

Fragenliste zur Wirtschaftlichkeit von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm

7. Schlichtungsgespräch am 26.11.2010



1 Stuttgart 21

1.1 Grundlagen der Kostenschätzung

- Welche Anteile an den veranschlagten Gesamtkosten von 4,088 Mrd. Euro haben nachstehende Bauteile (Hinweis intern: Nach PFA sind uns die Kosten bekannt, aber viel zu grobkörnig)
 - Vorbereitende Maßnahmen
 - a) Umbau Gleisvorfeld (Anpassung von Weichen/Gleisen, Anpassung im Stellwerk, Bahnsteigverlängerung, Baustellensicherung)
 - b) Grundwassermanagementanlage, Freimachen Park
 - Tunnelbau
 - Fildertunnel
 - Feuerbachtunnel
 - Wangener Tunnel
 - Rosensteintunnel
 - Stadtbahntunnel
 - Bau von Bahnhöfen
 - Tiefbahnhof
 - Flughafenbahnhof
 - Abstellbahnhof Untertürkheim
 - Bahnhof Mittnachtstraße
 - Umbau des U-Bahnhofs Staatsgalerie
 - Bau von weiteren Bahnstrecken
 - Anschluss Flughafen zur NBS

- Verbindungsbauwerke NBS vom Hbf zum bestehenden Flughafenbahnhof
- Bau/Veränderung der Filderstrecke vom Flughafen nach Vaihingen
- Verbindungsbauwerke kl. Wendlinger Kurve für SPNV nach Tübingen
- Verbindungsbauwerk Wendlinger Kurve für SGV von Plochingen
- Rückbau
 - Gäubahn
 - Innerer Nordbahnhof
 - Abstellbahnhof/Betriebswerk
 - Feuerbach – Hbf Fernbahn
 - Cannstatt – Hbf Fernbahn
 - Cannstatt – Hbf. S-Bahn
- Baunebenkosten und Sonstiges
 - Planungskosten
 - Projektsteuerungskosten
 - Versicherungen, Gebühren
 - Grunderwerb (an sich keine Nebenkosten)
 - Betriebserschwernisse, Entschädigung der Betriebsgesellschaften
 - Unfälle, sonstige Schäden
- Risiken (siehe separate Aufstellung)
- Weiterhin sind die Baukosten gesamthaft zu gliedern nach typischen Preisgleitklauseln wie Materialkosten Beton und Stahl, Lohnanteile, Energiekostenanteile, Sonstiges
- Bitte auch Kosten nach einzelnen Jahren angeben
- **Wichtig:** Welche weiteren Maßnahmen werden bereits als notwendig angesehen, da der Knoten zu knapp geplant ist (siehe Zwischenergebnis Leistungsfähigkeit)?
- Was würde der Bau eines 9. und 10. Gleises im Tiefbahnhof kosten, und ist dies baulich eine reale Option?

1.2 Einsparpotenziale von 891,9 Mio. Euro (ohne PK, Nominalisierung)

- In der Aufsichtsratsvorlage der DB AG vom 10.12.2009 ist folgende Passage zu lesen

2.2 Aktualisierung der Kostenkalkulation nach Markt- und Vergabeanalyse sowie einer Optimierung der Bauwerke

In einem weiteren Schritt wurden die fortgeschriebenen Baukosten dann auf Einsparpotenziale und Optimierungsmöglichkeit untersucht und wie folgt fortgeschrieben und aktualisiert:

Mio. Euro	
Baukosten gem. Entwurfsplanung (real)	4.066,0
Regionale Abstell- und Behandlungsanlagen	44,1
Einsparpotenziale aus Markt- und Vergabeanalyse	-597,9
Chancen aus Optimierung der Bauwerke	-294,0
Summe Baukosten	3.218,2
Planungskosten (17% der Baukosten)	547,1
Summe Bau-/Planungskosten (Realwert)	3.765,3
Nominalisierung gemäß Vergaben	322,5
Summe Bau-/Planungskosten (Nominalwert)	4.087,8

- Laut Unterlage betragen die Einsparpotenziale 891,9 Mio. Euro (597,9 + 294,0). Dem Aufbau der Tabelle nach werden Planungskosten und Nominalisierungseffekte erst **nach** Ermittlung des Baukostengrundwertes gemäß Entwurfsplanung hinzugerechnet. Trifft es demnach zu, dass die ursprünglich errechneten Bau- und Planungskosten bei 5,222 Mrd. Euro lagen und somit nahezu exakt auf der Prognose des Bundesrechnungshofes von 5,3 Mrd. Euro ($4,1101 \text{ Mrd. Euro} * 1,17 [\text{Planungskosten von } 17\%] * 1,086 [\text{Nominalisierung}]$)
- Hält die DB AG Nominalisierungseffekte von 8,6% für plausibel, wenn die Kostenentwicklung seit 30 Jahren weit oberhalb der allgemeinen Inflationsrate liegt?
- In der Vorlage sind auch die Mehrkosten zur vorausgegangen Kostenprognose von 3,076 Mrd. Euro kleinteilig differenziert, und zwar

Einsparungen aus 2004, nicht berücksichtigt in 2009 (Selbstabdichtung, Reduzierung Schalendicke, Reduzierung Rohbaukosten)	155.000.000 €
Oberbau (Feste Fahrbahn, Gleise, Weichen, Schotter, usw)	112.036.941 €
Grunderwerb	129.900.000 €
Zentrale Logistik (Baustrassen, übergeordnete Infrastruktur)	4.465.667 €
ETA (Signale, ESTW, Oberleitung)	130.275.211 €
Baustelleneinrichtung (Baufeldfreimachung, Hebezeuge, Baubüros, usw.)	198.659.013 €
Ausbruch (ohne BoVEK)	198.154.988 €
Aushub	21.046.764 €
Transport Ausbruch (BoVEK)	28.350.157 €
Spritzbeton	30.417.655 €
Beton	39.189.584 €
Betonstahl	232.504.600 €
Sonstiges	220.528.476 €
Summe	1.500.529.056 €

- Um wie viel Prozent haben sich die Kosten je Zeile erhöht?
- Was verbirgt sich hinter Sonstiges?
- Zu den Einsparpotenzialen aus Markt- und Vergabeanalyse heißt es wie folgt

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 Einsparpotenziale 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. €

- Welche Kalkulation liegt den Einsparungen je Zeile im Detail zugrunde?
 - Wie sieht die Analyse bundesweiter Vergaben für Tunnelbaumaßnahmen genau aus? Was ist der Referenzmaßstab?
 - Wie sehen die Preislisten für die Vergleichsrechnungen aus?
 - Welche Einsparungspotenziale sieht die DB AG beim Betonstahl?
 - Wieso sieht die DB AG ein Problem an, Kosten maßnahmen- oder gewerkescharf zu benennen, aber Einsparpotenziale der Bauwirtschaft öffentlich anzukündigen?
 - Bei welchen vergleichbaren Projekten hat es die DB AG in der Vergangenheit geschafft, mehr als 20% der Plankosten nach rechtskräftigen Beschluss der Planfeststellung on 5 von 7 Abschnitten einzusparen?
 - Gibt es erste Ergebnisse von Vergaben, die das Einsparpotenzial in der Höhe empirisch stützen?
- Zu den Einsparmöglichkeiten aus Optimierung von Bauwerken heißt es:

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.

- Wie lassen sich Einsparpotenziale abschätzen, ohne eine vertiefende Planung vorzunehmen?
- Worauf basieren dann die Schätzungen zu den Einsparpotenzialen nach den o.g. Maßnahmen wie „geringerer Quelldruck“ usw.?
- Zu welchen Punkten genau ist die Zustimmung der Beteiligten, v.a. des EBA erforderlich?
- Welche Zustimmungen wurden bereits erkundigt bzw. liegen vor?
- Worauf basiert die Annahme der DB AG, dass das EBA eine geringere Tunnelwanddicke genehmigt?

- Trifft es zu, dass PWC erst **nach** der AR-Entscheidung mit der Bewertung dieser Einsparpotenziale begann?
- Wie lautet das Ergebnis der Bewertung?

1.3 Finanzierung

- In der AR-Vorlage wird vermerkt

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.

- Wie ist es zu verstehen, dass der negative Kapitalwert der EIU durch die Preiserhöhungen bis Inbetriebnahme kompensiert werden soll? Bedeutet dies, dass die Anlagen in den Entgeltsystem hochgestuft werden müssen? Ist daraus zu schließen, dass die Preiserhöhung oberhalb der Inflationsrate liegen muss, da andernfalls kein wertsteigernder Effekt einträte?
- Welche Gesellschaften innerhalb der DB AG tragen in welchem Umfang zur Wirtschaftlichkeit bei ?
- Wenn Wirtschaftlichkeitseffekte bei der DB Fernverkehr oder der DB Regio angesetzt sind, wie kann es sein, dass diese Unternehmen , die im intramodalen Wettbewerb stehen, aus dem Projekt größeren Nutzen ziehen können als dritte Betreiber?
- Wann kippt die Wirtschaftlichkeitsberechnung für die DB AG und deren einzelnen Gesellschaften? Unterscheidet sich dies nach dem Jahr, wann die Unwirtschaftlichkeitsschwelle erreicht wird?
- Wie wirken sich Bauzeitenverlängerungen aus und zwar für S 21 und NBS gesamt bzw. nur NBS. Wie ist ein jeweiliges Jahr Bauzeitenverlängerung wirtschaftlich zu bewerten?

1.4 Risiken

- Bei welchen Positionen/Maßnahmen ist das Risiko späterer Kostenerhöhungen durch Unvorhergesehenes, Gründungsprobleme, Bauunterbrechungen usw. besonders hoch?
- Wie werden die geologischen Risiken erfasst und bewertet, z.B. auch bei den Mineralwasserquellen?
- Wie sind die Risiken aus fehlender Planfeststellung bewertet?

- Wie sind die Risiken aus Einführung eines bisher in Deutschland nicht zugelassenen, aber vorgesehenen Sicherungssystems ETCS Level 2 bewertet?
- Wie sind die Risiken aus der Doppelausrüstung des Rings und ggf. der NBS Hbf. - Flughafen mit konventionellem Bahnsystem und ETCS Level 2 bewertet?
- Wie sind die Risiken aus den noch offenen Betriebsgenehmigungen bzw. späteren Auflagen für den Hbf mit Gefälle bewertet?
- Wie sind die Risiken aus möglichen späteren Auflagen zur Erhöhung der Tunnelsicherheit bewertet? In diesem Kontext ist darzustellen, welche nachträglichen Auflagen zur Erhöhung der Tunnelsicherheit das EBA seit 1994 erlassen hat und wie sich diese DB Netz-weit auf die jeweiligen Tunnelkonfigurationen ausgewirkt haben?
- Wie sind Bauzeitenrisiken zu bewerten? Was kostet ein Jahr Verlängerung?
- Risiko aus möglichen Rechtswidrigkeiten der Finanzierungsvereinbarungen, insbesondere weil die Mischfinanzierung möglicherweise unzulässig ist (Projekt des Bundes bzw. eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG) bzw. haushaltsrechtlicher Rechtswidrigkeiten aus unterlassenen Wirtschaftlichkeitsberechnungen z.B. auf Grundlage standardisierter Bewertung
- Risiko aus Abbestellungen von Zugleistungen im SPNV bzw. Nichtrealisierung der angepeilten Mehrleistungen, da sich die Einsparvorgaben des Landes durch Ausschreibung (30% incl. Trassenpreise) nicht realisieren lassen?
- Risiko aus Verfehlung der Prognosen im SPFV insbesondere der deutlich verringerten Zugzahlen. Hier sind auch die Prognosen zu bislang realisierten Projekten wie Nürnberg - München, Köln - Frankfurt und Hannover - Berlin heranzuziehen
- Risiko aus Nichtrealisierung oder deutlich späteren Realisierung der SPFV-Prognosen wegen Kapazitätsengpässen Rhein-Main - Rhein-Neckar (Anm. Alle Prognosen umfassen bislang u.W. die Fertigstellung NBS Rhein-Main - Rhein-Neckar, für die es aber keinen Realisierungshorizont gibt und die definitiv weit nach Wendlingen – Ulm fertiggestellt wird.
- Risiko Margenverluste im SPFV aufgrund intermodalen Wettbewerb, verschärften Wettbewerb Luftverkehr/MIV, geringeren Wirtschaftswachstums, weiterhin hoher Produktionskosten im ICE-Verkehr (vgl. ICx-Beschaffung, Achsproblematik etc.)
- Risiko aus Regulierung der Trassen-, Stations- und Durchleitungspreise einerseits auf Basis geltenden Rechts und der in der Koalitionsvereinbarung beschlossenen Anreizregulierung
- Risiko Grundstücksmarkt (v.a. Fläche A2); Darstellung Entwicklung Immobilienpreise vergleichbarer Ballungsräume
- Risiko aus Bauablauf, insbesondere Störung des Betriebs/größere Betriebsunterbrechungen (vgl. Störung S-Bahn-System)
- **Wichtig:** Wie ist die grundsätzliche Bewertung von Risiken aufgebaut: Wie detailliert werden die Risiken gemonitort? In welcher zeitlichen Abfolge finden

Updates statt? in welcher Form sind die Erfahrungen der anderen Großprojekte eingeflossen, die allesamt weit über den Plankosten einliefen?

1.5 Bauzeit

- Trifft es zu, dass der Bau Ende 2018 abgeschlossen sein soll, um einen einjährigen Probebetrieb zu ermöglichen?
- Stimmt die DB AG zu, dass es in den letzten 40 Jahren kein Projekt im Schienenwegebau gab (schon gar nicht dieser Größenordnung), das den zum Zeitpunkt des Baubeginns avisierten Fertigstellungstermin halten konnte?
- Kann die DB AG ausschließen, dass Planungs- und Bauabläufe dem Plan um mind. 6 Monate hinterherhinken?
- Wie erklären sich die Verzögerungen von mind. 4 Jahren beim City-Tunnel Leipzig?

1.6 Ausstiegskosten

- Wie hoch werden die Ausstiegskosten zur Zeit – Stand Nov. 2010 - beziffert, und wie setzen sich diese im Detail zusammen (nicht nur Ebene der Kostenarten wie „Planungskosten“, „Bau/Vergaben“, sondern aktivitätsbezogen wie Kosten des Nordflügel-Abrisses, PK Vorplanung, PK Entwurfs- und Genehmigungsplanung, PK Probebohrung, Fällen der Bäume, Beginn des Grundwassermanagements uvm)?
- Welche Änderungen erwartet die DB für welche Größen, wenn der Ausstieg zum 30.6.2011 unter Beibehaltung des bisher vorgesehenen Bau- und Vergabepplans vollzogen würde
- Trifft es zu, dass seit Abschluss des Memorandum of Understanding (2007?) bis Ende 2009 Planungskosten von 73 Mio. Euro für S 21 anfielen (Angabe in der AR-Vorlage vom 10.12.2009)?
- Wenn ja: Wie begründet sich die Gesamtsumme von 240 Mio. Euro (Differenz = 167 Mio. Euro), die in jüngerer Zeit als Zahl genannt werden? Was fiel vor dem MoU an, welche Kosten sind erst in diesem Jahr entstanden?
- Trifft es zu, dass die bis Ende 2009 angefallenen Planungskosten aktiviert und außerplanmäßig abgeschrieben wurden?
- Für welchen Zeitraum übernimmt das Land Planungskosten in Höhe von 40%?
- Zu den Kosten durch Bau/Vergaben: Welche Kosten sind bereits durch laufende oder abgeschlossene Bauaktivitäten entstanden? Welche weiteren Aufträge sind bereits vergeben?
- Wie sind die Verträge mit den Auftragnehmern bei den noch zu leistenden Tätigkeiten konzipiert: Welche Ausstiegsklauseln sind vorgesehen, insbes. vor dem Hintergrund der mehrmonatigen Proteste? Hat die DB AG die Konditionen vor dem Hintergrund des absehbaren öffentlichen Konfliktes geändert?

- Warum löste die DB AG Mitte 2009 die Rückstellung als Gegenposition für die Grundstückserlöse in Höhe von 615 Mio. Euro auf, obwohl bis Ende 2009 die Projektpartner ein Rücktrittsrecht hatten und die DB AG im Herbst 2009 den Bedarf sah, die Kalkulation noch einmal grundlegend zu prüfen?
- Stimmt die DB AG zu, dass eine Rückabwicklung der Grundstückskäufe eine Korrekturbuchung des Konzerns nach sich zieht und seine Liquidität belastet, aber keine Kosten darstellt, sondern einen Aktiv–Passiv-Tausch („Grundstücke gegen Bank“)?
- Welche Kosten verursacht das versehentlich abmontierte und nicht neu beantragte Signal, und wo gehen diese Kosten in der Rechnung ein? Wer trägt diese? Ist es auszuschließen, dass sie unter Planungskosten firmieren?

1.7 Kosten im Szenario K 21

- In der Aufsichtsratsvorlage vom 10.12.2009 ist folgendes Kostenszenario für den Fall einer Beibehaltung des Kopfbahnhofs zu lesen:

4.8 Reinvestitionen Knoten Stuttgart

Da seit 1994 Überlegungen getroffen wurden, im Rahmen von Stuttgart 21 den Knoten Stuttgart neu aufzubauen, wurden erforderliche Ersatzinvestitionen auf das Notwendige beschränkt. Für den Fall, dass Stuttgart 21 nicht realisiert wird, sind langfristig (bis 2054) in die Netzinfrastruktur sowie in die Bahnhöfe im Knoten Stuttgart ca. 1.350 Mio. EUR zu investieren. Die wesentlichen Anteile sind Tunnel (ca. 78 Mio. EUR), Eisenbahnbrücken (ca. 596 Mio. EUR), Signal- und Fernmeldeanlagen (ca. 172 Mio. EUR), Gleisanlagen und Bahnkörper (ca. 276 Mio. EUR), Planungskosten DB Netz (ca. 98 Mio. EUR) und Bahnhöfe (ca. 135 Mio. EUR). Auf den Zeitraum bis 2020 entfallen davon ca. 340 Mio. EUR.

In die Abstell- und Behandlungsanlagen wären bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen Ersatzinvestitionen in Höhe von ca. 120 Mio. €, bei DB Bahn Regio in Höhe von ca. 100 Mio. € erforderlich.

- Was bedeutet die Aussage, dass sich auf „das Notwendige beschränkt“ worden sei?
- Wie kann man sich seit 1994 auf das Notwendige beschränken, wenn 1999 das Projekt vom damaligen Bahnchef Ludewig wie alle anderen Bahnhofsprojekte 21 auf Eis gelegt wurde? Folgt daraus, dass die DB AG alles auf S 21 setzt – aber keinen Plan B verfolgt?
- Welche Investitionen wurden seit 1995 bis heute jeweils in die Anlagen des Bestandsnetzes getätigt (pro Jahr und Gewerke im Detail)?
- Sind unter den o.g. Gewerken Anlagen, die auch im Fall von S 21 weitergenutzt würden und in die (vor allem **nach** 2019) sukzessive ersatzinvestiert würde? Was muss zwingend **bis** 2019 investiert werden, solange S 21 noch nicht nutzbar ist?
- Wie setzen sich die 340 Mio. Euro **bis** 2020 im Detail zusammen?

- Wie setzen sich die 1.350 Mio. Euro bis 2054 im Detail zusammen und wann fallen die Kosten jeweils an?
- Gibt es irgendwelche Bauwerke, deren Erneuerungsbedarf so dringlich ist, dass bis 2019 betriebliche Einschränkungen oder behördliche Auflagen des EBA zu erwarten sind?
- Des Weiteren heißt es in der AR-Vorlage:

Für die weitere Instandhaltung des Bahnhofs wäre ein Sofortprogramm aufzulegen, um den Instandhaltungsrückstau (Oberbau, Ingenieurbau, ETA) abzubauen. Die Planung und Umsetzung alternativer Konzepte benötigt erneute Planungskosten und Zeit (5-10 Jahre), wobei der Ausgang aufgrund schwieriger Randbedingungen (Planfeststellung, Finanzierung etc.) ungewiss ist.

- Wie kann ein Instandhaltungsrückstau entstehen, und wie hoch ist dieser zu beziffern? Wie hoch ist der Rückstau für den Hauptbahnhof selbst anzusetzen?
- Was ist unter „Planung und Umsetzung“ binnen 5 bis 10 Jahren zu verstehen? Ist unter Umsetzung der Bau zu subsumieren? Wenn ja: Warum spricht Herr Kefer dann von 30 Jahren für K 21?
- Stimmt die DB AG zu, dass Instandhaltungen aus den Trassen- und Stationsentgelten sowie Ersatzinvestitionen aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zu bestreiten sind, die garantiert sind? Warum soll die Finanzierung daher unsicher sein?
- Trifft es zu, dass die DB AG für die Finanzierung von S 21 im investiven Bereich unter anderem 300 Mio. Euro Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vorgesehen hat (sog. „Sowiesokosten“)? Wenn ja: Warum sollten diese nicht für K nutzbar sein (= 88% des Finanzierungsbedarfs von 340 Mio. bis 2020)?
- Warum ist für **Instandhaltungsaktivitäten** eine Planfeststellung anzusetzen?
- Falls es sich um Ersatzinvestitionen handelt: Warum sind hierfür Planfeststellungen anzusetzen? Worin unterscheiden sich diese Maßnahmen von denen, die bundesweit als Ersatzinvestitionen im Rahmen der LuFV ergriffen werden und für die keine Planfeststellung bekannt ist?

2) NBS Wendlingen – Ulm (folgt, sobald Einverständnis vorliegt)

2.1 Grundlagen der Kostenschätzung

2.2 Risiken

2.3 Finanzierung

2 NBS Wendlingen – Ulm

2.1 Grundlagen der Kostenschätzung

In dem DB-Dokument „BAST - Betriebliche Aufgabenstellung zur Umsetzung der Konzeption 21“ aus 2002 wird in der Anlage 15 im Paket 3 „Maßnahmen mit Netzwirkung“, Korridor 18 die NBS Wendlingen – Ulm aufgeführt. Laut Tabelle betragen die Kosten 2002 bereits 2,884 Mrd. Euro und setzen sich aus folgenden Jahresscheiben zusammen:

Jahr	Kosten
Vor 2002	83,5
2002	40,0
2003	25,9
2004	5,9
2005	251,5
2006	330,0
2007	370,0
2008	400,0
2009	418,5
2010	349,0
2011ff	609,7
TOTAL	2.884,0

Hieraus ergeben sich folgende Fragen:

- Haben die Wirtschaftsprüfer die Unterlage BAST von der DB AG angefordert und einsehen dürfen?
- Wie lässt sich erklären, dass 2002 ein Kostenwert von 2,884 Mrd. Euro genannt wurde, während in allen offiziellen Stellungnahmen zur damaligen Zeit von 1,47 Mrd. Euro, 1,5004 Mrd. Euro (vor 2004, teilweise auch noch danach) sowie später von 2,025 Mrd. Euro die Rede war?
- Stimmen die Wirtschaftsprüfer/die DB AG zu, dass Baukosten von 2,884 Mrd. Euro 2002 heute nicht 2,889 Mrd. Euro nach sog. Kostenanpassung vom 27.7.2010 wert sein können, da die Inflation insbesondere im Baubereich im besagten Zeitraum mindestens bei 40% lag?
- Aus der obigen Tabelle lässt sich anhand der Größe der geplanten Tranchen ablesen, dass die Kernbauzeit mindestens 8 Jahre beträgt (von 2005 bis 2012, 2011 ff mit 609,7 Mio. ist nicht einem Jahr zu verbauen). Dabei beträgt die durchschnittliche Größe der Tranchen 341 Mio. Euro p.a., was im Licht der limitierten Bundeshaushaltlinie von max. 1 Mrd. Euro pro Jahr für Neu- und Ausbau sehr ambitioniert erscheint. Nach der heutigen Planung soll die NBS

Dez. 2019 einschl. ausführlicher Erprobung in Betrieb genommen werden. Wie ist das bei einer Kernbauzeit von 8 Jahren möglich, wenn bislang erst 2 von 7 Planfeststellungsabschnitten rechtsgültige Beschlüsse vorweisen und mit dem Bau nicht vor 2012/2013 begonnen werden kann?

Dem Verkehrsausschuss des Bundestages stellte die Bundesregierung kürzlich eine Kostenaufstellung zur NBS zu, derzufolge sich die aktualisierte Baukostensumme von 2,89 Mrd. Euro wie folgt nach Kostenelementen zusammensetzt:

Anlagenklassen	Investitionen Mio. EUR [Gesamt]
Grunderwerb	28,833
Bahnkörper	339,783
Stützmauern	51,289
Tunnel	1.527,625
Talbrücken	35,883
Kreuzungsbauwerke	69,866
Schallschutz	5,729
Oberbau	134,260
bauliche Anlagen	0,000
Signalanlagen	73,176
Fernmeldeanlagen	16,397
Bahnstromversorgung	20,137
Fahrleitung	112,859
Anlagen Dritter	50,875
Zwischensumme	2.466,712
Amtliche Gebühren	24,667
Gesamtinvestition	2.491,379
Planungskosten	398,621
Gesamtkosten	2.890,000

Tabelle 2: NBS Wendlingen – Ulm Gesamtkosten (Angaben der DB Netz AG)

Hierzu haben wir folgende Fragen:

- Entspricht die vorgenannte Kostenaufstellung exakt derjenigen, die die Wirtschaftsprüfer im Datenraum der DB AG vorfinden?
- Welche methodische Planungsgrundlage liegt der Kostenaufstellung zugrunde: Handelt es sich nach DIN 276 um eine „Kostenschätzung“, eine „Kostenberechnung“ oder – zumindest auf Teilprojekte bezogen – um einen „Kostenanschlag“
- Wendet die DB AG die Konzernrichtlinien DS 215.0201 und/oder DS 215.0202 zur Bestimmung der Kosten an?

- Handelt es sich bei der Kostenprojektion um eine Rechnung nach „einfacher HOAI“ oder werden die Werte durchgängig dem Kostenermittlungsbuch (KEB) mit den Bausteinen der Kostengruppengliederung und des Kostenkennwertekatalogs (KKK) einschl. des Ausprägungskatalogs entnommen?
- Welche Leistungsphasen werden für die Kostenelemente – differenziert nach den sieben Planfeststellungsabschnitten – angesetzt? Gibt es einen einheitlichen Maßstab?
- Werden auch Leistungsphasen unterhalb der Stufe 4 oder 5 zugrunde gelegt?
- Ist der Preisstand aller Wertansätze einheitlich? Beziehen sie sich auf 2010?
- Bis zu welcher Ebene sind die Kostenelemente in der Kostenprojektion der NBS gegliedert? Wird die vierte Ebene erreicht? Bis zu welcher Ebene konnten die Wirtschaftsprüfer die Plausibilität der Kosten prüfen?
- Haben die Wirtschaftsprüfer Informationen der DB AG erhalten, welche Kostenspanne üblicherweise zwischen Angebotspreisen der Bauwirtschaft und den tatsächlichen Endpreisen nach Abnahme einschließlich der Nachträge liegt? Wie wird diese erfahrungsgestützte Gesetzmäßigkeit in die Kostenprojektion eingewoben?
- Haben die Wirtschaftsprüfer alle wesentlichen Mengengerüste wie z.B. im Tunnelbau, dem Bahnkörper und dem Oberbau nachvollziehen können?
- Haben die Wirtschaftsprüfer die wesentlichen Wertansätze kontrollieren können? Haben Sie dazu Quervergleiche zu anderen Projekten des Schienenwegebau anstellen können?
- Wieviel Kubikmeter Ausbruchsvolumen werden für 60 km Tunnelröhren veranschlagt?
- Was kostet ein Kubikmeter Ausbruchsmenge nach der Kalkulation der DB AG?
- Wie ordnet sich der angesetzte Preis ein, wenn man ihn mit dem abgerechneten Ist-Wert der NBS Nürnberg – Ingolstadt vergleicht und diesen preislich auf 2010 anpasst?
- Können die Wirtschaftsprüfer nachvollziehen, dass die von Prof. Wittke in der 6. Schlichtungsrunde genannten besonderen Schutzmaßnahmen gegen geologische Risiken sich in der Kostenprojektion der NBS sichtbar ausgewiesen wiederfinden ?
- Warum werden für die NBS 16% Planungskosten angesetzt, wenn Stuttgart 21 laut Aufsichtsratsvorlage 17% Planungskosten bedingt? Ist die NBS planerisch weniger komplex als die NBS?
- Stimmt die DB AG zu, dass Projekte dieser Komplexität und Bauzeitlänge häufig Planungskosten von über 20% verursachen?
- Wie hoch werden die Kosten des Brandschutzes angesetzt, und unter welchem der o.g. Kostenelemente werden diese subsumiert?
- Welcher Nominalisierungszinssatz wird bei der NBS angesetzt? Welche mittlere Bauzeit wird unterstellt?

- Die Kostenanpassung um 865 Mio. Euro auf 2,89 Mrd. Euro begründete die DB AG am 27.7.2010 damit, dass davon 200 Mio. Euro auf die „normale Preisanpassung“ entfielen, da der alte Preisstand auf den 1.1.2004 datierte. Halten die Wirtschaftsprüfer eine Preisanpassung von 10% binnen 6,5 Jahren vor dem Hintergrund des erheblichen Kostenanstiegs im Tiefbau für plausibel?

2.2 Risiken

- Welche Risikoarten werden mit welchen Prozentwerten in die Kostenkalkulation eingepreist?
- Welche geologischen Risiken werden dem Grunde und der Höhe nach angesetzt?
- Wie viele Szenarien/Sensitivitätsrechnungen der Kostenprojektion finden die Wirtschaftsprüfer vor? Wie sortiert sich die kommunizierte Kostenanpassung auf 2,89 Mrd. dort ein? Handelt es sich um den Bestfall, einen mittleren Fall oder den „worst case“?
- Wie geht das Bauzeitrisiko in die Kostenkalkulation ein? Wie ändern sich die Kosten bei einer drei- oder fünfjährigen Bauzeitverlängerung, die allein aus finanziellen Gründen unvermeidlich erscheint?

2.3 Finanzierung

- Wie werden die Mehrkosten von 865 Mio. Euro finanziert? Wer trägt welchen Anteil?
- Einem aktuellen Protokoll zu einem Berichterstattergespräch des Bundes ist zu entnehmen, dass die Mehrkosten der NBS den Bundeshaushalt nicht wesentlich belasten würden, da überwiegend „Drittmittel“ zum Tragen kämen. Was ist unter Drittmitteln zu verstehen? Handelt es sich um Mittel der DB AG und des Landes Baden-Württemberg?
- Warum ist die Kostentragung überhaupt strittig, wenn der Bund vertraglich dazu verpflichtet ist?