

BIM-Planungsleistung Generalsanierung Empfangsgebäude in Uelzen	Anlage Nr. 1.0 Blatt 1/11
	Zum Vertrag Nr. 25FEI83789

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.

Maßnahmen-/Projektbeschreibung und Vorbemerkungen

BIM-Planungsleistung Generalsanierung Empfangsgebäude in Uelzen	Anlage Nr. 1.0 Blatt 2/11
	Zum Vertrag Nr. 25FEI83789

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Beschreibung	3
1.1	Zu planende Baumaßnahme(n).....	3
1.2	Lage / örtliche Verhältnisse.....	6
1.3	Betroffene Gebietskörperschaften	6
1.4	Zuständigkeiten bei Beteiligung Dritter.....	6
1.5	Eisenbahnbetriebliche und verkehrliche Verhältnisse	7
2	Vorbemerkungen	7
2.1	Besprechungen, Termine, Niederschriften	7
2.2	Projekttermin- und Arbeitsplan	7
2.3	Zuständigkeiten beim Auftraggeber	7
2.4	Einsatz von EDV-Systemen	8
2.5	Anwendung der BIM-Methodik	8
2.6	Weitere Vorbemerkungen	8
2.7	Zuständigkeit des Auftragnehmers	9
2.8	Definition „Mitwirken“ (für Planungsleistungen/Baugrund/Umwelt ...)	9
2.9	Definition Technische Ausstattung der Verkehrsanlage	9
2.10	Leistungen zur Abwendung der Gefahren aus dem Bahnbetrieb	10
3	Sonstiges	10
3.1	Qualitätsprüfer (anzuwenden bei DB InfraGO AG - Geschäftsbereich Personenbahnhöfe, nur bei Eigenregieprojekte)	10
3.2	Hinweise zur Durchführung des Risikomanagementverfahrens nach CSM-Verordnung.....	11
3.3	Anwendung der BIM-Methodik, BIM-Projektvorlage, iTWO 5D Stammprojekt, Digitale-Bauteilbibliothek (nur DB InfraGO AG - Geschäftsbereich Personenbahnhöfe).....	11

1 Allgemeine Beschreibung

1.1 Zu planende Baumaßnahme(n)

Ziel des Projektes ist die ganzheitliche und umfassende Sanierung und Modernisierung des Empfangsgebäudes am Bahnhof Uelzen im Rahmen des Hochleistungskorridors Hamburg - Hannover. Die Verkehrsstation und die Personenunterführung sind im Umfang eines Parallelprojektes enthalten. Hinsichtlich des vorliegenden Denkmalschutzes sowohl für das Empfangsgebäude als auch die Verkehrsstation sind die geplanten Maßnahmen nach Möglichkeit mit dem Parallelprojekt abzustimmen und gegenüber den genehmigten Behörden im Gesamtzusammenhang zu erläutern und zu beantragen.

Das Empfangsgebäude ist ein teilunterkellierter, dreigeschossiger Baukörper mit drei Hauptzugängen sowie zwei Nebenzugängen. Die Zugänge liegen ebenerdig zu den Bahnsteigen Gl.101/301 und dem Vorplatz.

Das Empfangsgebäude am Bahnhof Uelzen wird von den Gleisanlagen des Nah- und Fernverkehrs umschlossen. Die Zuwegung erfolgt stirnseitig über den Vorplatz oder über die Personenunterführung innerhalb des Gebäudes, welche die primäre Verbindung in die Stadt darstellt. Sowohl stadt- als auch vorplatzseitig befinden sich PKW- und Fahrradstellplätze.

Der sogenannte Umwelt- und Kulturbahnhof Uelzen stellt für die Hansestadt eine der prägendsten Sehenswürdigkeiten der Region dar und gibt dem Ort als Gesamtkunstwerk eine internationale Bedeutung für den Tourismus. Im Jahr 1885 durch den Architekten sowie königlichen Baurat Hubert Stier errichtet, wurde das Empfangsgebäude inklusive Verkehrsstation nach dem Entwurf von Friedensreich Hundertwasser im Zuge der EXPO Hannover im Jahre 2000 grundlegend überformt und ergänzt. Das historische Gebäude ist heute zusammen mit den künstlerischen Eingriffen Hundertwassers als Einzeldenkmal gemäß § 3 Abs. 2 NDSchG unter Schutz gestellt.



Aufgrund der plastischen Gestaltung der Bodenbeläge sowie der Pflasterarbeiten mit wellenartig verlegten Kleinpflaster unterschiedlicher Formate kommt es zu Einschränkungen hinsichtlich der Barrierefreiheit und erforderlicher Sicherheitsabstände sowohl im Innen- als auch im Außenraum.

Durch den AN sind die in der Anlage 02 aufgelisteten Objekte unter Berücksichtigung der folgenden Anforderungen zu beplanen:

- Objektplanung Gebäude
 - Sanierung/Abdichtung Kelleraußenwände: Vorhandene Schäden an den Mauerwerkswänden sind zu lokalisieren und Festlegungen zur Sanierung und Abdichtung der betroffenen Schadstellen zu treffen. Der Bodenbelag des Kellers ist zu erneuern und Pumpensümpfe auszuheben. Die Kellerschächte sind mit einem Lochblech als Durchfallschutz zu ergänzen und die vorhandenen Entwässerungen zu reaktivieren.
 - Sanierung Außenfassade, Fenster und Türen:
 - Die Fassade ist auf Basis vorhandener Prüfbefunde sowie einer durch den Bieter zu erstellenden Schadenskartierung zu sanieren. Dabei sind Schadstellen, Risse und offene Fugen an der Fassade, den Stützen, Attiken, und sonstigen Gebäudeteilen zu schließen. Vorhandene Hohlräume sind dabei zu hinterfüllen. Sofern notwendig, sind Mosaikfliesen der Fassade oder der Anstrich der Zierelemente zu erneuern. Die Natursteinsockel sind mit einem Witterungsschutz zu versehen. Im Bereich verputzter Fassadenbereiche ist im Sockelbereich die Abdichtung zu erneuern, neuer Putz aufzubringen und mit einem Anstrich entsprechend des originalen Hundertwasserkonzeptes zu versehen. In dem Zuge sind



Möglichkeiten eines Spritzwasserschutzes zu prüfen und die anschließenden Pflasterflächen auszubessern.

- Ein Großteil der vorhandenen Fenster weist Beschädigungen auf. Neben Verwitterungen der Fensterrahmen und -bänke, weisen diese teilweise auch größere Schäden auf. Im Attikabereich fehlen einige Fenster, teilweise ist die Laibung ausgebrochen. In Abstimmung mit den Denkmalschutzbehörden ist zu prüfen, ob ein Austausch der Fenster gegen Produkte, welche die Anforderungen des Gebäudeenergiegesetzes erfüllen, möglich ist. Sofern einem Austausch nicht zugestimmt wird, sind Möglichkeiten der fachgerechten Aufarbeitung zu prüfen und festzulegen.
- Alle Außentüren (drei Automatiktüren, zwei Nebeneingänge, sowie die Kellertüren) sind in Abstimmung mit dem Denkmalschutz gesamthaft

BIM-Planungsleistung Generalsanierung Empfangsgebäude in Uelzen	Anlage Nr. 1	Blatt 5/11
	Zum Vertrag Nr.	

zu tauschen oder im Falle der Holztüren der Nebeneingänge nach Möglichkeit aufzuarbeiten. Brandschutztechnische Anforderungen sind dabei einzuhalten.

- Sanierung und Umnutzung Innenbereich
 - Die Bodenbeläge sind sofern möglich aufzuarbeiten oder alternativ zu erneuern und die Treppen zur Personenunterführung mit Kontraststreifen zu ertüchtigen.
 - Für die vorhandene Brunnenanlage ist ein denkmalgerechtes Umnutzungs- oder Rückbaukonzept zu entwickeln.
 - Der bestehende Wartebereich ist mit zusätzlichen Sitzmöglichkeiten und Fahrgastinformationen neu zu gestalten. Die DB Information ist in Abstimmung mit der Abteilung Station Design auf einer Leerstandsfläche mit zusätzlichem Wartebereich neu zu planen.
- Sanierung Haupt- und Nebendächer sowie Oberlicht:
 - Bei von Wasserschäden betroffenen Hauptdächern ist bei Erfordernis einer Instandsetzung die Abdichtung zu erneuern und eine neue Dämmung entsprechend der Anforderungen des Gebäudeenergiegesetzes aufzubringen.
 - Bei betroffenen Nebendächern ist ebenfalls die Abdichtung zu erneuern und eine neue Dämmung aufzubringen. Anschließend sind diese Dächer wieder als Gründächer - entsprechend dem ursprünglichen Hundertwasser-Konzept - zu gestalten.
 - Aufgrund teilweise poröser Dichtungen kommt es rund um das Oberlicht stellenweise zu Wassereintritten. Hier sind entsprechende Maßnahmen zur Sanierung zu definieren.
- Tragwerksplanung:
 - Empfangsgebäude: Die Tragwerksplanung für das Gebäude umfasst im Wesentlichen die Nachweise notwendiger Wand- oder Deckenöffnungen für neu zu installierende technische Anlagen.
 - Dach Empfangsgebäude: Für alle zu sanierenden Dachflächen sind entsprechende statische Nachweise unter Berücksichtigung des angepassten Dachaufbaus zu erbringen.
- Technische Gebäudeausrüstung:
 - Erneuerung Entwässerung: Die Entwässerung der Dachflächen ist ganzheitlich zu erneuern. Dabei ist die Kaskadenentwässerung unter denkmalrechtlichen Gesichtspunkten zu prüfen und gegebenenfalls ein neues Entwässerungskonzept umzusetzen. Die erneuerte Entwässerung ist an die vorhandenen Grundleitungen anzuschließen. Sofern die gesondert zu vergütende Kanalbefahrung den ordnungsgemäßen Zustand der Grundleitungen nicht nachweisen kann, sind für diese entsprechende Sanierungskonzepte festzulegen. Des Weiteren sind zwei im Empfangsgebäude vorhandene Hebeanlagen zu ersetzen.
 - Erneuerung Heizungsverteiler: Die Heizungsverteiler des Versorgungsnetzes sind zu tauschen. Die Heizung selbst wurde bereits erneuert und muss daher nicht betrachtet werden.
 - Erneuerung Klima- und Lüftungsanlage: Die drei und dem Dach der Gebäudenordseite befindlichen Klima- und Lüftungsanlagen sind zu erneuern. Die Lüftungstechnik auf der Südseite des Gebäudes ist zurückzubauen. Innerhalb des gesamten Gebäudes ist eine Neuorganisation der Leitungsführung vorzunehmen.
 - Erneuerung 50-Hz-Anlage inkl. Beleuchtung, Sicherheitsbeleuchtung und Blitzschutz:
 - Die gesamte 50-Hz-Anlage ist grundlegend zu erneuern. Dabei ist auch der innere und äußere Blitzschutz mit zu planen sowie entsprechende Erdungsmöglichkeiten vorzusehen.
 - Für die Erneuerung der Allgemein- und Sicherheitsbeleuchtung ist ein ganzheitliches Konzept für eine LED-Beleuchtung zu erarbeiten.

BIM-Planungsleistung Generalsanierung Empfangsgebäude in Uelzen	Anlage Nr. 1	Blatt 6/11
	Zum Vertrag Nr.	

Dieses ist mit dem Bahnhofsmanagement und ggfs. der Abteilung Station Design abzustimmen.

- Erneuerung Gebäudeautomation und -leittechnik: Die vorhandene Gebäudeautomation und - leittechnik ist zu erneuern. Dies umfasst auch die Schaltschränke, welche zu tauschen sind.
- Erneuerung Wegeleitung: Das Wegeleitsystem des Empfangsgebäudes und seiner Zugänge ist zu erneuern. In dem Zuge ist auch ein neuer Standort für die Bauaushänge festzulegen.
- Bauphysik: Im Rahmen der Erneuerung einzelner Bauteile, wie zum Beispiel der Dachflächen, sind grundsätzlich die Anforderungen des Gebäudeenergiegesetzes einzuhalten. Hierfür sind die entsprechenden Nachweise zu erbringen.
- Vermessung: Als Grundlage für die Planungen, ist die Erstellung eines BIM-Bestandsmodell durchzuführen.
- Fortschreibung Brandschutzkonzept: Für den Bahnhof Uelzen liegt ein ganzheitliches Brandschutzkonzept vor. Dieses ist unter Berücksichtigung der Anforderungen des Projektes fortzuschreiben.
- Kanaluntersuchung: Für den Anschluss der erneuerten Entwässerung an die vorhandenen Grundleitungen ist deren Mangelfreiheit nachzuweisen. Dies geschieht im Rahmen der Befahrung durch eine video- und fotografische Dokumentation und zeichnerische Darstellung der Leitungsverläufe. Im Falle von festgestellten Schädigungen, sind diese in den zeichnerischen Darstellungen und Aufnahmen kenntlich zu machen.
- Schadstoffuntersuchung: In allen durch das Projekt betroffenen Bereichen ist die zu bearbeitende Bausubstanz auf vorhandene Schadstoffe zu untersuchen.

1.2 Lage / örtliche Verhältnisse

Der Bahnhof Uelzen ist ein Durchgangsbahnhof, der im Zusammenhang mit der Expo 2000 nach Vorbild des Künstlers Friedensreich Hundertwasser umfangreich umgestaltet wurde. Sowohl die historische Bausubstanz als auch die künstlerischen Überformungen stehen unter Denkmalschutz.

Das Empfangsgebäude befindet sich in Insellage zwischen Gleis- und Bahnsteiganlagen auf seiner West- und Ostseite. Die Erschließung mit Fahrzeugen erfolgt über den südlich gelegenen Friedensreich-Hundertwasser-Platz.

1.3 Betroffene Gebietskörperschaften

Das Empfangsgebäude befindet sich auf dem Gebiet der Hansestadt Uelzen in der Gemeinde Uelzen.

1.4 Zuständigkeiten bei Beteiligung Dritter

Im Zuge der Planungen ist eine enge Abstimmung mit der unteren und oberen Denkmalschutzbehörde erforderlich. Genaue Festlegungen erfolgen der Arbeitsweise und Ansprechpartner erfolgen nach Auftragserteilung.

Des Weiteren hat die Planung der Sanierung der von Friedensreich Hundertwasser geschaffenen Anlagenteile unter Beachtung der vertraglich vereinbarten, urheberrechtlichen Regelungen zu erfolgen. Diese Randbedingungen werden derzeit durch den Bauherren bewertet und die relevanten vertraglichen Regelungen dem Auftragnehmer nach Auftragserteilung übergeben.

BIM-Planungsleistung Generalsanierung Empfangsgebäude in Uelzen	Anlage Nr. 1	Blatt 7/11
	Zum Vertrag Nr.	

1.5 Eisenbahnbetriebliche und verkehrliche Verhältnisse

Die geplanten Maßnahmen erfordern nach derzeitigem Kenntnisstand keinen Eingriff in den Eisenbahnverkehr. Es ist jedoch zu beachten, dass die Ausführung der Arbeiten größtenteils parallel zu den im Hochleistungskorridor geplanten Arbeiten an der Verkehrsstation sowie der restlichen Strecke Hamburg – Hannover stattfinden sollen. Dadurch ergeben sich möglicherweise trotz einer Totalsperrung beengte Platzverhältnisse, die eine enge Abstimmung mit den Parallelprojekten erfordern.

2 Vorbemerkungen

2.1 Besprechungen, Termine, Niederschriften

Alle erforderlichen Kosten einschließlich Nebenkosten für Besprechungen beim Auftraggeber (AG) und bei Dritten zur vollständigen Leistungserbringung sind in den Angebotspreis einzurechnen. Beim AG sind mindestens folgende Termine wahrzunehmen:

Auftaktbesprechung, mindestens zweiwöchentliche Zwischentermine, Abschlussbesprechung.

Zu Beginn jedes Projektes ist ein BIM-Kick-Off mit allen Beteiligten durchzuführen. Im Projektverlauf werden getaktete BIM-Projektbesprechungen auf Basis der zu liefernden Zwischen- und Arbeitsergebnissen der Beteiligten planungsbegleitend durchgeführt. Von allen Besprechungen beim AG und bei Dritten hat der Auftragnehmer (AN) eine Niederschrift zu fertigen. Niederschriften von Besprechungen beim AG sind innerhalb von 5 Werktagen anzufertigen und vom AG zu genehmigen. Die Kosten sind in den Angebotspreis einzurechnen.

2.2 ☒ Projekttermin- und Arbeitsplan

Vom Auftragnehmer (AN) ist innerhalb von zwei Wochen nach Auftragserteilung ein detaillierter Projekttermin- und Arbeitsplan vorzulegen und in einem Termin mit dem AG zu erläutern und abzustimmen.

Der Terminplan ist dem AG monatlich vorzulegen und der Sachstand anhand von Dokumenten zu erläutern.

2.3 Zuständigkeiten beim Auftraggeber

Bauherr:
DB InfraGO AG
Geschäftsbereich Personenbahnhöfe
Bahnhofsmanagement Braunschweig Göttingen
Willy-Brandt-Platz 1
38102 Braunschweig

Herr Festerling tobias.festerling@deutschebahn.com

Projektleitung:
DB InfraGO AG
Geschäftsbereich Personenbahnhöfe
Regionalbereich Nord
Baumanagement
Hoch- und Ausbau
Hachmannplatz 16
20099 Hamburg

BIM-Planungsleistung Generalsanierung Empfangsgebäude in Uelzen	Anlage Nr. 1	Blatt 8/11
	Zum Vertrag Nr.	

Frau Moskalenko timea.moskalenko@deutschebahn.com

Projektsteuerung:
 KED Infrastruktur Ingenieure GmbH
 Schloßstraße 9
 17209 Walow

Herr Wieziolkowski wieziolkowski@ked-infra.de

2.4 Einsatz von EDV-Systemen

Die Planung ist mittels BIM-Methodik inkl. Einsatz der Projektkommunikationsplattform (PKP) / Common Data Environment (CDE) zu erbringen.

2.5 Anwendung der BIM-Methodik

Durch die Anwendung der BIM-Methodik können Grundleistungen oder Teile von Grundleistungen entfallen. Etwaige Reduzierungen sind in den betroffenen Leistungsphasen bei der Bewertung der Auftragnehmerleistungen honorarmindernd zu berücksichtigen.

Für alle Vorbemerkungen/Pos.-texte in dieser Leistungsbeschreibung sind die Anforderungen gemäß den Vorgaben zur Anwendung der BIM-Methodik / Auftraggeber-Informationsanforderungen (AIA) zwingend zu beachten.

Wesentliches Ergebnis der jeweiligen Leistungsphase ist das BIM-Modell und die Umsetzung festgelegter BIM-Anwendungsfälle gemäß den Vorgaben zur Anwendung der BIM-Methodik / Auftraggeber-Informationsanforderungen (AIA). Alle mit dem Auftraggeber (AG) abgestimmten Bestandteile der Planungsleistungen sind in das BIM-Modell zu integrieren und zu übergeben. Der Auftragnehmer (AN) stellt die Einhaltung der Vorgaben für die Qualitätssicherung sicher und dokumentiert dies.

Als BIM-Modell werden die gem. Beauftragung und Projektstatus zu liefernden BIM-Modellen gem. definierter Modellstufen sowie Koordinationsmodelle der Vorgaben zur Anwendung der BIM-Methodik / AIA betitelt.

Der BIM-Projektabwicklungsplan (BAP) ist auf Basis der Vorlage des AG als Angebots-BAP zur Abwicklung des BIM-Projektes gemäß den Anforderungen des AG erstmals zu erstellen und ist Bestandteil der Angebotsunterlagen. Nach Beauftragung ist der projektspezifische BIM-Projektabwicklungsplan (BAP) federführend durch den Objektplaner bzw. BIM-Gesamtkoordinator zu finalisieren. Die Fachplanungen arbeiten dem Objektplaner die relevanten Informationen für den BAP zu. Der BAP ist mit dem AG und den weiteren projektbeteiligten Fachplanungen inkl. Vermessung abzustimmen und im Projektverlauf fortzuschreiben.

2.6 Weitere Vorbemerkungen

☒ auszuwählen bei allen Objektplanungen

Ein wesentliches Ergebnis der jeweiligen Leistungsphase ist das entsprechende BIM-Modell gemäß den detaillierten Beschreibungen in den Vorgaben zur Anwendung der BIM-Methodik/AIA. Alle mit dem Auftraggeber (AG) abgestimmten Bauteile/Objekte/Planungsleistungen sind in das BIM-Modell zu integrieren und zu übergeben.

Der Auftragnehmer (AN) stellt die Einhaltung der Vorgaben für die Qualitätssicherung sicher und dokumentiert dies.

BIM-Planungsleistung Generalsanierung Empfangsgebäude in Uelzen	Anlage Nr. 1	Blatt 9/11
	Zum Vertrag Nr.	

- ☒ auszuwählen bei Tragwerksplanung Ing.BW und Gebäude.

Die Wahl/Festlegung des statischen Modells trifft der AN in Abstimmung mit dem Objektplaner. Eine 3-dimensionale Modellanalyse des Tragwerks mittels FEM ist dabei nicht zwingend vorgeschrieben.

Die Integration aller sich aus der Tragwerksplanung ergebenden Informationen in das BIM-Modell/Bauwerksdatenmodell ist sicherzustellen. Der Tragwerksplaner unterstützt den Objektplaner bei der Einarbeitung aller Zwischen- und Arbeitsergebnisse in das BIM-Modell/Bauwerksdatenmodell unter Berücksichtigung der Vorgaben zur Anwendung der BIM-Methodik/AIA.

2.7 Zuständigkeit des Auftragnehmers

- ☒ *auszuwählen bei Verkehrsanlagen, Verkehrsanlagen incl. Techn. Streckenausrüstung, Techn. Streckenausrüstung, Ing.BW, Gebäude und Technische Ausrüstung*

Dem Objektplaner obliegt die planerische Koordination aller Fachgewerke.

- ☒ Der projektspezifische BIM-Abwicklungsplan (BAP) ist federführend durch den Objektplaner zu erstellen, mit dem AG abzustimmen und im Projektverlauf anzupassen und fortzuschreiben.

Mitwirkungspflicht: Den Fachplanern obliegt die Mitwirkungspflicht bei der Koordination aller Fachgewerke.

- ☒ Bei der Erstellung und Fortschreibung des BAP wirken die Fachplaner im Projektverlauf mit.

- ☒ auszuwählen bei Tragwerksplanung Ing.BW. und Tragwerksplanung Geb, Baugrundbeurteilung

Mitwirkungspflicht: Dem AN obliegt die Mitwirkungspflicht bei der fachlichen Koordination aller Fachgewerke.

- ☒ Bei der Erstellung und Fortschreibung des BAP wirkt der AN im Projektverlauf mit.

2.8 ☒ Definition „Mitwirken“ (für Planungsleistungen/Baugrund/Umwelt ...)

Verpflichtung und Befugnis des AN an einem Vorgang mitzuarbeiten, der federführend durch den Objektplaner bzw. anderen an der Planung Beteiligten bearbeitet wird. Werden die Leistungen ohne Beteiligung anderer fachlich Beteiligter erbracht, so liegt die Verantwortlichkeit vollständig bei dem AN.

2.9 ☐ Definition Technische Ausstattung der Verkehrsanlage

Unter Technische Ausstattung von Verkehrsanlagen fallen LST-Anlagen, OL-Anlagen, Weichenheizungen, Telekommunikationsanlagen die den Zugbetrieb beeinflussen (z.B. GSM-R) und Entwässerungsanlagen die der Zweckbestimmung der Verkehrsanlage dienen (vgl. HOAI § 46(1) in Verbindung mit der Amtlichen Begründung zu §46).

BIM-Planungsleistung Generalsanierung Empfangsgebäude in Uelzen	Anlage Nr. 1	Blatt 10/11
	Zum Vertrag Nr.	

2.10 ☐ Leistungen zur Abwendung der Gefahren aus dem Bahnbetrieb

Notwendige Leistungen in allen Bereichen, die Gefahren für Leib und Leben darstellen oder die als Gefahrenbereiche gekennzeichnet sind, müssen vor der Ausführung rechtzeitig dem AG (Projektleitung) angezeigt, mit ihm abgestimmt und durch ihn genehmigt werden, insbesondere:

- Das Abstimmen der Sicherungsmaßnahmen über die Sicherung von Arbeitskräften zur Abwendung der Gefahren aus dem Bahnbetrieb bei Arbeiten in Gleisbereichen gem. Ril 132.0118 und Ril 132.0123 mit der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle.
- Nach Auftragserteilung ist vom AN umgehend die Seite 1 des Sicherungsplanes für jedes Gleis im Bahnhof und auf der freien Strecke über den SiPLa-Workflow auszufüllen und an den für die Bahnbetrieb zuständige Stelle (BzS) zu senden.
- der AN hat die zeitliche Koordination mit dem zuständigen Bahnhofsmanagement, dem Bauüberwacher Bahn, der Sicherungsfirma oder der in den Sicherheitsbereichen zuständigen Beteiligten (3S-Zentrale) zu leisten.

3 Sonstiges

3.1 Qualitätsprüfer (anzuwenden bei DB InfraGO AG - Geschäftsbereich Personenbahnhöfe, nur bei Eigenregieprojekte)

Der Qualitätsprüfer bestätigt jeweils nach Abschluss der Vorplanung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung und Ausführungsplanung (soweit ausgeführt), dass insbesondere folgendes bei der Bearbeitung der Planung beachtet und berücksichtigt wurde (s. Anlage 12 zum Vertrag) und dokumentiert dies mit Ausnahme nach Abschluss der Ausführungsplanung in der Checkliste Qualitätssicherung Planung.

- die vollständige Einarbeitung der Maßgaben der vorhergehenden Planungsphasen (Text und Pläne bzw. BIM-Modell) einschließlich der Auflagen im Rahmen der Genehmigung,
- die vollständige Einarbeitung aller Auflagen der öffentlich-rechtlichen Genehmigung (soweit zutreffend),
- die Beantragung von UIG und ZIE (soweit zutreffend), sowie die Vollständigkeit der Unterlagen hierzu,
- die vollständige Erbringung des vertraglich geschuldeten Leistungsbildes. Dies sollte im Rahmen einer internen Qualitätsprüfung nach dem 4-Augen-Prinzip geprüft werden, und zwar hinsichtlich:
 - des Leistungsumfanges (Vollständigkeit der Planung)
 - der Qualität der Planung (Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik / Regelwerk, Passfähigkeit mit korrespondierenden Gewerken (Schnittstellen),
 - korrekten und vollständigen Erstellung des BIM-Modellsentsprechend den Vorgaben zur Anwendung der BIM-Methodik/AIA für die jeweilige Leistungsphase (für die Ausführungsplanung und die Fortschreibung des BIM-Modells im Rahmen der Lph 8 sind besondere Vorgaben zu beachten),
- die Einhaltung der für die vorliegende Planung relevanten betrieblichen Randbedingungen,

die Prüfung der vorgesehenen Planungsfristen auf Plausibilität und Auskömmlichkeit im Hinblick auf die Durchführbarkeit der Gesamtmaßnahme."

BIM-Planungsleistung Generalsanierung Empfangsgebäude in Uelzen	Anlage Nr. 1	Blatt 11/11
	Zum Vertrag Nr.	

3.2 Hinweise zur Durchführung des Risikomanagementverfahrens nach CSM-Verordnung

Durch den AN sind grundsätzlich zu beachten:

- Durchführungsverordnung (EU)Nr. 402/2013 der Kommission vom 30.04.2013 über die gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009" (CSM-Verordnung)
- DB-Richtlinie 125.0100 Betriebliches, organisatorisches und technisches Risikomanagement im System Bahn - Teil 1: Handbuch RM

Der AG führt das Verfahren nach CSM-VO gesamthaft für das Projekt durch.

Durch den AN sind, in Abstimmung mit dem AG ggf. gewerkeweise, Dokumente zu erstellen, die im CSM-Prozess erforderlich sind. Hierzu gehören:

- Systemdefinition
- Sicherheits-/Signifikanzprüfung
- Prüfung der Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik (a.R.d.T.)
- Durchführung des bzw. Beteiligung am Risikomanagementverfahren
- ggf. Arbeitshilfen für spezifische Gewerke (z.B. Oberbau)

Der AG stellt dem AN hierfür die relevanten Arbeitsanweisungen, Vorlagen, Arbeitshilfen usw. zur Verfügung.

3.3 Anwendung der BIM-Methodik, BIM-Projektvorlage, iTWO 5D Stammprojekt, Digitale-Bauteilbibliothek (nur DB InfraGO AG – Geschäftsbereich Personenbahnhöfe)

Der AG räumt dem AN für die Planung von Verkehrsstationen Nutzungsrechte an der BIM-Projektvorlage, dem iTWO 5D Stammprojekt sowie der Digitalen Bauteilbibliothek ein. Dies ermöglicht dem AN die effizientere Erbringung der werkvertraglichen Leistung. Durch die Anwendung der BIM-Methodik und die Nutzung der vorgenannten Arbeitsmittel können Grundleistungen oder Teile von Grundleistungen einzelner Leistungsphasen entfallen. Insbesondere gilt das vorgenannte für die Leistungsphasen 3, 5 und 6.

