



# **Ermittlung der Ausstiegskosten für das Projekt Stuttgart 21 zum Stand Dezember 2017**

München, den 13.12.2017

Auftraggeber:

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21  
Donicettistraße 8 B  
70195 Stuttgart



## Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung	3
2. Unmittelbare Ausstiegskosten	5
2.1 Kosten für schon geleistete Bauarbeiten	5
2.2 Ausführungsplanung, Vertragliche Kosten bei Projektabbruch, Kosten für Baustelleneinrichtung	8
2.3 Sonstige Kosten	9
2.4 Kosten für die Wiederherstellung des Kopfbahnhofs	10
2.5 Verlorene Planungskosten	10
2.6 Zusammenfassung der unmittelbaren Ausstiegskosten	12
3. Kosten für die Rückabwicklung der Grundstücksverträge	12
4. Sanierungskosten der bestehenden Bahnanlagen	14
5. Kosten für Umstieg 21	16
6. Kosten für K21-VR	18
7. Resumee	20



## 1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Im Jahr 2008 ermittelte die VIEREGG-RÖSSLER GmbH im Auftrag der Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Gemeinderat der Stadt Stuttgart sowie des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Baden-Württemberg die aus damaliger Sicht wahrscheinlichen Baukosten für das Projekt Stuttgart 21 und nahm hierbei die später von der DB AG eingestandene Kostenprognose aus dem Jahr 2012 von 6,8 bis 6,9 Mrd EUR schon 3 Jahre früher vorweg. (Ermittlung der wahrscheinlichen Kosten des Projekts Stuttgart 21, Juli 2008)

Im Dezember 2015 aktualisierte die VIEREGG-RÖSSLER GmbH im Auftrag des Aktionsbündnisses die Kostenstudie von 2008, denn inzwischen haben sich einige Ausgangsdaten verändert. Dies betrifft insbesondere zusätzliche Baumaßnahmen auf den Fildern sowie erhebliche bislang noch nicht in den Kosten berücksichtigte Schwierigkeiten beim Bau des eigentlichen Bahnhofs. Außerdem wurden neuere Preisstände aufgrund der eingetretenen Verzögerungen berücksichtigt. Die neue Kostenprognose beläuft sich nun auf 9,8 Mrd EUR.

Im Januar 2016 erhielt die VIEREGG-RÖSSLER GmbH einen Folgeauftrag, basierend auf der Kostenstudie von Dezember 2015 nun die Ausstiegskosten zu ermitteln.

Hierbei wurden die umfangreich dokumentierten aktuellen Baufortschritte ausgewertet, die Summen der schon vergebenen Bauaufträge recherchiert und diese mit den Kostenansätzen für den Rohbau aus der Kostenstudie von Dezember 2015 verglichen.

Im Oktober 2016 wurde noch eine weitere Studie erstellt, die sich mit den Kosten des Alternativkonzeptes "Umstieg 21" beschäftigt und auf der Ausstiegstudie von Dezember 2015 aufbaut.

Die VIEREGG-RÖSSLER GmbH wurde nun beauftragt, die Ausstiegstudie von Februar 2016 nach knapp 2 Jahren weiteren Baufortschritts auf den aktuellen Stand zu bringen. Die Grundlage der Studie, nämlich die Kostenstudie von Ende 2015, ist immer noch aktuell, denn es liegen keine neuen Erkenntnisse vor, die die damalige Kostenschätzung der VIEREGG-RÖSSLER GmbH in Höhe von 9,8 Mrd EUR für das Gesamtprojekt Stuttgart 21 in Frage stellen würde oder eine Aktualisierung nötig machen würde. Eine solche Aktualisierung der Kostenprognose könnte allerdings aktuell werden, falls der Filderbereich mit einem oberirdischen Bahnhof an der A8 wirklich umgeplant werden würde oder in den nächsten Jahren andere, bislang noch nicht absehbare Schwierigkeiten auftauchen sollten oder Planänderungen stattfinden sollten.



Auch die Methodik der Ausstiegsstudie von Februar 2016 kann weitgehend unverändert übernommen werden. Es müssen lediglich die konkreten Kosten anhand des größeren Baufortschritts aktualisiert werden.

Im Einzelnen müssen folgende Kosten für den Ausstieg berücksichtigt werden:

1. Kosten für den Abbruch der Bauarbeiten
  - 1a. Bislang verbaut entsprechend des aktuellen Baufortschritts
  - 1b. Kosten beim Vertragsausstieg für noch nicht geleistete Bauleistungen
2. Kosten für die Wiederherstellung des Kopfbahnhofes
3. verlorene Planungskosten
4. Zahlungen für die Rückabwicklung der Grundstücksverträge zwischen DB AG und der Stadt Stuttgart
5. Sanierungskosten der bestehenden Bahnanlagen (Kopfbahnhof und Zulaufstrecken)

Die Punkte 1 bis 3 stellen somit die unmittelbaren Ausstiegskosten dar.

Zahlungen für Rückabwicklung von Grundstücksverträgen (Punkt 4) müssen separat ausgewiesen werden, denn es handelt sich nicht um Kosten, sondern nur um Zahlungen zwischen Institutionen der öffentlichen Hand, ohne dass der Steuerzahler belastet wird.

Die Sanierungskosten (Punkt 5) sind ebenfalls separat auszuweisen, da es sich um "Ausstiegskosten" handelt, die nach und nach in den nächsten 30 Jahren anfallen.

Alle Kosten, die über die Wiederherstellung des Ursprungszustands hinausgehen, werden nur unter "Umstiegskosten" aufgeführt. Hierbei werden zwei konkrete Alternativvorschläge vorgestellt und die Kosten ausgewiesen. Die Kosten für den Ausstieg plus die Kosten des Alternativvorschlags stellen die "Umstiegskosten" dar. Die "Umstiegskosten" können dann direkt mit den "Weiter-so-Kosten" in Höhe von 9,8 Mrd EUR (Fertigstellung des Projekts Stuttgart 21 wie geplant) verglichen werden.

Nur der Punkt 1 ist entsprechend des aktuellen Baufortschrittes zu aktualisieren, die anderen Punkte sind weiterhin gültig und werden weitgehend unverändert aus der früheren Fassung der Studie übernommen.



## 2. Unmittelbare Ausstiegskosten

Die unmittelbaren Ausstiegskosten setzen sich aus den oben genannten Punkten 1 bis 3 zusammen:

- Kosten für den Abbruch der Bauarbeiten
- Kosten für Wiederherstellung des Kopfbahnhofs
- Verlorene Planungskosten.

Die Kosten für den Abbruch der Bauarbeiten setzen sich aus zwei Teilen zusammen: Zum einen aus den Baukosten entsprechend des Baufortschritts Anfang Dezember 2017, die die DB AG in voller Höhe erstatten muss und zum anderen aus vertraglichen Entschädigungskosten, die die DB AG den Baufirmen für noch nicht geleistete Bauleistungen zu zahlen hat.

### 2.1 Kosten für schon geleistete Bauarbeiten

Laut DB AG wurden bis Ende 2015 Aufträge für 3,1 Mrd EUR vergeben. Zieht man von den 3,1 Mrd EUR knapp 100 Mio EUR für den separat zu behandelnden PFA 1.4 (Tunnel Denkendorf, Sulzbachtalbrücke) ab, so wurden Aufträge im Wert von 3 Mrd EUR vergeben:

Tab. 1: Vergabesummen Ende 2015 und Rohbaukosten in Mio EUR

	Haupt- Vergabe- summen	Gesamt- vergabe- summen	Kosten Rohbau* laut VIAREGG- RÖSSLER GmbH Preisstand 2015
PFA 1.1	310	?	923
PFA 1.2	480	?	1072
PFA 1.5	490	?	996
PFA 1.6a	240	?	847
Summe	1520	ca. 3000	3838

\* Ohne Ausführungsplanung; In der Fassung von Dezember 2016 waren nur die reinen Tunnel-Rohbaukosten enthalten, jetzt sind auch Brücken, Erdbewegungen usw. berücksichtigt und der Preisstand ist auf 2015 aktualisiert



Das heißt, für die Hauptvergaben an die Arbeitsgemeinschaften (PFA 1.1, PFA 1.5 und PFA 1.2 + 1.6b) wurden rund 1,5 Mrd EUR vergeben, und für die diversen kleineren Aufträge nochmals 1,5 Mrd EUR. Vergleicht man diese Zahlen mit den von VR geschätzten Rohbaukosten in Höhe von 3,8 Mrd EUR, so kann man feststellen, dass nur noch wenige Vergaben in den letzten 2 Jahren hinzugekommen sein können, wenn nun vermutlich sämtliche Rohbauarbeiten vergeben worden sind.

Die Berechnungen beruhen auf dem aktuellen Vortriebsstand vom 4.12.2017, die von der offiziellen Seite von Stuttgart 21 heruntergeladen wurden.

Zum **aktuellen Baufortschritt bei den Tunnelstrecken** sieht die Sachlage wie folgt aus, wobei die im Internet veröffentlichten Vortriebsstände vom 4.12.2017 berücksichtigt wurden und die Kosten der realisierten Abschnitte anhand der Kostenkalkulation der VIEREGG-RÖSSLER GmbH von Dezember 2015 (Gesamtkosten 9,8 Mrd EUR) berechnet wurden.

Beim PFA 1.2 (Fildertunnel) ist im oberen Abschnitt die Weströhre mit Tunnelbohrmaschine außerhalb des Anhydrits vollständig fertiggestellt, die andere Röhre steht kurz vor der Fertigstellung. Die Vortriebslänge beträgt  $5704 + 5260 \text{ m} = 10964 \text{ m}$ . Nach dem VIEREGG-RÖSSLER-Kostenansatz von  $320 \text{ EUR/m}^3$  außerhalb des Anhydrits (Preisstand 2006) ergeben sich **409 Mio EUR** an schon fertiggestellten Tunnelstrecken (Preisstand 2015). Bezüglich des Volumens bzw. der Vortriebslängen ist somit schon mehr als die Hälfte des Fildertunnels aufgefahren, bzgl. der Kosten ist es jedoch weniger als die Hälfte, weil mit dem teuren Tunnelabschnitt im Anhydrit - mit Ausnahme eines Übergangsbereiches - noch nicht begonnen wurde. Bei den aufgefahrenen Tunnels handelt es sich um sog. einschalige Tunnels, so dass das Tunnelbauwerk auch bei Abbruch der Arbeiten standfest und dicht verbleibt.

Bei PFA 1.5 Tunnel Feuerbach, dessen Rohbaukosten 472 Mio EUR betragen, sind 82% der Tunnelstrecken (ohne Innenschale) fertiggestellt. Auch wenn die Tunnel nicht benutzt werden, müssen Sie zur Wahrung der dauerhaften Standfestigkeit noch mit einer Innenschale versehen werden, d.h. es fallen die gesamten Rohbaukosten an (ohne Gleistrog). Diese Kosten betragen **386 Mio EUR**. Alternativ könnten die Tunnels auch mit Aushubmaterial verfüllt werden, wobei eine umfangreiche Verdichtung zur Vermeidung von langfristigen Setzungen erforderlich wäre.

Der Fernbahntunnel Bad Cannstatt, der ebenfalls zu PFA 1.5 gehört, ist zu 86% aufgefahren. Die Rohbaukosten betragen 314 Mio EUR, demnach betragen die Kosten der realisierten Abschnitte incl. Innenschale **270 Mio EUR**.



Die S-Bahn-Tunnels (auch PFA 1.5) sind im bergmännischen Abschnitt zu 20% aufgefahren, bei Rohbaukosten von 51 Mio EUR incl. Innenschale sind somit **10 Mio EUR** schon verbaut. Bei den in offener Bauweise zu erstellenden Abschnitten (Rohbaukosten 96 Mio EUR) ist der Bf Mitnachtstraße im Rohbau schon fertiggestellt und weitere Teilabschnitte, was ungefähr 73% des Rohbaus entspricht. Die Kosten betragen demnach **70 Mio EUR**.

Bei PFA 1.6a sind inzwischen 72% der Tunnelstrecken (ohne Innenschale) vorgetrieben. Die Rohbaukosten hierfür betragen demnach, wiederum unter Zugrundelegung des höheren VIAREGG-RÖSSLER-Kostenansatzes (Rohbaukosten 812 Mio EUR) incl. der noch nachzurüstende Innenschale **585 Mio EUR**.

Hinzu kommen noch beim PFA 1.5 und PFA 1.6a zwei fertiggestellte Trogbauwerke mit einer Gesamtlänge von 500 Metern, die mit rund **15 Mio EUR** zu veranschlagen sind. Außerdem wurde ausgehend von der Bahnhofsbaugrube mit bergmännischen Tunnels im Westen und im Osten begonnen, die zu insgesamt 60 m vorgetrieben wurden. Bei Kosten von 650 EUR/m<sup>3</sup> ergeben sich ebenfalls weitere **15 Mio EUR**.

Der **Baufortschritt beim Bahnhofsbauwerk** beschränkte sich Anfang 2016 weitgehend nur auf Bauvorbereitungen und Erdaushub. Im einzelnen ergaben sich nach einer Aufstellung von Dipl.-Ing. Hans Heydemann vom 26.1.2016 folgende realisierte Einzelmaßnahmen:

- Abriß Bahnhofsfügel, Förderband, Baustraßen, Grundwasser-Management: **104 Mio EUR**
- Baustelleneinrichtungen, Erdaushub, Fußgängerstege: **16 Mio EUR**
- Spartenverlegungen (Nesenbachtücker nur Bauvorbereitung): **21 Mio EUR**
- ca. 100 von künftig über 4000 Pfahlgründungen: **2 Mio EUR**

Bei Nesenbachtücker und Hauptsammler West dürfte der weitere Baufortschritt bei grob geschätzt **20 Mio EUR** liegen.

Inzwischen sind von den 25 Baufeldern 8 davon begonnen worden, wobei entweder die Bodenplatte fertiggestellt oder der Bau weit fortgeschritten ist. Eine Analyse der konkreten Flächen und Baufortschritte ergab, dass von 955.000 Kubikmetern Bahnhofsbauwerk der Baufortschritt einem (fiktiven) Bauwerksvolumen von 102.000 Kubikmetern entspricht. Unter den fertigen oder begonnenen Bodenplatten wurden die Pfahlgründungen vervollständigt. Bei gesamten Rohbaukosten von 924 Mio EUR sind somit **100 Mio EUR** verbaut. Darin sind anteilig schon die seit Anfang 2016 zusätzlich erstellten Pfahlgründungen enthalten.



Die Neckarbrücke (PFA 1.5) wurde inzwischen begonnen. Die Rohbaukosten betragen 22 Mio EUR, geschätzt 40% davon und somit **9 Mio EUR** ist schon realisiert.

Bei der **Verlegung von Stadtbahnlinien** ist der Bereich Heilbronner Straße diese Tage in Betrieb genommen worden, d.h. das Bauwerk ist fertiggestellt und es fallen die vollen Kosten in Höhe von **44 Mio EUR** an (ohne die reinen U12-Tunnels, die ein eigenes Projekt darstellen und nicht ursächlich S21 zuzuordnen sind). Bei der Staatsgalerie ist grob geschätzt die Hälfte des Rohbaus fertiggestellt, das entspricht **26 Mio EUR**, incl. Bauvorbereitungen (insbesondere Spartenverlegungen).

Beim PFA 1.4 ist die Sulzbachtalbrücke und der kurze Tunnel bei Denkdorf ist in großen Teilen im Rohbau fertiggestellt (insgesamt **93 Mio EUR**).

In der Summe entspricht der Baufortschritt in allen Planfeststellungsabschnitten 2.245 Mio EUR. In der letzten Fassung der Studie von Anfang 2016 vor 22 Monaten waren dies nur 750 Mio EUR. Dies entspricht einer Jahresbauleistung in Höhe von gut 800 Mio EUR pro Jahr bzw. einer monatlichen Bauleistung von 70 Mio EUR.

## **2.2 Ausführungsplanung, Vertragliche Kosten bei Projektabbruch, Kosten für Baustelleneinrichtung**

Über den aktuellen Stand der Vergaben liegen keine detaillierten aktuellen Informationen vor. Es ist anzunehmen, dass der in Tab. 1 aufgeführte Rohbau in Höhe von 3838 Mio EUR (VIEREGG-RÖSSLER Preisstand 2015) vollständig vergeben worden ist und die Ausführungsplanung, die von den Bauunternehmen in Eigenregie durchgeführt wird, schon umgesetzt worden ist. Deshalb sind zu den reinen Baukosten noch 5% **Ausführungsplanung** zu berücksichtigen, das entspricht **192 Mio EUR**.

Nach der Werkvertragsregel des § 649 BGB hat die DB AG ein freies Kündigungsrecht, muss dann aber 5% der **Vergütung auf die nicht erbrachte Werkleistung** bezahlen. Laut vorherigem Kapitel beträgt der Baufortschritt einem Volumen von 2.245 Mio EUR, es sind jedoch 3838 Mio EUR an Bauleistungen vergeben worden. Auf die schon geleisteten Arbeiten müssen die genannten 5% nicht angesetzt werden, sondern auf die Differenz, also der noch nicht realisierten Bauleistungen, in Höhe von 1593 Mio EUR. Somit beträgt die "Vertragsstrafe" für die Kündigung 5% von 1593 Mio EUR, die vertraglichen Ausstiegskosten betragen **80 Mio EUR**.





Die **Kosten der Baustelleneinrichtungen** werden allgemein mit 10% der Gesamtkosten angesetzt. Diese Baustelleneinrichtungen wurden schon zu einem deutlich größeren Teil umgesetzt als der Anteil der bisher realisierten Tunnelstrecken. Die Baustelleneinrichtungen bei PFA 1.1 wurden oben schon separat ausgeführt. Wenn man nun pauschal davon ausgeht, dass für die noch nicht geleisteten Bauleistungen in Höhe von 1593 Mio EUR schon 10% Baustelleneinrichtung realisiert wurde, so ergeben sich weitere den Baufirmen zu erstattende Kosten in Höhe von **159 Mio EUR**.

Die vertraglichen Kosten, Ausführungsplanung und Baustelleneinrichtung betragen demnach 431 Mio EUR.

### 2.3 Sonstige Kosten

Bei einem Projektabbruch müssen Baugruben mit einem Volumen von ca. 1 Mio Kubikmeter wieder verfüllt, außerdem muß die Oberfläche (Parkflächen und Verkehrsflächen) wieder hergestellt werden. Bei Kosten von 25 EUR pro m<sup>3</sup> Erdbewegung und 100 EUR pro m<sup>2</sup> (Parkflächen etwas weniger, Verkehrsflächen etwas mehr) auf 15 ha Fläche ergeben sich **Kosten für die Wiederherstellung der Oberfläche** von **40 Mio EUR**.

In den Umbau des Kopfbahnhofs und insbesondere seines Gleisvorfeldes wurden gut 50 Mio EUR investiert. Ein Großteil dieser Kosten kann für einen künftigen Kopfbahnhof weiter genutzt werden und stellt überfällige Bereinigungen des Gleisbildes dar, doch ca. 1/3 dieser Kosten dürften verloren sein. Somit betragen die verlorenen Kosten des Umbaus des Gleisvorfeldes **18 Mio EUR**.

Für weitere sonstige Kosten wird ein Zuschlag von 5% zum schon geleisteten Bauvolumen (incl. Kosten für Baustelleneinrichtungen, ohne Vergütung auf nicht erbrachte Werkleistung) berücksichtigt. Diese Kosten für "Unvorhergesehenes" betragen demnach **120 Mio EUR**. Darin sind beispielsweise geleistete Zahlungen für Unterfahrungsrechte enthalten, oder aber Umweltschutzmaßnahmen, so weit sie nicht Teil der Rohbaukosten sind.

Die sonstigen Kosten betragen somit 178 Mio EUR.



## 2.4 Kosten für die Wiederherstellung des Kopfbahnhofs

Zur Wiederherstellung des Kopfbahnhofs hinsichtlich seiner alten Funktionsfähigkeit müssen im Kern 16 Gleise um 120 Meter wieder auf ihre ursprüngliche Länge verlängert werden. Es sind rund 9.000 m<sup>2</sup> Bahnsteig sowie rund 2 km Gleise neu zu errichten. Hierfür sind incl. Bahnsteigdächer und diverser Zuschläge (für Planung usw.) rund **30 Mio EUR** zu veranschlagen. Diese Kosten enthalten nicht eine architektonisch ansprechende Gesamtlösung, wie sie bei K21 angedacht wird.

Eine Anpassung des Gleisvorfeldes ist theoretisch gar nicht erforderlich, doch dürfte eine Verschlinkung von Weichen und Begradigung von Fahrstraßen sinnvoll sein, die grob geschätzt 1/3 der ursprünglichen Umbaukosten des Gleisvorfeldes und somit **18 Mio EUR** betragen.

Die Wiederherstellung des Kopfbahnhofes kostet somit 48 Mio EUR.

## 2.5 Verlorene Planungskosten

Bei der VIAREGG-RÖSSLER-Kostenkalkulation wurden im Jahr 2008 für das Projekt Stuttgart 21 5,6 Mrd EUR zum Preisstand 2006 veranschlagt. Bei großen Projekten sind im Idealfall tatsächliche Planungskosten von 7% realistisch. Für Projekte unter 50 Mio EUR sieht die HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) Planungskosten in Höhe von 10% der Bauumme vor, darüber sind die Honorare frei verhandelbar, weil die Autoren der HOAI davon ausgehen, dass mit zunehmender Größe eines Projektes die Planungskosten prozentual sinken - allerdings ist dieser Sachverhalt nicht direkt in Gesetzesform ausformuliert. Bei Projekten des Bundes stellt die DB AG dem Bund 18% Planungskosten in Rechnung, doch ein Großteil davon stellt eine Planungsprovision dar, die sich positiv auf den Konzerngewinn auswirkt, und nur ein kleinerer Teil sind tatsächliche Planungskosten, mit denen die mit der eigentlichen Planungsarbeit befaßten Ingenieurbüros bezahlt werden.

Beim Münchner U-Bahn-Bau, dessen Planungsleistungen kaum ausgeschrieben wurden, sondern überwiegend vom U-Bahn-Referat der Stadt in Eigenleistung durchgeführt wurden, hat man die Planungskosten mit 7% veranschlagt, und dies war noch vor der Einführung der arbeitssparenden EDV.

Aufgrund der ca. 40 Planfeststellungsänderungsverfahren dürften die tatsächlichen Planungskosten bei Stuttgart 21 doch deutlich über 7% liegen. Im WIKIPEDIA-Artikel über Stuttgart 21 ist von 15% Planungskosten die Rede, es ist jedoch nicht klar, inwieweit hier Provisionen der DB AG enthalten sind, die letztlich keine Kosten darstellen.



Die HOAI sieht 9 Stufen der Planung vor. Die ersten Stufen von Grundlagentermittlung bis Genehmigungsplanung machen 52% der gesamten Planungskosten aus. Vergabe und Ausführungsplanung (die meist von den Baufirmen selbst durchgeführt wird) machen 30% aus, der Rest (Bauüberwachung, Dokumentation, Betreuung Mängelbeseitigung) beträgt 18% und wird nicht von den Baufirmen ausgeführt.

Legt man 5,6 Mrd EUR als Baukosten mit Preisstand 2006 und Sachstand 2008 den Planungskosten zugrunde, geht man von 7% Planungskosten und geleisteten 52% der gesamten Planungskosten aus, so ergeben sich 204 Mio EUR an Planungskosten bis zur Genehmigungsplanung. Dies entspricht weitgehend der Aussage im genannten WIKIPEDIA-Artikel, dass bis 2009 **210 Mio EUR** Planungskosten (ohne Ausführungsplanung) ausgegeben wurden.

Aufgrund der 40 Planänderungen, die zu einem großen Teil erst nach 2009 eingebracht wurden, dürften noch geschätzte weitere **50 Mio EUR** an zusätzlichen Planungskosten angefallen sein.

In diesem Zusammenhang muß erwähnt werden, dass bei der Kostenkalkulation von VIAREGG-RÖSSLER von Dezember 2015 Planungskosten von 15,5% zugrundegelegt worden sind. Falls die Planungskosten von der DB AG direkt getragen werden, ohne dass andere öffentliche Träger zur Finanzierung herangezogen werden, so könnten die Planungskosten auch niedriger sein, weil sich die DB AG möglicherweise die Provision nicht selbst in Rechnung stellt. Außerdem ist es möglich, dass die Planungskosten auf niedrigeren angenommenen Gesamtkosten basieren, so dass die beispielsweise bei Wikipedia zitierten 15% Planungskosten in Wirklichkeit prozentual etwas niedriger sind. Wie hoch tatsächlich die Planungskosten sind, wer im einzelnen die Planungskosten trägt und ob die DB AG sich selbst die üblichen Provisionen in Rechnung stellt, ist für Außenstehende nicht durchschaubar.



## 2.6 Zusammenfassung der unmittelbaren Ausstiegskosten

Entsprechend der vorangegangenen Unterkapitel ergeben sich die unmittelbaren Ausstiegskosten wie folgt:

Tab. 2: Unmittelbare Ausstiegskosten in Mio EUR, Preisstand 2015, Bauarbeiten Stand 4.12.2017

Kosten für schon geleistete Bauarbeiten	2.245
Ausführungsplanung	192
Vertragliche Kosten bei Projektabbruch	80
Baustelleneinrichtung	159
Sonstige Kosten	178
Wiederherstellung des Kopfbahnhofs	48
Verlorene Planungskosten	309
	<hr/>
Summe unmittelbare Ausstiegskosten	3.211

## 3. Kosten für die Rückabwicklung der Grundstücksverträge

Ende 2001 wurde ein Kaufvertrag zwischen der DB AG und der Stadt Stuttgart geschlossen. Demnach erwarb die Stadt Stuttgart momentan noch genutzte Gleisflächen für 830 Mio DM von der DB AG. Davon betreffen 109 Mio DM das Teilgebiet C1, das nicht mit Stuttgart 21 im Zusammenhang steht. Dieses Teilgebiet, das auch bei Beibehaltung des Kopfbahnhofs bebaut werden kann, muß für die folgenden Betrachtungen herausgerechnet werden. Demnach verbleibt ein Kaufpreis von 721 Mio DM bzw. 369 Mio EUR.

Die Stadt ist somit Eigentümerin der Gleisanlagen. Die DB AG hat sich verpflichtet, jährlich einen Zins von 5,5% zu zahlen, sozusagen eine Art Pacht für die Benutzung der Gleise, welche nun der Stadt Stuttgart statt der DB AG gehören. Dieser Zins stellt für die DB AG keine Ausstiegskosten dar, denn die Erlöse für die Grundstücksverkäufe stellen letztlich eine Unternehmensfinanzierung für die verschuldete DB AG dar: Der eingegangene Grundstücksvertrag kann als Kreditvertrag mit einer langen Laufzeit gesehen werden. Da inzwischen die Zinsen niedriger geworden sind, ist die Vereinbarung aus Sicht der DB AG nicht mehr vorteilhaft, doch in den ersten Jahren nach diesem Grundstücksgeschäft hatte die DB AG durchaus Vorteile davon, andernfalls hätte die DB AG ähnlich teure Bankkredite aufnehmen müssen. Mit Vertragsausstieg zahlt die DB AG letztlich die Kaufsumme von 369 Mio



EUR (ohne Teilgebiet C1) wieder an die Stadt zurück, die Gleisflächen gehen wieder in das Eigentum der DB AG über. Aus Sicht des Steuerzahlers stellen diese Geldbewegungen keine Kosten dar, denn sie finden nur zwischen unterschiedlichen öffentlichen Trägern statt. Für die DB AG bedeutet die Rückzahlung eine Ausgabe, für die Stadt Stuttgart eine Einnahme.

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht der DB AG handelt es sich beim Rückkauf nicht zwangsläufig um Kosten, sondern nur um erfolgsneutrale Umbuchungen innerhalb der Aktivseite der Bilanz (Barmittel werden reduziert, Anlagevermögen wird erhöht). Betriebswirtschaftlich spricht man nur von Zahlungen bzw. von Ausgaben, doch weder von Kosten noch von Aufwendungen. Ein betriebswirtschaftlicher Verlust ergibt sich nur dann, wenn für die Gleisanlagen ein niedrigerer Wert ins Anlagevermögen hineingebucht wird als beim Rückkauf an die Stadt bezahlt wird, was aber durchaus möglich ist, weil die DB AG ihr Anlagevermögen bundesweit deutlich unterbewertet. Der Vorgang ist letztlich mit einem Unternehmer vergleichbar, der eine Maschine geleast hat und sie jetzt von der Leasingfirma zurückkauft, um weiter wie gehabt die Maschine nutzen zu können, ohne weiter Leasingraten zahlen zu müssen.

Im Vertrag ist außerdem festgelegt, dass die DB AG 29 Mio DM für Altlastenbeseitigung und 33 Mio für Bodenaushub und Neumodellierung des Geländes ausgeben muß. Somit besteht für die DB AG eine Verpflichtung der Zahlung von 62 Mio DM bzw. 32 Mio EUR, nach heutigem Preisstand sind das in etwa 45 Mio EUR.

In der Bilanz der DB AG war bis zum Jahr 2009 eine Rückstellung in Höhe von 600 Mio. EUR für die Altlastensanierung im Sinne eines Worst-Case-Szenarios eingestellt. Wie hoch die Kosten für die Altlastensanierung tatsächlich sind, wird vermutlich auch die DB AG nicht wissen. Das Risiko von Mehrkosten der Altlastensanierung ging inzwischen auf die Stadt Stuttgart über; die DB AG hat sich nur verpflichtet, von diesen Kosten 15 Mio EUR zu übernehmen. Sämtliche Mehrkosten schmälern nun den wirtschaftlichen Erfolg des Immobilienprojektes. Mögliche Mehrkosten werden von den Autoren dieser Studie nicht als Kosten des Verkehrsbauwerkes Stuttgart 21 und deshalb nicht als Einsparung im Fall des Projektabbruchs angesehen, zumal auch die tatsächliche Höhe der Mehrkosten nicht bekannt ist und noch gar nicht geklärt ist, ob der Kopfbahnhof wirklich abgerissen wird oder in verkleinerter Form weiter betrieben wird und ob die Kosten für die Altlastensanierung wirklich so hoch sein werden. Für das Gelände C1 wurden im Jahr 2009 die Kosten der Altlastensanierung konkret mit lediglich 1,9 Mio EUR veranschlagt. Wenn es bei diesem niedrigen Kostenansatz bleibt, dann wäre hochgerechnet auf das Gesamtgelände ein Wert anzusetzen, der tatsächlich von den vertraglich vereinbarten Zahlungen der DB AG abgedeckt wäre.



Somit muß die DB AG im Rahmen des Ausstiegs 369 Mio EUR an die Stadt zahlen, spart sich hingegen die Altlastenbeseitigung und Geländemodellierung für 45 Mio EUR. In der Summe sind die **Ausgaben der DB AG um 324 Mio EUR höher**, wenn aus dem Projekt ausgestiegen wird, als wenn weitergebaut wird und am Ende zwar die Flächen nicht zurückgekauft werden müssen, aber die vereinbarte Altlastenbeseitigung und Geländemodellierung durchgeführt werden muß.

Da es sich bei den genannten 324 Mio EUR um Ausgaben bzw. Zahlungen und nicht um Kosten handelt und diese Zahlungen nur innerhalb der öffentlichen Hand stattfinden, darf dieser Betrag aus Sicht des Steuerzahlers nicht zu den im letzten Kapitel ermittelten unmittelbaren Ausstiegskosten addiert werden. Sie dürfen nur separat ausgewiesen werden, und zwar mit dem Hinweis, dass es sich hierbei nicht um Kosten handelt, sondern lediglich um Zahlungen zwischen öffentlichen Trägern und sich die Zahlung negativ auf die Liquidität der DB AG auswirkt, jedoch für den Jahresabschluß auch erfolgsneutral sein kann oder zumindest nicht in voller Höhe den Jahresabschluß belastet.

#### **4. Sanierungskosten der bestehenden Bahnanlagen**

Mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 werden die technische Ausrüstung der vorhandenen Gleise einen Bestand von 30 Jahren und die Bauwerke von 100 Jahren haben. Um Ausstiegskosten von Stuttgart 21 beurteilen zu können, ist es erforderlich, die Sanierung der bestehenden Bahnanlagen grob abzuschätzen. Denn nur sanierte alte Bahnanlagen sind mit einem komplett neu gebauten Bahnprojekt vergleichbar, auch wenn die Kosten der Sanierung konkret erst einmal nicht oder nur zum Teil anfallen. Denn während die Kosten von Stuttgart 21 auf einmal anfallen, wird sich in der Praxis die Sanierung der bestehenden Bahnanlagen über Jahrzehnte hinziehen und pro Jahr gesehen nur geringe Kosten verursachen. Deshalb können die Sanierungskosten nicht kommentarlos zu den unmittelbaren Ausstiegskosten addiert werden.

Die Kosten für die Sanierung der Zulaufstrecken können wie folgt veranschlagt werden: Es gibt letztlich drei zweigleisige Zulaufstrecken zum Kopfbahnhof (ohne die separaten S-Bahn-Gleise): von Feuerbach, von Obertürkheim und die Gäubahn. Die Strecke von Fellbach mündet in Bad Cannstatt in die Strecke von Obertürkheim ein und muß nicht eigens berücksichtigt werden. Insgesamt sind zweigleisige Bahnstrecken von 27 km Länge zu sanieren. Die komplette Neuerstellung der Bahnanlagen mit Gleisen, Oberleitung und Signaltechnik, aber ohne Brücken und Tunnels kostet pro km Gleis 4,2 Mio EUR. Daraus ergeben sich Gesamtkosten von **228 Mio EUR**.



Laut Aussagen von Fachleuten dürften die Überwerfungsbauwerke im Gleisvorfeld (das sogenannte Tunnelgebirge), noch rund 25 Jahre ohne größeren Sanierungsaufwand halten. Diese Bauwerke sind zum Teil aus besonders haltbarem Stampfbeton errichtet. Die Kosten eines fiktiven Neubaus - anstelle der Komplett-Sanierung - des "Tunnelgebirges" lassen sich grob anhand der Bauwerkslängen und -flächen ermitteln, wobei rund 2 km Stützwände und rund 5000 m<sup>2</sup> Überwerfungsbauwerke bzw. Aufständierungen zu berücksichtigen sind. Unter Ansatz der üblichen Einheitswerte ergeben sich hierbei Sanierungs- bzw. Neubaukosten von **50 Mio EUR**.

Die Erneuerung von zweigleisigen Brückenbauwerken auf rund 1 km Länge (Neckarbrücken, Gäubahnbrücken beim Nordbahnhof) ist ebenfalls mit **50 Mio EUR** zu veranschlagen.

Zusammen mit kleineren, hier nicht aufgeführten Posten (z. B. Straßenunterführungen) dürften die Sanierungskosten in den nächsten 20 bis 30 Jahren bei 400 Mio EUR nach heutigen Preisen liegen.

Zusammen mit den Ausstiegskosten aus dem vorherigen Kapitel ergeben sich so Gesamt-Ausstiegskosten von 3,6 Mrd EUR. Dieser Betrag lässt sich direkt mit dem "Weiter so" in Höhe von 9,8 Mrd EUR vergleichen. Mit 37% liegen somit die Ausstiegskosten noch deutlich unter der Hälfte der "Weiter-so-Kosten".



## 5. Kosten für Umstieg 21

Es gibt diverse Alternativvorschläge zu Stuttgart 21. Zwei davon wurden detaillierter ausgearbeitet und deren Kosten kalkuliert: "Umstieg 21" und "K21 VR" (VIEREGG-RÖSSLER). Der erste Vorschlag setzt den Fokus auf Nahverkehr und Kapazitätsausweitung, der zweite, teurere Vorschlag auch auf Verbesserungen im Fernverkehr.

Der Vorschlag Umstieg 21 wurde vor gut einem Jahr vom Aktionsbündnis in der Schrift "Umstieg 21" veröffentlicht und die Kosten wurden in einer Studie der VIEREGG-RÖSSLER GmbH (Kosten von Umstieg 21, 5.10.2016) ermittelt.

"Umstieg 21" sieht eine grundlegende Erneuerung des bestehenden Kopfbahnhofs, die Nutzung der angefangenen unterirdischen Bauwerke am Hauptbahnhof für Parken und als Busbahnhof, eine neue S-Bahn-Trasse vom Flughafen nach Wendlingen unter Nutzung von Bauwerken der begonnenen ICE-Trasse sowie ein fünftes und sechstes Gleis für die Zulaufstrecken von Zuffenhausen und Bad Cannstatt vor. Der Vorschlag besteht aus 9 Einzelkomponenten:

- (1) Neubau eines großzügigen Bahnsteigdaches, bestehend aus 4 Einzelbögen für je 4 Gleise und Photovoltaik-Anlage
- (2) Wiederaufbau der Flügelbauwerke nach modernen Gesichtspunkten, aber alter Außen-Optik
- (3) Tiefbauwerk mit ca. 1/4 des Volumens des PFA 1.1 auf 160 m Länge (unter den Kopfbahnhofsgleisen) und mit 130 m Tiefe für einen neuen Fernbusbahnhof und ein Parkdeck
- (4) Umbau und Neugestaltung von Straßenflächen und des Schloßgartens im Bereich des Hauptbahnhofs
- (5) Zweigleisiger Anschluß der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm an das Bestandsnetz im Bahnhof Wendlingen (bislang nur eingleisig als Güterzugkurve geplant)
- (6) Verlängerung der ohnehin geplanten S-Bahn Filderstadt (Bernhausen) - Sielmingen - Neuhausen über Neuhausen hinaus an die ICE-Strecke, die bis Wendlingen als S-Bahn-Strecke realisiert wird und entweder nördlich Köngen vorbei zum Bahnhof Wendlingen geführt wird oder aber entlang der ICE-Strecke nach Wendlingen verläuft und den Bahnhof von Süden aus erreicht





- (7) Zusätzliche Halte an der Gäubahn zwischen Vaihingen und Hauptbahnhof
- (8) Zwei zusätzliche Gleise auf dem kurzen Streckenstück vom Hauptbahnhof nach Bad Cannstatt, wo sich die Strecke in Richtung Aalen und Plochingen verzweigt und so heute ein kurzer Flaschenhals besteht
- (9) Zwei zusätzliche Gleise von Zuffenhausen, wo die Neubaustrecke Mannheim - Stuttgart in die Strecke Ludwigsburg - Stuttgart Hbf einmündet, bis zum Nordbahnhof, wo heute schon ein weiteres Gleispaar zur Verfügung steht.

Die Kosten für die genannten Maßnahmen hat die VIAREGG-RÖSSLER GmbH auf 1,0 bis 1,2 Mrd EUR (Preisstand 2015) geschätzt. Die Differenz von 200 Mio EUR ergibt sich aus möglichen Detail-Varianten der S-Bahn-Strecke Neuhausen - Wendlingen mit mehr oder weniger Tunnelstrecken.

Werden die Kosten für das Alternativkonzept "Umstieg 21" in Höhe von 1,0 bis 1,2 Mrd EUR zu den Ausstiegskosten in Höhe von 3,2 Mrd EUR hinzuaddiert, so ergeben sich "Umstiegskosten" von 4,2 bis 4,4 Mrd EUR. Bei einem Vergleich mit den "Weiter-so-Kosten" in Höhe von 9,8 Mrd EUR sind bei den Umstiegskosten dann noch die längerfristig erforderlichen 0,4 Mrd EUR für die Sanierung des dann weiterhin genutzten Bestandes erforderlich, so dass sich eine Differenz zwischen "Weiter-so" und "Umstieg 21" von 5,0 bis 5,2 Mrd EUR ergibt.



## 6. Kosten für K21-VR

Der Vorschlag K21-VR (Kopfbahnhof 21 nach VIAREGG-RÖSSLER) ist in den oben genannten Punkten (1) bis (4) ähnlich, allerdings wird vorgeschlagen, zusätzlich die Schillerstraße in den dann nicht mehr benötigten Bahnhofstunnel zu verlegen.

Im Kern wird im Unterschied zu "Umstieg 21" eine Neubaustrecke vom Hauptbahnhof über Obertürkheim und Denkendorf nach Wendlingen vorgeschlagen, so dass wie bei Stuttgart 21 eine durchgehende Neubaustrecke von Stuttgart Hauptbahnhof nach Ulm entsteht.

Die Trasse mündet dann unmittelbar vor der schon fertiggestellten Sulzbachtalbrücke in die bislang geplante Streckenführung in Richtung Ulm ein. Gegenüber der bei Stuttgart 21 vorgesehenen Streckenführung mit Fildertunnel verkürzt sich die Streckenlänge von Stuttgart nach Ulm um 5,5 km, die ICE-Fahrzeit wird gegenüber der bisherigen Planung sogar um 2 Minuten verkürzt, und zwar nicht nur aufgrund der Streckenverkürzung, sondern auch wegen des fahrdynamisch vorteilhafteren Streckenprofils, bei dem die ICE-Züge zum Beschleunigen ab Stuttgart Hbf eine ausreichend lange Anlaufstrecke zum Erreichen einer hohen Geschwindigkeit vor dem Steigungsabschnitt haben, während sie bei Stuttgart 21 aus dem Stand heraus im steil ansteigenden Fildertunnel beschleunigen müssen. Von Bad Cannstatt bis Wendlingen sind für die 14 km lange Strecke, die nur auf rund 6 km in Tunnels verläuft, rund 700 Mio EUR nach heutigem Preisstand zu rechnen.

Ab Ostfildern wird eine 10 km lange Abzweigstrecke zum Flughafen geführt, die auf 3 km Länge in Tunnels und ab nördlich Neuhausen entlang der Autobahn verläuft. Die Kosten incl. eines neuen Flughafenbahnhofs betragen rund 450 Mio EUR. Die Strecke kann dann in die Flughafen-S-Bahn einmünden oder als Neubaustrecke entlang der Autobahn A 8 an Leinfelden-Echterdingen vorbei bis südlich Rohr geführt werden, um hier in die Strecke nach Böblingen einzumünden (200 Mio EUR). Obwohl die Streckenlänge gegenüber der Strecke mit Fildertunnel deutlich größer ist, ergeben sich aufgrund der deutlich höheren Fahrgeschwindigkeiten nur unwesentlich längere Fahrzeiten zwischen Hauptbahnhof und Flughafen: Fildertunnel-Strecke 8 bis 10 Minuten, Neubaustrecke via Obertürkheim 11 Minuten. ICE-Linien, die von Norden kommend, bislang in Stuttgart Hbf enden, könnten über Obertürkheim bis zum Bahnhof Flughafen/Messe verlängert werden und der "Gäubahn"-ICE würde von Stuttgart Hbf über den Flughafen und weiter über Böblingen nach Zürich fahren.



Die unter (3) und (4) dargestellten Streckenführungen haben eine hohe regionale Erschließungswirkung:

- Der Zollberg, auf dem Ostfildern liegt, wird nicht vollständig unterfahren, sondern die Trasse verläuft auf einigen 100 Metern zwischen den Stadt-bahnstationen Scharnhäuser Park und Nellingen Technische Akademie oberirdisch und kreuzt die Stadtbahnlinie 7. Hier ist ein Regionalbahnhof vorgesehen, an dem Fahrgäste von Wendlingen zum Flughafen umsteigen können.
- Die S-Bahn, die nach der bisherigen Planung in Neuhausen enden soll, wird mit einer Verbindungskurve bei Neuhausen an die beschriebene Neubaustrecke angebunden. Mit einer zweiten S-Bahn-Verbindungskurve bei Mettingen wird Esslingen erreicht. Dadurch ergibt sich eine S-Bahn-Linienführung Flughafen - Neuhausen - Ostfildern - Esslingen (- Plochingen), die bei Stuttgart 21 überhaupt nicht möglich ist.

Mit Gesamtkosten von 2,0 Mrd EUR würde somit eine Gesamtlösung entstehen, die Stuttgart 21 verkehrlich deutlich überlegen ist, keine nennenswerten geologischen Schwierigkeiten erwarten läßt, hinsichtlich der erzielbaren Fahrzeiten mindestens gleichwertig ist und deutlich höhere Kapazitäten aufweist.

Aufgrund der um rund 1 Mrd EUR höheren Kosten ergibt sich bei der Umsetzung von "K21-VR" auch ein um 1 Mrd EUR niedrigerer Differenzbetrag zwischen dem "Weiter-so" und des Umstiegs: Der Kostenvorteil des Umstiegs beträgt dann "nur noch" 4,2 Mrd EUR.



## 7. Resumee

Bei einem Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 sind unmittelbare Kosten von rund 3,2 Mrd EUR (vgl. Kapitel 2) verloren. Hierbei sind die Kosten für die bisher schon realisierten Maßnahmen, die Kosten für den Vertragsausstieg, verlorene Planungskosten sowie die Kosten für die Wiederherstellung der vollen betrieblichen Funktionalität des ursprünglichen Kopfbahnhofs enthalten.

Die DB AG muß 324 Mio EUR an die Stadt Stuttgart zahlen, um die 2001 eingegangenen Grundstücksverträge rückabwickeln zu können. Dieser Betrag stellt für die Stadt Stuttgart eine Einnahme dar, für die DB AG eine Ausgabe. Für die öffentliche Hand insgesamt bzw. für die Steuerzahler ist das gesamte Grundstücksgeschäft kostenneutral. Aus Sicht der DB AG wird durch die Rückzahlung die Liquidität des Unternehmens belastet. Für den DB-Jahresabschluß wirkt sich diese Ausgabe nur in dem Maße gewinnschmälernd aus, wie die Grundstücke nicht als Anlagevermögen ausgewiesen werden.

In den nächsten 20 bis 30 Jahren sind Sanierungen der bestehenden Bahnanlagen mit Kosten von 0,4 Mrd EUR erforderlich, die bei Weiterführung von Stuttgart 21 verzichtbar wären.

Für das Konzept "Umstieg 21", das einen stark aufgewerteten Kopfbahnhof, zusätzliche Gleise an Zulaufstrecken sowie eine S-Bahn vom Flughafen nach Wendlingen unter Verwendung von Bauwerken der ICE-Trasse vorsieht, sind 1,0 bis 1,2 Mrd EUR anzusetzen.

Ein Ausbau der Bahnanlagen in Stuttgart in Form eines modifizierten K21 nach der Planung der VIAREGG-RÖSSLER GmbH von 2008 und 2011 ("K21-VR") sieht eine Neubaustrecke vom Hauptbahnhof über Obertürkheim nach Denkendorf und weiter nach Ulm mit Abzweig zum Flughafen vor und ist mit rund 2,0 Mrd EUR zu veranschlagen. Eine solche Lösung wäre Stuttgart 21 verkehrlich deutlich überlegen.

Das Gesamtprojekt Stuttgart 21 würde dagegen 9,8 Mrd EUR kosten ("weiter-so"). Somit ist der Weiterbau von Stuttgart 21 incl. der längerfristig erforderlichen Sanierung der alten Bahnanlagen um  $9,8 - 3,2 - 0,4 = 6,2$  Mrd EUR teurer als der Ausstieg ohne Realisierung einer Alternativlösung, und zwar aus Sicht des Steuerzahlers. Aus Sicht der DB AG kommen noch Ausgaben von gut 0,3 Mrd EUR für den Rückkauf der Grundstücke hinzu, die jedoch für die Stadt Stuttgart Einnahmen sind. Mit Realisierung des Konzepts "Umstieg 21" ergibt sich immer eine Kostenersparnis von 5,0 bis 5,2 Mrd EUR und von K21 in der Variante von VIAREGG-RÖSSLER ("K21-VR")



ergibt sich immer noch eine Kostenersparnis von 4,2 Mrd EUR gegenüber dem Weiterbau von Stuttgart 21.

Sollten die Planungskosten für Stuttgart 21 niedriger als 15,5% liegen, so reduziert sich der finanzielle Vorteil des Projektabbruchs um einige 100 Mio EUR. Umgekehrt verbleibt ein Risiko beim Weiterbau, dass die geschätzten Gesamtkosten der VIEREGG-RÖSSLER GmbH von Dezember 2015 in der Realität noch übertroffen werden und somit der finanzielle Vorteil des Projektabbruchs sogar noch größer wird. Dies wäre dann der Fall, wenn entweder in den nächsten ca. 7 Jahren an Bauzeit noch bislang unabsehbare Schwierigkeiten auftreten oder aber sich das Projektende auf nach 2024 verschieben sollte. Auch die als möglich angesehene Weiterführung des Kopfbahnhofes (evtl. in verkleinerter Form) würde den von VIEREGG-RÖSSLER ermittelten Kostenrahmen deutlich sprengen.

Falls die DB AG die Ausstiegskosten höher einstuft als hier dargestellt, so wäre dies ein Indiz für die Vermutung, dass die Gesamtkosten des Projektes Stuttgart 21 über der Baukosten-Prognose der VIEREGG-RÖSSLER GmbH von Dezember 2015 (9,8 Mrd EUR) liegen dürften. Denn die hier ermittelten Ausstiegskosten basieren auf dem VIEREGG-RÖSSLER Kostenansatz, der die bisherigen Vergabesummen plausibel erscheinen läßt. Auch erste Hinweise in Richtung Projektende 2026 zeigen in diese Richtung, so dass Projektkosten jenseits von 9,8 Mrd EUR nun stärker in den Bereich des Möglichen und Denkbaren rücken.

Die in der Presse genannten Ausstiegskosten von 7 Mrd EUR sind dagegen vollkommen inplausibel, denn:

- Bei (vermeintlichen) Gesamtkosten von 7,6 Mrd EUR müßte das Projekt dann bis auf wenige Schlußarbeiten im Innenausbau, der rund 1/3 der Gesamtkosten ausmacht, schon kurz vor der Fertigstellung sein, es sind aber mindestens weitere 7 Jahre Bauzeit angepeilt.
- Der Bereich Filderhochfläche (PFA 1.3) mit rund 1 Mrd EUR Baukosten wurde noch gar nicht begonnen, da unklar ist, welche Variante überhaupt realisiert werden soll.