

www.pwc.com

Schlichtung S 21 *Siebte Fachschlichtung*

Stuttgart
26. November 2011

Inhalt

Auftrag

Gesamtwürdigung

Gesamtkosten und Finanzierung

Einspar- und Optimierungspotenziale

Chancen und Risiken

Projektabbruch und Weiterführungsvariante

Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

Auftrag

- Plausibilisierung
 - der von DB erstellten Kostenpläne/Kostenveranschlagungen
 - der von DB ermittelten Projektausstiegskosten
- Auftragserweiterung am 23. November 2010
 - Grobe Durchsicht der von DB erstellten Kostenpläne / Kostenveranschlagungen NBS Wendlingen-Ulm
- Ergänzende Fragen der Parteien
- Zeitliche Restriktionen
- Vertraulichkeit

Gesamtwürdigung

Kosten und Finanzierung

Die Plausibilisierung der von der DB AG erstellten Kostenpläne/Kostenveranschlagungen hat ergeben, dass insbesondere die Annahmen der DB AG zu möglichen Einspar- und Optimierungspotenzialen eher als optimistisch einzuschätzen sind. Auch unter Berücksichtigung unserer Feststellungen hinsichtlich der Höhe möglicher Risiken, sind wir insgesamt der Auffassung, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch noch keine konkreten Hinweise vorliegen, dass die in den Finanzierungsverträgen vereinbarte Gesamtfinanzierung von € 4.526,0 Mio nicht ausreichend bemessen ist. Hierbei ist zu beachten, dass eine Quantifizierung der zukünftigen Risiken auf Basis der vorgelegten Unterlage mit hoher Unsicherheit behaftet ist.

Die Realisierung der Einspar- und Optimierungspotenziale und damit auch die Einhaltung des Finanzierungsrahmens sind entscheidend von den anstehenden Vergaben sowie etwaiger Nachträge abhängig.

Gesamtwürdigung

Projektausstieg

Die von der DB AG ermittelten Beträge sind in ihrer Höhe nachvollziehbar und plausibel. Unterschiedliche Auffassungen bestehen bei den Gutachtern hinsichtlich der Frage, inwieweit diese Kosten dem Grunde nach unter Ausstiegskosten zu erfassen sind. Dies hängt auch von der Sichtweise (z. B. DB AG, Landeshauptstadt Stuttgart, Land Baden-Württemberg, Bund, gesamtwirtschaftlich) und dem Zeitpunkt der Betrachtung sowie der jeweils zugrunde zu legenden Entscheidungssituation ab. So ergibt sich bei unterschiedlicher Sichtweise unter Umständen eine deutliche Reduktion der Projektausstiegskosten.

Gesamtwürdigung

Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

Aufgrund der zeitlichen Restriktionen konnten die von der DB AG erstellten Kostenpläne/Kostenveranschlagungen nur einer groben Durchsicht unterzogen werden. Dies gilt insbesondere auch für die an die Gutachter gerichteten Fragen. Soweit möglich und mit dem abgestimmten Auftragsinhalt und mit der gebotenen Vertraulichkeit vereinbar, haben die Gutachter diese Fragen beantwortet.

Unabhängig von dieser gemeinsamen Präsentationform bleibt jede der beteiligten WPGs für ihr gutachterliches Ergebnis allein verantwortlich. Eine gemeinsame Begutachtung erfolgte nicht.

Projekt Stuttgart 21: Entwicklung der Gesamtkostenplanung der DB im zeitlichen Ablauf

€ Mio.	Fachplaner / Drees & Sommer		DB AG		Märkische Revision	Delta	Anm.
	DB AG Stand 2004	02.07.2009	10.12.2009		15.11.2010		
Baukosten gem. Entwurfsplanung der Fachplaner		4.066,0	4.066,0	100%	4.066,0	0,0	1)
Regionale Abstell- und Behandlungsanlagen			44,1	1%	44,1	0,0	
Einsparpotenziale aus Markt- und Vergabeanalyse			-468,0	12%	-468,0	0,0	2)
Preiskorrektur lt. DB für Grundstücke der Finanzierungspartner auf Preisniveau 2004			-129,9	-3%	-21,9	108,0	3)
Einsparpotenziale aus Markt- und Vergabeanalyse			-597,9	-15%	-489,9	108,0	
Chancen aus Optimierung der Bauwerke			-294,0	-7%	-266,0	28,0	4)
Summe Baukosten		4.066,0	3.218,2	79%	3.354,2	136,0	
Planungskosten (ab 1.4.2009 lt. Schätzung DB vom 10.12.2009)		547,1 *	547,1		547,1	0,0	5)
Planungskosten bis 31.3.2009 (historische Planungskosten)					186,0	186,0	6)
Summe Bau-/Planungskosten (zum jeweils aktuellen Preisstand)	2.810,4	4.613,1	3.765,3		4.087,3	322,0	
Nominalisierung	265,6	395,1 *	322,5		334,1	11,6	7)
Nominalisierungsfaktor	9,5%	8,6%	8,6%		8,2%	0,0	
Summe Bau- und Planungskosten (nominalisiert mit allg. Preissteigerungsrate)	3.076,0	5.008,2	4.087,8		4.421,4	333,6	
Finanzierung							
Regelfinanzierung (Preis- und Kostenstand 2004)	3.076,0	3.076,0	3.076,0		3.076,0		
Risikofinanzierung	0,0	1.450,0	1.450,0		1.450,0		
Gesamt-Finanzierung lt. Finanzierungsvertrag 31.3.2009	3.076,0	4.526,0	4.526,0		4.526,0		
Finanzierung Planungskosten bis 1.4.2009 durch DB					186,0		8)
Finanzierung Rückbau Gleisvorfeld über Immobilienprojekt					28,0		9)
Summe Gesamtfinanzierung					4.740,0		
Unterdeckung / Überdeckung (= Risikopuffer)	0,0	-482,2	438,2		318,6		

*) Anpassungen analog Methode DB

2) Bei den von der DB im Rahmen der zukünftigen Vergaben erwarteten "Einsparpotentialen" besteht aus unserer Sicht ein signifikantes Risiko, dass sie nicht wie von der DB erwartet in vollem Umfang realisiert werden können.

Abweichungen bei Kostenermittlungsverfahren



Chancen und Risiken werden von der DB erst zum Zeitpunkt deren Konkretisierung in der Kostenplanung erfasst.

Damit weist diese Methode tendenziell ein höheres Risiko auf, dass die tatsächlichen Abrechnungssummen die Plankosten überschreiten.

Dies betrifft insbesondere die potenziellen Risiken auf Grund von Nachträgen in der Ausführungsplanung und Bauausführung.

Die Chancen aus möglichen positiven Vergabeeffekten sind hier bereits in den Einsparungspotenzialen einberechnet und von den Plankosten der Fachplaner abgezogen worden.

Vor diesem Hintergrund sehen wir ein erhöhtes Risiko, dass sich in den weiteren Phasen des Projektablaufes Kostensteigerungen ergeben können, die im Rahmen der Kostenplanung nicht mehr gesamtkostenneutral aufgefangen werden können.

Einspar- und Optimierungspotenziale

Sachverhalt:

Im Zusammenhang mit noch durchzuführendem Grunderwerb wird von einem Einsparpotenzial von € 129,9 Mio ausgegangen.

Feststellung:

Diesem Einsparpotenzial liegt im Wesentlichen die Annahme zugrunde, dass die Grundstücke der DB AG unentgeltlich dem Projekt zur Verfügung stehen und von Seiten der Projektpartner zum Preisstand 2004 übertragen werden. Da hierzu weder Absichtserklärungen noch Zusage vorliegen, verbleibt ein Restrisiko.

Einspar- und Optimierungspotenziale

Sachverhalt:

Bei mehreren Schlüsselpositionen der Kostenplanung wurden durch eine Marktpreis- und Vergabeanalyse bzw. auf Basis von Erfahrungswerten der Projektleitung der DB AG Mitte 2009 nicht unwesentliche Reduzierungen der von den Fachplanern zugrunde gelegten Einheitspreise vorgenommen.

Feststellungen zu:

- Spritzbeton
- Konventioneller Oberbau und Feste Fahrbahn
- Ausbruch
- Baustelleneinrichtung
- Betonstahl

Einspar- und Optimierungspotenziale

Sachverhalt:

Durch die Projektleitung der DB AG im Großprojekt Stuttgart 21 / Wendlingen - Ulm wurden bei der Aktualisierung der Kostenplanung im Jahr 2009 Möglichkeiten zur Optimierung der Baumaßnahmen unter Beachtung von Qualität und Sicherheit der Bauwerke ermittelt.

Feststellung:

- Quelldruck
- Eisenbahntechnische Anlagen

Ausstiegskosten

€ Mio.	A1 plausibel	A2 nur bei Projektausstieg NBS plausibel	A3 nicht plausibel	Gesamt Ausstiegs- kosten lt. DB
Grundstücke				
Rückabwicklung Grundstücksverkäufe von 2001 mit Zinsen			708,0	708,0
Mindererlöse aus Grundstücksverkäufen			46,0	46,0
zurückzuzahlende Zuschüsse				
Rückzahlung Betriebskostenzuschuss Flughafen Stuttgart (erhalten 31.7.2008)			112,2	112,2
Weiterer Verzinsungsanspruch seit 1.8.2008 (EONIA ca. 2% im Schnitt)			3,0	3,0
Planungs- und Baukosten				
Stuttgart 21				
Planungskosten	242,2			242,2
Baukosten	159,6			159,6
Sonstige gebundene Ingenieurverträge	47,1			47,1
Schadenersatzzahlung an SSB	4,0			4,0
ABS / NBS Stuttgart - Augsburg				
Planungskosten		167,9		167,9
Baukosten		6,8		6,8
Sonstige gebundene Ingenieurverträge		19,9		19,9
Kosten der Projektleitung von November 2010 bis Juni 2011		5,6		5,6
kalkulatorische Zinsen	Höhe ungewiss			
Gesamt	452,9	200,2	869,2	1.522,3

Als Ausstiegskosten sind die Kosten zu berücksichtigen, die eine echte Kostenbelastung darstellen, unmittelbar auf eine Entscheidung zum Abbruch des Projektes zurückzuführen sind und mit denen kein Nutzen (in der Vergangenheit wie in der Zukunft) für die DB AG verbunden ist.

Projektabbruch

Definition Ausstiegskosten:

Ziel: Vergleich Situation mit S 21 oder Abbruch

=> Differenz der Kosten von S 21 zu Abbruch-Nachteilen relevant

Folge:

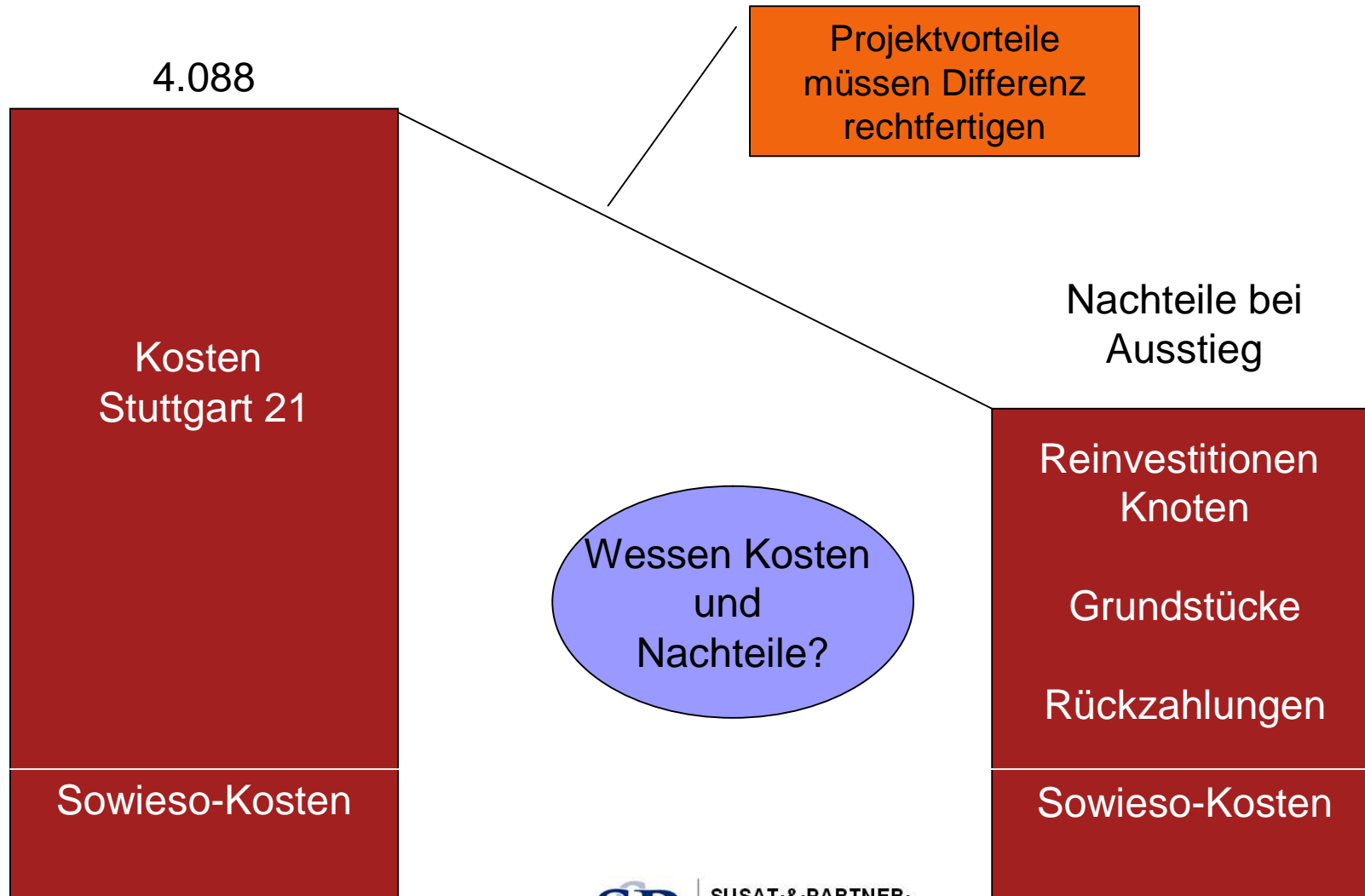
- Sichtweise ist entscheidend:

Wer hat die Kosten und wer hat die Nachteile?

- Sowieso-Kosten sind entweder in beiden Aufstellungen oder in keiner enthalten => kein Effekt auf die Differenz
- Zeitpunkt der Entscheidung (Projektbeginn oder heute)

Für das Vergangene gibt der Kaufmann nichts!

Projektabbruch



Ausstiegskosten

Grund	Ansatz DB AG	Klassifizierung (gesamtwirt. Perspektive)	Ansatz Susat
Grundstücke	708	Nachteile	708
Zuschuss Flughafen	115	Kein Nachteil (nur für DB AG)	0
Wertverlust A1	50	Nachteil	50
Ist-Kosten S 21	308	Sowieso-Kosten teilw. in S 21 enthalten	122
Ist-Kosten NBS	162	Sowieso-Kosten nicht in S 21 enthalten ggf. zu erneuern	81
Obligen	179	Teilweise verwendbar	110
Summe	1.522		1.074

Kosten für Reinvestitionen

Grund	Ansatz DB AG	Klassifizierung (gesamtwirt. Perspektive)	Ansatz Susat
Sanierung Hauptbahnhof & Knoten	960	Nachteil, zeitlicher Verzug ist zu berücksichtigen	576
Abstellanlagen	209	Sowieso-Kosten, in S 21 nicht enthalten	0
Zuschlag	176	Einseitige Risikobetrachtung	0
Summe	1.345		576
Projektab- bruch gesamt	2.867		1.650

Weitere Effekte zu berücksichtigen (Anbindung NBS, Betriebskosten, ...)

NBS Wendlingen-Ulm

Sachverhalt:

Mit der NBS Wendlingen - Ulm in Verbindung mit dem Projekt Stuttgart 21 werden neben dem Ziel der Einbindung Baden-Württembergs in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, insbesondere die Magistrale Paris -Bratislava, die gleichen verkehrlichen Ziele wie im Projekt Stuttgart 21 verfolgt. Aufgrund der zeitlichen Restriktionen war es uns nur möglich, die zur Verfügung gestellten Unterlagen einer oberflächlichen Durchsicht zu unterziehen, ohne die Inhalte vertiefend zu untersuchen. Daher können die zu diesem Projekt an uns gerichteten Fragen, die uns am frühen Nachmittag des 23. November 2010 zugegangen sind, nur ansatzweise bzw. nicht beantwortet werden.

NBS Wendlingen-Ulm

Feststellung:

Eine detaillierte Erklärung woraus die Unterschiede zwischen den Kostenwerten 2002, Kostenwerten 2004 und späteren Ständen der Kostenermittlung resultieren, kann aufgrund hierzu fehlender Unterlagen nicht gegeben werden. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, dass hierbei ein Bündel von Ursachen relevant ist. Während der Kostenwert 2002 lediglich auf einer groben Kostenschätzung basiert, liegen den in den folgenden Jahren veröffentlichten Kostenwerten fortgesetzte Planungen zugrunde, die sich sowohl hinsichtlich der Projektinhalte als auch der technischen Realisierbarkeit weiter konkretisierten. Darüber hinaus fanden Richtlinienänderungen, die in der Zwischenzeit in Kraft getreten sind, Eingang in die Planungen. Je weiter die Planungen nach den Leistungsphasen der HOAI voranschreiten, desto genauer werden sie und umso belastbarer werden die Angaben zum Kostenwert. Hieraus lässt sich ableiten, dass die Kostenwerte der einzelnen Jahre nicht miteinander vergleichbar sind.