

Projektbeschreibung



Inhalt:

Maßnahmen-/Projektbeschreibung und Vorbemerkungen

Blatt 2 bis Blatt 19

- Leistungsstufe 1 Projektvorbereitung (Grundlagenermittlung, Vorplanung)
- Leistungsstufe 2 (Option 1) Planung (Entwurfs- und Genehmigungsplanung)
- Leistungsstufe 3 (Option 2) Ausführungsvorbereitung, Ausführung, Projektabschluss

**Projektbeschreibung Projektsteuerung NBS Dresden
– Prag, Projektteil 2 und 3**

Anlage Nr. 1.0
Blatt 2 / 19
Zum Vertrag:
20FEI46782

Inhaltsverzeichnis

1.1	Zu planende Baumaßnahme(n)	3
1.2	Derzeitiger Planungsstand	4
1.3	Projektteile	4
1.4	Lage / örtliche Verhältnisse	7
	ROV - Lage des Vorhabens im Raum und Lage der Varianten	7
1.5	Kaufmännische Projektstruktur.....	8
2.	Beschreibung und Anforderungen je Projektteil	8
2.1	Projektteil eins (1) Maßnahmen im Bereich Heidenau,	8
2.2	2. Projektteil 2 der gemeinsamen Planung (Leistungsschwerpunkt der gegenständlichen Ausschreibung).....	9
2.2a	Volltunnelvariante, ROV Varianten A bis C (siehe Anlage 18 - Streckenkarte).....	10
2.2b	NBS-Abschnitt Teiluntertunnelung, ROV Variante D bis G (siehe Anlage 18 - Streckenkarte)	10
2.3	Projektteil drei (3) Maßnahmen im Bereich Ústí nad Labem	11
3.	Aufgabenstellung	13
3.1	Allgemein.....	13
3.2	Besprechung, Termine, Niederschriften	14
4.	Einsatz von EDV-Systemen	17
5.	Schnittstellen und Präsenz	17
6.	Kapazitive Ausgestaltung	18

Projektbeschreibung Projektsteuerung NBS Dresden – Prag, Projektteil 2 und 3

Anlage Nr. 1.0
Blatt 3 / 19
Zum Vertrag:
20FEI46782

1. Allgemeine Beschreibung / Vorbemerkungen

1.1 Zu planende Baumaßnahme(n)

Ein wichtiges Bindeglied im grenzüberschreitenden Schienenverkehr – sowohl für die Bundesrepublik Deutschland als auch für die Tschechische Republik und die südöstlichen Nachbarstaaten der beiden Länder, ist die Strecke Berlin – Dresden – Prag.

Eine Erweiterung und Beschleunigung der bestehenden Schienenverbindung zwischen Dresden und Prag durch das Elbtal ist aus umweltrelevanten und topografischen Gesichtspunkten nicht möglich. Vor diesem Hintergrund soll die zukünftige Bewältigung des wachsenden grenzüberschreitenden Verkehrs im Schienenkorridor Berlin – Dresden – Prag als gemeinsames strategisches Ziel von Deutschland und Tschechien verfolgt werden.

Die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde gelegte Streckenführung einer Neubaustrecke (NBS) verlässt die heutige Trasse südlich von Heidenau und mündet auf tschechischem Territorium in Ústí nad Labem wieder in das Bestandsnetz ein. Der Abschnitt zwischen Heidenau und Ústí nad Labem soll als zweigleisige Neubaustrecke mit einer Länge von ca. 44 km für eine Geschwindigkeit von bis 200 km/h (ggf. bis 230 km/h) durch das Erzgebirge realisiert werden. Kernstück ist der Neubau eines Tunnels im Erzgebirge. Vor dem Erzgebirgsbasistunnel soll, soweit möglich, ein Überholbahnhof angeordnet werden. Auf tschechischer Seite wird neben dem Tunnelanteil, nach BVWP-Bewertung auch eine Verbindungskurve zum Bahnhof Chabařovice zur direkten Führung von Güterzügen in Richtung Teplice unterstellt.

Das übergeordnete Ziel ist eine deutliche Verkürzung der Reisezeiten im Personen- und Güterverkehr. Weiterhin wird eine hochwassersichere Eisenbahnverbindung außerhalb des Elbtals realisiert, was die Flexibilität und Redundanz der Infrastruktur entlang des TEN-V Korridors Orient / Östliches Mittelmeer erhöht.

Verkehrliches Ziel der Maßnahme ist die Erreichung einer deutlichen Reisezeitverkürzung zwischen Berlin und Prag. Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Wirkung der ABS Berlin-Dresden-Prag soll eine Zielfahrzeit Berlin – Prag von ca. 2 Stunden 30 Minuten erreicht werden. Die Zielfahrzeit Berlin – Dresden soll bei ca. 80 Minuten liegen.

Die Zielfahrzeit Dresden – Prag soll ca. 60 Minuten betragen (Hinweis: Die BVWP-Bewertung unterstellt eine Fahrzeit Dresden – Prag von 66 Minuten bzw. Dresden – Ústí nad Labem von 24 Minuten und wurde im Rahmen der Nutzen-Kosten-Bewertung verarbeitet). Die aktuelle Fahrzeit Berlin – Prag im Fernverkehr beträgt ca. 4 Stunden und 15 Minuten. Trassierungstechnisch ist die Strecke auch für den Güterverkehr (740m-Netz) auszulegen, für den die neue Streckenführung aufgrund einer Laufwegverkürzung von ca. 25 km attraktiv ist.

Der Planungsumfang besteht in der Durchführung der Lph 1 und 2. Zentraler Bestandteil dieses Maßnahmenkomplexes für eine neue Eisenbahnverbindung zwischen Dresden und Prag ist die Errichtung eines Neubauabschnittes zwischen Heidenau (DB-Strecke 6240) und Chabařovice (-Správa železnic, státní organizace Strecke Nr. 160 00 gemäß Netzzugangsbedingungen).

Projektbeschreibung Projektsteuerung NBS Dresden – Prag, Projektteil 2 und 3

Anlage Nr. 1.0
Blatt 4 / 19
Zum Vertrag:
20FEI46782

1.2 Derzeitiger Planungsstand

Die ersten Untersuchungen zu dem Projekt „Neue Eisenbahnverbindung Dresden – Prag“ wurden bereits im Jahr 2008 durchgeführt. Bis zum jetzigen Zeitpunkt wurden insgesamt sieben (7) Streckenvarianten entwickelt, welche für die Durchführung des Raumordnungsverfahren relevant sein werden.

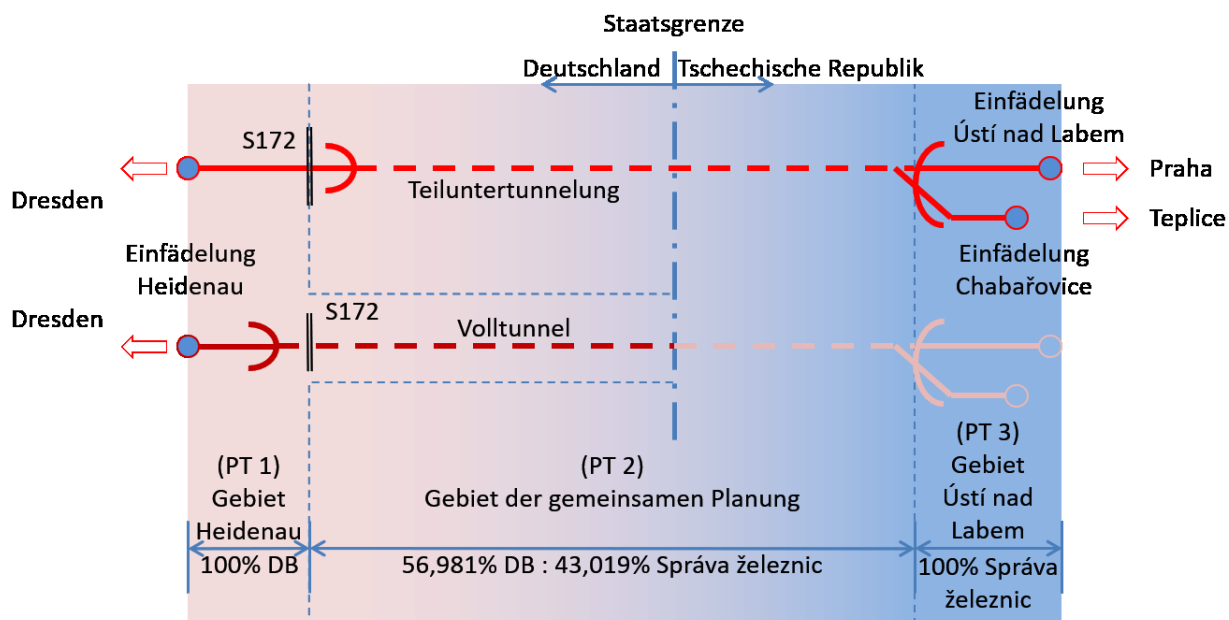
Der Beginn des Raumordnungsverfahrens (ROV), in welchem alle Streckenvarianten öffentlich vorgestellt werden, erfolgte auf deutscher Seite im Dezember 2019. Der Abschluss des ROV ist für das dritte Quartal 2020 geplant.

Derzeit erfolgt die Erarbeitung der betrieblichen Aufgabenstellung. Die betriebliche Aufgabenstellung (BAst) und die verkehrliche Aufgabenstellung (VAst) befindet sich derzeit in Bearbeitung.

Auf Grund der zu untersuchenden Varianten der Linienführung werden die VAst und BAst dem Planer zu Beginn nur als Bearbeitungsstand zur Verfügung gestellt. Die weitere Bearbeitung der Dokumente hat planungsbegleitend zu erfolgen.

1.3 Projektteile

Bei der Neuen Eisenbahnverbindung Dresden – Prag, handelt sich um drei verschiedene Projektteile, deren Erarbeitung erfolgt zeitlich voneinander unabhängig. Sie setzen sich hinsichtlich ihrer Ausführung und ihres Kostenteilungsschlüssels (*) wie folgt zusammen:



(*) Der AG behält sich vor, bei Bedarf den Kostenteilungsschlüssel anzupassen.

Projektbeschreibung Projektsteuerung NBS Dresden – Prag, Projektteil 2 und 3	Anlage Nr. 1.0 Blatt 5 / 19 Zum Vertrag: 20FEI46782
---	--

Projektteil eins (1) Maßnahmen im Bereich Heidenau

Im Bereich Heidenau - Großsedlitz erfolgt die Ausfädelung aus der Bestandsstrecke DB 6240. Dieser Projektteil umfasst ebenfalls die Untersuchung der Anordnung eines Überholbahnhofes im Bereich Dresden – Niedersedlitz – Heidenau. Als Leistungsabgrenzung zu Projektteil 2 wurde die Staatsstraße S172 (Straßenseitig rechts im Bereich der Pechhütte) definiert und festgelegt. Dabei ist der Projektteil 2 in zwei Grundsatzvarianten Projektteil 2a – Volltunnelvariante und Projektteil 2b – Teiluntertunnelung, wie im nachfolgenden Abschnitt zusammengefasst, zu betrachten und zu beplanen.

Die Projektsteuerungsleistungen für Projektteil 1 werden separat vergeben.

(Alternativ) Projektteil zwei (2a) Volltunnelvariante

Bei diesen Projektvarianten wird die gesamte Strecke von der Streckenausfädelung im Bereich Heidenau – Großsedlitz bis Chabařovice als bis zu 31 km langer Tunnel ausgeführt. Die Anordnung eines Überhohlbahnhofes ist bei dieser Variante im Projektteil 1, außerhalb des Tunnels vorgesehen. Nach Eintritt in den Erzgebirgstunnel unterquert die Neubaustrecke die Gemeinden Pirna, Dohna und Bahretal. Weiterhin erfolgt eine Unterfahrung des Seidewitzals mit Bereichen geringer Überdeckung unter GOK, sowie eine Unterquerung des zentralen Elbschiefergebirges mit grenzübergreifender Weiterführung des Erzgebirgstunnels bis in den Bereich Chabařovice. Für die Planung einer möglichen Volltunnelvariante, sowie die Anordnung von mindestens einem Rettungs- und Evakuierungspunkt gegebenenfalls im Abschnitt des Hochpunktes, welche aus der Gesamtlänge des Tunnels, sowie der Anforderungen an ein komplexes Rettungskonzept resultiert, ist im Zuge der Vorplanung die Lokalisierung einer optimalen Linienführung erforderlich. Als Leistungsgrenze des gemeinsamen Planungsabschnittes - Übergang zu Projektteil 3 - ist, mit Verweis auf den Planungsvertrag und bisher gültiger Planungsgrundlagen, das Tunnelportal inklusive zusätzlicher 100 m definiert. Es ist zu beachten, dass hinsichtlich der Themen Umweltplanung, Planung der Baustelleneinrichtungen und der technischen Ausrüstung, sowie Streckenausrüstung zum Systemübergang im Umgriff ein größerer Übergangsbereich zu betrachten und zu beplanen ist.

(Alternativ) Projektteil zwei (2b) NBS-Abschnitt Teiluntertunnelung

Dieser Projektteil verläuft von der Streckenausfädelung im Bereich Heidenau – Großsedlitz durch einen kurzen Tunnel und teilweise oberirdisch. Dabei unterquert die Strecke, nach Ausfädelung im Bereich Heidenau, in zwei kurzen Tunnelabschnitten die Gemeinden Pirna und Dohma. Eine Trennung dieser Tunnelabschnitte erfolgt durch einen Geländeeinschnitt, welcher im Zuge der Vorplanung, hinsichtlich Örtlichkeit, Größe und Ausbildung genauer zu validieren ist. Die Strecke kommt im Bereich Pirna Zehista an die Oberfläche und überquert das Seidewitztal gebündelt mittels einer Brücke. Die Anordnung eines erforderlichen Überholbahnhofes ist dabei im Bereich der freien Strecke vorgesehen. Anschließend verläuft die Strecke weiter durch den bis zu 27 km langen Erzgebirgstunnel – mit gleichem Verlauf wie bei der Volltunnelvariante (2a), sowie der Anordnung mindestens eines Rettungs- und Evakuierungspunktes - bis nach Chabařovice. Als Leistungsgrenze des gemeinsamen Planungsabschnittes - Übergang zu Projektteil 3 - ist, mit Verweis auf den Planungsvertrag und bisher gültiger Planungsgrundlagen, das Tunnelportal inklusive zusätzlicher 100 m definiert. Es ist zu beachten, dass hinsichtlich der Themen Umweltplanung, Planung der Baustelleneinrichtungen und der technischen Ausrüstung, sowie

Projektbeschreibung Projektsteuerung NBS Dresden – Prag, Projektteil 2 und 3	Anlage Nr. 1.0 Blatt 6 / 19 Zum Vertrag: 20FEI46782
---	--

Streckenausrüstung zum Systemübergang im Umgriff ein größerer Übergangsbereich zu betrachten und zu beplanen ist.

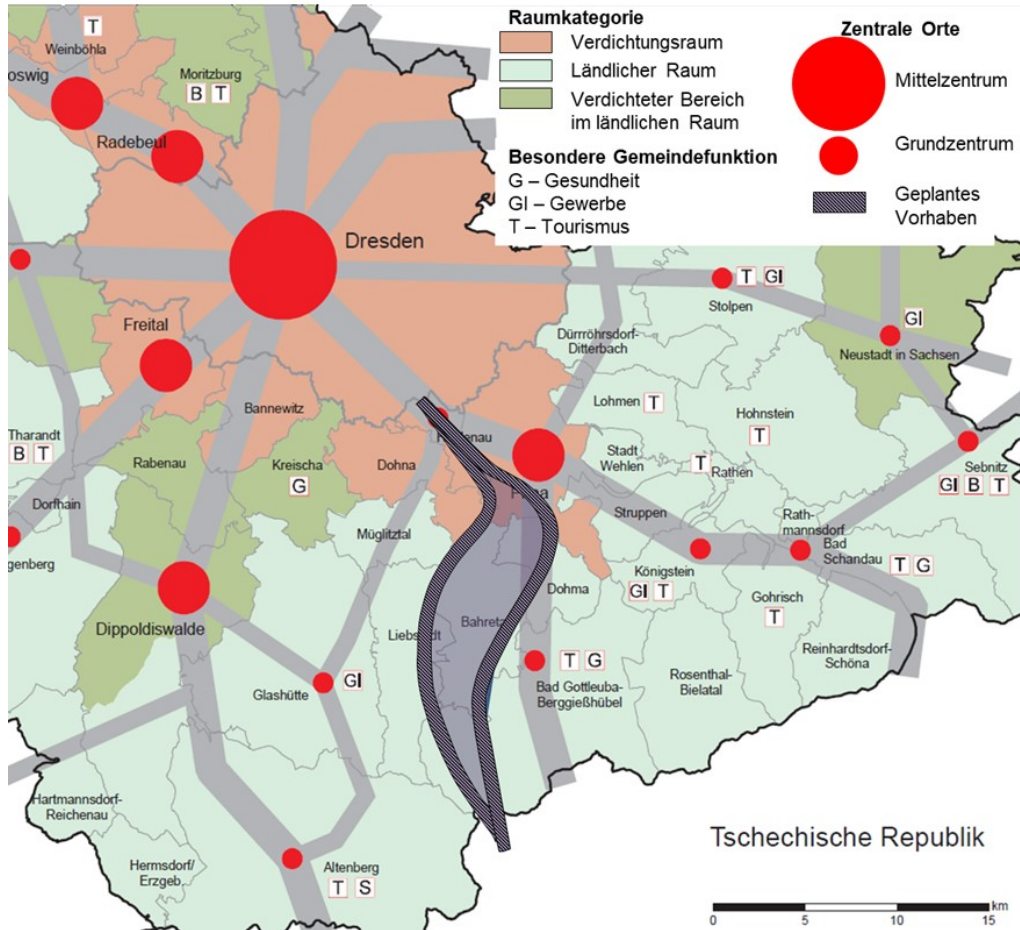
Projektteil drei (3) Maßnahmen im Bereich Ústí nad Labem

Leistungsgrenze von Projektteil 2 zu Projektteil 3 ist die erste Weiche nach dem Tunnelportal auf tschechischer Seite im Bereich des Stradov-Abzweiges. Diese Weiche ist Bestandteil des Projektteils 3. Vom Portal des Erzgebirgstunnels an wird die neue Strecke nach Ústí nad Labem fortgeführt. Vor den Tunnelportalen beginnt der Abzweig von der Hauptstrecke nach Chabařovice, von hier aus fädelt der Projektteil drei ein in Richtung Bahnhof Chabařovice und endet dort. Die Hauptstrecke führt von den Tunnelportalen durch den neu entworfenen Überholbahnhof Stradov und trifft auf die Stammstrecke (Nr. 160 00) Die Stammstrecke (Nr. 160 00) führt vorbei an der Hauptstrecke bis zur Einmündung in den Bahnhof Ústí nad Labem–západ, hier endet der Projektteil 3.

**Die Bearbeitung aller Varianten erfolgt gemäß BIM-Vorgaben / Auftraggeber-
Informationsanforderungen (AIA) (siehe Anlage 15).**

1.4 Lage / örtliche Verhältnisse

ROV - Lage des Vorhabens im Raum und Lage der Varianten



Planungskorridor des Raumordnungsverfahrens

Projektbeschreibung Projektsteuerung NBS Dresden – Prag, Projektteil 2 und 3

Anlage Nr. 1.0
Blatt 8 / 19
Zum Vertrag:
20FEI46782

1.5. Kaufmännische Projektstruktur

Leistungsphase 1 bis 2				
Projektteil 1	Projektteil 2			Projektteil 3
	a) Volltunnelvariante	b) Teiltunnelvariante		
Heidenau	S 172	S 172		Tunnelausgang CR + 100 m
bis	bis	bis		bis
S 172	Staatsgrenze	Tunnelportal CR + 100m		Usti n. L., weiterführend
Finanzierung zu 100% durch Deutschland	Finanzierung 100 % Deutsch	Brücke, Einschnitte, kleine Tunnel, etc. Finanzierung 100 % Deutsch	Gemeinschaftlicher Planungsraum (Erzgebirgstunnel) Finanzierungsschlüssel 56,981 % DB : 43,019 % Správa železnic	Finanzierung zu 100% durch Tschechische Republik

2. Beschreibung und Anforderungen je Projektteil

2.1 Projektteil eins (1) Maßnahmen im Bereich Heidenau,

einschließlich der bahntechnischen Ausrüstungsgewerke für das gesamte Vorhaben und Einbindung der NBS in die Bestandsstrecke in Heidenau Großsedlitz.

Die geplante Neubaustrecke befindet sich im Freistaat Sachsen und der Republik Tschechien. Die Vermessungsleistungen für die Einbindung der NBS in die Bestandsstrecke betreffen den Landkreis Osterzgebirge-Oberelbe (Stadt Heidenau und Stadt Pirna).

Im Zuge der Trassenfindung für die NBS werden verschiedene Varianten untersucht. Die Einbindung in die Bestandsstrecke (6240) soll unabhängig davon in Heidenau-Großsedlitz erfolgen.

Die Strecke 6240 ist zweigleisig ausgebaut und mit Oberleitung (Höchster Zugstrom 600 A), PZB und GSM-R ausgerüstet. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt größtenteils 120 km/h, abschnittsweise 100 km/h bzw. bis zu 160 km/h. Die Strecke besitzt die Streckenklasse D4 (22,5 t, 8,0 t/m), die KV-Kodifizierung P/C 410 (P/C 80) und ist für Mischverkehr zugelassen. Der Betrieb wird nach Ril^o408 durchgeführt.

Die Ausfädelung aus der Bestandsstrecke auf die NBS solltefür eine Geschwindigkeit von 100 km/h ausgelegt werden.

Projektbeschreibung Projektsteuerung NBS Dresden – Prag, Projektteil 2 und 3	Anlage Nr. 1.0 Blatt 9 / 19 Zum Vertrag: 20FEI46782
---	--

2.2 2. Projektteil 2 der gemeinsamen Planung (Leistungsschwerpunkt der gegenständlichen Ausschreibung)

Das Vorhaben weist einen gemeinsamen Planungsraum auf, welcher sich im Wesentlichen auf den grenzüberschreitenden Eisenbahntunnel sowie die angrenzenden Anschlussbereiche bezieht. Die Bearbeitung der Planungen im gemeinsamen Planungsraum erfolgt durch ein gemeinsames Projektteam, welches sich aus Mitgliedern der Vertragsparteien zusammensetzt.

Das gemeinsame Projektteam wird von einer Gesamtprojektleitung geführt.

Die Gesamtprojektleitung besteht aus einem technischen sowie einem kaufmännischen Projektleiter auf Seiten der DB und aus einem Projektleiter auf Seiten der Správa železnic, státní organizace. Der technische Projektleiter der DB hat die Sprecherfunktion der Gesamtprojektleitung des gemeinsamen Planungsraumes.

Die Planungen im gemeinsamen Planungsraum haben nach dem in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Recht sowie auf der Grundlage des DB-Regelwerkes zu erfolgen, im Einzelfall sind einzelne aus dem Recht der Tschechischen Republik sowie dem Richtlinienkatalog der Správa železnic, státní organizace sich ergebende Planungsvorgaben zugrunde zu legen, wenn diese über die nach EU-Recht oder dem deutschen Recht bestehenden Regelungen hinausgehen und über deren Anwendung Einvernehmen zwischen den Vertragsparteien erzielt wurde.

Hinweis:

Es ist zu beachten, dass die Erstellung der Dokumentation des tschechischen Planungsanteils des gemeinsamen Planungsraumes, für die Einreichung bei den tschechischen Behörden einer höheren Planungstiefe entsprechen muss. Diese Unterlagen müssen nach tschechischem Baugesetz, sowie nach Verordnung Nr. 499/2006 Slg. einen Detailgrad aufweisen, welcher in etwa der, gemäß HOAI definierten, Leistungsphase 4 entspricht.

Dies schließt insbesondere auch die Durchführung der Vergabeverfahren und ggf. bestehende Informationspflichten gegenüber Dritten ein.

Die Vertragsparteien vereinbaren, dass die relevante Kommunikation zweisprachig, in deutscher und in tschechischer Sprache erfolgen wird.

Die Gesamtprojektleitung trifft im Rahmen ihrer jeweiligen Befugnisse und Vollmachten, welche durch interne Vorgaben der Vertragsparteien bestimmt werden, sämtliche Entscheidungen, welche im Rahmen des Planungsumfanges nach diesem Planungsvertrag erforderlich werden, einstimmig.

Die Vertragsparteien (Správa železnic, státní organizace und die DB Netz AG) agieren als gemeinsamer Auftraggeber.

Sämtliche Leistungen werden grundsätzlich nach Durchführung von Vergabeverfahren nach dem EU-Vergaberecht, dem nationalen deutschen Vergaberecht bzw. dem in deutsches Recht transformierten EU-Recht vergeben. Im Übrigen sind sich die Vertragsparteien darüber einig, dass die Vergaberegeln für die Deutsche Bahn AG im Rahmen der Vergaben einzuhalten sind.

Die Rechnungslegung hat so zu erfolgen, dass jede Partei vom Bieter, den nach dem Kostenteilungsschlüssel von der jeweiligen Partei zu finanzierendem Anteil eine vorsteuerabzugsfähige Rechnung erhält, jede Partei erhält eine Rechnerkopie der jeweiligen anderen Partei.

Projektbeschreibung Projektsteuerung NBS Dresden – Prag, Projektteil 2 und 3	Anlage Nr. 1.0 Blatt 10 / 19 Zum Vertrag: 20FEI46782
---	---

Aktuell sind folgende Vergabepakete geplant:

- Planung Lph 1+2 (VP)
- Geotechnische + Hydrogeologische Beratung
- Geotechnische + Hydrogeologische Gutachterleistungen
- Tunnelbautechnische Beratung
- Planungsbegleitende Gutachterleistungen Tunnelbau
- Gutachten Umwelt und LBP (UVP, Screening)
- Planungshaftpflichtversicherung

Im Zuge der Erstellung der Planungsunterlagen können weitere Vergaben erforderlich werden.

2.2a Volltunnelvariante, ROV Varianten A bis C (siehe Anlage 18 - Streckenkarte)

Die Vertragsparteien haben vereinbart, dass die im Zusammenhang mit dem Planungsvertrag des grenzüberschreitenden Teils des Vorhabens entstandenen Kosten nach einem Kostenschlüssel getragen werden, dem die voraussichtliche Anzahl der Kilometer des grenzüberschreitenden Teils des Vorhabens im Gebiet der Tschechischen Republik und im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zugrunde liegt (per Analogie wie bei Punkt 2.2b).

2.2b NBS-Abschnitt Teiluntertunnelung, ROV Variante D bis G (siehe Anlage 18 - Streckenkarte)

Die Vertragsparteien haben vereinbart, dass die im Zusammenhang mit dem Planungsvertrag des grenzüberschreitenden Teils des Vorhabens entstandenen Kosten nach einem Kostenschlüssel getragen werden, dem die Anzahl der Kilometer des grenzüberschreitenden Teils des Vorhabens im Gebiet der Tschechischen Republik und im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zugrunde liegt, wobei die Kosten zwischen den Vertragsparteien beruhend auf diesem Prinzip in folgendem Verhältnis verteilt werden:

Správa železnic, státní organizace bis zu [43,019] % der Kosten;

DB bis zu [56,981] % der Kosten,

Ansprechpartner

Erster Ansprechpartner (technisch) ist die Projektleitung des AG vertreten durch

Herrn XXXXXXXXXX
DB NETZ AG

sowie

Herr XXXXXXXXXX
Správa železnic, státní organizace

Projektbeschreibung Projektsteuerung NBS Dresden – Prag, Projektteil 2 und 3	Anlage Nr. 1.0 Blatt 11 / 19 Zum Vertrag: 20FEI46782
---	---

Ansprechpartner (kaufmännisch) sind:

Herr XXXXXXXXXX
DB NETZ AG

sowie

Herr XXXXXXXXXX
Havel & Partners

beauftragt durch Správa železnic, státní organizace

2.3 Projektteil drei (3) Maßnahmen im Bereich Ústí nad Labem

Auf der Neubaustrecke wird zwischen dem Erzgebirge Tunnelportal und Ústí nad Labem Mischverkehr betrieben. Die Neubaustrecke verfügt in diesem Abschnitt über die Entwurfsgeschwindigkeit bis 200 km/h, sie wird auf Blockabschnitte mit optimierter Länge aufgeteilt und mit Zugbeeinflussung ETCS L2 ausgerüstet. Im Gebiet Chabařovice wird eine Einfädelung auf die Stammstrecke (Nr. 160 00) entworfen.

Zwischen dem Erzgebirgstunnelportal, sowie dem Bahnhof Chabařovice und dem Knoten Ústí nad Labem ist ein viergleisiger Abschnitt vorhanden, den die Stammstrecke (Nr. 160 00) aus Teplice über Chabařovice nach Ústí nad Labem zusammen mit der zweigleisigen Neubaustrecke Dresden - Prag gestaltet. Auf der elektrifizierten Stammstrecke (Nr. 160 00) wird Mischverkehr betrieben, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h, sie wird auf Blockabschnitte aufgeteilt und mit Zugbeeinflussung LS ausgerüstet.

Im Knoten Ústí nad Labem wird ein neuer unterirdischer Bahnhof Ústí nad Labem Zentrum eingerichtet (Ablösung für Ústí nad Labem West), welcher die Neubaustrecke Dresden – Prag befahrenden Personenfernverkehr bedient. Durch diesen Bahnhof fährt lediglich ein Teil des Güterverkehrs, ein weiterer Teil fährt aus dem Knoten Ústí nad Labem auf Stammstrecken weiter.

Zwischen Ústí nad Labem und Prag beträgt die Entwurfsgeschwindigkeit bis 320 km/h.

Hinweis:

Es ist zu beachten, dass die Erstellung der Dokumentation des tschechischen Planungsanteils des gemeinsamen Planungsraumes, für die Einreichung bei den tschechischen Behörden einer höheren Planungstiefe entsprechen muss. Diese Unterlagen müssen nach tschechischem Baugesetz, sowie nach Verordnung Nr. 499/2006 Slg. einen Detailgrad aufweisen, welcher in etwa der, gemäß HOAI definierten, Leistungsphase 4 entspricht.

Eine Teilung der Tätigkeiten im Bereich Erzgebirgstunnelportale erfolgt im PT 2a/b wie folgt:

- Tunnelbau inkl. Portale
- Einstiegsbereiche für IRS
- andere Objekte, die in direktem Zusammenhang mit dem Tunnel stehen
- Eisenbahnsicherungstechnik - Strecke
- Gleiskörper bis zu den ersten Weichen des Stradov-Abzweiges
- Oberleitung bis zu den ersten Weichen des Stradov-Abzweiges

Projektbeschreibung Projektsteuerung NBS Dresden – Prag, Projektteil 2 und 3	Anlage Nr. 1.0 Blatt 12 / 19 Zum Vertrag: 20FEI46782
---	---

Zum Projektteil 3 gehören:

- Gleiskörper der Abzweig Stradov und darüber hinaus
- Oberleitung der Abzweig Stradov und darüber hinaus
- Eisenbahnsicherungstechnik ab Abzweig Stradov
- Beziehungsweise Verlegung der Straße I / 13

Aktuell sind folgende Vergabepakete geplant:

- Öffentlichkeitsarbeit
- Geologie und Hydrogeologie Erkundung + Gutachten
- Baugrund Erkundung + Gutachten
- Gutachten Umwelt und LBP (UVP, Screening)
- Planung GU Raumordnungsverfahren nach tschechischer Regelung

Der Auftragnehmer unterstützt bei der Einreichung und der Erörterung von Vorschlägen zur Änderung der Grundsätze in der räumlichen Entwicklung.

Erster Ansprechpartner (technisch) ist die Projektleitung des AG vertreten durch

Herrn XXXXXXXXX

Správa železnic, státní organizace

Weiterer Ansprechpartner ist:

Herr XXXXXXXXXX

beauftragt durch Správa železnic, státní organizace

Rechnungsempfänger dieses Projektteiles ist die Správa železnic, státní organizace.

Projektbeschreibung Projektsteuerung NBS Dresden – Prag, Projektteil 2 und 3

Anlage Nr. 1.0
Blatt 13 / 19
Zum Vertrag:
20FEI46782

3. Aufgabenstellung

3.1 Allgemein

Grundsätzliche Aufgabenstellung ist die Projektsteuerung, je Projektteil. Mit der Projektsteuerungsleistung wird der Auftraggeber bei der Vorbereitung und Umsetzung im Zuge Grundlagenermittlung und der Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 HOAI) unterstützt. Die Fortsetzung der Projektsteuerung nach Abschluss der Vorplanung und nach erfolgter Festlegung der Vorzugsvariante ab dem Beginn der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 HOAI) ist als Abrufoption des Auftraggebers Vertragsgegenstand. Voraussetzung und Grundlage für einen solchen Abruf ist der Abschluss eines entsprechenden Staatsvertrages, sowie das Vorliegen der finanziellen Freigabe für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung und das Vorliegen des Parlamentarischen Beschlusses über die gemeinsame Planung und Errichtung zur vorgenannten NBS zwischen Heidenau und Ústí nad Labem. In Anbetracht dessen, kann es, bei etwaiger Verschiebung des Abrufes der optionalen Leistungsstufe 2, zeitweise zur Aussetzung der Leistung und Vergütung kommen.

Der AN hat dabei gegenüber allen Projektbeteiligten und sonstigen Dritten die Interessen des Auftraggebers (AG) zu vertreten und übernimmt eine entscheidende Unterstützungsfunktion.

Bei Handlungen des Projektmanagements ist im Rahmen der Planung und Realisierung der Eisenbahnverkehrsanlagen besonderes Augenmerk auf die Wahl umweltschonender Bauverfahren zu legen sowie auf eine Anlagengestaltung, die ein Optimum zwischen technischen (vor allem hinsichtlich Errichtung, Funktionalität, Instandhaltung), betrieblichen und umweltschutzfachlichen Erfordernissen darstellt. Die Planung und Realisierung muss unter Einhaltung und Wahrung der Vorgaben und Forderungen der Zuwendungsgeber und des Bau- und Finanzierungsrechtes erfolgen. Diese Vorgehensweise schließt das Controlling der Projektkennzahlen mit ein.

Die zu bearbeitenden Vorhaben zeichnen sich durch eine hohe Komplexität und infolge zu berücksichtigender Umweltbelange und umfangreicher Betroffenheiten, bedingt durch die Lage und durch sehr schwierige planrechtliche Voraussetzung aus. Neben den typischen bahnspezifischen Besonderheiten müssen spezielle finanzierungstechnische Ansprüche beherrscht werden. Grundsätzlich sind alle Maßnahmen aus dem Leistungsprofil des Projektmanagements zu ergreifen, die die Umsetzung der Projektziele sicherstellen. Das Leistungsbild der Projektsteuerung wird nachfolgend definiert. Bearbeitung aller Handlungsbereiche (A – E) gemäß Ausschuss der Ingenieurverbände und Ingenieurkammern für die Honorarordnung (AHO):

- Organisation, Information, Koordination und Dokumentation
- Qualitäten und Quantitäten
- Kosten und Finanzierung
- Termine, Kapazitäten und Logistik
- Verträge und Versicherungen

Dieser Leistungsumfang (je Projektteil) erstreckt sich regelmäßig auf die Koordination und Steuerung des Generalplaners sowie aller im direkten Auftrag des AG bearbeiteten Fachplanungsleistungen im Innenverhältnis sowie auf die Unterstützung des AG bei der Koordination und Steuerung der Abstimmungen mit den auf deutscher und auf tschechischer Seite beteiligten Behörden, Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen, Betroffenen und sonstigen Dritten.

Projektbeschreibung Projektsteuerung NBS Dresden – Prag, Projektteil 2 und 3	Anlage Nr. 1.0 Blatt 14 / 19 Zum Vertrag: 20FEI46782
---	---

Insbesondere ist die Begleitung und aktive Unterstützung des Auftraggebers im Rahmen der Parlamentarischen Befassung, Unterstützung bei der Erörterung von Ergebnissen mit Behörden in der Tschechischen Republik, Leistungsgegenstand des Auftragnehmers.

Weiterhin gehört es zu den Aufgaben des Projektsteuerers, auf terminkonkrete Anforderung des AG bei Terminen zu dolmetschen.

Alle vom Projektsteuerer erstellten Dokumente sind zweisprachig (deutsch und tschechisch) abzufassen.

Die Planungsgrundsätze, Regelwerke, rechtliche Grundlagen, etc. sind je Projektteil abzustimmen und ggf. entsprechend zu erweitern. Bei abweichenden Anforderungen sind einvernehmliche und projektspezifische Regelungen für beide Staatsgebiete zu erarbeiten.

Im Rahmen der Bearbeitung der LPH 1 und 2 ist die bilaterale Konformität der geltenden Regelwerke auf Konsistenz und Aktualität/Gültigkeit, gemäß der vorgenannten Planungsgrundsätze, zu prüfen und sicher zu stellen.

Der Auftraggeber weist darauf hin, dass es Unterschiede zwischen den einzelnen Projektphasen auf deutscher und tschechischer Seite geben wird. Hinsichtlich der, bei den tschechischen Behörden, einzureichenden Unterlagen des tschechischen Planungsanteiles ist vornehmlich das tschechische Baugesetz, sowie die Verordnung Nr. 499/2006 Slg. zu beachten. Insbesondere in der technischen Nomenklatur der einzelnen Phasen, ihres Inhalts und ihre Verhandlung, innerhalb der Organisation des Auftraggebers und der staatlichen Verwaltungsorgane. Die Details der einzelnen Aufträge, können auf tschechischer und deutscher Seite während des Entwurfsprozesses unterschiedlich sein. Um Verzögerungen bei der Bearbeitung innerhalb der Projektteile zu vermeiden, ist durch den AN (Projektsteuerung) sicherzustellen, dass sämtliche Arbeitsstände verfügbar und Details zu Koordinationszwecken ausgetauscht werden können. Weiterhin ist zu beachten, dass auf tschechischer Seite nach Abschluss der Arbeiten an LPH 1 und 2 die beauftragten Einzelaufträge nicht abgeschlossen sein müssen und nach Rücksprache ggfs in der nachfolgenden LPH fortgesetzt werden können.

Die vorgenannte Prüfung der geltenden Regelwerke auf deutscher und tschechischer Seite ist im Falle der beauftragten Option auch in den Leistungsphasen 3 und 4 fortzuführen.

3.2 Besprechung, Termine, Niederschriften

In Abstimmung mit dem Projektleiter / den Teilprojektleitern der einzelnen Teilprojekte sind regelmäßige Koordinationsbesprechungen, gemäß den BIM-Vorgaben / Auftraggeber-Informationsanforderungen (AIA) in den Projektteams durchzuführen. Zu Beginn des Projektes findet ein BIM-Projektaufakt-Workshop statt. An den Enden der Planungsphase sind Planungsverteidigungsbesprechungen durchzuführen.

Der Umfang jeder Besprechung wird durch den Projektleiter / die Teilprojektleiter gemäß den aktuellen Erfordernissen in der Projektorganisation festgelegt, mindestens jedoch 1x wöchentlich. Besprechungsorte sind nach Maßgabe des Auftraggebers im Projektgebiet (Leipzig, Dresden, Ústí nad Labem und Prag). Weiterhin können Besprechungen bei Erfordernis in Abstimmung mit dem AG auch als Webkonferenz erfolgen.

Die Teilnahme zu Terminen ist sicherzustellen.

Die Auftragnehmer Planung haben den BIM-Projektentwicklungsplan innerhalb von 6 Wochen nach Leistungsbeginn in Zusammenarbeit mit allen Fachplanern und dem AG abzustimmen und schreiben

Projektbeschreibung Projektsteuerung NBS Dresden – Prag, Projektteil 2 und 3	Anlage Nr. 1.0 Blatt 15 / 19 Zum Vertrag: 20FEI46782
---	---

diesen regelmäßig fort. Der Auftragnehmer Projektsteuerung hat die Konsistenz mit den vorgegebenen Terminen zu prüfen und bei Dissens zu eskalieren. Die Auftragnehmer Planung stellen die Qualitätssicherung gemäß den Vorgaben für die Qualitätssicherung aus den BIM-Vorgaben / Auftraggeber-Informationsanforderungen (AIA) (siehe Anlage 15) sicher. Der AN Projektsteuerung prüft die Einhaltung des Prozesses und berichtet an den AG hierzu. Dem leitenden Projektsteuerer obliegt die Teilnahme an der wöchentlichen Leitungsbesprechung, an den monatlich stattfindenden internen Projektsteuerungsbesprechungen, an den Planungsbesprechungen, Fachgesprächen, sowie an den Abstimmungen mit dem Besteller.

Die Vorbereitung der Projekt Jour Fixe (JF) mit der Regionalbereichsleitung I.NG und Správa železnic, státní organizace sowie darüber hinaus die turnusmäßigen Abstimmungen mit den EIU sind zu gewährleisten.

Vorbereitung/Nachbereitung der planungsbegleitenden Gespräche mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und den strategischen Projektgesprächen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitaler Infrastruktur (BMVI), dem EBA als auch dem Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) sowie mit dem Verkehrsministerium der Tschechischen Republik und dem Staatsfonds für Verkehrsinfrastruktur bzw. mit anderen deutsch-tschechischen Koordinationsgremien.

Besprechungen (zweisprachig deutsch/tschechisch) sind in einem zyklischen Besprechungskalender darzustellen und die Teilnahme der Projektsteuerung entsprechend zu gewährleisten.

Besprechungen sind durch die Projektsteuerung zu protokollieren, vorzugsweise mittels Echtzeit-Protokollen, und innerhalb von spätestens drei (3) Werktagen dem Projektleiter zur Bestätigung in deutscher und tschechischer Sprache vorzulegen und nach deren Endfertigung zu verteilen.

Durch den Auftragnehmer sind nachfolgende weitere Leistungen zu erbringen:

- Bearbeitung von Anfragen der Zentrale der DB Netz AG sowie der Regionalbereichsleitung und bevollmächtigter Vertreter von Správa železnic, státní organizace für das Projekt
- Bearbeitung von Anfragen der EIU
- Bearbeitung von Anfragen der beteiligten Ministerien im Bund, im Freistaat Sachsen und in der Tschechischen Republik
- Anfertigung von Projektpräsentationen
- Fortschreibung der Projekthandbücher der einzelnen Projektteile
- Monatliche Dokumentation des Projektstatus der einzelnen Projektteile
- Koordination aller Projektbeteiligten
- Schnittstellenkoordination und- organisation zu Projektteil (1)
- Mitwirkung bei der Koordination und Steuerung des Hauptplaners des gemeinsamen Planungsraumes während der Planungsphasen einschließlich Mitwirkung bei der Koordination und Steuerung im Genehmigungsprozess des jeweiligen Planungsheftes (von Übergabe bis Genehmigung der Planung)
- Erstellen von Ereignis- und Ergebnisberichten auf besondere Veranlassung des Projektleiters

Projektbeschreibung Projektsteuerung NBS Dresden – Prag, Projektteil 2 und 3	Anlage Nr. 1.0 Blatt 16 / 19 Zum Vertrag: 20FEI46782
---	---

- Erstellen/Fortschreibung Projektterminplan

D.h. Durchführen der Kontrolle und Pflege der Terminpläne, der Soll-Ist-Vergleiche, Meilensteine sowie Kontrolle und Dokumentation mit Ampel-Status, Festlegung von Kontrollterminen als Basis des übergeordneten Termincontrollings
- Mitwirkung bei der Erstellung der Unterlagen für die vertraglichen Bindungen zwischen den EIU's und den einzelnen Auftragnehmern
- Mitwirkung bei der Erstellung der Aufwandskalkulationen bei Projektbeginn sowie ständige Anpassung an den Projektfortschritt in Abstimmung mit allen Projektbeteiligten
- Mitwirkung bei der Kalkulation, Steuerung und Bewertung der Planungskosten
- Mitwirkung bei der Absicherung der förderfähigen Projektkosten durch die Erstellung und Fortschreibung der Finanzierungsvereinbarungen für die betroffenen Projektteile in Form von jährlichen Kostenfortschreibungen
- Mitwirkung bei der Absicherung der bahninternen Finanzierung der Projektkosten durch die Bearbeitung der notwendigen Beschlussvorlagen
- Vorbereitung/Mitwirkung bei den erforderlichen Quality Gates
- Mitwirkung am aktiven Chancen- und Risikomanagement und Anwendung des Programmsystems „IS-Base“ zur Erarbeitung von Gegensteuerungsmaßnahmen, zur Dokumentation und Fortschreibung
- Mitwirkung und Unterstützung bei fortlaufender Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Analyse - mindestens einmal pro Jahr

Projektbeschreibung Projektsteuerung NBS Dresden – Prag, Projektteil 2 und 3	Anlage Nr. 1.0 Blatt 17 / 19 Zum Vertrag: 20FEI46782
---	---

4. Einsatz von EDV-Systemen

Der Auftragnehmer stattet seine Mitarbeiter mit der erforderlichen Hard- und Software aus.

Die Kosten der Beschaffung bzw. Nutzung der EDV-Infrastruktur ist in die betreffenden Positionen einzurechnen.

Benötigt werden BKU (*)-Rechner bzw. BKU-Notebook mit nachfolgend aufgeführter Software:

- a) MS Office (Word, Excel, PowerPoint, Outlook, Teams)
- b) MS Project
- c) iTWO
- d) DOXiS
- e) Chancen- und Risikotool (z. Zt. is.Base)
- f) EPLASS Professional
- g) SemYou für die Darstellung der Prozesslandkarte
- h) Projektkommunikationsplattform CDE – Common Data Environment (Anlage 17 „Ergänzende Regelungen zur Nutzung der Projektkommunikationsplattform“ ist zu beachten)
- i) Jira für die Verteilung und Nachverfolgung von Aufgaben auf deutscher Seite

(*) Bürokommunikation unternehmensweit

Notwendiger Schulungsbedarf sowie der Erwerb von DB-Lizenzen und Zugängen sowie die dafür erforderliche Hardware wird nicht extra vergütet.

Die Sicherheitsrichtlinien des AG für IT-Nutzer (KoRil 114.0230) sind einzuhalten und eine Vertraulichkeitsvereinbarung zu unterzeichnen.

5. Schnittstellen und Präsenz

Projektleitung und Projektsteuerung bilden das Projektmanagement, Die Schnittstellen sind vom AN in seine Leistung mit einzubeziehen und ggf. weiter zu verarbeiten, um die Gesamtaufgabe der Projektsteuerung zu erfüllen.

Die dem Auftragnehmer zu übergebenden Aufgaben der Projektsteuerung begründen gegenüber den weiteren Dienstleistern eine hervorgehobene Vertrauensstellung und erfordert einen äußerst sensiblen Umgang mit den dem AN zugängigen Daten der Projekte und der Interna des DB Konzerns.

Der Haupterfüllungsort zur Erbringung der Ingenieurleistungen ist Leipzig, weitere Erfüllungsorte ergeben sich aus den drei Projektteilen in Dresden, Ústí nad Labem und Prag. Der Auftragnehmer hat entsprechende Büros in der näheren Umgebung der Erfüllungsstandorte des AG vorzuhalten und sicherzustellen, dass die persönliche Teilnahme der benannten Mitarbeiter an Abstimmungen im Hause des AG zu den üblichen Geschäftszeiten kurzfristig möglich ist.

Der leitende Projektsteuerer ist ferner verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass einer der technischen Projektsteuerer/-Ingenieure, welcher am Projektteil 2 beteiligt ist, sich für die Kommunikation mit Správa železnic, státní organizace verantwortlich zeichnet sowie unter gleichen Bedingungen erreichbar sein wird. Dieser technische Projektsteuerer/-Ingenieure ist verpflichtet mit der Správa železnic, státní organizace in slowakischer / tschechischer Sprache zu kommunizieren und sämtliche Dokumente für Správa železnic, státní organizace in tschechisch bereitzustellen. Der Auftragnehmer hat hier einen mit entsprechender Konferenztechnik (Beamer, Netzwerk-/internet-Zugang etc.) ausgestatteten Besprechungsraum für bis zu 20 Teilnehmer vorzuhalten, der für projektbezogene Abstimmungen,

Projektbeschreibung Projektsteuerung NBS Dresden – Prag, Projektteil 2 und 3	Anlage Nr. 1.0 Blatt 18 / 19 Zum Vertrag: 20FEI46782
---	---

Beratungen, Präsentationen mit dem AG und ggf. beteiligten Dritten grundsätzlich regelmäßig zur Verfügung steht.

Die Fahrzeuge der DB bzw. des Projektzentrums sind aus versicherungstechnischen Gründen für den AN nicht nutzbar. Der AN ist daher verpflichtet für seine Mitarbeiter eigene PKW an den Erfüllungsorten vorzuhalten. PKW-Stellplätze an den Bürostandorten können nicht zur Verfügung gestellt werden. Die Fahrzeuge und Stellplätze sind selbstständig ab Tätigkeitsaufnahme und bis zum Ende der Vertragslaufzeit vorzuhalten. Sämtliche, damit verbundene Kosten (Anschaffung, Unterhalt, Betrieb...), trägt der AN und sind in das Angebot einzukalkulieren. Bei jeder Fahrt im Projekteinsatz ist zu gewährleisten, dass der Fahrzeugführer ausnahmslos die gesetzlichen Vorgaben zur Teilnahme am Straßenverkehr erfüllt.

Räumlichkeiten für die Mitarbeiter des AN im Objekt des AG können vom AG nicht zur Verfügung gestellt werden.

Sämtliche Kosten für Räumlichkeiten und Dolmetscherleistungen des AN sind zu kalkulieren und gemäß Anlage 2 separat auszuweisen.

Darüberhinausgehende Inanspruchnahmen sind auf gesondertes Verlangen des Auftraggebers hin sicher zu stellen.

Das für die anforderungsgerechte Bearbeitung des Auftrages erforderliche technische Equipment ist vom AN zu stellen.

6. Kapazitive Ausgestaltung

Während der gesamten Laufzeit des Vorhabens vom Beginn der Bearbeitung bis zum Ende Lph 2 hat der AN den durchgehenden Einsatz eines Projektleiters zu gewährleisten, der ausschließlich für dieses Vorhaben zum Einsatz kommt. Weiterhin hat der AN eine technische Unterstützung, hinsichtlich Kommunikation, Organisation und Sachbearbeitung, für jeden Projektteil vorzuhalten und zu kalkulieren.

Der AG weist vorsorglich darauf hin, dass die beschriebenen Leistungen der zwei Projektteile gleichzeitig verlaufen und mit unterschiedlichen zu steuernden Vertragspartnern realisiert werden. Das entsprechende Leistungsangebot ist mit einem qualifizierten Personalkonzept, gemäß Anlage 2.0/2.1/2.2, zu untersetzen.

Für eine vertragsgerechte Werkerfüllung sind nachfolgende, grundlegende Erfahrungen erforderlich und werden mittels dargelegten Aufgabenbeschreibungen konkretisiert:

1) Leitender Projektsteuerer (LPS):

- Leitung der Projektsteuerung von komplexen Verkehrsanlagen (Tunnel, Brücken, Oberbau, OLA, LST [insbesondere ETCS], TK, 50 Hz) von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen
- Bearbeitung von Kosten-, Termin-, Planungs- und Schnittstellenmanagement und Behördenerfahrung

2) Plan-/Qualitätsprüfer:

- Planung und Qualitätsprüfung komplexer Verkehrsanlagen von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen
- Projektbearbeitung in Kosten-, Termin- und Planungsmanagement, welche die Erstellung von Gesamtgewerkeplanungen mit mindestens folgenden Leistungsbildern enthalten:
 - Objektplanung Verkehrsanlagen einschließlich Tiefbau und Entwässerung
 - Objektplanung Ingenieurbauwerke einschließlich Tragwerksplanung
 - Objektplanung Tunnelbauwerke

Projektbeschreibung Projektsteuerung NBS Dresden – Prag, Projektteil 2 und 3	Anlage Nr. 1.0 Blatt 19 / 19 Zum Vertrag: 20FEI46782
---	---

- Technische Streckenausrüstung für LST-Anlagen*.
 - Erfahrungen in der Projektbearbeitung mindestens in den Lph 2-4 und 6 oder Lph 5 der HOAI bei Projekten von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen, die als Leistung des Bewerbers Planung, Organisation und Koordination beinhalten
- 3) technische Projektsteuerer/-Ingenieure:
- technischen Projektsteuerung komplexer Neu- oder Ausbauprojekte von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen
 - für den Projektteil 3, mündliche und schriftliche Kommunikation mit Správa železnic, státní organizace als auch die Erstellung sämtlicher Dokumente für die Správa železnic, státní organizace in tschechisch
 - für den Projektteil 2, mündliche und schriftliche Kommunikation mit Správa železnic, státní organizace, sowie mit der DB Netz AG
- 4) kaufmännische Projektsteuerer/-Ingenieure:
- für den Projektteil 2 und 3, unter anderem in der Kostensteuerung und Kostenplanung, sowie Finanzierung und Controlling komplexer Neu- oder Ausbauprojekte von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen

Es wird erwartet, dass die im Teilnahmeantrag zum vertragsgegenständlichen Vergabeverfahren namentlich benannten Personen auch bei der Ausführung des Auftrags zum Einsatz kommen. Im Übrigen gelten die Bedingungen des zugrundeliegenden Ingenieurvertrages.