

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

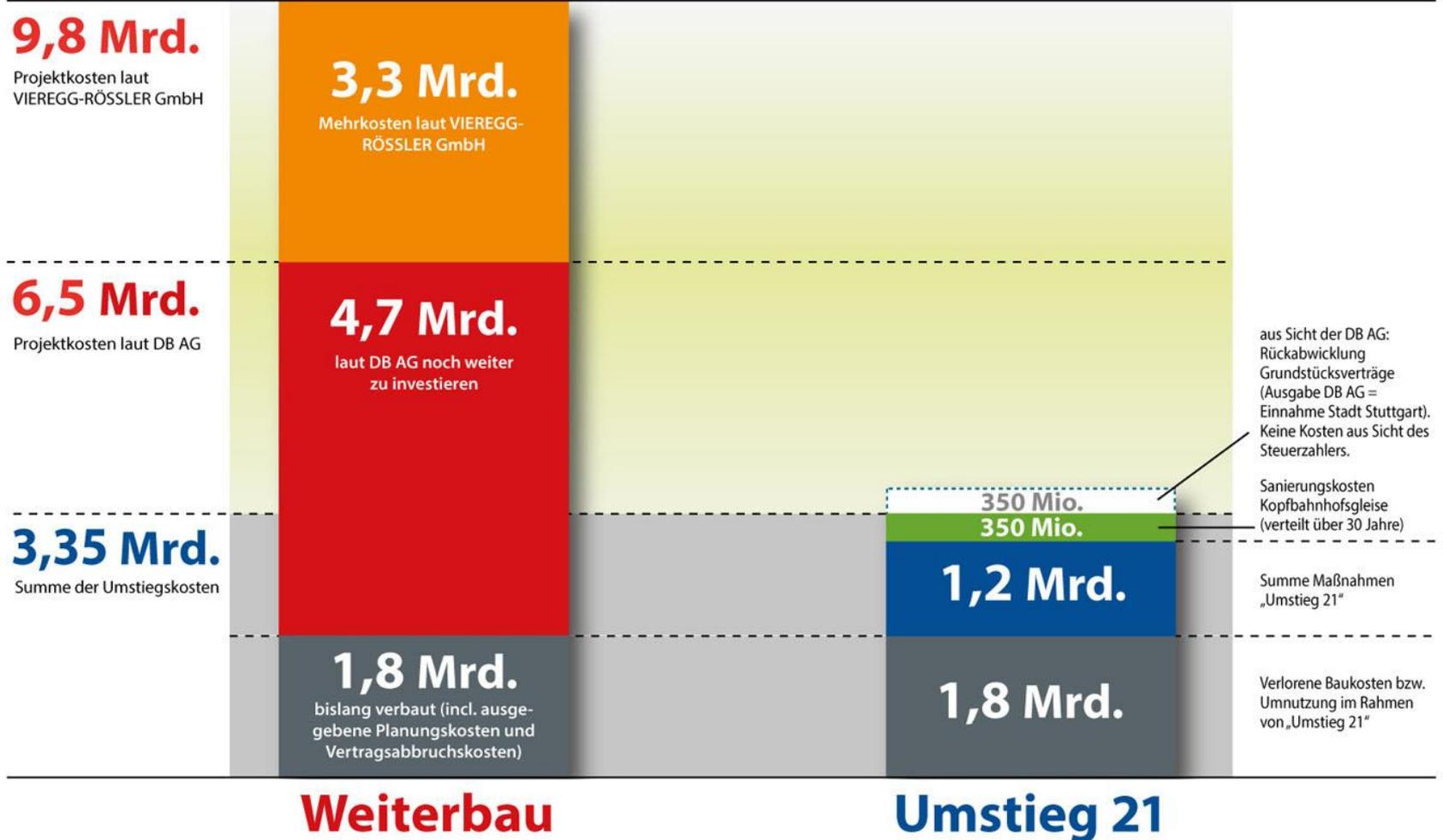
1,8 Mrd.

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

Weiterbau

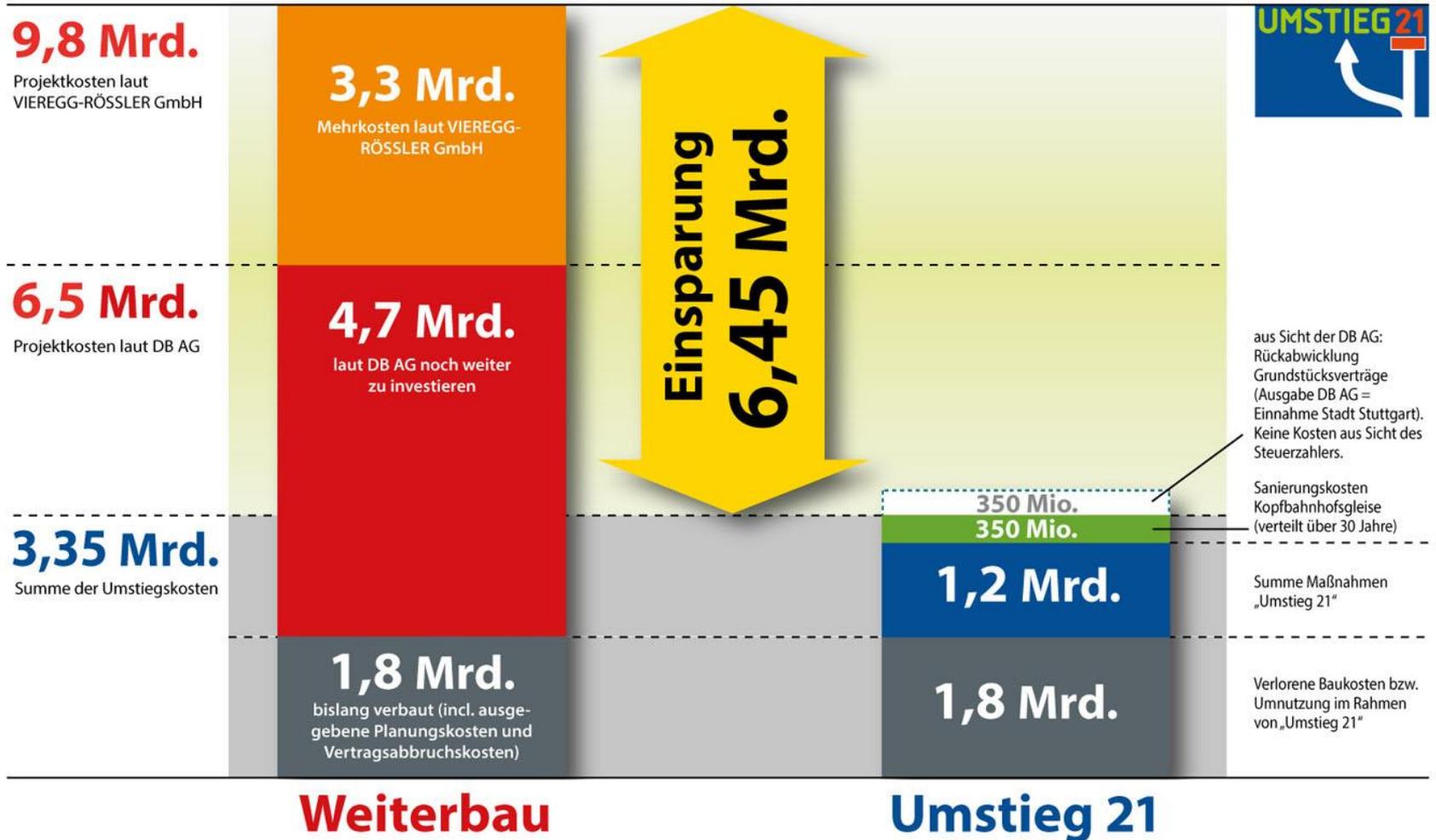
Kosten Weiterbau „Stuttgart 21“ ↔ Kosten „Umstieg 21“

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. €