

Anlage 1.6

Anlage 06 zum städtebaulichen Rahmenvertrag

VERTRAG ÜBER DIE FINANZIERUNG DER PLANUNGEN DER LEISTUNGSPHASEN LPH1 BIS LPH4 NACH HOAI (PV) DER INFRASTRUKTURMAßNAHME „ERWEITERUNG DER PERSONENUNTERFÜHRUNG NORD IM BAHNHOF NEUMÜNSTER“

zwischen

1. Stadt Neumünster

- nachfolgend „Stadt“ oder „Zuwendungsgeber“ genannt -

und

2. DB Station&Service AG

- nachfolgend „DB Station&Service“ genannt -

- 1. - 2. nachfolgend gemeinsam „die Vertragsparteien“ genannt -

PRÄAMBEL

Die Vertragsparteien und das Land Schleswig-Holstein streben an, dass der Hauptbahnhof Neumünster als Musterbahnhof für die Erprobung zukünftiger Standards dient. Hierfür ist geplant, die verschiedenen Facetten (Aufenthaltsqualität, Reisenden Information, Wegeleitung, Umfeld etc.) zu betrachten und zu prüfen, welche Produkte Anwendungen finden können. Zu diesem Zweck hat die Stadt eine Machbarkeitsstudie, mit dem Ziel der verkehrlichen Neuordnung des Bahnhofsumfeldes in Auftrag gegeben, das Land Schleswig-Holstein hat eine Machbarkeitsstudie zur Erweiterung der Personenunterführung Nord im Bahnhof Neumünster beauftragt, und die DB S&S arbeitet an der Neukonzeption und Umgestaltung der Verkehrsstation und des Empfangsgebäudes in mehreren Projekten. Nachdem die Machbarkeitsstudie zur Erweiterung der Personenunterführung Nord inzwischen vorliegt, beabsichtigen die Parteien, die Erweiterung zu beplanen und schließen folgende Vereinbarung:

§ 1

VERTRAGSGEGENSTAND

Dieser Vertrag regelt abschließend Grundlagen, Durchführung und Finanzierung der Planung der Leistungsphasen Lph1 bis Lph4 nach HOAI inkl. Projektmanagement und Projektsteuerung für die Infrastrukturmaßnahme „Erweiterung der Personenunterführung Nord im Bahnhof Neumünster“ (nachfolgend „**Infrastrukturmaßnahme**“). Die Einzelmaßnahmen sind in **Anlage 1** zusammengefasst. Zweck im Sinne dieses Vertrages ist die Erstellung der Planung im vorstehend beschriebenen Umfang.

Mit dem vorliegenden Vertrag besteht keine Verpflichtung für die DB Station&Service zur Realisierung der Infrastrukturmaßnahme.

§ 2 GRUNDLAGE DER PLANUNG

- (1) Grundlage der Planung ist die zwischen der Stadt und der DB Station&Service abgestimmte verkehrliche Aufgabenstellung (**Anlage 2**).
- (2) Der Planung der Leistungsphasen Lph1 bis Lph4 nach HOAI liegen folgende Unterlagen zugrunde
 - Die Machbarkeitsstudien im Auftrag der NAH.SH sowie der DB Station&Service, als Grundlage für die Erstellung einer detaillierten Aufgabenstellung für Planung der Verlängerung der Personenunterführung
 - Memorandum of Understanding zwischen der Stadt Neumünster, der NAH.SH, der DB Netz und der DB Station&Service vom 26.05.2021
- (3) Soweit erforderlich, erstellt die DB Station&Service aktuelle Bestandsunterlagen (dazu zählen u.a. Vermessungsunterlagen, Gutachten zu Baugrund, Schadstoffen, Kampfmittel, Leitungssondierungen) als Grundlage für die vertragsgegenständliche Planung. Die für die Erstellung und Bereitstellung der Bestandsunterlagen anfallenden Kosten sind Bestandteil der Planung der Infrastrukturmaßnahme und werden gemäß § 5 Absatz 2 dieses Vertrags finanziert.

§ 3 DURCHFÜHRUNG DER PLANUNG

- (1) Vorhabenträger der Infrastrukturmaßnahme ist die DB Station&Service.
- (2) Soweit die Stadt Änderungen der vertragsgegenständlichen Planungen wünscht und sich die Vertragsparteien darüber einig sind, dass diese vereinbart werden sollen, werden sie hierzu einen Nachtrag zu diesem Finanzierungsvertrag schließen, in dem auch die Finanzierung der Mehrkosten durch die Stadt und die Anpassung des Rahmenterminplans geregelt wird.
- (3) Die Vertragsparteien streben an, die Planungen nach Abschluss des noch zu schließenden städtebaulichen Vertrages in Q4/2022 gemäß dem Rahmenterminplan in **Anlage 3** zu beginnen. Dies ist Bestandteil des Zweckes.

Sobald für die DB Station&Service absehbar ist, dass es bei der Planung der Infrastrukturmaßnahmen zu Verzögerungen kommen wird, informiert sie unverzüglich die Zuwendungsgeberin, und die Vertragsparteien nehmen Verhandlungen mit dem Ziel auf, Verzögerungen zu vermeiden.

Bei Verzögerungen verlängert sich der Zeitraum der Planung um die Zeitspanne, in der die DB Station&Service infolge der Verzögerung an der zeitgerechten Durchführung der Planung gehindert ist, es sei denn, die DB Station&Service hat die Verzögerung aufgrund vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Handelns zu vertreten. Die Vertragsparteien werden den Fertigstellungstermin / Rahmenterminplan entsprechend anpassen. Maßgeblich für den Zeitpunkt der Fertigstellung ist der jeweils aktuelle, angepasste Fertigstellungstermin / Rahmenterminplan.

- (4) DB Station&Service legt fest, dass die Planung der Infrastrukturmaßnahme mit der Building Information Modeling-Methode (BIM) analog der BIM-Standards der DB Station&Service AG sowie der DB Netz AG in den jeweils dafür relevanten Planungsteilen durchgeführt wird. Die Zuwendungsgeberin erkennt die damit verbundenen Kosten als zuwendungsfähig an.
- (5) Abweichungen von den in § 2 dieses Vertrags genannten Unterlagen bedürfen der Abstimmung zwischen den Vertragsparteien.

§ 4 Vergabe von Aufträgen

- (1) Werden bei der Beauftragung Dritter die nachfolgenden Vereinbarungen nicht eingehalten, so ist die Stadt berechtigt, von der DB Station&Service die Erstattung der Kosten für die unter Verstoß gegen diese Vereinbarung vergebenen Aufträge zu verlangen.
Dritte sind auch mit den DB Station&Service verbundene Unternehmen im Sinne der §§ 15 ff. AktG.
- (2) Die DB Station&Service verpflichtet sich, bei allen Aufträgen, die Leistungen im Sinne des § 1 HOAI zum Gegenstand haben, die Geltung der HOAI zu vereinbaren; im Falle einer Neufassung der HOAI findet die dann jeweils geltende Fassung Anwendung. Davon ausgenommen sind Leistungen, die DB Station&Service selbst erbringt oder an ein Unternehmen des DB-Konzerns vergibt.
- (3) Die DB Station&Service darf - sofern kein Fall des Absatzes 4 vorliegt - Aufträge nur nach Durchführung einer Vergabe nach Maßgabe der §§ 97 ff. GWB in Verbindung mit der Sektorenverordnung in der jeweils gültigen Fassung vergeben. Aufträge unterhalb der jeweiligen EU-weiten Schwellenwerte werden nach Maßgabe des Abschnittes 1 der VOB/A bzw. VOL/A in der jeweils gültigen Fassung vergeben, wobei die DB Station&Service die Vergabeverfahrensart frei wählen darf. Die DB Station&Service hat die Stadt bei der Durchführung der Vergabe auf deren Wunsch hin zu informieren.
- (4) Ausgenommen von den Regelungen des Absatzes 3 sind solche Aufträge, die die DB Station &Service in vergaberechtlich zulässiger Weise ohne Durchführung eines Vergabeverfahrens

an Unternehmen des DB-Konzerns vergeben darf. Dies gilt auch für Auftragsvergaben unterhalb der jeweiligen EU-Schwellenwerte. Wenn Leistungen nach Satz 1 nicht zu marktüblichen Preisen erbracht worden sind, ist der Zuwendungsgeber insoweit zur Rückforderung berechtigt. Die DB Station&Service ist berechtigt, dem Zuwendungsgeber eine prüfbare Kalkulation konzerninterner Auftragnehmer zur Abstimmung vorzulegen.

- (5) Die DB Station&Service ist berechtigt, Leistungen aus Rahmenverträgen abzurufen, die nach den Regelungen des § 4 Abs. 3 vergeben wurden.

§ 5 KOSTEN UND FINANZIERUNG DER PLANUNG

- (1) Die Gesamtkosten für die Erstellung der vertragsgegenständlichen Planung gemäß § 1 betragen auf Grundlage der Kostenschätzung zum Stand vom 14.12.2021 voraussichtlich € 338.096,82. Darin enthalten sind Kosten für Eigenleistungen der DB Station&Service.
- (2) Die Stadt finanziert die in Absatz 1 genannten Planungskosten in voller Höhe.
- (3) Sobald für die DB Station&Service erkennbar ist, dass die Planung der Infrastrukturmaßnahme mit Kostensteigerungen verbunden sein wird, informiert sie unverzüglich die Stadt in schriftlicher Form und die Vertragsparteien nehmen im Anschluss Verhandlungen über Möglichkeiten zur Kosteneinsparung auf.
- (5) Kostensteigerungen von bis zu 10% der Gesamtkosten nach Abs. 1 bedürfen keiner Zustimmung der Stadt. Kostensteigerungen von mehr als 10% der Gesamtkosten nach Abs. 1 bedürfen der schriftlichen Zustimmung der Stadt. Die Zustimmung der Stadt darf nur im Falle des Vorliegens eines wichtigen Grundes versagt werden. Ein wichtiger Grund ist insbesondere dann nicht gegeben, wenn die Kostensteigerungen auf einer einvernehmlichen Änderung der verkehrlichen Aufgabenstellung (**Anlage 2**) beruht. Im Falle der Zustimmung finanziert der Zuwendungsgeber die Kostenerhöhungen entsprechend § 5 Abs. 2.
- (6) Der Zuwendungsgeber ist entsprechend den Voraussetzungen des § 49 VwVfG zum Rücktritt von diesem Vertrag oder zu dessen Kündigung berechtigt. Zu den vom Zuwendungsgeber entsprechend § 49 Absatz 6 VwVfG zu finanzierenden Kosten gehören auch die unvermeidbaren Kosten des Abbruchs der Planungen, insbesondere trotz Kündigung von Werkverträgen fortbestehende Vergütungsansprüche nach § 648 BGB.
- (7) Im Falle des Abbruchs der Planungen der Infrastrukturmaßnahme durch die DB Station&Service sind die bis dahin entstandenen und die noch entstehenden Kosten sowie die Kosten für den qualifizierten Abbruch der Infrastrukturmaßnahme auf Nachweis vollständig zu finanzieren. § 254 BGB gilt entsprechend. Es erfolgt keine Rückforderung gewährter Zuschüsse. Dies gilt nicht, sofern die DB Station&Service den Abbruch in vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Weise herbeigeführt hat. Die Abbruchentscheidung selbst ist kein solcher Grund.

Zu den Kosten des Abbruchs gehören insbesondere auch solche Kosten der DB Station&Service, die trotz Kündigung von Verträgen mit den Auftragnehmern infolge fortbestehender Vergütungsansprüche gemäß § 648 BGB entstehen. Die DB Station&Service übereignet der Stadt die bis dahin erarbeiteten Unterlagen und überträgt dieser – soweit rechtlich zulässig und vertraglich möglich – die Nutzungsrechte.

§ 6 MITTELBEREITSTELLUNG UND MITTELABRUF

- (1) Die DB Station&Service ruft die nach Maßgabe des § 5 Absatz 2 bereitgestellten Mittel bei der Stadt ab. DB Station&Service bestätigt für sich beim Mittelabruf gemäß **Anlage 4**, dass die Mittel spätestens innerhalb von zwei Monaten für fällige Zahlungen verwendet werden.

- (2) Die Stadt überweist der DB Station&Service die angeforderten Mittel nach Eingang des Mittelabrufschreibens. Sofern der Antrag nicht der **Anlage 4** entspricht, teilt die Zuwendungsgeberin der DB Station&Service innerhalb von 10 Tagen schriftlich mit, dass sie aus diesem Grund die Mittel zunächst nicht überweisen kann.
- (3) Die DB Station&Service wird den Finanzmittelbedarf jährlich einmal fortschreiben und diese Fortschreibung bis zum 31. Mai eines jeden Jahres für die nachfolgenden Haushaltsjahre der Zuwendungsgeberin zur Abstimmung vorlegen, damit diese die Mittel zeitgerecht zur Verfügung stellen kann.

§ 7 NACHWEIS DER VERWENDUNG

- (1) Die DB Station & Service hat für die nach Maßgabe des § 6 dieses Vertrags an sie ausbezahlten Mittel die Verwendung gemäß den nachfolgenden Regelungen der Zuwendungsgeberin nachzuweisen, die die Verwendungsprüfung durchführt.
- (2) Die Verwendung der Zuwendung ist innerhalb von sechs Monaten nach Erfüllung des Verwendungszwecks gemäß § 1 nachzuweisen. Hierzu legt die DB Station&Service
 - den vollständigen zahlenmäßigen Nachweis der Verwendung der Mittel entsprechend den Regelungen des Absatz 3 sowie
 - einen Sachbericht gemäß Absatz 3vor (Verwendungsnachweis).

- (3) Der zahlenmäßige Nachweis ist mittels einer Tabelle zu erbringen, die mit dem Verwendungsnachweis eingereicht wird, und besteht aus einer übersichtlichen Aufstellung aller mit dem Verwendungszweck zusammenhängender Einnahmen und Ausgaben in zeitlicher Folge. Soweit die DB Station&Service die Möglichkeit zum Vorsteuerabzug nach § 15 des Umsatzsteuergesetzes hat, dürfen nur Preise ohne Umsatzsteuer eingestellt werden.

In dem Sachbericht sind die Verwendung des Zuschusses sowie das erzielte Ergebnis darzustellen, d.h. die durchgeführten Maßnahmen und Leistungen sind in Kurzberichtsform zu erläutern.

- (4) Die DB Station&Service hat alle mit den Zuschüssen zusammenhängenden Unterlagen (z.B. konzernübliche Belege bei mit den DB Station&Service gemäß § 15 AktG verbundenen Auftragnehmern, Rechnungen sonstiger Auftragnehmer, Kosteneinzelnachweise für HOAI-Leistungen, Verträge, Bücher) fünf Jahre nach Vorlage des Verwendungsnachweises aufzubewahren, sofern nicht nach steuerrechtlichen oder anderen Vorschriften eine längere Aufbewahrungsfrist bestimmt 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. Ausgenommen von der oben genannten Aufbewahrungspflicht sind alle Unterlagen nicht berücksichtigter Bieter. Aus Gründen des Datenschutzes ist es nicht erforderlich, dass Unterlagen Namen oder sonstige persönliche Daten von Mitarbeitern der DB Station&Service oder von deren Auftragnehmern enthalten. Mit Vorlage des Verwendungsnachweises gemäß Absatz 2 bis 3 ist die Vorlage dieser Unterlagen nicht erforderlich. Absatz 7 bleibt unberührt.
- (5) Die Eigenleistungen der DB Station&Service (z.B. Architektenleistungen) werden, sofern diese zu den Planungskosten gemäß § 5 Abs. 1 zu zählen sind, auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Leistungserbringung aktuell jeweils geltenden dispositiven Kostensätze (Kostenstellenverrechnungssätze) für das tatsächlich eingesetzte Personal finanziert. Der Nach-

weis der Eigenleistungen der DB Station&Service erfolgt ausschließlich schriftlich. Die Vorlage weiterer Unterlagen ist nicht erforderlich.

- (6) Die Kosten für Leistungen der von der DB Station&Service entsprechend § 4 Abs. 4 beauftragten Unternehmen des DB-Konzerns sind, sofern diese zu den Planungskosten gemäß § 5 Abs. 1 gehören, zuwendungsfähig. Sofern keine Vergütung nach HOAI vereinbart wird, erfolgt die Finanzierung über marktübliche Stundensätze für das tatsächlich eingesetzte Personal; als marktüblich gelten die zum Zeitpunkt der Leistungserbringung aktuell jeweils geltenden dispositiven Kostensätze (Kostenstellenverrechnungssätze). Wenn die beauftragten konzerneigenen Unternehmen weitere Nachauftragnehmer binden, können auf diese Leistungen Zuschläge anfallen. Für diese Fälle sind diese in den weiteren beauftragten Fremdleistungen inklusive eines Zuschlags von 10% für Verwaltung und Vertrieb (VV-Zuschlag) zuwendungsfähig. Der Nachweis der Leistungen für das tatsächlich eingesetzte Personal oder den Fremdleistungen erfolgt in Analogie der Anlage nach Abs. 6. Die Vorlage weiterer Unterlagen für Leistungen des tatsächlich eingesetzten Personals ist nicht erforderlich. Der weitere Nachweis der Leistungen erfolgt über die abgeschlossenen Leistungsvereinbarungen bzw. die jeweiligen Unternehmerrechnungen analog Abs. 5.
- (7) Auf Wunsch des Zuwendungsgebers werden die im Abs 4 genannten Unterlagen in Kopie [auf Datenträger/Digital] zur Verfügung gestellt und die erforderlichen Auskünfte erteilt. Originalbelege sind nicht vorzuhalten.

§ 8 RÜCKFORDERUNG

- (1) Werden die Zuschüsse nach § 5 entgegen den Regelungen dieses Vertrages verwendet, so kann die Stadt von der DB Station&Service die Erstattung der jeweils an sie geleisteten Zuschussbeträge verlangen.
- (2) Die Rückforderung nach den vorstehenden Absätzen lässt die vertraglichen Verpflichtungen im Übrigen unberührt.

§ 9 UMSATZSTEUER

- (1) Bei der umsatzsteuerlichen Beurteilung der nach dieser Vereinbarung vereinbarten Zahlungen sind die Vertragsparteien einig, dass diese als nicht steuerbar nicht der Umsatzsteuer unterliegen. Die Zahlungen werden daher netto (ohne Umsatzsteuer) abgerufen.
- (2) Sind von der DB Station&Service 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 der Zuwendungsgeberin nachgefordert und die Zahlungen für die Zukunft entsprechend angepasst.
- (3) Geht der DB Station&Service ein Umsatzsteuerbescheid nach Maßgabe des vorstehenden Absatzes 2 zu, wird sie mit dem Zuwendungsgeber so rechtzeitig eine Abstimmung über die Durchführung von Rechtsbehelfen vornehmen, dass etwaige Einspruchsfristen gewahrt werden können.
- (4) Die DB Station&Service wird mit der Stadt ferner eine Abstimmung darüber herbeiführen, wann die von der Stadt zu erstattenden Umsatzsteuerbeträge an die DB Station&Service gezahlt werden.

§ 10 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) DB Station&Service ist verpflichtet, dem Zuwendungsgeber unverzüglich anzuzeigen, wenn
 - es neben den in diesem Vertrag geregelten voraussichtlichen Finanzierungen weitere finanzielle Unterstützungen für denselben Zweck bei anderer Stelle beantragt oder von ihnen erhält,
 - der vertragliche Zweck oder sonstige für die finanzielle Unterstützung maßgeblichen Umstände sich ändern oder wegfallen,
 - sich herausstellt, dass der Zweck der Zuwendung nicht oder mit der bewilligten Zuwendung nicht zu erreichen ist,
 - ausgezahlte Beiträge nicht innerhalb von 2 Monaten nach Auszahlung verbraucht werden können,
 - ein Insolvenzverfahren gegen sie beantragt oder eröffnet wird.
- (4) Die Vertragsparteien verpflichten sich, den jeweils anderen Vertragspartnern die Ansprechpartner verbindlich und schriftlich unmittelbar nach Unterzeichnung dieses Vertrags mitzuteilen. Gleiches gilt bei Änderungen der Ansprechpartner.

§ 11 VORBEHALT

Dieser Vertrag steht unter der aufschiebenden Bedingung, dass die Genehmigungen der zuständigen Beschluss- und Aufsichtsorgane der Vertragsparteien vorliegen (Vorbehalt). Für den Zuwendungsgeber beinhaltet dies insbesondere den Vorbehalt, dass die gesetzlichen Körperschaften die Haushaltsansätze 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 Vertragspartnern unverzüglich schriftlich zur Kenntnis zu bringen. Die Vorbehalte gelten mit der Anzeige nach vorstehendem Satz 3 als ausgeräumt.

Die Vertragsparteien sind sich einig, dass mit dem vorliegenden Vertrag noch keine abschließende Entscheidung über die spätere Realisierung der Infrastrukturmaßnahme und deren Finanzierung getroffen ist.

Die Stadt soll die Planungskosten einschließlich Kostenerhöhungen in voller Höhe in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen finanzieren, soweit gesetzliche Vorgaben nicht zwingend eine Begrenzung der zuwendungsfähigen Kosten vorschreiben.

Die DB Station&Service wird die Infrastrukturmaßnahme nur realisieren, wenn insbesondere die Wirtschaftlichkeit der Infrastrukturmaßnahme für die DB Station&Service sichergestellt ist. Dies beinhaltet bei einem negativen Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB Station&Service einen entsprechenden Ausgleich durch die Stadt.

§ 13 SCHLUSSBESTIMMUNGEN

- (1) Sollte eine Bestimmung dieses Vertrags unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, so berührt dies die Wirksamkeit des Vertrags im Übrigen nicht. Die Vertragsparteien ver-

- pflichten 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.
- (2) Die in diesem Vertrag geregelten Rechte und Pflichten begründen keinen Leistungstausch. Die Vertragsparteien sind sich einig, dass es sich vorliegend um ein Zuwendungsverhältnis handelt.
 - (3) Die gesetzlichen Prüfrechte des Landesrechnungshofes bleiben unberührt.
 - (4) Die DB Station&Service ist mit Zustimmung ihrer Vertragspartner 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 für jede Vertragspartei einmal ausgefertigt.
 - (6) Änderungen und Ergänzungen zu diesem Vertrag bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. E-Mail und Telefax wahren das Schriftformerfordernis nicht.
 - (7) Die DB Station&Service wird nach Möglichkeit darauf achten, in der Kommunikation nach außen auf die Finanzierung der vertragsgegenständlichen Infrastrukturmaßnahme durch die Zuwendungsgeber hinzuweisen.
 - (8) Der DB Station&Service ist bekannt, dass es sich bei den auszureichenden Zuwendungen um Subventionen im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches (StGB) handelt. Gemäß § 2 Abs. 1 des Subventionsgesetzes (SubVG) sind diejenigen Tatsachen als subventionserheblich im Sinne des § 264 StGB zu bezeichnen, die nach dem Zweck und den Rechtsvorschriften für die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung, Weitergewährung oder das Belassen der Zuwendung von Bedeutung sind. Die Zuwendungsgeber weisen die DB Station&Service ausdrücklich auf die Strafbarkeit im Falle des Subventionsbetruges hin.

§ 14 ANLAGEN

Folgende Anlagen sind Bestandteil dieses Vertrags:

- Anlage 1** Darstellung der Einzelmaßnahmen (Auszug aus Projektauftrag)
- Anlage 2** Verkehrliche Aufgabenstellung
- Anlage 3** Rahmenterminplan (Auszug aus Projektauftrag)
- Anlage 4** Vorlage Mittelabruf

Für die Stadt Neumünster

Neumünster, Datum 10.2.22



STADT NEUMÜNSTER
Oberbürgermeister
Tobias Bergmann
Großflecken 59
24534 Neumünster

Für DB Station&Service

Hamburg, Datum 28.02.22

Handwritten signature and initials of a representative from DB Station & Service AG.



1.2 IST - Zustand

Beschreibung des IST- Zustandes

Strecken	1040 Nms-Flensburg (1041 Nms - Ascheberg; nicht im VzG) 1042 Nms - Heide 1043 Nms - Bad Oldesloe 1220 HH-Altona - Kiel
BM	Schleswig-Holstein
Bahnhofsnummer	4420
Bahnhofsname	Neumünster
Bahnhofskategorie	2
vorh. Bahnsteigkanten (betriebliche Gleisbezeichnung)	6
Station stufenfrei [ja/nein]?	ja
Station barrierefrei [ja/nein]?	ja
Reisendenzahl im Jahr	10229 (SDB 2019)
Prognose Reisendenzahl	14391 (nach DB Analytics für 2040)
Bestandteil TEN:	TEN-konventionell
Empfangsgebäude vorhanden [ja/nein]:	ja
Denkmalschutz	nein

Tab. 1: IST-Zustand Neumünster

1.3 Verkehrliche Aufgabenstellung

Anlage I.1

Die Grundlagen des Projektes wurden mit dem Aufgabenträger NAH.SH, der DB Netz AG und dem Bahnmanagement in Form einer Verkehrlichen Aufgabenstellung vereinbart; Inhalt ist der Anlage I zu entnehmen.

1.4 AMP - Bedarf

Nicht relevant

1.5 Qualitätskennzahlen (Qkz)

Die Maßnahme hat keinen Einfluss auf die Qualitätskennzahlen.

1 Projektübersicht

1.1 Kurzübersicht

Der für die Bestellung des SPNV zuständige Aufgabenträger NAH.SH, die Stadt Neumünster und die DB Station&Service AG als Betreiberin der Personenbahnhöfe wollen gemeinsam die Attraktivität des SPNV in Schleswig-Holstein durch die Modernisierung von Stationen und deren Umfeldes steigern.

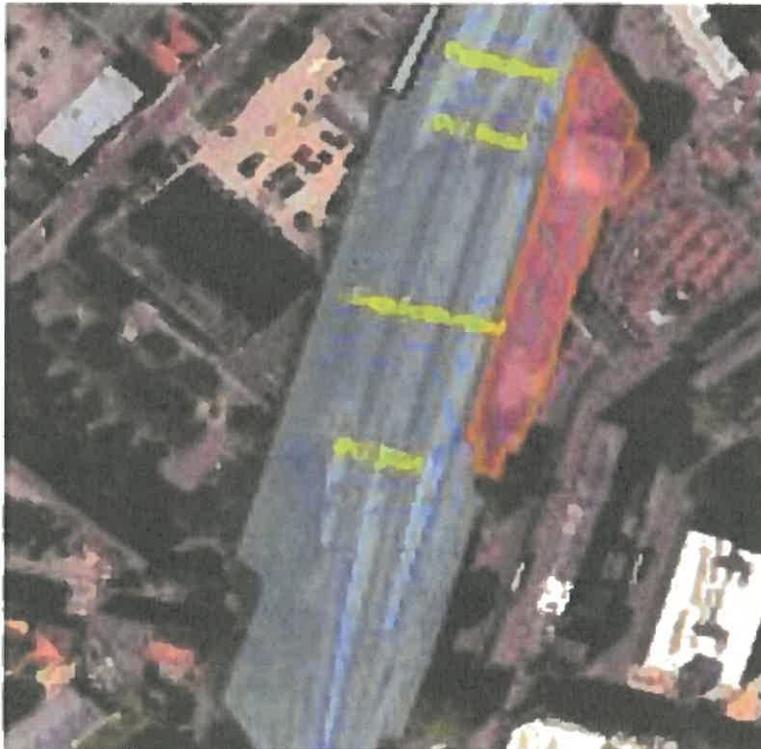
Der Bahnhof Neumünster wurde 1844 eröffnet und bereits mehrmals umgebaut und modernisiert. Die Personenunterführung Nord dient der Zuwegung zu den Bahnsteigen 1,2 und 3. Die Personenunterführung ist von der südlichen Seite über die Bahnhofshalle zugänglich. In nördlicher Richtung ist kein Ausgang vorhanden.

Der Bahnhof Neumünster liegt im TEN-konventionellen Netz.

Das Verkehrsaufkommen betrug im Jahr 2019 mehr als 10.000 Reisende täglich, davon rd. 500 im Fernverkehr.

Folgende Maßnahme ist Bestandteil dieses Projektes:

Erweiterung der Personenunterführung Nord



1.6 Barrierefreiheit

Der neue Zugang ist barrierefrei zu gestalten.

1.7 Ganzheitlicher Ansatz des Projektes

In diesem Projekt wird die Erweiterung der Personenunterführung realisiert. In weiteren Projekten für die Station Neumünster wird die gesamte Verkehrsstation betrachtet (s. Punkt 4.1).

1.8 Auswertung Checkliste Bestandsunterlagen

Anlage IV Checkliste Bestandsunterlagen

Die Checkliste Bestandsunterlagen ist als Anlage IV beigelegt.

Der Fa. HTG lagen für die Machbarkeitsbetrachtung folgende Unterlagen vor:

- Bauwerksbuch Personentunnel
- Bauwerksbücher der Bahnsteige 1-3
- Plan Archiv mit Unterlagen ab 1902; Umbau/Instandsetzung 1960

Ansprechpartner im Bahnhofsmanagement ist Hr. Thomas Hirsch 0431 2479 161

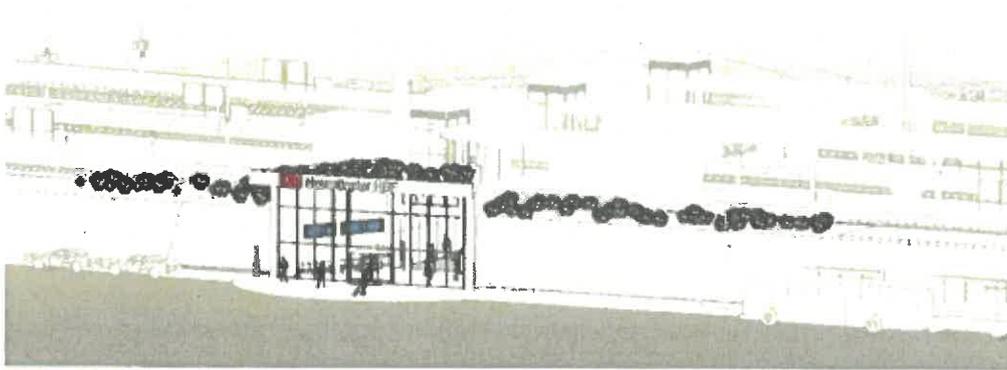
Lt. Fachspezialist ITK sind die Bestandspläne TK unvollständig; hier ermittelt das BM SH bzw. sollen TK Pläne erstellt werden.

1.9 Geplante Maßnahmen

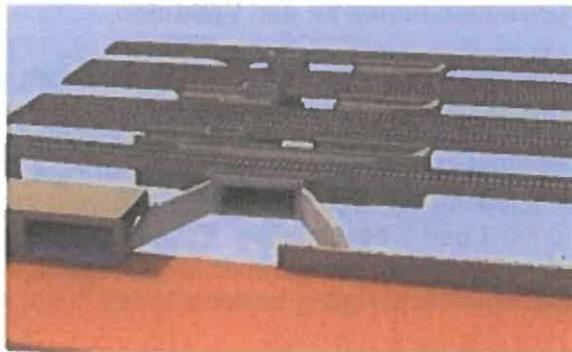
1.9.1 Projektumriss / Grundsätzliches zu den Varianten

Im Rahmen der Planungen für ein Gesamtkonzept des Bahnhofareals wurde von der NAH.SH eine Machbarkeitsstudie zur Erweiterung der PZ in Auftrag gegeben. Von den von HTG erarbeiteten Varianten haben sich die Stadt Neumünster, die NAH.SH, DB Netz und DB S&S in einem MoU (s. Anlage V) auf zwei Varianten verständigt. Diese Grundvarianten wurden durch DB S&S (I.SVO) vervollständigt und sind im Folgenden mit Variante 1 und 2 beschrieben. Neben der unterschiedlichen Anordnung der Stützwandkonstruktion ist ein wesentlicher Unterschied das Vorhandensein von Flächen der Reisendenversorgung beiderseits des Zuganges bei Variante 2.

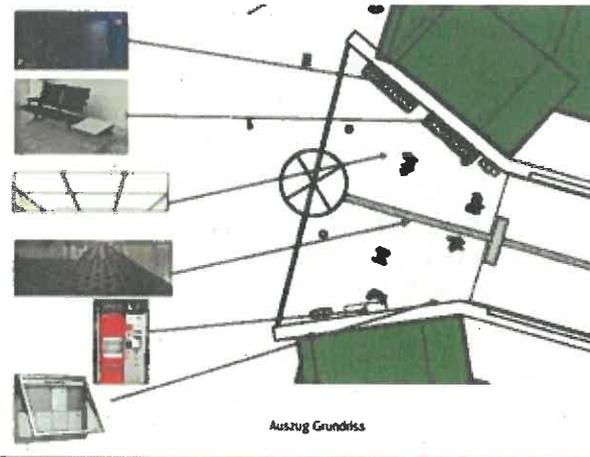
1.9.2 Variante 1:



- Tunnel unter Gleis 6 (wie in der in Pkt. 3.2. erwähnten Variante der Machbarkeitsstudie beschrieben)
- schräge Stützwände im Zugangsbereich (wie in der in Pkt. 3.2. erwähnten Variante der Machbarkeitsstudie beschrieben)
- Zugangsüberdachung
- Türanlage mit Windfangfunktion im Eingangsbereich
- Wegeleitung
- Informationsanlagen (i.e. Bus, Bahn (ZIM/Voranzeiger) usw.)
- Beschilderung
- Ausstattung
- Pflasterung im Zugangsbereich
- Möblierung
- Notwendiger Abriss Bestand (i.e. Postverladeanlage usw.)
- Verlegung sämtlicher Bahntechnik (i.e. LST, OLA, TK 50 Hz usw.)
- Verlegung sämtlicher weiterer Medien (i.e. Städtische Leitungen usw.)
- Beleuchtung (Zugang und PU)
- Maßnahmen zur Barrierefreiheit
- Taktiler Weg zum Ausgang mit baulichen Leitelementen und Bodenindikatoren
- Neustrukturierung der PU (Angleichen an bestehende PU, Schaffen einheitlicher Oberflächen im alten und neuen Teil der PU → insbesondere Wand, Decke, Boden unter Zugrundelegung des entsprechenden Regelwerkes der DB AG)
- der Standort der Schließfächer vor dem Aufzug zum Bahnsteig 3 soll beibehalten werden



Darstellung Konstruktionselemente (Quelle: HTG)

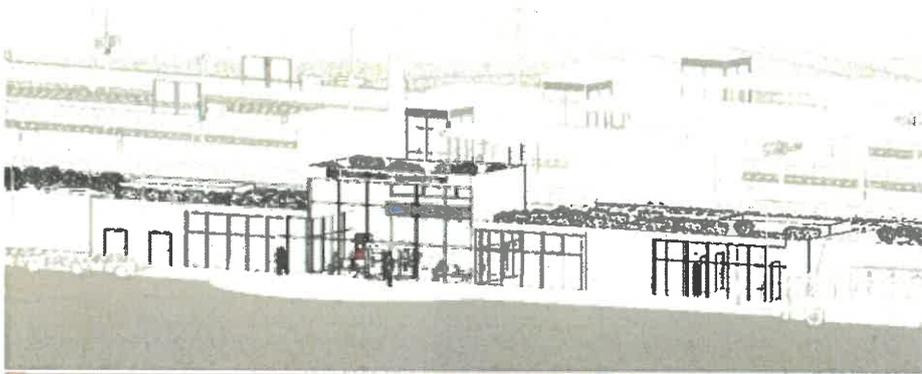


Quelle: I.SVO (3)



Perspektive (Quelle: I.SVO (3))

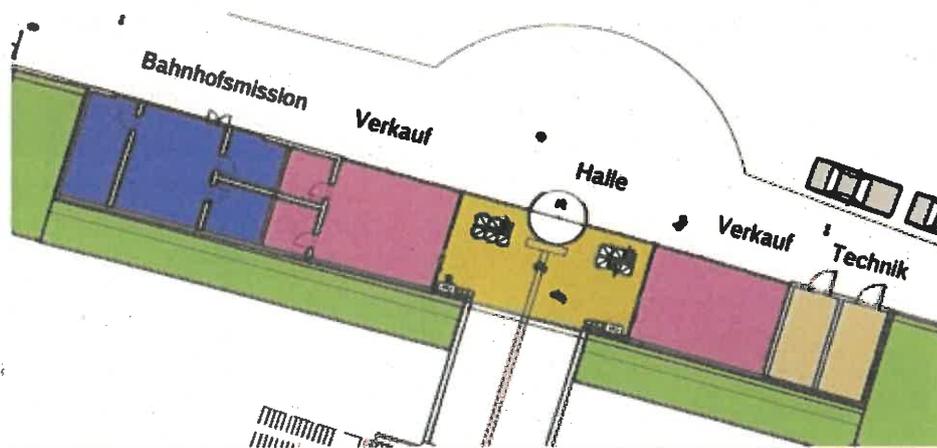
1.9.3 Variante 2:



Ansicht West (Quelle: I.SVO (3))

- Tunnel unter Gleis 6 (wie in der in Pkt. 3.2. erwähnten Variante der Machbarkeitsstudie beschrieben)
- Im rechten Winkel abgewinkelte Stützwände, die die Schaffung von Mietflächen zur Reisendenversorgung ermöglichen
- Zugangsüberdachung
- Türanlage mit Windfangfunktion im Eingangsbereich
- Wegeleitung

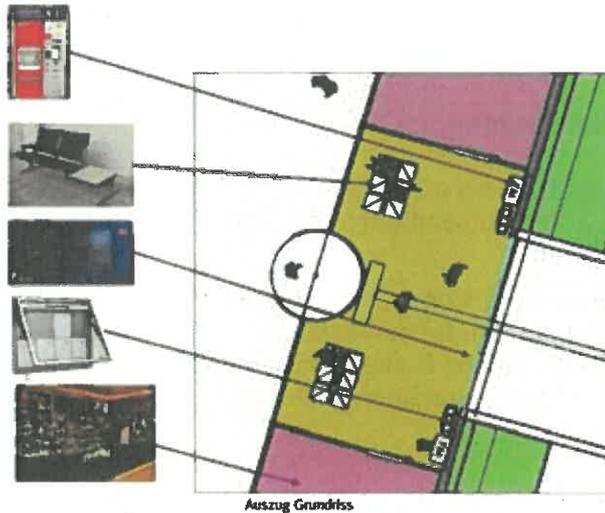
- Informationsanlagen (i.e. Bus, Bahn (ZIM/Voranzeiger) usw.)
- Beschilderung
- Ausstattung
- Pflasterung im Zugangsbereich
- Möblierung
- Notwendiger Abriss Bestand (i.e. Postverladeanlage usw.)
- Verlegung sämtlicher Bahntechnik (i.e. LST, OLA, TK 50 Hz usw.)
- Verlegung sämtlicher weiterer Medien (i.e. Städtische Leitungen usw.)
- Beleuchtung (Zugang und PU)
- Maßnahmen zur Barrierefreiheit
- Taktiler Weg zum Ausgang mit baulichen Leitelementen und Bodenindikatoren
- Neustrukturierung der PU (Angleichen an bestehende PU, Schaffen einheitlicher Oberflächen im alten und neuen Teil der PU → insbesondere Wand, Decke, Boden unter Zugrundelegung des entsprechenden Regelwerkes der DB AG)
- Mietflächen mit Shop-Fronten zur Empfangshalle
- daran im Süden anschließend Flächen der Bahnmissionsion
- daran im Norden anschließend Technikflächen
- der Standort der Schließfächer vor dem Aufzug zum Bahnsteig 3 soll beibehalten werden



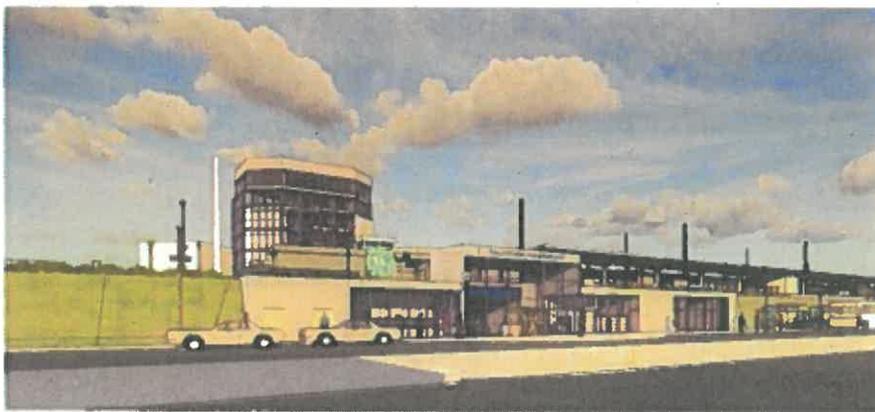
Darstellung Konstruktionselemente (Quelle: HTG)

Raumprogramm:

Nutzungseinheit	Fläche (BGF)
Empfangshalle	65 m ²
Versorgung Nord	40 m ²
Versorgung Süd	55 m ²
Bahnhofsmission	65 m ²
Technik	20 m ²



Auszug Grundriss



Perspektive (Quelle: I.SVO (3))

1.9.4 Für beide Varianten:

- Verlegung Bahntechnik (LST, OLA, TK 50 Hz)
- Im Zusammenhang mit einer gesamthaften Neugestaltung bzw. Überarbeitung der elektrischen Energieanlagen 50Hz des Bahnhofes Neumünster ist ein gesondertes Vorhaben in Planung. Die Neugestaltung bzw. Überarbeitung der elektrischen Energieanlagen hat zum Ziel die Zukunftsfähigkeit der elektrischen Energieversorgung des Bahnhofes Neumünster herzustellen und zu gewährleisten, eine Medientrennung gem. TI 07 Rev.B herzustellen und die Anlagen auf den aktuellen Stand der Technik zu bringen

- Dieses Projekt ist aktuell mit einer Veränderungssperre belegt (Stand 09/2020).
- Es ist zu prüfen, ob ein Voranzeiger benötigt wird und über das Projekt FIA-Austausch realisieren werden kann, sofern der zeitliche Rahmen der Projekte dies zulässt.
- Erweiterung des Lautsprecherkreises in der Personenunterführung
- Ergänzung der Ausstattungselemente (u.a. Vitrinen; Abfallbehälter etc.). Die Standorte sind mit dem Bahnhofsmanagement SH abzustimmen

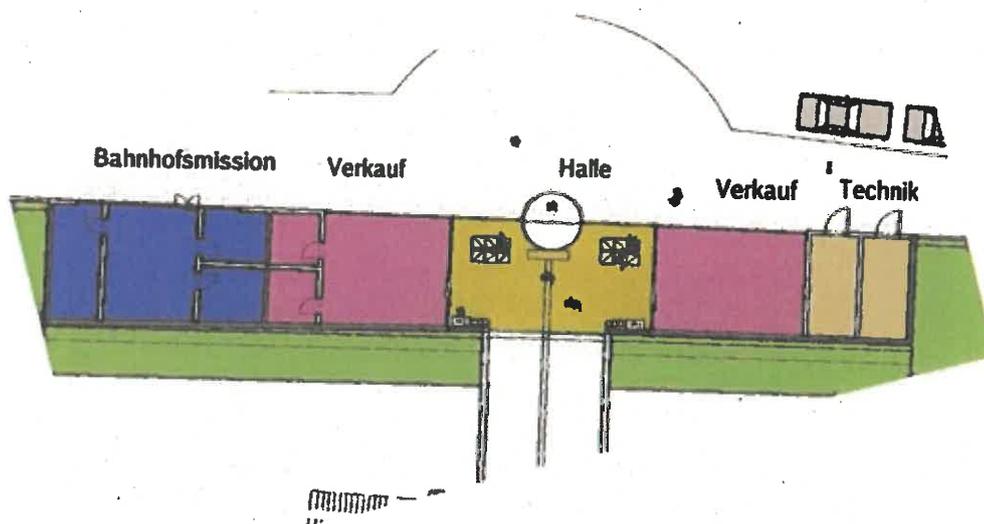
1.9.5 Zusammenhangsmaßnahmen Empfangsgebäude

Die Modernisierung des Empfangsgebäudes erfolgt in einem gesonderten Projekt.

1.9.6 Vermietung und Vermarktung

Für Variante 2 (Verlängerung PU Nord mit abgewinkelten Spundwänden zur Herri-
richtung mit Eingangshalle, 2 Verkaufseinheiten und einer Fläche für die Bahn-
hofsmision) zu berücksichtigen:

Rechts des PU-Durchstichs soll eine Convenience / Food - Fläche (ME 01), links
eine Food- Fläche (ME 02) entstehen. Beide Mietflächen sollen ca. 60 m² aufwei-
sen. Darüber hinaus eine Fläche für die Bahnhofsmision (ME 03) von ca. 55 m²
auf der linken Seite und Platz für Haustechnik auf der rechten Seite, vgl. Skizze



1. Die Mietflächen ME 01 und 02 sind gemäß Baubeschreibung (vgl. Anlage) herzu-
richten



190201 GewerbeMV
Teil IX_Baubeschreib

- Für ME 01 und 02 sind Schaufenstereingangsanlagen von der Empfangshalle aus vorzusehen. Die ME 03 ist mit einer doppelflügeligen Eingangstür von der Vorplatzseite auszustatten.
- Es ist zu prüfen, ob notwendige Personal- und Sozialräume im Bestandsge-
bäude mitgenutzt oder zur Verfügung gestellt werden können. Alternativ
müssten diese Flächen an der PU Nord zusätzlich berücksichtigt werden.

- Prüfung, ob bestehende Gesamtanschlussleistung (Elektro, Trinkwasser, Abwasser) des Bestands- EG genug freie Kapazität hat; Einbindung DB Energie
 - ELT-Anschluss im MÜK: für ME 01 ca. 90kW
für ME 02 ca. 90 kW
für ME 03 ca. 20 kW (Annahmen, zu prüfen)
 - Standard Frischwasser-/ Abwasseranschluss in Wand/Boden im Raum
 - Zu- und Abluft (Leitungsführung und Aufstellorte) ist zu planen bzw. es ist zu prüfen, ob bestehende Anlagen im Bestands-EG mitgenutzt werden können.
 - Telefonanschluss ist zu planen (basierend auf einem Leerrohr vom zentralen Übergabepunkt TK kommend)
 - die Installation einer mieter eigenen Fettabluftanlage für ME 01 und ME 2 ist zu planen, dabei ist der Aufstellort des Außengerätes sowie die Leitungsführung durch das Gebäude und der Deckendurchbruch zu planen und dem Mieter vorzugeben
 - Fettabscheider (Leitungsführung und Aufstellort) sowie Fettabluft für ME 01 und ME 2 sind zu planen bzw. zu prüfen, ob Anschluss an ggf. vorhandene möglich
 - Heizungstechnik ist zu planen bzw. zu prüfen, ob ausreichende Heizleistung zur Verfügung gestellt werden kann; für die ME 01 und 02 sind jeweils Übergabepunkte für die Heizung (Vorlauf/Rücklauf) zu planen
 - Kältetechnik: Geräte sind Mietersache; jedoch müssen die Aufstellorte der Außeneinheiten sowie die Leitungsführung durch das Gebäude geplant werden; es ist ein zentraler Ort für die Aufstellung der Klima-Splitt-Außengeräte zu planen
2. Die Mietflächen ME 03 ist bezugsfertig herzurichten
- Für die ME 03 sind ausreichend Heizkörper zu planen.
 - ELT-Anschluss im MÜK: für ME 03 ca. 20kW (Annahme, zu prüfen)
 - mit Sanitärobjekten und Fliesenoberfläche ausgestatteter Sanitärbereich
 - mit Frischwasser-/ Abwasseranschluss, wenn Sanitärbereich innen: Zu- und Abluft ist zu planen
 - Standard Frischwasser-/ Abwasseranschluss in Wand/Boden
 - Fliesenspiegel und Bodenfliesen im Bereich der Küchenzeile (Küchenzeile (Möbel = Mietersache)
 - Standardbodenbelag ist zu planen
 - Telefonanschluss anschlussfertig ist zu planen
3. Anlieferzone:
- Eine Anlieferzone ist zu planen bzw. es ist zu prüfen, ob eine bestehende Anlieferzone genutzt werden kann. Die Genehmigung zur Einrichtung einer Anlieferzone auf dem Bahnhofsvorplatz ist durch den Planer zu erwirken und umzusetzen.
4. Wertstoffhof:
- Es muss geprüft werden, ob die vorhandenen Kapazitäten des Wertstoffhofes genutzt oder diese erweitert werden müssen. Bei der Prüfung sind insbesondere die Lager- und Kühlmöglichkeiten des Nassmülls zu berücksichtigen.

Verkehrliche Aufgabenstellung für die Verkehrsstation Neumünster



Station(en)	4420 Neumünster	KBS	1040,1041, 1042,1043, 1220	Regionalbereich Bahnhofs- management	Nord Schleswig-Holstein
Kurzbeschreibung der Maßnahmen über alle betroffenen Stationen und Anlagen		Durchstich Personenunterführung (PU Nord) im Rahmen des Stadtentwicklungsprojekts der Stadt Neumünster			

Bestandsaufnahme

Fahrgastaufkommen Ist (Anzahl Reisende je Tag außerhalb der Schulferien)	SDB 2019: 10229 Prognose DB Analytics für 2040: 14.391
Bahnsteige - Art und Anzahl vorhandener Bahnsteige / Kanten (z.B. Mittelbahnsteig, Außenbahnsteig) - Bahnsteiglängen (m) und -höhen (cm)	Personenunterführung - Nettogrundfläche 241 m ² - Baujahr 1924, Grundsanierung 1990 - kein Denkmalschutz - Modernisierungsmaßnahmen
Barrierefreiheit / Art der Erreichbarkeit (direkt, Reisendensicherungsanlage, Treppe, Rampe, Aufzug, taktile Einrichtungen)	- Die Bahnsteige verfügen über jeweils einen Aufzug und eine Treppenanlage aus der PU Nord - Aktuell ist kein BLS in der PU Nord vorhanden
Bahnsteigausstattung - Art und Anzahl der Witterschutzeinrichtungen - Technische Anlagen (z.B. Beleuchtungsanlagen) - Kundeninformation (Lautsprecheranlage, Zugsanzeiger, Blindenleitsstreifen, Informationsvitriolen) - Reisebedarf - Fahrkartenautomaten - Service und Sicherheit (z.B. Notrufeinrichtungen)	Auf die detaillierte Beschreibung der Bahnsteige und der Bahnsteigausstattung wird verzichtet, da sich dieses Projekt ausschließlich auf die Personenunterführung bezieht. Die heutige PU erschließt die Verkehrsstation / Bahnsteigzugänge vom Konrad-Adenauer-Platz/Stadtzentrum
Empfangsgebäude - Eigentümer - öffentliche Einrichtungen (z.B. Fahrkartenverkauf, Wartehalle, Toiletten auch Behinderten-WC)	- EG befindet sich im Eigentum der DB Station&Service AG; eine Personenunterführung verbindet das EG mit den Zugangsanlagen (Treppen/Aufzüge) zu den Bahnsteigen. - Das Empfangsgebäude wurde 1911 errichtet und 1977 grundsaniiert. Es steht nicht unter Denkmalschutz
Bahnhofsumfeld, -vorplatz - Anzahl, Auslastung, P+R- und B+R-Flächen (z.B. Boxen, Abstellanlagen, überdachte Bügel)	- Bahnhofsmiession - Schließfachanlagen - Parkplätze für Mobilitätseingeschränkte - Parkflächen im Bahnhofsumfeld/Parkhaus - Fahrradabstellflächen im Bahnhofsumfeld - ÖPNV-Anbindung

	Abgestimmt mit L BM Schleswig- Holstein	RB Infrastrukturmana- ger DB S&S	NAH.SH	DB Netz
Name	Dirk Teubler	Karin Oppenländer	Marei Locher	Wolfgang Hoheisel
Datum			10.12.2020	
Unter- schrift				

Verkehrliche Aufgabenstellung für die Verkehrsstation Neumünster



- Behindertenparkplätze	<ul style="list-style-type: none"> - Taxi am Bahnhof - Mobiler Service im Bahnhof - Toiletten in der Personenunterführung, auch barrierefrei
-------------------------	---

Bedarf für die Planung

Erfordernis des Projektes aus Sicht des Aufgabenträgers, z.B. Umsetzung Rahmenvertrag, Modernisierung	Maßnahmen Personenunterführung Im Rahmen der Stadtentwicklung Neumünster (Verlegung Überland- und Fernbusse und Projekte der Stadtentwicklung Nms) soll die vorhandene Personenunterführung in westlicher Richtung geöffnet und damit eine stadtteilverbindende Funktion für Fußgänger werden. In dem Zusammenhang werden Sicherungsarbeiten: <ul style="list-style-type: none"> - an LST-Einrichtungen - an OL und Bahnstrom - an 50 Hz-Anlagen - an maschinentechnischen Einrichtungen sowie - am Oberbau Gl. 6 erforderlich.	
Prognose Anzahl der Reisenden je Tag je EVU Quelle der Prognosedaten	Prognose NAH.SH für 2030 : Ein- und Aussteiger (Montag-Sonntag): DB Regio: 7.219 Ein- und Aussteiger Nordbahn: 2.055 AKN: 1.382 FV: ca. 900 Gesamt: 11.556 Reisendenprognose nach DB Analytics für 2040 : 14.391 Reisende/tgl. Diese Prognose berücksichtigt nicht die Anzahl der Nutzer, die die PU stadtteilquerend benutzen.	
Prognose Anzahl der Reisenden je Tag <i>gesamt</i>, möglichst getrennt nach Ein- und Aussteigern je Tag Quelle der Prognosedaten	NAH.SH: (Montag-Sonntag) Einsteiger: s.o. Aussteiger: s.o.	
Prognose Anzahl der Zughalte je EVU je Tag	Planung NAH.SH für 2030: Von / nach Heide: ca. 19 Zugpaare Von / nach Bad Oldesloe: ca. 38 Zugpaare Von / nach Kaltenkirchen: ca. 38 Zugpaare Von / nach Ploen: ca. 19 Zugpaare Von / nach Kellinghusen/Elmshorn: s.o. Von / nach Hamburg: bis zu 24 Zugpaare SPFV (D-Takt) Von / nach Rendsburg: s.o. Von / nach Flensburg/DK: bis zu 8 Zugpaare SPFV (D-Takt) Von / nach Kiel: s.o. Von / nach Kiel: bis zu 16 Zugpaare SPFV (D-Takt)	
Bahnsteig(e) und Kanten: erforderliche maximale Wagen-	Anzahl Bahnsteigkanten	6 (weitere Details für dieses Projekt nicht relevant)

	Abgestimmt mit L BM Schleswig-Holstein	RB Infrastrukturmanager DB S&S	NAH.SH	DB Netz
Name	Dirk Teubler	Karin Oppenländer	Marei Locher	Wolfgang Hoheisel
Datum			10.12.2020	
Unterschrift				

Verkehrliche Aufgabenstellung für die Verkehrsstation Neumünster



zuglänge (m) (Bahnsteignutzlänge)		m <input type="checkbox"/> WZL
lokbespannte Züge Wagenzuglänge (WZL), Triebzüge / Triebwagenzüge		m <input type="checkbox"/> GZL
Gesamtzuglänge (GZL) als Länge über Puffer und 5m Zuschlag für Zielbremsungengenauigkeit		m <input type="checkbox"/> WZL
		m <input type="checkbox"/> GZL
Einsatz fahrzeuggebundene Einstiegshilfe Angabe des Typs, z.B. Überfahrblech, Schwenkhublift, Position: Entfernung von der Zugspitze (m)	NAH.SH: Überfahrblech, zuggebundene Rampe FV: Mobile Einstiegshilfe (Hublift)	
Gültigkeit des aktuellen Verkehrsprogramms - Bestätigung oder - mittelfristige Änderungen geplant?	NAH.SH: Siehe Prognose Anzahl Zughalte	
Bahnsteignutzlänge (m) je Bahnsteigkante zzgl. 5 m für Zielbremsungengenauigkeit Ermittlung durch DB Station&Service AG abgestimmt mit Aufgabenträger	NAH.SH / FV: nicht relevant	
Höhe je Bahnsteigkante (cm) Systemhöhen 76 cm (55 cm)	Nicht relevant	
Zuwegung und Bahnsteigzugänge	Jeder Bahnsteig verfügt über einen Aufzug und Treppenanlagen aus der PU Nord und Treppenanlagen aus der PU Süd	
Wetterschutzeinrichtungen Bahnsteigdach (Anteil (%) der Bahnsteiglänge) und / oder Wetterschutzhäuser (Stück je Bahnsteig)	Nicht relevant	
Bahnsteigausstattung und technische Anlagen z.B. Aufzug, Rampe, Beschilderung, Uhren, Vitrinen, Zuganzeiger statisch – dynamisch, Infosäule, Beschallung, Fahrkartenautomaten	Ergänzung der 50-Hz- und Erdungsanlagen im neuen Durchgangsbereich	
Intermodalität zu anderen Verkehrsträgern (z.B. Straße, Fahrrad, Fußwege, Parken, Tram, U-Bahn)	vollständig vorhanden; die städt. Infrastrukturplanung sieht vor einen Teil des Busverkehrs auf die westliche Bahnhofseite zu verlagern	
Zusammenhang mit Eisenbahnkreuzungsmaßnahme EKrG	entfällt	

	Abgestimmt mit L BM Schleswig-Holstein	RB Infrastrukturmanager DB S&S	NAH.SH	DB Netz
Name	Dirk Teubler	Karin Oppenländer	Marei Locher	Wolfgang Hoheisel
Datum			10.12.2020	
Unterschrift				

Verkehrliche Aufgabenstellung für die Verkehrsstation Neumünster



Vorgaben für Variantenuntersuchungen	<p>Es stehen zwei Varianten zur Wahl:</p> <p><u>Var. 1:</u> Verlängerung des Durchstichs mit vorhandenem Querschnitt unter Gleis 6, schräge Stützwände, Zugangsüberdachung, Wegeleitung, Beschilderung, Ausstattung, Pflasterung, Abriss Bestand, Verlegung Bahntechnik (LST, OLA, TK 50 Hz), Beleuchtung, Neustrukturierung der PU</p> <p><u>Var. 2:</u> Verlängerung des Durchstichs mit vorhandenem Querschnitt unter Gleis 6, abgewinkelte Stützwände, Zugangsüberdachung, Wegeleitung, Beschilderung, Ausstattung, Pflasterung, Abriss Bestand, Verlegung Bahntechnik (LST, OLA, TK 50 Hz), Beleuchtung, Neustrukturierung der PU, Pavillons der Reisendenversorgung im Winkel der Stützwände an beiden Seiten des PU Zugangs. (Unterschiede Variante 1 und 2 fett dargestellt)</p>
Rückbau / Teilrückbau von Bahnsteiginfrastruktur	Für den Rückbau benötigte Netz-Anlagen und Flächen sind wiederherzustellen (betrifft Gleis 6)
Aussagen zu Finanzierungsarten und Verträgen	<p>Finanzierung der Variante 1: 75% GVFG (Land SH), 25% Stadt Neumünster (Planung, Bau, Betrieb)</p> <p>Finanzierung der Variante 2: zusätzliche Kosten (Delta) für abgewinkelte Stützwände und Pavillons durch DB S&S (Vermietung)</p>
Gewünschtes Datum der Inbetriebnahme	2025/2026; Durchstich PU soll zeitlich den weiteren Umfeldmaßnahmen vorgezogen werden.
Bemerkungen zur geplanten Maßnahme (z.B. Aspekte, welche unbedingt zu beachten sind, Planungen der ÖPNV-Aufgabenträger sofern bekannt)	<p>Weitere Teilprojekte im Rahmen der Bahnhofsentwicklung Nms:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Erneuerung der Bahnsteigdächer Bahnsteig 2 und 3 (DB S&S) 2. EÜ Bahnhofstraße (DB Netz) und damit verbunden die Einkürzung des Bahnsteigs 2 für ca 1-2 Jahre; Beginn vsl. 2023 3. EÜ Rendsburger Str. (Stadt Nms) 4. Bahnhofsquartier West (ehem. Postgelände) (Stadt Nms) 5. Bahnhofsvorplatz/ZOB/verkehrliche Neuordnung (Stadt Nms) 6. Fahrradparken (Stadt) 7. Empfangsgebäude (DB S&S) <p>Im Zusammenhang mit einer gesamthaften Neugestaltung bzw. Überarbeitung der elektrischen Energieanlagen 50Hz des Bahnhofes Neumünster ist ein gesondertes Vorhaben in Planung. Die Neugestaltung bzw. Überarbeitung der elektrischen Energieanlagen hat zum Ziel die Zukunftsfähigkeit der elektrischen Energieversorgung des Bahnhofes Neumünster herzustellen und zu gewährleisten, eine Medientrennung gem. TI 07 Rev.B herzustellen und die Anlagen auf den aktuellen Stand der Technik zu bringen. Dieses Projekt ist aktuell mit einer Veränderungssperre belegt.</p> <p>Bemerkungen DB Netz AG: Es ist sicherzustellen, dass während der Bauarbeiten Fahrten aus Richtung Norden nach Gl. 6 durchführbar sind. Eingeschaltete Oberleitung wird benötigt (XMU)! Sämtliche Planungen sind mit der DB Netz AG abzustimmen!</p>

	Abgestimmt mit L BM Schleswig- Holstein	RB Infrastrukturmana- ger DB S&S	NAH.SH	DB Netz
Name	Dirk Teubler	Karin Oppenländer	Marei Locher	Wolfgang Hoheisel
Datum			10.12.2020	
Unterschrift				

Verkehrliche Aufgabenstellung
für die Verkehrsstation Neumünster



Abstimmungsstand Projektbedarf und Ansprechpartner

Stand Projektbedarf mit Datum	01.12.2020
-------------------------------	------------

Alle Planungen bedürfen ggf. einer Beachtung der Planungen der DB Netz AG, der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sowie der Kommunen. Die Planungen sind dahingehend auszurichten und abzustimmen. Die Abstimmung ist in geeigneter Weise zu dokumentieren.

Ansprechpartner Aufgabenträger	
Institution	NAH.SH
Funktion	Verkehrsplanung
Name	Marei Locher
Telefon	0431 66019 29
Anschrift	Raiffeisenstraße 1
PLZ Ort	24103 Kiel
E-Mail	Marei.Locher@nah.sh.de
Fax	0431 66019 19
Infrastrukturmanager DB Station&Service AG	
Funktion	Infrastrukturmanagement
OE / Abtlg.	I.SV-N-I (A)
Name	Karin Oppenländer
Telefon	040 3918 2274
Anschrift	Hachmannplatz 16
PLZ Ort	20099 Hamburg
E-Mail	karin.oppenlaender@deutschebahn.com
mobil	0160 9747 8860

Ansprechpartner DB Station&Service AG Bahnhofsmanagement		
	Mitarbeiter Bahnhofsmanagement	Leiter Bahnhofsmanagement
Funktion	Anlagenmanagement	Leiter
OE / Abtlg.	I.SP-N-SH	I.SP-N S-H
Name	Thomas Hirsch	Dirk Teubler
Telefon	0431 2479 161	0431 2479 516
Anschrift	Sophienblatt 25-27	Sophienblatt 25-27
PLZ Ort	24103 Kiel	24103 Kiel
E-Mail	Thomas.th.hirsch@deutschebahn.com	Dirk.Teubler@deutschebahn.com
mobil	+49 15237550162	+49 15237550162

	Abgestimmt mit L BM Schleswig- Holstein	RB Infrastrukturmana- ger DB S&S	NAH.SH	DB Netz
Name	Dirk Teubler	Karin Oppenländer	Marei Locher	Wolfgang Hoheisel
Datum			10.12.2020	
Unter- schrift				

1.9.7 Zusammenhangsmaßnahmen DB Netz AG

Verlegung Bahntechnik (LST, OLA, TK 50 Hz)

Es ist sicherzustellen, dass während der Bauarbeiten Fahrten aus Richtung Norden nach Gl. 6 durchführbar sind. Eingeschaltete Oberleitung wird benötigt (XMU)! Eine Abstimmung der baubetrieblichen Maßnahmen ist erforderlich. Ansprechpartner ist DB Netz Kiel (LNA-N-N-KIE-P), Hr. Jens Meinert, 0152 3759 8984.

1.9.8 Zusammenhangsmaßnahmen Fachspezialisten S&S

s. Stellungnahmen Anlage I.3

1.9.9 Zusammenhangsmaßnahmen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

Nicht relevant

2 Termine

2.1 Meilensteinterminplan

Der für die Umsetzung des Projektes relevante Meilensteinterminplan wurde durch I.SVO (2), Hrn. Falke auf Grundlage der städtebaulichen Maßnahmen ermittelt (Baubeginn und IBN) und durch Hrn. Focke, PL, ergänzt. Projektstart ist nach Vorliegen des MoU (s. Pkt. 3.2) im August 2021

Vorgang	Datum
Übergabe Projekt / Start Grundlagenermittlung	08/2021
QG Vorplanungsbeginn / Freigabe zur Vorplanung	16.06.2022
Erarbeitung / Abstimmung / Freigabe Vorplanung	21.11.2022
QG Entwurfs- / Genehmigungsplanung / Freigabe AP	12.09.2025
Baubeginn	04.03.2027
Inbetriebnahme vsl.	06.01.2028
Projektabschluss	30.05.2030

Der Meilensteinterminplan wird in der Lph 1 durch den Projektleiter angepasst.

2.2 Einordnung der Maßnahme in den Planungskalender „Fahren und Bauen“

Der Baubeginn sollte spät. für 2027 vorgesehen werden.

Das dazugehörige Fahrplanjahr beginnt mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026.

Somit ergibt sich folgende Terminkette, die zwingend im Projektauftrag zu berücksichtigen ist:

Aktivität	Termin
Anmeldung Kapazitätsmanagement	28.08.2024

