

# Kosten Weiterbau „Stuttgart 21“ ↔ Kosten „Umstieg 21“

Beträge in EURO – Stand August 2016

**9,8 Mrd.**

Projektkosten laut  
VIEREGG-RÖSSLER GmbH

**3,3 Mrd.**

Mehrkosten laut VIEREGG-  
RÖSSLER GmbH

**6,5 Mrd.**

Projektkosten laut DB AG

**4,7 Mrd.**

laut DB AG noch weiter  
zu investieren

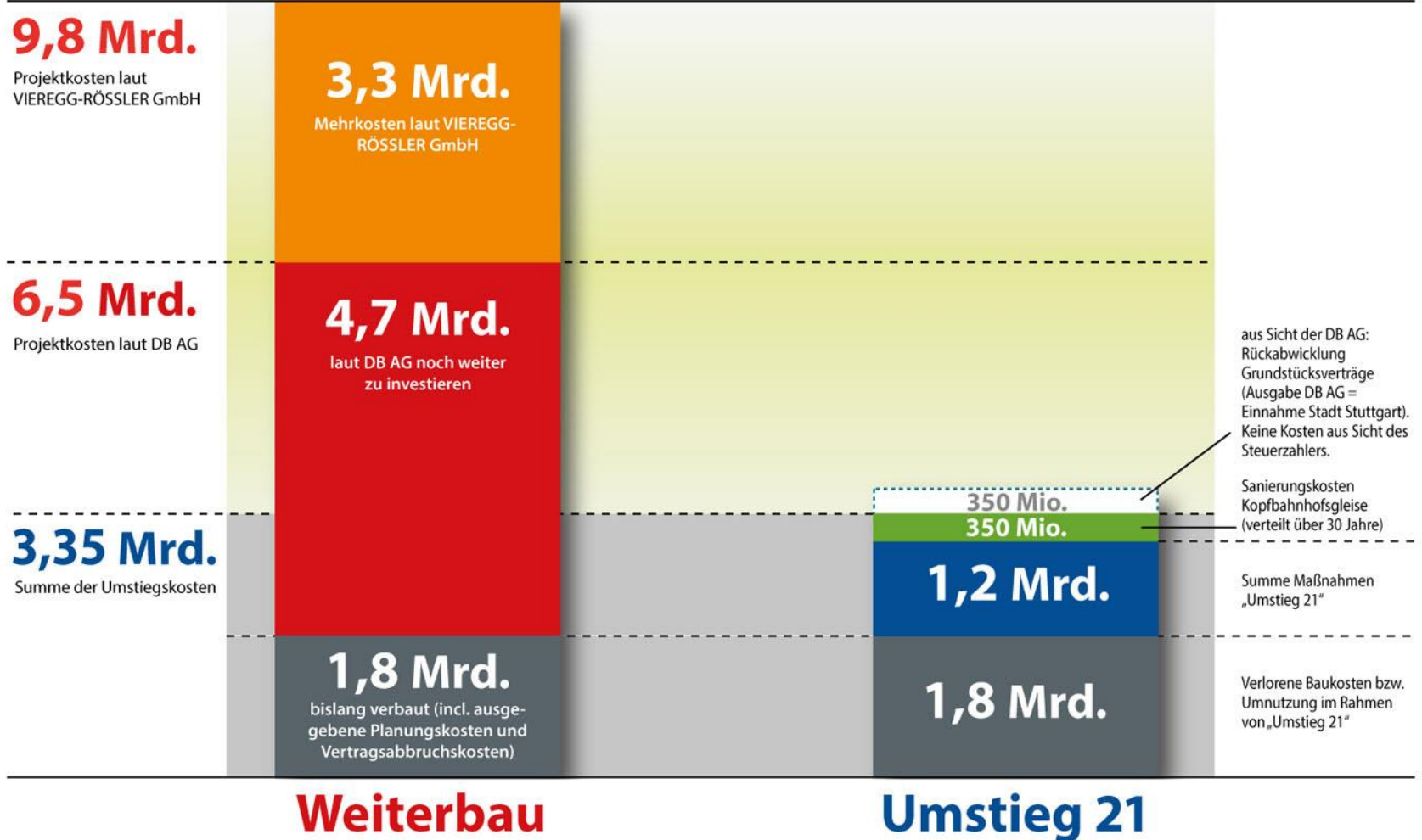
**1,8 Mrd.**

bislang verbaut (incl. ausge-  
gebene Planungskosten und  
Vertragsabbruchskosten)

**Weiterbau**

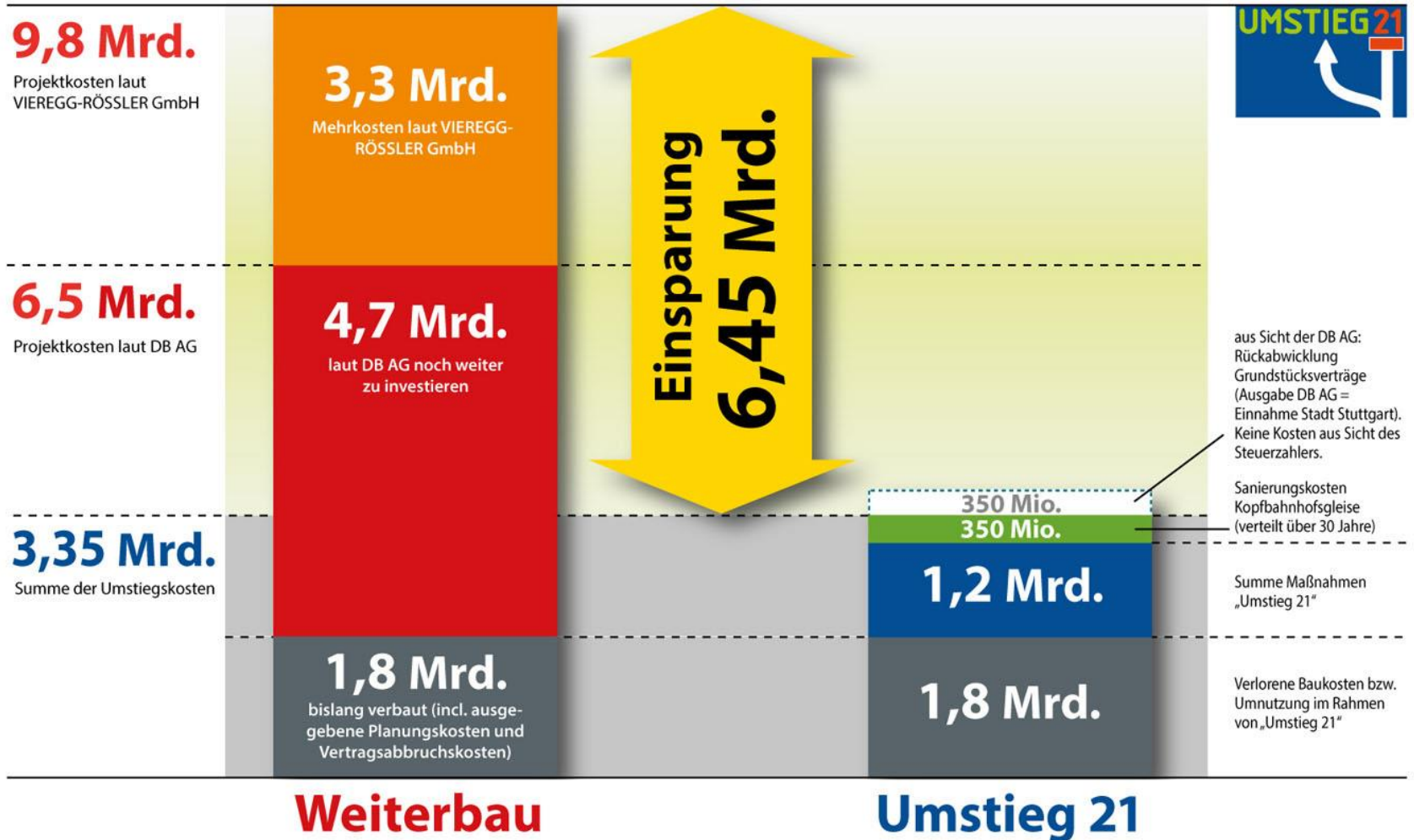
# Kosten Weiterbau „Stuttgart 21“ ↔ Kosten „Umstieg 21“

Beträge in EURO – Stand August 2016



# Kosten Weiterbau „Stuttgart 21“ ↔ Kosten „Umstieg 21“

Beträge in EURO – Stand August 2016



# Kostenübersicht zu S21

Angaben der Deutschen Bahn AG

## **Stufe 1: Finanzierungsvertrag 2.4.2009**

beruhte auf veralteten Angaben, Kostenstand 2004, ohne PFB 2005/06:

Kosten 3,076 Mrd. € plus Risikopuffer 1,45 Mrd. € – „beschworener“ Kostendeckel bis 4,526 Mrd. €

## **Stufe 2: Projektkosten Dezember 2009**

4,979 Mrd. € ermittelt, doch nur 4,088 Mrd. € beziffert, um „Einsparpotentiale“ von 891,9 Mio. € „schön gerechnet“. Vertragliche Kündigungsmöglichkeit wegen Überschreitung des Kostendeckels lief bis Jahresende 2009 – dieser Gefahr wollte man sich entziehen.

## **Stufe 3: März 2010**

121 Risiken nach Projektleiter Hany Azer – Bahn ignoriert Kostensteigerung der Risiken und entlässt den Projektleiter.

## **Stufe 4: Dezember 2012**

„Offenbarungseid“ der Bahnchefs Grube und Kefer – das Projekt war wirtschaftlich gescheitert.

1,1 Mrd. € verschuldete „Kalkulationsdifferenz“ eingestanden, weitere 1,2 Mrd. € „Risiken“, Kosten 6,5–6,8 Mrd. €.

# Kostenübersicht zu S21

Angaben der Deutschen Bahn AG

## **Stufe 5: März 2013**

Weiterbau trotz Unwirtschaftlichkeit (Beschluss des Aufsichtsrats)

Gesamtwertumfang (GWU) von 4,33 auf 5,987 Mrd. € erhöht

Finanzrahmen um zwei Milliarden erhöht auf 6,526 Mrd. €.

Bei Scheitern der „Sprechklausel“ sollen Projektpartner zur Kostenbeteiligung an Stuttgart 21 verklagt werden.

## **Stufe 6: Juni 2016**

Weitere Kostenexplosion erzeugt „maximalen Vertrauensverlust“ (StZ vom 6.6.2016)

Finanzrahmen bis 6,511 Mrd. € ausgeschöpft, Bauzeitverzögerung derzeit zwei Jahre

Kostensteigerung 2009 - 2016 = 3,4 Milliarden € - für weitere siebeneinhalb Jahre sollen trotz Bauzeitverzögerung und unvermeidlicher Kostensteigerungen 15 Mio. € ausreichen (!)

Bahn nennt „Gegensteuerungsbedarf“ von 524 Mio. €

## **Stufe 7: Ende Juni 2016**

Infrastrukturvorstand Volker Kefer erklärt zum geheim gehaltenen KPMG-Gutachten vielsagend, es laufe noch „eine externe Nachschau unserer Berichterstattung. Da sie auf derselben Datenbasis aufbaut, gehen wir davon aus, dass sie unsere Berichterstattung bestätigt“.



# Aus dem Bericht des Bundesrechnungshofs

Seite 2 des Berichts an das Bundesfinanzierungsgremium des Bundestages:

„Die DB AG bestätigte die vom Bundesrechnungshof festgestellten Sachverhalte; den Schlussfolgerungen und Bewertungen folgte sie dagegen nicht.“

Seite 8:

„Die DB AG hat Risiken nicht berücksichtigt, Chancen zu optimistisch bewertet und Projektkosten in den Konzern verlagert.“

# Aus dem Bericht des Bundesrechnungshofs

## Übersicht aus BRH-Bericht S. 6 ff.:

1. **600 Mio. €** mehr für Nachtragsrisiken schon eine DB- Arbeitsgruppe hatte den Mehrbedarf gesehen, ähnlich PwC, das ist also eine Altlast
2. **130 Mio. €** falsch ermittelte Einsparungen für dünnere Tunnelwände
3. **300 Mio. €** Mehrkosten für zweijährige Zeitverzögerung der Zeitverzug ist von der Bahn selbst erklärt
4. **524 Mio. €** „eingesparte Gegensteuerung“ das ist illusionär, vom BRH als vage, nicht genehmigt, nicht realistisch befunden
5. Je über 100 Mio. Euro weitere Kostenrisiken für Baulogistik, Schlichtung, Filder-Dialog, zu niedrig angesetzte Preissteigerungen (Summe **400 - 500 Mio. €**)
6. **200 Mio. €** Einsparungen laut BRH nicht realisierbar beim Neubau Abstellbahnhof Untertürkheim und Standard ETCS

---

**Summe Projektkosten bis hierhin 8,1 Mrd. €**

# Aus dem Bericht des Bundesrechnungshofs

Weitere Kosten, die von der Bahn „in den Konzern verlagert werden“:

7. Herstellungskosten durch Bauzeitinsen **1 Mrd. €** belasten laut BRH den Bundeshaushalt
8. Weitere knapp **500 Mio. €**:
  - Einnahmeverzicht für Überlassung bahneigener Grundstücke
  - Bisher nicht erfasste Rückbaukosten für Gleisvorfeld
  - Verzugszinsen für verspätete Freimachung an die Stadt Stuttgart zu übergebender Bauflächen und anderes

---

**Summe Projektkosten 9,6 Mrd. €**