

**Die im Juni 2015 vorgestellte Studie**

# **KOSTENSITUATION STUTTGART 21**

**STAND 28.10. 2014**

**von**

**Prof. Roland Ostertag, Peter Grohmann, Kappes & Partner kommt  
mit einer anderen Methode zu ähnlichen Ergebnissen**

Ausgehend von dem 2007 ermittelten Kostenstand von 7,5 Mrd. € für 2019 wird eine Kostenfortschreibung

auf 2022 mit 9,77 Mrd.€  
und auf 2025 mit 12,56 Mrd.€

ermittelt.

Außerdem definieren Ostertag/ Grohmann/Kappes den Kostenanteil der DB AG an weiteren „bahnverkehrliche Kosten“ in 25 Einzelposten und kommen so zu einer Kostenschätzung für Stuttgart 21 in Höhe von

2022 11,77 Mrd. €  
2055 15,56 Mrd. €

Siehe auch

**Schlussbetrachtung, Fazit, Zusammenfassung, S. 11**

# KOSTENSITUATION STUTTGART 21

**STAND 28.10. 2014**

Wenn es eine Konstante bei der Planung von verkehrstechnischen oder architektonischen Großprojekten gibt, dann die, dass das ursprünglich angegebene Finanzvolumen bei weitem nicht ausreicht.

(Süddeutsche Zeitung, April 2008)

## 1. EINFÜHRUNG

Seit Ankündigung des Projekts Stuttgart 21 - S 21 im Jahr 1994 wird in den öffentlichen Diskussionen und Auseinandersetzungen auf die vielen Probleme des Projekts auf fast allen Ebenen, vor allem auf die unklare Kosten-, Finanzierungs- und Wirtschaftlichkeitssituation hingewiesen. Deshalb wird seit Beginn die Offenlegung der Kostenberechnung, der zugrunde liegenden Daten und deren Nachprüfung durch Dritte gefordert. Bisher nicht erfolgt. Die Zweifel werden genährt durch die Überprüfung und Kritik des Bundesrechnungshofs, die mangelnde Transparenz, die vagen Angaben zur Kostenberechnung und die ausweichenden Antworten von Bahn, Land und Stadt. Antworten wie „das Jahrhundertprojekt stehe auf solidem Fundament“, es sei „das am besten und tiefsten durchkalkulierte Bahnprojekt“ wurden durch Angaben der Befürworter selbst laufend widerlegt.

Das Projekt sollte sich, so wurde zu Beginn behauptet, vor allem durch Grundstücks- und Mehrverkehrserlöse selbst finanzieren. Diese abenteuerliche Absicht haben die Befürworter inzwischen fallen gelassen.

## 2. ENTWICKLUNG/ GESCHICHTE DER KOSTEN bis 2019

Bisher wurden der Öffentlichkeit von der Deutschen Bahn AG, DB AG, nur pauschale Summen mitgeteilt. 1994 wurden von der DB AG, als Kosten für das Projekt Tiefbahnhof Stuttgart 21, ca. DM 4,9 Mrd. Kostenbasis laut Zeitungsberichten das Jahr 1993, genannt Damals angegebene Fertigstellung 2004. Umgerechnet auf EURO ca. € 2,5 Mrd. Der Vereinbarung zwischen den Trägern des Projekts vom 19.07.2007, der DB AG, dem Bund, dem Land, der Region und der Stadt Stuttgart, liegen laut Berichten zugrunde ca. € 2,8 Mrd. Ergeben, damals angegebene Fertigstellung 2008, sich durch Index-Kostensteigerung bis 2007 und von der Bahn angegebenem Risikozuschlag (46 % von 2,8), ca. € 4,1 Mrd.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat in den vergangenen Jahren des Öfteren auf Kostenunsicherheiten hingewiesen. In einem Schreiben des Ministeriums vom 13.12.2006, das uns vorliegt, wird ausgeführt: „Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung hat eine erhebliche Unterdeckung ergeben. Bund und Land haben Einvernehmen, dass der Bund die (Kosten-) Vorschläge von einem externen Gutachter intensiv prüfen lässt.“ Bis heute nicht geschehen.

Unsere Überprüfungen ergeben zweifelsfrei, dass die von der DB AG seit Beginn 1994 angegebenen ca. € 2,5 Mrd (ca. DM 4,9 Mrd) Basiskosten viel zu niedrig angesetzt waren. Vergleiche mit ähnlichen Projekten und Kontrollberechnungen auf der Basis von Massen und Daten der wichtigsten Positionen (z.B. Kosten pro Kilometer Tunnel) bestätigen dies. Schon damals hätte der 2007 nachgeschobene, unverhältnismäßig hohe Risikozuschlag über ca.  $1,3 + 0,2 = 1,5$  Mrd. € und andere Kosten in den Grundkosten enthalten sein müssen. Beim damaligen Filderdialog machte die Bahn die Vorgabe „dass sich alle Projektpartner einig sind, dass der Kostenrahmen von 4,562 Mrd. € (Vergleich ca. € 4,9 s. unten) für das Gesamtprojekt eingehalten werden muss“.

Die von 1994/1993 bis 2007 eingetretenen Preissteigerungen (jährliche Indexsteigerung nach Angaben des Statistischen Bundesamtes mindestens ca. 3,5 %), wurden, so weit erkennbar, nicht berücksichtigt oder erheblich zu niedrig angesetzt. Unsere Überprüfungen ergaben zudem, dass weitere erhebliche Kostenfaktoren und -positionen in den von der DB AG genannten Kosten entweder nicht enthalten sind - oder die Kostenbasis auch zu niedrig angesetzt ist.

Unter Berücksichtigung dieser Aspekte/Faktoren haben das Büro Ostertag in Zusammenarbeit mit einem Büro für Kostenplanung und Projektmanagement und das von den Grünen beauftragte Büro Vieregg + Rössler GmbH, München, unabhängig voneinander zu den bisher von der DB angegebenen bahnverkehrlichen Kosten Stellung bezogen und qualifizierte Berechnungen vorgenommen. Sie wurden in Pressegesprächen vorgestellt und veröffentlicht. Es ergaben 2007/2008 folgende Basiskosten

## **1. Büro Ostertag + Kostenplanung**

### 1. Kosten S21 2007:

#### 1.1 Kostenangaben der Deutschen Bahn AG/ DBAG 1994 (Basisjahr 1993)

ca. DM 4,9 Mrd umgerechnet auf EURO	ca. € 2,5 Mrd
1.2 Index-/Preissteigerung 1993 -2007	ca. € 0,4 Mrd
1.3 zusätzliche Maßnahmen (Seite 2, 3, und 4)	ca. € 0,5 Mrd
1.4 Risikozuschlag, angegeben von DBAG 2007 + min. € 0,2 Mrd (s.oben)	ca. € 1,5 Mrd

## Kosten S21 2007

ca. € 4,9 Mrd

Da die Bahn bereits damals eine spätere Fertigstellung von bis 2019 andeutete, wurden die Kosten für diesen Zeitraum fortgeschrieben.

### 2. Kosten S21 2019:

2,1 Index- /Preisseigerung 2007 – 2019 ca.3,5%/Jahr	ca. € 1,9 Mrd
2.2 Risikozuschlag, bezogen auf Ziffer 2.1 (entsprechend Ziff.1.4)	ca. € 0,7 Mrd

---

## Kosten S21 2019 (berechnet Mai 2008)

ca. € 7,5 Mrd

### Erläuterungen, Anmerkungen

Ziffer 1.1 sind die Kosten, die die Deutsche Bahn AG 1994 in DM mit ca.4,9 Mrd.€ zu niedrig angegeben hat, umgerechnet pauschal auf € ca. € 2,5 Mrd. Ausgehend von dieser Zahl wurde die Index-/Preisseigerung 1993-2007 (Anlage 1), Ziffer 1.2, ca. € 0,4 Mrd berechnet. Die damaligen jährlichen Indices lassen sich über die Entwicklung des Baupreisindex der Baukosten (Quelle Statistisches Bundesamt Deutschland, Wiesbaden ([www.baukosten.de](http://www.baukosten.de), Baukostenindex) ermitteln. Ziffer 1.3 wurde über die vorliegenden Grundlagen/Informationen (siehe Seiten 2, 3, und 4) ermittelt. Ziffer 1.4 /Risikozuschlag wird von der DB AG mit ca. € 1,3 Mrd angegeben plus ca. € 0,2 Mrd für zu niedrig angegebene Basiskosten (Ziffer 1.1). In der Addition ergeben sich die Kosten S21 im Jahr 2007 mit ca. € 4,9 Mrd, anstelle der bisher mit Risikozuschlag angegebenen ca. € 4,1 Mrd.

Der Betrag von ca. € 4,9 Mrd wird in der Anlage 2 als Ausgangszahl 2007 eingesetzt und entsprechend dem angegebenen Bau-/Termin-/Ablauf bis 2019 aufgegliedert, berechnet und ergibt Ziffer 2.1 als Kostensteigerung von 2007 - 2019 von ca. € 1,9 Mrd.(ca.3,5 %/Jahr) Für den Zeitraum 2007 bis 2019 muss ebenfalls ein angemessener Risikozuschlag (mindestens ca. 37 % von € 1,9 Ziffer 2.2) eingesetzt werden.

## 2. Das Büro Vieregg & Rössler, GmbH; München

kam in seiner Berechnung, vom 18.Juli 2008,(ebenfalls Annahme 2019) auf ca.€ 6,9 Mrd.

3. Inzwischen hat die Bahn ihre Kostenangaben von 2009 auf	ca.€ 6,5 Mrd.
bezogen auf deren damalige Fertigstellungsangaben 2015 lt Berichterstattung „korrigiert“.	
fortgeschrieben auf 2019 mit 3,5 % / Jahr	ca.€ 7,5 Mrd.

Die beiden Büros 1 und 2 stellen fest und werden durch Rückfragen bei der Bahn; Land und Stadt, dem Statistischen Bundesamt Deutschland, Wiesbaden ([www.baukosten.de](http://www.baukosten.de), Baukostenindex) bestätigt, dass die Kostenbasis der Bahn viel zu niedrig angesetzt war/ist und zu enormen Mehrkosten führen werden

## 3. KOSTENFORTSCHREIBUNG (bis 2022 und 2025)

Inzwischen hat die Deutsche Bahn AG informiert, dass die Fertigstellung nicht vor 2021, jüngst nicht vor 2022, erfolgen wird/kann, wahrscheinlich 2024/25 oder später. Herr Kefer hat weitere Verzögerungen und Kostenerhöhungen in Aussicht gestellt (s. STZ/STN v 06.08.14) Deshalb werden die im Kapitel 1 und 2 genannten Kosten von ca. EURO 7,5 Mrd. (bezogen auf 2019) auf den genannten neuen Zeitraum hochgerechnet.

### 3.1

Wir nehmen zunächst das Mittel zwischen den Jahren 2019 und 2025, also das Jahr 2022.

Kosten 2019 (s. Ziffer 1, Seite 2)	ca. € 7,5 Mrd.
Index-/Preisseigerung 3 J., nach Angabe Wiesbaden mind.3,5%Jahr	ca. € 0,77 Mrd.
Risikozuschlag auf der Basis DB AG	ca. € 1,5 Mrd.
<hr/> Summe 2022	ca. € 9.77 Mrd.

### 3.2

Nachdem die Bahn selbst jüngst eine Fertigstellung 2025 andeutet

Kosten 2019	ca. € 7,5 Mrd.
Index-/Preisseigerung 6 J.(2019 – 2025) nach Wiesbaden 3,5 % per anno	ca..€ 1,55Mrd.
Risikozuschlag auf der Basis DB AG	ca. € 3,51 Mrd.
<hr/> Summe 2025	ca. € 12.56 Mrd.

## 4. ZUSÄTZLICHE KOSTEN;“NICHTBAHNVERKEHRLICHE KOSTEN“.

Nachfolgend haben wir die uns bekannten, angeblich nicht-bahnverkehrlichen Planungen, Realisierungen, Kollateralschäden, die in den von der DB AG genannten Kosten nicht enthalten sind, bis zum Bauende, Annahme Zeitpunkt 2025, zusammengestellt.

Offensichtlich geht die Bahn AG davon aus, dass diese angeblich nicht-bahnverkehrlichen Kosten von den anderen Partnern/Trägern des Projekts, dem Bund, dem Land, der Region, der Stadt, der SSB, der EnBW oder anderen Beteiligten zu tragen sind, getragen werden. Wir haben mehrere Anfragen bei der DB und der Stadt Stuttgart gestellt, z.B. mit Schreiben und Anlage vom 28.März 2009 an die Deutsche Bahn Netz AG mit der Bitte um Auskunft. Daraufhin ging ein völlig unbefriedigendes, keine konkreten Aussagen enthaltendes Schreiben der DB-Netze vom 16.April.2009 als Antwort ein, was vermuten lässt, dass unsere Annahmen/Befürchtungen berechtigt sind. Die Stadt und die anderen Beteiligten antworteten nicht, hüllten sich in Schweigen.

Wie die bisher eingetretenen Kosten, Erfahrungen und Informationen beweisen, liegen diese an der untersten Grenze und werden sich während der Realisierung noch erheblich erhöhen:

1. Mit dem Projekt zusammenhängende städtebauliche, architektonische und tiefbauliche Planungen und Realisierungen, z. B. Bahnhofs-, Kurt-Georg-Kiesinger-, Gebhard-Müller-, Straßburger Platz. Schiller-, Willy-Brandt-,Jäger-,Heilbronner-Straße und andere benachbarte Plätze und Strassen. Wir gehen von der Erwartung/Annahme aus, dass

diese öffentlichen Räume hochqualifiziert neu geschaffen oder erheblich aufgewertet werden.

2. Landschafts- und gartenarchitektonische Planungen und Realisierungen der freiwerdenden Flächen des Schloss- und Rosenstein Parks.
3. Anschlüsse, Neuordnungen und Wiederherstellungen an/von benachbarten Areale des Landes, der Stadt und anderer Nicht DB-Anlieger. Langfristige Pflege von in Mitleidenschaft gezogenen Park- und Gartenanlagen.
4. Sicherung, Verlagerung, Umbaumaßnahmen und Ersatz von/an öffentlichen und privaten Gebäuden, z.B. Neckar-Realschule, Königin Katharina-Stift, Planetarium, Landespavillon, Gebäude/Anlagen an der Kerner-, Jäger-, Kriegsberg-, Willy-Brandt- und Sattlerstrasse.
5. Sicherung, Verlagerung von Kulturdenkmalen, zum Beispiel die in der Aufstellung des Landesdenkmalamts Baden-Württemberg vom 21.04.2004 aufgeführten baulichen und landschaftlichen Kulturdenkmale, wie der Verwaltungsbau der Schwäbischen Treuhand AG (Jägerstr.26), die Ruine des Neuen Lusthauses, Skulpturen wie die Eberhards-Gruppe, die Gebäude Willy-Brandt-Strasse 8, 12, die Grünflächen und Wasseranlagen im Mittleren Schlossgarten.
6. Verlagerung des bestehenden Bus-Bahnhofs und dessen Neubau.
7. Ständige oder temporäre Verlagerungen/Umleitungen von infrastrukturellen Elementen/ Einrichtungen, zum Beispiel Straßen, Gehwegen, Brücken, der Telekom, der EnBW und anderen Trägern.
8. Umbau-, Umleitungs-, Verlegungs- Maßnahmen von Anlagen der Stuttgarter Strassenbahnen AG – SSB, z.B. im Bereich der Heilbronner Straße, des Hauptbahnhofs, der Willy-Brandt-Straße, Haltestelle Staatsgalerie. und anderen Orten. Allein hierfür werden weit über 100 Mio. € veranschlagt.
9. Sicherung und Wiederherstellung von natürlichen Elementen, zum Beispiel Grund- und Mineralwasservorkommen, des Nesenbachs, von Bäumen und Pflanzen. Folgekosten von Bohr- und anderen Maßnahmen. Nicht-Abpumpen, Umlenkung und Dükerung des Grund- und Mineralwasser, müssen in den bahnverkehrlichen Kosten enthalten sein.
10. Kollateralschäden, -kosten durch das Projekt Stuttgart 21,Beispiel an Wohnungsgebäuden des Siedlungswerks und der Stuttgarter Wohnungs- und Städtebaugesellschaft, an privaten und öffentlichen Bauten.
11. Schallschutz-/weitere Sicherungsmaßnahmen in bahn-/nichtbahnverkehrlichen Bereichen
12. (Ab-)Bau, Änderungen von zusätzlichen, nicht-bahnverkehrlichen Elementen im Zuge der Entfernung von Gleis-, Schienen-, Überwerfungsanlagen, z.B. entlang der Nordbahnhof- und Rosensteinstrasse,

- 13 Gewinnentfall,- entgang, Schadenersatzforderungen bei/von Unternehmen und landwirtschaftlichen Betrieben durch Baumaßnahmen und Auswirkungen von Stuttgart 21.
14. Schadenersatzforderungen von privater Seite, z.B. im Bereich Urban,- Kernerstrasse, Kriegsberg,- Jägerstrasse.
15. Kosten, die durch die zu erwartende Ausdehnung der Gipskeuperschichten zu erwarten sind, auf nicht bahnverkehrliche Anlagen, Grundstücke, Gebäude. Beispiel Stadt Staufen.
16. Kosten, die durch Auswirkungen durch die Eingriffe in die Mineralwasserströme, z.B. auf die Mineralbäder Leuze, Berg, Bad Cannstatt, bis zu deren Schließung, entstehen können. Darüber liegen bislang keine fundierten Untersuchungen und Aussagen vor.
17. Freimachen, Wiederherstellung von Grundstücken außerhalb der unmittelbaren S 21-Trasse. Altlastensanierung auf im bereits vor Jahren von der Stadt von der DB erworbenen Gelände z.B. C1-Gelände. Die vorgesehenen Mittel reichen bei weitem nicht aus.
18. Stuttgart 21 durchbricht ca. 5 bis 7 Schichten der Stuttgarter Stadtgeschichte, von der ursprünglichen Sumpf-, Wiesenschicht, des Stutengartens, über die Lustgartenschicht, den barocken Anlagen bis zu den Bundesgartenschauschichten. Dabei werden erhebliche Kosten, sog. präventive Archäologie, für die erforderlichen archäologischen Untersuchungen, die beim Bau der Schillerplatz-Tiefgarage 1972/73 trotz deutlichen Hinweisen der Medien und von privater Seite unterblieben, entstehen.
19. Stuttgart 21 greift im gesamten Verlauf in ein eingespieltes Ökosystem ein, z. B. in die Pflanzensymbiose, die Tierpopulation. Die erforderliche Untersuchung und deren Schutz verursachen erhebliche Kosten.
20. Kosten durch den zu erwartenden späteren Baubeginn und die zu erwartenden zeitlichen Verschiebungen, z.B. verursacht durch Finanzierungsprobleme und Ziffern 18 und 19.
21. Zu erwartende erhebliche Finanzierungs-Mehrkosten. Das Projekt wird weitgehend über Kreditaufnahmen finanziert.
22. Zusätzliche, nicht bahnverkehrliche Maßnahmen, Untertunnelungen, Anschlüsse z.B. im Bereich des Flughafen- Tiefbahnhofs.
23. Bereits angemeldete und erkennbare Ausgleichsforderungen der Stadt Leinfelden-Echterdingen und anderer Kommunen.
24. Einrichtung neuer, Aufstocken vorhandener Ämter, Kosten für Personal und Räume.
25. Sonstige Maßnahmen/Leistungen, temporäre Maßnahmen, Provisorien in div. Bereichen.

Wir haben die Kosten der 25 Ziffern berechnet/geschätzt und kommen (mit Ziffer 8,15,21) Annahme 2025, auf einen Betrag von mindestens ca. 4,5 Mrd. EURO. Kosten für

Maßnahmen, die bei einem derartig kompliziert-komplexen Projekt zweifellos entstehen. Dieser Betrag ist in den von der DB genannten bahnverkehrlichen Kosten von ursprünglich 3,1 Mrd, heute 6,5 Mrd. EURO nicht enthalten. Für die Deckung der Kosten der genannten 25 Punkte und anderen zusätzlicher, bisher nicht bekannter Maßnahmen und Leistungen steht der Risikozuschlag nicht zur Verfügung. Dieser ist per Definition nur für heute noch nicht bekannte, bei einem Projekt dieser Größenordnung und dieses Schwierigkeitsgrades zweifellos eintretende. Kostenbelastungen und Risiken im bahnverkehrlichen Bereich, z.B. bei den Tunnel-bohrungen, vorgesehen

In den Kostenberechnungen von 2008 der Büros Ostertag und Vieregg + Rössler, die nur den bahnverkehrlichen Bereich betreffen, sind Kosten der aufgeführten Maßnahmen Ziffer 1 bis 25 nicht enthalten.

## **5. Kosten 2014/2022/25**

Aus diesem Betrag von 4,5 Mrd. € können/müssen die Projektbeteiligten betreffenden Beträge ermittelt werden. Diesen müssten um die endgültigen, tatsächlich von den einzelnen Projektbeteiligten zu tragenden Kosten (deren BürgerInnen) hinzugefügt werden. Wir versuchten mehrmals vergeblich Auskunft darüber zu erhalten, ob, welche, und in welcher Höhe diese und weitere Positionen in den bisher genannten Kosten oder in getrennten Kostenangaben der DB Bahn oder anderer Projektpartner/Träger, z.B. der Stadt, dem Land, der SSB, der EnBW aufgeführt/enthalten sind. Bisher ohne oder völlig unbefriedigende Antwort.

Deshalb haben wir diesen an der untersten Grenze (Basis 2014) liegenden Betrag von ca. 4,5 Mrd. € aufgrund von Informationen, Erfahrungen, bestem Wissen und Gewissen auf die am Projekt Beteiligten aufgeschlüsselt:: Bahn (bis 2022 ca. € 2,0 Mrd ) bis 2025 ca. € 3,0 Mrd., Stadt ca. € 0,5 Mrd. Land ,ca. € 0,5 Mrd , sonstige Beteiligte, z.B SSB, ENBW ca € 0,5 Mrd.

Diese Kosten müssten/müssen in den Kostenberechnungen der Bahn oder/und der anderen am Projekt Beteiligten deutlich aus-/nachgewiesen werden/sein. Dies ist offensichtlich nicht der Fall und müsste schleunigst nachgeholt werden. Es sind auf jeden Fall Kosten, die der Steuerzahler, die Bürgerinnen und Bürger, schlussendlich zu bezahlen haben.

Deshalb fügen wir die die Bahn betreffenden zusätzlichen Kosten den unter Ziffer 3.

- Kostenfortschreibung 2022 (Basis 2014) genannten Kosten von ca. € 9,77 Mrd hinzu mit bis 2022 mind.ca. € 2,0 Mrd

bahnverkehrliche Kosten 2022 (Basis 2014)

---

mind.ca. € 11,77 Mrd

• Kostenfortschreibung 2025 (Basis 2014), genannten Kosten hinzu mit bis 2025	mind.ca. € 12,56.Mrd.
	mind.ca. € 3,0 Mrd.
bahnverkehrliche Kosten 2025 (Basis 2014)	mind.ca.15.56 Mrd. €

Bei der Stadt kommen wir 2014 inklusiv der zus. Kosten von ca. 0,5 Mrd. € auf Kosten von  
mind.ca. 2,0 Mrd. €

## 6. Kosten /Mehrkosten vergleichbarer Großprojekte

Zu unserer Absicherung haben wir eingetretene Kosten/Mehrkosten vergleichbarer Großprojekte erfragt, ermittelt, z.B.

1. Transrapid München-Flughafen, Steigerung der Kosten von € 1,85 auf € 3,4 Mrd, ca. 85 %, verursacht u.a. durch zu niedrig angesetzte Kosten der Untertunnelungen (Südd. Ztg),,
2. Engelberg-Projekt Steigerung um ca. 42 % (Südd. Ztg),
3. Lübeck, Untertunnelung- Projekt Steigerung um ca.90 % (Südd. Ztg),
4. Gotthard- Alpentransversale Steigerung bisher um ca. 45 %. Wegen diesen milliardenschweren (Mehr-) Kosten wurde der Zulauf-, Basistunnel fallen gelassen und die Bauarbeiten an dem bereits begonnenen unterirdischen Bahnhof Porta Alpina eingestellt (NZZ).
5. Mehrkosten beim Berliner Lehrter Bahnhof Kalkulation ca. € 5,7 Mrd., Mehrkosten mindestens ca. € 1,5 Mrd, wahrscheinlich ca. € 2,3 Mrd. ca.40 % (Mehdorn 11.06.08),
6. Mehrkosten beim Bau der ICE-Strecke Frankfurt-Köln, deutlich mehr als ca. € 1 Mrd. (Mehdorn 11.06.08),
7. Mehrkosten beim Bau der ICE-Strecke München-Nürnberg, Nürnberg-Erfurt um ca.1,8 Mrd. über ca.50 % (Mehdorn 11.06.08),
8. Mehrkosten bei der B-29 Umfahrung Schwäbisch Gmünd (Untertunnelung in bergmännischer Bauweise wie S21)um ca. 70%, Kosten € 80.000.-/IfM Tunnel (STN).
9. S60 Ausbau Renningen–Böblingen werden bis April 2008, obwohl noch im Bau, bereits ca. € 150 Mio. Mehrkosten, was einer Kostensteigerung von ca. 65 % entspricht, angezeigt.
- 10.Norwegische Projekte mit Untertunnelungen Mehrkosten zwischen 40 und 110 %(FAZ, Südd. Ztg)
- 11.Beim Großflughafen Berlin zeichnen sich schon kurz nach Beginn der Bauarbeiten erhebliche Kostensteigerungen ab (Südd. Ztg.).

12. Laut Immobilien-Zeitungen von 15.05.2008 bis 2013 sind bei GU-Verträgen Baukostensteigerungen von 2006 auf 2007 15 % bis 20 % eingetreten und für die folgenden Jahre zu erwarten,

13.usw.

Die genannten Mehrkosten-Angaben dieser Projekte, die aus offiziellen Bekanntgaben und Berichten seriöser Printmedien stammen, lassen eher höhere Kostensteigerungen beim Projekt Stuttgart 21 erwarten als sich aus unseren Berechnungen ergeben.

## **7. Schlussbetrachtung, Fazit, Zusammenfassung**

Das angeblich „am besten, am tiefsten durchgeplante Projekt der Deutschen Bahn AG“ wird nach realistischer Überprüfung und Einschätzung eine erhebliche, den als Beispiel aufgeführten Projekten ähnliche Kostensteigerung erfahren.

Bei Stuttgart 21 musste bis 2007 von einer Steigerung von ca. € 4,1 Mrd. (€ 2,8 Mrd. + Risikozuschlag von ca. € 1,3 Mrd.) auf mindestens ca. € 4,9 Mrd. von ca. 20 %, ausgegangen werden. Dies die Kosten, wenn das Projekt S21 wie vorgesehen bis 2008 realisiert worden wäre. Bei einer Fertigstellung von S 21 bis 2019 muss von einer Steigerung von ca. € 4,9 Mrd. auf mindestens € 7,5 Mrd. von ca. 53 %, von den von der DB AG 2007 angegebenen ca. 4,1 Mrd von ca. 82,9 % ausgegangen werden. Auf dieser Basis ergeben sich 2014 bei einer Fertigstellung 2022 die genannten bahnverkehrlichen Kosten von mind. ca. € 12,0 (11.77) Mrd. bei einer Fertigstellung 2025 bahnverkehrliche Kosten von mind.ca. € 15,56 Mrd.

Was damals(1994) jeder wusste, der es wissen wollte ... das Projekt S21 ist auch unter Kosten- und Finanzierungs-Gesichtspunkten ein unseriöses Projekt. Kosten, Wirtschaftlichkeit und Nutzen stehen in einem krassen Missverhältnis zueinander. Die ursprünglich behauptete Finanzierung durch Grundstücks- und Mehrverkehrserlöse ist illusorisch. Die bisherigen Angaben der Deutschen Bahn AG und der anderen Partnern zu den Kosten und zu deren Finanzierung stellen sich als spekulative, „politische“, wesentlich zu niedrige Angaben / Kosten dar. Er, der Steuerzahler, müsste die Zache, die zu erwartende Kostensteigerung, bezahlen, egal aus welchem Topf. Schon längst, von Beginn hätte eine seriöse Kostenberechnung von unabhängiger dritter Seite erstellt werden müssen. Externe, unabhängige Experten, der Bundesrechnungshof hätten zur Überprüfung eingeschaltet werden müssen.

Dies müsste heute schleunigst nachgeholt werden.

Parallel muss die Alternativplanung K21, Modernisieren des Kopfbahnhofs unter verkehrlichen, städtebaulichen und architektonischen Gesichtspunkten, endlich ernsthaft aufgenommen werden, damit.- falls sich die bisherigen Kosten-, Finanzierungs-, Wirtschaftlichkeitsberechnungen von S 21 als untragbar herausstellen, was höchstwahrscheinlich der Fall sein wird, aus dem Projekt S21 ausgestiegen und zügig auf K21 umgestiegen werden kann.

Roland Ostertag u.a. Mai/Juni.2008, fortgeschrieben 24. Oktober, Juli 2014