

10. Dezember 2009

Aktueller Sachstand Stuttgart 21

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG hat in seiner gestrigen Sitzung den in der fortgeschriebenen Entwurfsplanung ermittelten Gesamtwertumfang des Projektes Stuttgart 21 in Höhe von 4.088 Mio. EUR zur Kenntnis genommen und der Aufnahme des Projekts in dieser Höhe in die Investitionsplanung zugestimmt. Er hat zur Kenntnis genommen, dass die Gesamtkosten des Projekts nach der Erwartung des Vorstands die in den Finanzierungsvereinbarungen vom 02.04.2009 vereinbarten Beträge in Höhe von 4.526 Mio. EUR nicht übersteigen werden. Dies muss durch eine entsprechende personelle und materielle Ausstattung der Projektsteuerung und Projektorganisation sichergestellt werden.

1. Hintergrund

Am 02.04.2009 wurden die Finanzierungsvereinbarungen zum Projekt Stuttgart 21 sowie die „Gemeinsame Erklärung“ zwischen den Vertragsparteien Deutsche Bahn AG, DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH und der Bundesrepublik Deutschland, dem Land Baden-Württemberg, der Landeshauptstadt Stuttgart sowie dem Verband Region Stuttgart unterzeichnet.

Der Aufsichtsrat der DB AG hatte dem Abschluss dieser Verträge bereits in seiner Sitzung am 10.12.2008 zugestimmt.

Über die Finanzierungsverträge ist das Projekt Stuttgart 21 mit einem Gesamtwertumfang in Höhe von maximal 4.526 Mio. EUR (3.076 Mio. EUR zzgl. 1.450 Mio. EUR Risikovorsorge) abgedeckt.

In der derzeitigen Investitionsplanung der drei Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH ist das Projekt dementsprechend mit einem Gesamtwertumfang von 3.076 Mio. EUR enthalten. Zusätzlich ist auf Konzernebene der Risikobeitrag von 1.450 Mio. EUR (davon 502 Mio. EUR im Mittelfristzeitraum) mit einem Eigenmittelanteil von 510 Mio. EUR (davon 220 im Mittelfristzeitraum) geplant.

In der u.a. mit dem Land Baden-Württemberg abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung ist vorgesehen, dass die Vertragsparteien Verhandlungen aufnehmen, wenn nach Abschluss der Entwurfsplanung, spätestens jedoch bis zum 31.12.2009, eine Erhöhung der für das Pro-

jekt aufzuwendenden Gesamtkosten zu erwarten ist, die das Risikobudget übersteigt. Dies ist nach dem Ergebnis der Entwurfsplanung nicht der Fall.

2. Ergebnis der Entwurfsplanung

In den Finanzierungsvereinbarungen zu Stuttgart 21 wird von einem Gesamtwertumfang des Projektes von 2.810,4 Mio. EUR (real) bzw. 3.076 Mio. EUR (nominal) ausgegangen. Dieser Gesamtwertumfang entspricht dem Preisstand des Jahres 2004 und sollte im Rahmen der Entwurfsplanung aktualisiert werden. Für entsprechende Anpassungen sahen die Finanzierungsvereinbarungen einen Risikovorsorgebetrag in Höhe von 1.450 Mio. EUR vor. Die Entwurfsplanung wurde in den letzten Monaten entsprechend der vereinbarten Vorgehensweise von der DB ProjektBau unter der Leitung von Herrn Dipl.-Ing. Hany Azer entsprechend aktualisiert.

2.1 Kostenermittlung durch Fachplaner und Fortschreibung der Baukosten gemäß Entwurfsplanung

In einem ersten Schritt sind die Teilentwurfshefte einschließlich der Entwurfsplanung durch die beauftragten Fachplaner erstellt und durch die Projektsteuerung, Gutachter, Ingenieurbüros und die DB ProjektBau GmbH fachlich geprüft und bewertet worden.

Das Projekt Stuttgart 21 ist in sieben Planfeststellungsabschnitte unterteilt. Seit 2004 konnten fünf von sieben Planfeststellungsverfahren mit rechtskräftigen Feststellungsbeschlüssen abgeschlossen werden. Die noch nicht abgeschlossenen Planfeststellungsabschnitte liegen dem EBA zur Genehmigung vor. Durch die abgeschlossenen bzw. weit fortgeschrittenen Planfeststellungsverfahren wurden die Planungsgrundlagen deutlich verbessert. Insbesondere konnten die in den Planfeststellungsbeschlüssen enthaltenen Auflagen bewertet werden. Zudem wurden Mehrmassen, Änderungen der anzusetzenden Einheitspreise sowie die Fortschreibungen technischer Vorschriften und Regelwerke (verschärfte Tunnelsicherheitsrichtlinien und zusätzliche Rettungs- und Fluchteinrichtungen) berücksichtigt.

Die wesentlichen Veränderungen gegenüber der Planung aus dem Jahr 2004 liegen dementsprechend in der Aufnahme bisher nicht enthaltener Leistungen, der Berücksichtigung von Auflagen aus den Planfeststellungsbescheiden, der Änderung von technischen Vorschriften und Richtlinien sowie deutlich konkretisierter Massenannahmen. Des Weiteren wurden die Einheitspreise aktualisiert.

Im Einzelnen haben sich die Baukosten insbesondere in folgenden Bereichen erhöht:

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 €

Für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte ergeben sich aus der Fortschreibung der Baukosten damit folgende Kostenvolumen:

PFA 1.1	Talquerung mit Hauptbahnhof Stuttgart	893.072.509,28
PFA 1.2	Fildertunnel	753.874.009,00
PFA 1.3	Filderbahnhof mit Flughafenbindung	488.017.226,00
PFA 1.4	Filderbereich bis Wendlingen	205.057.490,00
PFA 1.5	Zuführung Feuerbach/Bad Cannstatt	800.934.297,00
PFA 1.6	Zuführung Ober-/Untertürkheim	925.044.759,00
Summe Baukosten		4.066.000.290,28

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

In einem weiteren Schritt wurden die fortgeschriebenen Baukosten dann auf Einsparpotentiale 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

Die fortgeschriebene Entwurfsplanung führt zu einem aktualisierten Projektbudget von 4.088 Mio. EUR.

Für gegenwärtig nicht konkretisierte und somit nicht quantifizierbare Risiken stehen vor dem Hintergrund des in der Finanzierungsvereinbarung festgelegten Finanzierungsrahmens ca. 440 Mio. EUR bzw. ca. 15% der Bausumme zur Verfügung. Es ist damit zu erwarten, dass die Gesamtkosten des Projekts die in den Finanzierungsvereinbarungen vom 02.04.2009 vereinbarten Beträge nicht übersteigen werden. Dies wird durch eine entsprechende personelle und materielle Ausstattung der Projektsteuerung und Projektorganisation sichergestellt.

Die einzelnen Positionen der Kostenkalkulation erklären sich wie folgt:

2.2.1 Regionale Abstell- und Behandlungsanlagen

Derzeit bestehen Abstell- und Behandlungsanlagen im Vorfeld des Kopfbahnhofs Stuttgart. Im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 sollen diese Abstell- und Behandlungsanlagen geräumt werden. Hierfür sind als Ersatz Abstell- und Behandlungsanlagen in Stuttgart sowie der Peripherie vorgesehen. Ein Kostenanteil für die peripheren Abstellanlagen von 44 Mio. EUR ist in der Kostenkalkulation zu Stuttgart 21 enthalten. Die darüber hinausgehenden Kosten sind außerhalb des Projektes zu finanzieren und waren auch bisher nicht Bestandteil des Projektes.

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 Einsparpotentiale 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. €

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.

2.2.4 Planungskosten

Für die Ermittlung der Planungskosten Stuttgart 21 wurde auf Erfahrungswerte anderer Großprojekte zurückgegriffen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Projektes ‚Optimierung Planungskosten‘ und den mit den Finanzierungsgebern verabredeten Vereinfachungen bei der Beantragung von Baukostenzuschüssen und der Erstellung von Verwendungsnachweisen wird für die weitere Projektrealisierung eine Planungskostenquote in Höhe von 17 % und somit von 547,1 Mio. EUR für realistisch gehalten.

2.2.5 Nominalisierung gemäß Vergaben

Die von DB ProjektBau erhobenen Kosten basieren auf dem Preisstand 2008 (Realwerte). Basis für die Nominalisierung sind die aus dem Finanzierungsvertrag abgeleiteten Bauraten nach Jahresscheiben ergänzt um die vorliegenden Kostenerhöhungen. Jede Jahresscheibe wurde zunächst mit einer Preissteigerung von 1,5% p.a. nominalisiert. In Summe würde dies zu einer Nominalisierung in Höhe von 10,4% des Realwertes führen.

In der Praxis ist davon auszugehen, dass ein nennenswerter Anteil des Gesamtwertumfangs (ca. 35% für Tunnel und Ausstattung) in den Jahren 2011/2012 zur Vergabe ansteht. Der darin enthaltene hohe Anteil für Stahl ist in der Regel mit Preisgleitklauseln hinterlegt. Für die Elektrotechnische Ausstattung (LST) sowie die Bahnhöfe und deren Ausstattung erfolgt die Vergabe voraussichtlich ab 2015/2016. Da die vergebenen und nicht mit Preisgleitklauseln unterlegten Leistungen ab dem Zeitpunkt der Vergabe voraussichtlich keiner Preissteigerung unterliegen, ergibt sich eine geringere Nominalisierung in Höhe von ca. 8,6%.

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.

4. Folgen eines Projektausstiegs

Falls es zu keiner Durchführung des Projekts kommen würde, ergäben sich für die DB AG erhebliche nachhaltige Konsequenzen. Gemäß Finanzierungsvereinbarung mit dem Land trägt das Land nur 40% der entstandenen Kosten seit Abschluss des Memorandum of Understanding bis zum Projektabbruch. Bei einem Projektabbruch 12/2009 würde das Land von den bis dahin aufgelaufenen Kosten (73 Mio. EUR) einen Anteil von ca. 29 Mio. EUR erstatten, der das Ergebnis der EIU in dieser Höhe wieder entlasten würde. Darüber hinaus würden folgende Nachteile entstehen:

4.1 Abhängigkeit zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

Falls das Projekt Stuttgart 21 nicht realisiert wird, ist auch das Projekt NBS Wendlingen-Ulm in seiner Realisierung gefährdet. Soweit Risiken dargestellt werden, die darauf beruhen, dass die Fortführung des Projektes Stuttgart 21 aufgrund der Kostenerhöhungen nicht sichergestellt ist, gilt dies entsprechend auch für das Projekt NBS Wendlingen-Ulm. Der Zuschuss des Landes zur NBS Wendlingen-Ulm in Höhe von 950 Mio. EUR erfolgt nur im Hinblick auf eine gleichzeitige Realisierung beider Projekte. In diesem Fall wäre die Finanzierung dieses Vorhabens bis 2016 nicht gesichert.

Damit die bereits erteilten Planfeststellungsbeschlüsse nicht außer Kraft treten, wäre durch das Projekt abhängig vom Eintritt der Unanfechtbarkeit der einzelnen Beschlüsse ggf. rechtzeitig eine Verlängerung zu beantragen oder analog dem Vorgehen bei der VDE 8.1 ein Baubeginn mit moderaten Jahresraten erforderlich. Hierfür wäre eine neue Finanzierungsvereinbarung mit dem BMVBS sowie eine Umsteuerung der knappen BHH-Mittel des Bedarfsplans unter Neubewertung der Prioritäten der Bedarfsplanvorhaben und ggf. dort anfallenden Mehrkosten aufgrund Projektverzögerungen bzw. negativen Ergebnissen auf die WR durch spätere Inbetriebnahmetermine erforderlich. Aus heutiger Sicht ist eine Bundesfinanzierung vor 2016 nicht sehr wahrscheinlich.

In diesem Zusammenhang ist auch zu beachten, dass eine Nichtrealisierung der NBS Wendlingen-Ulm die verkehrliche Wirkung des Projekts NBS Rhein/Main-Rhein-Neckar gefährden würde.

4.2 Rückabwicklung der Grundstücksverkäufe von 2001

Die DB AG und die DB Netz AG haben der Stadt Stuttgart im Dezember 2001 die Flächen A2, A3, B, C, D zum Preis von 459 Mio. EUR verkauft. Die Stadt Stuttgart hat bei Nichtrealisierung des Projekts Stuttgart 21 ein vertraglich vereinbartes Rücktrittsrecht an den ihr verkauften Grundstücken. Hierzu ist vereinbart, dass die DB AG den erhaltenen Kaufpreis zuzüglich einer Verzinsung von 5,5% p.a. ab Kaufpreiszahlung Zug um Zug gegen Rückübereignung erstattet.

Bei einem Projektabbruch zum 31.12.2009 wären insgesamt 702 Mio. EUR an die Stadt Stuttgart zurückzuzahlen, davon entfallen 459 Mio. EUR auf den originär gezahlten Kaufpreis sowie 243 Mio. EUR auf den Zinsanspruch. Bei der DB Netz AG wurde für die Erträge aus dem Grundstücksgeschäft und die im Falle der Rückabwicklung fälligen Zinsen bilanzielle Vorsorge getroffen und diese jedes Jahr um den Betrag der zusätzlich erforderlichen Zinsen aufgestockt. Per 31.12.2008 hatte die Risikovorsorge einen Umfang von insgesamt 615 Mio. EUR. Nach Aufhebung des Gremienvorbehalts am 30.06.2009 wurde diese Risikovorsorge in vollem Umfang aufgelöst und dem außerordentlichen Ergebnis zugeführt. Ein Projektabbruch führt zu entsprechenden Korrekturbuchungen.

4.3 Rückforderungen aus Grundstücksverkäufen an Dritte

Bei den Grundstücksverkäufen an Dritte (Veräußerungen für insgesamt ca. 125 Mio. EUR) wurde kein Rücktrittsrecht vereinbart, entsprechende Forderungen Dritter sind bei Projektabbruch dennoch nicht gänzlich auszuschließen.

4.4 Rückzahlung des Betriebskostenzuschusses der Flughafen Stuttgart GmbH

Die Flughafen Stuttgart GmbH hat der DB Netz AG einen Betriebskostenzuschuss i.H.v. 112,4 Mio. EUR überwiesen. Diese Zahlung ist Teil der Beiträge des Landes Baden-Württemberg und seiner Partner zum Projekt Stuttgart 21. Im Falle eines Projektabbruchs ist dieser Betrag zusätzlich Zinsen zurückzuzahlen.

4.5 Abschreibung der bisher verausgabten Planungskosten

Die in 2009 angefallenen Planungskosten i.H.v. ca. 30 Mio. EUR wurden aktiviert. Per 31.12.2008 haben die DB Netz AG und die DB Station&Service AG die bis dahin angefallenen Planungskosten in Höhe von ca. 210 Mio. EUR außerplanmäßig abgeschrieben.

4.6 Sonstige Projekt/Budgetkosten

Zusätzlich wären bestehende Ingenieurverträge zu kündigen. Bei den Ingenieurverträgen zu NBS Wendlingen - Ulm wäre ebenfalls eine Kündigung zu prüfen. Hieraus würden den EIU Kosten entstehen. Eine aktuelle Übersicht liegt zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor. Eine Schätzung ergab Kosten i.H.v. 31 Mio. EUR für Stuttgart 21 und 20 Mio. EUR für die NBS Wendlingen-Ulm.

4.7 Rückzahlung der von der EU erhaltenen Zuschüsse

Ebenso wären von der EU erhaltene Zuschüsse für Planung (bis 10/2009) in Höhe von ca. 5 Mio. EUR zurückzuzahlen.

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.

4.9 Betriebliche Folgen

Ebenfalls entstünden erhebliche betriebliche Auswirkungen. So könnte der bestehende Bahnhof das Betriebsprogramm des BVWP 2003 mit dem Prognosehorizont 2015 deutlich schlechter abfahren als Stuttgart 21. Das Verspätungsniveau steigt gegenüber Stuttgart 21 deutlich. Weitere positive Verkehrsentwicklungen können nur begrenzt umgesetzt werden. Bauliche Alternativen wie "K21" sind nicht so leistungsfähig wie Stuttgart 21. Die Fahrzeiteinsparungen und für Umsteiger günstigen Durchmesserlinien können nicht realisiert werden.

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.

4.10 Effekte bei den EVU

Bei DB Bahn Fernverkehr lassen sich bei Nichtrealisierung von Stuttgart 21 / NBS Wendlingen - Ulm erhebliche Zusatzerlöse nicht realisieren. In der WR wurden diese mit einem Kapitalwert von +361 Mio. EUR berücksichtigt. Bei Railion würden mögliche Mehrverkehre mit einem Kapitalwert von +14 Mio. EUR entfallen.

5. Bonatzbau

Die neue Verkehrsstation Stuttgart Hauptbahnhof verursacht aufgrund der Umleitung der Personenströme einen Kapitalwertverlust von 68,8 Mio. EUR aufgrund der Einnahmeverluste bei der Vermarktung. Dieser Betrag ist in der WR Stuttgart 21 enthalten. Zur Drittverwendung des Bonatzbaus sind Investitionen von ca. 110 Mio. EUR erforderlich. Diese Investition ist nicht Gegenstand des Projekts Stuttgart 21.

Die Erben des Architekten Paul Bonatz, der das nach ihm benannte Stuttgarter Bahnhofsgebäude 1927 errichtete, haben urheberrechtliche Ansprüche bei der Neugestaltung des Hauptbahnhofs Stuttgart geltend gemacht. Es wird davon ausgegangen, dass diesbezüglich eine Einigung bzw. eine adäquate gerichtliche Lösung herbeigeführt werden kann.

□