



# Schieneanbindung FBQ

Marktdialog für die Realisierung der Abschnitte Süd im Partnerschaftsmodell Schiene

DB Netz AG | Marktdialog | 04.07.2023





# Gemeinsam partnerschaftlich neue Wege beschreiten

---



**Jutta Heine-Seela**

Leiterin Technik  
Schienenanbindung  
Fehmarnbeltquerung

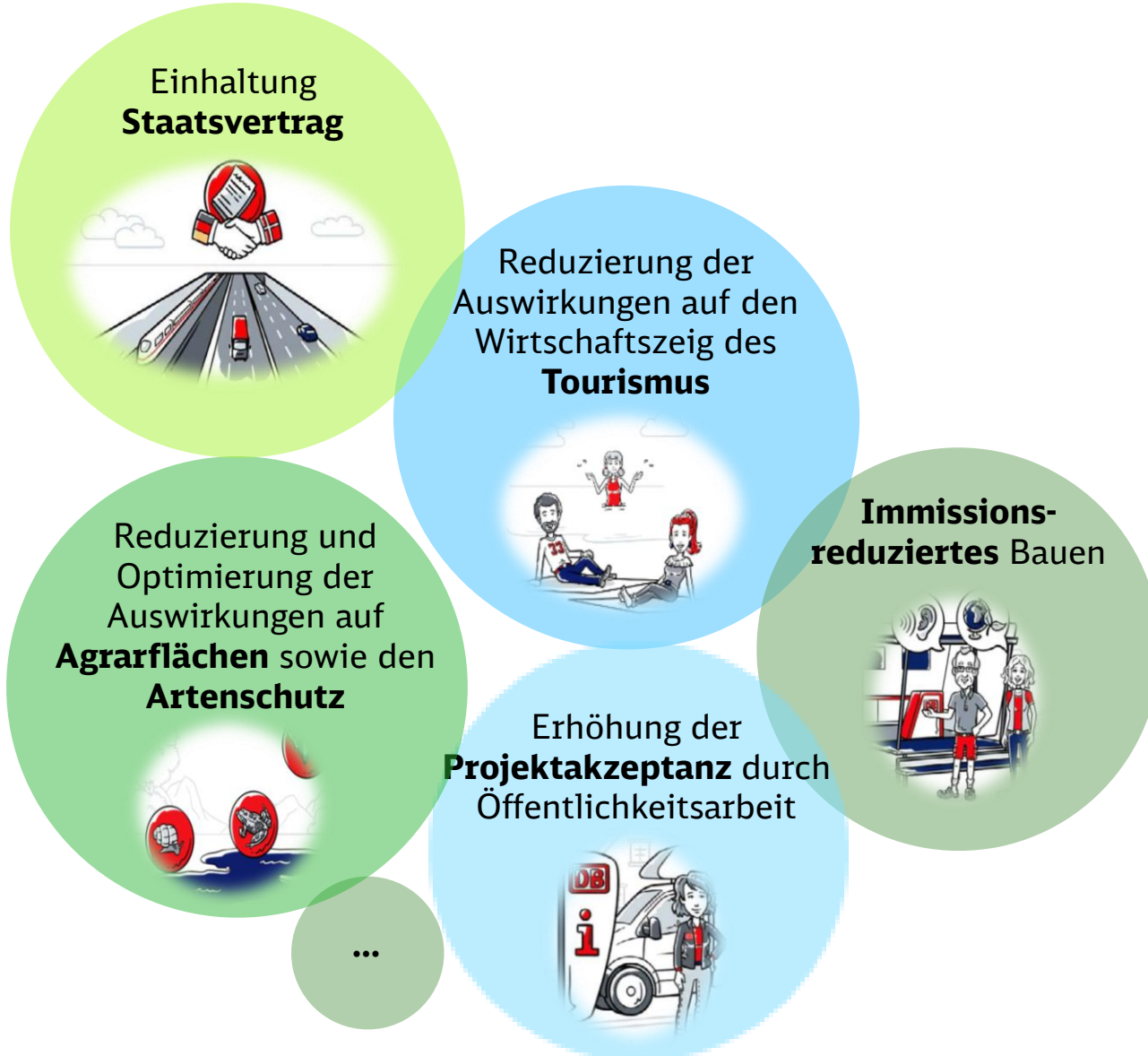


**Frank Limprecht**

Leiter Infrastrukturprojekte  
Regionalbereich Nord



# Projektziele FBQ und Motivation für PM-Schiene



- Wir haben **EIN GEMEINSAMES ZIEL**.
- Wir finden gemeinsam **INNOVATIVE LÖSUNGEN** durch die frühe Zusammenführung von Planen, Bauen und Betreiben.
- Wir **GEWINNEN** (oder verlieren) gemeinsam.
- Wir investieren unsere ganze **ENERGIE** lösungsorientiert in das **PROJEKT**.
- Wir planen und bauen **KOSTENSICHER, EFFIZIENTER** und **SCHNELLER**.
- Wir motivieren Mitarbeiter/innen durch den **GEMEINSAMEN ERFOLG**
- und erhöhen damit die **ATTRAKTIVITÄT** der gesamten Branche



## Agenda

**Beginn: 9:00 Uhr**

### Einleitung

Begrüßung & Ziele

### Projektvorstellung

Technische Projektvorstellung

Mögliche Allianzzuschnitte inklusive Vergabepakete und Terminplan



**10:15 – 10:45 Zeit für Austausch - Kaffeepause (30 Minuten)**

### Modellvorstellung

Methodik

Vertrag

Anspruch an unsere Partner und Vorbereitung des DB-Teams



**12:45 – 13:30 Zeit für Austausch - Mittagspause (45 Minuten)**

### Podiumsdiskussion



**15:00 – 15:15 Zeit für Austausch - Kaffeepause (15 Minuten)**

### Marktaustausch

Diskussionen an den Runden Tischen

**Verabschiedung: 16:45 Uhr**



*Zeit für Fragen aus dem Publikum*

# Vorstellung



## Frank Limplrecht

Leiter Infrastrukturprojekte  
Regionalbereich Nord

## Jutta Heine-Seela

Leiterin Technik  
Schienenanbindung  
Fehmarnbeltquerung

## Bernd Preußner

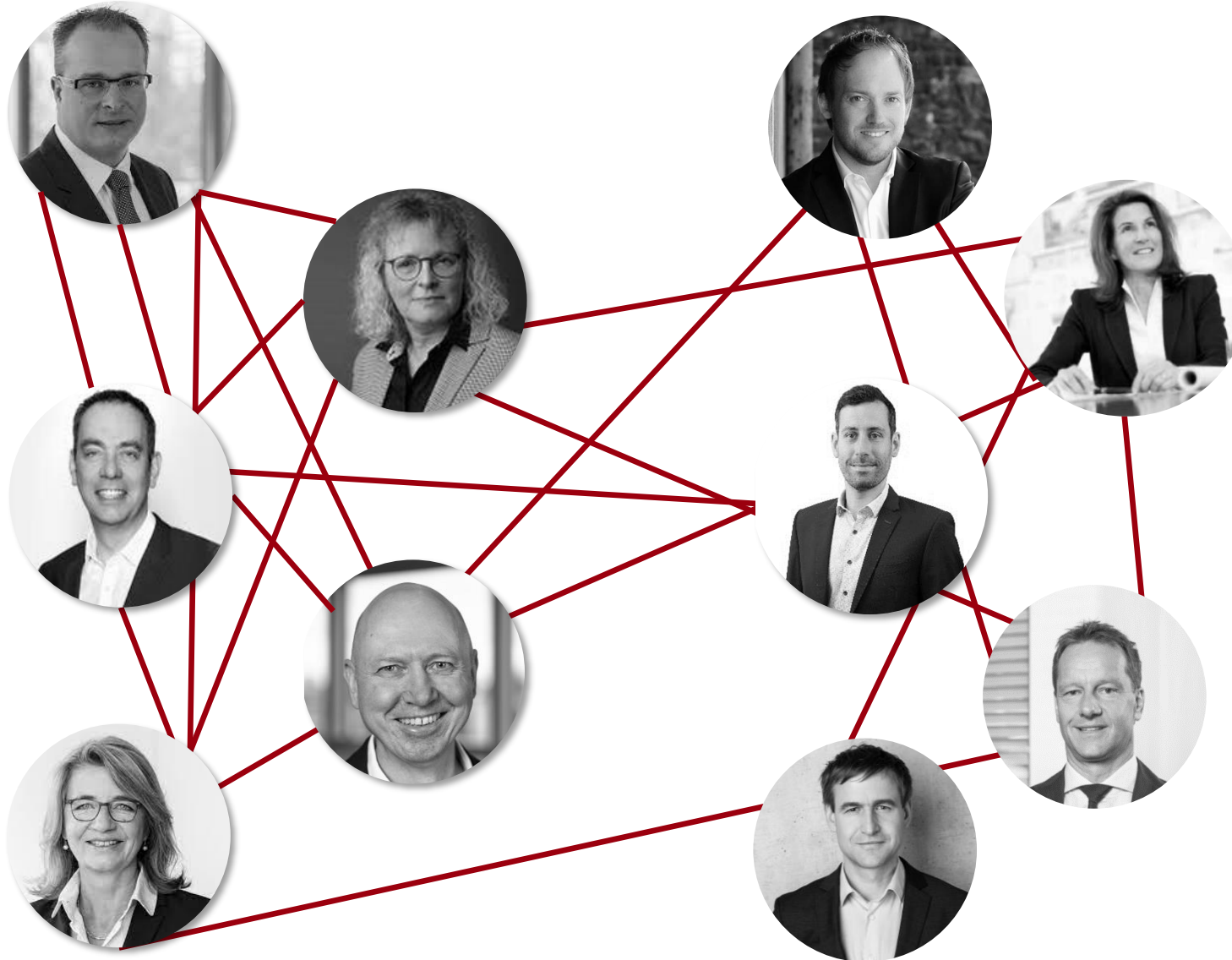
Leiter Technik Süd

## Steffen Hantschick

Leiter Vertragsmanagement  
& Verbände

## Antje Boldt

Rechtsanwältin & Partnerin  
Rittershaus



## Prof. Dr. Matthias Sundermeier

TU Berlin  
Institut für  
Bauingenieurwesen  
Fachgebiet Bauwirtschaft  
und Baubetrieb

## Ines Peschos

Geschäftsführende Baumert  
& Peschos GmbH

## Mario Henneberger

LOGSOL GmbH ·  
Projektmanager  
Logistikplanung

## Garry Thür

CTO Rhombeg Sersa Rail  
Group

## Sven Tesanovic

Leiter Segment IPA bei  
Wayss & Freytag  
Ingenieurbau AG

# Schienernanbindung FBQ

---

Technische Projektvorstellung

# Schienernanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung

## Das Gesamtprojekt auf einen Blick



- Grundlage Staatsvertrag von 2008
- Zweigleisiger elektrifizierter Aus- und Neubau
- Streckenlänge: 88 km, davon 55 km Neubaustrecke
- Entwurfsgeschwindigkeit bis 160 km/h - 200 km/h
- 10 Planfeststellungs-/ Projektabschnitte (PFA), hiervon werden 4 mit dem Partnerschaftsmodell Schiene umgesetzt (○) (zzgl. Abschnitt FSQ)
- Alle Projektabschnitte sind in unterschiedlichen Planungsphasen (Baubeginn PFA 6 vsl. im Herbst 2023 auf Fehmarn)
- Ziel: Inbetriebnahme aller 10 Projektabschnitte bis Ende 2029



# Schieneranbindung der Festen Fehmarnbeltquerung

## Projektabschnitte im Partnerschaftsmodell Schiene



**Umfangreiche Bau-/ Planungsaufgaben**  
in den 4 Projektabschnitten der Allianz  
(PFA 1.1 + 1.2 u. PFA 2 + 3)



**PM Schiene „best for project“**



# Schiene anbindung der Festen Fehmarnbeltquerung

Im Partnerschaftsmodell Schiene werden realisiert...



**4 x**

- Projektabschnitte (PFA 1.1 + 1.2 u. PFA 2 + 3)
- aufgeteilt in 1 bzw. 2 Allianzen

**45 km**

- Zweigleisiger Neu-/Ausbau der Bestandsstrecke
- inkl. Elektrifizierung und Ausrüstungstechnik

**45 x**

- Brücken-/Querungsbauwerke
- zzgl. diverser weiterer großer Ingenieurbaumaßnahmen

**> 1 Mrd. €**

- Geschätztes Vergabevolumen für alle 4 Projektabschnitte im PM Schiene

**7 Mio. m<sup>3</sup>**

- Erdmassenbewegung (Bodenabtrag + Auftrag)

**8 x**

- Neubau bzw. Ersatzneubaumaßnahmen für Verkehrsstationen

**5 x**

- Umgestaltung von Anschlussstellen der Autobahn/Bundesstraße

**250 T m<sup>3</sup>**

- Oberbau/ Schotter

**160 - 200 km**

- Entwurfsgeschwindigkeit auf der Strecke

...

Fehmarn



Lübeck

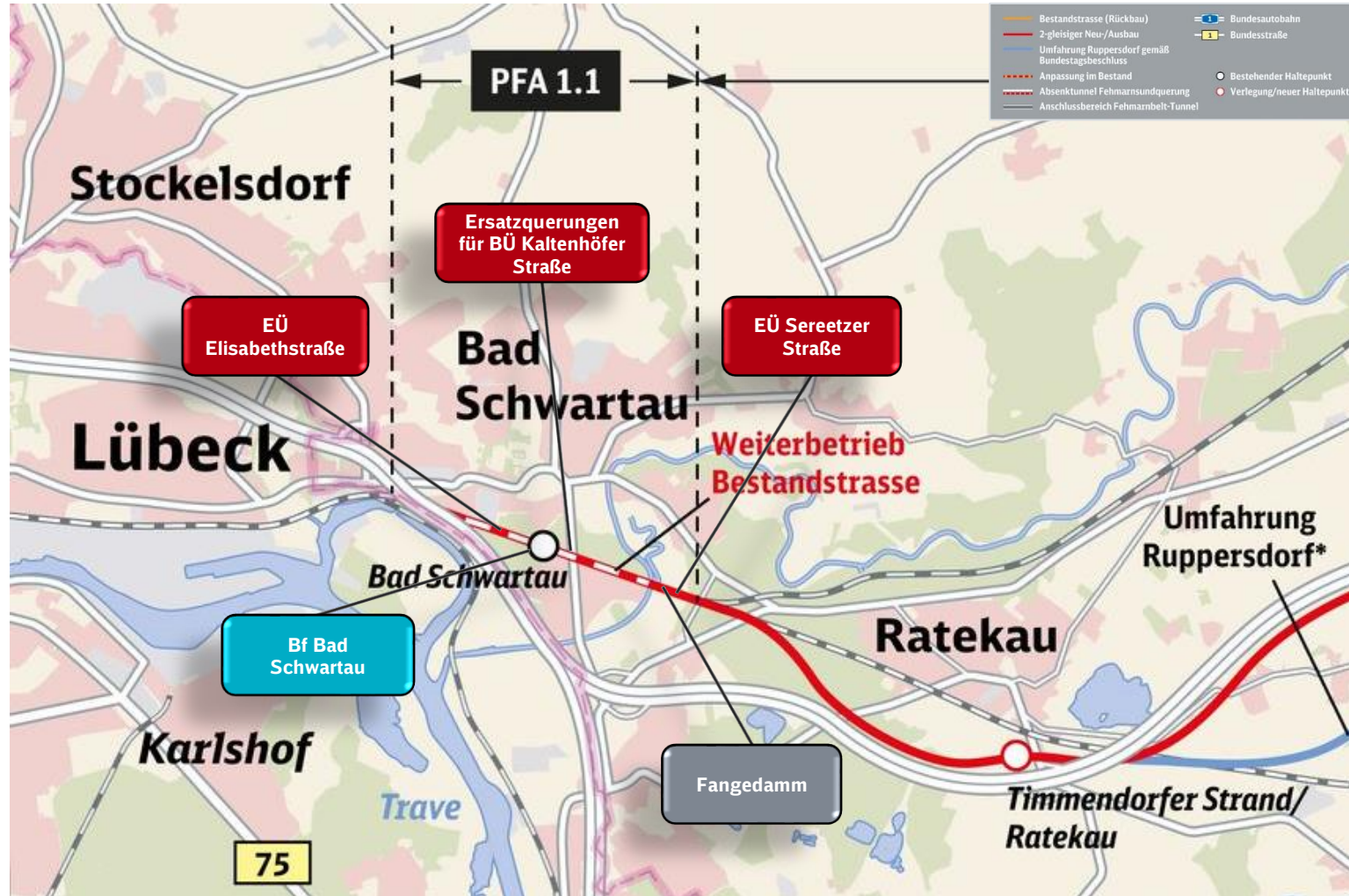
# Projektabschnitt PFA 1.1

---

Bad Schwartau

# PFA 1.1: Bad Schwartau

## Die Neubauten auf einen Blick



- Aktueller Planungsstand, vorbehaltlich weiterer Änderungen -

# PFA 1.1: Bad Schwartau

## Steckbrief - Maßnahmen für beide Varianten



### Allgemeines:

- Stadtgebiet Bad Schwartau
- Bau-km 104,970 bis Bau-km 107,532



### Strecke 1100:

- ca. 2,6 km Strecke
  - zweigleisiger Neubau inkl. Elektrifizierung, Entwässerung und Ausrüstung (ESTW inkl. 2 ESTW-A)



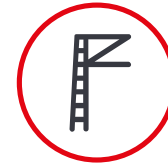
### Ingenieurbau:

- ca. 4 km Lärmschutzmaßnahmen beidseitig (inkl. Einhausungen und Galeriebauwerken)
- ca. 400 m Fangedamm als Dammsicherungsmaßnahme
- Erschütterungstrog



### Rückbau:

- 3 Eisenbahnüberführungen
- 2 Bahnübergänge



### Ausrüstungstechnik:

- Oberleitungsanlagen (OLA)
- 50 Hz Anlagen
- Telekommunikationsanlagen (TK)
- Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik (LST)




### Zusätzlich:

- Straßenbaumaßnahmen

# PFA 1.1: Bad Schwartau

Vorplanung wird für 2 Varianten ausgeführt



	Variante 1: <b>Geländeoberkante</b>	Variante 2: <b>3,20 m Tieferlegung</b>
<b>Verkehrsstationen:</b> 	<ul style="list-style-type: none"><li>• Neubau Bahnhof Bad Schwartau</li><li>• Erweiterung um drittes Gleis und einen Mittelbahnsteig</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Neubau <b>und Tieferlegung</b> Bahnhof Bad Schwartau</li><li>• Erweiterung um drittes Gleis und einen Mittelbahnsteig</li></ul>
<b>Bauwerke:</b> 	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>5</b> neue <b>Querungsbauwerke</b>:<ul style="list-style-type: none"><li>• 3 Eisenbahnüberführungen</li><li>• 2 Personen- und Radüberführungen</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>4</b> neue <b>Querungsbauwerke</b>:<ul style="list-style-type: none"><li>• 2 Eisenbahnüberführungen</li><li>• 1 Straßenüberführung</li><li>• 1 Personen- (und Rad) Überführungen</li></ul></li></ul>
<b>Ingenieurbau:</b> 	<ul style="list-style-type: none"><li>• ca. <b>2 km Erschütterungstrog</b></li><li>• <b>Stützwände</b> in Verlängerung der Straßentröge auf beiden Seiten der Bahn in Verlängerung der EÜ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• ca. <b>1 km Erschütterungstrog</b></li><li>• ca. <b>1 km Trogbauwerk</b> für die Tieferlegung</li></ul>



# PFA 1.1: Bad Schwartau

## Übersicht Bauwerke (Technische Kennzahlen)



### ▪ EÜ/ Eisenbahnüberführungen:

Bauwerk	Überbau	Gründung	Länge	Breite	Stützweite
<b>EÜ Elisabethstraße</b> (*) (inkl. Rückbau)	Stahlbeton	Flachgründung	6 m	14 m	6 m
<b>EÜ Kaltenhöfer Straße</b> (*) (inkl. Rückbau)			19 m	36 m	6 - 12 m
<b>EÜ Sereetzer Straße</b>			Aktuell in Planung		

(\*) Variante 1: Geländeoberkante  
(Variante 2 aktuell in Planung)

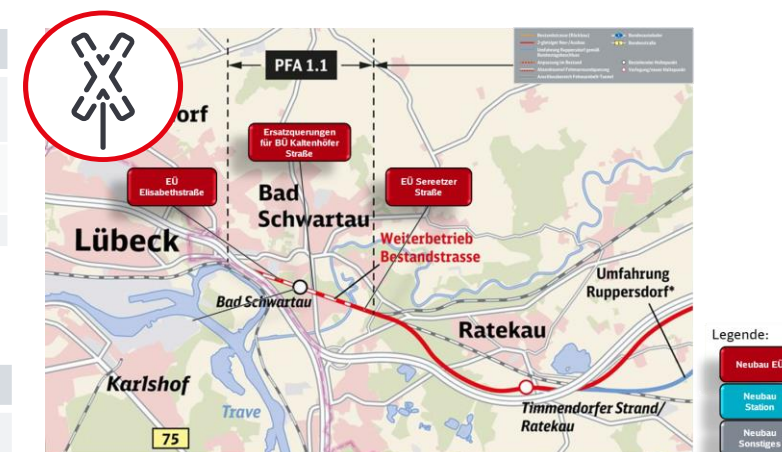
### ▪ Ingenieurbau:

Bauwerk	Länge	Weitere Angaben
<b>Lärmschutzmaßnahmen</b>	4 km	Baulängen von 1,0 - 1,8 km, Bauhöhen 2 - 10 m, Klassische Lärmschutzwände + LSW mit Auskrugung + LSW als Betonbauwerk
<b>Erschütterungstrog</b> (*)	1 bzw. 2 km	Betonplatte mit Aufkantung zur Gleisbettsicherung
<b>Trogbauwerk zur Tieferlegung</b> (*)	1 km	Trogbauwerk zur Tieferlegung Bahnhof Bad Schwartau
<b>Fangedamm</b>	400 m	Fangedamm als Dammsicherungsmaßnahme

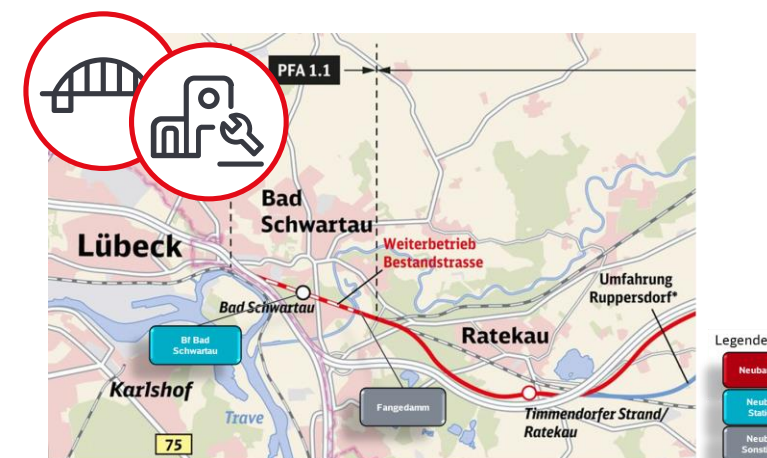
(\*) Variante 2: 3,20 m Tieferlegung

### ▪ Verkehrsstationen:

Station	Bahnsteiglänge	Weitere Angaben
<b>Bf Bad Schwartau</b>	220 m	1 Hausbahnsteig + 1 Mittelbahnsteig, Aufzug



Übersicht EÜ/ Eisenbahnüberführungen



Übersicht Ingenieurbau und Verkehrsstationen



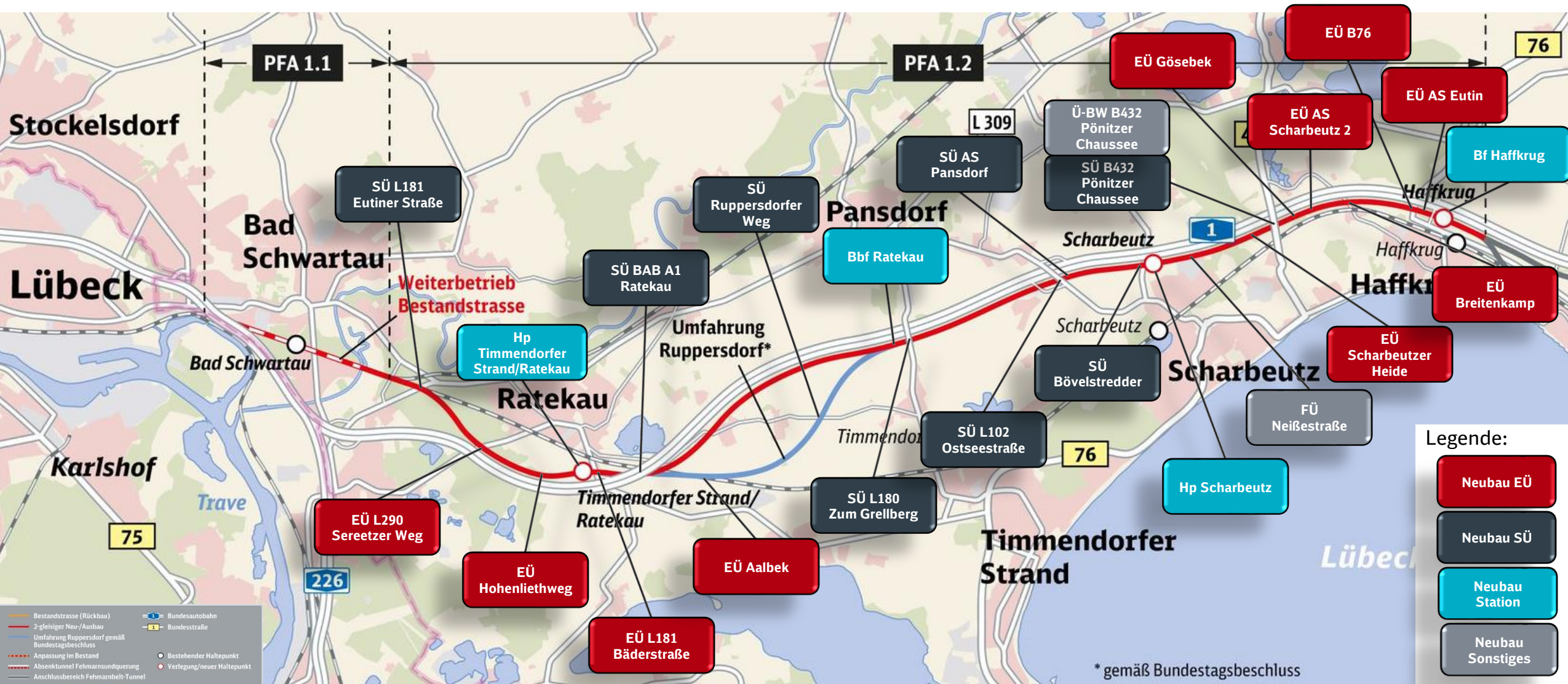
# Projektabschnitt PFA 1.2

---

Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz

# PFA 1.2: Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz

Die Neubauten auf einen Blick



# PFA 1.2: Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz



## Steckbrief



### Allgemeines:

- Gemeinde Ratekau bis Gemeinde Scharbeutz
- Bau-km 107,532 bis 123,576



### Strecke 1100:

- ca. 16 km Strecke
  - Zweigleisiger Neubau inkl. Elektrifizierung, Entwässerung und Ausrüstung (ESTW inkl. 2 ESTW-A)
  - Betriebsbahnhof Ratekau



### Verkehrsstationen:

- Neubau von 2 Haltepunkten und einem Bahnhof



### Bauwerke:

- 19 Neubauwerke als Eisenbahnüberführung (EÜ), Straßenüberführung (SÜ) und Fußgängerüberführung (FÜ)



### Ingenieurbau:

- ca. 14 km Lärmschutzmaßnahmen
- ca. 1 km Erschütterungströge
- ca. 100 m Tunnel in offener Bauweise



### Rückbau:

- Rückbau Bestandsstrecke
- Rückbau 3 Verkehrsstationen
- Rückbau 8 Bahnübergänge



### Ausrüstungstechnik:

- Oberleitungsanlagen (OLA) // 50 Hz Anlagen // Telekommunikationsanlagen (TK) // Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik (LST)

### Zusätzlich:

- ca. 15 Regenrückhaltebecken
- Diverse Durchlässe
- 2 Fahrwegtieferündungen und hydraulisch gebundene Rüttelstopfsäulen (HSS) als Bodenverbesserungsmaßnahmen
- Straßenbaumaßnahmen



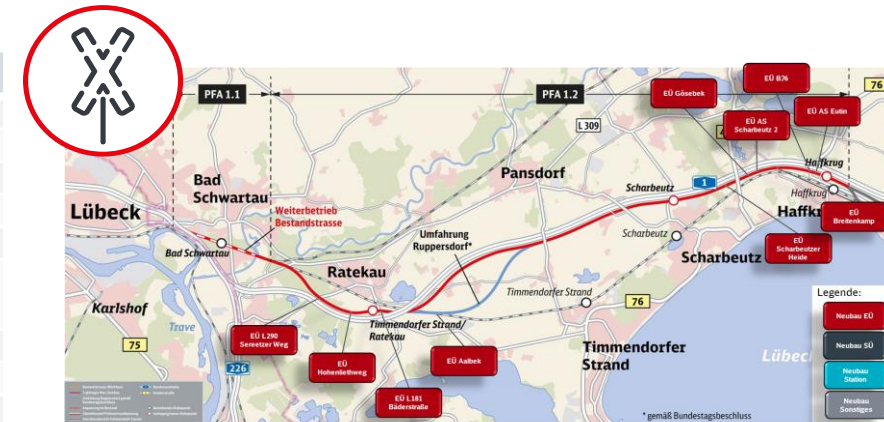
# PFA 1.2: Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz

## Übersicht Bauwerke (Technische Kennzahlen)



### ■ EÜ/ Eisenbahnüberführungen:

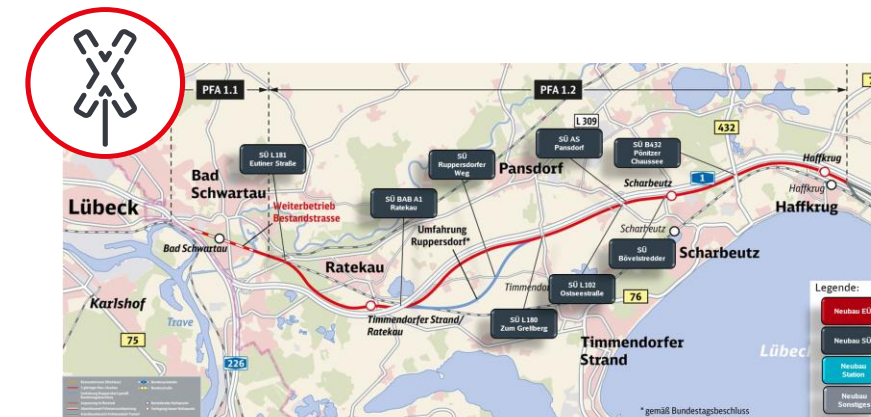
Bauwerk	Überbau	Gründung	Länge	Breite	Stützweite
EÜ L 290 (Sereetzer Weg)	Stahlbeton	Flachgründung	50 m	23 m	22 m
EÜ Aalbek			45 m	8 m	7 m
EÜ Gösebek			22 m	4 m	3 m
EÜ Breitenkamp			20 m	12 m	18 m
EÜ Hohenliethweg			12 m	13 m	11 m
EÜ AS Eutin (Zweigleisige Brücke)			Tiefgründung	75 m	14 m
EÜ AS Eutin (Eingleisige Brücke)	50 m	8 m		2 x 25 m	
EÜ B76	19 m	13 m		17 m	
EÜ Scharbeutzer Heide	Spannbeton	Tiefgründung	196 m	12 m	7 x 27 m
EÜ L 181 Bäderstraße		Flachgründung	27 m	14 m	25 m
EÜ AS Scharbeutz 2	Spannbeton/ Stahlbeton	Tiefgründung	200 m	12 m	7 x 20-34 m



Übersicht EÜ/ Eisenbahnüberführungen

### ■ SÜ/ Straßenüberführungen:

Bauwerk	Überbau	Gründung	Länge	Breite	Stützweite
SÜ L181 (Eutiner Straße)	Stahlbeton	Flachgründung	27 m	14 m	24 m
SÜ B432 (Pönitzer Chaussee)		52 m	21 m	13 m	
SÜ AS Pansdorf (BAB Ab-/Auffahrt)		Tiefgründung	45 m	10 m	15 m
SÜ L 180 Zum Grellberg	Spannbeton	Tiefgründung	17 m	14 m	17 m
SÜ L102 Ostseestraße			82 m	14 m	23 - 33 m
SÜ Ruppersdorfer Weg			48 m	9 m	11 - 26 m
SÜ Bövelstredder	Stahlverbundholkasten	Tiefgründung	83 m	12 m	41 - 43 m
SÜ BAB A1 (Ratekau) Tunnelbauwerk	Tunnelbauwerk	Tiefgegründeter Rahmen in	100 m	15 m	-
		Deckelbauweise			



Übersicht SÜ/ Straßenüberführungen

# PFA 1.2: Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz

## Übersicht Bauwerke (Technische Kennzahlen)



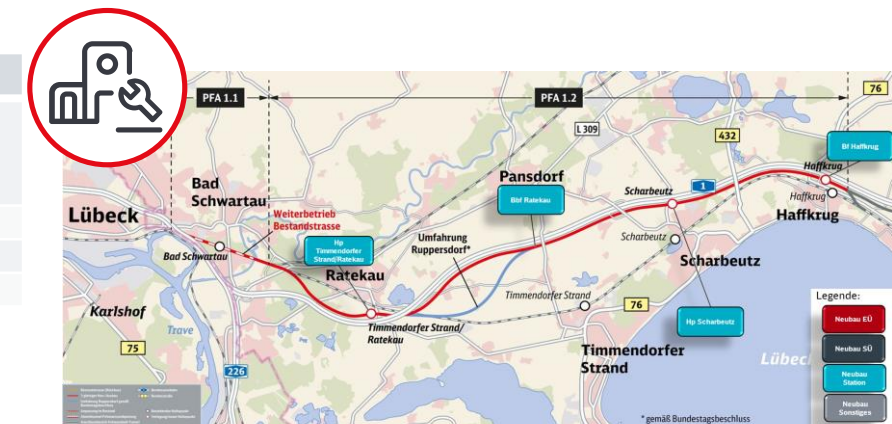
### ■ Ingenieurbau:

Bauwerk	Länge	Weitere Angaben
<b>Lärmschutzmaßnahmen</b>	14 km	Baulängen von 0,6 – 4,7 km, Bauhöhen 2 – 6 m
<b>Erschütterungströge</b>	1 km	Höhe < 1 m
<b>Tunnelbauwerk</b> SÜ BAB A1 (Ratekau)	100 m	Tunnel in offener Bauweise, Tiefgegründeter Rahmen in Deckelbauweise



### ■ Verkehrsstationen:

Station	Bahnsteiglänge	Weitere Angaben
<b>Hp Timmendorfer Strand/ Ratekau</b>	280 m	2 Außenbahnsteige, Aufzüge
<b>Hp Scharbeutz</b>	280 m	2 Außenbahnsteige, Aufzüge, Personenüberführung
<b>Bf Haffkrug</b>	210 - 280 m	1 Außenbahnsteige + 1 Mittelbahnsteig, Aufzug, Personenunterführung
<b>Bbf Ratekau</b>	keine	Überholgleise ohne Bahnsteige



# Projektabschnitt PFA 2

---

Sierksdorf, Neustadt i.H., Altenkrempe





# PFA 2: Sierksdorf, Neustadt in Holstein und Altenkrempe

## Steckbrief



### Allgemeines:

- Gemeinde Sierksdorf bis Gemeinde Altenkrempe
- Bau-km 123,495 bis Bau-km 135,496 (Strecke 1100)
- Bau-km 200,306 bis Bau-km 207,340 (Strecke 1100 Abzweig)



### Strecke 1100:

- ca. 12 km Strecke
  - Zweigleisiger Neu-/Ausbau der Bestandsstrecke inkl. Elektrifizierung



### Bauwerke:

- 11 Neubauwerke als Eisenbahnüberführung (EÜ) und Straßenüberführung (SÜ)



### Ingenieurbau:

- ca. 2,4 km Lärmschutzmaßnahmen
- 6 Regenrückhaltebecken
- 3 Hebeanlagen
- 5 Durchlässe



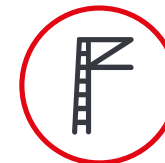
### Rückbau:

- Bahnübergänge



### Anpassung Bestandsbrücken:

- 3 Eisenbahnüberführungen
- 1 Straßenüberführung
- 1 Fußgängerüberführung



### Ausrüstungstechnik:

- Oberleitungsanlagen (OLA) //
- 50 Hz Anlagen //
- Telekommunikationsanlagen (TK)

# PFA 2: Sierksdorf, Neustadt in Holstein und Altenkrempe

## Übersicht Bauwerke (Technische Kennzahlen)



### ■ EÜ/ Eisenbahnüberführungen:

Bauwerk	Überbau	Gründung	Länge	Breite	Stützweite
EÜ Lachsau	Stahlbeton	Tiefgründung	23 m	13 m	21 m
EÜ Bäderstraße K 45			13 m	45 m	12 m
EÜ Sierhagener Weg		Flachgründung	Tiefgründung mit überschnittener Bohrpfahlwand	25 m	12 m
EÜ Jarkauer Weg	8 m			12 m	6 m
EÜ Hasselburggraben	Stahlbeton, Deckelbauweise		9 m	22 m	8 m
EÜ Altonaer Weg		<i>Aktuell in Planung</i>			



Übersicht EÜ/ Eisenbahnüberführungen

### ■ SÜ/ Straßenüberführungen:

Bauwerk	Überbau	Gründung	Länge	Breite	Stützweite
SÜ Milchstraße	Stahlbeton	Tiefgründung	22 m	13 m	13 m
SÜ Neustädter Straße über BAB A1			18 m	15 m	
SÜ An der Bundesstraße (L 309)		Flachgründung	Tiefgründung als überschnittene Bohrpfahlwand	18 m	
SÜ Neustädter Straße	15 m			11 m	
SÜ Autobahnbauwerk BAB A1	Stahlbeton, Deckelbauweise		15 m	209 m	



Übersicht SÜ/ Straßenüberführungen

- Aktueller Planungsstand (März 2023), vorbehaltlich weiterer Änderungen -



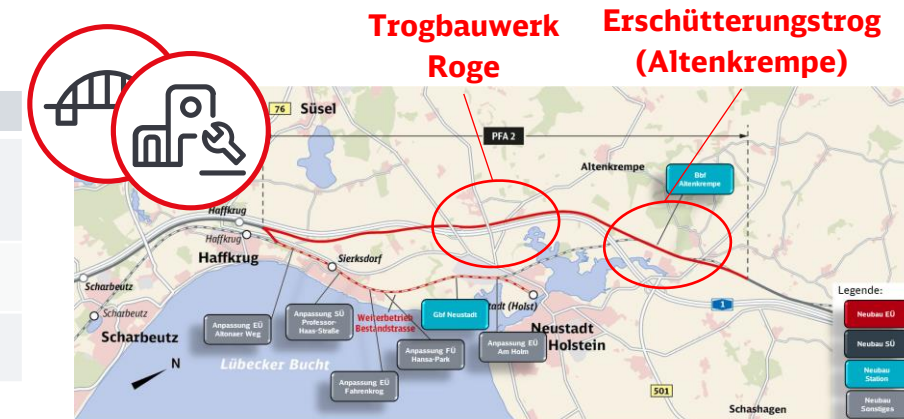
# PFA 2: Sierksdorf, Neustadt in Holstein und Altenkrempe

## Übersicht Bauwerke (Technische Kennzahlen)



### ■ Ingenieurbau:

Bauwerk	Länge	Weitere Angaben
<b>Erschütterungstrog (Altenkrempe)</b>	1,8 km	Neubau Erschütterungstrog, Höhe < 1 m
<b>Trogbauwerk (Roge)</b>	160 m	Neubau Trogbauwerk, Höhe 5 m, Rückverankert
<b>Lärmschutzmaßnahmen</b>	4,7 km	Bauhöhen 2 bis 5 m, beidseitig



Übersicht Ingenieurbau und Verkehrsstationen

### ■ Verkehrsstationen:

Station	Bahnsteiglänge	Weitere Angaben
<b>Bbf Altenkrempe</b>	keine	Überholgleise ohne Bahnsteige
<b>Gbf Neustadt</b>	keine	Erhalt von 2 Gleisen für Kreuzungsmöglichkeit

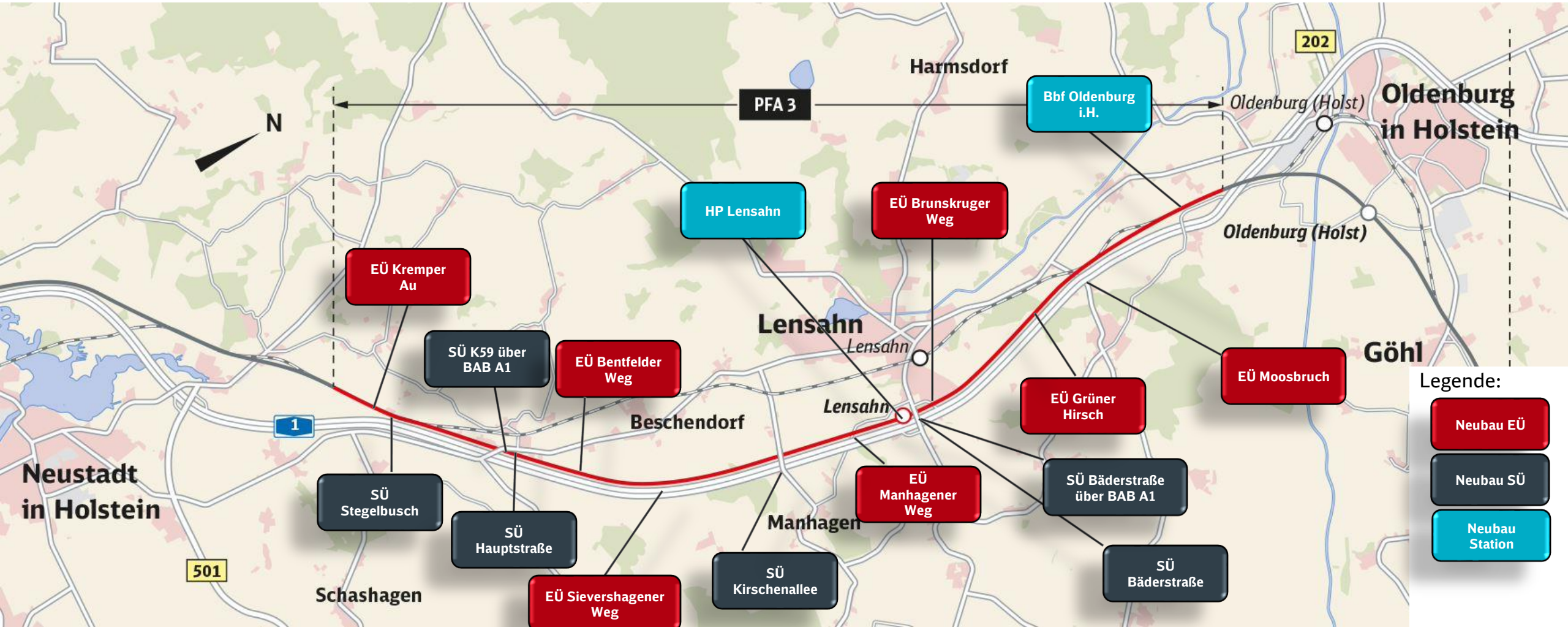
# Projektabschnitt PFA 3

---

Schashagen, Beschendorf, Manhagen, Lensahn, Damlos

# PFA 3: Schashagen, Beschendorf, Manhagen, Lensahn, Damlos

## Die Neubauten auf einen Blick



Legende:

- Neubau EÜ
- Neubau SÜ
- Neubau Station

- Aktueller Planungsstand, vorbehaltlich weiterer Änderungen -



# PFA 3: Schashagen, Beschendorf, Manhagen, Lensahn, Damlos

## Steckbrief



### Allgemeines:

- Gemeinde Altenkrempe bis Gemeinde Damlos
- Bau-km 135,496 bis 150,752 Bau-km (Strecke 1100)



### Strecke 1100:

- ca. 15,1 km Strecke
  - 12 km zweigleisiger Neubau
  - ca. 3 km zweigleisiger Ausbau



### Verkehrsstationen:

- Ersatzneubau Haltepunkte in Lensahn
- Betriebsbahnhof Oldenburg i.H.



### Bauwerke:

- 13 Neubauwerke als Eisenbahnüberführung (EÜ) und Straßenüberführung (SÜ)



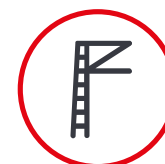
### Ingenieurbau:

- ca. 2,7 km Lärmschutzmaßnahmen
- 11 Regenrückhaltebecken
- 8 Hebeanlagen
- 10 Durchlässe



### Rückbau:

- Rückbau von 11 BÜ, 9 davon ersatzlos



### Ausrüstungstechnik:

- Oberleitungsanlagen (OLA) // 50 Hz Anlagen // Telekommunikationsanlagen (TK)

### Zusätzlich:

- Straßenbaumaßnahmen
- Neubau Rastanlage Hasselburger Mühle

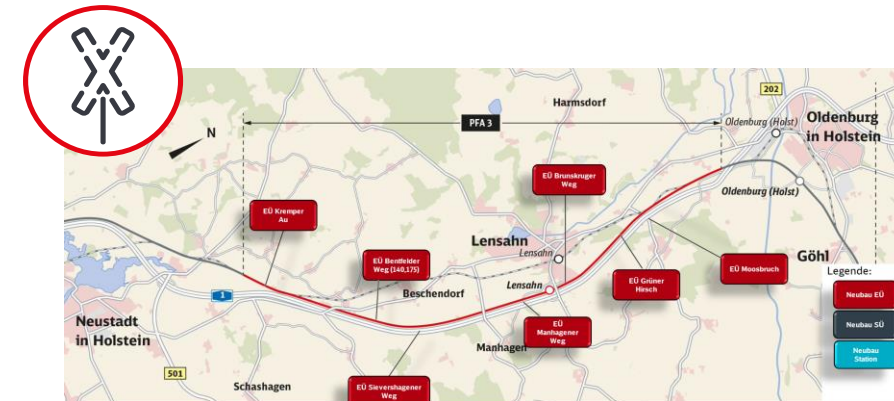
# PFA 3: Schashagen, Beschendorf, Manhagen, Lensahn, Damlos

## Übersicht Bauwerke (Technische Kennzahlen)



### ■ EÜ/ Eisenbahnüberführungen:

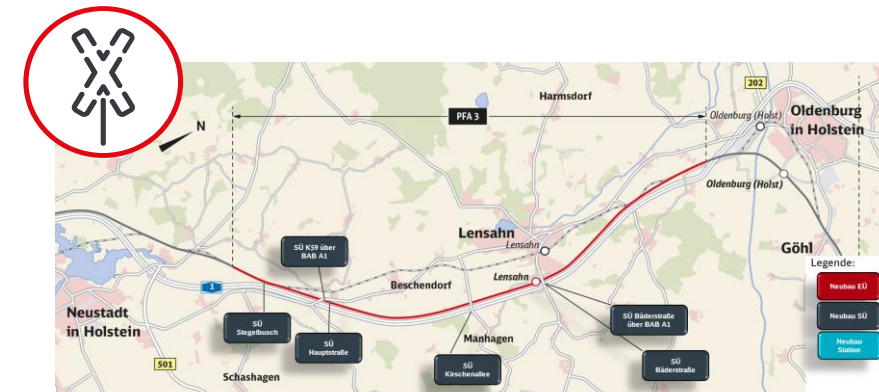
Bauwerk	Überbau	Gründung	Länge	Breite	Stützweite
EÜ Manhagener Weg	Stahlbeton	Tiefgründung	10 m	12 m	8 m
EÜ Moosbruch			14 m	13 m	11 m
EÜ Kremper Au			15 m	12 m	14 m
EÜ Brunskruger Weg		Flachgründung	9 m	13 m	8 m
EÜ Grüner Hirsch			9 m	12 m	8 m
EÜ Bentfelder Weg			7 m	12 m	6 m
EÜ Sievershagener Weg			7 m	12 m	6 m



Übersicht EÜ/ Eisenbahnüberführungen

### ■ SÜ/ Straßenüberführungen:

Bauwerk	Überbau	Gründung	Länge	Breite	Stützweite
SÜ Hauptstraße (K59)	Stahlbeton	Flachgründung	21 m	15 m	49 m
SÜ Stegelbusch			14 m	10 m	13 m
SÜ Bäderstraße (L58)	Stahlbeton, Deckelbauweise	Tiefgründung	16 m	22 m	15 m
SÜ Kirschenallee			15 m	12 m	13 m
SÜ K 59 über die BAB A1	Stahlbeton, Verbund	Flachgründung	61 m	14 m	60 m
SÜ Bäderstraße über BAB A1			50 m	18 m	



Übersicht SÜ/ Straßenüberführungen

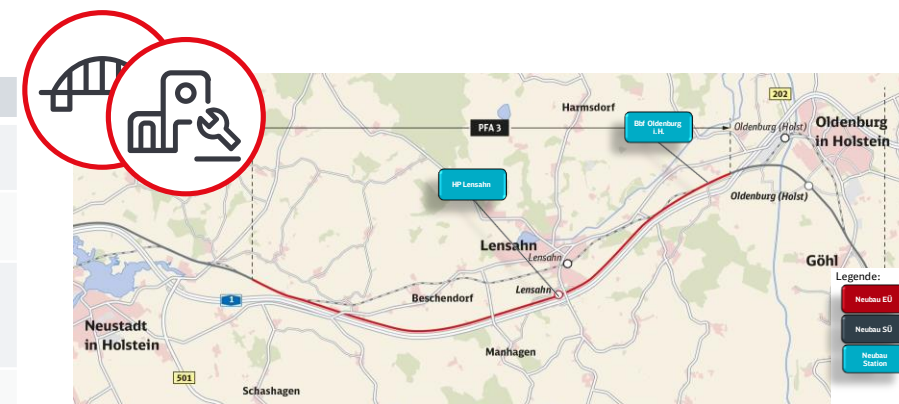
# PFA 3: Schashagen, Beschendorf, Manhagen, Lensahn, Damlos

## Übersicht Bauwerke (Technische Kennzahlen)



### ■ Ingenieurbau:

Bauwerk	Länge	Weitere Angaben
Lärmschutzmaßnahmen	2,7 km	Bauhöhen 2 – 6 m, beidseitig
Stützwand AS Lensahn	64 m	Tiefgründung, überschnittene Bohrpfehlwand
Stützwand Gewerbegebiet Lensahn	228 m	Tiefgründung, überschnittene Bohrpfehlwand
Stützwand Laderampe (Bbf Oldenburg in Holstein)	20 m	Flachgründung, Winkelstützwand



Übersicht Ingenieurbau und Verkehrsstationen

### ■ Verkehrsstationen:

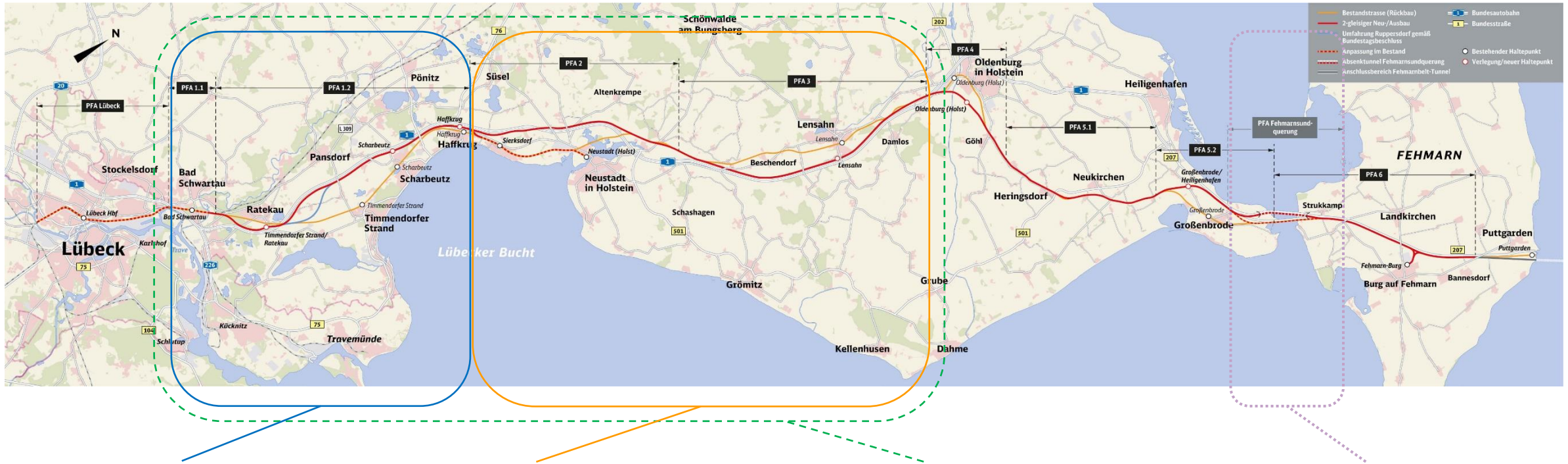
Station	Bahnsteiglänge	Weitere Angaben
HP Lensahn	215 m	2 Außenbahnsteige, Treppen und Rampen als Zugang zur SÜ Bäderstraße
Bbf Oldenburg	keine	Überholgleise ohne Bahnsteige, Verladeanlage mit Kopframpe

# Mögliche Allianzen im Partnerschaftsmodell Schiene

---

# Mögliche Allianzzuschnitte im Partnerschaftsmodell Schiene

## Gliederung in 1 oder 2 Allianzen



### Allianz 1 (Modell PM 3+)

- PFA 1.1: Bad Schwartau
- PFA 1.2: Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz

### Allianz 2 (Modell PM 5+)

- PFA 2: Sierksdorf, Neustadt i.H., Altenkrempe
- PFA 3: Altenkrempe, Manhagen, Beschendorf, Schashagen, Lensahn, Damlos

### Allianz Süd (Modell PM 5+)

- PFA 1.1
- PFA 1.2
- PFA 2
- PFA 3

*Alternativ*

### Allianz FSQ (Modell PM 5+)

- PFA FSQ/ Sundquerung (Kombinierter Absenktunnel Fehmarnsund)
- Nicht Thema des heutigen Marktdialogs



# Übersicht mögliche Allianzzuschnitte

## Zahlen, Daten und Fakten



	Allianz 1 (Modell PM 3+)		Allianz 2 (Modell PM 5+)	
	<b>Allianz Süd (Modell PM 5+)</b>			
	<b>PFA 1.1:</b> Bad Schwartau	<b>PFA 1.2:</b> Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz	<b>PFA 2:</b> Sierksdorf, Neustadt i.H., Altenkrempe	<b>PFA 3:</b> Altenkrempe, Manhagen, Beschendorf, Schashagen, Lensahn, Damlos
<b>Allgemeines</b>	Stadtgebiet Bad Schwartau	Gemeinde Ratekau bis Haffkrug	Gemeinde Sierksdorf bis Altenkrempe	Gemeinde Schashagen bis Damlos
<b>Strecke</b>	2,6 km Ausbau	16 km Neubau	12 km Neu- und Ausbau	12 km Neubau 3,1 km Ausbau
<b>Verkehrsstationen</b>	Neubau Bahnhof Bad Schwartau (Tieferlegung, drittes Gleis und Mittelbahnsteig)	Neubau Haltepunkt Timmendorfer Strand / Ratekau, Scharbeutz und Bahnhof Haffkrug	Sierksdorf und Neustadt i.H.	Neubau Haltepunkt Lensahn
<b>Bauwerke</b>	4 Brückenbauwerke	19 Brückenbauwerke	10 Brückenbauwerke	13 Brückenbauwerke
<b>Ingenieurbau</b>	4 km Lärmschutzmaßnahmen (inkl. Einhausungen und Galeriebauwerke) 1 km Trogbauwerk 1 km Erschütterungstrog 400m Fangedamm	14 km Lärmschutzmaßnahmen partiell Erschütterungströge zusätzlich Regenrückhaltebecken, Hebeanlagen, Durchlässe	2,4 km Lärmschutzmaßnahmen, zusätzlich Regenrückhaltebecken, Hebeanlagen, Durchlässe	3 km Lärmschutzmaßnahme zusätzlich Regenrückhaltebecken, Hebeanlagen, Durchlässe
<b>Rückbau</b>	2 Bahnübergänge 3 Brückenbauwerke	Bestandsstrecke 3 Verkehrsstationen 8 Bahnübergänge	Bahnübergänge	11 Bahnübergänge (9 ersatzlos)
<b>vsl. Kosten (€) Stand VP</b>	ca. 200 Mio. Euro	ca. 500 Mio. Euro	ca. 300 Mio. Euro	ca. 300 Mio. Euro

# Mögliche Vergabepakete im Partnerschaftsmodell Schiene

---

# Übersicht Vergabepakete – Allianz 1, 2 oder Süd

## Übersicht VP1 – VP5 (Grundstruktur/ Ansatz)



- Grundsätzlich ähnliche Bau-/ Planungsleistungen in den Projektabschnitten
  - **Ähnliche Vergabepakete für Allianz 1 u. 2 bzw. Allianz Süd**
- Ansatz:
  - **Pro Hauptwertschöpfungstreiber jeweils ein Vergabepaket**
  - **5 Vergabepakete (1x Planung, 4 x Bau)** zur Bindung der spezifischen Allianzpartner pro Hauptgewerk/ Schlüsselleistung
  - **Je mehr Vergabepakete desto mehr Allianzpartner** > komplexere Entscheidungs-/ Handlungsfähigkeit der gesamten Allianz

Planungsphase	Bauphase			
VP 1 Generalplanung	VP 2 Erdbau/ Tiefbau/ Straßenbau	VP 3 Oberbau	VP 4 KIB	VP 5 OLA, 50 Hz, TK
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Fachplanung</b></li> <li>▪ <b>Fachplanung OLA, 50 Hz, TK</b></li> <li>▪ <b>Umweltplanung/ LBP</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Erdbau/ Tiefbau</b> (allgemein)</li> <li>▪ <b>Straßenbau</b></li> <li>▪ <b>Entwässerung</b></li> <li>▪ <b>Rückbauarbeiten</b></li> <li>▪ <b>Landschaftsbau</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Oberbau</b></li> <li>▪ <b>Bahnsteiganlagen</b></li> <li>▪ <b>Bahnkörper</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>KIB</b></li> <li>▪ <b>Spezialtiefbau</b></li> <li>▪ <b>Spezial-Kabeltiefbau</b> (Sonderkonstruktionen)</li> <li>▪ <b>Stahlbau</b> (evtl.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Bahntechnische AT</b></li> </ul>

# Übersicht Vergabepakete – Allianz 1, 2 oder Süd

## Übersicht VP1 – VP5 (Detailliert)



Planungsphase	Bauphase			
VP 1 Generalplanung	VP 2 Erdbau/ Tiefbau/ Straßenbau	VP 3 Oberbau	VP 4 KIB	VP 5 OLA, 50 Hz, TK
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Fachplanung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fachplanung aller Gewerke (ausgenommen LST/TK)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ EP</li> <li>▪ Mitwirkung GP</li> <li>▪ AP</li> </ul> </li> <li>▪ Mitwirkung bei UiGen &amp; ZiEen</li> <li>▪ Übergreifende Bauphasen- und Bauzustandsplanung</li> <li>▪ Abbruch- und Entsorgungsplanung</li> <li>▪ Logistikplanung</li> <li>▪ Verkehrsleitplanung</li> <li>▪ Inkl. geotechnischer Gutachten</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Fachplanung OLA, 50 Hz, TK</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mitwirkung GP</li> <li>▪ AP</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Umweltplanung/ LBP</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Erdbau/ Tiefbau (allgemein)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Baufeldfreimachung</li> <li>▪ Abfuhr Aushubmaterialien/ Entsorgung</li> <li>▪ Leitungsgräben</li> <li>▪ BE-Flächen/ Baustelleneinrichtung</li> <li>▪ Planumsschutzschicht</li> <li>▪ Bodenaustausch/ Bodenverbesserung</li> <li>▪ Verkehrssicherung (Bahn &amp; Straße)</li> <li>▪ OLA Gründung (Standard – Blockfundamente)</li> <li>▪ LSW Gründung</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Straßenbau</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rettungsplätze inkl. Zuwegung</li> <li>▪ Baustraßen</li> <li>▪ Straßenbau</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Entwässerung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bauzeitliche Entwässerung</li> <li>▪ Regenrückhaltebecken</li> <li>▪ Durchlässe</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Rückbauarbeiten</b></li> <li>▪ <b>Landschaftsbau</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Oberbau</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schotteroberbau inkl. Gleise</li> <li>▪ Ggf. in Teilen feste Fahrbahn</li> <li>▪ Kabel/ Leitungen</li> <li>▪ Kabelverlege-arbeiten</li> <li>▪ Kabeltiefbau</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Bahnsteiganlagen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gleisarbeiten inkl. Kabelquerungen-/ Schächte</li> <li>▪ Anlagen (Bahnsteige, Rampen, etc.)</li> <li>▪ Ausstattung der Verkehrsstationen</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Bahnkörper</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aushub, Erbau, Bahndamm</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>KIB</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Straßenüberführungen</li> <li>▪ Eisenbahnüberführungen</li> <li>▪ Fußgängerüberführungen</li> <li>▪ Erschütterungstrog/ Trogbauwerk</li> <li>▪ Bauwerksentwässerung</li> <li>▪ Lärmschutzmaßnahmen (Spezialbauwerke + Strecke)</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Spezialtiefbau</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrwegtieftiefgründung</li> <li>▪ Fangedamm</li> <li>▪ Verbauten</li> <li>▪ Baubehelfe</li> <li>▪ Stützbauwerke</li> <li>▪ Fundamente und Widerlager</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Spezial-Kabeltiefbau (Sonderkonstruktion)</b></li> <li>▪ <b>Stahlbau (evtl.)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Bahntechnische AT</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 50 Hz-Anlagen Bhf und Hp</li> <li>▪ OLA</li> <li>▪ Speiseleitungen</li> <li>▪ TK-Anlagen</li> </ul> </li> </ul>



# Übersicht Vergabepakete – Allianz 1, 2 oder Süd

## Übersicht VP1 – VP5 (Kostenschätzung)



	Planungsphase	Bauphase				
	VP 1 Generalplanung	VP 2 Erdbau/ Tiefbau/ Straßenbau	VP 3 Oberbau	VP 4 KIB	VP 5 OLA, 50 Hz, TK	Gesamtsumme
<b>Allianz 1</b> (PFA 1.1 + PFA 1.2)	ca. <b>40</b> Mio. EUR	ca. <b>200</b> Mio. EUR	ca. <b>150</b> Mio. EUR	ca. <b>250</b> Mio. EUR	ca. <b>60</b> Mio. EUR	<u>ca. <b>700</b> Mio. EUR</u>
<b>Allianz 2</b> (PFA 2 + PFA 3)	ca. <b>20</b> Mio. EUR	ca. <b>130</b> Mio. EUR	ca. <b>290</b> Mio. EUR	ca. <b>120</b> Mio. EUR	ca. <b>40</b> Mio. EUR	<u>ca. <b>600</b> Mio. EUR</u>
<b>Allianz Süd</b> (PFA 1.1 + PFA 1.2 + PFA 2 + PFA 3)	ca. <b>60</b> Mio. EUR	ca. <b>330</b> Mio. EUR	ca. <b>440</b> Mio. EUR	ca. <b>370</b> Mio. EUR	ca. <b>100</b> Mio. EUR	<u>ca. <b>1.300</b> Mio. EUR</u>

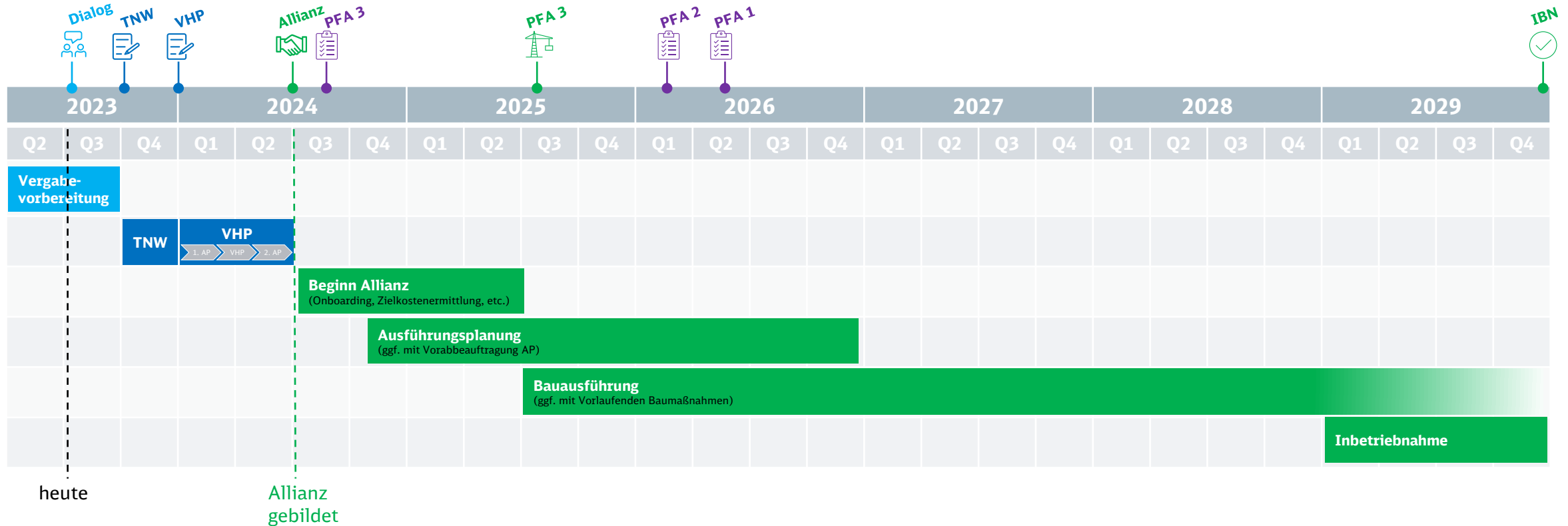
Anmerkung: vsl. Kosten (Bau + Planung) basierend auf Stand Vorplanung

# Terminplan

---

Am Beispiel „Allianz Süd“

# Terminplan – Am Beispiel „Allianz Süd“ (inkl. Beschleunigungsmaßnahmen für IBN 2029)



Legende:

- Marktdialog
- Versand Vergabeunterlagen TNW & VHP
- Binden der Allianzpartner
- vsl. Planfeststellbeschluss pro PFA
- Möglicher Baustart
- Inbetriebnahme der Strecke

Abkürzungen:

TNW = Teilnahmewettbewerb // VHP = Verhandlungsphase // PFA = Planfeststell-/ Projektabschnitt // IBN = Inbetriebnahme



# Fragen?!



# Zeit für Austausch – Kaffeepause

---

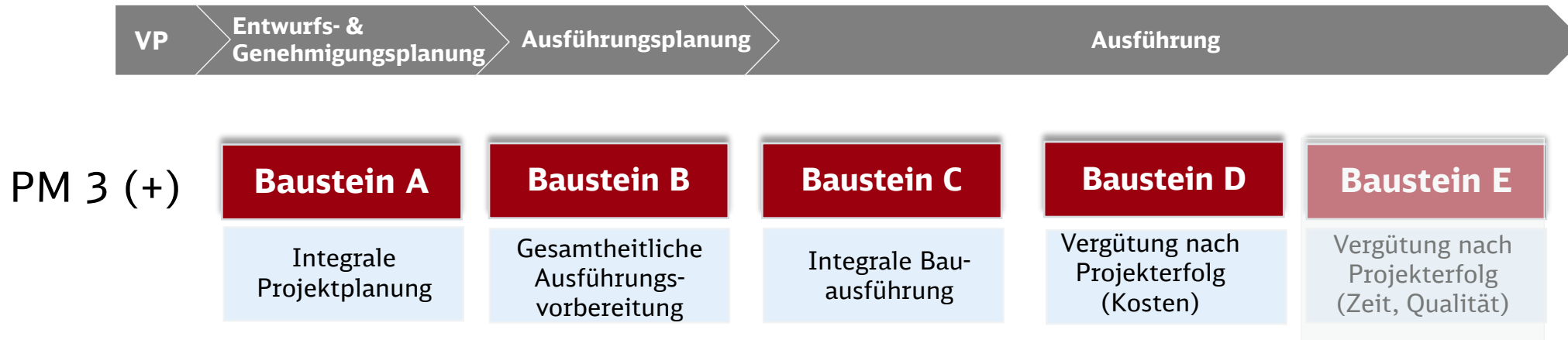


# Schienernanbindung FBQ

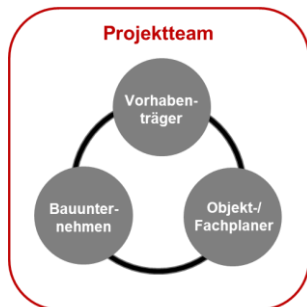
---

Modellvorstellung  
Methodik & Vertrag

# Vorstellung des Partnerschaftsmodells Schiene



## Was ist die Besonderheit des Partnerschaftsmodells Schiene?

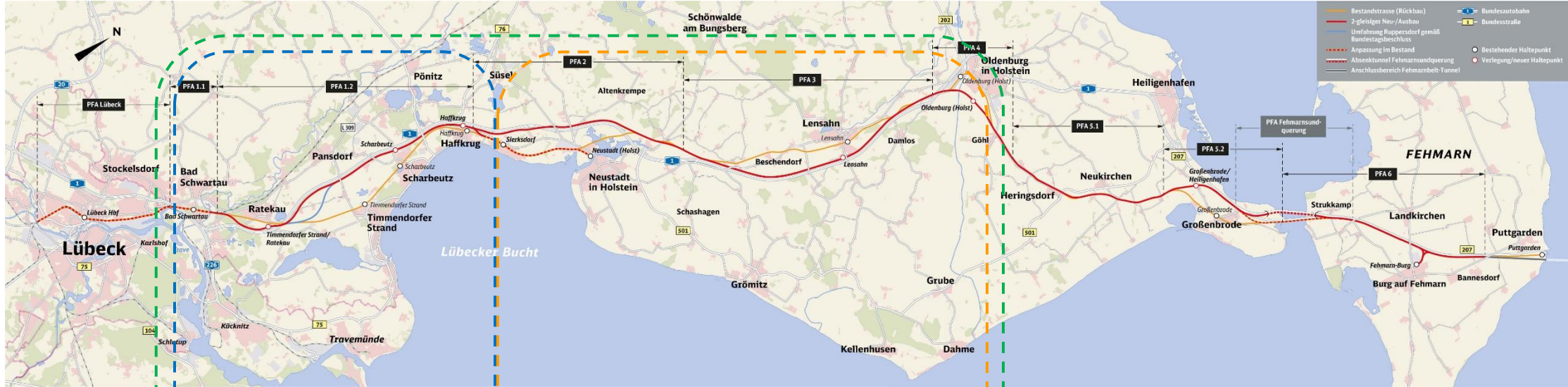


- Allianzbildung bereits zu Beginn der Lph 3
  - Relevante Wertschöpfungstreiber frühzeitig integriert (Know-how-Transfer ab Lph 3) – Entwicklung der optimalen Baulösung einschl. Bauverfahren und Logistik
- Projektziele als gemeinsamer Handlungs- und Erfolgsmaßstab
- Die Allianz ermittelt die Zielkosten vor Baustart. Diese sind zu halten oder zu unterschreiten; Allianzpartner profitieren von Unterschreitung und „haften“ für Überschreitung gemeinschaftlich

## Vorteile des Partnerschaftsmodells Schiene:

- Alle Partner verfolgen das gleiche Ziel – Best for Project
- Reduzierung von Risiken
- Höhere Sperrpausenstabilität & Terminsicherheit
- Kooperative Zusammenarbeit & effizientere Bewältigung auftretender Störungen im Bauablauf

# Mögliche Allianzzuschnitte im Partnerschaftsmodell Schiene



## Allianz 1: Modell PM 3+

## Allianz 2: Modell PM 5+

PM 3 (+)

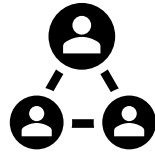
<b>Baustein A</b>	<b>Baustein B</b>	<b>Baustein C</b>	<b>Baustein D</b>	<b>Baustein E</b>
Integrale Projektplanung	Gesamtheitliche Ausführungsvorbereitung	Integrale Bauausführung	Vergütung nach Projekterfolg (Kosten)	Vergütung nach Projekterfolg (Zeit, Qualität)

PM 5 (+)

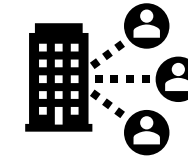
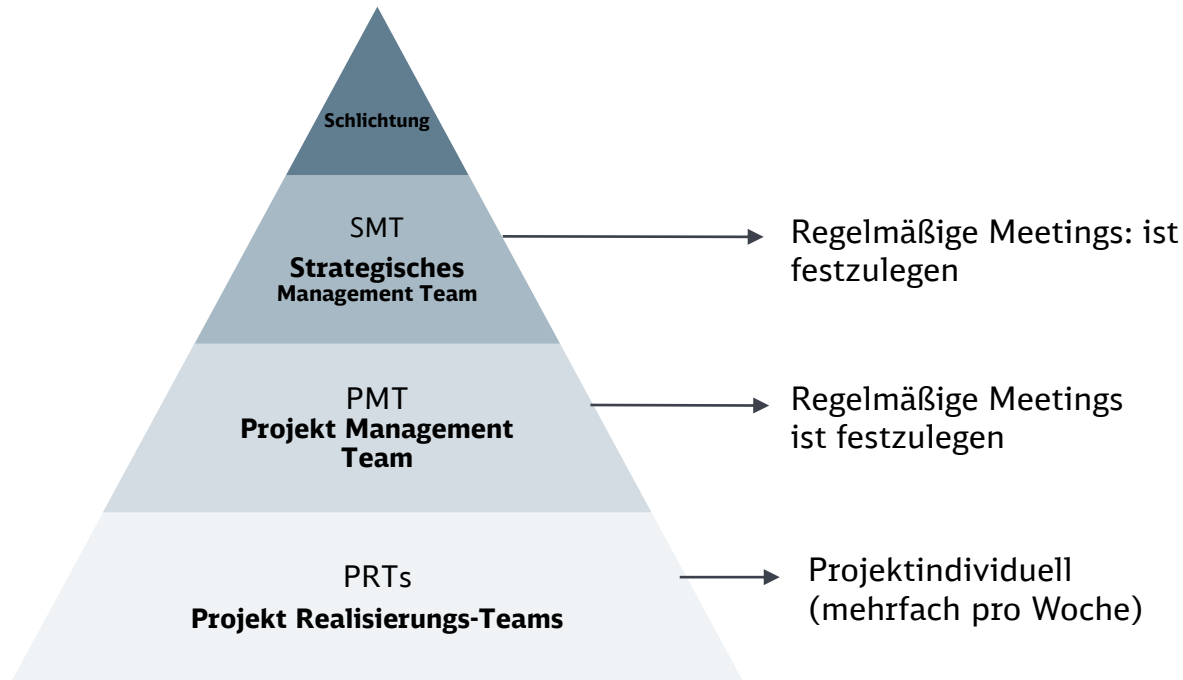
<b>Baustein B</b>	<b>Baustein C</b>	<b>Baustein D</b>	<b>Baustein E</b>
Gesamtheitliche Ausführungsvorbereitung	Integrale Bauausführung	Vergütung nach Projekterfolg (Kosten)	Vergütung nach Projekterfolg (Zeit, Qualität)



# Zusammenarbeit innerhalb der Allianz



Organisatorischer Rahmen



Räumlicher Rahmen für Zusammenarbeit



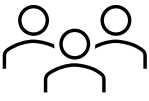
Wie viel Zusammenarbeit in Präsenz braucht es für eine qualitativ hochwertige Planung?

Wie viel Präsenz braucht es für eine gute Zusammenarbeit (Teamgefühl)?



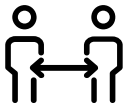
## **Best for project**

Projektziele als gemeinsamer Handlungs-/Entscheidungsmaßstab – Allianzbedürfnisse im Mittelpunkt



## **Intensive Kooperation**

enge Zusammenarbeit in Projektteams, Co-Working-Space, Teamkonstellation nach Aufgabe



## **Kontinuität in der Personalbesetzung**

Qualifikation – Kooperation – Kapazitäten



## **Fachkompetenz und hausinterne Expertise für erfolgskritische Gewerke**

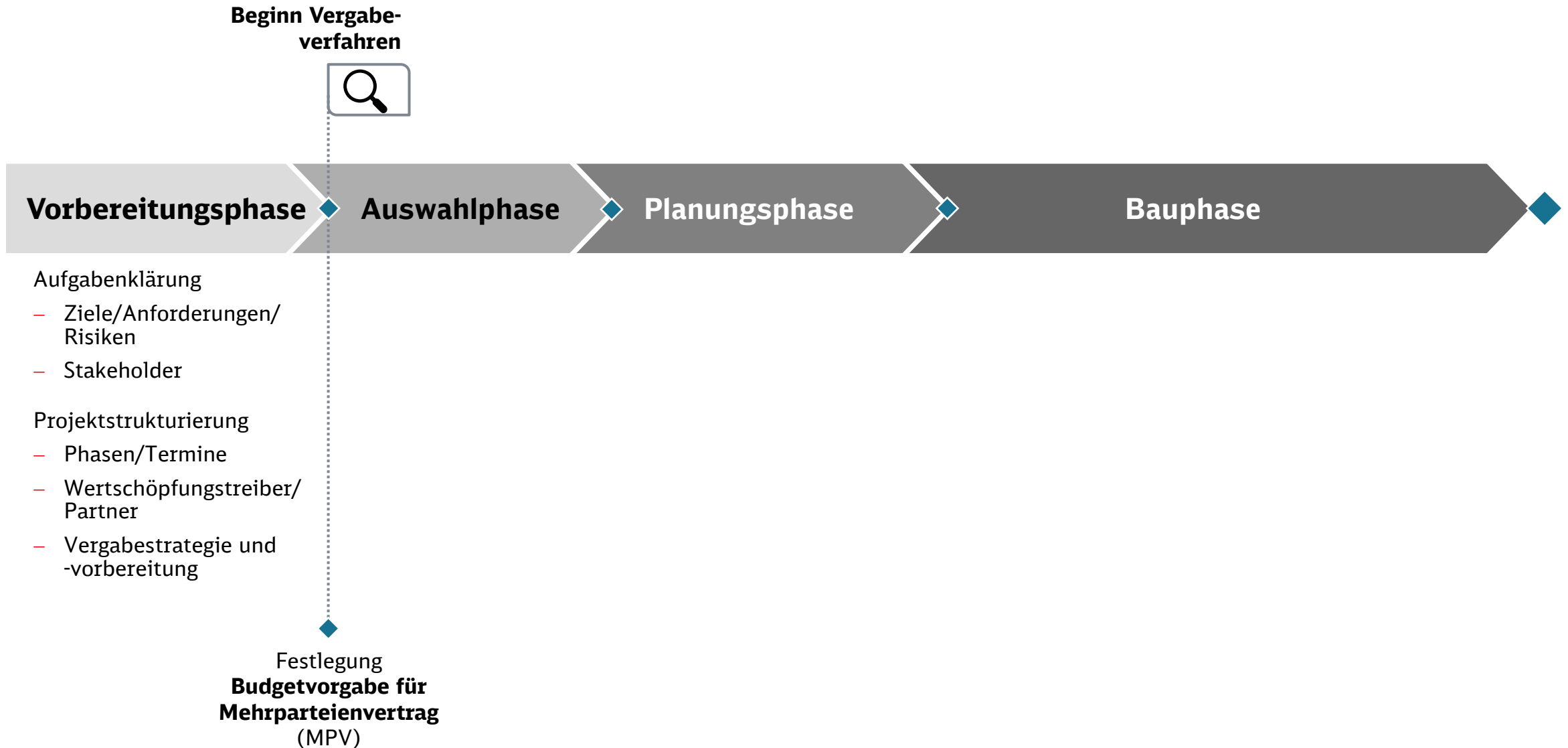
gemeinsames Vordenken von Lösungen, Entwicklung und Umsetzung aus einem Guss



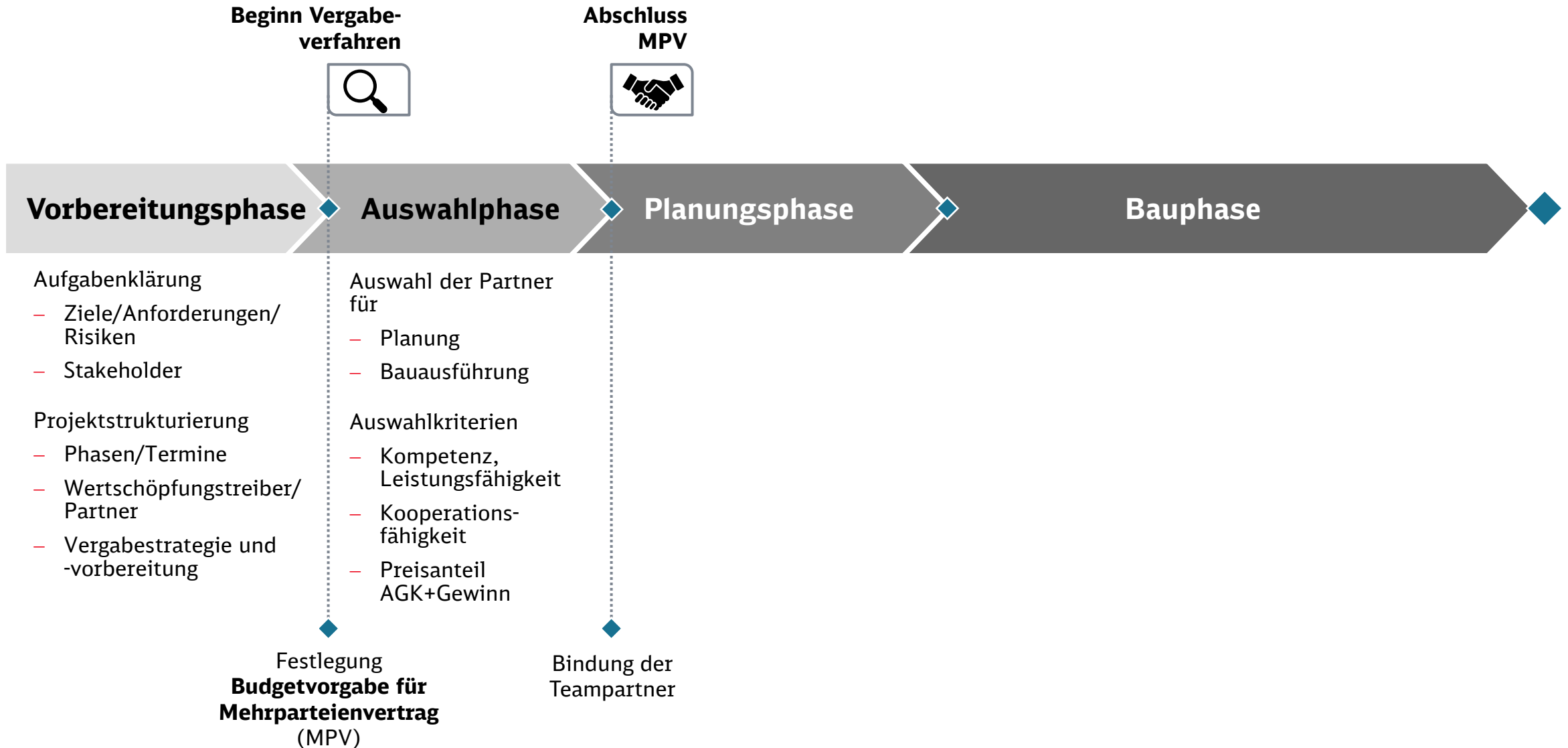
## **Controlling, Projektmanagement, prozessuale administrative Begleitung**

gemeinsamer Projekterfolg = gemeinsame Projektverantwortung

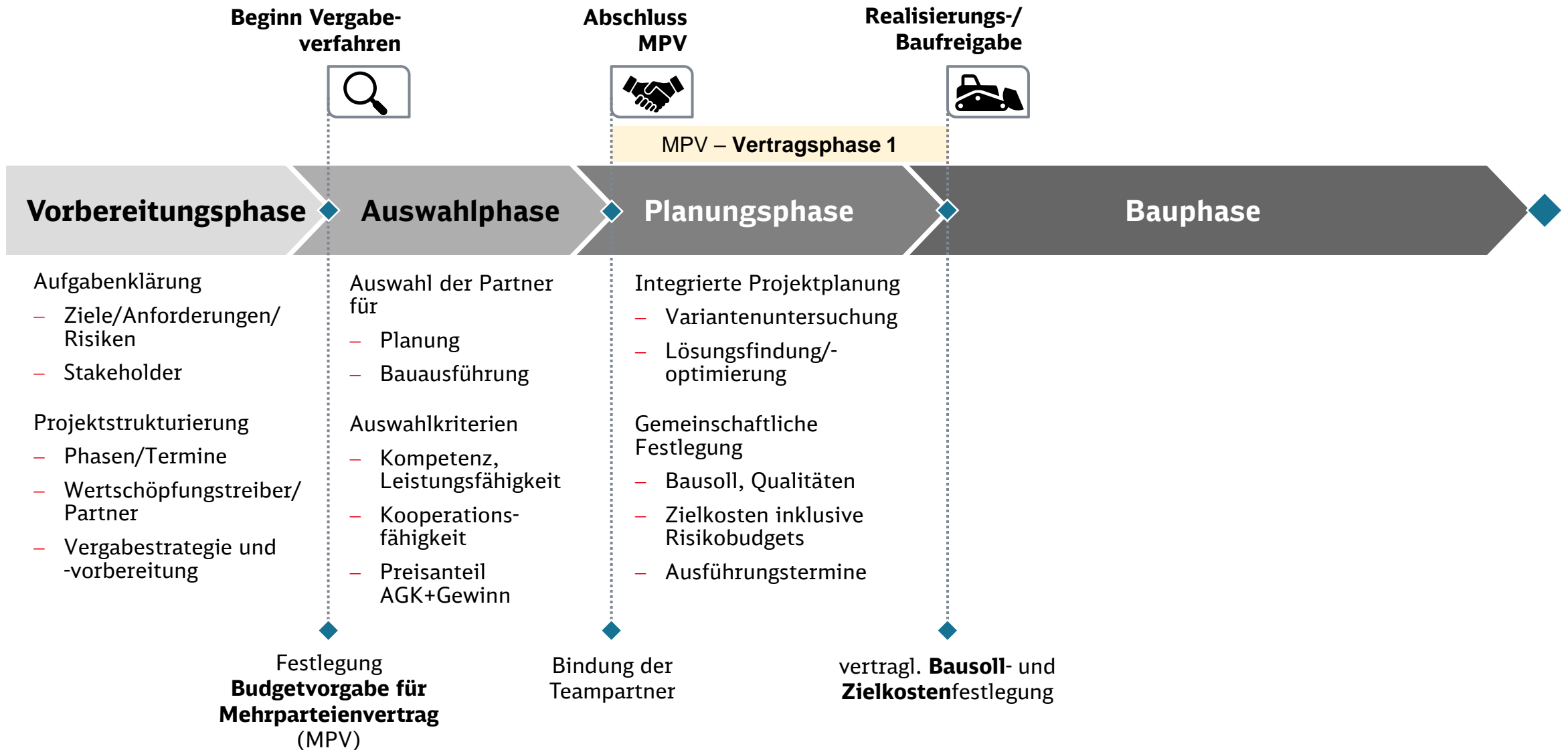
# Partnerschaftsmodell Schiene – Projektablauf



# Partnerschaftsmodell Schiene – Projektablauf

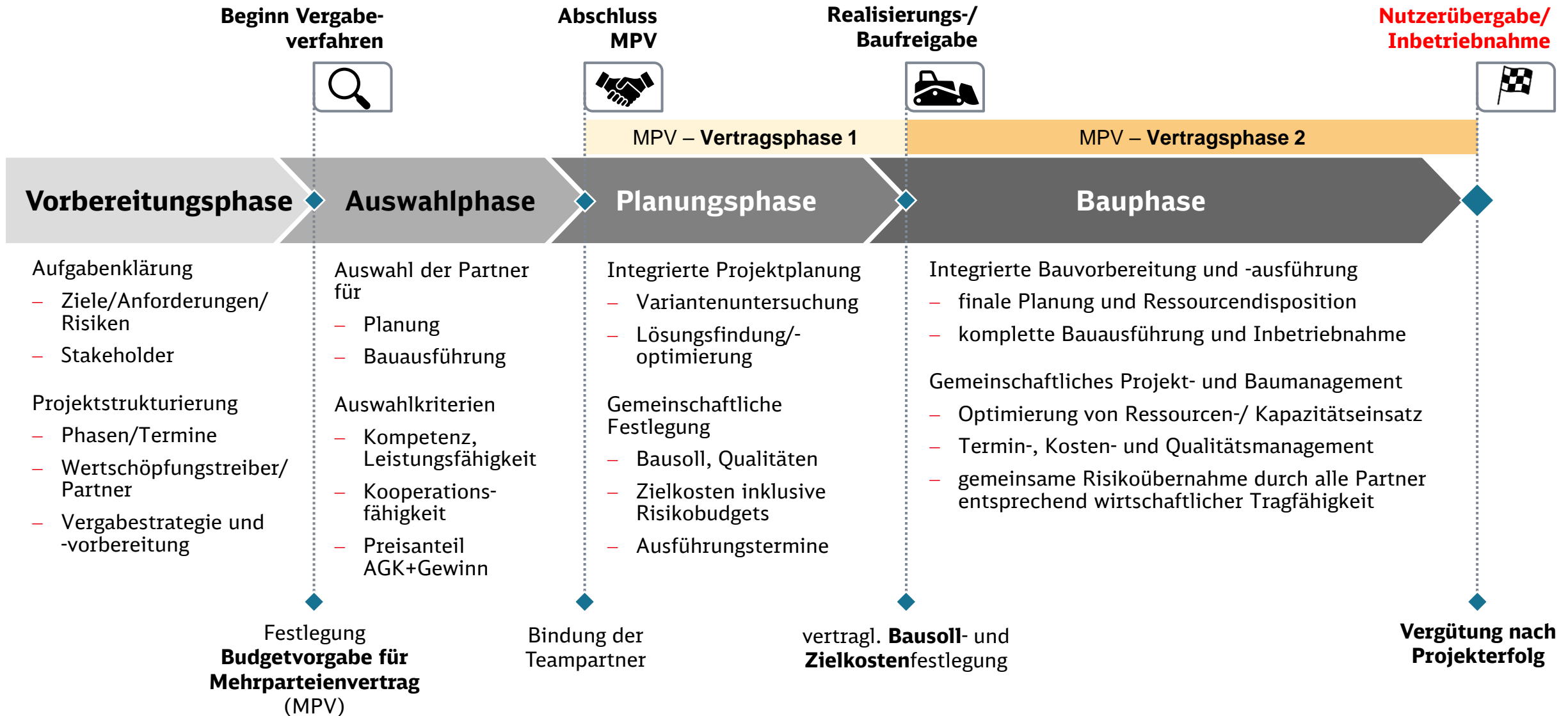


# Partnerschaftsmodell Schiene – Projektablauf

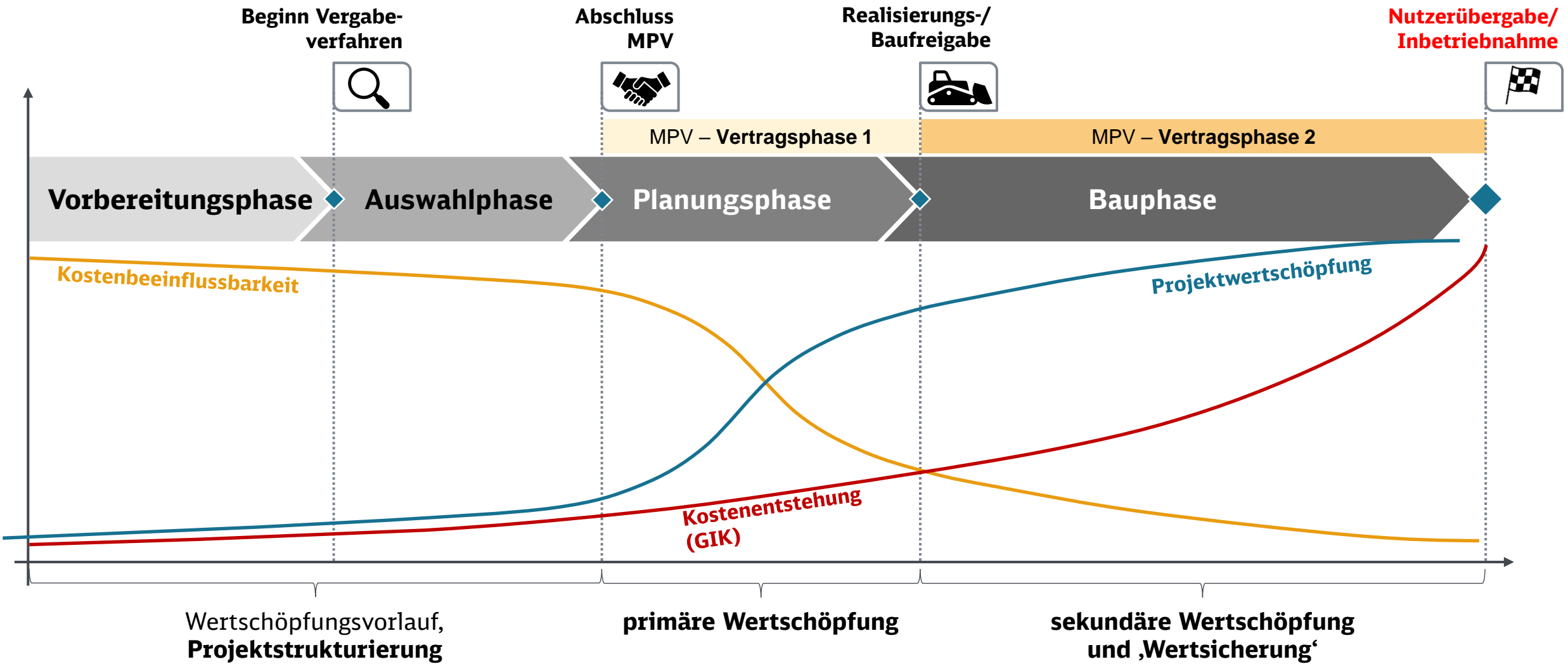




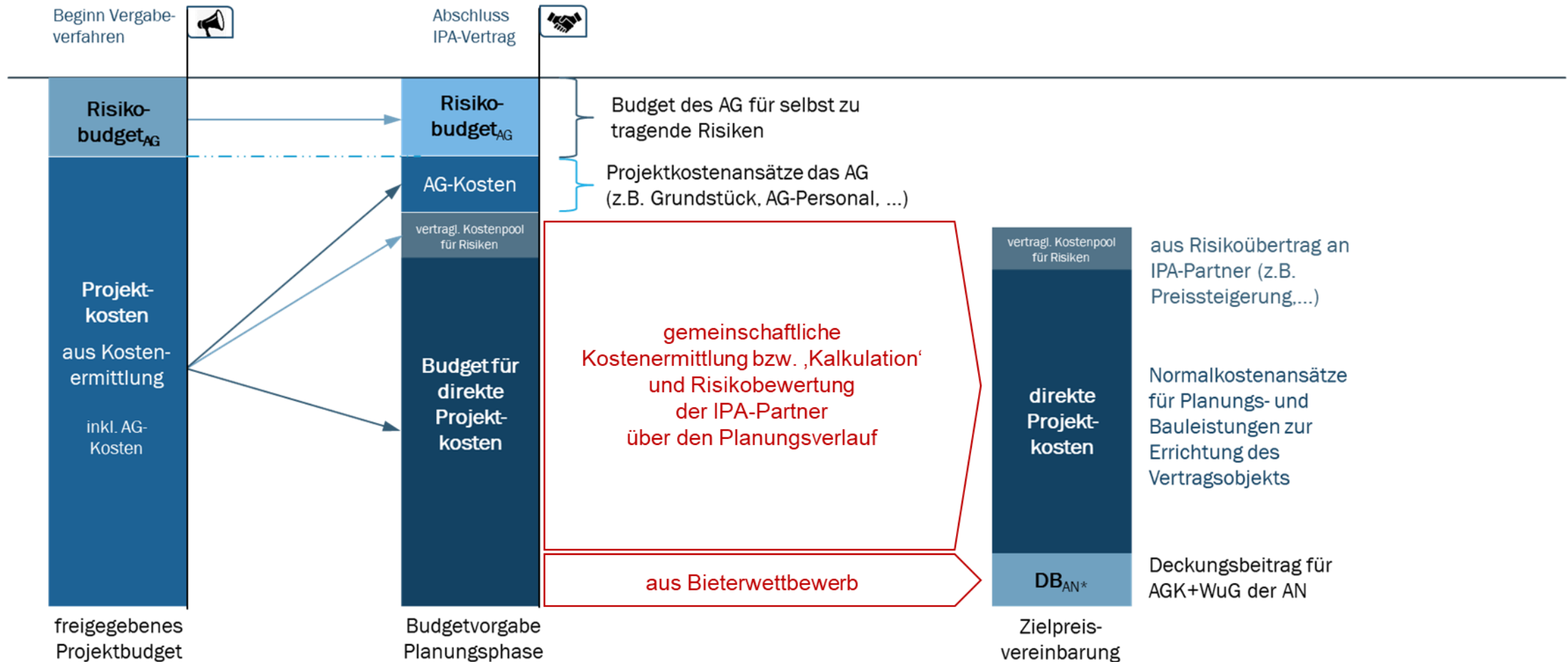
# Partnerschaftsmodell Schiene – Projektablauf



# Partnerschaftsmodell Schiene – Projektablauf



# Partnerschaftsmodell Schiene – Zielpreisermittlung



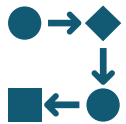
# Partnerschaftsmodell Schiene – Zielpreisermittlung



Die **ingenieurtechnische Lösung** der gestellten Planungs- und Bauaufgabe ist **maßgeblich** für den Zielpreis, **nicht** das Kalkulationsverfahren.



**Kommunikation, Kooperation** und **Transparenz aller Allianzpartner** sind unerlässlich!



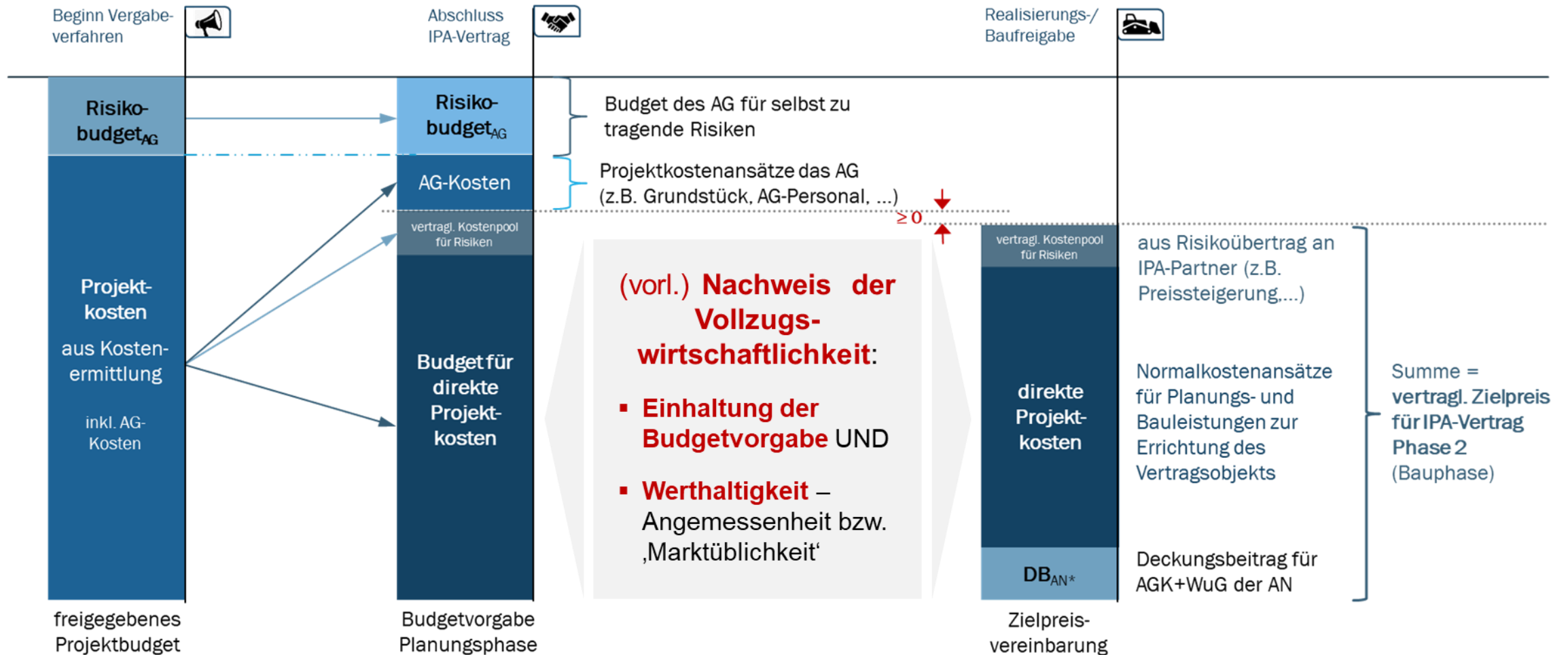
Die **Kostenplanung** – Zielpreisermittlung – ist ein **fortlaufender** (Detaillierungs-)Prozess, **nicht** erst eine Findungsaufgabe zum Planungsabschluss.



**Kosten-/Preisermittlung = ‚Breitensport‘!**  
Alle Partner wirken von Anfang an proaktiv an der Zielpreisermittlung mit.



# Partnerschaftsmodell Schiene – Zielpreisermittlung





# Partnerschaftsmodell Schiene – Grundsätze Kostenmanagement



Die Baufreigabe jedes Projekts steht unter der **Voraussetzung eines wirtschaftlich darstellbaren Zielpreises: Budgeteinhaltung, Werthaltigkeit**



Alle Partner tragen eine **gemeinschaftliche Verantwortung für die Festlegung und Einhaltung des Zielpreises.**



Die **AN-Partner haften nur im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Tragfähigkeit –** Beteiligungsbeitrag – für Zielpreisüberschreitungen.



Die **Zielpreishaftung** und die Beteiligung an etwaigen Überschreitungen erfolgt **durch die Allianzpartner gemeinsam.**



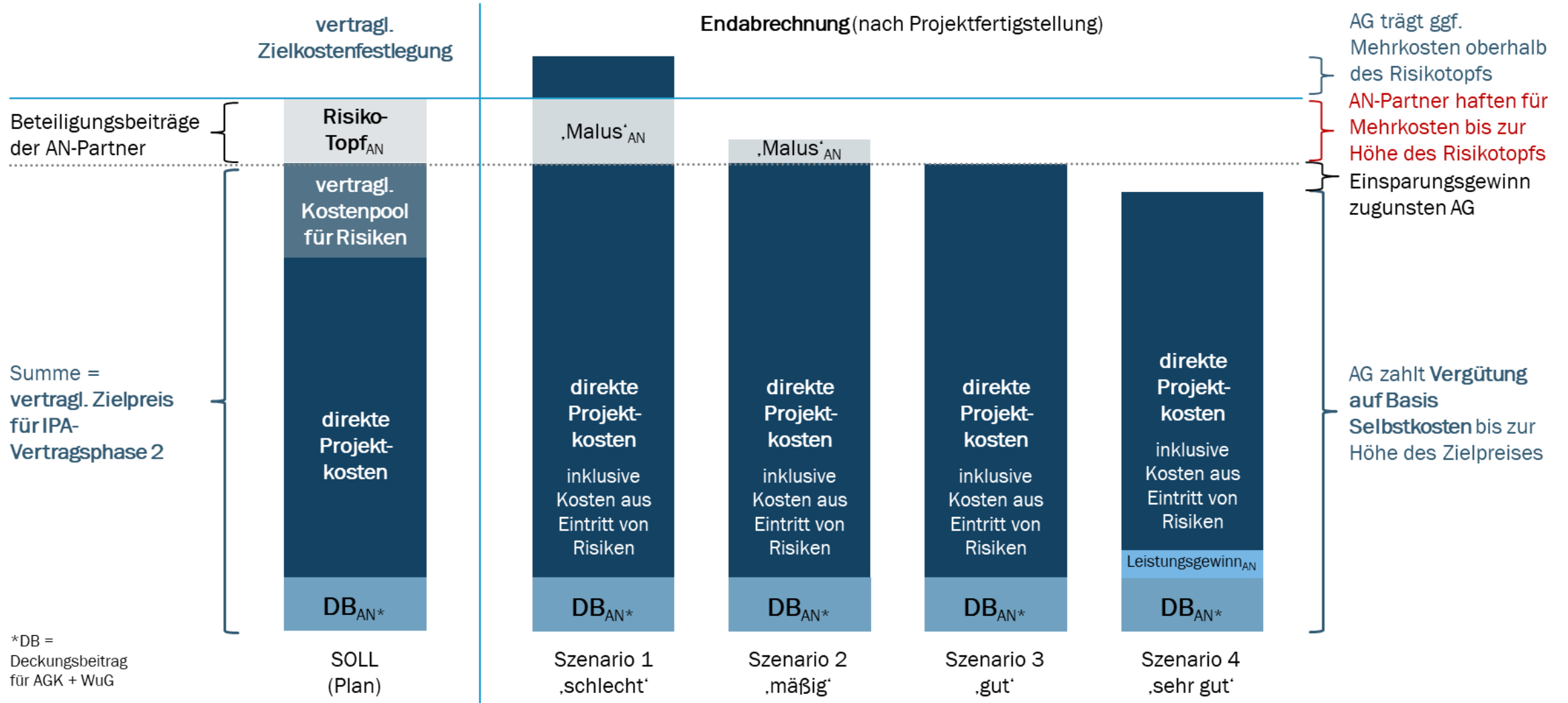
Direkte Projektkosten werden nach dem **Prinzip der Selbstkostenerstattung** stets vergütet – jedoch: Es gilt der **Grundsatz der wirtschaftlichen Betriebsführung** (tatsächlich erforderliche Kosten).



Erreichte Kosteneinsparungen werden anteilig an die Partner ausgekehrt – **alle Partner werden am finanziellen Projekterfolg beteiligt.**



# Partnerschaftsmodell Schiene – Vergütungsszenarien



# Kernfragen der Auftragnehmer zum Vertragsmodell



Wie ist der **Deckungsbeitrag** zu kalkulieren?



Wie werden **Risiken** erfasst?



Wie wird mit **Marktpreissteigerungen** umgegangen?



Was prüft der **Wirtschaftsprüfer** / Baupreissachverständige?



Wann und wie werden **Nachunternehmer** eingebunden?



Welche **Folgen** haben Mängel und Verzug?



# Wie ist der **Deckungsbeitrag** zu kalkulieren?



**Ziel:**  
**einheitliche Kalkulation der**  
**Auftragnehmer, um vergleichbare**  
**Angebote zu erhalten**



Vorgabe zur Kalkulation mit Zuordnung der einzelnen Kostenarten  
zu

**DPK**  
**Direkte**  
**Projektkosten**

- Löhne und Gehälter
- Lohnnebenkosten
- Geräte
- Material
- .....

**AGK**  
**Allgemeine**  
**Geschäftskosten**

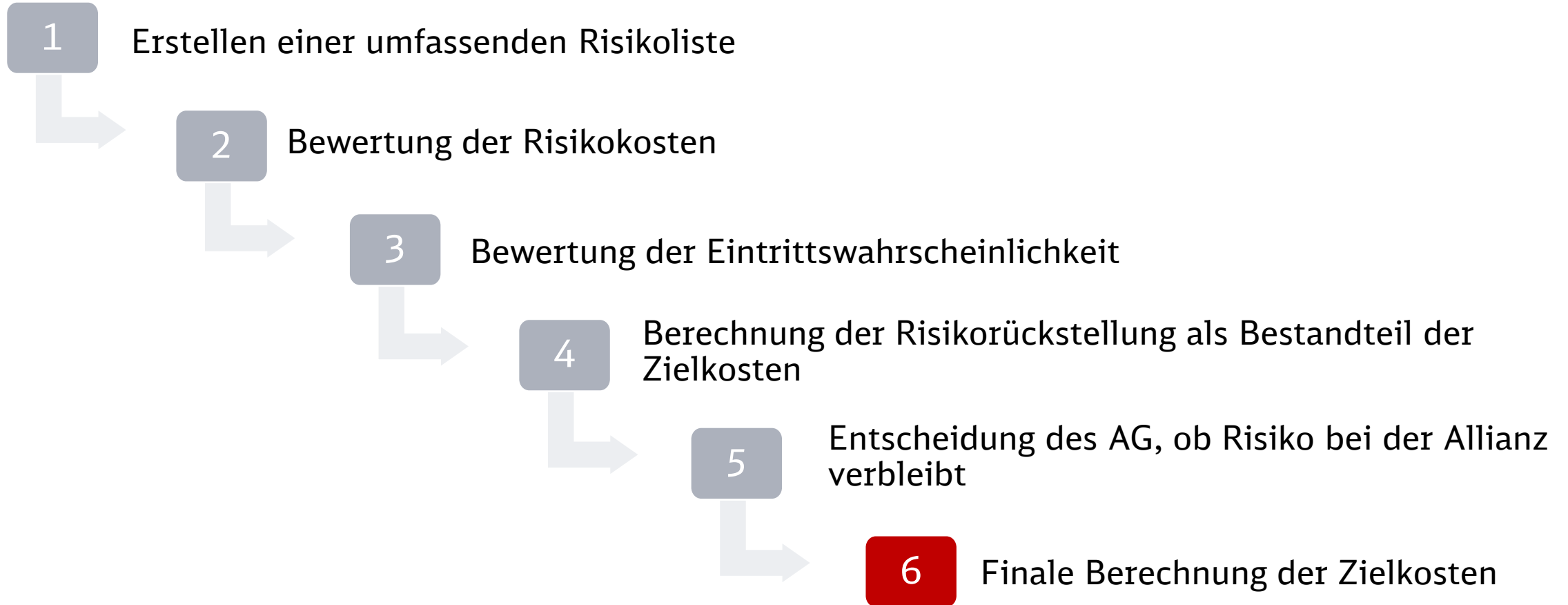
- Unternehmensverwaltung
- Aufwand der SMT-Mitglieder
- Kapitaldienst
- .....

**WuG**  
**Wagnis und**  
**Gewinn**

- Angemessener Gewinn
- Wagnis hinsichtlich Gewährleistung



# Wie werden Risiken erfasst?







# Wie werden Risiken erfasst?



5

Entscheidung des AG, ob Risiko bei der Allianz verbleibt

Risiko bleibt in der Allianz

- Risikorückstellung innerhalb der Zielkosten
- Risikoeintritt führt zu einem Verbrauch der Rückstellung
- Tritt das Risiko nicht ein, führt dies bei Zielkostenunterschreitung zu anteiliger Ausschüttung

Risiko wird dem AG zugeordnet

- Risikorückstellung außerhalb der Zielkosten
- Risikoeintritt führt zu einer Erhöhung der Zielkosten
- Tritt das Risiko nicht ein, ändert sich für die AN nichts



Wie wird mit **Marktpreissteigerungen** umgegangen?



# Was prüft der **Wirtschaftsprüfer** / **Baupreissachverständige**?



## Vergabephase



- Keine Prüfung
- Wettbewerb

## Planungsphase



- Stundensätze
- Stundenanzahl
- Kosten Nachunternehmer
- Kalkulation Risikorückstellung
- Kalkulation DPK
- Ggf. AGK

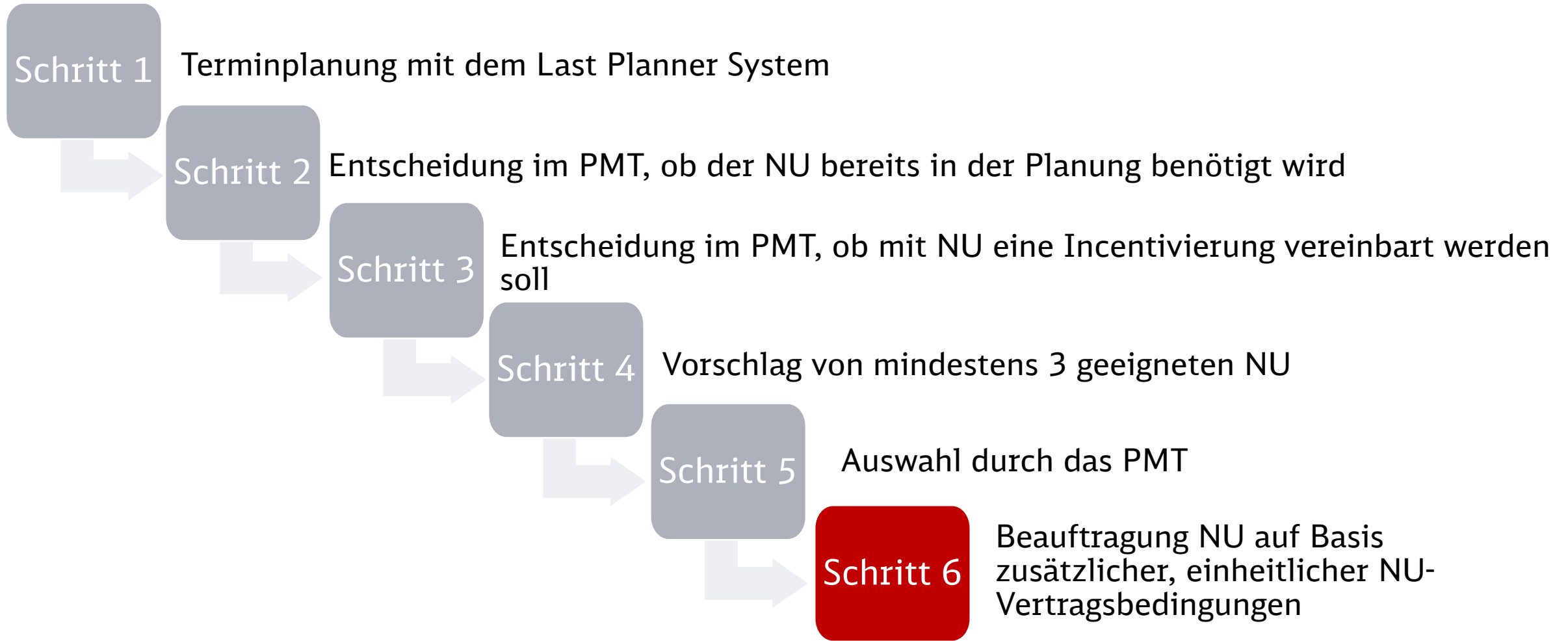
## Bauphase



- DPK
- Kosten Nachunternehmer
- Erforderlichkeit nicht abgestimmter Kosten



# Wann und wie werden **Nachunternehmer** eingebunden?





# Wann und wie werden **Nachunternehmer** eingebunden?



- Es ist eine hohe **Eigenleistung** gewünscht
- Nur dann, wenn ein Nachunternehmer zum **Eignungsnachweis** im Vergabeverfahren erforderlich ist, ist er zu benennen (Eignungsleihe)
- Dieser im Vergabeverfahren benannte Nachunternehmer ist „**gesetzt**“
- Der „gesetzte“ Nachunternehmer wird hinsichtlich der **Abrechnung** der Stundensätze, der DPK und des DB wie der AN behandelt (Eigen-DB & Ist-Kosten)
- Alle sonstigen Nachunternehmer werden von den Partnern gemeinsam ausgewählt und nach **Ist-Kosten** abgerechnet
- In der Zielkostenkalkulation ist hierfür der **Fremd-DB** erfasst

Bietergemeinschaften müssen einen  
gemeinsamen DB angeben



# Welche Folgen haben Mängel und Verzug?



Mängel



Mängel werden von demjenigen **beseitigt**, in dessen Leistungsbereich der Mangel fällt



**Kosten-  
steigerungen**



Regularien im  
Vergütungssystem

Verzögerung



## **Grundsatz:**

Verzögerungsbedingte Mehraufwendungen der Auftragnehmer werden erstattet und hierdurch vergemeinschaftet (Beteiligungs-Pool reduziert sich)

**ggf. individuelle  
Sonderregelungen**



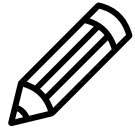
# Welche Folgen haben Mängel und Verzug?



Wer trägt die Kosten bei Mängeln?

Prämisse: Verantwortlicher beseitigt den Mangel

Planungsmangel  
(vor Ausführung)



Planer überarbeitet  
Planung

Aufwand zählt zu den  
Erstattbaren Kosten

Planungs- und Baumangel



Beseitigung Baumangel

Versicherung trägt die  
Kosten

Falls nein: Aufwand zählt  
zu den Erstattbaren Kosten

Baumangel



Beseitigung Baumangel

Aufwand zählt zu den  
Erstattbaren Kosten

**Ggf. Ausnahme:**  
Baumangel ist **ausschließlich**  
einem Partner zuzuordnen

**Folgen / Schäden aufgrund eines multikausalen Mangels:  
Vergemeinschaftung über Erstattbare Kosten**





**Fragen?!**

# Schienenenanbindung FBQ

---

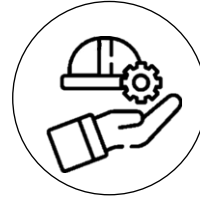
Erwartungshaltung –  
Allianzpartner & DB Netz AG

# Was erwarten wir von unseren Allianzpartnern im Zuge der Planung?



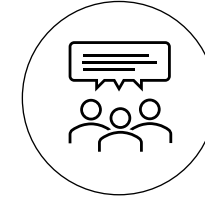
## Planer

Erfahrene Ingenieur- und Planungskapazitäten, die unter Berücksichtigung einer bauaffinen Planungsumgebung Lösungen erarbeiten können



## Bau

Ingenieurkapazitäten/Fachpersonal zur gemeinsame Entwicklung/Optimierung der vorhandenen und zukünftigen Planungen, insbesondere hinsichtl. Wirtschaftlichkeit und Baubarkeit



## Erfahrung und Expertise

Einbringen der eigenen Fachkompetenz, um gemeinsam das bestmögliche Ergebnis zu erreichen, gegenseitige Beratung zu ermöglichen und enge technische und organisatorische Verflechtung zu leben



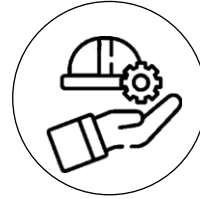
**Gemeinsame Verantwortung für Planungsergebnisse**

# Was erwarten wir von unseren Allianzpartnern im Zuge der Ausführung?



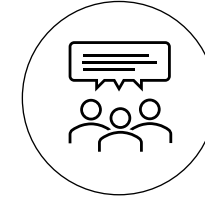
## Planer

Erfahrene Ingenieur- und Planungskapazitäten, die die (Ausführung der gemeinsamen) Planungslösung sichern, koordinieren, fortschreiben und optimieren.



## Bau

Ingenieurkapazitäten/Fachpersonal zur zielorientierten Ausführung der gemeinsamen Planungslösung mit dem Anspruch der laufenden quantitativen und qualitativen Optimierung.



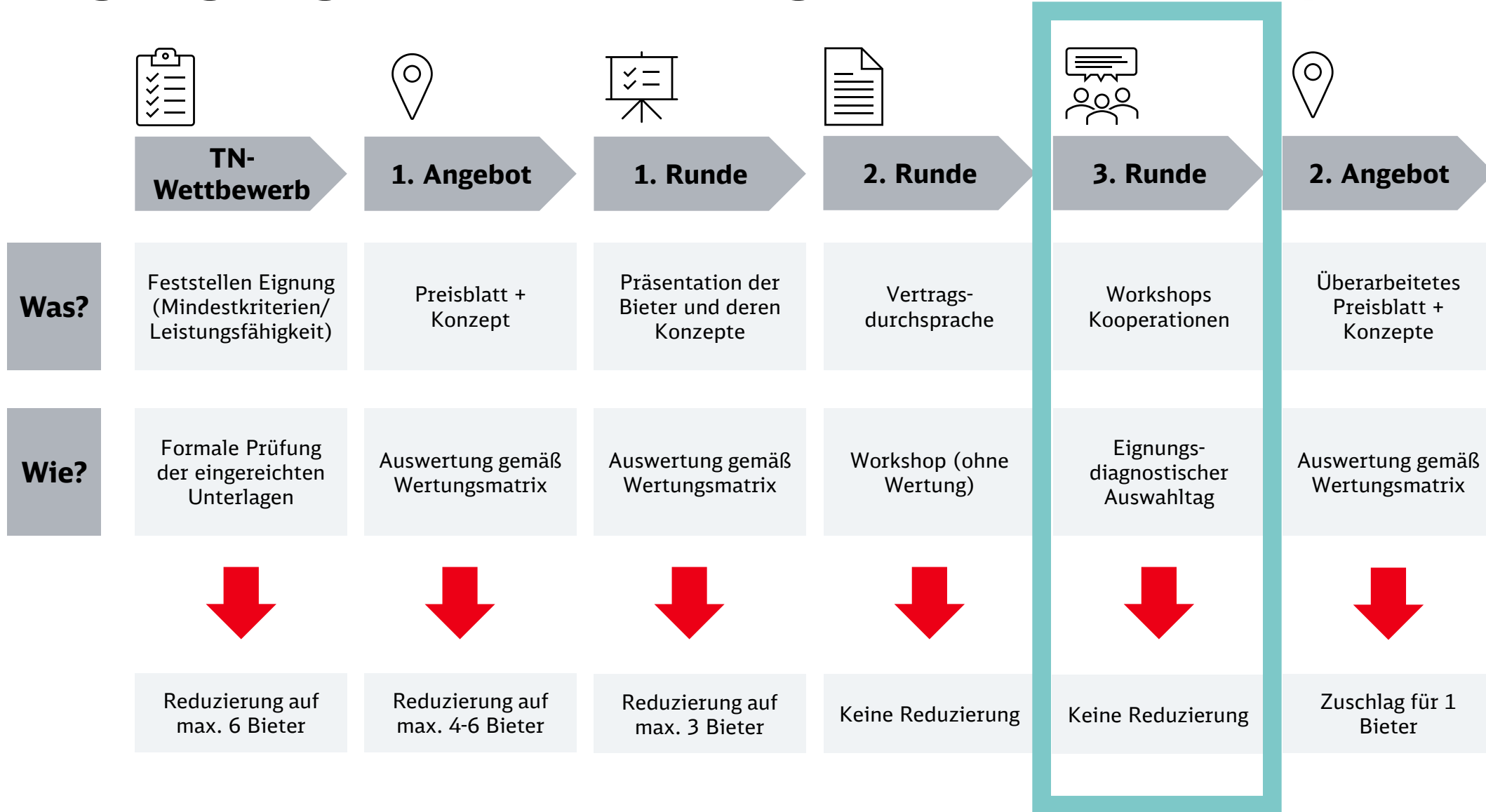
## Erfahrung und Expertise

Besondere konzeptionelle sowie innovative Lösungsbeiträge sind gefragt und erfordern eine gesamthafte Betrachtung, gegenseitige Beratung auch über die individuelle Bearbeitung hinaus



**Gemeinsame Verantwortung für Ausführungsergebnisse**

# Der eignungsdiagnostische Auswahltag als Schritt im Auswahlprozess



# Ziel des Auswahltages ist es die Bieterorganisation mit der besten Kooperationsfähigkeit für das DB IPA-Projekt zu finden



## Das erwartet die Bieterorganisationen:

Beim Auswahltag kommen Vertretende des DB-Teams mit der Bieterorganisation zusammen. Die Bieterorganisation durchläuft verschiedene Übungen, die ihre Kooperationsfähigkeit im Sinne von „best for project“ beobacht- und bewertbar zu machen.

## Rahmendaten des Auswahltags:

<b>Dauer</b>	1 Tag
<b>Teilnehmende</b>	1 Bieterorganisation mit 4 – 7 Teilnehmenden
<b>Beobachtende</b>	DB-Projekt Fachbereich, externe, neutrale Beobachtende, Expert:innen mit Change- & Kulturentwicklungsexpertise
<b>Setting</b>	Räumlichkeiten der DB, neutrale Moderation



Allianz-Vertragspartner, Neues Werk Cottbus:

„Mit den im Auswahltag gewonnenen Erkenntnissen sollte nach der Partnerauswahl weitergearbeitet werden. Diese können z.B. dafür genutzt werden, mit den Partnern Entwicklungspotenziale von Teammitgliedern zu besprechen und Maßnahmen abzuleiten bzw. Personen an geeigneter Stelle einzusetzen.“



# Die Kombination verschiedener Aufgaben vermittelt einen Gesamteindruck über die Bieterorganisationen



## Warum ein eignungsdiagnostischer Auswahltag:




- Transparenz und Vergleichbarkeit
- Innovation und Expertise
- Teamfähigkeit und Zusammenarbeit

## Auswahl an Kompetenzen, die geprüft werden:

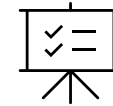
- Kooperationsfähigkeit
- Entscheidungsstärke
- Lösungsorientierung

# Die DB bereitet sich intensiv auf die Allianz vor und fokussiert sich auf die für erfolgreiche Kooperation entscheidenden Kompetenzen



BAUSTEIN	KOMPETENZEN
<b>Team-Check</b> #Teamentwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teamdynamik &amp; Teamfähigkeit</li> <li>• Problem- &amp; Konfliktlösungskompetenz</li> <li>• Verbesserungsbereitschaft &amp; Lernfähigkeit</li> <li>• Motivation &amp; Zielorientierung</li> </ul>
<b>Selbst-Check</b> #Teamentwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunikationsfähigkeit</li> </ul>
<b>Methoden-Check</b> #Kommunikation 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fachkompetenz</li> </ul>
<b>Change-Begleitung</b> #erfolgreiche Partnerschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Führung</li> <li>• Teamdynamik &amp; Teamfähigkeit</li> <li>• Problem- &amp; Konfliktlösungskompetenz</li> <li>• Motivation &amp; Zielorientierung</li> <li>• Kommunikationsfähigkeit</li> <li>• Verbesserungsbereitschaft &amp; Lernfähigkeit</li> </ul>

## Der DB Allianz-Check-Up:



Fokussiert die Kompetenzen, die auch bei den Bieterorganisationen im eignungsdiagnostischen Auswahlverfahren geprüft werden



Begleitet und entwickelt das Projektteam individuell und von Beginn an



Die Erfahrungen und das Praxis-Wissen von IPA-Experten aus vorherigen Projekten werden genutzt



Gibt ab Tag 1 die Chance zum praktischen Anwenden und Learning by doing statt theoretischem Seminar-Input



Ergänzt das fachliche Basiswissen durch konventionelle und agile Methoden



**Fragen?!**

# Zeit für einen Austausch – Mittagspause

---

# Schienernanbindung FBQ

---

Podiumsdiskussion

## Moderation



**Lena Stuhm**

Manager Strategic Change  
Management



**Niklas Fresenberg**

Manager Strategic Change  
Management



**Mario Henneberger**

Prokurist LOGSOL GmbH



**Ines Peschos**

Geschäftsführerin Baumert  
& Peschos GmbH



**Garry Thür**

CTO Rhomberg Sersa Rail  
Group



**Jutta Heine-Seela**

Leiterin Technik  
Schienenanbindung  
Fehmarnbeltquerung



**Sven Tesanovic Prof. Dr. Matthias Sundermeier**

Leiter Segment IPA bei  
Wayss & Freytag  
Ingenieurbau AG



TU Berlin  
Institut für Bauingenieurwesen  
Fachgebiet Bauwirtschaft und Baubetrieb



# Zeit für Austausch – Kaffeepause

---



# Schienernanbindung FBQ

---

Austausch mit dem Markt

# Austausch mit dem Markt

## Runde Tische



### Themenblock 1 (ca. 30 min):

- Mögliche **Allianzzuschnitte** im PM Schiene?
- Gliederung in **Allianz 1 u. 2** oder **Allianz Süd**?

### Themenblock 2 (ca. 30 min):

- Mögliche **Vergabepakete** im PM Schiene?
- **Inhalt** und **Losaufteilung** der Vergabepakete?

#### Themenblock 1 - Mögliche Allianzzuschnitte im PM Schiene

Gliederung in **Allianz 1 u. 2** oder **Allianz Süd**?

	Allianz 1 (Modell PM 3+)		Allianz 2 (Modell PM 5+)	
	<b>Allianz Süd (Modell PM 5+)</b>			
	<b>PFA 1.1:</b> Bad Schwartau	<b>PFA 1.2:</b> Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz	<b>PFA 2:</b> Sierksdorf, Neustadt i.H., Altenkrempe	<b>PFA 3:</b> Altenkrempe, Manhagen, Beschendorf, Schashagen, Lensahn, Damlos
<b>Allgemeines</b>	Stadtgebiet Bad Schwartau	Gemeinde Ratekau bis Häffkug	Gemeinde Sierksdorf bis Altenkrempe	Gemeinde Schashagen bis Damlos
<b>Strecke</b>	2,6 km Ausbau	16 km Neubau	12 km Neu- und Ausbau	12 km Neubau 3,1 km Ausbau
<b>Verkehrsstationen</b>	Neubau Bahnhof Bad Schwartau (Tiefenlegung, drittes Gleis und Mittelbahnsteig)	Neubau Haltepunkt Timmendorfer Strand / Ratekau, Scharbeutz und Bahnhof Häffkug	Sierksdorf und Neustadt i.H.	Neubau Haltepunkt Lensahn
<b>Bauwerke</b>	4 Brückenbauwerke	19 Brückenbauwerke	10 Brückenbauwerke	13 Brückenbauwerke
<b>Ingenieurbau</b>	4 km Lärmschutzmaßnahmen (inkl. Einhausungen und Galesiebauwerke) 1 km Trogbauwerk 1 km Erschütterungstrog 400m Fangedamm	14 km Lärmschutzmaßnahmen partiell Erschütterungstöße zusätzlich Regenrückhaltebecken, Hebeanlagen, Durchlässe	2,4 km Lärmschutzmaßnahmen, zusätzlich Regenrückhaltebecken, Hebeanlagen, Durchlässe	3 km Lärmschutzmaßnahme zusätzlich Regenrückhaltebecken, Hebeanlagen, Durchlässe
<b>Rückbau</b>	2 Bahnübergänge 3 Brückenbauwerke	Bestandsstrecke 3 Verkehrsstationen 8 Bahnübergänge	Bahnübergänge	11 Bahnübergänge (9 ersatzlos)
<b>vs! Kosten (€) Stand VP</b>	ca. 200 Mio. Euro	ca. 500 Mio. Euro	ca. 300 Mio. Euro	ca. 300 Mio. Euro

DB Netz AG | Marktdialog | 04.07.2023 - Aktueller Planungsstand, vorbehaltlich weiterer Änderungen -

#### Themenblock 2 - Mögliche Vergabepakete im PM Schiene

**Inhalt** und **Losaufteilung** der Vergabepakete?

Planungsphase	Bauphase				
	VP 1 Generalplanung	VP 2 Erdbau/ Tiefbau/ Straßenbau	VP 3 Oberbau	VP 4 KIB	VP 5 OLA, 50 Hz, TK
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Fachplanung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fachplanung aller Gewerke (ausgenommen LST/TK)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>EP</li> <li>Mitwirkung GP</li> <li>AP</li> </ul> </li> <li>Mitwirkung bei UfGen &amp; ZfGen</li> <li>Übergreifende Bauphasen- und Bauzustandsplanung</li> <li>Abbruch- und Entsorgungsplanung</li> <li>Logistikplanung</li> <li>Verkehrszieleplanung</li> <li>Inkl. geotechnischer Gutachten</li> </ul> </li> <li><b>Fachplanung OLA, 50 Hz, TK</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mitwirkung GP</li> <li>AP</li> </ul> </li> <li><b>Umweltplanung/ LBP</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Erdbau/ Tiefbau (allgemein)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Baufeldfreimachung</li> <li>Abfuhr Aushubmaterialien/ Entsorgung</li> <li>Leistungsgleichen</li> <li>BE-Flächen/ Baustelleneinrichtung</li> <li>Planumsschutzschicht</li> <li>Boden austausch/ Bodenverbesserung</li> <li>Verkehrssicherung (Bahn &amp; Straße)</li> <li>OLA Gründung (Standard - Blockfundamente)</li> <li>LSW Gründung</li> </ul> </li> <li><b>Straßenbau</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rettungspolster inkl. Zuwegung</li> <li>Baustreifen</li> <li>Straßenbau</li> </ul> </li> <li><b>Entwässerung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Baurechtliche Entwässerung</li> <li>Regenrückhaltebecken</li> <li>Durchlässe</li> </ul> </li> <li><b>Rückbauarbeiten</b></li> <li><b>Landschaftsbau</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Oberbau</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Schotteroberbau inkl. Gleise</li> <li>Ggf. in Teilen feste Fahrbahn</li> <li>Kabel/ Leitungen</li> <li>Kabelverlegenarbeiten</li> <li>Kabeltiefbau</li> </ul> </li> <li><b>Bahnsteiganlagen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gleisarbeiten inkl. Kabelquerungen/ Schächte</li> <li>Anlagen (Bahnsteige, Rampen, etc.)</li> <li>Ausstattung der Verkehrsstationen</li> </ul> </li> <li><b>Bahnkörper</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aushub, Erdbau, Bahndamm</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>KIB</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Straßenüberführungen</li> <li>Eisenbahnüberführungen</li> <li>Fußgängerüberführungen</li> <li>Erschütterungstrog/ Trogbauwerk</li> <li>Bauwerkentwässerung</li> <li>Lärmschutzmaßnahmen (Spezialbauwerke + Strecke)</li> </ul> </li> <li><b>Spezialtiefbau</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrtwegtiefundung</li> <li>Fangedamm</li> <li>Verbauten</li> <li>Baubehelfe</li> <li>Stützbauwerke</li> <li>Fundamente und Widerlager</li> </ul> </li> <li><b>Spezial-Kabeltiefbau</b> (Sonderkonstruktion)</li> <li><b>Stahlbau</b> (evtl.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Bahnrechtliche AT</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>50 Hz-Anlagen BfH und Hp</li> <li>OLA</li> <li>Speiseleitungen</li> <li>TK-Anlagen</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Kostenschätzung (vs! Kosten (Bau + Planung) basierend auf Stand Vorplanung)</b>	<b>Allianz 1</b> ca. 40 Mio. EUR <b>Allianz 2</b> ca. 20 Mio. EUR <b>Allianz Süd</b> ca. 60 Mio. EUR	<b>Allianz 1</b> ca. 200 Mio. EUR <b>Allianz 2</b> ca. 130 Mio. EUR <b>Allianz Süd</b> ca. 330 Mio. EUR	<b>Allianz 1</b> ca. 150 Mio. EUR <b>Allianz 2</b> ca. 290 Mio. EUR <b>Allianz Süd</b> ca. 440 Mio. EUR	<b>Allianz 1</b> ca. 250 Mio. EUR <b>Allianz 2</b> ca. 120 Mio. EUR <b>Allianz Süd</b> ca. 370 Mio. EUR	<b>Allianz 1</b> ca. 60 Mio. EUR <b>Allianz 2</b> ca. 40 Mio. EUR <b>Allianz Süd</b> ca. 100 Mio. EUR

DB Netz AG | Marktdialog | 04.07.2023 - Aktueller Planungsstand, vorbehaltlich weiterer Änderungen -

**Stimmungsbild zu Allianzschnitten und Vergabepakete**

(Mit der Abfrage möchten wir Ihr Stimmungsbild zu den vorgestellten Allianzschnitten und Vergabepakete abfragen. Die Ergebnisse dieser Abfrage werden im Abschluss des Marktdialogs vorgestellt.)

**Ihre Meinung ist uns wichtig!**

Tischvorlagen mit Grundsatzfragen zur Diskussion

# Austausch mit dem Markt

## Runde Tische



### Themenblock 1 (ca. 30 min):

- Mögliche **Allianzzuschnitte** im PM Schiene?
- Gliederung in **Allianz 1 u. 2** oder **Allianz Süd**?

### Themenblock 2 (ca. 30 min):

- Mögliche **Vergabepakete** im PM Schiene?
- **Inhalt** und **Losaufteilung** der Vergabepakete?



### Stimmungsbild zu **Allianzschüttungen** und **Vergabepakete**

(Mit der Abfrage möchten wir Ihr Stimmungsbild zu den vorgestellten **Allianzschüttungen** und **Vergabepakete** abfragen. Die Ergebnisse dieser Abfrage werden im Abschluss des Marktdialoges vorgestellt.)

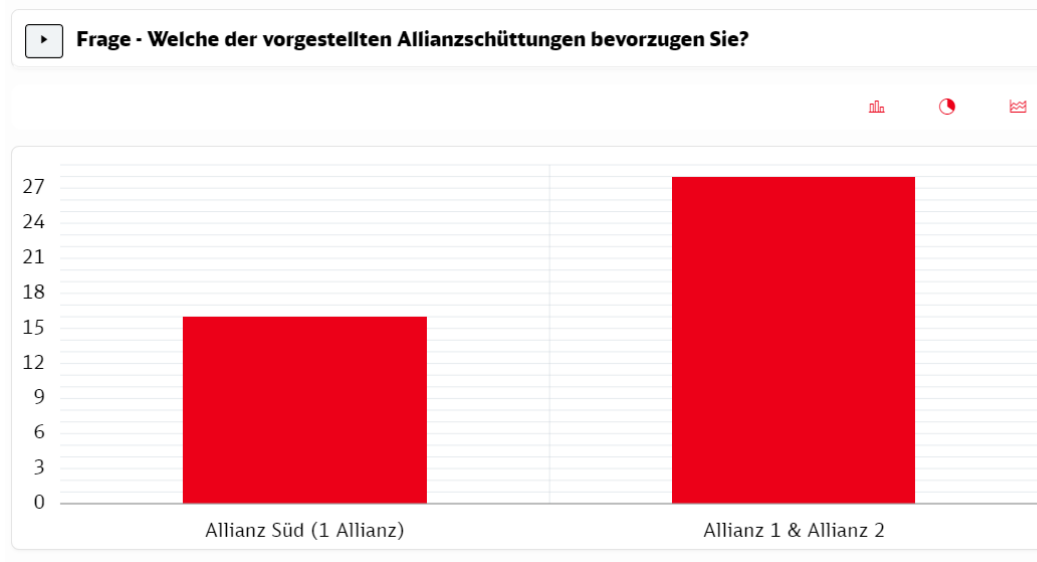
*Ihre **Meinung** ist uns wichtig!*

# Stimmungsbild der Diskussionen an den Runden Tischen



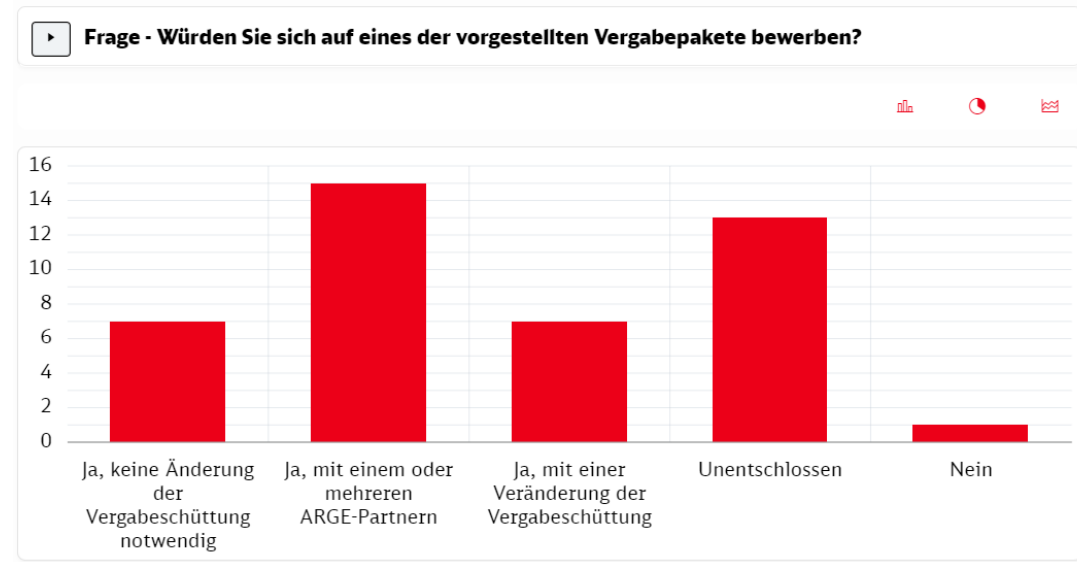
## Themenblock 1:

- **Allianzzuschnitte** im PM Schiene?



## Themenblock 2:

- Mögliche **Vergabepakete** im PM Schiene?



# Abschluss

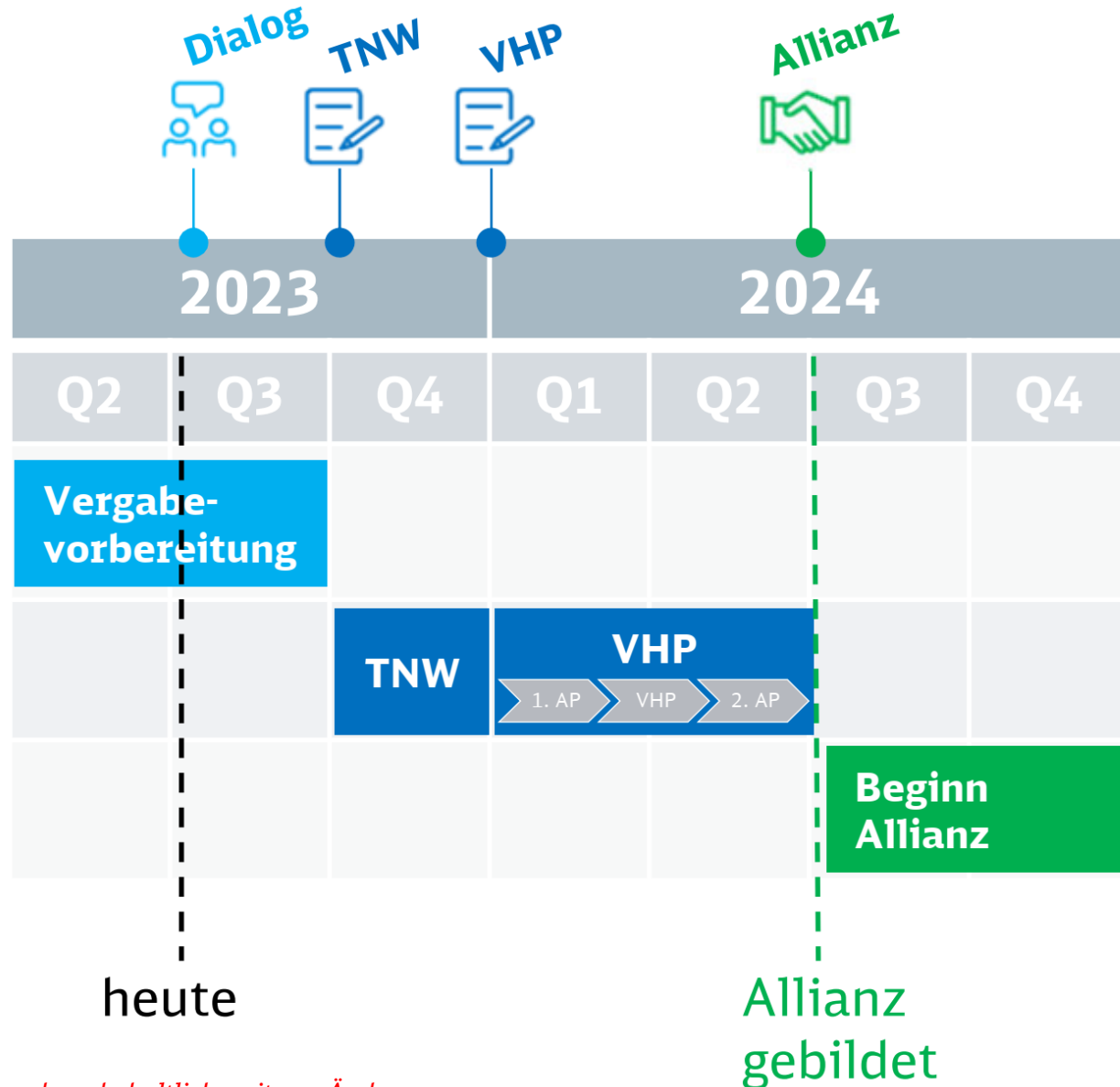
---





# Ausblick

So geht es weiter



- 1 Auswerten Marktdialog**
  - Berücksichtigung der Ergebnisse des Marktdialogs
  - Vorbereitung des Vergabeverfahrens
- 2 Start Vergabeverfahren**
  - Start Teilnahmewettbewerb des 1. Vergabeverfahrens vsl. im Oktober 2023.
- 3 Allianzbildung**
  - Gemeinsam zum Projekterfolg und IBN 2029

# Feedback Plenum

Jetzt geht es ans Eingemachte



*Ihre **Meinung** ist uns wichtig!*

**Feedback Plenum  
Marktdialog**

# Sie wollen die gezeigten Infos nochmal nachlesen?

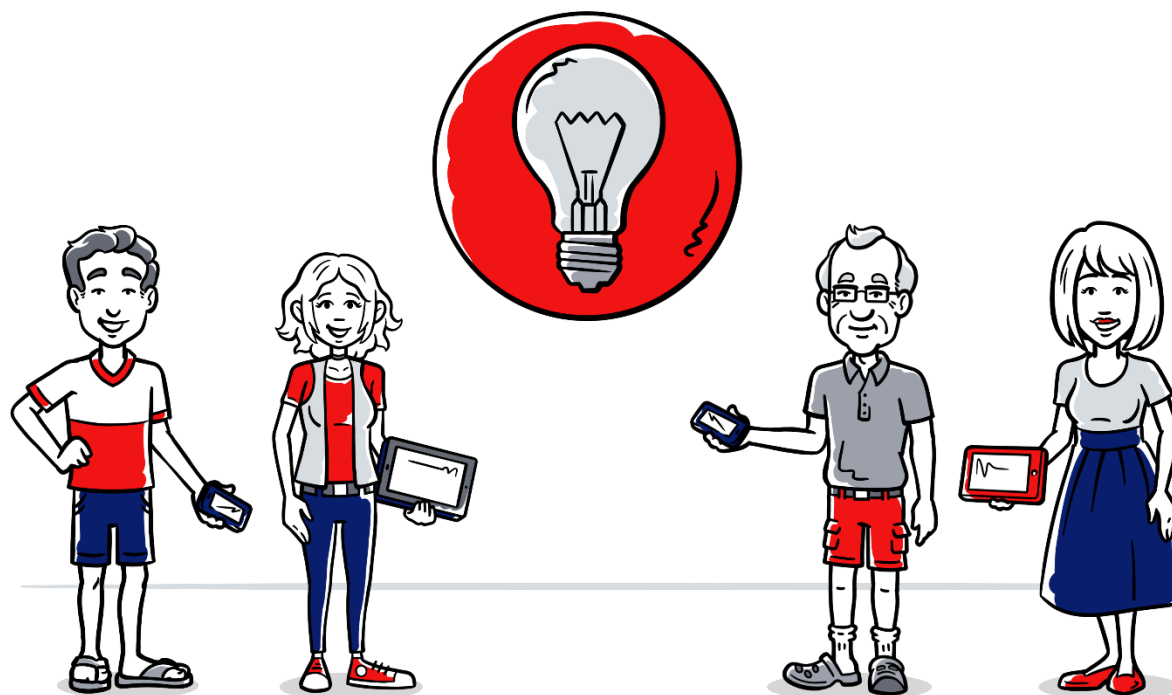
Kein Problem...



**Die Folien werden Ihnen im Nachgang der  
Veranstaltung zur Verfügung gestellt.**



# Weitere Informationen unter: [www.anbindung-fbq.de](http://www.anbindung-fbq.de)



Sie wollen bei uns  
mitarbeiten?  
Offene Stellen  
finden Sie hier!

**Vielen Dank**



