

Preisentwicklung bei Schieneninfrastrukturprojekten im Nahverkehr

Ziel der vorliegenden Untersuchung war es, die These überproportional steigender Preise zu beweisen oder zu widerlegen.

Untersucht wurden rechtliche, gestalterische und prozesstechnische Randbedingungen solcher Projekte. Relevante Änderungen bei Gesetzen und Verordnungen, besonders in den Gebieten Brandschutz und Finanzierung, sind nur einige der Ursa-



Foto: Cora Schraitle

Projekt	1	2	3	4	5	Summe [Mio. €]
	Recht	Projektmanagement	Finanzen	Umwelt	Sonstiges	
A						
B						
C						
....						
Summe [Mio. €]						0,00
Anteil an bekannten Mehrkosten [%]						1,00

Einführung Matrix mit Ursachenkategorien (siehe Abb. links):

- bessere Vergleichbarkeit der Projekte
- Einfachere Zuordnung Ursachen zu jeweiliger Kategorie

Einteilung Projekte nach Budget:

- Klein < 25 Mio. €
- Mittel 25 –125 Mio. €

Bei der Auswertung zeigte sich, dass vor allem das Gebiet des Projektmanagements höhere Preise verursachte, gefolgt von den Kategorien Finanzen und Umwelt. Die Kategorie Recht fiel dabei erstaunlicherweise recht gering aus.

Weitere durchgeführte Vergleiche:

- Verhältnis bekannte Mehrkosten pro Systemkilometer bezogen auf die Projektgröße
- Zuordnung zur jeweils gültigen Vorschrift (BOStrab oder EBO)
- Vergleich nach der jeweiligen Projektgröße

Beim Vergleich der Preisentwicklung von Schieneninfrastrukturprojekten mit dem VPI und dem BKI fällt der starke Einfluss der Preisentwicklung von Rohstoffen auf das Preisniveau auf. Dies unterstreicht die Konjunkturabhängigkeit von Projekten. Der BKI eignet sich besser für diese Vergleiche, da er spezifischer auf die Eigenheiten des Bauens eingeht.

Ein letzter Vergleich stellt die bereits ausgewerteten Infrastrukturprojekte ausgewählten Bauprojekten gegenüber. Hier bestätigt sich erneut, dass mit der steigenden Projektgröße die Mehrkosten überdurchschnittlich wachsen. Dies ist bedingt durch höhere Schnitzzellenanzahlen, kompliziertere Bautechnik sowie komplexere Prozesse und Abhängigkeiten. Allerdings wurden herausstechende Projekte mit hohem Seltenheitswert ausgewählt, bei denen die enormen Kostensteigerungen bekannt waren und diese die These vom überproportional steigenden Preisniveau unterstreichen.

Die zu Beginn aufgestellte These kann in dieser Arbeit größtenteils bestätigt werden. Ausnahme ist aber bspw. das Projekt der grenzübergreifenden Verlängerung der Tram von Strasbourg nach Kehl, da das geplante Budget weitgehend eingehalten wurde.

Empfehlungen zur Vorgehensweise bei zukünftigen Projekten: zu Beginn des Projektes festsetzen einer Kostenobergrenze, realistische Nutzen-Kosten-Bewertungen erstellen, genaue Bedarfsbeschreibungen erarbeiten, sowie klare Organisations- und Entscheidungsstrukturen definieren. Wichtig sind zudem sektorspezifisches Benchmarking, die Wahl einer geeigneten Governance-Form und eine breit aufgestellte Öffentlichkeitsarbeit. Grundsätzlich sind Schieneninfrastrukturprojekte immer Unikate und stellen sämtliche Beteiligte immer wieder vor Herausforderungen, gerade auch was das Einhalten von Budgets angeht. Oft sind mit einfach erscheinenden Mitteln große Änderungen möglich. Grundlegende Themen wie Kommunikation, gründliche und ehrliche Planung, realistische Einschätzung von Bedarfen, Kooperation statt Konkurrenz und gute Öffentlichkeitsarbeit, welche die Betroffenen miteinbezieht, können so zu erfolgreich durchgeführten Projekten führen.

Generell lässt sich die Aussage der Studie der Hertie School of Governance als Fazit bzw. Leitsatz für zukünftige Projekte festhalten:
„was am Anfang eines Projektes nicht gründlich geplant wird, lässt sich später nur schwer nachholen!“

Masterarbeit von M. Sc. Cora Schraitle
Betreut von Dipl.-Vw. techn. Carlo von Molo
Dipl.-Wi.-Ing. Stefan Tritschler
Bearbeitungszeitraum 03 - 09 2018

