



InfraGO

Projekte Siemensbahn

Marktdialog für die Realisierung im
Partnerschaftsmodell Schiene

DB InfraGO AG | Marktdialog | 13.06.2024



**Neustart
Berliner
Siemens-
bahn**

Der Dialog dient dem Austausch mit dem Markt und soll unverbindliche Informationen für einen durch die DB angedachten Mehrparteienvertrag im Partnerschaftsmodell Schiene auf Basis des aktuellen Konzeptionsstandes vermitteln.

Dabei gezeigte und getätigte Inhalte und Aussagen der DB stellen den vorläufigen Stand ihrer Überlegungen zu möglichen Inhalten und Verfahrensweisen einer Ausschreibung dar.

Festlegungen oder Auslegungen zu Inhalten laufender oder zukünftiger Vergabeverfahren und deren Vertragsunterlagen sind damit **ausdrücklich nicht verbunden**, sondern ausnahmslos den Inhalten vorbehalten, wie sie im jeweiligen Verfahren gelten.

Ansprüche auf Berücksichtigung von Vorschlägen oder auf Teilhabe an zukünftigen Vergaben ergeben sich aus der Teilnahme am Dialog nicht. Die Entscheidung, ob und mit welchen Inhalten ein Vergabeverfahren hiernach erfolgt, bleibt der DB uneingeschränkt vorbehalten.

Für die Deutsche Bahn und ihre eigene Geschäftstätigkeit sowie für ihre Lieferanten gilt die Einhaltung der kartellrechtlichen Compliance.

Mit Blick auf die Ausschreibungen der Deutschen Bahn dürfen Wettbewerber nach dem Kartellverbot **keine Absprachen zu Preisen oder zur Aufteilung von Vergaben bzw. Losen treffen**. Der Austausch von Geschäftsgeheimnissen, z.B. zu Angebotspreisen oder zur Teil- bzw. Nichtteilnahme an einer Ausschreibung, ist im Rahmen von Vergabeverfahren kartellrechtlich untersagt.

Eine **Zusammenarbeit als Bietergemeinschaft** ist aus kartellrechtlicher Sicht nur zulässig, wenn eine Angebotsabgabe als selbständiger Bieter bei keinem der beteiligten Unternehmen aus tatsächlichen oder wirtschaftlichen Gründen in Betracht kommt oder jedenfalls kaufmännisch unvernünftig wäre.

	Zeit	Agendapunkt
☕	09:00 – 09:30	Akkreditierung und Kennenlernen mit Frühstück
	09:30 – 10:00	Begrüßung & Vorstellung Agenda
	10:00 – 11:00	Vorstellung Partnerschaftsmodell Schiene sowie Vergabeverfahren (inkl. Fragen)
	11:00 – 11:30	Vertragliche Themen (inkl. Fragen)
☕	11:30 – 12:15	Mittagspause
	12:15 – 14:00	Vorstellung der Projekte Siemensbahn (inkl. Fragen)
☕	14:00 – 14:45	Kaffeepause
	14:45 – 16:30	Dialogphase
	16:30 – 16:45	Vorstellung der Ergebnisse aus der Dialogphase
	16:45 – 17:00	Teilnahme an einer Umfrage & Verabschiedung
	17:45 – max. 18:30	Führung Siemensbahn: Wernerwerk (Optional)

Vorstellung

Thomas Rüffer
Technischer Leiter
Projekte Siemensbahn



Julian Thiel
Projektkommunikation
Projekte Siemensbahn

Wiebke Habermann
Vertragsmanagement
und Verbände



Rita Feid
Bauvertragsrecht und
innovative Konzepte



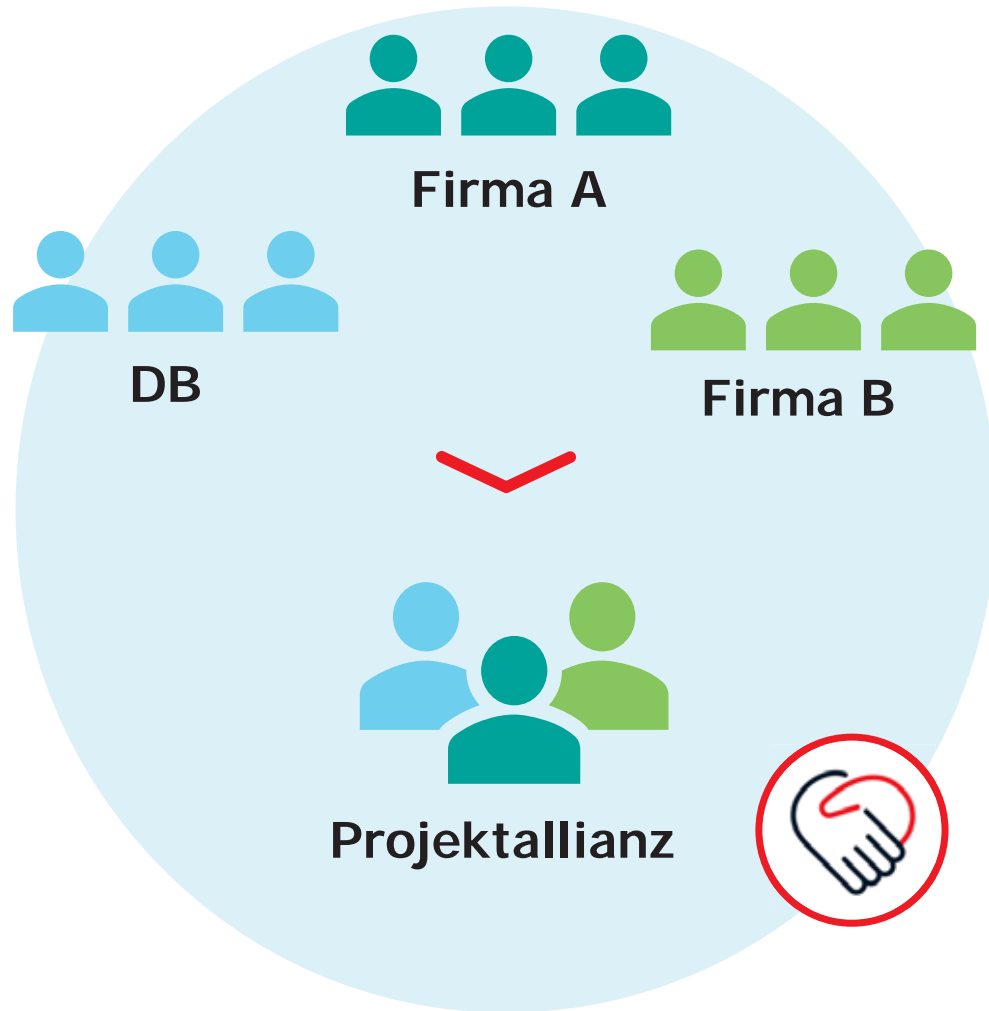
Vorstellung
Partnerschaftsmodell
Schiene (3 & 5)

DB InfraGO AG | Marktdialog | 13.06.2024

Neustart
Berliner
Siemens-
bahn

Grundsätze des Modells





- Frühzeitige Einbindung der relevanten Wertschöpfungstreiber als **Allianzpartner**
- Teilhabe aller **Allianzpartner** an einem **gesamtheitlichen Vergütungsmodell**
- Projektziele als **gemeinsamer Handlungs- und Erfolgsmaßstab**
- Der Fokus liegt auf dem **Kompetenz-** statt dem **Preiswettbewerb**.
- Entscheidungen werden nach dem Prinzip „**best for project**“ und dem **Einstimmigkeitsprinzip** getroffen.
- **Gemeinsames Kosten- & Risikomanagement**
- Gemeinschaftliche **Erarbeitung der besten Lösung** im Sinne „**best for project**“
- **Stabilisierung der Projekte**

Grundsätzliche Organisationsstruktur der Allianz, Entscheidungs- und Eskalationswege

Schlichter: durch die Allianz bestimmter neutraler Vermittler, mögliche zweite Eskalationsstufe

SMT:

Rolle: Eskalationsebene auf GF-Ebene mit entsprechender Entscheidungsbefugnis (bswp. Prokura)
Entscheidungen: Stimmenverhältnis 75% Zustimmung AG immer notwendig

PMT:

Rolle: Managementbereich mit Projektleitungsfunktion
Entscheidung: Einstimmig

PRT:

Rolle: Operative Ebene
Entscheidung: Entscheidungsspielraum wird durch PMT verabschiedet

PMO:

Projektsteuerung

Allianzmanager (Head of PMO):

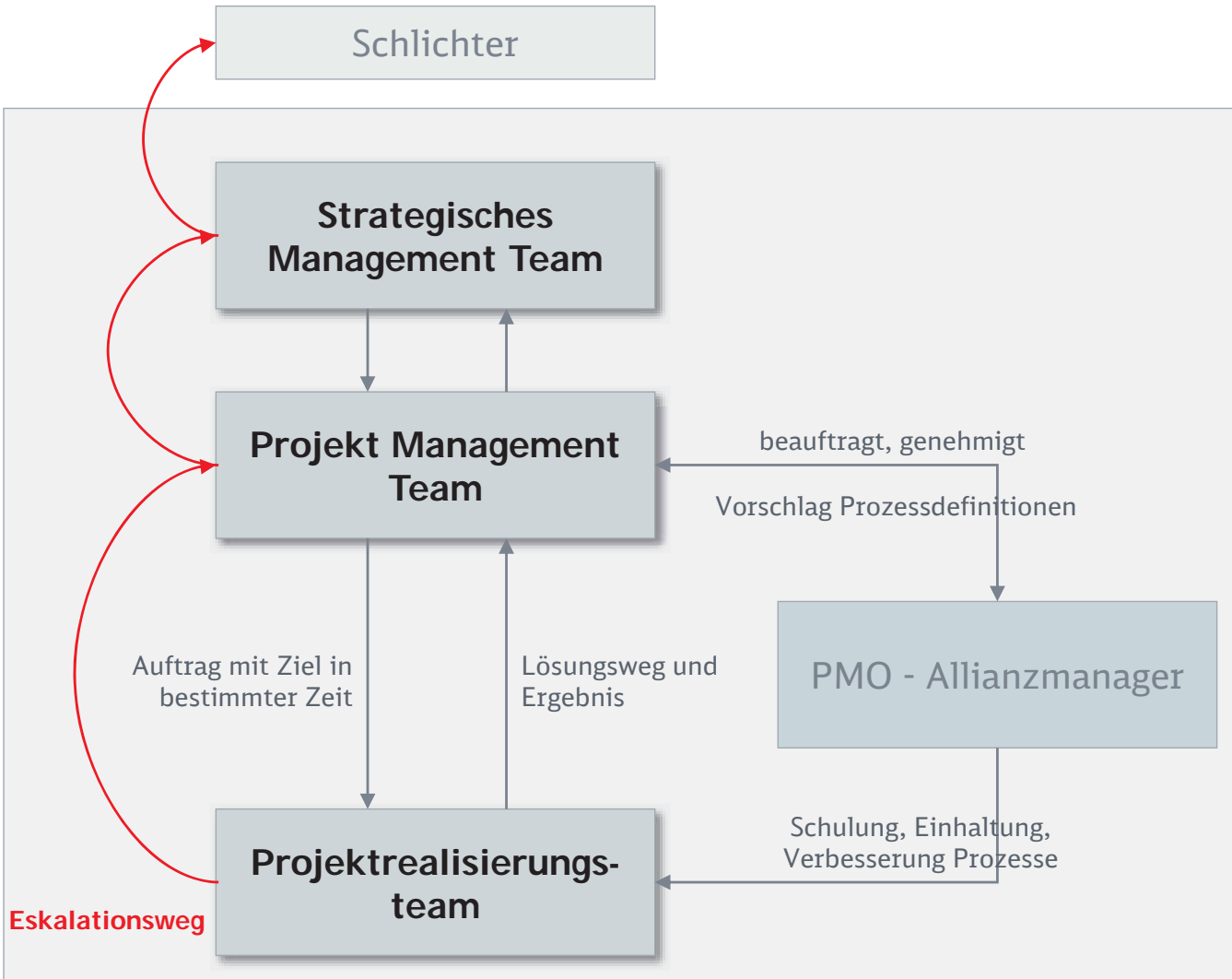
Organisation PMT & PRT, Aufgabensteuerung, Entscheidungsvorbereitung

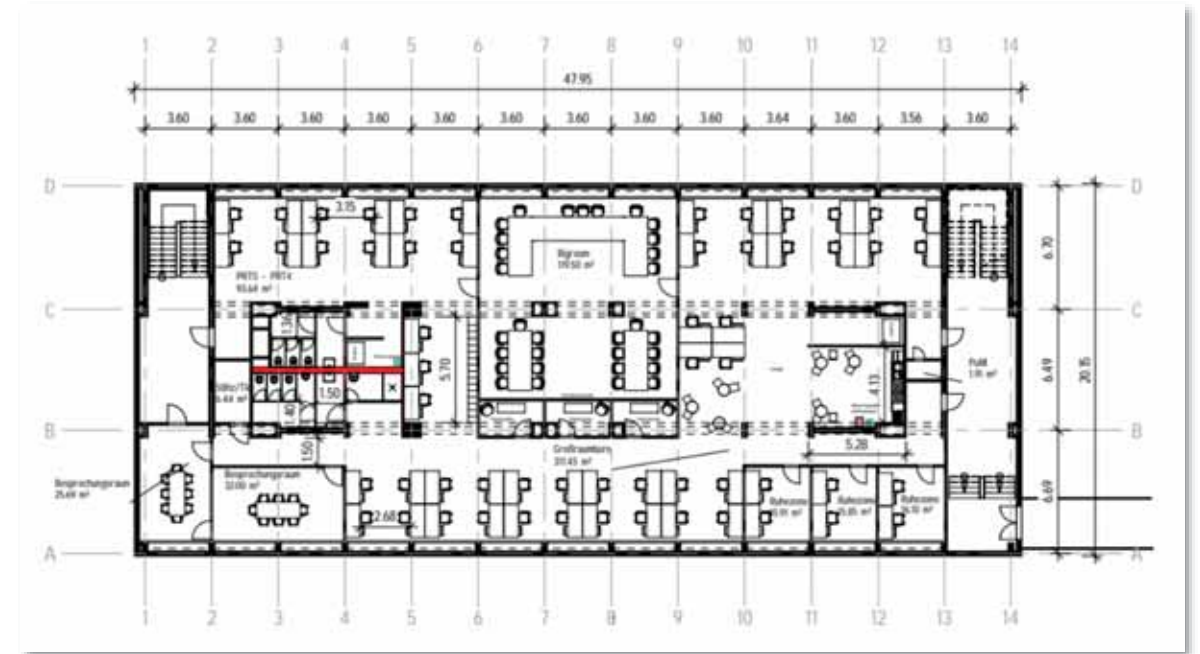
IPA Coach:

Methodische Unterstützung, IPA Modellverständnis, Mediation, Strukturierung

I
P
A

C
O
A
C
H



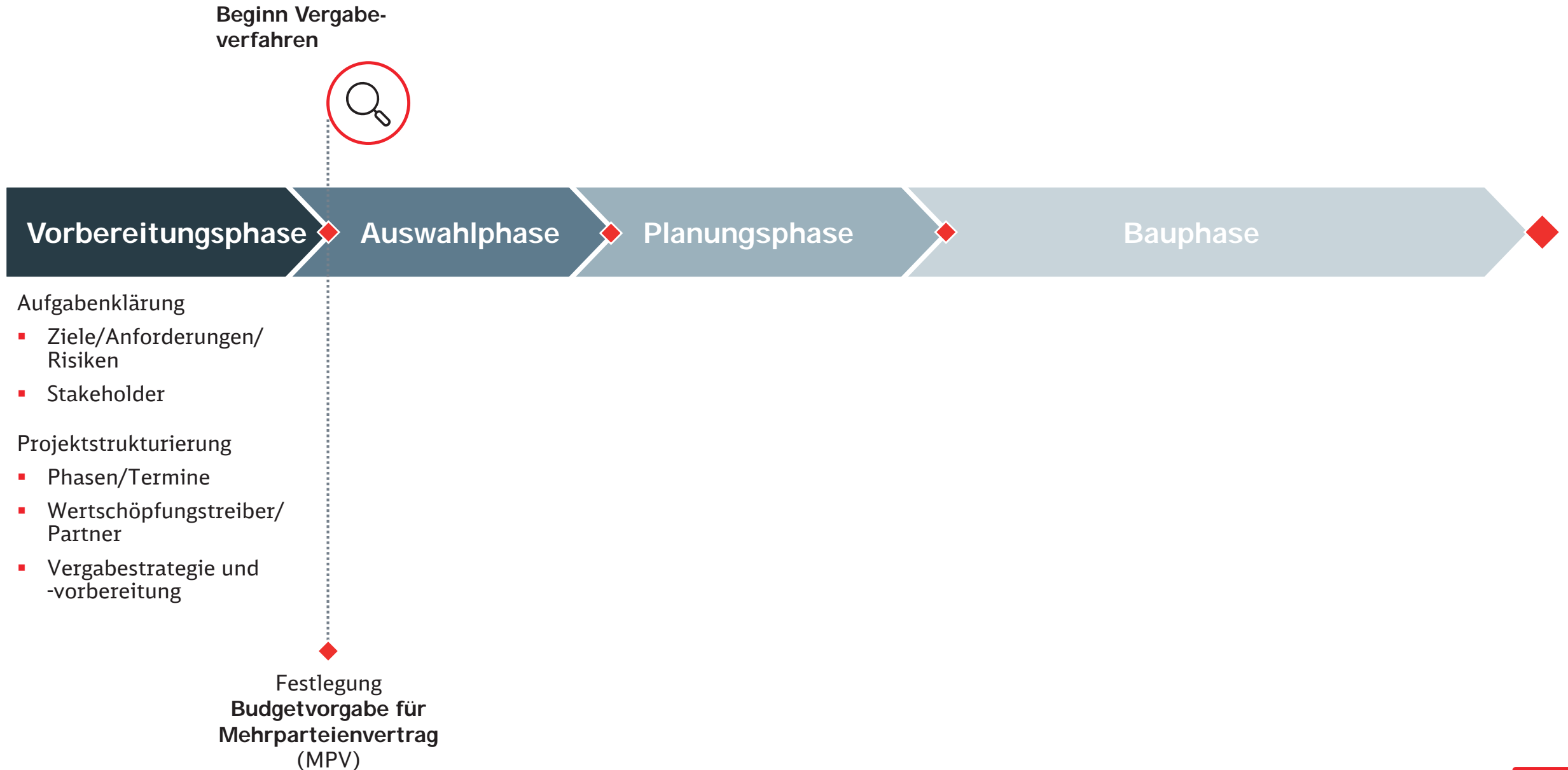


- OpenOffice-Konzept zur Förderung von Kommunikation und Transparenz sowie erhöhtes Projektverständnis
- BigRoom als zentraler Raum des Allianzbüros und wesentlicher Bestandteil für die erfolgreiche Zusammenarbeit („Dreh- und Angelpunkt“)

Projektverlauf



Projekttablauf



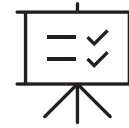
- **Workshops:**

- ✓ Allianzumfang
 - ✓ Vergabepakete
 - ✓ Ziele
 - ✓ Risiken
 - ✓ Organisationsstruktur
 - ✓ Eignungskriterien
 - ✓ Wertungskriterien
- Etc.

Vorbereitung seitens DB für die Allianz

Individuell & Teamvorbereitung

BAUSTEIN	KOMPETENZEN
Team-Check #Teamentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teamdynamik & Teamfähigkeit ▪ Problem- & Konfliktlösungskompetenz ▪ Verbesserungsbereitschaft & Lernfähigkeit ▪ Motivation & Zielorientierung
Selbst-Check #Teamentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunikationsfähigkeit
Change-Begleitung #erfolgreiche Partnerschaft	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Führung ▪ Teamdynamik & Teamfähigkeit ▪ Problem- & Konfliktlösungskompetenz ▪ Motivation & Zielorientierung ▪ Kommunikationsfähigkeit ▪ Verbesserungsbereitschaft & Lernfähigkeit



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.

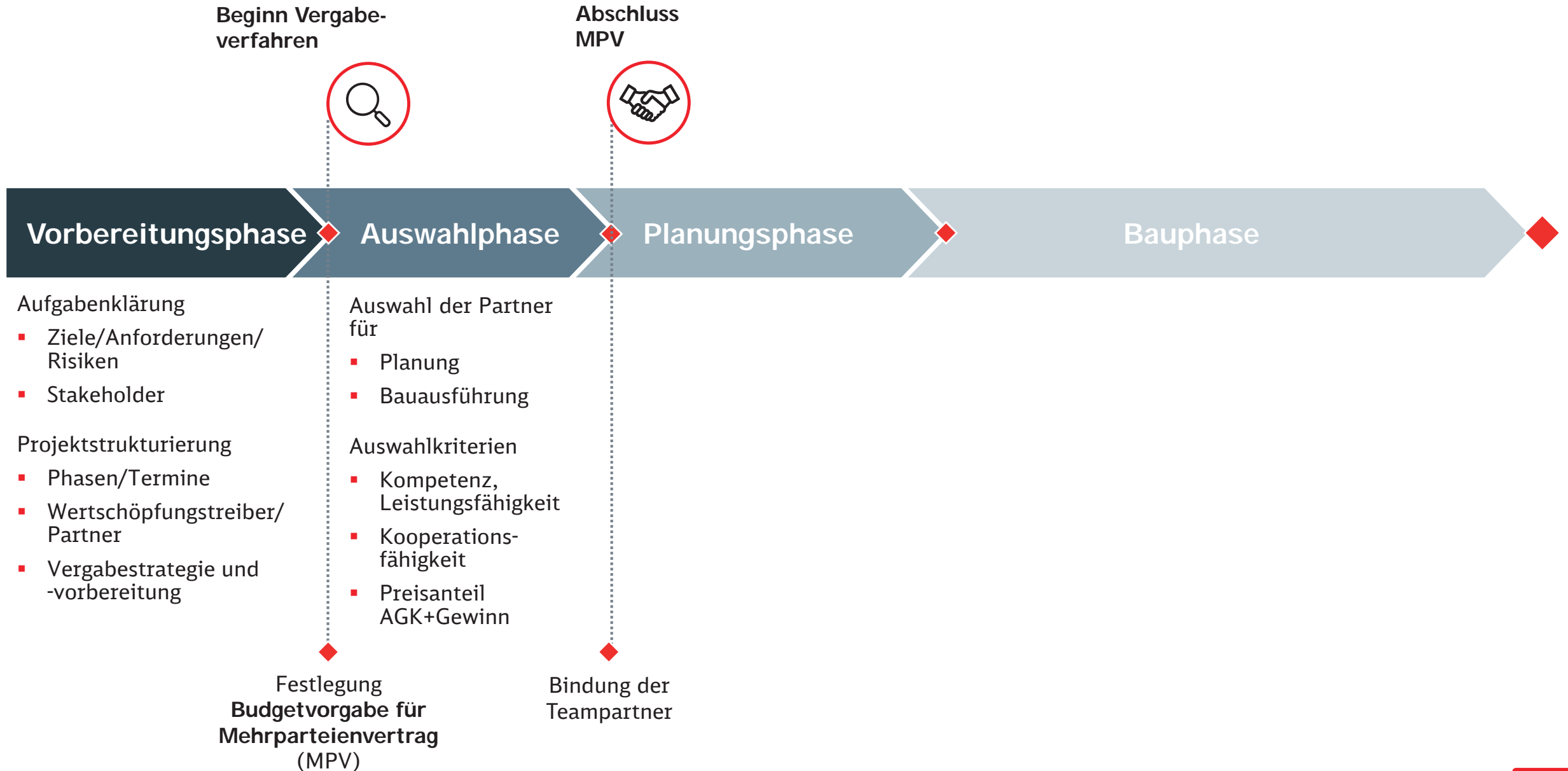


gibt ab Tag 1 die Chance zum praktischen Anwenden und learning by doing statt theoretischem Seminar-Input



ergänzt das fachliche Basiswissen durch konventionelle und agile Methoden

Projekttablauf



Grundlegender Ablauf des Auswahlverfahrens je Vergabepaket mit drei Gesprächsrunden bis zur Zuschlagserteilung



1. Angebotsphase	
Qualitätskriterien	60%
▪ Personalkonzept	
▪ Personalumfang und Personaleinsatzkonzept	
▪ Nachweis Schlüsselfunktionen (personenbezogene Referenzen)	
▪ Management- und Planungskonzept	
▪ Generalplanung bzw. Planungsmanagement	
▪ Absicherung Sperrpausen	
▪ Absicherung der Inbetriebnahme	
Preiskriterien	40%
▪ Deckungsbeitrag (AGK und Gewinn)	
▪ Beteiligungsbeitrag	
▪ Stundensätze	

Beispiel

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

Das erwartet die Bieter:

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:

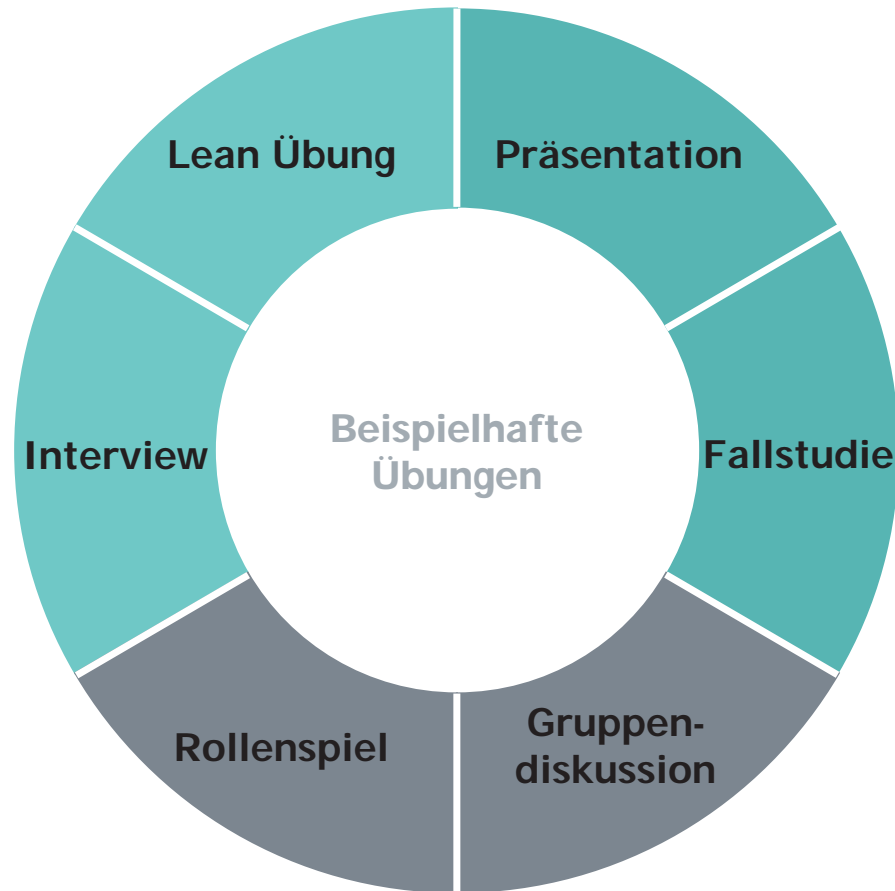
Dauer	1 Tag
Teilnehmende	1 Bieterorganisation mit 4 – 7 Teilnehmenden
Beobachtende	DB-Projekt Fachbereich, externe, neutrale Beobachtende, Expert:innen mit Change- & Kulturentwicklungsexpertise
Setting	Räumlichkeiten der DB, neutrale Moderation






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

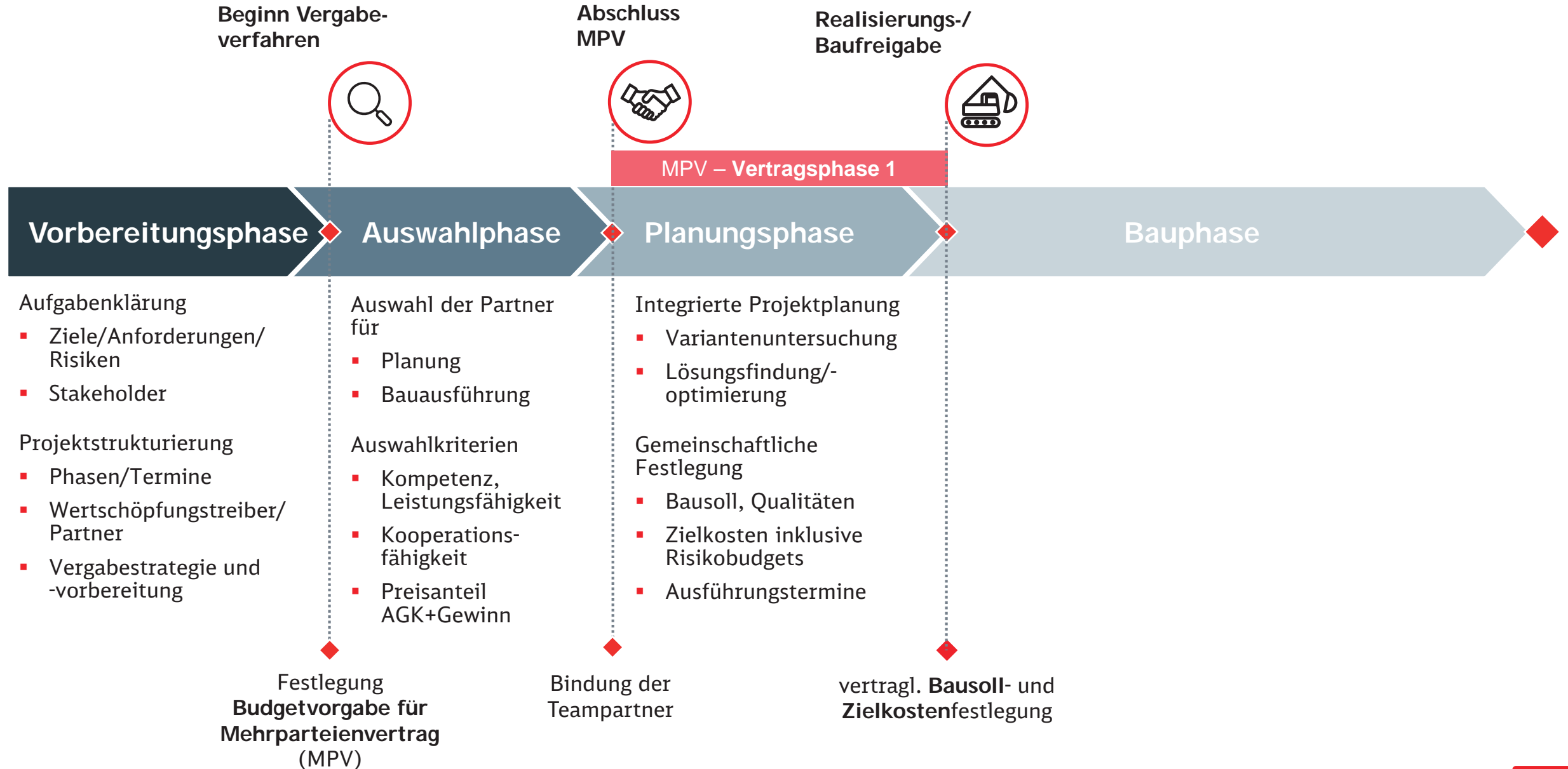


Warum ein Allianz Assessment:

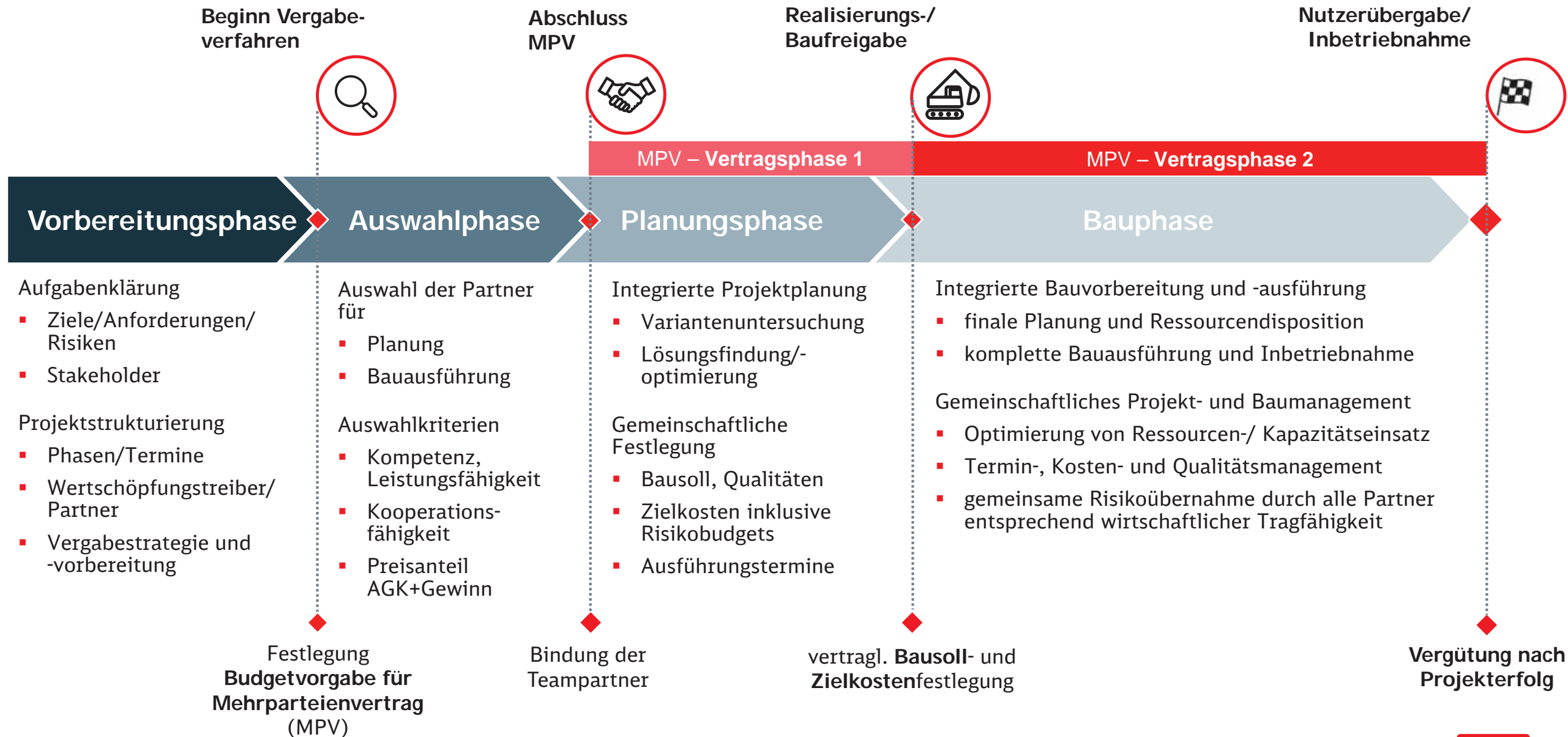
-  Transparenz und Vergleichbarkeit
-  Innovation und Expertise
-  Teamfähigkeit und Zusammenarbeit

Auswahl an Kompetenzen, die geprüft werden:

-  Kooperationsfähigkeit
-  Entscheidungsstärke
-  Lösungsorientierung



Projekttablauf



Zielkostenermittlung & Anreizmechanismus





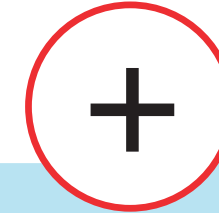
Stundensätze

- Aufwandsbezogene Selbstkostenvergütung der jeweiligen Projektpartner per ‚Open-Book‘-Prinzip
- Auf Basis von Rechnungen oder gleichwertiger Nachweise und Nachweis des Wirtschaftsprüfers



Deckungsbeitrag

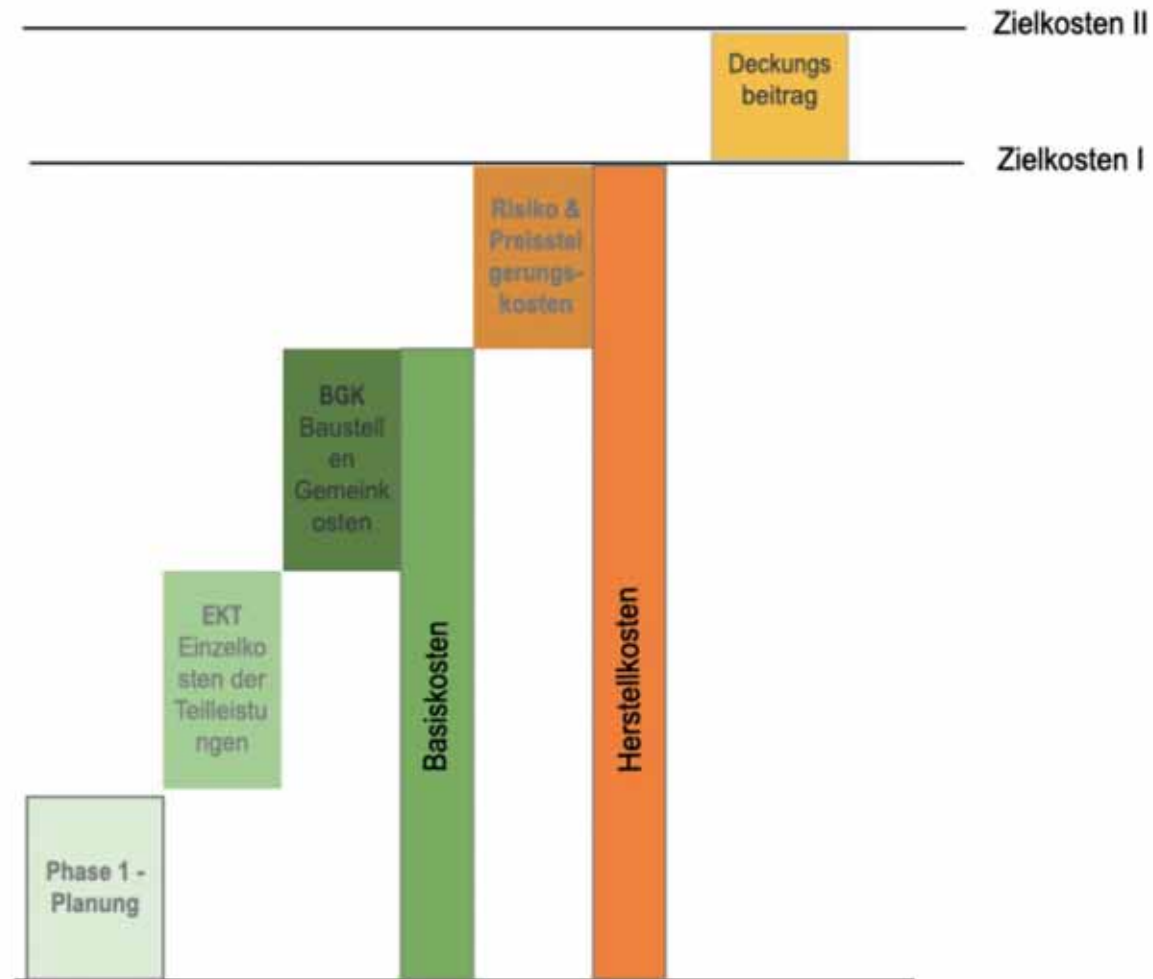
- Zuschlagssätze (AGK, Gewinn) jedes Allianzpartners
- Ermittlung im Wettbewerb in %



Beteiligungsbeitrag (Bonus/Malus)

- Beitrag, mit dem sich ein Projektpartner am Projektrisiko beteiligt (wirkt als Malus oder Bonus)
- Ermittlung im Wettbewerb in %
- Nach der Festlegung der Zielkosten Festbetrag pro Partner

Kostenbestandteile der Zielkosten



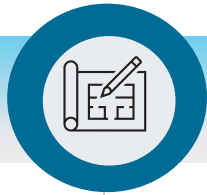
Berechnung des Beteiligungsbeitrages im MPV

Ermittlung der Beteiligungsbeiträge				
Leistungspakete/Lose Anteile der Allianz-Partner am Zielpreis	Beteiligungsbeitrag (%) (Prozentsatz gem. Angebot)	Beteiligungsbeitrag (EUR) (Fixierung mit Zielpreisfestlegung nach Ende der Planungsphase)	Verteilungs- schlüssel (%) zwischen Allianz- Partnern	Verteilungs- schlüssel (%) Allianz-Partner zu AG
Zielkosten	150.000.000,00 €			
Planungspartner	15.000.000,00 €	8,0%	1.200.000,00 €	12,7%
Baupartner 1	55.000.000,00 €	5,5%	3.025.000,00 €	31,9%
Baupartner 2	35.000.000,00 €	6,0%	2.100.000,00 €	22,2%
Baupartner 3	45.000.000,00 €	7,0%	3.150.000,00 €	33,2%
Summe	150.000.000,00 €		9.475.000,00 €	100,0%
Beteiligungsbeitrag AG			9.475.000,00 €	50%
max. Beteiligungsgrenze		100,0%	18.950.000,00 €	

Grundsätzlicher Prozess der Zielkostenermittlung



Grundlagen



Validierung
der Planung



Projekt-
strukturplan



Basiskosten



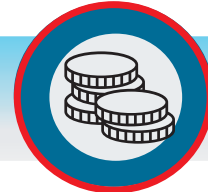
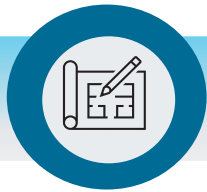
Termin-
planung



Risiko-
ermittlung



Es werden diverser Iterationsschleifen notwendig sein, um die finalen Zielkosten zu ermitteln.



1. Durchführung einer ABC Analyse zur Clusterung

- A = 60-80%
- B = 10-25%
- C = Rest

Prozentsätze sind durch das PRT Zielkosten final zu definieren

2. Definition der Granularität

- Objekt, Bauteil, Kalkulation

! Berücksichtigung Erfordernis Abrechnung & vertraglicher Randbedingungen

3. Identifikation der Kostenstruktur

- Anforderung für Abrechnungs- und Darlegungspflichten ggü. dem Finanzierungsgeber
- auf welcher Granularitätsstufe können sich die Partner einigen

4. Nachschärfen der Ebenen und Entwicklung eines Leistungsbaums

5. Untersetzung Eigen- und Fremdleistungen pro Partner

6. Kalkulation der Kosten

Erarbeitung der Risikokosten pro Vergabepaket



Identifikation von Mengen- & Kostenunschärfe

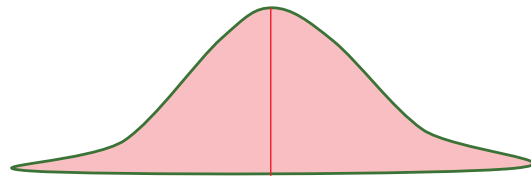
Anwendung der Monte Carlo Simulation für die Kostenunschärfe

Bestimmung der wahrscheinlichsten Kosten auf der Grundlage von Mengen- und Kostenbandbreiten

Grundprinzip:

Beispielsweise

Gesamtkosten =

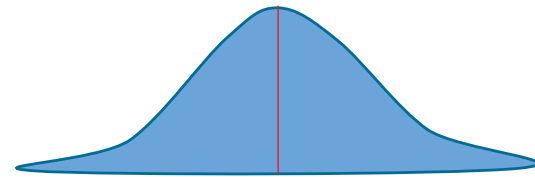


Zielkosten

wahrscheinlichsten Kosten

=

Menge (m²)



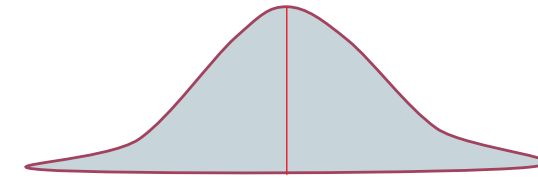
Min

Ewrt.

Max

x

Kosten der TL (€/m²)

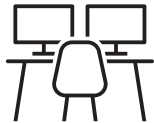


Min

Ewrt.

Max

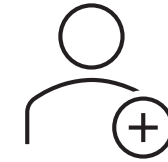
x



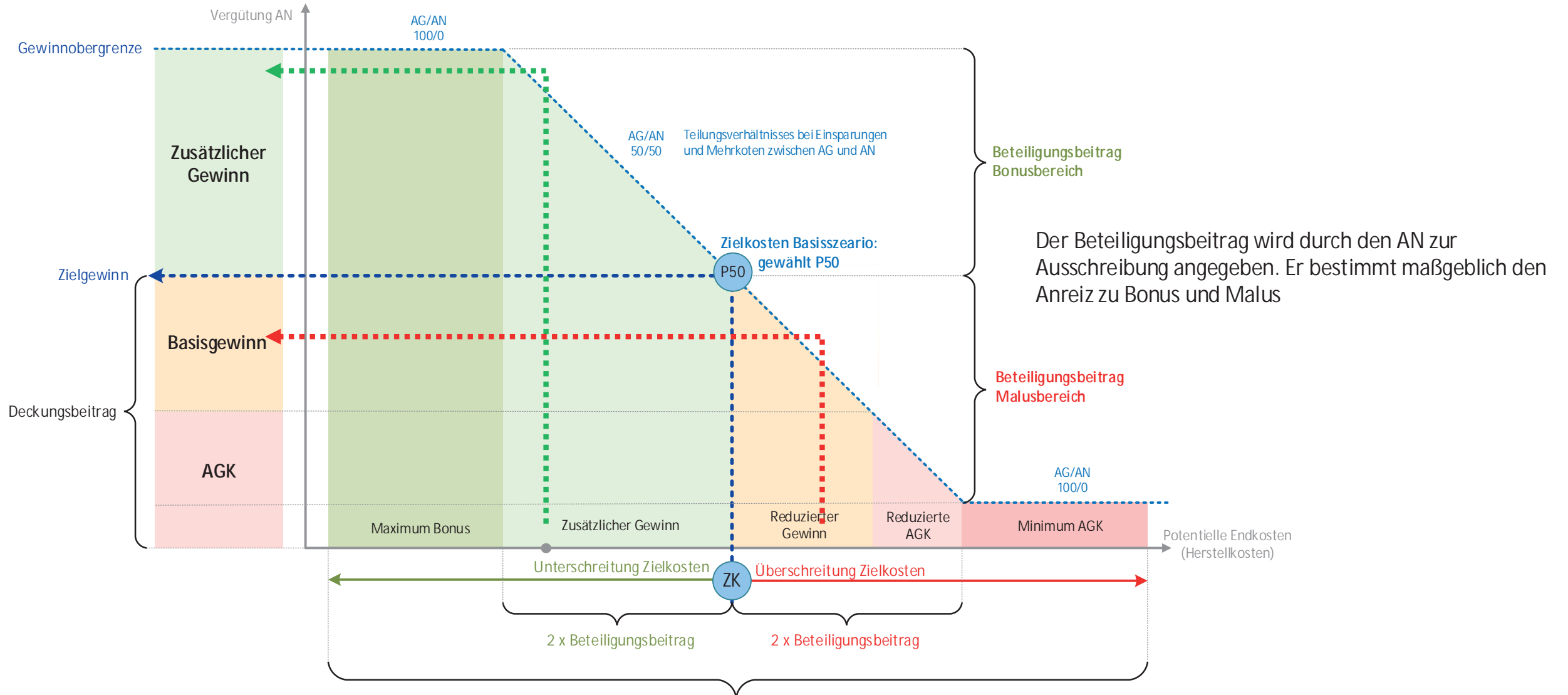
Arbeitskalkulation
Granularität der
Kalkulation vertiefen



- Wirtschaftsprüfer**
- Verifizierung der Stundensätze & BGL Sätze
 - Prüfung Abrechnung
 - Geheimhaltung besteht (keine Einsicht durch die DB)

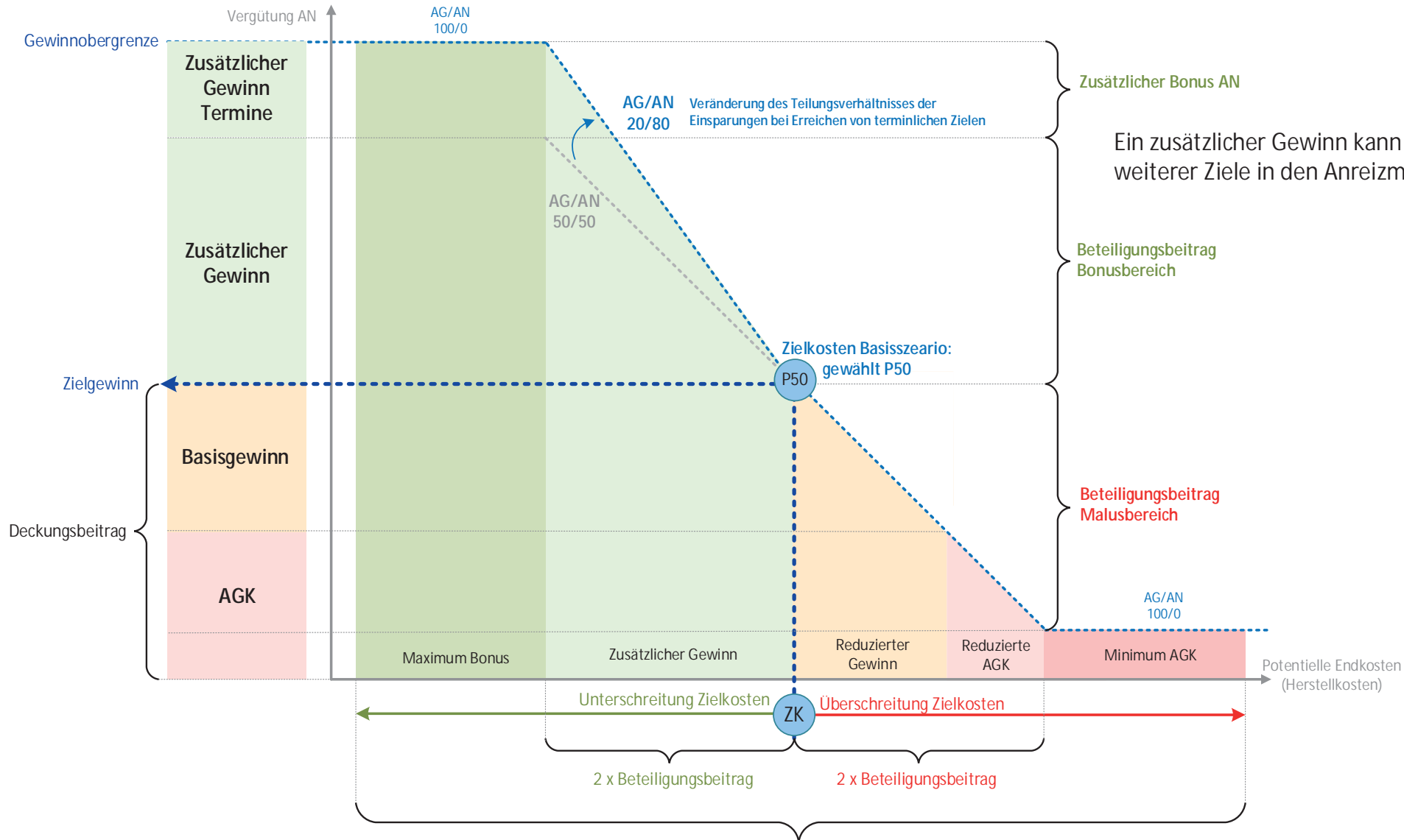


- Experte Baubetrieb und Kalkulation**
- Verlängerter Arm DB
 - Prüfung der kalkulatorischen Ansätze
 - Prüfung baubetrieblicher Ansätze/Leistungsansätze



Vergütungszonen in Abhängigkeit der potenziellen Herstellkosten bei Fertigstellung

Anreizmechanismus Termine PM5+



Vergütungszonen in Abhängigkeit der potenziellen Herstellkosten bei Fertigstellung



Allianzstart & die ersten Wochen



DB InfraGO AG | Marktdialog | 13.06.2024



Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag
<ul style="list-style-type: none">▪ Begrüßung & Kennenlernen▪ Vorstellung der Agenda der Woche▪ Blitzlicht:<ul style="list-style-type: none">• Erwartungen und Herausforderungen• Feedback▪ Update Projekt▪ Teambuilding	<ul style="list-style-type: none">▪ Entwicklung Projektcharta▪ Entwicklung von Zusammenarbeitskonzepten▪ Schulungsbedarfe abstimmen▪ Projektspezifische Themen (bspw. BIM Anwendung Orga.)	<ul style="list-style-type: none">▪ SMT, PMT, PRT Sessions▪ Magic Market	<ul style="list-style-type: none">▪ SMT, PMT, PRT Sessions & Präsentationen▪ Project Charta, Motto & Logo der Allianz vorstellen▪ Rückblick▪ Feedback & Blick in die nächsten Wochen

Integrale Planungsphase

Ziel: in einem integrierten Projektteam (Planung, Bau, DB) gemeinsam die bestmögliche Planung entwickeln



- **Gemeinsame Definition der Ziele**
- **Validierung der Planung**
- **Aufsatz der PRT**
- **Organisationsstruktur ist verabschiedet**
- **Verabschiedung der IT-Infrastruktur**
- **Verabschiedung der Methodik**
- **Gesamt Projekt/Prozess Analyse (GPA)**
- **Planungsterminplan -> PEP**



Allianzvertrag

DB InfraGO AG | Marktdialog | 13.06.2024



Neustart
Berliner
Siemens-
bahn

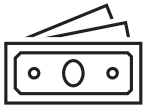
2. Kernfragen der Auftragnehmer zum Vertragsmodell



Wie werden **Risiken** erfasst?



Wie wird mit **Preissteigerungen** umgegangen?



Was prüft der **Wirtschaftsprüfer / Experte Baubetrieb und Kalkulation**?

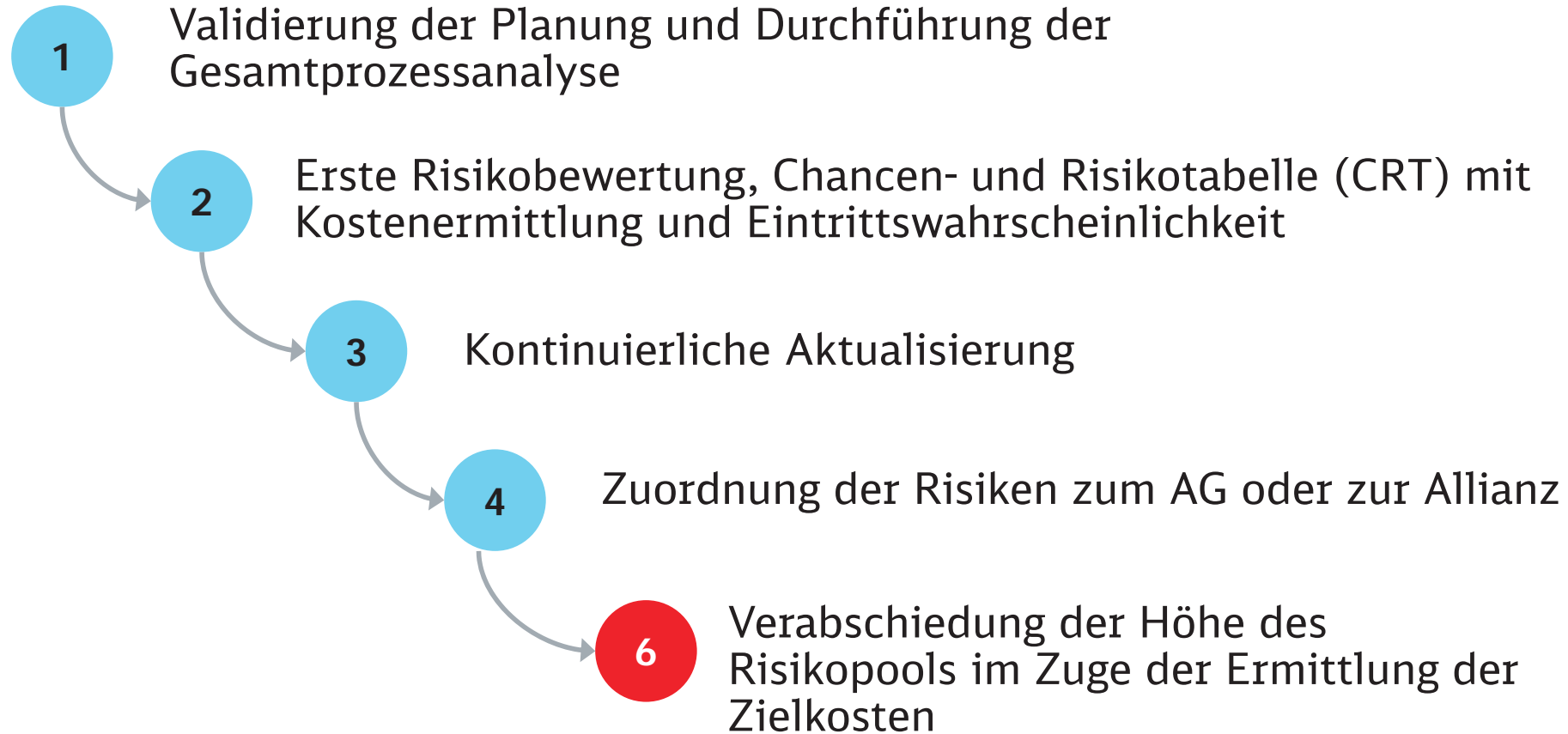


Wann und wie werden **Nachunternehmer** eingebunden?



Welche **Folgen** haben Mängel und Verzug?

1.1. Wie werden Risiken erfasst?



4

Zuordnung der Risiken zum AG oder zur Allianz

Risiko bleibt in der Allianz

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

Risiko wird dem AG zugeordnet

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



Wie wird mit **Preissteigerungen** umgegangen?

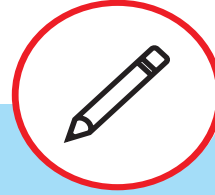
2. Was prüft der Wirtschaftsprüfer / Experte Baubetrieb und Kalkulation?

Vergabephase



- Keine Prüfung
- Wettbewerb

Planungsphase



- **Wirtschaftsprüfer:**
 - Stundensätze
 - in Zielkostenermittlung angebotene Kosten für Maschine, Gehälter, etc.
 - ...
- **Experte Baubetrieb und Kalkulation:**
 - Leistungsansätze in den Basiskosten

Bauphase



- **Wirtschaftsprüfer:**
 - Ist-Kosten in den Abrechnungen
- **Experte Baubetrieb und Kalkulation:**
 - Angemessenheit der Leistungsansätze

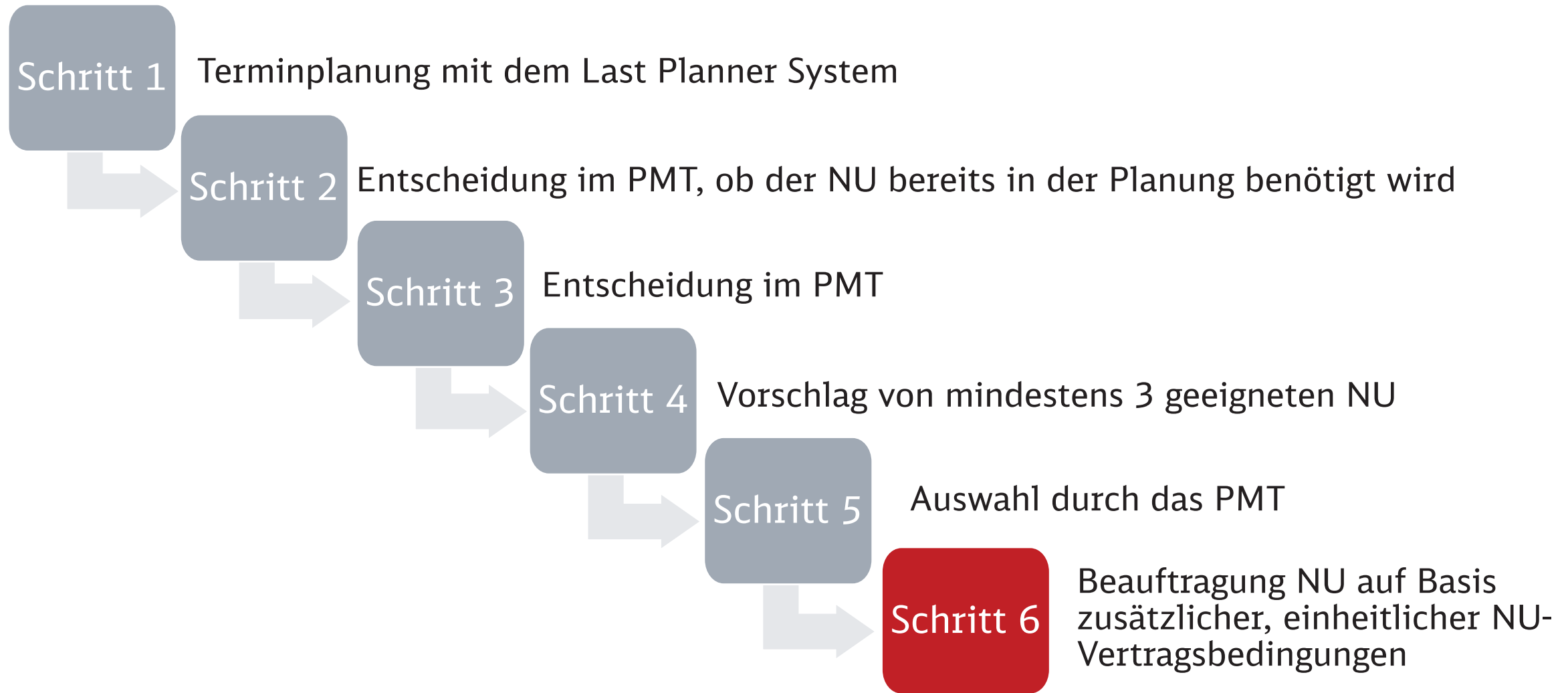
3.1. Wann und wie werden Nachunternehmer eingebunden?

Nachunternehmer, die nach Allianzbildung eingesetzt werden sollen.

- Auswahl durch das PMT, Zustimmung aller Allianzpartner.
- Der für die Beauftragung des NU jeweils zuständige Vertragspartner hat sämtliche Informationen betreffend des Beauftragungs- und Vertragsverhältnis mit diesem NU allen anderen Vertragspartnern zur Verfügung zu stellen und sie jeweils über den aktuellen Stand des Beauftragungsverfahrens zu informieren.
- Beauftragung NU auf Basis zusätzlicher, einheitlicher NU-Vertragsbedingungen



3.2. Wann und wie werden Nachunternehmer eingebunden?



4.1. Welche Folgen haben Mängel vor Abnahme?

Prämisse: Verantwortlicher beseitigt Mängel



Planungsmangel (vor Ausführung)

Planer überarbeitet Planung



Aufwand zählt zu den Erstattbaren Kosten



Planungs- und Baumangel

Beseitigung Baumangel durch AN Bau



Versicherung trägt die Kosten



Falls nein: Aufwand zählt zu den Erstattbaren Kosten



Baumangel

Beseitigung Baumangel durch AN Bau



i.d.R. kein Versicherungsschaden. Aufwand zählt zu den Erstattbaren Kosten. Abweichende Regelungen jedoch möglich, z.B. bei reinen Ausführungsmängeln, für die ein AN verantwortlich ist.

**Folgen / Schäden / Kosten aufgrund eines Mangels:
im Grundsatz Vergemeinschaftung über Erstattbare Kosten
Ausnahme: Dritter außerhalb der Allianz trägt Kosten
(z.B. Versicherung, Nachunternehmer) oder Zuweisung Mängelrisiko auf einen bestimmten AN**

4.2. Welche Folgen haben Mängel vor Abnahme bei Einbeziehung eines NU?



Planungs- und/oder Baumangel

Beseitigung Mangel durch AN/NU



Versicherung trägt die Kosten



Falls nein: der den NU beauftragende AN steht für die Kosten ein, die er selbst ggü. dem NU durchsetzen kann



Falls ggü. NU nicht durchsetzbar:
Erstattbare Kosten

- Wenn Mängel des NU Erstattbare Kosten sind: Der beauftragende AN trägt das Mängel- und Mehrkostenrisiko nicht alleine.
- Abweichungen von diesem Grundsatz z.B. möglich bei Mängeln, die der Risikosphäre eines bestimmten AN zugeordnet ist. In diesem Fall steht der AN gegenüber den Allianzpartnern für die von seinem NU verursachten Kosten ein.
- Abgrenzung NU und ARGE-Partner: Mitglieder einer ARGE treten zusammen als ein Allianzpartner auf, es gelten daher die Regelungen für diese.

4.3. Welche Folgen haben Mängel nach Abnahme?

Nach Abnahme: Treten während der Gewährleistungszeit Mängel auf, sind diese von dem bauausführenden Auftragnehmer nach den gesetzlichen Regelungen auf dessen eigene Kosten zu beseitigen, der die Leistung erbracht hat.



Planungs- und Baumangel

Beseitigung Baumangel durch Bau-AN



Versicherung trägt die Kosten



Falls nein: Verursachender AN trägt die Kosten



Baumangel

Beseitigung Baumangel durch Bau-AN



Verursachender AN trägt die Kosten

5. Sonstige Haftung der Allianzpartner untereinander, Schadensersatz, Entschädigung

- Die Auftragnehmer stellen sich untereinander von einer Haftung aufgrund einfach fahrlässigen Handelns frei, sofern vertraglich möglich (z.B. nicht bei Ansprüchen aus der Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit oder wenn Schäden von einer Versicherung getragen werden).
- Schäden, die durch ein Fehlverhalten eines Auftragnehmers gegenüber einem außenstehenden Dritten entstehen, trägt der jeweilige Auftragnehmer selbst.
- Umgang bei Störungen, insb. verzögerungsbedingte Mehrkosten der Allianzpartner: Diese zählen grundsätzlich zu den Erstattbaren Kosten.



Vorstellung der Projekte Siemensbahn

DB InfraGO AG | Marktdialog | 13.06.2024



**Neustart
Berliner
Siemens-
bahn**

Schwerpunkte zur Siemensbahn

1. Die historische Siemensbahn
2. Projektumfang
3. Aktueller Stand der Planung
4. Partnerschaftsmodell in den Projekten Siemensbahn



Die Reaktivierung der Siemensbahn ist Teil des Projektes i2030 und sichert mehr Schiene für Berlin & Brandenburg



Gemeinsam planen die Länder Berlin und Brandenburg, die Deutsche Bahn und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) im Projekt i2030 den Ausbau der Schieneninfrastruktur der kommenden Jahre in der Region.

Das Ziel: mehr und bessere Schienenverbindungen für die Menschen, die hier leben.

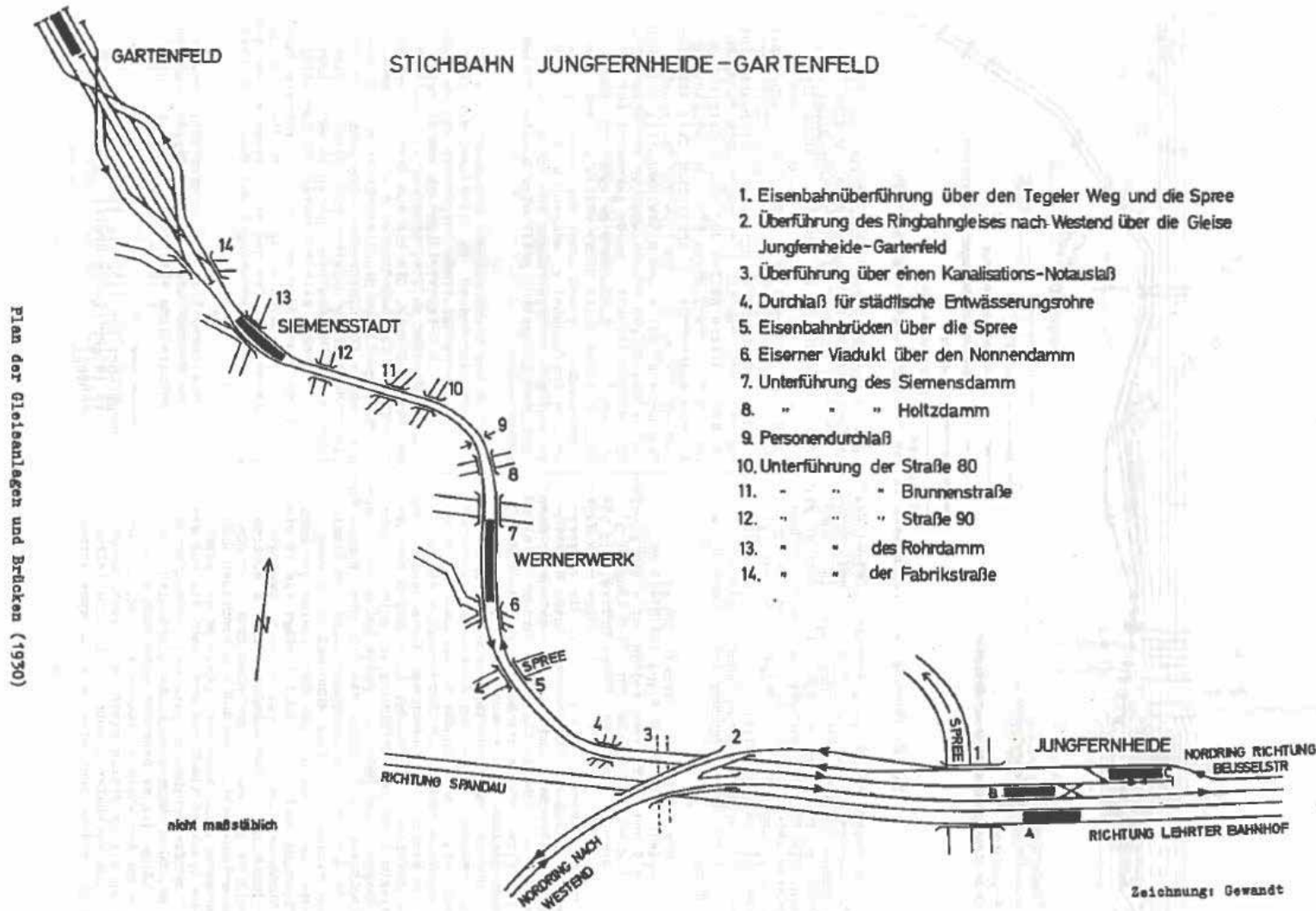
Bis zu 200 km Bahnstrecke, bis zu 99 Stationen, rund 10,6 Mrd. Euro Gesamtinvestitionen, mehr 10-Minuten-Takte bei der S-Bahn sowie mehr 20 bzw. 30-Minuten-Takte bei der Regionalbahn.

Schwerpunkte zur Siemensbahn

1. Die historische Siemensbahn
2. Projektumfang
3. Aktueller Stand der Planung
4. Partnerschaftsmodell in den Projekten Siemensbahn



1929 ist die „Siemensbahn“ in Betrieb gegangen, um die Siemensstadt auf dem Schienenweg zu erschließen



Quelle: Siemens Historical Institute

Die als „Siemensbahn“ bekannte S-Bahn-Strecke liegt am nord-westlichen Bereich des Berliner S-Bahn-Rings. Der Betrieb wurde 1980 eingestellt.

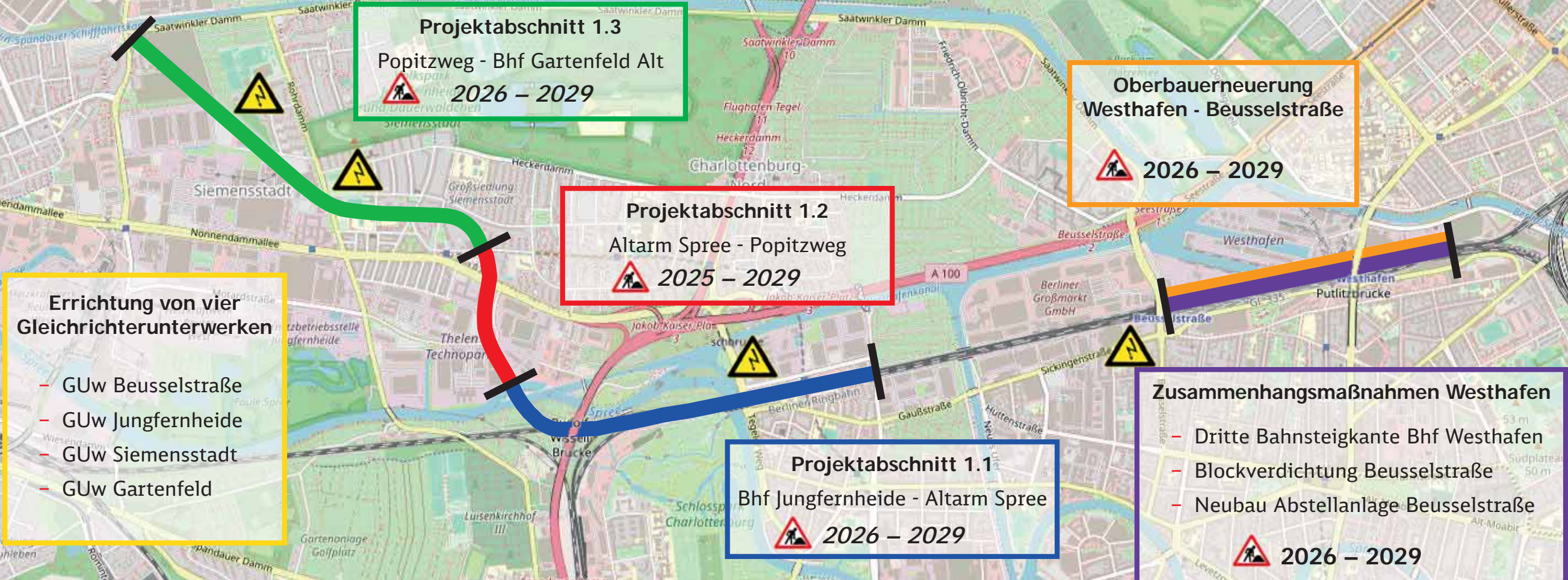
Quelle: Peter Bley, 50 Jahre Siemensbahn; BVB 11/79, S. 250

Schwerpunkte zur Siemensbahn

1. Die historische Siemensbahn
2. Projektumfang
3. Aktueller Stand der Planung
4. Partnerschaftsmodell in den Projekten Siemensbahn



Zurück am S-Bahn Ring in vier Abschnitten

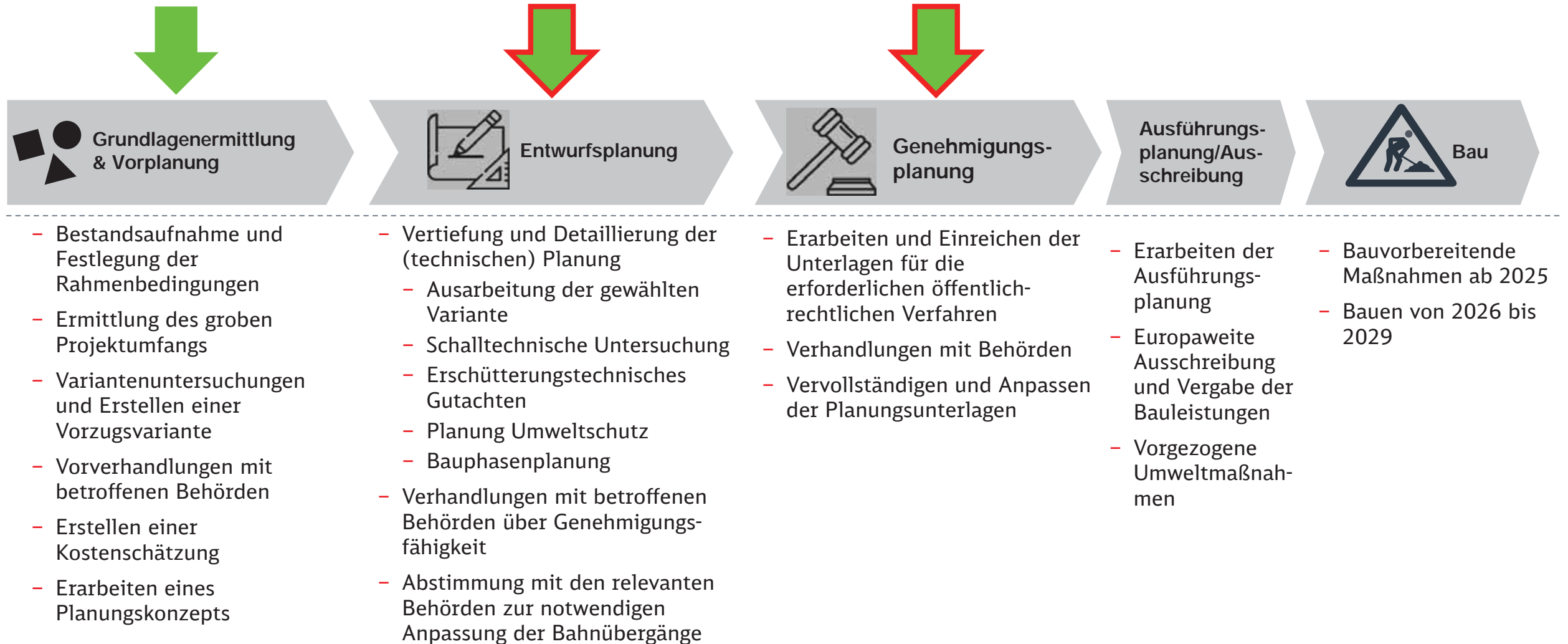


Schwerpunkte zur Siemensbahn

1. Die historische Siemensbahn
2. Projektumfang
3. **Aktueller Stand der Planung**
4. Partnerschaftsmodell in den Projekten Siemensbahn



In welcher Phase stehen wir aktuell im Projekt?

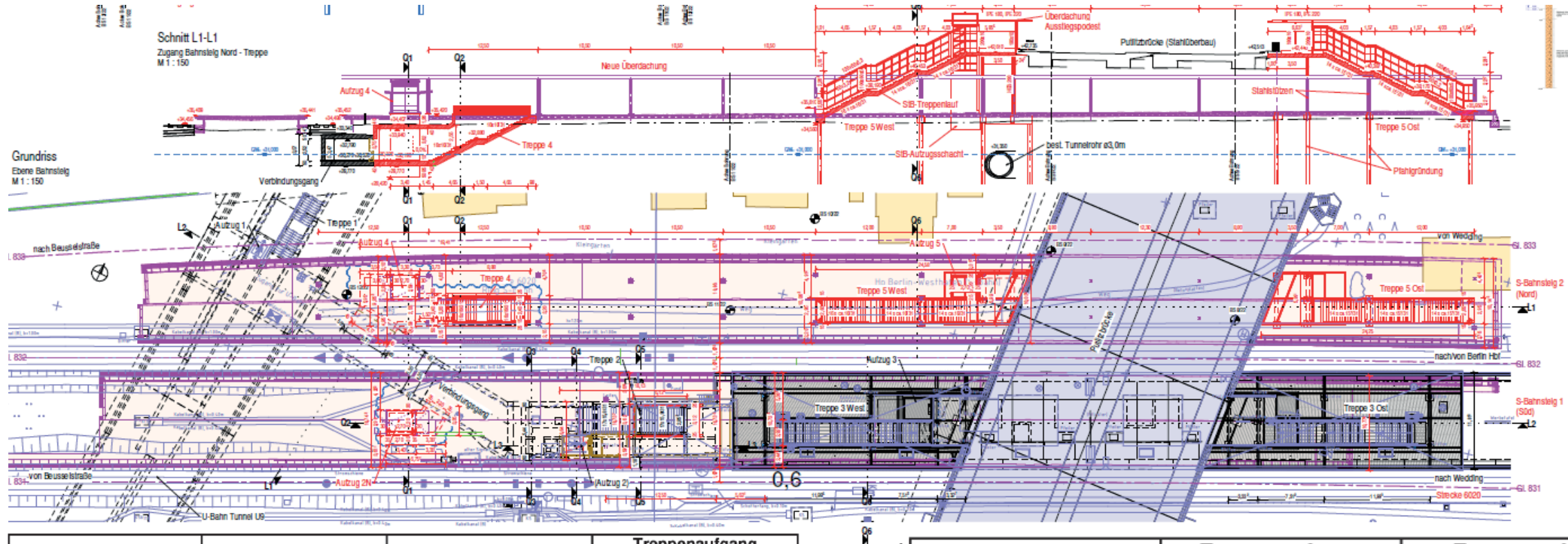


Was macht den Abschnitt Westhafen besonders?

- Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs am Bahnhof Westhafen
- Neubau einer Abstellanlage zwischen den Bahnhöfen Westhafen und Beusselstraße
- Errichtung einer Umsteigebeziehung zur U-Bahn (U9)
- Errichtung zweier zusätzlicher Signale (Nachrücksignale) in BBEU
- umfassender Umbau bzw. Neubau von Gleisanlagen der Strecke 6020 (Ringbahn) auf einem Abschnitt von rund 2,4 km
- Oberbauerneuerung zwischen Westhafen bis Beusselstraße
- Neubau Unterwerk Beusselstraße
- Eingeschränkte Erreichbarkeit über Straßen



Quelle: <https://www.google.de/maps/>

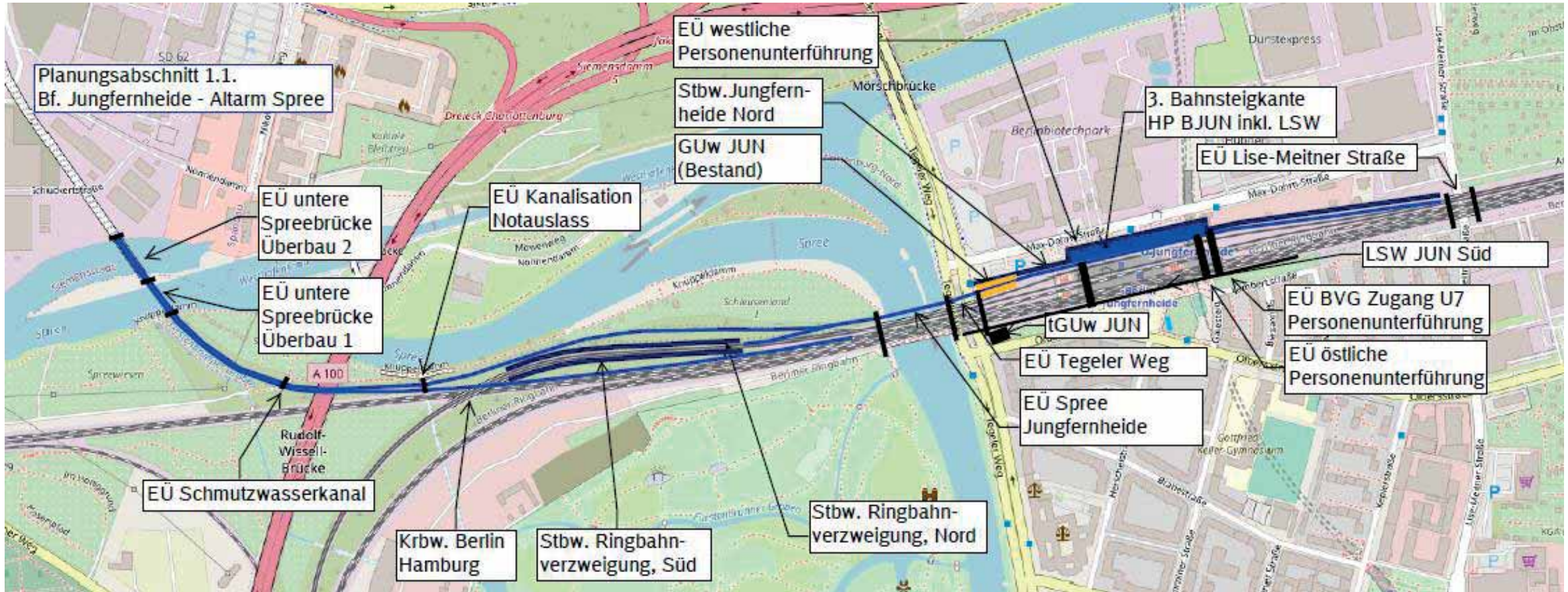


Bauwerksdaten	Treppenaufgang U-Bahn Süd Treppe 2	Aufzug 2N	Treppenaufgang U-Bahn Nord Treppe 4 mit Aufzug
Bauart	Stahlbeton	Stahlbeton / Flachgründung	Stahlbeton / Flachgründung
Bauhöhe	ca. 2,70 m	ca. 2,60 m	ca. 1,50 m
Spannweite	ca. 6,0 m	2,55 m	ca. 5,50 m
Gesamtlänge	18,13 m	6,76 m	19,41 m
Gesamtbreite	6,64 m	3,35 m	5,95 m
Nutzbare Breite Treppe	2,40 m	-	2,40 m
Treppensteigung	2 x 17 Stufen	-	2 x 16 Stufen
Lichte Höhe	min. 2,52 m	min. 2,52 m	min. 3,62 m
Bauwerksfläche Neubau	6,0 m ²	17,9 m ²	85,0 m ²

Bauwerksdaten	Treppenaufgang Putzbrücke West	Treppenaufgang Putzbrücke Ost
Bauart	Stahlbeton / Stahl / Tiefgründung	Stahlbeton / Stahl / Tiefgründung
Bauhöhe	min. ca. 0,55 m	min. ca. 0,55 m
Spannweite	11,50 + 7,0 + 3,50 m	11,50 + 7,0 + 3,50 m
Gesamtlänge	24,58 m	24,25 m
Nutzbare Breite Treppe	2,40 m	2,40 m
Treppensteigung	16 + 2 x 14 Stufen	3 x 14 Stufen
Bauwerksfläche	93,1 m ²	92,5 m ²

Was macht den Abschnitt 1.1 besonders?

- Durch mehrfache bauliche Veränderungen der bestehenden Infrastruktur, fehlen dort einzelne Streckenabschnitte komplett.
- Der Streckenabschnitt von Jungfernheide über die Spree bis ans Spandauer Ufer **wird daher komplett neu geplant**, im Bereich der alten Trasse auf Bahngelände.
- Für Neubauprojekte ist ein **Planfeststellungsverfahren** erforderlich.
- Es werden **aktive Schallschutzmaßnahmen** geplant: Errichtung von Lärmschutzwänden von der Eisenbahnüberführung (EÜ) Tegeler Weg bis zur EÜ Lise-Meitner-Straße.
- Für die Planungen erfolgen enge Abstimmungen u.a. mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt für die Brücken über die Spree. Am Bahnhof Jungfernheide finden intensive Abstimmungen u.a. mit der BVG statt, um den geplanten Straßenbahnneubau mit dem Bau der Siemensbahn abzustimmen.
- Für den Umbau wird eine Sperrung der Ringbahn in dem Bereich notwendig: Details sind in Erarbeitung und Abstimmung.

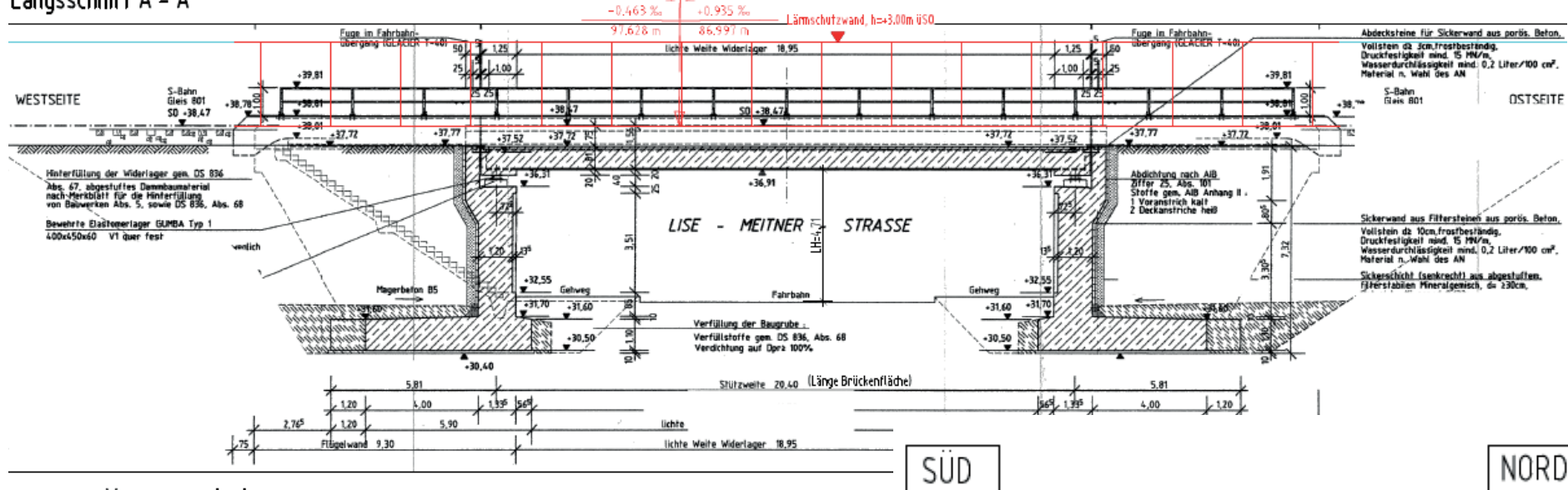


Quelle: <https://openstreetmap.de/karte/>

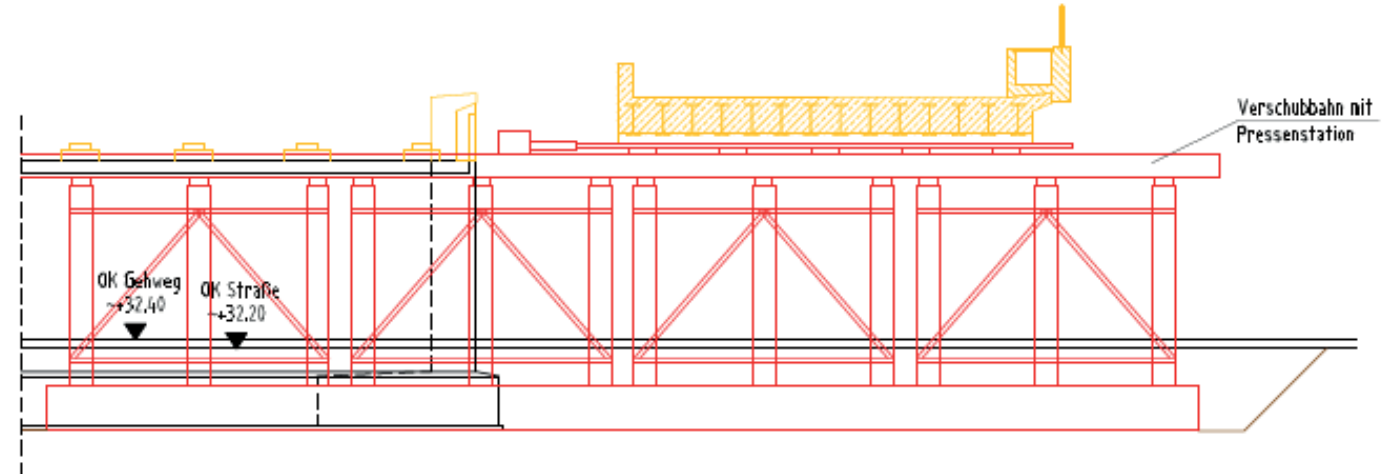
EÜ Lise-Meitner-Straße

Vorzugsvariante
Variante 2
Längsschnitt A - A

660201L
ra = 14000,000
ll = 9,786
a = -0,003



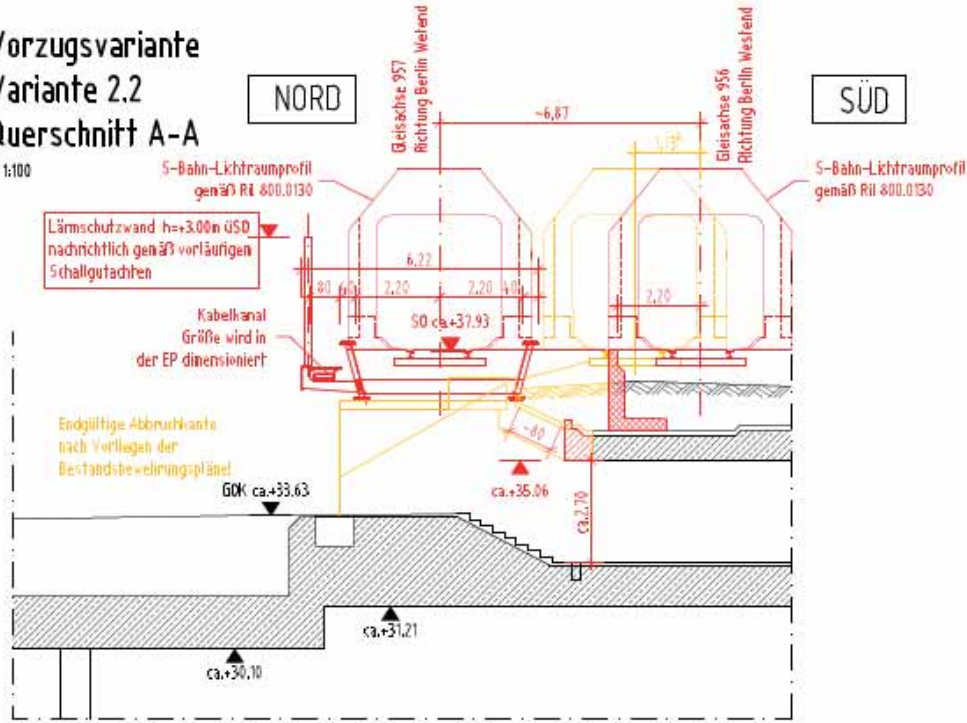
Entwurfsgeschwindigkeit	(km/h)	$v_e=100\text{km/h}$ (Strecke 6020)
Stützweite (x)	(m)	20,40
Gesamtlänge zw. Endauflagern (x)	(m)	20,40
Lichte Weite zw. Widerlagern (L)	(m)	18,95
Kleinste Lichte Höhe	(m)	4,71
Kreuzungswinkel	(gon)	100,09
Breite zw. Geländern	(m)	11,00
Brückenfläche	(m ²)	11,00m x 20,40m = 224,40m ²



EÜ BVG U7 (Jungfernheide)

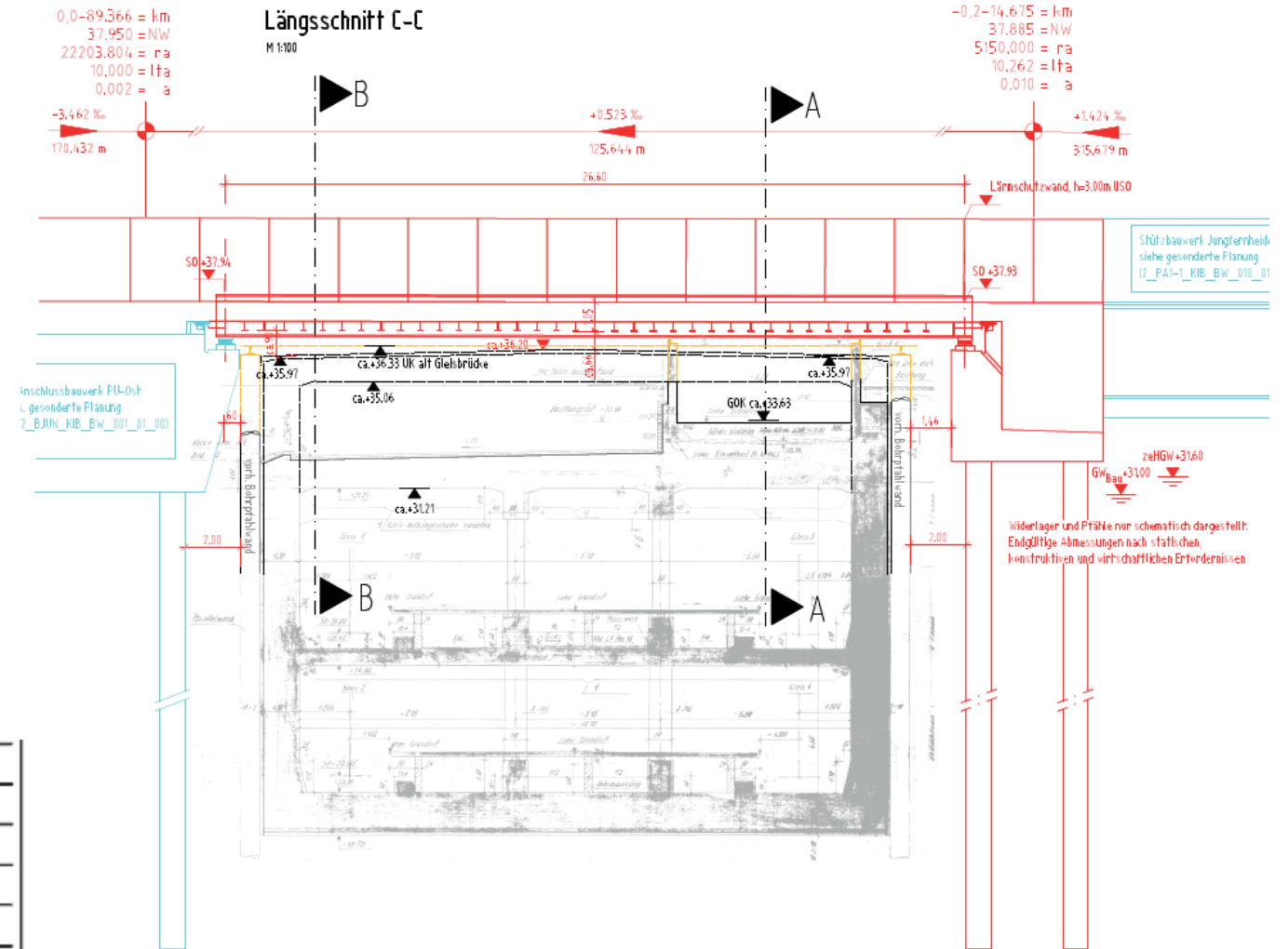
Vorzugsvariante Variante 2.2 Querschnitt A-A

M 1:100



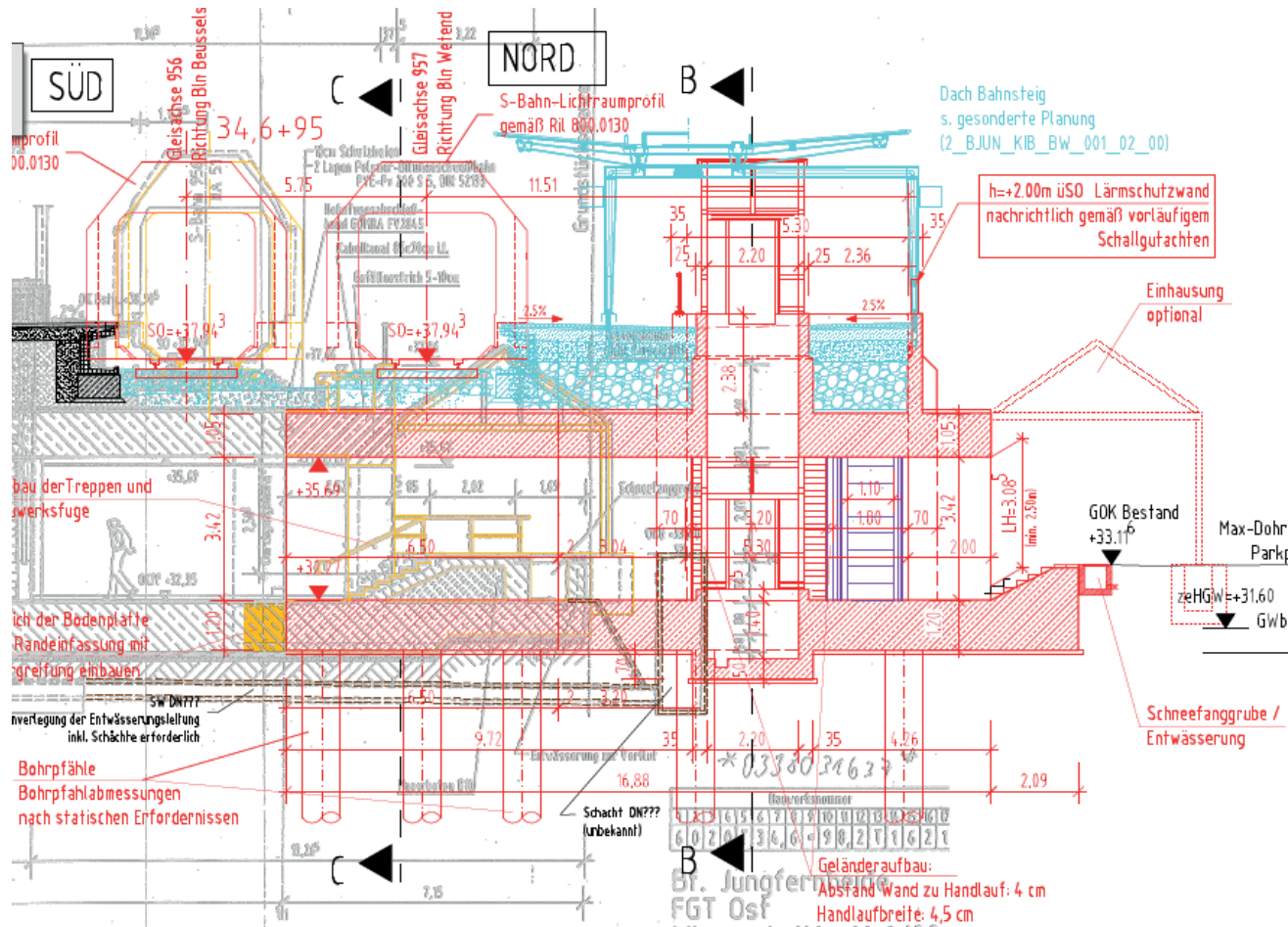
Vorzugsvariante Variante 2.2 Längsschnitt C-C

M 1:100

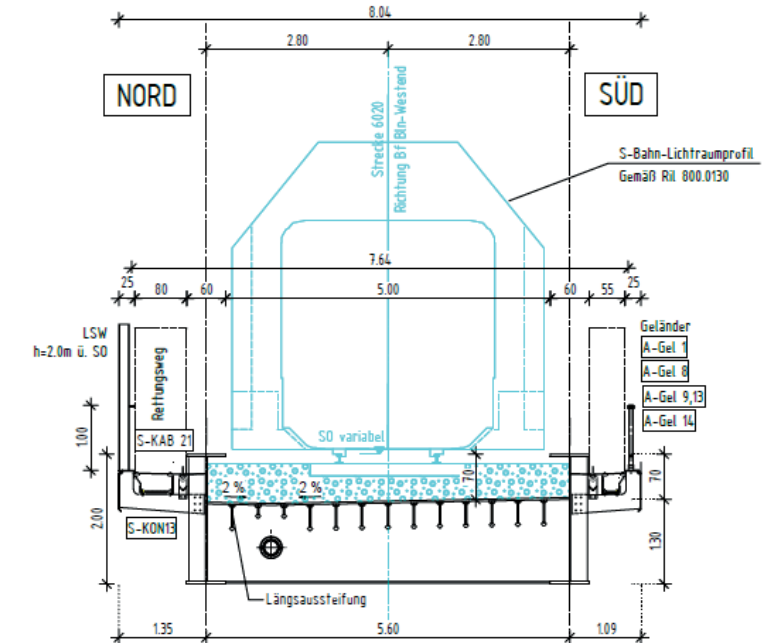
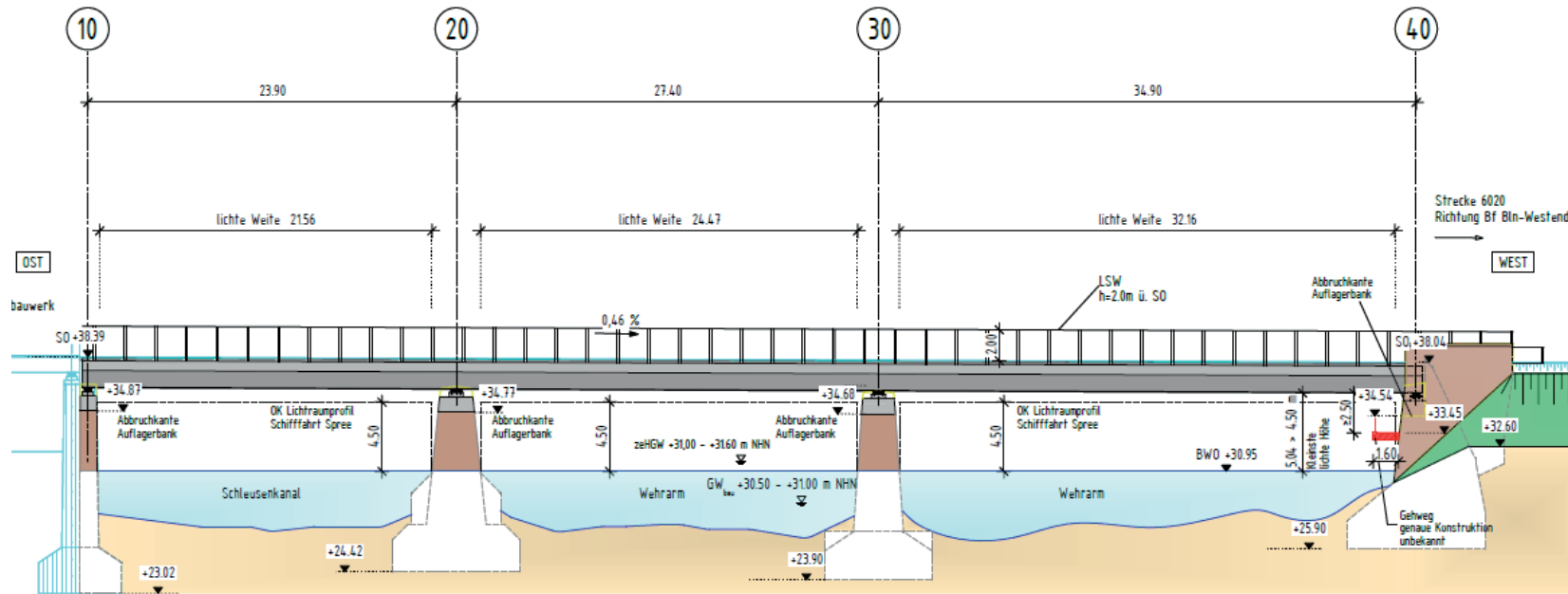


Entwurfsgeschwindigkeit	(km/h)	100 (Strecke 6020)
Stützweite (x)	(m)	26.60
Gesamtlänge zw. Endauflagern (x)	(m)	26.60
Lichte Weite zw. Widerlagern (L)	(m)	25.60
Kleinste Lichte Höhe	(m)	-
Kreuzungswinkel	(gon)	-
Breite zw. Geländern	(m)	6,00
Brückenfläche	(m ²)	6,00 x 26,60 m = 159,60 m ²

Verkehrsstation Jungfernheide

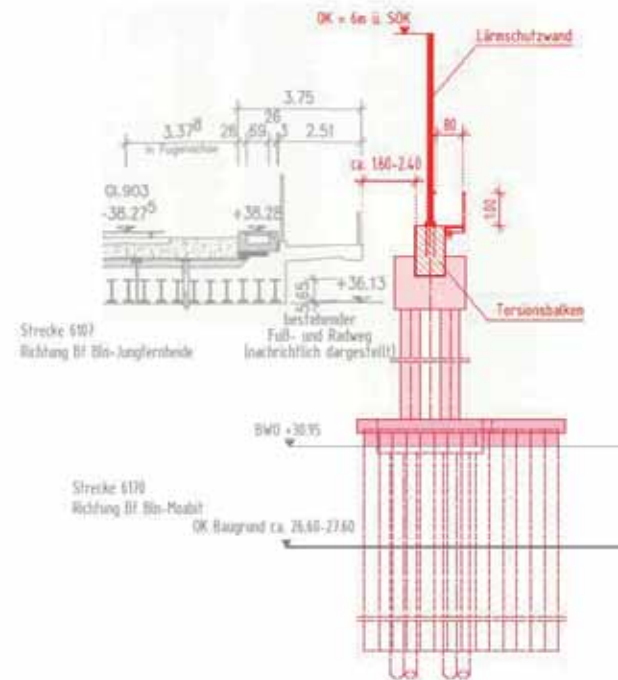
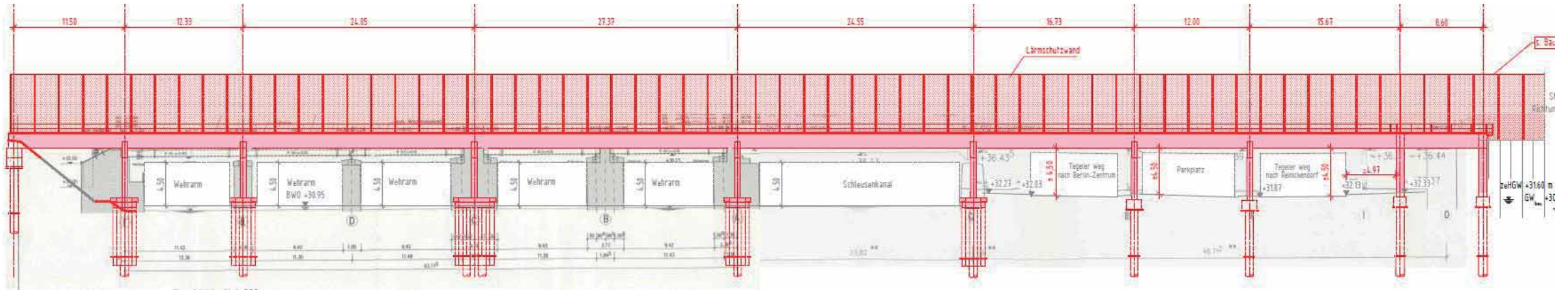


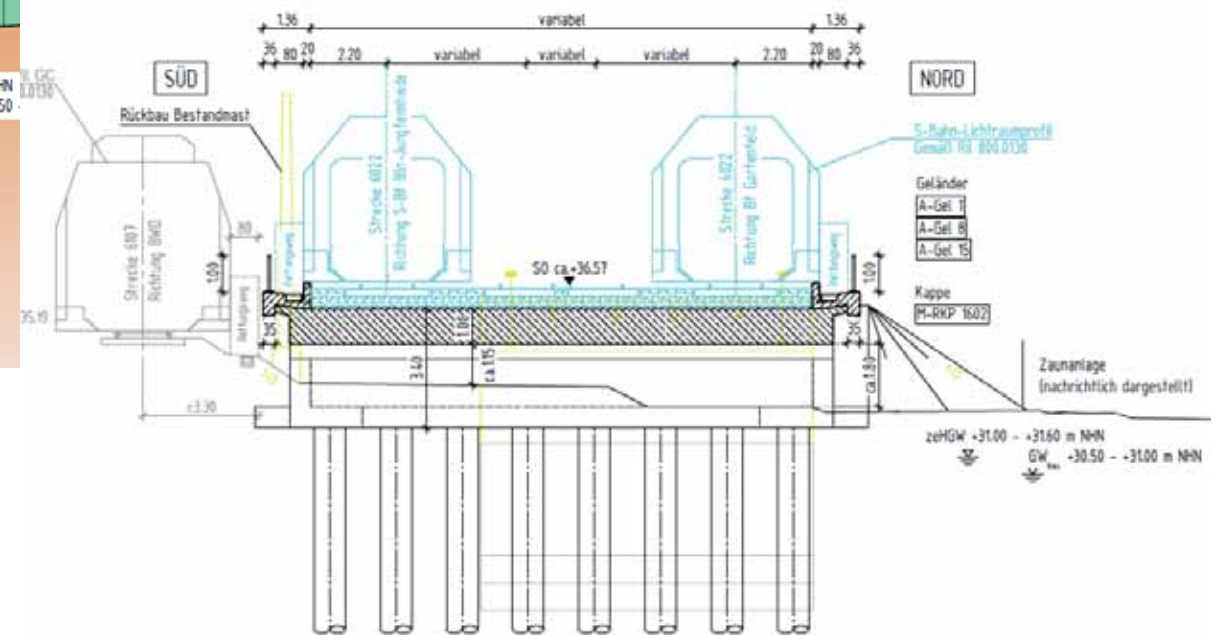
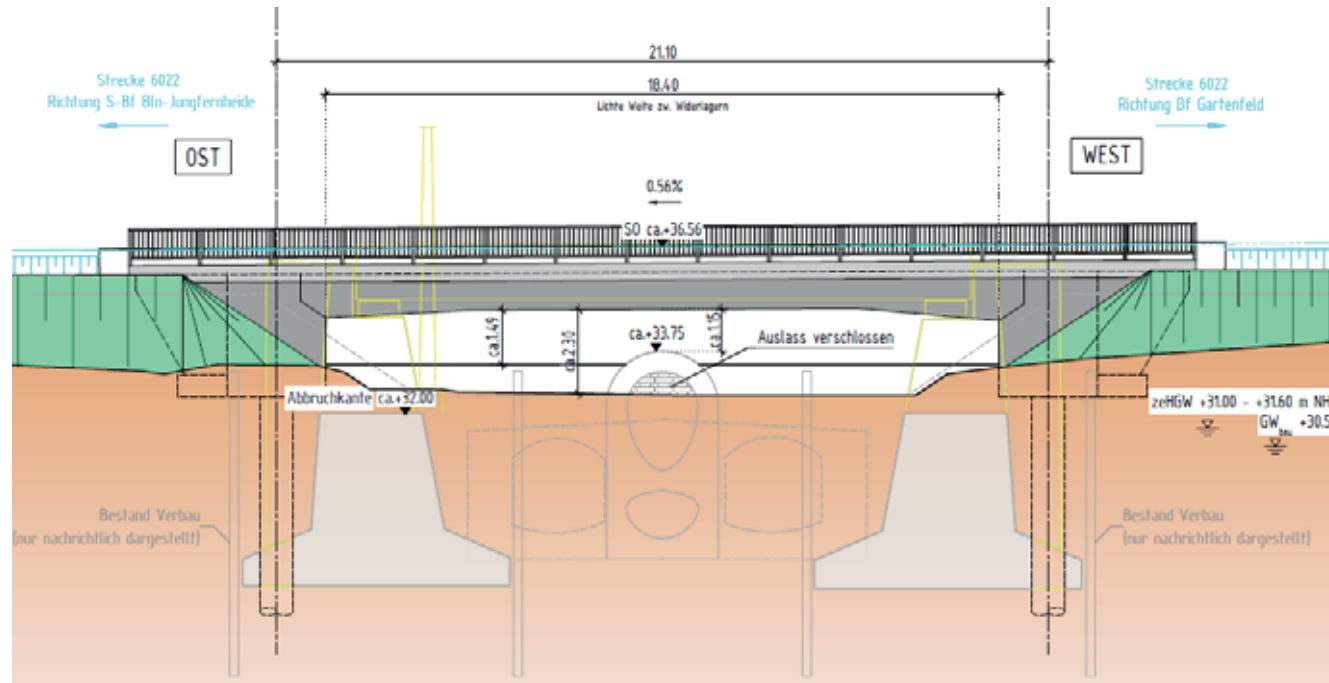
EÜ Spree Jungfernheide (nördlicher Teil)



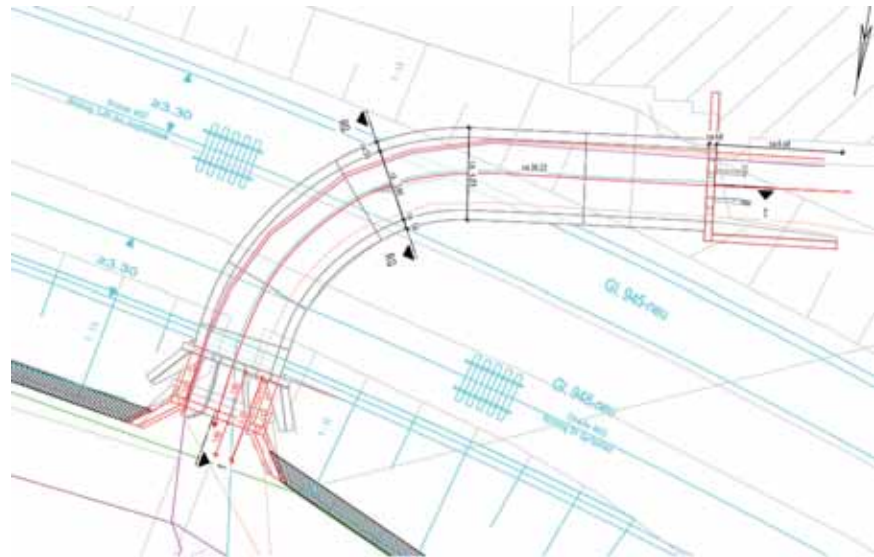
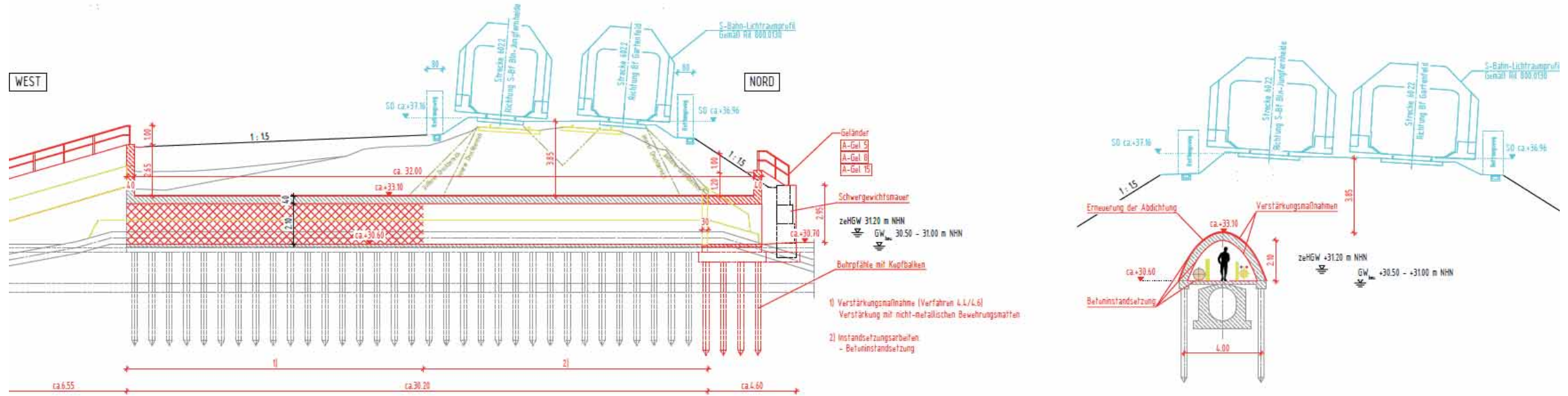
Entwurfsgeschwindigkeit	(km/h)	100
Einzelstützweiten	(m)	23,90 / 27,40 / 34,90
Gesamtlänge zw. Endauflagern	(m)	86,20
Lichte Weite zw. Widerlagern	⊥ (m)	ca. 84
Kleinste lichte Höhe	(m)	5,08 > 4,50
Kreuzungswinkel	(gon)	ca. 100
Breite zw. Geländern	(m)	von 6,70 bis 7,64
Brückenfläche	(m ²)	ca. 690 m ²

Torsionsbalken – Südliche Lärmschutzwand Jungfernheide



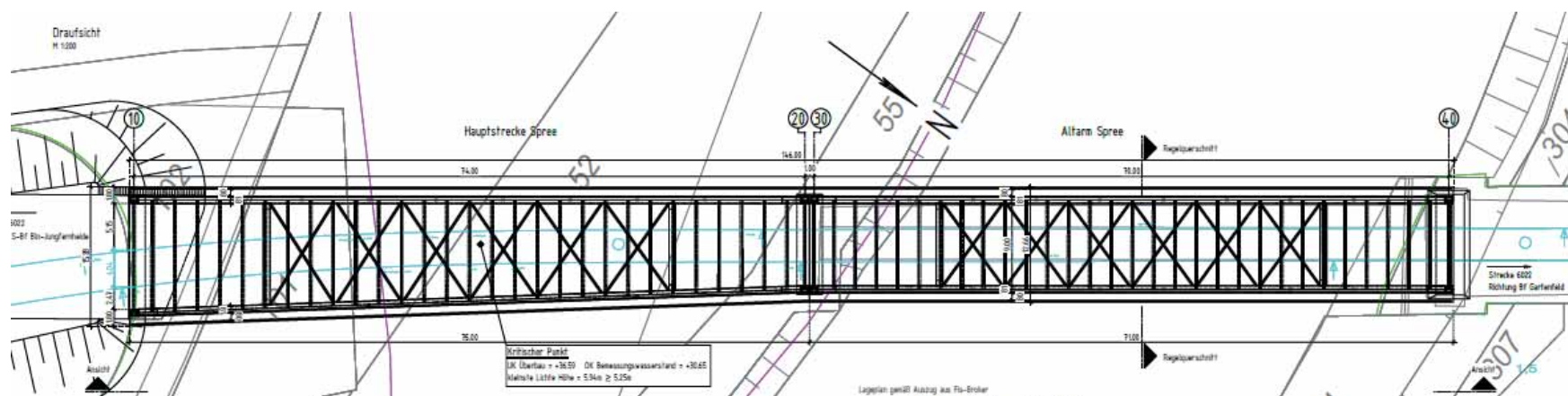
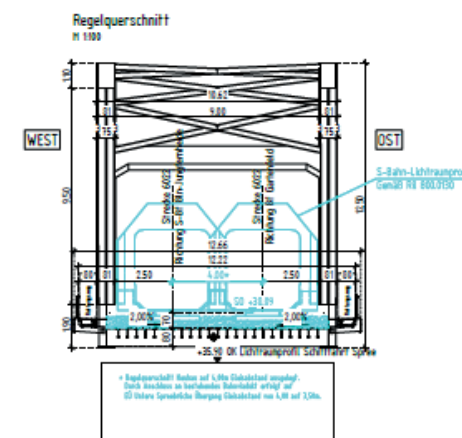
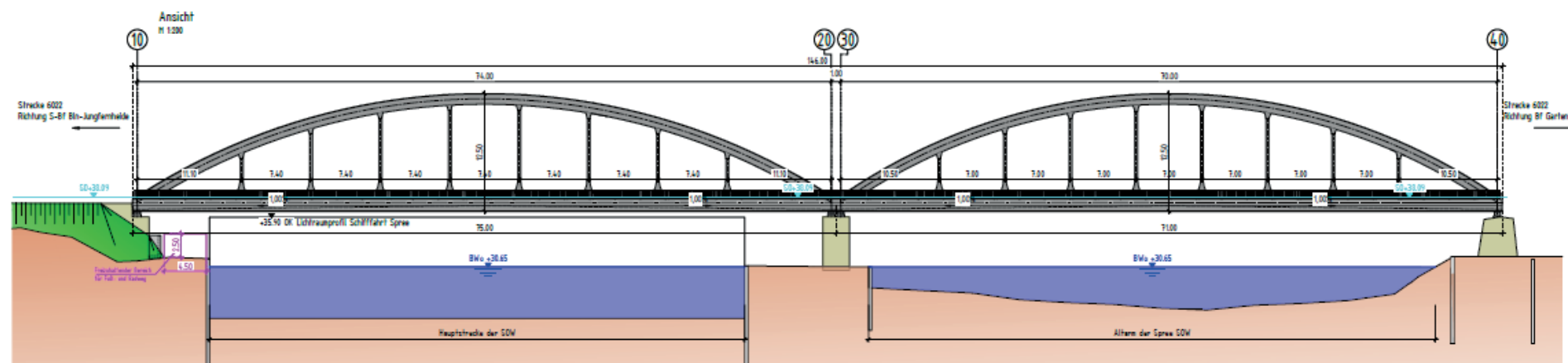


Entwurfsgeschwindigkeit	(km/h)	80
Stützweite ()	(m)	21.10
Gesamtlänge zw. Endauflagern ()	(m)	-
Einzelstützweite □	(m)	-
Lichte Weite zw. Widerlagern (⊥)	(m)	18.40
Kleinste Lichte Höhe	(m)	ca. 1.15
Kreuzungswinkel	(gon)	100 - 93
Breite zw. Geländern	(m)	ca. 15.76- ca. 18.34
Brückenfläche	(m ²)	378



Entwurfsgeschwindigkeit	(km/h)	80
Stützweite ()	(m)	ca. 4.00
Gesamtlänge zw. Portalen ()	(m)	ca. 33.00
Einzelstützweite □	(m)	-
Lichte Weite zw. Widerlagern (⊥)	(m)	-
Kleinste Lichte Höhe	(m)	2.10
Kreuzungswinkel	(gon)	100
Breite zw. Geländern	(m)	-
Brückenfläche	(m ²)	-

EÜ untere Spreerücken



Entwurfsgeschwindigkeit	(km/h)	80
Stützweite	(m)	70 / 74
Gesamtlänge zw. Endauflagern	(m)	145
Lichte Weite zw. Widerlagern	(m)	142,3
Kleinste Lichte Höhe	(m)	5,94
Kreuzungswinkel	(gon)	-
Breite zw. Geländern	(m)	12,22 - 14,92
Brückenfläche	(m ²)	1950

Was macht den Abschnitt 1.2 besonders?

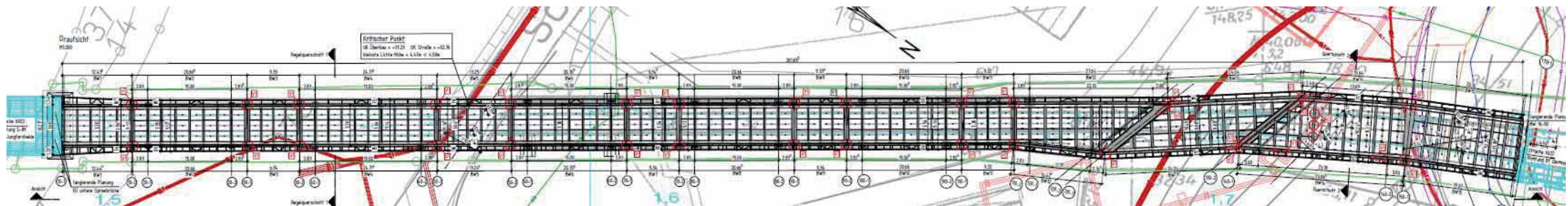
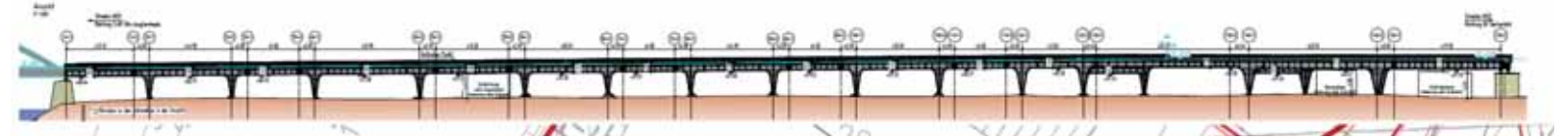
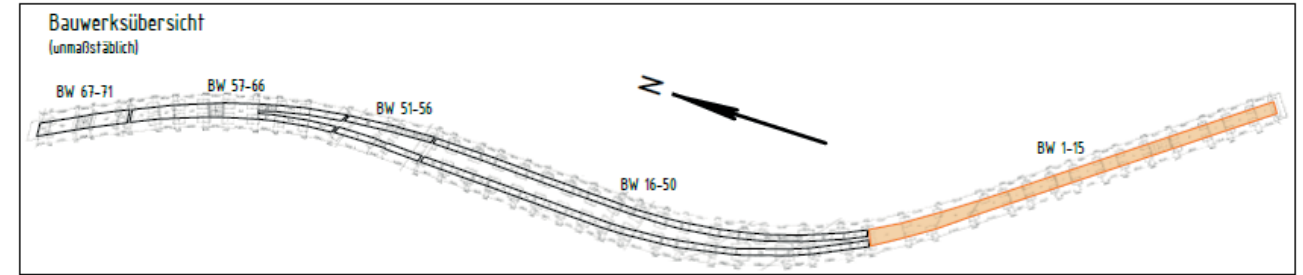
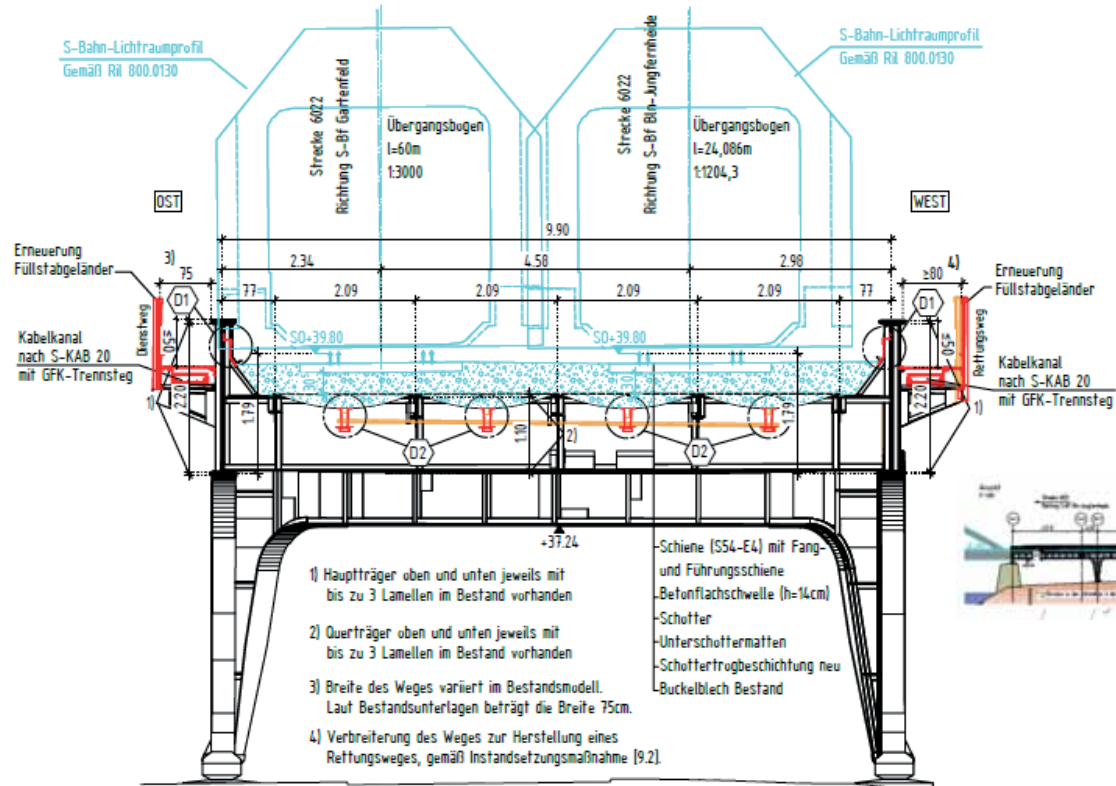
- Die Strecke verläuft vollständig auf einem Viadukt.
- Die ca. 800 m lange genietete Stahlkonstruktion ist ohne wesentliche Veränderungen der Originalkonstruktion erhalten geblieben.
- Instandsetzung und Ertüchtigung des ca. 800 m langen Stahlviaduktes mit der Verkehrsstation Wernerwerk: Dazu wird dieses vollständig eingehaust und denkmal- und umweltgerecht saniert.
- Hierfür ist kein Planfeststellungsbeschluss erforderlich.
- Abstimmungen mit dem Senat und dem Bezirk zur Verkehrsführung während der Sanierung



Quelle: DB InfraGO AG

Bauwerkspläne

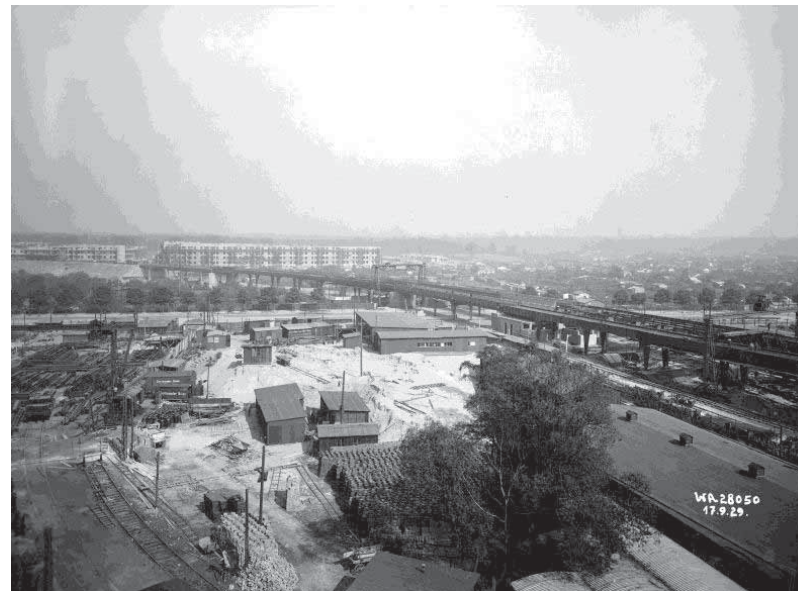
(hier: Viaduktbauwerke 1-15)



- Konstruktion:
 - Die Bauwerksketten der EÜ sind mit Trogquerschnitten ausgeführt
 - Die Hauptträger sind aus genieteten Einzelblechen zusammengesetzt
 - In Brückenquerrichtung spannen Querträger zwischen den Hauptträgern, welche ebenfalls aus genieteten Einzelblechen bestehen
 - Parallel zu den außenliegenden Hauptträgern verlaufen zusätzliche Längsträger, bestehend aus I- Profilen
 - Auf den Längsträgern sind wiederum Buckelbleche angeordnet, welche die Grundlage für den Fahrbahnaufbau bilden
- Voraussichtliche Baumaßnahmen:
 - Basierend auf der Prämisse einer ausreichenden Tragfähigkeit und Ermüdungssicherheit der Stahlüberbauten, werden diese vollständig stahlbaumäßig durchgearbeitet und erhalten eine Vollerneuerung des Korrosionsschutzes
 - Lager und Übergangskonstruktionen werden ebenfalls erneuert, schadhafte Stahlbauteile des Tragwerks und der Fahrbahn (Buckelbleche) werden getauscht
 - Schadhafte Nietverbindungen werden durch neue Niet- oder Passschraubenverbindungen wiederhergestellt
 - Das Tragwerk wird nach statisch-konstruktiven Erfordernissen verstärkt
 - Die Auflagerbänke der bestehenden Widerlager werden erneuert und die Widerlager selbst instandgesetzt
 - Die Stützenfundamente erhalten eine oberflächennahe Instandsetzung.

Bilderstrecke Viaduktbauwerke

Der Bau von 1927 - 1929



Bilderstrecke Viaduktbauwerke

Nach Einstellung des Betriebs bis Anfang 2000er



www.Stillgelegte-S-Bahn.de (Siemensbahn)

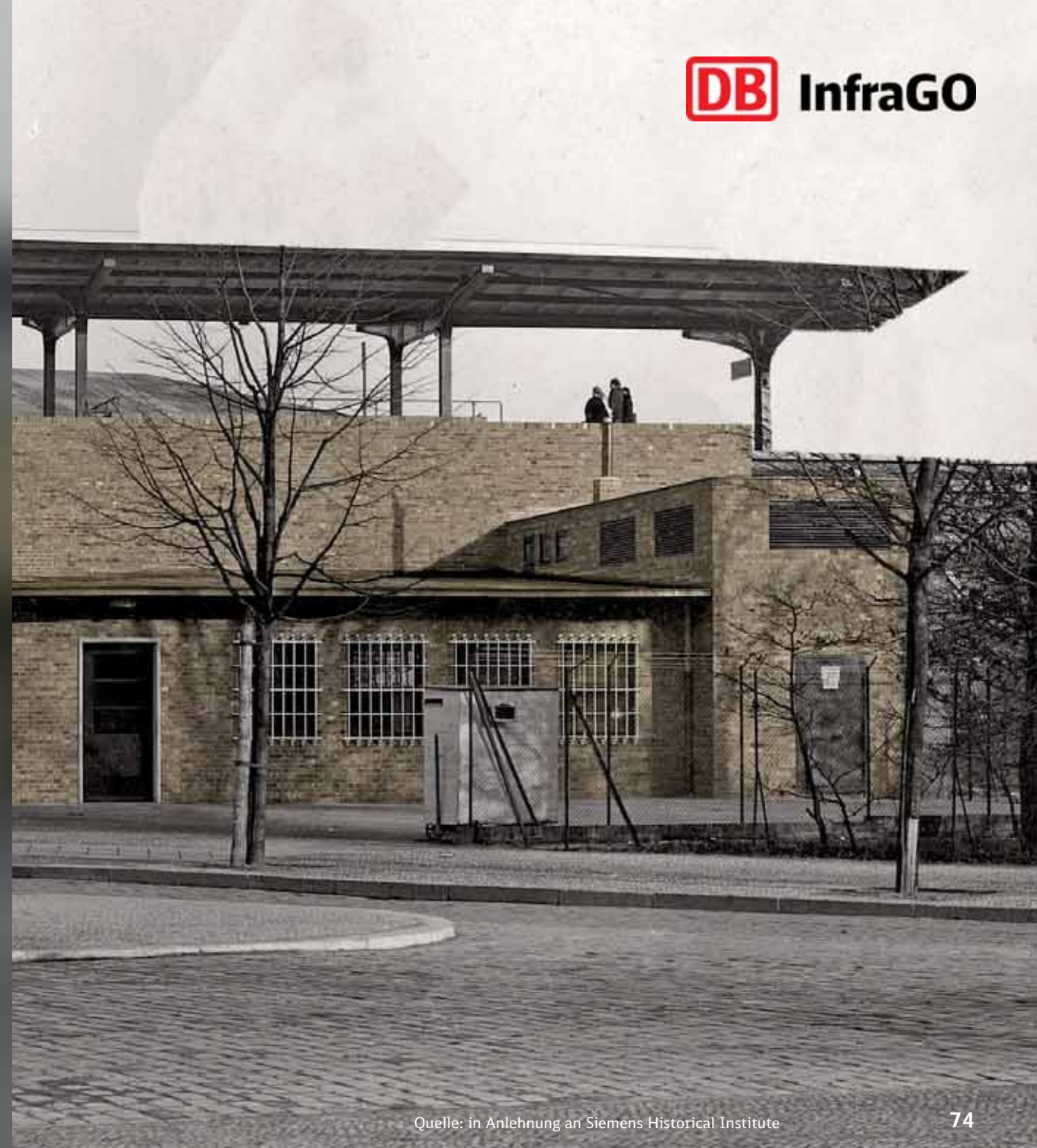
Bilderstrecke Viaduktbauwerke

Aktuelle Geschehnisse (hier: Abmusterung, Farbvergleich und Schotterberäumung)

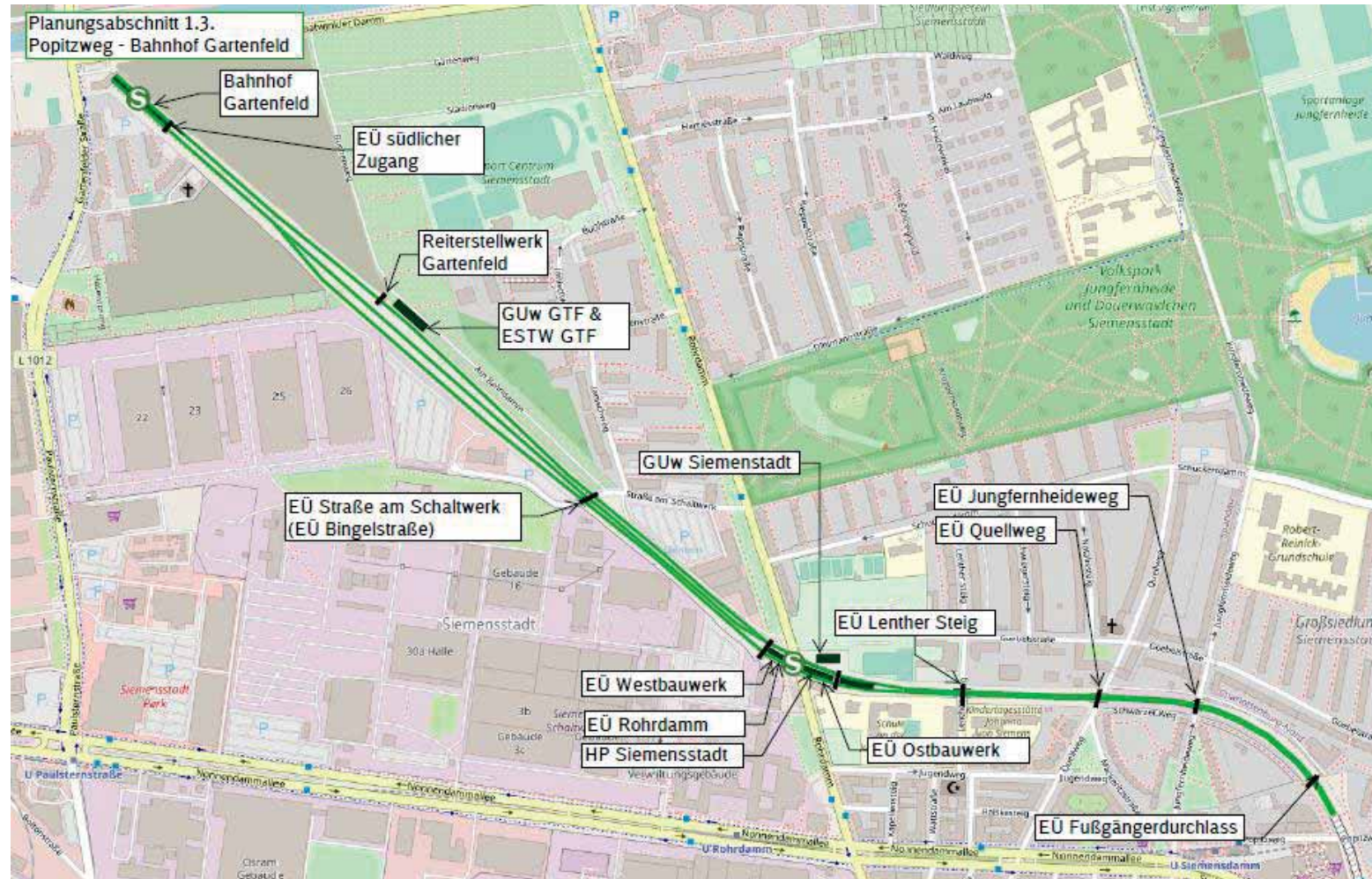


Was macht den Abschnitt 1.3 besonders?

- Der Haltepunkt Siemensstadt inklusive Bahnsteigzugänge ist zum Teil als Hochbahnsteig ausgebildet. Die Bahnsteigbrücke liegt auf den Gleisbrücken der EÜ Rohrdamm auf.
- Das historische Stellwerk wird betrieblich nicht mehr benötigt und zurückgebaut.
- Die Abstellanlage wird aus Schallschutzgründen eingehaust, also mit festen Wänden / Dach umstellt.
- Hierfür ist ein Genehmigungsverfahren im Abschnitt 1.3 erforderlich.
- Abstimmungen mit dem Senat und dem Bezirk zur Verkehrsführung während der Sanierung.



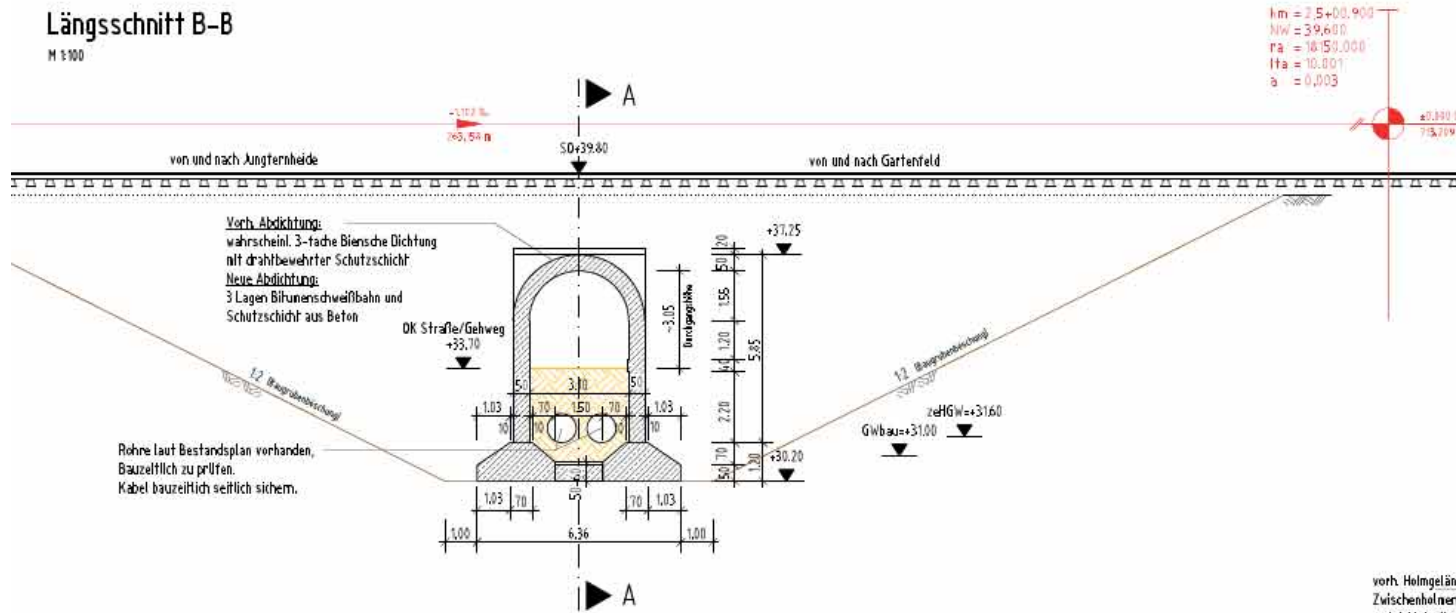
Bauwerke im Abschnitt 1.3



Quelle: <https://openstreetmap.de/karte/>

Längsschnitt B-B

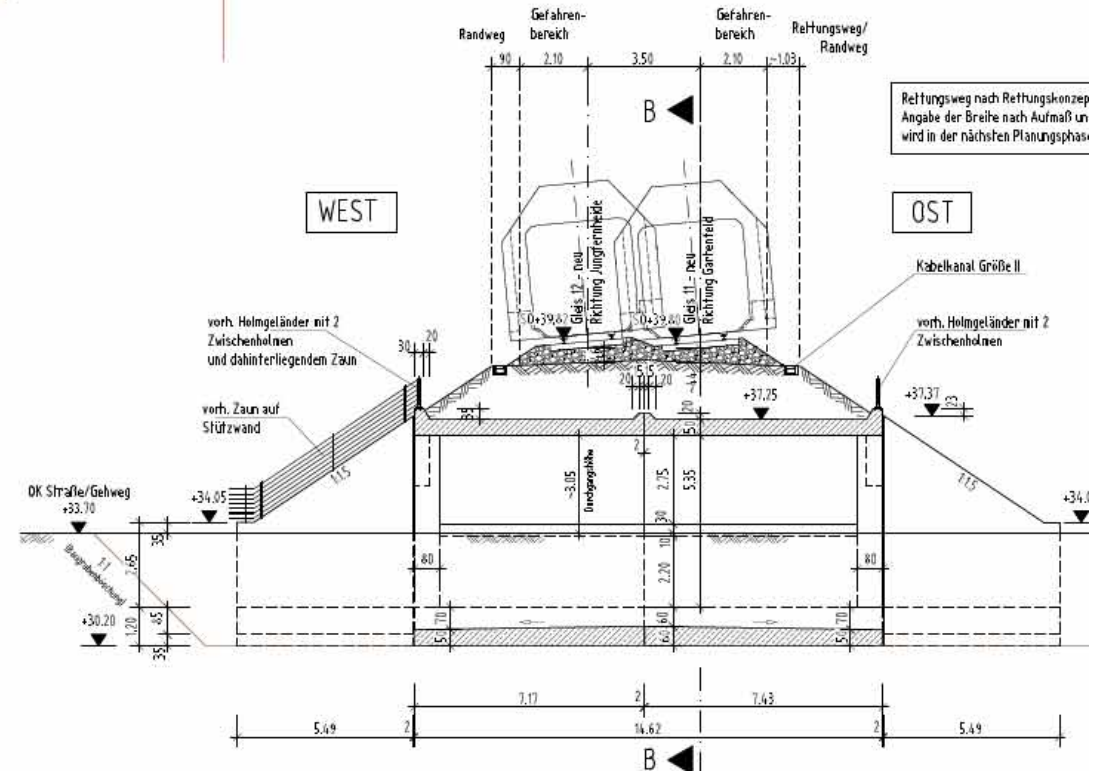
M 1:100



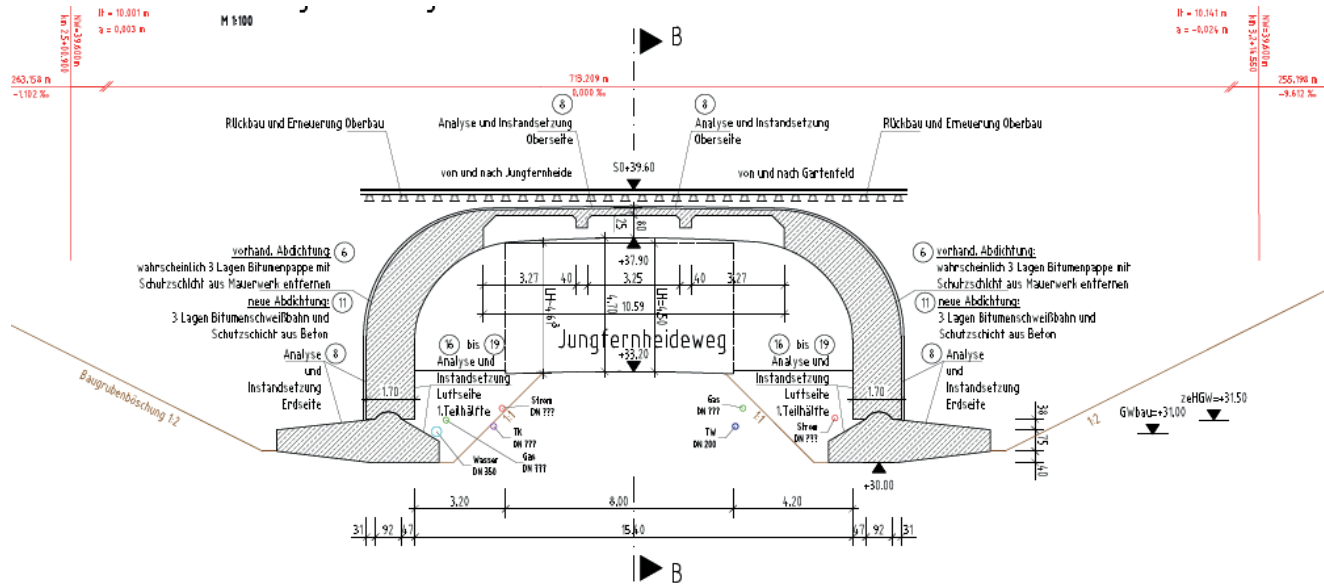
km = 2 5+00,900
NW = 39,600
ra = 18 150,000
lfa = 10,001
a = 0,003

Querschnitt A-A

M 1:100



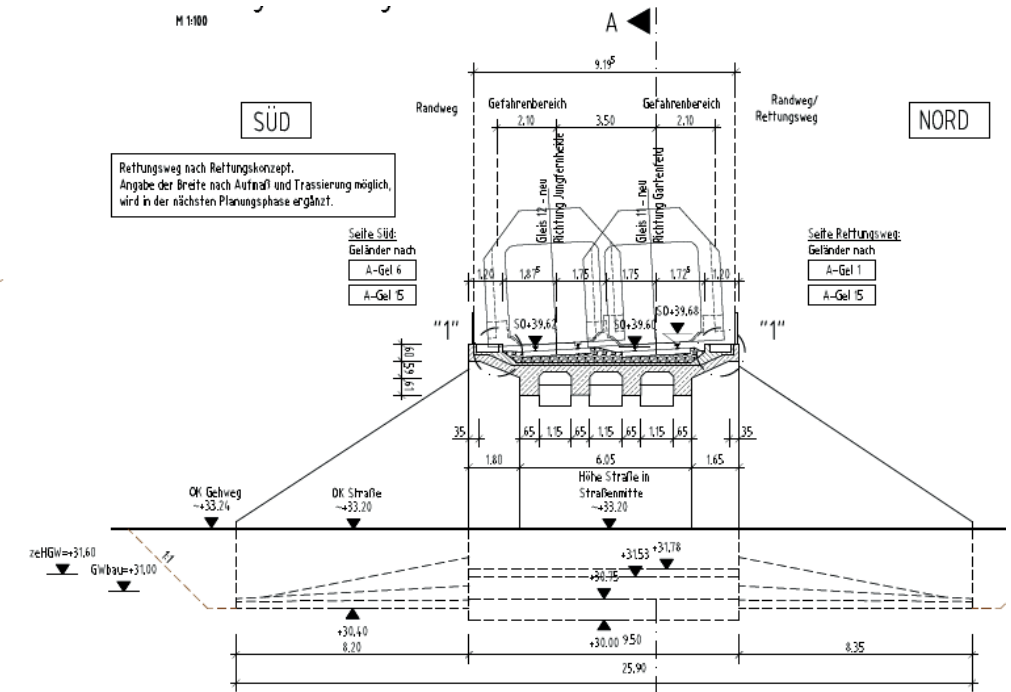
Entwurfsgeschwindigkeit	(km/h)	$v_e=60\text{km/h}$ (Strecke 6022)
Stützweite (x)	(m)	3,60
Gesamtlänge zw. Endauflagen (x)	(m)	3,60
Lichte Weite zw. Stützweite ()	(m)	3,10
Kleinste Lichte Höhe	(m)	3,05
Kreuzungswinkel	(gon)	ca. 100
Breite zw. Geländern	(m)	14,20
Brückenfläche	(m ²)	$14,20 \times 3,6 = 51,12\text{m}^2$



Detail "1"
Sanierung der Kappe
M 1:20

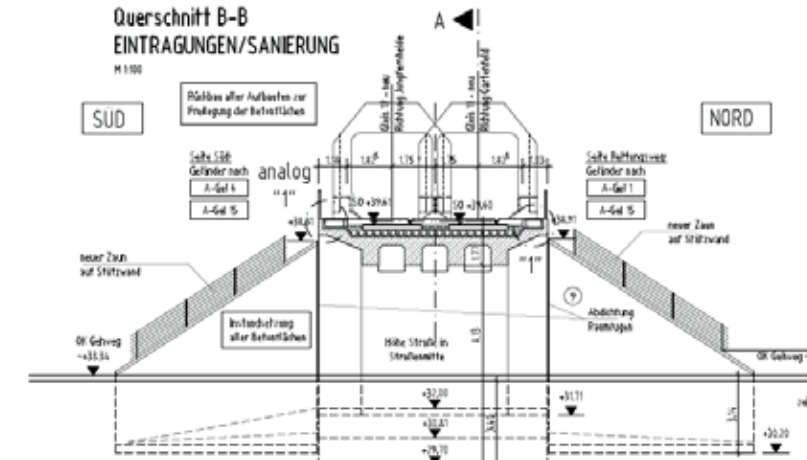
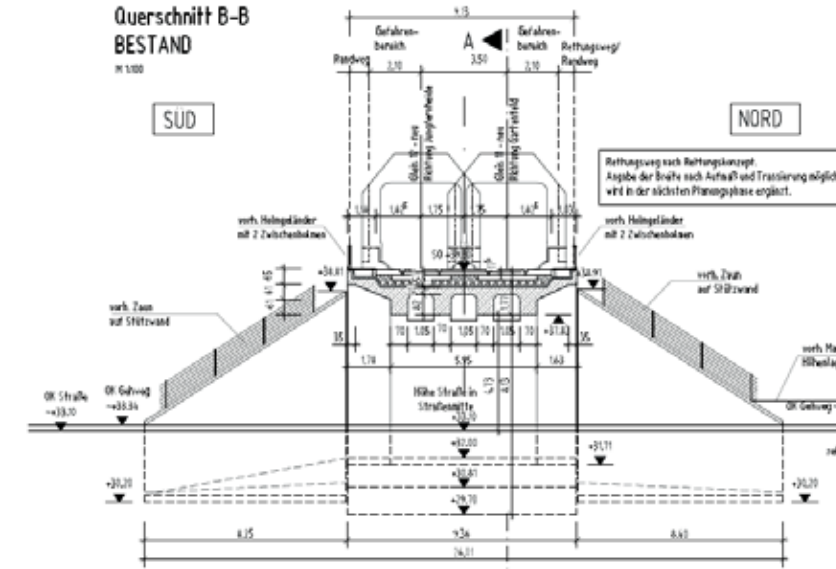
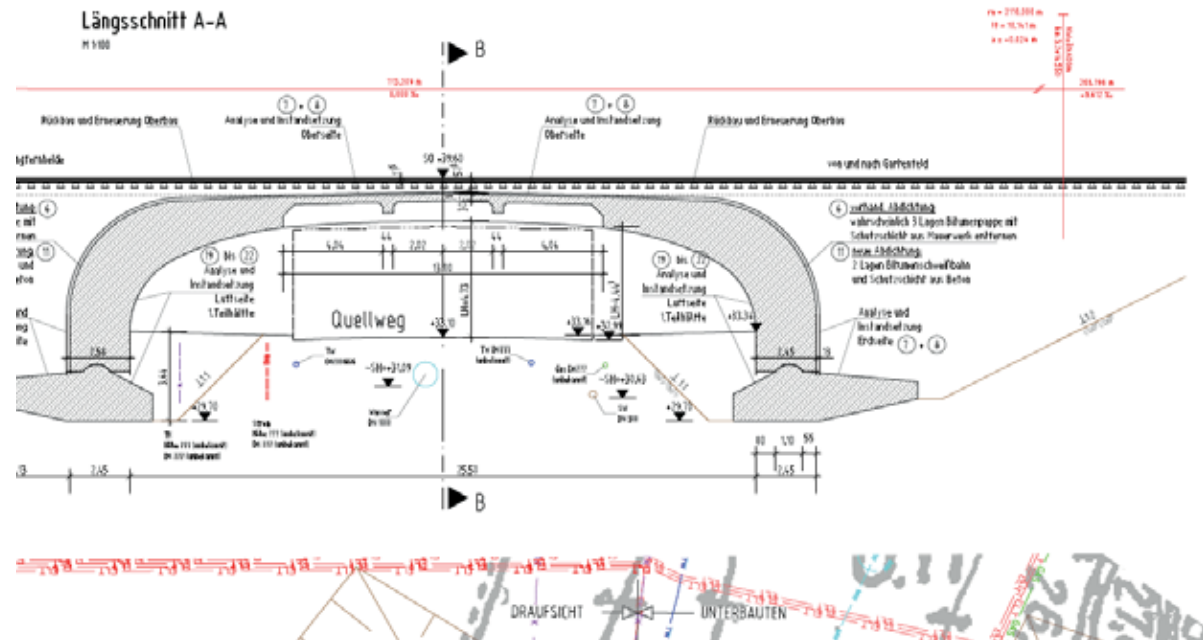
vorh. Holmgeländer
mit 2 Zwischenholmen

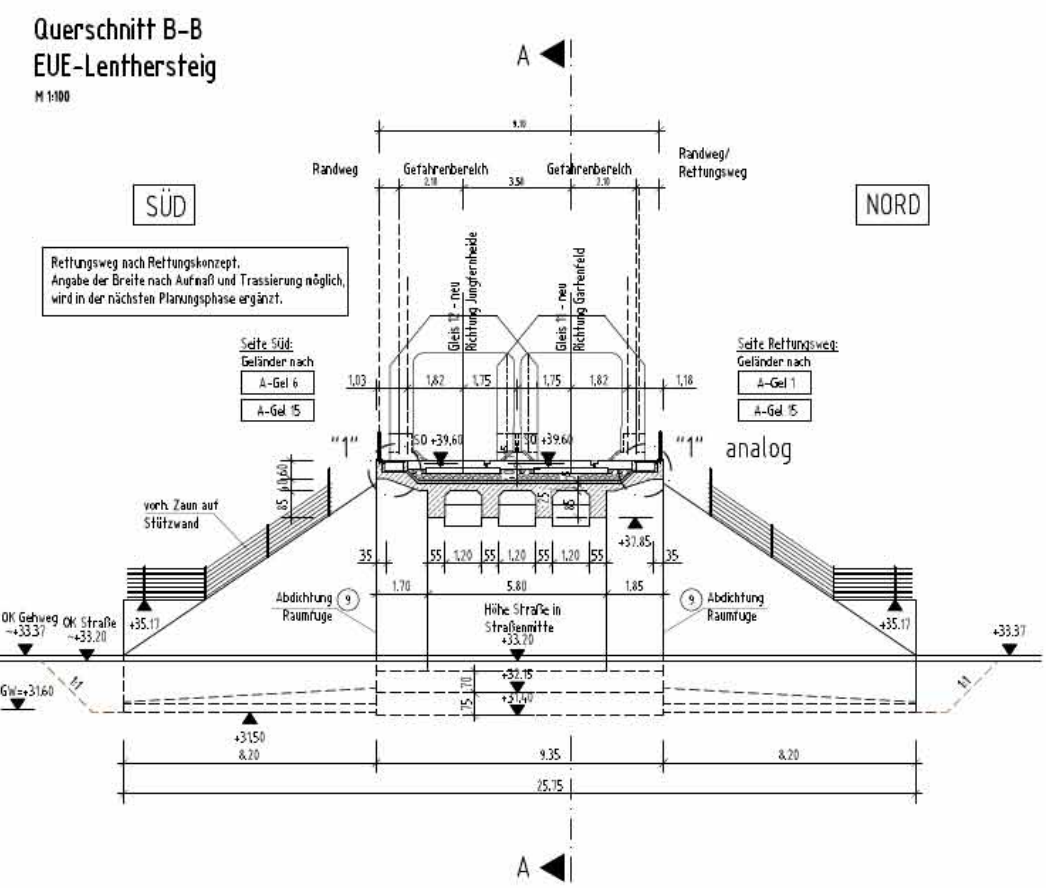
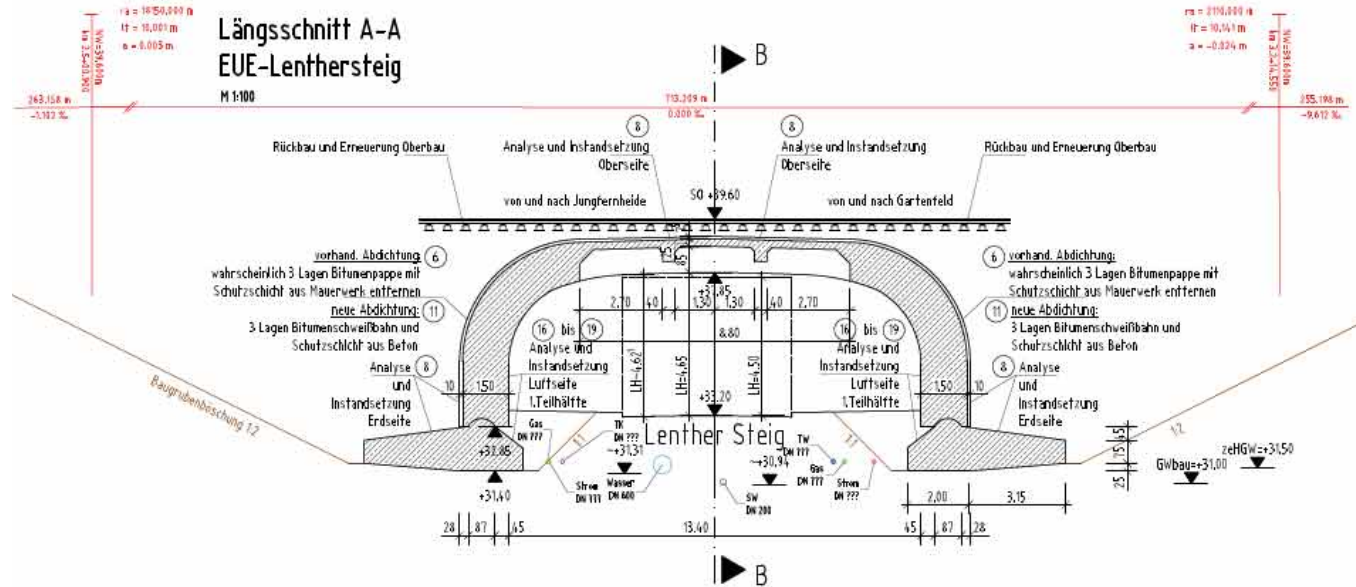
neues Füllstäbgeländer
A-Gel 1



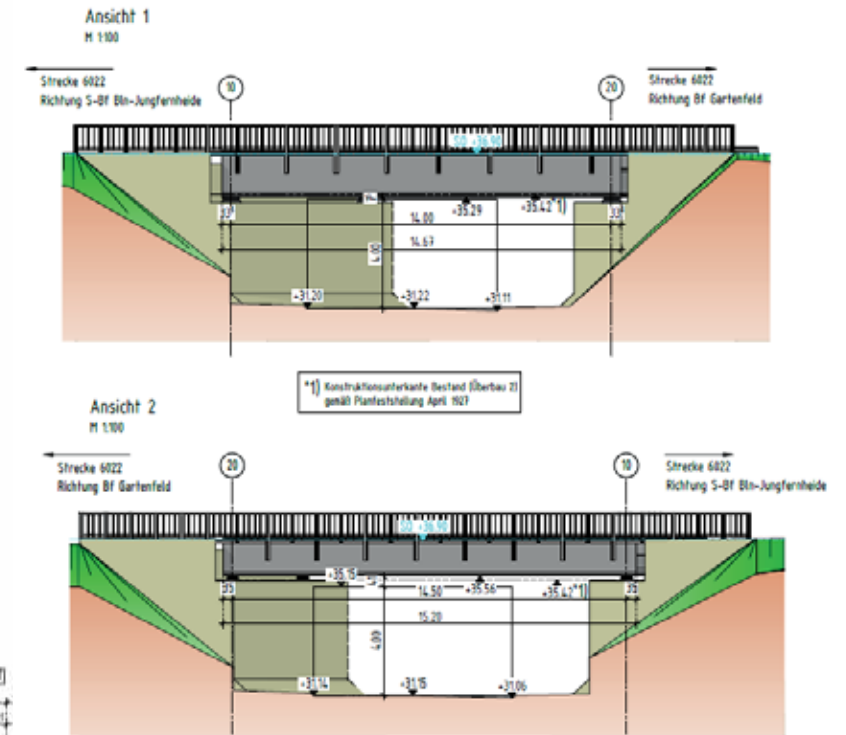
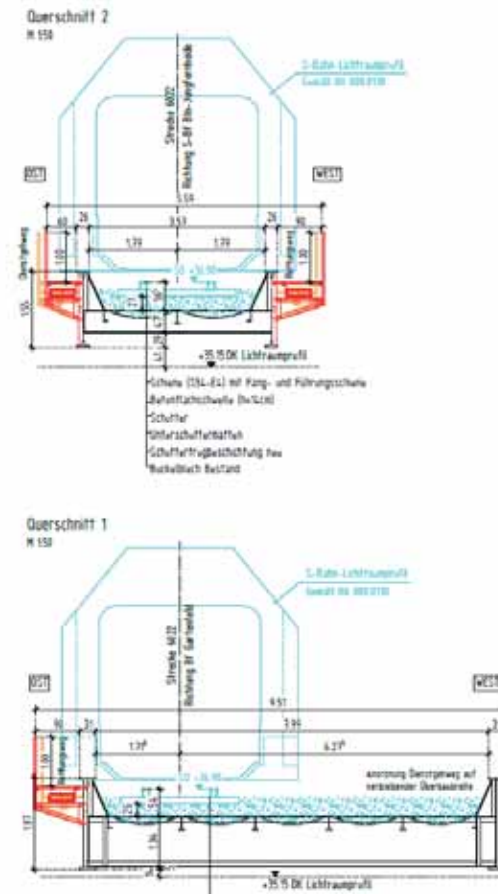
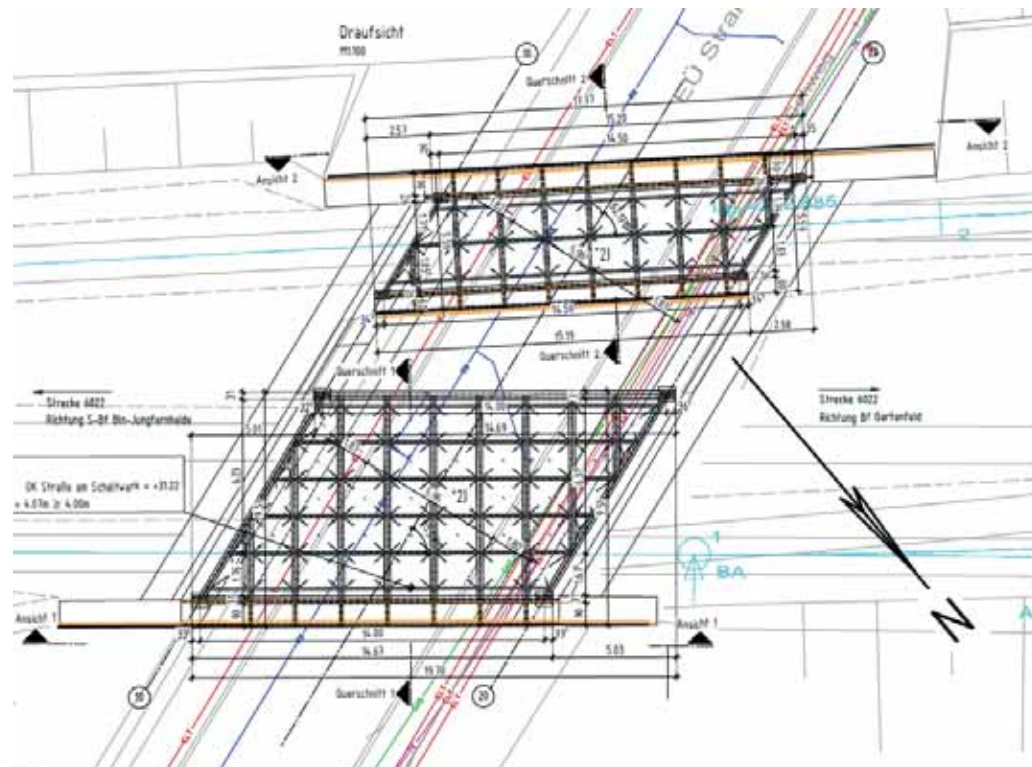
Entwurfsgeschwindigkeit	(km/h)	$v_e=60\text{km/h}$ (Strecke 6022)
Stützweite (x)	(m)	17,26
Gesamtlänge zw. Endauflagern (x)	(m)	17,26
Lichte Weite zw. Widerlagern (l)	(m)	15,40
Kleinste Lichte Höhe	(m)	4,61
Kreuzungswinkel	(gon)	100
Breite zw. Geländern	(m)	9,195
Brückenfläche	(m ²)	$9,195 \times 17,26 \text{ m} = 158,706 \text{ m}^2$

Entwurfsgeschwindigkeit	(km/h)	$v_e=60\text{km/h}$ (Strecke 6022)
Stützweite (x)	(m)	28,20
Gesamtlänge zw. Endauflagern (x)	(m)	28,20
Lichte Weite zw. Widerlagern (L)	(m)	25,50
Kleinste Lichte Höhe	(m)	4,64
Kreuzungswinkel	(gon)	ca. 73,33
Breite zw. Geländern	(m)	9,13
Brückenfläche	(m ²)	$9,13 \times 28,20 \text{ m} = 257,5 \text{ m}^2$



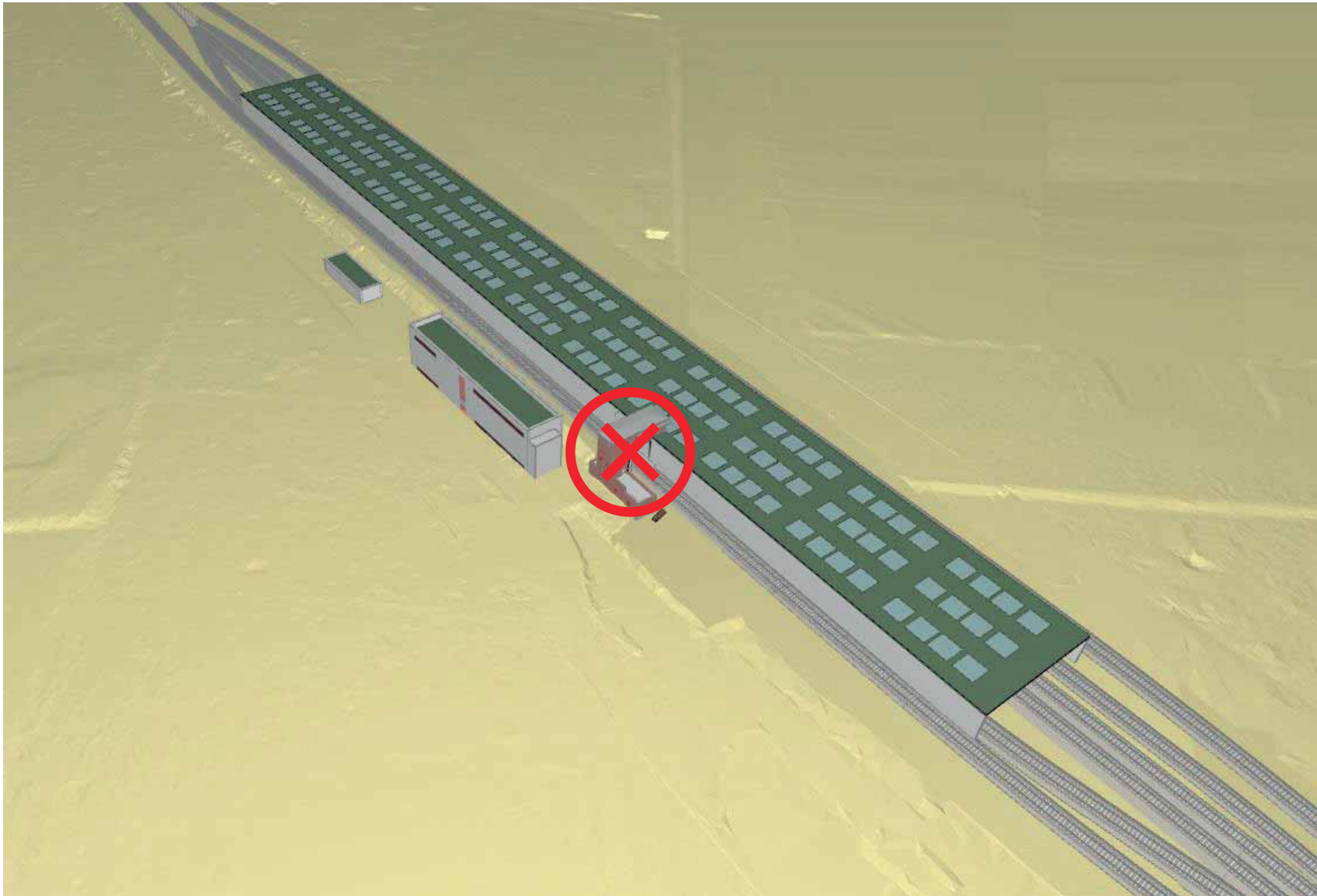


Entwurfsgeschwindigkeit	(km/h)	$v_e=60\text{km/h}$ (Strecke 6022)
Stützweite (λ)	(m)	15,17
Gesamtlänge zw. Endauflagern (λ)	(m)	15,17
Lichte Weite zw. Widerlagern (L)	(m)	13,50
Kleinste Lichte Höhe	(m)	4,62
Kreuzungswinkel	(gon)	100
Breite zw. Geländern	(m)	9,10
Brückenfläche	(m ²)	$9,10 \times 15,17 \text{ m} = 138,05 \text{ m}^2$

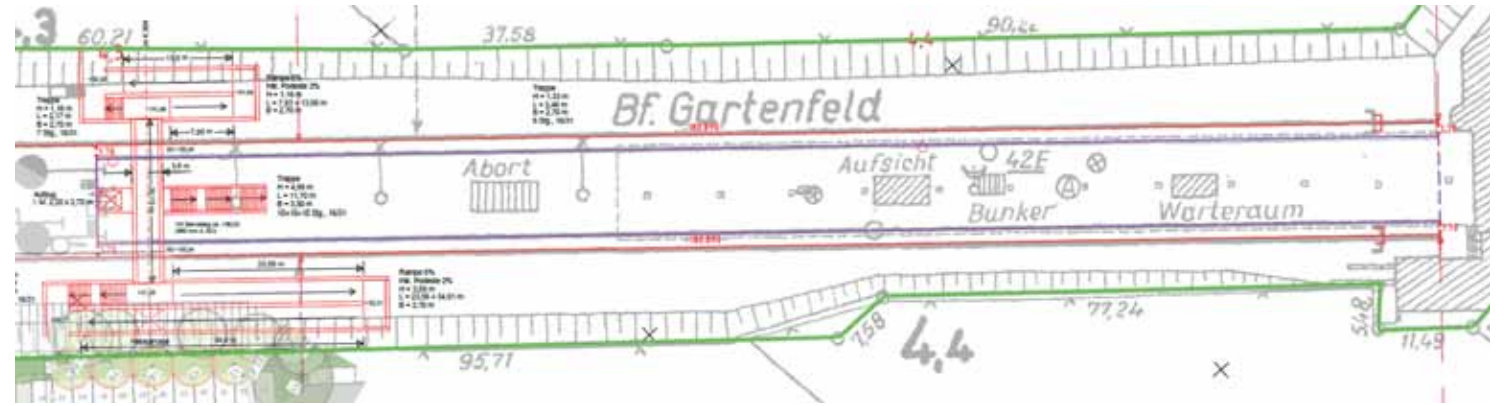
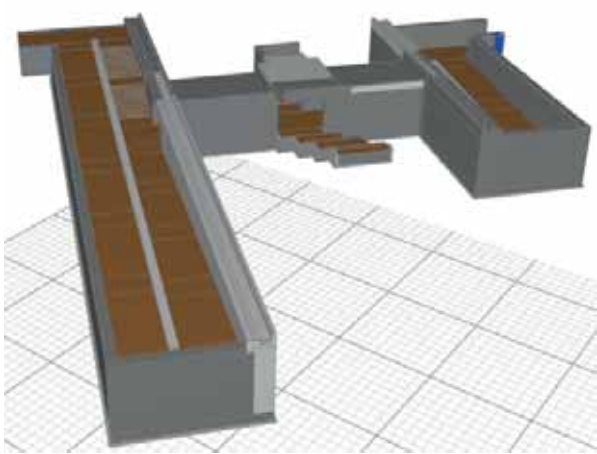


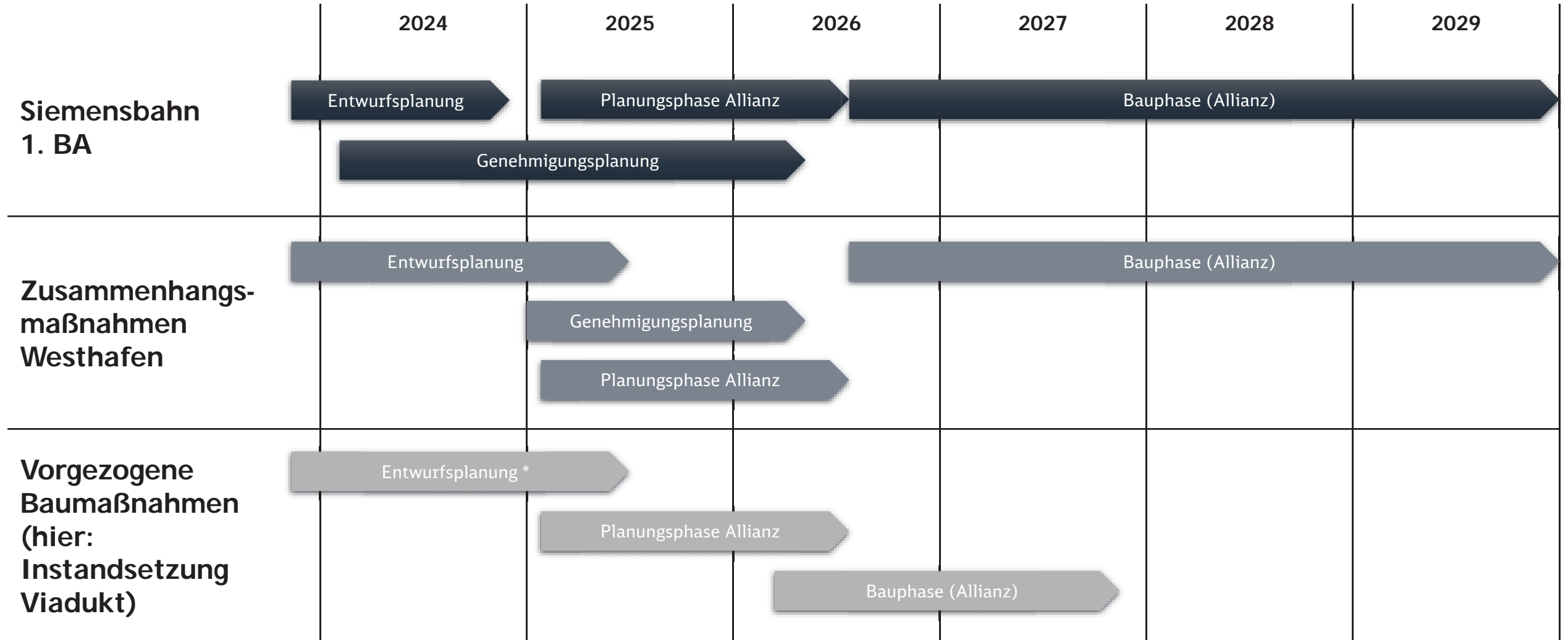
Entwurfsgeschwindigkeit	(km/h)	60
Stützweite	(m)	14,0 / 14,5
Gesamtlänge zw. Endauflagern	(m)	14,0 / 14,5
Lichte Weite zw. Widerlagern	(m)	12,0 / 12,5
Kleinste Lichte Höhe	(m)	4,07
Kreuzungswinkel	(gon)	65,59 / 62,17
Breite zw. Geländern	(m)	5,59 / 9,11
Brückenfläche	(m ²)	85,00 / 133,75

Bereich Abstellanlage Gartenfeld inkl. ESTW und GUw Gartenfeld



Verkehrsstation Gartenfeld inkl. PU Gartenfeld Süd





* Die Erstellung und Bereitstellung der Entwurfsplanung erfolgt sukzessiv je Bauwerk.

Schwerpunkte zur Siemensbahn

1. Die historische Siemensbahn
2. Projektumfang
3. Aktueller Stand der Planung
4. Partnerschaftsmodell in den Projekten Siemensbahn



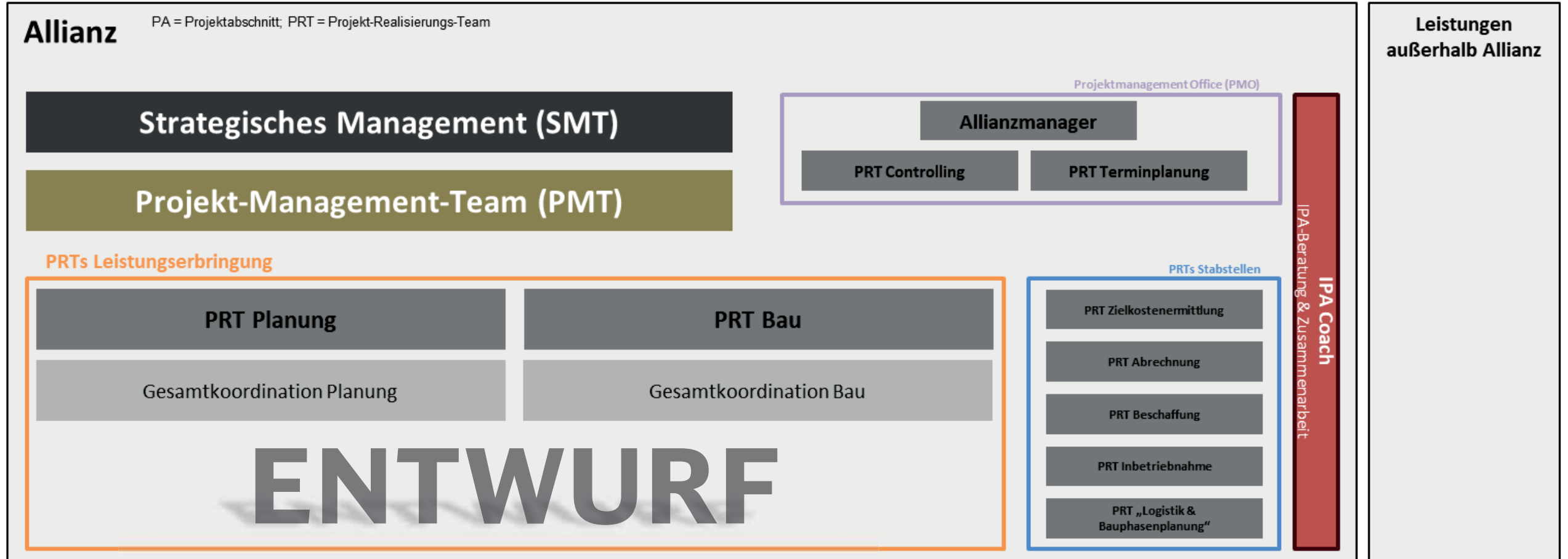
Übersicht Vergabepakete – Allianz „Projekte Siemensbahn“

VP 1 - Planung	VP 2 – KIB Neubau	VP 3 – KIB Instandsetzung	VP 4 – Technische Ausrüstung	VP 5 - Verkehrsanlagen
<p>Fachplanungen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ausführungsplanung aller Gewerke – Umweltplanung – Gebäudeplanung (nur PA 1.2 und PA 1.3)* <p>Besondere Leistungen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Logistikplanung inkl. Abbruch und Entsorgung – Bauphasenplanung / Bauzustandsplanung – Sperrpausenbedarf (inkl. Anmeldung) – Schall & Erschütterung baueitlich – Verkehrsleitplanung – Rettungswege- & Brandschutzkonzept – Abstimmungen zum Denkmalschutz – Visualisierung / Simulation der Planung – Künstlerische Begleitung U-Bahn Zugang Westhafen (nur PA Westhafen)* 	<p>Konstr. Ingenieurbau</p> <ul style="list-style-type: none"> – Alle neuzubauende Ingenieurbauwerke (EÜs, LSW, Stützbauwerke etc.) – Ingenieurbauwerke an Verkehrsstationen (nur BWH, BJUN, BGTF)* <p>Erdbau / Tiefbau</p> <ul style="list-style-type: none"> – Baubehelfe – Baufeldfreimachung/ BE-Flächen (Beschaffung und Betrieb) – Abfuhr Aushubmaterialien/ Entsorgung – Ggf. Bodenaustausch/ Bodenverbesserung – Planumsschutzschicht – Aushub, Erdbau, Bahnkörper 	<p>Konstr. Ingenieurbau</p> <ul style="list-style-type: none"> – Alle instand zusetzende Ingenieurbauwerke – Bahnsteigkonstruktion (nur BWRK, BSMS)* – Bahnsteigdachkonstruktion (nur BWRK, BSMS)* – Bahnsteig (nur BWRK, BSMS)* <p>Hochbau</p> <p>Technische Gebäudeausrüstung</p>	<p>Oberleitungsanlagen</p> <p>50 Hz / TK</p> <ul style="list-style-type: none"> – 50 Hz VST, Whz & Gleisfeldbeleuchtung <p>S- Bahn Stromschiene</p> <p>Gleichrichterunterwerke</p> <ul style="list-style-type: none"> – Neubau GUw JUN, GUw GTF und GUw BEU – Ertüchtigung GUw SMS – Abriss GUw JUN und GUw Putlitzstraße – Errichtung und Demontage tGUw JUN – Hochbau und TGA – 50 Hz <p>Technische Streckenausrüstung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Speiseleitungen – Kabelbestellung / Kabelbeistellung – Kabelverlegearbeiten – 30 KV-Leitung <p>LST</p> <ul style="list-style-type: none"> – Realisierung (Leistungen nicht im Modulvertrag) 	<p>Bahnsteiganlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bahnsteigausstattung – Bahnsteigdach – Bahnsteig (nur BWH, BJUN & BGTF)* <p>Kabel & Leitungen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kabeltiefbau – Umverlegung – Sicherung von Kabeln <p>Oberbau</p> <p>Koordinierung Oberbaumaterialbeistellung</p> <p>Umweltausgleichsmaßnahmen</p> <p>Straßenverkehrslenkung (Realisierung)</p> <p>Baustelleneinrichtungsflächen / CO-gebäude</p>

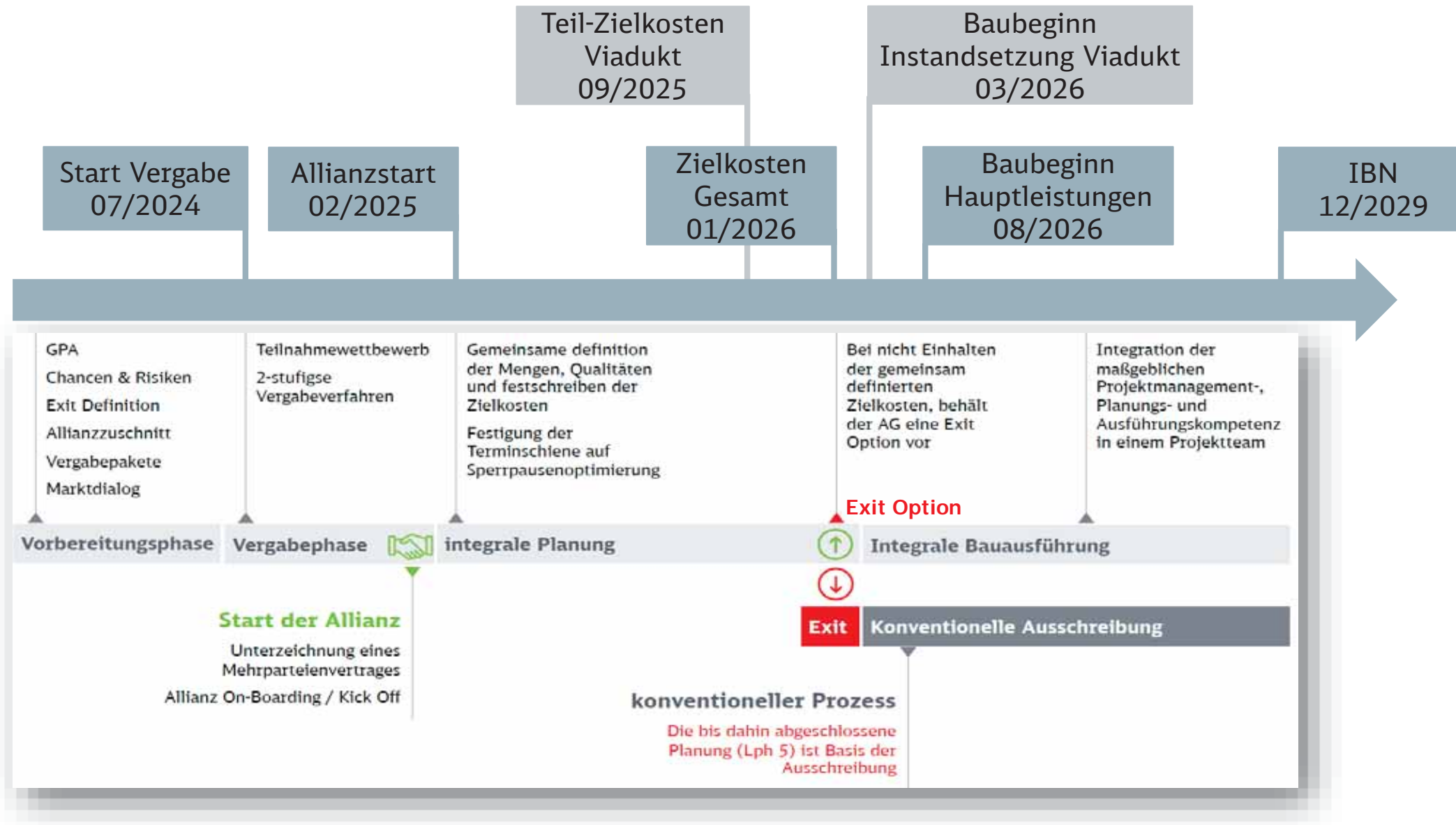
ENTWURF

* Alle Punkte in blauer Schrift beziehen sich nur auf einen bestimmten Bereich / Abschnitt der Projekte Siemensbahn.

Vorschlag – Organisationsstruktur Allianz



Terminkette der Siemensbahn bei Anwendung des PMS 5+



Es sind noch Fragen offen geblieben bzw. es besteht ein konkreter Abstimmungsbedarf?

Der Projektleiter Thomas Ruffer und sein Team stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Richten Sie gerne alle Anfragen an die DB InfraGO AG an folgende Adresse:
siemensbahn@deutschebahn.com

Über Neuerungen informieren wir auch über das [Bauinfoportal](#),
tragen Sie sich auch gerne direkt in den Newsletter-Verteiler ein
([Infomail zum Projekt bestellen](#))





**Vielen Dank
für Ihr Interesse, Ihre
Fragen und Hinweise!**



**Neustart
Siemens-
bahn
Berlin**

QR-Code Umfrage

Bitte Alle teilnehmen.

Die Umfrage ist anonym.



<https://survey.lamapoll.de/Marktdialog-Siemensbahn/de>