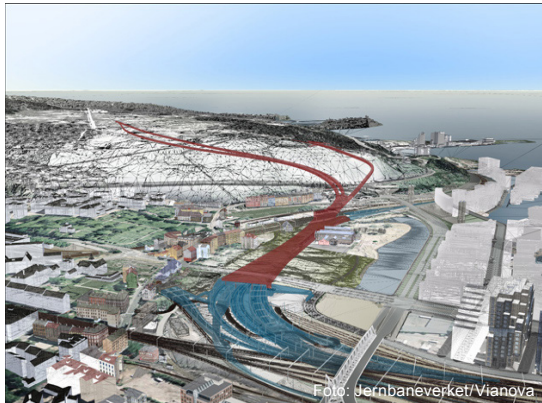


JERNBANEVERKET

FOLLOBAHN BENCHMARKING



Auftraggeber	Jernbaneverket Follobane UF
Bearbeitungszeit	2012
Projektkosten	3 Mia. CHF

Die neue, überwiegend im Tunnel verlaufende Follobahn verbindet Oslo mit Ski und wird zukünftig zur Hauptachse des Bahnverkehrs im Südosten Norwegens. Für den Infrastrukturbetreiber Jernbaneverket hat R+R die Kosten des Vorhabens untersucht und sie im Rahmen einer Benchmarking-Studie vergleichbaren internationalen Projekten gegenübergestellt.

Die heutige Eisenbahn-Hauptstrecke von Oslo Richtung Südosten ist stark belastet und aufgrund ihrer Trassierung verhältnismässig langsam. Deshalb wurde eine

25 km lange, überwiegend im Tunnel geführte Neubaustrecke, die die Städte Oslo und Ski direkt miteinander verbindet, in den Nationalen Transportplan 2010-2019 aufgenommen. Das Vorhaben wird durch Ausbauten in den Bereichen der Knotenpunkte Oslo und Ski ergänzt. Mit den Planungsarbeiten am Projekt Follobahn wurde 2010 begonnen. Nach der Fertigstellung wird die Follobahn als neue Hauptachse dem Bahnverkehr zwischen Oslo und der Region östlich des Oslofjordes, aber auch dem Fern- und dem internationalen Verkehr Richtung Schweden dienen. Damit entsteht in diesem bereits heute dicht genutzten Korridor eine weitere leistungsfähige und schnelle Verkehrsachse, die eine Grundvoraussetzung für ein attraktives Verkehrsangebot darstellt.

R+R hat im Auftrag des norwegischen Eisenbahn-Netzbetreibers Jernbaneverke die Kostenschätzungen einem Kosten-Benchmarking unterzogen. Dafür wurden die Kostenstrukturen analysiert. Auf Basis der umfangreichen technischen Dokumentation wurden Kostenkennzahlen ermittelt. Im Mittelpunkt der Arbeiten stand der Vergleich der Kostenkennzahlen der Follobahn mit den entsprechenden Werten aus der umfangreichen Projektdatenbank, die R+R im Rahmen des Infracost-Projektes aus Kostendaten von über 200 internationalen Bahnprojekten der letzten 20 Jahre zusammengestellt hat. Es zeigte sich, dass die Baukosten des Follobahn-Tunnels eher unter dem Durchschnitt vergleichbarer Projekte liegen, während hingegen die Kosten für Erdarbeiten und die bahntechnische Ausrüstung überdurchschnittlich sind. Die Analyse identifizierte die Bereiche mit überdurchschnittlichen Kosten, zeigte die Kostentreiber auf und gab dem Jernbaneverket Hinweise auf Einsparungspotentiale und Ansätze für zukünftige Massnahmen zur Kostenreduktion.