

Stellungnahme zum interfraktionellen Ergänzungsantrag



KAL/Die PARTEI-Gemeinderatsfraktion
FW|FÜR-Gemeinderatsfraktion

Vorlage Nr.: **2021/0624/1**

Verantwortlich: **Dez. 1**

Dienststelle: **VBK**

Barrierefreies Verkehrskonzept Turmbergbahn unter Erhaltung der historischen Trasse der ältesten Standseilbahn Deutschlands

| Gremium | Termin | TOP | ö | nö |
|-------------|------------|-----|---|----|
| Gemeinderat | 27.07.2021 | 27 | x | |

Kurzfassung

Die möglichen Varianten zur Erneuerung der Turmbergbahn wurden untersucht, verglichen und die Vorzugsvariante durch Beschlüsse bestätigt. Die Umsetzung der Vorzugsvariante mit Verlängerung der Turmbergbahn musste gemäß den gültigen Vergaberichtlinien europaweit ausgeschrieben werden. Dies erfolgte auf der Basis der vorliegenden Beschlüsse der verschiedenen Gremien.

Der damit einhergehende Architekturvorschlag zu Station, Sicherheitszaun und Fahrzeug wird in den anstehenden Gestaltungsworkshops diskutiert und fortgeschrieben.

Eine zusätzliche Erschließung mit einem Bus, egal ob mit Diesel oder Elektro betrieben, erhöht die Betriebskosten signifikant.

| Finanzielle Auswirkungen | Gesamtkosten der Maßnahme | Einzahlungen Erträge (Zuschüsse und Ähnliches) | Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzüglich Folgeerträge und Folgeeinsparungen) |
|--|---------------------------|--|---|
| Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> | | | |

Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden

Ja

Nein Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen:

Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik)

Umschichtungen innerhalb des Dezernates

Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu.

| | | | | |
|--|-------------------------------|-----------------------------|--|--|
| CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen) | Nein <input type="checkbox"/> | Ja <input type="checkbox"/> | positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/> | geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/> |
| IQ-relevant | Nein <input type="checkbox"/> | Ja <input type="checkbox"/> | Korridor Thema: | |
| Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO) | Nein <input type="checkbox"/> | Ja <input type="checkbox"/> | durchgeführt am | |
| Abstimmung mit städtischen Gesellschaften | Nein <input type="checkbox"/> | Ja <input type="checkbox"/> | abgestimmt mit | |

Ergänzende Erläuterungen

1. Die Planung zur Turmbergbahn wird im Planungsausschuss und im Umweltausschuss vorberaten.
Themen: der Einfluss auf das Stadtbild und mögliche Alternativen zur vorliegenden Planung; Nutzen und Kosten der Verlängerung, die mit der Planung verbundenen Verkehrsänderungen (MIV, ÖPNV, Fußgänger, Rad). Insbesondere wird eine barrierefreie Nutzung der Berg- und Talstation dargestellt.

Die verschiedenen Alternativen zur Erneuerung der Turmbergbahn inklusive der Querungsmöglichkeiten wurden vorgestellt und in den verschiedenen Gremien beschlossen. Die Lieferung der Technik inklusive deren Gebäude musste gemäß Vergaberichtlinie europaweit ausgeschrieben und vergeben werden.

Die Gestaltungsworkshops dienen dazu noch Änderungen und Verbesserungen des Architekturvorschlags zu diskutieren.

Für eine Förderfähigkeit muss auch der Nutzen nachgewiesen werden, wozu das Wirtschaftlichkeitsgutachten aus 2017 aktuell an die Veränderungen im Rahmen der Planungsfortschreitung überarbeitet wird.

Zu den Veränderungen im Straßenraum besteht das Gutachten des Ing.-Büros Köhler & Leutwein, welches auch in der letzten Öffentlichkeitsveranstaltung detailliert vorgestellt wurde.

2. Der Gesellschafter veranlasst die VBK das Planfeststellungsverfahren beim Regierungspräsidium so lange ruhen zu lassen, bis die Beratungen in den gemeinderätlichen Gremien abgeschlossen sind.

Das Planfeststellungsverfahren ist bisher noch nicht eingeleitet. Ein Stopp der Planungen führt zwangsläufig zu einer Verzögerung beim Baubeginn.

3. Der Gesellschafter beauftragt die VBK parallel dazu die Kosten und deren Förderfähigkeit für eine barrierefreie Umgestaltung der Berg- und Talstation der Turmbergbahn und der Endhaltestelle „Durlach Turmberg“ zu benennen.

Die vollständige barrierefreie Gestaltung der Turmbergbahn auf der heutigen Trasse dürfte zu Minderkosten gegenüber der verlängerten Turmbergbahn von 3 Mio. € bis 4 Mio. € führen. Da die Kosten aber im Angebot nicht separat ausgewiesen sind handelt es sich hierbei um eine Abschätzung.

Die Förderfähigkeit eines Neubaus auf der Bestandsstrecke durch das Landes-GVFG hängt ab von den Faktoren

- Einbindung in den KVV-Tarif
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse
- Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit
- Nachweis der Wirtschaftlichkeit.

Im Fall der Erneuerung der Turmbergbahn auf der Bestandsstrecke müssen dann ebenfalls alle Voraussetzungen für das Landes-GVFG erfüllt sein - was konkret beim Punkt „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse“ und dem „Nachweis der Wirtschaftlichkeit“ noch zu prüfen wäre.

4. VBK und Stadtplanungsamt prüfen in Kooperation vertieft eine alternative barrierefreie Verbindung per Elektrobus zwischen dem Bahnsteig Endhaltestelle Durlach bis zu einer umgebauten Talstation in heutiger Lage.

Der Einsatz barrierefreier Kleinbusse wird Betriebskosten von 350.000 € bis 400.000 € erzeugen. Insofern die Busse elektrisch betrieben werden ist mit zusätzlichen Kosten in Höhe von 25.000 € bis 30.000 € zu rechnen. Dies erhöht die Gesamtbetriebskosten signifikant.