



Unverbindliche Marktinformation

Brenner-Nordzulauf
Bohrprogramm



Kofinanziert von der
Europäischen Union

26.08.2024

Vorstellung der Beteiligten



Ahmet Tekdemir

Einkauf Großprojekte Süd



Manuel Gotthalmseder

Projektabschnittleiter Innleiten-
Kirnstein-Grenze D/A

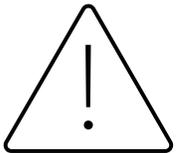


Valentin Manhart

Projektingenieur Spezialist
Bodenmechanik/Geotechnik



Bei dieser Unterlage handelt es sich um ein vorläufiges Dokument. Die Inhalte können während des Projektverlaufs angepasst werden. Die Informationen in dieser Präsentation entsprechen dem aktuellen Arbeits-/Erkenntnisstand (19. August 2024).



Vergabeverfahren

Wir weisen darauf hin und stellen explizit klar, dass allein die zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlichten Ausschreibungsunterlagen für die Angebotslegungen maßgeblich sind und sich der Auftraggeber diesbezüglich Änderungen in den Ausschreibungsunterlagen gegenüber dem Stand dieser Präsentation vorbehält. Aus der Präsentation ergeben sich keine Ansprüche hinsichtlich der noch zu veröffentlichenden Ausschreibungsunterlagen.

Die Informationen sind somit explizit nicht Bestandteil der Vergabeverfahren zum Brenner-Nordzulauf.

"Die Deutsche Bahn legt großen Wert auf Compliance. Besonderes Augenmerk liegt dabei auch auf dem Kartellrecht. Das gilt sowohl für die Deutsche Bahn und ihre eigene Geschäftstätigkeit als auch für ihre Lieferanten. Deshalb wollen wir nicht versäumen, auf die besondere Wichtigkeit kartellrechtlicher Compliance hinzuweisen.

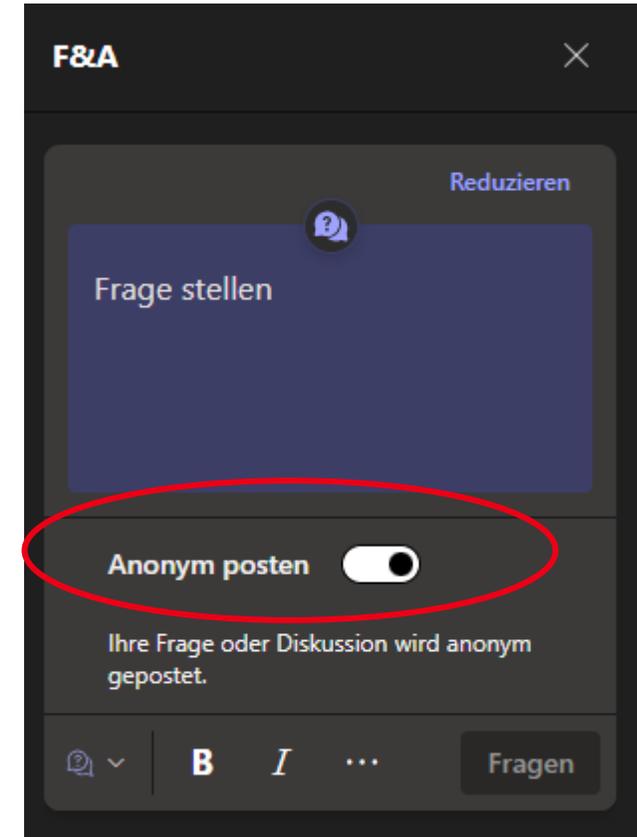
Was das mit Blick auf die Ausschreibungen der Deutschen Bahn bedeutet: Nach dem Kartellverbot dürfen Wettbewerber grundsätzlich keine Absprachen zu Preisen oder zur Aufteilung von Vergaben bzw. Losen treffen. Auch der Austausch von Geschäftsgeheimnissen, z.B. zu Angebotspreisen oder die Teil- bzw. Nichtteilnahme an einer Ausschreibung, ist im Rahmen von Vergabeverfahren kartellrechtlich in der Regel verboten.

Ein Punkt ist uns aber besonders wichtig: Bitte denken Sie vor der Bildung etwaiger Bietergemeinschaften daran, dass Bietergemeinschaften kartellrechtlich nur dann gebildet werden dürfen, wenn sie auch wirklich erforderlich sind, d.h. wenn keines der an der Bietergemeinschaft beteiligten Unternehmen in der Lage wäre, den ausgeschriebenen Auftrag alleine durchzuführen. Zwar begrüßen wir ausdrücklich die Bildung von Bietergemeinschaften; dies aber eben nur dort, wo sie auch wirklich gebraucht werden, um überhaupt ein Angebot abgeben zu können. In letzter Zeit haben wir vermehrt Bietergemeinschaften auch dort beobachtet, wo sie wegen der geringen Auftragsgröße nach unserer Einschätzung eigentlich gar nicht nötig gewesen wären, da die beteiligten Unternehmen auch eigene Angebote hätten abgeben können. Bietergemeinschaften, die nicht erforderlich sind, sind jedoch kartellrechtlich unzulässig. Deswegen hier nochmal der besondere Hinweis."



Fragen & Antworten:

- **Vor dem Versand der Fragen „Anonym“ durch den Fragesteller auswählen**
- Fragen werden durch die „Moderation“ freigegeben, wenn sie anonym gestellt wurden.
- Es werden keine kalkulationsrelevanten Themen beantwortet.
- Die Liste der Fragen und Antworten wird im Nachgang auf dem Lieferantenportal zusammen mit der Präsentation veröffentlicht.



1. Projektvorstellung

2. Vergabestruktur

3. Terminalschiene

4. Hinweise an die Teilnehmer

Europäischer Kontext

Der Skandinavien-Mittelmeer-Korridor



Helsinki

9.400 km

Eisenbahnstrecken

7

EU-Mitgliedsstaaten involviert

München

Brennerachse

167

Einzelprojekte für den Schienenausbau

Verona

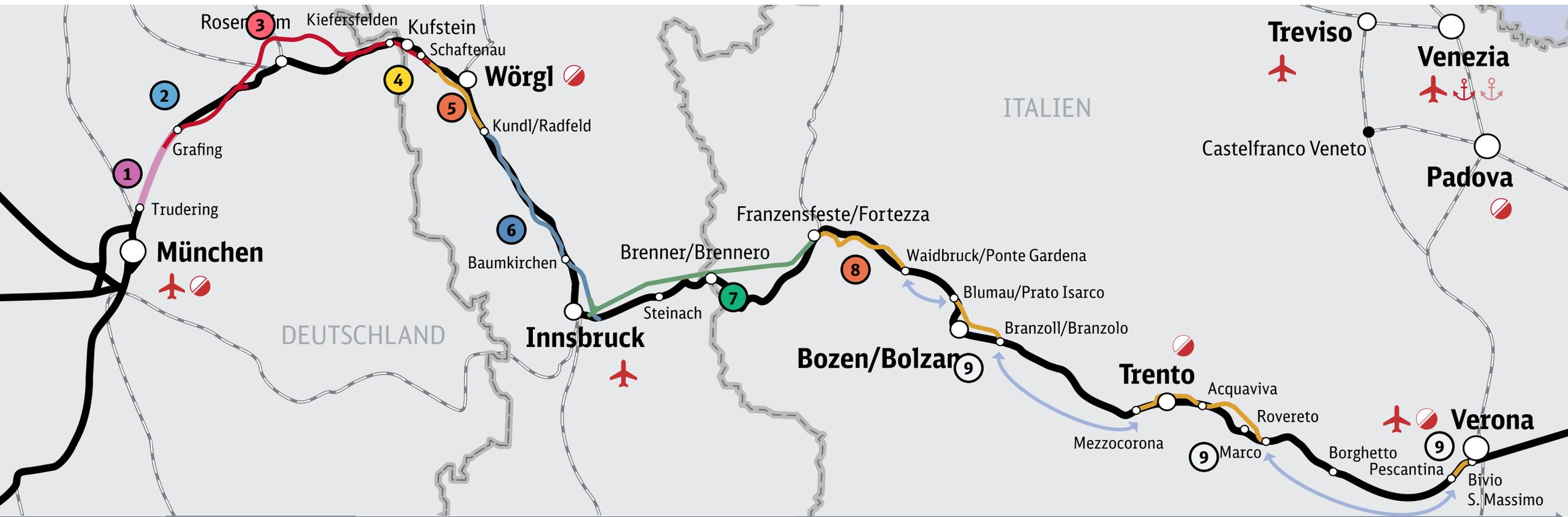
1,5 h

Mögliche Reisezeitersparnis München-Verona durch den Brenner-Basistunnel

Valetta (Malta)

Europäische Bedeutung

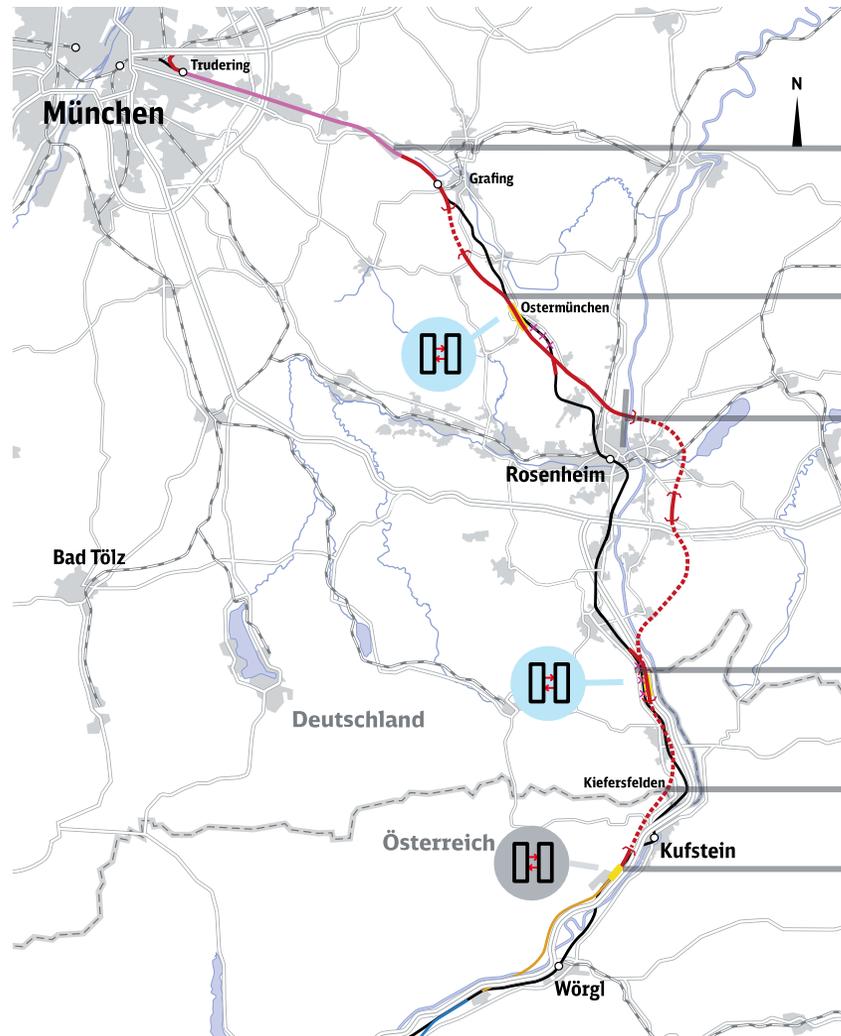
Klimafreundliche Mobilität zwischen Nord und Süd



1	2	3	4	5	6	7	8	9
Trudering-Grafring	Grafring-Ostermünchen	Ostermünchen-Grenze D/A	Grenze D/A-Schaftenau	Schaftenau-Radfeld	Radfeld-Baumkirchen	Brenner-Basistunnel	Franzensfeste-Waidbruck	Weiterer Südzulauf
Blockverdichtung	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecken
VORPLANUNG	VORPLANUNG	VORPLANUNG	UV-PLANUNG	DETAIL-PLANUNG	IN BETRIEB	IM BAU	BAULEISTUNG VERGEBEN	IN PLANUNG

Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf

Ergebnis Trassenführung nach TAV/Vorplanung



Planungsabschnitt

Trudering-Grafing (PA 0)

Grafing-Ostermünchen (PA 1)

Ostermünchen-Innleiten (PA 2)

Innleiten-Kirnstein (PA 3)

Kirnstein-Grenze D/A (PA 4)

Grenze D/A-Schaftenau (ÖBB)

Schaftenau-Knoten Radfeld (ÖBB)
(Darstellung informativ)



Streckenlänge
NBS
ca. 70 km

- Auswahltrasse Limone im Abschnitt Grafing-Ostermünchen in 2022 vorgestellt
- Verzicht auf Raumordnungsverfahren durch die Regierung von Oberbayern
- Auswahltrasse Violett im Abschnitt Ostermünchen-Grenze D/A-Schaftenau (A) in 2021 vorgestellt
- Raumordnungsverfahren für diesen Abschnitt Anfang 2021 abgeschlossen

Planungsabschnitte Grafing-Kiefersfelden (Grenze D/A)

Vorplanung – Eckpunkte Planungsauftrag



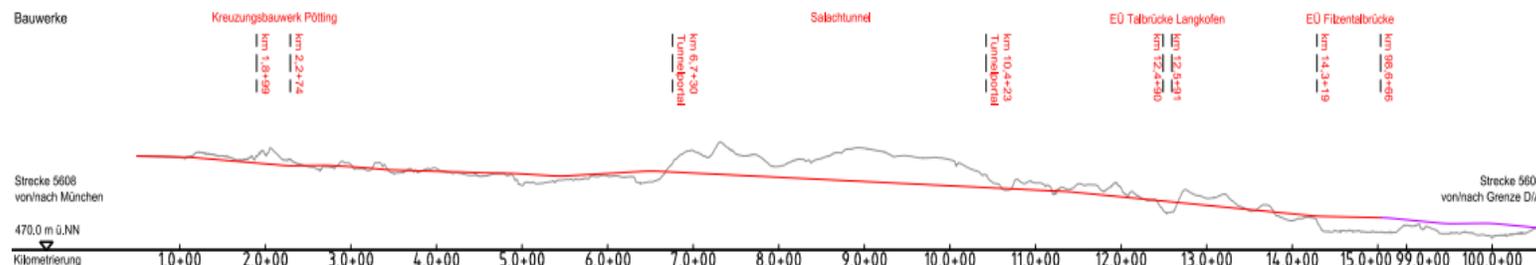
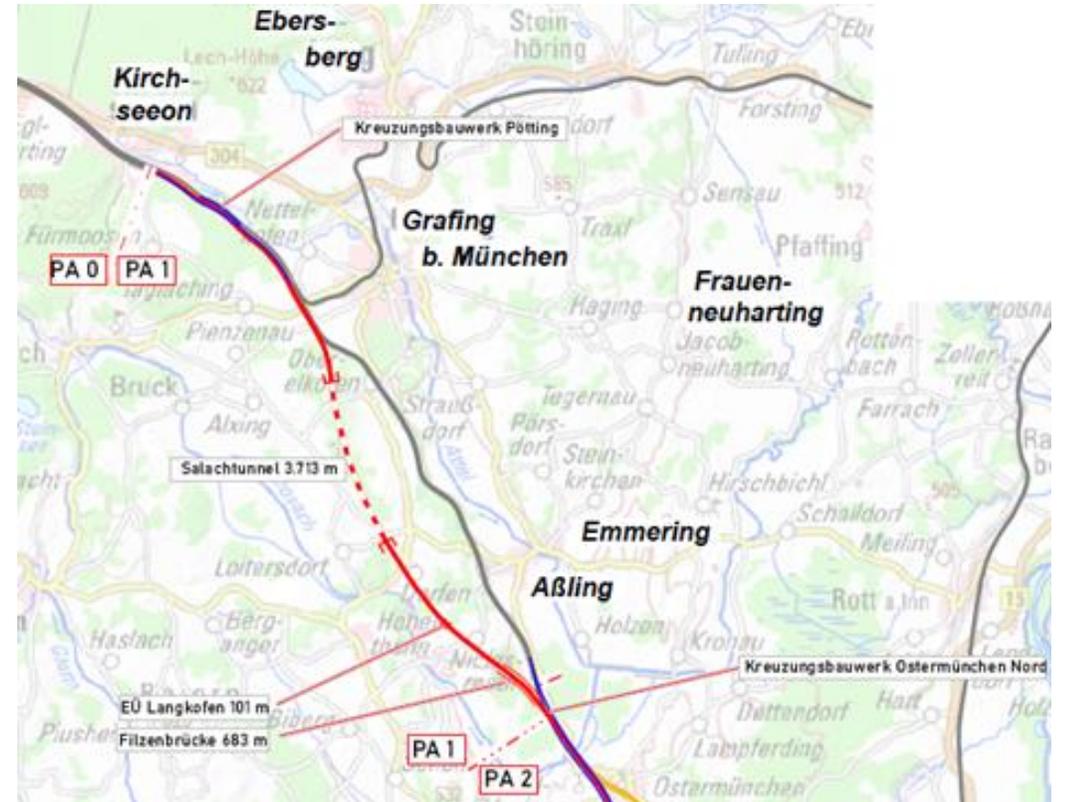
- Zweigleisige Neubaustrecke
- Elektrifiziert
- Mischverkehr (schneller Personenfernverkehr und Güterverkehr)
- Entwurfsgeschwindigkeit 230 km/h
- Max. Längsneigung (freie Strecke): 12,5 ‰
- Max. Zuglänge: 740 m
- Keine Personenbahnhöfe an der Neubaustrecke

PA 1 Grafing-Ostermünchen

Übersicht

Daten zum Planungsabschnitt

- Streckenlänge ca. 15 km
- Höhenunterschied von ca. 60 m zu überwinden
- Salachtunnel mit 3,7 km
- 2 Talbrücken
- 6 Eisenbahnüberführungen
- 4 Straßenüberführungen
- 4,9 km Schallschutzwände
- Kreuzungsbauwerk Pötting (ca. 1,5 km Entwicklungslänge)



Geologische Verhältnisse u.a.

- Moränenablagerungen
- Molassegesteine
- Vereinzelt Seetonablagerungen

PA 2 Ostermünchen–Innleiten

Übersicht

Daten zum Planungsabschnitt

- Streckenlänge ca. 14 km
- Höhenunterschied von ca. 50 m zu überwinden
- Trassenverlauf überwiegend in Einschnitts- und Dammlage
- Verknüpfungsstelle im Bereich Ostermünchen
- Verlegung der Bestandsstrecke auf ca. 4 km
- Verlegung des Bahnhofs Ostermünchen
- Überholgleise
- Kombilösung Brücke/Damm östlich von Mintsberg
- 4 Eisenbahnüberführungen mit Länge zwischen 400 bis 1.000m
- Brücke über den Inn als zwei eingleisige Tragwerke mit rund 1 km Länge



Geologische Verhältnisse u.a.

- Moränenablagerungen
- Molassegesteine
- Seetone
- Fluviale Ablagerungen

PA 3 Innleiten-Kirnstein

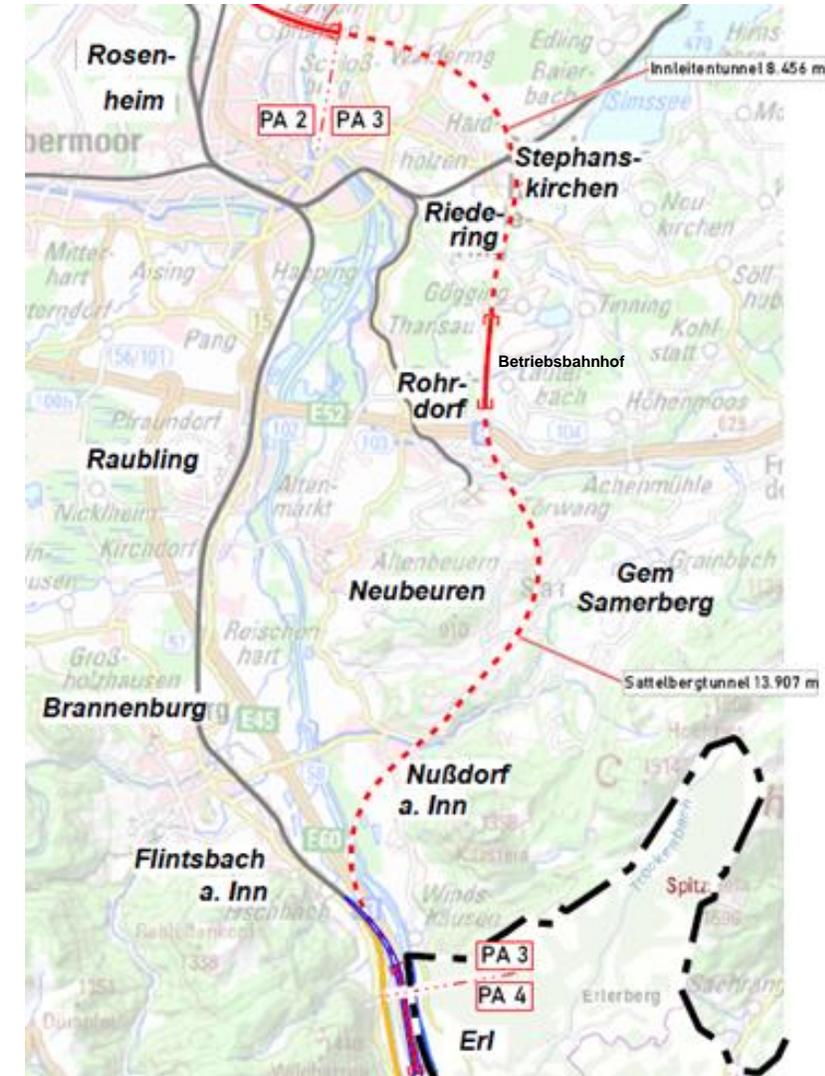
Übersicht

Daten zum Planungsabschnitt

- Streckenlänge ca. 25 km
- Trassenverlauf überwiegend im Tunnel
- Betriebsbahnhof mit Überleitstellen und Überholgleisen im Bereich Lauterbach
- Innleitentunnel mit ca. 8,5 km Länge
- Freie Strecke mit ca. 2 km zwischen den beiden Tunnel
- Sattelbergtunnel mit ca. 13,9 km Länge

Geologische Verhältnisse, u.a.

- Moränenablagerungen, Molassegesteine, lokal Seeton
- Kalkalpine Schichten (Festgesteine)
- Talablagerungen (Schotter, Stillwassersedimente, etc.)



PA 4 Kirnstein–Grenze D/A–Schaftenau (A)

Übersicht

Daten zum Planungsabschnitt

- Streckenlänge ca. 9 km
- Trassenverlauf überwiegend im Tunnel
- Verknüpfungsstelle im Bereich Kirnstein
- Buchbergtunnel mit ca. 12,8 km Länge (davon 7,2 km in D) als grenzüberschreitendes Tunnelbauwerk
- Planung des Tunnels gemeinsam mit der ÖBB
- Freie Strecke mit ca. 2 km zwischen den beiden Tunnel
- Verlegung der Bestandsstrecke zwischen Flintsbach und Oberaudorf auf ca. 5 km

Geologische Verhältnisse u.a.

- Talablagerungen (Schotter, Stillwassersedimente, etc.)
- lokal kalkalpine Schichten



1. Projektvorstellung

2. Vergabestruktur

3. Terminalschiene

4. Hinweise an die Teilnehmer

Übersicht vsl. Erkundungsbedarf BNZ bis 2030

Aktueller Stand - Mögliche Anpassung vorbehalten

- ca. 500 - 600 Bohrungen mit durchgehender Kerngewinnung (100 mm) (insgesamt ca. 25.000 - 27.000 Laufmeter) in Locker- und Festgesteinen
- überwiegend lotrechte Bohrungen sowie einzelne Schrägbohrungen
- ca. 20 Bohrungen liegen bei Teufen zwischen 100 m und 350 m
- Ausbau von Bohrungen zu Grundwasser- und Piezometermessstellen (ca. 20-30 % des Gesamtvolumens)
- Bohrlochversuche in den Bohrungen (Geophysik, Geohydraulik) vorgesehen
- Hinzu kommen ca. 250 CPT, ca. 850 KRB, ca. 750 DPH, ca. 50 Baggerschürfe



Vergabestruktur

Einteilung Ausschreibungspakete BNZ bis 2030

- Die Bohrungen werden in vergaberechtskonforme Pakete gebündelt (teilweise inkl. KRB/DPH, CPT und Baggerschürfe)
- Die Pakete bewegen sich vsl. in Größenordnungen zwischen ca. 10 bis 20 Bohrungen (teilweise zusätzliche KRB/DPH, CPT und Baggerschürfe)
- Pakete werden innerhalb räumlich abzugrenzender Bereiche gebildet sowie bei Bedarf in Fachlose unterteilt
- Pro Jahr werden vsl. 3 - 4 Ausschreibungspakete veröffentlicht
- Die Laufzeit pro Paket wird vsl. 1 bis 2 Jahre betragen



Abwicklung Erkundungen vor Ort

Allgemeine Hinweise

- Betretungserlaubnisse und Genehmigungen für die Bohrdurchführung werden durch AG gestellt
- Pro Planungsabschnitt gibt es vsl. jeweils eine vom AG beauftragte:
 - Örtliche Bauüberwachung (Koordination, Abrechnung, Kontrolle von Auflagen, etc)
 - Fachbauüberwachung (Ansprechpartner zu fachlichen Themen, Bohrkernaufnahme, etc)
 - Umweltfachliche Bauüberwachung (Kontrolle umweltfachlicher Auflagen, etc)
- Im Verantwortungsbereich des Auftragnehmers liegen:
 - Durchführung von In-situ-Bohrlochversuchen wie hydraulische Packertests, Bohrlochverlaufsmessungen, Kaliberlogs, Pumpversuche, Flowmeterversuche, etc.
 - Beschaffung von verkehrsrechtlichen Anordnungen, Entnahme- sowie Einleitgenehmigungen, etc.

- 1. Projektvorstellung**
- 2. Vergabestruktur**
- 3. Terminalschiene**
- 4. Hinweise an die Teilnehmer**

Terminschiene

Voraussichtliche nächste Bekanntmachungen
zum Start der Vergabeverfahren

1. Bekanntmachung Bohrungen PA 1 + PA 2 (vsl. 2 Lose, Teufen < 100 m)
– vsl. Mitte September 2024
2. Bekanntmachung Paket 2 – PA 3 – flache Bohrungen (Teufen < 100 m)
– vsl. Q4/2024
3. vsl. Anfang 2025 ist eine **Regelmäßige nicht verbindliche Bekanntmachung** für die vsl. geplanten Vergaben mit Start des Verfahrens im Jahr 2025 vorgesehen

1. Projektvorstellung

2. Vergabestruktur

3. Terminalschiene

4. Hinweise an die Teilnehmer



Für Hinweise wenden Sie sich bitte per E-Mail an den Einkauf:
Ahmet.Tekdemir@deutschebahn.com



Vielen Dank
