

ZUWENDUNGSVERTRAG ÜBER DIE REALISIERUNG UND FINANZIERUNG DER
INFRASTRUKTURMAßNAHME
„NEUBAU DER S-BAHNSTATION OTTENSEN EINSCHLIEßLICH ERRICHTUNG EINES
WESTLICHEN ZWEITEN ZUGANGES“

zwischen

1. Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Amt für Verkehr und Straßenwesen
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

- nachfolgend „**FHH**“ oder „**Zuwendungsgeber**“ genannt -

und

2. DB Netz Aktiengesellschaft,
vertreten durch den Vorstand
Regionalbereich Nord
Lindemannallee 3
30173 Hannover

- nachfolgend „**DB Netz**“ genannt -

3. DB Station&Service Aktiengesellschaft,
vertreten durch den Vorstand
Regionalbereich Nord
Hachmannplatz 16
20099 Hamburg

- nachfolgend „**DB Station&Service**“ genannt -

- **2. und 3.** nachfolgend zusammen „**EIU**“ oder „**Zuwendungsempfänger**“
genannt -

- **1. – 3.** nachfolgend gemeinsam „**Vertragsparteien**“ genannt -

Präambel

Die Vertragsparteien sind sich einig, dass die Infrastrukturmaßnahmen „**Neubau der S-Bahnstation Ottensen**“ (nachstehend „**Infrastrukturmaßnahme Teil 1**“ genannt) und „**Errichtung des westlichen 2. Zuganges**“ (nachstehend „**Infrastrukturmaßnahme Teil 2**“ genannt, beide Teile zusammen auch „**Gesamtinfrastrukturmaßnahme**“ genannt) zur Erschließung und Anbindung des nordöstlichen Teils von Ottensen und des südöstlichen Teils von Bahrenfeld sowie der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in Hamburg dienen und somit realisiert werden sollen.

Im Vorfeld zu diesem Vertrag wurde eine Machbarkeitsstudie und eine Planung der Leistungsphasen 1-4 der HOAI durchgeführt. Die Realisierung der Infrastrukturmaßnahme Teil 2 soll auf ausdrücklichen Wunsch der FHH erfolgen.

§ 1

Vertragsgegenstand

- (1) Gegenstand dieses Vertrages ist die Finanzierung der Realisierung (Bau- und Planungsleistungen der Lph. 5-9 nach HOAI) der Gesamtinfrastrukturmaßnahme bestehend aus Teil 1 und 2 sowie die Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit für die EIU auf Grundlage der Ergebnisse der Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI.
- (2) Die Beschreibung der Maßnahmen zur Realisierung der Gesamtinfrastrukturmaßnahme findet sich in **Anlage 1.2** dieses Vertrags.
- (3) Die EIU realisieren die Gesamtinfrastrukturmaßnahme im Rahmen des in **Anlage 1.3a** beschriebenen Rahmenterminplans sowie des in **Anlage 1.3b** beschriebenen Kosten- und Finanzierungsplans. Die EIU halten die entsprechend dieses Vertrages erstellte Infrastruktur während der gesamten Vertragslaufzeit gemäß der Vereinbarungen in § 18 Absatz 2 zum Betrieb vor.

§ 2

Vorhabenträger der Gesamtinfrastrukturmaßnahme

- (1) Vorhaben- und Bedarfsträger der Gesamtinfrastrukturmaßnahme sind die EIU. Sie führen die Planung, die Antragstellung und die Ausführung der Gesamtinfrastrukturmaßnahme durch. Die DB Station&Service ist hierbei federführend tätig.
- (2) Die EIU werden Eigentümer der vertragsgegenständlichen Anlagen.
- (3) Die EIU verpflichten sich, die Anlagen gemäß § 19 Abs. 1 uneingeschränkt nutzbar vorzuhalten. Uneingeschränkt nutzbar wird die Infrastruktur vorgehalten, wenn das vereinbarte Mindestverkehrsprogramm gemäß § 7 Abs. 1 während der Vertragslaufzeit durchgeführt werden kann und die vertraglich vereinbarten Ausstattungsstandards für Anlagen der DB Station&Service eingehalten werden. Einschränkungen der Nutzbarkeit, die nicht von den EIU zu vertreten sind, etwa höhere Gewalt, stellen keine Verletzung der Verpflichtung zur uneingeschränkten Nutzbarkeit dar.

Die Verpflichtung zur uneingeschränkten Vorhaltung entfällt für die verbleibende Vertragslaufzeit gemäß § 19 Abs. 1, wenn der Aufgabenträger das Mindestverkehrsprogramm gemäß § 7 Abs. 1 vollständig abbestellt.

§ 3

Gesamtkosten der Infrastrukturmaßnahmen Teil 1 und 2

- (1) Die Kosten der Infrastrukturmaßnahme Teil 1 gem. §1 Abs. 1 und 2 für die Lph 5-9 betragen zum Planungs- und Preisstand [Entwurfsplanung, 27.11.2017] einschließlich Planungskosten und Aufwandstatbestände voraussichtlich [redacted] Mio. EUR Mio. EUR, davon entfallen vsl. [redacted] Mio. EUR auf DB Station&Service und vsl. [redacted] Mio. EUR auf DB Netz (**Anlage 1.3b**) und vs [redacted] Mio. EUR auf die FHH. Die endgültigen Kosten der Infrastrukturmaßnahme Teil 1 werden nach dem kaufmännischen Abschluss ermittelt.
- (2) Die Kosten der Infrastrukturmaßnahme Teil 2 gem. §1 Abs. 1 und 2 für die Lph 5-9 betragen zum Planungs- und Preisstand [Entwurfsplanung, 27.11.2017] einschließlich Planungskosten und Aufwandstatbestände voraussichtlich [redacted] Mio. EUR. Die vorgenannten Kosten entfallen vollständig auf die DB Station&Service. Die endgültigen Kosten der Infrastrukturmaßnahme Teil 2 werden nach dem kaufmännischen Abschluss ermittelt.
- (3) Die FHH weist nach, dass der nach Ziffer 6 der Anlage 8.7 der LuFV II für diese Infrastrukturmaßnahme Teil 1 maßgebliche Grenzwert nach deren Inbetriebnahme erreicht wird. Die Prognose ist in **Anlage 3.3** dokumentiert. Darüber hinaus weist die FHH spätestens drei Jahre nach dem auf die Inbetriebnahme folgenden Jahresfahrplanwechsel gegenüber den EIU in schriftlicher Form nach, dass der nach Ziffer 6 der Anlage 8.7 der LuFV II geforderte Grenzwert erreicht wird. Wird der für diese Infrastrukturmaßnahme Teil 1 maßgebliche Grenzwert nicht erreicht, erstattet die FHH den EIU die im Infrastrukturbeitrag des Bundes nachgewiesenen Mittel für die Infrastrukturmaßnahme. Der geforderte Betrag ist zwanzig Tage nach Zugang der schriftlichen Zahlungsaufforderung der oder eines EIU zur Zahlung fällig.

§ 4

Ablösung von Betriebs- und Unterhaltungskosten der Infrastrukturmaßnahme Teil 2

Die FHH finanziert der DB Station&Service für die gesamte Vertragslaufzeit, die Betriebs- und Unterhaltungskosten der Infrastrukturmaßnahme Teil 2 in Höhe von [redacted] Mio. EUR (vgl. **Anlage 1.3b**). Die Einmalzahlung ist zum Zeitpunkt der Bauabnahme der Infrastrukturmaßnahme Teil 2 fällig.

§ 5

Finanzierung der Infrastrukturmaßnahme

- (1) Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass anrechenbare Kosten in Höhe von [redacted] Mio. EUR der Infrastrukturmaßnahme Teil 1 zu Lasten der LuFV II Anlage 8.7 unter Anrechnung auf die Länderquote Hamburg finanziert werden.

- (2) Die FHH finanziert die Kosten der Infrastrukturmaßnahme Teil 1 nach § 3 Abs. 1 in Höhe von [REDACTED] Mio. EUR mit nicht rückzahlbaren Zuwendungen. Die FHH sichert zu, dass diese Mittel nicht aus dem Entflechtungsgesetz bzw. dem Landes-GVFG finanziert werden. Die Bundesmittel (LuFV II) nach Abs. 1 sind vorrangig einzusetzen.
- (3) Die von der FHH nach Abs. 2 zu finanzierenden Kosten, werden durch Bundesmittel einer LuFV II – Nachfolgevereinbarung abgelöst und/oder ersetzt, wenn und soweit die Regelungen der LuFV II - Nachfolgevereinbarung eine Finanzierung entsprechend den bisherigen Regelungen der LuFV II zur Anlage 8.7 unter Anrechnung auf die Länderquote Hamburg zulassen und eine Ablösung der finanzierten Landesmittel durch Vereinbarung einer Regelung entsprechend der in der LuFV II geltenden Anlage 8.3, Anhang 4 Sondertatbestände, dort Nr. 4 möglich ist. Eine (Vor)Finanzierung durch die EIU erfolgt insofern nicht.
- (4) Die FHH finanziert die Gesamtkosten der Infrastrukturmaßnahme Teil 2 nach § 3 Abs. 2 (Bau- und Planungsleistungen der Lph 5-9) in voller Höhe.
- (5) Eine Übersicht der Kosten und Finanzierung ist als **Anlage 1.3b** beigelegt. Die ANBest-P sowie die NBest-Bau der FHH (**Anlage 5.5a und 5.5b**) gelten sinngemäß, soweit nicht in diesem Vertrag Abweichendes vereinbart ist. Die Auszahlung der Mittel, die Verwendungsprüfung, die Vergabe und die Rückforderungen erfolgen ausschließlich nach den Regelungen dieses Vertrages.

§ 6 Kostenfortschreibung

- (1) Zur Sicherstellung der Kostentransparenz führt die DB Station&Service für die Infrastrukturmaßnahme ein Kostencontrolling durch. Die FHH wird alle drei Monate von der DB Station&Service über den Stand der Kosten informiert. Sobald für die EIU erkennbar ist, dass die Realisierung der Gesamtinfrastrukturmaßnahme mit Kostensteigerungen verbunden sein wird, informieren sie (federführend DB Station&Service) die FHH umgehend, insbesondere über Grund und Höhe der Steigerung. Diese Information enthält den aktuellen fortgeschriebenen Kostenstand (nachfolgend „fortgeschriebene Kosten“ genannt).
- (2) Soweit die Finanzierung der Gesamtkosten der vertragsgegenständlichen Infrastrukturmaßnahme Teil 1 nach § 5 mit LuFV-Bundesmitteln erfolgt, werden Kostenerhöhungen nach der LuFV II Anlage 8.7 bzw. einer entsprechenden Nachfolgevereinbarung zu Lasten der Länderquote Hamburg mit LuFV-Bundesmitteln finanziert, ohne dass es einer Zustimmung der FHH bedarf.
- (3) Kostensteigerungen, die auf den Finanzierungsanteil der FHH entfallen, bedürfen der schriftlichen Zustimmung der FHH. Die Vertragsparteien gehen davon aus, dass die Zustimmung der FHH zu Kostensteigerungen bis zu 10% der fortgeschriebenen Kosten gem. § 3 Abs. 1 und 2, insbesondere wegen absehbarer Lohn- und Preissteigerungen nicht verweigert wird, sofern und soweit diese im Einklang mit den Regelungen dieses Vertrages entstanden sind. Die FHH entscheidet bei Kostensteigerungen umgehend über eine entsprechende Zustimmung. Im Falle der Zustimmung werden die Kostenerhöhungen entsprechend § 5 finanziert. Die EIU rufen die entsprechenden Mittel nach § 9 ab.

- (4) Wesentliche Planungsänderungen bedürfen der schriftlichen Zustimmung der FHH. Eine Planungsänderung ist insbesondere dann wesentlich, wenn sie die Funktionalität der geplanten Anlagen (**Grundlage ist Anlage 1.2**) beeinflusst oder eine Änderung der erteilten Plangenehmigung und der der bauaufsichtlichen Freigabe der Ausführungsplanung erfordert.
- (5) Stimmt die FHH einer Kostensteigerung von mehr als 10% der ggf. jeweils fortgeschriebenen Kosten oder einer wesentlichen Planungsänderung nicht zu, werden sich die Vertragsparteien über die Fortführung der Infrastrukturmaßnahme und deren Finanzierung verständigen.

§ 7

Mindestverkehrsprogramm

- (1) Grundlage für die Infrastrukturmaßnahme ist die in der **Anlage 7.1a** enthaltene Verkehrliche Aufgabenstellung. Auf dieser Basis vereinbaren die Parteien gemäß **Anlage 7.1b** ein auf das Projekt bezogenes Mindestverkehrsprogramm, das die durchgehende Nutzung der Verkehrsstation mit 293 entgeltpflichtigen Zughalten für die gesamte Vertragslaufzeit im Sinne des § 19 umfasst. Für DB Netz gilt das Mindestverkehrsprogramm im Status quo (**siehe Anlage 7.1b**).
- (2) Die FHH stellt die Bestellung und die Finanzierung des diesem Finanzierungsvertrag zugrundeliegenden Mindestverkehrsprogramms sowie die gemäß **Anlage 7.1b** vereinbarten Zuhalte für die Dauer von 20 Jahren beginnend mit der Inbetriebnahme sicher.
- (3) Im Falle der dauerhaften oder vorübergehenden kompletten oder teilweisen Abbestellung der mit DB Station&Service gemäß **Anlage 7.1b** vereinbarten Zughalte gleicht die FHH den EIU die damit verbundenen wirtschaftlichen Nachteile auf Nachweis aus.
- (4) Zu den wirtschaftlichen Nachteilen im Sinne des vorstehenden Abs. 2 gehören auch die bei den EIU anfallenden nachgewiesenen unvermeidbaren Kosten der Verkehrssicherung, des Restbetriebs und ggf. des Rückbaus. Die FHH leistet entsprechend der verbleibenden Vertragslaufzeit gemäß § 19 nicht rückzahlbare ratierliche Zahlungen an die EIU, damit die Wirtschaftlichkeit ausgeglichen ist. Die Zahlung ist ab dem Zeitpunkt der dauerhaften Verminderung oder Abbestellung jeweils zum 15.01. eines jeden Jahres fällig.

§ 8

Wirtschaftlichkeit für die EIU

- (1) Die Realisierung der Infrastrukturmaßnahme setzt voraus, dass die Wirtschaftlichkeit für die DB Station&Service und DB Netz im Einklang mit den Regelungen dieses Vertrages sichergestellt ist.
- (2) Jedes EIU hat danach für sich eine Wirtschaftlichkeitsrechnung zu erstellen und führt diesen Nachweis. Die Regelungen dafür erfolgen in den nachfolgenden § 8a und 8b.

§ 8a

Wirtschaftlichkeit für DB Station&Service / Infrastrukturmaßnahme Teil 1

- (1) Die Realisierung der Infrastrukturmaßnahme setzt voraus, dass die Wirtschaftlichkeit für die DB Station&Service im Einklang mit den Regelungen dieses Vertrages sichergestellt ist.
- (2) Für die Vorhaltung und den Betrieb der Verkehrsstationen wird von der DB Station&Service ein Stationsentgelt nach eisenbahnrechtlichen Vorschriften und den Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe (INBP) - in der jeweils gültigen Fassung - erhoben.
- (3a) Alle Kosten, die für die vertragsgegenständliche Infrastrukturmaßnahme anfallen und die nicht mit Zuwendungen finanziert werden sowie projektbedingte Mehrkosten des laufenden Stationsbetriebes werden entsprechend § 37 Abs.3 ERegG über die nach § 37 Abs. 2 ERegG festgelegte Regeldynamisierung hinaus entgelterhöhend berücksichtigt. Die Erhöhung über den nach § 37 Abs.2 ERegG geltenden Satz hinaus erfolgt spätestens in der auf die Inbetriebnahme folgenden Stationsentgeltliste auf Grundlage des jeweils gültigen Stationspreissystems. Die DB Station&Service weist der FHH die Erhöhung auf Basis von Ist-Kosten sowie geeigneter Annahmen nach. Die Erhöhung unterliegt ab dem Folgejahr ebenfalls der Anpassung am Maßstab der Änderungsrate des ERegG.
- (3b) Ist die Einpreisung gemäß Abs. 3a in die Stationsentgelte nicht möglich - etwa bei einer Unzulässigkeit der Einpreisung bestimmter Kosten aufgrund behördlicher Vorgaben insbesondere der Bundesnetzagentur oder aufgrund einer gesetzlich vorgeschriebenen Entgeltentwicklungsobergrenze -, werden alle Kosten, die für die vertragsgegenständliche Infrastrukturmaßnahme anfallen und die nicht mit Zuwendungen finanziert werden, sowie die projektbedingten Mehrkosten des laufenden Stationsbetriebes auf der Grundlage einer Ausgleichsberechnung bewertet. Auf Grundlage dieser Bewertung werden die FHH und die DB Station&Service eine vollständige Ausgleichszahlung vereinbaren, die durch die FHH zu leisten ist und als einmalige oder ratierliche Zahlung erfolgen kann.
- (4) Die Ausgleichszahlung erfolgt zum Zeitpunkt der Feststellung der Nichteinpreisbarkeit nach Abforderung durch die DB Station&Service. Nach kaufmännischem Abschluss der Infrastrukturmaßnahme, spätestens jedoch drei Jahre nach Inbetriebnahme der vertragsgegenständlichen Infrastruktur, wird die Ausgleichsberechnung wiederholt und die Ausgleichszahlung entsprechend der Neuberechnung ggf. gekürzt oder erhöht.
- (5) DB Station&Service stellt in dem in Absatz 3 a/ 3b beschriebenen Fall der FHH die projektbezogenen Eingangsdaten und das Ergebnis der Ausgleichsrechnung in geeigneter Form entsprechend den Angaben des Musters der **Anlage 8a.5** zur Verfügung.
- (6) In der Ausgleichsrechnung sind nicht Eigenmittel der DB Station&Service einzurechnen, die aufgrund einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Verletzung der vertraglichen Pflichten zur Finanzierung von Mehrkosten aufgewendet wurden.
- (7) Die Berechnung der Ausgleichszahlung auf den Zahlungszeitpunkt erfolgt mit dem durchschnittlichen Kalkulationszinssatz für 10-jährige Bundesanleihen (Durchschnittswert aus den letzten fünf Jahren, die diesem Vertragsabschluss vorangehen). Sollte der ermittelte durchschnittliche Zinssatz negativ sein, so gilt für die Ausgleichsrechnung der Zinssatz 0%.

- (8) Die FHH kann auf eigene Kosten die Ausgleichsrechnung der DB Station&Service durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer überprüfen lassen. DB Station&Service stellt die dazu erforderlichen Daten zur Verfügung. Die FHH verpflichtet sich, den Wirtschaftsprüfer eine Vertraulichkeitserklärung gemäß **Anlage 8a.8** unterzeichnen zu lassen und DB Station&Service diese vorzulegen. Die Prüfung der Unterlagen selbst erlaubt keine Fristüberschreitung der mit Zahlungsziel bei der FHH abgeforderten Ausgleichszahlung.

§ 8b

Wirtschaftlichkeit für DB Netz

- (1) Die DB Netz hat für sich unter Berücksichtigung des aktuell geltenden Anlagenpreissystems sowie der voraussichtlichen Finanzierung der Infrastrukturmaßnahme als auch der unter § 3 Abs. 1 getroffenen Vereinbarungen eine Wirtschaftlichkeitsrechnung auf Grundlage der zwischen den Parteien vereinbarten Methodik (Kapitalwertmethode) für einen Zeitraum von 20 Jahren (in der Regel 20) ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der vertragsgegenständlichen Infrastruktur (Nutzungszeitraum) entsprechend der Zweckbindungsdauer der Fördermittel aufgestellt. Die für die Bewertung der Infrastrukturmaßnahme gesetzten Prämissen sind in **Anlage 8b.1** dokumentiert.

- (2) Die Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB Netz hat zu keinem auskömmlichen Ergebnis geführt

Die FHH wird das Defizit durch die Gewährung einer Einmalzahlung in Form einer Zuwendung zum 31.12.2020 an die DB Netz in Höhe von [REDACTED] Mio. EUR. ausgleichen. Die Einmalzahlung ist die Summe der ratierlichen Beträge der projektbedingten Veränderungen aus dem Betrachtungszeitraum, die mit einem Zinssatz von 0% abgezinst werden. Die projektbezogenen Eingangsdaten und die Barwerte der projektbedingten Veränderung sind in **Anlage 8b.2** dargestellt.

- (3) Eine Aktualisierung der Wirtschaftlichkeitsrechnung erfolgt nach kaufmännischem Abschluss der Infrastrukturmaßnahme, spätestens jedoch drei Jahre nach Inbetriebnahme der vertragsgegenständlichen Infrastruktur, auf Grundlage der bis dahin entstandenen bzw. noch erwarteten Gesamtkosten nach § 3 Absatz 1 unter Berücksichtigung der tatsächlichen Finanzierung und des maßgeblichen Preissystems. Gegebenenfalls werden sich die Vertragsparteien auf einen anderen Zeitpunkt zur Aktualisierung der Wirtschaftlichkeitsrechnung vereinbaren. Maßgebend für die Prämissen der Nachkalkulation ist der definierte Entscheidungszeitpunkt der Ursprungskalkulation.

Die DB Netz stellt der FHH die projektbezogenen Eingangsdaten und die Barwerte der projektbedingten Veränderung nach der Darstellung der **Anlage 8b.2** zur Verfügung.

In die Ausgleichsberechnung sind die Eigenmittel der DB Netz nicht einzurechnen, die aufgrund einer Verletzung vertraglicher Pflichten oder infolge einer berechtigt verweigerten Zustimmung zur Finanzierung von Mehrkosten aufgewendet wurden.

Im Falle eines verbesserten Ergebnisses der aktualisierten Ausgleichsberechnung zahlt die DB Netz den auf Grundlage von Absatz 2 gezahlten Betrag in Höhe der Differenz zwischen der aktualisierten und der ursprünglichen Ausgleichsberechnung unverzinst an die FHH zurück.

Auf Verlangen der FHH prüfen die Vertragsparteien, ob und inwieweit ein Ausgleich der negativen Wirtschaftlichkeit durch Mehrbestellungen erfolgen kann.

- (4) Die FHH kann auf eigene Kosten die Ausgleichberechnung eines EIU durch eigene Mitarbeiter oder einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer überprüfen lassen. Das jeweilige EIU stellt die dazu erforderlichen Daten zur Verfügung. Die FHH verpflichtet sich, die betroffenen Mitarbeiter und den Wirtschaftsprüfer eine Vertraulichkeitserklärung gemäß **Anlage 8a.8** unterzeichnen zu lassen und den EIU diese vorzulegen.

§ 9 Mittelabruf / Bewilligungszeitraum

- (1) Die EIU rufen die für die DB-Infrastrukturmaßnahme die nach Maßgabe des § 5 und 6 bereitgestellten Mittel bei der FHH ab. Jedes EIU bestätigt für sich beim Mittelabruf gemäß **Anlage 9.1**, dass die Mittel spätestens innerhalb von 2 Monaten für fällige Zahlungen verwendet werden.
- (2) Die FHH überweist den EIU die angeforderten Mittel innerhalb von 28 Kalendertagen nach Eingang des Mittelabrufschreibens der EIU. Sofern der Antrag nicht der Anlage 9.1 entspricht, teilt die FHH den EIU innerhalb der 14 Kalendertage dies schriftlich mit. Erfolgt keine schriftliche Mitteilung der FHH, so wird unwiderrüchlich fingiert, dass das Mittelabrufschreiben der **Anlage 9.1** entspricht.
- (3) Die DB Station&Service wird (federführend für die EIU) den Finanzmittelbedarf jährlich einmal fortschreiben und diese Fortschreibung bis zum 31. Mai eines jeden Jahres für die nachfolgenden Haushaltsjahre dem Zuwendungsgeber zur Abstimmung vorlegen, damit dieser die Mittel zeitgerecht zur Verfügung stellen kann. Bei wesentlichen Abweichungen des Finanzmittelbedarfs erfolgt die Auszahlung im Rahmen der jeweils verfügbaren Haushaltsmittel. Der Bewilligungszeitraum endet am 31.12.2027. Sollte eine Verlängerung des Bewilligungszeitraums erforderlich werden, werden die EIU dies der FHH mitteilen. Dieser Zeitraum kann auf begründeten Antrag verlängert werden.

§ 10

Projektsteuerung und -abrechnung

Die Projektsteuerung und -abrechnung wird durch das System iTWO (oder nachfolgende Systeme) der EIU geführt. Abweichend von der Nr. 2 der NBest-Bau erkennt die FHH dieses als Baurechnung im Sinne der NBest-Bau an.

§ 11

Nachweis der Verwendung

- (1) Die DB Station&Service hat federführend für die EIU die Verwendung für die nach Maßgabe des § 9 dieses Vertrags an sie ausgezahlten Mittel gemäß den nachfolgenden Regelungen und somit abweichend von der NBest-Bau Pkt 3 dem Zuwendungsgeber nachzuweisen. Die Verwendungsnachweisprüfung erfolgt durch die FHH als Zuwendungsgeber. Die DB Netz wird darüber informiert bzw. soweit notwendig beteiligt.
- (2) Die Verwendung der Zuwendung ist innerhalb von zwölf Monaten nach Erfüllung des Verwendungszwecks gemäß § 1 Satz 2 der FHH nachzuweisen. Hierzu legt die DB Station&Service federführend für die EIU

- a. den vollständigen zahlenmäßigen Nachweis der Verwendung der Mittel entsprechend den Regelungen des Absatz 4 sowie
 - b. einen Sachbericht gemäß Absatz 4 vor (Verwendungsnachweis).
- (3) Der aus den kaufmännischen Systemen erstellte Verwendungsnachweis für die Gesamtinfrastrukturmaßnahme wird dem Zuwendungsgeber bis zum 30.06. des Folgejahres übergeben. Auf Anforderung können im Bedarfsfall die einschlägigen Belege in Kopie eingesehen werden.
- (4) Der zahlenmäßige Nachweis ist entsprechend der Gliederung des Kosten- und Finanzierungsplans mittels einer Tabelle gemäß **Anlage 11.4a** zu erbringen, die mit dem Verwendungsnachweis eingereicht wird, und besteht aus einer übersichtlichen summarischen Aufstellung aller mit dem Verwendungszweck zusammenhängender Einnahmen und Ausgaben in zeitlicher Folge. Soweit die EIU die Möglichkeit zum Vorsteuerabzug nach § 15 des Umsatzsteuergesetzes haben, dürfen nur Preise ohne Umsatzsteuer eingestellt werden.

In dem Sachbericht sind die Verwendung der Zuwendungen sowie das erzielte Ergebnis darzustellen, d.h. die durchgeführten Maßnahmen und Leistungen sind in Kurzberichtsform zu erläutern.
Der Nachweis von Eigenleistungen der EIU erfolgt gemäß **Anlage 11.4b**.

- (5) Die DB Station&Service legt bis zum 30. April jedes Jahres für die EIU einen zahlenmäßigen Nachweis der Verwendung der Mittel für das vorangegangene Jahr gemäß Absatz 3 vor (Zwischennachweis). Die Vorlage eines Kurzberichts gemäß **Anlage 11.2** ist bei der Vorlage des Zwischennachweises nicht erforderlich.
- (6) Zusätzlich stellen die EIU jährlich jeweils den Bestätigungsvermerk des Wirtschaftsprüfers betreffend den Geschäftsbericht (**Anlage 11.6**) zur Verfügung.
- (7) Die Vorlage oder Vorhaltung von Originalbelegen ist nicht erforderlich, das papierlose Archivierungsverfahren der EIU wird anerkannt. Die elektronischen Belege können bei Bedarf eingesehen werden.
- (8) Bei Leistungen der von den EIU entsprechend § 11 Abs. 4 beauftragten konzerneligen Unternehmen sind die Ausgaben für das tatsächliche eingesetzte Personal zuwendungsfähig.
Die EIU haben alle mit den Zuwendungen zusammenhängenden Unterlagen (z.B. konzernübliche Belege bei mit den EIU gemäß § 15 AktG verbundenen Auftragnehmern, Rechnungen sonstiger Auftragnehmer, Mengeneinzelnachweise für HOAI-Leistungen, Verträge, Bücher) sechs Jahre aufzubewahren, sofern nicht nach steuerrechtlichen oder anderen Vorschriften eine längere Aufbewahrungsfrist bestimmt ist. Die Aufbewahrungsfrist beginnt mit Ablauf des Kalenderjahrs, in dem der Verwendungsnachweis vorgelegt worden ist. Zur Aufbewahrung können auch Bild- oder Datenträger verwendet werden. Das Aufnahme- und Wiedergabeverfahren muss den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung oder einer in der öffentlichen Verwaltung allgemein zugelassenen Regelung entsprechen.

§ 12

Durchführung der Infrastrukturmaßnahme

- (1) Die EIU setzen unter Federführung der DB Station&Service die Gesamtinfrastrukturmaßnahme so um, dass der im Rahmenterminplan in **Anlage 1.3a** genannte Inbetriebnahmetermin eingehalten werden kann und informieren die übrigen Vertragsparteien regelmäßig alle drei Monate und auf Verlangen über den Fortschritt der Infrastrukturmaßnahme.
- (2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, den jeweils anderen Vertragsparteien die Ansprechpartner verbindlich und schriftlich unmittelbar nach Unterzeichnung dieses Vertrages mitzuteilen. Gleiches gilt bei Änderungen der Ansprechpartner.
- (3) Sobald für die EIU absehbar ist, dass es bei der Realisierung der Gesamtinfrastrukturmaßnahme zu Verzögerungen im Vergleich zum Rahmenterminplan kommen wird, informieren sie (federführend DB Station&Service) unverzüglich die anderen Vertragsparteien und erläutern, was durch die EIU veranlasst wird, die Verzögerungen zu vermeiden bzw. zu minimieren.
- (4) Bei Verzögerungen, deren Ursachen die EIU nicht aufgrund vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Handelns zu vertreten haben, verlängert sich der Zeitraum der Realisierung um die Zeitspanne, in der die EIU infolge der Verzögerung an der zeitgerechten Umsetzung der Gesamtinfrastrukturmaßnahme gehindert sind. Die Vertragsparteien werden den Rahmenterminplan entsprechend anpassen. Maßgeblich für den Zeitpunkt der Fertigstellung ist der jeweils aktuelle, angepasste Rahmenterminplan.

§ 13

Vergabe von Aufträgen

- (1) Die EIU verpflichten sich, den Infrastrukturbeitrag abweichend von der NBest - Bau Nr. 1 entsprechend den Vorschriften des für die Deutsche Bahn AG geltenden Vergaberechts zu verwenden. Darüber hinaus werden die EIU ihre Vergabepaxis anhand der in Anlage 10 der LuFV II (**Anlage 13.1**) dargestellten und mit den Verbänden der Bauindustrie abgestimmten Verfahrensweise ausrichten. Für den Fall, dass in einer LuFV II Nachfolgevereinbarung Änderungen der Anlage 10 vereinbart werden, gelten diese Vergaberegeln ab dem Zeitpunkt ihrer Wirksamkeit.
- (2) Die Regelungen nach Abs. 1 gelten auch für den Einsatz von Mitteln, die die FHH nach den Regelungen dieses Vertrages den EIU zuwendet.

§ 14

Umsatzsteuer

- (1) Bei der umsatzsteuerlichen Beurteilung der nach dieser Vereinbarung vereinbarten Zahlungen sind die Vertragsparteien sich einig, dass diese als nicht steuerbar nicht der Umsatzsteuer unterliegen. Die Zahlungen werden daher netto (ohne Umsatzsteuer) ausgewiesen und abgerufen.
- (2) Sind von den EIU hierfür Umsatzsteuerbeträge rückwirkend zu entrichten (durch Änderung der rechtlichen Beurteilung z.B. im Rahmen einer steuerlichen Betriebsprüfung), werden die entsprechenden Umsatzsteuerbeträge und die durch

die nachträgliche Zahlung entstehenden steuerlichen Nebenleistungen im Sinne des § 3 Absatz 4 Abgabenordnung von den Zuwendungsgebern für ihren Finanzierungsanteil nachgefordert und die Zahlungen der Zuwendungsgeber für die Zukunft entsprechend angepasst.

- (3) Geht den EIU ein Umsatzsteuerbescheid nach Maßgabe des vorstehenden Absatzes 2 zu, werden sie mit der FHH so rechtzeitig eine Abstimmung über die Durchführung von Rechtsbehelfen vornehmen, dass etwaige Einspruchsfristen gewahrt werden können.
- (4) Die EIU (federführend DB Station&Service) werden ferner eine Abstimmung darüber herbeiführen, wann die von der FHH zu erstattenden Umsatzsteuerbeträge an die EIU gezahlt werden.

§ 15 Zusammenarbeit

- (1) Die Vertragsparteien regeln alle sich im Zusammenhang mit diesem Vertrag ergebenden Fragen in gegenseitiger vertrauensvoller Zusammenarbeit.
- (2) Ergibt sich aus wichtigen Gründen, insbesondere aus gesetzlichen Maßnahmen, dass Änderungen oder Ergänzungen der in diesem Vertrag getroffenen Vereinbarungen zur Wahrung der darin festgelegten Interessen einer Vertragspartei erforderlich werden, so sind sie unverzüglich in vertrauensvoller Zusammenarbeit zu vereinbaren.
- (3) Die Vertragsparteien sind verpflichtet, den anderen Vertragsparteien unverzüglich anzuzeigen, wenn
 - der vertragliche Zweck oder sonstige für die finanzielle Unterstützung maßgeblichen Umstände sich ändern oder wegfallen,
 - ein Insolvenz- oder Vergleichsverfahren beantragt oder eröffnet wird.

§ 16 Vorbehalte

Dieser Vertrag steht unter der aufschiebenden Bedingung, dass die Genehmigungen der zuständigen Beschluss- und Aufsichtsorgane der Vertragsparteien vorliegen. Für die FHH beinhaltet dies insbesondere den Vorbehalt, dass die gesetzlichen Körperschaften die Haushaltsansätze in der erforderlichen Höhe feststellen bzw. beschließen. Die Vertragsparteien verpflichten sich vorbehaltlos, die Entscheidungen dieser Organe zeitgerecht herbeizuführen und den Entfall der aufschiebenden Bedingung nach vorstehenden Sätzen 1 und 2 den jeweils anderen Vertragsparteien unverzüglich schriftlich zur Kenntnis zu bringen. Die Vorbehalte im Sinne der vorstehenden Sätze 1 und 2 gelten mit der Anzeige nach vorstehendem Satz 3 als ausgeräumt.

§ 17

Veröffentlichung, Aufschub der Wirksamkeit, Rücktritt

- (1) Dieser Vertrag unterliegt dem Hamburgischen Transparenzgesetz (HmbTG) und wird nach Maßgabe der Vorschriften des HmbTG im Informationsregister veröffentlicht werden. Unabhängig von einer möglichen Veröffentlichung kann der Vertrag Gegenstand von Auskunftsanträgen nach dem HmbTG sein.
- (2) Im Hinblick auf § 10 Abs. 2 HmbTG vereinbaren die Parteien, dass dieser Vertrag erst einen Monat nach seiner Veröffentlichung im Informationsregister wirksam wird. Die FHH kann binnen dieses Monats nach der Veröffentlichung des Vertrags im Informationsregister vom Vertrag zurücktreten, wenn der FHH nach der Veröffentlichung des Vertrages von ihr nicht zu vertretende Tatsachen bekannt werden, die sie, wären sie schon zuvor bekannt gewesen, dazu veranlasst hätten, einen solchen Vertrag nicht zu schließen, und ein Festhalten am Vertrag für die Zuwendungsgeberin unzumutbar ist.
- (3) Dieser Vertrag enthält Betriebs- bzw. Geschäftsgeheimnisse der EIU. Die FHH verpflichtet sich deswegen, ausschließlich die als **Anlage 17.3** diesem Vertrag beigefügte Fassung mit entsprechenden Schwärzungen sowohl im Vertragstext selbst als auch in den Anlagen zu veröffentlichen. Für die Erteilung von Auskünften nach § 12 HmbTG ist ausschließlich die Anlage 17.3 zu verwenden.

§ 18

Rückforderungen

- (1) Werden die Zuschüsse entgegen dem Verwendungszweck gemäß § 1 verwendet, so kann die FHH von den EIU die Erstattung der jeweils an sie geleisteten Beträge verlangen. Dies gilt auch in den übrigen Fällen der Ziffer 8 Nr. 1 bis 3 der ANBest-P.
- (2) Hält ein EIU die Infrastruktur ganz oder teilweise entgegen der vertraglichen Pflicht gemäß § 1 Absatz 3 nicht während der gesamten Vertragslaufzeit zur bestimmungsgemäßen Nutzung vor, so können die Zuwendungsgeber die an die EIU auf Grund dieses Vertrages gewährten Zuschüsse anteilig für den Zeitraum der nicht vertragsgemäßen Vorhaltung zurückfordern.
- (3) Erstattungsbeträge sind entsprechend Ziffer 8.4 bis 8.5 der ANBest-P zu verzinsen.

§ 19

Laufzeit

- (1) Dieser Vertrag gilt bis zum Ablauf von 20 Jahren (Bindungsdauer) nach Inbetriebnahme der Infrastruktur.
- (2) Wird die Gesamtinfrastrukturmaßnahme ganz oder teilweise nicht realisiert, so ist diejenige Vertragspartei, die die Gründe für den Projektabbruch vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt hat, verpflichtet, die bis dahin entstandenen und noch entstehenden Kosten sowie die Kosten für den qualifizierten Abbruch der Infrastrukturmaßnahme auf Nachweis zu finanzieren. § 254 BGB gilt entsprechend. Zur Geltendmachung des Anspruchs muss die anspruchsberechtigte Vertragspartei plausibel darlegen, dass die Gründe für den Projektabbruch durch

die andere Vertragspartei vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt wurden; diese führt den Entlastungsbeweis.

- (3) Hat keine der Vertragsparteien die Gründe für den Projektabbruch vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt, sind die bis dahin entstandenen und noch entstehenden Kosten sowie die Kosten für den qualifizierten Abbruch der Infrastrukturmaßnahme von den Vertragsparteien entsprechend ihres Finanzierungsanteils gemäß § 5 auf Nachweis zu finanzieren.
- (4) Zu den Kosten des Projektabbruchs gehören insbesondere auch solche Aufwendungen der EIU, die trotz Kündigung von Verträgen mit den Auftragnehmern infolge fortbestehender Vergütungsansprüche gemäß § 649 BGB entstehen.

§ 20

Schlussbestimmungen

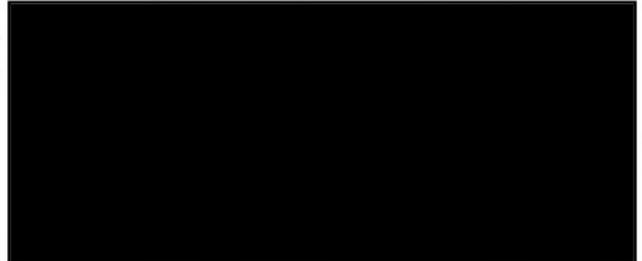
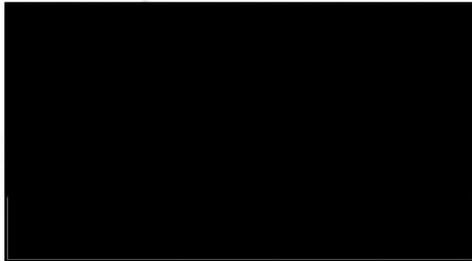
- (1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, das Gesamtprojekt zu fördern und sich so zu verhalten, dass die Infrastrukturmaßnahme entsprechend des Rahmenterminplans (**Anlage 1.3a**) sowie des Kosten- und Finanzierungsplans (**Anlage 1.3b**) realisiert werden kann. Die EIU sind zur sparsamen Mittelverwendung verpflichtet.
- (2) Sollte eine Bestimmung dieses Vertrags unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, so berührt dies die Wirksamkeit des Vertrags im Übrigen nicht. Die Vertragsparteien verpflichten sich, in einem solchen Fall die Bestimmung durch eine wirksame oder durchführbare Bestimmung zu ersetzen, die dem wirtschaftlichen Zweck der zu ersetzenden Bestimmung soweit wie möglich entspricht. Entsprechendes gilt für etwaige Lücken des Vertrags.
- (3) Die in diesem Vertrag geregelten Rechte und Pflichten begründen keinen Leistungsaustausch. Die Parteien sind sich einig, dass es sich vorliegend um ein Zuwendungsrechtsverhältnis handelt.
- (4) Die EIU sind mit Zustimmung der FHH berechtigt, die Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag ganz oder teilweise auf verbundene Unternehmen im Sinne von § 15 AktG zu übertragen. Einer Zustimmung bedarf es nicht im Falle von Umstrukturierungen innerhalb des DB-Konzerns.
- (5) Dieser Vertrag wird je einmal für jede Vertragspartei ausgefertigt.
- (6) Änderungen und Ergänzungen zu diesem Vertrag bedürfen der Schriftform. Das gilt auch für die Abbedingung des Schriftformerfordernisses. E-Mail und Telefax wahren das Schriftformerfordernis nicht.

§ 21 Anlagen

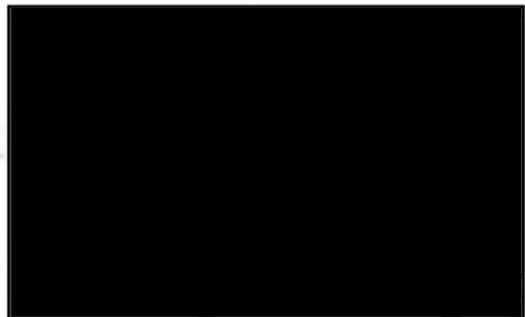
Folgende Anlagen sind Bestandteil dieses Vertrages:

- Anlage 1.2:** Beschreibung der Maßnahmen zur Realisierung der Gesamtinfrastrukturmaßnahme incl. der Kostenberechnung (inklusive Pfandarstellung)
- Anlage 1.3 a:** Rahmenterminplan
- Anlage 1.3 b:** Kosten- und Finanzierungsplan
- Anlage 3.3:** Grenzwerte der LuFV II 8.7
- Anlage 5.5 a:** ANBest-P
- Anlage 5.5 b:** NBest-Bau
- Anlage 7.1 a:** Verkehrliche Aufgabenstellung
- Anlage 7.1 b:** Mindestverkehrsprogramm
- Anlage 8a.5:** Muster Wirtschaftlichkeitsberechnung DB S&S
- Anlage 8a.8:** Vertraulichkeitserklärung
- Anlage 8b.1:** Prämissen der Bewertung
- Anlage 8b.2:** Wirtschaftlichkeitsberechnung DB Netz
- Anlage 9.1:** Mittelabrufschreiben
- Anlage 11.2:** Muster Zwischennachweis
- Anlage 11.4 a:** Verwendungsnachweis
- Anlage 11.4 b:** Abrechnung der Eigenleistungen
- Anlage 11.6:** Bestätigungsvermerk Wirtschaftsprüfer
- Anlage 13.1:** Anlage 10 der LuFV II
- Anlage 17.3:** geschwätzter Vertrag

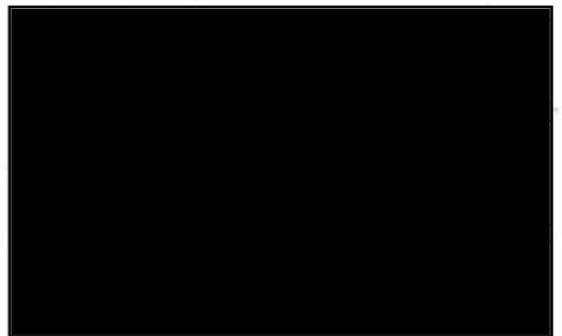
Für die **Freie und Hansestadt Hamburg**
Hamburg, den [Datum] 13.11.18



Für die **DB Station&Service AG**
Hamburg, den [Datum] 22.08.18



Für die **DB Netz AG**
Regionalbereich Nord
Hannover, [Datum] 19.09.2018



DB NETZE
DB Projektbau GmbH
Regionale Bereich Nord (I&EV-NP(S))
Hammerbrookstraße 44
20087 Hamburg
Tel.: 040 - 3918 - 2932
Fax: 040 - 3918 - 1117

DB NETZE
DB Station&Service AG
Regionale Bereich Nord
Bau- und Anlagenmanagement (I,SV-AN-I)
Hachmiesplatz 16
20089 Hamburg
Tel.: 040 - 3918 - 1146
Fax: 040 - 3918 - 4598

**Neubau der Verkehrsstation
S-Bahn Haltepunkt Ottensen
Strecke 1224 km 1.7+03 bis 2.1+96**

Inhaltsverzeichnis

1	1	1	1	1
1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
1.2.1	1.2.1	1.2.1	1.2.1	1.2.1
1.2.2	1.2.2	1.2.2	1.2.2	1.2.2
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.4	1.4	1.4	1.4	1.4
2	2	2	2	2
2.1	2.1	2.1	2.1	2.1
2.2	2.2	2.2	2.2	2.2
2.3	2.3	2.3	2.3	2.3
2.4	2.4	2.4	2.4	2.4
2.5	2.5	2.5	2.5	2.5
2.6	2.6	2.6	2.6	2.6
2.7	2.7	2.7	2.7	2.7
2.8	2.8	2.8	2.8	2.8
2.9	2.9	2.9	2.9	2.9
2.10	2.10	2.10	2.10	2.10
2.11	2.11	2.11	2.11	2.11
2.12	2.12	2.12	2.12	2.12
3	3	3	3	3
3.1	3.1	3.1	3.1	3.1
3.2	3.2	3.2	3.2	3.2
3.3	3.3	3.3	3.3	3.3
3.4	3.4	3.4	3.4	3.4
3.5	3.5	3.5	3.5	3.5
3.6	3.6	3.6	3.6	3.6
3.7	3.7	3.7	3.7	3.7
3.8	3.8	3.8	3.8	3.8
3.9	3.9	3.9	3.9	3.9
3.10	3.10	3.10	3.10	3.10
3.11	3.11	3.11	3.11	3.11
3.11.1	3.11.1	3.11.1	3.11.1	3.11.1
3.11.2	3.11.2	3.11.2	3.11.2	3.11.2

**Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG
Anlage 1
Erläuterungsbericht**

3.12	Gebäudeautomation	18
3.13	Sonstiges	18
3.13.1	Stromechanik	18
3.13.2	Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik	18
3.13.3	Signalanlagen	18
3.13.4	Kampfmittel	19
3.13.5	Verkehrsflächen	19
4	Betroffenheit von Privaten und Trägern öffentl. Belange	20
4.1	Grundgesamtheit	20
4.1.1	Vorübergehende Inanspruchnahme	20
4.1.2	Dauerhafte Inanspruchnahme	20
4.1.3	Betroffenheit von Privaten	20
4.2	Umweltschutz	20
4.2.1	Auszug aus dem Landschaftsplan	21
4.2.2	Auszug aus dem Fachbeitrag Fließgewässer (Konfliktanalyse)	22
4.2.3	Entsorgung und Verwertung	23
4.2.3.1	Altlastenverdrängungsflächen	23
4.2.3.2	Mengenermittlung und Entsorgung	23
4.2.3.3	Mengenermittlung	24
4.2.3.4	Entsorgung	25
4.2.3.5	Bereitstellungsflächen	25
4.3	Immissionsschutz	26
4.3.1	Schall	26
4.3.2	Erschütterungen	26
4.3.3	Baulärm	26
4.4	Behindertenbelange	26
4.5	Denkmalschutz	27
4.6	Sichere Evakuierbarkeit (Brandschutz)	27
4.7	Sonstige Belange	27
5	Bauzeiten und Baudurchführung	28
5.1	Baustellenzufahrt/-einrichtung	28
5.2	Termine, Bauzeit, Baubetrieb	30

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Legende des S-Bahn Haltpunktes Ottensen im Netz	3
Abbildung 2:	Variante Außenbahnsteig aus der Vorplanung 2006	9
Abbildung 3:	Variante Mittelbahnsteig aus der Vorplanung 2008	10
Abbildung 4:	Variante Zugang West als Personenerführung	11
Abbildung 5:	Gewählte Variante Zugang West als Personenerführung	11

Abbildung 6:	favorisierte Baustelleneinrichtungsflächen Sportplatz & Flächen zw. Thomassstraße und Fußweg Richtung Dalmerstraße	28
Abbildung 7:	Fläche Ecke Dalmerstraße / Gasstraße	29
Abbildung 8:	Gleisdreieck Richtung Bahnhof Altona	29

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz	TM	Technische Mitteilung
AG	Aktiengesellschaft	UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
AG	Auftraggeber	VNB	Verbindungsnetzbetreiber
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift	VST	Verkehrsstation
BE	Beauftragter	ZAS	Zentrale Anschlussstelle
BE	Beauftragter	ZAS	Zentrale Aufsichts- und Service-System
BE	Beauftragter	ZKS	Zentrale Koordinierungsstelle Abfall
BGR	Berufsgenossenschaftliche Regel	ZN	Zugnummermeldung, Zugnummermeldeanlage
BimSchV	Bundesimmissionschutzverordnung		
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz		
BS	Bohrziele		
BoVEK	Boden Verwertungs- und Entsorgungskonzept		
DB	Deutsche Bahn AG		
DIN	Deutsches Institut für Normung		
DSchG FHH	Denkmalschutzgesetz Freie Hansestadt Hamburg		
eAVV	Elektronisches Abfallschweivelverfahren		
EU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen		
EN	Europäische Norm		
ESTW-A	Ausgepürter Stahlschmelzer des Elektronischen Stellwerks		
ESTW-Z	Zentrales Elektronisches Stellwerk		
EU	Eisenbahnüberführung		
FTGS	Ferngesteuerte codierte Tonfrequenz- Gleisstromkreise		
FHH	Freie Hansestadt Hamburg		
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung		
ha	Hektar		
HA	Hausanschlussanlage		
Hp	Haltepunkt		
IGB	Ingenieurbüros für Grundbau und Bodenmechanik		
IMS	Informations- u. Meldesystem		
IVE	Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Eisenbahnwesen		
KVA	Kilovoltampere		
KV	Kabelverteiler		
KV	Kilovolt		
LAGA	Bund / Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall		
LST	Leit- und Sicherungstechnik		
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung		
LWL	Lichtwellenleiter		
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr		
OK	Oberkante		
PU	Personenüberführung		
PU	Personenunterführung		
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung		
Ril	Richtlinie		
SAT	Selbstabfertigung durch den Triebwagenführer		
SO	Schieneroberkante		
SPNV	Schienerpersonennahverkehr		
Str	Strecke		
TAB	Technische Anschlussbedingungen		
TEN	Transeuropäische Eisenbahnnetz		
TK	Telekommunikation		

1 Allgemeines

1.1 Veranlassung und Begründung der Maßnahme

Für den nördöstlichen Teil Ottensens und den südöstlichen Teil Bahrenfelds besteht trotz der dort verlaufenden S-Bahn-Strecke von Altona nach Blankenese / Wedel (S 1 und S 11) keine attraktive Erschließung durch den schienengebunden ÖPNV. Die bestehenden Zugangsmöglichkeiten Altona und Bahrenfeld befinden sich für dieses Gebiet in Randlage.

Gleichzeitig wird im Bereich Ottensen die Bevölkerung durch die Stadtentwicklung "Neue Mitte Altona" und weitere Wohnungsbauprojekte zunehmen.

Um die Stadtteile Ottensen Nord und Bahrenfeld sowie die dort entstehenden Neubaugelände zu erschließen und somit attraktiver zu gestalten, soll zwischen Altona und Bahrenfeld ein S-Bahn-Haltepunkt „Ottensen“ errichtet werden.

Als Standort des neuen Haltepunkts bietet sich die Anordnung mit Zugang vom „Bahnenfeld der Steindamm“ an. Hier kann noch die Metrobuslinie 2 angebunden werden, woraufhin sich eine Verkürzung der Fahrzeit und eine Verbesserung des Komforts für umsteigende Fahrgäste von und zum Bus ergibt. Auch die zentrale Lage im nördlichen Ottensen und die gute flussfähige Erschließung des umliegenden Viertels führten zu dieser Standortwahl. Die Erschließung wird weiter verbessert durch einen zweiten, westlichen Zugang des Haltepunkts mit Personalführung über die Gleise in Richtung Thomasstraße und Gaubstraße / Thalia.

Verkehr und Betrieb

Gemäß Prognose der DB Station&Service AG beträgt die Prognose für die Anzahl Reisende werden pro mittlerem Werktag ≥ 5.000 Fahrgäste erwartet. Es wird mit Steigerungsraten von 5 % bis 2030 gerechnet.

Auf der S-Bahn-Strecke (Streckennummer 1224) verkehren zurzeit täglich 293 Züge, die sich wie folgt aufgliedern:

- S 1 Altona – Blankenese 114 Züge
- S 1 Blankenese – Altona 114 Züge
- S 11 Altona – Blankenese 32 Züge
- S 11 Blankenese – Altona 33 Züge

Damit wird in der Hauptverkehrszeit ein 5-Minuten-Takt erreicht. Eine wesentliche Änderung dieses Betriebsprogramms ist nicht geplant.

Im Bereich des geplanten Haltepunkts bindet die Strecke 1230 Bahrenfeld – Langenfelde in die Strecke 1224 ein. Seit der Einstellung des Güterverkehrs auf der Strecke 1230 nach Wedel finden hier kein planmäßigen Zugverkehr mehr statt. Die Strecke 1230 dient der

Zuführung von Fahrzeugen und Material bei Instandhaltung der Strecken 1224 (Altona – Blankenese) und 1236 (Blankenese – Wedel).

1.2 Lage im Netz

1.2.1 Allgemein

Für den neuen Haltepunkt wurde die Lage etwa mittig zwischen dem Bahnhof Altona und dem Hp Bahrenfeld mit Zugang vom Bahnenfeld Steindamm gewählt. Der „Bahnenfelder Steindamm“ wird hier von drei Gleisen in Dammlage überquert. Davon sind zwei Gleise der Strecke 1224 und ein Gleis der Strecke 1230 zugeordnet. Nördlich der Eisenbahnüberführung über den „Bahnenfelder Steindamm“ (km 1,728) befindet sich die Bushaltestelle „Schützenstraße“ für den Metrobus 2 der Buslinie Schenefeld – Bf Altona.

Strecke:	Hamburg-Altona – Blankenese
Strecken-Nr.:	1224
Bahn-km:	km 1,7+03 bis 2,1+98
Strecke:	Hamburg-Bahrenfeld – Hamburg-Langenhelde
Strecken-Nr.:	1230

Für die Trassierung wurden folgende Geschwindigkeiten zugrunde gelegt:

- Gleis Altona – Blankenese: - bis km 1,7 = 70 km/h; ab km 1,7 = 80 km/h
- Gleis Blankenese – Altona: - bis Signal 304 = 80 km/h; ab Signal 304 = 80 km/h

Für die Strecke 1230 nach Langenfelde wurde eine Entwurfsgeschwindigkeit von 40 km/h angesetzt.

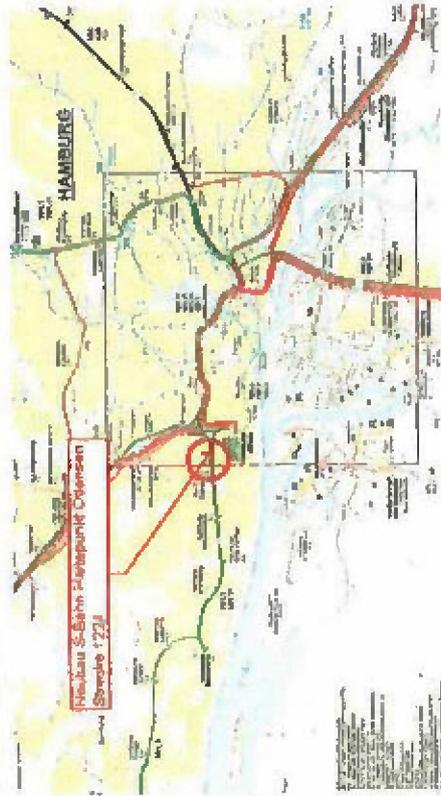


Abbildung 1: Lage des S-Bahn Haltepunktes Ottensen im Netz

1.3.2 Lage im TEN

Der Haltepunkt Ottensen liegt nicht im TEN-Netz.

1.3 Antragsgegenstand

Bei der nachfolgend beschriebenen Maßnahme ("Neubau der Verkehrsstation S-Bahn Haltepunkt Ottensen") handelt es sich um eine Anlage der Eisenbahn. Es wird das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG), zuletzt geändert am 07. August 2013, angewendet.

Die Regelung für die Erlangung des Baurechts sind in den §§ 18 und §§ 18 a bis 18 a AEG beschrieben. Entsprechend § 18 AEG dürfen die für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt / genehmigt worden ist.

Es wird mit dieser Unterlage eine Planfeststellung beantragt.

1.4 Schnittstellen zu anderen Projekten oder Vorhabenträgern

Südwestlich vom geplanten neuen Mittelbahnsteig wurde eine neue Wohnerschließung (Geußstraße 192-196) durchgeführt. An diesen neuen Wohnkomplex soll die südliche Anbindung des „Zugang West“ erfolgen. Der neue öffentliche Weg ist bei der Planung des S-

Bahn Hp Ottensen berücksichtigt worden und wurde nachträglich in den Plänen dieser Unterlage dargestellt.

Ostlich des neuen Haltepunktes soll die „Neue Mitte Altona“ mit vorrangigem Geschosswohnungsbau auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs entstehen. Gemäß Masterplan ist eine direkte Anbindung über die Kohlenwiege mit Querung der vom Bahnhof Altona in nördliche Richtung verlaufenden Fern- und S-Bahn-Gleise geplant.

Weiterhin sind im Rahmen der S4 (Ost), Strecke 1249 (Hamburg Hasselbrook - Bergedorf) folgende flankierende Maßnahmen vorgesehen:

- Anpassung der Abstellanlage Bahnhof HH-Altona, Strecke 1249, km 1.0+00 bis 1,8+00
- Abstellanlage Bahnhofsüd, Strecke 1224, km 2.1+00 bis 2.8+00

Der Realisierungszeitraum der Maßnahmen der S 4 (Ost) ist derzeit noch offen, es wird davon ausgegangen, dass diese Maßnahmen zeitlich nach dem Bau des Haltepunktes Ottensen folgen.

Ebenfalls kann es Berührungspunkte zur Maßnahme Erneuerung der Eisenbahnüberführung „EU Julius-Leber-Strabus“ geben.

Im Rahmen der weiteren Planung sind Abstimmlungen mit sämtlichen parallelen bzw. nachfolgenden Projekten durchzuführen.

2. Vorhandener Zustand

2.1 Gleisanlagen

Die drei Gleise der Strecken 1224 und 1230 verlaufen östlich der Eisenbahnüberführung Dahmerstraße (km 2.2+17) in Dammlage mit einem Gleisabstand von 4,00 bis 4,50 m. Östlich der Eisenbahnüberführung Bahnenfelder Steindamm (km 1.7+26) zweigt die Strecke 1230 nördlich in Richtung Langenfelde ab. Die beiden S-Bahngleise (Strecke 1224) sind innerhalb eines in Richtung Süden verlaufenden Bogens beidseitig verzweigt. In dem dadurch entstehenden Zwischenraum befinden sich die S-Bahn-Abstellgleise 17 und 18 des Bf Altona einschließlich Dienststeg. Die Nutzlänge des Gleises 17 ist für einen Langzug (drei Drei-Wagen-Einheiten), die Nutzlänge des Gleises 18 ist für einen Vollzug (zwei Einheiten) bemessen.

2.2 Tiefbau (Bahnsteigsanlage)

Derzeit sind keine Bahnsteige vorhanden.

2.3 Innenbau

Die Eisenbahnüberführung (EO) über den Bahnenfelder Steindamm (km 1.728, Strecke 1224) besteht aus Stahlüberbauten auf Widerlagern mit Großbohrpfählen. Die Stützweite beträgt 16,20 m, die lichte Weite 15,00 m und die lichte Höhe 4,30 m. Die Großbohrpfähle haben 1,50 m Durchmesser und reichen bis etwa 10,00 m unter Straßenebene. Die Flügelmäntel (Stichbeton, glattwandig) liegen parallel zu den Gleisen.

Der Oberbau besteht aus drei einseitigen Überbauten mit Längsfugen. Der Gleisabstand beträgt jeweils 4,25 m. Beidseitig sind Randkappen mit Kabelkanal und Dienstgerüst vorhanden. Die Überführung wurde im Jahre 1992 erneuert.

2.4 Hochbau

Am Standort des neuen Haltepunktes befinden sich keine Hochbauten.

2.5 Elektrotechnische Anlagen

Am Standort des neuen Haltepunktes befinden sich keine elektrischen Energieanlagen der EIU.

2.6 Anlagen für Maschinenteknik

Am Standort des neuen Haltepunktes befinden sich keine maschinentechnischen Anlagen.

2.7 Bahnübergänge

Am Standort des neuen Haltepunktes befindet sich kein Bahnübergang.

2.8 Anlagen der Telekommunikation

Derzeit sind keine Telekommunikationsanlagen vorhanden.

2.9 Anlagen der Leit- und Sicherheitstechnik

Der Baubereich befindet sich im Bereich der Strecke 1224 S1 Altona – Blankenese. Die LST Anlagen in diesem Bereich werden vom Stellwerk Hamburg Altona SW As gesteuert. Das Stellwerk As ist ein Relaisstellwerk der Bauform Sp Dr 560 vom Hersteller Siemens. Das Stellwerk wurde am 19.04.1979 in Betrieb genommen.

Folgende Komponenten sind vorhanden:

Außenanlagen

- Sv Signale
- elektrisch ferngesteuerte Weichen
- FTGS Gleisfreimeldung
- PZB Beeinflussung
- Impulsgeber
- Signalkabel

Innenanlagen

- Relaisraum mit Gestelle für Relaisgruppen
- Relaisgruppen
- Stellische
- Stelltafel
- Stromversorgungsraum
- Kabelabschlussraum mit Gestellen
- ZN Anlage ZN (B00)

Im Stellbereich des Stellwerkes As ist die Abzweigstelle Bahrenfeld integriert. Die erforderliche Sicherungstechnik befindet sich im Stellwerk As. Zwischen Altona und Bahrenfeld befindet sich freie Strecke (Streckenblock).

Die Strecke wird mit folgender Geschwindigkeit befahren:

- Gleis Altona – Blankenese, bis km 1,7 70 km/h, ab km 1,7 80 km/h
- Gleis Blankenese – Altona, bis km 1,7 80 km/h, ab km 1,7 60 km/h

Im km 2,5 mündet die Strecke 1230 Hamburg Langenfelde – Abzweig Bahrenfeld in die S-Bahn Strecke 1224 Altona - Blankenese. Diese Strecke 1230 ist nicht elektrifiziert und wird mit einer Streckengeschwindigkeit von 40 km/h befahren.

Der Bahnhof Langenfelde wird vom ESTW Stellwerk Altona Af (F-Bahn) gesteuert. Der Bremsweg von Hmb - Langenfelde BfH bis km 2,4 ist 700 m und ab km 2,4 bis Abzweig Bahrenfeld 400 m.

Die Strecke 1230 wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur mit Arbeitszügen befahren. Die Hauptkabeltrassen für die Anlagen der LST befinden sich am südlichen Bahndamm am S-Bahn-Gleis Blankenese – Altona.

2.10 Fahrleitungsanlagen

Die S-Bahn Strecke 1224 ist mittels Stromschiene elektrifiziert. Die Strecke 1230 ist nicht elektrifiziert.

2.11 Signalanlagen

Als Vorbereitung für die Erhöhung der Leitungsgeschwindigkeit von 80 km/h auf 100 km/h ab km 1,700 (Strecke 1224) wurden die bisher verwendeten Formsignale durch Lichtsignale ersetzt und der Streckenabschnitt bis Ottenschen an das S-Bahn- bzw. Fernbahnhaltewerk in Altona angeschlossen.

2.12 Ver- und Entsorgungsanlagen

Am Gleis Altona - Blankenese und am Gleis der Strecke 1230 sind Kabelkanäle vorhanden, in denen sich neben den Signalkabeln auch die Streckenfermeldekanäle (Fa. Arcoor) befinden.

Folgende bekannte Kabeltrassen sind vorhanden:

Trasse Nord:

- 2 x 25 KV (DB Energie)

- 1 x 6 KV (DB Energie)
- 1 x LWL (Fa. Arcoor)

Trasse Süd:

- 6 x LST (DB Netz)
- 1 x TK (DB Kommunikation)

Weiterhin befinden sich im Straßenbereich der EO Bahnhöfer Steindamm eine Vielzahl von Kabeln und Leitungen diverser Unternehmen (siehe Leitungsbestandsplan).

3 Geplanter Zustand

3.1 Allgemein

Der neue Mittelbahnsteig und der östliche Zugang werden barrierefrei erstellt. Der westliche Zugang wird nicht barrierefrei erstellt.

Die Bahnsteigerrnhöhe beträgt 96 cm über Schienenoberkante (SO). Der neue Mittelbahnsteig soll eine Länge von 140 m erhalten.

Im Zuge der Vorplanung wurden zwei Bahnsteigvarianten untersucht: Eine Variante mit zwei Außenbahnsteigen und Zugängen seitlich der Flügelsände der EU Bahrfelder Steindamm. Als zweite Variante wurde ein Mittelbahnsteig mit Zugang durch das westliche Widerlager der EU Bahrfelder Steindamm untersucht.

Eine weitere Variantenuntersuchung wurde bezüglich des zweiten westlich gelegenen Zugangs durchgeführt.

Variante Außenbahnsteig

Die beiden S-Bahn-Gleise werden in die Lage des mittleren und nördlichen Überbaus der Eisenbahnüberführung Bahrfelder Steindamm verlegt und verschwenken in westlicher Richtung in ihre ursprüngliche Lage. Der vorhandene Gleisabstand von 4,25 m bleibt dabei erhalten.

Die Bahnsteige werden als 140 m lange Außenbahnsteige ausgeführt. Der Zugang erfolgt über den am östlichen Bahnsteig gelegenen Bahrfelder Steindamm. An der EU Bahrfelder Steindamm sind keine umfangreichen Umbaumaßnahmen erforderlich.

Die Breite der Außenbahnsteige wurde auf jeweils 3,00 m festgelegt. Eine Überdeckung der 3,00 m breiten Außenbahnsteige war nicht vorgesehen.

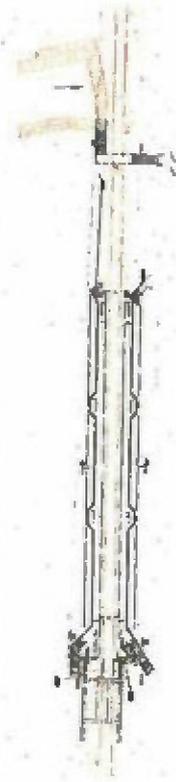


Abbildung 2: Variante Außenbahnsteig aus der Vorplanung 2006

Variante Mittelbahnsteig

Die beiden S-Bahn-Gleise werden in die Lage des südlichen und den um 1,64 m versetzten nördlichen Überbaus der Eisenbahnüberführung Bahrfelder Steindamm verlegt.

Der Bahnsteig wird als 140 m langer Mittelbahnsteig ausgeführt. Der Zugang erfolgt über den am östlichen Bahnsteig gelegenen Bahrfelder Steindamm. An der EU Bahrfelder Steindamm sind umfangreichen Umbaumaßnahmen erforderlich. Die Breite des Mittelbahnsteiges beträgt 6,92 m.



Abbildung 3: Variante Mittelbahnsteig aus der Vorplanung 2006

Gewählte Variante Mittelbahnsteig

Der Mittelbahnsteig ist für eine Schnellbahnstation die regelmäßig günstigere Lösung sowohl aus funktionaler als auch wirtschaftlicher Sicht. Weniger Aufwand für die barrierefreie Erschließung (ein Aufzug ausreichend), für Bahnsteigausstattung usw. bei gleichzeitig größerer betrieblicher Flexibilität und einfacherer Kundenorientierung.

Dem steht als Nachteil bei der nachträglichen Errichtung an einer vorhandenen Strecke der Flächenbedarf und die Notwendigkeit von Gleisverswenkungen gegenüber. Dieser Nachteil ist im vorliegenden Vorhaben durch die bestehende Dreigleisigkeit (Strecken 1224 und 1230 parallel) somit und das Vorhandensein ausreichender Flächen nicht wesentlich, sodass mit Abschluss der Vorplanung die Variante Mittelbahnsteig als Vorzugsvariante ausgewählt werden konnte.

Variante Zugang West Personenumfahrungen

Anders als im östlichen Zugang zum Bahrfelder Steindamm, an dem die Umgebung deutlich unterhalb der Bahn liegt, ist am westlichen Zugang die Bahn nahezu höhengleich mit der Umgebung. Aufgrund dieser topographischen Gegebenheiten wurde die Variante einer Unterführung untersucht.

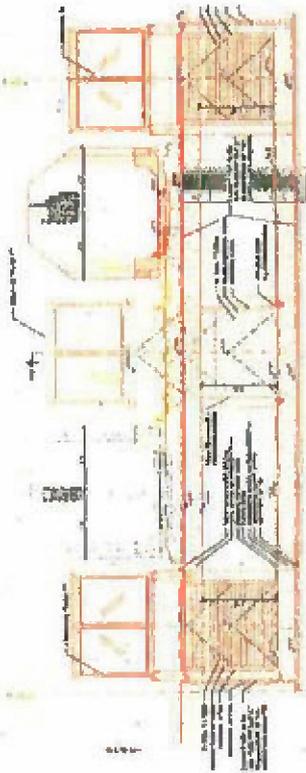


Abbildung 4: Variante Zugang West als Personenüberführung

Es ist ein Höhenunterschied von ca. 4,50 m zu bewältigen. Eine Unterführung bedeutet hohen betonen und konstruktiven Aufwand mit Stützwänden und Sohle für Treppenanlagen und Passage unter den Gleisen sowie einen Eingriff in die Gleisanlagen, für die Gleisbrücken oder Rahmenbauwerke erforderlich wären.

Variante Zugang West Personenüberführung

Der Zugang erfolgt mittels einer Überführung (Fußgängerbrücke) über die Gleise auf den Bahnsteig. Die Überführung liegt ca. 7 m über den Gleisen. Die Überführung kann baulich weitgehend unabhängig von den Anpassungen des Bahndamms und der Gleisanlagen errichtet werden; es sind keine Gleisbrücken, Rahmenbauwerke usw. erforderlich. Die Überführung ist wirtschaftlich günstiger.

Gewählte Variante (Personenüberführung)

Aufgrund insbesondere des konstruktiven und wirtschaftlichen Vorteils wurde bei nahezu gleicher Funktionalität (ca. 2,50 m großer Höhenunterschied) die Variante Personenüberführung zur Ausföhrung bestimmt.



Abbildung 5: Gewählte Variante Zugang West als Personenüberführung

3.2 Gleisanlagen

Die Gleisanlage Richtung Altona bleibt unverändert. Das Gleis der S-Bahn in Richtung Blankenese wird auf eine Länge 1,84 m nördlich neben dem Bestandsgleis der Strecke 1230 verschoben und das Streckengleis 1230 wird auf ca. 500 m zurückgebaut. Hierdurch wird der Einbau einer neuen Weiche erforderlich. Das Streckengleis 1230 wird verkürzt und beginnt mit dem Abzweig der neuen Weiche 304 in km 1.1+87.

Für das parallel geplante Projekt „Abstellanlage Bahnenfeld“ (im Rahmen der „4. Ost“) ist eine Anpassung der Trassierung notwendig, da sich die derzeitige Trassierung der „Abstellanlage Bahnenfeld“ mit der Trassierung der mit dieser Unterlage eingereichten Planung geringfügig überlappt.

Sofort die „Abstellanlage Bahnenfeld“ umgesetzt wird, ist eine leichte Verschiebung der dort neu zu bauenden Weiche in Bahnenfeld um wenige cm in die Gerade der Trassierung des Haltepunkts am sinnvollsten, womit die Schnittstelle zwischen den beiden Projekten gelöst wird.

3.3 Bauwerksanforderung

Im Baubereich befinden sich Kabelkanäle mit Leitungen verschiedener Fachbereiche. Diese sind im Vorfeld durch geeignete Maßnahmen zu sichern und teilweise zu verlegen. Bahndammbeschneidungsbauwerke werden nach Erfordernis gerodet.

3.4 Hochbau

Der Mittelbahnsteig soll ein 28 m langes Dach erhalten. Dieses Dach soll als ein Systemdach errichtet werden. Die Länge des Bahnsteigdaches entspricht den Fördervorgaben des Eisenbahn-Bundesamtes.

3.5 Tiefbau

Die Breite des geplanten Mittelbahnsteiges beträgt 6,93 m. Auf der Strecke Altona – Blankenese (- Wedel) verkehren ausschließlich Kurz- und Vollzüge mit einer max. Länge von 132,00 m. Die erforderliche Bauhöhe der Bahnsteige beträgt gem. Rl. 613 und der Aufgabebestimmung 140,00 m.

Die Bahnsteighöhe beträgt bei der Hamburger S-Bahn 0,96 m über Schienenoberkante. Das vorhandene Planum liegt zwischen 0,50 m und 0,80 m unter der Schienenoberkante.

Hieraus ergibt sich ein Höhenunterschied von ca. 1,80 m - 1,80 m zwischen OK Planum und OK Bahnsteig, der nach dem Rückbau der vorhandenen Gleisanlage Strecke 1224, Gleis Rl. Blankenese, aufgefüllt wird.

Die Bahnsteige werden in konventioneller Bauweise errichtet. Sie erhalten eine Bahnsteigkante aus Betonfertigteilen mit einer Bahnsteighöhe von 0,96 m über Schienenoberkante.

Die Bahnsteigflächen werden mit Betonverbundsteinpflaster (nach DIN EN 1338 befestigt. Der Mittelbahnsteig erhält ein Leitesystem für blinde und sehbehinderte Menschen nach den Vorgaben des HVV und gemäß RIL 013 bzw. DIN 32984.

3.6 Innenleurbau

Zugang Ost:

Für den Zugang Ost wird ein Zugangsbauwerk mit Treppenanlage und Aufzug erstellt. Hierfür muss die Stirnwand des westlichen Widerlagers der EO „Behälter der Steindamm“ im Bereich des neu geplanten Mittelbahnsteigs geöffnet werden. Dieser kann dann über eine Treppenanlage und eine Aufzugsanlage bahnareif erreicht werden.

Aufgrund der Verschiebung des Gleises Str. 1230 Rl. Blankenese sind die Widerlager auf der Nordseite um ca. 1,64 m zu verbreitern.

Die Oberfahrt des Aufzugs sowie die Treppenanlage erhalten eine jeweils getrennte Stahl-/Glasinhausung. Der Aufzug selbst ist an der Eingangsseite zur Straße und der Seitenwand parallel zur Laufrichtung verlagert.

Zur Erfüllung der Anforderung der Beidseitigkeit der Dienstwege an Überbauten wird am Oberbau Str. 1224 Rl. Altona und dem verschobenen Oberbau Str. 1230 Rl. Blankenese in Richtung des entfallenden Mittelgleises jeweils ein neuer Dienstweg angebast. Im Falle eines Zughalts können die Reisenden somit beidseitig den Zug, bzw. den Gleisbereich entweder über den aufliegenden Dienstweg oder über die inneren Dienstwege und die Anbindung zum oberen Zugang des Aufzugs verlassen.

Geplante Hauptabmessungen der Bauwerke:

Zugangstunnel mit Aufzugschacht

- Lichte Breite ~ 4,55 m
- Lichte Höhe ~ 4,75 m bis ~ 10,30 m
- Länge ~ 19,35 m inkl. Treppe

Treppe zum Mittelbahnsteig

- Gesamtlänge ~ 12,30 m
- lichte Breite ~ 2,40 m
- Ruhepodest ~ 1,15 m
- Steigungen ~ 3 x 12 Stg. 17,5/27cm

Zugang West:

Für den Zugang West wurden im Rahmen der Entwurfsplanung zwei Varianten untersucht. Für die Errichtung des Mittelbahnsteigs wurde als erste Variante eine Personenunterführung (PU) und als zweite Variante eine Personenüberführung (PU) geplant.

Im Nachgang zum Lenkkreis vom 29. Juni 2012 wurde aus wirtschaftlichen Gründen entschieden, dass nur noch die Personenüberführung weiter zu berücksichtigen ist.

Personenüberführung:

Vom Mittelbahnsteig führt eine aufgehende Treppe mit zwei Treppenläufen und Zwischenpodest auf die die Gleise senkrecht in einer Höhe von ~ 7,05 m kreuzenden Personenüberführung. Die PU wird ca. im Kreuzungskilometer 1,9+10,43 errichtet.

Geplante Hauptabmessungen der geplanten Personenüberführung inkl. Treppenanlage:

- Lichte Breite ~ 3,00 m
- Lichte Höhe ~ 2,80 m
- Länge ~ 23,30 m inkl. Treppe

Treppe von der PU zum Mittelbahnsteig

- Gesamtlänge ~ 10,55 m
- lichte Breite ~ 3,00 m
- Ruhepodest ~ 1,50 m
- Steigungen ~ 2 x 15 Stg. 16/30 cm

Treppe zur südlichen Zuwegung

- Gesamtlänge ~ 12,50 m
- lichte Breite ~ 2,90 m
- Ruhepodest ~ 1,50 m
- Steigungen ~ 3 x 15 Stg. 16/30 cm

Treppe zur nördlichen Zuwegung

- Gesamtlänge ~ 12,50 m
- lichte Breite ~ 2,90 m
- Ruhepodest ~ 1,50 m
- Steigungen ~ 3 x 15 Stg. 16/30 cm

Eine Verbreiterung der Treppenzugänge in den Zugängen Ost und West ist unter Berücksichtigung des geplanten Gleisabstands nicht umsetzbar. Eine entsprechende Anpassung der Gleise wäre nur mit erheblichen Flächenverlust und Mehrkosten machbar. In weiteren Gesprächen mit der FfH wurde daher aus wirtschaftlichen Gründen der Verzicht auf Rolltreppen festgelegt.

3.7 Maschinenteknik

Zur Erschließung des Mittelbahnsteiges für mobilisierungsbeschränkte Kunden ist ein Personenaufzug vorgesehen. Der Zugang zum Aufzug befindet sich auf der Bahnsteigebene bzw. im Zugangsbecken Ost auf Straßenebene. Die gewählte Aufzugsgröße gestattet neben dem Transport von Rollstühlen, Kinderwagen, etc. auch den Transport von Fahrrädern.

3.8 Kabeltrassen und Leitungen Dritter

Im Baufeld befinden sich Kabelkanäle verschiedener Fachgewerke. Zusätzlich befinden sich im Straßenbereich der EU Bahnenfelder Steinernen eine Vielzahl von Kabeln und Leitungen diverser Unternehmen (siehe Leitungsbestandsplan). Während der Bauzeit sind die Leitungen im Straßenbereich zu sichern und ggf. zu verlegen.

Die parallel zum Gleis bzw. teilweise kreuzenden Leitungen sind im Rahmen der Baufeldfreimachung zu sichern und auf die nördliche Bahndammseite zu verlegen. Die Verlegung der Leitungen von DB Energie auf die nördliche Seite erfolgt nur bauzeitlich. Nach Abschluss der Baumaßnahme müssen die Leitungen von DB Energie wieder südlich verlegt sein.

Im Straßenbereich sind folgende Leitungen von der Maßnahme betroffen:

- Stromversorgungsleitungen (Ostseite)

Im Gehwegbereich befinden sich Stromleitungen von „Valdenfall“ am Widerlagerend. Diese sind temporär an den Baufriedrand zu verschwenken. Im Endzustand können diese Leitungen wieder in die ursprüngliche Lage verlegt werden.

- Gasleitung (Ostseite)

Im Gehweg befindet sich eine Gasleitung der „E.ON Hense AG“, welche sich nach aktuellem Kenntnisstand (Bestandspläne der Betreiber) außerhalb unseres Baufeldes befindet. Diese Leitung ist bei Bedarf vor Ort zu sichern und ggf. zu verlegen.

- Mischwasserleitung (Ostseite)

Im Gehweg befindet sich eine Mischwasserleitung von „Hamburgwasser“, welche sich nach aktuellem Kenntnisstand (Bestandspläne der Betreiber) außerhalb unseres Baufeldes befindet. Diese Leitung ist bei Bedarf zu sichern und ggf. zu verlegen.

- Trinkwasserleitung (Ostseite)

Im Gehweg befindet sich eine Trinkwasserleitung von „Hamburgwasser“, welche sich nach aktuellem Kenntnisstand (Bestandspläne der Betreiber) außerhalb unseres Baufeldes befindet. Diese Leitung ist bei Bedarf zu sichern und ggf. zu verlegen.

- Telekommunikation (Westseite)

Im Gehwegbereich befinden sich Telefonleitungen der Dt. Telekom am Widerlagerend. Diese sind temporär an den Baufriedrand zu verschwenken. Im Endzustand können diese Leitungen wieder an den Widerlagerend verlegt werden.

- Stromversorgungsleitung (Westseite)

Im Gehweg befinden sich Stromleitungen von „Valdenfall“, welche sich nach aktuellem Kenntnisstand (Bestandspläne der Betreiber) außerhalb unseres Baufeldes befindet. Diese Leitung ist bei Bedarf zu sichern und ggf. zu verlegen.

- TV-Kabel (Westseite)

Im Gehweg befindet sich ein TV-Kabel von „willy.ler“, welches sich nach aktuellem Kenntnisstand (Bestandspläne der Betreiber) außerhalb unseres Baufeldes befindet. Diese Leitung ist bei Bedarf zu sichern und ggf. zu verlegen.

- Dataport, Niederfrequenz Hamburg)

Im Gehwegbereich befinden sich Kabel von „Dataport“ welches sich nach aktuellem Kenntnisstand (Bestandspläne der Betreiber) außerhalb unseres Baufeldes befindet. Diese Leitung ist bei Bedarf zu sichern und ggf. zu verlegen.

3.9 Entwässerung

Die Ableitung des Oberflächenwassers auf dem Mittelbahnsteig erfolgt über eine außermittig angeordnete Entwässerungsrinne. Die Bahnsteigoberfläche wird mit einem zur Entwässerungsrinne gerichteten Gefälle ausgebildet.

Der Anschluss der Entwässerungsrinne erfolgt jeweils über eine unter dem Bahnsteig verlegte Sammelleitung. An diese werden auch die Entwässerungen des Daches und der Einhausung des Zuganges Ost angeschlossen.

Die Sammelleitung erhält ein Gefälle in Richtung des westlichen Zuganges. Der westliche Zugang und dessen Zuwegungen werden ebenfalls an die Sammelleitung angeschlossen. Zum Anschluss des westlichen Zuganges an die Sammelleitung wird ein Kontrollschacht gesetzt. Von diesem Kontrollschacht wird unter dem Gleis Richtung Blankenese eine Gleisquerung notwendig. Hierdurch wird sichergestellt, dass die Sammelleitung an den Mischwassersekt der Hamburger Stadtentwässerung in der „Thomasstraße“ angeschlossen werden kann.

3.10 Anlagen der Telekommunikation

Auf dem S-Bahn Streckenabschnitt Altona - Wedel gibt es für die Durchführung des S-Bahn-Betriebes verschiedene Systeme bzw. Strecken- und Bahnsteigausrüstungen mit Telekom-

munktionseinrichtungen. Diese Systeme und Einrichtungen müssen auf der neuen Verkehrsstation realisiert werden. Folgende Systeme und Einrichtungen sind geplant:

- Informations- u. Meldesystem (IMS)
- Zentrales Aufsichts- und Service-System (ZAS)
- Servicalleisystem
- Selbstbefertigung durch den Triebwagenführer (SAT)

Bahnzeitsaunahme

Hierzu zählen standortmäßig die Lautsprecher-, Zuganzeiger-, Uhren-, Notruf- und Abfertigungsanlagen.

3.11 Elektrotechnische Anlagen

Nachfolgend werden hier nur die wichtigsten Punkte aufgelistet.

3.11.1 EN-Versorgungs- und Verteilungsnetz

Der Bedarf an elektrischer Energie für die neue Betriebsstelle Ottensen setzt sich aus folgenden wesentlichen Bestandteilen zusammen:

Personenverkehrsanlage: 18 kVA (enthaltend Aufzug 10 kVA)

- TK-Anlagen: 15 kVA
- elektrische Weichenheizungsanlage: 8 kVA
- Warenverkaufsautomat 3 kVA
- sonstiges: 5 kVA

Damit beträgt der Anschlusswert 50 kVA.

Am Standort des neuen Haltepunktes steht keine Versorgungsmöglichkeit aus infrastrukturellen Einrichtungen der DB AG zur Verfügung. Deshalb ist in Abstimmung mit der DB Energie GmbH ein neuer EL-Hausanschluss des örtlichen Energieversorgers (VNB) Vattenfall zu errichten. Übergabestelle zwischen Energieversorger und Abnehmer ist eine Hausanschlussanlage (HA) nach TAB Nord, die die Verrechnungsmesseinrichtung (Wandermessung) enthält.

3.11.2 elektrische Weichenheizungsanlage – DB Netz - Neubau

Im Zusammenhang mit dem Neubau des Hp wird eine neue Weiche bei km 1,7 östlich der ED Bahnhofsstraße eingebaut. Diese ist elektrisch zu beheizen. Wegen der DC-Bahn ist eine 50 Hz Anlage nach RI 954.9101 auszuführen.

Die Einspeisung erfolgt aus der HV-S im El-Raum Aufgang Ost. Die BWH-Verteilung wird in der Nähe der Weiche aufgestellt.

3.12 Gebäudeautomatik

Nicht erforderlich.

3.13 Sonstiges

3.13.1 Stromschiene

Erläuterung der geplanten Maßnahmen

Die Stromschieneanlage mit den dazu gehörigen Komponenten wird im Zusammenhang mit den Veränderungen der Gleisanlagen zeitnah angepasst. Diese erforderlichen umfangreichen Maßnahmen an der Stromschieneanlage sind in den jeweiligen Bauzuständen / Phasen, wie z. B. Gleisbau- / architektonischen, Weichenbau, Weichensystembau, Lückenschluss etc. zu berücksichtigen.

Die Bahnsteigordnung des neuen Haltepunktes als Mittelbahnsteig bedingt einen erhöhten Aufwand für die Stromschienearbeiten. Im Bahnsteigbereich auf einer Länge von ca. 200 m muss die Stromschieneleitung dem Haltepunkt abgewandt erfolgen. Dies muss auch im gleichen Bereich des Nachbargleises die Stromschiene gedreht und auf der gegenüberliegenden Seite montiert werden.

3.13.2 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

Durch den Bau des neuen Haltepunktes Ottensen sind Änderungen an den Außen- und Innenanlagen des Stellwerkes Altona As (S-Bahn) erforderlich. Die vorhandene Sp Dr S60 Stellwerkstechnik ist zu erweitern. Die Innenanlage des Stellwerkes ist mit Relaisstechnik zu erweitern. Die Außenanlagen wie z.B. Sy-Signale, FTGS Gleisfreimeldung und Weichenantrieb sind zu erneuern bzw. umzusetzen.

Die Anschaltung und Verkabelung der Signalanlagen erfolgt aus dem Kabelabschlussraum des Stellwerkes As. Die vorhandene ZN Anlage ist durch eine neue ZN Anlage zu ersetzen.

3.13.3 Signalanlagen

Nicht erforderlich.

3.13.4 Kampfmittel

Die Auswertung auf Gefahrenerkundung / Kampfmittelverdacht wurde mit Datum vom 22. August 2012 durch die Feuerwehr Hamburg übergeben. Die Auswertung der alliierten Luftbilder aus dem Zweiten Weltkrieg ergab, dass aufgrund der milieufreien Pläne im gesamten Baubereich der Verdacht auf Bombenblindgänger aus dem Zweiten Weltkrieg besteht.

Die Flächen werden nach § 1 (4) der Kampfmittelverordnung (Kampfmittel-VO, Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 45 vom 30.12.2005) als Verdachtsfläche eingestuft. Bombenkrater sind in den anliegenden Plänen östlich der „EU Bahnhöflicher Straße / Bahnhöflicher Steindamm“ vorhanden und sind ebenfalls als Verdachtsfläche eingestuft. Alle Verdachtsflächen sind entsprechend der TA - KRd vom 25.10.2010 zu untersuchen. Die komplette Auswertung und sämtliche Hinweise der Feuerwehr Hamburg, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht sind anzuwenden.

3.13.5 Verkehrsflächen

Im Zuge des Vorhabens werden keine städtischen Verkehrsflächen verändert. Städtebauliche Anschlussplanungen wie z.B. Vorplätze, Park&Ride-Anlagen oder Bike&Ride-Anlagen sind nicht Gegenstand dieses Vorhabens und werden separat von der FHH im Zuge der städtebaulichen Entwicklung geplant und realisiert.

Das Fußgängerverhalten im Straßenbereich (Querungssituation) am Zugang Ost ist im Rahmen der Zugangsrekonstruktion nicht beeinflussbar. Hierzu ist, sind ggf. im Rahmen nachfolgender städtebaulicher Planungen geeignete Fußgängerleitmaßnahmen, z.B. durch Fußgängerampeln von der FHH umzusetzen.

4 Betroffenheit von Privaten und Trägern öffentl. Belange

4.1 Grundigentum

Der neue Mittelbahnsteig wird auf dem Bahngelände errichtet. Daher ist für den Bau des Bahnsteiges kein Grunderwerb erforderlich.

4.1.1 Vorübergehende Inanspruchnahmen

Für das Baufeld und die Baustelleneinrichtungsflächen werden Grundstücke der DB Netz AG bzw. der Freih- und Harsestadt Hamburg (FHH) benötigt.

4.1.2 Dauerhafte Inanspruchnahmen

Dauerhaft werden keine neuen Grundstücke / Flächen in Anspruch genommen. Das Baufeld befindet sich komplett auf Bahngelände.

4.1.3 Betroffenheit von Privaten

Private Belange und Grundstücke sind nicht betroffen.

4.2 Umweltschutz

Die Baumaßnahmen beziehen sich fast ausschließlich auf anlagenbedingte Umweltaußnahmen vorhandener bzw. ehemaliger Betriebsanlagen der DB AG. Es finden daher nur geringe Eingriffe in Natur und Landschaft statt. Kumulationseffekte sind nicht bekannt.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist aufgrund des sich auf die Bahnanlagen beziehen Maßnahmen nicht erforderlich. Es wurde das Umweltscreening gem. § 3 c UVPG erstellt, allerdings ohne die Baustelleneinrichtung und den Artenschutz abschließend berücksichtigen zu können. Je nach Lage der BE-Flächen kann sich die Beurteilung noch ändern.

Nach gegenwärtiger Kenntnislage ergibt sich, dass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Die während der Baumaßnahme beanspruchten Flächen sind entweder befestigt oder es handelt sich um Schroffflächen der Bahnanlage. Diese werden nach Abschluss der Baumaßnahme geräumt und in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt. In Teilbereichen vornehmlich der nördlichen Böschung des Bahndammes ist ein Vegetationsrückchnitt, einschließlich der Fällung von rund 100 unter die Baumstutzverordnung fallenden Bäumen, erforderlich. Verbunden mit der Neuprofilierung sind Ersatzpflanzungen in den Bahneberflächen vorgesehen. Der verbleibende Baumbestand wird zur Eingriffsminderung, insbesondere der Abschattung der Beleuchtung, geschützt.

4.2.1 Auszug aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan

Die §§ 13 und 15 BNatSchG verpflichten den Verursacher eines Eingriffs, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan werden in Text und Karte die durch die Planung entstehenden naturschutzrechtlich relevanten Eingriffe in den Naturhaushalt und des Landschaftsbild aufgeführt.

Eingriffe in Natur und Landschaft ergeben sich durch die Verlegung der Gleistrassen und Randwege auf neuem Bahngelände sowie die Herstellung der Zuwegungen. Nicht vermeidbar sind Neoversteigerung/Überbauung und die Rodung von Baumbestand und Vegetationsaufwuchs auf den Böschungen im Gleisrandbereich und angrenzenden Grünflächen. Baumfällungen für die Bauzufahrten zum Gleis über den Geh- und Wanderweg auf der Nordseite werden auf notwendige reduziert. Größerer Baumbestand wird geschützt.

In Teilen sind Böschungsanpassungen und -sicherungen erforderlich. Mit der Überdeckung von Flächen derzeit ohne Hochbauten und der Erstbeleuchtung für die Haltestelle sind Veränderungen des Stadt- und Landschaftsbildes verbunden.

Die festgelegten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen zielen darauf ab, dass nach Beendigung der Vorbauumschüttung keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes zurückbleiben und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

- Minderungsmaßnahmen zum Schutz des verbleibenden Vegetationsbestandes während der Bauburchführung durch die Festlegung von zu erhaltendem Baum- und Gehölzbestand mit Schutzmaßnahmen wie z. B. Stammschutz und Schutzzaunumsetzung.
- Wiederherstellung temporär beanspruchter Vegetationsflächen; in diese Kategorie fallen vorrangig Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsfächen.
- Wiederbegrünung von Verkehrsflächen mit Schemsen oder Strauchpflanzung sowie Pflanzung von Einzelbäumen zur Kompensation bau- und anlagebedingter Verluste.
- Flächige Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern auf den nach den Böschungsanpassungen verbleibenden Bahnhöfenflächen zum Erhalt der Biotopfunktion der Böschung und zur der Neugestaltung der Landschaft.

Für das Vorhaben wird die Eingriffsregelung mit Hilfe des im Staatsratpapier dargestellten Modells zur Einschätzung des Verhältnisses zwischen Eingriffsbeeinträchtigung und Kompensationsleistung durch die vorgesehenen Entwicklungsmaßnahmen angewandt.

In der Bilanz inbegriffen sind die Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen, die in Form von Wiederherstellung von Verkehrsgrün, Bahnhöfenflächen und gesonderten Biotopeentwicklungsmaßnahmen vorgesehen sind. Die bilanzierten Flächenwerte des Bestandes werden mit den festgelegten Kompensationsmaßnahmen wiederhergestellt.

Die artschutzrechtliche Prüfung wurde anhand von Datenrecherche, Ortsbegehung und Kartierungen zur Artengruppe Fledermäuse sowie einer Potenzialanalyse durchgeführt. Die sich aus den Ergebnissen ergebenden Maßnahmen werden berücksichtigt (s. Anlage 15.1).

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben ist auf der Grundlage einer übersichtlichen Prüfung der in Anlage 2 UVPG aufgeführten Kriterien nicht erforderlich.

Weitere Einzelheiten sind dem Landschaftspflegerischen Begleitplan direkt zu entnehmen.

4.2.2 Auszug aus dem Fachbeitrag Fledermäuse (Konfliktanalyse)

Durch die Umsetzung des Vorhabens sind Gehölze durch Beseitigung betroffen, welche potenzielle Quartierstandorte darstellen und Fledermäuse zu bestimmten Zeitabschnitten im Jahresverlauf beherbergen könnten. Bei den Gehölzmaßnahmen besteht daher die Gefahr, dass Fledermäuse, die sich in der Zeit in den Objekten aufhalten, verletzt oder getötet werden.

Alle während des Jahresverlaufs genutzten Quartiere von Fledermäusen entsprechen dem Fortflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44, Absatz 1 BNatSchG. Es werden diese je nach Funktion und Nutzung während des Jahresverlaufes in Tagesquartiere, Wochenstuben, Paarungs- und Winterquartiere unterschieden.

Hinweise auf Quartiere an Gebäuden sind im Untersuchungsraum nicht gefunden worden. Die Fledermaus-Fassadenkästen an der Westfassade des Gebäudes an der Thomassstraße 9 könnten als Winterquartier für Fledermäuse dienen. Der Hangplatz der Kästen ist aufgrund der Entfernung nur geringen bau- oder betriebsbedingten Einflüssen ausgesetzt.

Darüber hinaus handelt es sich bei den Fledermausarten, die Strukturen an Gebäuden besiedeln um relativ störungstolerante Arten, die auch im Winterquartier entsprechende permanente Einflüsse wie Lärm oder Erschütterungen durchaus dulden. Bei Umsetzung des Vorhabens bleibt der Handplatz der Kästen erhalten. Erhebliche Störungen des Standortes durch den Bau oder Betrieb des neu errichteten S-Bahn Haltepunktes sind daher nicht anzunehmen.

Es wurden während der Begehungen im Untersuchungsgebiet auch keine direkten oder indirekten Anzeichen für Quartiere in den Gehölzen festgestellt. Aufgrund der Altersstruktur und Ausprägung der Bäume sind keine Strukturen vorhanden, die potenziell hochwertige Quartierstandorte wie Wochenstuben- oder Winterquartiers beherbergen könnten.

Es kann aber nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass einzelne Bäume im Jahresverlauf als Tagesversteck oder Paarungsquartier z. B. von der Reuhaut- oder der Zweigfledermaus genutzt werden.

Gemäß § 39, Absatz 5, Ziffer 2 BNatSchG hat die Rodung vorhandener Gehölzbestände vor Beginn der Vegetationsperiode und außerhalb der Brutzeit von Vögeln stattzufinden (1. Oktober bis Ende Februar).

Die hier vorkommenden oder potenziell betroffenen Fledermausarten befinden sich in dieser Zeit noch in den Winterquartieren oder auf den Migrationswegen, eine Gefahr der Verletzung oder Tötung von Individuen ist daher nicht gegeben.

Unter Berücksichtigung der zeitlichen Beschränkung der Gehölzmaßnahmen erfolgt die Zerstörung potenzieller Ruhestätten zu einer Zeit, zu der keine Nutzung durch Fledermäuse stattfindet. Aufgrund der sehr wenigen geeigneten Strukturen sowie der festgestellten geringen Nutzung des Eingriffsbereiches durch Fledermäuse ist eine signifikante Beeinträchtigung der ökologischen Funktion von Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang nicht zu erwarten.

Weitere Einzelheiten sind dem Fachbeitrag Fledermäuse direkt zu entnehmen.

4.2.3 Entsorgung und Verwertung

Im Zusammenhang mit der Infrastrukturmaßnahme fallen im Zuge der Bauausführung Bodenaushub, Oberbaumaterial und Bauschutt sowie weitere Abfälle verschiedenster Art an. Gemäß DB Ril. 809 wird projektbegleitend durch das Sanierungsmanagement ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) erarbeitet. Ziel ist es, alle im Zuge der Baumaßnahme anfallenden Abfälle nach Art und Menge zu erfassen und eine optimale Entsorgung zu gewährleisten.

4.2.3.1 Altlastenvermeidungsflächen

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme befinden sich keine Altlastenvermeidungsflächen oder Kontaminationen.

4.2.3.2 Mengenermittlung und Entsorgung

Im Zuge der Bauarbeiten fallen durch den Neubau des Mittelbahnsteiges, des östlichen Zugangs von der Bahnhofsstraße, den westlichen Zugang (Fußgängerbrücke) sowie die Verlegung der Gleise die folgenden Abfälle an:

Gewerk	Anfallende Stoffe/Abfälle	AWV
Neubau Zugang Ost (Teilrückbau EU Bahnhofsleiter Straße)	Beton	17 01 01
	Asphalt, ggf. teerstämmig	17 03 01* / 02
	Bodenaushub	17 05 03* / 04
	Schienen	17 05 04
	Betonschwellen	17 01 01
Rückbau/Neubau Gleise Strecke 1224, 1230	Holzschwellen	17 02 04*
	Altholz Kat. IV	17 05 07* / 08
	Gleisschotter	17 05 03* / 04
	Bodenaushub (PSS)	17 05 07
	Stromschienen	17 04 07
Neubau Bahnsteig	Kabel	17 04 10/11/1
	Bodenaushub	17 05 03* / 04
	Oberboden	
	Bodenaushub	17 05 03* / 04

* = Abfall gefährlich

Für die Entsorgung von quantitativer Bedeutung sind Boden, Bauschutt und Oberbaumaterial.

4.2.3.3 Mengenermittlung

Bodenaushub

Der Bahnsteig wird als Mittelbahnsteig mit einem Treppenaufgang im Osten und einer Fußgängerbrücke im Westen erstellt. Dabei fallen ca. 5.100 m³ (3.800 t) Bodenaushub an. Zusätzlich sollen die neuen Gleise mit einer Pflanzenschutzschicht (PSS) versehen werden. Für die Anlage müssen ca. 1.000 m³ (1.800 t) Boden abgetragen werden.

Insgesamt sind daher 6.100 m³ (11.000 t) Boden zu entsorgen. Da sich die Baustelle im innerstädtischen Bereich in unmittelbarer Nähe des Geländes des Altoner Bahnhofs befindet (ein ehemaliges Gaswerk liegt direkt benachbart), muss mit Verunreinigungen des Bodens gerechnet werden. Der Anteil von Aushub der Zuordnungsklasse ≥ ZZ gemäß LAGA M20 (2004) wird von uns auf 15 - 20 % geschätzt.

Oberbaumaterial

Beim Rückbau der Gleise fallen ca. 5.200 t Schotter, 1.800 Holz- und 1.100 Betonschwellen sowie 180 t Stahlschrott an.

Bauschutt / Betonbruch

Im Bereich des geplanten Ostzugangs der VSt Ottersen muss ein Teil des Widerlagers der EU Bahnhofsleiter Straße zurückgebaut werden. Dabei fallen ca. 210 m³ (420 t) Beton an. Der

Der Lagerplatzbedarf liegt - abhängig von den gleichzeitig zu lagernden Massen - zwischen 1.800 m² (30%) und 5.800 m² (100%). Für die Lagerung stehen voraussichtlich 4.235 m² der Sportplatzfläche der Max-Bräuer-Schule zur Verfügung. Zusätzlich könnte die große Bauschuttfläche neben der Bahnhofsfläche südwestlich des Sportplatzes (Strecke 1224 km 2.0400 - 2.1450) genutzt werden, sofern dies bautechnisch sinnvoll ist.

4.3 Immissionschutz

4.3.1 Schall
In dem vorliegenden Gutachten wurden mögliche Auswirkungen aus den Baumaßnahmen unter Beachtung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verbindung mit der Verkehrs-lärmenschutzverordnung (16. BImSchV) untersucht. Zudem wurde in einer ergänzenden Stellungnahme beurteilt, welche Auswirkungen der „Wegfall des Schienenbonus“ für die geplante Baumaßnahme zur Folge hat. Einzelheiten sind dem Gutachten und der ergänzenden Stellungnahme zu entnehmen.

4.3.2 Erschütterungen
In der vorliegenden Untersuchung wurden die möglichen Auswirkungen von Erschütterungen aus den Baumaßnahmen untersucht. Im Gutachten sind die Gebäude aufgeführt, bei denen möglicherweise Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen zu erwarten sind. Gebäude, bei denen die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 für den Nachtzeitraum nicht eingehalten werden, sind hier nicht aufgeführt, da hier mit einer großräumigen Betroffenheit in einem Umkreis von bis zu 200 m von den Baumaßnahmen zu rechnen ist. Einzelheiten sind dem Gutachten zu entnehmen.

4.3.3 Baulärm
Im Rahmen der Saalärmuntersuchung vom 24. September 2012 wurden die Geräuschimmissionen aus Baulärm durch den geplanten Bau eines S-Bahnhaltpunktes in Hamburg-Ottensen prognostiziert. Einzelheiten können im Baulärmgutachten nachgelesen werden.

4.4 Behindertenbelange
Der Neubau des Mittelbahnsteiges und deren östlicher Zugang werden barrierefrei hergestellt. Der westliche Zugang wird nicht barrierefrei hergestellt.

Der Lagerplatzbedarf liegt - abhängig von den gleichzeitig zu lagernden Massen - zwischen 1.800 m² (30%) und 5.800 m² (100%). Für die Lagerung stehen voraussichtlich 4.235 m² der Sportplatzfläche der Max-Bräuer-Schule zur Verfügung. Zusätzlich könnte die große Bauschuttfläche neben der Bahnhofsfläche südwestlich des Sportplatzes (Strecke 1224 km 2.0400 - 2.1450) genutzt werden, sofern dies bautechnisch sinnvoll ist.

4.3 Immissionschutz

4.3.1 Schall
In dem vorliegenden Gutachten wurden mögliche Auswirkungen aus den Baumaßnahmen unter Beachtung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verbindung mit der Verkehrs-lärmenschutzverordnung (16. BImSchV) untersucht. Zudem wurde in einer ergänzenden Stellungnahme beurteilt, welche Auswirkungen der „Wegfall des Schienenbonus“ für die geplante Baumaßnahme zur Folge hat. Einzelheiten sind dem Gutachten und der ergänzenden Stellungnahme zu entnehmen.

4.3.2 Erschütterungen
In der vorliegenden Untersuchung wurden die möglichen Auswirkungen von Erschütterungen aus den Baumaßnahmen untersucht. Im Gutachten sind die Gebäude aufgeführt, bei denen möglicherweise Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen zu erwarten sind. Gebäude, bei denen die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 für den Nachtzeitraum nicht eingehalten werden, sind hier nicht aufgeführt, da hier mit einer großräumigen Betroffenheit in einem Umkreis von bis zu 200 m von den Baumaßnahmen zu rechnen ist. Einzelheiten sind dem Gutachten zu entnehmen.

4.3.3 Baulärm
Im Rahmen der Saalärmuntersuchung vom 24. September 2012 wurden die Geräuschimmissionen aus Baulärm durch den geplanten Bau eines S-Bahnhaltpunktes in Hamburg-Ottensen prognostiziert. Einzelheiten können im Baulärmgutachten nachgelesen werden.

4.4 Behindertenbelange
Der Neubau des Mittelbahnsteiges und deren östlicher Zugang werden barrierefrei hergestellt. Der westliche Zugang wird nicht barrierefrei hergestellt.

4.5 Denkmalschutz

Denkmalschutzobjekte sind nicht betroffen. Im Falle der Entdeckung von Bodendenkmälern im Zuge der Erdbewegungen sind die Vorschriften des § 15 DSchG FHH zu beachten.

4.6 Sichere Exekutierbarkeit (Brandschutz)

In der IVE-Studie vom 06.02.2012 sind zusätzliche Maßnahmen wie z.B. die Zugangsergänzungsbefeuchtung zum sicheren Verlassen des Bahnsteiges als erforderlich ausgewiesen.

Mit der brandschutztechnischen Stellungnahme nach TM 01/2012 durch I.SV-NH (A), Herr A. Baenke vom 21.05.2012 wurden diese Maßnahmen inaktiv gesetzt und sind somit nicht mehr als erforderlich anzusehen.

4.7 Sonstige Belange

Die IG6 Ingenieurgesellschaft mbH, Hamburg, hat am 12.11.2004 das Baugrundgutachten erstellt. Den vorgenommenen Bohr- und Rammsondierungen ist zu entnehmen, dass zunächst sandige und bindige Auffüllungen erkundet wurden, die überwiegend von Geschieblehm und Geschiebemergel unterlagert werden.

Im Bereich des Widerlagers der EÜ Bahrfelder Steindämm wurden zwischen dem Geschiebeböden eine Wechsellagerung aus Sand und Schluff erkundet.

Die Auffüllungen weisen aufgrund ihrer weichen Konsistenz ebenso wie der weiche Geschiebelehm eine geringe Tragfähigkeit auf. Zur Aufnahme von konzentrierten Bauwerklasten sind hier Bodenverbesserungsmaßnahmen erforderlich.

Der in ca. 6,00 - 10,00 m unter Schienenoberkante anstehende Geschiebelehm ist bei einer steifen bis halbfesten Konsistenz für die Aufnahme von Bauwerklasten geeignet.

Bei den Erkundungsarbeiten wurde nach Sondierende nur bei der BS 1 ein messbarer Wasserstand mit 3,55 m unter Ansatzpunkt bzw. 6,8 m unter OK Schiene festgestellt.

Aufgrund des geringen Wasserzufflusses konnte keine Wasserprobe entnommen werden. Die in den Geschiebelehm- und Geschiebemergelschichten festgestellten Sandlagen waren z. T. wasserführend. Grundwasser wurde bei der BS 1 (am Brückenwiderlager) in 8,80 m unter Schienenoberkante festgestellt.

Ende November 2012 fand eine ergänzende Bodenerkundung (inkl. Gründungsempfehlungen) statt. Hierbei ergaben sich weiters Kenntnisse zum Grundwasserstand. Den Empfehlungen und Ergebnissen dieser Bausubstanzerkundung muss bei der weiteren Planung und Ausführung Folge geleistet werden.

5 Baustellen und Baudurchführung

5.1 Baustellenzufahrt (-einrichtung)

Die Zufahrt zur Baustelle ist über das öffentliche Straßen- und Wegesetz bzw. das Gleis möglich.

Baustelleneinrichtungsflächen - Vorzugsvarianten

Die Baustelleneinrichtungsflächen befinden sich im in direkter Nachbarschaft der Gleisanlage, westlich von der „Thomasstraße“. Dies ist erstens der Sportplatz der „Max-Brauer-Schule“ und zweitens die Flächen zwischen der „Thomasstraße“ und dem parallel zum Gleis verlaufenden Fußweg bis zur Daimlerstraße. Auf einem Teil dieser Fläche sind in Richtung Westen gebührende Brachflächen. Zusammen stehen bis 13.820 m² als Baustelleneinrichtungsfläche und Zufahrten zur Verfügung.

Hierbei ist zu beachten, dass die evtl. Baumfällungen auf das Nötigste beschränkt werden. Der Landschaftspflegeische Begleitplan ist heranzuziehen.

Die o.g. Flächen sind im Eigentum der FHH. Eine Abstimmung mit der Bezirksverwaltung findet derzeit statt. Eine Zustimmung der Bezirksverwaltung liegt noch nicht vor. Für das Baufeld werden Flächen der DB Netz AG benötigt.

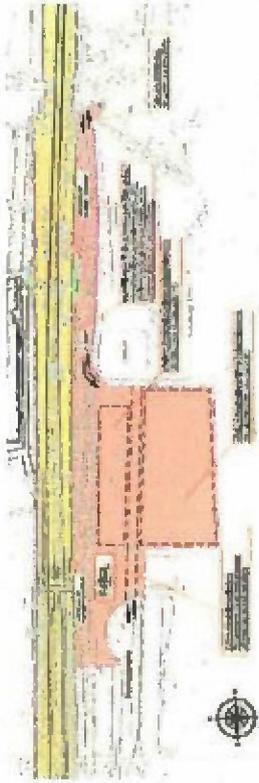


Abbildung 6: favorisierte Baustelleneinrichtungsflächen Sportplatz & Flächen zw. Thomasstraße und Fußweg Richtung Daimlerstraße

Baustelleneinrichtungsflächen - untersuchte unterschiedliche Varianten

Als zweite gut geeignete Fläche wurde ein Grundstück im Bereich der Ecke Daimlerstraße / Gasstraße herangezogen. Diese Fläche grenzt direkt an die Gleisanlage und besitzt eine direkte Anbindung an den Straßenverkehr über die Daimlerstraße. Da diese Fläche durch die FHH bis zum Baubeginn verkauft und bebaut wird, steht sie zum Zeitpunkt der geplanten Maßnahme nicht mehr zur Verfügung.

Es werden erhebliche Schutz- bzw. Umbaumaßnahmen erforderlich um das Gleisdreieck als Baustelleneinrichtung herzurichten. Dieses ist wirtschaftlich, aber auch aus Gründen der Umwelt nicht vertretbar. Daher wurde im Rahmen der Entwurfsplanung beschlossen, das Gleisdreieck nicht in Planung als Baustelleneinrichtungsgelände einzubeziehen.

5.2 Termine, Bauzeit, Bauablauf

Die Bauzeit wird ca. 2 1/2 Jahre betragen. Für die Ausführung werden besondere betriebliche Regelungen des Zivilverkehrs innerhalb des Streckennetzes notwendig. Ein mit der Baubetriebsplanung abgestimmter Bauzeitenplan und ein Bauphasenplan werden derzeit erstellt.

Die überwiegende Anzahl der Arbeiten muss ohne Einschränkung der Zugfahrten geschehen und muss daher in den „normalen nächtlichen Betriebspausen“ erledigt werden. Nachfolgende Aufstellung der „normalen nächtlichen Betriebspausen“ dient nur zur Information und werden sich bis zum Baubeginn noch verändern.

Spernungen in den Wochennächten So. / Mo. bis Do. / Fr sind von 01. bis 4.30 Uhr möglich.

In den Nächten Fr. / Sa., Sa. / So. und vor Wochenfeiertagen herrscht durchgehender Verkehr.

Ein Bauzeitenplan wird im Rahmen der weiteren Planung erstellt und mit der Baubetriebsplanung abgestimmt.

Bearbeitet im Auftrag der DB Station&Service AG

Extertal, im Januar 2015



Hamburg,

2015

DB Projektbau GmbH



Abbildung 7: Flische Ecke Dalmierstraße / Gasstraße

Als dritte mögliche Fläche wurde das Gleisdreieck (etwas 1,5 ha) Richtung Bahnhof Altona untersucht.

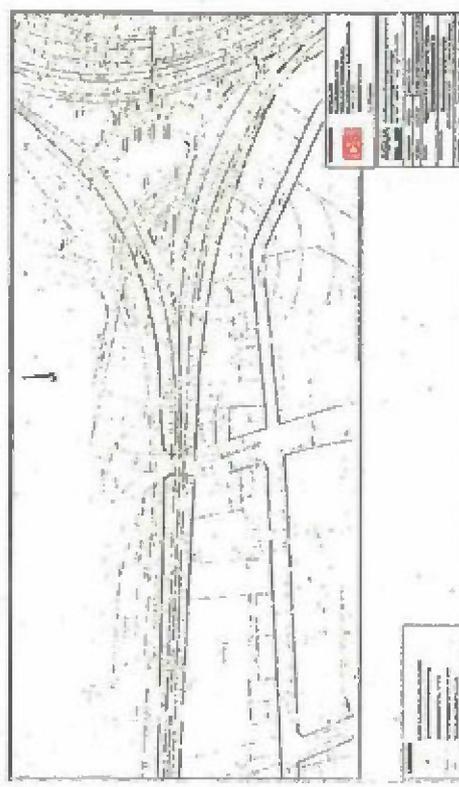


Abbildung 8: Gleisdreieck Richtung Bahnhof Altona

1. Von den Mitteln, die der Bund gemäß § 8 Abs. 1 BSWAG für Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen in die Schienenwege der EIU zur Verfügung stellt, sind gemäß § 8 Abs. 2 BSWAG insgesamt 20 vom Hundert für Investitionsmaßnahmen, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, zu verwenden.

Dies erfolgt durch Neu- und Ausbauinvestitionen, die Gegenstand des Bedarfsplans sind, sowie durch Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen und Ersatzinvestitionen nach Maßgabe dieser Vereinbarung in die Schienenwege der EIU, die auch dem Schienenpersonennahverkehr dienen.

2. In diesem Rahmen sind vom Infrastrukturbeltrag des Bundes sowie von der tatsächlich gezahlten zusätzlichen Dividende der DB AG nach § 2.1 und § 2a.1 während der Laufzeit dieser Vereinbarung insgesamt 1,1 Mrd. EUR für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs vorgesehen. Dies sind Maßnahmen, die im unmittelbaren Interesse der Länder stehen und insbesondere der Wahrnehmung ihrer Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr bzw. der Umsetzung ihrer Nahverkehrskonzeptionen dienen oder von den EIU zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs als notwendig erachtet werden. Die Maßnahmen sind zwischen den Ländern und den EIU abzustimmen.

3. Die EIU - federführend die DB Netz AG - werden innerhalb regelmäßiger „Ländergespräche“ mit den einzelnen Ländern über den Stand der Planung und Realisierung wesentlicher Investitionsvorhaben der EIU im jeweiligen Land berichten.

Dies betrifft sowohl Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen für den Schienenpersonennahverkehr im Rahmen des Bestandsnetzes (deren Finanzierung Gegenstand dieser Vereinbarung ist) als auch Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene (deren Finanzierung nicht Gegenstand dieser Vereinbarung ist) sowie wesentliche Investitionen zur Erhaltung und Erneuerung der Infrastruktur.

Die Anforderungen der Länder an die Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr - und die damit in Zusammenhang stehenden und von den Ländern gewünschten Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen für den Schienenpersonennahverkehr - sowie die von den EIU vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs sind in den regelmäßigen „Ländergesprächen“ zwischen den EIU und den Ländern abzustimmen. Die Länder und die EIU sollen dabei eine ausgewogene Verteilung der einzelnen Maßnahmen im jeweiligen Land anstreben, welche sowohl die Belange der Länder als auch der EIU zur Weiterentwicklung der SPNV-Infrastruktur angemessen berücksichtigen.

Die EIU werden eine zügige Realisierung der mit den Ländern abgestimmten Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen für den Schienenpersonennahverkehr anstreben und in den „Ländergesprächen“ mit dem jeweiligen Land den Verlauf der Planung und Realisierung darstellen.

4. Die Mittel für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen werden auf die einzelnen Länder aufgeteilt. In den Teilungsschlüssel, der die Quotierung auf die einzelnen Länder bestimmt, sind die Teilindikatoren „Infrastrukturbestand SPNV“, „Infrastrukturnutzung SPNV“ und „Verkehrsperspektive SPNV“ eingeflossen. Diese Teilindikatoren berücksichtigen DB-Infrastruktur bzw. Verkehre auf DB-Infrastruktur bei Abschluss bzw. für die Dauer dieser Vereinbarung und beinhalten folgende messbare Größen mit nachfolgender Gewichtung:
- **Infrastrukturbestand SPNV (Gewichtungsanteil 30 vom Hundert)**
 - davon Streckenlänge für den SPNV je Bundesland (25 vom Hundert)
 - davon Anzahl Verkehrsstationen für den SPNV je Bundesland (5 vom Hundert)
 - **Infrastrukturnutzung SPNV (Gewichtungsanteil 32,5 vom Hundert)**
 - davon Trassenkilometer bestellter SPNV je Bundesland (22,5 vom Hundert)
 - davon Anzahl Verkehrshalte im SPNV je Bundesland (5 vom Hundert)
 - davon Anzahl Ein-, Aus- und Umsteiger bei Verkehrshalten im SPNV je Bundesland (5 vom Hundert)
 - **Verkehrsperspektive SPNV (Gewichtungsanteil 37,5 vom Hundert)**
 - durch die Länder prognostizierte Veränderungen des Bestellvolumens im SPNV (Zugkilometer) während der Laufzeit dieser Vereinbarung (7,5 vom Hundert)
 - zwischen den Ländern im Rahmen der Revision der Regionalisierungsmittel vereinbarter Verteilungsschlüssel (sog. „Kieeler Schlüssel“, VMK Kiel am 01./02.10.2014) für die Laufzeit dieser Vereinbarung (Mittel der Jahre 2015 - 2019) (30 vom Hundert)

Daraus ergeben sich für den vertragsgegenständlichen Zeitraum folgende Quoten:

Bundesland	Anteil [%]	Anteil [Mio. EUR]
Baden-Württemberg	10,926	120,186
Bayern	17,025	187,275
Berlin	5,419	59,609
Brandenburg	5,589	61,479

Bremen	0,536	5,896
Hamburg	2,110	23,210
Hessen	7,674	84,414
Mecklenburg-Vorpommern	2,796	30,756
Niedersachsen	8,995	98,945
Nordrhein-Westfalen	15,034	165,374
Rheinland-Pfalz	5,928	65,208
Saarland	1,040	11,440
Sachsen	6,015	66,165
Sachsen-Anhalt	4,306	47,366
Schleswig-Holstein	3,152	34,672
Thüringen	3,455	38,005
Summe	100,000	1.100,000

Die EIU stellen sicher, dass diese Mittel entsprechend der Quotierung für die Länder und der Bereitstellung durch den Bund über die Laufzeit der Vereinbarung zur Verfügung gestellt werden können.

Es bleibt den Ländern unbenommen, ihren Anteil vollständig oder anteilig auf ein anderes Land zu übertragen. Die Parteien sind sich einig, dass Voraussetzung einer Übertragung die entsprechende Information durch die beteiligten Länder an die DB Netz AG ist und die Übertragung durch einen Schriftwechsel zwischen den beteiligten Ländern zu dokumentieren ist.

5. Mittel nach dieser Vereinbarung, welche die EIU im Rahmen von länderbezogenen Förderprogrammen der Europäischen Union nach § 6 dieser Vereinbarung zur Komplementärfinanzierung einsetzen, werden auf die in Ziffer 4 genannten Beträge der betroffenen Bundesländer angerechnet, soweit die EIU diese Mittel für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs einsetzen.
6. a) Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen für den Schienenpersonennahverkehr, die von den Ländern im Rahmen der Ländergespräche vorgeschlagen werden, müssen zu ihrer Umsetzung volkswirtschaftlich zu vertreten sein, d.h. diese Maßnahmen müssen, mit Ausnahme der Maßnahmen nach Ziff. 6 lit. c), die Grenzwerte nach Satz 2 einhalten. Eine Förderung der Maßnahmen nach Satz 1 aus Infrastrukturbeiträgen des Bundes sowie aus der tatsächlich gezahl-

ten zusätzlichen Dividende der DB AG nach § 2.1 und § 2a.1 ist ausgeschlossen, wenn die nachfolgenden Grenzwerte nicht erreicht werden:

- Strecken (einschließlich zugehöriger Bahnhöfe und Stationen):
Querschnittsbefastung mindestens 1.000 Reisenden-km je km Betriebslänge / Werktag,
- Bahnhöfe / Stationen Typ 1:
mindestens 1.000 Ein- / Aus- / Umsteiger pro Werktag,
- Bahnhöfe / Stationen Typ 2:
mindestens 100 Ein- / Aus- / Umsteiger pro Werktag.

Die Zuordnung von Bahnhöfen / Stationen zu Typ 1 oder Typ 2 erfolgt anhand der in Anhang 1 dargestellten Fälle.

Die volkswirtschaftliche Vertretbarkeit ist abschließend durch den Nachweis der betroffenen Länder gemäß den Anforderungen nach Anhang 2 nachgewiesen.

Danach erfolgt der Nachweis der Erreichung der Grenzwerte im Ist-Zustand oder in den Fällen der Ziff. 6 lit. b) auf Basis einer Verkehrsprognose vor Beginn der Realisierung sowie einer Bestätigung des Eintritts der Prognose innerhalb des in Ziff. 6 lit. b) vorgegebenen Zeitraumes.

b)

Wenn und soweit bei Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen, die die Länder vorgeschlagen und mit den EIU ab dem 01. Januar 2009 vertraglich vereinbart haben, die Grenzwerte nach Ziff. 6 lit. a) nicht im Ist-Zustand erreicht werden, lassen sich die EIU spätestens 3 Jahre nach dem auf die Inbetriebnahme der Maßnahme folgenden Jahresfahrplanwechsel gemäß Anhang 2 nachweisen, dass die Grenzwerte bei den von den Ländern vorgeschlagenen Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen erreicht worden sind. Die EIU fördern vom Land den für die Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen eingesetzten Infrastrukturbeitrag des Bundes und die tatsächlich gezahlten zusätzlichen Dividenden der DB AG vollständig als Ausgleichszahlung, wenn die Erreichung der Grenzwerte durch die Länder nicht gemäß den Anforderungen nach Anhang 2 nachgewiesen wird. Die EIU werden in dem Jahr der Ausgleichszahlung oder in dem darauf folgenden Jahr in Höhe der durch das Land gezahlten Ausgleichszahlung zusätzliche Mindestersatzinvestitionen in das Schienennetz gemäß § 8.3 dieser Vereinbarung nachweisen.

c)

Von Ziff. 6 lit a) ausgenommene Maßnahmen:

Die Einhaltung und der Nachweis dieser Grenzwerte ist nicht erforderlich, wenn Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen für den Schienenpersonennahverkehr gemäß der „Gemeinsamen Erklärung zum weiteren Abbau der Investiven Altlasten im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn ab dem Jahr 2003“ - schlussgezeichnet am 20. März 2003 - zuzuordnen sind oder

wenn Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen für den Schienenpersonennahverkehr bereits vor dem 28. März 2006 in die Platzierungsliste gemäß § 2 Abs. 5 Satz 1 der Sammelvereinbarung 05/2003 „Investitionen, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen“ - schlussgezeichnet am 27. Dezember 2002 - aufgenommen wurden.

d)

Für die von den EIU im Rahmen der Ländergespräche vorgeschlagenen Maßnahmen gilt die Verpflichtung zur wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung gem. § 9 dieser Vereinbarung.

7. Die EIU können mit den Ländern durch gesonderte Vereinbarungen vor Beginn der Planung und Realisierung Regelungen u.a. zu folgenden Punkten treffen:

- o Umfang und Dauer des von den Ländern verbindlich zu bestellenden Verkehrsprogramms,
- o Sicherstellung einer auskömmlichen Wirtschaftlichkeit für die EIU, mit angemessener Verzinsung der Eigenmittel und
- o Beteiligung der Länder an den Kosten, die zur Umsetzung der vom Land gewünschten Verbesserungs- und Ausbaumaßnahme anfallen.

8. a)

Vorhaben, die im GVFG-Bundesprogramm finanziert werden können, werden nicht, auch nicht hinsichtlich des Komplementäranteils, im Rahmen des BSWAG und der LuFV finanziert.

b)

Vorhaben, die aus den GVFG-Landesprogrammen nach den Regelungen des Entflechtungsgesetzes finanziert werden, können nicht im Rahmen des BSWAG und der LuFV finanziert werden.

c)

Die Finanzierung von Bau- und Ausbau der Schienenwege (§ 1.3 LuFV) für den Betrieb von S-Bahnen ist im Rahmen des BSWAG und der LuFV ausgeschlossen.

d)

Sofern Maßnahmen in den Anwendungsbereich der Ziff. 6 c) dieser Anlage fallen, gelten für diese Maßnahmen die vorstehenden Beschränkungen aus Ziff. 8 a) bis c) nicht.

9. Die EIU verpflichten sich, die Umsetzung der Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen für den Schienenpersonennahverkehr, die mit Mitteln nach dieser Anlage finanziert werden, im Rahmen des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts zu dokumentieren.

Die EIU verpflichten sich darüber hinaus zu berichten, inwieweit der Infrastrukturbeitrag des Bundes und die tatsächlich gezahlten zusätzlichen Dividenden

der DB AG im Rahmen dieser Vereinbarung dem Schienenpersonennahverkehr zugute kommen.

Dieses erfolgt insgesamt im Rahmen des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts gemäß § 14.

Verzeichnis der Anhänge zur LuFV-Anlage 8.7:

- Anhang 1: Fälle Typ 1 und Typ 2 bei Bahnhöfen/Stationen
- Anhang 2: Nachweis und Dokumentation der Grenzwerte

Land / Freistaat :

Infrastrukturvorhaben :

Land / Freistaat

Bezeichnung des Vorhabens (entsprechend Länderliste LuFV-Anlage 8.7)

Kurzbeschreibung der Einzelmaßnahmen :

Beschreibung der wesentlichen Einzelmaßnahmen :

Strecke von / bis ... bzw. Verkehrsstationen :

Beteiligte Eisenbahninfrastrukturunternehmen:

(Postlebens-ankreuzen)

Anzuwendende Grenzwertregelung:

(Zutreffendes ankreuzen)

DB Netz DB Station&Service DB Energie

- Grenzwert Strecke *(weiter mit Seite 2)*
Querschnittsbelastung mindestens 1.000 Reisenden-km je km-Betriebslänge/Werktag
- Grenzwerte Verkehrsstationen *(weiter mit Seite 5)*
Typ 1 = mindestens 1.000 Ein- / Aus- / Umsteiger pro Werktag
Typ 2 = mindestens 100 Ein- / Aus- / Umsteiger pro Werktag

Land und Bezeichnung des Vorhabens entsprechen Länderliste)

Dokumentation des Ist-Zustandes für Infrastrukturmaßnahmen gemäß LuFV Anlage 8.7 an Strecken einschließlich zugehöriger Bahnhöfe und Stationen (Querschnittsbelastung mindestens 1.000 Reisenden-km je km Betriebslänge / Werktag)

Erhebungszeitraum: Werktage	Erhebung durch:	<input type="checkbox"/> Verkehrsministerium <input type="checkbox"/> Aufgabenträger SPNV
Datum der Erhebung:	xx. 20xx <i>[Erhebung darf nicht älter als 1 Jahr sein]</i>	berücksichtigte Linien:	RE 1, RE 2, RB 75, RB 76

von	km	nach	km	Betriebslänge (km)	Anzahl Reisende (Durchschnitt im Erhebungszeitraum)	Reisenden-km (Durchschnitt im Erhebungszeitraum)
A-dorf	0,000	B-heim	9,300	9,300	1.300	12.090
B-heim	9,300	C-hausen	17,600	8,300	900	7.470
C-hausen	17,600	D-stadt	34,700	17,100	700	11.970
...						
...						
...		...				

SUMMEN : 34.700 31.530

Ergebnis der Überprüfung des IST-Zustandes	
209	Reisenden-km je Kilometer Betriebslänge und Werktag [Reisenden-km (Richtung u. Gegenrichtung) : Betriebslänge]
	Grenzwerte erfüllt : Bestätigung Seite 2 erforderlich, keine weiteren Prognosen notwendig
X	Grenzwert nicht erfüllt : Prognose erforderlich (weiter mit Seite 3)

Hiermit wird die Richtigkeit der Dokumentation des Ist-Zustandes, als Voraussetzung zur Aufnahme in das Programm nach LuFV-Anlage 8.7, bestätigt.



Ort / Datum: _____ Name: _____ Unterschrift (en) _____ Stempel des Landesministeriums und ggf. Aufgabenträgers: _____

[Land und Bezeichnung des Vorhabens entsprechend Länderliste]

Verkehrsprognose des Vorhabens für Infrastrukturmaßnahmen gemäß Anlage LuFV 8.7 an Strecken einschließlich zugehöriger Bahnhöfe und Stationen vor Beginn der Realisierung
(Querschnittsbelastung mindestens 1.000 Reisenden-km je km Betriebslänge / Werktag)

ab xx/20xx <i>(spätestens 3 Jahre nach dem auf die Inbetriebnahme folgenden Jahresfahrplanwechsel)</i>	Prognose durch: <i>(Zutreffendes ankreuzen)</i>		Verkehrsministerium <input type="checkbox"/> Aufgabenträger SPNV <input type="checkbox"/>	
berücksichtigte Linien:		RE 1, RE 2, RB 75, RB 76		
von	km	nach	km	Reisenden-km Richtung u. Gegenrichtung (Durchschnitt im Erhebungszeitraum)
A-dorf	0,000	B-heim	9,300	13.950
B-heim	9,300	C-hausen	17,600	8.798
C-hausen	17,600	D-stadt	34,700	15.390
...				
...				
...				

SUMMEN: 34.700 38.138

Ergebnis der Prognose des Infrastrukturvorhabens

1.099	Reisenden-km je Kilometer Betriebslänge und Werktag [Reisenden-km (Richtung u. Gegenrichtung) : Betriebslänge]
X	Prognose erfüllt Grenzwerte: Realisierung im Rahmen des Programms nach LuFV Anlage 8.7 möglich. Spätestens 3 Jahre nach dem auf die Inbetriebnahme der Maßnahme folgenden Jahresfahrplanwechsel selbst ist die Überprüfung der Prognose anhand nachfolgender Seite 4 erforderlich
	Prognose erfüllt Grenzwert nicht: Keine Realisierung im Rahmen des Programms nach LuFV Anlage 8.7 möglich.

Soweit die Programmaufnahme auf Basis einer Verkehrsprognose erfolgt, wird der Nachweis des Eintritts dieser Prognose (erneute Dokumentation des Ist-Zustands) spätestens 3 Jahre nach dem auf die Inbetriebnahme folgenden Jahresfahrplanwechsel durch das Land erbracht. Werden zu diesem Zeitpunkt die Grenzwerte gemäß Ziffer 6 der Anlage 8.7 nicht erreicht, leistet das Land den für die Maßnahme eingesetzten Infrastrukturbeitrag des Bundes und der tatsächlich gezahlten zusätzlichen Dividenden der DB AG vollständig als Ausgleichszahlung an die EIU.

Ort / Datum: _____ Name: _____ Unterschrift (en) _____ Stempel des Landesministeriums und ggf. Aufgabenträgers: _____

Überprüfung der Verkehrsprognose für Infrastrukturmaßnahmen gemäß LuFV Anlage 8.7 an Strecken einschließlich zugehöriger Bahnhöfe und Stationen nach Inbetriebnahme (Querschnittsbefastung mindestens 1.000 Reisender-km je km Betriebslänge / Werktag)

Kurzbeschreibung der Einzelmaßnahmen:

Beteiligte Eisenbahninfrastrukturunternehmen:
(Zutreffendes ankreuzen)

Beschreibung der wesentlichen Einzelmaßnahmen

DB Netz DB Station&Service DB Energie

Datum der Prognose: xx. 20xx

Prognose durch: Verkehrsministerium Aufgabenträger SPNV

Datum der Überprüfung: xx. 20xx

Überprüfung durch: Verkehrsministerium Aufgabenträger SPNV

von	km	nach	km	Betriebslänge (km)	Anzahl Reisende Richtung u. Gegenrichtung (Durchschnitt im Prüfungszeitraum)	Reisenden-km Richtung u. Gegenrichtung (Durchschnitt im Prüfungszeitraum)
				Prognose	IST	Prognose
A-dorf	0,000	B-heim	9,300	9,300	1,500	13,950
B-heim	9,300	C-hausen	17,600	8,300	1,060	8,798
C-hausen	17,600	D-stadt	34,700	17,100	900	15,390
...						18,810
SUMMEN:				34,700		38,138
						64,580

Ergebnis der Überprüfung der Prognose des Infrastrukturvorhabens

2.285	Reisenden-km je Kilometer Betriebslänge und Werktag (Reisenden-km (Richtung u. Gegenrichtung) : Betriebslänge)
X	Überprüfung erfüllt Grenzwert (Keine Ausgleichszahlung erforderlich)
	Überprüfung erfüllt Grenzwert nicht (Ausgleichszahlung ist erforderlich)

Soweit die Programmaufnahme auf Basis einer Verkehrsprognose erfolgte, wird hiermit der Nachweis des Eintritts dieser Prognose (erneute Dokumentations des Ist-Zustands spätestens 3 Jahre nach dem auf die Inbetriebnahme der Maßnahme folgenden Jahresfahrplanwechsel) durch das Land erbracht. Werden zu diesem Zeitpunkt die Grenzwerte gemäß Ziffer 6 der Anlage 8.7 nicht erreicht, leistet das Land den für die Maßnahme eingesetzten Infrastrukturbeitrag des Bundes und der tatsächlich gezahlten zusätzlichen Dividenden der DB AG vollständig als Ausgleichszahlung an die EIU.

Hiermit wird die Richtigkeit der Überprüfung der Verkehrsprognose des Infrastrukturvorhabens bestätigt.

Ort / Datum:

Name:

Unterschrift (en)

Stempel des Landesministeriums und ggf. Aufgabenträgers:

Land und Bezeichnung des Vorhabens entsprechend Länderliste]

Dokumentation des Ist-Zustandes für Infrastrukturmaßnahmen gemäß LuFV Anlage 8.7 an Verkehrsstationen

Typ 1 = mindestens 1.000 Ein- / Aus- / Umsteiger pro Werktag

Typ 2 = mindestens 100 Ein- / Aus- / Umsteiger pro Werktag

Erhebungszeitraum:	xx Werktage	Erhebung durch: (Zutreffendes ankreuzen)	<input type="checkbox"/> Verkehrsministerium <input type="checkbox"/> Aufgabenträger SPNV
Datum der Erhebung:	xx. 20xx [Erhebung darf nicht älter als 1 Jahr sein]	berücksichtigte Linien:	RE 1, RE 2, RB 75, RB 76

Verkehrsstation	Typ 1 gemäß Fallbeispiel (siehe Anhang 1)	Typ 2 gemäß Fallbeispiel (siehe Anhang 1)	Ein-/Aus-/ Umsteiger je Werktag	Grenzwerte erfüllt? Bei NEIN ist Prognose erforderlich: (weiter auf Seite 7)
A-dorf	3		700	Nein
B-heim	6		1.100	Ja
C-hausen		2	70	Nein
D-Stadt	13		1.600	Ja
E-Burg		9	90	Nein
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

Hiermit wird die Richtigkeit der Dokumentation des Ist-Zustandes, als Voraussetzung zur Aufnahme in das Programm nach LuFV-Anlage 8.7, bestätigt.

Ort / Datum: _____ Name: _____ Unterschrift (en) _____ Stempel des Landesministeriums und ggf. Aufgabenträgers: _____

Verkehrsprognose für Infrastrukturmaßnahmen an Verkehrsstationen gemäß LuFV Anlage 8.7 vor Beginn der Realisierung des Vorhabens

Typ 1 = mindestens 1.000 Ein- / Aus- / Umsteiger pro Werktag
Typ 2 = mindestens 100 Ein- / Aus- / Umsteiger pro Werktag

Eintritt der Prognose:	ab xx/20xx <i>(spätestens 3 Jahre nach dem auf die Inbetriebnahme folgenden Jahresfahrplanwechsel)</i>	Prognose durch: <i>(Zutreffendes ankreuzen)</i>	<input type="checkbox"/> Verkehrsministerium <input type="checkbox"/> Aufgabenträger SPNV
		berücksichtigte Linien:	RE 1, RE 2, RB 75, RB 76

Verkehrsstation	Typ 1 gemäß Fallbeispiel (siehe Anhang 1)	Typ 2 gemäß Fallbeispiel (siehe Anhang 1)	Prognose für Ein-/Aus-/Umsteiger je Werktag	Prognose erfüllt Grenzwert? Bei NEIN ist keine Realisierung im Rahmen des Programms LuFV 8.7 möglich
A-dorf	3		1200	Ja
C-hausen		2	90	Nein
E-Burb		9	150	Ja
.....				
.....				
.....				
.....				

Soweit die Programmaufnahme auf Basis einer Verkehrsprognose [Prognose erfüllt Grenzwerte = Ja] erfolgt, wird der Nachweis des Eintritts dieser Prognose (erneute Dokumentation des Ist-Zustands anhand **Seite 7**) spätestens 3 Jahre nach dem auf die Inbetriebnahme der Maßnahme folgenden Jahresfahrplanwechsel durch das Land erbracht. Werden zu diesem Zeitpunkt die Grenzwerte gemäß Ziffer 6 der Anlage 8.7 nicht erreicht, leistet das Land den für die Maßnahme eingesetzten Infrastrukturbeitrag des Bundes und der tatsächlich gezahlten zusätzlichen Dividenden der DB AG vollständig als Ausgleichszahlung an die EIU.

Ort / Datum: _____ Name: _____ Unterschrift (en) _____ Stempel des Landesministeriums und ggf. Aufgabenträgers:

(Land und Bezeichnung des Vorhabens entsprechend Länderliste)

Überprüfung der Verkehrsprognose für Infrastrukturmaßnahmen an Verkehrsstationen gemäß LuFV Anlage 8.7

nach Inbetriebnahme

Typ 1 = mindestens 1.000 Ein- / Aus- / Umsteiger pro Werktag
Typ 2 = mindestens 100 Ein- / Aus- / Umsteiger pro Werktag

Kurzbeschreibung der Einzelmaßnahmen:

Beteiligte Eisenbahninfrastrukturunternehmen
Zustellendes ankreuzen!

Beschreibung der wesentlichen Einzelmaßnahmen

DB Netz DB Station&Service DB Energie

Datum der Prognose:	xx. 20xx	Prognose durch:	<input type="checkbox"/> Verkehrsministerium <input type="checkbox"/> Aufgabenträger SPNV
Datum der Überprüfung:	xx. 20xx	Überprüfung durch:	<input type="checkbox"/> Verkehrsministerium <input type="checkbox"/> Aufgabenträger SPNV

Verkehrsstation	Typ 1 gemäß Fallbeispiel (siehe Anhang 1)	Typ 2 gemäß Fallbeispiel (siehe Anhang 1)	Ein-/ Aus-/ Umsteiger je Werktag		Überprüfung der Prognose erfüllt Grenzwerte? (Bei NEIN Ausgleichszahlung erforderlich)
			Prognose	IST	
A-dorf	3		1.200	1.100	Ja
E-Burg		9	150	95	NEIN
....					
....					
....					

Soweit die Programmaufnahme auf Basis einer Verkehrsprognose erfolgte, wird hiermit der Nachweis des Eintritts dieser Prognose (erneute Dokumentation des Ist-Zustands spätestens 3 Jahre nach dem auf die Inbetriebnahme der Maßnahme folgenden Jahresfahrplanwechsel) durch das Land dokumentiert. Werden zu diesem Zeitpunkt die Grenzwerte gemäß Ziffer 6 der Anlage 8.7 nicht erreicht, leistet das Land den für die Maßnahme eingesetzten Infrastrukturbeitrag und der tatsächlich gezahlten zusätzlichen Dividenden der DB AG des Bundes vollständig als Ausgleichszahlung an die EIU.

Hiermit wird die Richtigkeit der Überprüfung der Verkehrsprognose des Infrastrukturvorhabens bestätigt.

Ort / Datum:

Name:

Unterschrift (en)

Stempel des Landesministeriums und ggf. Aufgabenträgers:

**Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur
Projektförderung (ANBest-P)
(Stand 01.12.2013)**

Die Allgemeinen Nebenbestimmungen sind Bestandteil des Zuwendungsbescheides, soweit in ihm nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist. Sie enthalten Nebenbestimmungen im Sinne von § 36 des Hamburgischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HmbVwVfG) bzw. von § 32 des Sozialgesetzbuchs - Zehntes Buch - (SGB X) und Erläuterungen.

Inhalt

- Nr. 1 Anforderung und Verwendung der Zuwendung
- Nr. 2 Nachträgliche Ermäßigung der Ausgaben oder Änderung der Finanzierung
- Nr. 3 Vergabe von Aufträgen
- Nr. 4 Inventarisierungspflicht
- Nr. 5 Mitteilungspflichten der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers
- Nr. 6 Nachweis der Verwendung
- Nr. 7 Prüfung der Verwendung
- Nr. 8 Erstattung der Zuwendung, Verzinsung

1 Anforderung und Verwendung der Zuwendung

- 1.1 Die Zuwendung darf nur zur Erfüllung des im Zuwendungsbescheid nach Umfang, Qualität und Zielsetzung bestimmten Zwecks verwendet werden. Die Zuwendung ist wirtschaftlich und sparsam zu verwenden.
Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger muss sicherstellen, dass alle ihre oder seine Einnahmen und Ausgaben in klarer Zuordnung zum geförderten Projekt – auch in Abgrenzung zu anderen Projekten oder dem allgemeinen Geschäftsbetrieb – nachvollziehbar belegt werden können. Die Abgrenzung umfasst ggf. auch die Gemeinkosten und das Verfahren zu deren Umlage auf die einzelnen Projekte und den allgemeinen Geschäftsbetrieb.
- 1.2 Die eigenen Mittel und die mit dem Zweck zusammenhängenden Einnahmen der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers (insbesondere Zuwendungen, Leistungen Dritter) sind nach Maßgabe des Zuwendungsbescheids als Deckungsmittel einzusetzen.
- 1.3 Besserstellungsverbot / Mindestentgelte
- 1.3.1 Besserstellungsverbot
Werden die Gesamtausgaben der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers überwiegend aus Zuwendungen der öffentlichen Hand bestritten, darf die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger ihre oder seine Beschäftigten finanziell nicht besser stellen als vergleichbare Bedienstete der Freien und Hansestadt Hamburg.

Höhere Entgelte als nach dem TVL sowie sonstige über- und außertarifliche Leistungen dürfen nicht gewährt werden.

Abweichende tarifvertragliche Regelungen bleiben unberührt.

1.3.2 Tariftreue / Mindestlohn

Beschäftigten sind die Mindestentgelte zu zahlen, die in Höhe und in Bezug auf den Zahlungszeitpunkt den Vorgaben desjenigen Tarifvertrages genügen, an den die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger aufgrund des Arbeitnehmer-Entsendegesetz (AEntG) gebunden ist. Dies gilt entsprechend für andere gesetzliche Bestimmungen über Mindestentgelte. Soweit Leistungen vergeben werden (VOB / VOL), sind die Auftragnehmerinnen und Auftragnehmer durch die Zuwendungsempfängerin oder den Zuwendungsempfänger entsprechend zu verpflichten.

Beschäftigten ist mindestens der Lohn nach § 5 des Hamburgischen Mindestlohngesetzes zu zahlen.

1.4 Die Zuwendung darf nur insoweit und nicht eher angefordert werden, als sie innerhalb von zwei Monaten nach der Auszahlung für fällige Zahlungen zur Erfüllung des Zuwendungszwecks benötigt wird. Die Anforderung jedes Teilbetrages muss die zur Beurteilung des Mittelbedarfs erforderlichen Angaben enthalten.

1.5 Im Übrigen dürfen die Zuwendungen nur wie folgt in Anspruch genommen werden:

1.5.1 bei Anteil- oder Festbetragsfinanzierung jeweils anteilig mit etwaigen Zuwendungen anderer Zuwendungsgeberinnen oder Zuwendungsgeber und den vorgesehenen eigenen und sonstigen Mitteln der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers,

1.5.2 bei Fehlbedarfsfinanzierung außerdem erst, wenn die vorgesehenen eigenen und sonstigen Mittel der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers verbraucht sind.

1.6 Ausgezählte Zuwendungen, die am Jahresende nicht verbraucht wurden, sind - wenn für denselben Zweck Zuwendungen im Folgejahr bewilligt werden - auf die Anforderung zu Beginn des Folgejahres anzurechnen.

1.7 Zahlungen vor Empfang der Gegenleistung dürfen nur vereinbart oder bewirkt werden, soweit dies allgemein üblich oder durch besondere Umstände gerechtfertigt ist.

1.8 Rücklagen und Rückstellungen bzw. am Jahresende nicht verbrauchte Zuwendungen dürfen nur nach Maßgabe des Zuwendungsbescheids gebildet bzw. verwendet werden. Andere Regelungen in Rechtsvorschriften bleiben unberührt.

1.9 Der Zuwendungsbescheid kann mit Wirkung für die Zukunft widerrufen werden, wenn sich herausstellt, dass der Zuwendungszweck nicht zu erreichen ist.

2 Nachträgliche Ermäßigung der Ausgaben oder Änderung der Finanzierung

2.1 Ermäßigen sich nach der Bewilligung die im Finanzierungsplan veranschlagten Gesamtausgaben, erhöhen sich die Deckungsmittel oder treten neue Deckungsmittel hinzu, so vermindert sich die Zuwendung

2.1.1 bei Anteilfinanzierung anteilig mit etwaigen Zuwendungen anderer Zuwendungsgeberinnen oder Zuwendungsgeber und den vorgesehenen eigenen und sonstigen Mitteln der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers,

2.1.2 bei Fehlbedarfs- und Vollfinanzierung um den vollen in Betracht kommenden Betrag,

- 2.1.3 bei Festbetragsfinanzierung, wenn sich die zuwendungsfähigen Ausgaben auf einen Betrag unterhalb der Zuwendung erniedern, auf die Höhe der tatsächlichen zuwendungsfähigen Ausgaben.
- 2.2 In den Fällen der Nrn. 2.1.1 und 2.1.2 vermindert sich die Zuwendung nur, soweit nicht die Bildung von Rücklagen, Rückstellungen oder sonstige Verwendungszwecke im Zuwendungsbescheid zugelassen sind.
- 2.3 Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger hat nach der Erfüllung des Verwendungszwecks ihr bzw. ihm verbleibende Mittel aus Minderausgaben oder Mehreinnahmen, die nach Nr. 2.1.1 bis 2.1.3 auf die Zuwendung mindern anzurechnen sind, unverzüglich - spätestens mit Vorlage des Verwendungsnachweises - zu erstatten.

3 Vergabe von Aufträgen

- 3.1 Bei der Vergabe von Aufträgen ist die zum Zeitpunkt der Ausschreibung jeweils geltende Fassung anzuwenden.
 - 3.1.1 Abschnitt 1 der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen Teil A (VOB/A), wenn der Gesamtauftragswert der Baumaßnahme bzw. des Bauwerks (alle Bauaufträge für eine bauliche Anlage) ohne Umsatzsteuer mehr als 50.000 EUR beträgt; Im Fall der Anwendung der VOB/A beträgt die Wertgrenze für die „Freihändige Vergabe“ 100.000 Euro (ohne USt.), die Wertgrenze für die „Beschränkte Ausschreibung“ 1.000.000 Euro (ohne USt.).
 - 3.1.2 Abschnitt 1 der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen Teil A (VOL/A), wenn der Jahreswert der Lieferung oder Leistung für eine Warengruppe ohne Umsatzsteuer mehr als 25.000 EUR beträgt. Im Fall der Anwendung der VOL/A beträgt die Wertgrenze für die „Freihändige Vergabe“ 50.000 Euro (ohne USt.), die Wertgrenze für die „Beschränkte Ausschreibung“ auf 100.000 Euro (ohne USt.).
 - 3.1.3 Weitergehende Bestimmungen, die die Zuwendungsempfängerin oder den Zuwendungsempfänger zur Anwendung von Vergabevorschriften verpflichten. (1)
- 3.2 Auch Aufträge, die die unter den Nrn. 3.1.1 und 3.1.2 genannten Betragsgrenzen nicht erreichen, sind unter den Gesichtspunkten der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung in der Regel auf der Grundlage mehrerer schriftlicher Angebote (Wettbewerb) zu vergeben.
- 3.3 Das Hamburgische „Gesetz zur Einrichtung eines Registers zum Schutz fairen Wettbewerbs (GRfW)“ ist bei der Anwendung der Vergaberechts anzuwenden (vgl. § 1 Abs. 2 GRfW).

4 Inventarisierungspflicht

- 4.1 Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger darf über Gegenstände, die zur Erfüllung des Verwendungszwecks erworben oder hergestellt werden, vor Ablauf der im Zuwendungsbescheid festgelegten zeitlichen Bindung nicht verfügen.
- 4.2 Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger hat die zur Erfüllung des Verwendungszwecks beschafften Gegenstände, deren Anschaffungs- oder Herstellungskosten ohne Umsatzsteuer 410 EUR übersteigen, zu inventarisieren. Soweit

die Freie und Hansestadt Hamburg Eigentümerin ist oder wird oder dingliche Rechte hat, sind die Gegenstände in dem Inventar besonders zu kennzeichnen.

5 Mitteilungspflichten der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers

Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, unverzüglich der Bewilligungsbehörde anzuzeigen, wenn:

- 5.1 sie / er nach Vorlage des Finanzierungsplans weitere Zuwendungen für denselben Zweck bei anderen öffentlichen Stellen beantragt oder von ihnen erhält,
- 5.2 sonstige für die Bewilligung der Zuwendung maßgebliche Umstände sich ändern oder wegfallen, insbesondere der im Zuwendungsbescheid beschriebene Zweck nach Umfang, Qualität und Zielsetzung nicht oder mit der bewilligten Zuwendung nicht zu erreichen ist,
- 5.3 die abgerufenen oder ausgezahlten Beträge nicht innerhalb von zwei Monaten nach Auszahlung zur Erfüllung des Zweckes verbraucht werden können,
- 5.4 aus der Zuwendung beschaffte oder hergestellte Gegenstände innerhalb der im Zuwendungsbescheid festgelegten zeitlichen Bindung nicht mehr entsprechend dem Zweck verwendet oder nicht mehr benötigt werden,
- 5.5 ein Insolvenzverfahren gegen sie oder ihn beantragt oder eröffnet wird.

6 Nachweis der Verwendung

- 6.1 Die Verwendung der Zuwendung ist innerhalb von sechs Monaten nach Erfüllung des Zweckes, spätestens jedoch mit Ablauf des sechsten auf den Bewilligungszeitraum folgenden Monats der Bewilligungsbehörde nachzuweisen (Verwendungsnachweis), soweit im Zuwendungsbescheid keine abweichenden Fristen bestimmt sind. Der Verwendungsnachweis besteht aus einem Sachbericht und einem zahlenmäßigen Nachweis sowie den ggf. im Zuwendungsbescheid genannten weiteren Unterlagen.
- 6.2 In dem Sachbericht sind nach Maßgabe des Zuwendungsbescheids die Verwendung der Zuwendung sowie das erzielte Ergebnis im Einzelnen darzustellen.
- 6.3 In dem zahlenmäßigen Nachweis sind alle mit dem Zweck zusammenhängenden Einnahmen (Zuwendungen, Leistungen Dritter, eigene Mittel) und Ausgaben entsprechend der Gliederung des Finanzierungsplans summarisch auszuweisen. Soweit die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger die Möglichkeit zum Vorsteuerabzug nach § 15 des Umsatzsteuergesetzes hat, dürfen nur die Entgelte (Preis ohne Umsatzsteuer) berücksichtigt werden.
- 6.4 Im Verwendungsnachweis ist zu bestätigen, dass die Ausgaben notwendig waren, dass wirtschaftlich und sparsam verfahren worden ist und die Angaben mit den Büchern und den Belegen übereinstimmen.
- 6.5 Mit dem Nachweis sind auf Anforderung der Bewilligungsbehörde die Originalbelege (Einnahme- und Ausgabebelege) über die Einzelzahlungen und die Verträge über die Vergabe von Aufträgen vorzulegen. Die Belege müssen die im Geschäftsverkehr üblichen Angaben und Anlagen enthalten, die Ausgabebelege insbesondere die

Zahlungsempfängerin oder den Zahlungsempfänger, Grund und Tag der Zahlung und bei Gegenständen den Verwendungszweck.

- 6.6 Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger hat die in Nr. 6.5 genannten Belege und Verträge sowie alle sonst mit der Förderung zusammenhängenden Unterlagen (vgl. Nr. 7.1 Satz 1) sechs Jahre aufzubewahren, sofern nicht nach steuerrechtlichen oder anderen Vorschriften eine längere Aufbewahrungsfrist bestimmt ist. Die Aufbewahrungsfrist beginnt mit Ablauf des Kalenderjahrs, in dem der Verwendungsnachweis vorgelegt worden ist. Zur Aufbewahrung können auch Bild- oder Datenträger verwendet werden.
- 6.7 Der Bewilligungsbehörde ist mitzuteilen, inwieweit die Mittel aus der Zuwendung zur Beschaffung oder Herstellung von Vermögensgegenständen verwendet wurden. Die Nutzungsdauern und Aktivierungszeitpunkte der aus Zuwendungsmitteln geschaffenen oder erworbenen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens sind anzugeben.

7 Prüfung der Verwendung

- 7.1 Die Bewilligungsbehörde (einschließlich der für sie zuständigen Vorprüfungsstelle) ist berechtigt, Bücher, Belege und sonstige Geschäftsunterlagen anzufordern sowie die Verwendung der Zuwendung durch örtliche Erhebungen – auch unangemeldet – zu prüfen oder durch Beauftragte prüfen zu lassen. Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger hat die erforderlichen Unterlagen ordnungsgemäß und prüfbar bereitzuhalten und die notwendigen Auskünfte zu erteilen. Hierzu gehört auch die Weitergabe personenbezogener Daten Ihrer/seiner Beschäftigten, soweit sie für die Prüfung der Verwendung der Zuwendung nach den Bedingungen des Zuwendungsbescheids herangezogen werden müssen. Die Beschäftigten sind über die Weitergabe der Daten zu unterrichten.
- 7.2 Der Rechnungshof der Freien und Hansestadt Hamburg ist nach § 91 der Landeshaushaltsordnung (LHO) [2] berechtigt, bei der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger zu prüfen.

8 Erstattung der Zuwendung, Verzinsung

- 8.1 Die Zuwendung ist zu erstatten, soweit ein Zuwendungsbescheid nach dem HmbVwVfG (§§ 43 bis 49a) bzw. nach dem SGB X (§§ 44 bis 47 und 50) mit Wirkung für die Vergangenheit zurückgenommen oder widerrufen oder sonst unwirksam wird.
- 8.2 Nr. 8.1 gilt insbesondere, wenn
- 8.2.1 eine auflösende Bedingung eingetreten ist, z.B. nachträgliche Ermäßigung der Ausgaben oder Änderung der Finanzierung nach Nr. 2,
- 8.2.2 die Zuwendung durch unrichtige oder unvollständige Angaben erwirkt worden ist,
- 8.2.3 die Zuwendung nicht oder nicht mehr für den vorgesehenen Zweck oder unwirtschaftlich verwendet wird; dasselbe gilt für aus der Zuwendung beschaffte Gegenstände.
- 8.3 Ein Widerruf mit Wirkung für die Vergangenheit kann auch in Betracht kommen, soweit die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger

- 8.3.1 Auflagen nicht oder nicht innerhalb einer gesetzten Frist erfüllt, insbesondere den vorgeschriebenen Verwendungsnachweis nicht rechtzeitig vorlegt sowie Mitteilungspflichten (Nr. 5) nicht rechtzeitig nachkommt oder
- 8.3.2 die Zuwendung nicht innerhalb von zwei Monaten nach Auszahlung für fällige Zahlungen zur Erfüllung des Zuwendungszwecks (vgl. Nr. 5.3) verwendet.
- 8.4 Werden Zuwendungen nicht innerhalb von zwei Monaten nach der Auszahlung zur Erfüllung des Zuwendungszwecks verwendet und wird der Zuwendungsbescheid nicht zurückgenommen oder widerrufen, können für die Zeit von der Auszahlung bis zur zweckentsprechenden Verwendung Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz nach § 247 BGB [3] jährlich verlangt werden. Entsprechendes gilt, soweit die Zuwendung in Anspruch genommen wird, obwohl andere Mittel anteilig oder vorrangig einzusetzen sind.

[1] Zu ANBest - P, Nr. 3.1.3

Eine weitergehende Bestimmung wäre z.B. die Verpflichtung zur EU-weiten Ausschreibung in den Fällen des § 98 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen - GWB - in Verbindung mit § 2 der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge - VgV -. In diesen Fällen ist der jeweilige Abschnitt 2 des jeweiligen Teiles A der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB) und der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen (VOL/A) sowie die Vergabeordnung für freiberufliche Leistungen (VOF) durch die Zuwendungsempfängerin oder den Zuwendungsempfänger zu beachten.

Bei Auftraggebern nach § 98 Nummern 1 bis 4 des GWB gilt für Aufträge, die im Zusammenhang mit Tätigkeiten auf dem Gebiet der Trinkwasser- oder Energieversorgung oder des Verkehrs (Sektorentätigkeiten) vergeben werden, die Sektorenverordnung vom 23. September 2009 (BGBl. I S. 3110) in der jeweils geltenden Fassung.

[2] Zu ANBest - P, Nr. 7.2

§ 91 Abs. 1 (Auszug) und Abs. 2 LHO lauten: „(1) Der Rechnungshof ist berechtigt, bei Stellen außerhalb der Verwaltung zu prüfen, wenn sie von der Freien und Hansestadt Hamburg Zuwendungen erhalten. Leiten diese Stellen die Mittel an Dritte weiter, so kann der Rechnungshof auch bei diesen prüfen. (2) Die Prüfung erstreckt sich auf die bestimmungsmäßige und wirtschaftliche Verwaltung und Verwendung. Bei Zuwendungen kann sie sich auch auf die sonstige Haushalts- und Wirtschaftsführung des Empfängers erstrecken, soweit es der Rechnungshof für seine Prüfung für notwendig hält.“

[3] Zu ANBest - P, Nrn. 8.4

Der Erstattungsanspruch wird nach § 49a HmbVwFG bzw. nach § 50 SGB X mit 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz nach § 247 BGB jährlich verzinst. Der Basiszinssatz verändert sich zum 1. Januar und 1. Juli eines jeden Jahres, wenn sich seine Bezugsgröße geändert hat (§ 247 Abs. 1 BGB). Die Deutsche Bundesbank gibt die Basiszinssätze im Bundesanzeiger bekannt (§ 247 Abs. 2 BGB).

Baufachliche Nebenbestimmungen (NBest-Bau)

Die Baufachlichen Nebenbestimmungen ergänzen bzw. modifizieren die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P). Sie werden damit ebenfalls Bestandteil des Zuwendungsbescheides, soweit in ihm nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist. Sie enthalten Nebenbestimmungen im Sinne von § 36 des Hamburgischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HmbVwVfG) bzw. von § 32 des Sozialgesetzbuchs - Zehntes Buch - (SGB X) und Erläuterungen.

Inhalt

- | | |
|-------|---------------------------------------|
| Nr. 1 | Ausschreibung, Vergabe und Ausführung |
| Nr. 2 | Baurechnung |
| Nr. 3 | Verwendungsnachweis |

H 21 - 16 c

14.023

**Anlage 4 - NBest - Bau -
VV zu § 44 LHO**

- 1 Ausschreibung, Vergabe und Ausführung**
- 1.1 Die Vergabe der Architekten- und Ingenieurleistungen erfolgt auf der Grundlage der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI). Dabei ist die Verdingungsordnung für freiberufliche Leistungen (VOF) anzuwenden, soweit die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 VOF erfüllt sind.
- 1.2 Außerdem sind die „Grundsätze und Richtlinien für Wettbewerbe auf den Gebieten der Raumplanung, des Städtebaus und des Bauwesens - GRW -“ in der jeweils für die Freie und Hansestadt Hamburg geltenden Fassung zu beachten.
- 1.3 Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger hat die Bewilligungsbehörde rechtzeitig über die jeweils vorgesehene Vergabeart, den Baubeginn und die Beendigung der Baumaßnahme zu unterrichten.
- 1.4 Die ersten Ausschreibungen sollen grundsätzlich Leistungen umfassen, die üblicherweise im Zusammenhang ausgeführt werden und deren Umfang so erheblich ist, dass anhand des Kostenvergleichs mit den der Bewilligung zugrunde liegenden Bauunterlagen mit hinreichender Zuverlässigkeit beurteilt werden kann, ob die darin ausgewiesenen Baukosten eingehalten werden.
- 1.5 Die Ausführung der Baumaßnahme muss den der Bewilligung zugrunde liegenden Bauunterlagen sowie den technischen und baurechtlichen Vorschriften entsprechen.
- Erhebliche Abweichungen von den der Bewilligung zugrunde liegenden Unterlagen bedürfen vor ihrer Ausführung der Prüfung und der Zustimmung durch die Bewilligungsbehörde.
- Als erheblich sind Abweichungen anzusehen, die wesentliche Änderungen des Bau- und/oder Raumprogramms oder Bauobjektes verursachen oder die Gesamtkosten mit Auswirkung auf die Höhe der Zuwendung erhöhen. Hierzu gehören insbesondere Änderungen, durch die neue, den Umfang eines Bauwerks verändernde Bauteile oder Baukörper entstehen oder die dem Zuwendungszweck nicht entsprechen.

2 Baurechnung

- 2.1 Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger muss für jede Baumaßnahme eine Baurechnung führen. Besteht eine Baumaßnahme aus mehreren Bauprojekten/Bauabschnitten, sind getrennte Baurechnungen zu führen.
- 2.2 Die Baurechnung besteht aus
- 2.2.1 dem Bauausgabebuch (bei Hochbauten nach DIN 276 gegliedert, bei anderen nach Maßgabe des Zuwendungsbescheides). Werden die Einnahmen und Ausgaben für das geförderte Bauobjekt von anderen Buchungsvorfällen getrennt nachgewiesen, entsprechen die Nachweise unmittelbar oder durch ergänzende Aufzeichnungen den Inhalts- und Gliederungsansprüchen der DIN 276 und können sie zur Prüfung der Baurechnung beigelegt werden, so kann mit Einwilligung der Bewilligungsbehörde von der Führung eines gesonderten Bauausgabebuches abgesehen werden,
- 2.2.2 den Rechnungsbelegen,
- 2.2.3 den Abrechnungsunterlagen zu den Schlussrechnungen bestehend aus
- den Verdingungsunterlagen (z.B. Bekanntmachung von Ausschreibungen, Angebotsunterlagen, Niederschriften über die Eröffnungen, Zuschlagsbericht, Wertung der Angebote),
 - den Berechnungsunterlagen für die Kostensätze (z.B. Abrechnungszeichnungen, Massenberechnungen, Stundenlohnachweise),
 - den Vertragsunterlagen (z.B. Angebot des Auftragnehmers mit Leistungsverzeichnis sowie die beiden nächsthöheren Angebote - in den Fällen, in denen der Zuschlag nicht auf das niedrigste Angebot erteilt wird, auch alle darunter liegenden Angebote -, Zuschlagsschreiben, zusätzliche Vertragsbedingungen und Nachtragsverhandlungen),
- 2.2.4 den Niederschriften über die Abnahme von Bauleistungen (ggf. mit Vermerken über Vertragsstrafen, Mängelbeseitigungen usw.),
- 2.2.5 den bauaufsichtlichen Genehmigungen, den Prüf- und Abnahmebescheinigungen,

14.023

Anlage 4 - NBest - Bau - VV zu § 44 LHO

- 2.2.6 dem Zuwendungsbescheid und den Schreiben über die Bereitstellung der Mittel,
- 2.2.7 den geprüften, dem Zuwendungsbescheid zugrunde gelegten Bauunterlagen,
- 2.2.8 der Berechnung der ausgeführten Flächen und des Rauminhalts nach DIN 277 (nur bei Hochbauten) und bei Wohnbauten ggf. aus der Wohn- und Nutzflächenberechnung nach DIN 283,
- 2.2.9 dem Bautagebuch und ggf. den Bestandsplänen.

3 Verwendungsnachweis

- 3.1 Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger hat der Bewilligungsbehörde nach Abschluss der Baumaßnahme - spätestens ein Jahr nach Abnahme der wesentlichen Bauleistungen - den Verwendungsnachweis vorzulegen.

Der Verwendungsnachweis ist abweichend von Nr. 6 ANBest-P nach dem beigefügten Muster ¹⁾ zu erstellen. Der Nachweis, wann und in welchen Einzelbeträgen die Bauausgaben geleistet wurden, wird durch die Baurechnung (Nr. 2) geführt. Die Baurechnung ist zur Prüfung bereitzuhalten; die Rauminhalte-, Flächenberechnungen nach DIN 277 sowie die Kostenfeststellung nach DIN 276 sind dem Verwendungsnachweis beizufügen.

- 3.2 Werden über Teile einer Baumaßnahme (z.B. mehrere Bauprojekte / Bauabschnitte) einzelne Verwendungsnachweise geführt, so ist nach Abschluss der Baumaßnahme ein zusammenfassender Verwendungsnachweis nach beigefügtem Muster ¹⁾ aufzustellen.

¹⁾ Hinweis für die Bewilligungsbehörde:
Das Muster ist im Bauhandbuch, Abschnitt 11, zu finden.

DB Station&Service AG

Aufgabenstellung

Verkehrsstation

Maßnahmenübersicht

RB Nord
BM Hamburg

Aufgabenstellung Lph 0 (AST0)		<i>bitte das Datum der jeweiligen Erledigung ergänzen! Danach die nächste Bestelliefe bearbeiten!</i> <i>Bestelländerung: bitte Handlungsanweisung IXP beachten! x: Lph der Bestelländerung</i>
Aufgabenstellung für Lph1 und 2 (AST1/2)		
Aufgabenstellung für Lph3ff (AST3)	unterschrieben am 14.04.2011 / 01.09.2011	
Bestelländerung (ASTx)		
	Ottensen, Neubau S-Bahn HP Stand 14.04.2011	<i>Dateinamen vergeben: Bestellung "Projekt" "Stand" AST "Projekt" "Stand" oder Fortschreibung AST "Projekt" "Stand"</i>
für die Planung und Ausführung von Bauprojekten an Bahnsteigen und ihren Zugängen		<i>Format auf dem eigenen Drucker bitte so einstellen, dass alle Spalten auf einer Seite erscheinen!</i>
Projektbezeichnung	Ottensen, Neubau S-Bahn HP	
betroffene Station(en)	Ottensen	
VDS / Top-Projektnummern		
RB, Bahnhofsmanagement	RB Nord BM Hamburg	
Kurzbeschreibung der Maßnahmen über alle betroffenen Stationen	Errichtung eines neuen S-Bahn Haltepunktes mit Mittelbahnsteig, einem Aufzug, Bahnsteiglänge 140 m, Bahnsteighöhe 96 cm über SO, Bahnsteigbreite 6,92 m, dazu: Verschwenkung des nördlichen und Rückbau des mittleren Gleises incl. Umbauarbeiten an Widerlagern und Überbauten (gemäß Vorplanung von DB ProjektBau von 2006)	
DB Netz NL und Anlagenmanagement	RB Nord Produktionsdurchführung Hamburg	
Projekt des Geschäftsbesorgungsvertrages mit DB Netz <small>ja / nein, bei ja: voraussichtlicher Monat / Jahr der qualifizierten Übergabe an DB Netz</small>	nein	
Streckenummer(n) DB Netz AG Strecke(n) von - nach	1224 Altona - Blankenese; 1230 HH Bahrenfeld - HH Langfelde	
Finanzierungsquelle(n)	Bundesmittel (LuFV § 8 Abs. 7)	

Erläuterung der Farben der Textfelder der Bestellungen- und Mengenspalten


 nicht ausfüllen!

gepunktet ist ein Mussfeld für die Aufgabenstellung zur Lph 0:
 interne Infrastruktur-Bestellung des BM an den RB
 Grundlage für Konzeptdiskussion und -entscheid
eng gepunktet ist ein Mussfeld für die Aufgabenstellung zu den Lph 1 und 2:
 Grundlage der Vorentwurfsplanung Lph 1 - 2
weiß ist ein Mussfeld für die Fortschreibung AST:
 Ergebnis der Variantenauswahl und Grundlage der Entwurfsplanung Lph 3 - 4
 und das Änderungsmanagement

					Hinweise für den Aufsteller
Links zu mitgelieferten Unterlagen	Katalog der Ausstattungselemente	ABP	RfI 813	Planungshandbuch Bau- und Technik	s. Wissensdatenbank
Inhaltsverzeichnis					
1. AST je Station					
2. Anlagen					
			gemäß Checkliste vorhanden s. Anlagen (X)	Unterlagen sind aktuell bzw. stimmen mit der Örtlichkeit überein (ja) (nein) (teilweise)	Bestandsunterlagen, die nicht vorhanden sind, müssen ggf. neu erstellt werden! Handlungsanweisung IXP beachten!
<i>"Fenster für den" mäßig</i>	2.1 Kostenprognose zur Aufgabenstellung		x	ja	zusammen mit IM / PL / technischem Hausherrn
	2.2 Bestandsunterlagen siehe Checkliste "Bestandsunterlagen im Projekt nach Lph 0 / nach Lph 2"		x	ja	relevante Auszüge zusammen mit IM / PL / technischem Hausherrn / TGM besorgen
	2.3 Gutachten siehe Checkliste "Bestandsunterlagen im Projekt nach Lph 0 / nach Lph 2", u.a.		x	ja	
	2.3.1 Nachweis mittels "Datenerfassung für die Nachweise ausreichender Rettungswegmöglichkeiten auf oberirdischen Bahnsteigen außerhalb von Hallen" (IVE)			zu erbringen durch DB ProjektBau	vom PL den Vordruck anfordern! Berechnung veranlassen! PL
	2.3.2 "Ermittlung der Sicherheitsmaßnahmen für Bahnsteige zur Sicherung der Reisenden vor Gefahren aus dem Eisenbahnbahnbetrieb" (alt Basler&Partner) mit Prognose-Daten		x	ja	Risikomodell für die Vorzugsvariante rechnen und das Ergebnis für ELA eintragen unter "ELA aus Sicherheitsgründen der Reisendenwarnung"
	2.3.3 Nachweis der RfI 413.0502 "Reisendensicherung auf höhengleichen Übergängen betrieblich planbar" (RÜ-BE)			entfällt	RÜ-BE von DB Netz anfordern, Prognose Reisendenzahlen aus unserer Ermittlung an DB Netz liefern! Ergebnisse eintragen unter "RÜ-Berechnung nach RfI 413.02"
	2.3.4 Checkliste Fernüberwachung		x	ja	vom PL, IM, technischem Hausherrn anfordern! S. I, SBT-Anweisung 14/2003 vom 01.10.07
	2.3.5 Verzichtserklärung Ersatzbeleuchtung		*)	nach Vorliegen IVE-Gutachten	
	2.4 Konzepte siehe Checkliste "Bestandsunterlagen im Projekt nach Lph 0 / nach Lph 2", darüberhinaus				
	2.4.1 Erschließungskonzepte mit Skizzen		x	ja	
	2.4.2 Ermittlung der Qualitätskennzahl Funktionalität Bahnsteige ("PLATO")		x	ja	Endgültiger Stand als pdf-Datei (4 Seiten) und die ".ghz-Datei". (Später noch das zu entwickelnde Blatt mit der Verteilung der Weiterschutzanlagen auf die einzelnen Bsig.)
	2.5 weitere Unterlagen für die AST3 siehe Checkliste "Bestandsunterlagen im Projekt nach Lph 2", u.a.				
	2.5.1 Pläne Ausstattungskonzept		x	teilweise	Lagepläne aus der Vorzugsvariante Ergebnis Lph 2 vom Planer besorgen!
	2.5.1 Wegerechte			wird im Zuge der EP erstellt	und andere Verträge, wenn vorhanden, bitte beifügen!
	2.6 Mitwirkungen				

2. Anlagen	gemäß Checkliste vorhanden s. Anlagen (X)	Unterlagen sind aktuell bzw. stimmen mit der Örtlichkeit überein (ja) (nein) (teilweise)	Bestandsunterlagen, die nicht vorhanden sind, müssen ggf. neu erstellt werden! Handlungsanweisung IXP beachten!
2.6.1 Anfrage zur Planung bei Konzeption und Planung (LSBP)	X	keine Kapazitäten, erst ab 2012 vorhanden	
2.6.2 Stellungnahmen der Fachspezialisten Elektro, Fördertechnik, Information und Kommunikation, Brandschutz, Heizung, Klima, Sanitär		wird im Zuge der EP erstellt	Zur Aufgabenstellung gehört eine erste Begutachtung der entsprechenden Anlagen durch die betroffenen Fachspezialisten

Erläuterung der Farben der Textfelder der Bestellungs- und Mengenspalten
 nicht ausfüllen!

gepunktet ist ein Mussfeld für die Aufgabenstellung zur Lph 0:

interne Infrastruktur-Bestellung des BM an den RB

Grundlage für Konzeptdiskussion und -entscheid

eng gepunktet ist ein Mussfeld für die Aufgabenstellung zu den Lph 1 und 2:

Grundlage der Vorentwurfsplanung Lph 1 - 2

weiß ist ein Mussfeld für die Fortschreibung AST:

Ergebnis der Variantenauswahl und Grundlage der Entwurfsplanung Lph 3 - 4

und des Änderungsmanagements

DB Station&Service AG

RB Nord
BM Hamburg

Aufgabenstellung Verkehrsstation
Bestellungen je Station

Projektbezeichnung	Ottensen, Neubau S-Bahn HP
VDS oder TopProjekt	
Stationsname	Ottensen
<p>wenn mehrere Stationen bestellt werden müssen, bitte für jede Station das Blatt gesondert kopieren und ausfüllen!</p> <p>Bei Neubau Vorgaben lt. Papier Bahnhofsbezeichnung Benennung und Umbenennung von Bahnhöfen (Wissensdatenbank "Benennung und Umbenennung von Bahnhöfen", /SHB Bahnhof Benennung... Grundsätze) beachten!</p>	

Erfüllung der Farben der Textfelder der Bestellungen- und Mengenspalten nicht ausfüllen!	
	gepunktet ist ein Mussfeld für die Aufgabenstellung zur Lph 0: interne Infrastruktur-Bestellung des BM an den RB Grundlage für Konzeptdiskussion und -entscheid
	eng gepunktet ist ein Mussfeld für die Aufgabenstellung zu den Lph 1 und 2: Grundlage der Vorentwurfsplanung Lph 1 - 2
	weiß ist ein Mussfeld für die Fortschreibung AST: Ergebnis der Variantenauswahl und Grundlage der Entwurfsplanung Lph 3 - 4 und des Änderungsmanagements

Aufgabenstellung Lph 0 (AST0)	
Aufgabenstellung für Lph 1 und 2 (AST1/2)	
Aufgabenstellung für Lph 3/4 (AST3)	unterschrieben am 14.04.2011 / 01.09.2011
Bestelländerung (ASTx)	0

						Hinweise für den Aufsteller
Lage der Station im Netz	Streckennummer DB Netz	Station km	TEN konventionalt "ja" oder "nein"	TEN Hochgeschwindigkeitsverkehr HGV "ja" oder "nein"	Lage der Station im Netz: km bedeutet die Kilometrierung in der Mitte der Station	
Strecke 1 von nach	1224	1,7-1,9	nein	nein	Wissensdatenbank Siehe Thema Regelwerke "TSt - Technische Spezifikationen ..." Bitte prüfen Sie anhand TEIV Anlage 1 und dem Infrastrukturregister (Intranet-Pfad: s. unten), ob die Station im trans-europäischen Eisenbahnnetz TEN liegt	
Strecke 2 von nach	1230		nein	nein	http://www.intranet.deutschebahn.com/technelzz	
Strecke 3 von nach					dann Infrastrukturregister anklicken, DB-Strecken im TEN-Netz und rechts TEN-Soupläne suchen!	

	Strecke 4 von nach					<i>falls weitere Strecken betroffen sind, bitte gesonderte Zeile einfügen!</i>	
	Kategorie VSt	4 (Vg.)	Konzept VM				
	EG Kernportfolio	nein					
	Flächenbahnhof ja / nein	nein					<i>ja: wenn Station Kategorie 5 oder 6 und Reisende je Tag < 300 R/d! Ausstattung nach "Ausstattungskatalog" und "Flächenbahnhof" bestellen, s. Wissensdatenbank!</i>
	BF-Nummer	4931					
	Bahnstelle	777615	Rahmenkostenstelle VSt 68700 VM 68600	68700			
	Ist Anzahl Reisende pro mittlerem Werk-Tag (incl. aller EVU)		Prognose Anzahl Reisende pro mittlerem Werk-Tag (incl. aller EVU)	5000	<i>Ist-Werte s. SDB, Reisende = Ein- und Aussteiger pro mittlerem Mo - Fr, Prognosewerten mit Aufgabenträger abstimmen! Detailwerte s. Bemessung und Risikoprüfung</i>		
	Demografische Entwicklung (Delta Wachstum / Abnahme der Bevölkerung in %)	5 % / 0 %	KS Hamburg		<i>vorläufig; Einstellung in die Wissensdatenbank geplant</i>		
Prognosedaten für Bemessung und Risikonachweise stammen aus:						<i>Quellennachweis angeben!</i>	
nach Berechnung der FHH							
Ergebnisse der Risikobewertung nach RII 513 aus "Ermittlung der Sicherungsmaßnahmen für Bahnsteige zur Sicherung der Reisenden vor Gefahren aus dem Eisenbahnverkehr" gemäß RII 513.20.10 bitte als Anlage beifügen!						<i>vom MA Betrieb anfordern, Prognose Reisendenzahlen aus eigener Ermittlung übernehmen s. Handbuch zum Risikomodell, enthält Aussagen zu Kenngrößen bei neuen Stationen (Schätzgrößen)</i>	
RÜ-Berechnung nach RII 413.0502 "Reisendensicherung auf höhengleichen Übergängen betrieblich planen"						<i>DB Netz örtliches Anlagenmanagement führt die Berechnung durch! Ziel führend begleiten Prognose-Ergebnis der Sicherungsform für den RÜ eintragen</i>	
erforderliche Sicherheitsmaßnahmen: RÜ Warntafel RÜ Warntafel mit Licht- und Tonsignal RÜ Warntafel mit Umlaufsperr RÜ Warntafel mit Schranke und Licht- und Tonsignal Höhenfreier Zugang RÜ-Berechnung nicht durchgeführt, weil ...				entfällt			
Bewertungsbogen IVE Ergebnisse s. Anlage "Datenerfassung für die Nachweise ausreichender Rettungswegmöglichkeiten auf oberirdischen Bahnsteigen außerhalb von Hallen" s. auch unter Position Beleuchtung!						<i>Nachweis ausreichender Rettungswegmöglichkeiten erfolgt erst nach allgemeiner Bemessung der Bahnsteigzugänge. Für Vorzugsvariante Ergebnis der besonderen Maßnahmen an Zugängen und bei Ausfall der Allgemeinbeleuchtung ermitteln (lassen)!</i>	

<p>Intermedialität zu anderen Verkehrsträgern (Straße, Fahrrad, Fußwege, Parken, U-Bahn, Tram, Bus, Schiff, ...)</p> <p>Straße, Fahrrad, Fußwege, Bus</p>	<p>Abstimmung mit DB BahnPark, DB Services Immobilien, Kommune, Nahverkehrsträger, Finanzierungsträger erforderlich</p>
<p>Abhängigkeit zur Vermietung im Zuge der Planung zu klären</p>	<p>z.B. Sonderflächen für Vermietung ausweisen!</p>
<p>Abhängigkeit zum Empfangsgebäude u.a. Gebäuden erfüllt</p>	<p>Portfolio, z.B. beabsichtigte Veräußerung oder Erfordernis von Abriss, Sanierung benennen! Vorhandene Strom-, Telefon-, Kanal- und sonstige Anschlüsse prüfen Variante Betonschalhaus mit neuen Anschlussmöglichkeiten prüfen und mit dem Fachspezialisten für Elektrotechnik abstimmen!</p>
<p>Abhängigkeit zum Flächenmanagement</p> <p>Abstimmung mit dem Bezirksamt Altona hinsichtlich Option für Zuwegung zur Gaußstraße (für den optionalen Zugang "West"): Flächen sind innerhalb des Bebauungsplanentwurfs Ottensen 57 bzw. 61 vorgesehen</p>	<p>Ergebnis der Abstimmung mit DB Services Immobilien, BEV u.a. Eigentümern der Grundstücke; z.B. laufende Entbehrlichkeitsprüfungen, Sperrenvermerke, beabsichtigte Veräußerungen, Umnutzungen, Fremdnutzungen, Flächeninanspruchnahme, dingliche Sicherung, Immissionsschutz, Lärmschutz u.ä. vermerken!</p>
<p>Zusammenhang mit Eisenbahnkreuzungsmaßnahme (EKrG)</p> <p>Zu Prüfen, falls der zweite westliche Zugang umgesetzt wird</p>	<p>Siehe Wissensdatenbank Gemeinsame Regelung DB Netz / DB Station&Service Nr. 1 (S.BT Anweisung 10/2000 vom 20.12.2000 zum EKrG)</p>
<p>Bahnsteigausstattung (incl. Einstieghilfen)</p> <p>Nach HVV Standard und Freigabe Bahnhofmanagement</p>	<p>Hier kann der regionale Aufgabenträger eine allgemeine Beschreibung eintragen (Projektbedarf Aufgabenträger). Die grobe Zusammenstellung der Bahnsteigausstattung erfolgt ab Position 203. Bei Stationen im TEN ist eine Abstimmung von Einstieghilfen für Rollstuhlfahrer mit dem / den EVU nach 4.1.2.21 TSI PRM erforderlich. Der für den Einstieg von Rollstuhlfahrern mögliche Bereich muss mit dem EVU festgelegt werden.</p>
<p>Vorgaben für Variantenuntersuchungen insbesondere Lagevarianten prüfen!</p> <p>Es wurde festgelegt, dass der Zugang West als Überführung und zusätzlich als Unterführung in Leistungsphase 3 mitgeplant werden soll. Die Erschließung des Zugangs "West" zur Gaußstraße ist mit zu untersuchen und mit dem Bezirksamt Altona abzustimmen.</p>	<p>Varianten; z.B. Stufenfreiheit über Varianten Gehweg, Rampe, Aufzug, Reisendenübergänge, Muss-Vorgaben für Lage der Station; Rückbau oder Tellrückbau beschreiben! Bei ungünstiger Bogenlage $R < 300\text{ m}$ / Überhöhung $> 100\text{ mm}$ Variantenuntersuchung zwingend, Hinweis: bei neuen Stationen im TEN darf für Bahnsteige $R = 300\text{ m}$ nicht unterschritten werden. komplexe Fälle durch Machbarkeitsstudie untersuchen lassen! s. "Planungshinweise für die Anordnung von Bahnsteigen und deren Zugänge". (Gemeinsame Regelung DB Netz / DB Station&Service Nr. 2/1.SBT Anweisung Nr. 05/2001 vom 22.06.01)</p>

<p>Entscheidung mit Begründung für die Vorzugsvariante</p> <p>Mittelbahnsteig, aufgrund geringerer Unterhaltskosten; umliegende Haltestellen auch Mittelbahnsteige; keine Veränderung der Gleislage Richtung Altona</p>	<p>Die Auswahl der Vorzugsvariante erfolgt am Ende der Vorentwurfsplanung Lph 2.</p>
<p>Weitere Abstimmungen / Untersuchungen</p> <p>erfällt</p>	<p>Restbuchwert, Fördermittelbindung / Verträge z.B. mit Kommunen auführen! Flächen für Planungen Gemeinde (z.B. Nahverkehrsplan, Flächennutzungsplan, Bebauungsplan, Städtebaulicher Rahmenplan, Agrarstrukturelle Entwicklungsplanung) Straßenbau-Behörden benennen!</p>
<p>Rückbau / Teilrückbau von Bahnsteiginfrastruktur</p> <p>erfällt</p>	<p>Abstimmungen mit Aufgabenträger, DB Netz, s. Manual "Infrastrukturoptimierung, Bedarfsanpassung der Bahnsteige"</p>
<p>Aussagen zu Finanzierungsarten und -verträgen</p> <p>Bundesmittel (LuFY § 8 Abs. 7)</p>	<p>bestehende Finanzierungsvereinbarungen, GVFG, BSchwAG, Nahverkehrspläne Land/Kreis benennen!</p>
<p>Gewünschtes Datum der Inbetriebnahme</p> <p>2016-2017</p>	<p>bei Verbundprojekten auch Wunsch DB Netz eintragen!</p>
<p>weitere Anmerkungen</p> <p>Bei den weiterführenden Planungen immer das BM Hamburg mit in die Abstimmungsphase nehmen. Der HVY muss zustimmen. Werbeplanung mit Ströb nach Abstimmung BM.</p>	

Alle Gesetze, Verordnungen, die Richtlinien der DB AG, Normen, Lastenhefte, ZVA, AA, Weisungen sind in der jeweiligen aktuellen Fassung zu beachten! Grundlage der Aufgabenstellung sind folgende Standards von DB Station&Service bzw. mitgeltende Regelwerke (siehe Wissensdatenbank)
DB Richtlinien der Modulfamilie 813 "Personenbahnhöfe planen" 813.02 "Bahnsteige und ihre Zugänge bemessen und konstruieren" 813.03 "Wegeleitung und Kundeninformation" 813.04 "Planungshandbuch Bau und Technik"
"Technische Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) 1.) TSI PRM "eingeschränkt mobile Personen" gültig ab 01.07.2008 2.) TSI Infrastruktur (HGV) gültig ab 01.07.2008 "Katalog der Ausstattungselemente"
DB Richtlinien der Modulfamilie 513 "Personenbahnhöfe betreiben"
Praxishandbuch Bau: vorgegebenes Inhaltsverzeichnis der Bauakte ab Lph 1 verwenden!

Pos.	Beschreibung (für Station)	Menge (ggf.)	Bestell- lung (x) oder (n)	Standard DB Station&Service / bei Abweichung vom Standard Besteller und Finanzierung benennen	Hinweise für den Aufsteller
	Ottensen			n = nicht erforderlich	
000	Allgemein für die gesamte Station				"Fenster fixieren" auf "000" möglich!
001	Ganzheitliches Brandschutzkonzept		x		BSK: Abstimmung mit regionalem Brandschutz-Sachverständigen erforderlich ZVA-16-02-01-S.BT
002	Abfallkonzept		n		Abstimmung mit AUB
003	Belange des Denkmalschutz		n		Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde s. SET-Anweisung 03/2003
004	Bahnsteigaussstattungsplan(e)		x		In der Vorentwurfsplanung durch den Planer erstellen lassen!
100	Bauliche Anlagen				ggf. für weitere Bahnsteigkanten Zellen lfd. Nr. 101 - 110,3 kopieren
101	Bahnsteig Gl. 1/2		x	Gleis 1/2	Gleisnummer(n) ergänzen bei Lage der Station im Gleisbogen Ril 813.0201 Abschnitt 1 (4) beachten, ansonsten: Gemeinsame Regelung DB Netz / DB Station&Service Nr. 2: Lage der Bahnsteige und deren Zugänge.
102	Bahnsteigart				
102.1	Außenbahnsteig		n		
102.2	Mittelbahnsteig		x		
103	Mindestlänge Bahnsteigkante je Gleis (m)	137	n	132m + 5m Zuschlag = 137m	Mindestlänge immer eintragen! s. Ril 813.02.01 Abschnitt 1(4), in Abstimmung mit EVU und Aufgabenträger ermitteln! (i.d.R. Wagenzug- bzw. Zuglänge zuzüglich 5 m Bremsungsausgleich) Bei Stationen im TEN-HGV Gemeinsame Regelung Nr. 4 2009 beachten! Wissensdatenbank siehe Thema Regelwerke "TSI - Technische Spezifikationen ...!"
104	Regellänge je Gleis 405 m/ 370 m/ 320m/ 280 m/ 250m/ 170 m/ 140 m/ 90m/ 60m	140	x		Mindestlängen den Regellängen nach Ril 813.02.01 Abschnitt 2 (4) zuordnen

Pos.	Beschreibung für Station	Menge (ggf.)	Bestellung (x) oder (n)	Standard DB Station&Service / bei Abweichung vom Standard Besteller und Finanzierung benennen	Hinweise für den Aufsteller
105	Bestelllänge Bahnsteigkante je Gleis (m)	140	x		Die Bestelllänge gilt als Planungsgrundlage und muss der Regellänge oder Mindestlänge entsprechen, Ausnahmen s. Ril 813.0201 Abschnitt 2 (4). Bitte unbedingt Praxishandbuch Bau Anlage zu AA-003-01 Projekt- vorbereitung beachten (Plausibilisierung der Bahnsteiglänge und -höhe) (z.Zt. in Planung) Bei Stationen im TEN-HGV an Bahnsteigen mit HGV-Regelhalten Gemeinsame Regelung Nr. 4 2009 beachten!
106	Bahnsteighöhe über Schienenoberkante				Bei Stationen im TEN-HGV sind für Bahnsteige des HGV-Verkehrs nur Höhen von 76 cm oder 55 cm zugelassen.
106.1	Bahnsteighöhe Ziel-Systemhöhen 55 cm, 76 cm, 96 cm, 38 cm	96	x		Zielhöhe entsprechend der zwischen den Aufgabenträgern der Länder und der DB Station&Service abgestimmten Linienkonzepte eintragen! Ausnahmen: 96 cm oder 38 cm nur für Inselnetze!
106.2	Vorrangige Bahnsteig- anhebung aufgrund relativ hohem Fahrgastaufkommen		n		s. Konzept bzw. Vereinbarung mit dem Land / Aufgabenträger über die Harmonisierung der Bahnsteighöhen! Bitte befragen Sie den IM im RB nach der Zielhöhe und den Unterlagen!
107	Bahnsteigbreite				örtliche Planung nach Ril 813.02.01 Abschnitt 2 (6,7) Bei Stationen im TEN TSI-PRM beachten!
107.1	Außenbahnsteig Mindestbreite (m)		n		Abstimmung mit den EVU / Aufgabenträgern hinsichtlich des Einsatzes von Fahrzeugen mit Einstiegshilfen für Rollstuhlfahrereinstieg (minimale Breite dann 2,75 m)
108	Bahnsteig-Bauart				In Abstimmung mit dem BHV für Fortschreibung AST erforderlich!
108.1	zusätzliche Bahnsteigbelastung durch Fahrzeuge		n		Regelfall nach Ril 813.0201 (5): Ein Befahren der Bahnsteige durch Fahrzeuge ist durch geeignete Maßnahmen auszuschließen.
108.2	Konventioneller Bahnsteig		x	Inp. Planung: Bauweise mit Fertigteilbahnsteigkanten- elementen auf Streifenfundamenten	universell einsetzbar
108.3	Modularer Bahnsteig		n		wirtschaftlich einsetzbar: - bei geringen Sperrpausen/kurze Wartezeit - bei Bahnsteigen in Dammlage - bei Bahnsteigen, bei denen eine spätere Veränderung der Bahnsteighöhe geplant ist.
109	Betriebliche Bahnsteigelemente				
109.1	Betriebsstufe Stück je Bahnsteig		Mit DB Netz zu klären	Bestellung DB Netz vom Abspernung / Warnschild für Reisende vorsehen	nur für Betriebspersonal!
109.2	Betriebsrampe Stück je Bahnsteig		Mit DB Netz zu klären	Bestellung DB Netz vom Abspernung / Warnschild für Reisende vorsehen	nur für Betriebsfahrzeuge und Betriebsgeräte!

Pos.	Beschreibung für Station	Menge	Bestellung	Standard DB Station&Service / bei Abweichung vom Standard Besteller und Finanzierung benennen	Hinweise für den Aufsteller
		<i>(ggf.)</i>	<i>(x) oder (n)</i>		
109.3	Auftritte an der Bahnsteigkante		Mit DB Netz zu klären	Bestellung DB Netz vom	s. Ril 813.0201 Abschnitt 3 (11) für Betriebspersonal mit Arbeitsplätzen im Gleisbereich
110	Bahnsteigzugänge zum Bahnsteig Gl. 1/2				Bei Stationen im TEN Anforderungen an hindernisfreie Wege nach 4.1.2.3 TSI PRM beachten!
110.1	Gehweg oder kurze Rampe mit Anschluss an öffentliche Straßen, Wege, Plätze, auch im Bereich von Bahnübergängen und Reisendenübergängen Stück je Bahnsteig	2	x	Fortführung der vorhandenen Planung; Anschluss Zugang "West" an: Gaußstraße und Richtung Norden	siehe auch "Gemeinsame Regelung DB Netz / DB Station&Service Nr. 2: Lage der Bahnsteige und deren Zugänge Anschluss an z.B. Bahnübergang BÜ, Straßennamen, Bahnhofsvorplatz benennen!
110.2	Treppen Stück je Bahnsteig	2	x	gemäß Ril. 813	
110.3	Gehweg oder lange Rampe Stück je Bahnsteig		n		s. Ril 813.0202 (Barrierefreie Bahnsteigzugänge) bzw. nur, wenn nach 1.000-Reisende-Regelung erforderlich, bei Stationen im TEN gilt ebenfalls die 1.000-Reisende-Regelung. Für jede Rampe angeben: von Ebene x nach Ebene y!
200	Bahnsteigzugänge zu allen Bahnsteigen				Bei Stationen im TEN Anforderungen an hindernisfreie Wege nach 4.1.2.3 TSI PRM beachten!
200.1	Verkehrsfächen im Empfangsgebäude m. höhengleicher Reisendenübergang		n		bei komplexen Verhältnissen ggf. Flächen-Nutzungskonzept beifügen!
200.2	Personenüberführung	1	x	Planung von Unter- und Überführung bis Ende Lph3	DB Netz zielführend begleiten: Ril 413.0502: Reisendensicherung auf höhengleichen Übergängen betriebl. planen.
200.3	Personenüberführung unterirdische Verteilerebene	1	x	siehe 200.3	Typenzugelassenes System verwenden
200.4	Personenüberführung unterirdische Verteilerebene		n		für aufwändige Anlagen Zugänge zur PU / PÜ / Verteilerebene gesondert bestellen (Anlage xxxx zur AST)!
200.5	Personenüberführung unterirdische Verteilerebene		n		
201	Bahnsteig- Bodenbelag				s. Ausstattungskatalog
201.1	Bodenbelag Gussasphalt, Betonverbundpflaster, Betonwerkstein, Naturstein		x	Bahnsteig: Betonwerkstein, anthrazit im Läuferverbund; Entwässerung: Pendelrinne mit Punkteinlauf, gemäß Ril. 813. Blindenleitsystem Abstimmung mit dem HVV	eine Sorte eintragen gemäß Produkthandbuch für die Vorzugsvariante! S. auch Leitfaden "Bewertungsgrundlage für Fußbodenbeläge in und um Bahnhöfe" (besonders S. 52, Tab. 7.1 und 7.2)
202	Bahnsteigdäch für Bahnsteig Gl. 1/2		x		Gleisnummer(n) ergänzen und ggf. für weitere Bahnsteigdächer Zeilen (jd. Nr. 202 - 202.9 kopieren
202.1	Qualitätskennzahl Funktionalität Bahnsteige - angemessene Überdachung				Bemessung der Länge von Bahnsteigdächern nach LuFY erforderlich ggf. in Kombination mit Weiterschutzhäusern! Bedarf mit "PLATO" berechnet S. Anlage Ermittlung der OKZ Funktionalität Bstg.
202.2	Bestelllänge Bstg. Gl. 1/2 (m)	140			Das ist die maximale Bestelllänge aller Gleise eines Bahnsteigs. Aus diesem Merkmal wird die Solllänge des angemessenen Weiterschutzes nach LuFY berechnet.
202.3	Länge des vorhandenen Bahnsteigdaches (m)	n			Quelle: SDB

Pos.	Beschreibung für Station	Menge	Bestellung	Standard DB Station&Service / bei Abweichung vom Standard Besteller und Finanzierung benennen	Hinweise für den Aufsteller
		(ggf.)	(x) oder (n)		
202.4	Technische Zustandsnote dieses Bahnsteigdaches (TZN BAO)	n			Quelle: Bewertung Anlagenqualität (BAQ)
202.5	Einstelger am Bahnsteig in der Spitzenverkehrsstunde (Anz. Einstelger)				Ordner Reisende im GLW Stationsdatenbank, Spitzenverkehrsstunde eines mittleren Werktages außerhalb der Schulferien ermitteln!
202.6	System		x	Zwiesel ohne Glas	Standarddächer verwenden und nach Ausstattungskatalog benennen!
202.7	Wetterschutz/Wartehallen		n		Bemessung der Stückzahl nach LuFV erforderlich ggf. in Kombination mit Bahnsteigdächern; Berechnung nach PLATO durchführen!
202.8	Technische Zustandsnote(n) der Wetterschutzhäuser auf Bstg. Gl. .../... (TZN BAO)				Quelle: Bewertung Anlagenqualität (BAQ)
202.9	zu planende Dachlänge (m)		x	Anteil der Verteilung (%) des Solts der Station für Bahnsteig Gl. 1/2; 20% von 140 m = 28 m (nach LuFV) - im Zuge der Planung noch abzustimmen	Berechnung förderfähiger Dachlänge nach LuFV erforderlich, ggf. in Kombination mit Wetterschutzhäusern (s. unter Aufenthaltsqualität). Verteilung auf die einzelnen Bstg. einer Station u.a. nach den Einstelgern in der Spitzenverkehrsst. Hierzu ist eine Arbeitsanweisung geplant.
203	Wetterschutz für Zugangsanlagen				s. Kriterien in Ril 813.0202 Abschnitt 2(2); Entscheidung durch BM erforderlich!
203.1	Einhausungen von Treppen Stöck für das Projekt	2	x	Raster 22, kleine Schelben, die unteren ohne Glas; Antiscratchingfolie in kundenrelevanten Bereichen	
203.2	Einhausungen von Rampen Stöck für das Projekt		n		
204	Gebäude / Räume für Personal				
204.1	Raum für Zugangsgeräten (inkl. Mieterausbau) m ²		n		
204.2	örtliche Aufsicht (Kabine) Stöck für das Projekt m ²		n		zugehörigen Bahnsteig(e) eingeben!
204.3	Raum für Servicepersonal (inkl. Mieterausbau) m ²		n	in Abstimmung mit Vermietung	
204.4	Personalraum EVU m ²		n		EVU benennen!
204.5	Aufbewahrungsraum (m ²) für Schließfachgepäckstücke (inkl. Mieterausbau)		n		im EG mit der Raumliste Vermietung abstimmen!
204.6	Sonstige Räume m ²		n		
300	Technische Anlagen				
301	Beleuchtung		x		s. Ril 954.9103, 954.0101-0107, 997 und Planungshandbuch Bau und Technik TGA Bei Stationen im TEN gilt 4.1.2.10 TSJ.PRM.
301.1	Sicherheitsbeleuchtung		x	Prüfung Erfordernis gemäß BSX, abgestimmt mit Fachspezialist Brandschutz am	nur für UPVA und OPVA innerhalb von Hallen und Gebäuden Abstimmung mit Fachspezialist Brandschutz!

Pos.	Beschreibung für Station	Menge (ggf.)	Bestellung (x) oder (n)	Standard DB Station&Service / bei Abweichung vom Standard Besteller und Finanzierung benennen	Hinweise für den Aufsteller
301.2	Ersatzbeleuchtung		*)	Verzichtserklärung erstellt am (s. Anlage 2.3.7): *) nach Vorlegen IVE- Gutachten	nur für UPVA und betriebswichtige Stationen, i.d.R. Kategorie 1 und 2 Entscheidung BM erforderlich!
301.3	Zugangsergänzungs- beleuchtung		*)	gemäß IVE Gutachten *) nach Vorlegen IVE- Gutachten	für OPVA mit Zugängen und PU nur; wenn nach IVE-Bewertungsbogen erforderlich
301.4	Überwachung der Beleuchtungsanlagen		x	abgestimmt mit Eisenbahnbetriebsleiter am 29.08.2011	gemäß SET-Anweisung 14/2003 (Checkliste), Abstimmung mit dem Fachspezialist Elektrotechnik zwingend erforderlich wenn ja: Anbindung an TDS in Ort und JS-Zentrale angeben! Sonst: "Verzicht auf technische Überwachung" angeben!
301.5	Anpassung der elektrischen Verteilungen bei Elektrifizierung von Strecken		n	abgestimmt mit Fachspezialist Elektrotechnik; nur bei Wiederverwendung von Bestandsanlagen	Umrüstung der Erdverbindungen auf T-T-Netz erforderlich, außerdem ggf. Nachrüstung von Erdungen erforderlich
301.6	Erdungsanlage und Blitzschutz		x	Klärung durch Risikoanalyse; Innerer Blitz- /Überspannungsschutz	gem. Ril 954.0107, 954.9105, 997.//
302	Aufzüge Stück für das Projekt	1	x	Aufschalung auf 3-S Zentrale; Glas mit Antiscratchingfolie	s. Ril 813.0202 (Barrierefreie Bahnsteigzugänge) bzw. nur, wenn nach 1.000-Reisende-Regelung erforderlich, bei Stationen im TEN gilt ebenfalls die 1.000-Reisende- Regelung. Für jeden Aufzug angeben: von Ebene nach Ebene!
303	Fahrtreppen Stück für das Projekt		n		für jede Fahrtreppe angeben: von Ebene nach Ebene!
304	Automatiktüren Stück für das Projekt		n		Standort angeben!
305	bahnsteiggebundene Einsteighilfen (für Rollstuhlfahrer) Stück für das Projekt		n		für neue / umzubauende Bahnsteige im TEN Einsteighilfen nach TSI PRM 4.1.2.21 vorsehen (30 km / 50 km-Regelung); außerhalb TEN nur, wenn örtlich mobiler Service vorhanden, Abstimmung mit EVU / Aufgabenträger erforderlich;
306	Einsatzbereiche von bahnsteig- oder fahrzeuggebundenen Einsteighilfen festlegen		n	abgestimmt mit EVU / Aufgabenträger am	für neue oder umzubauende Bahnsteige festlegen, wenn Einsteighilfen eingesetzt werden sollen
307	Treppenlift Stück für das Projekt		n		nur für Ausnahmefälle, für Rollstuhlfahrer geeignet, nur wenn ein Behindertenverband eine Regelung zur Selbstnutzung durch Rollstuhlfahrer anbietet, oder Servicepersonal vor Ort, oder bei Betrieb durch Dritte, von Ebene nach Ebene angeben!
308	Technikraum Anzahl und m² für das Projekt		n		Bestellung durch z.B. DB Telematik erforderlich
400	Kundeninformation				
401	Bahnhofsnamens- schilder		x		
401.1	doppelseitig Stück für das Projekt	4	x		Rahmenvorgabe
401.2	einselig Stück für das Projekt	3	x		ggf. Gleisselbe angeben!
401.3	Stationschild nach Marke Bahnhof Stück für das Projekt	3	x	hinterleuchtet	s. Marke Bahnhof Gestaltungsbaustein 2.8
402	DB-Logo	3	x		

Pos.	Beschreibung für Station	Menge (ggf.)	Bestel- lung (a) oder (n)	Standard DB Station&Service / bei Abweichung vom Standard Besteller und Finanzierung benennen	Hinweise für den Aufsteller
403	Uhren / Zeitanlagen Bahnhofsuhren				s. Ausstattungskatalog
403.1			k	siehe 406.1	
403.2	einseitig Stück für das Projekt		n		
403.3	doppelseitig Stück für das Projekt		n		
403.4	davon Uhren mit Sekundenzeiger Stück für das Projekt		n		Erforderlichkeit Sekundenzeiger s. Ausstattungshandbuch
404	Witlinien für Fahrplan und weitere Info		k		
404.1	Fahrplanwitlinien Stück für das Projekt	2	k	für FAA	Format angeben, Mindestformat: A1 hoch - Raster 22 benennen!
404.2	Infovitlinien Stück für das Projekt	6	x	HVV dreifach Zugang Bahnsteig dreifach doppelseitig, 2 Wellenbrecher (2 Linientafeln)	Format angeben
404.3	Stadt- und Umgebungsplan Stück für das Projekt	2	x	HVV zweifach Zugang	
405	Wegleitung statische Informationsträger				
405.1	Wegleitsystem		x		
405.2	Taktile Kurzinformationsschilde für Handläufe und Wände		x		Wegleitung für neue oder umzubauende hindernisfreie Wege zu den Bahnsteigen im Abstand von maximal 100 m und an Abzweig- stellen nach TSI PRM 4.1.2.3.2 und 4.1.2.11 vorgesehen!
405.3	sonstige Schilder Stück für das Projekt		n		Bezeichnung der Verwendung im Plan angeben!
406	Zuganzeiger				ggf. Gleisseite angeben, Abstimmung mit Ansagerzentrum (RIS-Bahnhof)
406.1	Dynamische Zuganzeiger Stück für das Projekt	2	x	inkl. Uhren	bedingt eine FIA, Bedienplatz beim Ansager, in Abstimmung mit Ansagerzentrum (RIS-Bahnhof)
406.3	statisches Richtungsschild Stück für das Projekt		n		Fahrmöglichkeiten mit DBNetz abstimmen!
407	ELA zur Kundeninformation				d.s. sonstige TK-Anlagen, zur Information der Reisenden z.B. im Kundenbereich oder auf Bahnsteigen
407.1	ELA für Kundenbereiche und Bahnsteige Ausstattungsplan	(*)	x	Ansageriveau 2 gemäß Anlage 2.3.4	Bei einfachen Verhältnissen umfasst der beschaltete Bereich die Haupt- Aufenthaltsbereiche der Reisenden im Kundenbereich und auf den Bahnsteigen (*) im Ausstattungsplan Bereich(e) kennzeichnen! Bei komplexen Vorhaben gesamthafte Konzeption für 3-S / Ansagerzentrum erstellen!
407.2	Arbeitsplatz im Ansagerzentrum AZ mit örtlicher Sprechstelle; optional: automatische Ansa(n), Bedienung der FIA			Beschaffung ZAS 5-Bahn	Die Station muss einem Ansagerplatz/-Zentrum zugeordnet werden. Abstimmung mit Konzept Reisendenwarnung und Projekt RIS- Bahnhof, Optionen benennen und im Feld Standard eintragen!
407.3	Verbindungsma(n) für die Planung der Sprech- und Funkverbindungen				als Anlage 2.4.3 erstellen!
407.4	Sprechstelle(n) Stück für das Projekt; optional Ansa(n) für den gesamten Kundenbereich		x	Ist im Zuge der Planung zu klären	Nach Vorgaben des 3S-Konzeptes unter Einbeziehung der Ansagerzentren

Pos.	Beschreibung für Station	Menge (ggf.)	Bestel- fung (x) oder (n)	Standard DB Station&Service / bei Abweichung vom Standard Besteller und Finanzierung benennen	Hinweise für den Aufsteller
400	Abschnittskenn- zeichnung		x		
408.1	Kennzeichnung A-G Fernverkehr		n		ggf. Gleisseite angeben
408.2	Kennzeichnung für S Bahnen		x		ggf. Gleisseite angeben
408.3	Vinien für Wagenstandanzeiger Stück für das Projekt		n		
409	Zentrale Zuganzelgetafel(n) Stück für das Projekt		n		Anzahl Zeilen angeben! Abstimmung mit Ansagerzentrum (RIS-Bahnhof), ggf. auch für Bahnhofsvorplatz, ggf. gemeinsamer Anzeiger mit anderen EVU
410	Monitore / Displays für Zuganzelgen Stück für das Projekt		n		Bedienplatz beim Ansager, in Abstimmung mit Ansagerzentrum (RIS-Bahnhof)
411	Zughaltsensoren		x	Im Zuge der Planung zu klären	d.h. Bestandteil von automatisierten Fahrgastinformationsanlagen (FIA)
412	mehrfunktionale Informationssysteme		n		bitte Module angeben, die je Infoseite eingebaut sein sollten
412.1	akustische und optische Reisendeninformation		x	Zu klären	
412.2	Infoanzeige		x	Zu klären	
413	Dynamische Schrift- Anzeiger DSA		n		DSA: auf Bahnsteigen immer mit Akustikmodul
500	Erscheinungsbild				
501	Behälter für Pflanzen Stück für das Projekt		n		
502	Werbeflächen		x	Abstimmung mit Stöber	bei komplexen Vorhaben ggf. ein Gesamt-Werbeflächenkonzept von der DERG / Stöber
502.1	Plakatwand Stück für das Projekt		n		
502.2	City-Light-Vinien Stück für das Projekt		n		
502.3	Großflächentafel Stück für das Projekt		n		
503	Fahnenmaße Stück für das Projekt		n		
600	Aufenthaltsqualität				Auf neu oder umzubauenden Bahnsteigen bei Stationen im YEN in jedem Ruhebereich mindestens einen weitergeschützten Bereich mit Sitzen einrichten nach 4.1.2.8 TSI PRM
601	Sitzplätze auf Bahnsteigen Stück für das Projekt	3	x	Remissio doppelseitig	Die Anordnung im Plan Ausstattungskonzept darstellen!
602	Wetterschutz/ Wartehallen				Bemessung der Stückzahl nach LuFu erforderlich ggf. in Kombination mit Bahnsteigdächern (s. Bahnsteigdach für Bahnsteig)
602.1	Minimalversion Wetterschutzhaus Stück für das Projekt		n		Typ angeben!
602.2	Standard Wetterschutzhaus, Stück für das Projekt	2	x	Raster 22 Sprossenrahmen, die unteren beiden ohne Glas	Typ angeben!
603	Rauchfreier Bahnhof		x	Aecher und Schild	Beschilderung und Ausstattung erstellt der Planer gemäß "Handbuch Rauchfreier Bahnhof"
604	Raucherbereiche Stück für das Projekt		n		gemäß Vorgaben "Rauchfreier Bahnhof"
605	Geschlossenes Wartehaus		n		im EG mit der Raumliste Vermietung absprechen!
605.1	Warteraum (beheizt)		n		

Pos.	Beschreibung für Station	Menge <i>(ggf.)</i>	Bestel- lung (x) oder (n)	Standard DB Station&Service / bei Abweichung vom Standard Besteller und Finanzierung benennen	Hinweise für den Aufsteller
605.2	Warteraum (unbeheizt)		n		Typenzugelassenes System verwenden
606	Sitzplätze in Empfangshalle Stück für das Projekt		n		
607	Lounge m ²		n		
608	Eventflächen m ²		n		
609	Windschutz (Elemente) Stück für das Projekt	2	x	Raster 22 Sprossenrahmen, die unteren beiden ohne Glas	nur unter Bahnsteigdächern
610	Taubenvergrämung		x		
700	Reisebedarf				
701	Flächen für Fahrausweisautomaten / Entwerfer		x	Bestellung durch ... Klaus Borwick DB Vertrieb	Abstimmung mit dem jeweiligen EVU erforderlich! Standorte im Ausstattungsplan festlegen! Leerrohre vorsehen!
701.1	Standflächen und Anzahl für Fahrausweisautomaten des Fernverkehrs Stück für das Projekt		n		Bestellung durch das jeweilige EVU erforderlich!
701.2	Standflächen und Anzahl für Fahrausweisautomaten des Nahverkehrs / der Verbünde Stück für das Projekt	4	x	Ausstattung nach HVV Standard und Freigabe durch BM	Bestellung durch das jeweilige EVU erforderlich!
701.3	Standflächen und Anzahl für Entwerfer Stück für das Projekt		n		Bestellung durch das jeweilige EVU erforderlich!
702	Fahrkartenverkaufszentrum m ²		n		DB Vertrieb auf die Anwendung der TSI PRM 2.4.1.2.9 hinweisen!
703	Standflächen für Warenverkaufsautomaten m ²		x		In Abstimmung mit der OE Verklebung
704	Standflächen für Einkauf / Dienstleistung m ²		x	In Abstimmung mit OE Verklebung	z.B. Kiosk, Sonderverkaufsflächen
800	Service				
801	Standflächen für öffentliche Telefon		x		
802	Standflächen für Briefkästen		n		
803	Räume für Touristeninformation / Mobilitätszentrale m ²		n		Bestellung durch den künftigen Betreiber erforderlich!
804	Bahnhofsmission m ²		n		
805	Kunden-WC		n		s. Ausstattungskatalog!
806	Kofferkullstationen		n		
806.1	Kofferkullstation Stück für das Projekt		n		
806.2	Kofferkullis Stück für das Projekt		n		Typklasse laut RfI 504.0101 benennen! Wenn Kofferkulltaugliche Fahrtreppen vorh., möglichst fahrtreppentaugliche Kofferkulls vorsehen.
807	Schließflächen		n		
807.1	Schließflächen, groß Stück für das Projekt		n		
807.2	Schließflächen, klein Stück für das Projekt		n		
808	ServicePoint		n		bei komplexen Vorhaben gesamthafes 3S-Konzept erstellen
808.1	ServicePoint (4, 3, 2 oder 1 Arbeitsplätze)		n		Anzahl Arbeitsplätze angeben
900	Sicherheit				
901	Elektroakustische Lautsprecheranlagen (ELA)				s. RfI 813.0204 Abschnitt 2 (4) (Ausstattung der Bahnsteige und ihrer Zugänge), Beschaffung auf Bahnsteigen - Lastenheft

Pos.	Beschreibung für Station	Menge	Bestel- lung	Standard OB Station&Service / bei Abweichung vom Standard Besteller und Finanzierung benennen	Hinweise für den Aufsteller
902	ELA aus Sicherheitsgründen				d.s TK-Anlagen, die besonderen aufsichtsrechtlichen Anforderungen unterliegen, sofern sie für die Sicherung der Reisenden auf Bahnsteigen nach der Risikoanalyse erforderlich ist
902.1	ELA aus Sicherheitsgründen der Reisendenwarnung		n	abgestimmt mit I.SBH am	wenn für die Sicherung der Reisenden auf Bahnsteigen nach Risikoanalyse Basler&Partner erforderlich sind
902.2	ELA für den gesamten Kundenbereich zur Evakuierung		n	abgestimmt mit dem Fachspezialist TK am	nur wenn im Brandschutzkonzept gefordert
902.3	Örtliche Sprechstellen für die Feuerweh		n	abgestimmt mit dem Fachspezialist Brandschutz am	nur wenn und wie im Brandschutzkonzept (meist nur bei UPVA) gefordert
902.4	Arbeitsplatz im Ansaagezentrum A2 mit örtlicher Sprechstelle; optional automatische Ansaage(n), Bedienung der FIA			wie unter Kundeninformation	Eingabe unter ELA zur Kundeninformation
903	Leitsystem wahrnehmungseingeschränkte Personen		x		z.B. Bodenindikatoren auf den Bahnsteigen und Zugängen (außer Treppen und Unter- und Überführungen), taktile Kurzinformationsschilder (s. 405)
904	Abfertigungshilfen				
904.1	Spiegel Stück für das Projekt		x	Bestellung durch... im Zuge der Planung zu klären	EVU benennen!
904.2	Video- Abfertigungsanlage		x	Bestellung durch... zu klären	EVU benennen!
904.3	Zp-9-Anlage		n		Abstimmung mit DB Netz
905	Notruf- und Infoanlagen Stück für das Projekt	2	x	mit Videoüberwachung	bei komplexen Vorhaben gesamthafter 3S-Konzept erstellen!
906	Videoüberwachung		x	Notwendigkeit ist im Zuge der Planung zu prüfen	bei komplexen Vorhaben gesamthafter 3S-Konzept erstellen!
907	Warnschilder		x		
907.1	Fluchtweg-beschilderung		x	Menge und Erfordernis im Zuge der Planung zu klären	nur wenn im ganzheitlichen BSK gefordert, "beleuchtet" vermerken!
907.2	Warnschild "Durchgang verboten"		x	Menge und Erfordernis im Zuge der Planung zu klären	
907.3	Warnschild "Ein- und durchfahrende Züge"		x	Menge und Erfordernis im Zuge der Planung zu klären	Bei V > 80 km/h; Abstand soll max. 50 m
907.4	Warntafel entsprechend Ril 413		x	Menge und Erfordernis im Zuge der Planung zu klären	gem. Arbeitsanweisung I.SBH v. 1.10.07; "Engstelle" wenn Abstand 120-130cm; "Engstelle - Rollstuhl" wenn Abstand <120cm. (Abstand = Markierungsaussenseite zu Einbauten)
1000	Sauberkeit				
1001	Abfallbehälter Stück für das Projekt	12	x	Capital Kendo 60 l hängend	
1002	Abfallbehälter für Unterwegereinigung der Züge Stück für das Projekt		n		EVU benennen!
1003	Streugutbehälter Stück für das Projekt	1	x	Orbitor	Abstimmung mit Auftragnehmer Winterdienst
1004	Wertstoffhof (=Sammelstelle für Abfall u. Reststoffe aus dem Bahnhof, gegebenen nach Fraktionen)		x	2 mal 1100 l Waschbetonboxen, durch Gitter eingehaust oder Müllraum	bei komplexen Vorhaben entsprechend Abfallkonzept, sonst mit dem Lkw anfahrbar
1100	Intermodalität				
1101	Fahrradstellplätze		n		grundsätzlich Aufgabe der Gemeinde
1101.1	Fahrradständer für Anzahl Fahrräder		n		Oberdacht oder nicht überdacht bitte angeben!

Pos.	Beschreibung für Station	Menge (opf.)	Bestel- lung (x) oder (n)	Standard DB Station&Service / bei Abweichung vom Standard Besteller und Finanzierung benennen	Hinweise für den Aufsteller
1101.2	Räume für Fahrradservice		n		Besteller nennen
1102	Stellplätze (Parken) für ...		n		
1102.1	Park and Ride (=Nahverkehr)		n		Abstimmung mit Gemeinde und mit DB BahnPark erforderlich
1102.2	Behinderte		n		
1102.3	Frauen		n		
1102.4	Kurzzeit		n		
1102.5	Park and Ride (=Fernverkehr)		n		
1102.6	Bahn.comfort-Kunden		n		
1102.7	DB AG-Mitarbeiter		n		
1102.8	Meter (der Ladenflächen)		n		
1102.9	Anleitung (für Ladenflächen)		n		
1103	Taxi-Stellplätze		n		Abstimmung mit Gemeinde erforderlich
1104	Mietwagen		n		
1105	Stellplätze für Car Sharing		n		
1106	motorisierte Zweiräder		n		
1107	Pkw-Vorfahrt		n		Abstimmung mit Gemeinde erforderlich
1107.1	Kiss and Ride		n		
1107.2	allgemein		n		
1108	Haltestellen für ÖPNV		n		Abstimmung mit Gemeinde über Finanzierung und Vorhabenträger erforderlich
1200	Ver- und Entsorgungs- anschlüsse Sonnifac				
1201	Raum für Reinigungsgeräte und maschinen mit und ohne Strom m	1	x	15 m² inkl. Strom, Wasser- und Abwasserstelle; Schließsystem	Firma, denen die Geräte gehören, benennen!
1202	Kaltwasser- entnahmestelle für Bahnsteige		x	Abstimmung und Prüfung eines Anschlusses	Zweck und Ortsangabe erforderlich, nur wenn nach dem Reinigungskonzept erforderlich
1203	Telefonanschluss Stück für das Projekt	2	x	HVV und Notruf	z.B. für Aufzugsnotruf, ELA, u.a., bestellt BM
1204	Stromanschluss Stück für das Projekt		x		z.B. für Beleuchtung, Reinigung, u.a., bestellt BM
1400	Änderungsindex durch Name				Zustimmung durch Infrastrukturmanager RB nur bei unwesentlichen / einzelnen Änderungen der AST verwenden!
		Datum	bezieht sich Nr	Stichworte	
1401					
1402					
1403					
1404					

DB Station&Service AG
Aufgabenstellung
Verkehrsstation
 Unterschriftenblatt



RB Nord
 BM Hamburg

Projektbezeichnung	Ottensen, Neubau S-Bahn HP
VDS oder TopProjekt	[REDACTED]
Stationen	Ottensen

Aufgabenstellung Lph 0 (AST0)	
Aufgabenstellung für Lph1 und 2 (AST1/2)	
Aufgabenstellung für Lph3ff (AST3)	unterschieden am 14.04.2011 [REDACTED]
Bestelländerung (ASTx)	unterschieden am

Hinweis: Mitwirkung Fachspezialisten s. Abstimmungen! Unterschriften nicht gesondert erforderlich!

Funktion	Bahnholzmanagement	RB	
	aufgestellt	abgestimmt mit Operations	koordiniert und abgestimmt
OE	[REDACTED]		
Name			
Telefon			
Fax			
E-Mail			
Datum			
Unterschrift			
Name L OE			
Unterschrift Leiter OE			

	Projekte nach Geschäftsbesorgungsvertrag		
	Projektverantwortlicher Besteller bei DB Station&Service AG	Quittiert übernommen Anlagenmanager (BHV) DB Netz	DB ProjektBau / DB Station&Service
OE	[REDACTED]		
Name			
Telefon			
Fax			
E-Mail			
Datum			
Unterschrift			
Name L OE			
Unterschrift Leiter OE			

DB Station&Service AG:

[REDACTED]

Stand: 14.04.2011

[REDACTED]

Neubau S-Bahnstation Ottensen - Mindestverkehrsprogramm Stand Mai 2017

Anlage 7.1b

Strecke: Hamburg-Altona - Blankenese

Strecken-Nr.: 1224

Bahn-km: km1.7+03 bis 2.1+96

Auf der S-Bahn-Strecke (Streckennummer 1224) verkehren zurzeit täglich 293 Züge, die sich wie folgt aufgliedern:

S 1 Altona - Blankenese 114 Züge

S 1 Blankenese - Altona 114 Züge

S 11 Altona - Blankenese 32 Züge

S 11 Blankenese - Altona 33 Züge

Damit wird in der Hauptverkehrszeit ein 5-Minuten-Takt erreicht.

Ausgleichsrechnung

Projekt: Muster **Baubeginn:** 2012
Besteller: 0011 - DB Station&Service AG **Inbetriebnahme:** 2015
EZP: 2014

Anlagen

Kurzbeschreibung**Kosten- und Finanzierungsübersicht**

	Real	Nominal
Gesamtsumme einmalige Projektausgaben	0,0 T EUR	0,0 T EUR
davon: Summe Erstinvestition	0,0 T EUR	0,0 T EUR
BKZ Dritte/GVFG	0,0 T EUR	0,0 T EUR
BKZ BSchwAG	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Zinsloses Darlehen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Eigenfinanzierungsanteil	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Benutzungszeit i. d. BZR	20 Jahr(e)	20 Jahr(e)
davon: Nichtaktivierungsfähige Projektausgaben	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Zuschüsse	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Zinsloses Darlehen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Eigenfinanzierungsanteil	0,0 T EUR	0,0 T EUR

Ausgleichszahlung (Delta Planungsvariante - Weiterführungsvariante)**Kalkulationszinsatz: 0,00 %**

	Veränderung im IBN-Jahr + 1	Kapitalwert / Einmalbeträge Nominal
Laufende Einnahmen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
laufende Ausgaben		
Personalausgaben	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Strom, Energie	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Betriebsmaterial	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Reinigung, Winterdienst, Grünpflege	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Material, bezogene Leistungen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Sonstige Kosten	0,0 T EUR	0,0 T EUR
nichtaktivierungsfähige Projektausgaben		
Personalausgaben	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Strom, Energie	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Betriebsmaterial	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Reinigung, Winterdienst, Grünpflege	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Material, bezogene Leistungen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Sonstige Kosten	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Kapitalwert Eigenfinanzierungsanteil		0,0 T EUR
Kapitalwert Tilgung zinslose Darlehen		0,0 T EUR
Kapitalwert Zuschüsse/Darlehen für nichtaktivierungsfähige Projektausgaben		0,0 T EUR
Einmaliger Ausgleichsbetrag		0,0 T EUR

Ausgleichsrechnung			
Projekt:	Muster	Baubeginn:	2012
Besteller:	0011 - DB Station&Service AG	Inbetriebnahme:	2015
		EZP:	2014
		Anlagen	<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 40px;"></div>
Kurzbeschreibung			
<div style="border: 1px solid black; height: 30px;"></div>			

Kosten- und Finanzierungsübersicht	Real	Nominal
Gesamtsumme einmalige Projektausgaben	0,0 T EUR	0,0 T EUR
davon: Summe Erstinvestition	0,0 T EUR	0,0 T EUR
BKZ Dritte/GVFG	0,0 T EUR	0,0 T EUR
BKZ BSchwAG	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Zinsloses Darlehen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Eigenfinanzierungsanteil	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Benutzungszeit i. d. BZR	20 Jahr(e)	20 Jahr(e)
davon: Nichtaktivierungsfähige Projektausgaben	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Zuschüsse	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Zinsloses Darlehen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Eigenfinanzierungsanteil	0,0 T EUR	0,0 T EUR

Ausgleichszahlung (Della Planungsvariante - Weiterführungsvariante) **Kalkulationsatz: 0,00 %**

	Veränderung im IBN-Jahr + 1	Annuität Nominal
Laufende Einnahmen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
laufende Ausgaben		
Personalausgaben	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Strom, Energie	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Betriebsmaterial	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Reinigung, Winterdienst, Grünpflege	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Material, bezogene Leistungen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Sonstige Kosten	0,0 T EUR	0,0 T EUR
nichtaktivierungsfähige Projektausgaben		
Personalausgaben	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Strom, Energie	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Betriebsmaterial	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Reinigung, Winterdienst, Grünpflege	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Material, bezogene Leistungen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Sonstige Kosten	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Kapitalkosten Eigenfinanzierungsanteil		0,0 T EUR
Kapitalkosten Tilgung zinslose Darlehen		0,0 T EUR
Zuschüsse/Darlehen für nichtaktivierungsfähige Projektausgaben		0,0 T EUR
Jährlicher Ausgleichsbetrag		0,0 T EUR

VERTRAULICHKEITSERKLÄRUNG**ZUM FINANZIERUNGSVERTRAG FÜR DIE INFRASTRUKTURMASSNAHME OTTENSEN****PRÄAMBEL**

Nach § 7 Abs. 2 des Realisierungs- und Finanzierungsvertrages ist der Aufgabenträger / das Land / die Gebietskörperschaft berechtigt, die WR durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer überprüfen zu lassen. Hiermit wurde

(nachfolgend „WP“ genannt) beauftragt.

Um den vertrauensvollen Austausch notwendiger Informationen sicherzustellen, verpflichtet sich der WP gegenüber den EIU zur Vertraulichkeit nach Maßgabe der nachstehenden Regelungen.

§ 1**VERTRAULICHKEITSGRUNDSATZ**

- (1) Der WP verpflichtet sich, die im Zusammenhang mit der Infrastrukturmaßnahme direkt oder indirekt, schriftlich, mündlich oder in sonstiger Form erlangten technischen und kommerziellen Daten, Zeichnungen, Pläne, Analysen, Strategien, Aspekte der Geschäftstätigkeit, Unterlagen, Erkenntnisse, Erfahrungen, sonstiges Know-how und alle sonstigen Informationen („Informationen“) streng vertraulich zu behandeln und nur im Rahmen der zwischen den Parteien vereinbarten Zusammenarbeit zu verwenden.
- (2) Der WP wird insbesondere
 - (a) die Informationen nicht an Dritte weitergeben oder Dritten in sonstiger Weise zugänglich machen;
 - (b) gegenüber Dritten weder das generelle Wissen über dieses Projekt noch Informationen über den Stand der Gespräche und Verhandlungen oder über die Bedingungen und Vereinbarungen offenlegen oder sonstwie zugänglich machen;
 - (c) angemessene Vorkehrungen treffen um einen Zugriff Dritter auf die Informationen zu vermeiden;
 - (d) die Informationen nicht kopieren, reproduzieren, in irgendeiner Form für eigene (kommerzielle) Zwecke verwenden oder der Kontrolle der EIU entziehen.
- (3) Der WP wird die Informationen nur solchen eigenen Mitarbeitern zugänglich machen, die diese zur ordnungsgemäßen Erfüllung der Zusammenarbeit benötigen und die zur Geheimhaltung verpflichtet sind. Darüber hinaus ist eine Weitergabe an Dritte nicht zulässig.
- (4) Die Verpflichtung zur Vertraulichkeit gilt unabhängig davon, ob die betreffende Information ausdrücklich als vertraulich gekennzeichnet worden ist oder nicht. Eine

Kennzeichnungspflicht besteht nicht. Im Zweifelsfalle ist von der Vertraulichkeit einer Information auszugehen und diese mit den EIU zu erörtern.

§ 2

AUSNAHMEN VON DER VERTRAULICHKEIT

- (1) Die Vertraulichkeitsvereinbarung gilt nicht für Informationen, wenn und soweit
 - (a) diese schriftlich durch die EIU freigegeben werden;
 - (b) diese bereits öffentlich bekannt sind oder öffentlich bekannt werden, ohne dass der WP dies veranlasst oder zu vertreten hat;
 - (c) der WP aufgrund gesetzlicher Vorschriften oder gerichtlicher Anordnung verpflichtet ist, die Informationen gegenüber Behörden oder sonstigen Dritten offen zu legen. Ist der AN verpflichtet Informationen offen zu legen, dann wird er nur das Mindestmaß an Informationen offenlegen das ausreicht, um die entsprechende Verpflichtung zu erfüllen. Der AN wird den AG über Art und Umfang der Offenlegung vorab schriftlich benachrichtigen und dem AG Gelegenheit zur Stellungnahme geben;
- (2) In diesen Ausnahmefällen darf der WP die im unbedingt erforderlichen Rahmen Informationen nutzen, soweit sie nicht anderweitig Rechtsschutz genießen. Auf § 3 wird verwiesen. Sofern sich der WP auf einen dieser Ausnahmebestände beruft ist er vor Bekanntmachung einer Information an Dritte dafür beweispflichtig. Der Beweis ist schriftlich zu führen.

§ 3

EINRÄUMUNG VON RECHTEN

- (1) Sämtliche zugänglich gemachten Informationen bleiben unabhängig von der Art ihrer Verkörperung das geistige und juristische Eigentum der EIU.
- (2) Ungeachtet ob für die jeweiligen Informationen Schutzrechte bestehen, werden durch diese Vereinbarung oder durch die Übermittlung von Informationen, keinerlei Eigentums-, Lizenz-, Nachbau-, Nutzungs- oder sonstige Rechte an Patenten, an unter gewerbliche Schutzrechte fallendes Eigentum oder an Know-how eingeräumt.

§ 4

RÜCKGABE/LÖSCHUNG VON INFORMATIONEN

- (1) Nach Abschluss des erteilten Prüfauftrages wird der WP die ihm überlassenen Informationen, einschließlich Kopien, anderer Reproduktionen und Aufzeichnungen unverzüglich an die seinen Auftraggeber bzw. die EIU, je nachdem, wer ihm die Informationen überlassen hat, zurückzugeben
- (2) Die Rückgabe, Vernichtung oder Löschung erfolgt für die EIU kostenlos.
- (3) Dem WP steht kein Zurückbehaltungsrecht zu.

§ 6

VERTRAGSSTRAFE/SCHADENSERSATZANSPRÜCHE

- (1) Für den Fall, dass der WP oder einer seiner Mitarbeiter die aus dieser Vertraulichkeitsvereinbarung folgenden Vertraulichkeitspflichten verletzt, verpflichtet sich der WP an die EIU eine Vertragsstrafe in Höhe von 50.000 EUR für jeden Fall der Zuwiderhandlung zu zahlen.
- (2) Die Zahlung der Vertragsstrafe lässt die Geltendmachung eines weiteren Schadens durch die EIU unberührt. Die Vertragsstrafe wird auf eventuelle weitergehende Schadensersatzansprüche angerechnet.

§ 7

LAUFZEIT

Diese Erklärung gilt für die Dauer von 30 Jahren ab dem Zeitpunkt der Unterzeichnung.

(Ort / Datum)

Unterschrift WP

geändert DB Netz

Ausgleichsrechnung		<i>Projektbeginn 2003</i>		Anlagen	
Projekt:	HP OTTENSEN_DB Netz 2018_Korrektur	Baubeginn:	<i>2003 2018</i>	Ausgleichsrechnung zum Entwurf Vertrag HP Ottensen Stand: März 2018 Stand: 0,5680 % Zinssatz (Tagesaktueller Zinssatz für Bundesanleihen Stand: 19.03.2018)	
Besteller:	0016 - DB Netz AG	Inbetriebnahme:	2020		
		EZP:	2018		

Kurzbeschreibung

Für DB Netz sind folgende Maßnahmen geplant: Die Erlichtg. von fünf Ein- und Ausfahrtsignalen. Das vorhandene Streckengleis 1230 wird eingekürzt und die Weiche 304 verlegt sowie eine neue Stützwand errichtet. Berücksichtigung zus. Instandhaltung für Stützwand Stand: 0,5680 % Zinssatz (Tagesaktueller Zinssatz für Bundesanleihen Stand: 19.03.2018)

Kosten- und Finanzierungsübersicht	Real	Nominal
Gesamtsumme einmalige Projektausgaben	Mio EUR	Mio EUR
davon: Summe Erstinvestition	Mio EUR	Mio EUR
BKZ Dritte/GVFG	Mio EUR	Mio EUR
BKZ BSchwAG	Mio EUR	Mio EUR
Zinsloses Darlehen	Mio EUR	Mio EUR
Eigenfinanzierungsanteil	Mio EUR	Mio EUR
Benutzungszeit l. d. BZR	00 Jahr(e)	00 Jahr(e)
davon: Nichtaktivierungsfähige Projektausgaben	Mio EUR	Mio EUR
Zuschüsse	Mio EUR	Mio EUR
Zinsloses Darlehen	Mio EUR	Mio EUR
Eigenfinanzierungsanteil	Mio EUR	Mio EUR

Ausgleichszahlung (Delta Planungsvariante - Walterführungsvariante) Kalkulationszins: 0,57 %

	Veränderung im IBN-Jahr + 1	Kapitalwert / Einmalbeträge Nominal
Laufende Einnahmen	Mio EUR	0,000 Mio EUR
laufende Ausgaben		
Personalausgaben	Mio EUR	Mio EUR
Strom, Energie	Mio EUR	Mio EUR
Betriebsmaterial	Mio EUR	Mio EUR
Reinigung, Winterdienst, Grünpflege	Mio EUR	Mio EUR
Material, bezogene Leistungen	Mio EUR	Mio EUR
Sonstige Kosten	Mio EUR	Mio EUR
nichtaktivierungsfähige Projektausgaben		
Personalausgaben	Mio EUR	Mio EUR
Strom, Energie	Mio EUR	Mio EUR
Betriebsmaterial	Mio EUR	Mio EUR
Reinigung, Winterdienst, Grünpflege	Mio EUR	Mio EUR
Material, bezogene Leistungen	Mio EUR	Mio EUR
Sonstige Kosten	Mio EUR	Mio EUR
Kapitalwert Eigenfinanzierungsanteil		Mio EUR
Kapitalwert Tilgung zinsless Darlehen		Mio EUR
Kapitalwert Zuschüsse/Darlehen für nichtaktivierungsfähige Projektausgaben		Mio EUR
Einmaliger Ausgleichsbetrag		Mio EUR

Mittelanforderung**1 Baumaßnahme**

Bezeichnung:	_____
Anschrift:	_____

2 Zuwendungsempfängerin bzw. Zuwendungsempfänger

Name:	_____		
Anschrift:	_____		
Auskunft:	Tel.:	Fax.:	_____

3 Bewilligungsbehörde

Name:	_____		
Anschrift:	_____		
Auskunft:	Tel.:	Fax.:	_____

4 Bewilligte Mittel

Lf. Zuwendungsbescheid/-vertrag, Az.:	_____	v. _____	, max. _____	EUR
Lf. Zuwendungsbescheid/-vertrag, Az.:	_____	v. _____	, max. _____	EUR

5 Anerkannte Kosten lt. geprüfter Bau- und Kostenunterlage

100 Grundstück	_____	EUR
200 Herrichten und Erschließen	_____	EUR
300 Bauwerk - Baukonstruktionen	_____	EUR
400 Bauwerk - Technische Anlagen	_____	EUR
500 Außenanlagen	_____	EUR
600 Ausstattung und Kunstwerke	_____	EUR
700 Baunebenkosten	_____	EUR
Auf-/Abrundung	_____	EUR
Insgesamt	_____	EUR

6 Finanzierungsplan lt. Zuwendungsbescheid/-vertrag

Eigenmittel	_____	EUR	(_____ %)
Bundesmitten	_____	EUR	(_____ %)
Landesmitten	_____	EUR	(_____ %)
_____	_____	EUR	(_____ %)
insgesamt	_____	EUR	(100 %)

7 Mittelbedarf

7.1	Bereits verausgabte Beträge lt. Bauausgabebuch insgesamt	_____	EUR	
7.2	Weitere Ausgaben sind vorzunehmen bzw. werden innerhalb von 2 Monaten nach Auszahlung für fällige Zahlungen benötigt (vgl. Nr. 1.4 ANBest-P)	_____	EUR	
7.3	Gesamtbetrag 7.1 + 7.2	_____	EUR	
7.4	Deckung der Ausgaben lt. 7.3			
	Eigenmittel	_____	EUR	(_____ %)
	Bundesmittle	_____	EUR	(_____ %)
	Landesmittle	_____	EUR	(_____ %)
	_____	_____	EUR	(_____ %)
	insgesamt	_____	EUR	(100 %)
7.5	Mittelanforderungsbetrag			
a)	bewilligte Zuwendung insgesamt	_____	EUR	
b)	erhaltene Abschlagszahlungen	_____	EUR	
c)	Mittelanforderung	_____	EUR	

8 Mittelanforderung der Zuwendungsempfängerin bzw. des Zuwendungsempfängers

Um Überweisung des unter Nr. 7.5 zu c) genannten Betrages wird gebeten

Kontonummer _____ Bankleitzahl _____

Kreditinstitut _____

_____, den _____

(Ort) (Datum) (Unterschrift)

9 Prüfbemerkungen der Prüferin bzw. des Prüfers

Die Baumaßnahme wurde besichtigt am: _____

Der Bautenstand gem. Zahlungsplan _____ Rate ist erreicht.

Gegen die Auszahlung der Mittel in Höhe von _____ EUR bestehen aus fachlicher Sicht keine Bedenken.

_____, den _____

(Ort) (Datum) (Unterschrift)

10 Prüfbemerkung der Bewilligungsbehörde

Haushaltsmittel:

Maßnahmenummer: _____

Sachlich und rechnerisch richtig.

_____, den _____

(Ort) (Datum) (Unterschrift)

Anlage zum Verwendungsnachweis: Sachbericht

Anlage 11.2

Maßnahmenbezeichnung
Neubau S-Bahn Hp HH-Ottensen

Projektnummer: [REDACTED]

Projektleiter: [REDACTED]

Baubeginn:
Plan: [REDACTED]
aktuell: [REDACTED]

Bauende:
Plan: [REDACTED]
aktuell: [REDACTED]

Gesamtkosten:
Plan: [REDACTED]
Ist: [REDACTED]

Projektbeschreibung: (Eingehende Darstellung der Durchführung der Baumaßnahmen)

[Empty area for project description]



Verwendungsnachweis**1 Baumaßnahme**

Bezeichnung: _____

Anschrift: _____

2 Zuwendungsempfängerin bzw. Zuwendungsempfänger

Name: _____

Anschrift: _____

Auskunft: _____

Tel.: _____

Fax: _____

3 Bewilligungsbehörde

Name: _____

Anschrift: _____

Auskunft: _____

Tel.: _____

Fax: _____

4 Bewilligte Mittel - Zuschüsse (Z) und Darlehen (D)

Bewilligungsbehörde	Zuwendungsbescheid/-vertrag Datum u. Aktenzeichen	EUR
_____	_____	_____ Z/D ¹⁾
_____	_____	_____ Z/D ¹⁾
_____	_____	_____ Z/D ¹⁾
Bewilligter Gesamtbetrag		_____ Z/D ¹⁾
In Anspruch genommener Betrag		_____ Z/D ¹⁾

5 Sachbericht

(Eingehende Darstellung der Durchführung der Baumaßnahme, Bauzeiten usw., ggf. gesondertes Blatt.)

6 Zahlenmäßiger Nachweis

6.1 Gesamtausgaben

Gesamtausgaben der Baumaßnahme	_____	EUR
Davon Ausgaben für den Teil der Baumaßnahme (Bauobjekt/Bauabschnitt), für den die Zuwendung bewilligt worden ist.	_____	EUR

6.2 Einnahmen

Art Eigenanteil, Zuwendungen, Leistungen Dritter	lt. Zuwendungsbescheid/-vertrag		lt. Abrechnung	
	EUR	v.H.	EUR	v.H.
Eigenanteil	_____	_____	_____	_____
Bundesmittel Z/D *)	_____	_____	_____	_____
Landesmittel Z/D *)	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
Summe	_____	100	_____	100
In früheren Bauobjekten / Bauabschnitten vorgesehene / eingenommene Beträge			_____	_____
Einnahmen insgesamt			_____	_____

6.3 Ausgaben

Ausgabengliederung **)	lt. Zuwendungsbescheid/-vertrag		lt. Abrechnung	
	Insgesamt	davon zuwendungs- fähig	Insgesamt	davon zuwen- dungsfähig
	EUR	EUR	EUR	EUR
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
Summe	_____	_____	_____	_____
In früheren Bauobjekten / Bauabschnitten bereits geleistete Ausgaben			_____	_____
Ausgaben insgesamt			_____	_____

*) Nichtzutreffendes bitte streichen

**) Es sind nur die Summen der Kostengruppen (bei Hochbauten nach DIN 276 gegliedert, bei anderen Bauten nach Maßgabe des Bewilligungsbescheides) anzugeben. Dabei ist entsprechend den der Bewilligung zugrunde gelegten Bauunterlagen nach Bauobjekten oder Bauabschnitten zu unterteilen; ggf. auf gesondertem Blatt.

7 Erklärung der Zuwendungsempfängerin bzw. des Zuwendungsempfängers

Es wird erklärt, dass die in den Bauunterlagen enthaltenen Angaben mit der Örtlichkeit übereinstimmen, die baufachlichen und sonstigen Bedingungen und Auflagen beachtet, die vorgeschriebenen Prüfungen bzw. Schlussabnahmen durchgeführt, die Bedingungen und Auflagen eingehalten wurden und die Angaben über die Baumaßnahme, ihre Ausgaben und die Finanzierung vollständig und belegt sind. Zur Nachprüfung stehen die im Zuwendungsbescheid genannten Unterlagen einschließlich Baurechnung mit Belegen zur Verfügung.

_____, den _____
(Ort) (Datum) (Unterschrift)

8 Ergebnis der baufachlichen Prüfung

Der Verwendungsnachweis wurde baufachlich geprüft. Es ergaben sich keine / die aus der Anlage ersichtlichen *) Beanstandungen.

_____, den _____
(Ort) (Datum) (Unterschrift)

9 Ergebnis der Prüfung durch die Bewilligungsbehörde

Der Verwendungsnachweis wurde anhand der vorliegenden Unterlagen geprüft. Es ergaben sich keine / die aus der Anlage ersichtlichen *) Beanstandungen.

_____, den _____
(Ort) (Datum) (Unterschrift)

*) Nichtzutreffendes bitte streichen

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Station & Service Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 11. März 2013

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft





Vereinbarung

über die Vergaberegeln zu den Investitionen des Bundes in die Schieneninfrastruktur

zwischen

der

Deutsche Bahn AG

Potsdamer Platz 2

10785 Berlin,

den

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

DB Netz AG

Theodor-Heuss-Allee 7

60486 Frankfurt/Main

DB Station & Service AG

Köthener Straße 2 - 3

10963 Berlin

DB Energie GmbH

Pfarrer-Perabo-Platz 2

60326 Frankfurt/Main

und

den Verbänden der Bauwirtschaft

Bundesvereinigung

Mittelständischer

Bauunternehmen e. V.

Kaiserplatz 3

53119 Bonn

Hauptverband

der Deutschen

Bauindustrie e. V.

Kurfürstensäule 129

10785 Berlin

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) und ihre Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) erhalten für Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz Infrastrukturbeiträge des Bundes mit dem Ziel, die bestehende Eisenbahninfrastruktur in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand zu erhalten. Hierzu ist der Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund, EIU und DB AG geplant, die einen jährlichen Infrastrukturbeitrag des Bundes in Höhe von 2,5 Mrd. € p. a. in den nächsten 5 Jahren bis 2013 vorsieht. Daneben werden durch den Bund auf der

Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) Mittel für den Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur zur Verfügung gestellt (Bedarfsplanmaßnahmen und ggf. Sonderprogramme).

Vor dem Hintergrund der geplanten Novelle des deutschen Vergaberechts auf der Grundlage des aktuell vorliegenden Gesetzentwurfes zur Modernisierung des Vergaberechts haben sich die Beteiligten auf folgende gemeinsame Position zu den künftigen Vergaberegeln verständigt, die beim Einsatz von Bundesmitteln bei Baumaßnahmen der EIU der DB AG zur Anwendung kommen.

Die Vereinbarungsparteien setzen sich bei den zuständigen Stellen dafür ein, für die Fälle zu erwartender Kostensteigerungen (z. B. Energie, Rohstoffe u. a. m.) eine dynamische Anpassung der jährlichen Mittelzuwendungen zu erreichen.

Die Vereinbarungsparteien haben sich wie folgt geeinigt:

f.

1. Die Vergabe von Bauleistungen, die auf der Grundlage des BSchwAG finanziert werden, erfolgt in einem transparenten Wettbewerb auf der Basis einer erschöpfenden und eindeutigen Leistungsbeschreibung mit fairer Risikoverteilung.
2. Die Vergabe von Bauleistungen bei Maßnahmen im Bestandsnetz im Sinne der LuFV im Oberbau, Brückenbau, Hochbau und sonstigen Gewerken (außer Tunnelbau und Sicherungsleistungen), die mit Bundesmitteln finanziert werden, ist im Offenen Verfahren/Öffentlicher Ausschreibung bzw. Nichtoffenen Verfahren/Beschränkter Ausschreibung jeweils nach Öffentlichem Teilnahmewettbewerb auszuschreiben und zu vergeben. Ausnahmen bilden Sonderkonstruktionen (Abweichungen vom technischen Regelwerk und von anerkannten Regeln der Technik), bei denen es nur einen beschränkten Bieterkreis gibt. Hier erfolgt die Vergabe im Verhandlungsverfahren.

Beteiligten sich bei Durchführung eines Offenen Verfahrens sowie beim Öffentlichen Teilnahmewettbewerb zu einem Nichtoffenen Verfahren weniger als drei präqualifizierte Unternehmen, sind die EIU berechtigt, mit diesen zu verhandeln.

Die Sicherungsleistungen werden nur im Offenen Verfahren/Öffentlicher Ausschreibung oder im Nichtoffenen Verfahren/Beschränkter Ausschreibung ausgeschrieben und vergeben.

3. Die Vergabe von Bauleistungen (außer Tunnelbaumaßnahmen) für Bedarfsplanprojekte/Sonderprogramme erfolgt grundsätzlich im Offenen Verfahren/Öffentlicher Ausschreibung bzw. Nichtoffener Verfahren/Beschränkter Ausschreibung jeweils nach Öffentlichem Teilnahmewettbewerb.

Beteiligen sich bei Durchführung eines Offenen Verfahrens sowie beim Öffentlichen Teilnahmewettbewerb zu einem Nichtoffenen Verfahren weniger als drei präqualifizierte Unternehmen, sind die EIU berechtigt, mit diesen zu verhandeln.

Bei in sich geschlossenen Großprojekten mit einem Ausschreibungsvolumen von über 50 Mio. € kann das Verhandlungsverfahren angewandt werden. Das gilt nicht, wenn ein Unternehmen des DB Konzerns als eigenständiger Bieter oder Generalübernehmer (GÜ) am Verhandlungsverfahren teilnimmt.

4. Die Vergabe von Bauleistungen im Tunnelbau, die im Wesentlichen im bergmännischen Verfahren ausgeführt werden, erfolgt im Offenen Verfahren/Nichtoffenen Verfahren oder Verhandlungsverfahren. Insbesondere bei Vorhaben, bei denen erheblicher technischer Gestaltungsspielraum besteht, wird das Verhandlungsverfahren angewandt. In diesen Fällen sollen zukünftig verstärkt mit den Bauverbänden abgestimmte Partnering- und Vertragsmodelle zur Anwendung kommen.

5. Die Vergabe von Leistungen

- a) der Leit- und Sicherungstechnik, der Telekommunikations- und Elektrotechnik,
- b) alle Liefer- und Dienstleistungen – ausgenommen Sicherungsleistungen,
- c) mit einem Vergabevolumen < 50.000 €

erfolgt in Freihändiger Vergabe/im Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb.

6. Bei der Durchführung von Verhandlungsverfahren für Bauleistungen wird der „Einkaufskodex“ (Stand: 12.12.2003) angewandt.

II.

Inhouse-Vergaben für Bauleistungen und für Sicherungsleistungen werden durch die DB AG und die EIU bei öffentlich geförderten Maßnahmen nicht durchgeführt.

III.

Im Hinblick auf die Mittelstandsförderung und die Grundsätze der Präqualifikation wird eine erhebliche Eigenfertigungsteile aller Auftragnehmer gefordert.

IV.

Die Anwendung dieser Vergaberegeln erfolgt mit Inkrafttreten der LuFV.

V.

1. Die Verpflichtung zur Einhaltung dieser Vereinbarung wird in § 10 LuFV aufgenommen.
2. Die DB AG wird einmal jährlich im Rahmen des Gesprächskreises Auftragsvergabe Bahn im bisherigen Umfang eine Dokumentation über die Vergaben vorlegen.
3. Bei Streitigkeiten und Auslegungsdifferenzen aus dieser Vereinbarung findet eine Klärung in dem vom BMVBS geleiteten Gesprächskreis Auftragsvergabe Bahn statt.

Köln, 21. 11. 08



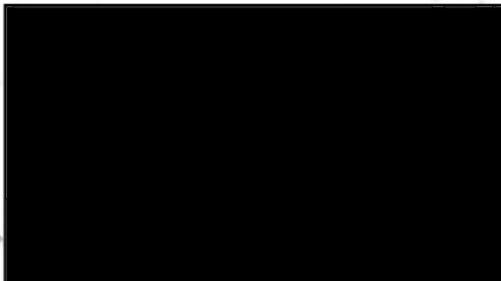
Deutsche Bahn AG

Bonn, den 2. 12. 2008

Ort, Datum



Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V.



DB Station & Service AG

Bonn, den 2. 12. 2008



Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.

