

Turmbergbahn-Verlängerung

Samstag, 15. Mai 2021

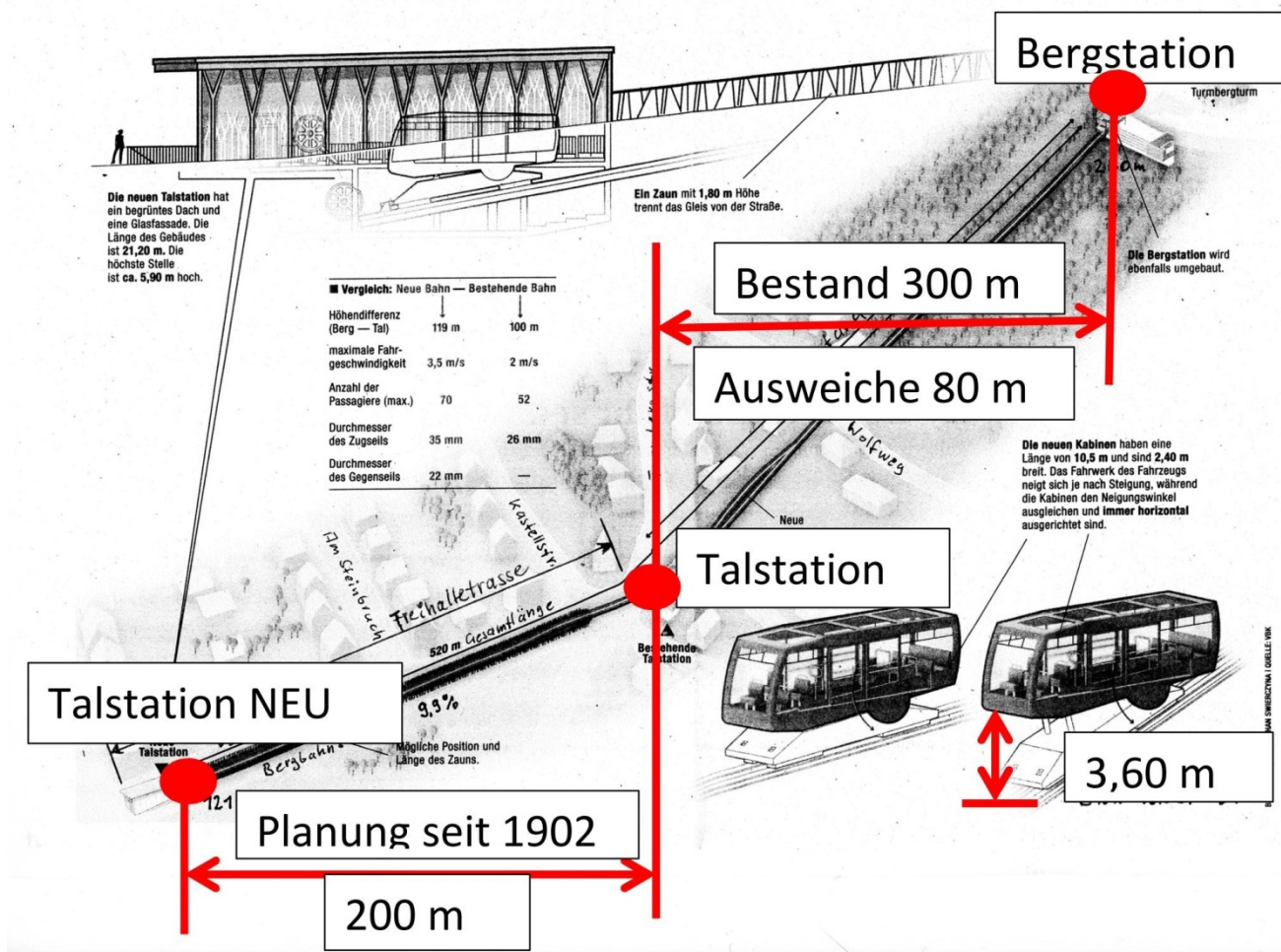
KARLSRUHE

Ausgabe Nr. 110 25

Zukunft einer Sehenswürdigkeit: An der Turmbergbahn scheiden sich die Geister

Schneller, höher, mehr Passagiere

Das sind die Pläne der Verkehrsbetriebe Karlsruhe für den Neubau



Wenn nun auch die FWIFÜR-Fraktion zur Kosteneinsparung auf eine Verlängerung verzichten will und statt dessen mit viel Prosa eine **Sanierung** des Bestandes unter Verzicht auf Verlängerung vorschlägt, ist das gewissermassen Nonsens, weil wenig eingespart wird und das zum Nachteil der Fahrgäste. Mit dem Auto auf den Turmberg fahren, selbstverständlich JA, und gleichzeitig den umweltbewussten Fahrgästen einen bequemen Zugang zum Turmberg durch Verzicht auf Verlängerung zu verweigern. Wahrlich wenig durchdacht und dem Gemeinwohl abträglich. Es ist ein Unding, wenn die Autofahrer darüber

bestimmen, ob die über 100.000 Fahrgäste weiterhin zur Talstation zu Fuss gehen müssen oder hoffentlich nicht.

Unter SANIEREN wird allgemein verstanden, gravierende Mängel oder Schäden zu beheben. Dann muss noch gefragt werden, wie weit eine Sanierung gehen soll, inwieweit diese einem Ersatzneubau gleich kommen würde. Diese Frage haben sich die FWIFÜR-Fraktion nicht gestellt, wäre aber von fundamentaler Bedeutung.

Bei der fast sechzigjährigen Bergbahn ohne stufenlosen Zugang zu den Stationen, zur Aussichtsplattform und zu den Wägen, müssen Gleise, Antrieb, Fahrzeuge und Zugseil erneuert werden. Die Talstation muss barrierefrei neu gebaut werden. Ob am alten Platz oder an der B3 ist kostenmässig egal, es sind SOWIESO-Kosten. Echte Mehrkosten sind die 200 m Verlängerungsgleis, der Schutzzaun und der Radlerdurchlass, der auch PKW-fähig ausgebaut werden könnte.

Auf eine Gemeinderats (GR)-Anfrage der KAL wurden für eine „Sanierung“ 12 Mio. (netto) genannt, für die Gesamtmassnahme mit Verlängerung 15 Mio. (netto 2017), Brutto 17,85 Mio. Nach Überarbeitung der Planung und der vorgesehenen Verwendung von Wägen mit Niveauausgleich und Gegenseil (die Wägen werden bergab gezogen) erhöhten sich die Kosten auf 21 Mio. Das ist der ursprüngliche Festpreis-Auftrag an Garaventa, mit Kostengleitung. Aktuell sind das etwa 30 Mio., was im GR öffentlich genannt wurde.

Statt eine „**Sanierung**“ vorzuschlagen wäre erstmal im GR z.B. nachzufragen:

- Fahrgastzahlen-Entwicklung seit 2020
- Welche Einsparpotentiale gibt es?
- Sind die Fahrzeuge mit Niveauausgleich zwingend notwendig?
- Wie erfolgt eine Selbstrettung aus diesen Fahrzeugen auf freier Strecke?

Bereits 2015 haben sich die Durlacher FW-OR Petra Stutz und Jürgen Wenzel auf Anregung von Ullrich Müller in einer Anfrage für die Verlängerung der TBB eingesetzt. Auch in den Folgewahlkämpfen, in denen Rena Thormann Kandidatin war, bestanden die FW auf die Verlängerung.

Ullrich Müller, Alt-Ortschaftsrat FW-Durlach, 17-12-23