



13. Dezember 2017

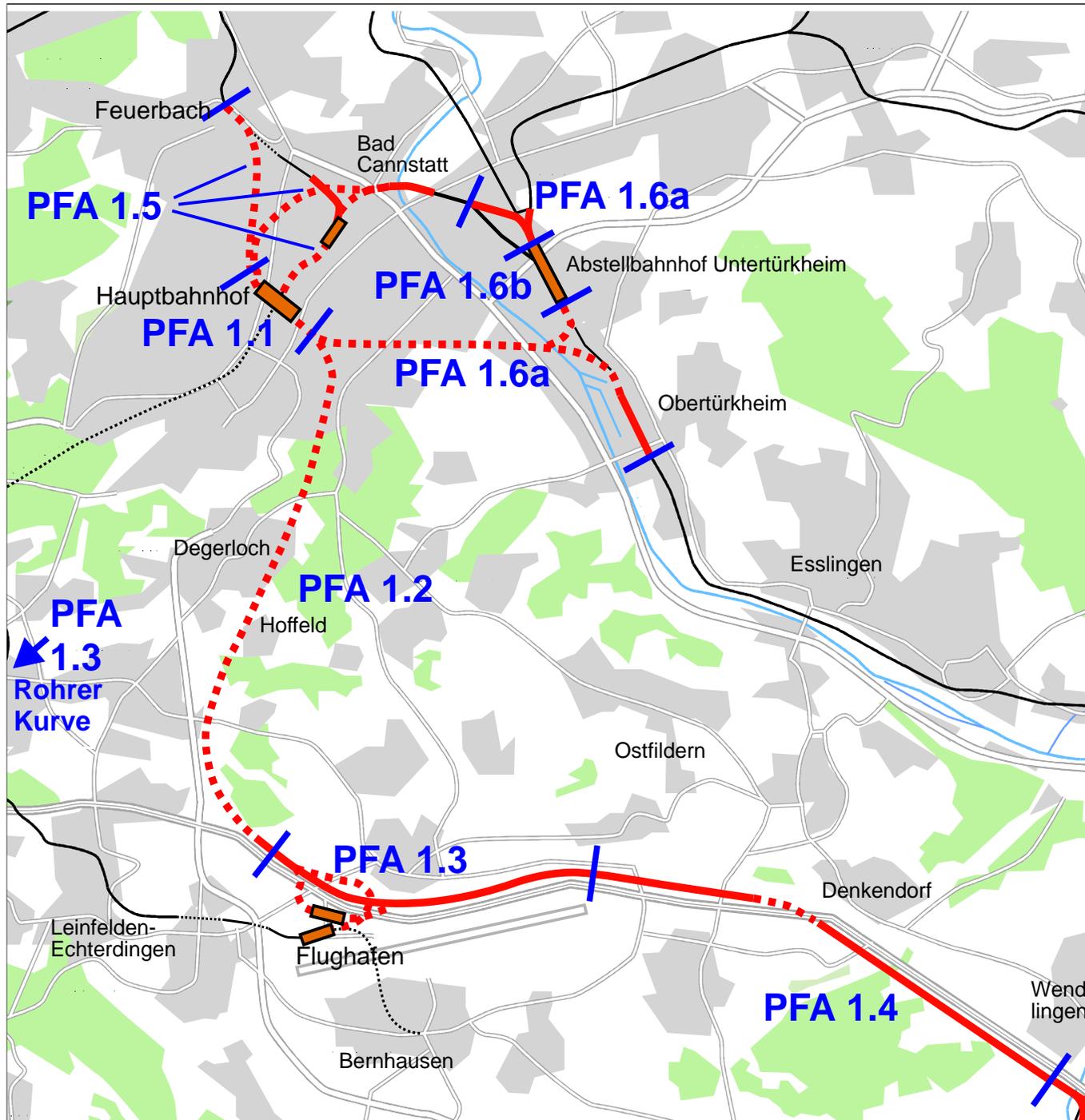
**Ermittlung der Ausstiegskosten
für das Projekt Stuttgart 21
zum Stand Anfang Dezember 2017**

Auftraggeber:

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

Emdenstr. 11
81735 München
Tel. 089/26023655
Vieregg@vr-transport.de

Chart 2



Stuttgart 21 Übersicht

— Oberirdische
Streckenführung

- - - - - Tunnelführung

PFA Planfeststellungs-
abschnitt

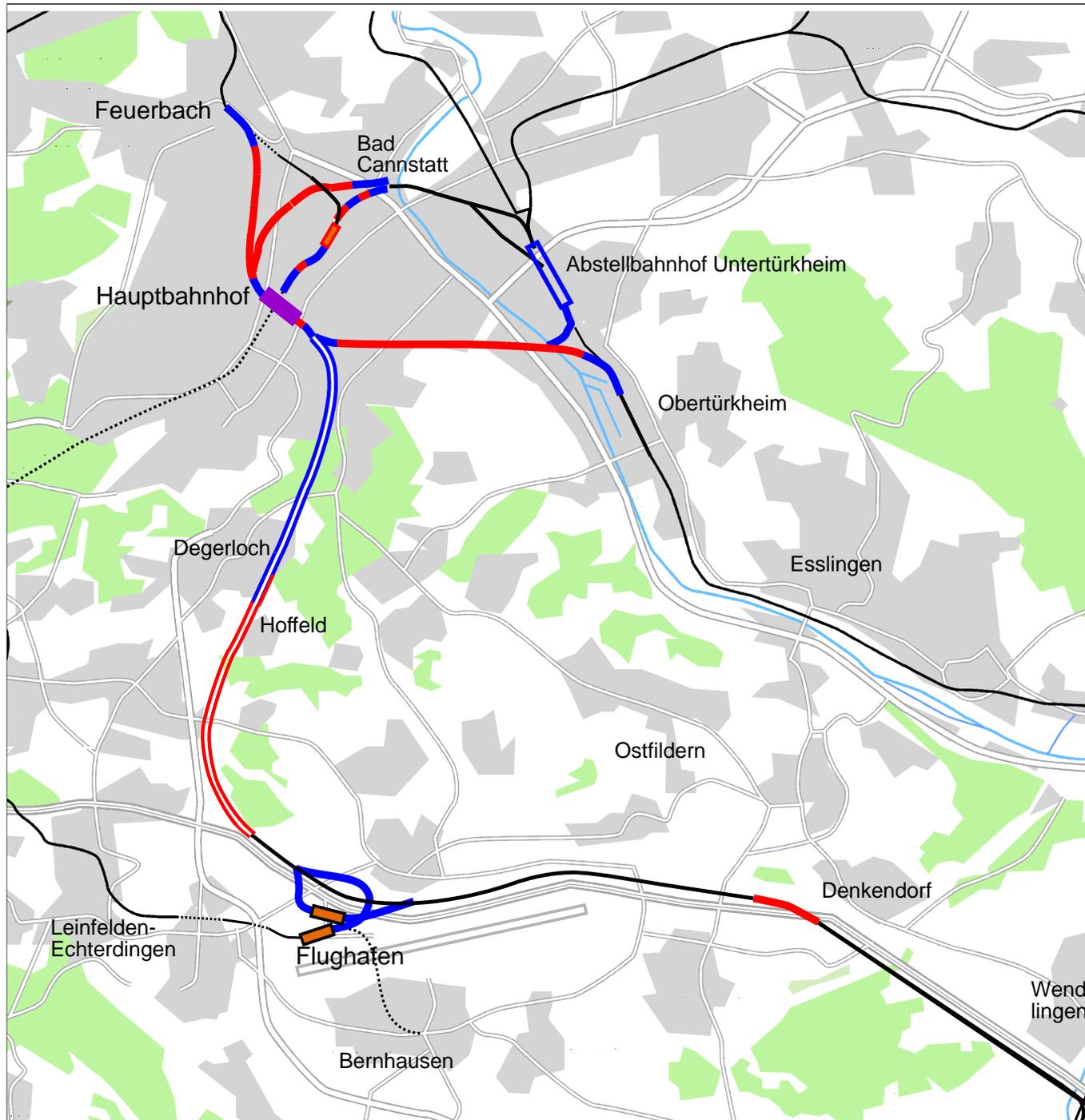
Vergabesummen und Rohbaukosten

in Mio EUR

	Haupt- Vergabe- summen	Gesamt- vergabe- summen bis 2015	Kosten Rohbau laut VIEREGG- RÖSSLER GmbH Preisstand 2015
PFA 1.1	310	?	923
PFA 1.2	480	?	1072
PFA 1.5	490	?	996
PFA 1.6a	240	?	847
<hr/>			
Summe	1520	ca. 3000	3838
inzwischen verbaut			2245
noch nicht verbaut			1593

➔ laut VR-Kostenansatz vermutlich inzwischen ca. 800 Mio EUR
weitere Vergaben

Chart 4

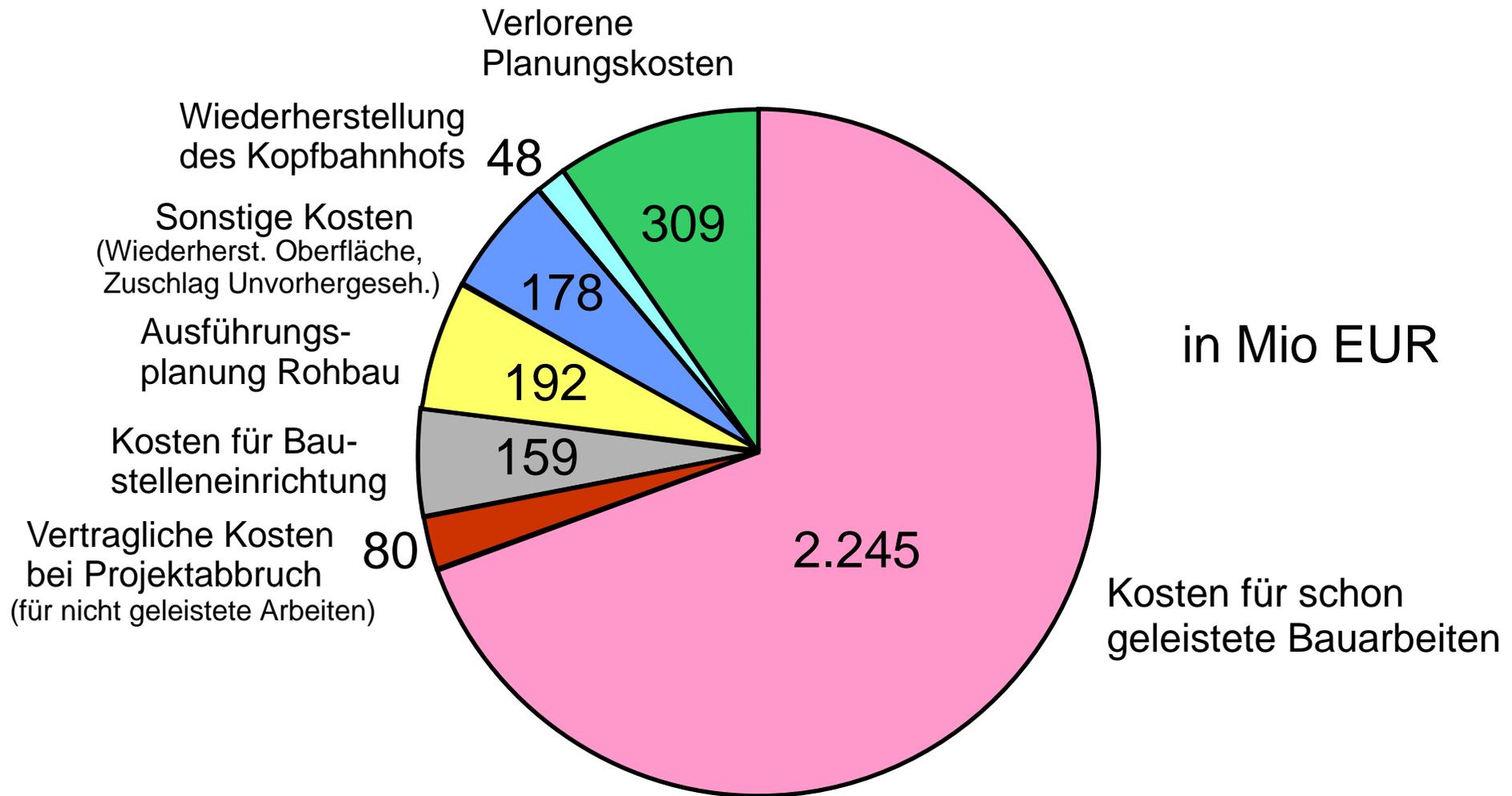


Stuttgart 21 - Stand der Bauarbeiten Ende Januar 2016

-  Tunnel im Rohbau fertiggestellt
-  Tunnel geplant
-  Vortrieb mit Tunnelbohrmaschine
-  Bahnhofsbauwerk ca. 11% Rohbau

Kartengrundlage: Stuttgarter Zeitung

Unmittelbare Ausstiegskosten 3.211 Mio EUR



Rückabwicklung Grundstücksvertrag

Kaufpreis ohne C1-Gelände: 369 Mio EUR

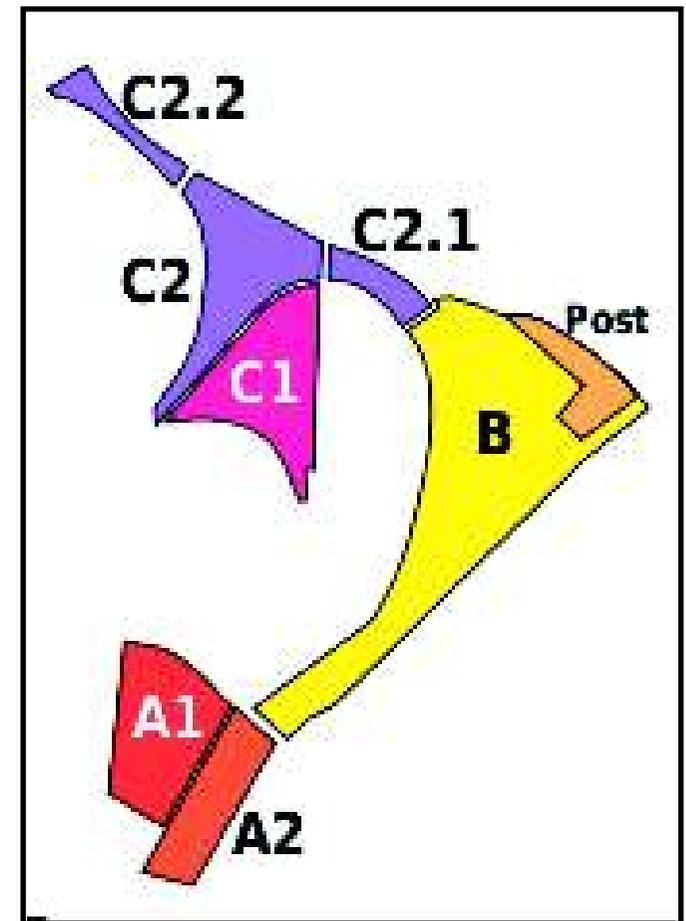
Zinsszahlungen sind keine Ausstiegskosten,
sondern realisierte Unternehmensfinanzierung

Rückzahlungsbetrag von 369 Mio EUR ist
für die DB AG eine **Ausgabe**,
für die Stadt Stuttgart eine **Einnahme**

DB AG hat sich verpflichtet, der Stadt 45 Mio EUR
(in heutigem Geld) für Altlastenbeseitigung und
Geländemodellierung zu bezahlen

Somit kostet der DB AG der Ausstieg aus dem
Grundstücksvertrag 324 Mio EUR

Aus Sicht der DB AG sind dies nur zu dem Teil
erfolgsrelevante Aufwendungen, der nicht als
Anlagevermögen aktiviert wird



Sanierungskosten der bestehenden Bahnanlagen

Kosten, die im Laufe der nächsten 20 bis 30 Jahre bei Fortbestand des Kopfbahnhofes anfallen

	Mio. EUR
27 km Zulaufstrecken: neue Gleise, Oberleitung, Signale für - Feuerbach - Hbf - Obertürkheim - Hbf - Gäubahn	228
Neubau Überwerfungsbauwerke "Tunnelgebirge"	50
Neubau Brücken u.a.	50
sonstiges	

➔ ca. 400 Mio EUR Sanierungskosten

Alternativvorschlag "Umstieg 21" (Aktionsbündnis)

- **Grundlegender Wiederaufbau** Kopfbahnhof, neues Bahnsteigdach, Wiederaufbau Flügelbahnhöfe nach modernen Gesichtspunkten, mit alter Optik
- **Tiefbauwerk** unter Nutzung der bestehenden Baugrube unter Kopfbahnhof **für Parken und Fernbus**
- Neugestaltung Bahnhofs-Umfeld (Straßen, Schloßgarten)
- Zweigleisiger Ausbau der Kurve bei Wendlingen, **Neubaustrecke wird dauerhaft in Bestand eingefädelt**
- Verlängerung der **S-Bahn** Flughafen - **Neuhausen nach Wendlingen** unter Teil-Nutzung der ICE-Neubaustrecke
- Zusätzliche Halte auf der Gäubahn im Stadtgebiet von Stuttgart
- **Zusätzliche Gleise** Hbf - **Bad Cannstatt**
- Zusätzliche Gleise Nordbahnhof - **Zuffenhausen** (Beginn Neubaustrecke nach Mannheim)

Geschätzte Kosten (laut Kalkulation VR von 2016): 1,0 bis 1,2 Mrd EUR, je nach Varianten

Einsparung durch Umstieg 21 in Mrd EUR:

9,8 (Weiter-so)
- 3,2 (Ausstiegskosten)
- 0,4 (Sanierungen Bestand)
- 1,0 bis 1,2 Umstieg 21
= 5,0 bis 5,2 Mrd EUR

K21 nach Vorschlag VIEREGG-RÖSSLER (K21-VR)

Vorschlag:

- Verbesserung Kopfbahnhof wie bei Umstieg 21,
- keine S-Bahn von Neuhausen nach Wendlingen auf ICE-Trasse

stattdessen:

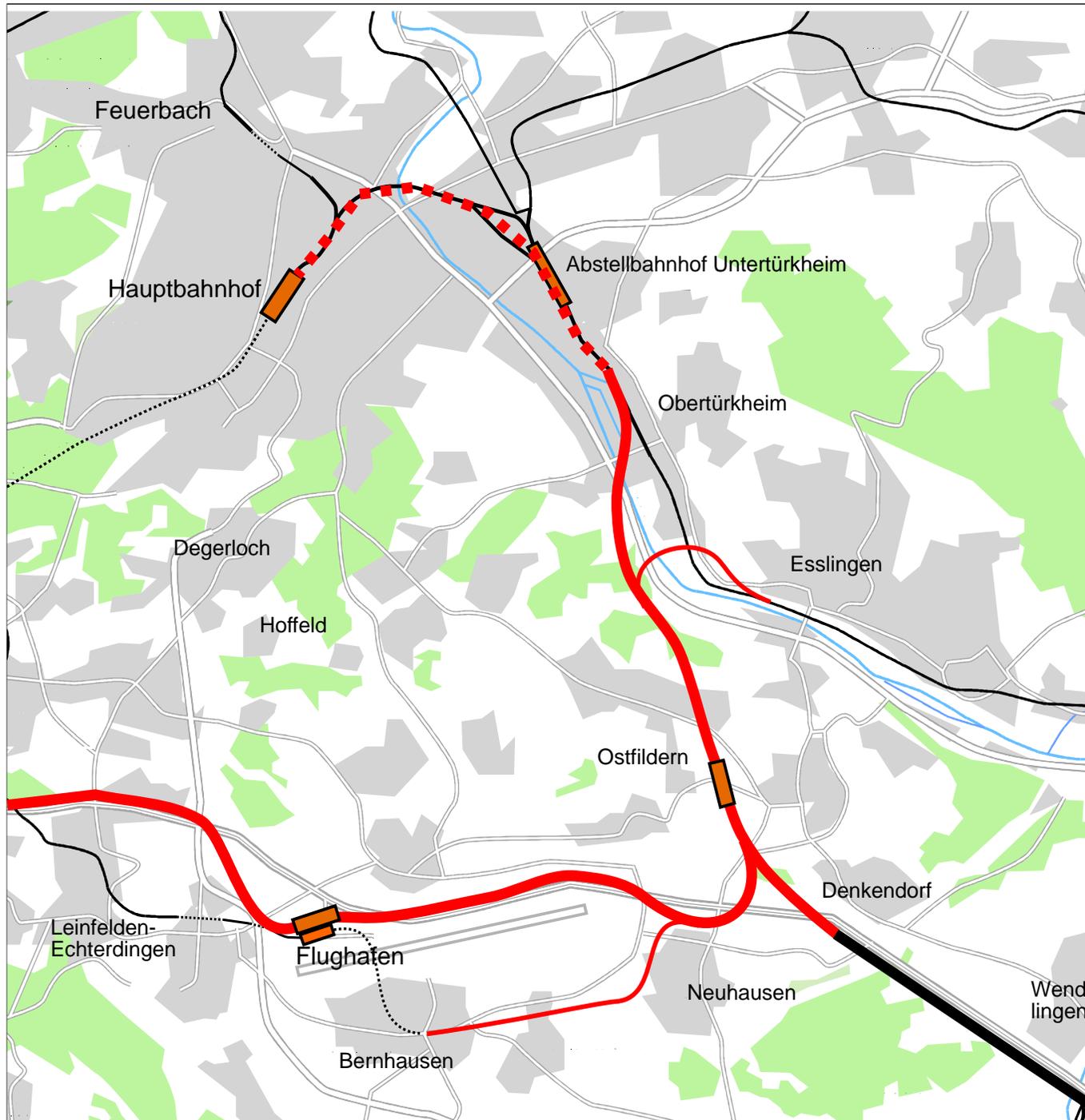
- ICE-Neubaustrecke Hbf - Obertürkheim - Denkendorf - Wendlingen
- Abzweig Ostfildern - Flughafen - Böblingen
- ICE-Fahrzeit Stuttgart Hbf - Ulm sogar 2 Minuten kürzer als bei S21
- ICE-Fahrzeit Stuttgart Hbf - Flughafen nur 1 bis 2 Minuten länger als S21
- Neuer Regionalbahnhof Ostfildern an U7 auf dem Zollberg (oberirdisch)
- nur kurze Tunnelstrecken (max. 2,3 km), keine größeren geologischen Probleme

Kosten: ca. 2,0 Mrd EUR

Einsparung durch Umstieg auf K21-VR in Mrd EUR:

9,8 (Weiter-so) - 3,2 (Ausstiegskosten) - 0,4 (Sanierungen Bestand)
- 2,0 Mrd EUR K21-VR
= 4,2 Mrd EUR

Chart 10



K21 VR

-  Neubaustrecke Fernverkehr
-  Neubaustrecke identisch mit S21
-  Neubaustrecke nur S-Bahn
-  Ausbaustrecke 2 zusätzl. Gleise

Kosten:

Bad Cannstatt - Wendlingen:
700 Mio EUR

Flughafenanbindung: 450 Mio EUR

Umfahrung Leinfelden-E.:
200 Mio EUR

Kartengrundlage: Stuttgarter Zeitung

Resumee

- Unmittelbare Ausstiegskosten: 3,2 Mrd EUR
- Rückabwicklung Grundstücksvertrag: 0,3 Mrd EUR
(keine Kosten, sondern Ausgaben der DB AG)
- Sanierungskosten bestehende Bahnanlagen: 0,4 Mrd EUR
(über 20 bis 30 Jahre verteilt)
- "Umstieg 21" 1,0 bis 1,2 Mrd EUR
- K21-VR: rund 2 Mrd EUR
- Gesamtkosten S21 bei Weiterbau: 9,8 Mrd EUR

aus Sicht des Steuerzahlers:

- ➔ Weiterbau von S21 kostet rund 5 Mrd EUR mehr als "Umstieg 21"
- ➔ Weiterbau von S21 kostet rund 4 Mrd EUR mehr als "K21-VR"

Chart 12

Stuttgart 21: Kosten "Umstieg 21" versus Kosten Weiterbau in Millionen EUR

Stand Dezember 2017
aus Sicht des Steuerzahlers

aus Sicht der DB AG:
Rückabwicklung
Grundstücksverträge
(Ausgabe DB AG =
Einnahme Stadt Stuttgart)

Sanierungskosten
Kopfgleise (verteilt
über 30 Jahre)

Summe Maßnahmen
"Umstieg 21"

verlorene Baukosten
bzw. Umnutzung im
Rahmen von
"Umstieg 21"

Differenz
5000

