
Fachschlichtung Stuttgart 21 am 26.11.2010

**Fragenliste zur Wirtschaftlichkeit
von Stuttgart 21
(Auszug)**

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

Fragenliste S 21 - Grundsätzliches



- Frage 1** Wie viele Szenarien/Sensitivitätsrechnungen liegen der Kostenschätzung zugrunde?
- Frage 2** Wie ordnet sich der Kostenwert von 4,088 Mrd. Euro in diese Rechnungen ein (Bestfall, mittlerer Fall oder ungünstigster Wert)?
- Frage 3** Basiert die Ermittlung der Kosten durchgängig auf dem Kostenkennwertekatalog der DB AG (bis zu welcher Ebene), und welche Leistungsphasen nach HOAI werden der Wertermittlung zugrunde gelegt (auch noch Ebene 1 bis 3)?
- Frage 4** Wie ändert sich der Kostenwert, wenn die Bauzeit um drei oder fünf Jahre verlängert wird?

Fragenliste S 21 - Risiken



Frage 1 Mit wieviel Prozent geht die Position „Unvorhergesehenes“ in die Kalkulation ein? Wie setzt sich diese in Abhängigkeit von den zugrundegelegten Leistungsphasen für die wichtigsten Risikokategorien zusammen?

Frage 2 Wie sind die geologischen Risiken erfasst und bewertet?

Frage 3 Wie hoch sind die Risiken aus fehlender Planfeststellung beziffert?

Frage 4 Wie sind die Risiken aus nachträglichen Auflagen zur Erhöhung der Tunnelsicherheit bewertet?

Frage 5 Wie detailliert werden Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadens-/Kostenhöhe von Risiken überwacht? Wie oft finden Updates der Risikobewertung statt? Wie gehen Erfahrungen aus anderen Großprojekten mit ähnlichem Risikoprofil in die Planung ein?

3. Wirtschaftlichkeitsrechnung:

Für den Konzern ist das Projekt auf Basis der Kalkulation gemäß Finanzierungsvereinbarung auskömmlich. Eine ausgeglichene Wirtschaftlichkeit ist bis zu einem Gesamtwertumfang von maximal 4.769 Mio. EUR gegeben.

Der anteilige Kapitalwert der Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist negativ und belastet deren Ergebnisse ab 2010. Dieser Nachteil soll primär durch die bis zur Inbetriebnahme erfolgenden Preiserhöhungen bei den Infrastrukturanlagen ausgeglichen werden.

Frage 1 Trifft es zu, dass sich der Kapitalwert der Unternehmen nicht erhöhen kann, wenn die Infrastrukturnutzungsentgelte „nur“ in Höhe der Inflationsrate der Kosten stiegen?

Frage 2 Plant die DB AG überproportionale Preiserhöhungen für den Bahnknoten Stuttgart? Werden Strecken im Trassenpreissystem hochgestuft?

2.2.3 Chancen aus Optimierung der Bauwerke

Ohne vertiefte Planung wurden weitere Möglichkeiten abgeschätzt, ohne Beeinträchtigung der Qualität und Sicherheit der Bauwerke Optimierungen vornehmen zu können. Dabei wurden Einsparungsmöglichkeiten ohne Änderung der Planfeststellung in Höhe von 218 Mio. EUR, mit Änderung der Planfeststellung in Höhe von 62 Mio. EUR sowie mit Änderung der Planfeststellung und Auswirkungen auf das Urheberrecht in Höhe von 14 Mio. EUR (gesamt: 294 Mio. EUR) identifiziert.

Einsparpotentiale werden in der Veränderung der Vortriebstechnologie (Spritzbetonbauweise anstelle des maschinellen Vortriebs), geringerer als angenommener Quelldruck mit Auswirkung auf die benötigte Stahlmenge in den betroffenen Tunnelbauwerken sowie den unterschiedlichen Bahnsteighöhen in der Station Terminal, im Planfeststellungsabschnitt 1.5 beim Zwischenangriff Nord und den Bauwerken der DB Station&Service AG gesehen. Zur Realisierung dieser Punkte ist zum Teil die Zustimmung des EBA, der Architekten, der Projektpartner, der Bauherren und Gutachter notwendig. Insbesondere die Rückführung des Druckansatzes, die das größte Einsparvolumen beinhaltet, ist von Seiten des Eisenbahnbundesamtes noch nicht genehmigt.

Fragenliste S 21 – Niedrigerer Quelldruck auf Tunnel (2)



- Frage 1 Wie lassen sich Einsparpotenziale in diesem sensiblen Bereich „ohne vertiefte Planung“ abschätzen?
- Frage 2 Zu welchen Punkten genau ist die Zustimmung der Beteiligten, v.a. des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich?
- Frage 3 Welche Zustimmungen wurden bereits angefragt bzw. liegen vor?
- Frage 4 Worauf basiert die Einschätzung der DB AG, das EBA werde dünnere Tunnelwände genehmigen?

Fragenliste S 21 – Optimierung Vergabe



2.2.2 Einsparpotentiale aus Markt- und Vergabeanalyse

Auf Basis einer Marktpreiserhebung durch den Einkauf der DB AG sind die Kosten der Planer für einzelne Pakete (Betonstahl, Spritzbeton, konventioneller Oberbau, Feste Fahrbahn, Masse-Feder-System) mit aktuellen Preisen verglichen worden. Des Weiteren wurden die Ansätze der Fachplaner verglichen und erkannte Überhöhungen aufgrund von Erfahrungswerten (z.B. Tunnelausbruch, Baustelleneinrichtung) gesondert ausgewiesen. Um ggf. vorhandene Abweichungen zwischen Erfahrungswerten und unterschiedlichen Kalkulationsarten (insbesondere bei der Baustelleneinrichtung) zu überprüfen, sind abschließend die Ergebnisse der geschätzten Kosten mit einer Analyse bundesweiter Vergaben für Tunnelbaumaßnahmen der DB AG verglichen worden. Die Einsparpotentiale aus dieser Markt- und Vergabeanalyse betragen rund 598 Mio. EUR.

Betonstahl	87,7 Mio. €
Spritzbeton	28,8 Mio. €
Ausbruch	146,5 Mio. €
Konventioneller Oberbau	40,1 Mio. €
Masse-Feder-System (zulage)	5,2 Mio. €
Feste Fahrbahn (befahrbar)	29,0 Mio. €
Grundstücke	129,9 Mio. €
Baustelleneinrichtung	130,6 Mio. €
Summe	597,8 Mio. €

Frage 1

Handelt es sich bei den Vergleichspreisen um Angebotspreise oder endabgerechnete Preise einschl. Nachträgen?

Frage 2

Bei welchem anderen Großprojekt ist es der DB AG in der Vergangenheit gelungen, 15% Einsparpotentiale aus Vergaben nach Planfeststellung (5/7 Abschnitte) zu erzielen?