turmbergbahn

TOP 1.1: Lizenzierung eines Flugtaxi-Services statt Neubau der Turmbergbahn

Blatt 3

Man könne dies zwar so sehen, aber sie denken, man sollte als Gesellschaft schon weiter sein. Barrierefrei seien Verkehrsmittel, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Barrierefreiheit bedeute also, den ÖPNV für alle Nutzer einfach und assistenzfrei zu gestalten. Man stehe hinter dieser Vorgabe und finde, die selbstbestimmte Teilhabe der Menschen am öffentlichen Leben ihnen auch etwas Wert sein dürfe. Man müsse auch daran denken, dass die Anzahl der Seniorinnen und Senioren sowie der mobilitätseingeschränkten Personen demografisch bedingt stark zunehmen werde. Nun habe man die Möglichkeit, die Weichen für eine barrierefreie Turmbergbahn zu stellen. Appellieren möchte er auch an die Verkehrsbetriebe, den barrierefreien Umbau an den Endhaltestellen möglichst zeitnah anzugehen. Die Turmbergbahn sei eine der bekanntesten Sehenswürdigkeiten der Stadt. Man werde der Vorlage bei der Abstimmung zustimmen.

OR Dr. Noé (FDP-OR-Fraktion) sagt, heute schreibe man die Geschichte der Turmbergbahn und der Mobilität in Durlach fort. Er berichtet aus seiner Vergangenheit als Kind und einer damaligen Fahrt auf den Turmberg. Die Freihaltetrasse in der Bergbahnstraße bestehe seit 1902 im Bebauungsplan. Manche Mobilitätsprojekte bräuchten in Karlsruhe ein bisschen länger, aber nun habe man nach 120 Jahren die Chance, dies zu nutzen. Der Turmberg sei das wichtigste Ausflugsziel im Karlsruher Osten und die Sportschule Schöneck sei der größte Übernachtungsbetrieb in Karlsruhe. Es habe intensive Diskussionen in der Bürgerschaft gegeben und diese dauern an. Auch trotz der Corona-Pandemie habe eine Bürgerbeteiligung stattgefunden. Es sei immer wieder behauptet worden, es seien keine Kritiker eingeladen worden, aber das stimme nicht. Die Fraktion Karlsruher Liste (KAL), Herr Kramer, sei beim ersten Workshop da gewesen, aber habe nach einem übel-launigen Statement die Sitzung nach 15 Minuten verlassen. Was der Grund hierfür gewesen sei, wisse man bis heute nicht. Andere hätten sich zurückgezogen und in Social Media gepoltert, sich aber nicht bei den Planungen beteiligt. Es seien Alternativen geprüft worden, wie beispielsweise ein Busverkehr, eine Luftseilbahn und jetzt sogar noch Lufttaxis. Die Turmbergbahn sei auch im Wahlkampf ein großes Thema gewesen. Der Großteil der Partei sei für den Neubau der Turmbergbahn. Wenn man sich vom emotionalen zurücknehme und nur die wirtschaftlichen Aspekte betrachte, spreche alles für den Neubau und gegen andere Alternativen. Als FDP wünsche man sich ebenfalls eine Zwischenstation, wie auch die SPD schon sagte. Die FDP werde nicht einheitlich abstimmen.

OR Thormann (FW-OR-Fraktion) sagt, es sei schon angeklungen, dass die Kosten ein wichtiger Faktor für die Entscheidungsfindung sei. Die VBK liege bei rund 100 Millionen Euro Defizit und machen bereits jetzt im bestehenden ÖPNV Maßnahmen zur Kostensenkung notwendig. Die Kosten der Turmbergbahn seien daher nicht zu rechtfertigen.

**13. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 11. Dezember 2024,
17:00 Uhr**

Protokoll zu

TOP 1: Grundsatzentscheidung zum Neubau Turmbergbahn

TOP 1.1: Lizenzierung eines Flugtaxi-Services statt Neubau der Turmbergbahn

Blatt 4

Aller Erfahrung nach, würden solche Projekte auch regelmäßig teurer werden als ursprünglich geplant. Es stelle sich die Frage, wie man ein solches Projekt finanzieren solle, wenn man zeitgleich bei grundlegenden Angeboten sparen müsse. Die Stadt Karlsruhe habe bei der aktuellen Haushaltslage ein Defizit von 38 Millionen Euro. Die aktuellen Kosten belaufen sich auf 1,2 Milliarden Euro und die geplanten Investitionen auf 262,2 Millionen Euro. Um das Defizit zu decken, seien erhebliche Kreditaufnahmen erforderlich. Die Verschuldung der Stadt Karlsruhe könnte bis Ende des Jahres auf 872 Millionen Euro ansteigen. Vor dem Hintergrund dieser Kosten stelle sich die Frage, ob ein solches Projekt wirklich verantwortbar sei. Weiterhin stelle sich die Frage, ob die prognostizierten Fahrgastzahlen wirklich realistisch seien. Weiter sollte überlegt werden, welche Auswirkungen der Bau hätte. Geplant sei die Verlängerung bis hin zur B3 mit einem 6 Meter hohen Gebäude hinter einem 1,80 Meter hohen Sicherheitszauns. Es sei eine versiegelte Betonpiste und optisch unattraktiv. Es sei ferner auch eine Beeinträchtigung für die Umwelt, denn das Zubauen der Frischluftschneise und der abendlichen Fallwinde vom Turmberg, welche das Kleinklima beeinflussen könnten, seien gerade in urbanen Gebieten von Bedeutung und dürften nicht ignoriert werden. Es werde auch eine Unterführung gebaut. Eine neue Unterführung berge zusätzliche Risiken. Solche Bereiche seien oft anfällig für Verschmutzung und Kriminalität. Dies stelle eine potentielle Gefährdung für die Nutzer dar und verschlechtere die Lebensqualität der Anwohner. Nach den Überlegungen und Prüfung dieser Aspekte, werde sie dagegen stimmen. Eine Zustimmung sei nicht mit ihrem Gewissen vereinbar.

OR Labenz (DIE LINKE) sagt, die Turmbergbahn sollte nicht nur jedem offenstehen, der es sich leisten könnte mit dem Auto hinauf zu fahren oder fit genug ist zu Fuß oder mit dem Fahrrad den Berg zu erklimmen. Das Datenblatt zeige, dass sowohl ein barrierefreier Umbau im Bestand als auch eine Einbindung in das ÖPNV-Netz ohne Verlängerung der Turmbergbahn möglich sei. Damit würde sich das Ziel, den Turmberg für alle zugänglich zu machen, ebenso erreichen. Die finanzielle Situation der Verkehrsbetriebe mache sich schon jetzt anhand ausfallender Fahrten bemerkbar. Eine weitere Ausdünnung wolle sie sich gar nicht vorstellen. Es bleibt die Frage, ob eine Sanierung im Bestand nicht mit der Finanzierung des Landes die bessere Wahl wäre. Aus diesen Gründen stimme sie hier nicht zu.

OR Rathjen (AfD-OR-Fraktion) sagt, er habe sich auch Gedanken zu den Kosten und Fahrgastzahlen gemacht. Er möchte für ihr nein aber etwas grundlegender argumentieren. Der Turmberg sei nicht der Zuckerberg von Rio de Janeiro, zu dem man extra nach Brasilien fliege, um dort mal mit der Seilbahn gefahren zu sein. Die Turmbergbahn sei damals gebaut worden um etwas bequemer auf den Turmberg zu kommen. Durlach sei damals eine reiche Kommune gewesen. Die Turmbergbahn sei derzeit kein Teil des ÖPNV. Daher sei erwiesen, dass die Turmbergbahn ein nice-to-have sei.

**13. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 11. Dezember 2024,
17:00 Uhr**

Protokoll zu

TOP 1: Grundsatzentscheidung zum Neubau Turmbergbahn

TOP 1.1: Lizenzierung eines Flugtaxi-Services statt Neubau der Turmbergbahn

Blatt 5

Man müsse sich den Spaß leisten können. Die Bürger von 1888 hätten sich das leisten können. Die Turmbergbahn sei ein Symbol wie ein Brennglas für den desolaten Zustand der Bundesrepublik Deutschland heute. Zum 100-jährigen Bestehen der Bahn hätten bereits Rücklagen angespart sein müssen, um den fälligen Ersatz finanzieren zu können. Er sehe nicht, dass die VBK Rücklagen habe, sondern diese hätten laufende Defizite. Hätte die VBK oder die Stadt Karlsruhe Überschüsse, welche man hierfür einsetzen könnte, wäre dies eine andere Sache. Wenn nun noch mehr Geld ausgegeben werden soll, für Dinge, die nice-to-have sind, dann gehe dies eben nicht. Es gebe verschiedene Förderprojekte von EU, Bund oder Land, welche den Effekt hervorrufen würden, dass Projekte geplant werden würden, die ohne diese Zuschüsse unter eigener Finanzierung so niemals geplant oder durchgeführt werden würden. Hier gebe es verschiedene Beispiele der Steuerververschwendung, wie es auch in Sendungen wie extra3 aufgegriffen werde. Die Turmbergbahn sei kein Teil der ÖPNV und durch die Fiktion, dass man näher an die Haltestelle der Linie 1 herankomme, werde die Turmbergbahn auch kein Teil des ÖPNVs werden.

Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries) bedankt sich und sagt, man habe nun noch als Alternative den Antrag der AfD zur Einrichtung eines Flugtaxi-Services. Sie fragt, ob er dazu noch etwas sagen wolle.

OR Rathjen (AfD-OR-Fraktion) sagt, dies würde nur tragfähig werden, wenn die Mehrheit der Vorlage, die Turmbergbahn neu zu bauen, nicht zustimmen würde.

Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries) fragt nochmals direkt, ob man darüber abstimmen solle.

OR Rathjen (AfD-OR-Fraktion) sagt, erst sollte die Abstimmung über die Turmbergbahn stattfinden. Wenn die Mehrheit dafür stimme, dann brauche man ihren Antrag nicht.

OR Gaebel (FDP-OR-Fraktion) sagt, man habe hier den Turmberg und nicht den Superberg, wenn auch der Turmberg einer der wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Stadt sei. Die Bahn habe bedauerlicherweise keine Betriebsgenehmigung mehr. Was er viel bedauerlicher finde, sei der Ablauf des Prozesses. Die Sanierung im Bestand sei bereits weit am Anfang aus der Planung ausgeschieden. Zur Abstimmung stehe nur der Neubau der Turmbergbahn mit der Verlängerung. Man habe nur die Wahl zwischen einem Neubau der Turmbergbahn oder gar keiner Bahn. Keine Turmbergbahn sei nun ein Druckmittel, um die Verlängerung zu bekommen. Dieses Vorgehen halte er für nicht akzeptabel. Er werde daher für Nein stimmen.

OR Clemens (FW-OR-Fraktion) sagt, die hohe Anwesenheit der Zuschauer zeige, dass das Thema die Durlacher bewege.

**13. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 11. Dezember 2024,
17:00 Uhr**

Protokoll zu

TOP 1: Grundsatzentscheidung zum Neubau Turmbergbahn

TOP 1.1: Lizenzierung eines Flugtaxi-Services statt Neubau der Turmbergbahn

Blatt 6

Die Entscheidung, die man heute treffe, werde weitreichende Folgen für den bereits überstrapazierten Haushalt haben. Viele Sachen seien bereits gesagt worden. Es werde heute eine klare politische Entscheidung geben. Es werde ein weiteres Prestige-Objekt des Stadtoberhauptes und der Befürworter werden. Er lehne Prestige-Objekte ab, welche zu Lasten der Steuerzahler gehen. Bereits jetzt solle der Neubau rund 32 Millionen Euro kosten. Bisher habe kein Projekt in Karlsruhe die Zielsumme erreicht. Es sei zu doppelt oder mehrfachen Preissteigerungen gekommen. Man habe nicht den finanziellen Spielraum, die Zustimmung zu einem solchen Projekt zu geben. Er gehe davon aus, dass man das 2 bis 2,5-fache an Mehrkosten haben werde. Man entscheide heute über die zukünftigen, finanziellen Ruinen. Eine Stadt, welche im Worst-Case-Fall unter die Haushaltsführung eines Regierungspräsidiums gestellt werden muss. In einer Petition hätten rund 6.000 Personen ein Nein zum Turmbergbahn-Neubau unterzeichnet, dies dürfe man nicht vergessen. Man zerschneide ein Stadtviertel durch eine Betonwand, welche für die Bahn erforderlich sei. Hierdurch entstehe auch ein Tunnel, welche andere Städte aus Sicherheitsgründen vermeiden wollen würden. Die Anbindung an die Endhaltestelle der Straßenbahn war und sei immer möglich gewesen. Ein Bus von der Endhaltestelle hätte ohne große Mehrkosten die Haltestelle Talstation anfahren und so das Problem der Senioren und Behinderten vermeiden können. Die Fahrgastzahlen seien aus seiner Sicht völlig unrealistisch. Er zählt weitere potentielle Probleme eines Neubaus auf. Er wünsche sich ein Nein zur Verlängerung.

Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries) bedankt sich und ruft den Tagesordnungspunkt zur Abstimmung auf.

Beschluss:

12x Ja

5x Nein

1x Enthaltung

Ergebnis: mehrheitlich zugestimmt

Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries) bedankt sich bei Herrn Höglmeier und Herrn Steigleder für Ihre Anwesenheit.

OR Isele, OR Dr. Klingert und OR Dr. Rausch kehren an den Ratstisch zurück

**13. Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am Mittwoch, 11. Dezember 2024,
17:00 Uhr**

Protokoll zu

TOP 2: ÖPNV auf dem Turmberg

TOP 2.1: Ersatzverkehr mittels Bus auf den Turmberg

TOP 2.2: ÖPNV-Ersatzverkehr auf den Turmberg während der Bauphase der Verlängerung der Turmbergbahn

Blatt 1

Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries) ruft Tagesordnungspunkt 2, ÖPNV auf dem Turmberg mit den Anträgen Ersatzverkehr mittels Bus auf den Turmberg sowie ÖPNV-Ersatzverkehr auf den Turmberg während der Bauphase der Verlängerung der Turmbergbahn, auf.

OR Kehrle (CDU-OR-Fraktion) sagt, man habe seitens der Verkehrsbetriebe erfahren, dass man ab der Schließung der bisherigen Turmbergbahn keinen ÖPNV auf den Turmberg mehr habe. Bei einer Bauzeit von rund 20 Monaten wünsche man oder fordere ein ÖPNV-Angebot auf den Turmberg. Man brauche hier keine Taktung wie die Linie 1, sondern es reiche, wenn es an einen Winterfahrplan der alten Turmbergbahn angelehnt sei. Man würde gerne freitags, samstags, sonntags und im Sommer vielleicht auch mittwochs und donnerstags etwas bekomme. Hier reichten auch Zeiten von 11 bis 18 Uhr, welche durch einen Kleinbus oder einen externen Dienstleister abgedeckt werden könnten. Auch eine Taktung von alle 30 Minuten wäre hier deutlich besser als kein Angebot. Ansonsten habe man auf dem Parkplatz künftig das reinste Chaos. Man würde sich hier eine andere Antwort der Verkehrsbetriebe wünschen.

Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries) sagt, es scheint eine große Einigkeit darüber zu bestehen, dass die Situation, gar keinen Ersatzverkehr auf den Turmberg zu bekommen, nicht gewollt werde. Man habe auch verstanden, dass wer etwas bestelle, dies auch bezahlen müsse. Im jetzigen Wirtschaftsplan sei dies derzeit nicht abgedeckt.

Herr Höglmeier (VBK) sagt zu, Zahlen zusammen zu stellen, wie teuer dies ausfallen würde. Aus ihrer Sicht sei aber auch eine Nutzung des Busses wenig attraktiv, was man auch an den Nutzerzahlen erkennen konnte, wenn die Bahn mal in Revision war.

OR Dr. Klingert (B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion) sagt, man habe die Stellungnahme schon verstanden. Man hätte sich aber eine etwas kreativere Lösung gewünscht.

OR Gaebel (FDP-OR-Fraktion) schließt sich den Ausführungen an.

Die Vorsitzende (Ortsvorsteherin Alexandra Ries) sagt, man erkenne, dass alle für einen Ersatzverkehr in welcher Form auch immer stimmen würden. Man werde mit den Verkehrsbetrieben nochmal beraten und die Zahlen zusammenstellen, sodass man Daten hat, über die man beraten und gegebenenfalls auch an den Gemeinderat weitergeben könne.