

**Stuttgart 21 -**  
**Zusammenfassung der aktualisierten Bau-**  
**kostenprognose**  
**der Verkehrsberatung VIEREGG - RÖSSLER**  
**GmbH, München, vom 15.12.2015**

- 1. Die Vieregg-Rössler GmbH** hat **bereits im Jahre 2008** im Auftrag des BUND Baden-Württemberg und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Gemeinderat der Stadt Stuttgart ein Kostenvolumen von **mindestens 6,8 Mrd. €** prognostiziert, während die **Deutsche Bahn AG** zum selben Zeitpunkt noch eine Kostenermittlung von **2,8 Mrd. €** behauptete. Die Bahn musste kurze Zeit später eine Steigerung auf 3,1 Mrd. einräumen, die dann nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung mit den lokalen Projektpartnern (obwohl vorher schon bekannt) auf eine Kostenobergrenze von ca. 4,5 Mrd. angehoben werden musste.
- 2. Die Vieregg-Rössler GmbH** wurde nach Veröffentlichung ihrer Prognose von den Projektbeteiligten Bahn, Land, Region und Stadt teils **heftig angefeindet**, bis die Bahn im Dezember 2012 schließlich einräumen musste, dass der Münchener Gutachter schon 2008 **mit 6,8 Mrd. voll ins Schwarze getroffen** hatte. Heute behaupten die Projektverantwortlichen der Bahn, mit 6 Mrd. € auf der sicheren Seite zu liegen.
- 3. Das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 und die Schutzgemeinschaft Filder** beauftragten die Vieregg-Rössler GmbH im November 2015 mit einer **erneuten Kostenprognose**, nachdem sich zahlreiche Rahmenbedingungen seit 2008 wesentlich geändert haben. Es sind dies en detail: das umfangreichere **Grundwassermanagement**; der wesentlich **aufwendigere Hauptbahnhof**, dort insbesondere der **Brandschutz** und die aufwendigen Fluchtwege, der schwierige **Nesenbachdüker** und die Düker im Zuge der Abwasserkanäle der Stadt sowie die wesentlich **kompliziertere und auch riskantere Gründung des Bauwerks**; der nun **wesentlich teurere Filderabschnitt** nach dem krachenden Scheitern der Planfeststellung für die Antragstrasse nach 13 Jahren Fehlplanung.
- 4. Der Gutachter Dr. Martin Vieregg** rechnete in seiner nun vorliegenden **Prognose 2015** auf Basis seiner Untersuchung 2008 nach den zahlreichen, nicht aufholbaren Verzögerungen nun mit einer **Bauzeitmitte Jahresende 2018** und einer **Fertigstellung frühestens 2024**. Noch ungeachtet der unvorhersehbaren Risiken beim

Tunnelbau im Anhydrit bestätigt der Gutachter im Wesentlichen die Kosten der Bahn für die Tunnelstrecken und passt diese lediglich mit höheren Zuschlägen für Anlagen Dritter, Wiederherstellung der Oberfläche, für Umweltschutz, Unvorhergesehenes und Planungskosten an die Bauzeitmitte End 2018 (statt wie im Gutachten 2008: 2015) an. Erheblich teurer, nämlich um voraussichtlich über 900 Mio. €, erwartet der Münchener Gutachter das Bauwerk des Tiefbahnhofs. Dazu kommen spürbare Kostensteigerungen auf den Fildern und zwar für den brandschutzbedingt wesentlich aufwendigeren Fernbahnhof NBS und dessen Anbindung an die Neubaustrecke (NBS). Ferner für die Erweiterung des Filderabschnitts um einen eingleisigen Bahnhof für die Gäubahn (**„3. Gleis“**). Auf den Vergleich mit der Kalkulation der Münchener 2008 auf Seite 18 der neuen Prognose wird hingewiesen.

**5. Im Fazit prognostiziert Dr. Vieregg für Stuttgart 21 Gesamtkosten von 9,8 Mrd. Euro **PLUS** Folgen zusätzlicher Risiken und weiterer Verzögerung!**

Ostfildern, 15.12.2015

Dipl.-Ing. Frank Distel, Schutzgemeinschaft Filder e.V.