



Niederschrift

6. Plenarsitzung des Gemeinderates
21. Januar 2025, 15:30 Uhr
öffentlich
Bürgersaal, Rathaus am Marktplatz
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

Punkt 5 der Tagesordnung: Grundsatzentscheidung zum Neubau Turmbergbahn
Vorlage: 2024/1088

Punkt 5.1 der Tagesordnung: Grundsatzentscheidung zum Neubau Turmbergbahn: Nachhaltiges Verkehrskonzept rechtzeitig erarbeiten
Ergänzungsantrag: GRÜNE
Vorlage: 2024/1088/1

Punkt 5.2 der Tagesordnung: Grundsatzentscheidung zum Neubau Turmbergbahn: Kosten-/Nutzenprüfung zu (Luft-)Seilbahnalternativen
Ergänzungsantrag: FÜR
Vorlage: 2024/1088/2

Punkt 5.3 der Tagesordnung: Grundsatzentscheidung zum Neubau Turmbergbahn: Sanierung kurze Strecke versus Neubau lange Strecke Turmbergbahn: Faktencheck
Änderungsantrag: KAL
Vorlage: 2024/1088/3

Punkt 5.4 der Tagesordnung: Grundsatzentscheidung zum Neubau Turmbergbahn
Ergänzungsantrag: Volt
Vorlage: 2024/1088/4

Punkt 5.5 der Tagesordnung: Grundsatzentscheidung zum Neubau Turmbergbahn: Endgültige Entscheidung im Doppelhaushalt 2026/27
Änderungsantrag: KAL
Vorlage: 2024/1088/5

Beschluss:

Der Gemeinderat beschließt nach Vorberatung im Haupt- und Finanzausschuss und Anhörung des Ortschaftsrates Durlach, die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) mit dem Neubau der Turmbergbahn vorbehaltlich der Förderzusage des Landes Baden-Württemberg über mindestens 50% zu beauftragen.

Abstimmungsergebnis:

TOP 5: mehrheitliche Zustimmung (30 Ja, 13 Nein)

TOP 5.1: keine Abstimmung (erledigt)

TOP 5.2: keine Abstimmung (erledigt)

TOP 5.3: Ziffer 2: mehrheitliche Ablehnung (4 Ja, 39 Nein)

TOP 5.4: keine Abstimmung (erledigt)

TOP 5.5: mehrheitliche Ablehnung (5 Ja, 38 Nein)

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 5 zur Behandlung auf und verweist auf die erfolgte Vorberatung im Haupt- und Finanzausschuss am 3. Dezember 2024 sowie am 14. Januar 2025:

Die Stadtratskollegin Dr. Klingert hat sich als befangen erklärt und sollte sich nach hinten begeben. In welcher Reihenfolge wir dann welche Anträge aufrufen, das machen wir dann, bevor wir in die Beschlussvorlage einsteigen. Es gibt auch einen Teilantrag, der noch einmal eine Vertagung in die Haushaltsberatung begehrt. Den würde ich dann als ersten aufrufen, bevor wir in die Beschlussvorlage gehen, wenn Sie so damit einverstanden wären.

Stadtrat Löffler (GRÜNE): Seit einigen Jahren diskutieren wir hier im Gemeinderat über die Zukunft der Turmbergbahn. In der letzten Ratsperiode waren es zwei große Debatten, 2020, 2022, zur Einleitung des Planfeststellungsbeschlusses, und wahrscheinlich ist im Ortschaftsrat in Durlach und auch in der Öffentlichkeit das ganze Thema noch viel häufiger und intensiver diskutiert worden. Die Aufgabe besteht darin, dass wir jetzt gefragt sind, abzuwägen, wohin die Reise am Ende gehen soll. Irgendwann muss entschieden werden, ob wir für diesen Neubau mit Verlängerung uns aussprechen oder ob wir dagegen sind.

Genau diese grundlegende Entscheidung ist die Aufgabe von uns als Gemeinderatsmitgliedern, als den gewählten Repräsentant*innen der Karlsruher Stadtgesellschaft. Diese Verantwortung sollten wir heute annehmen und damit auch diesen Beschluss treffen und uns nicht davor drücken und die Entscheidung eventuell noch weiter und weiter auf unbestimmte Zukunft vertagen. Der Planfeststellungsbeschluss liegt seit Oktober vor. Jetzt können wir eine endgültige Entscheidung treffen. Sämtliche fachplanerischen Argumente sind abgewogen worden, und wir stehen in der Verantwortung, die politischen und die gesellschaftlichen Auswirkungen abzuwägen und zu einem Entschluss zu kommen.

Wir als GRÜNE haben uns dafür entschieden, den Neubau und die Verlängerung der Turmbergbahn so zu beschließen, wie es hier vorgelegt wird. Wir beschließen damit die Integration in den öffentlichen Nahverkehr, damit zum Beispiel auch die Möglichkeit, die Turmbergbahn mit dem Deutschlandticket oder ähnlichen Tickets zu nutzen. Wir beschließen damit, aus der Turmbergbahn ein vollständig barrierefreies Verkehrssystem zu machen. Und wir entscheiden uns dann gegen zwischenzeitlich eingeworfene Alternativlösungen mit Bussen auf der ganzen Strecke, mit Bussen auf irgendwelchen Teilabschnitten, die dieses ganze System entweder überhaupt nicht barrierefrei machen würden, oder nur mit sehr großen zusätzlichen Umsteigewiderständen vielleicht barrierefrei machen würden.

Ein weiterer Vorteil, der sich natürlich noch ergibt, ist das Thema der Personalengpässe. Mit einem automatisch fahrenden Betrieb wird das am Ende tatsächlich auch zu Einsparungen

bei den Betriebskosten führen. Ich denke, Personalengpässe sind in Karlsruhe im ÖPNV, wie auch bundesweit, jetzt kein neues Phänomen. Die Buslösungen würden sicherlich keine Abhilfe schaffen.

Wir wissen auch, dass eine solche grundlegende Veränderung direkt vor Ort nicht immer auf Gegenliebe stößt. Das wäre auch sehr verwunderlich bei solchen Infrastrukturprojekten. Daher müssen wir diese Verantwortung annehmen und uns für den Mehrwert, für die Stadtgesellschaft, für die Menschen in der Region, aber natürlich auch für die Menschen in Durlach entscheiden. Wir entscheiden damit gemäß dem vorliegenden Beschluss, die Turmbergbahn zu verlängern, barrierefrei zu gestalten und zu sanieren.

Stadtrat Müller (CDU): In der Tat seit mehreren Jahren, um genau zu sein seit 2017, befassen wir uns in den verschiedenen Gremien mit der Planung Neubau Turmbergbahn. Mittlerweile liegen letztendlich auch mit dem Planfeststellungsverfahren alle Fakten vor, die uns heute zu einer Entscheidung kommen lassen können, und ich glaube auch, mittlerweile zu einer Entscheidung kommen lassen müssen. Der Gemeinderatsbeschluss von vor wenigen Jahren mit einer 50-prozentigen Förderung ist Grundlage dieses Grundsatzbeschlusses dessen, was wir heute zu entscheiden haben. Aber auch im Gutachten, welches ausgeführt wurde, wird von einer Förderung ausgegangen, und es lässt die Hoffnung durchaus auch berechtigt zugrunde liegen, dass wir mit mehr als 50 Prozent an Förderzusage rechnen können.

Wir haben uns darüber hinaus auch im Ortschaftsrat Durlach, dem ich angehöre, sehr dezidiert mit der Maßnahme Ausbau Turmbergbahn beschäftigt und zuletzt eine Zweidrittelmehrheit dort pro Turmbergbahn entschieden. Auch der Behindertenbeirat hat sich davor schon sehr eindeutig und klar zu dem Projekt Turmbergbahn ausgesprochen, weil es darüber hinaus auch darum geht, und es ist auch wesentlicher Bestandteil, eine vollständige Barrierefreiheit herbeizuführen. Es gibt darüber hinaus für uns auch im Wesentlichen keine Alternative für einen ÖPNV-Anschluss auf den Turmberg, der mit Blick auf eine Betriebswirtschaftlichkeit auch sinnvoll darzustellen wäre.

Die CDU-Fraktion hat sich in den vergangenen Monaten, aber auch schon fast Jahren, sehr detailliert und ausführlich mit dem Gesamtmaßnahmenausbau Turmbergbahn beschäftigt. Wir kommen heute zu einer uneinheitlichen Abstimmung, aber mehrheitlich werden wir heute dem Projekt unsere Zusage erteilen.

Lassen Sie mich vielleicht insgesamt noch einmal dahingehend reflektieren, dass wir heute im Prinzip den Startschuss geben für ein, ich nenne es gerne, Jahrhundertprojekt. Wir entscheiden im Prinzip für die nächsten Jahrzehnte über den Ausbau der Turmbergbahn und damit die Erschließung des Turmbergs als ein Naherholungsgebiet und vieles derer mehr. Es ist ein Jahrhundertprojekt, nicht nur für die Stadt, sondern für die Region insgesamt.

Stadtrat Tröndle (SPD): Der Worte sind in der Tat genug gewechselt, der Akten ausreichend gewälzt. Heute ist Entscheidung angesagt. Die SPD-Fraktion hat trotz oder gerade wegen der immer schwieriger werdenden Haushaltslage eine klare Haltung. Wir sehen in Neubau und Verlängerung der Turmbergbahn eine nachhaltige Investition in die Zukunft. Wir stimmen gerne für die Vorlage der Verwaltung. Sie ist, wie die Überprüfung sämtlicher ins Felde geführter Varianten zeigt, alternativlos, wirtschaftlich, ökologisch, in Sachen Mobilität, Barrierefreiheit und viel mehr sinnvoll. Mit unserem Ja unterstützen wir auch die

vom Ortschaftsrat, Herr Kollege Müller hat es gerade erwähnt, mit einer Zweidrittelmehrheit getroffenen entsprechenden Empfehlungen. Zögern, zaudern, zagen sind für uns ebenfalls keine Option. Bei einem Hinausschieben würden wir eine riesige Chance zur Weiterentwicklung nachhaltiger, zukunftsweisender Mobilität einfach liegenlassen und könnten die Turmwerkbahn beerdigen. Was wir jetzt brauchen, liebe Kolleginnen und Kollegen, sind Mut, Entschlossenheit und Überzeugungskraft, die Menschen mitzunehmen. Kritik an unserer Entscheidung, die müssen wir aushalten. Der können wir mit guten Argumenten entgegentreten.

Zahlreiche gute Gründe haben meine Vorredner bereits genannt. Ich will für die SPD-Fraktion davon nur einige beleuchten. Erstens, die neue Bahn schafft die von Beginn an geplante, also seit gut 137 Jahren, direkte Anbindung an das Netz der Verkehrsbetriebe und sorgt dafür, dass künftig deutlich mehr Menschen als bisher das Auto stehen lassen und mit dem ÖPNV auf den Turmberg kommen. Zweitens, die Sportschule Schöneck mit jährlich 35.000 Übernachtungen, größter Beherbergungsbetrieb in ganz Karlsruhe, die Turmberg-Terrasse mit ihrem heiß begehrten Trausaal, die beiden Gastronomiebetriebe, Waldseilpark und viele Ziele mehr werden an den ÖPNV angebunden. Drittens, der barrierefreie Ausbau von Wagen und Stationen gibt Menschen, die in ihrer Beweglichkeit eingeschränkt sind, endlich die Gelegenheit, ohne Hürden und selbstbestimmt auf den Karlsruher und Durlacher Hausberg zu kommen. Der Beirat für Menschen mit Behinderung, der Kollege Müller hat es ebenfalls erwähnt, hat sich übrigens erst auf seiner jüngsten Sitzung wieder deutlich für dieses inklusive Projekt ausgesprochen. Viertens, der autonome Betrieb ohne Fahrer ist wirtschaftlich sinnvoll und gibt darüber hinaus ein deutliches Zeichen dafür, dass die IT-Stadt Karlsruhe auch beim Sprung in die Mobilität der Zukunft eine Vorbildfunktion hat. Fünftens, der nördlichste Berg des Schwarzwaldes kann durch diesen Anschluss sein Potenzial für sanften Tourismus und als Ort für auf ihn zugeschnittene Veranstaltungen sich so richtig weiterentwickeln.

Soweit der kleine Ausschnitt aus den guten Gründen, für heute bleibt nur der Wunsch, dass wir uns als Gemeinderat mit einer ebenso deutlichen Mehrheit wie der Ortschaftsrat zur neuen Turmbergbahn bekennen.

Stadtrat Schnell (AfD): Die AfD hat die vorliegende Planung der Turmbergbahn immer für eine verkehrlich gute Lösung gehalten. Dazu stehen wir auch jetzt noch. Aber der Bericht des Rechnungsprüfungsamtes zeigt es drastisch. Die Verschuldung der Stadt ist in nie erreichten Höhen. Der Städtetag Baden-Württemberg spricht von einer dramatischen finanziellen Schieflage der Kommunen. Das wissen Sie sehr gut, Herr Dr. Mentrup. Die Gewerbesteuererinnahmen gehen inzwischen drastisch zurück. Zudem sind durch das Deutschlandticket die Verkaufszahlen von Einzelfahrkarten bei den Verkehrsbetrieben um ca. 50 Prozent eingebrochen. Sprich, künftige Turmbergbahn-Nutzer werden nur noch halb so oft ein Ticket lösen, weil viele bereits die Flatrate des Deutschlandtickets nutzen. Das bedeutet, die Einnahmenkalkulation im Gutachten ist so nicht mehr haltbar, denn die Finanzierung des Deutschlandtickets ist nicht dauerhaft geklärt. In Konsequenz sorgt die Turmbergbahn somit für eine weitere Erhöhung des Defizits bei den Verkehrsbetrieben, das bereits jetzt bei gut 100 Millionen pro Jahr, Tendenz bereits ohne Turmbergbahn, weiter steigend liegt. Und wenn wir unserer Verantwortung für die Finanzen der Stadt und ebenso der bestehenden Angebotsqualität unseres ÖPNV gerecht werden wollen, hier ist schließlich die Abschaffung des Zehn-Minuten-Taktes in der Diskussion, dann muss in der Abwägung die Realisierung der Turmbergbahn gegenüber einem Kahlschlag in unserem Tram- und Busnetz,

das fast doppelt so viele Fahrgäste pro Tag zählt, wie die Turmbergbahn bislang im ganzen Jahr, klar zurückstehen.

Aber ich will Ihnen eine Alternative aufzeigen. In Zeiten schwacher Nachfrage integrieren wir den Turmberg in den Fahrweg einer der bestehenden Buslinie mit geringen Mehrkosten. Zu Zeiten höherer Nachfrage, am Wochenende oder in den Schulferien, könnte man eine Zusatzlinie mit ein bis zwei Bussen, die wir bereits haben, aber zu diesen Zeiten nicht anderweitig benötigen, einrichten. So ließe sich der Turmberg barrierefrei, das geht übrigens, Herr Löffler, und in den KVV integriert in akzeptabler Bedienungsqualität, nachfragekonform und für die Stadt bezahlbar erreichen, jedenfalls günstiger als im Gutachten kalkuliert. Und laut diesem sind die Fahrgastzahlen der Turmbergbahn nur um 15 Prozent höher als die einer alternativen Busbedienung. Zudem vermeiden wir das Risiko explodierender Baukosten, wie wir es etwa von der Stadthalle oder vom Staatstheater kennen. So wichtig kann eine ÖV-Anbindung des Turmbergs, wie sie hier dargestellt wurde, eigentlich gar nicht sein, denn wenn sie es wäre, dann würde man nicht während der Bauzeit der Turmbergbahn auf einen ersatzweisen Bus einfach verzichten wollen.

In Anbetracht der genannten Aspekte lehnen wir daher die vorliegende Planung für die Turmbergbahn ab und genauso die Vertagung der Entscheidung. Dies gilt gleichermaßen für jedwede Sanierung der alten Turmbergbahn, die verkehrlich nicht sinnvoll ist.

Stadtrat Dr. Noé (FDP/FW): Heute schreiben wir die Geschichte der Turmbergbahn und die Geschichte der Mobilität in Durlach fort. Die Freihaltetrasse in der Durlacher Bergbahnstraße ist seit 1902 im Bebauungsplan freigehalten für die Turmbergbahn ganz nach unten. Manche Mobilitätsprojekte brauchen halt ein wenig länger bis zur Realisierung, aber jetzt ist die Zeit reif für eine moderne, urbane Mobilität am Turmberg. Es wurden alle Alternativen geprüft, Busverkehr, Rolltreppen, Rutschen, Luftseilbahn. Zuletzt hatten wir sogar einen Antrag zu Lufttaxis. Der Volocopter ist ein bisschen in der Schiefelage, aber ich glaube, technisch sind wir auch noch nicht so weit. Also wir bleiben in der Realität. Die Fakten liegen auf dem Tisch. Nun ist Zeit, politische Verantwortung zu übernehmen, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen.

Der Ortschaftsrat Durlach, dem ich auch angehöre, hat, wir haben es schon gehört, im Dezember mit einer Zweidrittelmehrheit den Weg freigemacht. Wir wären auch hier im Gemeinderat im Dezember schon abstimmungsbereit gewesen. Die FDP hat mit sich gerungen, in Durlach und auch in Karlsruhe. Wie sieht die ideale Lösung aus in Zeiten wirtschaftlicher Schwäche? Was ist wirtschaftlich sinnvoll? Was können, was wollen, was müssen wir uns vielleicht leisten? Was für die Bewertung und unser Abstimmungsverhalten heute ausschlaggebend ist, die Wirtschaftlichkeitsberechnungen sprechen ganz klar für den Neubau. Auch das jüngste PTV-Gutachten beweist eindeutig den volkswirtschaftlichen Nutzen. Es ist bedauerlich, dass es bislang nicht veröffentlicht worden ist, aber wir Stadträte hatten die Möglichkeit, es einzusehen, und ganz eindeutig beweist es den volkswirtschaftlichen Nutzen, und es spricht eine deutliche Sprache pro Turmbergbahn.

Vielleicht noch zwei Zahlen hier genannt, weil immer wieder in Durlach auch diskutiert wurde, können wir denn nicht auf der Bestandsstrecke etwas machen, was auch Zuschussfähiges. Ja, das geht, die große Lösung bis hinunter an die B3 kostet dem städtischen Anteil ungefähr 16 Millionen. Die kleine Lösung kostet 13 Millionen, Differenz von 2 bis 3 Millionen Stand heute. Da ist doch völlig klar, dass das für die große Lösung spricht, denn wir

dürfen nötige Zukunftsinvestitionen in die urbane Mobilität auch nicht gegen die laufenden Defizite der Verkehrsbetriebe ausspielen. Da müssen wir andere Lösungen finden.

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, liberale Mobilitätskonzepte sind stets angebotsorientiert. Wir fordern attraktive Angebote, um die Bürger im urbanen Raum vom ÖPNV zu überzeugen. Und was ist attraktiver als eine moderne, barrierefreie, rund um die Uhr autonom fahrende Bergbahn? Die FDP hätte sich zur Erschließung des Wohngebietes am Turmberg auch sofort die Zwischenstation gewünscht. Die ist mitgeplant. Man hat gesagt, sie ist machbar. Wir würden die uns möglichst rasch wünschen, was auch zur Akzeptanz dort im Wohngebiet beiträgt. Von den Bewohnern im Wohngebiet habe ich auch noch eine Frage mitbekommen. Sie wurde zwar schon intern diskutiert, ich möchte sie noch mal öffentlich stellen. Bitte keine bauvorbereitenden Maßnahmen wie Rodung des Grünstreifens, bevor die Zuschüsse genehmigt sind. Ich denke, das kann man heute sicherlich auch noch einmal festhalten.

(Der Vorsitzende hebt die rote Karte.)

Jetzt sind wir mit den drei Minuten drüber. Ich würde gerne zu dem Verkehrskonzept der GRÜNEN noch etwas sagen, zum Zusatzantrag. Wenn wir die Turmbergbahn bekommen, und davon gehen wir einmal aus, brauchen wir natürlich eine Regelung für die Anwohner da unten mit den Parkplätzen, also ein Anwohnerparken. Wir sollten die Anwohner vielleicht auch darüber abstimmen lassen, ob sie lieber parken oder lieber rauf und runter fahren wollen für die Fahrt auf den Turmberg.

Der Vorsitzende: Herr Stadtrat, wir werden es noch einmal hier thematisieren.

Stadtrat Dr. Noé (FDP(FW): Dann würde ich das gerne nachher dann thematisieren in der zweiten Runde des Verkehrskonzepts.

Der Vorsitzende: Okay, machen wir es so, alles klar.

Stadtrat Gaukel (Volt): Uns ist die Entscheidung nicht leicht gefallen. Vor allem war es auch für uns natürlich schwierig, hier die über sieben Jahre Historie aufzuarbeiten, in dem doch auch komplexe Themen mit vielen Informationen zusammenhängen, verschiedenen Gutachten & Co. Es geht um viel Geld, wir haben heute schon über die, nennen wir es, angespannte Haushaltslage geredet. Da war es uns auch noch einmal wichtig, hier das letzte Mal zu verschieben und dass auch das PTV-Gutachten zur Verfügung steht.

Den Antrag sehen wir als erledigt, weil das Gutachten konnten wir mittlerweile ansehen. Es ist leider nicht öffentlich, aber grundsätzlich war es da. Über den Prozess wurde jetzt schon genug gesagt. Es gab schon diese Grundsatzentscheidung. Dort wurden auch Alternativmöglichkeiten angeschaut, und dann gab es eine Planung und auch eine Ausschreibung für die Umsetzung. Auch hier hat uns auch viel erreicht, die Kosten sind geschätzt. Nein, es sind festgeplante Kosten, sie sind auch schon ausgeschrieben. Auch die Preiserhöhung, die bisher war, ist aufgrund der Indexbindung hier. Wir haben den Baupreis, der ist leider sehr stark gestiegen. Zum Glück haben wir noch den österreichischen Maschinenpreisindex. Der ist deutlich geringer in der Steigerung. Der rettet uns ein bisschen in den Baukosten bisher. Im Gutachten von PTV wurden auch die aktuellen Kosten zugrunde gelegt und auch noch einmal die Zahlen und Prognosen validiert. Da wurde ein anderes

Verfahren genommen als bei dem vorherigen Gutachten, aber es hat im Grunde genommen auch die Fahrgastzahlerhöhung noch einmal bestätigt, auch wenn sie etwas geringer ausfallen, was aber auch ganz klar daran liegt, wir bauen den aus, es wird automatisch fallen, er wird einfach deutlich mehr angeboten.

Das Gutachten konnten wir sehen, hier auch vielen Dank an unseren Aufsichtsrat Nils, der das zum Glück täglich macht, der uns dann auch gut durchführen konnte, weil als normale Stadträte ist das doch schwierig, so durch ein Gutachten durchzugehen. Schade, dass es nicht öffentlich ist und jeder schauen kann. Das ist auch einer der Punkte, mit dem wir unglücklich sind. Die Informationen, die hier geteilt wurden, waren dann doch teilweise schleppend. Wir mussten mehrmals nachfragen. Auch jetzt das PTV-Gutachten ist nicht da. Wir konnten es nicht alleine anschauen. Es ist nicht öffentlich da. Auch sonst hat es scheinbar doch nicht so viele Leute interessiert. Hätten wir nicht nach dem PTV-Gutachten gefragt, weiß ich nicht, ob es am Ende andere Stadträte angeschaut hätten und dann im Dezember ohne dieses Wissen dann doch es entschieden. Aber auch wir nehmen uns da nicht aus in der Kritikrunde, nenne ich es mal. Auch wir hätten früher anfangen können, nachzufragen und um diese Informationen zu bitten.

Grundsätzlich glauben wir, dass wir bessere Verfahren brauchen, wenn es um solche großen komplexen Vorhaben geht. Es geht um 32 Millionen, auch wenn 50 Prozent vom Land sind, sind es immer noch 16 Millionen. Auch die anderen 16 Millionen vom Land sind am Ende Geld vom Steuerzahler. Am Ende kostet aber auch jedes weitere Gutachten Zeit. Es kostet Zeit, wenn man weiter wartet. Daher muss man irgendwann eine Entscheidung treffen, und zum Glück können wir das heute tun.

(Der Vorsitzende hebt die rote Karte.)

Wir werden für die Turmbergbahn stimmen, und das überrascht vielleicht manche. Aber ganz klar noch ganz kurz - ich habe noch eine Minute - für uns ist die Turmbergbahn Kult, Historie, Freizeitziele, Naherholung und bald dann auch barrierefreier ÖPNV. Es wurde schon gesagt, auch gerade der Beirat für Menschen mit Behinderung hat das nochmal klar gestellt, wie wichtig es ist. Wir haben ohne Fahrpersonal 365 Tage im Takt der Linie 1, große Sache, und dadurch werden wir auch deutlich mehr Fahrgastzahlen haben und unseren Hausberg als Touristenattraktion weiter beleben können.

Wir werden auch dem Antrag der GRÜNEN zustimmen, weil das ein sehr wichtiges Verkehrskonzept ist und setzen uns für Tourismus ein.

Der Vorsitzende: Also wir müssen uns ein bisschen an die Regeln halten. Sie können sich ein zweites Mal noch einmal melden. Sie bringen mich immer mehr in Schwierigkeiten, wenn ich den einen abwürge und den anderen nicht, das ist ungerecht behandelt, also den, den ich nicht abgewürgt habe oder den anderen, je nachdem, wie Sie es sehen. Insofern bitte ich einfach dann lieber, das auf zwei Beiträge aufzuteilen.

Stadträtin Kaufmann (Die Linke): Für uns sind diese Vorschläge schon durchaus Fortschritte hin zu mehr Nachhaltigkeit, gerade auch durch diese Integration in den ÖPNV-Tarif und auch die Schaffung von Barrierefreiheit. Natürlich ist es ein sehr emotionales Thema und die Turmbergbahn eine sehr wichtige Institution in Karlsruhe. Dennoch können wir diesem Vorschlag zum Neubau nicht zustimmen aus mehreren Gründen.

Wir finden es falsch, in der momentanen Lage ein neues Prestigeprojekt mit unvorhersehbaren Kosten zu unterstützen. Von den geschätzten 32 Millionen Euro soll die Hälfte vom Land gefördert werden. Jedoch wissen wir von den vergangenen Vorhaben in Karlsruhe, dass solche Kosten bei Großprojekten auch ins Unermessliche steigen können. Wir finden das angesichts vieler anderer wichtiger Aufgaben nicht verantwortungsvoll. Es liegt auf der Hand, dass die hohen Ausgaben dann wieder an anderer Stelle eingespart werden sollen, etwa beim Sozialen oder bei der Kultur, die doch auch fundamental wichtig ist für unsere Stadtgesellschaft. Gerade deshalb begrüßen wir das von KAL vorgeschlagene Vorgehen, die genaue Kostenkalkulation abzuwarten und dann in der Verhandlung zum Doppelhaushalt neu die Entscheidung zu treffen.

Alle, die regelmäßig die Straßenbahn nutzen in Karlsruhe, wir wissen, dass es oft Fahrtausfälle gibt. Für uns als Linke ist erst einmal ein gut ausgebauter ÖPNV essenziell für diese Verkehrswende, die wir so dringend brauchen. Dazu muss aber erst einmal garantiert sein, dass diese Basisversorgung der VBK erhalten bleiben kann. Das erscheint uns angesichts der momentanen Spardiskussion eben nicht gegeben. Es kann für uns nicht sein, dass es auf der einen Seite solche Diskussionen gibt und auf der anderen Seite jetzt ein Großprojekt mit ungewissen Folgen begonnen werden soll. Denn was bringt uns eine verlängerte Turmbergbahn, wenn wir am Ende aufgrund eines unzuverlässigen Nahverkehrs gar nicht dort hinkommen können? Noch dazu finden wir es falsch, dass die Verlängerung mitsamt des Neubaus immer als einzige mögliche Alternative dargestellt wird, obwohl vielleicht die Zahlen, die vorliegen, gar nicht belastbar genug sind. Wir finden, dass man alle möglichen und günstigeren technischen Alternativen umfassender prüfen muss.

Für uns wäre das zum Beispiel eine Sanierung im Bestand, die auch ohne die ökologisch fragwürdige Verlängerung auskommen würde. Dabei muss natürlich der Erhalt der Turmbergbahn in jeder Form immer an die Schaffung von Barrierefreiheit geknüpft sein. Und unter dieser Voraussetzung könnte dann auch eine Förderung durch das Land stattfinden. Aus diesen Gründen werden wir das ablehnen.

Gleichzeitig wollen wir dem Ergänzungsantrag von KAL zustimmen und die Verhandlungen in den nächsten Doppelhaushalt mit einschließen.

Stadträtin Döring (KAL): So wie es aussieht, werden wir heute eine Entscheidung treffen, die weitreichende Konsequenzen für Durlach und unsere Stadt haben wird. Die Entscheidung für eine Verlängerung der Turmbergbahn lehnen wir ab. Wir lehnen sie ab, weil sich das massive und trennende Verlängerungsbauwerk negativ auf das Stadtbild und den sozialen Stadtraum auswirken wird. Der Gestaltungsbeirat vertritt hier eine eindeutige Position. Wir lehnen sie ab, weil eine vergleichende Betrachtung einer Basislösung, wie sie bei Verkehrsprojekten eigentlich Standard ist, aus unserer Sicht unzureichend erfolgt ist.

Eine solche kurze Lösung auf vorhandener Trasse ist zuschussfähig, denn die Zuschussfähigkeit ist nicht an die Verlängerung geknüpft, sondern an die Herstellung der Barrierefreiheit und den Lückenschluss zum ÖPNV. Dies wurde in einem Schreiben von Verkehrsminister Herrmann bereits im April 2021 bestätigt. Wir haben Ihnen das Schreiben mit unserem Änderungsantrag zukommen lassen. Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir vermuten, dass dieses Schreiben möglicherweise nicht rechtzeitig in Ihre Entscheidungsfindung einfließen konnte. Wir lehnen die Entscheidung zur Verlängerung ab, weil unabhängige Verkehrs-

experten die angesetzten und prognostizierten Fahrgastzahlen für nicht realistisch halten, und auch eine autonom fahrende Turmbergbahn wird laufende Kosten verursachen. Zudem scheint die positive CO₂-Bilanz in der Gesamtbetrachtung ebenfalls fragwürdig. Wir lehnen die Entscheidung für eine Verlängerung ab, weil die Haushaltslage der Stadt sich seit der ersten Entscheidung zum Projekt vor vier Jahren drastisch verschlechtert hat. Dazu trägt auch das immens gestiegene Defizit der VBK bei, welches aus dem städtischen Haushalt ausgeglichen wird. Selbst wenn sich die Kosten für die verlängerte Turmbergbahn nur mittelbar auf den städtischen Haushalt auswirken, wirken sie sich dennoch negativ auf die finanzielle Situation der Gesamtstadt aus. Die Karlsruher Liste will keine Angebotsverschlechterung, egal wo, weil die Stadt Karlsruhe, egal wie, die Kosten der Turmbergbahn zu tragen hat.

Wir sollten bei so einer gravierenden Entscheidung wirklich alle Seiten ausreichend untersuchen. Darauf zielten unsere Änderungsanträge ab. Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir sind der Meinung, dass diese Entscheidung erst in der Gesamtbetrachtung eines Doppelhaushalts getroffen werden kann. Deshalb beantragen wir, die Entscheidung zur Verlängerung der Turmbergbahn in die Haushaltsberatungen zu legen.

Stadtrat Kalmbach (FÜR): Dieser Beschluss hat finanzielle Konsequenzen. 1,1 Millionen pro Jahr wird angegeben. Das bedeutet, dass in der VBK das im Wirtschaftsplan auftaucht und dann über Verlustausgleich irgendwann im Kernhaushalt wieder auftaucht. Das bedeutet genau das, solange wir nicht wissen, wo das weniger besteht. Sie sagen immer, Herr Oberbürgermeister, wenn wir einen Vorschlag machen, wo wir mehr wollen, muss auf der anderen Seite auch ein Weniger sein. Da frage ich Sie, wo ist das weniger jetzt? Wo ist jetzt konkret die Sparmaßnahme dafür, um das woanders einzusparen? Das bedeutet doch genau, dass der Antrag von der KAL eigentlich richtig ist, dass man im Gesamtkontext eines Haushalts das eigentlich wirklich nur entscheiden kann, weil im Endeffekt landet diese 1,1 Millionen bei uns.

Zum Zweiten, zum Antrag selber, wir hatten eine Gondelbahn angefragt, und es kam auch eine sehr umfassende Antwort. Dafür bedanke ich mich. Allerdings muss ich sagen, in der ganzen Antwort der Verwaltung wird nirgendwo über finanzielle Kosten gesprochen. Es wird nur so allgemein pauschal gesagt, es ist schwierig, es ist negativ. Und überhaupt haben wir das schon oft genug diskutiert, deswegen macht es für uns gar keinen Sinn. Also es wird letztlich nicht plausibel dargelegt, warum tatsächlich diese Bahn, wie sie jetzt gemacht werden soll, besser ist als eine Gondelbahn. Ich bin insofern mit der Antwort nicht zufrieden, aber ich verstehe es natürlich, es ist sehr spät gekommen. Es ist nachvollziehbar, dass man nicht innerhalb von einem Monat jahrelange Planungen umschmeißen möchte.

Von der Seite her, also unsere Entscheidung steht fest, ich werde mit der KAL stimmen an dieser Stelle. Ich werde an dieser Stelle auch gegen den Beschlussvorschlag der Stadt stimmen.

Stadträtin Meier-Augenstein (CDU): Die Argumente für den Neubau der Turmbergbahn liegen alle auf dem Tisch. Die Kollegen sind alle darauf eingegangen, und wir sind der Meinung, dass die Entscheidung jetzt getroffen werden kann, und sie sollte auch heute getroffen werden. Einige Kollegen haben auch noch einmal das Thema der Kosten angesprochen, und das ist auch bei uns in der Fraktion ein Thema gewesen, mit dem wir uns noch einmal sehr intensiv beschäftigt haben. Deswegen möchte ich das jetzt hier auch noch

kundtun, denn wir alle kennen die Haushaltslage, da brauche ich gar nicht näher darauf eingehen. Wir wissen natürlich, dass auch die prognostizierten Betriebskosten das jetzt schon hohe Defizit der Verkehrsbetriebe weiter erhöhen werden und somit natürlich auch den städtischen Haushalt belasten.

Deswegen ist es meiner Fraktion wichtig, Ihnen noch einmal mitzugeben, und zwar den Projektverantwortlichen dann auch der Verkehrsbetriebe, dass bitte auch bei den Verhandlungen mit dem Zuschussgeber Land darauf geachtet wird, dass wir möglichst mindestens 50 Prozent Zuschüsse für die Gesamtkosten erhalten am Ende und nicht nur der förderfähigen Kosten. Denn jeder von uns weiß, dass es hier doch noch ein sehr großer Unterschied sein kann. Wenn es hier eine Möglichkeit gibt, Einfluss zu nehmen oder gegebenenfalls bei der Planung auch noch einmal nachzusteuern, dann sollte das doch mit in Betracht gezogen werden.

Ansonsten möchten wir auch noch den Vorschlag machen, doch alles Mögliche in Betracht zu ziehen, diese Betriebskosten aufseiten der Verkehrsbetriebe und somit auch der Stadt zu reduzieren. Da ist uns der Vorschlag gekommen, doch vielleicht zu überlegen, ob man denn nicht auch die Namensrechte für die Turmbergbahn an einen Sponsor, an einen Namensgeber verkaufen kann. Wir haben ein sehr positives Beispiel mit unserem Stadion. In anderen Städten ist es auch üblich, auch Hallen entsprechend zu vermarkten. Warum sollte das nicht bei der Turmbergbahn funktionieren? Die Turmbergbahn hatte zuletzt ein großes Medienecho, auch überregional mit den letzten Betriebstagen, das wird garantiert mit einer Wiedereröffnung nach einem Neubau genauso sein. Insofern kann das durchaus attraktiv sein, auch für unsere Unternehmen. Wir haben hier tolle namhafte Unternehmen in Karlsruhe, die dafür in Frage kommen und in Durlach vor allem auch. Soweit noch von meiner Fraktion als Vorschläge konstruktiver Art.

Stadträtin Lorenz (FDP/FW): Es gibt viele gute Argumente für den geplanten Neubau mit Verlängerung der Turmbergbahn, und es gibt auch viele gute Argumente dagegen. Letztendlich ist es eine weitreichende Entscheidung, die jeder kommunalpolitisch Verantwortliche vor sich und vor seinem Gewissen heute verantworten muss. Die Argumente sind mehrfach diskutiert und ausgetauscht. Das hat man, glaube ich, bei allen Redebeiträgen heute gemerkt. Ich glaube, es ist auch schon eine gewisse Ermüdung. Daher werde ich die auch nicht en detail wiederholen.

Die Freien Wähler sind nicht prinzipiell gegen die Turmbergbahn, wie es auch in der Presse immer so ist. Es gibt nur ein Für oder Dagegen, gegen die Bahn prinzipiell, denn Durlach hat die entsprechende Würdigung dieses touristischen Kleinods absolut verdient. Zweifelhafte ist für uns die Dimension, die der geplante Neubau mit sich bringt, sowohl in baulicher als auch in finanzieller Hinsicht. Eine Strecke von 315 Metern bzw. zukünftig 490 Metern zu einem Preis von 32 Millionen bis vielleicht 60 Millionen. Herr Kinkel, ich hoffe, Sie erinnern sich an unser Gespräch von vor rund zwei Jahren, und ich sage Ihnen, das Fläschchen geht an mich. Fahrgastzahlen von 100.000 aktuell auf zukünftig 200.000, geprüfte Alternativen, die allesamt nicht infrage kommen, angeblich keine Förderung für die Sanierung im Bestand, dann neuerdings doch, Gutachten und Gegengutachten. Heute machen wir den Knopf dran, und wer aufmerksam zugehört hat, weiß, es ist eigentlich schon entschieden. Jeder hier im Rat wird heute nach seinem Gewissen entscheiden auf Basis der Fakten, die er für richtig hält. Wir Freien Wähler tragen die vorliegende Planung nicht mit.

Stadtrat Gaukel (Vlt): Ein paar Punkte habe ich noch. Schön, dass wir reden, dass jeder von seinen eigenen Fakten entscheidet. Ein paar habe ich dann doch noch mitgebracht, gerade auch zu den anderen Varianten, einmal zum Antrag zur Sanierung im Bestand, ob das nun förderfähig ist. Tatsächlich hatten wir auch die Diskussion. Hier ist ganz klar das Problem, die Turmbergbahn könnte im Bestand barrierefrei saniert sein, dann ist die barrierefrei nutzbar, wenn man da hinkommt. Barrierefreier Anschluss an den ÖPNV wäre es trotzdem nicht, tatsächlich auf dem Papier nicht, weil es über 10 Prozent Steigung ist, was nicht als barrierefrei gilt. Ich glaube auch, jeder, der den Weg nach oben gelaufen ist, kann sich das auch als junger Mensch vielleicht vorstellen, dass das in einem Rollstuhl oder mit einer anderen Einschränkung nicht unbedingt als barrierefrei, maximal als barrierearm geltend ist. Am Ende sind es hohe Kosten, selbst wenn man sie im Bestand saniert.

Deswegen für uns war eigentlich auch recht klar, wenn wir diese Turmbergbahn haben wollen, müssen wir sie verlängern. Das ist die einzig sinnvolle Studie oder die einzig sinnvolle Variante. Das wurde auch damals schon abgeprüft. Da wurde auch eine Hochseilbahn geprüft. Die ist deutlich günstiger im Bau. Ich glaube aber auch, der Gestaltungsbeirat würde da eher zusammensucken, wenn wir eine Hochseilbahn hinbauen möchten. Das ganz große Manko ist, die Betriebskosten einer Hochseilbahn sind deutlich teurer und generell natürlich auch, was wieder gegen Busse spricht, wir brauchen Personal. Wir können auch weniger Betriebszeiten ermöglichen, bzw. gerade natürlich, wenn es um spätere oder frühere Stunden geht, sind diese wieder teurer. Das ist auch das Problem mit dem Bus. Wir reden jetzt immer, das sind die 32 oder die 16 Millionen, aber auch Busse fahren nicht umsonst. Im vorgelegten Gutachten, das ist eine Mindestanforderung, haben sie mit zwei Bussen gerechnet. Tatsächlich, wenn man wirklich diese Taktung ersetzen möchte, braucht man drei plus eine Reserve. Also auch hier reden wir von Kosten, konservativ gerechnet auch von 13, 14 Millionen plus, wenn man das auf diese 30 Jahre rechnet, denn auch Busse halten nicht so lange.

Was wir mit der Turmbergbahn machen, ist Infrastruktur, es ist eine nachhaltige Investition. Wir können das lange nutzen, da auch vielleicht noch einmal der Hinweis, es ist aktuell die älteste Standseilbahn, die in Betrieb war von 1888. Also hat sie doch recht lange gehalten. Da kann man auch sehr lange etwas herausziehen, das vielleicht noch mit den Bussen generell. Der Turmberg, unser Hausberg oder der Hausberg von Durlach, vielleicht müssen wir uns ein bisschen streiten, ob wir den nutzen dürfen oder ob er auch uns gehört. Es ist ein Herzstück von Karlsruhe, aber ein Herzstück kann es nur werden, wenn ihn wirklich auch alle nutzen können. Dafür ist es wichtig, diesen barrierefrei betreibbar zu machen, zum Klettern, für die Aussicht, für Wanderwege. Es ist das Tor zum Schwarzwald. Und jetzt gebe ich die Zeit von vorhin zurück.

Stadtrat Schnell (AfD): Wenn ich mir überlege, es ist die Barrierefreiheit gefordert, damit man hinterher oben klettern, bergsteigen oder wandern kann. Dann widerspricht sich das doch ein wenig. Das verwundert mich dann jetzt schon. Zu dem Busbetrieb muss man eines sagen, wir haben bei der Turmbergbahn eine extreme Nachfrageschwankung. Das ist von Monat zu Monat bis zum Faktor vier. Das heißt, wir brauchen in Monaten wie zum Beispiel im November unter der Woche bei weitem nicht das gleiche Busangebot, wie wir es an Wochenenden im Frühjahr, im Sommer oder in den Schulferien brauchen. Ich hatte vorhin auch dargelegt, dass die Buskalkulation nach meiner Einschätzung nicht völlig korrekt ist, denn ich muss für diesen Betrieb keine extra Busse anschaffen. Wir haben im

Berufsverkehr eine Bedarfsspitze von Bussen im morgendlichen Berufsverkehr und danach haben wir Busse übrig, in den Schulferien sowieso. Man kann das günstiger hinkriegen.

Zu den Gutachten will ich noch sagen, PTV macht seit vielen Jahren Nahverkehrsgutachten, und das Verfahren ist allgemein anerkannt. Insoweit würde ich jetzt nicht sagen, dass das ein Verfahren ist, das schlecht ist. Man muss nur eins sehen, wir haben hier eine Bahn mit einer starken Nachfrageschwankung und einem sehr hohen Anteil Ausflugsverkehr. Und inwieweit ein Verfahren, das für klassische, ich sage es mal, normale Nahverkehrsstrecken mit einem hohen werktäglichen Anteil und einer geringeren Nachfrage an Wochenenden ausgelegt ist, ob das von seinen Ergebnissen für so eine Strecke mit einer doch ganz anderen Nachfragecharakteristik wirklich zutreffend ist. Aber die grundsätzliche Kritik an diesem Verfahren, das ist hier geäußert, das möchte ich wirklich nicht so stehen lassen. Das Verfahren ist anerkannt und ist nicht schlecht.

Stadtrat Cramer (KAL): Ich frage mich, wie ehrlich wurde eigentlich der Gemeinderat von der VBK informiert. Im Planungsausschuss des Durlacher Ortschaftsrates bestätigte die VBK hinter verschlossenen Türen, dass sie aus betriebswirtschaftlicher Sicht die Verlängerung der Turmbergbahn nicht befürworte. Diese Aussage kennt der Aufsichtsrat der VBK nicht, der Gemeinderat kennt sie nicht, und die Öffentlichkeit kennt sie nicht. Und da frage ich mich heute, welche Glaubwürdigkeit hat denn in Karlsruhe die Politik noch, wenn wir so weitermachen, insbesondere die Glaubwürdigkeit der GRÜNEN und der SPD. Diese Fragen stellen sich immer mehr Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt. Ihre Antwort ist, dann machen wir den Wahlzettel eben zu einem Denkkzettel. Die GRÜNEN haben bei der letzten Kommunalwahl schon zwei Sitze an die AfD abgegeben.

Herr Oberbürgermeister, die Finanzlage der Stadt hat sich nach Auskunft von Ihnen und Ihrer Finanzbürgermeisterin in den vergangenen Jahren und den letzten Monaten drastisch verschlechtert. Wir haben es im vorhergehenden Tagesordnungspunkt auch schon wieder gehört. Ein Beispiel der Verschlechterung, das Budget der beruflichen Schulen in unserer Stadt wird um 50 Prozent gekürzt werden. Des weiteren sagten Sie, Herr Oberbürgermeister, hohe Ausgaben, sinkende Einnahmen und neue Aufgaben werden die Krise verschärfen. Ähnlich gelte es für die galoppierenden Kosten beim ÖPNV. Sie prophezeiten, dass es bald zu Abbestellungen von Verkehrsleistungen kommen könnte. Meine Fraktion fragt sich, stehen wir im wahrsten Sinne des Wortes auf einer schiefen Bahn, die immer senkrechter wird?

Darum appelliere ich heute, trotz der Wortbeiträge an die GRÜNEN und die SPD, sie sollten jetzt alle ehrlich sein und sagen, wir haben uns was Tolles vorgenommen, aber die finanzielle Gesamtsituation lässt es eben nicht zu, es umzusetzen.

Der Vorsitzende: Jetzt füllt sich gerade die Liste für die dritte Runde. Mein Appell wäre, dass wir nach der dritten Runde dann Schluss machen. Ich werde auch noch ein paar Sachen versuchen, klarzustellen und darf einfach darum bitten, vielleicht müsste man auch einmal akzeptieren, dass seine Meinung oder ihre Meinung nicht mehrheitsfähig ist. Dann aber verschiedene Argumente in einer unlogischen und auch in einer leicht nach Verschwörungstheorie klingenden Art und Weise zusammenzuführen, ist, glaube ich, dieses Hauses nicht würdig und bringt uns vor allem in der Sache auch nicht weiter. Wir desavouieren damit Politik selbst. Das muss ich an dieser Stelle wirklich einmal deutlich sagen.

Stadtrat Löffler (GRÜNE): Herr Kollege Cramer, ich hatte eigentlich nicht vor, mich für eine zweite Runde zu melden, weil ich glaube, ganz viele Argumente der politischen Abwägung sind vorhin von uns allen ausgetauscht worden. Da kann man auch einfach zu einem anderen Ergebnis kommen. Das ist vollkommen in Ordnung, dass eine Entscheidung am Ende nicht so ausgeht, wie es einem denn gefällt. Wir sitzen hier in einem demokratischen Gremium, und ich würde auch mich an den Beschluss halten und ihn auch dann akzeptieren, wenn es nachher sozusagen negativ ausgeht und dieser Grundsatzbeschluss nicht gefällt wird. Da hätte ich kein Problem damit, das ist mit meinem Demokratieverständnis vereinbar.

Ich möchte mich aber auf Ihr Eingangsargument beziehen, auf das sich der ganze andere Rest aufgebaut hat, der betriebswirtschaftliche Sinn einer Turmbergbahn. Ich glaube, wenn Sie diese Frage bei öffentlichen Leistungen stellen, dann schaffen Sie alles ab. Betriebswirtschaftlich fährt hier kein Bus, betriebswirtschaftlich fährt hier keine Straßenbahn, betriebswirtschaftlich gibt es keine freie Kultur. Alles das funktioniert, weil wir als öffentliche Hand, als Politik diese gesellschaftlichen Angebote unterstützen wollen. Das ist unsere Entscheidung, wofür wir Steuergelder ausgeben würden. Betriebswirtschaftlich ergibt das alles keinen Sinn, und damit ist das auch kein valides Argument in dieser Debatte.

Stadtrat Hofmann (CDU): Ich möchte das Ganze gar nicht groß verlängern, aber der Kollege Cramer, den ich sehr schätze in seiner Art, hat doch das eine oder andere vielleicht etwas missverständlich, glaube ich, ausgedrückt. Das Problem ist, dass nicht die Verlängerung an sich diese Mehrkosten verursachen würde, sondern die Komplettsanierung. Das heißt, wir hätten auch bei der normalen Sanierung diese enormen Mehrkosten, leider Gottes, weil wir auch Personal brauchen. Auch bei dem Normalbetrieb der Turmbergbahn bräuchten wir entsprechendes Personal und müssten dann entsprechend auch in dem Haushalt der VBK dann diese Kosten aufbringen.

Eins ist doch uns allen auch klar, selbst wenn wir diese Sanierung jetzt nicht machen würden, es wurde schon immer auch hier wieder angesprochen, dann haben wir doch mit Sicherheit einen Riesenaufschrei. Da hat der Kollege Schnell natürlich nicht Recht, wenn er wieder erzählt, dass das zu ganz anderen Zeiten wäre. Nein, zum Beispiel sind auf der Sportschule Schöneck auch Tagungen, die morgens anfangen. Da musst du genau zu den Zeiten dann den Bus morgens hochfahren lassen, wenn ich den anderen brauche. Das ist einfach unser Problem, dass wir dann natürlich zusätzlich Busse fahren lassen müssten und diese Kosten genauso haben. Von daher, wenn man schon sagt, dieses PTV-Gutachten ist ein solides Gutachten, und es ist wirtschaftlich das Sinnvollste in dem Ganzen, dann muss man zumindest zu der Meinung kommen, dass man das Ganze auch macht. Dass man es aus finanzieller Sicht ablehnen kann, und das haben meine Kolleginnen und Kollegen gesagt, das ist durchaus nachvollziehbar, da kann man durchaus auch anderer Meinung sein. Ich denke jedoch, dass man abwägen muss, aus finanzieller Sicht oder aus wirtschaftlicher Sicht einen Punkt dran machen. Aber es ist kein Unterschied, ob ich jetzt die Verlängerung mache oder nicht mache. Dies macht definitiv nichts aus. Das muss man auch draußen immer mal wieder klar sagen. Es macht wirtschaftlich nur Sinn, wenn man sich für die Turmbergbahn entscheidet, sie so zu machen, wie sie jetzt geplant wird, und nicht nur die alte zu sanieren.

Stadtrat Schnell (AfD): Herr Hofmann, eine Frage, wenn Sie sagen, morgens früh müssen Sie zu der Sportschule, wie machen das dann die Leute während der Bauzeit der neuen

Turmbergbahn? Da ist gar kein Busbetrieb vorgesehen, weil es scheint auch nicht unbedingt notwendig zu sein. So drängend kann das Problem mit der Sportschule eigentlich gar nicht sein.

Bei dem anderen Thema, Sanierung der alten Strecke versus Neubau der neuen Strecke, haben Sie natürlich völlig Recht. Die alte Strecke in irgendeiner Art und Weise zu sanieren, ob mit oder ohne Bus, Shuttle dahin, ist völliger Mumpitz. Da brauchen wir gar nicht darüber nachzudenken. Wir machen das oder wir machen es nicht, aber nicht so eine halb-gare Lösung, die weder barrierefrei ist noch verkehrlich besonders sinnvoll ist.

Stadtrat Dr. Noé (FDP/FW): Vielen Dank für die dritte Runde, es ist dem geschuldet, dass wir eine Fraktion aus zwei Gruppierungen sind. Kollegin Lorenz hat für die Freien Wähler ausgeführt. Ich würde gerne zum mit aufgerufenen Tagesordnungspunkt, der Zusatzantrag der GRÜNEN, Verkehrskonzept, noch etwas sagen. Es macht natürlich wirklich Sinn im Zusammenhang mit dem Neubau, den Verkehr um den Turmberg und auf dem Turmberg neu zu ordnen. Eine große Sorge der Anwohner da unten ist nicht nur, dass sie den Baulärm während des Umbaus haben, sondern die Sorge ist, dass natürlich da unten dann geparkt wird und die Leute dann mit der Turmbergbahn von da unten hochfahren. Dem muss man natürlich begegnen, indem man da unten Anwohnerparken beispielsweise einführt, was wir auch nicht vernachlässigen dürfen. Es sind einige wenige Ladenlokale dort, die auch eine Kurzparkzone brauchen. All diese Sachen müssen beschlossen werden.

Ein weiterer Hinweis, den wir in den Gestaltungsworkshops in Durlach hatten, war, lass doch die Anwohner in der Bergbahnstraße, insbesondere in der südlichen Bergbahnstraße, entscheiden, ob sie rauf und runter fahren wollen oder ob sie lieber auf der Straße parken wollen. Breit genug wäre es. Diese Details des Autoverkehrs müssen wir regeln. Ich denke, da ist der Ortschaftsrat in Durlach und dort der Verkehrsausschuss prädestiniert. Die sind wesentlich näher dran. Ich möchte auch sagen, wir haben in Durlach mit Verkehrskonzepten die eine oder andere Erfahrung. Manchmal wird auch heftig gestritten, aber ich denke, in mehreren Runden kriegen wir auch eine vernünftige Lösung dort hin. Das werden wir dort gerne konstruktiv begleiten.

Im Hinblick auf die Abstimmung zum Hauptantrag, Sie haben es schon rausgehört, die drei FDP-Stadträte werden den Hauptantrag unterstützen und die Kollegin von den Freien Wählern wird ihn ablehnen.

Stadträtin Berghoff (Die Linke): Ich möchte noch einmal auf das zurückkommen, was der Kollege Löffler gerade gesagt hat zu den Dingen, die wir in Karlsruhe anbieten, die nicht im betriebswirtschaftlichen Sinne angeboten oder finanziert werden. Genau davor haben wir Angst, dass am Ende hier so viel Geld rausgehauen wird, dass die Kosten explodieren und dass wir am Ende wieder um 2 Prozent Kürzung in der Kultur hier kämpfen müssen oder um 2 Prozent weniger Kürzung, dass das auf Kosten von Demokratieförderungsmaßnahmen geht, auf Kosten von Bildung, weil wir einfach mal wieder zu viel Geld ausgegeben haben. Wir haben gerade die große Rechnung aufgemacht bekommen für 2023, und ich möchte nicht in zwei Jahren hier sitzen und mir eine falsche Entscheidung vorwerfen. Das wollte ich dazu noch sagen.

Die Sponsoring-Idee finde ich, und das sage ich jetzt als Linke, lustig, ganz interessant. Vielleicht holen wir uns für die Turmbergbahn Investoren ins Haus, da stehen wir doch drauf.

Den Antrag zum nachhaltigen Verkehrskonzept der GRÜNEN würden wir, und es sieht so aus, als würde das durchgehen, im Nachgang dann aber doch gerne unterstützen, weil nachhaltige Verkehrskonzepte sind super.

Der Vorsitzende: Ich habe eine Ankündigung einer persönlichen Erklärung. Das wird üblicherweise nach der Abstimmung gemacht, sonst wäre es noch ein weiteres Mittel, um hier immer in den Redebeitrag reinzukommen. Deswegen ist es üblicherweise anders, aber ich glaube, das mildert nichts. Herr Bunk, Sie sind einverstanden.

Ich würde gerne zu ein paar Punkten trotzdem noch einmal etwas sagen. Ich möchte noch einmal unterstreichen, dass ich glaube, man kann hier zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen, weil man unterschiedliche Argumente in die Priorität nimmt. Ich würde aber davor warnen, dass man jetzt, wenn die Entscheidung anders ausfällt, als man selber votiert, anderen abspricht, dass sie entweder falsch informiert, nicht ausreichend informiert, irgendwie tendenziös oder auch unverantwortlich handeln. Das fände ich schwierig, weil wir damit selber das Bild, das viele Leute sowieso gerne der Politik ankreiden, entweder weil sie sie nicht verstehen oder weil sie der Meinung sind, die macht falsche Entscheidungen, noch unterstützen. Dazu sollten wir hier nicht beitragen. Ich sehe hier auch keine Gewissensentscheidung, sondern ich sehe hier eine Prioritätensetzung.

Wenn wir sagen, wir müssen irgendwie am Sparen anfangen, und wir sparen jetzt ein Prozent des zukünftigen VBK-Defizits oder vielleicht auch ein bisschen mehr oder ein bisschen weniger als ein Prozent, dann ist das erst einmal okay, weil wir wissen, wie schwer es ist, an den anderen Stellen dort etwas zu sparen. Das ist völlig klar. Oder ich kann sagen, ich brauche diese Bahn gar nicht. Es ist sowieso bisher eine Freizeitbahn gewesen, sie ist nicht barrierefrei. Man muss was Zusätzliches zahlen. Man kann es also nicht mehr mit seinem normalen Jahresticket machen. Warum soll ich die denn jetzt ersetzen, weil es eigentlich nicht mein klassisches Verkehrssystem ist? Dann stellt sich natürlich trotzdem immer noch die Frage, wie man mit dem ÖPNV dort hochkommt. Das sind, glaube ich, alle Gründe, oder ich will es städtebaulich nicht. Das ist mir wertvoller, diese Trasse so zu erhalten und dann halt auch ohne Turmbergbahn eine Sanierung. Das ist manchmal ein bisschen durcheinander geraten.

Man kriegt für die Sanierung der jetzigen Turmbergbahn keine Förderung. Man kriegt auf dem Neubau der jetzigen Strecke durchaus eine Förderung, wenn man sie barrierefrei macht. Aber das sind qualitativ hochwertige Unterschiede. Ich kann, wenn ich sie saniere, sie nicht als selbstverständlicher Bestandteil meines ÖPNV-Netzes mal so anbieten, weil sie dann eigentlich auch nicht die Qualität erfüllt. Ich habe nach wie vor natürlich diesen Abstand von unten bis da hoch. Also insofern gab es drei Varianten, zwischen denen man sich entscheiden kann. So gesehen war es auch nicht alternativlos, sondern die entsprechenden Varianten mit ihren Vor- und Nachteilen liegen, glaube ich, deutlich auf dem Tisch.

Die Zwischenstation wird von den Anwohnern gefordert. Ich weiß, warum wir sie nicht bauen, aber ich möchte noch einmal zu bedenken geben, ob da nicht doch der Autoverkehr gerade zu dieser Zwischenstation auch ein Problem werden könnte. Wenn man nämlich kein Angebot an der Talstation kriegt und sucht dann an der Zwischenstation, weiß nicht, ob am Ende die Anwohnerinnen und Anwohner davon so viel profitieren würden. Wir würden natürlich ein Verkehrskonzept anpeilen, das dort überhaupt keinen möglichen

Zugang zumindest mal erleichtert oder anbietet. Darüber werden wir uns in der Tat unabhängig von dem Antrag intensiv unterhalten müssen, wobei es nicht nur um die Verkehrssituation unten geht, sondern auch um die Verkehrssituation oben. Und auch da schafft eine Turmbergbahn, die an das ÖPNV angeschlossen ist, natürlich ganz andere Argumente als jetzt eine Freizeitbahn. Auf die kann ich nicht einfach verweisen, wenn ich sage, da gibt es doch eine gute Alternative. Der Bus ist nach unserer Einschätzung am Ende vom Betriebswirtschaftlichen ähnlich teuer wie die Turmbergbahn, aber er hat erhebliche Nachteile. Und wir können auch nicht sagen, es ist nur eine Freizeitbahn, deswegen fahren wir den Bus nur dann, wenn der Bedarf besonders intensiv ist. Das ist in bestimmten Monaten so, das ist zu bestimmten Uhrzeiten so, sondern wir haben hier zum Teil auch ein bisschen Berufsverkehr. Das hat etwas mit den Betrieben da oben zu tun und vor allem auch mit dem Internat Schöneck.

Sie haben natürlich Recht, es ist schmerzhaft, während der Bauzeit nichts anzubieten, aber das ist genau ein Punkt, wo wir sagen, da müssen wir an der Stelle durch, weil wir uns diese zusätzlichen Kosten jetzt nicht auch noch leisten wollen. Aber es wird dann in der Zukunft besser.

Die Unzuverlässigkeit unseres aktuellen ÖPNV wegen Personalmangel liegt nicht daran, dass wir im Moment nicht genug Geld zur Verfügung stellen. Wir würden, glaube ich, um die Zuverlässigkeit zu erhöhen, sehr viel tun und auch sehr viel Geld bereitstellen. Wir kriegen es trotzdem von der Personalakquise im Moment nicht sicher gebacken. Insofern kann man das auch schlecht damit verrechnen, dass wir jetzt dafür mehr Geld bekommen, wenn wir die Turmbergbahn nicht bauen. Dennoch ist natürlich das Argument richtig, wir müssen die Zuverlässigkeit insgesamt erhöhen, damit dann auch die Turmbergbahn noch einmal zusätzlich attraktiv wird. Ich bin übrigens der Meinung, dass wir durch die Einbindung in das normale ÖPNV-System, das Herunterziehen bis an die Bundesstraße und die Möglichkeit, mit dem Deutschlandticket und mit anderen Tickets zu fahren, und die Flexibilität durch dieses On-Demand-System, am Ende wahrscheinlich sogar noch Fahrgastzahlen kriegen, die deutlich über den Prognosen liegen. Sie bringen uns nicht unbedingt zusätzliche Einnahmen, aber das ist die Entscheidung, die wir treffen müssen. Wollen wir es integrieren in unser System, dann haben wir hier dasselbe Problem, das wir bei dem Deutschlandticket insgesamt haben, oder lassen wir es extra, aber dann ist es schwierig, darzustellen, warum wir dafür unbedingt überhaupt Millionen ausgeben sollen. Das ist mir noch einmal ganz wichtig.

Die Gondelbahn ist mit Personaleinsatz verbunden und technisch auch nicht unbedingt un-aufwendig. Das steht auch alles da drin. Ich kann nicht erkennen, warum die Stellungnahme jetzt nur vor einem Monat kommt, sondern es sind alle damaligen Überlegungen auch mit aufgeführt, die es seinerzeit schon gab. Ich möchte nicht mir vorstellen, wie der Protest der Anwohnerinnen und Anwohner wäre, wenn wir die Gondelbahn bis runter an die Bundesstraße machen, einmal davon abgesehen, ob das technisch überhaupt geht. Ich sage einmal so, eine Freihaltetrasse als Argument zu nehmen, um den Anwohnern, die anschließend dort gesiedelt sind, zu sagen, damit müsst ihr euch abfinden, das finde ich moralisch gut integrierbar. Aber dann anschließend eine Gondelbahn dahin zu bauen, die in fünf oder zehn Meter Höhe am Haus vorbeigondelt. Wir haben hier einfach nicht die übliche Skiseilbahn-Situation, wo unten dran nur Wald ist, sondern wir haben es hier mit Wohnbebauung zu tun. Ich finde, das ist an der Stelle auch noch einmal ein wichtiges Argument.

Mindestens 50 Prozent, darüber haben wir uns auch noch einmal abgestimmt, Herr Höglmeier. Wir können sehr sicher sein, dass wir mit 50 Prozent Förderung insgesamt über die Baukosten hinkommen. Es gibt hier nur ganz wenige Abstriche zwischen dem, was nicht förderfähig ist. Von daher sind wir an der Stelle auch in einer ganz anderen Situation, als Sie das von anderen Bauprojekten kennen. Es ist von explodierenden Baukosten geredet worden, von unvorhersehbaren. Wir sind hier in einer Situation, wie wir sie sonst bei einer solchen Grundsatzentscheidung eigentlich nie haben. Wir haben von einem Generalunternehmer schon ein vertraglich zugesichertes Angebot zu einem Festpreis. Das ist etwas völlig anderes, als wir es bei Kombilösungen hatten, bei Stadthalle und bei vielem anderen mehr. Klar, es gibt immer Überraschungen, mit denen keiner im Moment rechnen kann, aber ich habe auch noch einmal die Frage des Untergrunds genau beleuchtet. Hier ist der Untergrund sehr intensiv untersucht. Sie wissen, wie kompliziert das auf dem Turmberg ist. Hier ist wirklich davon auszugehen, alles Menschenmögliche zu tun, um die Kostensteigerung im Griff zu halten. Und dann trotzdem auf Plakaten auszusagen, es kostet mindestens 50 Millionen, da mag sich jeder seine eigene Meinung dazu bilden.

Das mit den Namensrechten nehmen wir auf. Fahrgastzahlen, Kosten, das habe ich alles erwähnt. Wir werden natürlich keine Bäume dort abholzen, einmal davon abgesehen, dass wir das ab 1. März auch gar nicht mehr dürfen, bevor nicht die Bescheide für die Förderfähigkeit vorliegen, denn das Abholzen der Bäume ist im Grunde ein Teil Ihres Beschlusses unter Vorbehalt der Förderzusagen. Die Auskunft ist da, dass innerhalb von vier Monaten wohl damit zu rechnen ist, dass diese Förderanträge beschieden werden. Das heißt, wenn die Vegetationsphase es wieder ermöglichen würde, in die Bauvorbereitung zu gehen, dann haben wir auch hoffentlich die Förderzusagen.

Das PTV-Gutachten ermittelt einen volkswirtschaftlichen Wert. Ich könnte heute eine Milliarde in Bildung stecken, die ich nicht habe, und könnte jemanden beauftragen, den volkswirtschaftlichen Wert auszurechnen. Der wäre auf alle Fälle positiv. Für Ihre Grundsatzentscheidung hilft Ihnen der volkswirtschaftliche Wert nicht so sehr, wenn Sie gleichzeitig die betriebswirtschaftlichen Konsequenzen bezahlen müssen. Insofern ist dieses Gutachten auch nur deswegen gemacht worden, weil wir es für die Förderfähigkeit brauchen. Sie haben, glaube ich, eher die Aufgabe, nach anderen Kriterien zu sortieren, nämlich brauchen wir das heute unbedingt oder brauchen wir es nicht, und können wir es uns leisten oder nicht. Wenn man zu dem Ergebnis kommt, ich will weiter ein ÖPNV-Angebot oben auf dem Turmberg haben und dann die verschiedenen betriebswirtschaftlichen Auswirkungen nebeneinanderlegen, dann spricht eben vieles für diese Turmbergbahn, so wie wir sie jetzt als Neubau und auch bis runter planen. Deswegen bitte ich einfach darum, dass wir bei den Fakten bleiben. Es gibt auf der Grundlage der Fakten genug Gründe, dass man sich für das eine oder für das andere entscheidet. Ich würde auch im Nachhinein bitten, dass wir uns nicht gegenseitig vorwerfen, hier mit unvollständigen Zahlen, mit getunten Zahlen oder mit irgendwelchen mangelnden Intelligenzen unterwegs zu sein. Ich kenne kein Projekt, das bis in letzte Spezifikationen so durchdiskutiert, erforscht, diskutiert, erprobt und auch untersucht worden ist, wie dieses. Und dann können wir jetzt eigentlich zum Beschluss kommen.

Stadtrat Cramer (KAL): Herr Oberbürgermeister, ich möchte noch mal Bezug nehmen auf den Wunsch der FDP-Fraktion, dass nicht vorher irgendwas gefällt wird, irgendwas umgebaut wird, bevor der Bescheid da ist. Das ist sehr gut. Ich finde es gut, dass Sie das benannt

haben, weil das war bisher auch noch nicht so ganz klar. In dem Zusammenhang habe ich eine Frage. Es gibt wohl drei Kläger. Jetzt wollte ich wissen, wie wird denn im weiteren Prozedere damit umgegangen, dass dagegen geklagt wird von drei Anrainern?

Der Vorsitzende: Herr Höglmeier, wenn Sie gerade die Frage beantworten könnten, nicht, dass ich mich irgendwie auf falsche Gleise begeben.

Herr Höglmeier (VBK/AVG): Nicht vier, sondern dem Regierungspräsidium liegt eine Klage vor, die gemeinschaftlich von vier Personen angeführt wird. Bisher gibt es noch keine Klagebegründung, sondern die Klage ist bisher ohne Begründung eingereicht worden, um die Frist zu wahren. Von daher ist momentan auch vom Regierungspräsidium nicht absehbar, gegen welche Punkte des Planfeststellungsverfahrens sich diese Klage richtet und dementsprechend natürlich auch nicht einschätzbar, inwieweit die Klage relevant ist. Wir hatten Ihnen auch schon in den vorherigen Unterlagen ein paar Darstellungen gemacht. Das war im Rahmen Ihrer Anfrage, Herr Cramer, für den Aufsichtsrat und welche Risiken damit einhergehen. Wie gesagt, der Klageinhalt ist noch nicht bekannt. Es gibt auch keine aufschiebende Wirkung im Moment, sodass wir das weitere Verfahren bzw. das Regierungspräsidium, die VBK sind Beigeladene zu diesem Verfahren, mit Ruhe und Sachlichkeit entgegensehen.

Der Vorsitzende: Wir kommen damit zu den verschiedenen Anträgen. Als Erstes rufe ich auf, das ist auch mehrfach angesprochen worden, den Antrag der Karlsruher Liste, das im nächsten Doppelhaushalt hier zu entscheiden. Da bitte ich um Ihr Votum ab jetzt. – Das ist eine mehrheitliche Ablehnung.

Dann habe ich hier einen Antrag von FÜR Karlsruhe. Ich mache es jetzt einfach in der zeitlichen Reihenfolge. Die sind zum Teil auch so unterschiedlich, dass das, glaube ich, jetzt kein Problem sein sollte. Es geht um den Antrag der GRÜNEN unter 5.1, Grundsatzentscheidung, nachhaltiges Verkehrskonzept, rechtzeitig erarbeiten. Wir haben Ihnen das zugesagt. Insofern würden wir dann entsprechend auf Sie zukommen. - Erledigt für den Moment, aber das Thema wird natürlich kommen.

Dann haben wir unter 5.2 die Kosten-/Nutzenprüfung zu Seilbahnalternativen. Das haben wir soweit geprüft. Ich glaube, da gibt es im Moment nichts, was wir hier noch hier abstimmen können, müssten.

Das mit der Karlsruher Liste, Sanierung kurze Strecke versus lange Strecke. Gibt es da noch etwas, worüber wir abstimmen müssen? Dann stelle ich den Änderungsantrag, das ist der Punkt 5.3. Die umfassende Darstellung haben wir geliefert. Das brauchen wir gar nicht abzustimmen, sonst würden Sie etwas ablehnen möglicherweise, was wir schon gemacht haben. Der Faktencheck für kurze und lange Strecke, da sind Sie unzufrieden. Dann würde ich diese Ziffer 2 noch einmal aufrufen. Da sind Sie unzufrieden und hätten das gerne noch vertieft. Das stelle ich jetzt als Änderungsantrag zur Abstimmung, und bitte Sie um Ihr Votum ab jetzt. – Das ist eine mehrheitliche Ablehnung.

Der Ergänzungsantrag von Volt hat sich erledigt, vielen Dank.

Damit kommen wir zur unveränderten Vorlage der Verwaltung, und da bitte ich Sie jetzt um Ihr Votum ab jetzt. – Das ist eine mehrheitliche Annahme, vielen Dank. Jetzt haben wir noch einen Wunsch oder einen Antrag auf persönliche Erklärung.

Stadtrat Bunk (CDU): Auch für meine beiden Kollegen Katrin Schütz und Nicolas Schütz und für mich persönlich ist die Durlacher Turmbergbahn ein echtes Karlsruher Markenzeichen, das weit über Durlach hinaus von Bedeutung ist und das es eigentlich in seiner ursprünglichen Form zu erhalten gilt. Doch trotz der guten Argumente, mit denen sich auch der Durlacher Ortschaftsrat schon deutlich mehrheitlich für einen Neubau und eine Verlängerung der Turmbergbahn ausgesprochen hat, haben wir uns die Entscheidung nicht leicht gemacht und heute abweichend der Mehrheit unserer Fraktion nicht zugestimmt. Neben den positiven Aspekten gibt es, abgesehen davon, dass mit dem geplanten Neubau der Urigkeitsfaktor der historischen Turmbergbahn wohl verloren geht, ganz besonders ein gravierendes Gegenargument, die finanziellen Auswirkungen. Das sind die einmaligen Baukosten von über 30 Millionen Euro und die jährlichen Folgekosten von rund 1,2 Millionen Euro, die den städtischen Haushalt in einer sehr angespannten Lage weiter belasten werden.

Ich hätte mir ein Ja zur Turmbergbahn grundsätzlich auch vorstellen können, aber ich habe einfach große Schwierigkeiten damit, kulturschaffenden Jugendlichen, Schichtarbeitern zu vermitteln, dass wir womöglich wegen finanzieller Schwierigkeiten demnächst über Kürzungen bei Zuschüssen für Kulturinstitutionen, über Streichung von Mitteln für Vereine oder Bäder oder die Ausdünnung des Takts beim ÖPNV diskutieren müssen, während wir heute im Vorfeld bekanntermaßen schwieriger Haushaltsberatungen ein weiteres Jahrhundertprojekt nach Kombilösung und Staatstheater-Sanierung durchgewunken haben. So sehr ich mir als Karlsruher Bürger den Erhalt der traditionsreichen Turmbergbahn gewünscht habe und weiterhin wünsche, so sehr hat meine Verantwortung als Stadtrat für Karlsruhe mich heute bewogen, dagegen zu stimmen. Ich bin gemeinsam mit meinen Fraktionskollegen Katrin Schütz und Nicolas Schütz zur Entscheidung gekommen, den Weg für den Neubau der Turmbergbahn und die Verlängerung der Trasse nicht mitzugehen und auch die Ausführungen von Herrn Bettendorf vorhin, der in seinem Fazit gesagt hat, wir müssen die sehr hohe Verschuldung im Blick behalten und adäquat gegensteuern, haben mich jetzt noch einmal bestärkt, dass wir sehr sensibel mit dem Thema Finanzen umgehen müssen und aufpassen müssen, dass wir nicht vom rechten Weg abkommen oder auch wieder daraufhin zurückkommen.

Der Vorsitzende: Ich würde vorschlagen, dass wir uns einmal über Struktur von persönlichen Erklärungen zu gegebener Zeit unterhalten. Verstehen Sie das nicht als Kritik, aber die Formulierungen sind zum Teil so, dass man eigentlich drauf reagieren müsste und gehen über das, was in der Debatte an der Darstellung der Argumente gekommen ist, hinaus. Deswegen wäre mein Appell an das Gremium, dass wir abweichendes Abstimmungsverhalten nicht im Rahmen von persönlichen Erklärungen nehmen, sondern sie in der Debatte vorne reinnehmen. Da sie aber ausdrücklich als persönliche Erklärung angekündigt war, konnte ich es nur kraft Geschäftsordnung so hier mitnehmen. Da müssen wir uns, glaube ich, noch einmal ein bisschen drüber unterhalten.

Damit unterbreche ich die Sitzung bis um 17:40 Uhr und bitte Sie, dass wir pünktlich fortsetzen können, damit wir alle von unserem Abend noch etwas haben.

(Unterbrechung der Sitzung von 17:16 – 17:45 Uhr)

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten –
3. Februar 2025