

„ CHANCEN und RISIKEN beim GROSSPROJEKT STUTTGART 21“ – eine WERTUNG

Die DB ProjektBau GmbH hatte Anfang 2011 für das Vorhaben „**Großprojekt Stuttgart 21 - Wendlingen-Ulm**“ die **Chancen und Risiken** bei den **Baukosten** sowie den **Terminen** zusammengestellt und **kostenmäßig bewertet**. Diese als „**Liste der 121 Risiken**“ bekanntgewordene Zusammenstellung war **nicht für die Öffentlichkeit bestimmt**; die Herausgabe wurde mit dem Hinweis auf **Geschäftsgeheimnisse** stets **verweigert**; auch den **Projektpartnern**, insbesondere dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur MVI des Landes Baden-Württemberg, wurde diese trotz mehrfacher Anforderung **bis heute vorenthalten!** Lediglich der Zeitschrift „STERN“ war ein Zugang zu dieser Liste gelungen; sie hatte 2011 einen Auszug (34 Seiten) daraus veröffentlicht, die Weitergabe der gesamten Liste aber mit dem Hinweis auf Rechtsfragen abgelehnt.

Jetzt liegt diese „**Liste der 121 Risiken**“ **vollständig vor** und wird nachfolgend bewertet.

Warum aber diese **Geheimnistuerei** der Bahn AG, ging und geht es doch um **öffentliche Belange**, über die jeder Bescheid wissen sollte, nicht zuletzt auch als **Entscheidungsgrundlage** für die **Volksabstimmung** vom 27.11.2011? Und hatte die **Bahn** nicht **immer wieder „volle Transparenz“ zugesichert?**

Die Antwort liegt auf der Hand: Diese „**Liste der 121 Risiken**“ ist gleichermaßen **Beweis** sowohl für den **ungeheuerlichen Kosten-Betrug** der Bahn gegenüber der Öffentlichkeit als auch ihrer **Unfähigkeit**, dieses Großvorhaben Stuttgart21 **ordnungsgemäß umzusetzen!**

Zum **KOSTENBETRUG**: In dieser „**Liste der 121 Risiken**“, Erstelldatum 25.3.2011, d.h. vier Monate nach der sogen. „Schlichtung“ und **acht Monate vor** der **Volksabstimmung** am 27.11.2011 über das „Ausstiegsgesetz“, sind bei einem Teil der aufgeführten Risiken auch **Mehrkostenangaben** enthalten; allein diese belaufen sich auf **insgesamt 1,253 Milliarden €!** Bei knapp **2/3** der aufgelisteten **Risiken** hat die Bahn jedoch **gar keine Kosten** angegeben mit der Begründung, die **Eintrittswahrscheinlichkeit** hierfür liege **unter 49 %!** Das ist indessen **wirklichkeitsfremd**; eine grobe Abschätzung ergibt **insgesamt etwa 2,91 Milliarden €**. Also hat die Bahn bereits bei der **Schlichtung im November 2010**, als ihr dies im wesentlichen schon bekannt sein mußte, **wider besseres Wissen** die von den Kritikern vorgebrachten **Zweifel an den Kosten abgestritten** und somit **vorsätzlich öffentlich die Unwahrheit** behauptet! Dabei hatte doch **Bahnchef Grube** als „**ehrlicher hanseatischer Kaufmann**“ bei Verkündung der Gesamtkosten von 4,19 Milliarden € im Sommer 2010 erklärt, bei Kosten jenseits von **4,75 Milliarden €** „die Reißleine zu ziehen“, dann wäre das **Vorhaben unwirtschaftlich** und würde nicht weiterverfolgt!

Erst recht gilt dies für die **Volksabstimmung** im November 2011, in deren Vorfeld die **Bahn** stets **beteuert** hatte, das Vorhaben **S-21** sei **solide finanziert**; der **Kostendeckel** des **Finanzierungsvertrages mit 4,526 Milliarden €** werde **eingehalten** und enthalte noch **über 390 Millionen €** Reserve als **Risikopuffer**.

Wie diese **Liste der Chancen und Risiken** v. 25.3.2011 nun **unwiderlegbar beweist**, wußte die Bahn damals sehr wohl, daß dies nicht zutraf, und hatte die von ihr selbst ermittelten **Mehrkosten von 1,253 Milliarden € arglistig verschwiegen!** Wäre dies - wie ehrlicherweise geboten - **vor der Volksabstimmung bekannt** gewesen, wäre diese mit Sicherheit **anders ausgegangen!**

Diese von der Bahn Anfang 2011 selber ermittelten **Mehrkosten** von **1,253 Milliarden €** entsprechen in etwa den **1,1 Milliarden €**, die DB-Technik-Vorstand **Volker Kefer** schließlich am 12. Dezember letzten Jahres als **von der Bahn zu tragende Kostenmehrungen** öffentlich **ingeräumt** hatte – **ein Jahr nach der Volksabstimmung!** An weiteren **Mehrkosten** von **1,2 Milliarden €** sollen sich die **Projektpartner beteiligen**. **Damit hat die Bahn nun insgesamt-Mehrkosten** in Höhe von **2,3 Milliarden € eingestanden** – von denen sie schon **zwei Jahre zuvor gewußt**, diese dennoch **entschieden abgestritten** und damit **vorsätzlich die Öffentlichkeit in unerhörter Weise getäuscht** hatte!

Jedoch ist mit **weiteren Kostensteigerungen** über die inzwischen **eingerräumten 2,3 Milliarden € an Mehrkosten** hinaus bis zu **Gesamtkosten von 8,5 bis 10 Mia. €** und mehr zu rechnen, wenn alle heute **absehbaren Risiken** und **notwendigen Maßnahmen berücksichtigt** werden.

Zugleich ist diese Liste aber auch **Beweis der Unfähigkeit der Bahn**, das **Großvorhaben Stuttgart21 ordnungsgemäß umsetzen** zu können, stellt diese doch eine **beispiellose Ansammlung** von **Planungsfehlern, Planungs- und Abstimmungsmängeln, Unzulänglichkeiten** und **nicht berücksichtigter, aber notwendiger Maßnahmen** dar.

Beispielhaft seien hier solche selbstverständlichen **eisenbahn-technischen Ausrüstungen** wie **Signalisierung, Blockteilung** und **GSM-R-Einrichtungen** sowie **Fahrkarten-Automaten** (Nr. 109, 110, 29) genannt, die in der **Kosten-Planung** überhaupt **nicht berücksichtigt** waren!

Peinlich für die Deutsche Bahn AG ist weiterhin die hierin offenbar werdende **mangelhafte Abstimmung** zwischen der **DB Projektbau** und den beteiligten **DB-Konzerntöchtern DB Netz, DB St&S** und **DBI** und deren **unzureichende Mitwirkung** an der Planung (Nr. 1, 2, 31, 46, 74, 75)!

Auch wird der Mitarbeiter-Mangel der DB Projektbau offenbart: „Verzögerte Anpassung des Personal-Bestandes an den Projektfortschritt in Folge fehlender Verfügbarkeit qualifizierter Mitarbeiter“ (Nr. 105).

Geradezu **aberwitzig** mutet die Forderung der DB St&S nach einem **Geothermie-Einsatz** zur Wärme-Versorgung des **Bonatzbaues** mit Erdwärme (Nr.69) an. Oberflächennahe Erdwärmennutzung ist hier nicht einsetzbar. Und das Niederbringen der für Tiefen-Geothermie erforderlichen Bohrungen im **heiklen Untergrund** durch die **mineralwasser-führenden Schichten hindurch** bis in mehrere hundert Meter Tiefe ist ein **unverantwortbares Risiko!** Zudem würde damit die bisherige Fernwärme-Nutzung aus Kraft-Wärme-Koppelung verdrängt.

Lediglich bei 45 % der Risiken, die durch den Bau der 62 km langen Zulauftunnel in geologisch schwierigstem Untergrund bedingt sind, hat die Bahn überhaupt Kosten angegeben; den übrigen wurde eine Eintrittswahrscheinlichkeit **unter 49 %** zugeordnet und deshalb **ohne Kosten** ausgewiesen. Die „**Erschwernisse bei Anhydrit**“, einer bei Wasserzutritt aufquellenden, **sehr problematischen Gesteinsart**, durch die **alle Tunnel** auf großen Abschnitten verlaufen sollen, wurden ebenfalls mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit **unter 49 %** angesetzt und hierfür **keine Kosten** angegeben (Nr. 15).

Völlig unverständlich ist, daß die Bahn zum **Brandschutz** der **Bahnhofshalle** zwar feststellt (Nr. 25): „Abweichend vom Entwurf wird vom fachtechnischen Dienst der DB St&S **anstatt Brandschutzklasse F0 Brandschutzklasse F30** gefordert. Die Forderung hat **Auswirkungen** auf **Planung** und **Bauausführung** der Konstruktion.“ und hierfür auch eine **Eintrittswahrscheinlichkeit** von **99 %** ansetzt, aber **keine Kosten** angibt. Der Bahn war also **spätestens Anfang 2011 klar**, daß der **Brandschutz** im **S-21-Tiefbahnhof völlig unzureichend** ist, hat dazu jedoch **geschwiegen** und **weiter nichts unternommen**, bis dieser **erhebliche Mangel** dann im **Herbst 2012**, fast zwei Jahre später, vom **Brandschutzgutachter GRUNER AG / Basel** mit Schreiben v. 20.9.2012 **gerügt** wurde. **Vorangegangene Hinweise** von Kritikern über den unzureichenden Brandschutz blieben von der Bahn **unbeachtet** und wurden vom Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichts-Behörde damit weggewischt, dies sei Sache der **späteren Ausführungsplanung**. (BER läßt grüßen!)

Kernpunkt ist jedoch das in dieser „Liste der 121 Risiken“ **dokumentierte Eingeständnis** der Bahn, daß die 2009 von Bahn-Vorstand Grube öffentlich verkündeten **Kosten-Einsparungen** gar **nicht erreichbar** seien, s. nachstehende Zusammenstellung Nr. 3 „Nicht erreichbare Kosten-Einsparungen GWU“, von denen allerdings auch **nur gut die Hälfte** der festgestellten Risiken mit **Kostenangaben** versehen ist. Allein diese ergeben in der Summe bereits **Mehrkosten** von **rd. 639 Mio. €**. Bei Einbeziehen der nicht mit Kosten bewerteten Risiken aufgrund nicht erreichbarer Kosten-Einsparungen ist insgesamt mit **Mehrkosten** von **rd. 1,28 Milliarden €** zu rechnen. Bahnchef Grube hatte Anfang 2010 bekanntlich die Kosten von 4,9 Mia. € **auf 4,19 Mia. € heruntergerechnet** und dies mit „**Einsparpotentialen**“ begründet.

Als „**Nicht realisierte Optimierungs-/Einsparpotentiale**“ aufgrund der **Markt- und Vergabepreise** sind nunmehr in der DB-Liste „**Chancen und Risiken**“ u.a. folgende aufgeführt:

- Nr. 09: Baustellen-Einrichtung; Leitungsverlegung PFA 1.5 : 30 Mio. €
- Nr. 11: Maschinelles Tunnelvortrieb PFA 1.6: kein Angebot!! 21 Mio. €
- Nr. 13: Nichtbestätigung ETA-Leistungen / Mehrkosten GWU 2009 gegenüber 2004: 45 Mio. €
- Nr. 40: Baustellen-Einrichtung PFA 1.3: (Kalkulation Auftragnehmer): 130 Mio. €
- Nr. 56: Oberbau mehrere PFA (Kalkulation Auftragnehmer): 74 Mio. €
- Nr. 57: Reduzierung Quelldruck auf 2,0 MPA (PFA 1.2, 1.6) 100 Mio. €
- Nr. 58: Ausbruch PFA 1.2, 1.6 (Kalkulation Auftragnehmer): 147 Mio. €

u.a.m.

Widerlegt ist auch die Behauptung der Bahn, es seien **Festpreise vereinbart** und damit **künftige Kostensteigerungen ausgeschlossen**. So haben ausführende Unternehmen schon bis März 2011 **Nachträge** über insgesamt **132 Millionen €** vorgelegt, obwohl bis dahin kaum etwas ausgeführt worden war, s. hierzu die Zusammenstellung Nr. 4 „Nicht eingehaltene Festpreise, Nachträge ausführender Unternehmen“. Es muß mit weiteren Nachträgen gerechnet werden, die durchaus die **Milliardengrenze übersteigen** können! Weitere Risiko-Kostengruppen sind **Mehrkosten** wegen **unzureichender Planung, Planungs- und Abstimmungsmängel**, wegen **Bauzeit-Verlängerung, ungeklärter Finanzierung, Mehrkosten Grunderwerb** sowie aus **Umwelt-Auflagen**, die nachfolgend im einzelnen dargestellt sind.

Als **großer Bluff** erweist sich selbst die **Bezeichnung „Chancen und Risiken“**: Die Liste enthält **lediglich eine einzige „Chance“**, nämlich den „Entfall der Kunststoff-Dichtbahn (KDB)“ im PFA 1.5 mit einer **möglichen Kosteneinsparung** von **5,897 Mio. €** (Nr. 47), mit einer **Eintrittswahrscheinlichkeit unter 49 %** - die Bahn glaubt also selber nicht daran, diese einzige ausgewiesene „Chance“ nutzen zu können!

Frühere Behauptungen der **Bahnchefs** Grube und Kefer sowie vieler **Politiker**, Stuttgart21 sei das bestgeplante Vorhaben aller Zeiten, sind damit **endgültig widerlegt**.

Die einzelnen Risiken der DB-Liste „**Chancen und Risiken**“ v. 25.3.2011 sind dort auf 4 Abschnitte (Cluster A, B, C u. D) nach angesetzter Eintrittswahrscheinlichkeit (<49 %; > 50 %) sowie mit oder ohne monetäre Bewertung verteilt; bei Eintrittswahrscheinlichkeiten **<49 % ist keine monetäre Bewertung** vorgesehen; denn diese sind gegenüber dem Aufsichtsrat nicht meldepflichtig. Die DB läßt diese Kosten unter den **Tisch fallen**, obschon die **Mehrkosten unabweisbar** sind. Deren Einbeziehung ergibt jedoch **erhebliche Mehrkosten** für das **Gesamtvorhaben**. Diese Vorgehensweise der Bahn blendet wesentliche Kostenrisiken vollständig aus, was so **nicht sachgerecht** ist und die **Gesamtrisikokosten nicht abgedeckt** werden. Die Bahn hat dabei gegen ihr **eigenes Regelwerk verstoßen**.

Die Bahn erklärt jetzt, diese „**Liste der Chancen und Risiken**“ v. 25.3.2011 entspräche nicht mehr dem heutigen Stand und sei durch das sogen. „**6-Punkte-Programm**“ ersetzt, welches auch Grundlage der Genehmigung der Mehrkosten durch den Aufsichtsrat der DB am 5.3.2013 war. Bei näherer Betrachtung des „**6-Punkte-Programms**“ zeigt sich, daß dieses sehr wohl von eben dieser „**Liste der Chancen und Risiken**“ **abgeleitet** ist, indem die einzelnen Risiken den Kostenblöcken des „6 Punkte-Programms“ zugeordnet worden sind. Die 2011 erfaßten Risiken sind schließlich nicht einfach verschwunden. Dabei ist es unerheblich, wenn einzelne Kosten und Bezeichnungen „angepaßt“ wurden und nicht mehr einzeln aufgeführt werden. Dadurch aber wird die **Nachvollziehbarkeit** für Außenstehende so gut wie **unmöglich**. Dies beklagt sogar der mit der „Plausibilitätsprüfung“ beauftragte Wirtschaftsprüfer Pricewaterhouse Coppers. Aus dessen Prüfbericht geht hervor, dass sich sein Gutachten lediglich "auf die von der DB AG zur Verfügung gestellten Unterlagen" stützt. Ob die Angaben richtig oder vollständig sind, wurde dabei nicht überprüft. Die Prüfer selbst sehen deshalb ein "**höheres Risiko**", dass "**wesentliche Fehler**" und "**rechtswidrige Handlungen**" **nicht aufgedeckt** worden seien. Wie aussagekräftig ist aber ein Testat, das komplett von Dokumenten des zu überprüfenden Unternehmens abhängt und dem die Prüfer selbst nicht ganz trauen? [Zitat aus der „**Zeit.online**“ v. 24.7.2013]

ANHANG

Anmerkung:

Die lfd. Nr. entspricht der fortlaufenden Reihenfolge-Nr. der in der DB-Liste „Chancen und Risiken“ v. 25.3.2011 aufgelisteten 121 Einzelfälle.

Für die von der DB nicht mit Kosten versehenen Risiken sind angemessene Kosten-Ansätze gebildet und jeweils in der rechten Spalte als „erwartet“ ausgewiesen.

1. TUNNELBAU, UNTERGRUND

Erhebliche Kosten-Risiken sieht die Bahn in den Unsicherheiten, die sich aus den Unwägbarkeiten des Untergrundes und dadurch bedingte Kostensteigerungen beim Tunnelbau ergeben, und zwar in allen Plan-Abschnitten. Jedoch bewertet die Bahn diese nur zum Teil, und zwar in Bezug auf die Vortriebsklassen-Verteilung sowie die Lastannahmen. Hingegen bleiben Erschwernisse bei Anhydrit, Baugrund-Risiko, Setzungsschäden usw. unberücksichtigt.

lfd.Nr.	Bez.	PFA	Baumaßnahme	EW	DB-Ermittlg	erwartet
- 3	A 3	PFA 1.1	Verschiebung Tunnel-Vortriebsklassen	>50 %	3.000 T€	3.000 T€
- 4	A 4	PFA 1.2	desgl.	>50 %	45.000 T€	45.000 T€
- 6	A 6	PFA 1.3	desgl.	>50 %	7.000 T€	7.000 T€
- 8	A 8	PFA 1.5	Korrektur Lastannahmen u. Tunnelgutachten	>50 %	50.000 T€	50.000 T€
- 10	A 10	PFA 1.5	Verschiebung Tunnel-Vortriebsklassen	>50 %	28.000 T€	28.000 T€
- 12	A 12	PFA 1.6	Verschiebung Tunnel-Vortriebsklassen	>50 %	33.000 T€	33.000 T€
- 15	A 15	mehrere	Erschwernisse bei Anhydrit	>50 %	0 T€	250.000 T€
- 50	C 17	PFA 1.5	Mehrkosten Unterfahrung IHK Großrohrschir	<49 %	8.000 T€	8.000 T€
- 65	D 4	PFA 1.1	Baugrundrisiko durch Dolinen / Mehrkosten	<49 %	k.A.	5.000 T€
- 92	D 31	PFA 1.5	Risiko Unterfahrung Gebäude (IHK, Presselstr	<49 %	k.A.	1.000 T€
- 97	D 36	PFA 1.5	Setzungen Bebauung Maybachstraße >5 cm	<49 %	k.A.	1.000 T€
- 98	D 37	PFA 1.6	Überdeckung Neckarunterfahrung zu gering	<49 %	k.A.	10.000 T€
- 111	D 50	mehrere	Baugrund-Risiko und Hydrogeologie	<49 %	k.A.	50.000 T€
- 116	D 55	1.2/1.6	Schäden Gebäude SängerstraÙe	<49 %	k.A.	2.000 T€
			Summe		174.000 T€	493.000 T€

2. BRANDSCHUTZ + SICHERHEITSANFORDERUNGEN

Auch die Kosten-Risiken, die sich aus Brandschutz- und Sicherheitsanforderungen ergeben, sind nur zum Teil als Mehrkosten berücksichtigt; der erforderliche Brandschutz F30 im Tiefbahnhof ist nicht berücksichtigt.

Von der DB hier überhaupt nicht erfaßt sind Mehrkosten für zusätzliche Querschläge sowie Entrauchungs-Einrichtungen im PFA 1.6, für die weitere etwa 1.500 T€ + 2.500 T€, zusammen rd. 4.000 T€ zu erwarten sind.

lfd.Nr.	Bez.	PFA	Baumaßnahme	EW	DB-Ermittlg	erwartet
- 5	A 5	PFA 1.3	Richtlinien-Änderung Brandschutz Flughafen	>50 %	23.000 T€	23.000 T€
- 25	B 2	PFA 1.1	Brandschutz BHF-Halle F30 statt F0	99 %	k.A.	60.000 T€
- 27	B 4	PFA 1.2	Mehrkosten zus. Querschläge n. TSI-SRT	>50 %	2.000 T€	2.000 T€
- 28	B 5	PFA 1.5	Mehrkosten zus. Querschläge n. TSI-SRT	>50 %	1.500 T€	1.500 T€
- 48	C 15	PFA 1.5	Löschwasser-Versorgung Tunnel PFA 1.5	<49 %	2.671 T€	2.671 T€
- 49	C 16	PFA 1.5	Mehrkosten Entrauchung Tunnel PFA 1.5	<49 %	2.700 T€	2.700 T€
- 51	C 18	PFA 1.5	Planung Entrauchung + TGA Tunnel PFA 1.5	<49 %	2.300 T€	2.300 T€
- 70	D 9	PFA 1.1	Bahnsteig-Quergefälle	<49 %	k.A.	200 T€
- 119	D 58	mehrere	Zusätzliche Forderungen Brandschutz FW Stg	<49 %	k.A.	1.000 T€
			Summe		34.171 T€	95.371 T€

3. NICHT ERREICHBARE KOSTEN-EINSPARUNGEN GWU

Die **Angebots-/Vergabepreise** liegen **deutlich über** der **Kostenschätzung**; die von der Bahn angesetzten **Kosten-Verringerungen** lassen sich **nicht erreichen**, und zwar in allen Plan-Abschnitten. Ein Teil der aufgeführten Kosten-Risiken wurde von der Bahn gar nicht bewertet. Der sich hieraus ergebende Fehlbedarf ist der mit Abstand kostenträchtigste Bereich; dies zeigt auf, daß die von Bahnchef Grube Anfang 2010 **verkündeten Kosteneinsparungen** bei dem Vorhaben **haltlos** waren. Dies ist der **unwiderlegbare Beweis** dafür, daß das Vorhaben aus **politischen Gründen schön gerechnet** worden ist.

lfd.Nr.	Bez.	PFA	Baumaßnahme	EW	DB-Ermittlg	erwartet
- 9	A 9	PFA 1.5	Baustellen-Einrichtung, Leitungsverlegung	>50 %	30.000 T€	30.000 T€
- 11	A 11	PFA 1.6	maschinelles Tunnel-Vortrieb nicht möglich	>50 %	21.000 T€	21.000 T€
- 13	A 13	mehrere	Einsparung ETA-Leistungen ni. erreichbar	>50 %	45.000 T€	45.000 T€
- 23	A 23	mehrere	Einsparpotential Baustahl nicht erreichbar	>50 %	k.A.	200.000 T€
- 32	B 9	mehrere	darüber hinausgehende Stahlpreis-Entwicklg	>50 %	k.A.	200.000 T€
- 39	C 6	PFA 1.2	maschinelles Tunnel-Vortrieb nicht möglich	<49 %	28.580 T€	0 T€
- 40	C 7	PFA 1.3	Einsparung Baustelleneinri. nicht erreichbar	<49 %	130.631 T€	130.631 T€
- 41	C 8	PFA 1.3	Einsparung opt.Bausablauf nicht erreichbar	<49 %	8.000 T€	8.000 T€
- 43	C 10	PFA 1.4	Einsparung Bodenverbesserung ni. erreichb	<49 %	2.000 T€	2.000 T€
- 47	C 14	PFA 1.5	Einsparung Entfall Kunststoff-Dichtbahn KDB	<49 %	-5.897 T€	0 T€
- 53	C 20	PFA 1.5	Verringerung Quelldruck nicht machbar	<49 %	30.000 T€	30.000 T€
- 55	C 22	mehrere	Einsparpotential Spritzbeton nicht erreichb.	<49 %	28.864 T€	28.864 T€
- 56	C 23	mehrere	Einsparpotential Oberbau nicht erreichbar	<49 %	74.068 T€	74.068 T€
- 57	C 24	1.2/1.6	Verringerung Quelldruck nicht machbar	<49 %	100.000 T€	100.000 T€
- 58	C 25	1.2/1.6	Einsparpotential Ausbruch nicht erreichbar	<49 %	147.000 T€	147.000 T€
- 64	D 3	PFA 1.1	Düker Nesenbach / Angebot über Budget	<49 %	k.A.	5.000 T€
- 77	D 16	PFA 1.2	Nichtzustimmung EBA zum Einsatz TVM	<49 %	k.A.	0 T€
- 78	D 17	PFA 1.2	Budget-Überschreitung Entsorgung	<49 %	k.A.	2.000 T€
- 80	D 19	PFA 1.3	Einsparpotential Station NBS nicht erreichb.	<49 %	k.A.	250.000 T€
- 101	D 40	PFA 1.6	Budget-Überschreitung Entsorgung	<49 %	k.A.	2.000 T€
- 115	D 54	mehrere	Entsorgung Aushub PFA 1.1, 1.2, 1.5, 1.6	<49 %	k.A.	2.500 T€
			Summe		639.246 T€	1.278.063 T€

Anmerkung zu Nr. 39: Einsatz der TMV mit 2.PÄ genehmigt; somit keine zu erwartenden Mehrkosten.

4. NICHT EINGEHALTENDE FESTPREISE, NACHTRÄGE AUSFÜHRENDER UNTERNEHMEN

Die vorliegende Auflistung allein über die bis März 2011 angefallenen **Nachträge** der **ausführenden Unternehmen** zeigt auf, daß die Bahn tatsächlich gar **keine Festpreise vereinbart** hat, dies **vergaberechtlich** in diesem strengen Sinn auch gar **nicht konnte**, weil der **Bauherr** die **Risiken** des Bauvorhabens **selber tragen** muß und diese nicht auf die ausführenden Unternehmen abwälzen darf. Das ist **vergaberechtlich** gar **nicht zulässig**; der beauftragte AN kann **Nachforderungen einklagen!**

Es muß davon ausgegangen werden, daß die ausführenden Unternehmen im Zuge der fortschreitenden Bauabwicklung **weitere Nachträge** aus **Behinderungen, Planungsänderungen** und örtlich und/oder ausführungsbedingten **Abweichungen** in **erheblichem Umfange** stellen werden, die ohne weiteres die **Milliarden-Grenze überschreiten** können.

lfd.Nr.	Bez.	PFA	Baumaßnahme	EW	DB-Ermittlg	erwartet
- 16	A 16	mehrere	Erhöhung Transport- u. Deponiekosten	>50 %	130.000 T€	130.000 T€
- 59	C 26	1.2/1.6	Nachträge 4 + 5, Mehrkostenanmeldung AN	<49 %	1.283 T€	1.283 T€
- 60	C 27	1.2/1.6	Mehrkostenanmeldung planer. Sachverhalte	<49 %	652 T€	652 T€
- 117	D 56	1.2/1.6	Behinderungsanzeigen ARGE FAZ21	<49 %	k.A.	1.000 T€
- 120	D 59	mehrere	Baustop-Nachträge AN / Stillstandskosten	<49 %	k.A.	1.000 T€
-		alle PFA	Zukünftig zu erwartende weitere Nachträge			1.000.000 T€
			Summe		131.935 T€	1.133.935 T€

5. MEHRKOSTEN UNZUREICHENDE PLANUNG DER DB + PLANUNGS- UND ABSTIMMUNGSMÄNGEL

Insgesamt 34 und damit knapp ein **Drittel aller** erfaßten **Kostenrisiken** ergeben sich aus **unzureichender Planung** und aus **Planungsmängeln** sowie **fehlender Abstimmung** zwischen den an der Planung Beteiligten einschließlich der verschiedenen **DB-Konzerntöchter**. Daß sogar solche selbstverständlichen eisenbahn-technischen Ausrüstungen wie **Signalisierung**, **Blockteilung** und **GSM-R-Einrichtungen** sowie **Fahrkarten-Automaten** (Nr. 109, 110, 29) usw. **nicht berücksichtigt** worden sind, zeugt von der **Unfähigkeit** der Projektleitung der DB, das Vorhaben „Stuttgart21“ ordnungsgemäß zu führen. Besonders peinlich muß es für die Deutsche Bahn AG sein, daß die **Abstimmung** zwischen der **DB Projektbau** und den **DB-Konzerntöchtern DB Netz, DB St&S** und **DBI** sowie deren **Mitwirken** an der Planung **sehr mangelhaft** war (Nr. 1, 2, 31, 46, 74, 75); dies wirkt sich ebenfalls **kostensteigernd** aus!

lfd.Nr.	Bez.	PFA	Baumaßnahme	EW	DB-Ermittlg	erwartet
- 1	A 1	PFA 1.1	Anpassen Gitterschalen + Lichtaugen	>50 %	20.000 T€	20.000 T€
- 2	A 2	PFA 1.1	Verkehrsstation + S-Bahn-Abgang	>50 %	20.000 T€	20.000 T€
- 7	A 7	PFA 1.4	Umtrassieren wg. geä. Straßenvorschrift	>50 %	k.A.	250 T€
- 29	B 6	PFA 1.5	Ausbau + TGA Bhf. Mittnachtstr. + Feuerbach	>50 %	4.000 T€	4.000 T€
- 31	B 8	PFA 1.6	Umbestellung Gleiswechselbetrieb durch EIU	>50 %	k.A.	5.000 T€
- 34	C 1	PFA 1.1	Altlasten-Beseitigung K-G-Kiesinger-Platz	<49 %	38 T€	38 T€
- 35	C 2	PFA 1.1	Umbau Gleisvorfeld / Abweichung v. Bestand	<49 %	1.000 T€	1.000 T€
- 36	C 3	PFA 1.1	Fahrdienstleiter-Einsatz S-21 auf Nachweis	<49 %	115 T€	115 T€
- 38	C 5	PFA 1.1	Neckar-Realschule / Schallschutzfenster	<49 %	671 T€	0 T€
- 42	C 9	PFA 1.3	Bestell-Änderung 2.Gleis Flughafenstation	<49 %	30.000 T€	30.000 T€
- 46	C 13	PFA 1.5	Weichenverbindung Feuerbach / DB Netz	<49 %	300 T€	300 T€
- 52	C 19	PFA 1.5	LBP-Maßnahmen nicht berücksichtigt	<49 %	400 T€	400 T€
- 66	D 5	PFA 1.1	Bestelländerung aus Streßtest + Schlichtung	<49 %	k.A.	30.000 T€
- 69	D 8	PFA 1.1	Geothermie Bonatzbau /Forderung DB St&S	<49 %	k.A.	6.000 T€
- 71	D 10	PFA 1.1	Taubenvergrämung / Forderung DB St&S	<49 %	k.A.	100 T€
- 72	D 11	PFA 1.1	Unterfangung Bonatzbau wg. Technikgebäude	<49 %	k.A.	2.000 T€
- 73	D 12	PFA 1.1	Erhöhte Aufwendungen Denkmalschutz	<49 %	k.A.	200 T€
- 74	D 13	PFA 1.1	Fehlende Rückläufe DB St&S z UIG-Anträgen	<49 %	k.A.	2.000 T€
- 75	D 14	PFA 1.1	Fehlende Klärung DB St&S zum Brandschutz	<49 %	k.A.	5.000 T€
- 76	D 15	PFA 1.1	Verspätete Verlegung Heizzentrale IC-Hotel	<49 %	k.A.	50 T€
- 79	D 18	PFA 1.3	Anbindung Gäubahn / zus. Tunnel erford.	<49 %	k.A.	50.000 T€
- 81	D 20	PFA 1.1	Ausstehende Planfeststellung PFA 1.3	<49 %	k.A.	100.000 T€
- 82	D 21	PFA 1.3	Zusätzl.Schallschutz-Anforderung PFA 1.3	<49 %	k.A.	10.000 T€
- 83	D 22	PFA 1.3	Leistungsfähigkeit Station NBS unzureichend	<49 %	k.A.	30.000 T€
- 85	D 24	PFA 1.4	Mangelhafte Straßentrassierung	<49 %	k.A.	500 T€
- 86	D 25	PFA 1.4	Mangelhafte Straßenentwässerungsplanung	<49 %	k.A.	100 T€
- 87	D 26	PFA 1.4	Mangelhafte Genehm.+Entwurfsplanung DBI	<49 %	k.A.	200 T€
- 88	D 27	PFA 1.4	Erweiterung KWK um 2. Gleis / Streßtest	<49 %	k.A.	500 T€
- 89	D 28	PFA 1.4	UIG, semiintegrales Bauwerk (Brücken)	<49 %	0	2.000 T€
- 95	D 34	PFA 1.5	Ford. aus Schlichtung; T-Spange, Gäubahn ua	<49 %	k.A.	25.000 T€
- 100	D 39	PFA 1.6	Ausstehende Planfeststellung PFA 1.6b	<49 %	k.A.	2.000 T€
- 109	D 48	mehrere	Zusatzleistung Signalisierung + Blockteilung	<49 %	k.A.	5.000 T€
- 110	D 49	mehrere	GSM-R-Zusatzleistung	<49 %	k.A.	5.000 T€
- 118	D 57	mehrere	Kosten EG-Prüfung alle PFA	<49 %	k.A.	500 T€
			Summe		76.524 T€	357.253 T€

Geradezu **aberwitzig** ist die Forderung der DB St&S nach einem **Geothermie**-Einsatz zur Wärmeversorgung des **Bonatzbaues** mit Erdwärme (Nr.69), um damit die Vermarktung der Verkaufsflächen zu verbessern. Oberflächennahe Erdwärmennutzung ist hier nicht einsetzbar; das Niederbringen der für Tiefen-Geothermie erforderlichen Bohrungen im **heiklen Untergrund** durch die **mineralwasser-führenden Schichten hindurch**

bis in mehrere hundert Meter Tiefe ist ein **unverantwortbares Risiko!** Zudem würde damit die bisherige Fernwärme-Nutzung aus Kraft-Wärme-Koppelung verdrängt.

Auch hier ist die **Mehrzahl** der erfaßten **Risiken** von der DB mit einer **Eintrittswahrscheinlichkeit <49%** angesetzt und deshalb **kostenmäßig nicht bewertet** worden, obschon die **Mehrkosten unabweisbar** sind. Deren Einbeziehung ergibt **erhebliche Mehrkosten** für das **Gesamtvorhaben**.

6. BAUABLAUF, BAUAUSFÜHRUNG, BAUZEIT-VERLÄNGERUNG

16 der erfaßten Kosten-Risiken sind durch den Bauablauf, geänderte Bauausführungen und Bauzeit-Verlängerungen/Verzögerungen begründet.

Die überwiegende **Mehrzahl** dieser **Risiken** wurden von der DB mit einer **Eintrittswahrscheinlichkeit <49%** angesetzt und deshalb **kostenmäßig nicht bewertet**, obschon die Kostensteigerung unabweisbar ist. Deren Einbeziehung ergibt ins Gewicht fallende **Mehrkosten** für das Gesamtvorhaben.

lfd.Nr.	Bez.	PFA	Baumaßnahme	EW	DB-Ermittlg	erwartet
- 22	A 22	mehrere	Verschiebung Inbetriebnahme um 1 Jahr	>50 %	k.A.	5.000 T€
- 24	B 1	PFA 1.1	Verlängerte Vorhaltung + Betrieb GWM	>50 %	600 T€	2.000 T€
- 30	B 7	PFA 1.5	Bauzeitverzögerung wg. Leitungsumlegung	99 %	k.A.	200 T€
- 33	B 10	mehrere	Erhöh. Sicherh.Anforderung wg. Protestbew.	>50 %	k.A.	2.000 T€
- 44	C 11	PFA 1.5	Verspätete Übergabe Startbaugrube Jägerstr	<49 %	10.000 T€	10.000 T€
- 54	C 21	mehrere	Richtlinien-Änderungen während der Bauzeit	<49 %	1.180 T€	1.180 T€
- 62	D 1	PFA 1.1	Fehlende Baudurchführungsvereinbarg. SSB	<49 %	k.A.	500 T€
- 67	D 6	PFA 1.1	Umbau GLV / überdurchschnittl. Winter	<49 %	k.A.	200 T€
- 68	D 7	PFA 1.1	Umbau Bonatzbau parallel z. Tiefbahnhof	<49 %	k.A.	2.000 T€
- 90	D 29	PFA 1.5	Mehrkosten Kopfdübel anstatt Betondübel	<49 %	k.A.	100 T€
- 93	D 32	PFA 1.5	Bauverzögerung Los 3 Feuerbach-Cannstatt	<49 %	k.A.	200 T€
- 94	D 33	PFA 1.5	Bauverzögerung Los 3 Verzweig.Mittnachtstr	<49 %	k.A.	200 T€
- 99	D 38	PFA 1.6	Einpressbauwerk: ggf. geä. Ausführung	<49 %	k.A.	600 T€
- 105	D 44	mehrere	Verzögerte Anpassung Personalbestand	<49 %	k.A.	1.000 T€
- 107	D 46	mehrere	Mehrkosten + Terminverzug aus Baubetrieb	<49 %	k.A.	5.000 T€
- 108	D 47	mehrere	Mehrkosten Leitungsumlegungen	<49 %	k.A.	8.000 T€
			Summe		11.780 T€	38.180 T€

7. UNGEKLÄRTE FINANZIERUNG

Bei neun Einzelmaßnahmen ist die Finanzierung nicht geklärt. Durch geringere Finanzierungsanteile Dritter vergrößern sich die Kosten, die die DB aufbringen muß.

Verspätete Bereitstellung der Finanzmittel Dritter einschl. Land Baden-Württemberg erhöht die Kosten für die Bahn zur Kapitalbeschaffung/Zwischen-Finanzierung.

Die überwiegende **Mehrzahl** dieser **Risiken** wurde von der DB mit einer **Eintrittswahrscheinlichkeit <49%** angesetzt und deshalb **kostenmäßig nicht bewertet**, obschon die **Kostensteigerung unabweisbar** ist. Deren Einbeziehung ergibt ins Gewicht fallende **Mehrkosten** für das Gesamtvorhaben.

lfd.Nr.	Bez.	PFA	Baumaßnahme	EW	DB-Ermittlg	erwartet
- 20	A 20	mehrere	Historische Baukosten vor 1.4.2009	>50 %	40.000 T€	40.000 T€
- 21	A 21	mehrere	Planungskosten 17% unzureichend DB Netz ..	>50 %	k.A.	80.000 T€
- 26	B 3	PFA 1.1	Kostenübernahme SSB- KRV-Baumaßnahme	>50 %	k.A.	60.000 T€
- 37	C 4	PFA 1.1	Mittelausfall SSB- KRV-Baumaßnahme	>50 %	14.000 T€	14.000 T€
- 91	D 30	PFA 1.5	Finanzierung B10-Rosensteintunnel + Brücke	<49 %	k.A.	20.000 T€
- 102	D 41	mehrere	Verzögerte Finanzierung durch Land Ba-Wü	<49 %	k.A.	10.000 T€
- 103	D 42	mehrere	Verzögerte Bereitstellung GVFG-Mittel	<49 %	k.A.	10.000 T€
- 104	D 43	mehrere	Verzögerte Bereitstellung Finanzierung Bund	<49 %	k.A.	30.000 T€
- 106	D 45	mehrere	Verzögerung durch Mittelfreigabe	<49 %	k.A.	20.000 T€
			Summe		54.000 T€	284.000 T€

8. MEHRKOSTEN GRUNDERWERB

Grunderwerb und dingliche Sicherung der Grundstücke für die Unterfahrrechte waren offensichtlich von der Bahn viel zu niedrig vorgesehen, so daß erhebliche Mehrkosten dafür entstehen werden. Wesentliche Teilflächen sind von der Bahn mit einer **Eintrittswahrscheinlichkeit <49%** angesetzt und deshalb **kostenmäßig nicht bewertet**, obschon die **Kostensteigerung unabweisbar** ist. Deren Einbeziehung ergibt ins Gewicht fallende **Mehrkosten** für das Gesamtvorhaben.

lfd.Nr.	Bez.	PFA	Baumaßnahme	EW	DB-Ermittlg	erwartet
- 14	A 14	mehrere	ni. erreichte Einsparung Grunderwerb	>50 %	108.000 T€	108.000 T€
- 61	C 28	1.2/1.6	Grunderwerb / geä. Bewertungsverfahren	<49 %	21.900 T€	21.900 T€
- 112	D 51	mehrere	Grunderwerb / dingliche Sicherung	<49 %	k.A.	50.000 T€
- 121	D 60	mehrere	Höherbewertung öffentliche Grundstücke	<49 %	k.A.	10.000 T€
			Summe		129.900 T€	189.900 T€

9. UMWELTAUFLAGEN, GRUNDWASSER-ENTNAHME

Aufgelistet sind insgesamt 8 **umweltschutz-bedingte Risiken**, für die jedoch überwiegend eine **Eintrittswahrscheinlichkeit <49%** angesetzt und deshalb **kostenmäßig nicht bewertet** wurde, obschon die **Kostensteigerung unabweisbar** ist. Deren Einbeziehung ergibt ins Gewicht fallende **Mehrkosten** für das Gesamtvorhaben.

lfd.Nr.	Bez.	PFA	Baumaßnahme	EW	DB-Ermittlg	erwartet
- 17	A 17	mehrere	Erhöhter Grundwasserandrang gegenüb . PF	>50 %	k.A.	30.000 T€
- 18	A 18	mehrere	Mehraufwand Immiss. -Schutz Baufahrzeuge	>50 %	k.A.	500 T€
- 19	A 19	mehrere	Baumverpflanzungen zus.z. Schlichterspruch	>50 %	k.A.	1.000 T€
- 45	C 12	PFA 1.5	Nachrüstung Masse-Feder-System Fläche A2	<49 %	2.000 T€	2.000 T€
- 63	D 2	PFA 1.1	Umweltauflagen z. Artenschutz	<49 %	k.A.	500 T€
- 84	D 23	PFA 1.4	Grundwasser-Risiko Tunnel Denkendorf	<49 %	k.A.	500 T€
- 96	D 35	PFA 1.5	GWM / geä. Grundwassertakt, Menge erhöh.	<49 %	k.A.	200 T€
- 113	D 52	mehrere	Grundwasser-Management / Menge erhöht	<49 %	k.A.	5.000 T€
- 114	D 53	mehrere	Umweltauflagen / Grenzwerte	<49 %	k.A.	500 T€
			Summe		2.000 T€	40.200 T€

ZUSAMMENSTELLUNG KOSTEN-GRUPPEN	Mehrkosten lt. DB- Risikoliste	Mehrkosten Schätzung Ingenieure22
1. TUNNELBAU, UNTERGRUND	174.000 T€	493.000 T€
2. BRANDSCHUTZ + SICHERHEITSANFORDERUNGEN	34.171 T€	95.371 T€
3. NICHT ERREICHBARE KOSTEN-EINSPARUNGEN GWU	639.246 T€	1.278.063 T€
4. NICHT EINGEHALTENDE FESTPREISE, NACHTRÄGE UNTERNEHMEN	131.935 T€	133.935 T€
5. MEHRKOSTEN PLANUNGS- UND ABSTIMMUNGSMÄNGEL DB	76.524 T€	357.253 T€
6. BAUABLAUF, BAUAUSFÜHRUNG, BAUZEIT-VERLÄNGERUNG	11.780 T€	38.180 T€
7. UNGEKLÄRTE FINANZIERUNG	54.000 T€	284.000 T€
8. MEHRKOSTEN GRUNDERWERB	129.900 T€	189.900 T€
9. UMWELTAUFLAGEN, GRUNDWASSER-ENTNAHME	2.000 T€	40.200 T€
Zu erwartende GESAMT-MEHRKOSTEN S-21	1.253.556 T€	2.909.902 T€

Ohne Berücksichtigung weiterer Nachträge der ausführenden Unternehmen (möglicherweise in Milliardenhöhe!!!)