

The logo for the S4 S-Bahn line, consisting of the letters 'S4' in white on a purple rounded rectangular background.

geht los!

The logo for DB InfraGO, featuring the letters 'DB' in white on a red square background, followed by the text 'InfraGO' in black.The background image shows a stone bridge with multiple arches spanning a canal. A high-speed train is blurred as it crosses the bridge from left to right. In the background, a city skyline with several church spires is visible under a blue sky with scattered clouds. The water in the canal is a brownish color.

Infrastrukturprojekt S-Bahnlinie S4

Marktdialog für das Partnerschaftsmodell Schiene

17. Januar 2024 | S-Bahnlinie S4 | Amina Karam | Hamburg

Unsere heutigen Referent:innen – Leitung

S 4 geht los!



Frank Limprecht
Leiter Infrastruktur-
projekte Norddeutschland



Amina Karam
Gesamtleitung
S-Bahn S4 & HLK Hamburg-Lübeck

Unsere heutigen Referent:innen – das Team



Kerstin Bernau

Leiterin
Gesamtprojektsteuerung



Kerstin Thomsen

Leiterin
Planfeststellungsabschnitt 1 & 3



Michael Kablitz

Leiter Planung



Elnaz Ranjari

Leiterin Cost-Controlling
& Risikomanagement



Pia Haskamp

Teamleiterin
Stakeholdermanagement



Elena Ahrens

Organisation &
Stakeholdermanagement



Markus Lentzler

Experte und Leiter
IPA Zentrum



Prof. Dr. Philip Sander

Experte Integrale
Kostenermittlung und
Risikomanagement

Unsere heutigen Referent:innen – Ehrengäste

S 4 geht los!



© Senatskanzlei Hamburg

Dr. Anjes Tjarks

Verkehrssenator, Behörde für
Verkehr und Mobilitätswende



© CV Pics Studio

Dr. Tina Wagner

Amtsleiterin in der Behörde für
Verkehr und Mobilitätswende

Agenda der Marktinformation

S 4 geht los!



9:00 Uhr – Begrüßung

- Einleitung – **Markus Lentzler**
- Grußworte & Ziele – **Amina Karam, Frank Limprecht, Dr. Tina Wagner, Dr. Anjes Tjarks**

9:35 Uhr – 1. Projektvorstellung S-Bahnlinie S4

- 1.1 Projekt- und Teamübersicht – **Amina Karam**
- 1.2 Planfeststellungsabschnitt 2 – **Amina Karam**
- 1.3 Planfeststellungsabschnitt 3 – **Amina Karam**
- 1.4 Rückblick & bisherige Meilensteine Planfeststellungsabschnitt 1 – **Kerstin Thomsen**

10:20 Uhr – Kaffeepause

10:50 Uhr – 2. Partnerschaftsmodell Schiene – Amina Karam

- 2.1 Vorstellung Partnerschaftsmodell Schiene
- 2.2 Der Allianzvertrag / Mehrparteienvertrag
- 2.3 Das Vergabeverfahren

11:20 Uhr – 3. Besonderheiten bei der Projektabwicklung

- 3.1 Hochleistungskorridor Hamburg–Lübeck – Bündelung mit der S4 – **Amina Karam**
- 3.2 Terminschiene & Agiles Bauen – **Kerstin Bernau**
- 3.3 Bauphasenplanung in Folge Bündelung von S4 und Hochleistungskorridor – **Amina Karam**
- 3.4 Transparente Kostenermittlung und Zielkostenfindung inkl. Risikomanagement und Beispiele – **Amina Karam, Elnaz Ranjari und Prof.- Dr.- Philip Sander**

Agenda der Marktinformation

S 4 geht los!



12:15 Uhr – **4. Partnerschaft mit uns** – **Amina Karam**

- 4.1 Anforderungen an unsere Partner
- 4.2 Allianzzuschnitte & Vergabepakete bzw. Vergabestrategie inkl. erster Vorschlag der DB
- 4.3 Überblick Marktaustausch

12:45 Uhr – **Mittagspause**

13:45 Uhr – **Marktaustausch**

- Impulse und Diskussionen an Marktständen
- Themen: Allianzzuschnitt & Vergabepakete

15:45 Uhr – **Kaffeepause**

16:15 Uhr – **5. Umfrage zu Allianzzuschnitt & Vergabepaketen**

- Digitale Umfrage
- Moderierte Diskussion mit Ihnen – **Markus Lentzler, Amina Karam, Dr. Tina Wagner, Prof.- Dr.- Sander**

17:00 Uhr – **Ausblick**

- Wichtige Termine – **Amina Karam**
- Kommunikationswege – **Amina Karam**
- Zusammenfassung & Schlussworte – **Markus Lentzler, Amina Karam**

Projekt- und Teamübersicht

S 4 geht los!



Gesamtleitung S-Bahn S4 & HLK Hamburg–Lübeck – Amina Karam



- Diplomierte Bauingenieurin, Schwerpunkte: Tunnelbau, Spezialtiefbau, Bodenmechanik & Geotechnik
- Aufbaustudium in Leitung von Großprojekten
- Langjährige Erfahrung in Abwicklung von Infrastruktur-Großprojekten im In- und Ausland
- Mehrjährige Erfahrung in der Abwicklung von IPA-Bauvorhaben in unterschiedlichen Phasen

1. Projektvorstellung

1.1 Projekt- und Teamübersicht

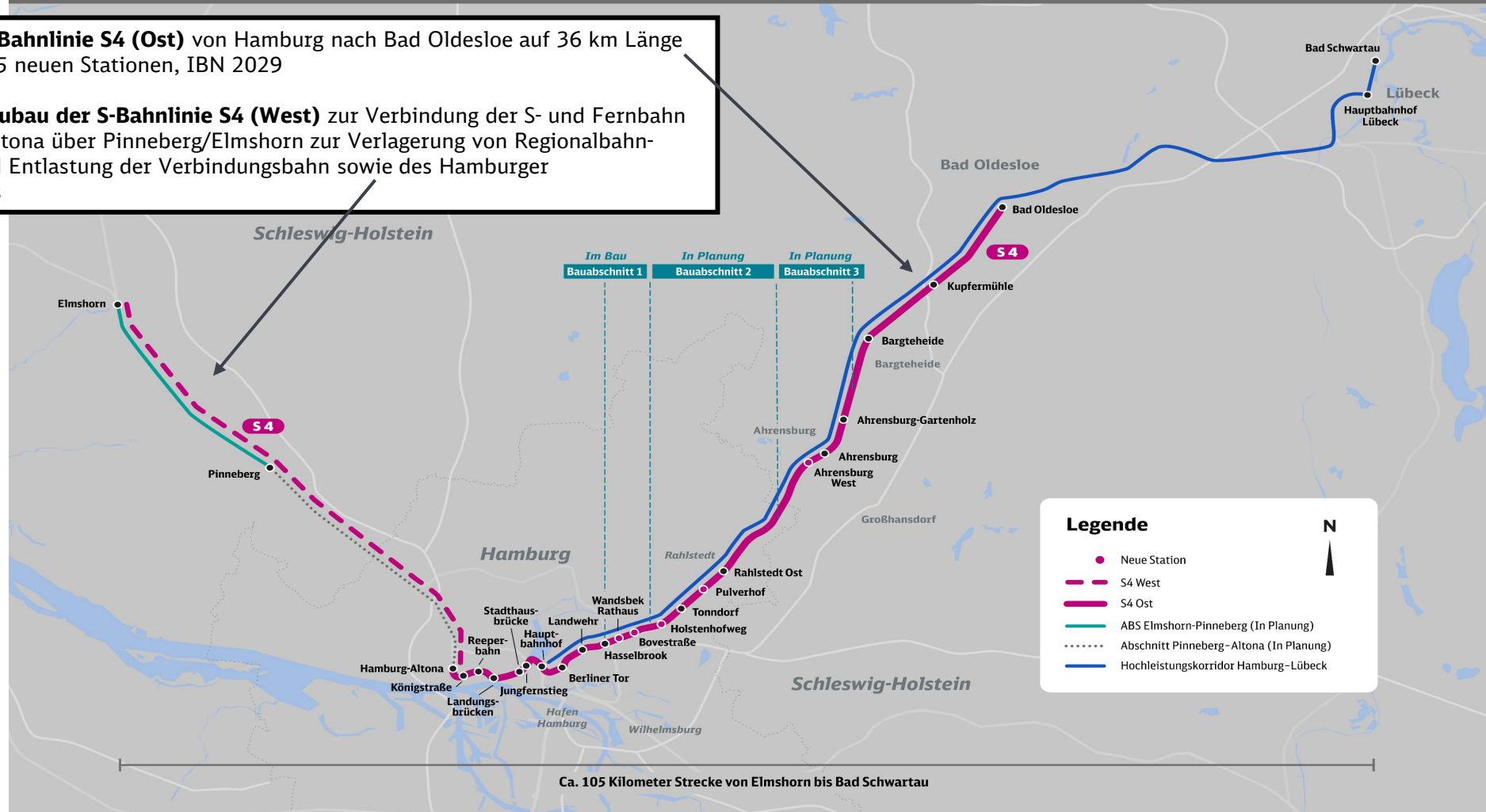
1.1 Projekt- und Teamübersicht

S-Bahnlinie S4 Hamburg–Bad Oldesloe

Strecke Elmshorn–Hamburg–Lübeck

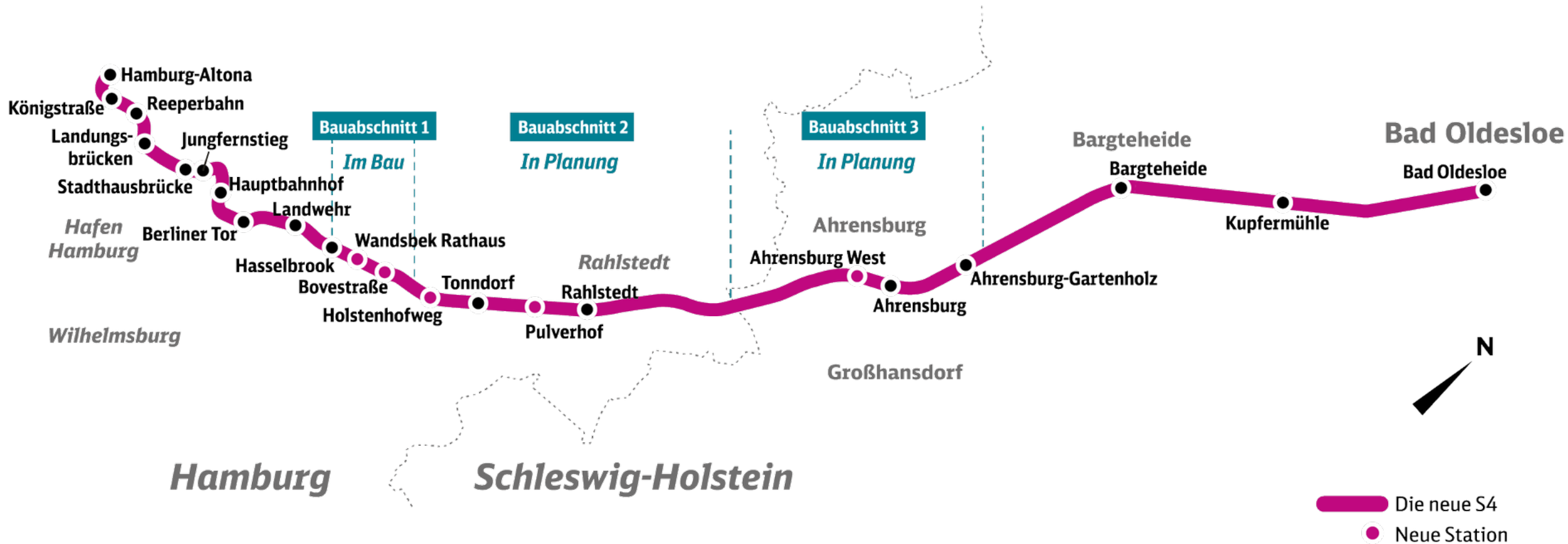
Neubau der S-Bahnlinie S4 (Ost) von Hamburg nach Bad Oldesloe auf 36 km Länge mit insgesamt 5 neuen Stationen, IBN 2029

In Planung: **Neubau der S-Bahnlinie S4 (West)** zur Verbindung der S- und Fernbahn nördlich von Altona über Pinneberg/Elmshorn zur Verlagerung von Regionalbahn-Leistungen und Entlastung der Verbindungsbahn sowie des Hamburger Hauptbahnhofs



1.1 Projekt- und Teamübersicht

S-Bahnlinie S4 Hamburg–Bad Oldesloe

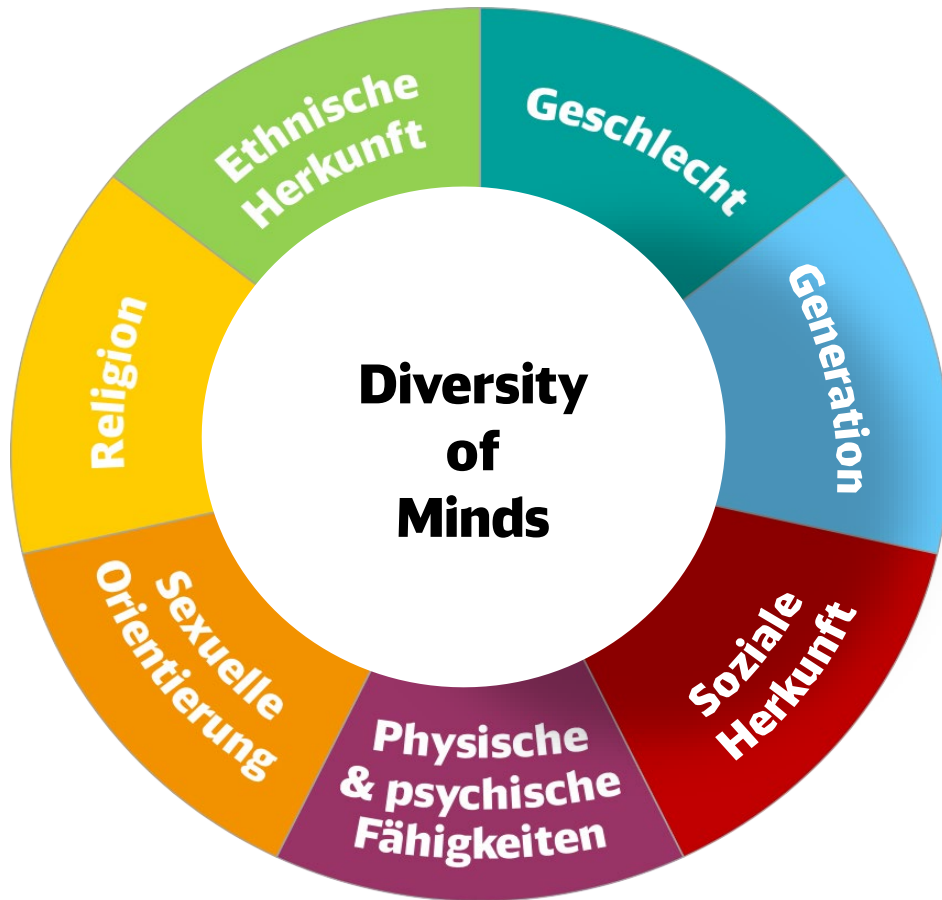


1.1 Projekt- und Teamübersicht

Unsere Teams

S 4 geht los!

DB InfraGO



Als Team sind wir **Einziganders**.

- Steigerung der Innovationsfähigkeit, Personalgewinnung und -bindung durch eine starke Vielfalt
- Mitarbeitende aus mehr als 20 Nationalitäten arbeiten im Team S-Bahnlinie S4
- CBR (Cross-Border-Recruiting)-Kandidat:innen erfolgreich im Team aufgenommen
- Wir können „**Out Of The Box**“ denken

1.1 Projekt- und Teamübersicht

Unsere Abteilungen im Projekt

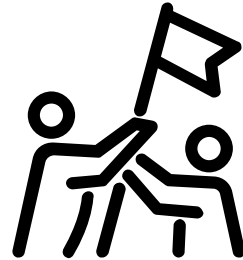
S 4

geht los!

DB InfraGO

Stabstellen und Innendienst

Wir realisieren für Sie die neue S4



Operatives Team

- **Gesamtprojektleitung – Amina Karam**

- Gesamtprojektsteuerung
- Kaufmännisches Team
- Stakeholdermanagement, Öffentlichkeits- & Pressearbeit
- Change-Management
- Agiles Bauen
- Vertragsmanagement

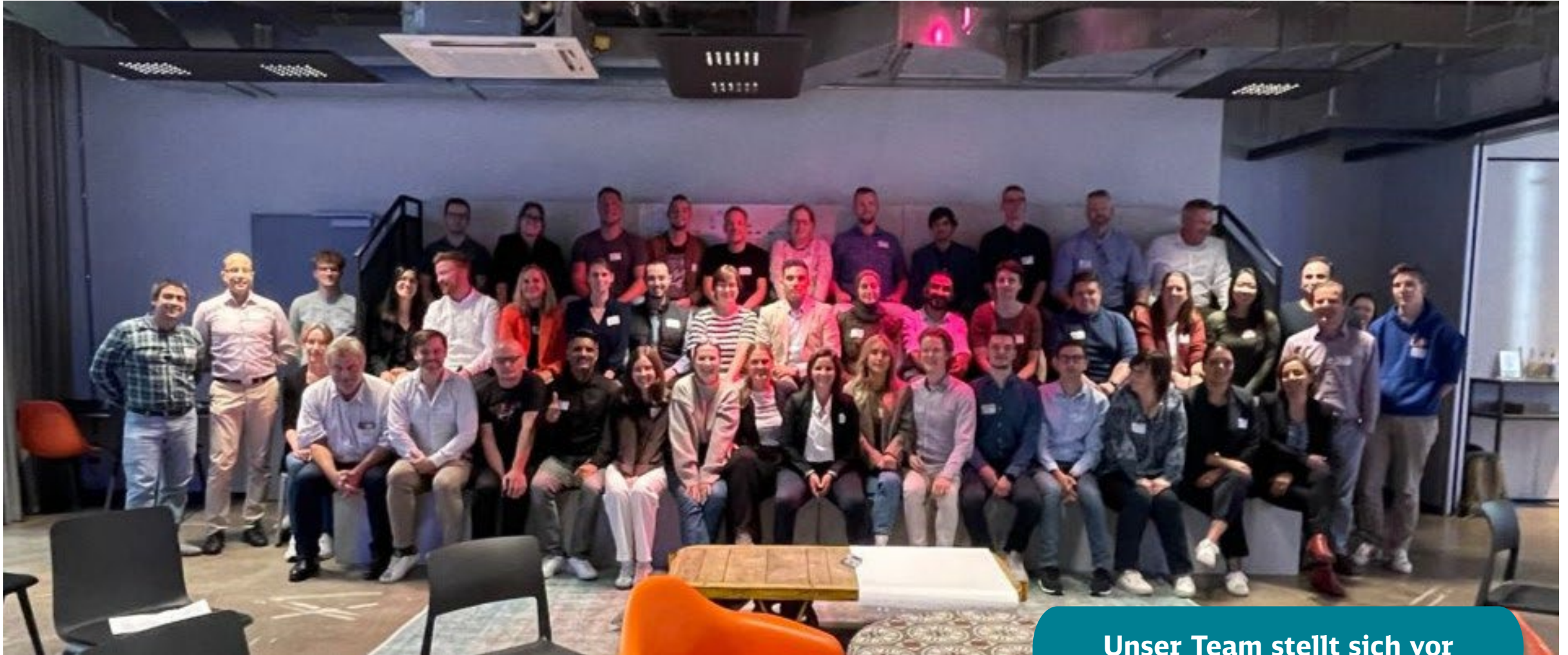
- Bauabschnitt 1 in Hamburg
- Bauabschnitt 2 in Hamburg
- Bauabschnitt 3 in Schleswig-Holstein
- Einzelmaßnahmen in Hamburg/Schleswig-Holstein
- Flächenmanagement
- Bahntechnik (Oberbau/Fahrbahn und Umwelt, Ausrüstungstechnik)

1.1 Projekt- und Teamübersicht

Unser starkes Team für die S4

S4 geht los!

DB InfraGO



Unser Team stellt sich vor

1.1 Projekt- und Teamübersicht

Unsere Projektpartner:innen

S 4 geht los!

DB InfraGO



1.1 Projekt- und Teamübersicht

S 4 geht los!



Geplante Maßnahmen der S4

Infrastruktur

- Zwischen Hamburg-Hasselbrook und Ahrensburg zwei zusätzliche, 17 km lange Gleise, ein weiterer, 1-gleisiger, rund 3 km langer Neubau von Ahrensburg bis kurz hinter Ahrensburg-Gartenholz
- Es werden fünf neue Stationen gebaut
- Neue Brücken, Unterführungen/Überführungen, etc.

Taktung

- 10-Minuten-Takt zwischen Hamburg-Altona und Ahrensburg
- 20-Minuten-Takt nach Bargteheide
- 60-Minuten-Takt nach Bad Oldesloe

Terminschiene

- Beginn der Hauptbauarbeiten PFA 1: Frühjahr 2021
- Gepl. Gesamtinbetriebnahme: 2029

Direkter, einfacher und pünktlicher in Hamburg

Gesamtkosten: 1.87 Mrd. € (davon ca. 1 Mrd. € für PFA 2 & 3, für Lph 1-9)

1. Projektvorstellung

1.2 Planfeststellungsabschnitt 2

Hamburg Luetkensallee bis Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein

1.1 Projekt- und Teamübersicht

Meilensteine im Projekt

- **29.11.2019**
Rahmenvereinbarung zwischen Bund, Ländern und DB
- **10. Mai 2021**
Offizieller Baubeginn (Spatenstich) der S-Bahnlinie S4
- **06. Oktober 2021**
Bestandskräftiger Beschluss für PFA 1 liegt vor
- **12. September 2022**
Eröffnung des S4-Infozugs in der Hammer Straße
- **13. April bis 12. Mai 2023**
Auslegung der Unterlagen im PFA 2 (1. Planänderung)
- **26. September bis 25. Oktober 2023**
Auslegung der Unterlagen im PFA 3
- **06. November bis 05. Dezember 2023**
Auslegung der Unterlagen im PFA 2 (2. Planänderung)

S 4 geht los!

DB InfraGO



1.2 Planfeststellungsabschnitt 2

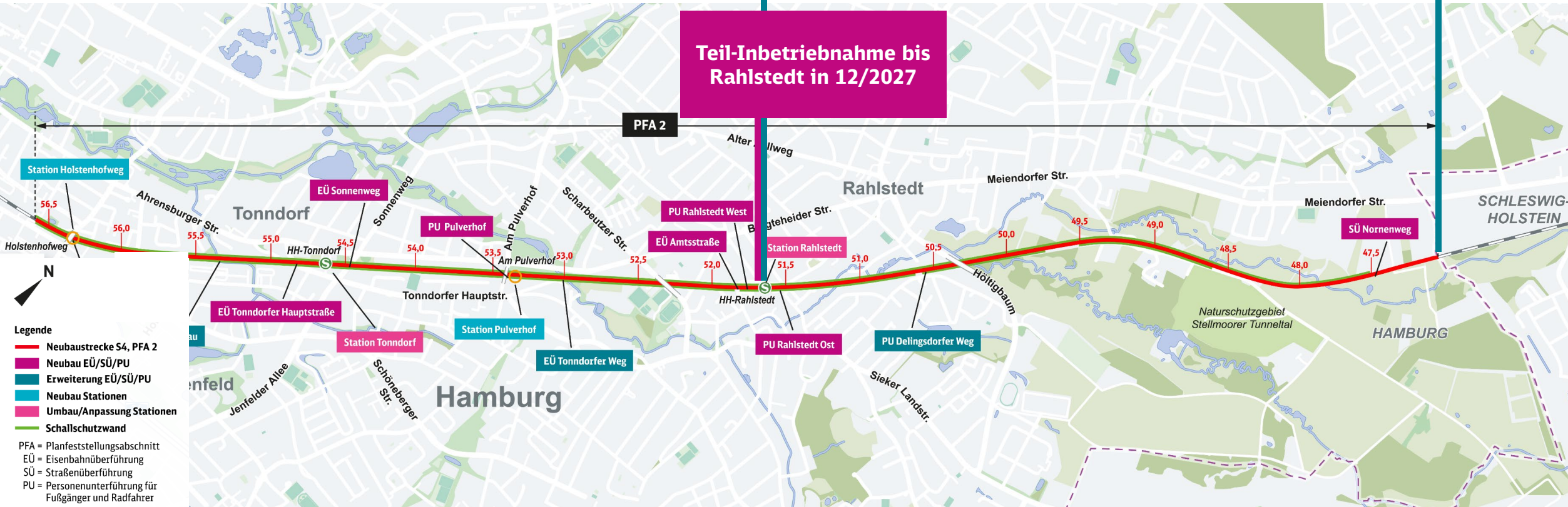
Luetkensallee bis Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein

S4 geht los!

DB InfraGO

Ab 1. Januar 2028: Sperrpausenfreies Bauen

Teil-Inbetriebnahme bis Rahlstedt in 12/2027

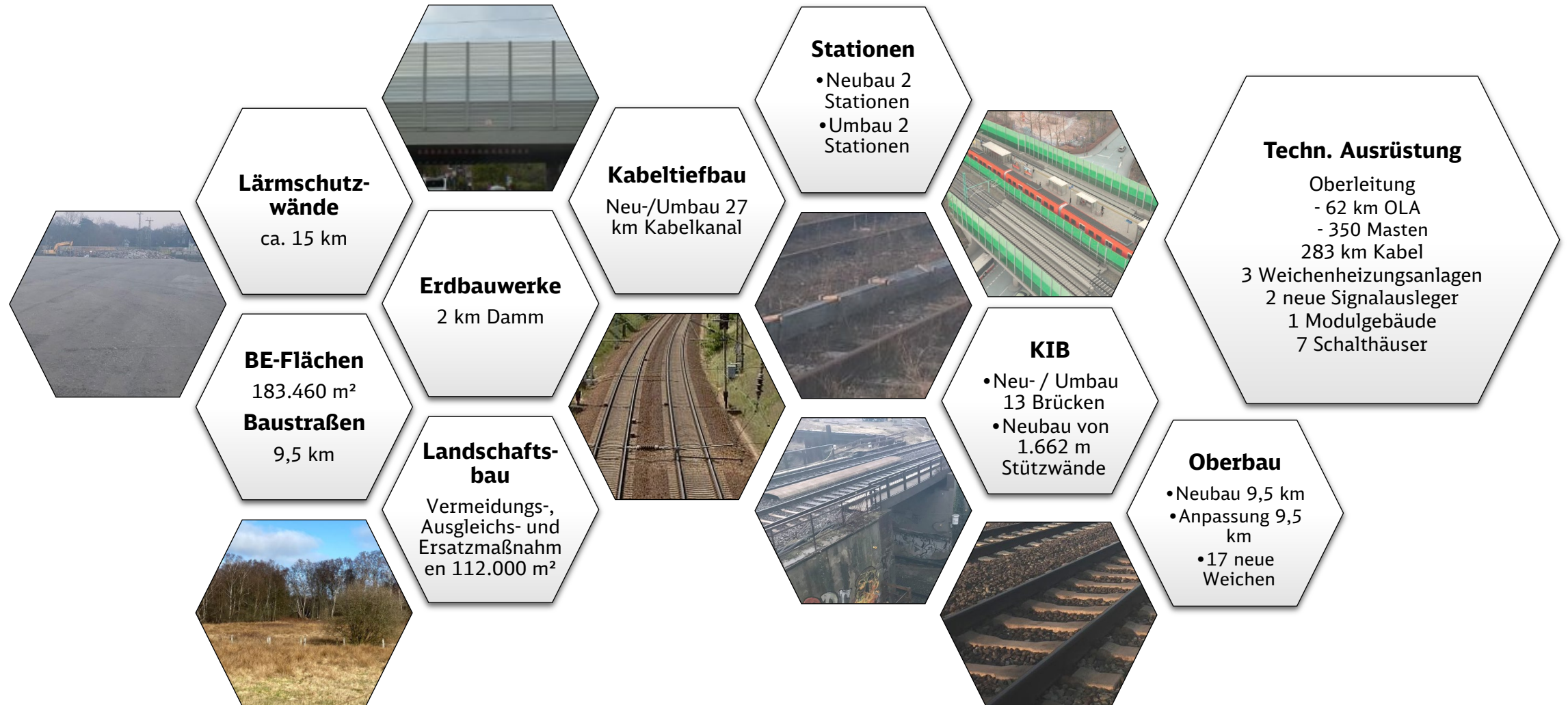


Eckdaten

- Abschnittslänge: 9,568 km
- Neubau 2-gleisige S-Bahnstrecke auf nördlicher Seite
- Teil-Inbetriebnahme der S-Bahnlinie S4 bis Hamburg-Rahlstedt im Dezember 2027

1.2 Planfeststellungsabschnitt 2

Geplante Gewerke



1.2 Planfeststellungsabschnitt 2

Künftige Stationen



Station Holstenhofweg



Station Am Pulverhof

1. Projektvorstellung

1.3 Planfeststellungsabschnitt 3

Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein bis Ahrensburg-Gartenholz

1.3 Planfeststellungsabschnitt 3

Landesgrenze FHH / SH bis Ahrensburg-Gartenholz

Ab 1. Januar 2028: Sperrpausenfreies Bauen



Eckdaten

- Abschnittslänge: 8,2 km
- Neubau 2-gleisige S-Bahnstrecke auf nördlicher Seite bis Ahrensburg, Neubau 1-gleisige S-Bahnstrecke auf der nördlichen Seite von Ahrensburg–Ahrensburg-Gartenholz
- Bau einer Abstellanlage in Ahrensburg-Gartenholz

1.3 Planfeststellungsabschnitt 3

Geplante Gewerke



1.3 Planfeststellungsabschnitt 3

Künftige Brücke „Brauner Hirsch“



Ist-Situation Bahnübergang



Soll-Situation Straßenbrücke

1. Projektvorstellung

1.4 Rückblick & bisherige Meilensteine Planfeststellungsabschnitt 1

1.4 Rückblick & bisherige Meilensteine

Planfeststellungsabschnitt 1

S 4

geht los!

DB InfraGO



Eckdaten

- Abschnittslänge: 3,114 km
- Neubau 2-gleisige S-Bahnstrecke auf nördlicher Seite

Terminschiene

- Planfeststellungsbeschluss: 24. August 2020
- Beginn Bauvorb. Maßnahmen: 09. November 2020
- Beginn Hauptbaumaßnahmen: 10. Mai 2021
- Geplante Fertigstellung: 2027

1.4 Rückblick & bisherige Meilensteine

Bauarbeiten im Planfeststellungsabschnitt 1



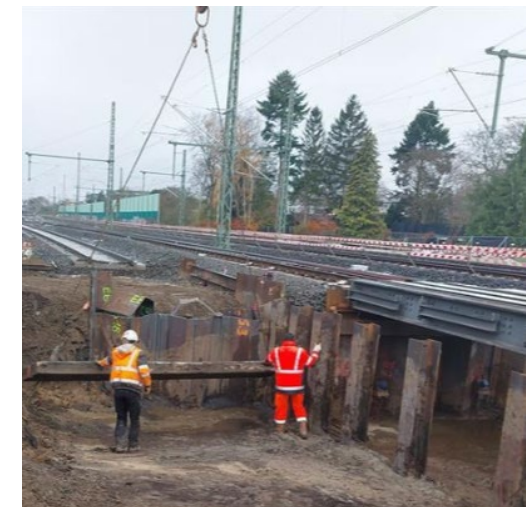
Installation der Lärmschutzwände



Vorbereitung der Gleise



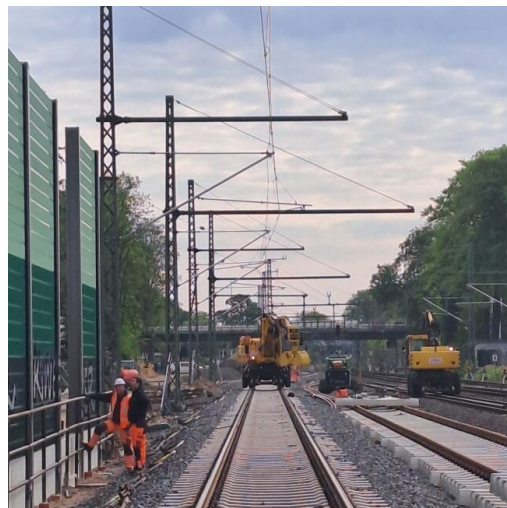
Arbeiten am Horner Bogen



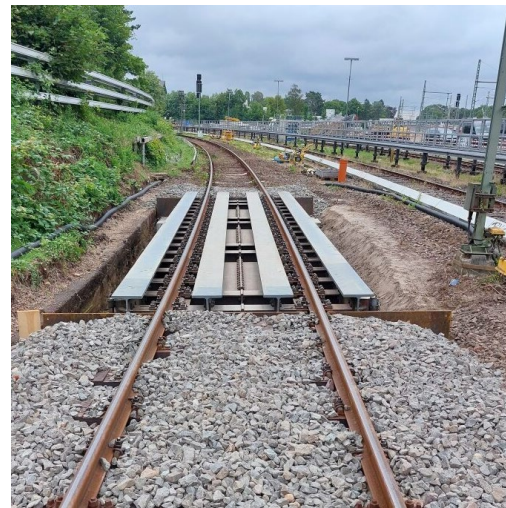
Unterführung an der Claudiusstraße



Bau der Stützwände am Horner Bogen



Oberleitungsarbeiten



Hilfsbrücke Überwerfungsbauwerk



Einbau Weichentrapez Barmbek

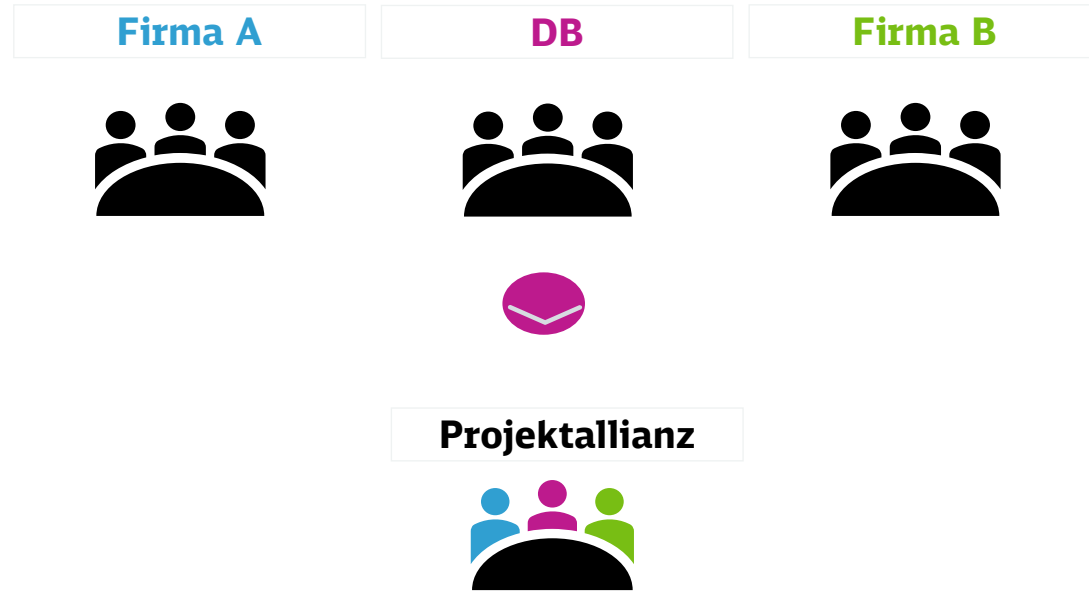
1.4 Rückblick & bisherige Meilensteine

Bauarbeiten im Planfeststellungsabschnitt 1



2. Partnerschaftsmodell Schiene

2.1 Vorstellung Partnerschaftsmodell Schiene



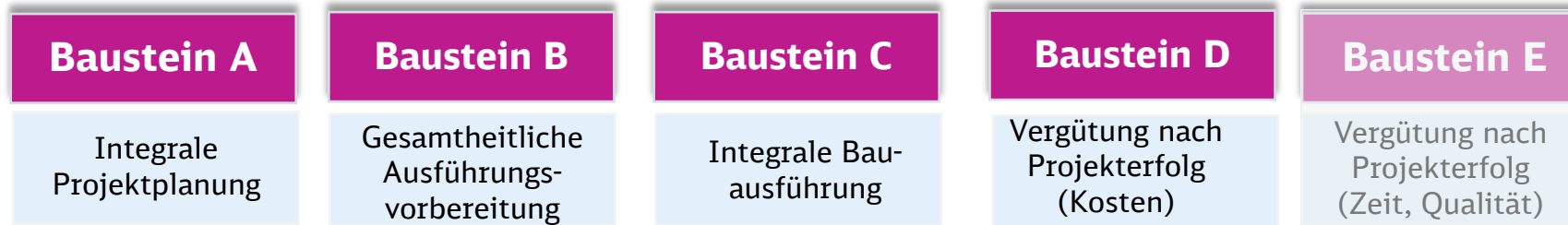
- Frühzeitige Einbindung der relevanten **Wertschöpfungstreiber als Allianzpartner**
- **Teilhabe aller Allianzpartner an einem gesamtheitlichen Vergütungsmodell**
- Projektziele als **gemeinsamer Handlungs- und Erfolgsmaßstab**
- Der Fokus liegt auf dem **Kompetenz- statt dem Preiswettbewerb**
- Entscheidungen werden nach dem Prinzip „**best for project**“ und dem **Einstimmigkeitsprinzip** getroffen
- **Gemeinsames Kosten- & Risikomanagement**
- Gemeinschaftliche **Erarbeitung der besten Lösung** im Sinne „Best for Project“ und nach dem "open book" Prinzip
- **Stabilisierung des Projektes** (Kosten, Termin und hohe Qualität)

Vorstellung des Partnerschaftsmodells Schiene

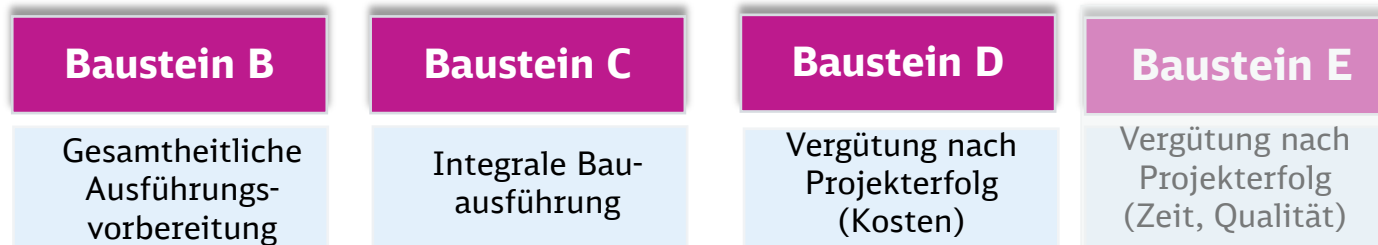
S 4 geht los!



PM 3 (+)

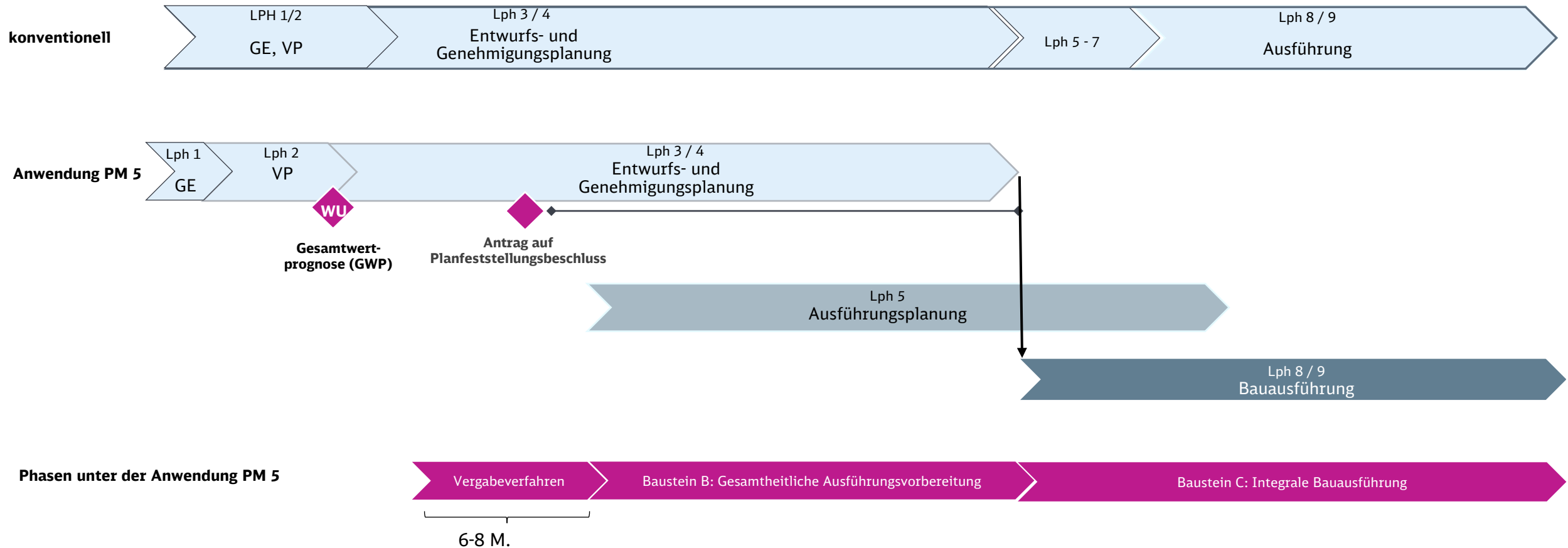


PM 5 (+)



Partnerschaftsmodell Schiene

PM 5



Beginn Vergabe-
verfahren



Vergabeverfahren



Vorbereitungsphase

Auswahlphase

Planungsphase

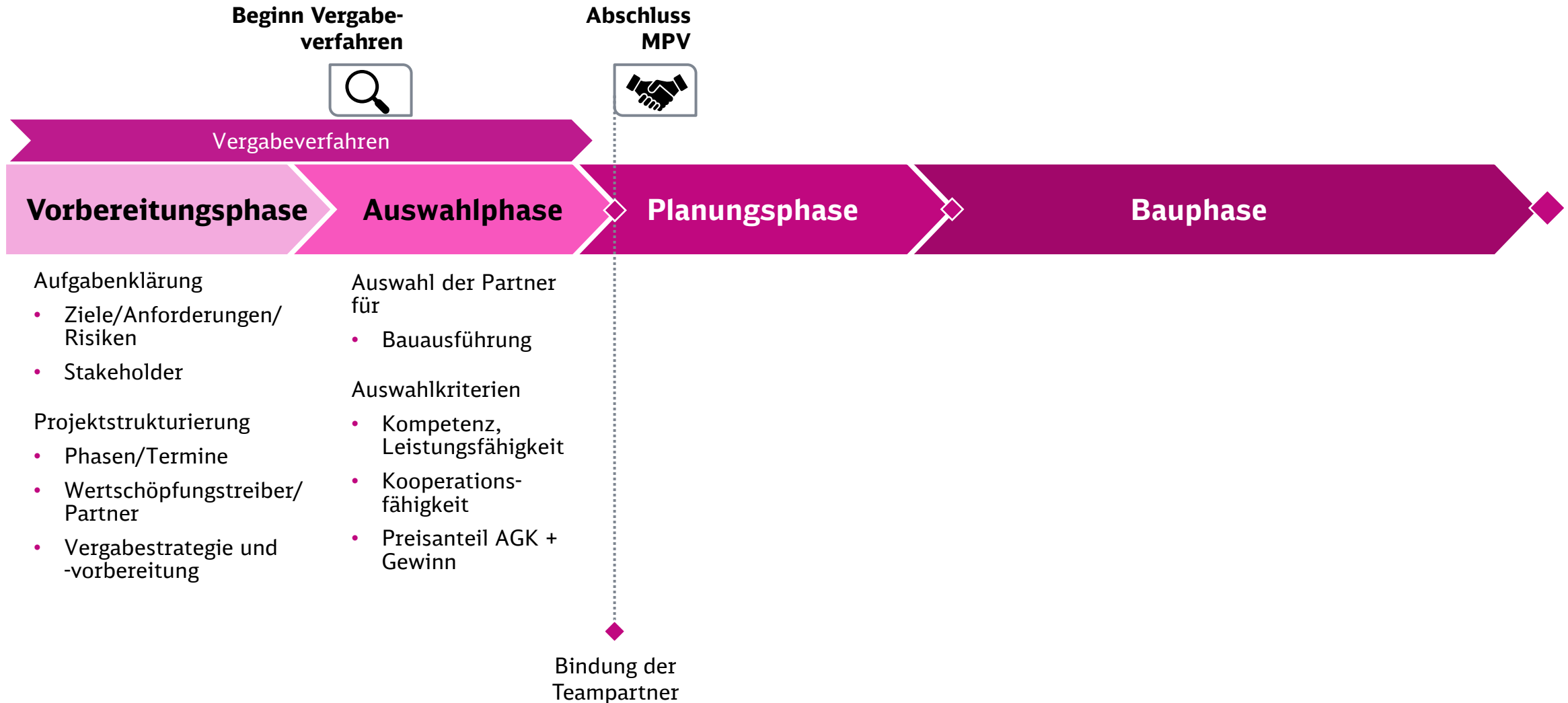
Bauphase

Aufgabenklärung

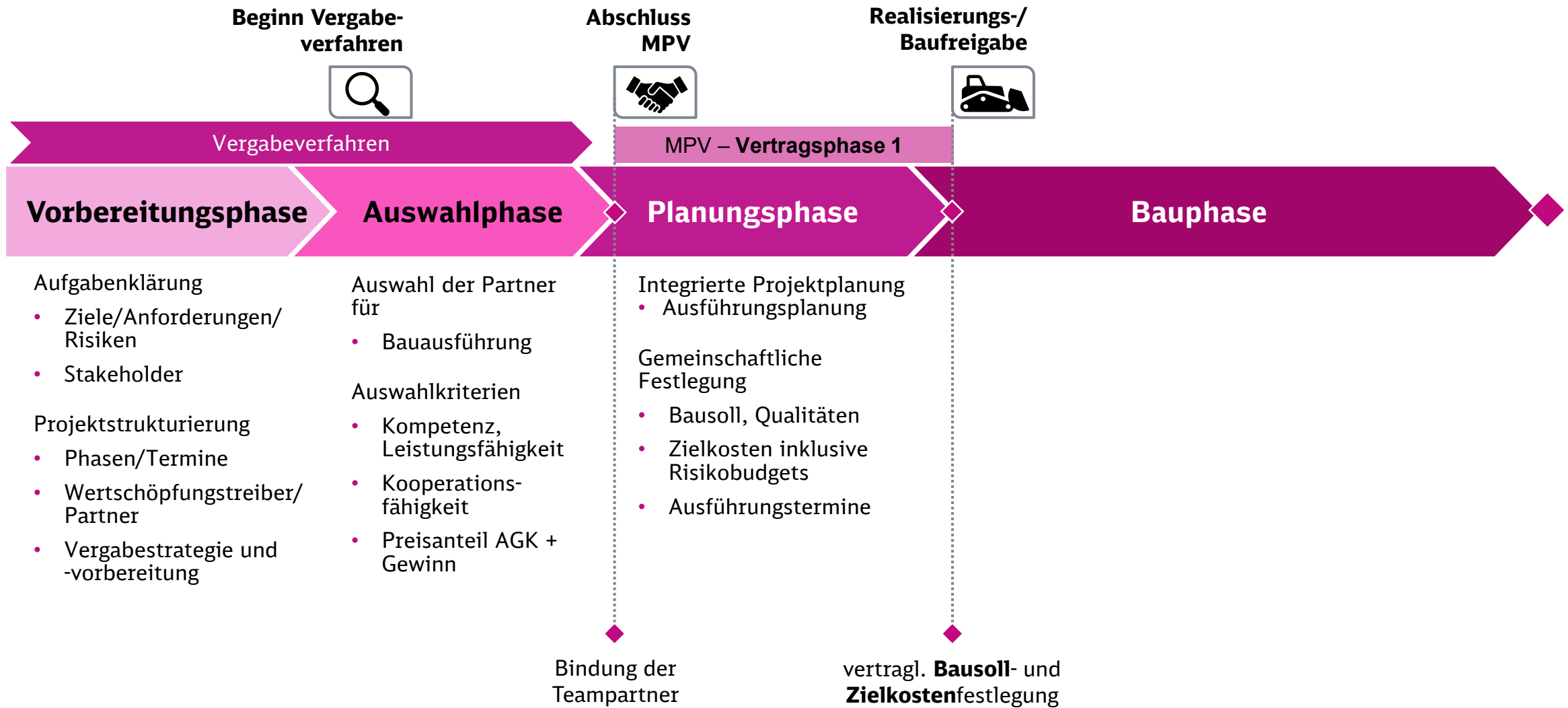
- Ziele/Anforderungen/
Risiken
- Stakeholder

Projektstrukturierung

- Phasen/Termine
- Wertschöpfungstreiber/
Partner
- Vergabestrategie und
-vorbereitung

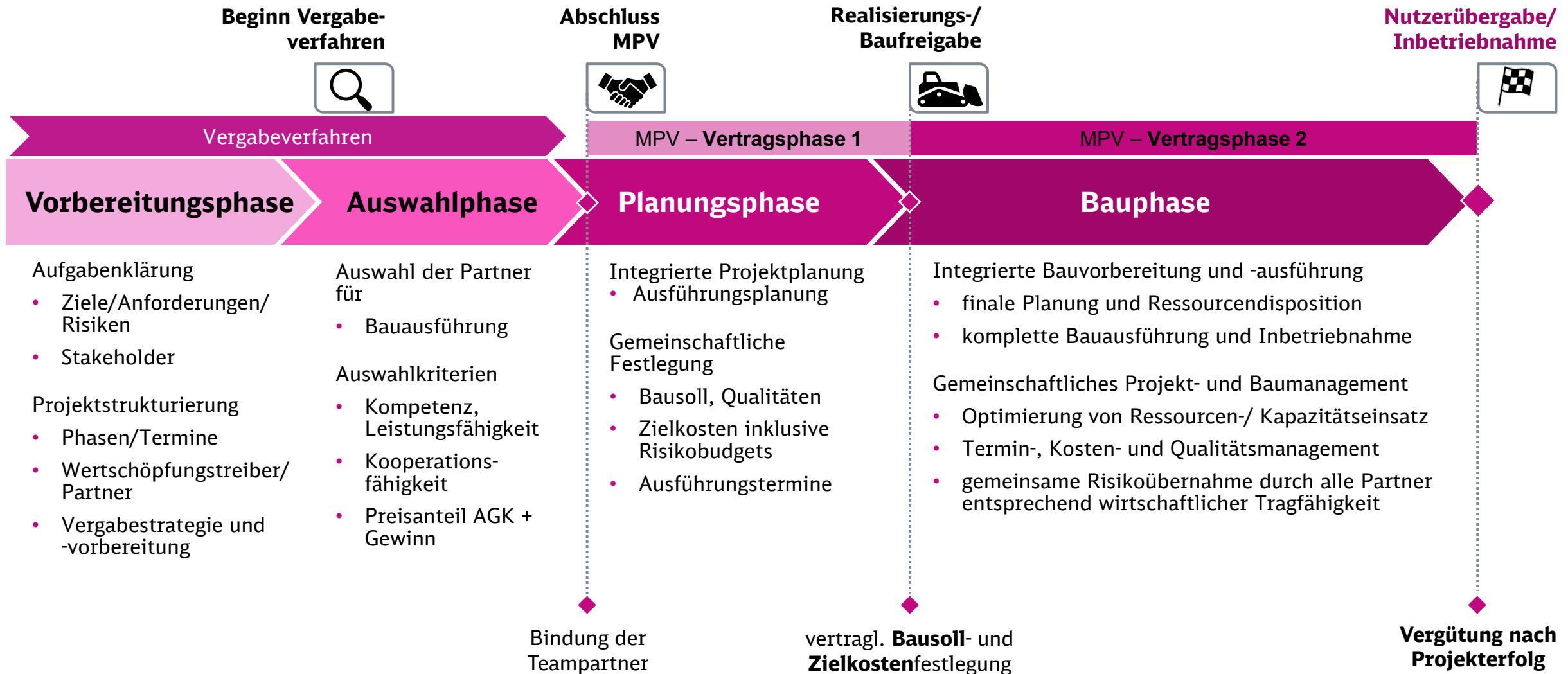


Partnerschaftsmodell Schiene – Projektablauf



Partnerschaftsmodell Schiene – Projektablauf

S 4 geht los!



Bestandteile des Vergütungsmodells gestalten sich für beide Phasen gleich



Herstellkosten

- Aufwandsbezogene Selbstkostenvergütung der jeweiligen Projektpartner per ‚Open-Book‘-Prinzip (für Phase 1 im Wettbewerb)
- Auf Basis von Rechnungen oder gleichwertiger Nachweise



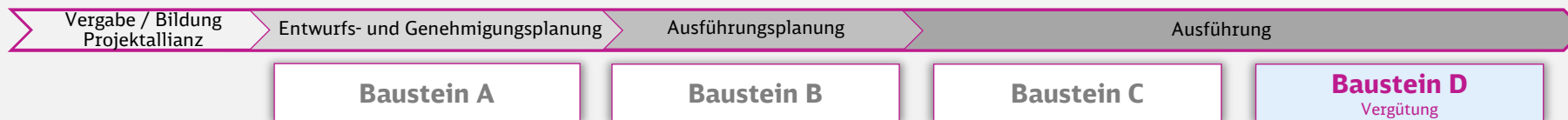
Deckungsbeitrag

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



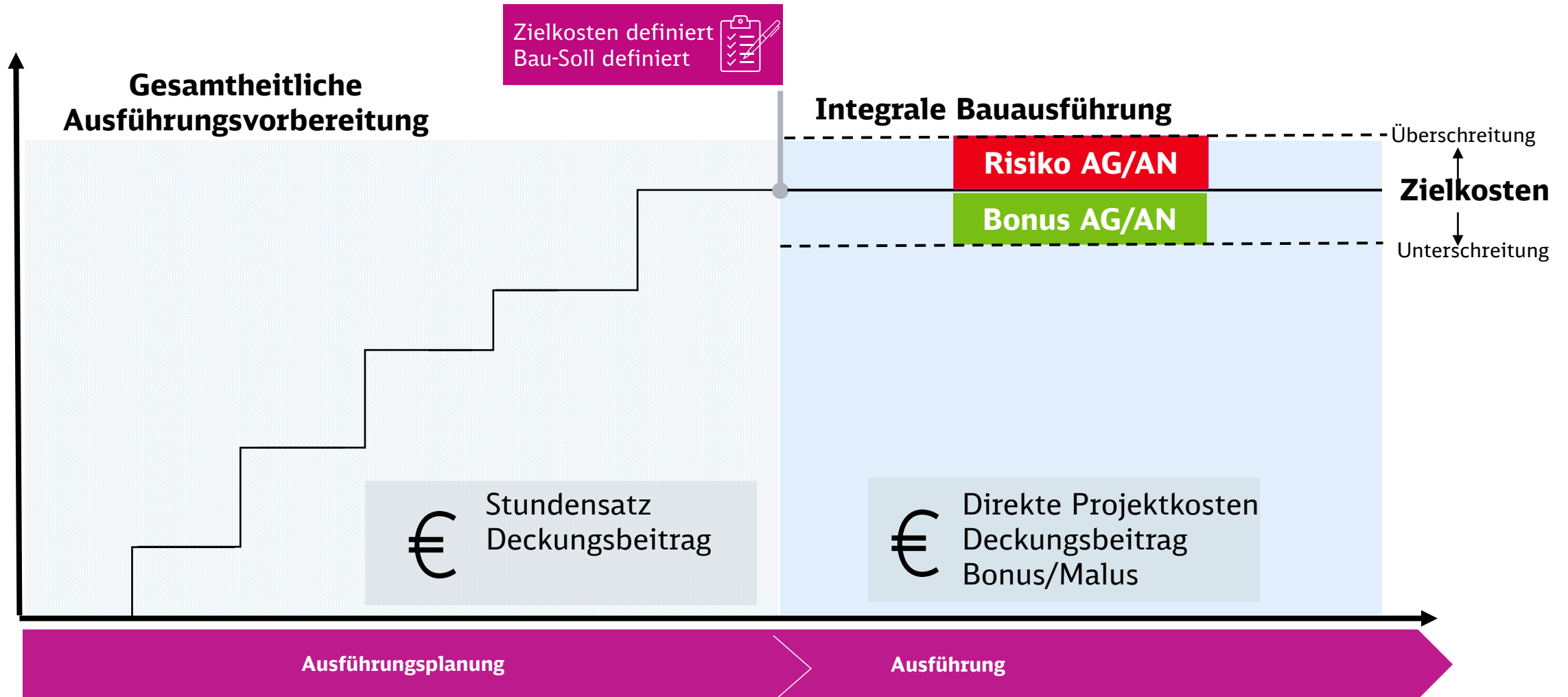
Beteiligungsbeitrag (Bonus/Malus)

- Beitrag, mit dem sich ein Projektpartner am Projektrisiko beteiligt (wirkt als Malus oder Bonus)
- Ermittlung im Wettbewerb (Prozentwert als Teil des Preiskriteriums)



Prozess der Zielkostenermittlung & Vergütung innerhalb der Phasen

S 4 geht los!

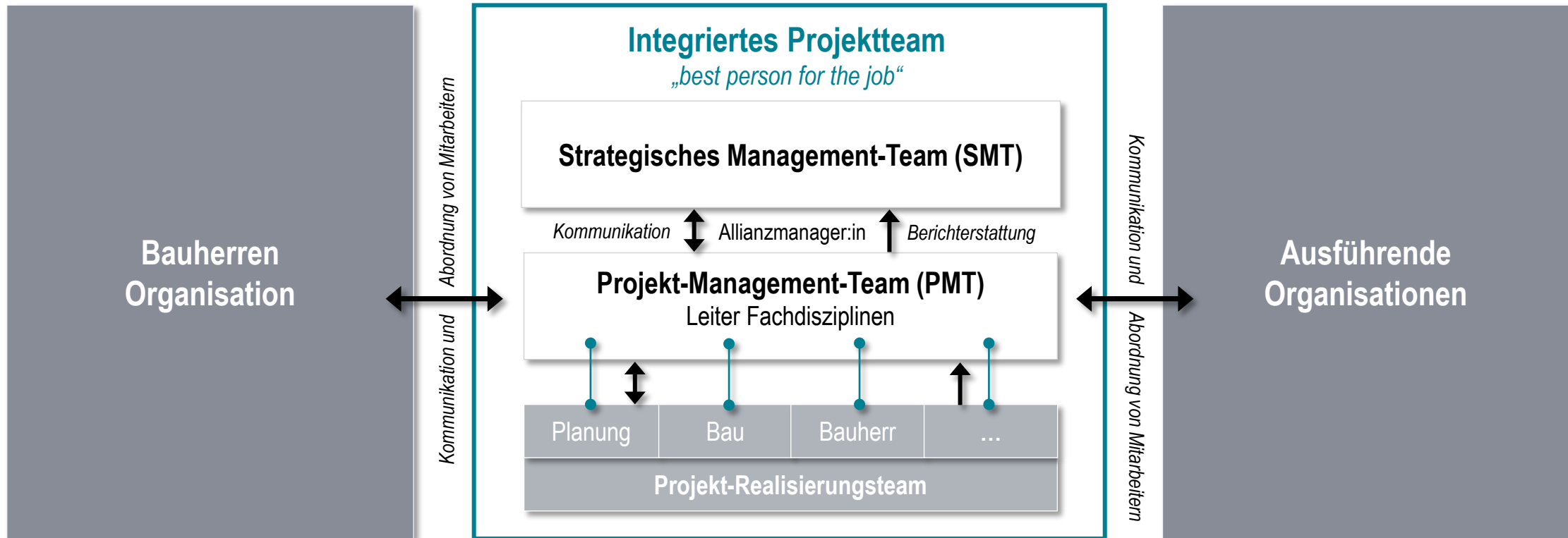


Wie sieht diese Zusammenarbeit aus?

Grundsätzliche Organisationsstruktur der Projektallianz

S4 geht los!

S4 – Allianz-Koordinator:in/Manager:in



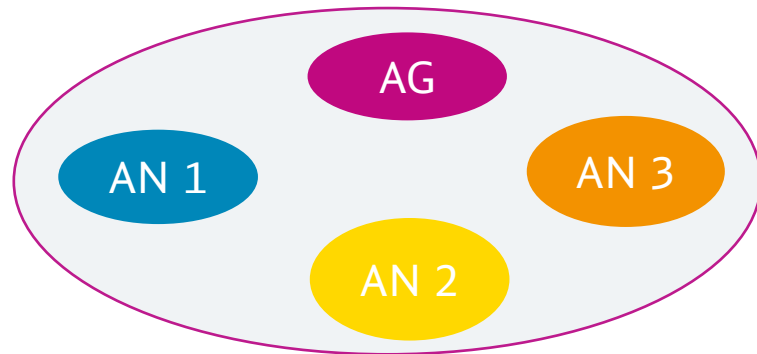
S4 – Allianz Coach

2. Partnerschaftsmodell Schiene

2.2 Der Allianzvertrag / Mehrparteienvertrag

Allianzvertrag/Mehrparteienvertrag im Rahmen des Partnerschaftsmodells Schiene

S 4 geht los!



Ein Vertrag zwischen allen Allianzmitgliedern

- Regelungen der Zusammenarbeit
- Ausgestaltung der Leistung wird gemeinsam festgelegt und weiterentwickelt

Entscheidungsmechanismen

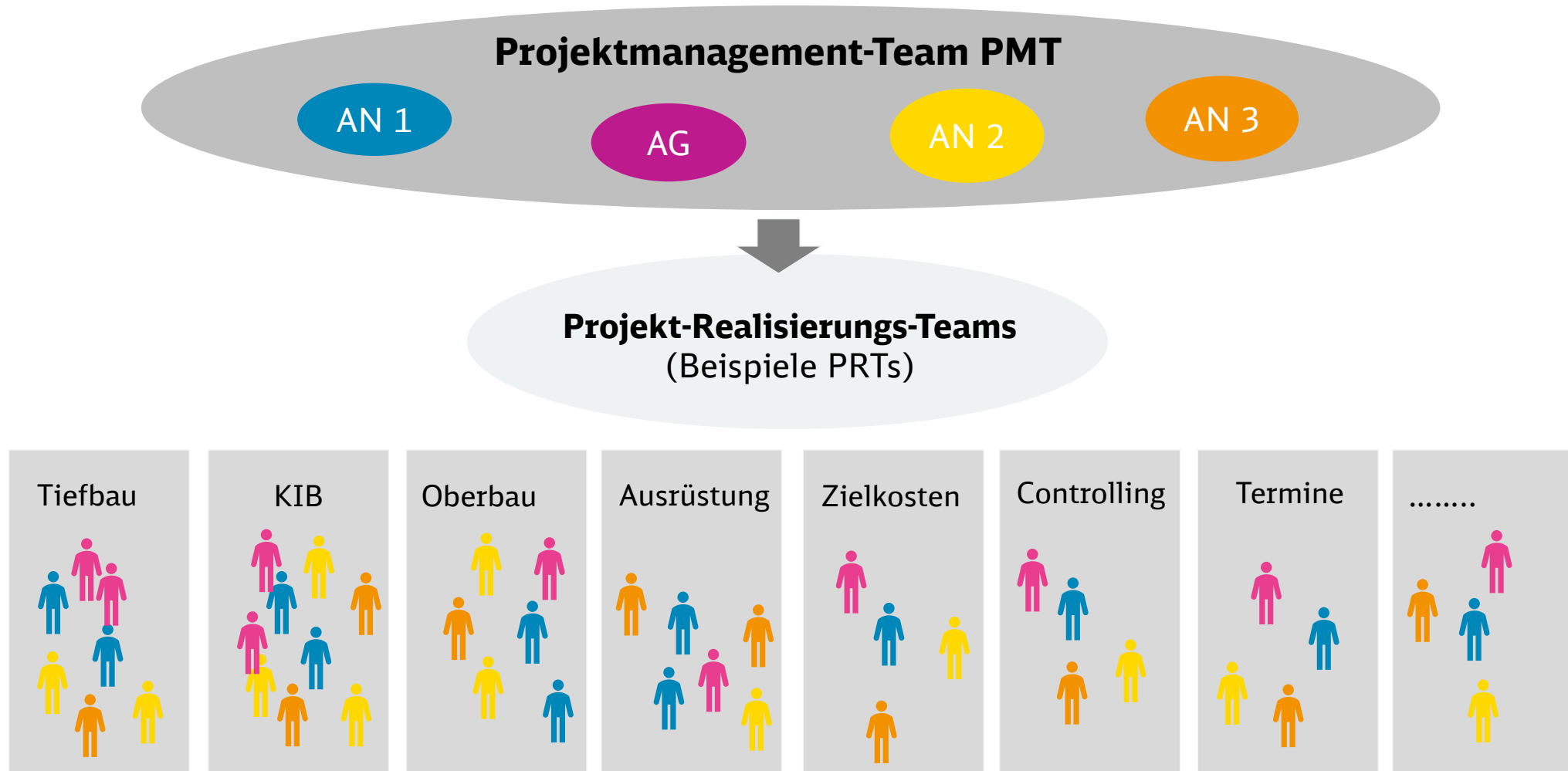
- Zentrale Verantwortung liegt beim Projektmanagement-Team (PMT)
- Es gilt das Einstimmigkeitsprinzip

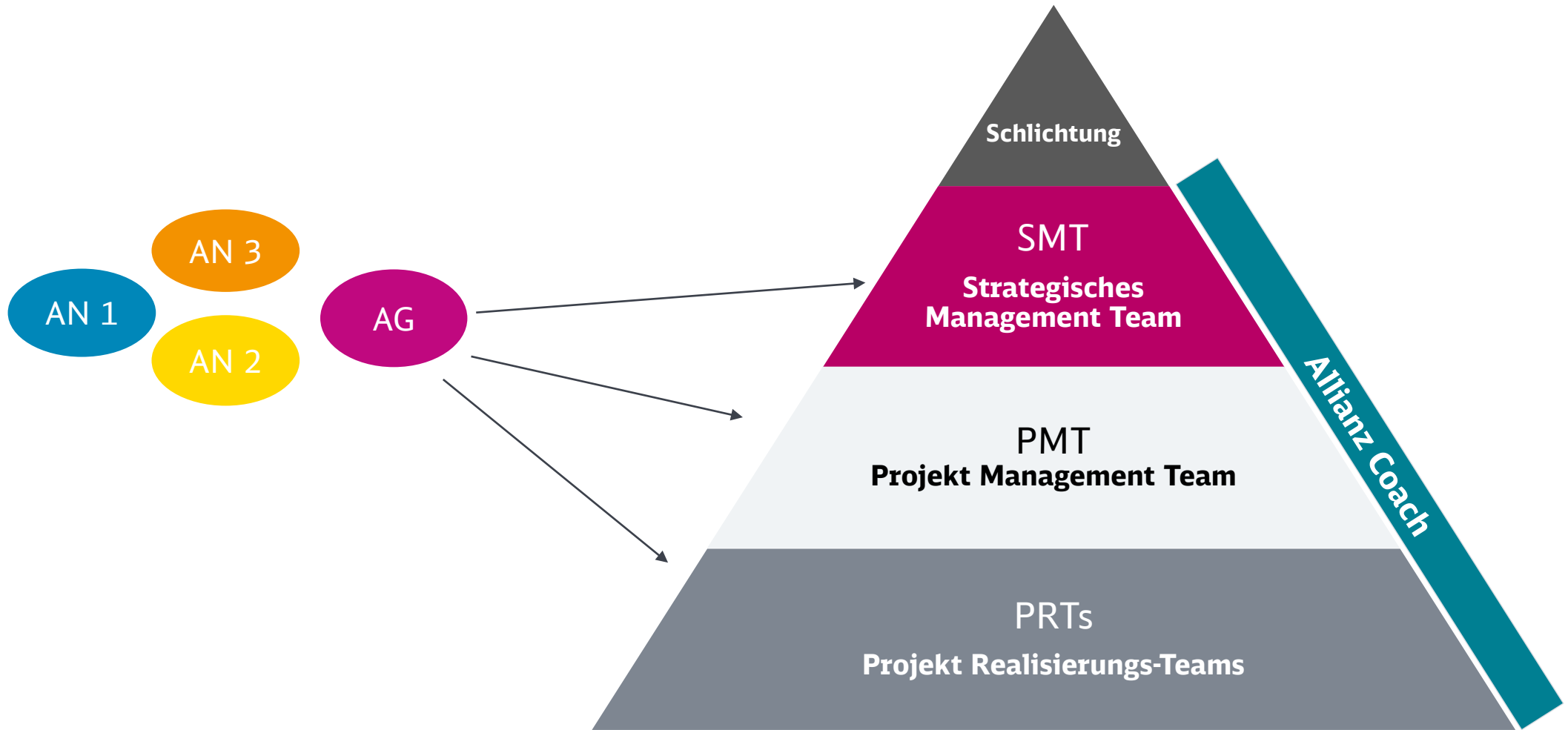
Konfliktlösung

- Begleitung durch IPA-Coach
- Strategisches Management-Team (SMT) als Konfliktlösungsgremium
- Schlichtung

Wie läuft die Zusammenarbeit ab?

S 4 geht los!





Was ist, wenn etwas nicht wie geplant läuft?

Mängel



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



Kostensteigerungen



Regularien im bereits vereinbarten Vergütungssystem

Verzögerung



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

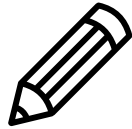


ggf. individuelle Sonderregelungen

Wer trägt die Kosten bei Mängeln?

Prämisse: Verantwortlicher beseitigt den Mangel

Planungsmangel (vor Ausführungsplanung)



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

2. Partnerschaftsmodell Schiene

2.3 Das Vergabeverfahren

Grundlegender Ablauf des Auswahlverfahrens je Vergabepaket

S 4 geht los!

› Drei Gesprächsrunden bis zur Zuschlagserteilung



Vorstellung geplantes Vergabeverfahren

Dritte Runde: Workshop Teamfähigkeit im Rahmen eines Assessment Centers

S 4 geht los!

Warum ein **Assessment Center?**

Neue Form der **Zusammenarbeit** für alle Partner

Kooperationsfähigkeit

Entscheidungsstärke

Lösungsorientierung

Im Rahmen eines Assessment Centers finden Workshops statt, mit denen u.a. die Teamfähigkeit der Bieter bewertet wird.

Vorstellung geplantes Vergabeverfahren

Angebot: Unterschiede in den Angebotsinhalten

S 4 geht los!

DB InfraGO

Angebot in einem **traditionellen Vergabeverfahren**

- Umfassendes, bepreistes Leistungsverzeichnis mit Einheitspreispositionen
- weitere Unterlagen (Erklärungen, Kalkulationsunterlagen, usw.)

Angebot in einem **Verfahren** nach dem **Partnerschaftsmodell Schiene**

- Deckungsbeitrag (Prozentuale Zuschläge für Allgemeine Geschäftskosten (AGK) + Gewinn)
- Beteiligungsbeitrag (Bonus/Malus)
- Angabe von Stundensätzen für die Mitarbeitenden
- Technische Konzepte zur Leistungserbringung im Partnerschaftsmodell Schiene
- weitere Angebotsunterlagen (Erklärungen, usw.)

3. Besonderheiten bei der Projektentwicklung

3.1 Hochleistungskorridor Hamburg-Lübeck – Bündelung mit der S4

Besonderheiten bei der Projektabwicklung

S 4 geht los!



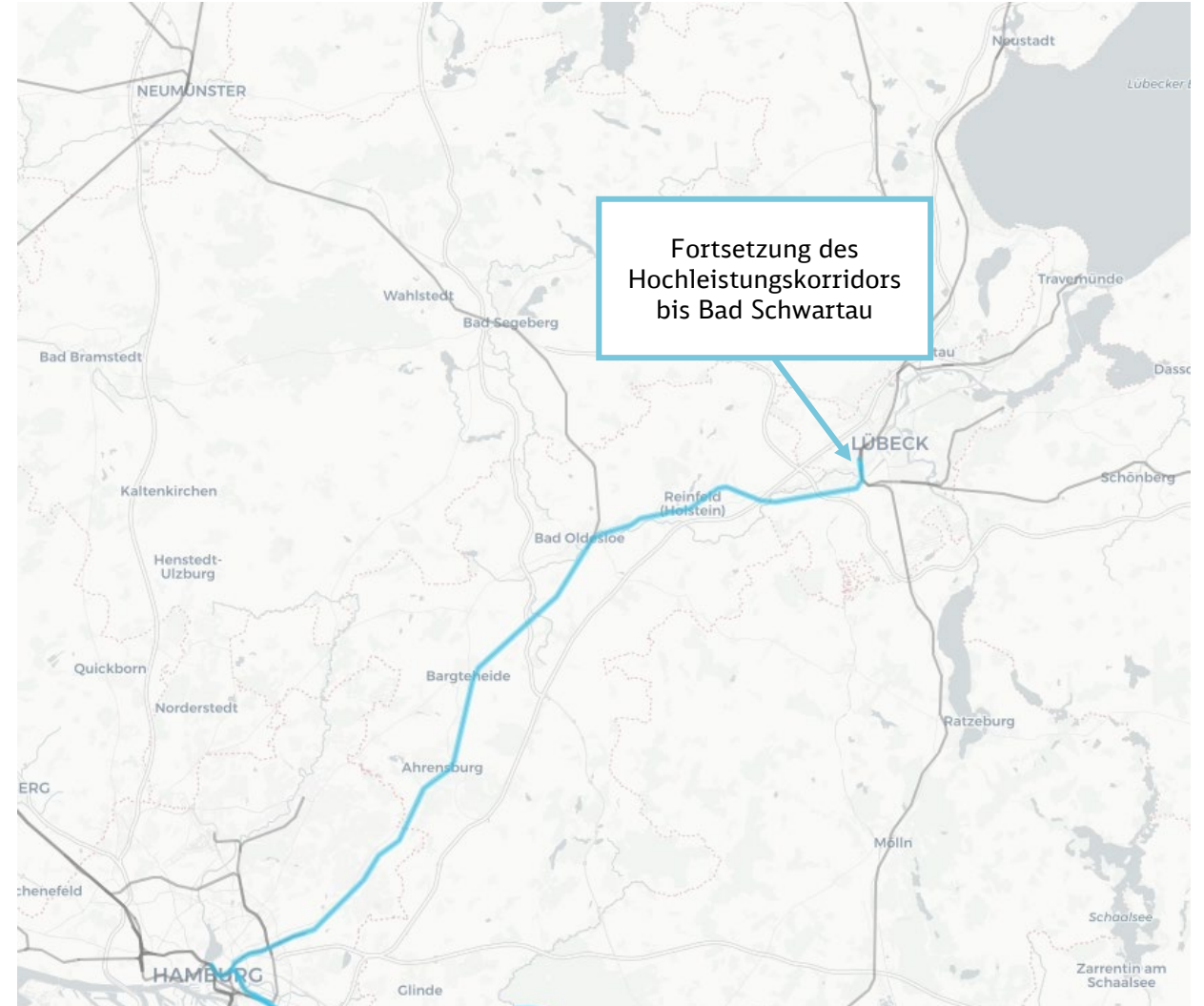
3.1 Hochleistungskorridor Hamburg–Lübeck – Bündelung mit der S4

Wo verläuft der Korridor?

- Hamburg – Lübeck – Bad Schwartau
- Streckenlänge rund 60 km + ca. 6,5 km zusätzlich Lückenschluss vom Ende der Strecke 1120 bis Bad Schwartau-Abzweig

Was passiert?

- **5** Monate Totalsperrung, Umsetzung **07–12/2027**
- Bisher: veraltete Leit- und Sicherungstechnik und Oberbau
- Schließen der bisher unbepflanzten **ETCS-Lücke** im **ScanMed-Korridor** zwischen Lübeck und Hamburg und damit durchgängige ETCS-Ausrüstung Puttgarden–Hamburg ab Inbetriebnahme FBQ
- **Einheitliche Streckenausrüstung** mit ESTW von Lübeck bis Hamburg



3.1 Hochleistungskorridor Hamburg–Lübeck – Bündelung mit der S4

Wie werden S4 und HLK in den Einklang gebracht?

- Durch Vorziehen des HLK und damit **Bündelung der Synergien** mit dem S4-Projekt wird der Gesamtsperrzeitbedarf zwischen 2027 und 2029 deutlich reduziert und Baufreiheit für die Folgejahre geschaffen
- Durch Nutzung der Totalsperrung im S4-Projekt damit auch eine bessere und effiziente Abwicklung
- Frühere Realisierung Kapazitätswachst auf Strecke (ETCS und zwei zusätzliche Gleise)
- Reduzierung Bedarf Planprüfer- und Abnahmeprüferkapazitäten

3.2 Hochleistungskorridor Hamburg–Lübeck – Bündelung mit der S4

Was ist unser Ziel und was die gewonnenen Mehrwerte durch die Bündelung?

▪ Ziel:

- Verlegen des größten Teils der sperrpausenabhängigen Arbeiten aus dem Planfeststellungsabschnitt 3 der S-Bahnlinie S4 in die Totalsperrung durch den Hochleistungskorridor Hamburg – Lübeck

▪ Mehrwerte dadurch:

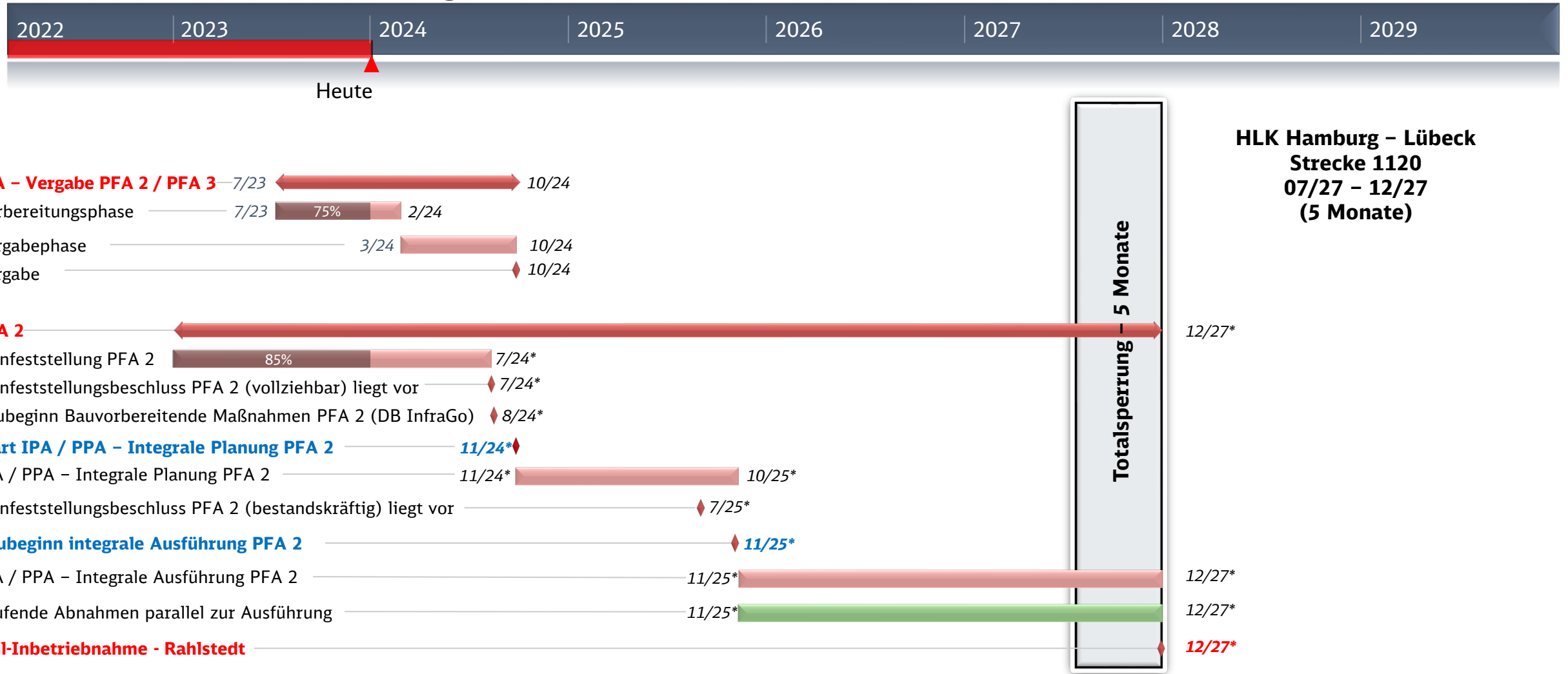
- Stabilisieren der betrieblichen Abläufe
- kontinuierliches Bauen
- Verringerungen der Risiken
- Herstellen einer Kostensicherheit und ggf. -optimierung und Sicherstellung des Gesamtinbetriebnahmetermins der S4
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von beiden Infrastrukturmaßnahmen (S4 und HLK 1120), im Sinne effizienter Einsatz öffentlicher Gelder

3. Besonderheiten bei der Projektentwicklung

3.2 Terminalschiene und Agiles Bauen

Besonderheiten bei der Projektabwicklung

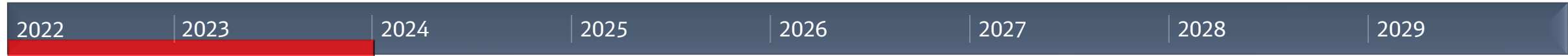
3.2 Terminalschiene und Agiles Bauen



* Die Termine der Planfeststellung entsprechen der aktuellen Planung und können sich ggf. ändern.

Besonderheiten bei der Projektabwicklung

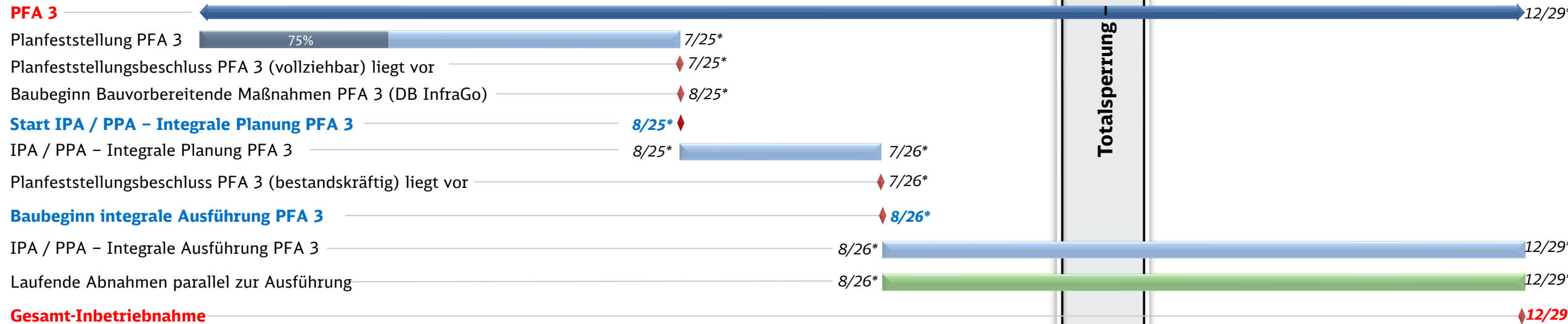
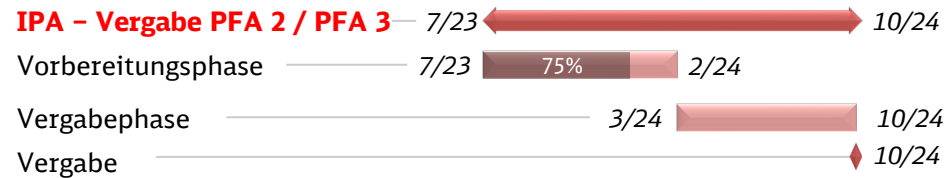
3.2 Terminalschiene und Agiles Bauen



Heute

Totalsperrung – 5 Monate

**HLK Hamburg – Lübeck
Strecke 1120
07/27 – 12/27
(5 Monate)**



* Die Termine der Planfeststellung entsprechen der aktuellen Planung und können sich ggf. ändern.

3.2 Terminalschiene und Agiles Bauen

Agiles Bauen

- Tagtäglich schauen wir, wie Planung und Bau effizienter werden
- Ein Großprojekt ist wie ein Zahnrad: jedes Element wirkt sich auf das andere aus
- Das Ergebnis haben wir immer im Blick: wir reagieren auf Marktveränderungen, innovative technologische Möglichkeiten und neue Planungsprämissen
- Wir kommen schneller ans Ziel
- Wir sind ein internationales Team mit viel Knowhow, kreativen Ideen und voller Energie

Besonderheiten bei der Projektentwicklung

3.3 Bauphasenplanung in Folge Bündelung von S4 und Hochleistungskorridor

3.3 Bauphasenplanung in Folge Bündelung von S4 und Hochleistungskorridor

Bauphasen

- 1. Zwischenzustand **08/2025 bis 06/2027**
→ Bauvorbereitende Maßnahmen
- 2. Zwischenzustand **07/2027 bis 12/2027**
→ Bauaktivitäten unter 5-monatiger Totalsperrung des Hochleistungskorridors
- 3. Zwischenzustand **01/2028 bis 12/2029**
→ sperrpausenfreies Arbeiten nach Realisierung des Hochleistungskorridors

Insgesamt reden wir hier über 4 kompakte Bauphasen!
Vorher: PFA2 = 19 Bauphasen; PFA3 = 24 Bauphasen

Besonderheiten bei der Projektabwicklung

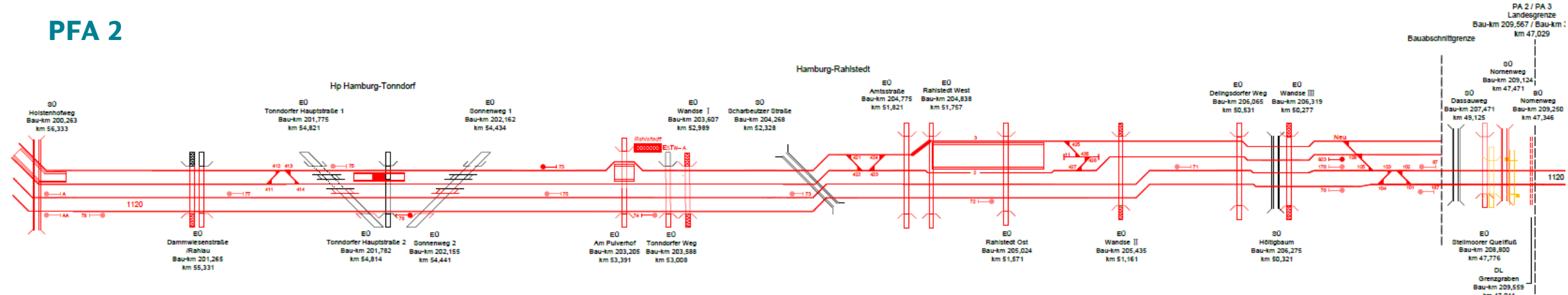
S4 geht los!

DB InfraGO

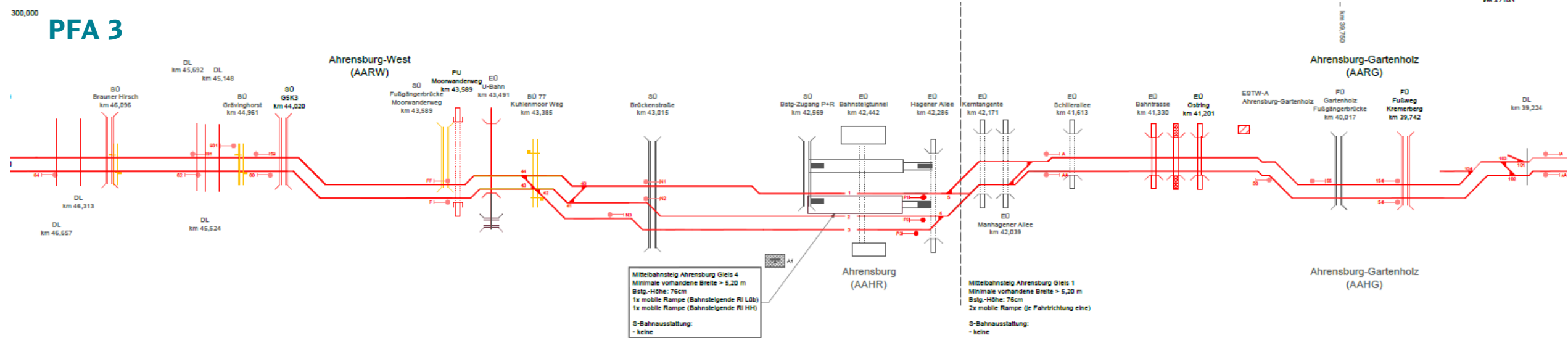
3.3 Bauphasenplanung in Folge Bündelung von S4 und Hochleistungskorridor

Zwischenzustand 07/2027 bis 12/2027

PFA 2



PFA 3



Besonderheiten bei der Projektabwicklung

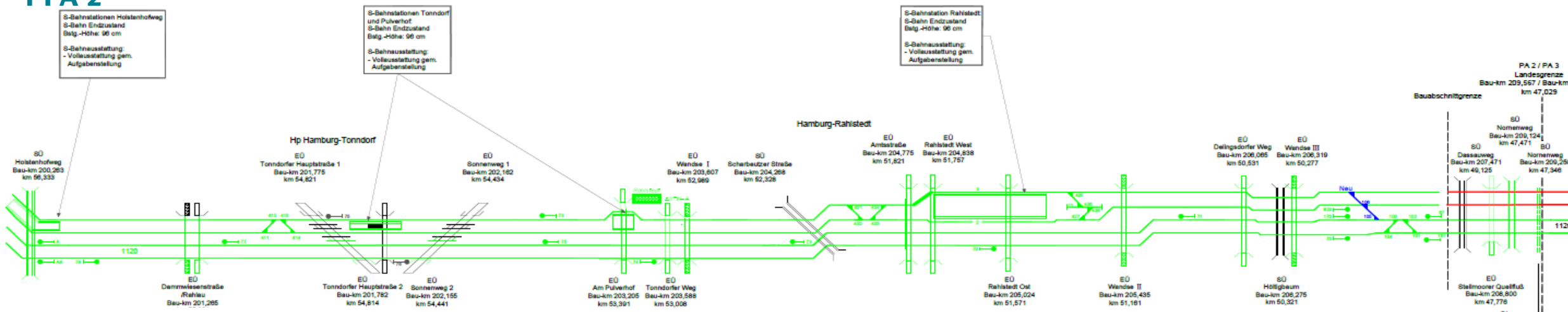
S4 geht los!

DB InfraGO

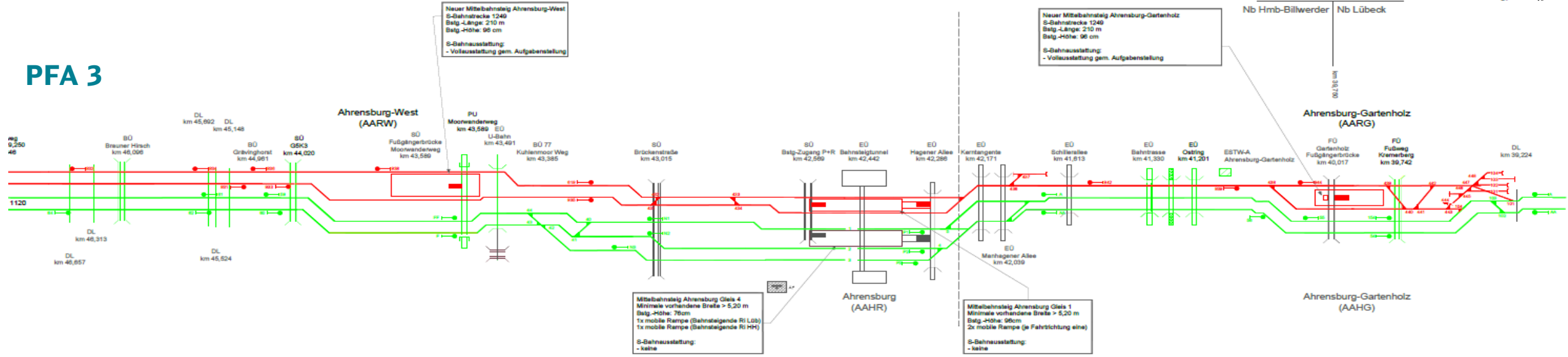
3.3 Bauphasenplanung in Folge Bündelung von S4 und Hochleistungskorridor

Zwischenzustand 01/2028 bis 12/2029

PFA 2



PFA 3



Besonderheiten bei der Projektabwicklung

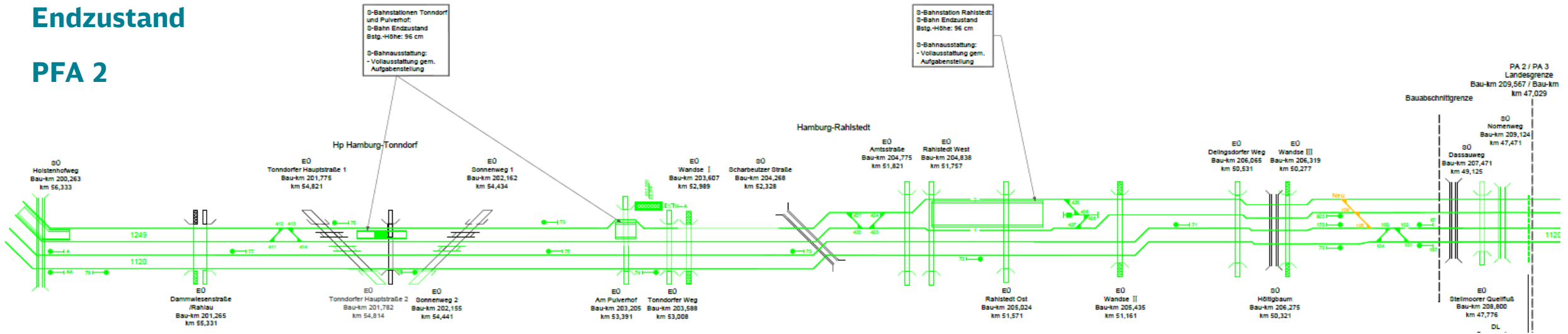
S4 geht los!

DB InfraGO

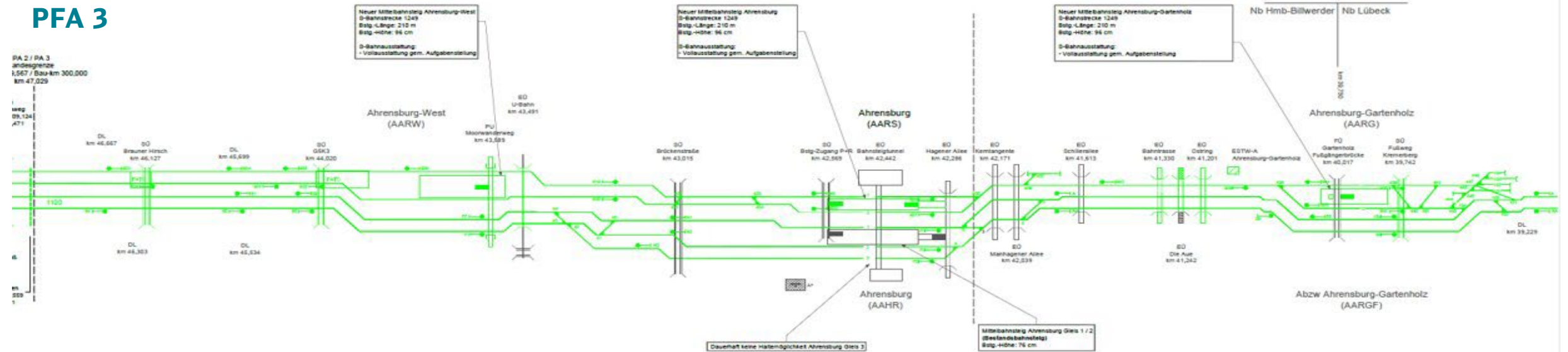
3.3 Bauphasenplanung in Folge Bündelung von S4 und Hochleistungskorridor

Endzustand

PFA 2



PFA 3



3.3 Bauphasenplanung in Folge Bündelung von S4 und Hochleistungskorridor

Vorteile durch die Synergiebündelung bzw. infolge Optimierungskonzept:

- ✓ **Einsparung von 21 Gleishilfsbrücken**, notwendig aktuell nur bei EÜ Ostring und U-Bahn U1 (waren dort bereits in der EP geplant)
- ✓ **Einsparung von ca. 10 LST Zwischenzustände** aus den Bauphasen der EP, notwendig wären aktuell ca. 3 LST Zwischenzustände
- ✓ **Einsparung der Behelfsbahnsteige**, notwendig wird eine Andienung über einen Behelfshaltepunkt nur in Ahrensburg Gartenholz
- ✓ **Verbesserte Verfügbarkeit der Infrastruktur** durch Aufrechterhaltung der Bestandsanlage bis zum HLK (ausgenommen Eingleisigkeit in Rahlstedt)

Besonderheiten bei der Projektentwicklung

3.4 Transparente Kostenermittlung und Zielkostenfindung inkl. Risikomanagement

- 3.4.1 Leistungsbezogene Arbeitskalkulation
- 3.4.2 Integrale Risikoanalyse
- 3.4.3 Integrale Betrachtung von Kosten, Terminen und Risiken
- 3.4.4 Zielkostenfindung
- 3.4.5 Beispielrechnung zur Vergütung im IPA

3.4 Transparente Kostenermittlung und Zielkostenfindung inkl. Risikomanagement

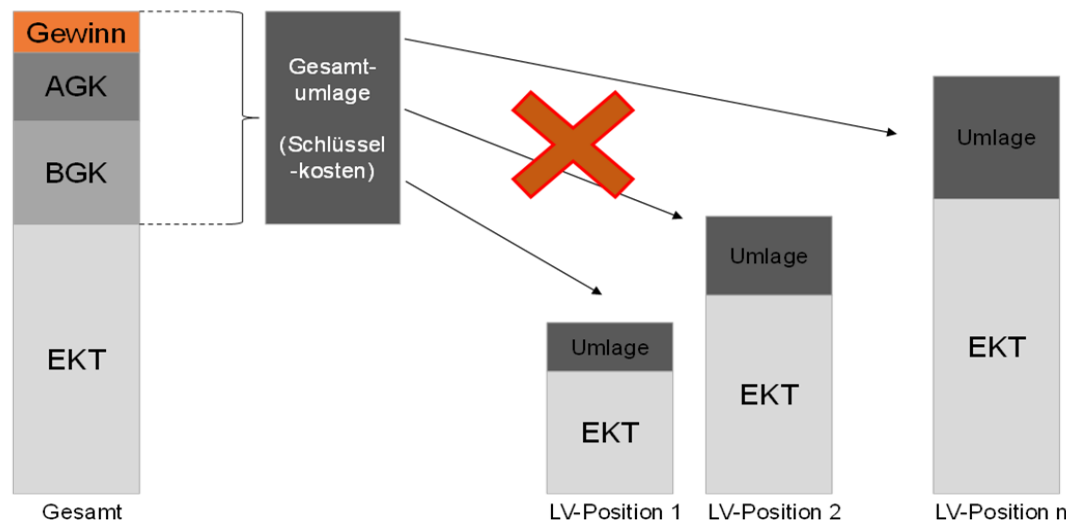
S 4

geht los!

3.4.1 Leistungsbezogene Arbeitskalkulation

Grundätze einer umlagefreien und leistungsbezogenen Arbeitskalkulation

Voraussetzung der partnerschaftlichen Abwicklung:
Umlagefreie und leistungsbezogenen Arbeitskalkulation



Es gibt kein LV als
Kalkulationsgrundlage!

- ✓ Transparente Darstellung von EKT und BGK (**Herstellkosten mit Ausweisung der Zeitgebundenen Kosten**).
- ✓ Prüfbarkeit auf **versteckte Zuschläge**, die nicht im Sinne eines partnerschaftlichen Ansatzes sind.
- ✓ Erstellung eines **Terminplan über realistische Leistungsansätze** (integrale Betrachtung Kosten und Termine).
- ✓ Bewertung der **Risiken auf Basis nachvollziehbarer Kostenansätze** – insbesondere Zeitgebunden Kosten.
- ✓ Festlegung der **Zielkosten** mit wirksamen **Anreizmechanismus** in Abhängigkeit vom Risikopotenzial.

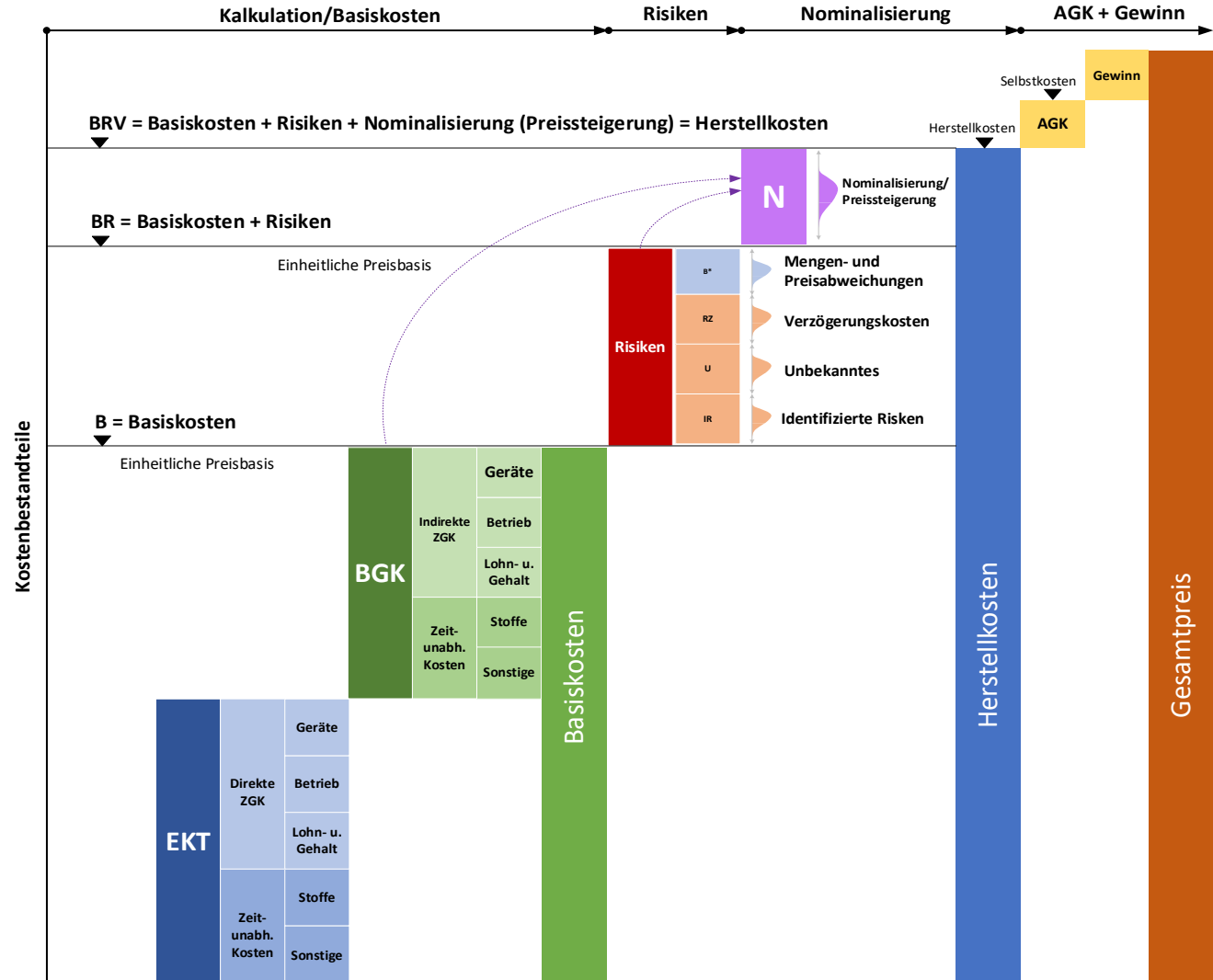
3.4 Transparente Kostenermittlung und Zielkostenfindung inkl. Risikomanagement

S 4

geht los!



3.4.1 Leistungsbezogene Arbeitskalkulation



3.4 Transparente Kostenermittlung und Zielkostenfindung inkl. Risikomanagement

3.4.1 Leistungsbezogene Arbeitskalkulation

The screenshot displays a software interface for cost calculation and risk management, organized into several panels:

- Left Panel (Tree View):** Shows a hierarchical cost structure for 'Baulose' (Construction Work). Key items include:
 - Los V1: 45,956 ME (39,255 ME)
 - AGK + Gewinn: 0,000 ME
 - V1 Gesamtzuschlag (Overhead und Gewinn): 5,466 ME (4,711 ME)
 - Los V1 Herstellkosten: 45,987 ME (39,255 ME)
 - Vorausvalorisierung: 13,972 ME (10,800 ME)
 - Risiken: 9,175 ME (7,265 ME)
 - Basiskosten: 21,908 ME (21,190 ME)
 - Übergreifend: 1,154 ME (0,815 ME)
 - Baustelleneinrichtung und -räumung (BE, BR): 1,151 ME (1,110 ME)
 - Indirekte zeitgebundene Kosten (ZGK): 6,725 ME (6,168 ME)
 - Bau (EKT): 10,580 ME (10,849 ME)
- Top Center Panel (Summary Table):**

Det.	385.530,00 €	PS	374.688,40 €	PS50	420.286,80 €	PS95	469.900,40 €	Faktor	1000
------	--------------	----	--------------	------	--------------	------	--------------	--------	------
- Center Panel (Chart):** A distribution function chart titled 'Verteilungsfunktion (Auswirkung in EUR x 1000)'. The x-axis represents 'Verteilung in EUR x 1000' (ranging from 3718 to 5239) and the y-axis represents 'Relative Häufigkeit' (ranging from 0.0% to 9.1%).
- Bottom Center Panel (Table):** A table for 'Teilelement (21 Positionen)'.

Teilelement	Eintrittswahrscheinlichkeit	Werte	Einheit
001 Vorhalten und Betreiben Baubüros (AG und AN)	100,00 %	1,000	PA
002 Werkstatthalle	100,00 %	1,000	PA
003 Magazincontainer	100,00 %	2,000	3,000, 4,000
004 Mannschaftcontainer (sozial BE-Fläche)	100,00 %	3,000	7,000, 10,000
005 Betonmischanlage (vollautomatisch, teilbesetzt)	100,00 %	1,000	PA
006 Baustellenlabor inkl. Personal	100,00 %	1,000	PA
007 Reifenwaschanlage	100,00 %		
- Right Panel (Gantt Chart):** A Gantt chart showing project activities with start and end dates. Key activities include:
 - 11 EKS zyk. Gl.1 (5.1): 22.07.2032 - 415
 - 12 Fertigtstellung V2: 10.09.2033 - 0
 - 13 V1 (Erkundungsstellen Bac): 14.10.2031 - 553
 - 14 Baustelleneinrichtung (BE): 14.10.2031 - 100
 - 15 Voreinschnitt: 22.01.2032 - 94
 - 16 EKS zyk. Gl.1 Kalotte: 25.04.2032 - 359
 - 17 H1 (Bad Fehlbaum - Prater): 18.10.2034 - 2,042
 - 18 Baustelleneinrichtung (BE): 18.10.2034 - 141
 - 19 Zyk. Vortrieb Gl.1+2: 08.03.2035 - 1,088
 - 20 Querschläge (QS) Gl.1+2: 21.02.2038 - 90
 - 21 Innenschale (IS) Gl.1+2: 22.05.2038 - 320
 - 22 Randweg Gl.1+2: 07.04.2039 - 160
 - 23 Tiefe Wanne: Aushub, So: 30.03.2038 - 601
 - 24 Restarbeiten und Baustelleneinrichtung (BR) H1: 21.11.2039 - 182
 - 25 H2 (Praterbach - Stochajox): 11.03.2035 - 2,660
 - 26 Baustelleneinrichtung (BE): 11.03.2035 - 106
 - 27 Montagekaverne Gl. 1: 25.06.2035 - 30
 - 28 Schacht 2: 25.06.2035 - 366
 - 29 Zyk. Gl.2 inkl. Montagek.: 25.06.2035 - 45
 - 30 Nothaltestelle (NHS): 25.06.2035 - 1,613
 - 31 kont. Vortriebe Gl.1+2: 11.03.2035 - 1,929
 - 32 Querschläge (QS) Gl.1+2: 22.08.2039 - 190
 - 33 Innenschale Gl.1: 23.03.2040 - 380
 - 34 Innenschale Gl.2: 21.07.2040 - 380
 - 35 Randweg Gl.1+2: 06.06.2041 - 190
 - 36 Restarbeiten + Baustelleneinrichtung (BR): 13.12.2041 - 191
 - 37 H3 (St. Korrelio - Stochajox): 19.07.2034 - 2,723

3.4 Transparente Kostenermittlung und Zielkostenfindung inkl. Risikomanagement

S 4 geht los!

3.4.2 Integrale Risikoanalyse

Die oft aufgetretenen Risiken wie Budgetüberschreitungen, Verzögerungen und Qualitätsmängel werden durch folgende Maßnahmen minimiert:

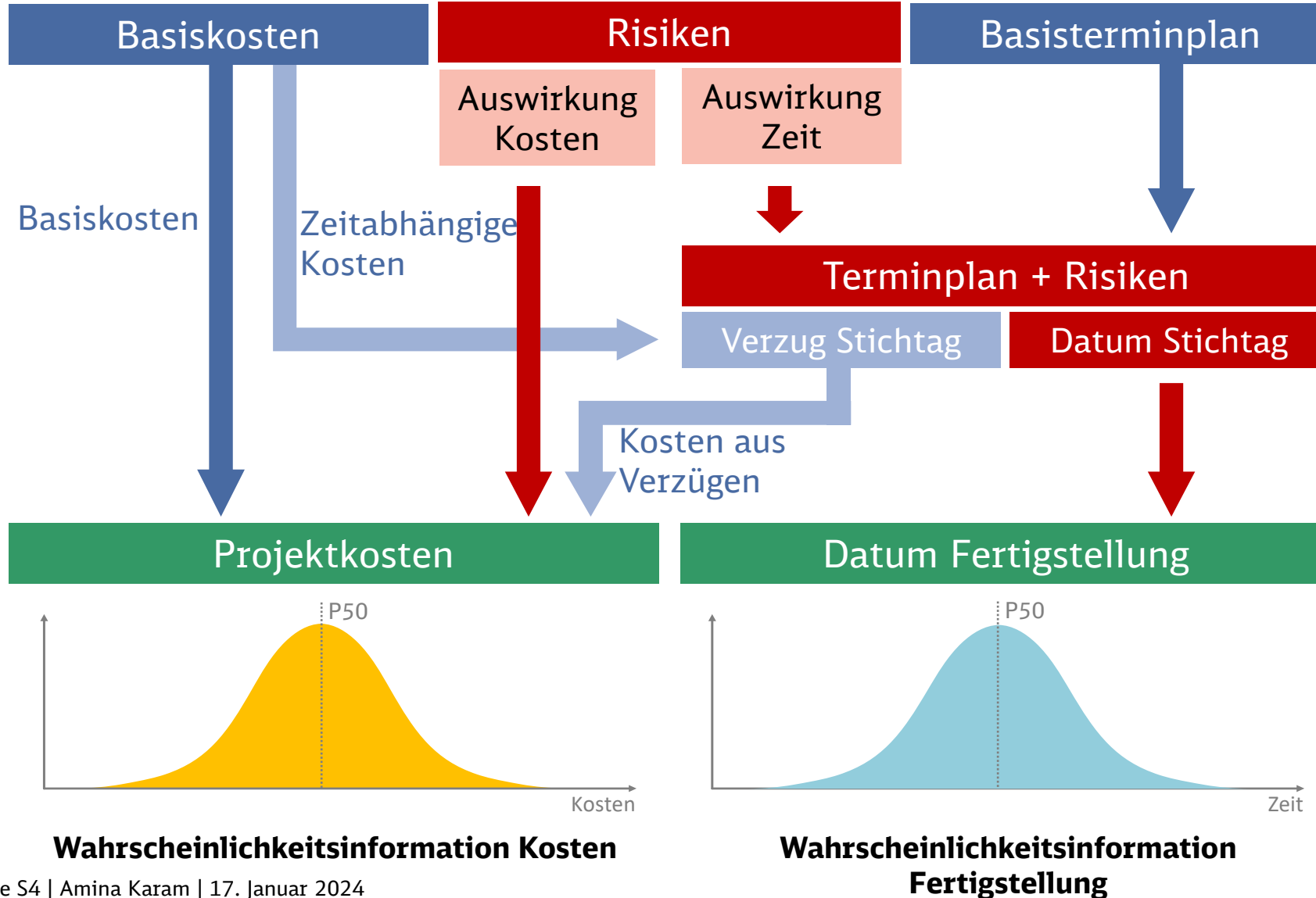
- IPA/PPA
- Totalsperrung durch den HLK Hamburg–Lübeck
- Gemeinsamer Risikoworkshop während der integralen Planungsphase
- Erstellung einer integrierten Kosten-, Risiko- und Terminplananalyse
- Frühzeitige Planung der Gegensteuerungsmaßnahmen der Risiken



3.4 Transparente Kostenermittlung und Zielkostenfindung inkl. Risikomanagement

S 4 geht los!

3.4.2 Integrale Risikoanalyse



Arbeitsmappe Import/Export Suche Hilfe

02 Sample tunnel project_DE-DE.riat

Baum Eingabe Gantt Wertanpassung Portfoliodaten

Beispielprojekt Tunnel Risiko Register Bauzeitplan Vorlagen

PRJ.02.T Tunnelbau 502,941 ME 477,261 ME

- PRJ.02.T.01 NATM Tunnel 90,080 ME 85,923 ME
 - Vortriebsklasse Profil 1 3,165 ME 3,070 ME
 - Vortriebsklasse Profil 2 22,063 ME 21,412 ME
 - Vortriebsklasse Profil 3 7,696 ME 7,475 ME
 - Abtransport+Deponie 6,635 ME 6,284 ME
 - Innenschale und restl. Arbeiten 43,148 ME 41,832 ME
 - Zuschläge Unberücksichtigtes auf Basiskosten (Kleinteile) 4,144 ME 4,004 ME
 - R010 NÖT N1+N2 - Vortriebsklassenverschiebung 0,203 ME 0,000 ME
 - R013 NÖT S1+S2 - Vortriebsklassenverschiebung 0,020 ME 0,027 ME
 - R012 NÖT F1+F2 - Vortriebsklassenverschiebung 0,045 ME 0,054 ME
 - R011 NÖT N1+N2 - Bergwasserzufluss >40 l/s 1,360 ME 0,750 ME
 - R014 NÖT Nachbrüche 5m³ bis 20m³ 0,579 ME 0,505 ME
 - R015 NÖT Nachbrüche > 20m³ 0,654 ME 0,510 ME
 - R028 Logistische Probleme Querschläge Nord (5-12) 0,000 ME 0,000 ME
 - R029 Logistische Probleme Querschläge Süd (13-25) 0,000 ME 0,000 ME
- PRJ.02.T.02 TBM Tunnel 375,905 ME 355,808 ME
 - TBM Beschaffung 44,492 ME 43,400 ME
 - Ausbruch und Sicherung 129,417 ME 126,120 ME
 - R003 TBM N1+N2 - Längere Störzone km 2.0 1,087 ME 0,900 ME
 - R004 TBM N1+N2 - Stillstand drückendes Gebirge 0,000 ME 0,250 ME
 - R005 TBM N1+N2 - Verlängerung Innenschale 10,066 ME 4,250 ME
 - R006 TBM N1+N2 - Bergwasserzufluss > 40l/s 1,504 ME 0,820 ME
 - R007 TBM N1+N2 - Vortriebsklassenverschiebung 0,088 ME 0,084 ME
 - R008 TBM S1+S2 - Durchörterung Störzone 1,264 ME 1,200 ME
 - R009 TBM S1+S2 - Vortriebsklassenverschiebung 0,000 ME 0,000 ME
 - R026 TBM S1+S2 - Schäden am Hauptlager 0,000 ME 0,200 ME
 - R027 TBM S1 - Einarbeitungszeit 0,000 ME 0,000 ME
- PRJ.02.T.03 Zugangsschacht 11,110 ME 10,725 ME
- PRJ.02.T.04 Nothaltestelle 25,651 ME 24,805 ME
- PRJ.02.S Systeme 174,466 ME 168,911 ME
- PRJ.02.P Tiefbauarbeiten, Portalbauwerke 4,159 ME 4,098 ME
- PRJ.02.R.D Verzögerungskosten 5,951 ME 0,810 ME
 - R030 Kosten aus Verzögerungen Auftraggeber 6,525 ME 2,520 ME
 - R031 Kosten aus Verzögerungen Auftragnehmer 0,000 ME 0,570 ME
 - R032 Auftragnehmer Vertragsstrafe 0,000 ME -2,280 ME
- PRJ.02.R.U Risiko Unbekanntes 54,805 ME 51,253 ME
 - R034 Unbekanntes Risiko - Kosten 54,805 ME 51,253 ME
- PRJ.02.V Vorausvalorisierung 128,250 ME 99,933 ME

Erfassung Risiken

Ermittlung Verzögerungskosten

Diagramm: Basisbauplan + Unsicherheiten + Risiken

Basistauplan + Unsicherheiten + Risiken

Planung Bandbreiten

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028

Zugangsschacht

NÖT Süd 1. Röhre

NÖT Süd 2. Röhre

TBM Süd 1. Röhre

TBM Süd 2. Röhre

Querschläge Süd (13-25)

Innenschale Süd 1. Röhre

Innenschale Süd 2. Röhre

Nordzugang von Zugangsschacht

TBM Nord 1. Röhre

TBM Nord 1. Röhre

Querschläge Nordi (5-12)

NÖT-Vortrieb vom Nordportal

Erd-, Bau- und Straßenbauarbeiten

NÖT 1. Röhre inkl. Querschlag 1-3

NÖT 2. Röhre inkl. Querschlag 1-3

NÖT

Risiken Vorgängen zuweisen

Allgemein Dauer Kosten Beziehungen Auswertung Zurück Weiter

Ausgewählter Stichtag/Sammler: Bauende (Abweichung vom Z)

Krit.Wege Det. 03.04.2024 PS 05.04.2024 P50 22.10.2024 P95 17.08.2025

Zeit (KT)

Zeit (AT)

Kosten

Verteilungsfunktion Stichtagsdatum

Reifezeit

Unterschreitungswahrscheinlichkeit

05.04.2024 07.05.2024 02.06.2024 22.06.2024 10.07.2024 28.07.2024 14.08.2024 30.08.2024 16.09.2024 02.10.2024 19.10.2024 06.11.2024 26.11.2024 18.12.2024 13.01.2025 12.02.2025 24.03.2025 19.05.2025 17.08.2025

Unterschreitungswahrscheinlichkeit in %

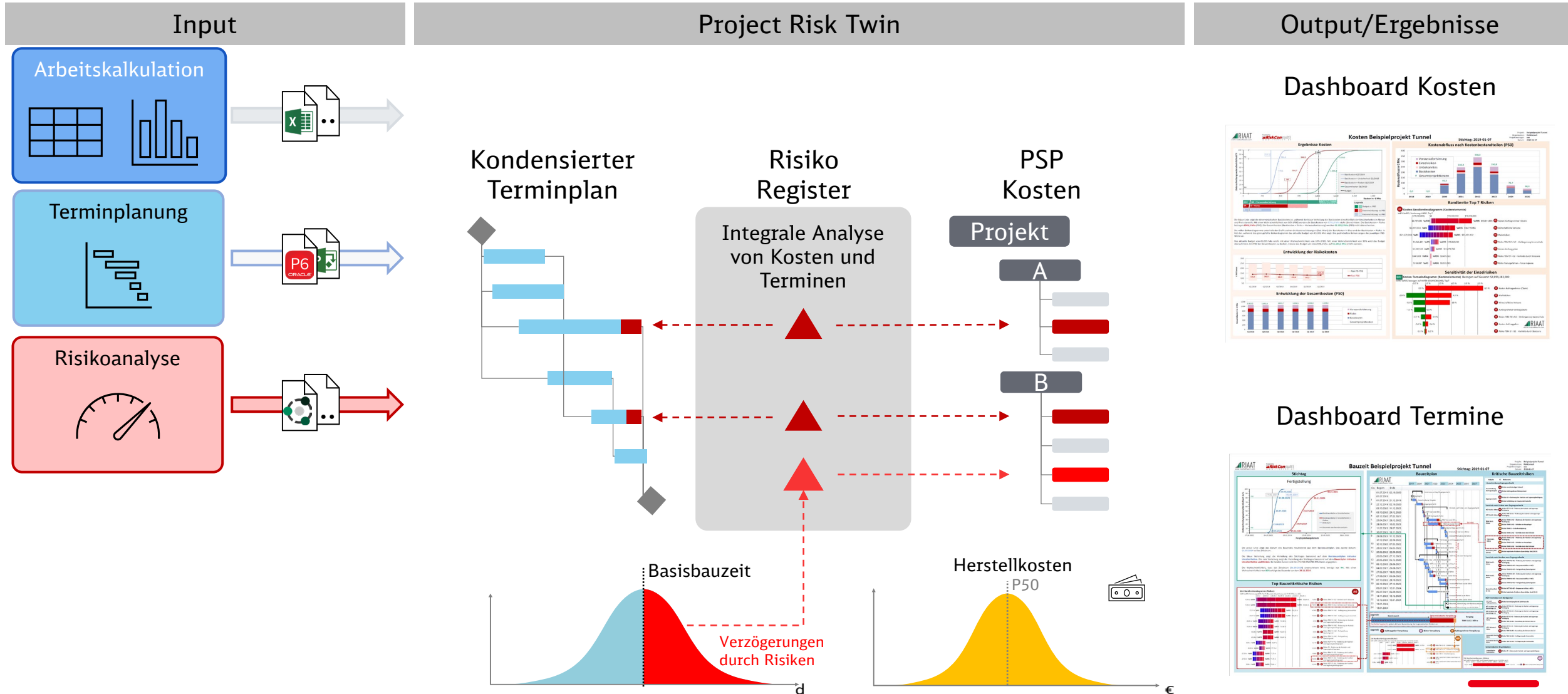
Abweichung vom Zieldatum '27.08.2024' (Kalendertage)

Net -146 00 d PS -144 00 d P50 36 00 d P95 355 00 d

Auswertung Verzögerungen durch Risiken

3.4 Transparente Kostenermittlung und Zielkostenfindung inkl. Risikomanagement

3.4.3 Integrale Betrachtung von Kosten, Terminen und Risiken



The image displays four panels from the Primavera P6 software interface, illustrating various project management and risk analysis tools for a tunnel project.

- Panel 1 (Left):** Shows the project hierarchy (WBS) with a tree view of tasks and their associated costs. The total project cost is \$939,215,699.97. It includes categories like PRJ.01 (Owner's indirect cost), PRJ.01.1 (Property costs), PRJ.01.2 (Investigation), PRJ.01.3 (Design & engineering), PRJ.02 (Construction contract), PRJ.02.1 (Tunnelling works), PRJ.02.2 (TBM Tunnel), PRJ.02.3 (Access shaft), PRJ.02.4 (Underground refuge), PRJ.02.5 (Systems), PRJ.02.C (Civil works, portal structures), and PRJ.02.R (General risks).
- Panel 2 (Middle-Left):** Displays the 'Set of evaluated cost components: Main Items' with a total project cost of \$939,215,699.97. It includes distribution functions (histograms and normal curves) for 'Escalation' (Total: \$116,749,595.22) and 'Risk' (Total: \$74,804,211.46). A Lorenz curve is also shown for the 'Base Cost' (Total: \$747,661,893.29).
- Panel 3 (Middle-Right):** Shows a Gantt chart and network diagram of the project schedule. The project start is 12/25/2018 (Construction Start) and the completion is 3/29/2024. The diagram includes tasks such as 'Tender, Access Shaft', 'Tender, Contract Award', 'South Drive from Access S1', 'North Drive from Access S1', 'Drill/Blast from North Po', and 'Underground Refuge'.
- Panel 4 (Right):** A Tornado Diagram showing the sensitivity analysis of the total project cost. The total cost is \$1,036,703,552.00. The diagram identifies the most significant cost drivers, such as 'Market' (impact: \$151,452,210) and 'Economic gains/losses due to deviation from target date' (impact: \$48,757,510).

PSP mit Kostenbestandteilstruktur

Probabilistisches Gesamtergebnis nach Kostenbestandteilen

Integrierter Terminplan mit Verknüpfung von Risiken und Meilensteinen

Tornado Diagramm mit Sensitivitätsanalyse

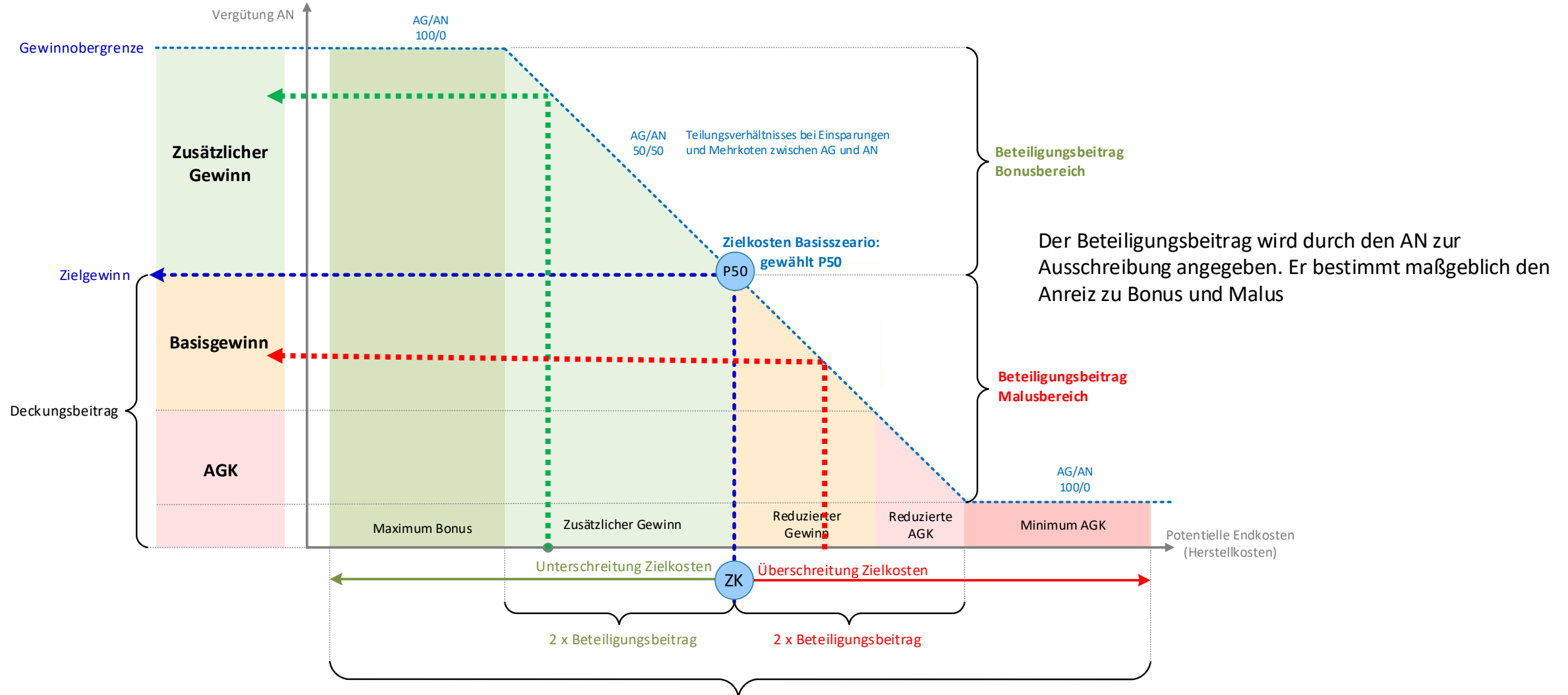
3.4 Transparente Kostenermittlung und Zielkostenfindung inkl. Risikomanagement

S 4

geht los!



3.4.4 Zielkostenfindung - Anreizmechanismus



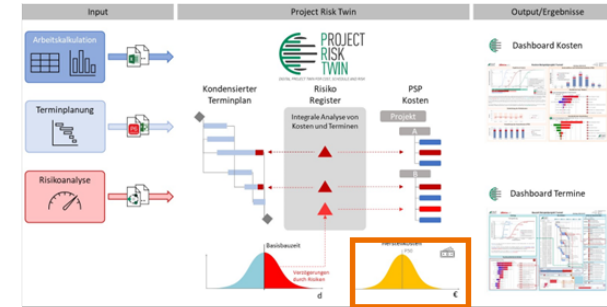
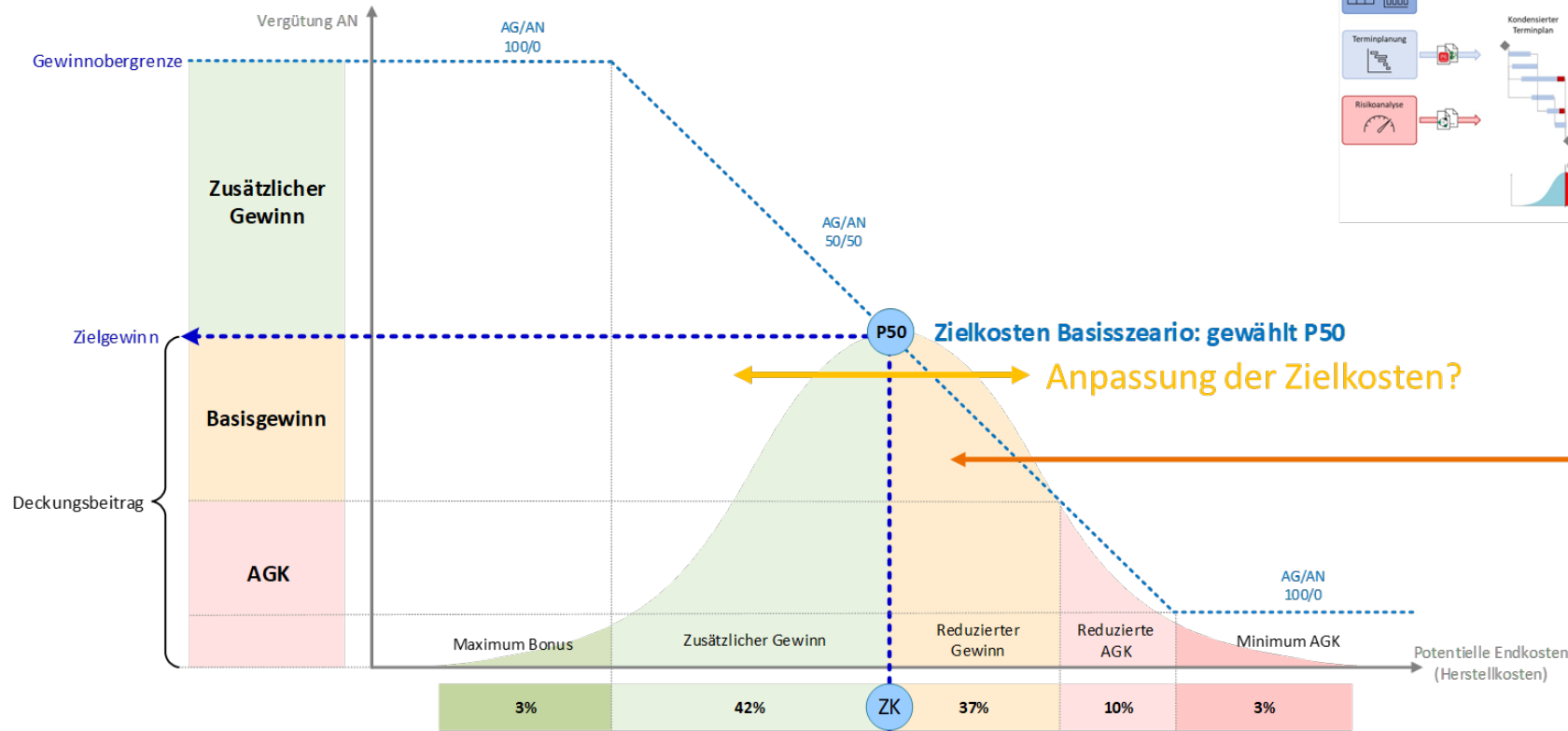
Vergütungszonen in Abhängigkeit der potenziellen Herstellkosten bei Fertigstellung

3.4 Transparente Kostenermittlung und Zielkostenfindung inkl. Risikomanagement

S 4

geht los!

3.4.4 Zielkostenfindung – Finale Validierung der integrale Zielkosten



- Erstellung Basis-Zielkostenmodell mit Zielkosten auf P50
- Überprüfung, mit welcher Wahrscheinlichkeit Bonus und Malus erreicht werden

Arbeitsmappe Import/Export Suche Hilfe

2024-01-14_Richart BT H1 Anzeig und Zielkosten_V00.riaat

Baum Eingabe Gantt Wertanpassung Portfoliodaten

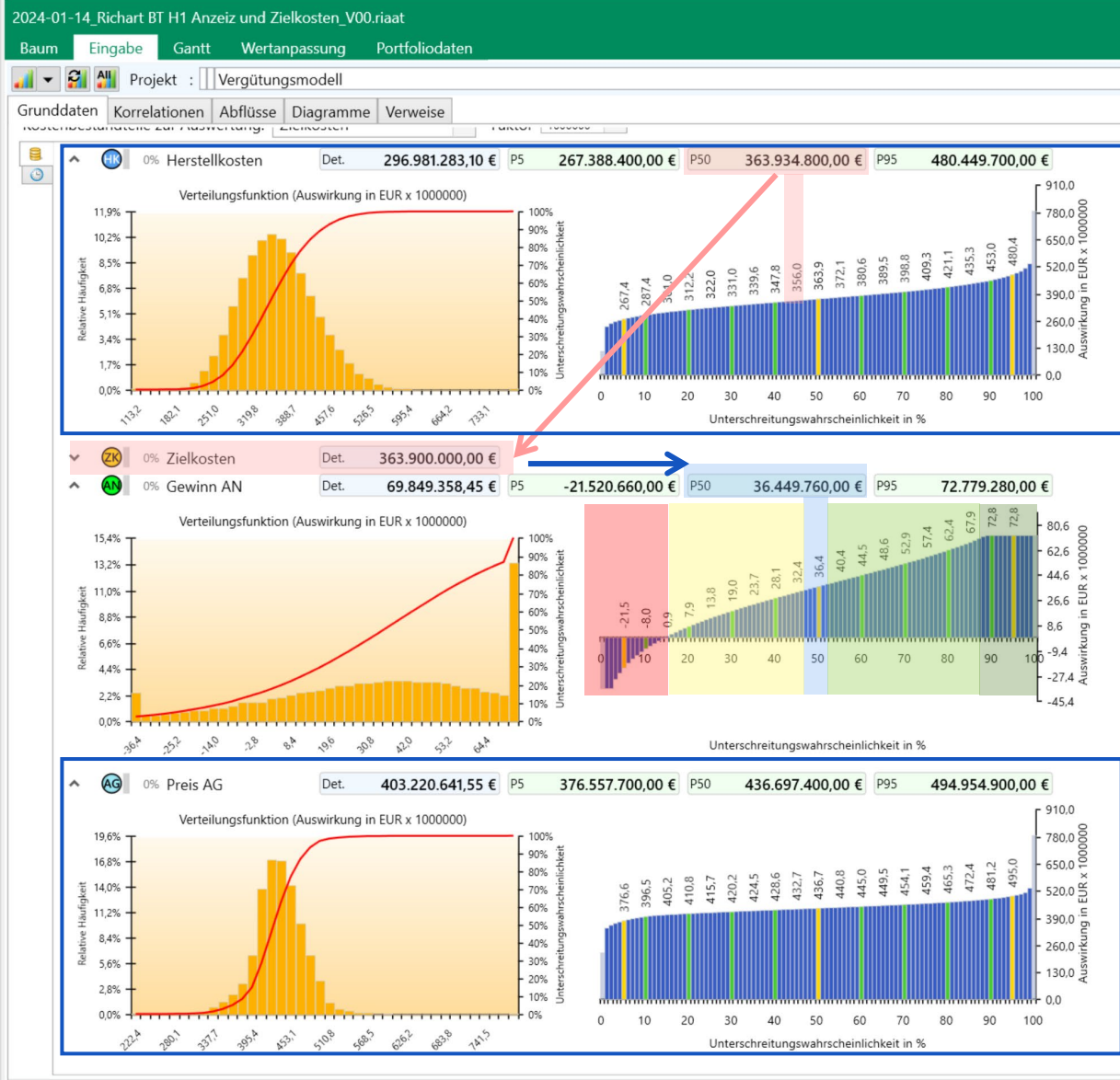
Terminplan Vorlagen

PSP Masterkalkulation Risikoregister

Ansicht: \$ % P

Richart Basistunnel

- Vergütungsmodell**
 - Ergebnis Risikanalyse / Los H1 Herstellkosten
 - [Verknüpft] Herstellkosten (Ergebnis Richart BT H1 Gesamt)
 - [EINGABEN] Zielkosten, Gewinn und AGK
 - [EINGABE] Zielkosten/Referenzkosten [€]
 - [EINGABE] Zuschlag AGK bezogen auf Zielkosten [%]
 - [EINGABE] Zielgewinn bezogen auf Zielkosten [%]
 - [EINGABE] Zusätzlicher Gewinn bis Gewinngrenze bezogen auf [€]
 - [Abbildung informativ]
 - Zielkosten
- Basismodellwerte
 - [EINGABE] Anreizmodell Vergütungsstufen AN
- Nebenrechnungen
 - Ergebnisse
 - Verlust AN
 - Preis AG
 - Prüfsumme AN + AG (Entspricht HK + AGK)
 - Gewinn AN
 - Abweichung Zielgewinn



- 1) Vereinbarte Herstellkosten (probabilistische Ermittlung)
- 2) Zielkosten (hier: P50)
- 3) Zielgewinn (Beispiel: 10% der Zielkosten)
- 4) Abweichung Zielgewinn und Wahrscheinlichkeit auf Bonus und Malus
- 5) Preis AG (Herstellkosten+ AGK + Gewinn inkl. Unsicherheiten)

3.4 Transparente Kostenermittlung und Zielkostenfindung inkl. Risikomanagement

S 4

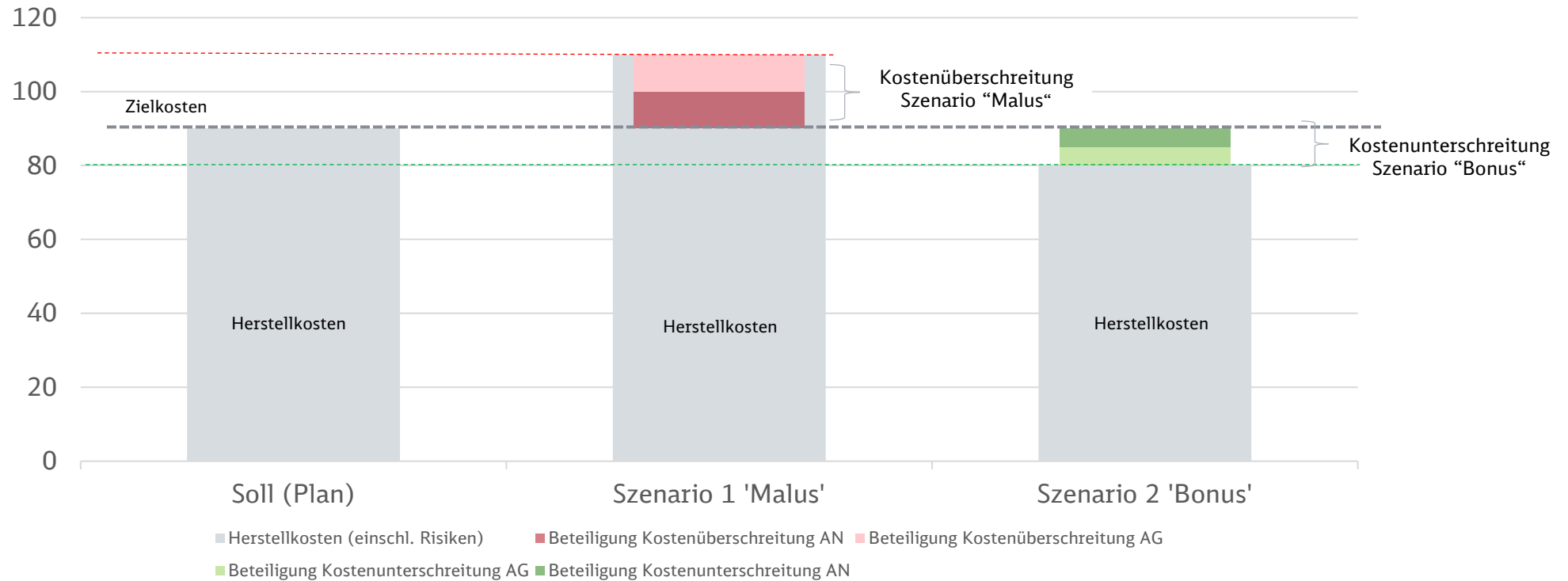
geht los!



3.4.5 Beispielrechnung zur Vergütung im IPA

Beispieldarstellung:

- Beteiligungsbeispiel
Kostenunter bzw. -
überschreitung = 50 % AG,
50 % AN (aufgeteilt auf
Allianzpartner)



3.4 Transparente Kostenermittlung und Zielkostenfindung inkl. Risikomanagement

S 4

geht los!



3.4.5 Beispielrechnung zur Vergütung im IPA

Ermittlung der Beteiligungsbeiträge					
Leistungspakete/Lose Anteile der Allianz-Partner am Zielpreis		Beteiligungsbeitrag (%) (Prozentsatz gem. Angebot)	Beteiligungsbeitrag (EUR) (Fixierung mit Zielpreisfestlegung nach Ende der Planungsphase)	Verteilungsschlüssel (%) zwischen Allianz-Partnern	Verteilungsschlüssel (%) 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%	50%
Beteiligungsbeitrag AG			9.475.000,00 €		50%
max. Beteiligungsgrenze		100,0%	18.950.000,00 €		

4. Partnerschaft mit uns

4.1 Wichtige Anforderungen an unsere Partner im Überblick

4.1 Anforderungen an uns als Team (DB und Partner)



4. Partnerschaft mit uns

4.2 Allianzzuschnitte & Vergabepakete bzw. Vergabestrategie inkl. Vorschlag der DB

4.2.1 Projektziele

4.2.2 Erforderliche Leistungen

4.2.3 Erforderliche Marktteilnehmer

4.2.4 Kritische Eckpunkte

4.2.5 Vorschlag der DB – Allianzzuschnitte/Vergabepakete → **Welche Allianz für die S4?**
(Erster Vorschlag der DB)

4.2 Allianzzuschnitte & Vergabepakete bzw. Vergabestrategie inkl. Vorschlag der DB

4.2.1 Projektziele

S 4 geht los!



Oberste Priorität: Termine

- Streckenabschnitt bis Rahlstedt IBN 12/2027
- Gesamtstrecke Fertigstellung bis 12/2029

Hohe Priorität: Keine Probleme aus Schnittstellen

- Enges Zeitfenster für Abschnitt bis Rahlstedt wegen HLK (5 Monate - Bauzeit)
- Optimierung des gesamten Bauablaufes durch einer effektiven Gewerke-Koordination

4.2 Allianzzuschnitte & Vergabepakete bzw. Vergabestrategie inkl. Vorschlag der DB

4.2.2 Erforderliche Leistungen

S 4 geht los!

DB InfraGO

- Ausführungsplanung
- Erdbau
- Tiefbau
- Oberbau
- Lärmschutzwände
- Konstruktiver Ingenieurbau
- Oberleitungsanlagen
- 50Hz-Anlagen
- Telekommunikationsanlagen
- Leit- und Signaltechnik*

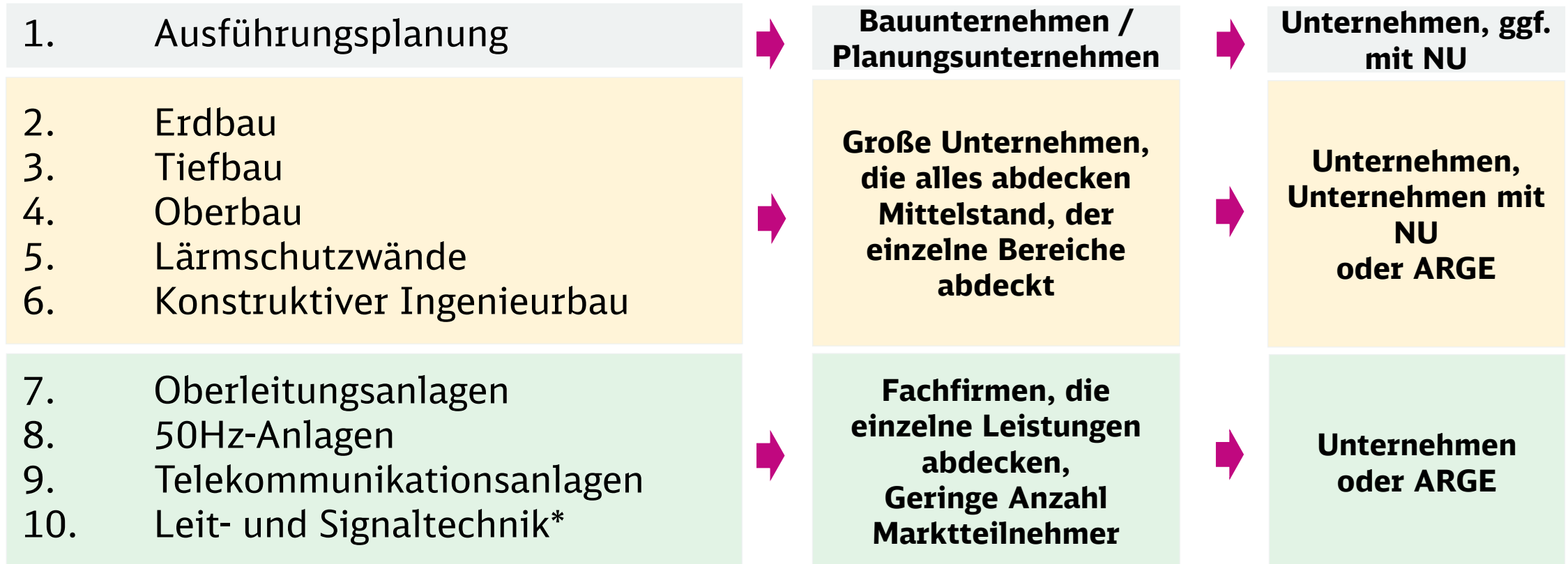
4.2 Allianzzuschnitte & Vergabepakete bzw. Vergabestrategie inkl. Vorschlag der DB

4.2.3 Erforderliche Marktteilnehmer

S 4

geht los!

DB InfraGO



4.2 Allianzzuschnitte & Vergabepakete bzw. Vergabestrategie inkl. Vorschlag der DB

4.2.4 Kritische Eckpunkte

Streckenabschnitt bis Rahlstedt mit IBN 12/2027

- Im Abschnitt des PFA 2 bis Rahlstedt (ca. 80% der Leistungen in PFA 2) müssen viele Arbeiten parallel erfolgen. Dies sind u.a. der Bau der Stützwände und der Bau verschiedener SÜen. Da sich der Baubereich teilweise auch in Einschnitten befindet ist dort eine Materialzufuhr von außen nur bedingt möglich. Häufig muss daher ohne größere BE-Fläche in unmittelbarer Nähe ausgekommen werden, was eine permanente Zulieferung der Materialien über Schiene und Straße zur Folge hat.
- Für die Ausführung der meisten Arbeiten steht aufgrund der Sperrpause bedingt durch den HLK nur ein begrenztes Zeitfenster von 5 Monaten zur Verfügung. Dies bedeutet, dass in diesem Zeitfenster **alles** reibungslos ablaufen muss und der Bauablauf vorher mit allen vorhersehbaren Störquellen vorausschauend zu planen ist. **In Zeitraum bis zur Totalsperrung sollte die integrale Ausführungsplanung und erforderliche Arbeitsvorbereitung abgeschlossen sein.**
- Die Störquellen und Abhängigkeiten der einzelnen Leistungen können nur dadurch bewältigt werden, dass die ausführenden Gewerke/Planer sich **kontinuierlich eng abstimmen** und ein eigenes wirtschaftliches Interesse daran haben, dass das Zeitfenster optimal genutzt und nicht überschritten wird.

4.2 Allianzzuschnitte & Vergabepakete bzw. Vergabestrategie inkl. Vorschlag der DB

4.2.4 Kritische Eckpunkte

S 4 geht los!

Streckenabschnitt ab Rahlstedt bis Ende PFA 3 mit IBN 12/2029

- Im restlichen Abschnitt des PFA 2 ab Rahlstedt (ca. 20% der Leistungen in PFA 2) sowie im PFA 3 gilt hinsichtlich der verzahnten Leistungserbringung das vorstehend Gesagte entsprechend.
- Für die Ausführung aller Arbeiten steht hier ein größeres Zeitfenster zur Verfügung, welches zwar ebenfalls einer koordinierten Abwicklung bedarf, aber **deutliche geringere** zeitliche Risiken im Hinblick auf Sperrpausen aufweist. Dies bedeutet, dass dort etwaige sich verwirklichende Risiken aus dem Abschnitt (PFA 2) bis Rahlstedt, die z.B. aus einer terminsichernden Maßnahme der dortigen Leistungen resultieren, im PFA 3 wieder abgepuffert werden könnten.
- Rechtskraft des PFA 3 wird erst im 3. Quartal 2025 erwartet, was für eine vorgezogene Fortsetzung der Planung spricht, da diese grundsätzlich unabhängig von dem Vorliegen eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss gestartet werden kann.



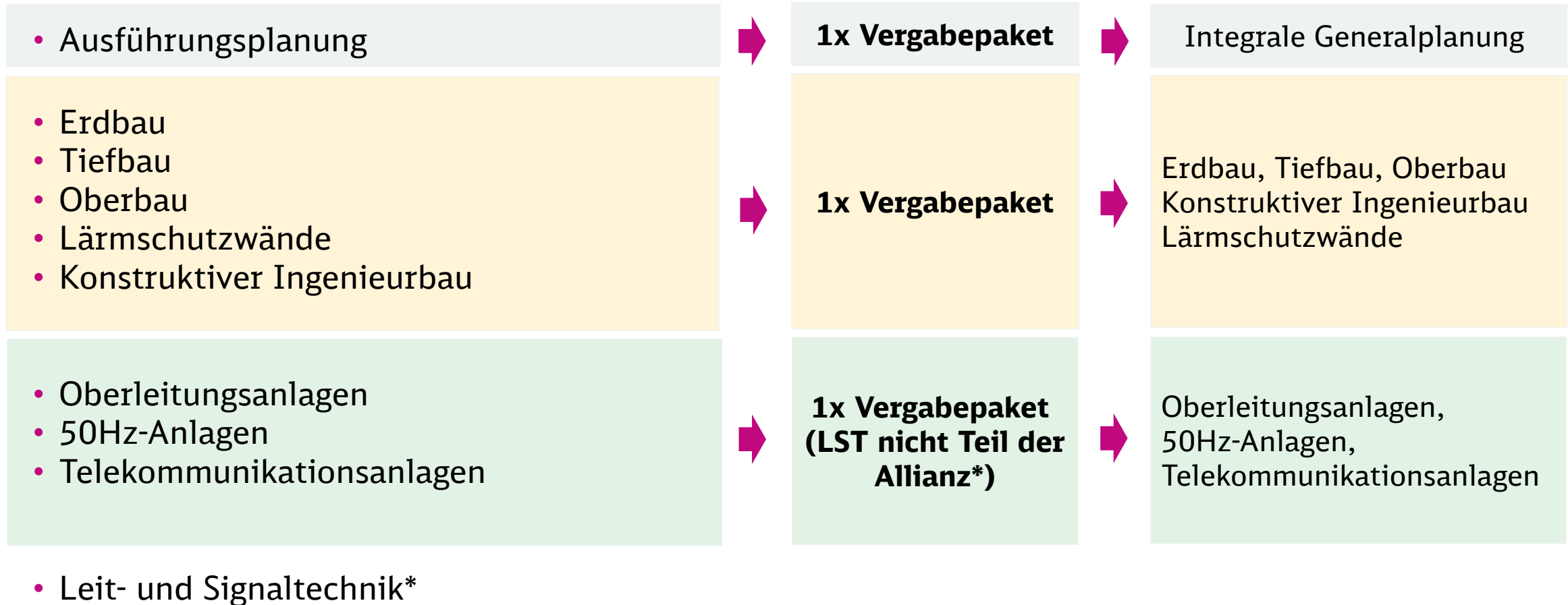
Abhängigkeiten und Zeitfolge beider PFAs 2 und 3 sprechen für **eine** Allianz

4.2 Allianzzuschnitte & Vergabepakete bzw. Vergabestrategie inkl. Vorschlag der DB

S 4

geht los!

4.2.5 Vorschlag der DB – Allianzzuschnitte/Vergabepakete (Erster Vorschlag)



4.2 Allianzzuschnitte & Vergabepakete bzw. Vergabestrategie inkl. Vorschlag der DB

4.2.5 Vorschlag aus dem Marktaustausch

S 4 geht los!

DB InfraGO

Wir freuen uns über Ihre rege Beteiligung zu Allianzschnitten & Vergabepaketen!

4. Partnerschaft mit uns

4.3 Marktaustausch

Allianzzuschnitte und Vergabepakete



Amina Karam

Gesamtleitung
S-Bahn S4 & HLK
Hamburg–Lübeck



Michael Kablitz

Leiter Planung



Elnaz Ranjgari

Leiterin Cost-Controlling
& Risikomanagement



Markus Lentzler

Experte und Leiter
IPA Zentrum

5. Umfrage

Den QR-Code scannen oder folgende URL eintippen:
www.menti.com/alkjs6fnenf9



Ausblick

Am 05. März 2024 geht es weiter: Vorausschreibung der Vergabepakete und Allianzzuschnitte

Einladung folgt am
31. Januar 2024



Mehr Informationen finden Sie ab dem
01. Februar 2024 unter www.s-bahn-4.de/ipa



Wir sind für Sie da!

Ihr Kontakt zu uns

S4@deutschebahn.com

040 3918 2161

www.s-bahn-4.de



Pia Haskamp

Teamleiterin Stakeholdermanagement



Elena Ahrens

Fachreferentin Stakeholdermanagement

„Gemeinsam mit Ihnen und meinem Team möchten wir im Rahmen des Partnerschaftsmodell Schiene schon früh transparent, agil, innovativ und auf Augenhöhe zusammenarbeiten und die S4 gemeinsam planen, bauen und vorantreiben.“

Informieren Sie sich jetzt, seien Sie dabei und profitieren Sie mit uns. Wir freuen uns auf Sie!“

**Amina Karam,
Gesamtleitung S-Bahn S4 & HLK Hamburg-Lübeck**



An aerial view of a city at sunset, featuring a river, buildings, and a harbor with cranes in the background. The sky is a warm orange color.

S 4



InfraGO