



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.	Entwurfselemente 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	8
6.2.5	Baugrund und Grundwasser	8
6.2.6	Denkmalpflege	9
6.2.7	Landschaftspflegerische Begleitplanung und Bodendenkmalschutz	9
6.2.8	Brandschutztechnische Belange an den Verkehrsstationen	9
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	Brückenbauwerke	10
7.5	Personenunterführungen	11
7.6	Infowegeleitsystem	11
7.7	Bahnsteigausstattung	11
7.8	Oberbau	11
7.9	Hochbauten	11
7.10	Abwasser-, Wasser, Gasanlagen	11
7.11	Wärmeversorgungsanlagen	11



7.12	Lufttechnische Anlagen	12
7.13	Kältetechnische Anlagen	12
7.14	Starkstromanlagen, 50Hz, Erdung	12
7.14.1	Beleuchtung	12
7.14.2	Erdung	13
7.15	Anlagen der Telekommunikation	13
7.15.1	Beschallungseinrichtung	14
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	16
7.18	Elektrotechnische Maßnahmen für den Bahnstrom	16
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	18
10.1	Baudurchführung	18
10.2	Bauzeit	18



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 an der heutigen Straßenüberführung Holstenhofweg eine neue, barrierefrei erreichbare Verkehrsstation entstehen.

1.2 Lage im Netz

Die geplante Verkehrsstation Holstenhofweg soll unterhalb der heutigen Straßenüberführung Holstenhofweg zwischen km 7,5+15 und km 7,7+25 der Strecke 1249 erstellt werden.

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

Im Planungsbereich ist heute kein Bahnsteig vorhanden.

2.2 Bahnsteigzugänge

entfällt

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

Laut Aufgabenstellung soll die neue Verkehrsstation im Bereich der Straßenüberführung Holstenhofweg angeordnet werden.

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurde als Standort der Verkehrsstation unter anderem eine in Richtung Luetkensallee orientierte Westlage (Variante 3), eine mittig ausgerichtete Lage (Variante 1) und eine in Richtung Jenfelder Straße orientierte Lage (Variante 2) hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf benachbarte Grundstücke, Verkehrserschließung, Trassierung usw. untersucht.

Aus Variante 3 wurde im weiteren Planungsverlauf die Vorzugsvariante entwickelt, deren westliches Bahnsteigende unterhalb der Straßenüberführung liegt und so die Anordnung eines weiteren Zuganges zum Bahnsteig ermöglicht.

Die anderen Planungsvarianten wurden im Rahmen diverser Abstimmungsgespräche mit den Projektbeteiligten als ungünstiger bewertet, da hier größere Auswirkungen (z. B. Eingriff in den angrenzenden Uglei-See, Kleingartenanlage) sowie eine verkehrstechnisch ungünstigere Erschließung zu erwarten wären.

Siehe hierzu Anlage 8.2.2 der Vorentwurfsplanung

4. Verkehrliche und betriebliche Begründung der Maßnahme

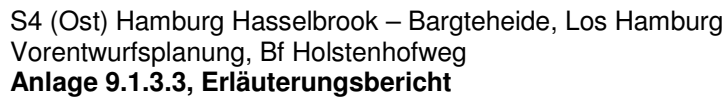
4.1 Verkehrliche Situation

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 Holstenhofweg soll zukünftig von der S-Bahn-Linie im 10-Minuten-Takt angefahren werden.

Die geplante Bahnsteiglänge beträgt 140 m (Vollzug) mit der Option einer Verlängerung auf 210 m (Langzug).





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

Die geplante Verkehrsstation soll zukünftig unterhalb der neu zu errichtenden Straßenüberführung Holstenhofweg entstehen.

Ausgehend vom Brückenbauwerk erstreckt sich der Bahnsteig in nord-östlicher Richtung auf einer Länge von 140 m in der ersten Ausbaustufe bzw. 210 m im Endzustand.

Auf der Brücke werden zukünftig Bushaltestellen angeordnet. Mit Hilfe der auf beiden Straßenseiten angeordneten Aufzugs- und Treppenanlagen wird ein zügiger Fahrgastwechsel zwischen Bus und S-Bahn ermöglicht und so eine optimale ÖPNV-Verknüpfung erzielt.

Sowohl der gewendelte, westliche Treppenabgang als auch der langgestreckte, östliche Treppenabgang lassen einen guten Blick auf herannahende Züge zu.

Den Fahrgästen steht unterhalb der Brückenkonstruktion und durch die beiden Wetterschutzhäuser auf dem Bahnsteig sowie durch die Überdachung der Wartebereiche an den Bushaltestellen und der Treppenabgänge, ein umfangreicher Schutz vor Niederschlag zur Verfügung.

Die Auswirkung auf benachbarte Grundstücke wurde durch Anordnung von Stützwänden an Stelle der heute bestehenden Böschungen minimiert.

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 Gesichtspunkten 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 Holstenhofweg einheitlich im Bereich der Geest mit oberflächennah anstehenden, pleistozänen (eiszeitlichen) Böden. Im Bereich der Verkehrsstation handelt es sich überwiegend um bindige Geschiebeböden aus Geschiebelehm und Geschiebemergel, die in größerer Tiefe von Beckenschluff/Beckenton unterlagert werden. Die bindigen Geschiebeböden weisen bereichsweise Einlagerungen von Sandlagen und Sandstreifen auf, bzw. werden von geringmächtigen Sanden überlagert. Oberhalb der v. g. gewachsenen Böden, ist weitgehend flächendeckend mit unterschiedlich zusammengesetzten Auffüllungen zu rechnen.

Die im Bereich der Verkehrsstation Holstenhofweg anstehenden bindigen Geschiebeböden stellen einen räumlich ausgedehnten Grundwasserhemmer/Grundwassernichtleiter (Stauhorizont) dar. Eine nennenswerte Grundwasserführung ist auf die sandigen Einlagerungen innerhalb der bindigen Geschiebeböden beschränkt, wobei gespannte Grundwasserverhältnisse vorliegen können. Nur in einer der vorliegenden Altaufschlüsse ist ein unausgespiegelter Bohrwasserstand angegeben.

In dem v. g. Altaufschluss wurde oberhalb der bindigen Geschiebeböden Stauwasser mit einem Niveau von rd. NN +17,2 m erkundet. Im Zusammenhang mit lang anhaltenden bzw. ergiebigen Niederschlägen, ist von einem Stauwasserspiegelanstieg bis in die Nähe der Geländeoberkante zu rechnen. Für das zusammenhängende Grundwasser in den im tieferen Baugrund unterhalb des bindigen Geschiebebodens zu erwartenden Sanden, ist nach den für den Planungsraum vorliegenden hydrogeologischen Karten von einem mittleren Druckwasserspiegel zwischen rd. NN +12,5 m und rd. NN +14,0 m auszugehen.

Bei den vorliegenden Baugrundverhältnissen ist davon auszugehen, dass für den Bahnsteig und die Ingenieurbauwerke der Verkehrsstation Holstenhofweg jeweils Flachgründungen auf dem gewachsenen Baugrund 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 ein Brandschutzkonzept für die Verkehrsstation Holstenhofweg zu erstellen.

6.3 Abhängigkeit zu anderen Vorhaben der DB AG und Dritter

Die Planung zur neuen Verkehrsstation Holstenhofweg steht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem geplanten Gesamtausbau der Strecke 1249, Hamburg-Hasselbrook – Bargteheide.



7. Fachtechnische Einzelplanungen

7.1 Grundstücke

Die Auswirkung auf benachbarte Grundstücke wurde durch Anordnung von Stützwänden an Stelle der heute bestehenden Böschungen minimiert. In Teilbereichen kann geringer Grunderwerb oder Flächentausch erforderlich werden.

7.2 Bahnsteige

Der geplante Bahnsteig soll in einer ersten Baustufe mit einer Länge von 140 m errichtet werden. Die Möglichkeit einer späteren Erweiterung auf eine Gesamtlänge von 210 m wurde im Vorentwurf berücksichtigt. Die Erweiterungsfläche erstreckt sich in östlicher Richtung. Die Breite variiert aufgrund der Lage zwischen ~4,90 m am östlichen Bahnsteigende und ~9,30 m an der breitesten Stelle bei einer geplanten Höhe von 96 cm über Schienenoberkante.

Die Bahnsteigentwässerung erfolgt zukünftig über eine in Bahnsteigmitte angeordnete Kastenrinne.

Weiterhin wird der Bahnsteig mit taktilen Leiteinrichtungen (Blindenleitsystem) ausgestattet.

7.3 Bahnsteigüberdachungen

Auf dem Mittelbahnsteig ist keine Überdachung geplant. Durch die geplante Brücke steht jedoch eine Art „natürlicher“ Wetterschutz zur Verfügung.

Weiterhin werden die Treppenabgänge und die Wartebereiche an den Bushaltestellen auf der Brücke überdacht.

7.4 Brückenbauwerke

Die Anordnung des neuen Haltepunktes für die S-Bahn Gleise der Strecke 1249 bedingen den Rückbau der bestehenden Brückenkonstruktion. Für die neue Straßenüberführung ist eine zweifeldrige Stahlverbundbauweise vorgesehen. Durch die Anordnung der Stützenreihe in Bahnsteigmitte sind die Stützweiten unterschiedlich. Die Widerlager und die Stützenreihe werden tief gegründet. Zur Geländeabfangung sind beidseitige der Gleise Stützwände vorgesehen, die an die Widerlagerwände anschließen.

Die Erschließung des Bahnsteigs erfolgt jeweils westlich und östlich der Brücke über eine überdachte Treppenanlage mit Aufzug. Auf den Kappen der Straßenbrücke und teilweise auch auf den Treppenanlagen ist ein vertikaler Berührschutz vorgesehen.

Bauart der Brücke: Zweifeldrige Straßenüberführung

Konstruktion: Stahlverbundbrücke



Kreuzungswinkel:	= 114,12 gon
Stützweiten:	SW = 10,85m / 20,91m
Breite:	B = 25,50m (Kappenaußenkanten)
Lichte Höhe:	HL ≥ 5,29m
Lastbild:	LM 71, SW/0, SW/2

7.5 Personenunterführungen

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 S-Bahn-Strecke 1249 wird im Rahmen der Gesamtmaßnahme neu errichtet. Die Planungsachsen und Gradienten wurden als Sollgleislage in der Planung berücksichtigt.

7.9 Hochbauten

entfällt

7.10 Abwasser-, Wasser, Gasanlagen

Die Menge des einzuleitenden Niederschlagswassers für den neuen Bahnsteig inklusive der Wetterschutzdächer und des Treppenabgangs liegt bei 32,28 l/s.

Im weiteren Planungsverlauf muss nach Vorlage eines entsprechenden Bodengutachtens beurteilt werden, ob das Niederschlagswasser vor Ort versickert werden kann oder einer Vorflut bzgl. der öffentlichen Kanalisation zugeführt wird.

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 3polige NH00-Lastrennschalter 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 5polig 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 ohne Dach. Für die Beleuchtungsanlage gilt der gesamte Bahnsteig als Freibahnsteig, trotz der Überspannung durch die Straßenverkehrsbrücke.

Die Zuwegung erfolgt westlich über zwei Treppenanlagen und zwei Aufzüge. Auf dem Freibahnsteig sind in 20-m-Abständen die Masten mit einer Lichtpunkthöhe (LPH) von 6 m zu errichten. Im Bereich der neuen Brücke ist die Beleuchtungsanlage der lichten Höhe anzupassen.

Die Anlagengrenze zwischen der Beleuchtung der Stadt und der DB S&S AG ist der Beginn der Treppen.

7.14.2 Erdung

D

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 Tiefererder 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 bahngeordneten 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 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 Zweidraht-Übertragungssystem zu nutzen. Mittels eines VideoCodec sind die analogen Kamerainformationen zu digitalisieren. Die Datenraten sind auf 192 kbit/s mittels dem 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

Der Mittelbahnsteig wird zukünftig über eine neue Aufzugsanlage barrierefrei erreichbar sein. Die Ausführung des Aufzuges erfolgt entsprechend der gültigen Rahmenverträge der DB Station & Service AG. Die derzeit geplante Kabinengröße beträgt 1100 mm x 2150 mm, die resultierende Schachtabmessung liegt bei ca. 2150 mm x 2600 mm. Die Türbreite von 1000 mm ist auch für E-Rollstühle ausreichend. Die Einhausung des Aufzuges soll als Stahl-Glas-Konstruktion erfolgen.

Für die Bereitstellung der Notruffunktion der Aufzugsanlagen und die Übertragung, der 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

Im Bereich der Verkehrsstation Holstenhofweg sind je Richtung Bushaltestellen für zwei Gelenkbusse vorzusehen. Es sind Flächen für Fahrradständer und Fahrradboxen vorzuhalten. Weiterhin soll eine Möglichkeit aufgezeigt werden, P+R-Plätze z. B. in Form einer Parkpalette entlang der Gustav-Adolf-Straße anzuordnen.



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 die geplante Verkehrsstation Holstenhofweg belaufen sich auf 2,76 Mio. Euro für den 140 m langen Bahnsteig, inkl. Erweiterung auf 210 m belaufen sich die Kosten auf 3,19 Mio. Euro.

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. 18 Monaten ausgegangen

aufgestellt im Auftrag

der LVS Schleswig-Holstein - Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH

Schüßler-Plan

Ingenieurgesellschaft mbH

Frankenstraße 18c

20097 Hamburg

Hamburg, 15. Oktober 2013