

Leistungsbeschreibung für eine Machbarkeitsstudie

Untersuchung zur nördlichen Güterumgebungsbahn (GUB, VzG-Strecke 1234) sowie angrenzend

1. Vorbemerkungen

Im Rahmen des Faktenchecks zur Verlegung des Bahnhof Hamburg-Altona (Diebsteich) haben sich die Beteiligten des Faktenchecks zu verschiedenen Punkten verständigt (Verständigungsunterlage in Anlage 1). Im Punkt 4 der Verständigungsunterlage wurde vereinbart, dass mehrere hochwertige Angebotsformen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung zu definieren (Fahrzeiten, Fahrzeuge, Takte), zu prüfen und zu bewerten sind. Die Bewertung umfasst jeweils die bauliche, betriebliche, verkehrliche und wirtschaftliche Machbarkeit. Eine Ertüchtigung und der – soweit möglich – zweigleisige Ausbau der Güterumgebungsbahn (GUB, hier ist mit GUB nur die VzG-Strecke 1234 definiert, die VzG-Strecke 1280 wird, falls betroffen, gesondert erwähnt) ist ebenfalls Gegenstand der Untersuchung. Sämtliche Vorgaben aus dem Verständigungspapier sind im Rahmen der Untersuchung zu berücksichtigen.

2. Ausgangslage

Beim Prüfgegenstand handelt es sich im Kern um die VzG-Strecke 1234 von Eidelstedt (Km 0,5) bis Rothenburgsort (Km 21,2). Sie ist im Bereich von Rothenburgsort (Km 21,2) bis zum Abzweig Horn (16,0) zweigleisig, im restlichen Verlauf eingleisig. Es gibt Kreuzungsbahnhöfe in Barmbek und Lokstedt. Die Bahnstrecke wird aktuell ausschließlich für den Schienengüterverkehr (SGV) und für Umleitungsfahrten genutzt. Der südliche zweigleisige Abschnitt wird teilweise auch von regulären Personenzügen von und nach Richtung Lübeck genutzt.

Bereits heute wird die, von Eidelstedt bis zum Abzweig Horn, eingleisige, südlich davon zweigleisige Strecke vom SGV stark belastet.

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) hat gemeinsam mit den Nachbarländern bereits eine Studie zur „SPNV-Durchbindung Schleswig-Holstein – Hamburg Hbf. – Niedersachsen in Auftrag gegeben. Ziel ist es, Züge des SPNV, die heute in Hamburg Hbf wenden, zukünftig durchzubinden, um somit diesen wichtigen Knoten ggf. entlasten zu können. Im Rahmen dieser Untersuchung soll in einem dreistufigen Verfahren mit der Erstellung eines Zielkonzeptes, Fahrplankonstruktion und Betriebssimulation ermittelt werden, wie eine derartige Durchbindung sinnvoll gestaltet werden könnte. Die Ergebnisse sollen voraussichtlich bis zum Sommer 2021 fertiggestellt sein und werden dann dem Auftragnehmer (AN) zur Kenntnis gegeben. Der AN darf, muss aber nicht die dort vorhandenen Informationen verwenden. Doppelarbeiten sind zu vermeiden, allerdings setzt die Übernahme von Informationen eine Prüfung und Begründung voraus. Auf die Eigenständigkeit und Vollständigkeit der hier vorliegenden Untersuchung sei hingewiesen.

Im Knoten Hamburg befinden sich aktuell eine Vielzahl anderer Projekte in Planung oder im Bau. Für weitere Maßnahmen laufen derzeit Voruntersuchungen bzw. Machbarkeitsuntersuchungen.

Konkrete Verknüpfungspunkte bestehen zwischen der GUB und S4 Ost sowie zwischen der GUB und U5. Hierbei sind die relevanten Planungen durch den AN zu berücksichtigen. Bei Bedarf werden entsprechende Unterlagen zur Verfügung gestellt. Falls darüber hinaus weiter

Informationsbedarfe zu den Projekten bestehen, stehen (Auftraggeber) AG und AN im regelmäßigen Austausch.

Folgende Projekte können für die Machbarkeitsstudie mit Blick auf das Betriebsprogramm und die bauliche Umsetzbarkeit relevant sein:

- Erweiterung Hbf, insbesondere Bau eines neuen Bahnsteigs am Gleis 9 auf dem Planum des heutigen Gleises 10
- S4 Ost (Altona – Citytunnel – Hbf - Bad Oldesloe)
- S4 West (S-Bahn Richtung Elmshorn, mit neuer Infrastruktur, die noch nicht abschließend definiert ist)
- S32 (Harburg Rathaus – Hbf – Verbindungsbahn – ggf. Bahnhof Altona (neu) - Osdorfer Born)
- Verkürzung Eingleisigkeit Rothenburgsort - Anckelmannsplatz
- Verlagerung Bahnhof Altona (Fern- und Regionalbahnteil)
- Erneuerung Bahnhof Berliner Tor
- Verbindungsbahntlastungstunnel
- Neubaumaßnahmen im U-Bahnnetz (hier relevant U 5)

[Die Untersuchung ist zuerst losgelöst von diesen parallellaufenden Projekten durchzuführen. Es ist der Charakter dieser Untersuchung, zuerst vollständig losgelöst von eventuellen Zwängen aus parallelen Untersuchungen oder übergeordneten fahrplanseitigen Festlegungen die grundsätzliche Machbarkeit der jeweiligen Betriebsformen zu prüfen. Im zweiten Schritt sind eventuelle Konfliktpunkte zu identifizieren. Es werden vom Gutachter Vorschläge zur Umsetzung der einzelnen Betriebsformen auf der Güterumgehungsbahn erwartet.]

3. Ziele der Machbarkeitsuntersuchung

Mit dieser Untersuchung sollen die Punkte aus der Faktenscheckunterlage (siehe Punkt 4.b. aa. – ee.) untersucht werden.

Der AG geht zum jetzigen Zeitpunkt davon aus, dass die Punkte 4.b. aa und 4.b. bb aus der Verständigungsunterlage im Rahmen der unter Punkt 2 erwähnten Durchbindungsstudie hinreichend untersucht werden. Sie sind damit nicht Gegenstand der Machbarkeitsuntersuchung.

Es gilt die Festlegung von 2, dass eine Übernahme von Erkenntnissen nach vorheriger Prüfung grundsätzlich möglich ist. Der Gutachter übernimmt allerdings die komplette Verantwortung für die sachgerechte Untersuchung aller Punkte aa. bis ee. Falls der Gutachter nach Aufnahme der Arbeit Nachbesserungsbedarf sieht, zeigt er diesen unmittelbar an. AN und AG stimmen sich im Rahmen eines ggf. Nachtrags zur Durchführung weiterer Untersuchungen ab (Ergänzungsmodul 1).

Auszug aus Verständigungsunterlage Punkt 4.b. cc – ee:

- cc. ein 20-Minuten-RB-Takt in einer Linie Harburg-Rothenburgsort-Horn-Wandsbek-Barmbek-CityNord-Lokstedt-Eidelstedt-Altona-Nord / Ottensen -Blankenese und damit lange geforderte schienengebundene Tangentialverbindungen im Stadtgebiet,
- dd. ein durchgehender mindestens S-Bahn-ähnlicher Betrieb mit Einbindung in das bestehende Netz u.a. an den Verknüpfungspunkten Eidelstedt /Diebsteich, Sengelmanstraße / Barmbek (Durchbindung zu S1 / S11), Wandsbeker Chaussee (Verbindung zur U1), „Ostkreuz“ (Verknüpfung mit S4 Ost) und Elbbrücken / Veddel (Verknüpfung mit S3) oder Harburg. Eine Verbindungskurve zwischen S Diebsteich / Altona Nord und der GUB zur Ermöglichung eines Ringverkehrs wird empfohlen und ist zu prüfen.
- ee. Eine Machbarkeitsstudie soll für die Infrastruktur neben reiner Vollbahn- und S-Bahn auch Mischlösungen in Form 2-System-Technik enthalten.

Mischlösung in ee. meint: Die von der S-Bahn Hamburg genutzten Zweisystemfahrzeuge.

4. Aufgabenstellung/ Leistungsbeschreibung

Im Rahmen der MBU sollen verschiedene Szenarien für eine Nutzung der GUB untersucht werden. In einer ersten Stufe soll für jedes dieser Szenarien ein Betriebskonzept (Haltekonzept, Fahrzeugkonzept, Fahrplankonzept Linienkonzept) erarbeitet (basierend auf der vom AN ermittelten Verkehrsnachfrage), in einer zweiten Stufe die dafür notwendige Infrastruktur abgeleitet und schließlich die bauliche Machbarkeit sowie das Nachfragepotential geprüft werden. Dabei sind folgende Betriebskonzepte als Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:

- S 32
- S 4 Ost

Der Untersuchungsraum erstreckt sich auf den Raum zwischen Blankenese, westlicher Beginn der GUB, Rothenburgsort und Harburg. Die betroffenen VzG-Strecken sind unten aufgeführt.

Die Szenarien sollen wie folgt aufgebaut sein:

Szenario 1:

cc.+ dd (Richtung Harburg) + ee. hierzu:

1. Stufe

- Erstellung von Betriebskonzepten für den Nahverkehr auf der GUB nach cc bzw. dd (Richtung Harburg) + ee.
Hierbei sind folgende Strecken und die dort aktuell geplante Streckenbelastung zu berücksichtigen (+ ggf. aufgeführte Ergänzungen):
 - o VzG 1224
 - o VzG 1230
 - o VzG 1225 bzw. 1232 bzw. 9121 bzw. 1231 bzw. 1220 je nach vorgeschlagenem Betriebskonzept und vorgeschlagener Infrastruktur
 - o VzG 1234 (+ ggf. 1241)
 - o VzG 1291

- VzG 1280
 - VzG 1271 (hier ist die geplante S 32 zu berücksichtigen)
 - VzG 2200
 - Ableiten der erforderlichen Infrastruktur
 - Abstimmung mit dem AG zur Entscheidung einer Vorzugsvariante, die in Stufe 2 untersucht werden soll. Die Entscheidung soll anhand von Kriterien (wie u.a. Barrierefreiheit) erfolgen, die der AN mit dem AG abstimmt.
2. Stufe
- Ableiten eines Planfalls
 - Bewertung der baulichen Umsetzbarkeit des Planfalls

Szenario 2:

dd.(Ringverkehr) +ee. hierzu:

1. Stufe
- Erstellung von Betriebskonzepten für den Nahverkehr auf der GUB nach dd (Ringverkehr).
Hierbei sind folgende Strecken und die dort aktuell geplante Streckenbelastung zu berücksichtigen (+ ggf. aufgeführte Ergänzungen):
 - VzG 1225
 - VzG 1234 (+ ggf. 1241)
 - VzG 1244
 - VzG 1270 (hier ist die geplante S 4 zu berücksichtigen)
 - S-Bahninfrastruktur im Bereich Hauptbahnhof
 - Ableiten der erforderlichen Infrastruktur
 - Abstimmung mit dem AG zur Entscheidung einer Vorzugsvariante, die in Stufe 2 untersucht werden soll. Die Entscheidung soll anhand von Kriterien (wie u.a. Barrierefreiheit) erfolgen, die der AN mit dem AG abstimmt.
2. Stufe
- Ableiten eines Planfalls
 - Bewertung der baulichen Umsetzbarkeit des Planfalls

Bei der Bearbeitung sind der aktuelle gesetzliche Rahmen sowie die anerkannten Regeln, Regelwerke und Richtlinien des deutschen Eisenbahnwesens, insbesondere der DB AG, zu Grunde zu legen.

4.1 Betriebskonzept

Für jedes der Szenarien ist ein konfliktfreies Fahrplankonzept anzufertigen, das sich in das bestehende Schienennetz einfügt und Verknüpfungen zum ÖPNV-Angebot berücksichtigt, sowie kompatibel zum Deutschlandtakt ist. Notwendige Prämissen wie beispielsweise der Fahrzeugeinsatz, die Mindesthaltezeiten, Mindestwendezeiten etc. sollen zu Beginn der Untersuchung mit den Partnern der Verständigung und den Aufgabenträgern für den Nahverkehr abgestimmt werden.

Auf der GUB werden zusätzliche Zwischenhalte für die Neuverkehre gemäß Tabelle 1 vorgeschlagen. Die vorgeschlagenen Zwischenhalte sind im Rahmen der Machbarkeitsstudie baulich, technisch, betrieblich und nachfrageseitig zu prüfen. Die Untersuchung hat weitere oder

alternative Zwischenhalte zu prüfen. Für die dann genutzten Betriebskonzepte muss der AN seine Auswahl der dann davon ausgewählten Halte begründen.

Außerhalb des Bereichs der Güterumgebungsbahn sind im Grundsatz die derzeit bestehenden Verkehrshalte zu berücksichtigen.

Tabelle 1 Neue Halte auf der Güterumgebungsbahn

Bezeichnung	Begründung
Eidelstedt Ost im Bereich der EÜ Kieler Straße	Verknüpfung mit Metrobuslinien an der Kieler Straße
Kreuzung U2	Umsteigemöglichkeit
Lokstedt Pulvermühle im Bereich zwischen Kollaustraße und Bei der Pulvermühle	Verknüpfung mit heutiger Metrobuslinie 5, Erschließung Wohn- und Gewerbegebiete Tarpenbeker Ufer und Nedderfeld
City Nord parallel zur heutigen U-Bahnhaltestelle Sengelmannstraße	Verknüpfung mit Linien U1, U5; Busanschluss Flughafen, Erschließung Wohn- und Bürogebiete
S Rübenkamp	Verknüpfung mit den Linien S1 und S 11, Erschließungswirkung
Barmbek im Raum der Bestandsanlage U/S Barmbek	Verknüpfung mit Linien U3, S1, S11, Zentraler Busbahnhof
Wandsbeker Chaussee im Bereich Wandsbeker Chaussee (nördlich oder südlich der Straßenbrücke)	Verknüpfung mit Linien U1, S1, S11
Kreuzung S4	Umsteigemöglichkeit
Rauhes Haus nördlich der Hammer Landstraße	Verknüpfung mit Linien U2, U4
Standortalternative A (für Szenario 1): Rothenburgsort bei der Querung der Großmannstraße	Erschließung des Stadtentwicklungsgebietes
Standortalternative B (für Szenario 2):	S-Bahn-Haltestelle Rothenburgsort

[Die Untersuchung ist so anzulegen, dass sie im ersten Schritt losgelöst von zukünftigen Mengengerüsten im SGV die Machbarkeit der jeweiligen Betriebsform ermitteln. Im zweiten Schritt sind eventuelle Konflikte aufzuzeigen. Es werden vom Gutachter Lösungsvorschläge erwartet, wie die jeweiligen Betriebsformen auf der Güterumgebungsbahn auch unter Einbeziehung eventueller Zwänge realisiert werden können.]

oder

[Für den SGV sind die bei einer Umsetzung des Konzepts vor der Inbetriebnahme der festen Fehmarnbeltquerung die Zugfahrten und Lagen des Fahrplans des Jahres 2019 anzusetzen. Danach wird das Mengengerüst entsprechend des Deutschlandtakts unterstellt.]

Zudem müssen bereits geplante Fahrplankonzepte im Personenverkehr im Untersuchungsgebiet berücksichtigt werden. Details hierzu stellt der AG zu Beginn der Untersuchung bereit.

Als Basis für die Fahrplankonzeption sind betrieblich realisierbare Fahrzeitenrechnungen anzufertigen. Hierfür erforderliche Informationen zu den Streckengeschwindigkeiten sowie weitere Infrastrukturdaten werden ausschließlich zur Verwendung für diese Untersuchung durch den AG bereitgestellt. Auf die errechneten Fahrzeiten sind gemäß Richtlinien der DB Netz

AG der vorgesehene Regelzuschlag und Bauzuschlag aufzuschlagen. Auch weitere Konstruktionsregeln, insbesondere Pufferzeiten, Stationsaufenthaltszeiten ausreichende Haltezeiten an den zu berücksichtigten Verkehrsstationen und zulässige Abfahrtssekunden sind zu berücksichtigen, um eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität sicherzustellen.

Die Fahrplankonzeptionen sind makroskopisch auf Machbarkeit zu prüfen. Eine mikroskopische Untersuchung einschließlich betrieblicher Simulation wird optional beauftragt, wenn aus der Makroskopie eine Zielvariante hervorgegangen ist. Dies ist Ergänzungsmodul 2. Der Ergebnisfahrplan jedes Szenarios ist in allen relevanten Darstellungsformen, insbesondere in Form von Netzgrafiken, sowie in einem standardisiertem elektronischen Austauschformat bereitzustellen.

Die gesamte Bearbeitung wird in einem iterativen Prozess durch die Partner der Verständigung und teilweise die Aufgabenträger für den Nahverkehr begleitet. Unter Punkt 16 der Leistungsbeschreibung wird der AN gebeten, im Rahmen des iterativen Prozesses (z.B. in Form von Zwischenpräsentationen) in der zeitlichen Ausplanung der-Machbarkeitsstudie den weiteren Projektfortgang abzustimmen.

4.2 Bewerten der Nachfragewirkung

Grundlage für die Bewertungen (Fahrgastaufkommen zeitlich / räumlich, Fahrgastströme) im gesamtstädtischen Verkehr (Fuß, Rad, ÖPNV Bus, ÖPNV Schiene, SPNV, PKW) im Untersuchungsraum ist das gesamtstädtische Hamburger Verkehrsmodell der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Zur Verwendung des makroskopischen Verkehrsnachfragemodells sind zwei Softwares notwendig: zur Nachfragemodellierung das Programm Venus der Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG und zur Umlegung das Programm Visum der PTV Planung Transport Verkehr AG. Angefragt werden muss das Netzversionsmodell unter verkehrsmodell@bvm.hamburg.de. Es beinhaltet die Analyse 2018 und das Prognosejahr 2030.

Der AN muss folgende zwingende Voraussetzungen erfüllen:

- a) Gültige VISUM-Lizenz für den Zeitraum der Bearbeitung
- b) Erfahrung mit VISUM – Es sind 3 Arbeitsbeispiele aus den letzten 3 Jahren beizulegen

Da das makroskopische Verkehrsmodell als strategisches Planungsinstrument für die Verkehrsentwicklungsplanung aufgebaut wurde, ist dieses für teilräumliche Untersuchungen zu verfeinern und im Untersuchungsraum entsprechend zu kalibrieren.

Laut Entgeltmodell der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende werden € 827,61 fix für das Netzversionsmodell erhoben. Diese sind im Angebot zu berücksichtigen.

Die Bewertung der Betriebskonzepte soll folgendes beinhalten: Verlagerungen innerhalb des ÖV-Systems und Verlagerungen zwischen den Verkehrssystemen, fahrplanscharfe und haltestellenfeine Betrachtung; Analysezustand (Bezugsjahr 2019), Prognosezeitraum: Prognosejahr 2030 mit dem neuen Bahnhofs Altona.

4.3 Ableiten der erforderlichen Infrastruktur

Die erforderliche Schieneninfrastruktur zur Umsetzung der jeweiligen entwickelten Betriebskonzepte ist abzuleiten. Dazu gehören insbesondere Zweigleisabschnitte sowie die Verbindungskurven und ggf. notwendige Überwerfungsbauwerke, aber auch Anpassungen an der Leit- und Sicherungstechnik, z. B. am Blockabstand. Die Ausrüstung mit ETCS L2mS soll

mitberücksichtigt werden. Für Stationen sind entsprechende infrastrukturelle Kapazitäten in Form von Flächen, Bahnsteiglängen und -breiten, Zuwegungen vorzusehen. Identifizierte Infrastrukturbedarfe sind hinreichend detailliert zu beschreiben. Dabei sind insbesondere die Streckennummer und die Streckenkilometrierung zur genauen Verortung anzugeben. Planskizzen sind beizufügen.

4.4 Bewerten der baulichen Umsetzbarkeit

Die Planfälle sind auf ihre bauliche Umsetzbarkeit hin zu bewerten. Dafür sind einheitliche Kriterien heranzuziehen.

Kriterien können sein:

- Flächenbedarf
- *[Berücksichtigung städtebauliches Projekt „Wandsbeker Tor“]*
- Städtebauliche Integration (hierzu wird auch eine Karte mit Wohnungsbaupotenzial zur Verfügung gestellt. Die Erschließungsberechnung soll einwohnerscharf bis in 720 m Entfernung Fußweg zu den einzelnen Halten erfolgen).
- Bauliche Machbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen incl. Bewertung Bautechnik, Bauverfahren und Baulogistikkonzept (auch unter Berücksichtigung der geplanten parallelen Maßnahmen U 5 und S 4 Ost)
- Investitionsaufwand incl. einer Chancen- und Risikobetrachtung
- Umweltrelevanz (Ersteinschätzung zum Immissions-, Schall-, Erschütterungs-, Gewässer- und Naturschutz)
- Ausbau- und Integrationsfähigkeit
- Zeitliche Realisierbarkeit

Die bauliche Umsetzbarkeit ist in einem „Rückkoppelungsprozess“ mit den Partnern der Verständigung und teilweise den Aufgabenträgern für den Nahverkehr abzustimmen. Im Zeitplan sollen „Rückkoppelungsschleifen“ vorgesehen werden, in der bei Bedarf Anpassungen am Betriebskonzept vorgenommen werden, um festgestellte Hindernisse bzgl. bauliche Umsetzbarkeit zu umgehen.

5. Besprechungen, Termine, Niederschriften

Der Aufwand für alle während der Bearbeitung erforderlichen Abstimmungsgespräche mit der vertragsabwickelnden Stelle des AGs, der Projektleitung, Dritten und den sonstigen beteiligten Stellen ist mit dem Honorar nach §9 abgegolten. Im Leistungsbild enthalten und mit dem Honorar abgegolten sind die Abstimmungs- und Ortstermine mit z.B. Behörden, politischen Gremien, Träger öffentlicher Belange, etc. für das gesamte Vorhaben einschließlich der erforderlichen Reisen bzw. Onlineterminen und sonstigen Tätigkeiten. Der AN stellt im Rahmen seiner Zuständigkeit im Vorfeld der Besprechungen sicher, dass der Teilnehmerkreis bei Durchführung der Besprechungen zur anstehenden Tagesordnung jeweils vollzählig, entscheidungsbefugt und damit beschlussfähig ist. Über diese Abstimmungsgespräche sind vom AN Ergebnisniederschriften anzufertigen. Die Ergebnisniederschrift ist innerhalb von drei Werktagen dem AG vorzulegen. Erst nach Abstimmung mit der vertragsabwickelnden Stelle des AGs dürfen Niederschriften verteilt werden. Nach Freigabe durch den AG sind die Niederschriften innerhalb von einem Werktag elektronisch zu verteilen. Zur laufenden Information des AGs sind 14-tägige Abstimmungsgespräche zwischen AN, AG und gegebenenfalls weiteren an der Machbarkeitsstudie Beteiligten vorgesehen. Die Besprechungen finden beim AG in Hamburg oder online statt. Die Teilnahme an diesen Abstimmungsgesprächen hat der AN in seiner Kostenkalkulation zu berücksichtigen. Basis dieser Gespräche ist ein durch den AN 14-tägig nach entsprechenden Vorgaben zu erstellender Statusbericht. Die

Protokollierung der Gespräche obliegt dem AN. Besonderheiten sind sofort anzuzeigen und schriftlich zu vermerken. Der AN führt eine tabellarische Aufzeichnung über die Teilnahme an den oben genannten Terminen (z.B. Ortstermine, Abstimmungsgespräche, Erörterungstermine, 14-tägige Gespräche) für das Projekt und übergibt sie monatlich dem AG zur Information.

6. Ansprechpartner für den Auftragnehmer

Die Projektleitung und fachliche AG Funktion wird von der DB Netz AG, Region Nord wahrgenommen.

Ansprechpartner beim AG sind:

DB Netz AG
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg

7. Einsatz von EDV-Systemen

Die Bearbeitung unter Verwendung der EDV ist so auszurichten, dass sich spätere Arbeitsschritte lückenlos aus vorangegangenen entwickeln lassen bzw. Änderungsarbeiten mit gleichem Genauigkeitsanspruch ohne großen Zeitaufwand vorgenommen werden können. Die einzelnen Arbeitsschritte müssen sich lückenlos nachvollziehen lassen.

Die EDV-technische Bearbeitung erfolgt u. a. mit der Software MS Office, MS Project, AutoCAD und in der MBS genannte Software.

8. Betretungserlaubnisse

Betretungsgenehmigungen für sämtliche Grundstücke, d.h. bahneigene (z.B. DB Station&Service, DB Netz AG etc.) und nicht bahneigene, werden vom AN in Abstimmung mit dem AG besorgt.

Der AN hat in jedem Fall 30 Tage vor Beginn der von ihm durchzuführenden Arbeiten die jeweiligen Grundstückseigentümer bzw. Nutzungsberechtigten und den AG von der Aufnahme der Arbeiten zu unterrichten.

Das Einholen von bis zu 10 Betretungsgenehmigungen ist mit dem Honorar abgegolten.

9. Mitwirkungspflicht

„Mitwirken“ im Sinne des Leistungsbildes heißt stets, dass der AN die genannte Teilleistung in Zusammenarbeit mit den Projektbeteiligten vorbereitend bearbeitet, inhaltlich abschließend zusammenfasst, dem AG zur Entscheidung vorlegt und gemäß dessen Vorgaben fertig stellt.

Der AN hat beim Erstellen von Leistungsbildern für Sonderfachleute mitzuwirken (Schnittstellendefinition, Ausschluss von Doppelbeauftragungen etc.).

10. Allgemeine Pflichten des Auftragnehmers

Die allgemeinen Pflichten des AN sind in den AVB Arch./Ing. geregelt. Ergänzend wird vereinbart, dass der AN, sofern er Bedenken bspw. gegen (beigestellte) Leistungen von Dritten hat und/oder Anordnungen, Vorgaben, Angaben etc. des AGs für unzumutbar/unberechtigt hält, den AG hierzu unverzüglich schriftlich unterrichtet. Der AN legt hierzu begründende Unterlagen und Argumente in prüf- und nachvollziehbarer Form mit den notwendigen Erläuterungen dokumentiert vor und holt schnellstmöglich eine Entscheidung des AGs ein. Der

abschließenden Entscheidung des AGs hinsichtlich der vorgetragenen Bedenken folgt der AN, sofern nicht gesetzliche oder behördliche Bestimmungen entgegenstehen. Der AN ist verpflichtet, im Rahmen des ihm übertragenen Leistungsumfanges alles Zumutbare zu tun, damit die Leistungsziele in sach- und fachgerechter Ausführung vertragsgerecht und mängelfrei, insbesondere innerhalb der vereinbarten Ausführungsfristen unter Berücksichtigung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit fertiggestellt werden. Die vertragsabwickelnde Stelle des AGs hat das Recht der Einsichtnahme in alle vom AN zur Erfüllung des Vertrages erarbeiteten Unterlagen, auch während der Bearbeitung.

Der Projektleitung obliegt die alleinige Einflussnahme auf die technische Projektplanung und Projektrealisierung. Der AN ist nur nach Absprache mit dem AG befugt, sich direkt mit anderen fachlich Beteiligten abzustimmen. Nach Abschluss der Bearbeitung sind sämtliche Unterlagen über Zwischenergebnisse und Ermittlungsvorgänge der vertragsabwickelnden Stelle des AGs vorzulegen. Dies berührt nicht die entsprechenden Anforderungen an das endgültige Arbeitsergebnis.

11. Leistungen von Schreibkräften, Fahrern/Boten

Die vertragspezifisch anfallenden Kosten sind in den allgemeinen Geschäftskosten des ANs enthalten. Eine gesonderte Vergütung der Leistungen von Schreibkräften und von Fahrern/Boten erfolgt demnach nicht.

12. Digitale Daten

Unabhängig von der Bearbeitungsform werden vom AN alle Arbeitsergebnisse/Planunterlagen auf Datenträgern (CD/DVD) mit Inhaltsverzeichnis (verlinkt) festgehalten und dem AG ausgehändigt. Neben einer Ausfertigung in bearbeitbarer Form (bearbeitbare Dateien, z.B. DWG) hat der AN auch immer eine Version im PDF-Format dem AG zu übergeben.

13. Mindestanforderungen an die Dokumentation von Nachtragsforderungen

Sachverhaltsdarstellung:

Bezeichnung des Auftrags und der Vertragsnummer mit Beschreibung der zusätzlichen/geänderten Leistung (Leistungsinhalt, Arbeitsergebnis, Vorleistungen Dritter, Bearbeitungsdauer). Dokumentation aller vertragsrelevanten Gespräche, Grundlagen, Spezifikationen insbesondere hinsichtlich Veranlassung, Termine und Terminketten, Beeinflussung der beauftragten Leistung.

Dokumentation des Einzelereignisses und der Ursachen mit allen Einzelbelegen. Soll-Ist-Vergleiche zur Nachtragsbegründung: Die Soll-Leistung gemäß vertraglicher Regelung (Leistungsumfang, Menge und Güte, Termine, Randbedingungen) ist der Ist-Leistung zur Nachtragsbegründung gegenüberzustellen.

Darstellung der Auswirkungen auf den Projekt-/Planungsablauf.

Anspruchsgrundlage:

Beschreibung der Anspruchsgrundlage mit Einzelnachweisen; Nachvollziehbare, schlüssige rechtliche und technische Begründung; Vergütungsanspruch darstellen; Nachtragsleistungsbild detailliert mit Nachweis der Leistungserbringung; Vergütung auf Basis der Kalkulationsätze der Preisermittlung/des Hauptvertrages errechnen.

Aufarbeitung der Nachträge

Nachträge sind transparent und nachvollziehbar aufzubereiten. Die Unterlagen sind für jeden Nachtrag gesondert zusammenzustellen und unter Verwendung der Anlage „Anmeldung Nachtragsleistungen Arch./Ing.“ vorzulegen.

14. Vorhandene Unterlagen

Entfällt.

15. Terminplan

Der AN soll in seinem Angebot einen Zeitplan ab Auftragserteilung für die Stufe 1 und Stufe 2 vorlegen. Darin sind die erforderlichen Rückkoppelungsprozesse mit den AG und teilweise mit den Aufgabenträgern für den Nahverkehr mit zu berücksichtigen.

[Abstimmung im Lenkungsreis]

16. Sachstandsberichte

Sachstandsberichte mit Planunterlagen sind nach Aufforderung des AGs und mindestens monatlich vom AN vorzulegen, die die Sachstände des jeweiligen Zeitpunktes vollständig darstellen. Diese Sachstandsberichte sind anhand der bis dahin erfolgte Untersuchungen mit den erforderlichen Anlagen zu erstellen.

Der Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung wird in einem Abschlussdokument mit entsprechenden Planunterlagen an den AG übergeben. Ggf. sind Lagepläne, insbesondere von kritischen Bereichen zu ergänzen. Geschwindigkeitsprofile sind beizulegen, falls Änderungen in der Streckengeschwindigkeit erfolgen.

17. Qualifikation Personal

Qualifikationsnachweise des einzusetzenden Personals sind aufzuführen. Siehe hierzu Anlage 2 „Eignungskriterien“.

18. Hinweis zu Kostenschätzungen

Bei der Erstellung der Kostenschätzungen im Zuge der Machbarkeitsstudie sind die Kosten unter Berücksichtigung des Kostenkennwertekatalogs (RIL 808.0210 und die jeweiligen Anlagen) und/oder die Angaben von Fachplanern des AG zu ermitteln und zu berücksichtigen. Die Gliederung und Struktur sind mit dem AG abzustimmen.

19. Zu beachtende Unterlagen

Grundsätzlich sind die aufgezählten Vorschriften und Richtlinien zu beachten.

20. Weitere Leistungen

Zusammenfassung - Erläuterungsbericht – Dokumentation für alle Varianten