



Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines	3
1.1	Bestellung bzw. vom Auftraggeber formulierte Aufgabenstellung	3
1.2	Lage im Netz	3
1.3	Einordnung in den Unternehmensplan	3
1.4	Einordnung in sonstige Ausbaupläne	3
2.	Erläuterungen des Zustandes vorhandener Anlagen	4
2.1	Bahnsteig	4
2.2	Bahnsteigzugänge	4
2.3	Gleisanlagen	4
3.	Erläuterungen des geplanten Zustands der Anlagen	5
4.	Verkehrliche und betriebliche Begründung der Maßnahme	5
4.1	Verkehrliche Situation	5
4.2	Betriebliche Situation	5
5.	Entwurfselement und Zwangspunkte	6
6.	Begründung der gewählten Lösung unter Berücksichtigung der Entwurfselemente und ggf. der Zwangspunkte	7
6.1	Abweichungen von den Technischen Regelwerken beim Vorentwurf	7
6.2	Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege	7
6.2.1	Schallschutz und Erschütterung	7
6.2.2	Verwertung und Beseitigung von Abfällen	7
6.2.3	Umweltverträglichkeitsuntersuchung	7
6.2.4	Gewässerschutz	7
6.2.5	Baugrund und Grundwasser	7
6.2.6	Denkmalpflege	8
6.2.7	Landschaftspflegerische Begleitplanung und Bodendenkmalschutz	8
6.2.8	Brandschutztechnische Belange an den Verkehrsstationen	8
6.3	Abhängigkeit zu anderen Vorhaben der DB AG und Dritter	9
7.	Fachtechnische Einzelplanungen	10
7.1	Grundstücke	10
7.2	Bahnsteige	10
7.3	Bahnsteigüberdachungen	10
7.4	Personenunterführungen	10
7.5	Personenüberführungen	10
7.6	Infowegeleitsystem	10
7.7	Bahnsteigausstattung	10
7.8	Oberbau	10
7.9	Hochbauten	11
7.10	Abwasser-, Wasser, Gasanlagen	11
7.11	Wärmeversorgungsanlagen	11
7.12	Lufttechnische Anlagen	11



7.13	Kältetechnische Anlagen	11
7.14	Starkstromanlagen, 50Hz, Erdung	11
7.14.1	Beleuchtung	12
7.14.2	Erdung	12
7.15	Anlagen der Telekommunikation	13
7.15.1	Beschallungseinrichtung	13
7.15.2	Zeitdienstanlagen (Uhren) DB S&S AG	14
7.15.3	Fahrgastinformationsanlage (FIA)	14
7.15.4	Notruf- und Informationssäulen NIS	14
7.15.5	Videoüberwachung	14
7.16	Maschinentechnische Anlagen	15
7.17	Gebäudeautomation	15
7.18	Elektrotechnische Maßnahmen für den Bahnstrom	15
7.19	Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik	16
7.20	Sonstige Anlagen	16
8.	Rechtsangelegenheiten	17
8.1	Grunderwerb	17
8.2	Planfeststellungsverfahren	17
8.3	Wasserrechtliche Belange	17
8.4	Schall- und Erschütterung	17
9.	Baukosten und Finanzierung	18
9.1	Finanzierung	18
9.2	Baukosten	18
10.	Bauzeiten und Baudurchführung	19
10.1	Baudurchführung	19
10.2	Bauzeit	19



1. Allgemeines

1.1 Bestellung bzw. vom Auftraggeber formulierte Aufgabenstellung

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 der heute bestehende Haltepunkt Hamburg-Tonndorf an den neuen S-Bahnstandard angepasst werden.

1.2 Lage im Netz

Die Verkehrsstation Tonndorf befindet sich in ihrer heutigen und zukünftigen Lage zwischen km 9,1+68 und km 9,3+78 der Strecke 1249.

1.3 Einordnung in den Unternehmensplan

Die Maßnahme ist Bestandteil des Projektes S 4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe.

1.4 Einordnung in sonstige Ausbaupläne

entfällt



2. Erläuterungen des Zustandes vorhandener Anlagen

2.1 Bahnsteig

Die Verkehrsstation Tonndorf befindet sich in ihrer heutigen Lage zwischen km 54,4+76 und km 54,6+86 der Strecke 1120.

Bahnsteighöhe: 76cm]
Bahnsteigbreite: ~7-8m
Bahnsteiglänge: 210m
Bahnsteigkante: BSK 21
Bahnsteigentwässerung: über mittig angeordnete Kastenrinnen

2.2 Bahnsteigzugänge

Die Verkehrsstation Tonndorf wird heute über eine bestehende Personenunterführung zwischen Stein-Hadenberg-Straße und Studioweg erschlossen. Die Anbindung erfolgt neben Treppen barrierefrei über eine Rampe und 2 Aufzüge.

2.3 Gleisanlagen

Die derzeit vorhandenen Gleisanlagen werden wie folgt genutzt:

Gleis	Nutzung
1	Streckengleis Strecke 1120 Richtung Lübeck Hbf
2	Streckengleis Strecke 1120 Richtung Hamburg Hbf



3. Erläuterungen des geplanten Zustands der Anlagen

Die Verkehrsstation Tonndorf bleibt unverändert in der heutigen Lage bestehen.

Die Höhe des Bahnsteiges wird von heute 76 cm auf zukünftig 96 cm über SO angehoben.

Die Ausstattungselemente und das Dach werden übernommen und auf die neue Bahnsteighöhe angepasst. Die Beleuchtung und die S-Bahn-spezifische Ausstattung wird ergänzt.

Der Treppenlauf wird entsprechend verlängert und der Aufzug angepasst. Sofern dies nicht möglich ist, besteht die Möglichkeit, diesen komplett zu tauschen (in der Kostenschätzung berücksichtigte Variante), oder eine Anpassung an den heutigen Einstieg mittels Rampe zu erstellen.

4. Verkehrliche und betriebliche Begründung der Maßnahme

4.1 Verkehrliche Situation

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

4.2 Betriebliche Situation

Die geplante Verkehrsstation Tonndorf soll zukünftig von der S-Bahn-Linie im 10-Minuten-Takt angefahren werden.

Die geplante Bahnsteiglänge beträgt 210 m (Langzug).



5. Entwurfselement und Zwangspunkte

Die Umbaumaßnahme bezieht sich nur auf den Bahnsteig. Die Entwurfselemente der Bahnsteige entsprechen den Richtlinien der Deutschen Bahn AG und des HVV.

Für den Bau der Anlagen ergeben sich folgende Zwangspunkte:

- Vorhandene Gleisanlagen und die Personenunterführung in deren Geometrie und Anordnung.
- Vorhandener Treppenaufgang, Aufzugsschacht und Dachkonstruktion
- Vorgaben des Regelwerkes

Die S-Bahnstation Tonndorf gehört nicht zum Trans Europäischen Netz (TEN).



6. Begründung der gewählten Lösung unter Berücksichtigung der Entwurfs- elemente und ggf. der Zwangspunkte

Die unter Punkt 3 beschriebene Aufhöhung des Bahnsteiges stellt die wirtschaftlichste Möglichkeit dar, den Bahnsteig auf die neuen betrieblichen Verhältnisse anzupassen. Aufgrund des Zustandes der Verkehrsstation ist ein Neubau nicht erforderlich. Auf eine weitere Variantenuntersuchung wurde daher verzichtet.

6.1 Abweichungen von den Technischen Regelwerken beim Vorentwurf

keine

6.2 Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege

6.2.1 Schallschutz und Erschütterung

Die Emissionspegel von Zug- und Rangierfahrten in Personenbahnhöfen werden vereinfacht, wie für die freie Strecke berechnet. Abschirmungen durch Bahnsteigkanten u.ä. sind nicht zu berücksichtigen; ebenso nicht die Emissionen von Karrenfahrten, Lautsprecherdurchsagen u.ä.

6.2.2 Verwertung und Beseitigung von Abfällen

Für die Maßnahme ist im weiteren Planungsverlauf ein sogenannter BoVEK-Check (vgl. Handbuch „Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept“) zu erstellen.

6.2.3 Umweltverträglichkeitsuntersuchung

Im weiteren Planungsverlauf ist die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für den Ausbau der S 4 innerhalb des Hamburger Stadtgebietes (Los Hamburg) erforderlich. Die UVP soll durch frühzeitige und umfassende Ermittlung der umweltrelevanten Auswirkungen eines Vorhabens der Optimierung einer Entscheidung unter Umweltgesichtspunkten und Information der Öffentlichkeit dienen. Details sind der Anlage 3.2, Kap. 9, zu entnehmen.

6.2.4 Gewässerschutz

Das Planungsgebiet liegt nicht innerhalb einer Gewässerschutzzone.

6.2.5 Baugrund und Grundwasser

Grundlage der nachfolgenden Angaben bildet die im Rahmen der Vorentwurfsplanung für das gesamte Los Hamburg erarbeitete generelle Baugrundbeurteilung auf der Grundlage vorhandener Unterlagen/Aufschlussergebnisse (1. Bericht vom 24.09.2012, Grundbauingenieure Steinfeld und Partner GbR, Hamburg).



Wie die angrenzenden Abschnitte der S-Bahnstrecke 1249 liegt die geplante Verkehrsstation Tonndorf einheitlich im Bereich der Geest mit oberflächennah anstehenden pleistozänen (eiszeitlichen) Böden. Im Bereich der Verkehrsstation handelt es sich überwiegend um Sand, der verbreitet ab rd. 5 m unter GOK Einlagerungen bindiger Geschiebeböden aus Geschiebelehm/Geschiebemergel aufweist bzw. von zusammenhängendem bindigem Geschiebeboden unterlagert wird. Oberhalb der v. g. gewachsenen Böden ist weitgehend flächendeckend mit unterschiedlich zusammengesetzten Auffüllungen zu rechnen.

Die im Bereich der Verkehrsstation Tonndorf anstehenden Sande stellen einen zusammenhängenden oberflächennahen Grundwasserleiter dar. In den Altaufschlüssen wurden für das zusammenhängende Grundwasser unausgespiegelte Bohrwasserstände zwischen rd. NN +15,1 m und rd. NN +15,5 m erkundet. In Übereinstimmung damit zeigen die vorliegenden hydrogeologischen Karten basierend auf Stichtagsmessungen für den Planungsraum Grundwasserstände zwischen rd. NN +15,0 m und NN +15,5 m.

Bei den vorliegenden Baugrundverhältnissen ist davon auszugehen, dass für den Bahnsteig und die Ingenieurbauwerke der Verkehrsstation Tonndorf jeweils Flachgründungen auf dem gewachsenen Sand erfolgen können. Im Zusammenhang mit den Auffüllungen muss dabei mit der Notwendigkeit von Bodenaustauschmaßnahmen gerechnet werden. Für detaillierte grundbautechnische Angaben wird eine an die geplanten Baumaßnahmen angepasste Baugrundbeurteilung und Gründungsempfehlung mit entsprechenden Bemessungsangaben auf der Grundlage auszuführender bauwerksbezogener Baugrunderkundungen (Bohrungen und Sondierungen) erforderlich.

6.2.6 Denkmalpflege

Die Belange der Denkmalpflege werden im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.

6.2.7 Landschaftspflegerische Begleitplanung und Bodendenkmalschutz

Im Zuge der weiteren Planung wird ein landschaftspflegerischer Begleitplan erarbeitet. Im LBP werden die Auswirkungen auf Natur und Landschaft ermittelt, beschrieben und bewertet. Auf dieser Grundlage werden die Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geplant. Diese Maßnahmen werden im LBP festgelegt und durch die Planfeststellung rechtlich gesichert. Details sind der Anlage 3.2, Kap. 9, zu entnehmen.

6.2.8 Brandschutztechnische Belange an den Verkehrsstationen

Im weiteren Planungsverlauf ist das Brandschutzkonzept der Verkehrsstation Tonndorf anzupassen.



6.3 Abhängigkeit zu anderen Vorhaben der DB AG und Dritter

Die Planung zum Umbau der bestehenden Verkehrsstation Tonndorf steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem geplanten Gesamtausbau der Strecke 1249, Hamburg Hasselbrook – Bargteheide.

Der heute bestehende und zum Teil als Parkplatz genutzte Busbahnhof soll im Rahmen der Maßnahme ausgebaut und für die alleinige Nutzung als Busbahnhof bestimmt werden.

Auf dem benachbarten Grundstück sollen neue Parkmöglichkeiten in Form eines Park- und Ride-Parkhauses geplant werden.

Der Wunsch, zwischen Parkhaus und Stein-Hardenberg-Straße eine Wohnbebauung vorzusehen, wurde im Rahmen des Vorentwurfes geprüft, ist aber mit den derzeitigen Vorgaben an Größe und Höhe des Parkhauses nicht vereinbar.

Hier könnten im Rahmen des weiteren Planungsverlaufes auf Varianten mit weniger Parkplätzen oder mehr Parkebenen untersucht werden, die evtl. eine Wohnbebauung zulassen. Der Umfang dieser Untersuchungen wurde aber aufgrund der städtebaulichen Auswirkungen und der derzeit noch zu ungenauen Aufgabenstellung zurückgestellt.



7. Fachtechnische Einzelplanungen

7.1 Grundstücke

Für die Aufhöhung des bestehenden Bahnsteiges ist kein Eingriff in Fremdgrundstücke erforderlich.

7.2 Bahnsteige

Der bestehende Mittelbahnsteig wird auf seiner vollen Länge auf 96 cm angehoben. Die vorhandenen Bahnsteigausstattungs-elemente werden auf die neue Höhe angepasst und auf S-Bahn-Standard erweitert.

7.3 Bahnsteigüberdachungen

Das bestehende Dach der Verkehrsstation Tonndorf bleibt erhalten und wird an die neue Bahnsteighöhe angepasst.

7.4 Personenunterführungen

Die bestehende Personenunterführung bleibt erhalten. Die Zuwegungen zum Bahnsteig (Treppe, Aufzug) werden auf die neue Höhe des Bahnsteiges angepasst.

7.5 Personenüberführungen

entfällt

7.6 Infowegeleitsystem

Die Verkehrsstation wird mit einem Informations- und Wegeleitsystem nach DB- und HVV-Standard ausgestattet. Hierzu gehören neben der Beschilderung auch die entsprechenden taktilen Leiteinrichtungen wie Bodenindikatoren oder Handlaufbeschriftungen.

7.7 Bahnsteigausstattung

Die Ausstattung des Bahnsteiges erfolgt nach HVV-Standard und beinhaltet neben Sitzgelegenheiten und Wetterschutzhäuschen auch Streugutboxen, Infotafeln und Abfallbehälter in ausreichender Zahl.

7.8 Oberbau

Die im Bereich der Verkehrsstation bestehenden Gleisanlagen der Strecke 1120 werden im Rahmen der Gesamtmaßnahme in die Strecke 1249 übernommen. Die



Planungsachsen und Gradienten der neuen Streckenführung wurden als Sollgleislage in der Planung berücksichtigt. Gegenüber dem Bestand wurden die Überhöhungen im Bereich der Bahnsteigkante auf null reduziert.

7.9 Hochbauten

Das vorhandene Zugangsbauwerk auf der Nordseite wird inkl. der Fahrradunterstände erhalten. Auch die in ein Wohnhaus integrierte Zuwegung von der südlichen Seite her wird unverändert übernommen.

7.10 Abwasser-, Wasser, Gasanlagen

Da sich die Menge des anfallenden Niederschlagswassers durch die Aufhöhung des Bahnsteiges nicht verändern wird, wird die bestehende Entwässerungsanlage beibehalten. Lediglich die Kastenrinne wird auf das Niveau der neuen Bahnsteigoberfläche angehoben und die Zuleitungen angepasst.

7.11 Wärmeversorgungsanlagen

entfällt

7.12 Lufttechnische Anlagen

entfällt

7.13 Kältetechnische Anlagen

entfällt

7.14 Starkstromanlagen, 50Hz, Erdung

Die Einspeisung erfolgt über einen neu zu errichtenden Anschluss vom VNB. Der Anschluss ist als Direktmessung mit einem HAK mit 100 A beim örtlichen VNB zu bestellen.

Die VST liegt an einer elektrifizierten Strecke. Somit ist der PEN des VNB vom Bahnpotential zu trennen.

An der VST sind verschiedene Organisationseinheiten mit Energie zu versorgen. Diese sind nach Ti07b spitz abzurechnen. Somit ist im BSH für die VS eine Zählerverteilung der DB Energie gemäß Variante E aufzubauen.

Alle Organisationseinheiten sind über dreipolige NH00 Lasttrennschalter mit 40-A-Sicherungseinsätzen zu versorgen. Dies erfolgt aus den einzuhaltenden Selektivitätsanforderungen.



Leistungsbilanz:

Organisationseinheit	Leistung in kVA
DB S&S AG	15
FAA	2
Vermarktung (optional)	5
DB TK GmbH	4
Summe	26

Alle Anlagen gemäß Ril 954 sind grundsätzlich 5-polig aufzubauen.

Die HV DB Energie ist im TN-C-Netz zu betreiben, alle anderen Verteiler sind im TT-Netz zu betreiben. Alle Anlagen sind in SKII auszuführen. Die Schutzelemente müssen ein Kurzschlussausschaltvermögen von mindestens 10 kA erfüllen. Des Weiteren sind alle Schutzelemente selektiv zueinander zu gestalten.

Für den Fehlerschutz ist grundsätzlich die Schutzmaßnahme „Schutz durch Abschalten“ anzuwenden.

Für die Anlagen der DB S&S AG ist immer der bahnzugelassene AVT zu nutzen.

7.14.1 Beleuchtung

Die Station besteht aus einem Mittelbahnsteig mit Dach. Alle Anlagen sind im Rahmen der Streckenertüchtigung 2004 neu errichtet worden. An der Zuwegung werden keine Anpassungen durchgeführt.

Die vorhandene Beleuchtungsanlage kann nach Vorlage der Messprotokolle mit einer hohen Wahrscheinlichkeit weiter verwendet werden. Die vorhandenen Mastleuchten sind auf die neuen Bahnsteighöhen anzupassen. Voraussetzung ist eine statische Unbedenklichkeit der Mastgründung, welche durch eine Vor-Ort-Untersuchung zu bestätigen und zu protokollieren ist.

Bei Nichteinhaltung der Vorgaben (Statik und Beleuchtungsniveau) sind neue Maste mit bahnzugelassenen Leuchten zu errichten.

7.14.2 Erdung

Die Station liegt an einer elektrifizierten Strecke mit Oberleitung. Der Traktionsstrom wird aus dem 15 kV/16,7-Hz-Netz zur Verfügung gestellt. Somit sind die Vorgaben der Ril 954 und 997.02 einzuhalten.

Alle Anlagen, welche Kontakt mit dem Bahnpotential haben, sind im TT-System einzuspeisen. Dies gilt auch für den Elektroenergieverteiler. Die örtliche HPAS ist einmal über einen Tiefenerder und zum anderen über einen Gleisanschluss zu erden. In unmittelbarer Nähe, ist der Gleisanschluss nach Ril 954 zu vermaschen.



Anlagen, welche sich im Rissbereich oder im Handbereich von bahngeerdeten Anlagen befinden, sind mit dem Bahnpotential zu verbinden. Dies erfolgt über zwei Gleisanschlüsse an verschiedenen Gleisen. Es ist in der EP abzuwägen, ob ein Bahnsteigsammeler der die kostengünstige Alternative ist.

Im Rahmen der EP ist für diese Station ein Gesamterdungskonzept zu erstellen. Der Oberleitungskurzschlussstrom liegt unter 25 kA. Somit erfolgt die Erdung mittels eines Kabels vom Typ NYY-O 1x50 oder einem bahnzugelassenen äquivalenten Kabeltyp (z. B. (N)2X 1x70 RF CuStAl).

7.15 Anlagen der Telekommunikation

Alle Anlagen der Telekommunikation zur Anbindung an die übertragungstechnische Infrastruktur des Streckenfernmeldekanals erfolgt über ein BSH, in welchem die gesamte TK-Technik eingebaut ist.

Im BSH der Station ist ein TK-Raum einzurichten, welcher einen eigenständigen Zugang erhalten muss. Dieser TK-Raum ist zu klimatisieren. Im TK-Raum sind alle zentralen Elemente der Übertragungs- und Verarbeitungstechnik zu integrieren.

Folgende Anlagen sind im TK-Raum enthalten:

- Beschallungseinrichtung
- Notruf- und Informationssäulen (NIS)
- Videoüberwachung
- Fahrgastinformationsanlagen
- Übertragungstechnik Streckenkabel
- Systeme S-Bahnabfertigung
- Fernmeldeanschluss an das Netz der Telekommunikationsanbieter

7.15.1 Beschallungseinrichtung

An der Station sind Beschallungssysteme zu errichten und durch die zentralen Ansagerplätze der 3-S-Zentrale Hamburg fernzubeschallen.

Für die Verkehrsstation ist eine Risikoanalyse zu erstellen. Dies muss auf Grundlage folgender Unterlagen erfolgen:

- Beschallung auf Bahnsteigen,
- Lastenheft, Version 1.6 vom 19.02.2004
- Ausstattungsvorgaben, Version 2.2 vom 19.02.2004
- Sprachverständlichkeit, Version 1.1 vom 11.12.2002

Auf diesen Grundlagen hat die Planung der Beschallung zu erfolgen. Die Lautsprecher sind vorzugsweise an den Beleuchtungsmasten anzubringen. Alternativ kann dies auch an einzelnen Masten oder an Dachbefestigungen erfolgen. Die Beschallungsanlage ist an die 3-S-Zentrale Hamburg anzubinden. Die



Beschallungsanlage dient der Fahrgastinformation und für Warnungen auf den Bahnsteigen. Die Energieversorgung erfolgt im 48-V-DC-System mit Batteriestützung von 4 h Nennbetriebsdauer.

7.15.2 Zeitdienstanlagen (Uhren) DB S&S AG

Je Verkehrsstation sind autarke funkgeführte Außenuhren auf separatem Uhrenmast oder an einen Beleuchtungsmast vorzusehen. Alle Uhren entsprechen den Lastenheften der DB AG und sind mit einem Durchmesser von 60 cm auszuführen. Die Funkuhren sind mit einem DCF77-Empfänger ausgerüstet. Als Stromversorgung ist ein geschalteter Abgang der Beleuchtung 230 V/AC und eine 230-V-AC-Dauerspannung vorzusehen.

7.15.3 Fahrgastinformationsanlage (FIA)

Es werden zwei doppelseitige Zugzielanzeiger je Bahnsteigkante für den 140 m langen Bahnsteig vorgesehen. Bei einer Erweiterung auf 210 m wird ein weiterer doppelseitiger Zugzielanzeiger je Bahnsteigkante aufgestellt.

7.15.4 Notruf- und Informationssäulen NIS

Auf den Bahnsteigen sind nach den Vorgaben der Bestellung der DB S&S AG entsprechende NIS aufzubauen. Diese sind aus dem 48-V-DC-Netz mit Batteriestützung zu versorgen. Entsprechend den Vorgaben, sind die Standorte in die Videoüberwachung zu integrieren.

7.15.5 Videoüberwachung

Die Station befindet sich im Bereich der S-Bahn Hamburg und ist zur Sicherung der Ordnung und des Betriebes mit einer Videoüberwachung auszustatten. Die Anforderung orientiert sich an der Bestellung der DB S&S AG und dem Anforderungskatalog der Hamburger S-Bahn.

Die Übertragung erfolgt an die notwendigen betrieblichen Stellen und an die 3-S-Zentrale in Hamburg.

Es sind mindestens die Hauptaufenthaltsbereiche der Bahnsteige und die stadtseitigen Zugänge mittels Videoanlagen zu überwachen. Die genaue Festlegung der Standorte hat im Rahmen der folgenden Planungsphasen zu erfolgen und ist mit dem Bahnhofsmanagement der DB Station&Service AG abzustimmen.

Als Kamerasysteme sind analoge Farbkameras (CCTV) mit einem Zweidrahtübertragungssystem zu nutzen. Mittels eines VideoCodec sind die analogen Kamerainformationen zu digitalisieren. Die Datenraten sind auf 192 kbit/s mittels des VideoCodec zu begrenzen. Zur Reduzierung der zu übertragenden Daten ist eine permanente Vor-Ort-Aufzeichnung der digitalen Videodaten mittels Festplattenrecorders (HDD Raid, Aufzeichnungsdauer 48 h) vorzusehen.



Die Stromversorgung der Kameras erfolgt ebenfalls über das Informationskabel (FB-Kabel) aus dem Baugruppenträger der Videoanlagen. Ein separater Stromanschluss (230 V AC) an den Kameras ist nicht erforderlich.

Die Konzeption sieht vor, die Kamerainformationen mittels VideoCodec in die zuständige 3-S-Zentrale zu übertragen. Die Anbindung der Verkehrsstationen an die 3-S-Zentrale erfolgt grundsätzlich durch die geplante Übertragungstechnik. Durch das Übertragungssystem wird ein Ethernet-Interface bereitgestellt. Das Ethernet-Interface ist entsprechend dem Bedarf (192 kBit/s) in der Bandbreite variabel einzurichten. Hierzu werden die digitalen Videosignale mit einer begrenzten Bandbreite von 192 kBit/s am Ethernet-Interface zur Verfügung gestellt. In der Übertragungstechnik werden die Daten mittels Ethernet-Protokoll bedarfsgerecht in die 3-S-Zentrale übertragen. Hier wird die o. g. Verkehrsstation über die zu errichtende, neue digitale Videokreuzschiene eingebunden. Alle Anlagen sind im TK-Raum des BSH unterzubringen.

7.16 Maschinentechnische Anlagen

Die bestehende Aufzugsanlage muss auf die neue Höhe des Bahnsteiges angepasst werden. Sollte die vorhandene Maschinentechnik nicht erweiterbar sein, muss ein neuer Aufzug in den bestehenden Aufzugsschacht eingebaut werden. Die Ausführung des neuen Aufzuges erfolgt entsprechend der gültigen Rahmenverträge der DB Station&Service AG. Die Kabinengröße wird analog zum bestehenden Aufzug ausgelegt. Die Einhausung des Aufzuges soll als Stahl-Glas-Konstruktion erfolgen.

Für die Bereitstellung der Notruffunktion der Aufzugsanlagen und die Übertragung des Notrufes zur zuständigen 3-S-Zentrale, ist über eine Anschlussdose (TAE/N) ein analoger Wählanschluss in Abstimmung mit dem Fachgewerk Maschinentechnik im Aufzugsschacht der Verkehrsstation bereitzustellen. Der TK-Anschluss ist durch den Betreiber (DB Station&Service AG) zu bestellen. Die Verkabelung erfolgt über ein FB-Kabel vom Anschlusspunkt des Telekommunikationsanbieters der Verkehrsstation.

Das Softwareengineering an vorhandenen Anlagen in der 3-S-Zentrale für die Verkehrsstation ist ebenfalls durchzuführen.

7.17 Gebäudeautomation

entfällt

7.18 Elektrotechnische Maßnahmen für den Bahnstrom

entfällt



7.19 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

Im Zuge der Neu- und Umbaumaßnahmen wird die vorhandene Leit- und Sicherungstechnik gem. RIL 819 in elektronischer Stellwerkstechnik erneuert. Die Bedienung der Anlagen erfolgt künftig aus der ESTW-Zentrale in Ohlsdorf. Der geplante Zustand der Anlagen in den einzelnen Teilbereichen ist im Gesamterläuterungsbericht (siehe Anlage 3.2) beschrieben. Sollten Signale im Bereich der Verkehrsstationen erforderlich sein, so werden diese so angeordnet, dass die Signalsicht gem. Regelwerk 819 eingehalten wird.

7.20 Sonstige Anlagen

Die heute bestehenden Stellplätze vor dem Abgang zur Unterführung sollen zukünftig als Busverkehrsfläche als Durchgangs- bzw. Endhaltestelle für 3 Buslinien genutzt werden. Das P+R-Konzept sieht langfristig die Nutzung der auf der südwest Seite gelegenen Freifläche als P+R-Anlage in Form einer Parkpalette mit sechs Halbebenen und +400 Stellplätzen vor.



8. Rechtsangelegenheiten

8.1 Grunderwerb

Für die Baumaßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich. Benötigte Flächen für Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen und Oberbodenlager, werden nur vorübergehend in Anspruch genommen.

8.2 Planfeststellungsverfahren

Das Baurecht wird im Rahmen der Gesamtmaßnahme S4 im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens gem. §18 AEG beantragt.

8.3 Wasserrechtliche Belange

Die Menge des einzuleitenden Niederschlagswassers für den Bahnsteig inklusive des Bahnsteigdaches verändert sich durch die Aufhöhung des Bahnsteiges nicht.

8.4 Schall- und Erschütterung

Die schalltechnische Ersteinschätzung hat ergeben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV hinsichtlich der Immissionen des Eisenbahnverkehrs - je nach Bebauungsstruktur und topografischer Situation - in einem Korridor von mehr als 500 m links und rechts der Trasse überschritten werden. Aus diesem Grund werden sowohl aktive als auch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Durch die im Zuge der Vorentwurfsplanung vorgeschlagenen 5,00 m hohen Schallschutzwände reduziert sich der Korridor (Verlauf der 49 dB (A) – Isophone) auf 70 – 150 m auf der Südseite und 130 – 300 m auf der Nordseite der Trasse. Ziel der weiterführenden Planungsschritte sollte es sein, durch innovative Bauformen und Schallschutzwände zwischen Fern- und S-Bahn den Korridor der Betroffenheit 49 dB (A) Nachtzeitraum auf 150 m beiderseits des Schienenweges zu reduzieren.

Durch die Verkehrsstationen ist keine über die Immissionen des Eisenbahnverkehrs hinausgehende Lärmbelastung zu erwarten, da gemäß Berechnungsrichtlinie SCHALL 03, Abschirmungen durch Bahnsteigkanten u.ä. nicht zu berücksichtigen sind; ebenso nicht die Emissionen von Karrenfahrten, Lautsprecherdurchsagen u.ä.



9. Baukosten und Finanzierung

9.1 Finanzierung

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

9.2 Baukosten

Die Baukosten für den Umbau der Verkehrsstation Tonndorf belaufen sich auf 1,52 Mio. Euro. Für die Erweiterung auf 210 m fallen zusätzliche Kosten von ~35 T€ für die Bahnsteigausstattung an.



10. Bauzeiten und Baudurchführung

10.1 Baudurchführung

Grundsätzlich ist während der Bauzeit ein zweigleisiger Bahnbetrieb sicherzustellen. In kürzeren Abschnitten ist ggf. eine eingleisige Betriebsführung möglich. Weiterhin sollen durch Nutzung der bereits neu erstellten Betriebsgleise die erforderlichen Bauzwischenzustände minimiert werden.

Nach jetzigem Planungsstand können zu Baudurchführung noch keine abschließenden Aussagen gemacht werden, da die erforderlichen Abstimmungen mit der Baubetriebsplanung der DB Netz AG und der S-Bahn Hamburg voraussichtlich erst Ende Mai 2013 abgeschlossen werden können.

10.2 Bauzeit

Nach jetzigem Planungsstand wird von einer Bauzeit von ca. 12 Monaten ausgegangen

aufgestellt im Auftrag
der LVS Schleswig-Holstein - Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH

Schüßler-Plan
Ingenieurgesellschaft mbH
Frankenstraße 18c
20097 Hamburg

Hamburg, 15. Oktober 2013