

KAL/Die PARTEI-Gemeinderatsfraktion

Vorlage Nr.: **2021/0061**

Eingang: 21.01.2021

Geplante Verlängerung der Turmbergbahn

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	23.02.2021	29	x	

1. Sind in den 20,9 Mio. alle Kosten enthalten, nicht nur die der VBK, sondern auch die für andere städtische Dienststellen (Beispiel: notwendige Änderungen im Straßenraum, etwa an der B3)?
2. Wie teuer würde das Projekt am Ende bei aktuellem Baukostenindex (für Spezialingenieurbauwerke) bei einer Rechnung über 3 bzw. 5 Jahre für Planfeststellungsverfahren, Detailplanung, Förderantrag, Bau (bis zur Inbetriebnahme)?
3. Gibt es eine erneute Ausschreibung, wenn die Förderung durch das Land Baden-Württemberg nicht erfolgen sollte? Welche Kosten fallen gegebenenfalls dafür an? Wird dann über die Sanierung der bestehenden Bahn neu entschieden?
4. Wie hoch setzt die VBK die nicht zuschussfähigen Kosten zum heutigen Zeitpunkt an? Sind die nicht zuschussfähigen Kosten in dem Gesamtansatz von 20,9 Mio. Euro enthalten?
5. Laufende Kosten und Einnahmen: Wie hoch sieht die Wirtschaftlichkeitsrechnung aus, auf welchen Annahmen für die Benutzerzahl beruht sie?
6. Knotenpunkt Bergbahnstraße/Posseltstraße:
 - a) Wie sieht laut dem Verkehrsgutachten von Köhler-Leutwein die Neuordnung des motorisierten Individualverkehrs im Umfeld des Knotenpunktes genau aus?
 - b) Wo sieht das Gutachten Stellplätze für mit dem eigenen Pkw anreisende Nutzer der Bergbahn vor?
 - c) Gibt es inzwischen Pläne für die Gestaltung des Knotenpunktes?
7. Wie sieht eine aktuelle, realistisch mögliche Zeitplanung bis zur Inbetriebnahme aus?

Alternativenvergleich

8. Zu welchem detaillierten Ergebnis kam die technische Aufsichtsprüfung der bestehenden Bahn?
9. Welche Auflagen hat die zuständige Genehmigungsbehörde zum Weiterbetrieb der bestehenden Bahn erteilt?
10. Laut unseren Informationen haben sich seit 2018 die Sanierungskosten der bestehenden Bahn von 8,5 Mio. auf 11,9 Mio. erhöht: Wie erklärt sich die Diskrepanz?
11. a) Hat das Land Baden-Württemberg eine Förderung der Sanierung der bestehenden Bahn generell

abgelehnt oder gilt das nur unter bestimmten Randbedingungen (Beispiel Barrierefreiheit)?

b) Ließe sich eine förderungsfähige Sanierung der Turmbergbahn (heutige Trasse) erreichen durch einen Anschluss ans ÖPNV-Netz durch andere technische Lösungen; bspw. einen (selbstfahrenden) Pendelbus (ggf. On-demand)?

c) Unter welchen Randbedingungen wäre für die Sanierung / Modernisierung der heutigen Bergbahn ebenfalls ein Planfeststellungsverfahren nötig?

12. Laufende Kosten und Einnahmen: Wie sieht eine Wirtschaftlichkeitsrechnung für eine sanierte Bergbahn mit Anschluss an das Straßenbahnnetz per Schrägaufzug oder Pendelbus aus?

Unterzeichnet von:

Lüppo Cramer

Max Braun

Michael Haug

Rebecca Ansin