

A U F F O R D E R U N G zur Angebotsabgabe

Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung

zur Gesamtentwicklung
„*Viergleisiger Ausbau der Kombihaltestelle
Hauptbahnhof für Straßenbahnen und
Linienbusse (Los 1) sowie Düsseldorfer Straße (Los 2)*“,
Frankfurt am Main

Bauabschnitt Süd (Los 1):

Viergleisiger Ausbau der Kombihaltestelle Frankfurt Hauptbahnhof für
Straßenbahnen und Linienbusse (inklusive Neuordnung des Straßenraums) und

Bauabschnitt Nord (Los 2):

Umgestaltung der Düsseldorfer Straße (inklusive der Haltestelle Platz der Republik)
in Frankfurt am Main

Auftraggeber:

Stadt Frankfurt am Main, der Magistrat
vertreten durch
das Amt für Straßenbau und Erschließung (ASE) sowie
das Straßenverkehrsamt (SVA)

&

Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF)

Inhaltsverzeichnis

I. Anschreiben	3
II. Maßnahmenbeschreibung	4
1. Ausgangslage und Aufgabenstellung	4
2. Ziel der Gesamtmaßnahme	5
III. Beschreibung des Investitionsvorhabens	6
1. Bauabschnitt Süd: Viergleisiger Ausbau der Kombihaltestelle Hauptbahnhof für Straßenbahnen und Linienbusse	6
1.1 Trassierung	6
1.2 Verkehrsführung / MIV	6
1.3 Aktueller Stand der Planung	7
2. Bauabschnitt Nord: Umgestaltung der Düsseldorfer Straße inkl. Der Haltestelle Platz der Republik	7
2.1 Trassierung	7
2.2 Verkehrsführung / MIV	7
2.3 Aktueller Stand der Planung	8
3. Zwischenfazit und weitere Schritte	8
IV. Leistungsbeschreibung	9
1. Leistungsumfang: Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)	9
1.1 Ausgangslage	9
1.2 Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)	9
1.3 Leistungsumfang	10
1.4 Zusammenarbeit, Pflichten der Parteien	10
1.5 Begleitung der Untersuchungen	11
1.6 Berichtsform	11
1.7 Unterlagen, Software	11
1.8 Arbeitsprogramm und Zeitplanung	12

I. Anschreiben

Aufforderung zur Abgabe eines Angebots zur Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der strategischen Projektplanung beabsichtigt die Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF), eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für das Projektvorhaben Gesamtentwicklung Großraum Hauptbahnhof inkl. Düsseldorfer Str. durchzuführen. Ziel ist die belastbare Ermittlung der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit gemäß den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans (BVWP).

Mit freundlichen Grüßen

II. Maßnahmenbeschreibung

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Der Frankfurter Hauptbahnhof und die angrenzende Düsseldorfer Straße mit der Haltestelle Platz der Republik sind zwei der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in Frankfurt am Main und spielen eine zentrale Rolle im regionalen Nahverkehrsnetz der Stadt Frankfurt am Main. Die bestehende Infrastruktur ist jedoch nicht mehr ausreichend leistungsfähig, um den steigenden Fahrgastzahlen sowie den geplanten Erweiterungen des ÖPNV-Angebots gerecht zu werden. Im Rahmen des 2021 beschlossenen Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt wurde u.a. der Ausbau des Straßenbahnnetzes mit neuen Straßenbahnlinien und mehr Fahrten über den Hauptbahnhof festgelegt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Frankfurt ein dynamisches Wachstum verzeichnet, was zu kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen führt. Diese Entwicklung macht ein dichteres Fahrtenangebot sowie höhere Kapazitäten erforderlich, um den ÖPNV langfristig leistungsfähig zu halten. Außerdem ist zu beachten, dass aktuell geplante kapazitätserweiternde Maßnahmen der Deutschen Bahn (DB) zu einem grundsätzlichen Anstieg des Fahrgastvolumens rund um den Hauptbahnhof führen könnten.

Die Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof ist aktuell zweigleisig und kann das hohe, wachsende Fahrgastaufkommen sowie die zukünftige Netzerweiterung nicht mehr effizient bewältigen. Dies macht den Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Frankfurt Hauptbahnhof und den nördlichen Anschlussraum der Düsseldorfer Straße inkl. der Haltestelle Platz der Republik dringend erforderlich. Zudem sind die Haltestellen für Busse und Straßenbahnen nicht zentral am Bahnhofsvorplatz verknüpft, sondern über mehrere Standorte verteilt, was die Umsteigesituation erheblich erschwert und insbesondere für ortsfremde Fahrgäste unübersichtlich macht.

Parallel dazu zeigt sich, dass die Haltestelle Platz der Republik in der Düsseldorfer Straße aufgrund ihrer begrenzten Kapazität überlastet ist. Die geplante Verbesserung der Straßenbahnanbindung zwischen Hauptbahnhof und Messe/Höchst macht eine Erweiterung auf drei Gleise erforderlich, um das zukünftige Fahrtenangebot zu optimieren und die steigenden Fahrgastzahlen effizient bewältigen zu können.

Die beiden Bauabschnitte – der *viergleisige Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof* sowie die *Umgestaltung der Düsseldorfer Straße inklusive der Haltestelle Platz der Republik* – werden als eine Gesamtmaßnahme betrachtet und in einem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren zusammengeführt. Beide Bauabschnitte sind betrieblich eng miteinander verknüpft. Erst die Kombination beider Maßnahmen ermöglicht die Umsetzung des angestrebten Betriebskonzepts und gewährleistet eine effiziente und zukunftssichere Verkehrsführung.

2. Ziel der Gesamtmaßnahme

Die Hauptziele der Gesamtmaßnahme konzentrieren sich auf die Optimierung und Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur. Ein zentraler Aspekt ist die Kapazitätssteigerung der Straßenbahnhaltestellen, um den zunehmenden Fahrten und damit verbundenen Fahrgastzahlen gerecht zu werden und die Effizienz des öffentlichen Nahverkehrs zu verbessern. Ebenso wird großer Wert auf die Optimierung der Umsteigebeziehungen zwischen Nahverkehr, Bus und Fernverkehr gelegt, sodass Fahrgäste schneller und komfortabler zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln wechseln können.

Ein weiteres wesentliches Ziel ist die Verbesserung der Verkehrsführung für zu Fuß gehende und Radfahrende. Durch angepasste Straßenraumstrukturen wird sichergestellt, dass sichere und barrierefreie Wege geschaffen werden, die die Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln fördern. Zudem wird der Straßenraum neu konzipiert und an Klimaschutzmaßnahmen angepasst, um den Anforderungen an eine moderne und umweltfreundliche Stadtentwicklung gerecht zu werden. Schließlich soll eine strukturierte Straßenraumgestaltung dazu beitragen, Verkehrsbehinderungen zu reduzieren und einen effizienten Verkehrsfluss sicherzustellen.

Eine Förderung für die Gesamtentwicklung soll mithilfe von Fördermitteln auf Bundesebene erfolgen. Gemäß den aktuellen Förderregularien ist das Regelverfahren der Standardisierten Bewertung anzuwenden. Dieses Verfahren dient der objektiven Analyse der Wirtschaftlichkeit und des verkehrlichen Nutzens des Projekts und bildet eine wesentliche Grundlage für die Entscheidung über die Förderfähigkeit.

Die Umsetzung erfolgt in enger Abstimmung mit folgenden Akteuren:

- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen bzw. Hessen Mobil
- Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
- Stadt Frankfurt, Amt für Straßenbau und Erschließung
- traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

III. Beschreibung des Investitionsvorhabens

1. Bauabschnitt Süd (Los 1): Viergleisiger Ausbau der Kombihaltestelle Hauptbahnhof für Straßenbahnen und Linienbusse

1.1 Trassierung

Der Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof umfasst die Erweiterung der bestehenden zweigleisigen Infrastruktur auf vier Gleise, wodurch die Leistungsfähigkeit des Straßenbahnverkehrs gesteigert werden soll. Gleichzeitig wird die Straßenführung optimiert, um den Verkehrsfluss zu verbessern und die Wegebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln effizienter zu gestalten. Fußgänger- und Radwege werden neu strukturiert, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Mobilität nachhaltiger zu gestalten. Darüber hinaus werden neue Umsteigemöglichkeiten zwischen Straßenbahn und Bus geschaffen, um ein reibungsloses Wechseln zwischen den Verkehrsmitteln zu ermöglichen.

Die neue Haltestelle wird mit vier barrierefrei zugänglichen Gleisen ausgestattet, die durch moderne Fahrgastinformationen, Echtzeit-Anzeigen und optimierte Wartebereiche ergänzt werden. Die Bahnsteiglängen werden so angepasst, dass zwei 40-Meter-Straßenbahnfahrzeuge, je Bahnsteigkante, problemlos hintereinander halten können. Zusätzlich wird die Busanbindung optimiert, um effizientere Umsteigevorgänge zu ermöglichen.

Die neue Verkehrsführung sieht eine überarbeitete Steuerung des Verkehrsflusses durch den Einsatz moderner Lichtsignalanlagen vor. Fußgängerquerungen werden angepasst, um barrierefreie Übergänge sicherzustellen, während für den Radverkehr separate Verkehrsanlagen eingerichtet werden, um Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr sowie dem Fußgängerverkehr zu vermeiden.

1.2 Verkehrsführung / MIV

Die neue Verkehrsführung wird gezielt optimiert, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Dabei kommen neue Lichtsignalanlagen zum Einsatz, die eine effiziente Steuerung des Verkehrs ermöglichen und Staus reduzieren sollen.

Zudem werden die Fußgängerquerungen optimiert und ausgebaut, sodass mehrere barrierefreie Übergänge / Fußgängerquerungen gewährleistet sind. Dies erleichtert die sichere und komfortable Überquerung der Straße für alle Personen, insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Die Querungen für die Fußgänger über die Gleisanlagen der VGF werden zukünftig durch Lichtsignalanlagen gesichert.

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Verkehrsplanung ist die Separierung der Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr und den Radverkehr. Durch diese Maßnahme werden potenzielle Konfliktpunkte reduziert, sodass sowohl MIV-Nutzende als auch Radfahrende sicherer und reibungsloser unterwegs sein können.

1.3 Aktueller Stand der Planung

Die Vorplanung begann im September 2023, beauftragt durch die traffiQ an das Ingenieurbüro BPR. Aktuell befindet sich das Projekt in der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3 gem. HOAI) unter Federführung der VGF, während die Grundlagenermittlung sowie die Vorplanung durch traffiQ durchgeführt wurde. Die Planfeststellung ist bis 2027 geplant, sodass der Baubeginn 2028 erfolgen kann. Die Fertigstellung wird für Ende 2029 bzw. Frühjahr 2030 angestrebt. Die Gesamtkosten für diesen Bauabschnitt belaufen sich nach derzeitigem Stand auf rund 40 Millionen Euro.

2. Bauabschnitt Nord (Los 2): Umgestaltung der Düsseldorfer Straße inkl. Der Haltestelle Platz der Republik

2.1 Trassierung

Die Haltestelle Platz der Republik wird auf drei Gleise erweitert, um den steigenden Fahrgastzahlen gerecht zu werden und eine effiziente Straßenbahnanbindung zwischen Hauptbahnhof und Messe bzw. Höchst zu gewährleisten. Zwei Gleise werden in Richtung Messe bzw. Höchst geführt, während ein weiteres in Richtung Hauptbahnhof verläuft. Die Haltestelle erhält einen Mittel- und einen Seitenbahnsteig, sodass zwei 40-Meter-Straßenbahnfahrzeuge hintereinander halten können.

Zur Verbesserung der Verkehrsführung wird die Anzahl der Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr reduziert. Die westliche Fahrtrichtung wird für den MIV gesperrt und erhält anstatt dessen künftig eine Fahrradspur. Drei neue Fußgängerquerungen erhöhen die Sicherheit und verbessern die Verbindung zwischen den Straßenseiten. Die Verkehrssteuerung wird durch neue Lichtsignalanlagen optimiert, die Radverkehrsinfrastruktur überarbeitet und erweitert. Maßnahmen für den Lieferverkehr sorgen für einen reibungslosen Ablauf.

2.2 Verkehrsführung / MIV

Die neue Straßenführung wird gezielt angepasst, um eine optimierte Verkehrsregelung und eine nachhaltige Mobilität zu gewährleisten. Dabei kommen neue Lichtsignalanlagen zum Einsatz, die den Verkehrsfluss verbessern und für eine effiziente Steuerung sorgen.

Durch die geplante Umgestaltung entfällt die bisher für den motorisierten Individualverkehr in Richtung Messe und Höchst genutzte Fahrstreifen. Stattdessen wird der Autoverkehr künftig über die Karlstraße geleitet. Gleichzeitig wird die Berücksichtigung des Anlieferverkehrs sowie der Strukturen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in die Planung einbezogen, um eine funktionale und ausgewogene Verkehrslösung sicherzustellen. Diese Maßnahme trägt zu einer effizienteren und umweltfreundlicheren Gestaltung des Verkehrsraums bei und fördert eine nachhaltige Mobilität in der Stadt. Ein besonderer Fokus liegt auf der Radverkehrsführung, die gemäß den Vorgaben des Radentscheid Frankfurt optimiert wird. Dadurch soll der Fahrradverkehr sicherer und besser integriert werden.

2.3 Aktueller Stand der Planung

Die Vorplanung begann im September 2023, beauftragt durch die traffiQ an das Ingenieurbüro BPR. Aktuell befindet sich das Projekt in der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3 gem. HOAI) unter Federführung der VGF, während die Grundlagenermittlung sowie die Vorplanung durch traffiQ durchgeführt wurde. Die Planfeststellung ist bis 2027 geplant, sodass der Baubeginn 2028 erfolgen kann. Die Fertigstellung wird für Ende 2029 bzw. Frühjahr 2030 angestrebt. Die Gesamtkosten für diesen Bauabschnitt belaufen sich nach derzeitigem Stand auf rund 32 Millionen Euro.

3. Zwischenfazit und weitere Schritte

Beide Bauabschnitte bilden zusammen eine Gesamtentwicklungsmaßnahme zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs rund um den Hauptbahnhof und die Düsseldorfer Straße in Frankfurt am Main und werden als eine zusammenhängende Maßnahme für die Nutzen-Kosten-Untersuchung und das Planfeststellungsverfahren betrachtet sowie eingereicht. Dazu soll nun eine Abstimmung mit den Fördergebern stattfinden sowie die Erstellung einer detaillierten Nutzen-Kosten-Untersuchung in die Wege geleitet werden.

Kostenübersicht:

- Baukosten der Maßnahme: rund 56,5 Mio. € (netto)
- Baunebenkosten der Maßnahme: rund 16 Mio. € (netto)
- Gesamtkosten der Maßnahme: ca. 72,5 Mio. € (netto)

Weitere Schritte:

- Detailabstimmungen mit den Fördergebern von Hessen Mobil, anschließend Detailabstimmungen mit den Fördergebern auf Bundesebene
- Erstellung der Nutzen-Kosten-Untersuchung gemäß GVFG-Anforderungen
- Planfeststellung bis 2027, Baubeginn 2029, Fertigstellung 2031

IV. Leistungsbeschreibung

Durchführung einer zusammenhängender Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Gesamtentwicklung „Viergleisiger Ausbau der Kombihaltestelle Hauptbahnhof für Straßenbahnen und Linienbusse (inkl. Düsseldorfer Straße)“, Frankfurt am Main

Bauabschnitt Süd (Los 1)

Viergleisiger Ausbau der Kombihaltestelle Frankfurt Hauptbahnhof für Straßenbahnen und Linienbusse (inklusive Neuordnung des Straßenraums) und

Bauabschnitt Nord (Los 2)

Umgestaltung der Düsseldorfer Straße (inklusive der Haltestelle Platz der Republik) in Frankfurt am Main

1. Leistungsumfang: Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)

1.1 Ausgangslage

Der Frankfurter Hauptbahnhof und die Düsseldorfer Straße mit der Haltestelle Platz der Republik sind zentrale Verkehrsknotenpunkte des regionalen und städtischen Nahverkehrs. Aufgrund steigender Fahrgastzahlen und der geplanten Netzerweiterung gemäß dem Nahverkehrsplan 2021 besteht erheblicher Anpassungsbedarf der bestehenden Infrastruktur.

Die aktuelle zweigleisige Straßenbahnhaltestelle am Hauptbahnhof sowie die überlastete Haltestelle Platz der Republik können das erhöhte Fahrgastaufkommen nicht mehr effizient bewältigen. Der Ausbau dieser Haltestellen ist erforderlich, um eine optimierte Netzanbindung und verbesserte Umsteigewege zu gewährleisten.

1.2 Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)

Im Rahmen des geplanten viergleisigen Ausbaus der Haltestelle ‚Hauptbahnhof‘ sowie der dreigleisigen Erweiterung der Haltestelle ‚Platz der Republik‘ soll eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) gemäß den aktuellen Bewertungsverfahren durchgeführt werden, um die Förderfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu bestätigen. Dabei sollen u.a. folgende Aspekte untersucht werden:

- **Verkehrliche Auswirkungen der Erweiterung:** Analyse der betrieblichen Effizienz und Bewertung der Leistungsfähigkeit der zusätzlichen Gleise, insbesondere in Bezug auf die steigenden Fahrgastzahlen während der Spitzenzeiten
- **Einfluss auf das Stadtbahn-/Straßenbahnnetz:** Untersuchung der betrieblichen Auswirkungen der Erweiterung, insbesondere der Optimierung der Verknüpfung zwischen Hauptbahnhof und Messe/Höchst

- **Optimierung der Haltestellenkapazität:** Bewertung des Potenzials zur Reduktion von Wartezeiten und Sicherstellung eines reibungslosen Betriebs trotz hoher Frequenzen
- **Betriebsstabilität:** Untersuchung des Einflusses auf die Verspätungsminimierung sowie die bessere Fahrplanabstimmung mit Anschlussverbindungen

1.3 Leistungsumfang

Im Zuge der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) sind folgende Aufgaben durchzuführen:

- **Durchführung** bzw. **Erstellung** der **standardisierten, regulären NKU** gemäß den geltenden Bewertungsverfahren zur Ermittlung der Förderfähigkeit nach GVFG
- **Berücksichtigung fakultativer Modellbausteine**, insbesondere „**Kapazitätsengpässe in der Hauptverkehrszeit (HVZ)**“, sowie **weiterer als sinnvoll erachtete fakultative Modellbausteine** (vgl. hierzu Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr, Version 2016+), beispielsweise „Betriebsqualität“ oder „Veranstaltungsverkehre/besondere Aspekte touristischer Verkehre“
 - **Fakultative Modellbausteine sind mit dem Zuwendungsgeber abzustimmen**
- **Erarbeitung Leistungsbausteine** und Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber zur Definition der finalen Untersuchungsinhalte
- **Bewertung der betrieblichen Qualität**, einschließlich des Einflusses auf Verkehrsfluss, Verspätungsminimierung und Fahrplanstabilität, als potenziellen Beitrag zum Nutzen-Kosten-Verhältnis
- **Folgekostenberechnung: Prüfung der langfristigen finanziellen Auswirkungen** der Maßnahmen
- **Berichtswesen & Dokumentation**

Dabei müssen alle erforderlichen Analysen und Berechnungen gemäß den aktuellen Vorgaben für reguläre Nutzen-Kosten-Untersuchungen durchgeführt werden.

1.4 Zusammenarbeit, Pflichten der Parteien

Der AN führt die Leistungen in enger Abstimmung mit dem AG durch und erteilt auf Anforderung ohne besonderes Entgelt Auskunft auch über Teilergebnisse und Arbeitsschritte.

Der AN hat auf Wunsch des AG auch nach Übergabe und Endabnahme der Leistungen an Diskussionen, Besprechungen etc. teilzunehmen; dieser Aufwand wird dann gesondert honoriert. Im Angebot sind diese Termine mit einem Pauschalpreis je Termin anzubieten, der alle Kosten des AN sowie auch die Kosten für die Vorbereitung von Besprechungen einschließlich der dafür benötigten Materialien wie z.B. einer Tischvorlage oder Präsentation beinhaltet. Zudem erstellt der AN die Niederschrift.

Der AG stellt dem AN alle zur Leistungserbringung notwendigen Dateien zur Verfügung.

Der AG ist dem AN bei der Beschaffung der notwendigen Informationen, auch bei außerstädtischen Behörden und Institutionen behilflich.

Noch vor der ersten Kontaktaufnahme bei nichtstädtischen Institutionen hat der AN den AG zu informieren.

1.5 Begleitung der Untersuchungen

Der AN bereitet alle Besprechungen inhaltlich, mit Tischvorlagen u. ä. sowie Tagesordnungen vor. Der AN erstellt die Niederschriften der Besprechungen. Zusätzlich sollen optionale Termine mit einem Pauschalpreis angeboten werden. Der Pauschalpreis der optionalen Termine soll alle Kosten des AN sowie auch die Kosten für die Vorbereitung von Besprechungen einschließlich der dafür benötigten Materialien wie z.B. einer Tischvorlage oder Präsentation beinhalten.

1.6 Berichtsform

Die Untersuchung ist durch den AN in einem abschließenden Bericht darzustellen und die erzielten Ergebnisse nachvollziehbar zu erläutern. Das Material ist übersichtlich aufzubereiten und die Ergebnisse grafisch darzustellen.

- Der Untersuchungsbericht ist in **vierfacher Ausfertigung** einzureichen.
- Der Bericht ist **standardmäßig mit den ausgefüllten Formblättern als Anlage** zu versehen
- Der Untersuchungsbericht ist im **PDF- und DOC-Format** vorzulegen
- Neben dem eigentlichen Bericht ist durch den AN jeweils auch ein **neutralisiertes Exemplar** ohne Logo des AN vorzulegen
- Darstellungen sind in einem mit dem AG abzustimmenden **Grafikformat** zu liefern
- **Kurzfassung des Berichts:** Zusätzlich wird eine zusammenfassende Darstellung der Untersuchungsergebnisse erstellt, die speziell für politische Gremien o.ä. aufbereitet ist. Diese Kurzfassung stellt die zentralen Erkenntnisse übersichtlich dar und dient der schnellen Informationsverteilung an Entscheidungsträger

Neben dem eigentlichen ist durch den AN jeweils auch ein neutralisiertes Exemplar, insbesondere ohne Logo des AN vorzulegen. Darstellungen sind in einem mit dem AG abzustimmenden Graphikformat zu liefern.

1.7 Unterlagen, Software

Die von dem AN zur Erfüllung dieses Vertrages gefertigten und beschafften sowie die ihm überlassene Unterlagen in digitaler sowie in analoger Form sind mit Übergabe der Leistungen dem AG auszuhändigen und sind oder werden zu diesem Zeitpunkt sein Eigentum.

1.8 Arbeitsprogramm und Zeitplanung

Der AN legt mit seinem Angebot die beabsichtigte Vorgehensweise in einem Arbeitsprogramm sowie einen entsprechenden detaillierten Zeitplan vor und definiert Meilensteine. Als Meilensteine sind hier z.B. definierte Arbeitsergebnisse zu verstehen, zu denen der AN den AG informiert und ggf. eine Entscheidung oder Abstimmung zur Fortführung erforderlich ist. Die Kosten der einzelnen Punkte des Arbeitsprogramms sind darzustellen.

1.9 Hinweis zur Kostenberechnung

Die Gesamtmaßnahme befindet sich derzeit in der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) gemäß HOAI. Für beide Bauabschnitte liegen aktuell lediglich Kostenschätzungen vor, die im Rahmen der vorangegangenen Leistungsphase 2 (Vorplanung) erstellt wurden. Diese Schätzungen basieren auf ersten konzeptionellen Ansätzen und dienen als vorläufige Grundlage für die Projektbewertung.

Eine belastbare und detaillierte Kostenberechnung gemäß Leistungsphase 3 wird erst nach Abschluss der Entwurfsplanung erstellt. Sie berücksichtigt die konkretisierten Planungsunterlagen und die vertiefte Ausarbeitung der Projekteinhalte. Die Einreichung der Kostenberechnung erfolgt voraussichtlich erst nach Auftragserteilung.