

Kritik der Kosten- und Zeitplanung für den Umbau der Turmbergbahn

Nach eingehender Prüfung der öffentlich zugänglichen Unterlagen zur Kosten- und Zeitplanung des Projekts Turmbergbahn in Durlach fallen mehrere erhebliche Schwächen auf. Diese betreffen sowohl die methodische Genauigkeit der Kostenschätzung als auch die Transparenz gegenüber der Öffentlichkeit. Die Konsequenzen dieser Defizite sind gravierend und bergen ein hohes Risiko für die Stadt Karlsruhe, die ohnehin über begrenzte finanzielle Mittel verfügt.

1. Unzureichende Methodik der Kostenschätzung

Die vorliegende Kostenschätzung aus der Kosten und Nutzenanalyse wurde, lediglich auf Vorplanungsniveau (Leistungsphase 1-2 gemäß HOAI) durchgeführt. Eine solche Schätzung hat laut Standards, wie sie etwa in der DIN 276 oder anderen branchenüblichen Normen definiert sind, eine Ungenauigkeit von ± 30 bis ± 50 %. Diese erhebliche Unsicherheit wird jedoch in den Berichten nicht ausgewiesen. Stattdessen wird in der Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit der Eindruck erweckt, dass die angegebenen Zahlen belastbar und präzise sind – was sie nicht sind.

Eine professionelle Kostenschätzung würde in diesem Planungsstadium:

- Die Genauigkeit der Schätzung explizit angeben.
- Alle wesentlichen Kostenkategorien nach DIN 276 in der Tiefe aufschlüsseln, einschließlich Nebenkosten, Risikoaufschlägen und Escalation (Kostensteigerung durch Bauzeitverlängerung und Preisentwicklungen).
- Die Herleitung der angegebenen Kosten transparent darlegen, insbesondere in Bezug auf Unterschiede zu den Referenzprojekten und aktuelle Marktentwicklungen.

2. Mangelnde Berücksichtigung der Baugrundbedingungen

Ein kritischer Punkt sind die bekannten Herausforderungen des Baugrunds. Die Berichte zeigen, dass für die geplante Seilbahn aufwändige Gründungen erforderlich sind, da der Baugrund an einigen Stellen eine Verankerung bis in den Fels erfordert. Laut Unterlagen sind Pfahlgründungen mit Tiefen bis zu 18 Metern notwendig. Diese Bauweise ist mit erheblichen Kosten verbunden, die jedoch entweder nicht ausreichend berücksichtigt oder nicht transparent ausgewiesen wurden.

3. Nicht dargestellte Beschleunigungsmaßnahmen

Um die vorgegebene Bauzeit von 52 Wochen einzuhalten (siehe aktueller Terminplan), ist laut den Unterlagen geplant, mehrere Bautrupps parallel einzusetzen. Dies stellt eine signifikante Beschleunigungsmaßnahme dar, die üblicherweise mit hohen Mehrkosten verbunden ist. Diese Kosten sind in der bisherigen Kostenschätzung nicht ausgewiesen, was die Plausibilität der angegebenen Gesamtbaukosten stark in Frage stellt. Hinzu kommt, dass diese Beschleunigungsmaßnahmen dennoch nicht ausreichen, um die Bauzeit auf unter zwei Jahre zu reduzieren. Es ist zweifelhaft, ob diese lange Bauzeit der Öffentlichkeit transparent kommuniziert wurde. Insbesondere, wenn die hierfür notwendigen finanziellen Mittel nicht eingeplant wurden, besteht ein erhebliches Risiko von Verzögerungen, sodass sich eine Wiederinbetriebnahme möglicherweise erst nach 5 bis 6 Jahren realisieren lässt. Es ist darauf hinzuweisen,

dass die ursprüngliche Kosten- und Nutzenanalyse, auf deren Basis die Grundsatzentscheidung beruht, von einer Bauzeit von 15 Monaten ausgeht.

4. Unzureichende Prüfung kostengünstiger Alternativen

Es fällt auf, dass minimalinvasive Alternativen zur Modernisierung der Bergbahn offenbar frühzeitig ausgeschlossen wurden. Stattdessen wurde eine aufwändigere Lösung favorisiert, ohne dass deren Mehrwert – insbesondere in Bezug auf die finanzielle Belastung der Stadt – ausreichend begründet wurde. Eine ernsthafte Abwägung verschiedener Optionen unter Einbezug aller Kosten und Risiken scheint nicht erfolgt zu sein.

5. Fehleinschätzung der Fahrgastprognosen

Die Fahrgastprognosen der Turmbergbahn basieren auf veralteten Daten (2017/2018) und setzen unrealistische Steigerungen voraus, ohne diese statistisch belastbar zu untermauern. Wichtige Faktoren wie verändertes Mobilitätsverhalten nach COVID-19 oder Konkurrenz durch andere Verkehrsmittel wurden kaum berücksichtigt. Auch die Einbindung in den ÖPNV-Tarif wird überschätzt, da sie für Pendler und Alltagsreisende keinen oder nur begrenzten Nutzen bietet. Der behauptete touristische Mehrwert ist spekulativ, da weder neue Attraktionen noch Veranstaltungsorte eingeplant sind. Die optimistischen Annahmen ignorieren saisonale Schwankungen und überschätzen Feiertagsspitzen, während die Nachfrage an Werktagen deutlich geringer sein dürfte. Insgesamt wirken die Prognosen politisch motiviert und untergraben durch ihre methodischen Schwächen die Glaubwürdigkeit des Projekts.

6. Unrealistische Annahmen und Täuschung der Öffentlichkeit

Die Kombination aus unpräziser Kostenschätzung, fehlender Berücksichtigung der Baugrundbedingungen in den Kostenrechnungen, nicht ausgewiesenen Beschleunigungsmaßnahmen, Fehleinschätzung der Fahrgastprognosen und fehlender Transparenz bei Alternativen führt zu einer Situation, in der der Öffentlichkeit eine Machbarkeit in einem Rahmen suggeriert wird, die in der Praxis nicht haltbar ist. Dies stellt nicht nur eine Täuschung dar, sondern gefährdet auch die wirtschaftliche Handlungsfähigkeit der Stadt.

7. Analogie: Risikoverhalten ohne finanzielle Rücklagen

Das Vorgehen der Stadt Karlsruhe gleicht einer Familie, die sich ein Luxusauto auf Pump leistet, nur weil der Händler eine großzügige Anzahlungsmöglichkeit bietet. Auf den ersten Blick erscheint das Angebot attraktiv, doch die Familie übersieht, dass die laufenden Kosten – wie Wartung, Reparaturen und Sprit – ihr Budget auf Jahre hinaus übersteigen werden. Selbst wenn die Anzahlung durch Fördermittel gedeckt wird, bleiben die langfristigen finanziellen Verpflichtungen bestehen. Unerwartete Probleme, wie teure Reparaturen oder steigende Betriebskosten, könnten die Familie endgültig in die Zahlungsunfähigkeit treiben. Ebenso riskiert die Stadt, durch unterschätzte Baugrundrisiken und nicht einkalkulierte Verzögerungen finanziell handlungsunfähig zu werden.

Fazit und Empfehlung

Das Projekt birgt in seiner derzeitigen Planung erhebliche Risiken für Kostenüberschreitungen und Zeitverzug. Um eine fundierte Entscheidungsgrundlage

zu schaffen und die Durchführbarkeit sicherzustellen, sollten folgende Maßnahmen priorisiert werden:

1. Erstellung einer realistischen Nachfrageanalyse als Grundlage für weitere Planungen, die aktuelle Mobilitätstrends, saisonale Schwankungen und die tatsächliche Attraktivität für Pendler und Touristen berücksichtigen.
2. Erstellung einer detaillierten Kostenberechnung mit Weiterentwicklung auf Basis von Leistungsphase 5 gemäß DIN 276, einschließlich vollständiger Risikoabschätzung und Kostenescalation.
3. Überprüfung der Baugrundproblematik und realistische Berücksichtigung der Gründungskosten und vollständige Integration der Kosten in die Gesamtkalkulation.
4. Erneute Prüfung minimalinvasiver und kostengünstigerer Alternativen, um die finanzielle Belastung der Stadt Karlsruhe zu minimieren.
5. Klare Kommunikation der Risiken und Unsicherheiten gegenüber der Öffentlichkeit. Insbesondere mit Bezug auf die Bauzeit und erwarteten Kosten.

Auf Basis dieser überarbeiteten Fahrgastprognosen, aktualisierten Kostenberechnungen und der ernsthaften Prüfung von Alternativen sollte eine faktenbasierte Entscheidung getroffen werden. Ziel ist eine transparente, realistische und durchführbare Ausführungsplanung, die langfristig tragfähige Lösungen bietet und die finanzielle Belastung der Stadt Karlsruhe minimiert.

Ein solcher Ansatz gewährleistet nicht nur eine nachhaltige und verantwortungsvolle Verwendung öffentlicher Gelder, sondern stellt sicher, dass das Projekt von Anfang an auf einem soliden Fundament steht und dann auch zügig umgesetzt werden kann. Die Bürger verdienen eine Planung, die nicht von künstlichem Zeitdruck oder politisch motivierten Annahmen bestimmt ist, sondern von Transparenz, Sorgfalt und realistischen Zielen getragen wird.

Karlsruhe-Durlach, der 1. Dezember 2024
Markus Ruff

Markus Ruff ist Director of Engineering und leitet ein interdisziplinäres Team aus über 20 Ingenieuren bei der Planung und Umsetzung kapitalintensiver industrieller Großprojekte. Seine Erfahrung umfasst die Steuerung komplexer Vorhaben mit einem Fokus auf technische Präzision und wirtschaftliche Nachhaltigkeit.