

DB Station & Service AG  
Regionalbereich Süd  
BM München

## Projektauftrag Verkehrsstation

# Geltendorf Regional-S-Bahn München

Bahnhofsname: Geltendorf  
Projektbezeichnung: Regional-S-Bahn Mü  
Bahnhofsnummer/Kat: 2058 / 3  
Streckenummer: 5370 u. 5520  
Name der Strecke: Mering - Weilheim und  
München Pasing - Buchloe  
Projektnummer: G.011710332



### Projektauftrag-Verzeichnis:

- |                       |            |                               |
|-----------------------|------------|-------------------------------|
| 1. PA erstellt        | 02.04.2020 | Jürgen Lindemann / Bm München |
| 2. PA bearbeitet      | 09.06.2020 | RB-Süd, B.Otto                |
| 3. PA an PI übergeben | 01.07.2020 | RB-Süd, B.Otto                |



## Änderungsverfolgung Projektauftrag

Änderungsanlass durch Name / Funktion	betrifft Ka- pitel	Beschreibung der Änderung	Da- tum	Entscheidung durch: Name / Funktion

Änderungen in den Randbedingungen des Projekts (Kosten, Termine, Projektumfang) bedürfen mindestens der Zustimmung des Leiters Bau- und Anlagenmanagement.

## Anlagen zum Projektauftrag

Anlagen	Angefügt [X]
1. Bestellerabhängige Dokumente 1.1 Verkehrliche Aufgabenstellung BEG, Infrastrukturdatenblatt 1.2 Bedarf Fahrkartenautomaten 1.3 Stellungnahme Leit- und Sicherungstechnik BZL LST 1.4 Stellungnahme Oberleitung DB Netz	x
2. Projektsteckbrief mit den Tabellenblättern 2.1 Übersicht 2.2 Baukostenplanung 2.3 Kostenaufteilung 2.4 Bau- und Planungskostenaufteilung 2.5 amp-Auswertung: Übersicht IH-Objekte aus POV - siehe Punkt 1.3 2.6 Information Projektcluster 2.7 Pauschale Zielkosten	x
3. Auswertung PLATO: Qualitätskennzahl Funktionalität Bahnsteige (Qkz)	X
4. Checkliste Bestandsunterlagen (unterschrieben)	X
5. Dokumentation Ortsbegehung	-
6. Weitere Anlagen - Konzeptstudie, Skizzen	-
7. Fotodokumentation	X
8. SIAG - Sicherheit am Bahnsteig	X
9. Flimasplan	X
10. Stellungnahme Elektrotechnik - Beteiligung in Lph 1-2	n.e.
11. Stellungnahme TK - Beteiligung in Lph 1-2	n.e.
12. Stellungnahme HLS - ggf. Beteiligung in Lph 1-2	n.e.
13. Stellungnahme Brandschutz - Beteiligung in Lph 1-2	n.e.
14. Stellungnahme HUB - ggf. Beteiligung in Lph 1-2	n.e.
15. Sofortmeldung, Information Bestandsdokumentation Lichtraumdaten	X
16. Aufzugsanlagen, Berücksichtigung Witterungseinflüsse, fachl. Vorgaben	X

## Inhaltsverzeichnis

<b>1 Projektübersicht</b>	<b>4</b>
1.1 Kurzübersicht	4
1.2 IST - Zustand	4
1.3 AMP - Bedarf	5
1.4 Qualitätskennzahlen (Qkz)	6
1.5 Barrierefreiheit	6
1.6 Auswertung Checkliste Bestandsunterlagen	6
1.7 Flächenmanagement	6
1.8 Verkehrliche Aufgabenstellung des Aufgabenträgers    Betriebliche Aufgabenstellung DB Netz    Verkehrliche Aufgabenstellung DB Netz	6
1.9 Geplante Maßnahmen	6
1.9.1 Projektumriss Verkehrsstation	6
1.9.2 Zusammenhangsmaßnahmen Empfangsgebäude	8
1.9.3 Vermietung und Vermarktung	9
1.9.4 Zusammenhangsmaßnahmen DB Netz AG	9
1.9.5 Zusammenhangsmaßnahmen DB Energie	9
1.9.6 Zusammenhangsmaßnahmen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)	9
<b>2 Termine</b>	<b>9</b>
2.1 Mustermeilensteinplan / Musterterminplan	9
2.2 Einordnung der Maßnahme in den Planungskalender „Fahren und Bauen“	9
<b>3 Kosten und Finanzierung</b>	<b>10</b>
3.1 Kosten	10
3.2 Finanzierungskonzept	10
<b>4 Schnittstellen &amp; Rahmenbedingungen</b>	<b>10</b>
4.1 Korrespondierende Maßnahmen	10
4.2 Besondere Rahmenbedingungen	10
<b>5 Risiken</b>	<b>12</b>
<b>6 Projektorganisation und Ressourcen</b>	<b>12</b>
6.1 Bauherr und Projektleitung	12
6.2 Ermittlung und Klärung Ansprechpartner	12
<b>7 Offene Punkte</b>	<b>12</b>
<b>8 Zustimmung zum Projektauftrag</b>	<b>13</b>

# 1 Projektübersicht

## 1.1 Kurzübersicht

**Inhalt:** Der Freistaat Bayern plant mit Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke (2. SBSS) in München die Einführung von zunächst drei Regional-S-Bahnlinien. Diese sollen über den heutigen S-Bahn-Bereich hinaus bis nach Landshut (S21X), Augsburg-Oberhausen (S23X) und Buchloe (S24X) verkehren. Um den Halt der Fahrzeuge mit einer Einstiegs-höhe von 96 cm zu ermöglichen ist an mehreren Stationen eine Anpassung erforderlich. Die betroffenen Stationen werden barrierefrei gemäß Ausstattungskatalog und Regelwerk der DB Station&Service AG gestaltet. In Geltendorf wird wegen des Mischbetriebes am Bahnsteig Gleis 1 die Höhe von 76 cm hergestellt. Dafür sind die Zugänge (Treppen, kurze Rampe, Aufzug) und das Bahnsteigdach an die neue Höhe anzupassen.

Die Finanzierung des Projekts übernimmt der Freistaat Bayern.

Der geschätzte GWU beträgt gemäß Projektsteckbrief (Kostenstand 2018) ca. 2.314 T EUR.

Abb.: Streckenabschn., Quelle: Stationsdatenbank Bayer. Eisenbahnges.m.b.H



## 1.2 IST – Zustand

### Anlage 2 Projektsteckbrief

**Inhalt:** Der Hausbahnsteig der Verkehrsstation Geltendorf am Gleis 1 liegt an der zweigleisigen, elektrifizierten Strecke 5520 München Hbf - Buchloe bei km 42,1+6. Derzeit weist der Hausbahnsteig eine Bahnsteighöhe von 55 cm, Bahnsteigbaulänge von 270 m und eine durchschnittliche Breite von 3,19 m auf. Der Bahnsteig ist mittels Treppenanlagen, einer Rampe, einer Personenunterführung und Aufzügen barrierefrei an den öffentlichen Raum und den Mittelbahnsteig an Gleis 2/3 sowie an den Mittelbahnsteig an Gleis 4/5 angebunden. Ein taktiles Leitsystem ist vorhanden, entspricht jedoch nicht mehr den aktuellen Richtlinien. Der Hausbahnsteig ist mit einem Wegeleitsystem, einem Bahnsteigdach (96 m Länge), drei Vitrinen, drei Fahrkartenautomaten, zwei Fahrkartentwertern, vier Bänken und einer Beleuchtungsanlage ausgestattet. Im Bereich des ehemaligen Empfangsgebäudes wird das anfallende Wasser in Entwässerungsanlagen gesammelt, während es in den Bereichen außerhalb des EG versickert wird. Die vorderen 2,50 m von der Bahnsteigkante an wurden in modularer Bauweise errichtet. Daran anschließend sind konventionell errichtete Bereiche vorhanden. Die modularen Plattenelemente sind stark ausgebleicht. Die Ausstattungselemente sowie die Beleuchtungsmasten sind in keinem guten Zustand. Die Handläufe an den Treppen sind doppelläufig ausgebildet. Eine taktile Handlaufbeschriftung ist nicht

vorhanden. Das Bahnsteigdach ist augenscheinlich in einem guten Zustand.

Tab.: IST-Zustand

Bahnsteige	Nutzlänge / Baulänge m	Höhe cm	Dachlänge m	WSA St.	Barrierefreiheit
1	270 / 270	55	96	0	stufenfrei

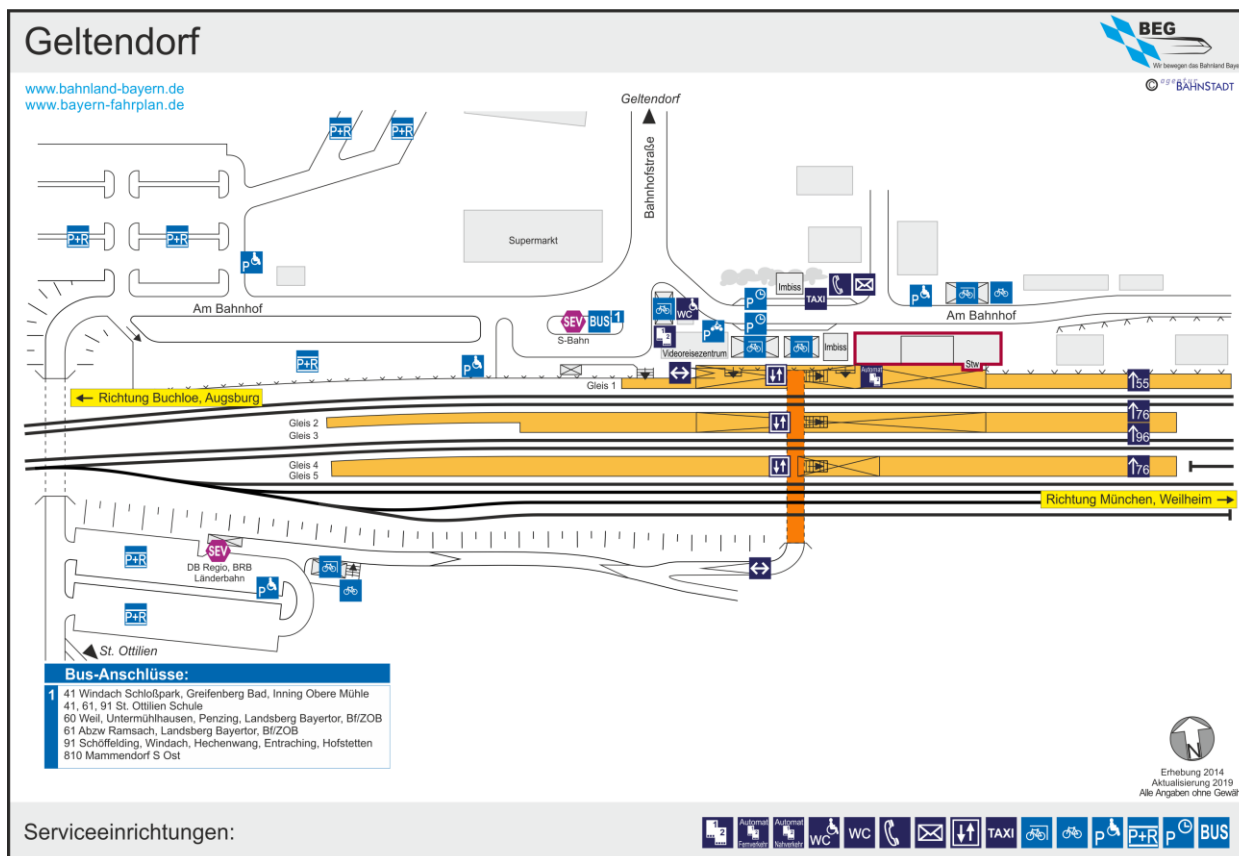


Abb.: Quelle: Stationsdatenbank Bayer. Eisenbahnges.m.b.H

### 1.3 AMP – Bedarf

**Inhalt:** Lediglich Bahnsteig 1 wurde in der Tabelle abgebildet. Die anderen Bahnsteige sind ausgeblendet. Der Anlagenzustand ist gesamthaft in Ordnung. Lediglich die Aufzugstechnik des am Bstg 1 hat bis zum Tag des Baubeginns sein Lebensalter überschritten. Die Aufzugstechnik wird im Projekt ausgetauscht und der Aufzug an die neue Bahnsteighöhe angepasst.

Bahnhof	Bezeichnung altes NO	Bez. amp-Klasse	Zustandsnote	Baujahr	Alter in %	letzte Gl	Jahr Berechnung	EIS Jahr	Nutz.dauer SZ
Geltendorf	Bstg.-überdacht. Gleis 1	Bauwerk auf/an Bahnsteigen	2,99	2006	8%		2006	2186	0180
Geltendorf	Treppe Bstg. A, Gl. 1	Bauwerk auf/an Bahnsteigen	1,47	1907	9%	2006	2006	2156	0150
Geltendorf	Hausbahnsteig / Bstg A	<b>Bahnsteige</b>	3,50	2006	15%		2006	2101	0095
Geltendorf	FIA Monitor doppelseitig Gl. 1 Absch.B	Fahrgastinformationsanlage	1,00	2014	26%		2014	2037	0023
Geltendorf	Personenunterführung	Bahnsteigunterführung	3,50	1907	70%	1971	1971	2041	0070
Geltendorf	HA 1038 Personenaufzug Gleis 1	Personenaufzüge	3,34	2006	93%		2006	2021	0015

Tabelle: Zustandsnoten Bauwerke DB Station&Service AG, Stand Januar 2020

---

## 1.4 Qualitätskennzahlen (Qkz)

### Anlage 3

Einstiegshöhe: Verbessert sich durch die Bahnsteigaufhöhung von 55 auf 76 cm. (QKZ Punktezuwachs)

Wetterschutz: Dachlänge 96 m ist bereits auf Soll-Länge. (QKZ bleibt unverändert)

Stufenfreiheit: Ist bereits vorhanden und bleibt erhalten. (QKZ bleibt unverändert)

---

## 1.5 Barrierefreiheit

**Inhalt:** Nach Gesamt-VAST BEG „Regional-S-Bahn München“ Stationsausbau werden die Stationen gemäß Ausstattungskatalog und Regelwerk barrierefrei gestaltet. Aufgrund des Mischbetriebs kann Bahnsteig 1 nur auf 76 cm Einstiegshöhe aufgehört werden. Somit bleibt beim Einstieg in die S-Bahn eine zu überwindende „Stufe“. Wegen des dort verkehrenden Mischbetriebes gilt der Bahnsteig so allerdings bereits als barrierefrei.

---

## 1.6 Auswertung Checkliste Bestandsunterlagen

Anlage 4 Checkliste Bestandsunterlagen  
siehe Anlage

---

## 1.7 Flächenmanagement

**Inhalt:** Siehe Flimas-Plan.  
Fremdgrund wird nicht benötigt. Für die Baustelleneinrichtungsflächen sind Mietverträge über das Projekt vom Projektleiter abzuschließen.  
Es wird davon ausgegangen, dass die Baustelleneinrichtungsflächen auf den P&R-Plätzen im Anschluss an den Busbahnhof situiert werden. Da die Flächen der DB S&S AG gehören, der Betrieb der Anlagen links der Bahnhofstraße vertragsgemäß allerdings der Gemeinde Geltendorf obliegt, ist vom Projekt vor der Nutzung wie folgt zu verfahren:

- Einholung der Zustimmung der Gemeinde und
- Abfrage der Auflagen beim BM München, Infra/Immo

---

## 1.8 Verkehrliche Aufgabenstellung des Aufgabenträgers

Anlage 1: VAST liegt vor, inkl. Infrastrukturblatt BEG  
**Inhalt:** siehe Anlage

---

## 1.9 Geplante Maßnahmen

### **1.9.1 Projektumriss Verkehrsstation**

**Inhalt:**

#### Bahnsteig

- In Geltendorf wird der Hausbahnsteig an Gleis 1 zukünftig im Mischverkehr (Regional- und S-Bahn-Verkehr) bedient und soll auf einer Länge von 240 m die Zielbahnsteighöhe von 76 cm ü. SO erhalten.
- Die überschüssige, vorhandene Bahnsteiglänge von 30 m soll eingekürzt werden. Die Kürzung soll am Bahnsteigende Richtung München vorgenommen werden und

ist zu planen und zu untersuchen. Die Einkürzung bedarf allerdings gemäß anstehendem Prozess (bei Erstellung des PA noch in Erarbeitung), neuerdings einer Zustimmung des Vorstandes, oder zumindest der RB Leitung. Erst bei Vorliegen dieser Zustimmung kann die Verkürzung erfolgen. Daher kann derzeit vom BM noch keine abschließende Entscheidung getroffen werden. Diese wird erst vor der Vorplanung getroffen.

Die Bahnsteigbestelllänge beträgt 240 m (Sicherungslänge 280 m). Die Platten des Modularbahnsteigs können wiederverwendet werden. Ebenso wird davon ausgegangen, dass der Unterbau des modularen Bahnsteigsystems wiederverwendet werden kann. In den konventionell errichteten Bereichen des Bahnsteigs wird der Bahnsteigbelag insofern aufgehöhht, dass dieser an die Höhe der modularen Elemente anschließt. Die Entwässerung des Bahnsteigs erfolgt bahnsteigrückseitig.

#### Zugänge

- Der Treppenabgang zur Personenunterführung wird an die neue Bahnsteighöhe angepasst.
- Ebenso die Aufzugsanlage, der geneigte Gehweg, der 3-stufige Zugang, der 2-stufige Zugang und die Längsstufe.

#### Bahnsteigdach

- Da die Stützen des Bahnsteigdachs überwiegend auf den Treppenwangen etc. befestigt sind, muss das Bahnsteigdach bauzeitlich rückgebaut, seitlich gelagert und anschließend wiedererrichtet werden.

#### Bahnsteigausstattung

- Die Ausstattungselemente und die Beleuchtungsanlage werden komplett erneuert.
- Die Beschilderung, Lautsprecher und der Zuganzeiger an den Beleuchtungsmasten sind so zu montieren, dass eine Durchgangshöhe von 2,50 m gewährleistet werden kann.
- Ausstattung und das Wegeleit- und Informationssystem mit Anschluss an die Zugänge sowie Beleuchtung und Beschallung gemäß Ril 813, LuFV und Ausstattungshandbuch Bahnhofskategorie 3.
- Die Flucht- und Rettungswege sind zu beschildern.
- Abstimmung im Rahmen eines Beschilderungsplans mit dem BM München, Ersteller des PA, in der Lph. 3
- Blindenleitsystem, d.h. taktile Bodenelemente und oben und unten an den Geländern aller Zugangstreppen mit Plättchen mit Prismen- und Braille-Schriftleitsystem.
- Vorhandene Ausstattungsgegenstände sind nach Möglichkeit wiederzuverwenden. Die Entscheidung diesbezüglich ist im Rahmen der Ausschreibungsplanung mit dem BM München abzustimmen.
- Ein Zuganzeiger ist am Dach nahe dem vorhandenen Zugang zur Personenunterführung vorhanden und nach den allgemeinen Regelungen der Technik abzubauen, zwischenzulagern und wieder zu errichten.
- Abfallbehälter: Es sind geschlossene Abfallbehälter Typ Kendo von Auweko zu verwenden, vorhandene sind nach Möglichkeit wiederzuverwenden.
- Streugutbehälter: 2 sind auf dem Bahnsteig vorzusehen, Bestand nach Möglichkeit wiederverwenden bzw. neu beschaffen (Typ Dambox 400, grau, ohne Seitenentnahmeöffnung)
- Vitrinen: Bestand auf dem Bahnsteig wiederverwenden oder ersetzen. Zu verwenden ist das am Bahnhof Herrsching verwendete Modell mit LED-Lampen.
- Die Anzahl der Vitrinen ist auf die im MVV-Bereich üblichen 4 + 1 zusätzliche zu erhöhen.
- 1 vorhandene doppelseitige Funkuhr, wenn möglich wiederverwenden, sonst ersetzen.
- Der Abbau, die Situierung und die Anzahl von Werbeeinrichtungen ist vom PI über

die Vermietung, Frau Caren Mayinger, mit der Fa. Stroer Media GmbH abzustimmen und anschließend dem BM zur Genehmigung vorzulegen.

- Der Abbau die Situierung und die Anzahl von Snackautomaten sind vom PI über die Vermietung, Frau Caren Mayinger mit der Fa. Zölls abzustimmen und anschließend die Zustimmung des Bahnhofsmanagements im Rahmen des Standardverfahrens einzuholen.
- Der Abbau, die Situierung und die Anzahl von Tabakautomaten sind vom PI über die Vermietung, Frau Caren Mayinger mit der Fa. Tobaccoland abzustimmen und anschließend die Zustimmung des Bahnhofsmanagements im Rahmen des Standardverfahrens einzuholen.
- Der Abbau, die Situierung, ggf. Änderung und die Anzahl von Fahrausweisautomaten der DB AG (nach Möglichkeit überdacht) und -entwertern sind vom PI mit DB Vertrieb GmbH, Herrn Bernhard Lutz, und dem BM abzustimmen.
- Der Abbau, die Situierung, ggf. Änderung und die Anzahl von Fahrausweisautomaten der BRB (nach Möglichkeit überdacht) und -entwertern sind vom PI mit der BRB Ansprechpartner  
Bayerische Regiobahn GmbH  
Herr Florian Lehner, Teamleiter Vertrieb  
Viktoriastr. 3  
86150 Augsburg  
Tel.0821/478778-17  
[Florian.lehner@bayerischeregiobahn.de](mailto:Florian.lehner@bayerischeregiobahn.de)  
und dem BM abzustimmen.
- Es sind je 3 3er- oder 5er-Sitze Typ „Exposit“ bzw. „Topsit“ von der Fa. Erlau (Sitzgruppen) zu verwenden.
- Für den Bahnhofsmüll ist am Zugang ein befestigter Platz vorhanden. Dieser ist zu sichern und mit Sichtschutz zu versehen, wenn dieser Wunsch von der Gemeinde kommt.
- Kaltwasserentnahmestelle für Bahnsteige sind bis Lph. 3/4 in der PU zu planen. Nachdem die Trinkwasserverordnung kein stagnierendes Wasser erlaubt sind Trennstellen zu schaffen, die Stellen müssen frostsicher und leicht zugänglich und gegen unbefugte Benutzung gesichert sein. Nach Lph. 4 ist vom BM über die Realisierung zu entscheiden.
- Die Bahnsteigkante (BSK 41) mit Auftritt und Treppe vorsehen, wenn DB N das verlangt und das mit dem verwendeten Bahnsteigsystem möglich ist.
- Nach der aktuellen Risikoberechnung nach SIAG zur „Ermittlung der Sicherheitsmaßnahmen für Bahnsteige zur Sicherung der Reisenden vor Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb“ bei den Bestandsanlagen sind zu beiden Gleisen folgende Maßnahmen erforderlich:
  - Markierung der freizuhaltenden Flächen
  - Schild „Warnung vor ein- und durchfahrenden Zügen“
  - Als Berechnungsgrundlage wurden die vorhandenen Bahnsteigdaten, Zugzahlen und Reisendenzahlen des Status Quo herangezogen.

## 1.9.2 Zusammenhangsmaßnahmen Empfangsgebäude

### Inhalt:

Das EG ist verkauft. Das Dach hängt nicht am EG, allerdings hängt es nahe daran und überlappt sich mit dem Vordach.

Nach Meinung des HuB besteht aber, wenn der Eigentümer Maßnahmen am EG durchführt, eine enorme Gefahr, dass unser Bahnsteigdach beschädigt wird. Es könnte ein Teilrückbau an unserem Bahnsteigdach notwendig sein, da unser Bahnsteigdach etwas über das Dach des EG's ragt.

Eventuell ist auch eine Ergänzung / Anpassung / Umbau der Bahnsteigbeleuchtung



notwendig. Dies alles ist zu prüfen und im Rahmen des Projekts umzusetzen.

### 1.9.3 Vermietung und Vermarktung

**Inhalt:** Bestand wenn möglich wiederherstellen. Abstimmung und weiteres siehe 1.9.1.

### 1.9.4 Zusammenhangsmaßnahmen DB Netz AG

**Anlage 1.3:** entfällt.

**Inhalt:** Im Falle einer Bahnsteigeinkürzung ist der Prozess „Infrastrukturoptimierung“ gemäß Praxishandbuch Bau erforderlich (EVU Anfrage inkl. INA Berechnung).

### 1.9.5 Zusammenhangsmaßnahmen DB Energie

**Inhalt:** entfällt

### 1.9.6 Zusammenhangsmaßnahmen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

**Anlage 1.2:** entfällt

**Inhalt:** Fahrausweisautomaten- u. /-Entwerter (DB Vertrieb GmbH und BRB) Bestand wiederherstellen.

## 2 Termine

### 2.1 Mustermeilensteinplan / Musterterminplan

**Inhalt:** diese geschätzten (Wunsch-)Termine werden im Projektverlauf fortgeschrieben.

Vorgang	Datum
QG Vorplanungsbeginn / Freigabe zur Vorplanung	Juni 2020
Vorplanung genehmigt	Mai 2021
Freigabe Entwurfs- u. Genehmigungsplanung	Juni 2021
Abschluss Entwurfs- und Genehmigungsplanung	Juni 2023
<b>Baubeginn</b>	Abhängig von IBN Termin
<b>Inbetriebnahme</b>	Dezember 2026
Kaufmännischer Projektabschluss	September 2028

### 2.2 Einordnung der Maßnahme in den Planungskalender „Fahren und Bauen“

**Inhalt:** Gibt es in dem o.g. Fahrplanjahr einen Sperrpausenbedarf, so sind folgende Meilensteine bezogen auf den o.g. Fahrplanwechsel im Dezember (X) im Projektauftrag zwingend zu berücksichtigen:

- Beginn baubetriebliche Anmeldung (X - 27,5 Monate)
- Beginn Inbetriebnahme (IB) (X-26 Monate)
- Anmeldung Baukapazitätsmanagement (BKx, X - 19,5 Monate)
- Beginn BK I (X-17 Monate)
- Beginn BK II (X-10 Monate)
- Beginn Baubetriebsmanagement (BBM) (X-4 Monate)

## 3 Kosten und Finanzierung

### 3.1 Kosten

#### Anlage 2.2 und 2.4

**Inhalt:** Die Kosten wurden mit der Logik aus dem Projektsteckbrief kalkuliert. Etwaige Risiken sind im Projektsteckbrief durch den Risikozuschlag abgegolten.

Bezeichnung	gesamt (Tsd. EUR)	davon DB Netz [Tsd. EUR]	davon DB Energie [Tsd. EUR]
<b>GWU</b> gem. Grobkostenschätzung:	<b>2.314</b>		
Baukosten	1.929		
Planungskosten	0.385		

### 3.2 Finanzierungskonzept

**Inhalt:** Finanzierung übernimmt der Freistaat Bayern.

## 4 Schnittstellen & Rahmenbedingungen

### 4.1 Korrespondierende Maßnahmen

**Inhalt:** **G.011710324 - Erneuerung ELA München**

Im Rahmen dieses Projekts ist die Erneuerung der Beschallung inkl. Verteilung geplant. Eine Abstimmung ist erforderlich. Sollte die gesamte Medientrennung in diesem Projekt bis Planungsbeginn nicht Bestandteil sein, so ist diese im Rahmen der Planung des Projekts Regional S Bahn durchzuführen und in Lph 3 / 4 zu klären, über welches Projekt sie finanziert wird.

**G.011710125 – Erneuerung FIA München**

Der FIA wird bis spätestens 2025 in diesem Projekt ausgetauscht und ist anschließend wiederzuverwenden.

### 4.2 Besondere Rahmenbedingungen

**Inhalt:** Den betroffenen Fachspezialisten und Anlagenverantwortlichen HUB wird der unterschriebene Projektauftrag (PA) zur Kenntnis übermittelt. Es wird grundsätzlich auf eine schriftliche Vorwegbeteiligung in der Lph 0 verzichtet. Sie können aber bei der Erstellung des PA abgefragt werden, bzw. Standardtexte in den PA einbringen. In der Lph 1-2 müssen die betroffenen und Anlagenverantwortlichen HUB Fachspezialisten DB Station&Service durch die Projektleitung beteiligt werden (>fachtechnische Stellungnahmen).

**Ansprechpartner und fachliche Anweisungen:**

**Brandschutz:** Fr. Katharina Laminet, 089-1308-49406

**Elektrotechnik** H. Karl Fritsch, 0911-219-3244

*Grundsätzlich sind die Elektrischen Energieanlagen nach den DB Richtlinien und den aktuell geltenden Regeln der Technik zu errichten. Die E - Planung ist nur von DB S&S präqualifizierten Planungsbüros zu erstellen. Spätestens die EP ist durch den Fachplaner beim FS-E vorzustellen, bei komplexeren Maßnahmen schon die VEP.*

**Informations- u. Kommunikationstechnologie,** H. Dieter Nurtsch, 0911-219-3203

**Heizung,Lüftung, Sanitär HLS:**

H. Davide Taulli, 0911-219 49262, davide.taulli@deutschebahn.com

Bei einer Versickerung des Oberflächenwassers ist ggf. ein Geo-Gutachten vorgelegen. Bei einer Entwässerung in den öffentlichen Kanal, ist die örtliche Abwasserbehörde mit einzubinden. Die Kollegen vom 3-Stufenkanalprogramm (FRI-S-S(K) müssen mit eingebunden werden.

Besteht der Bedarf einer GA-Anbindung, ist H. Martin Flöck Fs-GA zu beteiligen. (z.B. Hebeanlagen/Fördertechnik, usw.)

Bei den weiteren Planungen ist die KoRil 813.04 voll und umfänglich zu beachten.

**Gebäudeautomation GA:** H. Martin Flöck, 089 1308-83253;

Hinweis gem. Ril 813.0480 Abschn 1 (4) gilt folgendes:

grundsätzlich ist eine gewerkeübergreifende, den gesamten Bahnhof (Verkehrsstation und Vermarktungsbereich), sowie alle am Standort eingesetzten GA-Anwendungen (nicht nur die konkret von der Aufgabenstellung erfassten) berücksichtigende Planung der GA-Infrastruktur nach den anerkannten Regeln der Technik durchzuführen (s. Abschn. 1(4)).

Die Zuordnung der PVA zu den GA-Klassen erfolgt durch den Fachspezialisten GA.

**Energiebeauftragter:** H. Nebel Marco, 0911-219-2381

Hinweise: Gem. 813.0400 Pkt. 9 (Verbrauchsmessung) Abs. 5 ff. ist ein Messkonzept zur Erfassung der Energiebedarfe für alle Gewerke zu erstellen. Das Messkonzept für elektrischen Energieverbrauch sind jeweils so aufzubauen, dass Vermarktungs- sowie sonst. Bereiche der PVA getrennt erfasst werden. Die elektr. Messkonzepte sind mit DB Energie GmbH unter Einbindung des Energiebeauftragten Regionalbereich bzw. FSE abzustimmen.

Gem. Ril 813.0501 Pkt. 3 Abs. 2 ff. sind nachhaltige Beleuchtungslösungen zu wählen. Die Effizienzkriterien (W pro m<sup>2</sup>) in Abhängigkeit von den Beleuchtungsanforderungen sind einzuhalten. Für die Erfassung der Beleuchtung ist der entsprechende Vordruck s.h. 813.0502V01 zu verwenden und mit der Fertigstellung zu übergeben. Grundsätzlich sind alle Projektbeteiligten über die Anforderungen des Energiemanagementsystem der DB Station&Service AG zu informieren (Energiepolitik). In der Planung sollte nachgewiesen werden, dass technische Lösungen (Variantenvergleich) gewählt worden sind, die den erforderlichen Energiebedarf so gering wie möglich halten.

**Förder- und Maschinentchnik:** H. Sörgel Andre, 089-1308-83009

**Anlagenverantwortliche(r) Heft und Buchbauwerke (HUB)**

Zuständigkeiten:

BM München S4 + Stammstrecke, BM Augsburg

Andreas Steinhauer

089-1308-52531

**Hinweis Ingenieurbauwerke:**

Der Baubeginn der Arbeiten an Ingenieurbauwerken gem. RIL 804 / RIL 836 ist dem Anlagenverantwortlichen Heft- und Buchbauwerke rechtzeitig anzuzeigen.

Die Bauwerksbücher und -hefte der bestehenden Ingenieurbauwerke sind bei Veränderung der Bauwerke in Absprache mit dem Anlagenverantwortlichen fortzuschreiben. Die Verkehrssicherungspflicht und bei abzubrechenden Anlagen auch die Anlagenverantwortung ist dokumentiert zu übernehmen und zurückzugeben.

Für die neuen Ingenieurbauwerke sind Bauwerkshefte bzw. -bücher gem. RIL 804 / RIL 836 zu erstellen und mit Inbetriebnahme der Bauwerke an den Anlagenverantwortlichen HuB dokumentiert zu übergeben.

Rechtzeitig vor VOB Abnahme und Inbetriebnahme ist für alle geänderten und neuen Ingenieurbauwerke eine Erstbegutachtung nach RIL 804 / RIL 836 bei DB Netz / zugelassene und beim EBA gelistete externe Bauwerksprüfer zu beauftragen.

**Hinweis Entwässerungspläne:**

Die Planunterlagen für die ggf. erforderlichen neuen Entwässerungsleitungen sind an FRS zu übergeben, damit diese im Kanalkataster aufgenommen werden können.

Angaben, in welcher Form das erfolgen muss, sind bei FRS zu erfragen.

**Einbaumaße** bitte mind. **3 Wochen vor Baubeginn** an folgende Adresse melden:  
 Markus Holzner, Anlagen- und Instandhaltungsmanagement, Datenmanagement  
 (I.NP-S-I (D)), DB Netz AG, Richelstraße 3, 80634 München  
 Tel. +49 089/1308-1741, intern 962-1741, Fax 069/265-20279  
<http://isd.bahn-net.db.de/ISD/default.htm>

Die Bahn-Geodaten können abgerufen werden : <http://isd.bahn-net.db.de/>

**Transporte mit Lademaßüberschreitungen / Sondertransporte**  
 Bernhard Flederer, Regionale Betriebsplanung (I.NP-S-B(P))  
 0931 342228, intern 968 2228, Fax 069 265 20233

## 5 Risiken

**Inhalt:** Keine bekannt.

## 6 Projektorganisation und Ressourcen

### 6.1 Methodik des Planens und Bauens

**Inhalt:** Hier bitte darauf hinweisen, dass die BIM-Methodik inklusive der Projektkommunikationsplattform (PKP) angewendet werden muss und ein BIM-Berater ein-zubinden ist.

BIM = Methodik Building Information Modeling,  
 BIM-Vorgaben sh. FW 2016-I.SBB-303 Einführung BIM-Methodik und TM 2017-03 I.SBB Einführung PKP).

### 6.2 Bauherr und Projektleitung

**Inhalt:** Bauherr ist das Bahnhofsmanagement München, Leiterin Frau Mareike Schoppe.

### 6.3 Ermittlung und Klärung Ansprechpartner

**Inhalt:** Hier einen tabellarischen Überblick über vorhandene Ansprechpartner geben.

Funktion	Name / OE	Ggf. Vertreter
Projektleiter/in	BAB Friederike Sophia Engler	AGL
Projektkaufmann/-frau	Konstantin Jünger	
Portfoliomanager	Christian Karasavvidis	
Projektcontroller	Birk Dippe	
Vertriebskoordinator	Herbert Kölbl	
Ansprechpartner BM	Jürgen Lindemann	
Vermietung	Caren Mayinger	

## 7 Offene Punkte

**Inhalt:** INA Berechnung gem. Kapitel 1.9.4

## 8 Zustimmung zum Projektauftrag

**Projektnummer: G.011710332**

**Projektname: Geltendorf, Regional-S-Bahn**

OE	Name	Ort/Datum	Unterschrift
Leiterin Bahnhofsmanagement	Mareike Schoppe	München,	
Leiter Regionalbereich	Andreas Rudolf	Nürnberg,	
Leiter Operations	Helmut Zöpfel	Nürnberg,	
Leiter Bau - und Anla- genmanagement	Joachim Schwientek	Nürnberg,	
Leiter Vermietung	Michael Willumat	Nürnberg,	
Leiter Finanzen	Jörg Brewes	Nürnberg,	
Infrastrukturmanager	Bastian Otto	München,	
AGL Portfoliomanage- ment	Holm Friedrich	München,	