

Planungsauftrag Lph 1/2

Vorhaben	ABS/NBS Hannover – Bielefeld		
Projektnummer	SAP-Nr. E.1637350300		
Auftraggeber		Ansprechpartner	
Unterschrift			
Auftragnehmer		Erstelldatum	15.02.2021
Abgestimmt gem. Prozess I.06.02.01.02.	I.NIP 2		
	I.NI-N		
	I.NBF 21 / inkl. I.NBF 24		
	I.NB-N-V1		
	Zusätzlich: I.NAT 5 I.NID		
	DB Station & Service AG DB Energie GmbH		
Abgestimmt	EBA Zentrale, Referat 41		
Zur Information:	I.NFI 21 I.NFF 3 I.NBV 1		

1 Zieldefinition des Vorhabens

Das Vorhaben ABS/NBS Hannover – Bielefeld ist im Bedarfsplan des Bundes (Anlage 1 zu Artikel 1 Drittes Gesetz zur Änderung des BSWAG) unter Vordringlicher Bedarf, lfd. Nr. 13 verzeichnet. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der volkswirtschaftlichen Bewertung im Rahmen der Erstellung des BVWP 2030 beträgt 2,0 bei $v_{\max} = 230$ km/h. Damit erfüllt das Vorhaben ABS/NBS Hannover – Bielefeld die grundsätzliche Voraussetzung zur Finanzierungsfähigkeit als Bedarfsplanprojekt entsprechend BSWAG § 8.1.

Gem. aktuellem Projektinformationssystem (PRINS; Stand: 11.09.2020) des BMVI war Gegenstand des Vorhabens ABS/NBS Hannover – Bielefeld der Bau zweier zusätzlicher Gleise im Korridor Seelze – Porta Westfalica / Bad Oeynhausen, $v_{\max} = 230$ km/h, mit Fernverkehrsanbindung Minden und die Engpassbeseitigung in den Knoten Minden und Wunstorf. Weiterhin ist genannt die Ertüchtigung von zwei der vier vorhandenen Gleise Porta Westfalica – Bad Oeynhausen – Löhne (Westf.) auf $v_{\max} = 180$ km/h.

Im Rahmen der Untersuchungen zum Deutschlandtakt wurde eine weitere Fahrzeitverkürzung untersucht. Hierfür wurden folgende drei Abschnitte in einem Projektbündel zusammengefasst:

- Ertüchtigung der bestehenden Strecke Berlin-Spandau – Wolfsburg außer im Abschnitt Abzw. Ribbeck – Abzw. Bamme auf 300 km/h, Bereich Elbebrücke (km 194,2 – 196,2) verbleibt bei $v_{\max} = 250$ km/h,
- Geschwindigkeitserhöhung Lehrte – Fallersleben auf $v_{\max} = 230$ km/h
- 2-gleisiger Aus-/Neubau Seelze – Bielefeld, $v_{\max} = 300$ km/h, Länge 78 km, höhenfreie Einbindungen in die Strecke 1700 in Seelze (km 14) und in Brake (km 103), höhengleiche Verknüpfung mit Strecke 1700 in km 39 (km 55 der NBS)

Dieses Projektbündel konnte ein NKV von 1,04 erreichen.

Mit der im Rahmen des Deutschlandtaktes vorgenommenen Bewertung konnte eine Fahrzeit von 31 Minuten auf der Relation Hannover – Bielefeld erzielt werden.

Die verkehrliche Zielstellung des Gesamtprojektes ABS/NBS Hannover – Bielefeld umfasst somit die Engpassauflösung im überlasteten Schienenweg Wunstorf – Minden bzw. die Sicherstellung der erforderlichen Kapazitäten im SGV und SPV für den Prognosehorizont 2030 mit wirtschaftlich-optimaler Betriebsqualität sowie die Erreichung einer im Fahrplan realisierbaren Fahrzeit im SPFV von 31 Minuten (inkl. Regel- und Bauzuschlägen) auf der Relation Hannover Hbf – Bielefeld Hbf. Dabei sind die oben genannten Aus-/Neubauabschnitte aus der Untersuchung des Deutschlandtaktes nicht explizit als Vorgaben für die weitere Planung zu verstehen, sondern dienen lediglich als Anhaltspunkt für die durchzuführende Planung. Zwingende Grundanforderung für den Zielzustand sind in Summe vier durchgehende Gleise zwischen Hannover und Bielefeld. Des Weiteren trägt der Ausbau zusammen mit der Maßnahme ABS/NBS Hamm – Bielefeld zur optimalen Verknüpfung zwischen Verbindungen des SPNV und des SPFV im Sinne des Deutschlandtaktes in den Knoten Hamm, Bielefeld und Hannover bei. Im 3. Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes ist Hamm (Westf) ein Knoten zur vollen und zur halben Stunde, in Hannover sind alle 15 min wichtige Anschlussbeziehungen möglich („Windmühlenkonzept“).

Der Umgang mit den Ergebnissen aus den Untersuchungen zum Deutschlandtakt ist im Rahmen der strategischen Planungsbegleitung mit EBA und BMVI abzustimmen

Das verkehrliche und betriebliche Zusammenwirken im Sinne eines schlüssigen Gesamtkonzeptes mit den übrigen laufenden oder geplanten Vorhaben im Bereich Bielefeld – Hamm – Dortmund im Zusammenhang mit den Ergebnissen des Deutschlandtaktes ist sicherzustellen. Hierbei ist insbesondere die Aufwärtskompatibilität zur Engpassauflösung im Knotenbereich Bielefeld zu berücksichtigen.

Das Vorhaben ABS/NBS Hannover – Bielefeld ist Teil des TEN-Netzes und Bestandteil des TEN-V-Korridors North Sea – Baltic.

Das Vorhaben ist in der Neu- und Ausbaustrategie der Netzkonzeption 2030 der DB Netz AG nicht verankert.

2 Zielbeitrag zu übergeordneten Konzernzielen

Das Vorhaben ist kein Bestandteil der Netzkonzeption 2030. Es trägt jedoch zur Kapazitätssteigerung im Personen- und Güterverkehr und zur Fahrzeitverkürzung im SPFV zwischen den Metropolregionen Nordrhein-Westfalens und Berlin bei. Eine wichtige Wirkung ist einerseits die Beseitigung des Engpasses zwischen (Seelze –) Wunstorf und Minden im Personen- und Güterverkehr in Ost-West-Relation. Nur mit der NBS Hannover – Bielefeld und Verlagerung des SPFV auf die NBS kann durch den Ausbau auch für den Knoten Wunstorf im Südwestkopf sowie Ostkopf eine wirtschaftlich-optimale Betriebsqualität erreicht werden. Zudem ermöglicht das Vorhaben in Verbindung mit anderen Ausbauten durch Kapazitätssteigerungen und Fahrzeitverkürzungen zusätzlichen SPFV zwischen NRW und Berlin mit attraktiven Fahrzeiten von ca. 3:30h zwischen Köln und Berlin sowie ggf. Angebotsverdichtungen und Fahrzeitverkürzungen im Schienenpersonennahverkehr.

3 Ziele und Ergebnisse des Planungsauftrags

Im Folgenden wird der Begriff „Projekt“ im Sinne des kaufmännischen Projektmanagements verwendet und ist zu unterscheiden von der Terminologie gemäß BUV.

Die gesamthafte Projektverantwortung und -leitung für die Planung der Lph 1/2 wird von I.NI-N oder einem/r von ihm bestimmten Projektleiter/Projektleiterin wahrgenommen. Zwischen I.NIP 1 und I.NI-N wird als Ziel des Planungsauftrages die Durchführung der Lph 1/2 vereinbart. Nachstehend werden Ergebnisse dieser Planungsphasen aufgeführt.

3.1 Ergebnisse des Planungsauftrags in Lph 1

Wesentliche Ergebnisse sind:

- Erstellung eines Projektterminplans für die Lph 1 (Grundlagenermittlung) bis 9 (Abschluss des Projektes)
- Gezeichnete Verkehrliche Aufgabenstellung (VAst)
- Kapazitive Begründung für die Maßnahme von I.NBF 2 in hinreichender Form, z.B. EBWU für Ist-Infrastruktur mit Ist- und Soll-Betriebsprogramm
- Ggf. Machbarkeitsstudie(n)
- Gezeichnete Betriebliche Aufgabenstellung (BAst) mit den in Lph 2 zu untersuchenden Soll-Infrastrukturvarianten auf Basis einer EBWU
- Information des Liegenschafts- und Flächenmanagement (I.NFD 3) zu den Flächenbedarfen (Bahnanlage/Kompensation und der Flächenverfügbarkeit eigener Flächen und eventueller immobilienpezifischer Engpässe)
- Dokumentation zu weiteren Leistungen der Grundlagenermittlung

3.2 Ergebnisse des Planungsauftrags in Lph 2

Wesentliche Ergebnisse sind:

- Durchgeführtes Quality Gate (QG) Vorplanungsbeginn (QG VB)
- Tischvorlage Scoping für Raumordnung
- Prüfergebnis Raumordnung
- Durchführung Umweltverträglichkeitsuntersuchung
- Prüfergebnis zur Notwendigkeit, projektspezifisch Leistungen aus der Lph 3/4 vorzuziehen (z.B. Konzepterstellung und Durchführung der Baugrunduntersuchung, Vermessungsleistungen, Schallschutzuntersuchungen, weitere...) und – bei positiver, vorheriger Abstimmung mit dem EBA – Durchführung dieser Leistungen zur Intensivierung der Vorplanung (gemäß I NV Leitfaden Zweiphasenplanung)
- Wirtschaftlichkeitsrechnung für im Rahmen der Vorplanung vertieft betrachtete Variante(n)
- Auswahl Vorzugsvariante aus eisenbahnbetriebswissenschaftlicher sowie wirtschaftlicher Sicht und auf Basis der fachplanerischen Beiträge
- Ggf. Veranlassung und Abstimmung einer dokumentierten Änderung der Betrieblichen Aufgabenstellung (BAst)
- Fortgeschriebener Projektterminplan für die Lph 1 (Grundlagenermittlung) bis 9 (Abschluss des Projektes)
- Flächenbedarfsabschätzung und deren Fortschreibung (Bahnanlage/Kompensation) für die im Rahmen der Vorplanung vertieft betrachtete Variante(n) und Dokumentation der Flächenverfügbarkeit – auch in Bezug bundeseigener Flächen (BImA) – mit Ableitung von Handlungsempfehlungen

- Erstellung Vorplanungsheft
- Durchgeführter Stresstest Abschluss Vorplanung
- Durchgeführter Workshop zur Ermittlung Gesamtwertprognose (GWP)
- Durchgeführtes QG Abschluss Vorplanung (QG VP)
- Ggf. Bericht für die Parlamentarische Befassung

Zum Abschluss der Lph 2 ist eine aus eisenbahnbetriebswissenschaftlicher, technischer und wirtschaftlicher Sicht bevorzugte Variante zur Weiterverfolgung im Rahmen der Lph 3 festgelegt.

4 Planungsvorgaben

4.1 Einrichten eines Projektes

Das Projekt wurde gemäß Controlling-Handbuch in SAP R 3/K eingerichtet. Das Projekt ist ebenfalls in das Projektmanagementsystem iTWO einzupflegen und bei Erforderlichkeit zu aktualisieren.

4.2 Ausgangsbasis

Als Ausgangsbasis für die Planung ist der gemäß § 18 AEG planfestgestellte bzw. plangenehmte Zustand des Bestandsnetzes heranzuziehen. Zur Abgrenzung des Bestandsnetzes hinsichtlich Kosten siehe Punkt 4.3.

4.3 Bestandsnetzmaßnahmen

Anpassungen an der Bestandsinfrastruktur sind nur soweit zu planen und in der Kostenschätzung zu berücksichtigen, wie diese für das Projektziel des hier beauftragten Aus- bzw. Neubauvorhabens zwingend notwendig sind.

Daher ist eine Abstimmung mit den Projektleitern von Bestandsnetzmaßnahmen des Ressorts I erforderlich, die im zeitlichen Zusammenhang zur Ausbaumaßnahme (z.B. unter Mitnutzung von Sperrpausen etc.) umgesetzt werden sollen und damit kein Bestandteil des beauftragten Aus- bzw. Neubauvorhabens sind.

Auch das Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Netz Nord ist zu diesem Planungsauftrag zu informieren. Insbesondere mit den direkt betroffenen I.NA-N-N-OSN und I.NA-N-N-HAN ist eine Abstimmung zu korrespondierenden Projekten z.B. aus der Unternehmensplanung und zu ggf. durchgeführten Machbarkeitsstudien/Vorüberlegungen, ggf. laufenden oder vorgesehenen Rationalisierungs- bzw. Optimierungsmaßnahmen erforderlich.

4.4 Ausrüstungsparameter

Folgende Streckenabschnitte sind Bestandteil des TEN-Netzes:

- 1700 Hannover – Wunstorf – Bielefeld ist Bestandteil des Kernnetzes
- 2990 Minden – Bielefeld ist Bestandteil des Kernnetzes

Die Richtlinien sind zu berücksichtigen und alle relevanten TSI-Teilsysteme sind einzuhalten.

Für den noch zu findenden NBS-Verlauf ist die Streckenausrüstung

- für den SPFV – gemäß Streckenstandard P300 bzw. TSI-Streckenklasse P1, für eine Leitzuggeschwindigkeit von 300 km/h
- für den SGV – gemäß Streckenstandard G120 bzw. TSI-Streckenklasse F1

zu planen.

Um die Befahrung für Güterzüge mit hohen Lasten zu ermöglichen, ist eine güterzugverträgliche Streckenneigung zu berücksichtigen. Zudem sind geeignete Verknüpfungen für den Güterverkehr zum Bestand vorzusehen.

ETCS/DSTW:

Ausgehend von der Machbarkeitsstudie zum bundesweiten Rollout von ETCS/DSTW befürwortet das BMVI den Rollout der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) in zwei Stufen bis 2040. Dabei wird DSD im ersten Schritt über das sog. „DSD-Starterpaket“ mit einem definierten Maßnahmenumfang bis 2030 und nachfolgend über einen industriellen Rollout bis 2040 bundesweit realisiert. Das DSD-Starterpaket umfasst als Investitionsprojekte den Korridor Scandinavian-Mediterranean (Scan-Med), die Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main (SFS KRM) sowie die Digitalisierung des Knotens Stuttgart (DKS).

Mit der Umsetzung des Programms DSD geht ein Technologieschwenk gegenüber der bisherigen Ausrüstungsstrategie der Leit- und Sicherungstechnik (LST) einher. Ziel des Programms ist die flächendeckende Ausrüstung mit ETCS Level 2 ohne Signale (L2oS) mit mind. Baseline 3 und digitalen Stellwerken (DSTW) als ausschließliche Leit- und Sicherungstechnik ohne Rückfallebene auf ein Class-B-System (LZB/PZB) in der Infrastruktur. Es ist hierbei grundsätzlich eine netzbezirksweise und keine streckenbezogene Umrüstung vorgesehen. Die infrastrukturseitige Einführung soll in einer Übergangszeit durch eine entsprechende fahrzeugseitige Doppelausrüstung mit ETCS/Class-B begleitet werden.

Vor diesem Hintergrund sind projektspezifische Entscheidungen zur Umsetzung der LST-Ausrüstungsparameter im Laufe der Lph 1/2 bis auf Weiteres mit dem DSD-Programm, d.h. dem Fachbereich „Investitionsmanagement Bundes- und EU-Programme / Digitale Schiene Deutschland“ (I.NIP 2) bzgl. der Synchronisierung mit der DSD-Rolloutplanung sowie der DSD-Programmleitung (I.NAT), abzustimmen und die entsprechende Zustimmung beim EBA sowie ggf. BMVI einzuholen.

4.5 Abstimmung mit I.NIP 1

I.NIP 1 ist im Rahmen dieses Planungsauftrages für die DB-interne strategische Planungsbegleitung zuständig. Die Hauptaufgabe in dieser Rolle besteht darin, die Umsetzung der für das Gesamtnetz strategisch wichtigen Maßnahmen (Netzkonzeption 2030) und die Vorgaben aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz sicherzustellen. Um diese Ziele zu erreichen, beauftragt I.NIP 1 die Planung der Lph 1 und 2 der jeweiligen Maßnahmen und begleitet den Planungsprozess aus strategischer Sicht.

Ein Planungsauftragsgespräch zur Durchsprache des Planungs- und des Projektauftrags wird mit I.NIP 1, I.NI-N, dem designierten Projektleiter, I.NB-N-V1 und I.ET-W-N 1 durchgeführt.

Für alle Fragen zur Maßnahmenkonzeption, der strategischen Ausrichtung, überregionalen Zusammenhängen, Verkehrsprognosen sowie zur Einbettung in das Umsetzungskonzept der Netzkonzeption 2030 steht I.NIP 1 als Ansprechpartner zur Verfügung.

Im Sinne einer konstruktiven, sich ergänzenden Zusammenarbeit und zur Sicherstellung der Umsetzung der strategischen Anforderungen ist I.NIP 1 in der Lph 1 und 2 bei der Erstellung von VAs, BAAs, Vorplanung eng einzubinden und zeichnet diese mit. Auch die Vorbereitung der parlamentarischen Befassung ist mit I.NIP 1 abzustimmen.

Die Entscheidung zur Durchführung von Baugrunduntersuchungen und weiteren aus der Lph 3 ggf. in die Lph 2 vorzuziehenden Planungsleistungen sowie Konzepte zur Öffentlichkeitsarbeit sind mit I.NIP 1 abzustimmen. Vorliegende Studien zu der Maßnahme sind zu sichten, auszuwerten und die folgenden Schritte mit I.NIP 1 festzulegen.

Zudem ist I.NIP 1 in Lph 1 und 2 Pflichtteilnehmer in den QG Vorplanungsbeginn (QG VB) sowie Abschluss Vorplanung (QG VP).

Sofern der Fortgang der Planung richtungsweisende Entscheidungen erfordert, sind hierzu generell kurzfristige Gesprächstermine mit I.NIP 1 zu vereinbaren. Als einheitlicher Ansprechpartner gegenüber dem Bund übernimmt I.NIP 1 die Federführung für alle entsprechenden strategischen planungsbegleitenden Abstimmungen mit dem BMVI.

5 Planungselemente

5.1 Grundlagenermittlung

Für die Grundlagenermittlung ist der Prozess „I.06.02.02.02 Grundlagen für Neu-/Ausbauprojekte ermitteln“ zu berücksichtigen, s. Prozessportal. In diesem Prozess finden sich auch alle in dieser Projektphase anzuwendenden Arbeitsanweisungen.

5.1.1 Zweiphasenplanung

Im Projekt ist eine Planung unter Ansatz der Zweiphasenplanung, d.h. Ausschreibung/Vergabe der Planungsleistungen der Lph 1/2 mit optionaler Vergabe von Lph 3/4 und Lph 6/7 und Vorziehen von projektrelevanten Planungsleistungen aus Lph 3/4 in Lph 1/2 gemäß Leitfaden Zweiphasenplanung vorzunehmen.

Das Konzept der optionalen Ausschreibung ist vor Beginn der Ausschreibung im Rahmen der operativen Planungsbegleitung gemäß BUV über I.NFF 3 zunächst mit dem EBA abzustimmen. Gleiches gilt für das Vorziehen der projektrelevanten Planungsleistungen von Lph 3/4 in Lph 1/2 (vgl. Leitfaden I NV Zweiphasenplanung und Kapitel 5.2.1 dieses Planungsauftrags).

5.1.2 Building Information Modeling (BIM)

Die DB Netz AG trägt durch die schrittweise Umstellung ihres Projektportfolios von konventionellen auf digitale Arbeitsmethoden zur Erreichung der Ziele aus dem Stufenplan Digitales Planen und Bauen des BMVI bei. Konzernintern wurde festgelegt, dass im Ressort I.NI alle neu startenden Projekte mit der BIM-Methodik geplant werden sollen. Im Projekt ist daher eine Planung mit der BIM-Methodik vorzunehmen. Hierbei soll mindestens das Leistungsniveau 1 aus dem Stufenplan umgesetzt werden.

Nähere Informationen und Arbeitshilfen zur Anwendung der BIM-Methodik finden Sie auf DB Planet: <https://db-planet.deutschebahn.com/pages/bim-building-information-modeling-bei-der-db-netz/apps/blog/bim-blog>.

5.1.3 Verkehrliche Aufgabenstellung

Die OE Infrastrukturentwicklung (I.NB-N-V1) ist mit der Erstellung einer Verkehrlichen Aufgabenstellung (VAst) gemäß der Muster-VAst, s. Prozess im Regelwerksportal der DB Netz AG I.06.02.01.04 „Verkehrliche Aufgabenstellung erstellen“, welche alle verkehrlichen Anforderungen an das Vorhaben beinhaltet, zu beauftragen.

Für das Mengengerüst des Soll-Betriebsprogramms in der VAst ist die Prognose 2030 des BMVI anzusetzen. Die relevanten Prognosezugzahlen werden I.NI-N von I.NIP 1 zur Verfügung gestellt. Die Prognose des BMVI ist im Detail durch I.NB-N-V1 zu prüfen und ggf. mit sinnvollen Angaben zu ergänzen.

Abweichungen der verkehrlichen Anforderungen (z.B. aus Erkenntnissen der Netzkonzeption und Ausschreibungen) in der VAst zur Prognose des BMVI sind zu begründen und vor aufbauenden Planungsschritten mit I.NIP 1 abzustimmen. Die kapazitive Begründung für die Maßnahme ist von I.NBF 2 in hinreichender eisenbahnbetriebswissenschaftlicher Form, z.B. mittels EBWU für die Ist-Infrastruktur mit Soll-Betriebsprogramm, einzuholen. Hierzu ist der Gliederungspunkt 5 Ist-Betriebsqualität und Leistungsfähigkeit der Ist-Infrastruktur in der Muster-VAst zu beachten.

Auf Basis der VAst ist die Infrastruktur unter Beachtung wirtschaftlicher Kriterien so zu dimensionieren, dass bei Betrachtung weitgehend homogener Untersuchungszeiträume eine optimale Betriebsqualität nach Ril 405 erreicht wird.



Die VAst bildet die Grundlage für die Betriebliche Aufgabenstellung (BAst).

5.1.4 Betriebliche Aufgabenstellung

Die Betriebliche Aufgabenstellung (BAst) ist gemäß der Muster-BAst Großprojekte zu erstellen. Im Regelwerksportal kann über den Prozess I.06.02.02.02 das aktuelle Muster und die dazugehörige Arbeitsanweisung aufgerufen werden:

[AA Muster-BAst Großprojekte](#) und [Muster-BAstGP](#)

5.1.5 Öffentlichkeitsbeteiligung – Akzeptanzsteigerung von Infrastrukturgroßprojekten

Im Kontext zum Gesetz zur "Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren" (PIVereinHG) vom 31. Mai 2013 hat das BMVI ein Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung zusammengestellt:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/handbuch-buergerbeteiligung.html>

Ein interner Leitfaden und Werkzeuge zur Verbesserung der Außenwahrnehmung Ihres Projekts finden sich unter folgendem Link im Regelwerksportal: I AA Stakeholder in Bauprojekten managen.

5.1.6 Beteiligung Liegenschafts- und Flächenmanagement

Um ein ganzheitliches Flächenmanagement für die Nachhaltigkeit in Planung, Realisierung, Dokumentation und Bewirtschaftung der Flächen und deren Maßnahmen (insbesondere hinsichtlich des Flächenbedarfs für Bahnanlagen) zu gewährleisten, ist bereits im Zuge der Projektplanung I.NFD 3 nachweislich einzubinden.

Unter Einbindung von I.NFD 3 ist über die weitere Zusammenarbeit mit dem regional zuständigen Flächenmanagement sowie die regionale Einbindung von I.NFD-N zu entscheiden.

5.2 Vorplanung

Die Vorplanung startet mit dem QG Vorplanungsbeginn.

Die Untersuchungstiefe und die Variantenuntersuchung ist eng mit I.NIP 1 und den Vertretern des BMVI und des EBA abzustimmen.

Nach abgeschlossener Variantenentscheidung ist der Stresstest durchzuführen, eine Gesamtwertprognose (GWP) zu ermitteln (s. Punkt 5.3), sowie das QG Abschluss Vorplanung durchzuführen.

Für den zu beplanenden Vorhabenbereich sind die technischen Planungen nach Ril 809 in einer solchen Untersuchungstiefe zu erbringen, dass sie als Vorleistung für die spätere Entwurfsplanung verwendet werden können. Die Kostenaufstellung ist so darzustellen, dass alle untersuchten Varianten und Untervarianten miteinander verglichen werden können. Darüber hinaus ist ggf. eine Parlamentarische Befassung gemeinsam mit I.NIP 1, BMVI und EBA vorzubereiten.

5.2.1 Raumordnung

Zu Beginn der Planung Lph 2 ist gemäß § 15 Bundesraumordnungsgesetz zu prüfen, ob die geplante Ausbaumaßnahme eine raumbedeutsame Planung im Sinne des Gesetzes darstellt (siehe Prozess I.05.02.02.01).

5.2.2 Umweltverträglichkeitsuntersuchungen (inkl. naturschutzfachliche Kompensation)

Neu- und Ausbaumaßnahmen stellen – naturschutzfachlich gesehen – einen erheblichen Eingriff in den Funktionshaushalt der Natur dar (vgl. § 13 des Bundesnaturschutzgesetzes [BNatSchG] sowie Umweltleitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung des EBA). Es ist sinnvoll, die resultierenden Umweltauswirkungen möglichst frühzeitig zu erfassen.

Um dem Risiko der Überplanung vorzubeugen, sollte im Rahmen der Vorplanung der Kompensationsflächenbedarf (in ha) überschlägig bestimmt werden. Der voraussichtliche Bedarf für die naturschutzfachliche Kompensation durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen leitet sich aus

dem Umfang der Fläche ab, die voraussichtlich durch die neu geplante Eisenbahninfrastruktur in Anspruch genommen wird.

Zu naturschutzfachlichen Fragestellungen bitte die regionalen [Ansprechpartner Umweltschutz](#) einbinden.

5.3 Ermittlung Gesamtwertprognose (GWP)

Nach Abschluss der Vorplanung ist ein Workshop zur Ermittlung der Gesamtwertprognose durchzuführen. Der Projektleiter meldet diesen Workshop mit einem Vorlauf von 2 bis 3 Monaten bei I.NIG 3 an. Alle notwendigen Informationen dazu, inkl. WS-Kalender finden sich unter:

https://dbnetz.mynet.service.deutschebahn.com/INGM/INGM2/I.NGM2%20-%20Qualitätsmanagement/_layouts/15/start.aspx#/SitePages/GWP.aspx

5.4 Parlamentarische Befassung

Gem. Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) § 5 „Parlamentarische Befassung“ berichtet das BMVI dem Deutschen Bundestag über die Projekte, bei denen die Lph 1/2 durchgeführt sind.

Dazu benötigt das BMVI die Unterstützung durch die Projektleitung. Zum Ende der Vorplanung wird I.NIP 1 den Projektleiter zu einem Kick-off-Gespräch einladen und einen Standardbericht sowie einen Zeitplan zur parlamentarischen Befassung zur Verfügung stellen.

6 Parameter für Ressourcenplanung

6.1 Personal

Ein Projektauftrag (Muster s. Anlage 4 bzw. Prozess „I.06.02.01.02 Planung bundesfinanzierter Projekte anstoßen“) mit Benennung eines Projektleiters / einer Projektleiterin (Ernennungsschreiben gem. Ril 138.0301) ist zu verfassen, mit dem Steuergremium Region (I.NA-N, I.NB-N, I.NF-N, I.NH-N) abzustimmen und **innerhalb einer Woche** nach offizieller Erteilung des Planungsauftrags freizugeben, sodass das Projekt direkt nach Freigabe der Planungsmittel Lph 1/2 (BV) gestartet werden kann (s. auch Zeiten in Standardterminplan Zeilen 19-20). Der Projektauftrag ist I.NIP 1 zur Kenntnis zu geben.

6.2 Budget

Die Lph 1/2 der zu planenden ABS/NBS Hannover – Bielefeld wird gem. des BUV-Finanzierungsregimes mit Mitteln der Sammelfinanzierungsvereinbarung Lph 1/2 „Finanzierung von Planungskosten für Grundlagenermittlung und Vorplanung von Bedarfsplanvorhaben“ finanziert.

7 Gesamtzeitplan des Projektes und der Teilprojekte

Als Planungsstart ist Q1/2021 vorgesehen, die IBN des Gesamtvorhabens wird aktuell im Jahr 2042 erwartet. Da das Vorhaben kein Bestandteil der Netzkonzeption 2030 ist, liegt keine Umsetzungsstufe vor. Informationen zur Bündelung dieses Vorhabens werden im Projekt Netzkonzeption 2040 ermittelt und liegen vsl. Mitte 2022 vor. Bereits absehbar ist, dass Angebotsausweitungen im SPFV auch vom Vorhaben ABS/NBS Hamm – Bielefeld abhängig sind. Idealerweise sind daher die Inbetriebnahmetermine zu synchronisieren.

8 Projektterminplan

Ein Projektterminplan für die Lph 1 bis 9 ist zu erarbeiten.

Bei der Aufstellung des Projektterminplans für diese Bedarfsplanmaßnahme sind die „Pflichtmeilensteine für das Meilensteinmonitoring I.NG“ gemäß Anlage 2 Spalte "Meilensteinmonitoring I.NG", "Monitoring BUV" und "Monitoring bundesfinanzierte Projekte Lph 1-2" zu berücksichtigen.

Diese sind bis spätestens drei Monate nach der Erteilung des Projektauftrags in iTWO zu pflegen.

Als Arbeitshilfe dient der „Standardterminplan auf Basis I.NG Projektlandkarte Großprojekte (BUV)“ (s. Link in Anlage 3). Leitfäden und weitere Informationen zum Thema Terminplanung und -steuerung finden sich auch in der Arbeitsanweisung „I AA Terminplanung und -steuerung“ (s. Prozessportal)

9 Beteiligung der EIU

Sofern das zu beplanende Projekt Auswirkungen auf die EIU DB Station&Service AG und/oder DB Energie GmbH hat, sind diese in der Lph 1/2 über die beabsichtigten Planungen zu informieren und die Planungen mit ihnen abzustimmen. Zeitpunkt, Umfang und Form der Abstimmung, z.B. Einrichtung eines Bauherrengremiums sind projektspezifisch durch eine punktuelle Einbindung oder kontinuierliche Verzahnung der jeweils Beteiligten in gemeinsamen Teams unter dem jeweils federführenden EIU festzulegen.

Die Teambildung mit Festlegung des federführenden EIU und der Zusammenarbeit soll in einem entsprechenden Startgespräch auf Einladung I.NI-N bzw. des Projektleiters mind. vor Beginn der Lph 2 erfolgen.

Alle Unterlagen für einen ggf. notwendigen Geschäftsbesorgungsvertrag (GBV) finden sich unter folgendem Link: <https://dbsw.sharepoint.com/sites/SchnittstelleVRI/SitePages/Home.aspx>

9.1 Beteiligung DB Energie

Die DB Energie ist beim Vorhaben ABS/NBS Hannover – Bielefeld im erheblichen Umfang betroffen. Je nach Trassenverlauf der NBS sind für die Stromversorgung mit Traktionsenergie und stationäre Energie die Errichtung von

- einer neuen Bahnstromleitung,
- die Erweiterungen und der Neubau von Unterwerken (Uw),
- die Erweiterungen und der Neubau von Schaltposten (Sp),
- die Erweiterung und der Neubau von Fernwirklinien und Fernwirkunterstationen und
- die Erweiterung, der Ersatz und Neubau von 50 Hz-Anlagen erforderlich.

In der Lph 1/ 2 des Vorhabens sind die Möglichkeiten des Neubaus einer Bahnstromleitung sowie der Uw und Sp näher zu betrachten und mit den Kollegen des Energieversorgungsbereiches Nord in Hannover der DB Energie zu besprechen. Eine Netzberechnung für die einzelnen Varianten ist zusammen mit dem Fachbereich Netzdimensionierung/Netzberechnung in Frankfurt a.M. durchzuführen.

Im Raumordnungsverfahren (Lph 2) sind der Grunderwerb für die neuen Uw und Sp sowie die dingliche Sicherung der Bahnstromleitungstrasse einzuarbeiten.

DB Energie wird ein gleichlautendes Projekt in SAP-PS anlegen. Bei diesem komplexen Vorhaben macht sich die Übergabe und die Planung des DB Energie Projektes in die Geschäftsbesorgung ab der Lph 1 erforderlich.

10 Zusammenarbeit mit dem Bund

10.1 (Operative) Planungsbegleitung gem. BUV (mit EBA durch den PL)

Gem. § 15 (Planungs-/Projektbegleitung) der BUV sind frühzeitig regelmäßige planungsbegleitende Gespräche mit dem EBA durchzuführen. Dadurch soll kein zusätzlicher Besprechungsaufwand entstehen. Die Prozessdarstellung aus der BUV (Anlage 15.3) ist als Anlage 5 beigelegt; s. auch Prozess I.06.02.02.02 „Grundlagen für Neu-/Ausbauprojekte ermitteln“.

Die Vertreter des jeweils zuständigen EBA-Referats innerhalb der Abteilung 4 (i.d.R. wird das EBA-Zentralreferat Kollegen der EBA-Außenstelle ebenfalls hinzu bitten) sind zu den regulären Projektbesprechungen durch den Projektleiter einzuladen.

I.NIP 1 und I.NFF 3 sind grundsätzlich zu jeder Planungsbesprechung einzuladen. Die spezifische Teilnahme der Vertreter der DB Netz Zentrale wird anhand der vorgesehenen Tagesordnung intern abgestimmt.

Die für die BUV relevanten Meilensteinergebnisse: Planungsauftrag (erfolgt), VAs (inkl. EBWU), BAs (inkl. EBWU), Planungsheft Vorplanung sind nach DB interner Abstimmung dem EBA zu übergeben.

Ziel der (operativen) Planungsbegleitung durch das EBA ist, dass die durch den Bund bereitgestellten Mittel sparsam und wirtschaftlich eingesetzt werden.

10.2 Strategische Planungsbegleitung gem. BUV (mit BMVI durch I.NIP 1)

Die strategische Planungsbegleitung hingegen erfolgt mit dem Projekt, dem BMVI, dem EBA und I.NFF 3 unter Federführung von I.NIP 1.

I.NIP 1 lädt in Abstimmung mit dem Projektleiter zu diesen Besprechungen ein.

Es werden Grundsatzthemen wie bspw. Definition verkehrlicher Ziele, Vorstellung und Abstimmung zu VAs, EBWU, BAs, Variantendiskussion/Vorzugsvariante behandelt.

11 Nächste Schritte

Nach Versand dieses Planungsauftrags ist

- auf Basis des Planungsauftrags ein Projektauftrag gem. Ril 138.0301 zu erstellen, mit I.NIP 1 sowie mit I.NA-N, I.NB-N, I.NF-N, I.NH-N abzustimmen. Ein Muster des Projektauftrags mit Ausfüllhilfen ist im Prozess I.06.02.01.02 „Planung bundesfinanzierter Projekte anstoßen“ oder in Anlage 4) zu finden. Damit die Planung direkt nach Freigabe der Mittel durch den Vorstand gestartet werden kann, soll der unterzeichnete Projektauftrag **innerhalb einer Woche** nach offizieller Erteilung des Planungsauftrags vorliegen.
- ein Projektleiter mit Ernennungsschreiben zu benennen (s. Abschnitt 6.1)
- ein Projektterminplan für die Lph 1 bis 9 zu erarbeiten (s. Abschnitt 8)

Von Seiten I.NIP 1 wird [REDACTED] die Planungen der Lph 1/2 betreuen und steht als Ansprechpartner gerne zur Verfügung.

12 Anlagen

1. Projektbeschreibung
2. Pflichtmeilensteine für Meilensteinmonitoring
[Link Pflichtmeilensteine](#)
3. Standardterminplan auf Basis I.NG Projektlandkarte Großprojekte (BUV)
[Link Standardterminplan](#)
4. Muster-Projektauftrag aus I.06.02.01.02
[Link Muster-Projektauftrag mit Ausfüllhilfen](#)
5. Prozessdarstellung Planungsbegleitung nach BUV Anlage 15.3