



Sachschlichtung Stuttgart 21

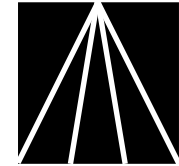
Sitzung am 26.11.2010

Investitionskosten von Stuttgart 21



**VIIEGG
RÖSSLER
GmbH**

Schornstraße 10
81669 München
Vieregge@vr-transport.de
Roessler@vr-transport.de



18. Juli 2008

Ermittlung der wahrscheinlichen Kosten des Projektes Stuttgart 21

Auftraggeber:

**Fraktion Bündnis 90 DIE GRÜNEN im Gemeinderat der Stadt Stuttgart
BUND Landesverband Baden-Württemberg**

damalige Projektkosten laut DB: 2,8 Mrd EUR

Projektkosten VIEREGG-RÖSSLER (Preisstand 2006)

Neubau von Strecken und Bahnhöfen in Mio. EUR

PFA 1.1 Tunnelbahnhof Hbf	757
PFA 1.2 Fildertunnel	1.294
PFA 1.3 Flughafen Fernbf. + Anbindung NBS	367
PFA 1.3 Gäubahnanbindung an NBS	177
PFA 1.4 Denkendorf - Wendlingen	164
PFA 1.5 Fernbahntunnel nach Feuerbach	590
PFA 1.5 Fernbahn nach Bad Cannstatt	426
PFA 1.5 S-Bahn nach Bad Cannstatt	251
PFA 1.6a Tunnel nach Unter-/Obertürkheim	964
	<hr/>
Zwischensumme	4.990

Fortsetzung Projektkosten incl. Zuschläge (Preisstand 2006)

Sonstige Baumaßnahmen	Mio. EUR
PFA 1.6b Abstellbahnhof Untertürkheim	230
Abtragen der alten Dämme	20
Abtransport von 80% Erdmassen	146
Verlegung U-Bahn Heilbronner Straße	54
Verlegung U-Bahn Staatsgalerie und	
Verlängerung Straßentunnel Gebhard-Müller-Pl.	73
Neubau Gebäude Bereich Jägerstraße	87
	<hr/>
Zwischensumme	610
Übertrag Neubau von Strecken und Bahnhöfen	4.990
	<hr/>
Gesamtkosten	5.600

inzwischen von
SSB bestätigt

Tunnelbaukosten pro m³ Volumen (ohne Ausrüstung und Zuschläge)

* Angebotspreis, nicht Endpreis

** ohne Sanierungskosten

- Offene Bauweise
- Tunnelbohrmaschine (TBM)
- Neue Österreichische Tunnelbauweise (NÖT)

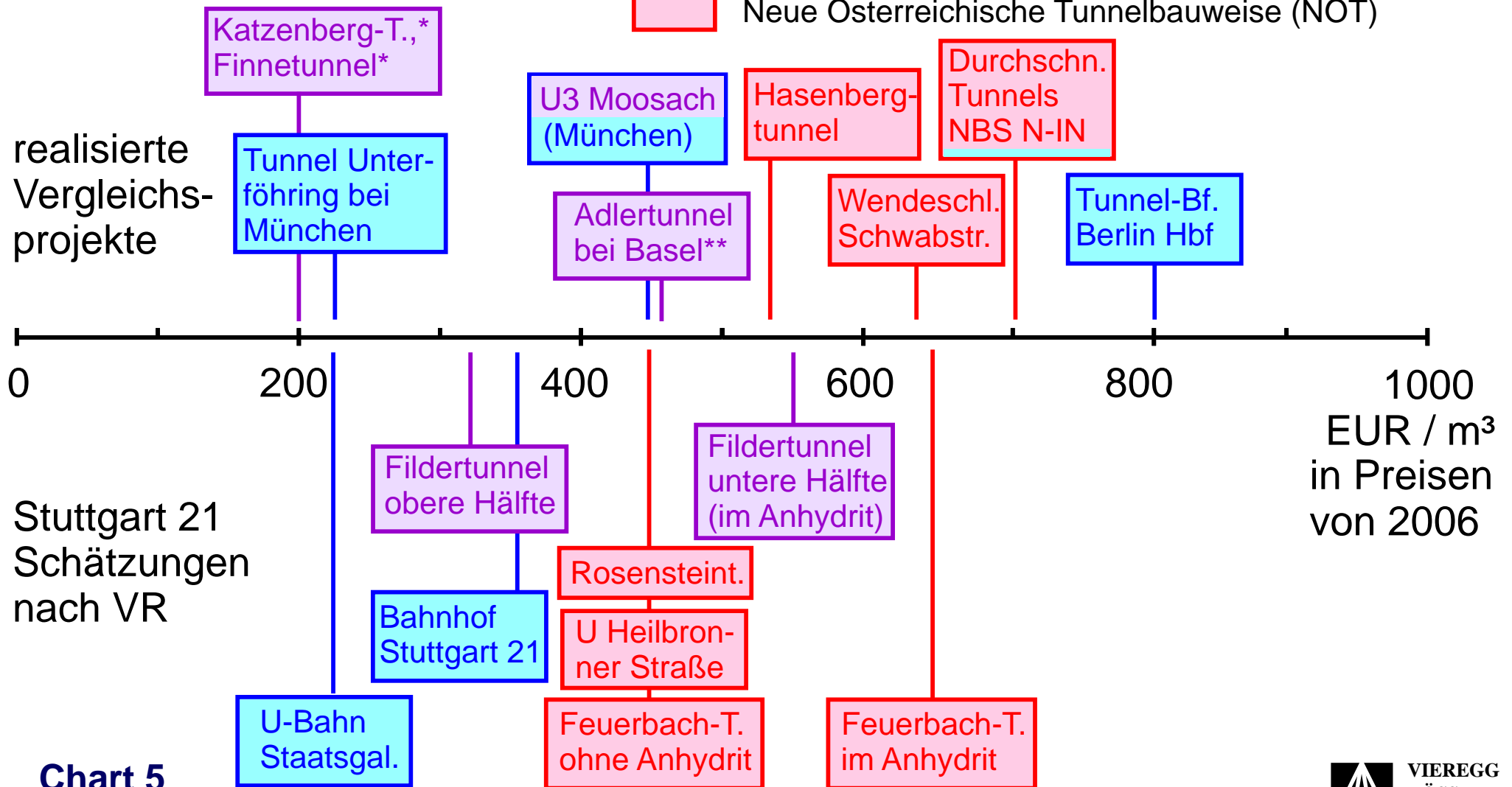


Chart 5

Aktualisierung Projektkosten, Abzug Planungskosten

Projektkosten	Mio. EUR
Preisstand 1. Quartal 2006	5.600
Preissteigerung bis 2. Quartal 2008 laut Statistischem Bundesamt *: 12,15%	676
	<hr/>
Projektkosten Preisstand 2. Quartal 2008	6.280
Bisherige Planungskosten	-300
	<hr/>
Verbleibende Projektkosten 2. Quartal 2008	5.980
Gesamtkosten nach Fertigstellung (2% Preissteigerung pro Jahr)	6.869

Chart 6

* Durchschnitt aus "Brücken im Straßenbau" und "Ortskanäle"

Entwicklung der Kostenschätzungen von Stuttgart 21

Milliarden Euro

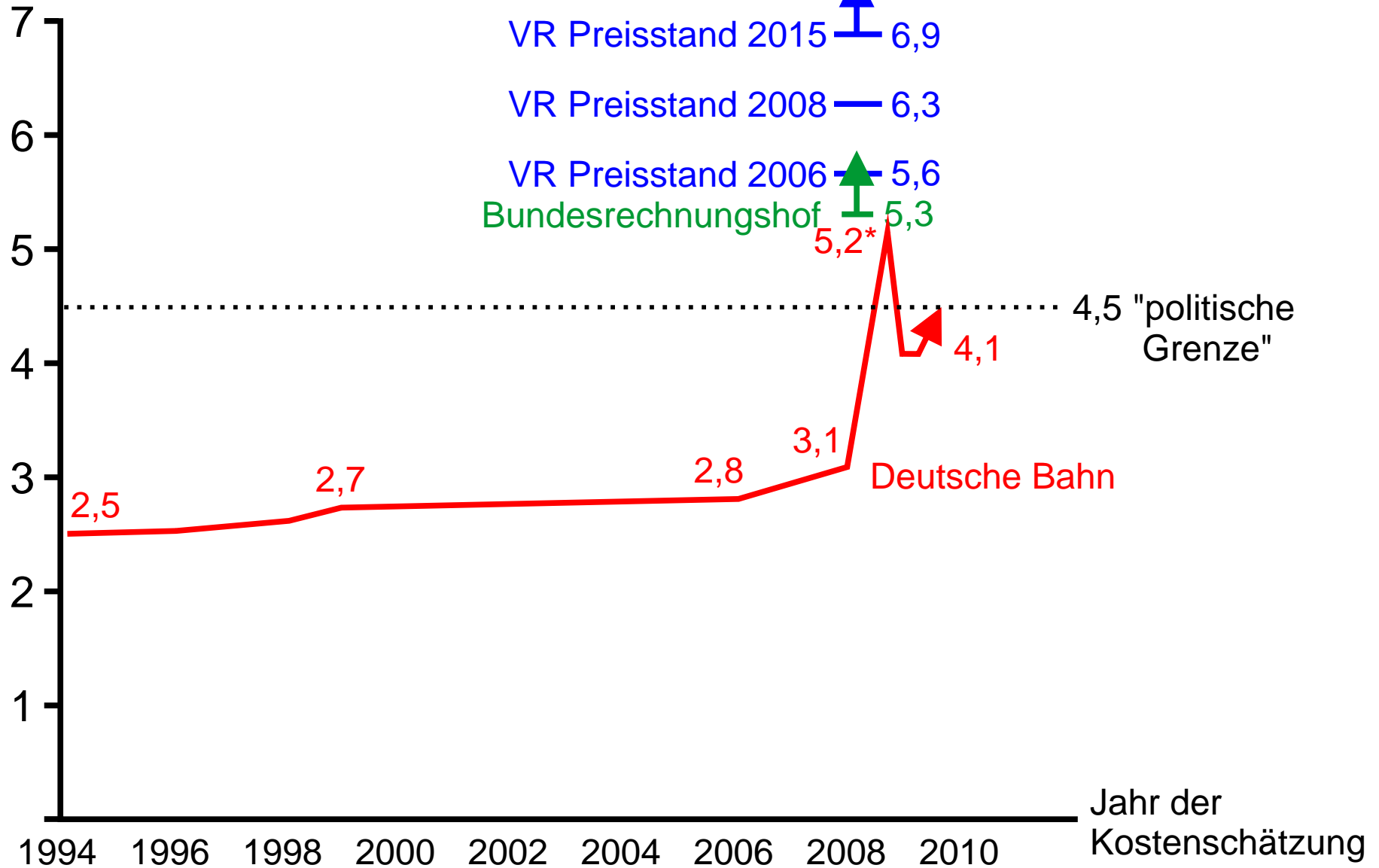


Chart 7

*laut DB Aufsichtsratsvorlage vom 10.12.2009,
ohne gegengerechnete Einsparungen

Kosten S21 laut DB AG vom 10.12.2009

5,221 Mrd EUR ohne die erhofften Einsparungen

- "Einsparpotenziale aus Markt- und Vergabeanalyse"
- "Chancen aus Optimierung der Bauwerke"

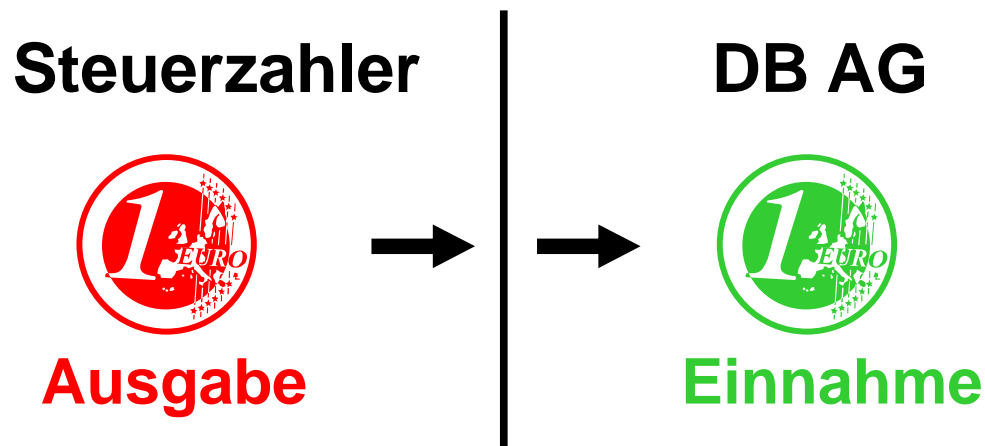
4,088 Mrd EUR mit den erhofften Einsparungen

aber: "Zur Realisierung dieser Punkte ist zum Teil die Zustimmung des EBA, der Architekten, der Projektpartner, der Bauherren und Gutachter notwendig. Insbesondere die Rückführung des Druckansatzes, die das größte Einsparvolumen beinhaltet, ist von Seiten des Eisenbahnbundesamtes noch nicht genehmigt."

**Alle Kostenangaben sind jedoch Angebots/Vergabepreise
Endabrechnung üblicherweise 15-20% höher**

Kostenschätzung VIEREGG-RÖSSLER GmbH bestätigt!

Warum baut die DB AG gerne so teuer?



zusätzlich Kosten für Planung ca. 17%

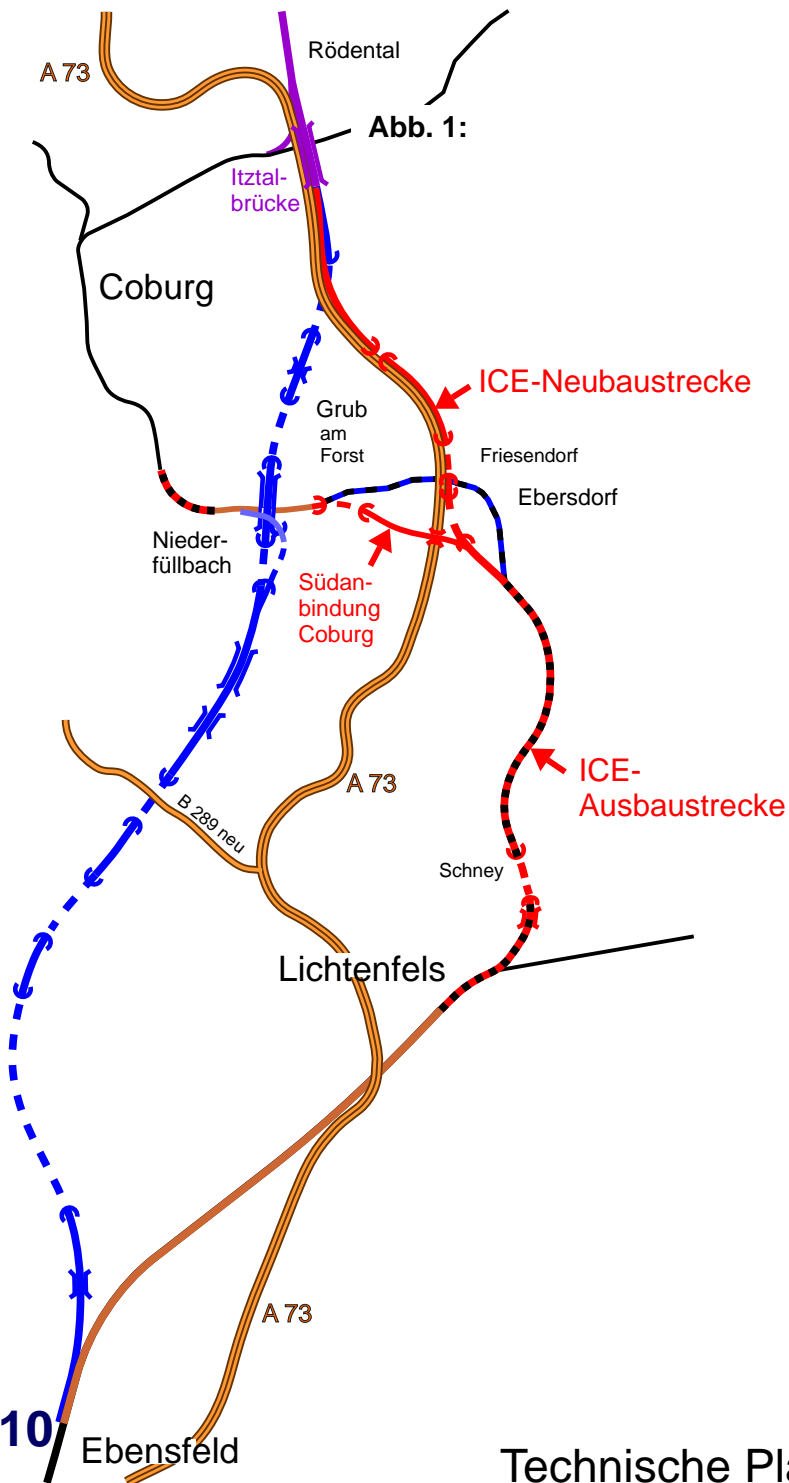
oberirdische Strecke:

- hoher Planungsaufwand pro km Strecke
- geringes Planungsbudget (z. B. 17% von 10 Mio EUR/km)

Tunnelstrecke:

- geringer Planungsaufwand pro km Strecke
- hohes Planungsbudget (z. B. 17% von 100 Mio EUR/km)

ICE-Strecke Nürnberg - Erfurt: Neue Trassen-Variante im Abschnitt Ebensfeld - Rödental



alte Planung

neue Planung

Kosten
in Mio EUR

963

461

Länge Tunnels

11 km

2 km

Akzeptanz

Ablehnung
aller be-
troffenen
Kommunen

Zustimmung
aller be-
troffenen
Kommunen

Neuplanung incl. Überarbeitung,
Abstimmung mit Bürgermeistern,
Abstimmungen in Stadträten,
Gemeinderat und Kreistag:
3 Monate !

Kostengünstige Planungen werden aussortiert!

ICE-Neubaustrecke Nürnberg - Ingolstadt:
voll güterzugtaugliche Variante mit nur 5 km Tunnel
kam nicht einmal ins Raumordnungsverfahren,
stattdessen nicht voll güterzugtauglich, 27 km Tunnel

Ulm - Augsburg: Beseitigung enger Kurven im Flachland
ist im neuesten Bundesverkehrswegeplan nicht mehr
vorgesehen (nur noch 1 Minute Fahrzeitverkürzung,
bis zu 21 Minuten Fahrzeitverkürzung wären möglich*),
stattdessen Tunnelkette von Stuttgart nach Ulm

Nürnberg - Leipzig: fast tunnellose direkte Trasse
über das Vogtland wäre 60 km kürzer und 1/2 Stunde
schneller gewesen als über Erfurt