

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Planung (ohne BIM)	Anlage Nr. 1	Blatt 1/17
	Zum Vertrag Nr. 25FEI84703	

Maßnahmen-/Projektbeschreibung und Vorbemerkungen

Klimaresiliente Vorplatzgestaltung
Hamburg Harburg

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Planung (ohne BIM)	Anlage Nr. 1	Blatt 2/17
	Zum Vertrag Nr. 25FEI84703	

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Beschreibung	4
1.1	Zu planende Baumaßnahme(n)	4
1.2	Lage / örtliche Verhältnisse	7
1.3	Betroffene Gebietskörperschaften	8
1.4	Zuständigkeiten bei Beteiligung Dritter	8
1.5	Eisenbahnbetriebliche und verkehrliche Verhältnisse	9
Der Bahnhof Hamburg-Harburg ist eine Verkehrsstation der Kategorie 2 im Netz der Deutschen Bahn und zählt mit rund 70.000 Reisenden täglich zu den wichtigsten Knotenpunkten im Bahnverkehr Norddeutschlands. Er wird vom Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr bedient und übernimmt eine zentrale Funktion als Umsteigepunkt zwischen verschiedenen Verkehrsangeboten. Das Bahnhofsgelände umfasst oberirdische und unterirdische Bahnsteigbereiche, wobei die Personenströme über ein Empfangsgebäude, eine Personenüberführung sowie eine unterirdische Personenverkehrsanlage (uPVA) gelenkt werden.		9
Der westliche Bahnhofsvorplatz fungiert als Verknüpfungspunkt mit hoher Bedeutung für die Anschlussmobilität. Er nimmt Fuß- und Radverkehre, den motorisierten Individualverkehr sowie Busse des öffentlichen Nahverkehrs und des Schienenersatzverkehrs (SEV) auf. Zusätzlich bestehen Übergänge zum benachbarten ZOB sowie zur unter dem Gelände liegenden Tiefgarage. Die hohe verkehrliche Dichte und die Vielzahl an Nutzungsansprüchen machen eine präzise und funktionale Gestaltung des Vorplatzes erforderlich. Dabei sind die betrieblichen Anforderungen des Bahnbetriebs sowie die Sicherheit und Orientierung der Reisenden jederzeit zu gewährleisten.		9
2	Vorbemerkungen	9
2.1	Besprechungen, Termine, Niederschriften	9
2.2	Projekttermin- und Arbeitsplan	10
2.3	Zuständigkeiten beim Auftraggeber	10
Die DB InfraGO AG übernimmt als Auftraggeberin die Gesamtverantwortung für das Projekt zur klimaresilienten und barrierefreien Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Hamburg-Harburg. Sie ist zuständig für die Planung, Ausschreibung, Vergabe und Steuerung der erforderlichen Planungs- und Bauleistungen.		10
Im Rahmen ihrer Aufgaben sorgt die DB InfraGO für die Koordination übergreifender projektbezogener Abstimmungen, insbesondere mit städtischen Behörden, Verkehrsunternehmen, Fachplanungsbüros und weiteren Dritten. Zudem verantwortet sie die Einhaltung der terminlichen, finanziellen und qualitativen Vorgaben.		10
Die Vergabe der Planungsleistungen erfolgt entsprechend den Leistungsphasen der HOAI. Der Auftraggeber stellt die notwendigen Bestandsunterlagen bereit und begleitet den Planungsprozess inhaltlich und organisatorisch bis zur Umsetzung.		10
2.4	Einsatz von EDV-Systemen	10
2.5	Weitere Vorbemerkungen	10
2.6	Definition „Mitwirken“ (für Planungsleistungen/Baugrund/Umwelt ...)	10
2.7	Definition Technische Ausstattung der Verkehrsanlage	11
2.8	Leistungen zur Abwendung der Gefahren aus dem Bahnbetrieb	11
3	Sonstiges	11

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Planung (ohne BIM)	Anlage Nr. 1	Blatt 3/17
	Zum Vertrag Nr. 25FEI84703	

3.1	Qualitätsprüfer (anzuwenden bei DB InfraGO AG – Geschäftsbereich Personenbahnhöfe, nur bei Eigenregieprojekte)	11
3.2	Hinweise zur Durchführung des Risikomanagementverfahrens nach CSM-Verordnung.....	12
3.3	Hinweise zur Standardisierung im Leistungsbild Objektplanung Verkehrsanlagen ohne/einschl. Technische Ausstattung (§ 47 HOAI)	12
3.3.1	Richtzeichnungen/ Rahmenplanungen/ Musterleistungsverzeichnisse	12
3.3.2	Berücksichtigung bei der Honorarfindung.....	12
3.4	Hinweise zur Standardisierung im Leistungsbild Objektplanung Ingenieurbauwerke (§ 43 HOAI)	13
3.4.1	Richtzeichnungen/ Rahmenplanungen/ Muster-leistungsverzeichnisse	13
3.4.2	Wird nach § 1, Ziff. 1.5.1 des Vertrages eine standardisierte Planung vereinbart, ist nachfolgendes zu beachten.....	13
3.4.3	Berücksichtigung bei der Honorarfindung.....	13
3.5	Datenanforderung Flächenmanagement	13
3.6	Hinweise zur Standardisierung im Leistungsbild Technische Ausrüstung (§ 55 HOAI)	14
3.6.1	Richtzeichnungen/ Rahmenplanungen/ Musterleistungs-verzeichnisse	14
3.6.2	Berücksichtigung bei der Honorarfindung.....	15
3.7	Einsatz des Fachinformationssystems Naturschutz und Kompensation der DB AG (FINK) zur Daten- und Unterlagenübergabe.....	15
3.8	Hinweise zur Standardisierung im Leistungsbild Baugrundbeurteilung u. geotechnische Beratung	16
3.8.1	BodenVerwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) sowie Altschotterverwertungskonzept.	16
3.8.2	Weitergehende Beratungsleistungen (optionale Leistung)	16
3.8.3	Sonstige Projektspezifische Vereinbarungen.....	16

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Planung (ohne BIM)	Anlage Nr. 1	Blatt 4/17
	Zum Vertrag Nr.	

1 Allgemeine Beschreibung

1.1 Zu planende Baumaßnahme(n)

Planungsaufgabe und Ziel

Bahnhofsvorplätze sind gleichermaßen Visitenkarte des Bahnhofes und der Kommune sowie Knotenpunkte des öffentlichen Lebens. Sie dienen allen Nutzenden als Bewegungs- und Aufenthaltsort. Sie müssen funktional, sicher und attraktiv sein. Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel sind bereits heute äußerst relevant.

Der Bahnhof Hamburg-Harburg soll zukünftig sowohl eine hohe Aufenthaltsqualität für Reisende als auch eine funktionale Anbindung an die Anschlussmobilität und das städtische Umfeld bieten.

In einer fortschreitenden Klimakrise mit zunehmenden Extremwetterereignissen muss die kritische Infrastruktur klimafit gemacht und so weit wie möglich an den Klimawandel angepasst werden. Das Bahnhofsumfeld Hamburg-Harburg und der direkte Vorplatz weisen stadtklimatisch einen hohen bis sehr hohen Wärmeinseleffekt („urban heat island“) auf. Es besteht ein sehr hoher Handlungsbedarf für die Hitzevorsorge – Kühlung durch Verdunstung, Verschattung, kleinteilige Durchlüftung – und für die Reduzierung des Niederschlagswasserabflusses – Reduktion der Versiegelung, gedrosselte Ableitung.

Mit Fokus auf Regenwassermanagement, Hitze- und Dürrevorsorge sowie Flächennutzungen sollen im Planungsprozess durch ein ganzheitlichen Gestaltungskonzept Maßnahmen zur Verbesserung der Klimaresilienz des Bahnhofsvorplatzes Hamburg-Harburgs erarbeitet und damit auch Empfehlungen für die Umgestaltung weiterer Bahnhöfe und Haltestellen in Hamburg und bundesweit gegeben werden.

Durch die städtebaulichen Aktivitäten im Umfeld wie der laufende Neubau der Busanlage (zentraler Omnibusbahnhof: ZOB) die Erneuerung der Hannoverschen Straße und des Doppelknotens werden angrenzende Flächen aufgewertet. Der neue Bahnhofsvorplatz soll in dem Zuge anschluss- und zukunftsfähige Qualitäten aufweisen.

Der Bahnhof Hamburg-Harburg ist eine Verkehrsanlage der Kategorie 2 im System der Deutschen Bahn. Bahnhöfe dieser Kategorie sind wichtige Knotenpunkte mit hoher verkehrlicher Bedeutung und einem überdurchschnittlichen Reisendenaufkommen. Mit rund 70.000 Reisenden täglich zählt Hamburg-Harburg zu den größten Bahnhöfen der Metropolregion Hamburg. Die Anlage verfügt über oberirdische und unterirdische Bahnsteigbereiche und wird vom Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr bedient. Die Verkehrsstation und das Empfangsgebäude werden hier nicht betrachtet und sind explizit nicht Bestandteil des Projektes, da es sich in dem Projekt ausschließlich um den Vorplatz handelt.

Gemeinsam mit der Behörde für Mobilität (BVM) der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) wurde in einem ersten kooperativen Schritt eine Machbarkeitsuntersuchung (MBU) durchgeführt. Sie bildet die Grundlage für die weiteren Planungsschritte. Es liegen dadurch bereits aktuelle Grundlagendokumente zur Übersicht von Stakeholdern, Bedarfen und Maßnahmen vor. Es wurde durch BVM und DB InfraGO AG eine Vorzugsvariante (Variante B) definiert.

Leistungsbereiche

Freianlage, Verkehrsanlage, Entwässerung, 50 Hz/Beleuchtung

Für die neue Gestaltung des ca. 6.500 m² großen Bahnhofsvorplatzes ist eine integrierte Planung gefordert, die alle notwendigen Aspekte der einzelnen Fachdisziplinen berücksichtigt. Mit dem Ziel der hochwertigen Außenraumgestaltung werden die funktionalen und gestalterischen Aspekte der Verkehrsanlagen, der Entwässerung und der Beleuchtung in einem ganzheitlichen Freiraumkonzept umgesetzt. Eine fortlaufende

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Planung (ohne BIM)	Anlage Nr. 1	Blatt 5/17
	Zum Vertrag Nr.	

Abstimmung zwischen Freiraum-, Verkehrs-, Entwässerungs- und Beleuchtungsplanung ist erforderlich.

Maßnahmen

Mobilitätsangebot

Der Bahnhofsvorplatz Hamburg-Harburg ist eine wichtige Schnittstelle für die Anschlussmobilität von und zum Schienenverkehr, das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie für die Erreichbarkeit von Einrichtungen im Bahnhof oder im unmittelbar angrenzenden Umfeld. Er ist eine wichtige Verteilerfläche für alle Verkehrsarten. Über ihn wird der Zu- und Abfluss von Zu Fuß Gehenden, Radfahrenden, Taxen und On Demand und dem Individualverkehr angeboten. Das Angebot der Anschlussmobilität auf dem Vorplatz dient der komfortablen Reisekette. Das angestrebte integrative Verkehrskonzept orientiert sich an den lokalen Bedarfen und ermöglicht ungehinderte Bewegungsströme. Fahrradabstellanlagen, Mobilitätshubs, Taxen, On-Demand-Angebote und Kiss+Ride-Bereiche ergänzen die Haltestellen des öffentlichen Personen- und Nahverkehrs. So werden intermodale und integrierte Mobilitätsketten geschaffen, die die Flexibilität und Erreichbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) verbessern. Verkehrsraum für Schienenersatzverkehre (SEV) mit Bussen und Haltestellen ist sicherzustellen. Radabstellanlagen sind im Spektrum zwischen den hohen Bedarfen, kreuzungsarmen Wegeverbindungen und einer denkmalsensiblen Gestaltung zu planen. Die Bedarfe zukunftsfähiger Mobilität wie E-Ladesäulen, Abstellflächen für Mikromobilität, Haltepunkte für Sammelfahrzeuge sind umzusetzen. Die optimierte Flächenverteilung für die konkurrenzfreie Zonierung der Anschlussmobilität, d.h. die ganzheitliche Betrachtung aller Bedarfe, ist Grundvoraussetzung der Planung. Die Ausweisung von multicodiert nutzbaren Flächen ist zu prüfen.

Städtebauliche Einbindung

Eine hohe Nutzungsqualität setzt eine gute Anbindung an das benachbarte Quartier voraus, wobei Bewegungsströme und räumliche Bezüge über Grundstücksgrenzen hinweg betrachtet werden müssen. Für den motorisierten Verkehr ist die Zufahrt über die Hannoversche Straße festgelegt. Für Fußgänger ist der Übergang zum ZOB von hoher Bedeutung, wofür eine neue Anschlusslösung über ein Treppen- und Rampenbauwerk erforderlich ist.

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist als Eigentümerin des bestehenden Rampenbauwerks an einer Verbesserung für den Fußverkehr zwischen ZOB und Bahnhofsvorplatz interessiert und wird dazu eine Machbarkeitsuntersuchung erstellen lassen. Der Auftraggeber informiert phasengerecht über diese parallele Entwicklung als Rahmenbedingung für die Gestaltung des nördlichen Abschlusses.

Klimaresilienz, Regenwassermanagement, Nachhaltigkeit

Auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudie sollen die möglichen Elemente zur Klimaresilienz weiterentwickelt werden. Hitze- und Überflutungsvorsorge stehen im Vordergrund der Planung. Gemäß den Rahmenbedingungen wie wasserrechtliche Erlaubnis, bereits ermittelte eingeschränkte Versickerungsfähigkeit, Flächenverfügbarkeit, schützenswerter Baumbestand, etc. sollen die optimale Zusammenstellung von Maßnahmen geplant werden. Die Planung für den qualifizierten Umgang mit Regenwasser soll die Vulnerabilität der Anlagen aufgrund von immer häufigeren und intensiven Starkregenereignissen untersuchen und bewerten.

Im Sinne des nachfolgenden Pflege- und Unterhaltungsaufwandes ist bei der Planung und dem Materialeinsatz sowohl auf Aspekte des ressourcensparenden, Betriebsaufwandsreduzierenden, regionalen und nachhaltigen Bauens sowie auf eine

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Planung (ohne BIM)	Anlage Nr. 1	Blatt 6/17
	Zum Vertrag Nr.	

ausreichende Robustheit und Sicherheit gegen Vandalismus sowie Dauerhaftigkeit und Langlebigkeit zu achten. Die Möglichkeiten der Kreislaufwirtschaft sind für den ressourcenschonenden Materialeinsatz zu prüfen und wenn möglich anzuwenden.

Freiräumliche Qualitäten

Um in Zukunft eine hohe Lebensqualität in den Städten sicher zu stellen ist, neben einer wassersensiblen Gestaltung und Schaffung strukturreicher Lebensräume für Flora und Fauna, eine hohe Aufenthaltsqualität und vielfältige Nutzbarkeit von besonderer Bedeutung. Die verschiedenen Anforderungen aus Klimaschutz, Mobilität und Aufenthalt sind mit der Zielstellung der Schaffung eines hochwertigen öffentlichen Raumes zu verzahnen. Durch die Bedeutung des Bahnhofsvorplatzes bestehen hohe Anforderungen an die Aufenthalts- und Verweilqualität.

Neben den Anforderungen einer generationenübergreifenden Planung, ist eine Vielfalt von Personengruppen mit unterschiedlichen Ansprüchen an den Freiraum zu vereinen. Die barrierefreie Erschließung und die Vermeidung von Angsträumen durch Herstellung von Sichtverbindungen, Orientierung und Lesbarkeit des Ortes zu berücksichtigen.

Die Integration eines barrierefreien Leitsystems ist gewünscht und der Planung sind die geltenden Vorgaben der DIN und internen Regelwerke zum barrierefreien Bauen zugrunde zu legen.

Naturschutzrechtliche Anforderungen

Die Fläche befindet sich außerhalb von Landschafts- und Naturschutzgebieten. Auf der Fläche befindet sich schützenswerter Großbaumbestand.

Denkmalrechtliche Anforderungen

Bei den angrenzenden Objekten Hannoversche Straße 85 (Harburger Bahnhof mit Empfangsgebäude, Inselgebäude und Brücken) handelt es sich um ein geschütztes Denkmalensemble. Die Freiraumplanung ist entsprechend sensibel darauf abzustimmen. Aus Gründen des Umgebungsschutzes ist insbesondere wichtig, dass die Sichtbeziehungen zum Bahnhof, konkret diagonal vom ZOB und senkrecht von der Hannoverschen Straße auf das Portal freigehalten werden.

Wegeleitung, Beleuchtung

Die Außenraumbeleuchtung ist gemäß den Vorgaben und Regelwerken der DB umzusetzen. Dabei sind die Aspekte der Beleuchtungsqualität mit Blick auf die Nutzung und Atmosphäre sowie auf den Anschluss an das angrenzende Quartier in das Beleuchtungskonzept zu integrieren. Ziel ist die Entwicklung eines funktionalen und gestalterischen Lichtkonzepts mit klarer Gliederung nach Verkehrsflächen, Aufenthaltsbereichen und Zugängen. Die Auswahl und Positionierung denkmalgerechter, energiesparender und wartungsfreundlicher Leuchten erfolgt unter Berücksichtigung nutzerspezifischer Anforderungen und örtlicher Gegebenheiten sowie in Abstimmung auf das freiraumplanerische Gesamtkonzept.

Ein einheitliches, intuitives und durchgängiges Orientierungs- und Leitsystem nach internationalen Standards (Kriterien der Barrierefreiheit) ist für alle Nutzergruppen zu realisieren. Anschlussfähigkeit an das Wegeleitsystem der DB und des ZOBs werden vorausgesetzt.

Nutzungsangebote

In der Planung sollen Bedarfe an bestimmte Nutzungsangebot aufgenommen werden. Eine Aufstellfläche für einen Foodtruck ist seitens der DB gewünscht. Flächen für die Angebote einer nachhaltigen Logistik wie anbieteroffene Paketstationen sind zu prüfen.

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Planung (ohne BIM)	Anlage Nr. 1	Blatt 7/17
	Zum Vertrag Nr.	

Rückbau

Im Rahmen der nachhaltigen Neugestaltung ist der Rückbau sorgfältig zu planen, um Sicherheit, Kosteneffizienz und Umweltauflagen zu gewährleisten. Sowohl die Verkehrsanlagen als auch Teile der Freianlagen wie die Hochbeete müssen zurück gebaut werden. Zum Rückbau gehören die Entsorgung von Materialien, die Schadstoffbeseitigung und das Recycling, um wertvolle Ressourcen zu erhalten. Die Planung ist in den anrechenbaren Kosten enthalten.

Vorhandene Grundlagen und Vorarbeiten in Planung

Vermessung (2D Lageplan, 3D Punktwolke), Bodengrundgutachten, Kampfmittelfreimessung (Gefahrenerkundung), Kanalinspektion (Ergebnis geplant für März 2026)

1.2 Lage / örtliche Verhältnisse

Der Vorplatz Hamburg-Harburg, Hannoversche Str. 85 21079 Hamburg, ist ein zentraler Knotenpunkt, der den Fern-, Regional- und S-Bahnhof mit dem ÖPNV verbindet. Er bietet Raum für einen Schienenersatzverkehr sowie PKW-Parkplätze und Fahrradabstellanlagen. Die Fläche des vorliegenden Projektauftrages umfasst insgesamt 6.500m², davon sind 1.300 Quadratmeter Grünflächen, bestehend aus Gräsern, Sträuchern und Rasenflächen. Momentan sind 78% der Fläche versiegelt, lediglich 22% sind als Grünflächen angelegt. Im Nordosten befindet sich der barrierefreie Hauptzugang des Empfangsgebäudes, welches über eine Personenüberführung mit Vermietungseinheiten die Fern- und Regionalbahnsteige anbindet und den Zugang zu der unterirdischen Personenverkehrsanlage (uPVA) herstellt.

Im Norden schließt eine Treppen und Rampenanlage an, welche oberirdisch zum benachbarten ZOB führt sowie über eine Unterführung, die uPVA der S-Bahn anbindet. Zusätzlich gibt es unter der Bodenplatte des ZOB eine Tiefgarage, deren Zufahrt für PKWs auf der Karte westlich dargestellt ist. Der ZOB befindet sich derzeit in der Ausführung einer umfassenden Neugestaltung seitens der Stadt.

Das bestimmende Element des Vorplatzes ist eine Wendeschleife, welche verschiedene Stellplätze umfasst: Es gibt laut Bahnpark 26 Langzeitparkplätze, 6 Sharing-Parkplätze, 2 Parkplätze für Mobilitätseingeschränkte, 2 Parkplätze für die Bundespolizei sowie 8 Taxi-Warteplätze. Die Parkplätze haben augenscheinlich eine hohe Auslastung. Zudem existieren Halteplätze für den SEV und für den Fernbusverkehr. Eine ausführliche Analyse dazu bietet die MBU.

Auf dem Gelände stehen 26 Bäume in verschiedenen Größen, wobei 2 gemäß MBU bereits abgängig sind. Ein Mobility Hub und insgesamt 84 Fahrradabstellplätzen und mehreren Sitzmöglichkeiten sind vorhanden.

Auf dem Vorplatz am Ende der Verkehrsschleife wurden eine Testfläche für klimaangepasste Staudenmischgewächse angelegt sowie vor dem Eingang zum Empfangsgebäudes begrüntes Freiraummobiliar aufgestellt. Eine Bodengestaltung weist auf Bewegungsflächen für Reisenden hin.

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Planung (ohne BIM)	Anlage Nr. 1	Blatt 8/17
	Zum Vertrag Nr.	

In dem Gebäude der ehemaligen Gepäckaufbewahrung sind erhebliche Setzrisse. Diese werden aktuell durch das Bahnhofsmanagement Hamburg geprüft. Eine Abstimmung im weiteren Projektverlauf ist erforderlich.

1.3 Betroffene Gebietskörperschaften

Im Rahmen der Planung und Umsetzung des Projekts klimaresiliente Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Hamburg-Harburg sind mehrere Gebietskörperschaften auf unterschiedlichen Ebenen betroffen:

1. Freie und Hansestadt Hamburg

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist als Einheitsgemeinde sowohl auf Landes- als auch auf kommunaler Ebene unmittelbar in das Vorhaben eingebunden. Die Federführung auf Seiten der Stadt liegt bei der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, die gemeinsam mit der DB InfraGO AG bereits an der Machbarkeitsuntersuchung beteiligt war. Die Stadt ist darüber hinaus Eigentümerin angrenzender Infrastrukturen (u.a. Rampenbauwerk zur Busanlage und verantwortlich für parallel laufende städtebauliche Maßnahmen wie die Neugestaltung des ZOB sowie der Hannoverschen Straße. Die Abstimmung mit weiteren fachlich zuständigen Behörden, wie der Denkmalschutzbehörde, der Umweltbehörde und dem Bezirksamt Harburg, erfolgt im Rahmen der Projektentwicklung fortlaufend.

2. Bezirk Hamburg-Harburg

Als örtlich zuständiger Verwaltungsbezirk übernimmt das Bezirksamt Harburg eine koordinierende und unterstützende Rolle im Bereich der Stadtentwicklung, Freiraumplanung und Bürgerbeteiligung. Es ist insbesondere bei Fragen zur Integration des Projekts in das angrenzende Quartier, bei der Entwicklung von Pflegekonzepten sowie beim Umgang mit dem Baumbestand auf dem Vorplatz einzubinden.

3. Bundesrepublik Deutschland

Die Bundesrepublik Deutschland ist Eigentümerin der Deutschen Bahn AG, deren Tochtergesellschaft DB InfraGO AG als Vorhabenträgerin agiert. Damit besteht eine indirekte Betroffenheit auf Bundesebene. Die Umsetzung des Vorhabens erfolgt auf bundeseigenen Flächen, wodurch gegebenenfalls übergeordnete bundesrechtliche Rahmenbedingungen zu beachten sind.

1.4 Zuständigkeiten bei Beteiligung Dritter

Im Rahmen der Planung und Umsetzung des Projekts zur klimaresilienten Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Hamburg-Harburg ist die Einbindung Dritter von zentraler Bedeutung. Die Zuständigkeiten der beteiligten Akteure ergeben sich aus ihren jeweiligen Rollen als Eigentümer, Betreiber, Fachbehörden oder Nutzer und erfordern eine enge, phasenweise abgestimmte Zusammenarbeit im gesamten Planungsprozess.

Die DB InfraGO AG übernimmt als Vorhabenträgerin die übergeordnete Verantwortung für die Gesamtmaßnahme. Sie steuert den Planungsprozess, koordiniert die Beteiligung aller relevanten Akteure und ist für die stufenweise Beauftragung sowie Anleitung der externen Planungsbüros zuständig.

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist in mehrfacher Hinsicht beteiligt. Über ihre Fachbehörden bringt sie verschiedene Zuständigkeiten in das Projekt ein. Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende ist zentrale Ansprechpartnerin für alle Fragen der Mobilitätsplanung und bereits seit der Machbarkeitsuntersuchung in die Projektentwicklung

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Planung (ohne BIM)	Anlage Nr. 1	Blatt 9/17
	Zum Vertrag Nr.	

eingebunden. Das Bezirksamt Harburg übernimmt Aufgaben der örtlichen Stadtplanung, wirkt bei der Integration des Projekts in das angrenzende städtische Umfeld mit und ist unter anderem für Fragen des Baumbestandes, der Pflegeplanung und des Baurechts zuständig. Die Denkmalschutzbehörde ist aufgrund der Lage im Umfeld eines denkmalgeschützten Gebäudeensembles in die Planung einzubeziehen, insbesondere zur Wahrung wichtiger Sichtachsen und zum Umgebungsschutz. Ergänzend sind auch die zuständigen Umweltbehörden in Bezug auf Regenwassermanagement, Versickerungsfähigkeit und Klimaanpassungsmaßnahmen einzubinden.

Wichtige Schnittstellen bestehen darüber hinaus zu den Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern, die den Bahnhofsvorplatz aktiv nutzen. Hierzu zählen unter anderem Betreiber von Bus-, Bahn- und SEV-Verkehren sowie Anbieter von Sharing-Angeboten, E-Mobilitätslösungen und On-Demand-Diensten. Ihre Anforderungen an Haltepunkte, Betriebsflächen und Verknüpfungen müssen in das Verkehrskonzept integriert werden. Auch Betreiber angrenzender Infrastrukturen wie der ZOB, der sich derzeit ebenfalls in einer umfassenden Umgestaltung befindet, sowie der unterirdisch gelegenen Tiefgarage sind einzubinden,

Ergänzt wird der Kreis der Beteiligten durch angrenzende Grundstückseigentümer, Gewerbetreibende sowie die interessierte Öffentlichkeit. Ihre Belange sind insbesondere im Hinblick auf Erschließung, Nutzungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualitäten zu berücksichtigen.

1.5 Eisenbahnbetriebliche und verkehrliche Verhältnisse

Der Bahnhof Hamburg-Harburg ist eine Verkehrsstation der Kategorie 2 im Netz der Deutschen Bahn und zählt mit rund 70.000 Reisenden täglich zu den wichtigsten Knotenpunkten im Bahnverkehr Norddeutschlands. Er wird vom Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr bedient und übernimmt eine zentrale Funktion als Umsteigepunkt zwischen verschiedenen Verkehrsangeboten. Das Bahnhofsgelände umfasst oberirdische und unterirdische Bahnsteigbereiche, wobei die Personenströme über ein Empfangsgebäude, eine Personenüberführung sowie eine unterirdische Personenverkehrsanlage (uPVA) gelenkt werden.

Der westliche Bahnhofsvorplatz fungiert als Verknüpfungspunkt mit hoher Bedeutung für die Anschlussmobilität. Er nimmt Fuß- und Radverkehre, den motorisierten Individualverkehr sowie Busse des öffentlichen Nahverkehrs und des Schienenersatzverkehrs (SEV) auf. Zusätzlich bestehen Übergänge zum benachbarten ZOB sowie zur unter dem Gelände liegenden Tiefgarage. Die hohe verkehrliche Dichte und die Vielzahl an Nutzungsansprüchen machen eine präzise und funktionale Gestaltung des Vorplatzes erforderlich. Dabei sind die betrieblichen Anforderungen des Bahnbetriebs sowie die Sicherheit und Orientierung der Reisenden jederzeit zu gewährleisten.

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 alle zwei Wochen Zwischentermine,
Abschlussbesprechung, mindestens sieben Termine vor Ort

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

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Planung (ohne BIM)	Anlage Nr. 1	Blatt 10/17
	Zum Vertrag Nr.	

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 Terminplan vorzulegen und in einem Termin mit dem AG zu erläutern und abzustimmen.

Der Terminplan ist dem AG alle zwei Wochen aktualisiert vorzulegen und der Sachstand anhand von Dokumenten zu erläutern.

2.3 Zuständigkeiten beim Auftraggeber

Die DB InfraGO AG übernimmt als Auftraggeberin die Gesamtverantwortung für das Projekt zur klimaresilienten und barrierefreien Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Hamburg-Harburg. Sie ist zuständig für die Planung, Ausschreibung, Vergabe und Steuerung der erforderlichen Planungs- und Bauleistungen.

Im Rahmen ihrer Aufgaben sorgt die DB InfraGO für die Koordination übergreifender projektbezogener Abstimmungen, insbesondere mit städtischen Behörden, Verkehrsunternehmen, Fachplanungsbüros und weiteren Dritten. Zudem verantwortet sie die Einhaltung der terminlichen, finanziellen und qualitativen Vorgaben.

Die Vergabe der Planungsleistungen erfolgt entsprechend den Leistungsphasen der HOAI. Der Auftraggeber stellt die notwendigen Bestandsunterlagen bereit und begleitet den Planungsprozess inhaltlich und organisatorisch bis zur Umsetzung.

2.4 Einsatz von EDV-Systemen

Ergänzend zu den im Vertrag unter Ziff. 14.3 vereinbarten EDV-Datenformaten kann für den Austausch von Arbeitsständen mit der Fachabteilung LST des AG das Dateiformat PlanProXML (*.ppxml) verwendet werden.

Für die Planung sind standardisierte EDV-Systeme gemäß den Vorgaben der DB InfraGO AG zu verwenden. Zeichnungen und Modelle sind mit gängigen CAD-Programmen zu erstellen, der Datenaustausch erfolgt über vorgegebene Plattformen und Formate (Projektkommunikationsplattform PKP).

Die Nutzung digitaler Planungs- und Dokumentationsprozesse ist verbindlich; IT-Sicherheits- und Datenschutzstandards der Deutschen Bahn sind einzuhalten.

2.5 Weitere Vorbemerkungen

keine

2.6 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.

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Planung (ohne BIM)	Anlage Nr. 1	Blatt 11/17
	Zum Vertrag Nr.	

2.7 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 Amtliche Begründung zu § 46).

2.8 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) 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),
- die Einhaltung der für die vorliegende Planung relevanten betrieblichen Randbedingungen,

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Planung (ohne BIM)	Anlage Nr. 1	Blatt 12/17
	Zum Vertrag Nr.	

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

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 Hinweise zur Standardisierung im Leistungsbild Objektplanung Verkehrsanlagen ohne/einschl. Technische Ausstattung (§ 47 HOAI)

3.3.1 Richtzeichnungen/ Rahmenplanungen/ Musterleistungsverzeichnisse

Die Richtzeichnungen, Rahmenplanungen und Musterleistungsverzeichnisse sind grundsätzlich zu verwenden.

Leistungsphase 3: Entwurfsplanung

- Die Leistungen zu Bauzeiten- und Kostenplanungen, Abstimmungen mit Dritten und Behörden sind ohne Einschränkungen zu erbringen.

Leistungsphase 5: Ausführungsplanung

- Durch die konsequente Anwendung von Richtzeichnungen wird der Aufwand in der Ausführungsplanung in Bezug auf das Tragwerk abgemindert.

Leistungsphase 6: Vorbereitung der Vergabe

- Für die Mengenermittlung gibt es Vorgaben. Dazu gibt es für die Erstellung der Vergabeunterlagen verbindliche Musterleistungsverzeichnisse.

3.3.2 Berücksichtigung bei der Honorarfindung

Die Leistungsminderungen sind in den betroffenen Leistungsphasen bei der Bewertung der Auftragnehmerleistungen honorarmindernd zu berücksichtigen.

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Planung (ohne BIM)	Anlage Nr. 1	Blatt 13/17
	Zum Vertrag Nr.	

3.4 Hinweise zur Standardisierung im Leistungsbild Objektplanung Ingenieurbauwerke (§ 43 HOAI)

3.4.1 Richtzeichnungen/ Rahmenplanungen/ Muster-leistungsverzeichnisse

Die Richtzeichnungen, Rahmenplanungen und Muster-leistungsverzeichnisse sind grundsätzlich zu verwenden.

Leistungsphase 3: Entwurfsplanung

- Die Leistungen zu Bauzeiten- und Kostenplanungen, Abstimmungen mit Dritten und Behörden sind ohne Einschränkungen zu erbringen.

Leistungsphase 5: Ausführungsplanung

- Durch die konsequente Anwendung von Richtzeichnungen wird der Aufwand in der Ausführungsplanung abgemindert.

Leistungsphase 6: Vorbereitung der Vergabe

- Für die Mengenermittlung gibt es Vorgaben. Dazu gibt es für die Erstellung der Vergabeunterlagen verbindliche Musterleistungsverzeichnisse.

3.4.2 Wird nach § 1, Ziff. 1.5.1 des Vertrages eine standardisierte Planung vereinbart, ist nachfolgendes zu beachten

Leistungsphase 2: Vorplanung

- In der Leistungsphase 2 muss überprüft werden, ob die standardisierte Planung im Projekt technisch umsetzbar ist. Grundlage für diese Entscheidung sind die geometrischen Randbedingungen. In der Erarbeitung des Planungskonzepts sollen dann die standardisierte Planung eingearbeitet werden.
- Durch die Anwendung der standardisierten Planung kann der Umfang der Planungsvarianten eingeschränkt werden. Abstimmungen mit Dritten, Behörden und weiteren Fachplaner, das Analysieren der Grundlagen und das Beschaffen von Karten verbleiben durch die standardisierte Planung unverändert.

Leistungsphase 3: Entwurfsplanung

- In der Leistungsphase müssen die Entwurfspläne auf der Grundlage der standardisierten Planung und den Hinweisen zu den konstruktiven Details ausgearbeitet werden. Durch die Vorgaben ergeben sich Erleichterungen in den zeichnerischen Darstellungen des Gesamtentwurfs.

Leistungsphase 4: Genehmigungsplanung

- Die Leistungen der Genehmigungsplanung sind unberührt von der Anwendung der standardisierten Planung.

3.4.3 Berücksichtigung bei der Honorarfindung

Die Leistungsminderungen sind in den betroffenen Leistungsphasen bei der Bewertung der Auftragnehmerleistungen honorarmindernd zu berücksichtigen.

3.5 Datenanforderung Flächenmanagement

Im Rahmen der technischen Planung sind vom AN die in Anspruch zu nehmenden Flächen zu ermitteln und digital darzustellen. Hierzu sind die ALKIS Daten zu importieren und der spezifische Grunderwerb innerhalb des jeweils verwendeten Programmsystems zu realisieren. Dieser wird vom AN anschließend grafisch als Zeichnungsdaten ausgegeben. Hierfür sind vom AN die Umränge der Erwerbsflächen getrennt nach Erwerbsarten auf eigenen Layern auszugeben. Die Namensbezeichnung der Layer orientiert sich hierbei an den Kurzbezeichnungen der Erwerbsarten gemäß Eisenbahn-Bundesamt.

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Planung (ohne BIM)	Anlage Nr. 1	Blatt 14/17
	Zum Vertrag Nr.	

Die Umringe der betroffenen Flurstücke der Vorzugsvariante sind vom AN digital zu erstellen und im shape- Format dem AG zu übergeben.

Die Festlegungen der Datenanforderung Flächenmanagement sind der „Arbeitsanweisung Datenanforderung Flächenplanung“ UN04-08 der DB InfraGO AG – Geschäftsbereich Fahrweg zu entnehmen.

Leistungsphase 2: Vorplanung

- Die vom AN zu beschaffenden amtlichen Karten (ALKIS oder Nachfolger) sind dem AG gemäß „Arbeitsanweisung Datenanforderung Flächenplanung“ UN04-08 im shape-Format mit Sachdaten zu übergeben.
- Die Umringe der betroffenen Flurstücke sind gemäß „Arbeitsanweisung Datenanforderung Flächenplanung“ UN04-08 zu erstellen und zu übergeben.
- Im Zuge der Erarbeitung des Planungskonzeptes sind vom AN bahneigene Flurstücke sowie Duldungsflächen zu berücksichtigen. Für Kompensationsmaßnahmen sind gemäß EBA-Handbuch zur Antrags- und Verwendungsprüfung vorrangig bundeseigene Grundstücke zu verwenden. Abweichungen sind zu begründen

Leistungsphase 3: Entwurfsplanung

- Die Umringe der betroffenen Flurstücke sind gemäß „Arbeitsanweisung Datenanforderung Flächenplanung“ UN04-08 zu übergeben. Sofern die Umringe der betroffenen Flurstücke bereits im Lph. 2 erstellt wurden, sind diese zu validieren.
- Des Weiteren ist die Reihenfolge der benötigten Flurstücke, in Abhängigkeit der wesentlichen Bauphasen, darzustellen.

Leistungsphase 4: Genehmigungsplanung

- Der Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis sind gemäß „Arbeitsanweisung Datenanforderung Flächenplanung“ UN04-08 anzupassen.

Leistungsphase 5: Ausführungsplanung

- Die Reihenfolge der benötigten Flurstücke ist zu berücksichtigen.

Leistungsphase 8: Bauoberleitung

- Im Rahmen der Baudurchführung ist auf die tatsächliche Flächenverfügbarkeit zu achten.

3.6 Hinweise zur Standardisierung im Leistungsbild Technische Ausrüstung (§ 55 HOAI)

3.6.1 Richtzeichnungen/ Rahmenplanungen/ Musterleistungs-verzeichnisse

Die Richtzeichnungen, Rahmenplanungen und Musterleistungsverzeichnisse sind grundsätzlich zu verwenden.

Leistungsphase 3: Entwurfsplanung

- Die Leistungen zu Bauzeiten- und Kostenplanungen, Abstimmungen mit Dritten und Behörden sind ohne Einschränkungen zu erbringen.

Leistungsphase 5: Ausführungsplanung

- Durch die konsequente Anwendung von Richtzeichnungen wird der Aufwand in der Ausführungsplanung abgemindert.

Leistungsphase 6: Vorbereitung der Vergabe

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Planung (ohne BIM)	Anlage Nr. 1	Blatt 15/17
	Zum Vertrag Nr.	

- Für die Mengenermittlung gibt es Vorgaben. Dazu gibt es für die Erstellung der Vergabeunterlagen verbindliche Musterleistungsverzeichnisse.

3.6.2 Berücksichtigung bei der Honorarfindung

Preisnachlässe sind in den betroffenen Leistungsphasen bei der Bewertung der Auftragnehmerleistungen honorarmindernd zu berücksichtigen.

3.7 Einsatz des Fachinformationssystems Naturschutz und Kompensation der DB AG (FINK) zur Daten- und Unterlagenübergabe

Das webbasierte IT-Tool FINK dokumentiert die Kompensationsverpflichtungen der Bahn und unterstützt den Prozess der Planung, Realisierung und dauerhaften Unterhaltungspflege (Lebenszyklus) von Kompensationsverpflichtungen. Darüber hinaus erfolgt die Berichterstattung an die zuständigen Behörden teilweise über FINK.

Die im Rahmen der Umweltplanungen für das jeweilige Vorhaben entstehenden Daten und Unterlagen (bspw. zum Projekt, zu Kartiierungsergebnissen, Beeinträchtigungen/ Konflikten, Kompensationsmaßnahmen, Kompensationsflächen, Flurstücken, Verantwortlichkeiten sowie zugehörige Dokumente und Dateien) sind entsprechend des Planungs-/ Herstellungsfortschritts im FINK zeitnah einzugeben bzw. zu hinterlegen, um den jeweils aktuellen Stand darzustellen. Zudem müssen diese für die Berichterstattung an die Behörden qualitätsgeprüft freigegeben werden.

Die bundesweit einheitlichen Maßnahmenblätter des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) für Genehmigungen des EBA werden ausnahmslos aus FINK erzeugt, da nur diese Dokumente – mit einer standardisierten Nummerierung versehen – vom EBA akzeptiert werden.

Alle Planunterlagen zu den Kompensationsverpflichtungen/ -flächen sind in digitaler/ georeferenzierter Form im FINK hochzuladen und so dem Auftraggeber zu übergeben. Die hierfür erforderliche Datenbasis entnehmen Sie bitte dem FINK-Benutzerhandbuch in der jeweils aktuellen Fassung. Dieses Benutzerhandbuch kann vorab bereitgestellt werden oder nach erfolgreicher Anmeldung im FINK direkt auf der Startseite eingesehen oder im Internet heruntergeladen werden.

Bei inhaltlich fachlichen sowie technischen Fragen zu FINK sind folgende Stellen anzusprechen:

Deutsche Bahn AG
DB Umwelt
Sonja Schubert (bei inhaltlichen Fragen)
Tel. 030-297-56532, intern 999-
Sonja.S.Schubert@deutschebahn.com

bzw.

Deutsche Bahn AG
DB Umwelt
Svetlana Bloching (bei technischen Problemen)
Tel. 030-297-30831, intern 999-
Svetlana.Bloching@deutschebahn.com

Arbeitszwischenstände sind entsprechend den nachfolgenden Leistungsbeschreibungen bzw. auf Anforderung des AG – beispielsweise zur Prüfung von Abschlagsrechnungen – in bzw. über FINK zu liefern.

Grundsätzlich sind alle Planunterlagen - auch Grundlagen, Roh-, Erfassungsdaten aus Kartierungen in einem geeigneten Datenbankformat z.B. *.mdb für den Auftraggeber im FINK hochzuladen.

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Planung (ohne BIM)	Anlage Nr. 1	Blatt 16/17
	Zum Vertrag Nr.	

Die Umringe zu Kompensationsmaßnahmen und Kartierungen sind als Shape-Dateien immer im FINK hochzuladen (Projektion: GK 3. Hauptmeridian). Vorgaben für die Strukturierung der Daten entnehmen Sie bitte der aktuellen Version des FINK-Benutzerhandbuchs.

GIS-Daten sind weiterhin lagerichtig (im Referenzsystem WGS 84) als KMZ-Datei für Google Earth zu übergeben. Bei Datenfehlern, die eine Übernahme in die DB-Systeme verhindern, ist der Auftragnehmer zur Nachbesserung verpflichtet.

Die Aufwendungen für die Aufbereitung und Übergabe der o. g. Daten sind in die anzubietenden Honorare einzurechnen und werden nicht gesondert vergütet.

3.8 Hinweise zur Standardisierung im Leistungsbild Baugrundbeurteilung u. geotechnische Beratung

3.8.1 BodenVerwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) sowie Altschotterverwertungskonzept

Aufgrund der langjährigen industriellen Nutzungen ist auf Bahnliegenschaften immer mit Belastungen des Bodens, des Gleisschotter und der Bausubstanz zu rechnen, die im Falle von Baumaßnahmen technisch, rechtlich und wirtschaftlich zu berücksichtigen sind. Im Hinblick auf Altlasten gem. BBodSchG wurden von der DB AG für alle Bestandsflächen entsprechende Untersuchungen durchgeführt, die in Kap. 2.1 verzeichnet sind (BoVEK-Grobkonzept, Auszug aus Altlastengutachten, behördliche Stellungnahmen, Bescheide usw.). Abfalltechnische Untersuchungen wurden i.d.R. jedoch nicht durchgeführt.

Für Flächen, die für das Bauvorhaben zu erwerben sind, liegen weder Untersuchungen auf Altlasten noch hinsichtlich abfalltechnischer Aspekte vor. Allerdings können auch hier, insbesondere auf Gewerbe-/Industrieflächen oder in Siedlungsgebieten Belastungen nicht ausgeschlossen werden, was schon beim Grunderwerb zu berücksichtigen ist.

Zur frühzeitigen Ermittlung und wirtschaftlich-rechtlichen Würdigung möglicher Belastungen und zur Sicherstellung einer wirtschaftlichen Abwicklung der Abfall- und Massenströme werden die Bauvorhaben mit dem BoVEK-Prozess begleitet, welcher von dem Sanierungsmanagement der DB AG (Sanierungsmanagement) durchgeführt wird.

Der AN hat dem Sanierungsmanagement vor Beginn der Untersuchungen über den Umfang der Baugrunduntersuchung zu informieren.

Im Rahmen der geotechnisch erforderlichen Untersuchung und Bewertung des Baugrundes sind durch den AN - nach Vorgabe und Abstimmung mit dem Sanierungsmanagement - umwelt-/abfalltechnisch relevante Untersuchungen zu integrieren. Diese Leistungen werden separat beauftragt.

Bei vorgesehener Verwertung oder Beseitigung von Altschotter ist zur Erstellung des Altschotterverwertungskonzeptes die Richtlinie 880.4010 „Bautechnik, Verwertung von Altschotter“ heranzuziehen. Diese Leistungen werden separat beauftragt.

3.8.2 Weitergehende Beratungsleistungen (optionale Leistung)

Optionale Leistungen sind – sofern vorgesehen – im Vertrag unter § 1.2 anzugeben. Diese Leistungen können sich u. a. beziehen auf

- Mitwirkung bei der fachtechnischen Wertung von Nebenangeboten/Sondervorschlägen
- Mitwirkung in der Bearbeitung von ZiE/UiG
- Fachtechnische Beratung des AG bzw. der Erfüllungsgehilfen in der Bauausführung

3.8.3 Sonstige Projektspezifische Vereinbarungen nach Bedarf ergänzen

Projektbeschreibung und Vorbemerkungen Planung (ohne BIM)	Anlage Nr. 1	Blatt 17/17
	Zum Vertrag Nr.	