

ZERSTÖRUNG DER STADT MIT MILLIARDEN

KOSTEN UND TERMINE STUTTGART 21

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

Da die von der Bahn für das Projekt Stuttgart 21 genannten Kosten zu keiner Zeit der Wirklichkeit entsprachen, haben wir in den vergangenen Jahren die realistischen Kosten auf der Basis seriöser Grundlagen berechnet, zuletzt Mitte 2015. Sie wurden in einer 10-seitigen Broschüre zusammengefasst. Die wesentlichen Inhalte/Ergebnisse auf den folgenden Seiten. Seit Beginn des Projekts S 21 1994 wird auf die unglaublichen Kosten- und Terminangaben der Bahn von uns hingewiesen. Die Angaben wurden durch die DB selbst laufend widerlegt. Die Zweifel werden durch die Überprüfung des Bundesrechnungshofs bestätigt.

2. ENTWICKLUNG/ GESCHICHTE DER KOSTEN bis 2019

1994 wurden der Öffentlichkeit von der DB Kosten für das Projekt ca. DM 4,9 Mrd. (ca. € Mrd. 2.5) und Fertigstellung 2004 genannt. Überprüfungen ergaben zweifelsfrei, dass diese Kosten viel zu niedrig angesetzt waren. Das Ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat in den vergangenen Jahren des Öfteren auf „erhebliche Unterdeckung“ hingewiesen.

Der Vereinbarung zwischen den Trägern des Projekts von 2007 liegen ca. € 2,8 Mrd. Kosten und Fertigstellung 2008 zugrunde. Schon damals hätte der Risikozuschlag von € 1,3 + 0,2 = 1,5 Mrd. und andere Kosten in diesen Grundkosten enthalten sein müssen. Beim Filderdialog 2008 teilte die Bahn mit, „dass sich die Projektpartner einig sind, dass der Kostenrahmen von € 4,562 für das Gesamtprojekt eingehalten werden.

Die Preissteigerungen von 1994 bis 2007 (jährliche Indexsteigerung nach Angaben des Statist. Bundesamtes mind. ca. 3,5 %) wurden nicht berücksichtigt oder zu niedrig angesetzt. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren haben wir in Kooperation mit einem Büro für Kostenplanung qualifizierte Berechnungen vorgenommen und in Pressegesprächen vorgestellt.

1. Kosten S21 2007:

1.1 Kostenangaben der Deutschen Bahn AG	ca. € 2,5 Mrd.
1.2 Index-/Preissteigerung 1994 -2007	ca. € 0,4 Mrd.
1.3 zusätzliche Maßnahmen (Seite 2, 3, und 4)	ca. € 0,5 Mrd.
1.4 Risikozuschlag, angeben	
von DBAG 2007 € 1,3 + € 0,2 Mrd. (s. o.)	ca. € 1,5 Mrd.
Kosten S 21 2007	ca. € 4,9 Mrd.

Da die Bahn bereits damals Fertigstellung 2019 andeutete, wurden die Kosten dafür berechnet

2. Kosten S21 2019:

2,1 Index- /Preissteigerung 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.
Inzwischen hat die Bahn 2013 ihre

Kostenangaben von 2009 auf ca. € 6,5 Mrd. freigegeben und als endgültig feststehende Kosten bezeichnet. Wir stellten 2014 fest und werden durch Rückfragen beim Stat. Bundesamt bestätigt, dass auch diese Kosten viel zu niedrig angesetzt sind und zu enormen Mehrkosten führen werden.

3. KOSTEN 2022 und 2025

Die DBG hat (STZ/STN 06.08.14) informiert, dass die Fertigstellung nicht vor 2022, wahrscheinlich 2024/25 erfolgen wird. Deshalb haben wir in Ziffer 2 genannten Kosten von ca. EU 7,5 Mrd. (bezogen auf 2019) auf den genannten neuen Zeitraum hochgerechnet.

3.1 Fertigstellung 2022 (Mittel zwischen 2019 und 2025):	
Kosten 2019 (s. Ziffer 2)	ca. € 7,5 Mrd.
Index-/Preissteigerung 3 J., nach Angabe Wiesbaden	
mind. 3,5%/Jahr	ca. € 0,77 Mrd.
Risikozuschlag auf der Basis DB AG	ca. € 1,5 Mrd.

Kosten 2022 ca. € 9.77 Mrd.

3.2 Fertigstellung 2025:

Kosten 2019	ca. € 7,5 Mrd.
Index-/Preissteigerung 6 J.(2019-2025)	
lt. Wiesbaden 3,5 % p.A.	ca. € 1,55 Mrd.
Risikozuschlag auf der Basis DB AG	ca. € 3,51 Mrd.

Kosten 2025 ca. € 12.56 Mrd.

4. ZUSÄTZLICHE KOSTEN;

“NICHTBAHNVERKEHRLICHE KOSTEN“.

Wir haben die nicht unmittelbar mit dem Tiefbahnhof zusammenhängenden, jedoch dadurch verursachten Kosten für Maßnahmen, die bei einem derartig kompliziert-komplexen Projekt zweifellos entstehen, berechnet, z.B. für durch das Projekt zwangsläufig erforderlichen städtebaulichen, architektonischen, tiefbaulichen Planungen, Realisierungen, Wiederherstellungen, Kollateralschäden. Die Kosten dieser 25 Ziffern belaufen sich auf mindestens 4,5 Mrd. EU. Dieser Betrag ist in den von der DB genannten bahnverkehrlichen Kosten von ursprünglich 3,1 Mrd., heute 6,5 Mrd. EU, auch in unseren Kostenberechnungen von 2008, die nur den bahnverkehrlichen Bereich betreffen, nicht enthalten.

5. Kosten 2022 und 20/25 mit Ziffer 4

Wir haben diesen an der untersten Grenze liegenden Betrag von ca. € 4,5 Mrd. auf die Projektbeteiligten 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 in den Kostenberechnungen der Bahn oder/und der anderen Projektbeteiligten deutlich nachgewiesen werden. Dies ist offensichtlich nicht der Fall und müsste schleunigst nachgeholt werden. Es sind Kosten, die der Steuerzahler zu bezahlen hat.

Wir fügen die die Bahn betreffenden zusätzlichen Kosten den unter Ziffer 3.

1. 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.

2. Kostenfortschreibung 2025 (Basis 2014),	
genannte Kosten	mind. ca. € 12,56.Mrd.
hinzu mit bis 2025	mind. ca. € 3.0 Mrd.

bahnverkehrliche Kosten 2025	
(Basis 2014)	mind. ca. € 15.56 Mrd.

Inzwischen (26.01.2016) wurden von der DB weitere Verzögerungen, „Szenario“, bis 2025 genannt, sodass bei dem Tempo, das die Bahn vorlegt, mit einer Fertigstellung nicht vor 2030 und dann mit Kosten von bis zu € 20. Mrd. gerechnet werden müsste.

Die Mehrkosten vergleichbarer Großprojekte bestätigen unsere Berechnungen. Die Angaben dieser Projekte, die aus offiziellen Bekanntgaben und Berichten seriöser Printmedien stammen lassen eher höhere Verzögerungen und Kostensteigerungen bei Stuttgart 21 erwarten .

6. Schlussbetrachtung, Fazit,

Zusammenfassung

Das angeblich „am besten, am tiefsten durchgeplante Projekt der Deutschen Bahn AG“ wird nach realistischer Überprüfung und Einschätzung eine erhebliche Kostensteigerung erfahren. Was damals (1994) jeder wusste, der es wissen wollte, das Projekt S21 ist auch unter Kosten- und Finanzierungs-Gesichtspunkten ein unseriöses, unverantwortliches 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 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, muss die Zeche, die zu erwartende Kostensteigerung, bezahlen, egal aus welchem Topf. Schon zu Beginn hätte eine seriöse Kostenberechnung von unabhängiger dritter Seite erstellt werden müssen.

Da die Kosten-, Finanzierungs-, Wirtschaftlichkeitsberechnungen von S 21 sich heute als untragbar herausstellen, wäre eine Fortführung unverantwortlich, ja abenteuerlich. Es muss schleunigst aus dem Projekt S21 ausgestiegen und endlich zügig die Alternativplanung K21, Modernisieren des Kopfbahnhofs unter verkehrlichen, städtebaulichen und architektonischen Gesichtspunkten, aufgenommen werden.

Roland Ostertag u. a., fortgeschrieben Januar 2016, 24. Oktober 2015, Juli 2014, erstellt Mai/Juni.2008

Roland Ostertag, 10.02.2016

Prof. Roland Ostertag, Gähkopf 3
70192 Stuttgart, T 0711/605337
e-mail :roland-ostertag@gmx.de

Peter Grohmann, Kremmlerstr. 51A
70597 Stuttgart, T0711/2485677,
peter-grohmann@die-anstifter.de

Peter Kappes, Kostenplaner, Ramsbachstr.3
70597 Stuttgart, T. 97665-0
kp@kappes-partner.com