



## Siebte Fachschlichtung

### Kosten und Finanzierung Neubaustrecke Wendlingen – Ulm

---

Deutsche Bahn AG

---

Dr.-Ing. Volker Kefer

---

Vorstand Ressort Technik & Ressort Infrastruktur

---

Stuttgart, 26. November 2010

## Präambel

- Die DB AG befindet sich im Projekt S21 als Auftraggeber derzeit in **Ausschreibungsverfahren wesentlicher Größe**. Bei Vergabe von Aufträgen mit Finanzierung durch die öffentliche Hand sind **Grundregeln** einzuhalten:
  - Aufgrund der Größe sind **europaweite Ausschreibungen** durchzuführen, dabei sind **alle Bieter** in jeder Hinsicht gleich zu behandeln
  - Während der Ausschreibung gegebene Informationen dürfen zu keiner **Wettbewerbsbeeinflussung** oder Beeinflussung der Verfahren führen
  - Nach dem **Vergaberecht** können **Bieter Rechtsschutz bei Verletzung der Grundregeln** suchen
- Deshalb sind in der folgenden Präsentation **Zahlen** stellenweise nur in **aggregierter Form** genannt
- Die **am Schlichtungsverfahren beteiligten Wirtschaftsprüfer** wurden detaillierter über die Projektplanung und Kostenkalkulation informiert. Die übergebenen Informationen werden vertraulich behandelt

**Kostenkalkulation**

**Einsparpotenziale und Optimierungen**

**Finanzierung**

**Risiken und Chancen**

**Zusammenfassung**

# Basis für die Finanzierungsvereinbarung der NBS Wendlingen - Ulm waren Gesamtkosten von 2.025 Mio. EUR mit Kosten- und Planungsstand 2004

## Randbedingungen der Kostenschätzung und des Risikopuffers

- Planungsstand: Vorplanung, Basis 1999, adaptiert auf 2004
- Anzahl Planfeststellungsbeschlüsse: 0
- Kostenstand: 2004
- Kostendetaillierung: Auf Gesamtgewerke bezogen,  
z.B. Brücken, Tunnel, ...

Kostenschätzung: **2.025** Mio. EUR (Realwerte Bau und Planungskosten, Basis 2004)

Nominalisierung: **0** Mio. EUR (Kostenfortschreibung erfolgt jährlich über  
Anpassungsvereinbarungen durch den Bund)

Zwischensumme: **2.025** Mio. EUR

Risikopuffer: **0** Mio. EUR

**Gesamtsumme: 2.025 Mio. EUR (Finanzierungsvereinbarung vom 02.04.2009)**

# In 2010 wurde die Kostenkalkulation unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus Entwurfsplanung und Planfeststellungsverfahren aktualisiert und präzisiert

## Randbedingungen und Ergebnisse der aktualisierten Kostenkalkulation

- Planungsstand: Entwurfsplanung, Basis 2010
- Anzahl Planfeststellungsbeschlüsse: 2 Beschlüsse, jedoch sämtliche Anhörungen erfolgt
- Kostenstand: 2009
- Kostendetaillierung: Detailkalkulationen mit genauen Massen- und Einheitspreisen innerhalb der Gewerke

Kostenschätzung: **2.890** Mio. EUR (Realwerte Bau- und Planungskosten, Basis 2009)

Nominalisierung: **0** Mio. EUR (Kostenfortschreibung erfolgt jährlich über Anpassungsvereinbarungen durch den Bund)

Zwischensumme: **2.890** Mio. EUR

Risikopuffer: **0** Mio. EUR

**Gesamtsumme: 2.890 Mio. EUR (Basis für Anpassungsvereinbarung)**

# In der Kostenkalkulation der NBS Wendlingen - Ulm sind Einsparpotenziale in Höhe von 82,9 Mio. EUR berücksichtigt

## Einsparpotenziale

- Insgesamt wurde die Beplanung der NBS an **39 Ingenieurbüros** vergeben
  - Beplanung **einzelner Gewerke** bzw. **Abschnitte**
  - Kostenberechnungen auf Basis der jeweils **eigenen Materialpreiseinschätzungen** durch die Planer
- **Überprüfung** und **Koordinierung** der **Planungsergebnisse** durch DB AG, dabei
  - Harmonisierung ausgewählter **Materialpreise** unter Berücksichtigung erzielter Vergabewerte 2009
  - Berücksichtigung von **Einkaufsvorteilen** des **Konzerns**, z.B. Bündelungspotenziale, existierende Rahmenverträge



**Summe  
82,9 Mio. EUR**

# Durch technische Optimierungen ergibt sich ein weiteres, bereits berücksichtigtes Einsparpotenzial von 89 Mio. EUR

## Technische Optimierungen

- **Albvorlandtunnel: Verlagerung** der geplanten **Überleitverbindung** vom Tunnel auf die freie Strecke
- **Nichtrealisierung** des **5. Bahnsteigs** in Ulm (betriebstechnisch nicht notwendig)
- **Verzicht** auf **Baugleis** im Planfeststellungsabschnitt 2.2
- **Optimierung Tunnelrohbau** (Einsatz Maschinenvortrieb an Stelle Spritzbetonbauweise, Albvorland- und Albabstiegstunnel)
- **Reduzierung der Transportkosten** für Bodenaushub durch Verkürzung der Transportwege

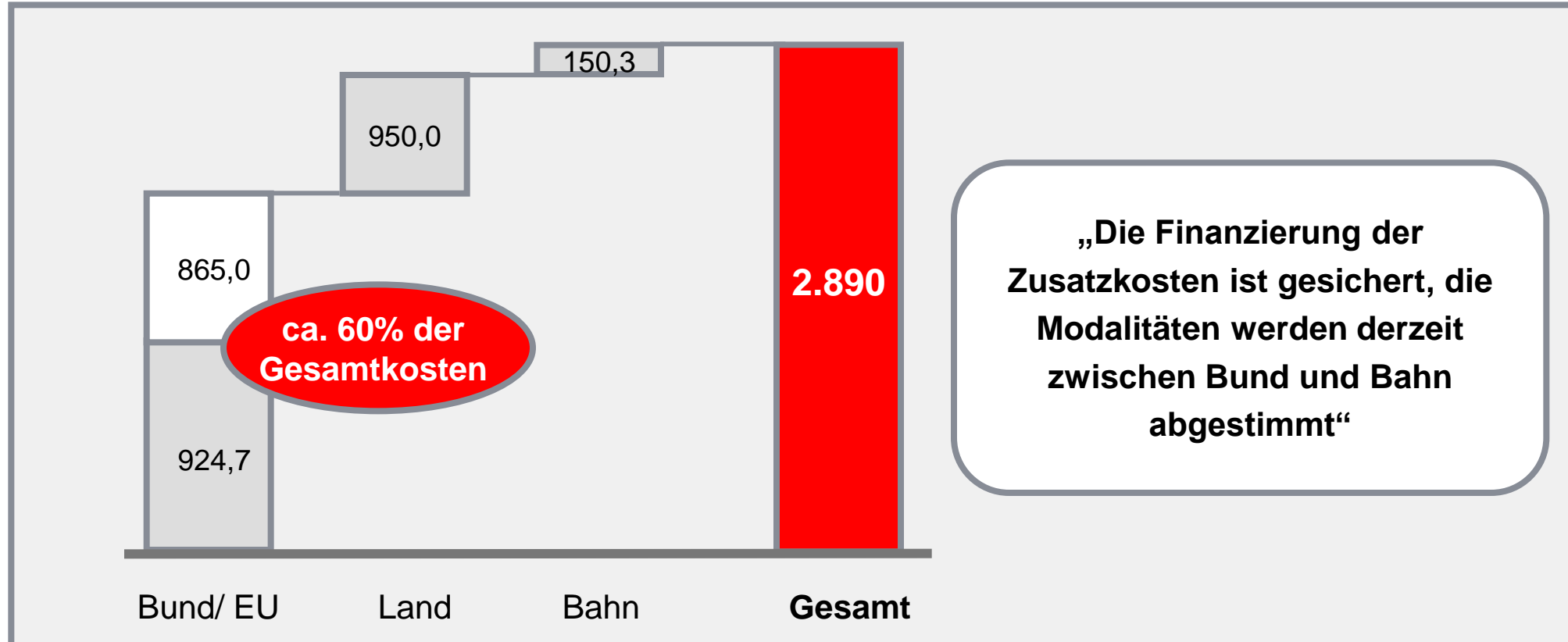


**Optimierungs-  
potenziale  
89 Mio. EUR**

**Die technischen Optimierungen wurden zwischen den Vertragspartnern abgestimmt**

# Der Bund leistet mit ca. 60% den größten Beitrag zur Finanzierung der NBS Wendlingen - Ulm

Finanzierungsbeiträge der Partner zur NBS Wendlingen - Ulm in Mio. EUR

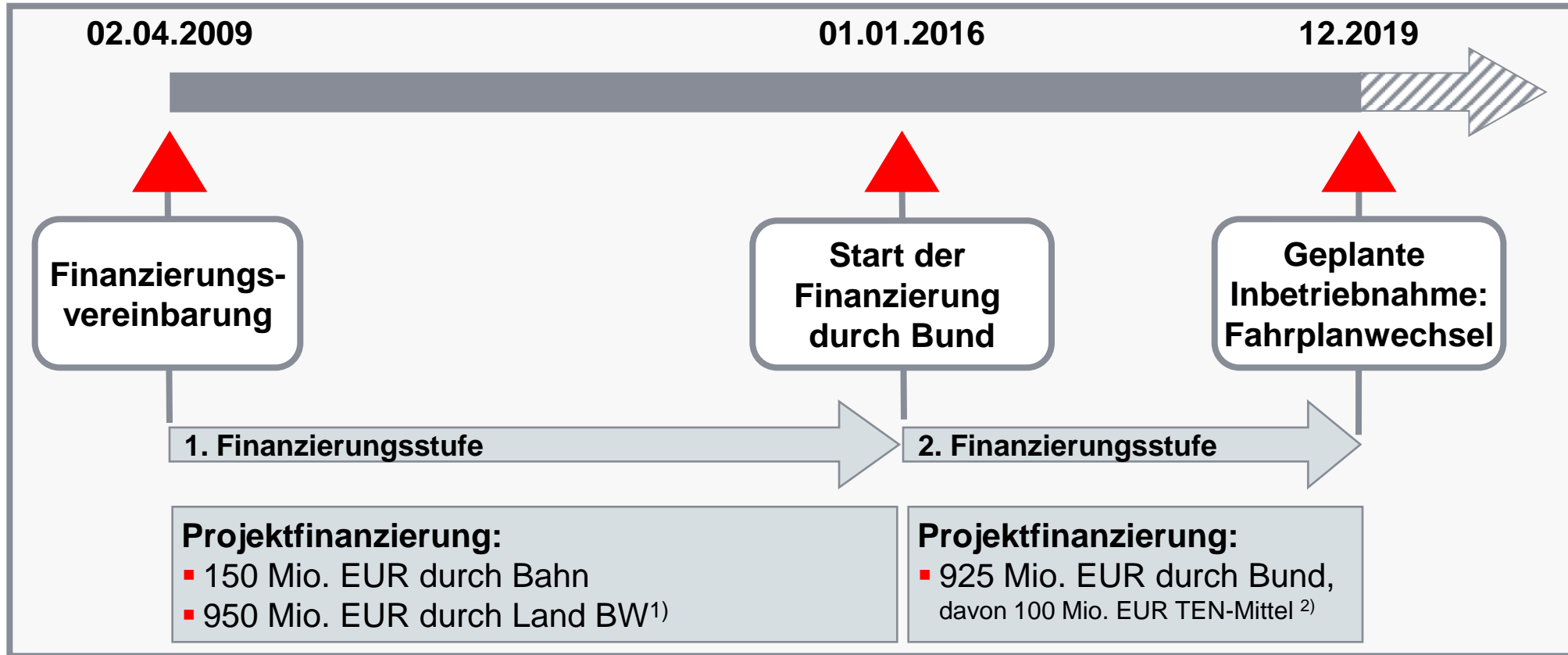


**Beitrag des Landes nur bei Realisierung von S21**



# Die Finanzierung der NBS Wendlingen - Ulm erfolgt in zwei Stufen

## Finanzierungsstufen



**Die Modalitäten der Finanzierung der Mehrkosten i.H.v. 865 Mio. EUR werden derzeit zwischen Bund und Bahn abgestimmt**

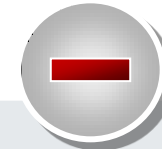
1) Baden-Württemberg 2) Auszahlung bis 2013

# Die Abwägung von Chancen und Risiken bestätigt den aktualisierten Kostenrahmen von 2.890 Mio. EUR auf Preisstand 2009

## Chancen und Risiken NBS Wendlingen - Ulm



- Nach Fertigstellung einer Reihe bedeutender Tunnelprojekte<sup>1)</sup> derzeit **Rohbaukapazitäten** auf dem **Markt** verfügbar
- **Hohe Absprungbasis für Baupreise** (siehe Steigerung Baupreisindex)
- **Technologische Weiterentwicklungen**



- **Geologische Risiken** (minimiert durch überdurchschnittliche Anzahl Erkundungsbohrungen und spezifischer Risikozuschläge in der Kostenkalkulation)
- **Nachtragsrisiken** gegenüber **Vergabewerten**
- **Termin- und Kostenrisiken** aus **Planfeststellungen**

**Gemäß Finanzierungsvereinbarung vom 02.04.2009 erfolgt die Berücksichtigung von Nominalisierungs- und sonstigen Risiken in jährlichen Anpassungsvereinbarungen mit dem Bund**

1) Gotthard Tunnel, Katzenbergtunnel, City Tunnel Leipzig, Bau des Brennerbasistunnels verschoben auf frühestens 2015

## Bei einem hypothetischen Verzug von 2 Jahren würden sich die Projektkosten um ca. 60 Mio. EUR erhöhen

### Mögliche zusätzliche Projektkosten bei hypothetischer Verspätung von 2 Jahren

■ Erhöhung der laufzeitabhängigen Projektkosten	ca. 30 Mio. EUR
■ Preissteigerung um $2 \times 1,5\% = 3\%$ auf Restsumme	ca. 30 Mio. EUR
<b>■ Summe</b>	<b>ca. 60 Mio. EUR<sup>1)</sup></b>

**Die verspäteten Einkünfte aus Mehrverkehren würden die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes S21/ NBS verringern, aber nicht in Frage stellen**

# Die Kostenkalkulation der NBS Wendlingen - Ulm beinhaltet alle aktuellen Erkenntnisse aus den Planfeststellungsverfahren

## Zusammenfassung

- Die NBS Wendlingen - Ulm ist ein Bedarfsplanprojekt des Bundes und wird in Teilen von Land und Bahn mitfinanziert
- Die aktuelle Kostenkalkulation berücksichtigt alle bisherigen Erkenntnisse aus den Planfeststellungsverfahren und baut auf der aktuellen Entwurfsplanung auf
- Der in der Finanzierungsvereinbarung hinterlegte Kostenrahmen von 2.025 Mio. EUR ist auf 2.890 Mio. EUR anzupassen
- Die Abwägung von Chancen und Risiken bestätigt den aktualisierten Kostenrahmen von 2.890 Mio. EUR auf Basis des Preisstandes von 2009
- 4 von 6 Planfeststellungsverfahren sind noch abzuschließen



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**

---

Deutsche Bahn AG

---

Dr.-Ing. Volker Kefer

---

Vorstand Ressort Technik & Ressort Infrastruktur

---

Stuttgart, 26. November 2010