

Projektbeschreibung

"S4 (Ost)"
Erweiterung Station
Bf Rahlstedt

Strecke 1249
Hamburg Hasselbrook –
Bartgeheide

G.011393060



DB Station & Service AG

Hamburg, 01.08.2013

Prüfexemplar
05.07.2013

Inhalt

1	Management Summary	3
2	Projektübersicht	3
2.1	Steckbrief und heutiger Zustand.....	3
2.2	AMP-Bedarf #nur bei Bestandsstationen, Bewertung durch DBSuS#	4
2.3	QKZ #DBSuS#.....	4
2.4	Ganzheitlichkeit	4
2.5	Auswertung POV #DB SuS#	5
2.6	Geplante Maßnahmen	5
2.6.1	Verkehrsstation.....	5
2.6.2	Empfangsgebäude	5
2.6.3	Vermietung und Vermarktung.....	5
2.6.4	Sonstige Verkehrsinfrastruktur	6
2.7	Verkehrliche Aufgabenstellung	6
2.8	Veranlassung der Maßnahmen	6
3	Kosten und Finanzierung	6
3.1	Investitionen und Fördermöglichkeiten.....	6
3.2	Betriebskosten	6
3.3	Finanzierung	6
3.4	Wirtschaftlichkeitsabschätzung.....	6
3.5	Pauschale Planungszielkosten.....	6
4	Termine	6
5	Risiken.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.1	Risiken	7
5.2	Gegensteuerungsmaßnahmen.....	7
6	Projektorganisation und Ressourcen.....	8
6.1	Bauherr und Projektleitung	8
6.2	Ermittlung und Klärung des Ressourcenbedarfs.....	8
7	Noch zu klärende Punkte.....	8
8	Schnittstellen zu anderen Projekten.....	9
	Beschluss.....	9

Anhänge

Anhang I:	Tabelle Anlagen und Kennwerte - ##für Bestandsstation: von DBSuS ##
Anhang II:	Verkehrliche Aufgabenstellung - entfällt -
Anhang III:	Auswertung Qualitätskennzahl - LuFV Punkte # von DBSuS#
Anhang IV:	Checkliste Bestandsunterlagen - #zu erstellen!#
Anhang V:	Übersicht aus POV ##für Bestandsstationen: von DBSuS ##
Anhang VI:	Bauzeiten- und Finanzierungsplan - entfällt -
Anhang VII:	Planungszielkosten #von DBSuS nach Vorliegen Grobkostenschätzung#
Anhang VIII a:	vorh. Brandschutzkonzept (BSK) #sofern vorhanden#
Anhang VIII b:	vorh. IVE-Studie #sofern vorhanden#
Anhang VIII c:	Basler+Partner Risikoanalyse (Planung) #sofern vorhanden#
Anhang IX:	Fotodokumentation
Anhang X:	Protokoll der Ortsbegehung #nötig?#

Vorabzug

Prüfexemplar
05.07.2013

1 Management Summary

Der Ausbau der S4 – Ost von Hamburg nach Bad Oldesloe dient der Verbesserung der SPNV-Anbindung im Nordosten von Hamburg. Zur Erschließung des Hamburger Stadtgebietes werden bestehende Stationen umgebaut, neue Stationen errichtet und eine Station zurückgebaut um Platz für die neuen Gleisanlagen zu schaffen.

Moderne, barrierefreie und kundenfreundliche Personenbahnhöfe sind eine der wesentlichen Voraussetzungen, um Akzeptanz und Nutzung zu steigern. In Fortsetzung der bisherigen Modernisierungsprogramme und Maßnahmen, soll den Fahrgästen in der Region Hamburg künftig auch an den Verkehrsstationen der S-Bahn-Linie 4 eine diesen Anforderungen entsprechende Infrastruktur geboten werden.

Im Rahmen dieses Programms soll die heute bestehende Verkehrsstation Hamburg Rahlstedt um einen Außenbahnsteig erweitert und an die neuen Anforderungen angepasst werden.

Auf Grund des noch laufenden Abstimmungsprozesses zum geplanten Bauablauf und den geplanten Bauphasen können zur Baukosten, Bauzeit und Baudurchführung der Gesamtmaßnahme noch keine abschließenden Angaben gemacht werden. Das gleich gilt für die noch laufenden Abstimmungen zu Finanzierung.

2 Projektübersicht

2.1 Steckbrief und heutiger Zustand

Strecke	1120 von Lübeck Hbf nach Hamburg Hbf
Bestandteil TEN:	Ja, III HGV
Bahnsteiggleise:	Gleis 1 und 2
Bahnsteighöhen:	76 cm
Empfangsgebäude:	nein
Station ist barrierefrei:	ja
Bf. Kat:	5
Reisendenzahl Ist :	8200 / Tag
Betriebsprogramm Ist :	S-Bahn: ca. 91 Halte/Tag/Richtung (2010)
Zughalte/-gattungen:	



S-Bahn Hamburg – Bf Hamburg-Rahlstedt

Detaillierte Angaben zu den Anlagen siehe Tabelle in Anhang I.

2.2 AMP-Bedarf #nur bei Bestandsstationen, Bewertung durch DBSuS#

#Mustertext: Der AMP-Bedarf für die Bahnsteigunterführung wird durch das Projekt abgedeckt. Die Zustandsnote beträgt hier 5,06, siehe Anhang I. Die Zustandsnote des Bahnsteiges beträgt 4,99. Im Rahmen der Ortsbegehung musste jedoch festgestellt werden, dass der Zustand des Bahnsteiges nicht den Anforderungen entspricht.

Im Rahmen der Ganzheitlichkeit und des Anlagenzustandes werden die Anlagenteile (Bahnsteigbelag, 50Hz-Anlage) mit erneuert.

Im Zuge der Bereisung hat sich gezeigt, dass der Zustand der Anlagen nicht der aktuellen BAQ entspricht. Hierzu ist eine Überprüfung der BAQ-Bewertung im Rahmen des Regelzyklus bzw. auf besonderen Anlass durch das BM erforderlich. #

2.3 QKZ #DBSuS#

#Mustertext: Durch das Projekt werden die max. möglichen QKZ in Höhe von 6 ## LuFV-Punkten durch den Einbau des Aufzuges erreicht (IST ## / Plan ##).

Die Auswertung der Qualitätskennzahl (LuFV-Punkte) siehe Anhang III.

2.4 Ganzheitlichkeit

#Mustertext: Bei der Erstellung, Bereisung und Ermittlung der Projektinhalte wurde die Verkehrsstation gesamthaft betrachtet. In diesem Projekt werden neben dem Abbau des noch vorhandenem AMP-Bedarf weitere Anlagenteile (50Hz-Anlage, Bahnsteig, Bahnsteigausstattung) erneuert. Das Wegeleitsystem (Stationsbeschilderung) entspricht dem aktuellen CD.

Das EG wurde bei der Ermittlung der Maßnahmen nicht betrachtet. #

Prüfexemplar
05.07.2013

2.5 Auswertung POV #DB SuS#

Laut Anhang V ist die Planungsobjektverwaltung entsprechend der Projektbeschreibung gepflegt.

2.6 Geplante Maßnahmen

2.6.1 Verkehrsstation

Steckbrief:

Strecke	1249 von Hasselbrook nach Bartgeheide
Bestandteil TEN:	nein
Bahnsteiggleise:	-
Bahnsteighöhen:	96 cm
Bahnsteiglänge:	140 m mit Option auf 210 m
Empfangsgebäude:	nein
Station ist barrierefrei:	ja
Bf. Kat:	5
Reisendenzahl Prognose S4:	8030
Betriebsprogramm Prognose S4:	S-Bahn: max. 144 Halte/Tag/Richtung (2020)
Zughalte/-gattungen:	

Maßnahmen im Einzelnen:

Für die Anpassung der Verkehrsstation S-Bahn Bf Hamburg-Rahlstedt sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Aufhöhung des Bahnsteiges, Gleis 1, Bahnsteigbaulänge 204 m (Bestand), Bestelllänge 140 m, Bahnsteighöhe 96 cm über SO, mit:
 - Erneuerung gemäß Ril 813 neu in den vorhandenen Abmessungen (TSI PRM nicht erforderlich)
 - Sicherung vorhandener Technik auf dem Bahnsteig
 - Einbau von Leiteinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte
- Anpassung der Beleuchtungsanlage in den Bereichen Freibahnsteig und Bahnsteigdach
- Anpassung des Bahnsteigdaches
- Anpassung des Aufzuges
- Anpassung der südlichen Personenunterführung im Bereich der neuen Gleise
- Neubau eines Außenbahnsteiges am neu geplanten S-Bahn-Gleis mit dem o.g. Ausrüstungsstandart
- Neubau der nördlichen Personenunterführung

2.6.2 Empfangsgebäude

entfällt

2.6.3 Vermietung und Vermarktung

Im Zusammenhang mit der Anpassung der Verkehrsstation sind keine Maßnahmen im Bereich der Vermietung und Vermarktung vorgesehen.

2.6.4 Sonstige Verkehrsinfrastruktur

Die derzeit vorhandenen P+R-Flächen können nicht erweitert werden und sind daher nicht Bestandteil der Planung. Die Bushaltestelle Rahlstedt - Amtsstraße ist Durchgangs- bzw. Endhaltestelle für insgesamt 8 Buslinien. Rahlstedt - Doberaner Weg ist Endhaltestelle für 4 Buslinien.

2.7 Verkehrliche Aufgabenstellung

Eine verkehrliche Aufgabenstellung ist nicht erforderlich, da das Projekt zwischen Freier und Hansestadt Hamburg (FHH), dem Land Schleswig-Holstein, der Landesnahverkehrsgesellschaft LVS und dem Hamburger Verkehrsverbund HVV abgestimmt ist.

2.8 Veranlassung der Maßnahmen

Streckenausbau der S4 Ost von Hamburg nach Bad Oldesloe.

3 Kosten und Finanzierung

3.1 Investitionen und Fördermöglichkeiten

Grobkostenschätzung:

GWU: 11,65 Mio. € (davon 10,19 Mio. € Vollzug / 1,46 Mio. € Langzug)

3.2 Betriebskosten

#DB SuS#

3.3 Finanzierung

Über die Finanzierung der weiteren Planungsschritte und der Realisierung kann erst nach Vorliegen der Vorplanung entschieden werden.

3.4 Wirtschaftlichkeitsabschätzung

Für das Projekt ist insgesamt (inklusive DB Netz) eine WR-Betrachtung anzustellen.

##DB SuS##

3.5 Pauschale Planungszielkosten

Die pauschalen Planungszielkosten wurden nach den Regeln der DB Station&Service ermittelt und belaufen sich auf Basis der Grobkostenschätzung auf ## € (## % zu den Baukosten).

Die Ermittlung ist als Anhang VII beigefügt.

4 Termine

Umsetzungszeitraum:

Für die Bauausführung ist noch keine konkrete Einordnung in der Baubetriebsplanung erfolgt. Für die Mittelfristplanung (Planungsrunde 2012) wurde für die Bauausführung der Zeitraum 2018/2020 angenommen. Damit ergibt sich für die Umsetzung des Gesamtprojektes derzeit folgende Terminalschiene:

Prüfexemplar
05.07.2013

Auf Grund des noch laufenden Abstimmungsprozesses zum geplanten Bauablauf und den geplanten Bauphasen können zur Bauzeit und Baudurchführung noch keine abschließenden Angaben gemacht werden.

4.1 Risiken

Risiko	möglich
1. Baugrund	✓
2. Forderungen aus Fortschreibung Brandschutzkonzept/IVE-Gutachten (Zugangsergänzungsbeleuchtung, Sicherheitsbeleuchtung)	offen
3. Vorliegen/Aktualität Bestandspläne	✓
4. Baubetriebsplanung / Sperrzeiten	✓
5. Folgemaßnahmen an Anlagen DB Netz: Oberleitung, LST LSW	✓
6. Abhängigkeiten zu korrespondierenden Baumaßnahmen DB S&S	✓
7. Abhängigkeiten zu korrespondierenden Baumaßnahmen DB Netz	✓
8. Denkmalschutz / -pflege	offen
9. Kampfmittel	✓
10. Bestandteil TEN-Netz (Technische Spezifikationen TSI PRM)	offen

In den in Anhang I zugrunde liegenden Grobkostenschätzungen sind diese Risiken mit dem derzeitigen Erkenntnisstand pauschal angemessen berücksichtigt.

4.2 Gegensteuerungsmaßnahmen

Maßnahmen zur Minimierung der o. g. Risiken sind:

##Mustertext:

3. Wenn Bestandspläne nicht beim BM vorliegen
=> Erstellung in HOAI Lph. 1 notwendig

4., 5., 6., 7 Abstimmungen mit der DB Netz AG und der DB Station &Service AG

5 Projektorganisation und Ressourcen

5.1 Bauherr und Projektleitung

Projektorganisation Vorplanung:

- Projektleitung durch LVS Schleswig-Holstein
- Beratung der LVS durch DB Netz und DB Station&Service AG

Über die Projektorganisation der weiteren Planungsschritte und der Realisierung kann erst nach Vorliegen der Vorplanung entschieden werden.

5.2 Ermittlung und Klärung des Ressourcenbedarfs

Für die beratenden Leistungen der DB Station&Service:

Funktion	Name	Zusätzliche Personalressource notwendig:	Kompensationsvorschlag
Projektkoordinator		nein	
Projektleiter	Marscholek-Uecker	nein	
Projektkaufmann	Henseling	nein	
Projektassistent	Inselmann	nein	
Projektcontroller	Frank Lübbermann	nein	
Vertriebskoordinator	Nils Kruse	nein	
Ansprechpartner BM Hamburg	Markus Hock	nein	
Ansprechpartner BM Lübeck	Dirk Teubler	nein	
Ansprechpartner Vermietung	Bent Johannsen	nicht erforderlich	

6 Noch zu klärende Punkte

„Grundsätzlich ist sicherzustellen, dass durch Veränderungen von VS, insbesondere bei Rückbau von erst kürzlich erneuerter Bahnsteiganlagen, DB Station & Service von Rückzahlungsforderungen freizuhalten ist und die künftigen Bahnsteiglängen (Vollzug oder Langzug) mit gesonderter Quast von DB Station & Service noch einvernehmlich in Abstimmung mit der FHH, der LVS und der S-Bahn GmbH sowie etwaig Dritten abzustimmen wären.“³

³ Mail S&S Friedemann Kessler vom 24.01.2011.

Die nördliche Personenunterführung ist hinsichtlich des Standards für Bauwerke im Bereich der TSI-INS HS zu überprüfen und ggf. zu ersetzen.

Die Anwendung der TEIV für die VS Rahlstedt ist zu überprüfen.

Prüfexemplar
05.07.2013

7 Schnittstellen zu anderen Projekten

Die Planung zur Modernisierung der Verkehrsstation Rahlstedt steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem geplanten Gesamtausbau der Strecke 1249 Hamburg – Bad Oldesloe, sowie den umfangreichen Umbauten im Bereich des heutigen Bahnhofes.

Beschluss

OE	Name	Ort/Datum	Unterschrift
I.SV-N-I(B)	Marscholek-Uecker		
I.SV-N-I (A)	Kügler		
I.SV-N-HMB	Hock		
I.SV-N-V	Gebert		
I.SV-N-O	Mann		
I.SV-N-I	Dr. Rühl		
I.SF-N	Horwitz		
I.SV-N	Keßler		