

5.6.11

Dr.-Ing. Volker Kefer

Minister  
Winfried Herrmann

Vorstand  
Technik, Systemverbund  
und Dienstleistungen

Vorstand Infrastruktur  
Deutsche Bahn AG

Fax 070717 91769

Hallo Herr Herrmann,

abei überende ich Ihnen - wie besprochen - insgesamt  
3 Schriftstücke:

- ein "5 Punkte - Papier", welches Herr Grube an  
Hr. Kretschmann geschickt hat,
- meine schriftliche Fixierung des Vorschlags, den  
ich Ihnen gestern telefonisch übermittelt habe
- ein Bestätigungsschreiben, daß der Landesfahrplan  
für den Störtest im Weiteren die Grundlage sein  
soll.

Dies alles habe ich als unvorhandelte Ideen anfer-  
fassen (bis auf das Schreiben zum Störtest, wo wir  
uns so geeinigt haben).

Mit freundlichen Grüßen *Volker Kefer*

Dr.-Ing. Volker Kefer

Vorstand  
Technik, Systemverbund  
und Dienstleistungen

Vorstand Infrastruktur  
Deutsche Bahn AG

Stuttgart 21

- 1) Bei einer weiteren Verschiebung der Liedwamfahme  
der Bauarbeiten bis nach der Diskussion des  
Störtestes (15.7.11) ist der Inbetriebnahme-  
termin 12/2013 der Bahnknoten nicht mehr zu  
halten. Da eine Überschreitung um Monate ~~respekt-~~  
führt in jedem Fall zu einem <sup>Gesamt-</sup>Verzug von 12 Monaten,  
da immer nur zum Fahrplanwechsel in Betrieb ge-  
nommen werden kann.

Neuer Inbetriebnahmetermin wäre also 12/2020.

- 2) Die Vergabe von Filder- und Wangener Tunnel  
muß in jedem weiteren für den 15.7.11 vorbereitet  
werden. Wenn die Vergabe zu diesem Zeitpunkt  
nicht erfolgt, treten die im Lenkungsplan anvisierte  
36 Monate Verzug auf.
- 3) Der Störtest sollte vor dem 15.7.11 diskutiert  
werden, um Akzeptanz für die Vergabe zu erreichen.  
Risiken: - Termininhaltung bei DB (Konstruktion,  
Iterationen, rechtliche Besprechungen)  
- Terminverkürzung SMA  
- Ergebnisse (?)

-2-

Dr.-Ing. Volker Kefer

Vorstand  
Technik, Systemverbund  
und Dienstleistungen

Vorstand Infrastruktur  
Deutsche Bahn AG

Voraussetzung, um diesen extrem  
engen Terminplan zu halten, ist die ausschließliche  
Fokussierung auf einen Fahrplan. Definition der  
Randbedingungen in Schreiben an Hr. Herrmann vom  
1.6.11.

- 4) Bei der Ermittlung der Kosten für den Verzug von  
12 Monaten ist von folgenden auszugehen:
  - Zusatzkosten Projektmanagement und Planung  
12 x 4' € p.M. x 40% (Abschlussfaktor)  
→ 20' €
  - Später eintretende Verkehrsstöcke (Kapitalwert)  
12 x 2,5' € p.M.  
→ 30' €
  - Kompensation für Erschwerung (Pauschalansatz)  
12 x 0,5' € p.M.  
→ 6' €

Die Summe wäre damit die DB AG mit 56' €  
zu entschädigen. Bei Streckung der Zahlung auf  
10 Jahre (2011 - 2020) ergäbe sich damit eine Be-

-3-

Dr.-Ing. Volker Kefer

Vorstand  
Technik, Systemverbund  
und Dienstleistungen

Vorstand Infrastruktur  
Deutsche Bahn AG

<sup>B/W</sup>  
Lastung für das Land von 5'6 €  
pro Jahr.

- 5) Darüber hinaus müßte das Land B/W mit der  
Stadt Stuttgart Verhandlungen aufnehmen, in welcher  
Höhe die verspätete Übergabe des Grundstücke tet-  
sächlich kompensiert werden muß.

Die vertraglich festgelegte Zinsforderung beträgt bei  
einem Verzug von 12 Monaten ca. 30' €.

Die DB AG wäre in jedem Fall von diesen Forder-  
ungen freigestellt.

- 6) Diese Konditionen und Randbedingungen wären  
von den Gremien beider Seiten (Regierungskoalition  
B/W, Vorstand + AR der DB) zu bestätigen.

*Kefer*