

## Newsletter 6

Lassen Sie uns für einen Moment einen Blick über den Tellerrand nach Stuttgart werfen: In der Landeshauptstadt droht dem vor drei Jahren eingerichteten Schnellbus X 1 jetzt das Aus. Hatte Oberbürgermeister Fritz Kuhn die neue Linie, die den Vorort Cannstatt mit dem Zentrum Stuttgarts im Fünf-Minuten-Takt verbindet, in Erwartung einer „schnellen Steigerung der Kapazitäten“ 2018 noch vollmundig als „sensationelles Modell für die Zukunft“ angekündigt, so wollen die Fraktionen von CDU und FDP und mit ihnen die Mehrheit des Stuttgarter Gemeinderats sie inzwischen am liebsten wieder abschaffen. Der Grund: Die erwartete Nachfrage ist ausgeblieben.

Dass Verkehrsbetriebe zu geschönten Fahrgastprognosen greifen, um ihre teuren Pläne bei Politik und Verwaltung durchzusetzen, ist nicht neu. Im Falle der Durlacher Turmbergbahn stellen die Karlsruher Verkehrsbetriebe (VBK) unter der Vorgabe einer Verlängerung der Bahntrasse bis zur B 3 geradezu eine Verdoppelung der Fahrgäste in Aussicht. Von jährlich rund 100.000 Personen vor Corona soll die Zahl auf 200.000 Nutzerinnen und Nutzer gesteigert werden. Die Planer rechnen damit, dass der künftig an der Endhaltestelle der Linie 1 mögliche direkte Wechsel von Straßenbahn auf Bergbahn die Ausflugs Gäste anspornen werde, ihr Auto in der Garage stehen zu lassen, um in Scharen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen. Selbst auf die Einrichtung einer Mittelstation, die auf halber Höhe den Anwohnern zugute gekommen wäre, wird in den Plänen der VBK verzichtet. Der Zwischenhalt hätte zur Folge gehabt, dass sich die Fahrzeit der Bahn um rund 3 ½ Minuten erhöhte, wodurch wiederum das geplante Fahrgastmaximum von mehr als 800 Personen pro Stunde unterschritten würde.

Was aber, wenn die erhoffte Nachfrage ausbleibt? Weil nicht alle Turmberggäste direkt an der Straßenbahnlinie 1 wohnen, sondern auch in entlegenen Stadtteilen oder gar auf dem Land, was ihrer Anreise weit mehr als die zusätzlichen 3 ½ Minuten Wartezeit an der Mittelstation abforderte, und weil sie deshalb doch lieber am Auto festhalten oder gleich zu alternativen innerstädtischen Freizeitangeboten greifen? Oder weil sie einfach nur feststellen müssen, dass das Turmbergareal mit seiner vergleichsweise bescheidenen Gastronomie und den begrenzten Spiel- und Kletterbereichen dem Ansturm der Besuchermassen nicht gewachsen ist?

Anders als die erfolglose Buslinie, die sich durch einen Mehrheitsbeschluss im Stuttgarter Gemeinderat aufheben und aus der Welt schaffen lässt, wäre das Durlacher Bahnprojekt nicht so leicht rückgängig zu machen. Die Bahntrasse mit ihren beidseitig 1,80 Meter hohen Abgrenzungen hätte das Wohnviertel an der Bergbahnstraße unwiderruflich durchschnitten, und für Passanten, die sich der Anhöhe nähern, wäre der freie Blick auf den Turmberg zukünftig verstellt. Für Aufmerksamkeit sorgte dagegen ein etliche Meter hohes Brückenmonstrum auf der Streckenhälfte, dessen Aufgabe es neben seiner Funktion als Unterführung sein wird, die verschiedenen Gefälle auszugleichen und die seitlich versetzten Gleisstreckenteile miteinander zu verbinden. Und von den städtebaulichen Eingriffen einmal abgesehen, warnen Experten schon heute vor unabsehbaren Folgen für das Mikroklima.

Dass ein Großprojekt wie die Trassenverlängerung der Turmbergbahn in der Bevölkerung ebenso auf Zustimmung wie auch auf Ablehnung stößt, muss nicht verwundern. (Als die geplante Untertunnelung der Karlsruher Innenstadt zur Debatte stand, war erst im zweiten Anlauf eine selbst dann nur dünne Mehrheit für die Realisierung zu gewinnen. Hätte man gehäht, dass die Baukosten von ursprünglich 500 Millionen um das Dreifache auf 1,5 Milliarden Euro steigen werden, wäre das Bürgervotum wohl weniger wohlwollend ausgefallen.) Auch in den Leserbriefen an die Badischen Neuesten Nachrichten (BNN) treffen verschiedene Ansichten und Meinungen aufeinander. Rund 80 der zum Bergbahn-Projekt eingegangenen Leserbriefe hat die Redaktion der BNN in diesem Jahr bereits

veröffentlicht. Deutlich spricht sich hierbei ein hoher Prozentsatz gegen eine Verlängerung der Turmbergbahn in der geplanten Form aus. Und keineswegs sind es, wie gern unterstellt wird, nur Anwohner, die sich zu Wort melden, um das optisch, technisch und wirtschaftlich zweifelhafte Projekt zu hinterfragen.

Im September konnten sich die Durlacherinnen und Durlacher jeweils an den Samstagen parallel zu den Parteien an unserem eigenen Stand am Durlacher Rathaus über unsere Initiative informieren. Bei dieser Gelegenheit ergaben sich viele aufschlussreiche Gespräche mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt. Auch hier sprach sich bei weitem eine Mehrheit gegen die Trassenverlängerung der Turmbergbahn aus. Interessant zu beobachten war, dass beim Gedankenaustausch von Stand zu Stand mit den Kommunalpolitikern der Parteien manche Zweifel am Sinn des Projekts laut wurden. Offensichtlich stehen selbst die Mitglieder der Parteien, die im vergangenen Oktober für die Realisierung des Projekts gestimmt haben, mittlerweile keineswegs mehr geschlossen hinter den Umsetzungsplänen. Angesichts der wachsenden Unentschlossenheit in den eigenen Reihen wäre zu wünschen, dass die politischen Gremien und Entscheidungsträger den nötigen Willen aufbringen, um ihr Votum zu überdenken.

Die Internet-Plattform OpenPetition weist mittlerweile 5.900 Gegenstimmen aus – darunter 4.600 aus Karlsruhe. Den Link zu OpenPetition, aber auch eine Zusammenstellung der Fakten und Lesermeinungen sowie eine Stellungnahme aus dem Baden-Württembergischen Verkehrsministerium finden Sie auf unserer Website „[zukunft-turmbergbahn.de](http://zukunft-turmbergbahn.de)“.

Dass die Maße des geplanten Bahnwaggon nahezu das Doppelte des heutigen „Bähnle“ betragen, wird derzeit an der Bergbahnstraße veranschaulicht. Auf einer an einem Gerüst abgehängten Plane ist dort die künftige Turmbergbahn in Originalgröße abgebildet. Anhand der Originalmaße erhält der Betrachter eine erste Vorstellung von den neuen Dimensionen der künftigen Turmbergbahn. Von Romantik und Idylle keine Spur. Die Besichtigung lohnt sich!

Übrigens geht es auch anders, wie ein Beispiel aus der unmittelbaren Nachbarschaft zeigt: Baden-Baden hat in den vergangenen vier Jahren seine Merkurbahn generalsaniert und die bestehende Talstation behindertengerecht umgebaut. Die Gesamtkosten beziffern sich einschließlich der Fördergelder auf knapp acht Millionen Euro. Auch die Merkurbahn ist bereits auf autonomen Betrieb umgestellt. Und selbstverständlich erreichen ihre Fahrgäste die Talstation aus der Innenstadt mit einem öffentlichen Nahverkehrsbus. Dies alles wäre am Durlacher Turmberg ebenfalls möglich.

P.S.: Alle reden davon, bei der geplanten Trassenverlängerung der Turmbergbahn handle es sich um eine besonders klimaschonende Lösung. Doch wäre es nicht der beste Klimaschutz, sie erst gar nicht zu bauen?

