



## Niederschrift

20. Plenarsitzung des Gemeinderates  
27. Januar 2026, 15:30 Uhr  
öffentlich  
Bürgersaal, Rathaus am Marktplatz  
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

**Punkt 6 der Tagesordnung: VBK-Einsparkonzept: vorübergehende Anpassung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die VBK**  
Vorlage: 2025/1069

**Punkt 6.1 der Tagesordnung: VBK-Einsparkonzept: vorübergehende Anpassung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die VBK: Sozialverträgliche Voraussetzungen sicherstellen**  
Änderungsantrag: SPD  
Vorlage: 2025/1069/1

**Punkt 6.2 der Tagesordnung: VBK-Einsparkonzept: vorübergehende Anpassung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die VBK: Sozialverträgliche Voraussetzungen sicherstellen**  
Änderungsantrag: Volt  
Vorlage: 2025/1069/2

**Punkt 6.3 der Tagesordnung: VBK-Einsparkonzept: vorübergehende Anpassung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die VBK: Sozialverträgliche Voraussetzungen sicherstellen**  
Interfraktioneller Änderungsantrag: GRÜNE, CDU, SPD  
Vorlage: 2025/1069/3

## **Beschluss (geändert durch Änderungsantrag TOP 6.3):**

1. Der Gemeinderat beschließt die Umsetzung des als Anlage beigefügten Einsparkonzepts der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (VBK). Die in diesem Einsparkonzept vorgesehene vorübergehende Veränderung des Leistungsangebots wird im Rahmen des bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) der VBK - Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH über den straßen- und schienengebundenen ÖPNV im Stadtgebiet Karlsruhe vom 01.01.2023 realisiert.
2. Der Gemeinderat beauftragt die Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH (KVVH) als Alleingeschafterin der VBK, die Geschäftsführung der VBK anzuweisen, diese Veränderung des Leistungsangebotes im Rahmen des § 6 Abs. 3 des ÖDA umzusetzen.

**Abstimmungsergebnis:**

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| (geänderte) Beschlussvorlage: | mehrheitliche Zustimmung (30 Ja, 13 Nein)                    |
| Änderungsantrag TOP 6.2:      | mehrheitliche Ablehnung (6 Ja, 35 Nein,<br>3 Enthaltungen)   |
| Änderungsantrag TOP 6.3:      | mehrheitliche Zustimmung (29 Ja, 10 Nein,<br>5 Enthaltungen) |

**Der Vorsitzende** ruft Tagesordnungspunkt 6 zur Behandlung auf und verweist auf die erfolgten Vorberatungen im Haupt- und Finanzausschuss am 9. Dezember 2025 sowie am 13. Januar 2026:

TOP 6.1 ist zurückgezogen zugunsten des interfraktionellen Änderungsantrags 6.3. Ich darf auch hier auf die intensiven Vorberatungen und Vorbereitungen verweisen, die wir in den letzten Wochen und Monaten gemeinsam hinter uns gebracht haben.

**Stadtrat Löffler (GRÜNE):** Durchaus eine lange Vorgeschichte und wahrscheinlich sind die meisten vor allem froh, dass wir vorerst einen Knopf dran machen können an die Debatte heute, unabhängig davon, wie zufrieden man dann mit dem Ergebnis ist, was dann nachher herauskommen wird. Wir schaffen es, zu einer Entscheidung zu kommen, zu einer Debatte, zu einer Diskussion, die Sie, Herr Oberbürgermeister, effektiv vor anderthalb Jahren etwa gestartet haben. Im Herbst 2024 war noch die Rede von Einsparungen in der Größenordnung von 20 bis 30 Millionen. Es war gar die Rede von betriebsbedingten Kündigungen bei den Verkehrsbetrieben. Das sind jetzt alles Themenfelder, die zum Glück vom Tisch sind. Da haben wir, glaube ich, aus dem Aufsichtsrat der Verkehrsbetriebe wie auch aus dem Gemeinderat sozusagen ein gutes Stück dazu beigetragen, dass heute nur noch dieses deutlich geschrumpfte Einsparkonzept auf dem Tisch liegt.

Jetzt haben wir zudem aber auch noch einen interfraktionellen Antrag mit eingebracht, mit dem wir Ihnen dennoch einen Schritt entgegenkommen können, damit Sie Ihr gewünschtes Symbol bekommen in Richtung des Landes. Ich bezweifle zwar, dass dieses Symbol, egal ob man der Beschlussvorlage oder dem Änderungsantrag dann zustimmt, wirklich wahrnehmbar ist, aber da haben wir beide vielleicht auch eine unterschiedliche Meinung. Ich glaube aber, dass Sie genauso auch in der Lage wären, zusammen mit der Geschäftsführung der Verkehrsbetriebe dem Land beziehungsweise einer neuen Landesregierung auch glaubhaft zu vermitteln, wie dramatisch die Situation im ÖPNV ist. Ich glaube nicht, dass Sie dieses Einsparkonzept unbedingt bräuchten. Wir machen jetzt aber nun mit diesem gemeinsamen Änderungsantrag den Vorschlag zu einem Kompromiss, weil uns vor allem wichtig ist, dass die schlimmsten Auswirkungen, die jetzt auch noch in diesem letzten Rest übrig geblieben sind, verhindert werden.

Es sind ein paar Punkte, in denen aus unserer Sicht die Verwaltung zusammen mit der Geschäftsführung der VBK zu weit gegangen ist. Das betrifft vor allem die Taktausdünnung am Samstag. Die trifft alle Menschen hart, egal ob berufstätig, egal ob im Freizeitverkehr. Und natürlich hat es auch einen enormen Schaden auf den lokalen Handel in der Innenstadt. Die Bahnen sind gut gefüllt, der Komfort würde deutlich nachlassen und das Angebot des ÖPNV wird dramatisch geschwächt werden. Ähnlich kritisch sehen wir die

einschneidenden Wirkungen am späten Abend. Aus unserer Sicht kann es nicht sein, dass man dann bis zu einer halben Stunde im Dunkeln draußen warten muss. Ich glaube, gerade jetzt in der Winterjahreszeit mag man sich das lieber nicht vorstellen. Es geht wirklich darum, dass alle Menschen sicher und zuverlässig abends nach Hause kommen können. Das sind mit die wesentlichen Punkte, die wir mit diesem gemeinsamen Änderungsantrag auch abräumen können und damit eben, wie gesagt, vorerst diese Diskussion heute hoffentlich zu einem Abschluss führen.

**Stadträtin Meier-Augenstein (CDU):** Nach den Haushaltsberatungen ist vor den Haushaltsberatungen, das hat uns jetzt gerade der vorhergehende TOP noch einmal sehr deutlich gemacht. Und auch die prognostizierte Entwicklung, die aufgezeigt wurde, hat uns einfach noch einmal auch jetzt für diesen TOP den Hinweis gegeben, dass wir weiter dranbleiben müssen an den Finanzen für unsere Stadt. Und wir haben uns in den Haushaltsberatungen nicht leichtgetan. Jeder Bereich hat einen Beitrag geleistet. Mit den ÖPNV haben wir uns jetzt bis zuletzt schwergetan, aber auch heute, und da kann ich dem Kollegen Löffler natürlich recht geben, wollen auch wir einen Knopf dran machen und auch hier einen kleineren Beitrag bringen. Wir wissen alle, dass bei unseren Verkehrsbetrieben wir ein sehr hohes Defizit haben, das auch tendenziell weiter ansteigt. Es gab in den vergangenen zwei Jahren schon intensive Bemühungen, auch durch diese Gap-Analyse, und es wurde auch schon einiges umgesetzt. Also es ist auch wirklich intensiv daran gearbeitet worden. Dennoch sind wir weiterhin auf einem sehr hohen Niveau.

Auch wir als CDU-Fraktion tun uns hier nicht leicht, weil der ÖPNV, das ist uns allen klar, ein ganz wichtiger Bereich unserer Daseinsvorsorge ist, und viele unserer Bürgerinnen und Bürger sind auch ganz explizit darauf angewiesen, zur Arbeit zu kommen, für ihre sonstige Freizeitgestaltung, auch für die Familie, für die vielen Kinder, die zur Schule müssen. Insofern ist es auch uns jetzt besonders wichtig, dass das, was wir heute beschließen, eine vorübergehende Änderung des Leistungsangebotes ist. Ich möchte es auch noch einmal ganz klar und deutlich sagen, und ich glaube, man kann es auch nicht oft genug sagen, dass wir weiterhin Bund und Land in der Pflicht sehen, für eine verlässliche auskömmliche Finanzierung unseres ÖPNV zu sorgen. Da unterstützen wir Sie, Herr Oberbürgermeister, auch mit Ihren Bemühungen auf Landesebene und natürlich auch die Geschäftsführung unserer Verkehrsbetriebe, die hier genauso auch in ihren Kreisen tätig ist, ausdrücklich.

Das ursprünglich vorgeschlagene Einsparkonzept hätte erhebliche Auswirkungen gehabt, und Kollege Löffler ist jetzt auch schon darauf eingegangen, dass wir daher heute einen gemeinsamen Änderungsantrag vorschlagen, um das an der einen oder anderen Stelle abzufedern. Vielleicht ist auch noch einmal wichtig, es betrifft den Einzelnen vielleicht im ersten Schritt sehr, aber wir haben uns auch hier sehr intensiv mit den Zahlen beschäftigt. Und manche Linien haben nur zu bestimmten Zeiten eine höhere Auslastung, zu anderen nicht. Insofern sehen wir es auch als vertretbar an, diesen Schritt hier mitzugehen. Die Schulfahrten bleiben erhalten. Es soll dann ein Anruflinientaxi eingeführt werden. Insofern kommen wir auch hier den Bürgern noch einmal entgegen. Wir wollen auch mit diesem Änderungsantrag heute den Knopf dran machen und unser Beitrag ein Zeichen bringen, dass wir auch hier in diesem Bereich einsparen.

**Stadträtin Uysal (SPD):** Die finanzielle Lage der Verkehrsbetriebe ist natürlich ernst zu nehmen. Auch die steigenden Verluste der VBK und die angespannte Haushaltslage der Stadt zwingen uns tatsächlich dazu, dass wir Verantwortung übernehmen und schwierige

Entscheidungen treffen müssen. Heute ist es auch eine schwierige Entscheidung, aber gleichzeitig sagen wir auch als SPD ganz deutlich, dass diese Situation nicht allein hausgemacht ist. Land und Bund dürfen die Kommunen beim ÖPNV nicht länger im Regen stehen lassen. Sie formulieren Ziele, dann müssen sie diese auch auskömmlich finanzieren. Das wollen wir heute noch einmal ganz klar hier signalisieren. Wir können das nicht alleine tragen.

Für uns als SPD bleibt deshalb auch klar, unser Ziel bleibt, ein verlässlicher, sozial gerechter und klimafreundlicher ÖPNV zu sein. Einsparungen dürfen kein Einstieg in einen schleichenden Angebotsaufbau sein, sondern müssen zeitlich befristet sein, was meine Vorrednerin/Vorredner gesagt haben, regelmäßig überprüft und klar an eine Verbesserung der finanziellen Lage gekoppelt werden. Vor diesem Hintergrund haben wir auch letztes Jahr im Dezember einen eigenen Änderungsantrag eingebracht, was Sie auch eingangs erwähnt haben, und zwar soziale und räumliche Gerechtigkeit zu sichern, gerade in den Stadtteilen, in denen der Bus oft die einzige direkte Verbindung darstellt. In den vergangenen Wochen haben wir uns tatsächlich noch einmal konkret mit den einzelnen Buslinien befasst, und wir haben uns zeigen lassen, wo welche Belastungen entstehen, wie stark Linien tatsächlich genutzt werden und welche Auswirkungen Kürzungen vor Ort haben. Diese intensive Auseinandersetzung war für uns entscheidend, und auf dieser Grundlage haben wir unsere Position jetzt noch einmal weiterentwickelt. Und deswegen verabschieden wir uns von unserem damaligen Änderungsantrag und unterstützen den interfraktionellen Antrag, weil er aus unserer Sicht die ausgewogenere und tragfähige Lösung darstellt.

Besonders wichtig ist für uns auch, was die Vorredner gesagt haben, dass eben, wo Busverbindungen entfallen werden, Anruflinientaxis als Ersatz eingerichtet werden, dass die Schulfahrten weiterhin gesichert bleiben und vor allem auch, dass die 20-Minuten-Takt-Umstellung nicht Samstag stattfindet. Damit stellen wir nämlich auch sicher, dass Stadtteile weiterhin angebunden bleiben und eine grundlegende Mobilität erhalten wird, auch für ältere Menschen, Familien, Jugendliche und Menschen ohne Auto. Das ist uns wichtig. Ja, diese Entscheidung ist uns nicht leicht gefallen, aber wir sind überzeugt, dass wir mit dem interfraktionellen Antrag einen verantwortungsvollen Kompromiss gefunden haben, mit der klaren Erwartung, dass diese Sparmaßnahmen nicht dauerhaft sind und hoffentlich, dass wir möglichst auch wieder unser Angebot ausbauen können. Die SPD-Fraktion trägt diesen Weg mit aus Verantwortung für die Stadt, für die VBK und vor allem für die Menschen, die auf einem funktionierenden ÖPNV angewiesen sind.

**Stadtrat Schnell (AfD):** Der ÖPNV erweist sich zunehmend als Fass ohne Boden. Wenn wir nicht deutliche Gegenmaßnahmen entscheiden, nähern wir uns in den kommenden Jahren einem absehbaren Verlust von 140 Millionen Euro pro Jahr. Das wären pro Tag rund 380.000 Euro oder jede Stunde knapp 16.000 Euro. Die innerbetrieblichen Einsparmöglichkeiten haben die VBK bereits weitgehend ausgeschöpft. Deshalb stehen jetzt auch Angebotskürzungen zur Debatte. Die vorliegenden Kürzungen im Busnetz orientieren sich strikt daran, wo die geringste Nachfrage besteht. Im Tramnetz gilt dies für die Taktreduktion am Abend bzw. am Sonntagmorgen. Vorneweg, wirklich glücklich bin ich nicht mit der städtischen Vorlage zur Tram. Die Kürzungen beim Busverkehr sind dagegen nachvollziehbar. Der 20-Minuten-Takt an Samstagen bei der Tram ist bitter, und ein 30-Minuten-Angebot in nachfrageschwachen Zeiten lässt uns auf das Angebotsniveau von so mancher Großstadt in Nordrhein-Westfalen sinken, die jahrzehntelang SPD-nominiert ins Abseits geführt wurde. Dabei gibt es Alternativen dazu.

Mit der von der AfD bereits 2022 geforderten Optimierung des Tramnetzes, die ich ebenso im Aufsichtsrat der VBK vorschlug und die unsere Fraktion erneut in die Haushaltsberatung einbrachte, ließe sich der Zehn-Minuten-Takt auch an Samstagen und ebenso der Zwanzig-Minuten-Takt am Tagesrand aufrechterhalten und sogar noch mehr Geld einsparen. Denn offen gesagt, wenn statt bislang drei nur noch zwei Linien zwischen Entenfängen und Europaplatz und statt bislang vier nur noch drei Linien zwischen Tullastraße und Bahnhof Durlach jeweils alle zehn Minuten fahren, bedeutet das immer noch eine sehr hohe Angebotsdichte von 12 beziehungsweise 18 Fahrten pro Stunde und Richtung auf diesen Abschnitten. Doch dieser Vorschlag der AfD wurde durch alle anderen Parteien selbstverständlich ohne weitere Begründung abgelehnt und damit die Chance vertan, mehr als drei Millionen Euro pro Jahr einzusparen, und die Tram könnte weiterhin samstags alle zehn Minuten fahren. Ein Sachargument gegen diesen Vorschlag hatte ich dabei niemals vernommen. Weil die AfD im Gegensatz zu den anderen Fraktionen das Thema Konsolidierung der städtischen Finanzen tatsächlich ernst nimmt, lehnen wir daher diesen Änderungsantrag ab. Er reduziert das Einsparminimum um weit über zwei Millionen Euro und verwässert die Vorlage der Stadt. Er ist nichts weiter als ein lachhaftes Symbol. Mit diesem lauen, nur halbherzigen Sparvorschlag geht Karlsruhe einen weiteren Schritt auf die Einführung einer Nahverkehrsabgabe, also einer Zwangsgebühr für alle, auch wenn sie Bus und Bahn gar nicht nutzen wollen. Das lehnt die AfD und damit auch den Änderungsantrag entschieden ab.

**Stadtrat Dr. Noé (FDP):** Die Verwaltung schlägt heute vor, das Angebot der Verkehrsbetriebe um rund 10 Prozent zu reduzieren. Für meine Fraktion war das eine extrem schwierige Abwägung zwischen Haushaltsdisziplin, die wir heute schon mehrfach eingefordert haben, und urbaner Mobilität. Aber die massiven Gebührensteigerungen für das Anwohnerparken und für das Parken im öffentlichen Raum, die im Doppelhaushalt beschlossen wurden, sind so eine gravierende Belastung für Bürger, Handel und Wirtschaft, dass wir heute anders abstimmen müssen. Nach einer klaren Abwägung kommen wir zu der Erkenntnis, wer das Auto auf der einen Seite verteuert und gleichzeitig den ÖPNV auf der anderen Seite ausdünnert, betreibt keine Mobilitätswende, der betreibt Mobilitätsverhinderung.

Wenn wir uns die Änderungsanträge der Fraktionen, die jetzt in den letzten Tagen so fast im Stundenrhythmus eingetroffen sind, anschauen, sehen wir, es gibt im Rat auch jede Menge andere große Bedenken. Und ich habe durchaus Sympathien für den einen oder für den anderen Änderungsantrag. Doch die vorgeschlagenen Einsparungen, die treffen nicht irgendwen, sondern es treffen vor allen Dingen die Menschen, die eh schon schlechter angebunden sind. Es trifft die Bewohner und Bewohnerinnen in Neureut, in Grötzingen, auf den Bergdörfern, also an der Peripherie, die auf die Buslinien angewiesen sind. Und die Ortschaftsräte haben uns in den Vorberatungen unmissverständlich zurückgemeldet, diese Kürzungen sind für diese Ortschaften ein echtes Problem. Wir nehmen das ernst. Wir stehen zu den Ortschaften, und wir lassen die nicht im Regen stehen, und wir werden deren Voten heute nicht einfach ignorieren und überstimmen.

Als Unternehmer möchte ich zudem noch einen Blick aus der Sicht von Handel und Wirtschaft werfen, denn diese tragen mit der Gewerbesteuer wesentlich zum Haushalt bei. Besonders kritisch aus Unternehmersicht ist die Situation in den Industriegebieten von Durlach und Hagsfeld. Wenn dort der Busverkehr deutlich ausgedünnt wird, haben viele Beschäftigte, auch Schichtarbeiterinnen und Schichtarbeiter, Probleme, dort ihren

Arbeitsplatz zu erhalten. Das ist nicht akzeptabel, das ist wirtschaftspolitisch schlicht falsch. Wenn wir sehen, dass zum Beispiel im Industriegebiet Hagsfeld Gewerbebetriebe in den letzten Jahren abgewandert sind nach Muggensturm, damals war der Grund gewesen der hohe Gewerbesteuerhebesatz, den wir haben, der auch der höchste in der Region ist, aber jetzt wollen wir denen auch noch die Mobilität nehmen. Das geht nicht. Das gleiche Problem für den Handel in der Innenstadt, wir können doch nicht Samstag den Händlern die Straßenbahn wegnehmen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir hätten noch jede Menge Vorschläge, die ich ausgeführt habe, wo ich jetzt nicht die Zeit dazu habe. Wir wollen nämlich konstruktiv mitwirken. Wir denken, dass wenn wir diese Sparvorschläge runterbrechen, dann bleiben am Ende ein oder zwei Millionen übrig. Wir glauben, dass wir diese ein oder zwei Millionen, dass wir die auch im laufenden Geschäft der Verkehrsbetriebe finden. Da brauchen wir keinen Gemeinderatsbeschluss heute. Da wurde schon einiges geleistet. Das anerkennen wir ausdrücklich, die Gap-Analysen, die gemacht worden sind, aber wir glauben, dass diese ein oder zwei Millionen auch dort zu finden sind. Dann haben wir nicht das Signal nach Stuttgart, aber das Signal nach Stuttgart, Herr Oberbürgermeister, das werden Sie sowieso dahintragen. Da vertrauen wir ganz auf Sie, denn auch wir sind der Meinung, wir brauchen eine neue Finanzierung des ÖPNV auf Basis des Bundes, und das ist eine Herausforderung für die neue Landesregierung.

**Stadtrat Gaukel (Volt):** Ich kann mich einigen Teilen meines Vorredners anschließen. ÖPNV, Spahn, das sind für uns zwei Worte, die wir sehr ungern gemeinsam in den Mund nehmen. Von daher vielleicht auch der Hinweis, lege ich vielleicht noch einmal unseren Änderungsantrag in den Raum, weil viele der Kritikpunkte, die gerade genannt wurden, aufweisen, am Ende aber trotzdem noch eine Million findet, die rausgeschwitzt werden können, ohne dass es zu starken Verschlechterungen des Angebots geht, was genauer letztlich auch eine gute Managemententscheidung ist. Mit Blick des interfraktionellen Antrags muss man dann aber vielleicht doch anerkennen, dass es vielleicht doch eher sehr schwierig wird für unseren Antrag. Zumindest ist aber da gut, dass zwei Drittel des anderen Antrags okay ist, wenn es auch nur Ziffern 2 und 3 sind, die eher die Metathemen sind. Unser Antrag selbst hat diese Sachen rausgesucht, die wirklich überschaubar sind. Ich finde es auch gut, dass im Hauptantrag gerade die Samstagstram nicht rausgenommen wird. Das ist auch eine sehr gut befahrene Tram. Das hat auch die VBK selbst gesagt. Letztlich war es aber etwas, was sie dann doch aufbringen wollten, mussten, um in diese Einsparung zu kommen. Gerade für die Fußgängerzahlen, für den Einzelhandel, aber auch für Menschen, die arbeiten oder Sonstiges, ist das am Samstag definitiv falsch, die Tram einzusparen. Die Busse selbst, hier gibt es eine ganze Palette von Einsparungen, auch da, gerade der 20-/40-Takt, muss ich auch sagen, ist unglücklich. Es ergibt Sinn, dass man diese Anschlüsse dann bekommt an die Trams, aber auf der anderen Seite verpasst man dann den einen Bus und muss dann 40 Minuten warten. Oder man hat nicht drauf geschaut, zu welcher 20er oder 40er Zeit fährt er jetzt, dann ist das schon schwierig, zumal das auch immer den Best Case rechnet, die Anschlüsse. Und wir wissen dann doch, dass ab und zu mal Verspätung kommt, gerade im Winter. Wenn man dann seinen Anschluss verpasst, seinen Bus verpasst und dann 40 Minuten warten muss, ist das ein großes Problem. Der Busverkehr ist sowieso unattraktiver als die Tram. Und diesen jetzt noch unattraktiver machen, ist ein Problem. Man hängt dann eben viele Leute gerade an den Randgebieten auch hier ab. Eine ALT-Prüfung wiederum, also das Anruflinentaxi, das hatten wir auch in unserer Begründung noch geschrieben, halten wir für sinnvoll, weil Busse, in denen wirklich nur null bis zwei Menschen sitzen, da ist

es auch aus einer finanziellen und einer ökologischen Sicht nicht sinnvoll, dass da ein Bus fährt. Hier sollten wir aber eben in diese Einzelverbindung hereinschauen und dann ein ALT anbieten und nicht jetzt einfach sagen, wir sparen das alles ein.

Am Ende muss man eben schauen, dass es eine vertretbare Reduktion gibt, aber dennoch eine Einsparung. Mein Lieblingsbeispiel ist die Taktausdünnung des 30er-Bus. Hier werden 9.000 Euro eingespart dafür, dass der Bus dann seltener fährt, weil hier halt kein ganzes Fahrzeug eingespart wird. Also wenn wir diese 9.000 Euro dann nicht woanders herbekommen, dann weiß ich auch nicht, wo wir anfangen wollen, von daher noch einmal ein Werben für unseren Antrag und nicht die Ausdünnung unseres ÖPNVs zu stark.

**Stadträtin Kaufmann (Die Linke):** Ich stimme einigen meiner Vorredner\*innen zu, was die mangelnde Finanzierung von Bund und Land angeht und dem Dilemma, in dem wir dadurch heute bei der Mobilitätswende sind. Deshalb fordere ich Sie auf, Ihre Parteikolleg\*innen in Bund und Land bitte endlich aufzufordern, hier zu handeln, denn auch jetzt schon haben wir Probleme, einen verlässlichen ÖPNV anzubieten, was nun durch das vorliegende Kürzungskonzept noch weiter verschärft würde. Dies können wir nicht mittragen. Für eine vergleichsweise geringe Einsparsumme soll eine deutlich spürbare Verschlechterung des Leistungsangebots in Kauf genommen werden. Durch eine schlechtere Taktung in den Randzeiten, Ausdünnung und die komplette Streichung von Linien und Bussen gibt es aus unserer Sicht untragbare Auswirkungen auf den Alltag der Menschen in Stadt und Umland. Ihre soziale Teilhabe wird so eingeschränkt und die Mobilitätswende blockiert. Gleichzeitig gehen Kürzungen im ÖPNV am Ende immer zu Lasten der Beschäftigten. Wenn es um eine Verschlechterung der Taktung unter der Woche morgens und abends geht, müsste Mensch so noch mehr Lebenszeit für den Arbeitsweg opfern. Ein Taktwechsel in den Randzeiten ist insbesondere für Schichtarbeitende ein großes Problem, weil sie ja auch oft nachts unterwegs sind.

Aber auch für die Mitarbeitenden des VBKs ist dieser Plan ein Problem, denn die bekommen eh schon den Unmut über die unzulängliche Finanzierung und ein vermindertes Leistungsangebot zu spüren und das, obwohl sie bereits jetzt am Limit arbeiten. Der Änderungsantrag der CDU, SPD, GRÜNEN ist für uns erst einmal sinnvoll, insbesondere dass die Taktung am Samstag nicht verschlechtert wird. Auch dass wir nicht auf die Schulbuslinien verzichten, finden wir natürlich gut. Beim Ersatz von schlecht befahrenen Buslinien durch Anrufsammeltaxis sind wir allerdings eher skeptisch. Hier muss man wirklich ein funktionierendes System etablieren mit durchdachter und bedürfnisgerechter Organisation. Trotzdem muss uns klar sein, dass damit einfach die verlässliche Planbarkeit für die Menschen verloren geht und der Anreiz weiter steigt, die Wege dann doch mit dem Auto zu machen. Da wir aktuell auch viel über die Parkplatzproblematik diskutieren und darüber, dass wir nicht genug Raum für Entsiegelung und Begrünung in den Städten haben, sollten wir diese ökologischen Auswirkungen dringend bedenken. Ja, auch auf die Verstärkerfahrten könnte man vielleicht verzichten, wenn sie wirklich wenig genutzt werden.

Grundsätzlich müssen wir aber bei jeder Maßnahme schauen, was das für ein Signal für unsere dringend notwendige Mobilitätswende aussendet. Jetzt inmitten einer Wirtschaftskrise brauchen wir mehr anstatt weniger zukunftsorientierte Investitionen in Bus und Bahn, nicht nur für den Ausbau der Infrastruktur, sondern auch für den laufenden Betrieb. Bund und Länder müssen hier viel offensiver in die Pflicht genommen werden, denn Sie zeigen bei den Milliardensummen für die Rüstung, dass leere Kassen nicht das Problem sein

können. Im Großen und Ganzen können wir dem Gesamtpaket nicht zustimmen. Beim Änderungsantrag werden wir uns allerdings enthalten, um einer Verbesserung nicht im Weg zu stehen.

**Stadtrat Cramer (KAL):** Meine Fraktion hat schon im Herbst letzten Jahres vor den Folgen der Kostenkrise der VBK gewarnt und auch die wahrscheinlichen Auswirkungen damals ganz klar benannt. Dort wurden wir immer wieder, ich im Aufsichtsrat der VBK oder auch in den Gremien hier, in der Grundannahme ausgebremst, dass unsere Argumentationen so nicht stimmen würden. Es zeigt sich aber jetzt, dass genau das gekommen ist, was wir befürchtet haben. Wir haben ein Moratorium eingemahnt, aber in der Richtung war die Stadtverwaltung, war die Verwaltungsspitze nicht bereit, den Weg zu gehen, um vielleicht doch Möglichkeiten zu finden, eine nicht so harte Situation, wie sie jetzt da ist, vorfinden zu müssen.

Wir werden keine Reduzierung im Angebot der VBK akzeptieren, denn der Hintergrund unseres guten Personennahverkehrs ist ja, dass wir die Mobilitätswende erreichen wollen. Und das, was heute auf dem Tisch liegt, was die Verwaltung auf den Tisch gelegt hat, ist für uns kontraproduktiv. Die drei großen Fraktionen hier im Haus berufen immer wieder das Land und den Bund. Dann frage ich mich: Wer ist im Land in der Regierung? Das sind die GRÜNEN und ist die CDU. Und wenn ich nach Berlin schaue, ist es die CDU und die SPD. Also da würde ich erwarten, warum sind Sie in einer Partei, die landesweit, bundesweit auftritt? Aber man spürt hier, man hört und sieht nichts von irgendeiner Initiative, die Sie in Richtung Ihrer Parteigremien im Land und im Bund auf den Weg bringen oder zumindest einmal thematisieren. Also von daher ist es wohlfeil, sehr wohlfeil, darauf immer hinzuweisen. Ja, im Grunde genommen, das ist so ein Standard, der wird halt gebraucht, aber Sie ziehen keine notwendigen Konsequenzen daraus. Ich möchte auf eine Sache noch einmal eingehen, die Buslinien, die gestrichen werden sollen, die ausgedünnt werden sollen, Linien, die also wirklich schon seit Jahren zeigen, wie notwendig sie sind, die werden weggekürzt, aber eine Freizeitbahn, die wird eingerichtet.

**Stadtrat Hofmann (CDU):** Ich bin jetzt doch ein bisschen überrascht über den einen oder anderen Wortbeitrag, insbesondere von der FDP, die sich immer als sehr wirtschaftsfreundlich darstellt und die hier jetzt, vorhin auch, sehr eintönig, sehr, sehr lautstark gefordert hat, wir müssen diesen Haushalt angehen, und hier einfach leere Busse weiterfahren lässt.

(Zurufe)

Doch, so ist es, dann gucken Sie sich die Zahlen an. Wir haben uns die mehrfach angeguckt. Hier sind Busse, die drei, vier, fünf, sechs Mal am Tag komplett leer fahren. Es sind 40 bis 60 Leute am Tag, aber weil wir die auch nicht verlieren wollen, haben wir genau im Änderungsantrag diese Anruflinientaxis mit reingenommen, was hierbei dann ein eklatanter Einschnitt ist, wo wir das Angebot drastisch zusammenstreichen. Also allein diese Wortwahl bringt uns in ganz andere Sphären wieder. Ich weiß nicht, was das soll. Und ob die Mobilitätswende dadurch verstärkt wird, wenn Busse leer durch die Stadt fahren, das weiß ich auch nicht. Also das sollte man sich doch wirklich mal überlegen.

Und lieber geschätzter Kollege Cramer, natürlich rufen wir, aber wie alle Kommunen im Land werden wir nicht so erhört, weil auch da das Geld nicht sitzt. Aber vielleicht erklären Sie uns dann nachher noch, wie man mit einem Moratorium das Problem löst, dass die

Kosten immer weiter explodieren. Ich denke, es ist immer relativ einfach, alles zu verdammen. Und alle Fraktionen, hier wirklich alle, haben betont, wie wichtig unser ÖPNV ist und auch wie gut er ist. Wir haben einen der besten ÖPNVs in Deutschland, vielleicht sogar weltweit. Und jetzt sind wir an Randstücke herangegangen und haben dort versucht, Dinge wirklich moderat, da, wo sie auch wirtschaftlich schon längst hätten, schon längst hätten eingeschränkt werden müssen. Na ja, die Superlative kam von der Seite hier gerade. Also von daher muss man doch wirklich einmal die Kirche im Dorf lassen und sehen, was wir hier machen. Wir schaffen nicht den ÖPNV ab oder machen irgendwelche großen Dinge, sondern wir haben ganz klein justiert, um dem Haushalt mit kleinen Schritten etwas zu konsolidieren. Ich denke, man sollte hier wieder auf einen vernünftigen Ton zurückkommen und sollte vor allem auch die Kirche im Dorf lassen und entsprechend – und ich habe damit nicht angefangen – auch gucken, was wirklich in dem Änderungsantrag drinsteht.

**Stadtrat Dr. Noé (FDP):** Lieber Kollege Hofmann, vielen Dank, gut, dass wir noch eine zweite Runde haben. Ich habe noch jede Menge Vorschläge, die ich Ihnen gerne präsentiere. Herr Kollege Hofmann, liebe Kollegen auch von den GRÜNEN und von der SPD, ich habe signalisiert, ich habe Sympathien für Ihren Antrag. Ich bin nur der Meinung, wenn jetzt jeder seine Lieblingsbuslinie rausnimmt, und so sahen die Anträge der letzten Tage aus, dann bleibt am Ende nicht mehr viel übrig. Ich habe übrigens in dem Redebeitrag, glaube ich, keine Superlative gehabt. Ich habe Kritik geäußert, ja.

Also, natürlich haben Sie völlig recht, und die Vorarbeit habe ich auch gelobt. Die PTV, da waren die Experten dran, die haben geschaut, wie sind die Linien ausgelastet. Sie haben recht, da gibt es Linien, da fahren wir viel Luft durch die Gegend zwischendrin, und da müssen wir raus. Da müssen wir zum Beispiel diese Anruflinientaxis machen, aber dieses laufende Management, das laufende Design des Fahrplans, das ist laufende Geschäft der Verkehrsbetriebe. Da brauchen wir keinen Sparbeschluss hier, den wir heute haben. Wir denken, dass diese zwei Millionen oder diese eine Million, wenn man dem Antrag der Volt folgen würde, dass wir die finden in den Verkehrsbetrieben durch Heben von Effizienzen in der Verwaltung, Werkstatt und Betrieb. Die Digitalisierung im Vertrieb muss vorankommen. Ich kenne die Papierticket-Anträge, aber ich persönlich bin der Meinung, wir müssen im Ticketing digitaler werden. Die Mängel müssen bitte abgestellt werden, die Anzeigen müssen funktionieren. Dann gewinnen wir wieder mehr Fahrgäste, und wir brauchen mehr Fahrgäste, um mehr Geld in das System zu bekommen. Dann brauchen wir ein attraktives Angebot. Wir machen, das ist jetzt mittel- und langfristige Perspektive, uns als Fraktion dazu Gedanken, lieber Kollege Hofmann. Wir sind der Meinung, dass das Tramnetz ausgebaut werden muss, dass wir neue Zielgruppen erschließen müssen, dass wir künstliche Intelligenz im Kundenservice einsetzen, dass wir autonomes Fahren brauchen.

Kollege Cramer, die neue Turmbergbahn, die wird autonom fahren, und deswegen ist sie wirtschaftlich sinnvoll. Deswegen müssen wir das voranbringen, solche Projekte. Und wir haben das autonome Fahren auf der Albtalbahn. Wir dürfen das autonome Fahren in den Buslinien, in den kleinen Regionen nicht vergessen, denn diese Zukunftstechnologien, an denen arbeiten unsere Verkehrsbetriebe. Ganz herzlichen Dank, das sind Zukunftstechnologien, die wir nicht China überlassen müssen, sondern die wir hier entwickeln müssen. Hier in Karlsruhe haben wir das Testfeld für autonomes Fahren. Das sind Perspektiven. Und der Einsparbetrag, der heute jetzt hier auf dem Tisch steht, können wir vertreten, weil wir der Meinung sind, dass diese eine Million, die finden wir im laufenden Geschäft. Dann fällt das politische Signal nach Stuttgart weg. Das ist so, aber wir brauchen grundsätzlich

natürlich eine neue Finanzierung. Und unter der neuen Finanzierung sehe ich nicht unbedingt den Mobilitätspass, aber das ist etwas, darüber muss die neue Landesregierung mit der Kommune dann verhandeln. Also bitte, wir haben durchaus Vorschläge, wie wir da vorgehen. Und die Superlative hatte ich nicht, sondern ich dachte eigentlich, wir haben konstruktiven Input geleistet.

**Stadtrat Dr. Huber (SPD):** Herr Kollege Dr. Noé, ich glaube, was uns doch hier in der Kommunalpolitik auszeichnet, ist, dass wir doch relativ pragmatisch sind, dass wir relativ wissensbasierte Politik machen, dass wir uns informieren. Die Wege sind kurz, und diese kurzen Wege, die müssen Sie aber halt auch nutzen. Hinten sitzt die Geschäftsleitung der VBK, die nimmt sich vielleicht nachher auch noch einmal Zeit für Sie. Dann können Sie all die Fragen noch einmal stellen. Wir haben das im Vorfeld gemacht, wir haben uns die Auslastung angeguckt. Noch einmal: Sie könnten auch ein bisschen Zeit damit verbringen, unsere Änderungsanträge zu lesen, dann würden Sie nämlich auch sehen, dass wir keine Buslinien rausgenommen haben, sondern, im Gegenteil, all die vorgeschlagenen Buslinien, die sich auch betriebswirtschaftlich überhaupt keinen Sinn mehr ergeben, durch die Anruflini-entaxis zu ersetzen. Und das ist das, was wir gemacht haben. Wir haben uns im Vorfeld hingesezt, wir haben uns die Auslastung angeguckt, ganz seriös, ganz vernünftig, ohne irgendwelche Scheuklappen. Das sehen Sie doch auch an dem breiten Bündnis, das wir geschafft haben. Sogar die GRÜNEN, Entschuldigung, dass ich euch jetzt komplett anspreche, sogar die GRÜNEN haben sich dazu bewegt, hier Einsparungen zu machen. Das soll für Sie doch ein klarer Indikator sein.

Zu den Gap-Analysen, auch da wird es sich lohnen, wenn Sie sich noch ein bisschen damit beschäftigen. Ich glaube, 12 Millionen wurden insgesamt bei dem VBK schon eingespart durch diese Gap-Analyse. All diese Dinge, die Sie genannt haben, Digitalisierung und, und, und, das wird auch alles schon geprüft, das wird alles gemacht, auch Outsourcing von manchen Leistungen, Dinge, die Sie als FDP immer gerne machen, auch das wird schon gemacht. Also wenn Sie da noch wunderbar viel Potenzial finden für viele Millionen, dann freut sich bestimmt jeder im Aufsichtsrat, wenn Sie die präsentieren können. Aber stellen Sie sich bitte hier nicht so hin und machen so, als hätte es keiner getan, sondern informieren Sie sich bitte erst einmal im Vorfeld.

**Stadtrat Schnell (AfD):** Zu dem Thema, dass in sämtlichen Ortschaftsräten die Ortschaftsräte schier Amok gelaufen wären, das kann ich zumindest von Neureut so nicht bestätigen. Wir haben die Zahlen gesehen. Sie sind tatsächlich sehr erschreckend. Und bis auf die paar Fahrten bei der einen Linie, die durch die Schüler benutzt werden, ist das eigentlich auch rein ökologisch gesehen nicht verantwortbar, wenn ich mit einem 70-Sitzer null bis drei Leute durch die Gegend karre.

Zu den innerbetrieblichen Maßnahmen, Gap-Analyse wurde genannt, sehr viel ist da umgesetzt worden. Da gibt es noch Dinge, die man noch zusätzlich machen könnte. Da brauchen wir aber halt auch eine Mehrheit im Aufsichtsrat, dass wir diese Dinge angehen. Zum Beispiel wurde von der Geschäftsführung genannt, wenn wir komplett den Busverkehr ausschreiben würden, würde das ungefähr eine Ersparnis von drei Millionen im Jahr bringen, und das bei Tariftreue. Das heißt, die Angestellten der Firma, die das dann betreiben würde, die würden das gleiche Gehalt bekommen wie die Fahrer bei den Verkehrsbetrieben. Man muss das nur wollen, und dann kriegt man noch einmal drei Millionen, Tendenz steigend pro Jahr, weil die Gehälter auch immer steigen, an Einsparungen. Denn wenn wir

jetzt von der Perspektive 140 Millionen im Jahr, wenn dann 6, 7, 8 Millionen weggehen, ist das immer noch ein gigantisches Defizit, das da übrigbleibt. Wir werden es natürlich nie kostendeckend hinkriegen, aber diesen Anstieg, den sollten wir schon versuchen, massiv zu verringern.

**Der Vorsitzende:** So, mir ist nochmal ganz wichtig, ein paar Punkte bei dem, was die Verwaltung vorschlägt, festzuhalten. Wir sind eingestiegen im Aufsichtsrat mit einer Untersuchung, was könnten wir tun, um etwa 20 Millionen einzusparen, weil das nämlich eine nennenswerte Einsparung wäre. Es ist nicht so, dass dann im Verwaltungsrat jetzt oder im Aufsichtsrat alle irgendwie nicht bereit gewesen wären, sich dieser Diskussion zu stellen. Es ist richtig, Herr Stadtrat Löffler, wenn man die 20 Millionen hätte kurzfristig umsetzen müssen, hätte man betriebsbedingte Kündigungen aussprechen müssen. Es war aber nie ein Vorschlag im Aufsichtsrat von der Geschäftsführung, und es war auch nie etwas, was wir mitgetragen hätten, weil eines in dieser Stadt völlig klar ist, dass wir bei unseren städtischen Gesellschaften und bei der eigenen Stadtverwaltung keine betriebsbedingten Kündigungen machen werden. Insofern ist mir dieses Thema noch einmal ganz wichtig. Es war nie ein ernst gemeinter Vorschlag, es war nur die Konsequenz, es so darzustellen, dass der Auftrag, der an die Verwaltung, an die VBK ging, nur dann so kurzfristig zu realisieren wäre. Relativ schnell hat sich dann auch die Verwaltung selbst, nach der Diskussion im Aufsichtsrat, die sehr intensiv lief, auf dieses Fünf-Millionen-Paket reduziert, das wir Ihnen jetzt heute hier vorschlagen. Und das war, Herr Stadtrat Cramer, ein ganz langer Diskussionsprozess über viele Aufsichtsratssitzungen. Dass dann ein Moratorium keine Mehrheit findet, ist eben Demokratie. Das ist halt so, aber deswegen so den Eindruck zu erwecken, als hätte sich der Rest nicht drum gekümmert, so habe ich das jetzt emotional wahrgenommen, das wird der wirklich intensiven Diskussion im Aufsichtsrat auch nicht gerecht, die auch schon vor der letzten Kommunalwahl begonnen hat. Darauf ist auch hingewiesen worden.

Bei diesen 5 Millionen, die wir jetzt vorgeschlagen haben, haben wir uns bei den Bussen in der Tat an den Linien orientiert, wo es schon vorher durchaus Diskussionsbedarf hätte geben können, ob man sie unbedingt noch aufrechterhalten muss angesichts der Thematik, wie wenig Leute dort im Moment eigentlich unterwegs sind. Dadurch wird aber nicht jede Planbarkeit aufgehoben, weil dieses Thema Anruflinientaxis natürlich als Alternative sehr wohl planbar ist. Es ist etwas mühevoller, aber es ist planbar, und dann ist es auch verlässlich. Also da wird niemand jetzt ins Elend gestürzt, weil man es komplett wegnimmt. Wir wissen allerdings aus Erfahrung, dass viele Menschen dann lieber andere Mittel und Wege suchen, um an ihr Ziel zu kommen. Wenn Sie sich die einzelnen Entfernungen etwa zu den nächsten Stadtbahnen oder Straßenbahnhaltestellen anschauen, dann heben wir damit zumindest den Anschluss an das ÖPNV-System etwa auf das Niveau, was Sie in anderen Stadtteilen, wo Sie die Buslinien auch in den letzten 20, 30 Jahren rausgenommen haben, ich sage nur Rüppurr, durchaus auch heute schon als selbstverständlichen Komfort und ohne Einschränkung bei der Benutzerzahl, einfach wahrnehmen können.

Im Grundkonzept der Verwaltung war auch weiter drin, dass die Schulfahrten aufrechterhalten bleiben und dass man auf die Schichtarbeiterinnen und Schichtarbeiter Rücksicht nimmt, weil diese Reduzierung vom 20- auf den 30-Minuten-Takt morgens ab 5:30 Uhr und das auf 6:00 Uhr zu verschieben, hat etwas damit zu tun, dass die Erfahrung ist, dass zwischen 5:30 Uhr und 6:00 Uhr, zumindest in Karlsruhe, die Benutzerzahlen sehr gering sind. Das nimmt dann ab 6:00 Uhr deutlich zu, und deswegen gab es den Vorschlag, bis

6:00 Uhr dann eher 30-Minuten-Takt als 20-Minuten-Takt, und das hielten wir für zumutbar. Und auch sonntags und samstags oder auch in den Abendstunden schaffen wir nicht die Anbindung komplett ab, sondern wir wären eben in einem Fall von 10- auf den 20-Minuten-Takt und in einem anderen Fall von 20- auf den 30-Minuten-Takt gegangen. Auch das ist etwas, was nicht die Versorgung absolut reduziert, was natürlich das Ganze sinnvoll macht, es vernünftig zu planen. Und was mir auch noch einmal wichtig ist, die AVG-Linien sind ja in keiner Weise betroffen. Also wir haben weiter auf S1, S11 und auf vielen anderen AVG-Linien in der Innenstadt selber den 10-Minuten-Takt, und auf bestimmten Linien führt das ja dazu, zumindest einmal in den Hauptstrecken, zu einem wirklich sehr komfortablen Angebot, wo man auch, wenn man für einzelne Linien einmal was heruntergenommen hätte, nicht wirklich wahrscheinlich etwas gespürt hätte.

Ich bin auch der Meinung, dass es jetzt Gott sei Dank nicht nur ein symbolischer Beitrag ist, mit dem ich politisch agieren kann, sondern ich finde, wenn am Ende der Antrag der drei großen Fraktionen sich durchsetzt, haben wir trotzdem 3,7 Millionen. Das ist auch, wenn Sie das auf die nächsten fünf Jahre hochrechnen und auch mit der entsprechenden Kostensteigerung, durchaus ein nennenswerter Beitrag, auch dafür vielen Dank. Wenn man sich betrachtet, dass wir mit 20 Millionen Diskussionen einmal eingestiegen sind, finde ich, hat hier der Gemeinderat schon seinen Job sehr ernst genommen, in einer vernünftigen Abwägung, Belastung, Entlastung, finanzielle Lage, ÖPNV-Bedeutung und so weiter, gut abzumildern.

Einem möchte ich doch noch einmal deutlich widersprechen. Die Turmbergbahn ist keine Freizeitbahn mehr, sondern sie wird in das offizielle KVV-Netz voll integriert. Und das lässt sich auch gut begründen. Auch auf dem Turmberg arbeiten Menschen, auch auf dem Turmberg arbeiten Menschen, die normalerweise nicht die sind, die mit dem Porsche rauf und runter fahren, sondern die froh sind, wenn sie einen vernünftigen ÖPNV-Anschluss haben, und zwar frühmorgens und auch spät in die Nacht. Und wir haben oben auch das Sportinternat. Ich habe etwas von 20.000 Übernachtungen, vielleicht sind es auch noch deutlich mehr, im Kopf, die da im Jahr anfallen. Und das sind viele Menschen, die von auswärts kommen, auch sehr junge Menschen. Und für die schaffen wir jetzt eine verlässliche und selbstverständliche Anbindung an den ÖPNV. Deswegen bitte ich dringend darum, auch wenn man an der Stelle sich politisch nicht durchsetzen konnte, jetzt nicht die Turmbergbahn schlechtzureden, sondern als das zu begreifen, was es ist, eine deutliche verbesserte Anbindung der Menschen, die da hoch müssen und die nicht nur aus Freizeitliebhaberinnen und Liebhabern bestehen. Warum man die Turmbergbahn immer geißelt und gleichzeitig für Inklusion in dieser Stadt ist, das habe ich sowieso noch nie verstanden. Das waren zwei Plakate in den Kommunalwahlen, die ich mental nicht auf die Reihe gekriegt habe. Das muss ich an dieser Stelle auch noch einmal deutlich sagen.

**Stadtrat Schnell (AfD):** Eine kleine Anmerkung, wenn Sie sagen, die Turmbergbahn ist auch hier für Besucher dieser Schule und für Berufstätige wichtig, dann muss man sich doch die Frage stellen, warum haben wir dann nicht jetzt einen Busersatzverkehr, bis die neue Turmbergbahn gebaut ist. Also so dringend und so wichtig kann diese Anbindung im Berufs- und Schülerverkehr dann auch nicht sein. Das ist von der Argumentation nicht ganz schlüssig. Ich will jetzt die Entscheidung nicht mehr infrage stellen, die ist gelaufen, entgegen unseres Votums, aber sie ist nun mal so, aber die Argumentation, die kann ich so nicht ganz nachvollziehen.

**Der Vorsitzende:** Wir hätten das gerne gemacht, aber wir wollten uns nicht noch zusätzlich diese Kostenblöcke auch noch aufhalsen. Und es gab auch in der Weise keine große Initiative, aber wir verbessern dennoch für alle Nutzerinnen und Nutzer des Turmbergs durch die Turmbergbahn das massiv.

Ich finde auch sehr spannend, Herr Stadtrat Dr. Noé, wie Sie hier für Digitalisierung eintreten. Ich kann mich erinnern, dass bei den undatierten Tickets wir durchaus aus Ihrer früheren Fraktion hier ganz andere Worte hatten. Ich werde Sie daran erinnern. Ich werde Sie daran erinnern, aber ich begrüße das außerordentlich. Und also Ihr Appell, dass wir mehr Nutzerinnen und Nutzer brauchen, da sind wir uns ja alle einig. Gleichzeitig müssen wir aber feststellen, dass es vor allem auch der FDP-Verkehrsminister Wissing war, der sich einer angemessenen Finanzierung durch Bund und Land... Ja, das ist auch Vergangenheit, aber es gab hier auch noch manch andere Vergangenheiten, die beschworen wurden, dann darf ich das auch noch einmal ergänzen. Ich freue mich auf das, was wir da noch gemeinsam alles austüfteln.

Damit kommen wir zur Abstimmung. Der weitestreichende Änderungsantrag ist der Antrag von Volt, weil er nämlich den Einsparbeitrag von annähernd 5 Millionen auf 1 Million reduziert. Und deswegen stelle ich den jetzt als ersten.

Ach ja, und eins wollte ich noch ergänzen. Also nur, dass wir es wissen. Sie hatten gesagt, Herr Stadtrat Noé, im Stundentakt seien andere Änderungsanträge reingekommen. Wir sind uns aber einig, dass wir heute nur zwei Änderungsanträge haben. Also es geht um zwei Stunden, wo irgendwann mal... Okay, nur dass wir das noch einmal genau wissen, alles klar. Gut, damit rufe ich den Änderungsantrag von Volt auf und bitte um Ihr Votum ab jetzt. – Das ist mehrheitlich abgelehnt.

Dann rufe ich auf den Änderungsantrag von CDU, SPD und GRÜNEN und bitte um Ihr Votum ab jetzt. – Das ist eine mehrheitliche Zustimmung. Damit haben wir eine veränderte Beschlussvorlage.

Wir haben jetzt eine geänderte Beschlussvorlage durch diesen Änderungsantrag. Und jetzt bitte ich die so geänderte Beschlussvorlage auch noch mal hier mit einem Votum zu versehen, und zwar ab jetzt. – Das ist eine Zustimmung mit großer Mehrheit, dafür noch einmal herzlichen Dank, herzlichen Dank auch an die Verkehrsbetriebe, die hier ein Wechselbad Gefühle von verschiedenen Ebenen und an verschiedener Stelle durchlitten haben und durchleiden mussten und auch die politischen Verantwortlichkeiten, die am Ende, glaube ich, doch zu einem sehr eindeutigen Ergebnis geführt haben.

Wir machen damit eine Pause. Wenn Sie einverstanden wären, würde ich aber bitten, dass wir vielleicht um 17:45 Uhr wieder zusammenkommen und um 17:50 Uhr auch beginnen können, weil wir müssen auch rechtzeitig vor den Gedenkveranstaltungen heute Abend hier zu einem Abschluss kommen.

(Unterbrechung der Sitzung von 17:23 bis 17:48 Uhr)

Zur Beurkundung:  
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten –  
12. Februar 2026