

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Generalsanierung Bremen-Bremerhaven, Projektsteuerung (Erstellung und Umsetzung eines IBN-Konzeptes)	Anlage Nr. 1	Blatt 1/13
	Zum Vertrag Nr. 26FEI85092	

Die vorliegende Standardleistungsbeschreibung ist urheberrechtlich geschützt. Der DB AG steht an dieser Unterlage das ausschließliche und unbeschränkte Nutzungsrecht zu. Jegliche Formen der Vervielfältigung und Weitergabe bedürfen der Zustimmung der DB AG.

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Generalsanierung Bremen-Bremerhaven, Projektsteuerung (Erstellung und Umsetzung eines IBN-Konzeptes)	Anlage Nr. 1	Blatt 2/13
	Zum Vertrag Nr. 26FEI85092	

Maßnahmen-/Projektbeschreibung und Vorbemerkungen

- - - - -

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Generalsanierung Bremen-Bremerhaven, Projektsteuerung (Erstellung und Umsetzung eines IBN-Konzeptes)	Anlage Nr. 1	Blatt 3/13
	Zum Vertrag Nr. 26FEI85092	

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Beschreibung.....	4
1.1	Zu planende Baumaßnahme(n).....	4
1.2	Lage / örtliche Verhältnisse.....	5
1.3	Betroffene Gebietskörperschaften	6
1.4	Zuständigkeiten bei Beteiligung Dritter	6
1.5	Eisenbahnbetriebliche und verkehrliche Verhältnisse	6
2	Vorbemerkungen	6
2.1	Besprechungen, Termine, Protokolle	6
2.2	Zuständigkeiten beim Auftraggeber	7
2.3	Einsatz von EDV-Systemen	7
2.4	Weitere Vorbemerkungen	7
3	Aufgabenstellung	8
3.1	Allgemeines.....	8
3.2	Gemeinsames Grobkonzept.....	8
3.3	Feinkonzept – Inbetriebnahmestufen	9
3.4	Feinkonzept – Bahnübergänge	10
3.5	Inbetriebnahme-La	11
3.6	Havariekonzept.....	11
3.7	Unterstützung des AG zu verwaltungstechnischen Vorgängen.....	12
3.8	Technische Plätze	12
3.9	Ergänzendes zur Begleitung der Inbetriebnahmen	13
3.10	Termine	13
3.11	Zu berücksichtigende Unterlagen.....	13

1 Allgemeine Beschreibung

1.1 Zu planende Baumaßnahme(n)

Im Zuge des Programms "Generalsanierung Hochleistungsnetz" ist die Strecke Bremen - Bremerhaven (Streckennr. 1740) zum Hochleistungsnetz auszubauen. Veranlasser des Programms ist der Konzernvorstand der Deutschen Bahn AG.

Bezogen auf diese Maßnahme zählt insbesondere die Ausrüstung des gesamten Hochleistungskorridors (HLK-Korridor) 1740 mit ESTW-Technik. Des Weiteren zählen zu den Layoutstandards vollständiger symmetrischer Gleiswechselbetrieb (GWB), Überleitverbindungen in Betriebsstellen, Maßnahmen an Oberleitungsanlagen und Oberbaumaßnahmen.

Des Weiteren ist vorgesehen, die Zustandsnote über alle Gewerke auf 1,8 anzuheben. Dies soll zu einer Baufreiheit von mindestens 4 Jahren für investive Maßnahmen führen. Für diese Ziele steht dem GSH-Korridor ein Zeitfenster von 07/2027 – 12/2027 entsprechend der Container-Logik als Typ D der DB InfraGO zu. Dies bedeutet, dass der Umbau in 2 x 2,5 Monaten eingleisige Sperrung erfolgen muss. Im Jahr 2027 findet im Oktober ein Wechsel der eingleisigen Sperrung von Gleis Bremen-Speckenbüttel zu Gleis Speckenbüttel – Bremen statt. Darüber hinaus finden im Jahr 2026 vorlaufende Maßnahmen statt. Die Strecke stellt einen transeuropäischen Korridor dar und weist einen hohen Anteil an Schienengüterverkehr auf. Besonderheit bei diesem Korridor ist die eingleisige Sperrung. Darüber hinaus gibt es keine adäquate, leistungsfähige (elektrifizierte) Umleiterstrecke. Im Zuge eines Infrastrukturprojekts werden 91 Kilometer Gleise sowie 96 Weichen erneuert. Zudem werden sechs Bahnübergänge und zwei Überleitstellen neu gebaut. Die Leit- und Sicherungstechnik umfasst ein elektronisches Stellwerk mit integrierter Unterzentrale (ESTW-iUZ) sowie vier Außenstellen (ESTW-A). Weiterhin werden 18 Kilometer Oberleitung erneuert, 23 Weichenheizungsanlagen installiert und zwei Durchlässe erneuert.

Zu den Kernmaßnahmen des Gesamtprojekts gehören:

- präventive Instandhaltungsmaßnahmen bzw. Ersatzinvestitionen am vorhandenen Oberbau in Form von Gleis- und Weichenerneuerungen
- Herstellung von Überleitstellen/neue Bahnhöfe für den Gleiswechselbetrieb
- Ergänzung von einfachen Weichenverbindungen in den Bahnhöfen zwecks Ausbaus zur vollständigen Überleitmöglichkeit
- präventive Instandhaltungsmaßnahmen bzw. Ersatzinvestitionen an vorhandenen Ingenieurbauwerken und Durchlässen
- präventive Instandhaltungsmaßnahmen bzw. Ersatzinvestitionen an vorhandener Oberleitungsanlage und den 50 Hz-Anlagen (Weichenheizanlagen)
- Ausrüstung der Strecke mit ESTW-Technik (DSD-ready)
- barrierefreier Umbau sowie "Aufwertung" der Verkehrsstationen z.B. Bahnsteigverlängerungen, neue Wetterschutzhäuser, neue Wegleitsysteme etc.
- Das Kreuz IV in Bremerhaven muss in größerer Bauform erneuert werden
- Stubben, Bremerhaven und Speckenbüttel müssen mit ESTW-Technik ausgestattet werden
- Die neuen Bahnhöfe Ritterhude, Lunestedt und Loxstedt müssen gebaut werden
- Die Oberleitung zwischen Bremen Burg - Bremen Osterholz (km 133,6 bis 143,4) und Oldenbüttel - Lübberstedt (km 150,3 bis 157,1) soll erneuert werden
- Das "Vier-Jahres-Baufreiheitsversprechen" muss eingehalten werden

1.2 Lage / örtliche Verhältnisse

Projektbezeichnung: GSH – Bremen-Bremerhaven

Streckennummer: 1740 von 0,000 km bis 194,200 km

Strecke: Wunstorf – Bremerhaven-Seehafen DB-Gr

Betroffen ist der Korridor Bremen – Bremerhaven. Das südliche Ende des Betrachtungsraums bilden die Ausfahrtsignale Bremen Hbf nach Norden, das nördliche Ende ist das Ende der Strecke 1740 in Bremerhaven-Speckenbüttel.

Betriebliche Parameter:

- Strecke: Bremen-Bremerhaven
- Streckennummer: 1740
- Maximale Zuglänge: 740 Meter
- Bremsweg: 1000 Meter
- Zugsicherung: PZB
- Anzahl Streckengleise: 2
- Streckenklasse: D4
- Lichtraumprofil: GC
- Elektrifizierung [J/N]: J
- Örtlich zul. Geschwindigkeiten: 30 bis 160 km/h

VZG-Strecken: 1310, 1401, 1410, 1422, 1423, 1424, 1426, 1740

Der Korridor Bremen-Bremerhaven ist in der folgenden Abbildung visualisiert.

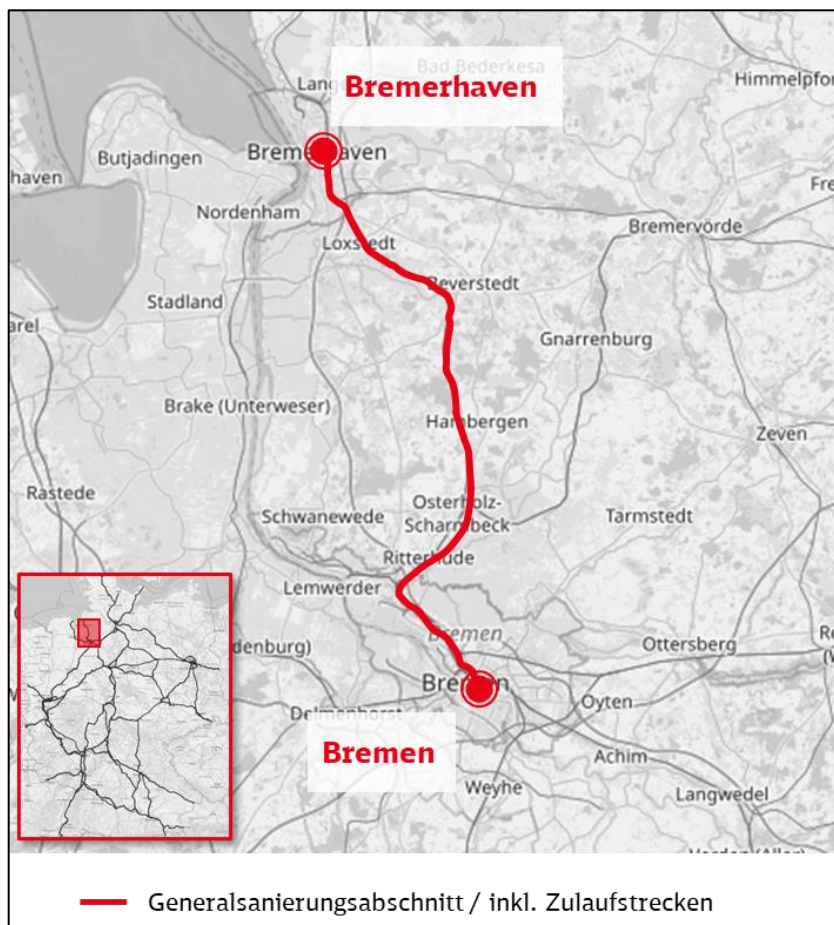


Abbildung 1 - Visualisierung des Korridors Bremen-Bremerhaven

1.3 Betroffene Gebietskörperschaften

Die beschriebene Maßnahme erstreckt sich im Bundesland Bremen und Niedersachsen sowie auf derzeit folgende Gebietskörperschaften:

- Stadtgemeinde Bremen
- Stadtgemeinde Bremerhaven
- Landkreis Osterholz
- Landkreis Cuxhaven

1.4 Zuständigkeiten bei Beteiligung Dritter

Bei der Beteiligung von Dritten ist grundsätzlich der AG vor jeder Kontaktaufnahme zu informieren. In besonderen und sensiblen Fällen ist die Vorgehensweise zur Kontaktaufnahme vorab abzustimmen. Über das Ergebnis von Gesprächen und / oder Verhandlungen mit Dritten sind dem AG innerhalb von drei Arbeitstagen vom AN gefertigte Niederschriften zu übergeben.

Etwaige Forderungen von Dritten (wie bspw. Träger öffentlicher Belange, Gemeinden, Verbände), insbesondere solche, die über das gesetzlich erforderliche Maß bzw. über die Anforderungen des einschlägigen Regelwerks hinausgehen, teilt der AN dem AG unverzüglich schriftlich mit.

1.5 Eisenbahnbetriebliche und verkehrliche Verhältnisse

Gemäß Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG), Fahrplan für Zugmeldestellen (FfZ) und Betriebsstellenbuch (Bebu)

2 Vorbemerkungen

2.1 Besprechungen, Termine, Protokolle

Die Durchführung der Organisation, Verwaltung und Protokollierung der gesamten Inbetriebnahmebesprechungen für die Projekte wird von dem Auftragnehmer übernommen. Zu der Organisation, Durchführung und Verwaltung zählen (soweit zutreffend) alle erforderlichen Besprechungen mit dem Auftraggeber, den Außenstellen des Eisenbahn-Bundesamtes, den Betriebsstellen der DB AG, den Inbetriebnahmeverantwortlichen, den Bauüberwachungen, den Auftragnehmern für die Bauleistungen sowie den sonstigen Inbetriebnahme-Beteiligten.

Alle erforderlichen Abstimmungsgespräche und Inbetriebnahmebesprechungen sowie Ortstermine mit dem Auftraggeber, mit den Beteiligten und mit Sonderfachleuten, inklusive der hierfür erforderlichen Reisen und sonstigen Tätigkeiten (wie bspw. Einladungen, Protokolle) sind mit dem Honorar abgegolten. Die Erstellung und fachliche Berücksichtigung der Protokolle durch den Auftragnehmer ist Vertragsbestandteil. Die Verfolgung der Themen übernimmt der Auftragnehmer eigenverantwortlich und vollständig.

Besprechungsprotokolle sind binnen eines Werktages zu erstellen und dem AG zur Prüfung vorzulegen. Der AN formatiert das Protokoll so, dass nur eine einzige PDF-Datei pro Besprechung versendet und dokumentiert wird, er stellt die bearbeitbare Version des Dokuments allerdings ebenfalls zur Verfügung.

Die Moderation sowie die fachliche Führung der Inbetriebnahmebesprechung erfolgt durch den Auftragnehmer gesamthaft. Moderation bedeutet hierbei u.a. das Aufnehmen der offenen Punkte als Maßnahmen mit Terminsetzung und Verantwortlichkeiten. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, den Stand der Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen regelmäßig zu überprüfen. Bei Abweichungen hat der Auftragnehmer unverzüglich geeignete

Gegensteuerungsmaßnahmen einzuleiten. Zudem ist der Auftragnehmer dafür verantwortlich, die Umsetzung der Maßnahmen fortlaufend nachzuhalten und über den Fortschritt sowie etwaige Abweichungen den Auftraggeber sowie bei Bedarf den Inbetriebnahme-Beteiligten zu berichten.

Die Teilnahme an den entsprechenden Inbetriebnahmebesprechungen sind verpflichtend.

Ein fester Besprechungsterminplan für die Inbetriebnahmebesprechungen liegt noch nicht vor und ist von dem Auftragnehmer in Abstimmung mit dem AG zu erarbeiten und ggf. im Laufe des Projekts aufgabenspezifisch anzupassen und weiterzuentwickeln.

Folgende Punkte sind mindestens zu berücksichtigen:

- monatlich,
- alle zwei Wochen (zweiwöchentlich) und/oder
- zusätzlich bei besonderem Bedarf

Die Inbetriebnahmebesprechungen finden sowohl in Präsenz (Bremen und/oder Hamburg), online (z.B. per MS-Teams) als auch in hybrider Form (gleichzeitige Teilnahme vor Ort und online) statt. Die Auswahl des jeweiligen Formats (Präsenz, Online oder Hybrid) erfolgt nach vorheriger Abstimmung zwischen dem Auftraggeber und Auftragnehmer und kann situationsbedingt variieren. Für die Angebotsbearbeitung ist davon auszugehen, dass die Durchführung der Termine zu ca. 50 Prozent als Präsenzveranstaltungen und zu ca. 50 % als Online-Veranstaltungen erfolgen.

Der Auftragnehmer hat im Bedarfsfall an Besprechungen der Bauüberwachung sowie an Besprechungen der Gewerke teilzunehmen.

2.2 Zuständigkeiten beim Auftraggeber

DB InfraGO AG
Generalsanierung (GSH) Bremen-Bremerhaven
Nagelsweg 55, 20097 Hamburg
Projektleitung: Jean-Pierre Goos (Jean-Pierre.Goos@deutschebahn.com)
Tel. +49 175 2209304

Der Auftraggeber behält sich vor, je nach konkreten Themenkomplex weitere Ansprechpartner zu benennen.

2.3 Einsatz von EDV-Systemen

Der AN hat über die gesamte Vertragslaufzeit mindestens die Nutzung folgender Anwendungen in aktueller Version sicherzustellen:

- ☒ MS Office (Word, Excel, PowerPoint, Outlook, Teams)
- ☒ MS Project
- ☒ Projektmanagementsoftware / DB - internes Aufgabenmanagementsystem der DB AG Besprechungswesen: Jira/Confluence o. ä.
- ☒ InGe-Tool
- ☒ AutoCad

2.4 Weitere Vorbemerkungen

Bleibt frei

3 Aufgabenstellung

Gegenstand der ausgeschriebenen Leistung ist die vollständige Planung, Vorbereitung sowie die koordinierte Begleitung aller Maßnahmen, die eine termingerechte, erfolgreiche und sichere Inbetriebnahme der betroffenen Anlagen gewährleisten. Zentraler Gegenstand sind die Erstellung und Fortschreibung der Grob- und Feinkonzepte sowie die Erstellung der erforderlichen Havariekonzepte und Inbetriebnahme-La.

3.1 Allgemeines

Der Auftragnehmer übernimmt die Leitung der Inbetriebnahmebesprechungen einschließlich der Anfertigung und Bereitstellung entsprechender Protokolle. Darüber hinaus koordiniert der Auftragnehmer die Inbetriebnahme unter Berücksichtigung der relevanten Leistungen und Vorgaben der DB InfraGO AG.

Dabei sind Abstimmungen mit den Inbetriebnahme-Beteiligten notwendig, mindestens mit:

- DB InfraGO AG: Projektleitung
- DB InfraGO AG: Anlagen- und Infrastrukturmanagement
- DB Personenbahnhöfe
- DB Energie
- Bauüberwachung
- Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EIU)
- Bremenports
- Planprüfern
- Abnahmeprüfern
- Inbetriebnahmeverantwortliche
- Eisenbahn-Bundesamt
- Alle beteiligten Gewerke (Bauleistungen, Oberleistungsanlagen, Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikationstechnik, Oberbau/Tiefbau, Rückbau, Sicherungsunternehmen, Ingenieurbüros, etc.)

Der Auftragnehmer stellt sicher, dass alle relevanten Schnittstellen vollständig identifiziert werden. Darüber hinaus gewährleistet der Auftragnehmer einen kontinuierlichen und dokumentierten Informationsaustausch sowohl zwischen dem Auftragnehmer und allen erforderlichen Beteiligten als auch zwischen den jeweiligen Beteiligten untereinander.

3.2 Gemeinsames Grobkonzept

Der Auftraggeber beauftragt den Auftragnehmer mit der vollständigen Erstellung eines Grobkonzepts für die Inbetriebnahme-Stufen 1 bis 3, einschließlich der Berücksichtigung der Inbetriebnahmen der Bahnübergänge sowie des im Rahmen der Generalsanierung geplanten Richtungswechsels. Das Grobkonzept ist so auszuarbeiten, dass für alle geplanten Inbetriebnahmen die erforderlichen Abläufe, Abhängigkeiten, Schnittstellen und betrieblichen Erfordernisse vollständig und nachvollziehbar dargestellt sind.

Erstellung von:

- Streckenübersicht Inbetriebnahme
- Erläuterungsbericht Inbetriebnahme
- Organigramm und Übersicht der Projektbeteiligten für die Inbetriebnahmen
- Grobterminplan Inbetriebnahme
- Topographische Darstellungen zu

- Inbetriebsetzungsphase aller Gewerke
- Einarbeitung von betrieblichen Restriktionen (La-Stellen)
- Einarbeitung der Baufeldsicherung
- Zielzuständigen Signaltechnik
- Technologischen und technischen Bau- und Inbetriebnahmephasen
- Zweifache Fortschreibung und Vertiefung/Konkretisierung

Auf Basis des Grobkonzepts erfolgt vom Auftragnehmer die Erstellung und Fortschreibung der aufgeführten Feinkonzepte. Die Endfassung des Grobkonzepts ist in digitaler Form im PDF-Format bis zum 01. Oktober 2026 bereitzustellen und umfasst sämtliche zur Leistungserbringung erforderlichen Inhalte. Auf Entscheidung des Auftraggebers ist das Grobkonzept dem Auftraggeber sowie weiteren von ihm benannten Beteiligten vorzustellen.

3.3 Feinkonzept – Inbetriebnahmestufen

Vom Auftragnehmer sind für die Inbetriebnahmestufen 1 bis 3 entsprechende Feinkonzepte zu erstellen und fortzuschreiben. Für die Inbetriebnahmestufen ist der Abschnitt 3.10 „Termine“ zu beachten. Es sind die folgenden Feinkonzepte innerhalb der Inbetriebnahmestufen 1 bis 3 mindestens erforderlich:

IBN-Stufe 1:

- (1) 3x Feinkonzepte (2x Abnahmen, 1x Inbetriebnahme): ESTW-iUZ Bremen-Burg (mit ESTW-A Stubben) und ESTW-iUZ Bremerhaven Hbf (mit ESTW-A Bremerhaven-Wulsdorf, ESTW-A Bremerhaven-Lehe und temporären Bediencontainer)

IBN-Stufe 2:

- (2) 1x Feinkonzept: Richtungswechsel – GSH Bremen-Bremerhaven
- (3) 1x Feinkonzept: Inbetriebnahme – GSH Bremen-Bremerhaven

IBN-Stufe 3:

- (4) 1x Feinkonzept: ESTW-A Bremerhaven-Speckenbüttel über ESTW-iUZ Bremerhaven Hbf

Die Feinkonzepte sind jeweils mit den nachstehenden Inhalten zu erstellen und fortzuschreiben:

- Feinablaufpläne
 - stundengenaue Detailabläufe
 - betriebliches Rufnummernverzeichnis
 - Personaleinsatzpläne
 - koordiniertes Arbeitszugprogramm
 - Rückbaukonzept nach Vorgabe des jeweiligen AN
 - objektbezogene Feintechnologie/Bauteillisten
- Abnahme- und Prüfabläufe für Fachdienste und Eisenbahn-Bundesamt
- Zweifache Fortschreibung und Aktualisierung der Personaleinsatzpläne
- Übersicht der Meldewege

Die Entwürfe der Feinkonzepte sind dem Auftraggeber mindestens drei Monate vor den entsprechenden Abnahme- bzw. Inbetriebnahme-Terminen zu Verfügung zu stellen. Die Endfassung des jeweiligen Feinkonzeptes ist mindestens zwei Wochen vor der Abnahme bzw. Inbetriebnahme bereitzustellen. Die Feinkonzepte sind in digitaler Form im PDF-Format zu

übermitteln. Auf Entscheidung des Auftraggebers sind die Feinkonzepte dem Auftraggeber sowie weiteren von ihm benannten Beteiligten vorzustellen.

Der Auftragnehmer steuert und begleitet die Inbetriebnahmen vor Ort, nimmt bei Bedarf ebenfalls an den Abnahmen vor Ort teil, führt einen Abgleich des Baufortschritts mit dem Feinkonzept durch und stimmt bei Abweichungen erforderliche Maßnahmen ab. Die Leistung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den jeweils verantwortlichen Stellen und Beteiligten. Es ist zusätzlich der Abschnitt 3.9 „Ergänzendes zur Begleitung der Inbetriebnahmen“ zu beachten.

3.4 Feinkonzept – Bahnübergänge

Der Auftraggeber beauftragt den Auftragnehmer zudem mit der Erstellung und Fortschreibung eines Feinkonzepts für die Inbetriebnahme der Bahnübergänge (BÜ-Konzept). Das Feinkonzept ist mindestens zwei Wochen vor Beginn der IBN-Stufe 1 zu erstellen und darauf aufbauend stetig fortzuschreiben. Der Entwurf des Feinkonzeptes ist dem Auftraggeber mindestens drei Monate vor Beginn der IBN-Stufe 1 zur Verfügung zu stellen.

Gegenstand der Leistung:

Im Projektgebiet befinden sich insgesamt 22 Bahnübergänge (BÜ), für die folgende Maßnahmen vorgesehen sind:

- 5 BÜ sind vollständig zu erneuern (1:1-Erneuerung)
- 16 BÜ sind an zukünftige technische und betriebliche Anforderungen anzupassen.
- 1 BÜ ist zurückzubauen und anschließend als nichttechnisch gesicherter BÜ herzustellen

Leistungsumfang:

Der Auftragnehmer ist verantwortlich für die vollständige Planung aller für die Inbetriebnahme relevanten fachlichen, organisatorischen und technischen Schritte sowie die Sicherstellung eines strukturierten und sicheren Inbetriebnahmeprozesses für alle betroffenen Bahnübergänge. Hierfür trifft er die Vorbereitung und Koordination sämtlicher erforderlicher Abstimmungen mit den internen und externen Inbetriebnahmebeteiligten. Des Weiteren koordiniert der Auftragnehmer die Termine des Umbaus, der Abnahmen und der Inbetriebnahmen.

Das vom Auftragnehmer zu erstellende und fortzuschreibende Feinkonzept für die Inbetriebnahme der Bahnübergänge hat mindestens die folgenden Inhalte zu enthalten:

- Termine zur Aus- und Einschaltung der Bahnübergänge,
- Ersatzmaßnahmen während des Umbaus (Sperrungen, TH-BÜP etc.),
- Abnahmetermine und eingesetzte Abnahmeprüfer,
- Inbetriebnahme-Termine,
- Erstellung eines abgestimmten Zeit- und Maßnahmenplans,
- Dokumentation der entwickelten Abläufe und Anforderungen.

Im Anschluss an die Inbetriebnahmen beginnt das GSH-Projekt, in dessen Rahmen die Strecke jeweils eingleisig gesperrt wird. Für die davon betroffenen Bahnübergänge ist ein ergänzendes Betriebs- und Anpassungskonzept für den eingleisigen Betrieb zu entwickeln. Dieses Konzept gilt bis zum Abschluss der GSH-Maßnahmen und ist Bestandteil der zu erbringenden Leistungen.

Bereitzustellende Unterlagen:

Der Auftragnehmer erhält vom Auftraggeber als Grundlage eine Machbarkeitsstudie zu den Bahnübergängen, welche die relevanten Informationen zu den betroffenen Bahnübergängen, den geplanten Sperrpausen sowie den vorgesehenen Baumaßnahmen enthält. Es ist zusätzlich der Abschnitt 3.11 „Zu berücksichtigende Unterlagen“ zu beachten.

Die Leistungen sind in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber und den jeweils zuständigen Stellen zu erbringen. Der Auftragnehmer übernimmt über den gesamten Leistungszeitraum die Organisation, Durchführung und Protokollierung der notwendigen Inbetriebnahmebesprechungen zum BÜ-Konzept mit den beteiligten Personen.

3.5 Inbetriebnahme-La

Erstellung der erforderlichen Inbetriebnahme-La in Form der Zuarbeit zu einer Sonder-La oder zu der La-Anmeldung für die neu in Betrieb zu nehmende Signale gemäß den Forderungen der RIL 406. Die erforderliche Form der Unterlage wird durch den Auftragnehmer mit dem Auftraggeber und dem Betrieb abgestimmt.

Die Unterlagen bestehen jeweils aus:

- Vorbemerkungen,
- Tabelle der neuen und geänderten Signale,
- Schematischer Lageplan.

Vom Auftragnehmer sind zwei Inbetriebnahme-La zu erstellen. Eine Inbetriebnahme-La ist für die IBN-Stufe 1 und 2 anzufertigen und die zweite Inbetriebnahme-La ist im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des ESTW-A Bremerhaven-Speckenbüttel zu erstellen. Die Inbetriebnahme-La sind gemäß den Vorgaben zu erarbeiten und termingerecht bereitzustellen. Die jeweilige Inbetriebnahme-La ist dem Auftraggeber mindestens 30 Tage vor der zugehörigen Inbetriebnahme zur Verfügung zu stellen.

3.6 Havariekonzept

Ein Havariekonzept beschreibt die technischen Voraussetzungen zur eingeschränkten Betriebsaufnahme für den störungsbedingten Ausfall der ESTW nach erfolgter Inbetriebnahme. Es ist vom Auftragnehmer Havariekonzepte für die erforderlichen Betriebsstellen zu erstellen. Die Havariekonzepte sind für jedes örtlich besetzte Stellwerke erforderlich und erstrecken sich auf den gesamten zugehörigen Stellbereich.

Das bestehende Havariekonzept für den gesamten zugehörigen Stellbereich der ESTW-iUZ Bremen-Burg ist vom Auftragnehmer, um das ESTW-A Stubben zu erweitern und anzupassen. Der Auftraggeber stellt dem Auftragnehmer hierfür als Arbeitsgrundlage das bestehende Havariekonzept ESTW-iUZ Bremen-Burg als PDF-Dokument zur Verfügung. Der Auftragnehmer erstellt zudem vollständig das Havariekonzept für den gesamten Stellbereich der ESTW-iUZ Bremerhaven Hbf und erweitert es entsprechend um das ESTW-A Bremerhaven-Speckenbüttel.

Die Havariekonzepte sind dem Auftraggeber mindestens 10 Monate vor den entsprechenden Inbetriebnahme-Terminen zu Verfügung zu stellen.

Die Unterlagen bestehen jeweils aus:

- Erläuterungsbericht,
- Darstellung der jeweiligen Schlüsselform auf dem Gebrauchs- und Ersatzschlüsselbrett,

- Standortübersicht(en) der Havarieschränke,
- Schrankbelegungspläne mit HV und Schlüsselform,
- Übersicht der Schlüsselformen,
- Fahrstraßenkarte(n), 2-fach, gemäß Layoutvorgaben des Betriebes.

Die entsprechenden Havariekonzepte sind in Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber als Arbeitshilfe für die Fachlinie LST zusätzlich an den Aufbewahrungsorten der Handverschlüsse auszulegen. Außerdem sind sie der Fachlinie Betrieb zur Verfügung zu stellen. Die Havariekonzepte sind im weiteren Verlauf der Planung mit der betrieblichen Infrastrukturplanung, der Fachlinie Betrieb und weiteren erforderlichen Beteiligten abzustimmen.

3.7 Unterstützung des AG zu verwaltungstechnischen Vorgängen

Der Auftragnehmer wirkt bei der Anzeigen- und Auflagenverfolgung mit und übernimmt die Erstellung und Fortschreibung einer gewerkeübergreifenden Übersicht zur Überwachung der verwaltungstechnischen Vorgänge im Sinne der EIGV und der VV IBG (auf Grundlage der Lister der in Betrieb zu nehmenden Anlagen (LIBA)). Des Weiteren überwacht der er alle notwendigen Aktivitäten für die Erlangung der Inbetriebnahmegenehmigung einschließlich EG-Prüfverfahren. Zudem prüft der Auftragnehmer die Inhalte der erforderlichen Anzeigen auf Plausibilität hinsichtlich der angegebenen Termine, benannter Personen und verfahrenstechnischer Belange.

Der Auftragnehmer organisiert eine monatliche Abstimmung der Projektbeteiligten sowie weiterer am Verfahren beteiligter Personen zum Themenbereich Anzeigenmanagement und führt diese durch. Die Ergebnisse der Besprechungen sind zu protokollieren.

Der Auftragnehmer unterstützt den Auftraggeber während des gesamten Leistungszeitraums bei den notwendigen Handlungsschritten in der IT-Anwendung „InGe“.

3.8 Technische Plätze

Die Technischen Plätze (TP) sind die Abbildungen der Infrastrukturanlagen der Deutschen Bahn die zum Betrieb des Bahnbetrieb benötigt werden. Im Rahmen der Infrastrukturmaßnahmen sind die Technischen Plätze (technischen Merkmale in SAP R/3 Netz) zu aktualisieren. Der Auftragnehmer erfasst die Änderungen im Datenbestands- und Änderungsbeleg (DÄ-Beleg) oder per DiA-App. Die Belege sind dem BezL IH (ALV) zur Freigabe vorzulegen.

Bei Infrastrukturmaßnahmen zur Neuerrichtung sind in allen Fällen die technischen Merkmale in SAP R/3 Netz (TP) neu anzulegen. Der Auftragnehmer führt, in Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber, nach Ende der Ausführungsplanung das Anlegen eines TP in SAP R/3 Netz per DÄ-Beleg, Aufnahmeblatt oder DiA-App bei der Technischen Anlagenwirtschaft (TAW) aus. Der Auftragnehmer erfasst das zurückbauen/stilllegen der alten Anlagenteile im TP nach Inbetriebnahme.

Die Entscheidung über die Erfassung mittels DÄ-Belege (Aufnahmeblatt) oder DiA-App liegt beim Auftraggeber und ist gemäß dem geltenden Prozess der DB InfraGO AG vorzunehmen.

Der Auftragnehmer wirkt bei den Gewerken Oberbau und Konstruktiven Ingenieurbau (KIB) mit.

3.9 Ergänzendes zur Begleitung der Inbetriebnahmen

Der Auftragnehmer begleitet die Inbetriebnahmen (IBN) vor Ort und führt während der jeweiligen Inbetriebnahmen Soll-Ist-Vergleiche durch. Zudem übernimmt der Auftragnehmer die Durchführung von IBN-Rapportbesprechungen, die je nach Erfordernis entweder vor Ort oder per MS Teams erfolgen können. Die Ergebnisse sind schriftlich bereitzustellen.

3.10 Termine

Es sind nach aktuellem Stand die folgenden Inbetriebnahme-Zeiträume vorgesehen:

Inbetriebnahme IBN-Stufe 1:	ESTW-iUZ Bremen-Burg und ESTW-iUZ Bremerhaven (inkl. ESTW-A und temp. Bediencontainer)
	Inbetriebnahme: 23.07. bis 26.07.2027
Inbetriebnahme IBN-Stufe 2:	Richtungs-/Gegengleis (Bre. Hbf – Bhv. Speckenbüttel)
	Inbetriebnahme: 10.12.2027
Inbetriebnahme IBN-Stufe 3:	ESTW-A Bremerhaven-Speckenbüttel
	Inbetriebnahme: 13.04. bis 18.04.2028

Vom Auftragnehmer sind die Inbetriebnahmen der Bahnübergänge sowie der im Rahmen der Generalsanierung geplante Richtungswechsel (Mo. 04.10.2027 – Mo. 11.10.2027) zu beachten und bei der Planung und Ausführung der Leistungen entsprechend zu berücksichtigen.

3.11 Zu berücksichtigende Unterlagen

Ergänzend zu den oben genannten Unterlagen holt der Auftragnehmer für alle zu erbringenden Teilleistungen selbstständig die erforderlichen technischen Informationen aus den Planungen Dritter ein und stimmt sich mit den Projektbeteiligten nach Erfordernis ab. Der Auftraggeber stellt dem Auftragnehmer zu Beginn der Leistungserbringung eine Liste der relevanten Ansprechpartner zur Verfügung.

