

Projektbeschreibung

für

Leistungen der Bauleistungen

der Projekte

**Los 1: Viergleisiger Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Frankfurt
Hauptbahnhof inkl. der Umgestaltung der verkehrlich angrenzenden
Verkehrsräume**

**Los 2: Umgestaltung Düsseldorfer Straße inklusive der Haltestelle
Platz der Republik (optional)**

1. Beschreibung der Maßnahme

Die Maßnahmen „Viergleisiger Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Frankfurt Hauptbahnhof (Los1)“ sowie die „Umgestaltung Düsseldorfer Straße inklusive der Haltestelle Platz der Republik (Los 2)“ sind zentrale Bestandteile der verkehrlichen und städtebaulichen Weiterentwicklung im Umfeld des Frankfurter Hauptbahnhofs. Sie stehen im direkten Zusammenhang mit dem Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung 2021) sowie weiteren strategischen Beschlüssen zur Förderung des ÖPNV und der Verkehrswende.

Die Projekte werden unter **Federführung der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF)** umgesetzt und befinden sich aktuell in der **Leistungsphase 3 nach HOAI**. Ziel ist die signifikante Kapazitätssteigerung im Straßenbahnverkehr, die Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen ÖPNV-Trägern sowie die barrierefreie und klimafreundliche Umgestaltung des öffentlichen Raums.

Vor Beginn der Bauausführung ist das erforderliche Baurecht im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zu schaffen. Hierfür werden die vorhandenen Planunterlagen hinsichtlich ihrer Aktualität überprüft – insbesondere im Hinblick auf verkehrliche und städtebauliche Rahmenbedingungen sowie geltende technische Regelwerke.

Die bauleistungslogischen Anforderungen sind aufgrund der räumlichen und betrieblichen Komplexität besonders hoch. Die Maßnahmen erfolgen in einem dicht genutzten Verkehrsraum mit zahlreichen Schnittstellen zu weiteren Infrastrukturprojekten – insbesondere zu den Vorhaben der Deutschen Bahn. Die Bauleistungslogistik muss daher frühzeitig und integrativ in Abstimmung mit der Deutschen Bahn (u.a. DB InfraGO AG) geplant werden, um den Bauablauf störungsfrei und effizient zu gestalten.

1.1 Allgemeines

Die gegenwärtige Situation rund um den Frankfurter Hauptbahnhof entspricht in ihrer städtebaulichen Gestaltung und Funktion als zentrales Verkehrsdrehkreuz zwischen Nah- und Fernverkehr nicht mehr den heutigen Anforderungen. Im Rahmen des 2021 beschlossenen Nahverkehrsplans für die Stadt Frankfurt wurde unter anderem der Ausbau des Straßenbahnnetzes mit neuen Linien und einer höheren Taktung über den Hauptbahnhof festgelegt. Um die Kapazität des ÖPNV zu erhöhen, ist daher der Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Frankfurt Hauptbahnhof sowie des nördlichen Anschlussraums der Düsseldorfer Straße inklusive Haltestelle dringend erforderlich.

Für den südlichen Anschlussraum (Baseler Platz und Gutleutstraße) ist eine Neubaustrecke mit Wendemöglichkeit sowie Anpassungen an der Bestandsstrecke vorgesehen. Die Neubaustrecke in der Gutleutstraße ist notwendig, da die bestehende Betriebsstrecke in der Mannheimer Straße – über die der Betriebshof Gutleut derzeit angebunden ist – während der Bauzeit des Fernbahntunnels aufgrund der erforderlichen Baugruben nicht betriebsfähig bleibt. Das Teilprojekt Gutleutstraßenbahn ist nicht Bestandteil dieser Beauftragung, grenzt jedoch unmittelbar an die hier beschriebenen Maßnahmen an und wird zeitlich versetzt realisiert. Die Schnittstelle ist in die Planung zu integrieren

Im Sinne der Verkehrswende ist die Schaffung barrierefreier Fußgängerüberwege sowie einer durchgängigen Radverkehrsinfrastruktur von zentraler Bedeutung. Bereits 2019 wurde der Beschluss zur „Fahrradstadt Frankfurt“ gefasst, der konkrete Vorgaben zum Ausbau der Radinfrastruktur enthält. Mit dem Ausbau von ÖPNV und Radverkehrsinfrastruktur soll eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erreicht werden. In diesem Zuge wird auch die Anzahl der MIV-Fahstreifen reduziert. Diese Maßnahmen sind Teil einer übergeordneten Strategie zur Eindämmung des Klimawandels und zur Anpassung an klimatische und städtische Herausforderungen.

Aufgrund paralleler Planungs- und Umsetzungsvorhaben der Deutschen Bahn, insbesondere zum Fernbahntunnel, bestehen eng getaktete Zeitfenster für die einzelnen Maßnahmen rund um den Hauptbahnhof (Ausbau Straßenbahnhaltestelle, Umgestaltung Düsseldorfer Straße, Bau Gutleutstraßenbahn).

Zwischen der Stadt Frankfurt am Main (vertreten durch das Amt für Straßenbau und Erschließung, ASE) und der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) wurde eine Planungs- und Bauvereinbarung (PuB) geschlossen. Die VGF hat die Federführung für beide Lose übernommen und verantwortet die Projektleitung. Das Projekt befindet sich aktuell in der Leistungsphase 3.

1.2 Los 1 - Viergleisiger Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Frankfurt Hauptbahnhof

1.2.1 Planungsraum

Der Planungsraum umfasst den direkten Vorplatz mit der Straße „Am Hauptbahnhof“ vor dem Frankfurter Hauptbahnhof. Die angrenzenden Straßen – Mannheimer Straße, Baseler Straße, Wiesenhüttenstraße, Münchener Straße, Kaiserstraße, Karlsstraße, Taunusstraße, Düsseldorfer Straße und Poststraße – gehören nur zu kleinen Teilen zum Planungsraum.



Neben dem Verkehrsraum umfasst der Planungsraum auch die angrenzenden östlichen Seitenräume sowie den Vorplatz direkt vor dem Hauptportal des Hauptbahnhofs. Für diesen Bereich ist eine temporäre Lösung für die Wegebeziehungen zwischen Bahnhofsviertel, Straßenbahnhaltestelle und Hauptbahnhof während der Bauphasen des Fernbahntunnels ab 2029 vorzusehen. Die Vorplatzbereiche nördlich (Nordtasche) und südlich (Südtasche) sowie

die Flächen nördlich und südlich des Bahnhofsgebäudes sind Gegenstand separater Planungen mit Fokus auf Stadtgestaltung und nicht Bestandteil dieser Beauftragung.

- Der Planungsraum umfasst eine Fläche von ca. 22.460 m², wobei ein Großteil der Fläche den Verkehrsanlagen zugeordnet werden kann. Eine genaue Differenzierung zwischen Verkehrs- und Freianlagen erfolgt nicht durch die Auftraggeberin (AG), sondern ergibt sich aus der Vorplanung.
- Die Aufgänge aus der B-Ebene sowie Entrauchungsöffnungen sind nicht Bestandteil der Planung, müssen jedoch als Zwangspunkte berücksichtigt und integriert werden.
- Im Norden (Düsseldorfer Straße) und Süden (Baseler Straße) werden parallel Ausbauprojekte für die Straßenbahn verfolgt. Daher ist ein dynamischer Planungsprozess zu erwarten, bei dem sich Anforderungen und Rahmenbedingungen regelmäßig ändern können. Die Schnittstellen zu den angrenzenden Verkehrsprojekten (ASE, DB und VGF) sind entsprechend zu berücksichtigen.

1.2.2 Bestandssituation

Der Vorplatz des Frankfurter Hauptbahnhofs ist derzeit durch eine hohe Nutzungs- und Verkehrsdichte geprägt – sowohl im motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Hinzu kommen vielfältige weitere Akteure, deren Anforderungen bislang nur unzureichend mit den Belangen des Fuß- und Radverkehrs sowie einer klimaangepassten Stadtgestaltung in Einklang gebracht wurden. In den kommenden Jahren wird die Nutzung des Areals zunehmend eingeschränkt, da der Vorplatz im Zuge verschiedener Bauvorhaben – darunter auch Maßnahmen unter Federführung der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) – als Baustelleneinrichtungsfläche dient. Die Fläche wird daher durch unterschiedliche Interimszustände geprägt sein, was für die Baulogistik eine besondere Herausforderung darstellt und frühzeitig in der Planung berücksichtigt werden muss.

Der Vorplatz vor dem Hauptportal wird im Norden durch Flächen der Außengastronomie (Nordtasche) abgegrenzt. In der direkten Fußgängerachse zwischen Haupteingang und Kaiserstraße befindet sich aktuell ein breiter Treppenabgang in die B-Ebene, der im Rahmen der geplanten Umgestaltung geschlossen wird. Dadurch entstehen zusätzliche nutzbare Flächen, die baulogistisch relevant sind. Die angrenzenden Vorplatzbereiche im Norden und Süden stehen aufgrund der Baustelleneinrichtungsflächen künftig nicht mehr zur Verfügung. Aufgrund der räumlichen Enge wird der Bereich vor dem Hauptportal überwiegend für Fußgängerströme zwischen Bahnhofsgebäude und Innenstadt genutzt.

Der Verkehrsraum östlich des Vorplatzes enthält in Mittellage die zweigleisige Straßenbahntrasse sowie die zweigleisige Straßenbahnhaltestelle, die nördlich der Sicht- und Fußgängerachse zwischen Kaiserstraße und Hauptportal liegt. Südlich der Haltestelle befinden sich zwei Gleisdreiecke mit Abzweigen in Richtung Osten (Altstadt über Münchener

Straße) und Richtung Westen (Betriebshof Gutleut über Mannheimer Straße). Beidseitig der Straßenbahntrasse verlaufen die Fahrstreifen des MIV. Gemäß dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 29.08.2019 (§4424) wurde ein nördlicher MIV-Fahrstreifen provisorisch als Radfahrstreifen umgewidmet. In südlicher Fahrtrichtung besteht derzeit keine Radinfrastruktur.

Der Straßenbahnbetrieb am Vorplatz umfasst sechs Linien, von denen fünf die zentrale Haltestelle vor dem Hauptportal bedienen. Die Linie 12 biegt bereits vor Erreichen der Haltestelle in die Münchener Straße ab. Schon heute ist die bestehende Infrastruktur nicht in der Lage, das Fahrplanangebot störungsfrei abzuwickeln. Insbesondere im Bereich der Gleisdreiecke kommt es regelmäßig zu Verspätungen. Zusätzliche Beeinträchtigungen entstehen durch Querungen und stark belastete Knotenpunkte mit dem MIV. In den kommenden Jahren ist mit einer weiteren Angebotsausweitung im Straßenbahnverkehr zu rechnen, was die Anforderungen an die Bauleistungs- und die Koordination der Bauphasen zusätzlich erhöht.

1.2.3 Stand der Planung

Die Vorplanung für den viergleisigen Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Frankfurt Hauptbahnhof wurde am 21.03.2024 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Die Planung wird aktuell unter Federführung der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) in der Leistungsphase 3 weiterentwickelt. Die VGF verantwortet die Koordination und Umsetzung der Planungsschritte sowie die Integration bauleistungs- und koordinationsanforderungen in die Gesamtmaßnahme.

Die Straßenbahnhaltestelle ist als viergleisige Anlage mit zwei Mittelbahnsteigen konzipiert. Die Bahnsteiglängen sind so ausgelegt, dass jeweils zwei 40-Meter-Wagen hintereinander halten können. Dies gewährleistet einen barrierefreien Ein- und Ausstieg für die Fahrgäste und trägt zur Kapazitätssteigerung bei. Zusätzlich ist vorgesehen, dass auf den beiden mittleren Gleisen auch Linienbusse verkehren und halten, um ein schnelles und komfortables Umsteigen zwischen Straßenbahn und Bus zu ermöglichen. Nördlich des Haltestellenbereichs wird eine neue Querung für den Fuß- und Radverkehr geschaffen. Die bestehende Verbindung von der Kaiserstraße zum Hauptportal des Hauptbahnhofs bleibt als zentrale Fußgängerachse erhalten und wird mit voll signalisierten Übergängen ausgestattet. Diese Achse ist auch während der Bauphasen bauleistungstechnisch besonders zu schützen und in temporäre Verkehrsführungen einzubinden.

Um den erforderlichen Raum für die Erweiterung der ÖPNV-Anlagen zu schaffen, werden die MIV-Fahrstreifen auf jeweils einen pro Richtung reduziert. Darüber hinaus ist eine Sperrung der Taunusstraße für den MIV vorgesehen, um die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts zu erhöhen. In beiden Fahrtrichtungen wird eine vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsanlage geplant, die sowohl in der Endausbaustufe als auch in den Interimszuständen berücksichtigt werden muss.

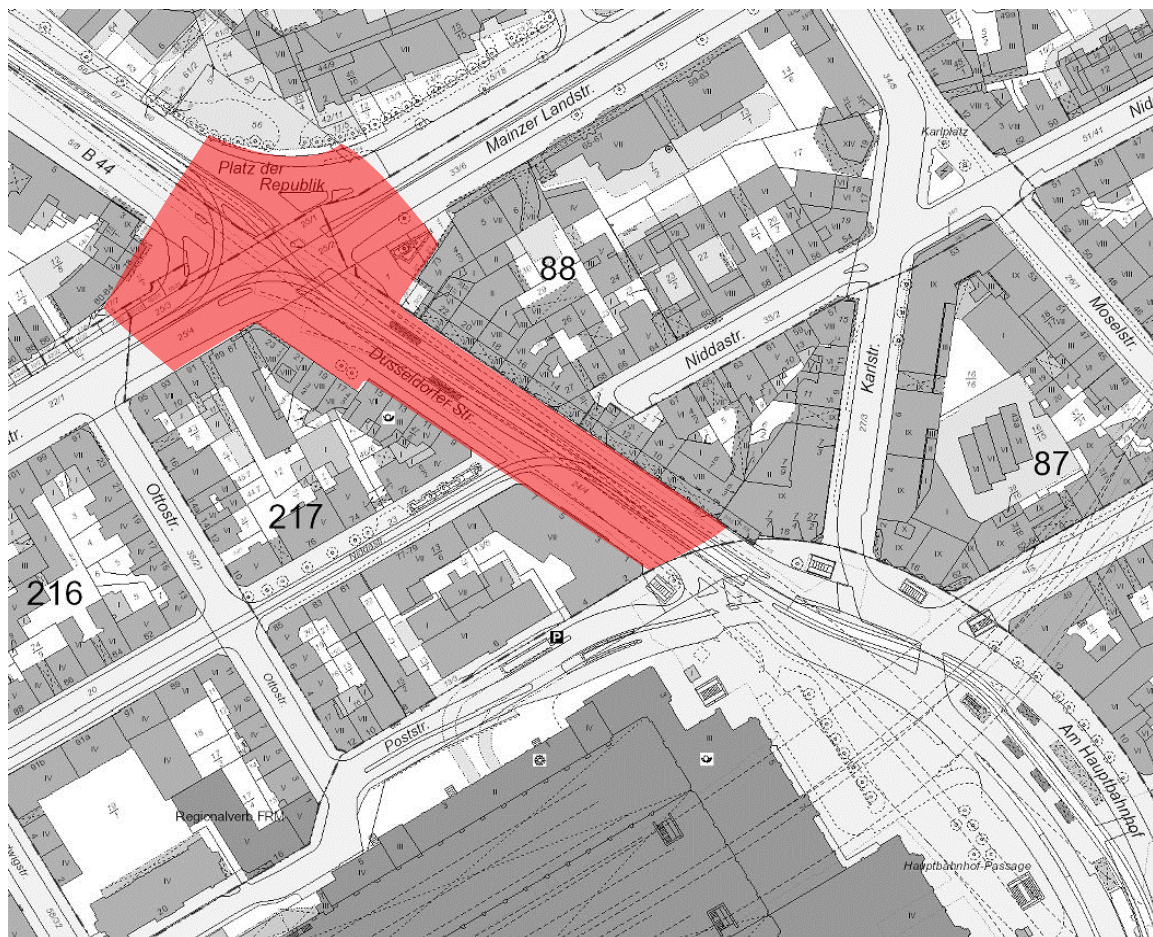
1.3 Los 2 - Umgestaltung Düsseldorfer Straße inklusive Haltestelle Platz der

Republik

1.3.1 Planungsraum

Der Planungsraum für Los 2 umfasst die Düsseldorfer Straße im Abschnitt nordwestlich der Einmündung Poststraße bis einschließlich des Platzes der Republik mit der gleichnamigen Straßenbahnhaltestelle. Darüber hinaus gehören die Abbiegebeziehungen in und aus der östlichen sowie westlichen Mainzer Landstraße sowie in die Poststraße zum Planungsraum.

Die genaue räumliche Lage des Planungsraums ist in der zugehörigen Abbildung dargestellt. Für die bauplanerische Planung sind insbesondere die verkehrlichen Schnittstellen und die Lage der Haltestelle Platz der Republik von zentraler Bedeutung, da hier während der Bauphasen mit erheblichen Einschränkungen und Interimsführungen zu rechnen ist.



1.3.2 Bestandssituation

In der Düsseldorfer Straße verläuft mittig eine zweigleisige Straßenbahntrasse mit der

zweigleisigen Haltestelle „Platz der Republik“, die östlich des Platzes liegt. Westlich der Haltestelle befindet sich ein Gleisdreieck mit einem Abzweig in die Mainzer Landstraße. In nordwestlicher Richtung führt die Straßenbahntrasse entlang der Friedrich-Ebert-Anlage (B44) weiter in Richtung Messe. Beidseitig der Straßenbahntrasse verlaufen jeweils zwei Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Die Haltestelle „Platz der Republik“ wird aktuell von sechs Straßenbahnlinien bedient (Linien 11, 14, 16, 17, 21). Die Linien 11, 14 und 21 nutzen das Gleisdreieck und fahren westwärts in Richtung Höchst, während die Linien 16 und 17 geradeaus in Richtung Messe verkehren. Die bestehende Infrastruktur stößt bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Eine Betriebs- und Verkehrssimulation, die im Rahmen der Planung zur Umgestaltung der Straßenbahnhaltestelle Frankfurt Hauptbahnhof durchgeführt wurde, bestätigt, dass das Fahrplanangebot künftig nicht mehr störungsfrei abgewickelt werden kann.

Für die Baulogistik sind insbesondere die betrieblichen Belastungsspitzen durch Stadion- und Veranstaltungsverkehre zu berücksichtigen. In diesen Fällen wird verstärkt die sogenannte „Fußballschleife“ befahren – ein Abzweig in die Niddastraße, der sonst nur als Betriebsstrecke genutzt wird. Diese temporären Nutzungsszenarien stellen besondere Anforderungen an die Baustellenorganisation und die Sicherstellung des Betriebs während der Bauphasen.

1.3.3 Stand der Planung

Die verkehrliche Vorplanung zur Umgestaltung der Düsseldorfer Straße inklusive der Haltestelle „Platz der Republik“ wurde im Mai 2025 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Die Planung erfolgt unter Federführung der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF), die die Koordination des Projekts sowie die Integration baulogistischer Anforderungen verantwortet. Das Projekt befindet sich aktuell in der Leistungsphase 3.

Im Rahmen der verkehrlichen Planung wird eine barrierefreie Haltestelle für Straßenbahnen und Busse vorgesehen. Die erforderlichen Gleisanpassungen erfolgen in Fahrtrichtung Osten mit Anbindung an die Planung des viergleisigen Ausbaus der Straßenbahnhaltestelle Frankfurt Hauptbahnhof sowie in Richtung Süden und Westen an den Bestand. Die beschlossene Vorplanung sieht vor, die Anzahl der Straßenbahngleise im Haltestellenbereich von zwei auf drei zu erhöhen.

Die Haltestelle erhält eine nutzbare Länge von ca. 80 Metern, sodass zwei 40-Meter-Straßenbahnwagen hintereinander an einer Bahnsteigkante halten können. Für den Fußverkehr sind drei oberirdische Querungen der Düsseldorfer Straße geplant – jeweils an den beiden Bahnsteigenden sowie am U-Bahn-Ausgang an der Ecke Poststraße/Düsseldorfer Straße. Diese Querungen werden vollständig signalisiert, um insbesondere mobilitäts- und seheingeschränkten Personen eine sichere Überquerung der MIV-Fahrbahnen und Straßenbahngleise zu ermöglichen. Die baulogistische Planung muss diese Querungen in allen Bauphasen berücksichtigen und sicherstellen.

Neben der Kapazitätserweiterung ist ein zentrales Ziel der Planung die barrierefreie Erreichbarkeit und Nutzung der Haltestellen für Straßenbahn und Bus. Die grundlegenden Ansätze hierzu wurden bereits geprüft. Für die Stadtgestaltung wird im Rahmen der Vorplanung ein Maßnahmenkatalog bzw. Ideenblatt erstellt. Der bestehende Baumbestand bleibt unangetastet.

Von Süden kommend (aus Richtung Hauptbahnhof) reduziert sich die viergleisige Straßenbahntrasse, die nach dem Umbau an der Haltestelle Hauptbahnhof entsteht, auf Höhe der Poststraße zu einer zweigleisigen Kombitrasse. Die weitere Führung der Trasse in der Düsseldorfer Straße ist Gegenstand der laufenden Vorplanung und kann derzeit noch nicht abschließend beschrieben werden. Am Knotenpunkt mit der Mainzer Landstraße sollen alle Fahrbeziehungen für die Straßenbahn erhalten bleiben.

Ein weiteres Ziel der Planung ist die Realisierung einer dem aktuellen Stand der Technik entsprechenden Radverkehrsanlage in beide Fahrtrichtungen. Auch diese Infrastruktur muss in der bauplanerischen Umsetzung berücksichtigt und in temporäre Verkehrsführungen integriert werden.

2. Projektziele

Die Zielsetzung zur Ausführung der Baulogistikleistungen durch den Auftragnehmer besteht darin, den Auftraggeber konstruktiv und effektiv bei der Organisation, Koordination und Umsetzung der baulogistischen Anforderungen zu unterstützen. Dies umfasst die eigenständige Planung, Steuerung und Abwicklung sämtlicher baulogistischer Aufgaben zur Sicherstellung eines reibungslosen Bauablaufs der Gesamtmaßnahme, gemäß des unter **Anlage 8** aufgeführten Leistungsbildes sowie den in **Anlage 9** dargelegten Teilleistungstabellen.

Beide Teilprojekte – der viergleisige Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Frankfurt Hauptbahnhof sowie die Umgestaltung der Düsseldorfer Straße inklusive der Haltestelle Platz der Republik – befinden sich aktuell in der **Leistungsphase 3 nach HOAI**. Eine übergeordnete Baulogistikplanung war bislang nicht implementiert. Die Leistungen des Auftragnehmers richten sich daher nach dem **AHO-Heft Nr. 25 „Leistungen für Baulogistik“**, wobei insbesondere vorbereitende Aufgaben im Hinblick auf die baustellenbezogene Organisation, temporäre Verkehrsführung, Materiallogistik sowie die Koordination mit Dritten nachzuholen und in die laufende Planung zu integrieren sind.

Der Auftragnehmer verpflichtet sich zu einer intensiven und regelmäßigen Abstimmung mit der Deutschen Bahn (DB) sowie dem von der DB beauftragten Baulogistiker und Baulogistikunternehmen. Diese Abstimmung ist zwingend erforderlich, um einen reibungslosen Ablauf der Leistungen sicherzustellen und Schnittstellenkonflikte zu vermeiden. Der Auftragnehmer hat sicherzustellen, dass alle relevanten Informationen zeitnah übermittelt und Abstimmungen proaktiv geführt werden. Ein erhöhter Austausch ist insbesondere in der Planungs- und Ausführungsphase notwendig, da die Maßnahmen der DB – insbesondere zum Fernbahntunnel, der Sanierung der B-Ebene sowie weiteren Teilmaßnahmen – zeitlich und räumlich eng mit den VGF-Projekten verzahnt sind.

Durch den Einsatz einer professionellen Baulogistik soll sichergestellt werden, dass die dem Projekt zugrunde liegenden Vorgaben – insbesondere hinsichtlich **Termine, Bauablauf, Zugänglichkeit, Sicherheit und Flächenmanagement** – von allen Projektbeteiligten eingehalten werden. Dies betrifft sowohl die bauliche Realisierbarkeit der Straßenbahnanlagen als auch die angrenzenden Bauwerke und Infrastrukturen, die während der Bauzeit funktionsfähig bleiben müssen.

Die Baulogistik hat die Aufgabe, die Interessen und Anforderungen aller Projektbeteiligten aufzunehmen und so zu koordinieren, dass die Projektziele in qualitativer, zeitlicher und organisatorischer Hinsicht erreicht werden. Dies beinhaltet insbesondere:

- die Abstimmung und Integration der baulogistischen Anforderungen mit den verschiedenen Planungsleistungen,
- die Prüfung und Bewertung alternativer baulogistischer Konzepte zur Optimierung von Bauablauf und Flächenbedarf,
- die Entwicklung und Umsetzung von Interimszuständen für Verkehr, Fußgängerführung

und Betriebsabläufe.

Darüber hinaus ist die Baulogistik verpflichtet, die Interessen der Mitglieder der Steuerungsgruppe als selbstständige Bauherren zu berücksichtigen und bei Meinungsverschiedenheiten oder Störungen im Bauablauf aktiv zum Interessenausgleich beizutragen. Bei Abweichungen oder Störungen im Bauprozess ist die Baulogistik unverzüglich verpflichtet, sowohl die Projektleitung der VGF als auch die Mitglieder der Steuerungsgruppe zu informieren und geeignete Maßnahmen zur Sicherstellung des Baufortschritts vorzuschlagen.

3. EDV

3.1 Richtlinien / Datenaustausch

Nach Abschluss der Bauphase sind die fortgeführten Ausführungsunterlagen (CAD-Zeichnungen) durch die jeweiligen Planungsbüros an die Auftraggeberin (VGF) zu übergeben. Ebenso sind während des Planungsprozesses CAD-Zeichnungen nach Abschluss der HOAI-Leistungsphasen 2, 3, 4 und 5 fortlaufend bereitzustellen.

Dem Auftragnehmer (AN) obliegt im Rahmen seiner Baulogistikleistungen die **Einhaltung auf Konformität mit den CAD-Richtlinien der VGF**. Die VGF stellt dem AN **keine** Softwarelösungen zur Verfügung. Der AN muss daher über geeignete EDV-Systeme verfügen, um die Prüfung und Verarbeitung der Daten eigenständig durchführen zu können.

In enger Abstimmung mit der CAD-Abteilung der VGF und der Projektleitung ist der AN verpflichtet, die Umsetzung der CAD-Richtlinien zu begleiten und die Erstellung sowie Übergabe der Bestandspläne zu koordinieren. Dies betrifft insbesondere baulogistisch relevante Pläne wie Baustelleneinrichtungsflächen, Verkehrsführungen, Interimszustände und logistische Schnittstellen.

Für den Datenaustausch gilt: Der VGF darf bei der Datenübernahme **keinerlei Nachbearbeitungsaufwand** durch Anpassungen an ihre Systeme entstehen. Alle beauftragten Darstellungsmittel sind auf EDV-Systemen zu erbringen und der VGF systemgerecht, ohne zusätzliche Berechnung, ständig aktuell zur Verfügung zu stellen.

Zum Datenaustausch zwischen allen Projektbeteiligten setzt die VGF einen Projektraum (Awaro) ein. Der AN hat sicherzustellen, dass alle baulogistisch relevanten Informationen dort vollständig, strukturiert und aktuell eingestellt werden.

- Tabellen sind mit **Microsoft Excel** zu erstellen
- Textdokumente mit **MS Word**
- Terminpläne mit **MS Project** in der jeweils aktuellen Version

Die in den **CAD- und AVA-Richtlinien** (Anlagen 2 und 3) angegebenen Soft- und Hardwarevoraussetzungen sind bindend. Diese Richtlinien sind durch den AN bei der Erfüllung seiner baulogistischen Leistungen strikt zu beachten.

3.2 Elektronisches Dokumentenmanagement

Die VGF beabsichtigt, für dieses Projekt ein **elektronisches Dokumentenmanagementsystem (DMS)** einzusetzen. Ziel dieses Systems ist es:

- eine geordnete und nachvollziehbare Verteilung von Dokumenten sicherzustellen – insbesondere Plandokumente, Schriftverkehr, Protokolle und Aufgaben,
- eine allgemein zugängliche Arbeitsplattform über eine Internetadresse bereitzustellen,
- die Projektabwicklung durch elektronischen Planversand und digitale Kommunikation zu beschleunigen.

Der Auftragnehmer (AN) hat dieses von der VGF bereitgestellte und durch alle Projektbeteiligten verbindlich zu nutzende System für die Dauer des Projekts **im Rahmen seiner Bauleistungen zu überwachen**. Dies umfasst insbesondere:

- die Sicherstellung der vollständigen und strukturierten Ablage bauleistungsrelevanter Dokumente (z. B. Baustellenlogistikpläne, Verkehrsführungskonzepte, Interimszustände, Lieferkoordinationspläne),
- die Überwachung der Nutzung durch alle Projektbeteiligten,
- die Unterstützung bei der Einhaltung von Fristen und Dokumentationspflichten im Rahmen der baulichen Umsetzung.

Nach Projektabschluss ist der AN verpflichtet, die **erforderlichen Datensicherungen und Datenmigrationen** vorzunehmen, sodass alle bauleistung relevanten Informationen dauerhaft und nachvollziehbar archiviert werden können.

Der AN erarbeitet gemeinsam mit dem Projektcontrolling der VGF die entsprechenden **Workflows für das Dokumenten- und Planmanagement**, einschließlich aller erforderlichen Änderungen oder Ergänzungen. Dabei sind insbesondere die Schnittstellen zwischen bauleistunglichen Prozessen und Planungsdokumentation zu berücksichtigen.

4. Termine / Leistungszeitraum

Der Auftragnehmer (AN) hat seine **Bauleistungen in die vorgegebene, festgelegte Terminplanung sowie in den vereinbarten und fortgeschriebenen Bauablauf** einzubinden. Er trägt die Verantwortung dafür, dass alle erforderlichen bauleistunglichen Planungs-, Koordinations- und Überwachungsleistungen innerhalb der vereinbarten Qualitäten, Fristen und des definierten Kostenrahmens erbracht werden und den Bauablauf in keiner Weise verzögern.

Die von der VGF im Rahmen ihres Rahmenterminplans in den **Anlagen 4a und 4b** aufgestellten Termine sind für den AN **verbindlich**. Die bauleistungliche Planung hat sich eng an diesen Terminen zu orientieren, insbesondere im Hinblick auf:

- die Einrichtung und Räumung von Baustellenflächen,
- die Steuerung von Liefer- und Entsorgungslogistik,
- die temporäre Verkehrsführung und Interimszustände,
- die Abstimmung mit Dritten, insbesondere der Deutschen Bahn und weiteren Infrastrukturträgern.

Sollten sich Verzögerungen ergeben, die der AN **nicht zu vertreten hat** und die den weiteren Bauablauf behindern, können sich die Termine im Einzelfall entsprechend verschieben. In solchen Fällen ist der AN verpflichtet, die Auswirkungen auf die Baulogistik frühzeitig zu analysieren, geeignete Gegenmaßnahmen vorzuschlagen und die Projektleitung der VGF sowie die Steuerungsgruppe unverzüglich zu informieren.

5. Hinweise zur Gestaltung des Angebotes

Die zur Erstellung eines Angebots erforderlichen Unterlagen sind dem **VHB-Formblatt 631 „Aufforderung zur Angebotsabgabe“** zu entnehmen.

Die Angebotsabgabe **ausschließlich für Los 1 oder Los 2 ist nicht zulässig**. Eine Beauftragung erfolgt **ausschließlich für beide Lose gemeinsam**. Der Auftragnehmer hat daher ein Angebot für die vollständige Erbringung der Baulogistikleistungen für:

- **Los 1:** Viergleisiger Ausbau der Straßenbahnhaltstelle Frankfurt Hauptbahnhof
- **Los 2:** Umgestaltung ~~der~~-Düsseldorfer Straße inklusive der Haltestelle Platz der Republik

einzureichen. Die Leistungen sind übergreifend zu planen, zu koordinieren und umzusetzen, insbesondere im Hinblick auf Schnittstellen, Terminplanung, Flächenmanagement und Abstimmung mit Dritten.