

DB Station & Service AG  
Regionalbereich Süd  
BM Augsburg

# Projektauftrag Verkehrsstation

## Mammendorf

### Mammendorf Regional-S-Bahn München S23x

Bahnhofsname: Mammendorf  
Projektbezeichnung: Mammendorf-Regional  
S-Bahn München  
Bahnhofsnummer/Kat: 4299 / Kat. 4  
Streckenummer: 5581  
Name der Strecke: Mammendorf-Augsburg  
Hbf  
Projektnummer: G.011710335



#### Projektauftrag-Verzeichnis:

- |                       |            |                           |
|-----------------------|------------|---------------------------|
| 1. PA erstellt        | 23.04.2020 | Bm München / J. Lindemann |
| 2. PA bearbeitet      | 16.06.2020 | 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 DB Netz	X Lph 1-2 -
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 (entfällt wegen Neubau) 2.7 Pauschale Zielkosten	X
3. Auswertung PLATO: Qualitätskennzahl Funktionalität Bahnsteige (Qkz)	x
4. Checkliste Bestandsunterlagen (unterschrieben)	X
5. Dokumentation Ortsbegehung	Siehe Anlage 7
6. Weitere Anlagen - Konzeptstudie, Skizzen	n.v.
7. Fotodokumentation	X
8. SIAG - Sicherheit am Bahnsteig	X
9. Flimasplan	X
10. Stellungnahme Elektrotechnik - Beteiligung in Lph 1-2	Lph 1-2
11. Stellungnahme TK - Beteiligung in Lph 1-2	Lph 1-2
12. Stellungnahme HLS - ggf. Beteiligung in Lph 1-2	Lph 1-2
13. Stellungnahme Brandschutz - Beteiligung in Lph 1-2	Lph 1-2
14. Stellungnahme HUB - ggf. Beteiligung in Lph 1-2	Lph 1-2
15. Sofortmeldung, Information Bestandsdokumentation Lichtraumdaten	X
16. Aufzugsanlagen, Berücksichtigung Witterungseinflüsse, fachl. Vorgaben	entfällt
17. TM 2017-02 I.SBB_Anf Bsthöhe	X
18. Mail BM München zu den geplanten Wetterschutz Varianten vom 10.06.2020	X

## Inhaltsverzeichnis

<b>1 Projektübersicht</b>	<b>4</b>
1.1 Kurzübersicht	4
1.2 IST - Zustand	4
1.3 AMP - Bedarf	6
1.4 Qualitätskennzahlen (Qkz)	6
1.5 Barrierefreiheit	6
1.6 Auswertung Checkliste Bestandsunterlagen	7
1.7 Flächenmanagement	7
1.8 Verkehrliche Aufgabenstellung des Aufgabenträgers	7
1.9 Geplante Maßnahmen	7
1.9.1 Projektumriss Verkehrsstation	7
1.9.2 Zusammenhangsmaßnahmen Empfangsgebäude	9
1.9.3 Vermietung und Vermarktung	9
1.9.4 Zusammenhangsmaßnahmen DB Netz AG	10
1.9.5 Zusammenhangsmaßnahmen DB Energie	10
1.9.6 Zusammenhangsmaßnahmen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)	10
<b>2 Termine</b>	<b>10</b>
2.1 Mustermeilensteinplan / Musterterminplan	10
2.2 Einordnung der Maßnahme in den Planungskalender „Fahren und Bauen“	11
<b>3 Kosten und Finanzierung</b>	<b>11</b>
3.1 Kosten	11
3.2 Finanzierungskonzept	11
<b>4 Schnittstellen &amp; Rahmenbedingungen</b>	<b>11</b>
4.1 Korrespondierende Maßnahmen	11
4.2 Besondere Rahmenbedingungen	12
<b>5 Risiken</b>	<b>13</b>
<b>6 Projektorganisation und Ressourcen</b>	<b>13</b>
6.1 Bauherr und Projektleitung	13
6.2 Ermittlung und Klärung Ansprechpartner	14
<b>7 Offene Punkte</b>	<b>14</b>
<b>8 Zustimmung zum Projektauftrag</b>	<b>15</b>

# 1 Projektübersicht

## 1.1 Kurzübersicht

**Inhalt:** Der Freistaat Bayern plant mit Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München die Einführung von zunächst drei Regional-S-Bahnlinien. Unter anderem soll eine Linie über den heutigen S-Bahnbereich hinaus bis nach Augsburg-Oberhausen verkehren (23X). Um den Halt von Regional-S-Bahnen an allen Stationen zu ermöglichen, ist an mehreren Stationen, u. a. Mammendorf, eine Anpassung der Bahnsteige erforderlich. Ziel der Maßnahme ist es, an den betroffenen Bahnsteigen die festgelegte Zielhöhe und -länge herzustellen.

**Der Bahnsteig an Gleis 6 und Gleis 7 der Station soll auf eine Höhe von 96 cm üSO für die Nutzlänge von 210 m bzw. 211,50 m Baulänge ausgebaut werden.** Die Zugänge werden an die Höhe angepasst, womit die Barrierefreiheit erhalten bleibt. Der Halt am Bahnsteig 6 / 7 soll zukünftig nur noch im S-Bahn-Verkehr bedient werden.

Die Station liegt an der zweigleisigen, elektrifizierten Strecke Mammendorf - Augsburg Hbf Str.nr. 5581 (KBS 980), TEN konventionell. Der Regionalhaltepunkt hat ca. 3.141 (Prognose BEG: 4.600, Quelle: VAST) Ein-, Aussteiger und die Kategorie 4. Abkürzung nach RiL 100 MBR.

Das Projekt wird durch den Freistaat Bayern finanziert. Der geschätzte GWU liegt bei 3.617 Mio EUR. Die Maßnahme ist zeitgleich zur IBN der 2. SBSS zu realisieren.

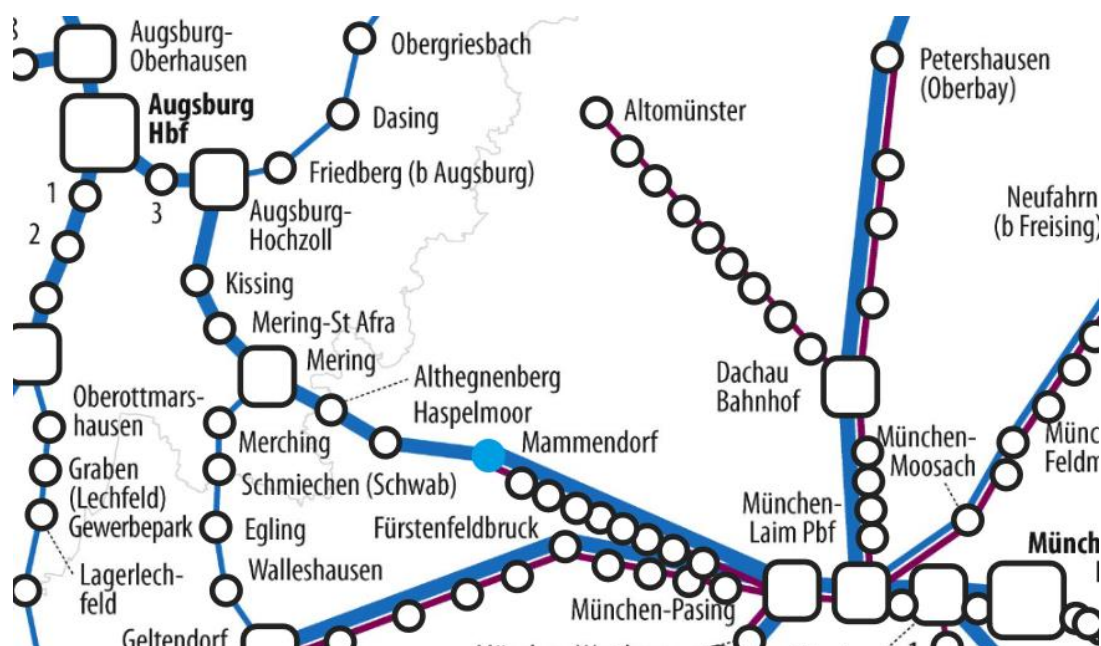


Abb.: Streckenabschnitt, Quelle: Stationsdatenbank Bayer. Eisenbahnges.m.b.H

## 1.2 IST - Zustand

### Anlage 2 Projektsteckbrief

**Inhalt:** Der Bahnsteig der Verkehrsstation Mammendorf an Gleis 6/7 liegt an der zweigleisigen, elektrifizierten, Strecke 5581 Mammendorf - Augsburg Hbf bei km 31,0+17. Derzeit weist der Bahnsteig eine Bahnsteighöhe von 76 cm (Gl. 6) bzw. 96 cm (Gl. 7), eine Bahnsteigbaulänge von 261 m (Gl. 6) bzw. 211,5 m (Gl. 7), sowie eine durchschnittliche Breite von 5,14 m auf. Der Bahnsteig ist mittels eines geeigneten Gehwegs am EG und Treppenanlagen barrierefrei an den öffentlichen Raum und den Bahnsteig an Gleis 3/4 angebunden. Ein taktiles Leitsystem

ist nicht vorhanden. Der Mittelbahnsteig ist mit einem Wegeleitsystem, einem Vordach des Empfangsgebäudes (Länge 5 m), vier WSA (Bj 2011/2012), zwei Fahrkartenautomaten, zwei FIA, vier Bänken, einer Beschallungsanlage und einer Beleuchtungsanlage ausgestattet. Die Entwässerung erfolgt ins Gleisbett. Die Bahnsteigkante befindet sich augenscheinlich in gutem Zustand, die Abdecksteine sind teilw. abgeplatzt und wurden mit Metallplatten abgedeckt. Der Bahnsteigbelag besteht aus Pflasterverbundelementen und ist stark veraltet. Die Ausstattungselemente, das Wegeleitsystem und die Beleuchtungsanlage sind ebenfalls stark veraltet und in keinem guten Zustand. Die WSA sind augenscheinlich noch gut erhalten. Der beheizbare Treppenabgang zur Personenunterführung sowie die Zuwegungen im Bereich des Empfangsgebäudes sind in einem guten Zustand. Die Handläufe des Treppenzugangs sind aktuell nicht doppelläufig ausgebildet und es ist keine taktile Handlaufbeschriftung zu erkennen. An dem westlichen Bahnsteigende befindet sich eine Diensttreppe mit Geländer.

Tab.: IST-Zustand

	Nutzlänge / Baulänge m	Höhe cm	Dachlänge m	WSA St.	Barrierefr.
2 (Gleis 6)	255 / 261,15	76	5-	4	ja
2 (Gleis 7)	210 / 211,50	96	5	4	ja

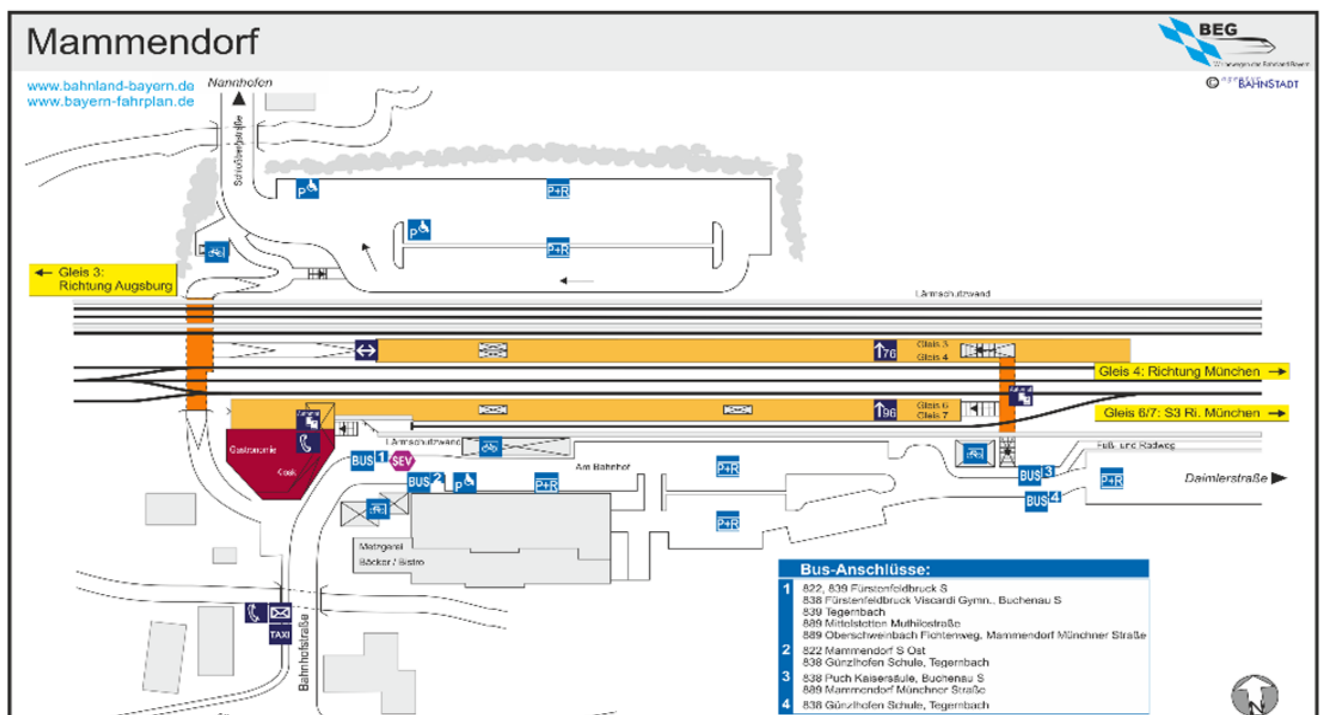


Abb.: Quelle: Stationsdatenbank Bayer. Eisenbahnges.m.b.H

### 1.3 AMP – Bedarf

**Inhalt:** Gemäß dem AMP Auszug lässt sich erkennen, dass der Bahnsteig sowie die Treppe zur Unterführung am Bstg. 6/7 in einem schlechten Zustand sind. Die Beleuchtung hat ihre Lebensalter überschritten. Die restlichen Anlagen sind in einem guten Zustand.

Bahnhof	Bezeichnung altes NO	Bez. amp-Klasse	Bezeichnung PO	Zustandsnot e	Baujahr	Alter in %	letzte GI	Jahr Berechnu	EIS Jahr
Mammendorf	Unterführung (km 30,762)	Bahnsteigunterführung		1,00	2010	7%		2010	2160
Mammendorf	Wetterschutz-1, Gl.6/7	Wetterschutz		1,00	2013	10%		2013	2083
Mammendorf	Wetterschutz-2, Gl.6/7	Wetterschutz		1,00	2013	10%		2013	2083
Mammendorf	Wetterschutz-3, Gl.6/7	Wetterschutz		1,00	2013	10%		2013	2083
Mammendorf	Wetterschutz-4, Gl.6/7	Wetterschutz		1,00	2011	13%		2011	2081
Mammendorf	Treppe vom Kiosk zum Vorplatz	Bauwerk auf/an Bahnsteige		1,67	1988	21%		1988	2138
Mammendorf	Treppe Bstg 6/7	Bauwerk auf/an Bahnsteige		5,08	1988	21%		1988	2138
Mammendorf	Bahnsteig	Bahnsteige		5,11	1988	27%		1988	2108
Mammendorf	FIA Voranzeiger am Empfangsgebäude	Fahrgastinformationsanlag		2,99	2006	61%		2006	2029
Mammendorf	Mastbeleucht. Gl. 6/7,13 St,26LP, LS 65W	Beleuchtungsmaste		1,00	1988	107%		1988	2018

### 1.4 Qualitätskennzahlen (Qkz)

**Anlage 3** Siehe Anlage, Daten sind in Plato eingegeben.

Barrierefreiheit: Der Bahnsteig ist im Bestand nach den aktuellen Vorgaben der RIL 813 barrierefrei. Bahnsteig 6 / 7 wird im Projekt auf einheitlich 96 cm gebracht. (Keine QKZ Verbesserung).

Wetterschutz (QKZ Verbesserung):

- Offener Soll-Wetterschutz gesamte Station =
  - 140 m
- Bestehender Wetterschutz =
  - 2 WSH Bstg 3 / 4 und
  - 4 WSH + 20 m Vordach Bstg 6 / 7
- Wetterschutz nach Umbau Vst:
  - 2 WSH Bstg 3 / 4 (Bestand)
  - 2 WSH (Minderung Bestand um 2 St.) nahe an Zugang PU Ri Mü sowie 110 m Bahnsteigdach

Als Variante im Projekt zu untersuchen:

- 1.) Verbleib Vordach am EG oder 2.) Ersatz durch einheitliches Bahnsteigdach (siehe Anlage 18)

### 1.5 Barrierefreiheit

**Inhalt:** Nach Gesamt-VAST BEG „Regional-S-Bahn München“ Stationsausbau werden die Stationen gemäß Ausstattungskatalog und Regelwerk barrierefrei gestaltet. Die Barrierefreiheit am Bstg. 6/7 wird durch einen bestehenden Zugang, an die neue Bahnsteighöhe angepasst, Gehweg Ri. EG mit Anschluss an den öffentl. Raum beibehalten. Die Bahnsteighöhe ist barrierefrei.

Um die Anforderungen der „weitreichenden Barrierefreiheit“ am Bahnhof zu erfüllen, muss/müssen in diesem Projekt:

- Taktile Bodenelemente im Zugangsbereich eingebaut werden
- Taktile Bodenelemente am Bahnsteig 6/7 eingebaut werden
- Handlaufschilder an Treppen und Rampen im gesamten Bahnhof (einheitliches Erscheinungsbild)

- Und die RIL entsprechende Beschilderung im gesamten Bahnhof (einheitliches Erscheinungsbild) eingebaut werden.

---

## 1.6 **Auswertung Checkliste Bestandsunterlagen**

Anlage 4 Checkliste Bestandsunterlagen, siehe Anlage

---

## 1.7 **Flächenmanagement**

### **Inhalt:**

- Der Flimas-Plan in Anlage 9 zeigt die Eigentumsverhältnisse.
- Durch den Abbruch der überschüssigen Bahnsteiglänge sind die Mietverträge mit DB Netz anzupassen.
- Für die Inanspruchnahme von Baustelleneinrichtungsflächen ist vom PI rechtzeitig im Projekt die Voraussetzung zu schaffen (ggf. Abschluss Mietvertrag).

---

## 1.8 **Verkehrliche Aufgabenstellung des Aufgabenträgers**

Anlage 1: VAST BEG

**Inhalt:** Westliche Auszüge der VAST.

Prognose Reisenden Zahl = 4.600 Rsd (S-Bahn Nutzer, keine Regio)

Infrastrukturdaten = 96 cm Bahnsteighöhe am Bstg 6/7, 210 m Bahnsteigbestelllänge (entspricht der Sicherungslänge)

Geplante Zugzahlen = 38 S-Bahn/Tag, kein RB/RE

Bahnsteiglänge = Bahnsteig 6 / 7 = 210 m; Bahnsteig 3 / 4 unverändert (gem. Bahnsteiglängenkarte)

Bahnsteighöhe = Bahnsteig 6 / 7 = einheitlich 96 cm; Bahnsteig 3 / 4 unverändert (gem. VAST)

---

## 1.9 **Geplante Maßnahmen**

### **1.9.1 Projektumriss Verkehrsstation**

#### **Inhalt:**

##### **Variante 1)**

- Absenkung der Gleishöhe am Gleis 6 um 20 cm.

##### **Variante 2.1)**

- Hochstopfen der Gleishöhe am (Stumpf-)Gleis 7 um 20 cm.
- Abriss und Neubau des Bstg 6 / 7 mit taktilem Leitsystem (Bahnsteignutzlänge = 205 m / Baulänge = 210 m / H= 96 cm üSO; die Anlage 17\_TM 2017-02 I.SBB\_Anf Bsthöhe ist analog anzuwenden. Bahnsteigbreite 2,50 m gem. Ril 813. Ermittlung der Baulänge: maximale Zuglänge 205 m, zuzüglich 6,50 m Bremsungenaugigkeit (Zbu), inklusive Entwässerung, Kabeltiefbau. Die Entwässerung erfolgt Bahnsteig mittig. Die Festlegung der Bahnsteighöhe entspricht dem Bahnsteighöhenkonzept. Als Sicherungslängen sind 210 m vorgesehen und muss deshalb nicht besonders berücksichtigt werden.
- Abbruch der überschüssigen Bahnsteiglänge
- Herstellung eines barrierefreien Gehwegs vom EG zum Mittelbahnsteig.

Es ist zu vermeiden, dass der Bestandsschutz des vorhandenen barrierefreien Gehweges verlorengeht, da die vorhandene Fläche für den Flächenbedarf für die Entwicklungslänge einer Rampe nicht ausreichen wird.

- Das beheizbare Treppenbauwerk am östlichen Bahnsteigende wird um eine Treppenstufe erweitert. Falls technisch nicht möglich (Treppe in einem schlechten Zustand), soll die Treppe neugebaut werden.

Da PU und Treppe allerdings erst 2010 in Betrieb genommen worden sind und mit Fördermitteln errichtet wurden (Bindefrist somit bis 2035) sollte ein Abriss möglichst vermieden werden.

#### **Variante 2.2.)**

- Wie Variante 2.1 nur das statt dem Abriss und Neubau die Aufhöhung der bestehenden Bahnsteigfundamente zu prüfen ist.

#### **Ausstattungs-elemente (gilt für alle Varianten):**

- Die Beleuchtungsanlage werden erneuert, die vier WSA (Bj 2011/2012) werden nach Möglichkeit aus- und wieder eingebaut oder ersetzt. Die WSA sind möglichst dicht an die PU Richtung München zu situieren.

Schilder, Lautsprecher und FIA sind so zu montieren, dass eine Durchgangshöhe von 2,50 m gewährleistet werden kann. Die FIA wird 2022 im Projekt Defas erneuert und muss daher fachgerecht ausgebaut, gelagert und wieder eingebaut werden (siehe Kapitel 4.1).

#### **Wetterschutz (gilt für alle Varianten):**

- Aufgrund der Reisenden Zunahme erhöht sich der erforderliche Wetterschutz im Vergleich zum Bestand gemäß Kapitel 1.4.
- **Bezüglich der Ausstattung gelten weitere Festlegungen:**
  - Ausstattung gemäß Ril 813, LuFV und Ausstattungshandbuch Kat.5, falls möglich, sollen Ausstattungen wiederverwendet werden
  - Blindenleitsystem (zusätzlich Braille-Schrift an Handläufen bei allen Treppen)
  - Bahnhofsnamensschilder und Wegeleitsystem (Abstimmung im Rahmen eines Beschilderungsplans mit dem BM München in der Lph. 3)
  - Leerrohre für Nachrüstung Videoüberwachung bzw. Info/Notrufsäule
  - Entsprechend der Bahnhofskategorie 4 ist die Bahnsteigausstattung und das Wegeleit- und Informationssystem mit Anschluss an die Zugänge gemäß Ausstattungshandbuch zu planen. Die Flucht- und Rettungswege sind zu beschildern.
  - Die Geländer an den Zugangstreppen sind mit taktilem Leitsystem (oben und unten mit Plättchen mit Prismen- und Brailleschrift) zu versehen.
  - Die Entwässerung muss an das öffentliche Kanalsystem angeschlossen werden. Ist das nicht möglich, sind Versickerungsschächte – wenn erforderlich mit Hebeanlage - zu realisieren.
  - Vorhandene Ausstattungsgegenstände sind nach Möglichkeit wiederzuverwenden. Die Entscheidung diesbezüglich ist im Rahmen der Ausschreibungsplanung mit dem BM München abzustimmen.
  - Info/Notrufsäule (u.a. Leerrohre) mit Infrastruktur am Bahnsteig errichten.
  - Abfallbehälter: Es sind geschlossene Abfallbehälter Typ Kendo von Auweko zu verwenden, vorhandene sind nach Möglichkeit wiederzuverwenden.
  - Streugutbehälter: 2, Bestand nach Möglichkeit wiederverwenden bzw. neu beschaffen (Typ Dambox 400, grau, ohne Seitenentnahmeöffnung)
  - Vitrinen:
    - Bestand auf dem Bahnsteig wiederverwenden oder ersetzen.
    - 1 doppelseitige Funkuhr, wenn möglich wiederverwenden, sonst ersetzen.



- Die Situierung und 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.
- Die Situierung und die Anzahl von Snackautomaten, Tabakautomaten u. ä. sind vom PI über die Vermietung, Frau Caren Mayinger mit der Fa. Zölls (hinsichtlich Snackautomaten) abzustimmen und anschließend die Zustimmung des Bahnstationsmanagements im Rahmen des Standardverfahrens einzuholen.
- Die Situierung, ggf. Änderung und die Anzahl von Fahrausweisautomaten und -entwertern (4, 1 neu) sind vom PI mit DB Vertrieb GmbH, Herrn Bernhard Lutz, und dem BM abzustimmen.
- Unter dem Dach sind nach Möglichkeit Sitzplätze mit Windschutz vorzusehen.
- Es sind 6 3er- oder 5er-Sitz Typ „Exposit“ bzw. „Topsit“ von der Fa. Erlau (Sitzgruppen am Bahnsteig, in den WSA und unter Vordach) zu verwenden.
- Kaltwasserentnahmestelle für Bahnsteige sind bis Lph. 3/4 am EG 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.
- 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 freizuhaltenen 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:** Gebäudeeigentümer sind DB N (Stellwerk) und DB S&S (Kiosk).

Die Erneuerung der Verteiler und somit das Verlegen der technischen Komponenten aus dem Empfangsgebäude wird in einem separaten Projekt durchgeführt (2022) geplant, sicherheitshalber ist jedoch noch einmal zu prüfen, ob tatsächlich alle Anlagen der DB S&S AG ausgebaut sind (bisher: Defas und Elag@te im FM-Raum, Leitungen und Stromversorgung). Sollten noch Anlagen der DB S&S AG vorhanden sein, sind diese in ein BSH nahe dem EG in Richtung München herausverlegt werden.

Es ist zu prüfen, ob die Durchgangshöhe am EG-Vordach bei Aufhöhung des Bahnsteiges noch ausreicht und ob es wegen der Bahnsteigverkürzung geändert werden muss. Da unter dem Vordach aber sowohl Sitze, Abfallbehälter als auch FAA und FAE stehen, ist es möglichst zu erhalten. Die notwendigen Maßnahmen werden natürlich Teil der Projektmaßnahmen. (siehe auch Kapitel 1.4).

Ein geschlossener Warteraum ist nicht vorhanden.

Wie oben beschrieben ist der Bestandsschutz des barrierefreien Zuganges möglichst zu erhalten.

Die vorhandene Treppe vom öffentlichen Weg zum EG zum Bahnsteig ist zu erhalten und zu verlängern oder bei schlechtem Zustand zu ersetzen.

### 1.9.3 Vermietung und Vermarktung

**Inhalt:** Die Zulieferung und der Betrieb von Gaststätte (seitlich an der anderen Seite des EG nahe der Rampe zur Kreuzungsbauwerk) und den Kiosk (Straßenseite EG) sind möglichst nicht durch die Baumaßnahmen zu beeinträchtigen. Ist das unver-

meidbar, sind Frau Caren Mayinger, RB, OE Vermietung, und der Pächter rechtzeitig zu informieren.

Am EG und auf dem Bahnsteig stehen Werbetafeln. Frau Mayinger und die Stroer DERG Media GmbH sind rechtzeitig einzubinden, wenn diese abgebaut werden müssen und vom PI über Frau Mayinger sind auch neue Standorte im Standardverfahren über das BM genehmigen zu lassen.

Auch bzgl. Vorhandenen oder gewünschten Zigarettenautomaten (Eigentümer Fa. Tobaccoland) und Warenautomaten (Fa. Zölls) ist so zu verfahren.

#### 1.9.4 Zusammenhangsmaßnahmen DB Netz AG

**Anlage 1:** Bei Erstellung des PA nicht beteiligt.

**Inhalt:** Entfällt.

#### 1.9.5 Zusammenhangsmaßnahmen DB Energie

**Inhalt:** Keine Betroffenheit erkennbar.

#### 1.9.6 Zusammenhangsmaßnahmen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

**Anlage 1.2:** n.v.

**Inhalt:** Da die Anzahl und die Standorte von DB Vertrieb GmbH immer wieder gemäß Wirtschaftlichkeit verändert werden können ist erstmal vom Status Quo auszugehen und DB Vertrieb GmbH erst i.R. der finalen Prüfung vor der Ausschreibung und kurz vor Baubeginn einzubeziehen.

## 2 Termine

### 2.1 Mustermeilensteinplan / Musterterminplan

**Inhalt:** diese geschätzten (Wunsch-)Termine werden im Projektverlauf fortgeschrieben. Das Projekt soll zeitgleich mit der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in Betrieb genommen werden.

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>	In Abhängigkeit mit 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. Die geschätzten Projektkosten beziehen sich auf die Variante 2.1.

Bezeichnung	gesamt (Tsd. EUR)	davon DB Netz [Tsd. EUR]	davon DB Energie [Tsd. EUR]
<b>GWU</b> gem. Grobkostenschätzung:	<b>3.617</b>		
Baukosten	3.014		
Planungskosten	603		

### 3.2 Finanzierungskonzept

**Inhalt:** Finanzierungsvereinbarung mit dem Freistaat Bayern.

## 4 Schnittstellen & Rahmenbedingungen

### 4.1 Korrespondierende Maßnahmen

**Inhalt:**

1.) G.011710125 - Erneuerung FIA BM München  
Bis vsl 2025 Austausch / Erweiterung FIA.

2.) G.011710324 - Erneuerung ELA BM München  
Austausch der ELA und Erneuerung der Verteiler bis spätestens 2024.

Ansprechpartner BM München: Herr Rainer Mehringer.  
Realisierung lt. Aussage Herr Mehringer vsl. 2022.

## 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  
H. Gerhard Olischer, Nürnberg, 0911-219 3441

**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](mailto: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 Maschinentechnik:** H. Sörgel Andre, 089-1308-83009

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

Zuständigkeiten:

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.*

#### **DB Netz**

**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:** Derzeit 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, Leiter/in Frau Mareike Schoppe.

### 6.3 Ermittlung und Klärung Ansprechpartner

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

<b>Funktion</b>	<b>Name / OE</b>	<b>Ggf. Vertreter</b>
Projektleiter/in	BAB, Friderike-Sophia Engler	
Projektkaufmann/-frau	Konstantin Jünger	
Portfoliomanager	Christian Karasavidis	
Projektcontroller	Birk Dippe	
Vertriebskoordinator	Herbert Kölbl	
Ansprechpartner BM	Jürgen Lindemann	
Vermietung	Caren Mayinger	

## 7 Offene Punkte

**Inhalt:** Derzeit keine.

## 8 Zustimmung zum Projektauftrag

**Projektnummer: G.011710335**

**Projektname: Mammendorf Regional S-Bahn München**

OE	Name	Ort/Datum	Unterschrift
Leiterin Bahnhofsmanagement	Mareike Schoppe	München,	
Leiter Regionalbereich	Andreas Rudolf	Nürnberg,	
Leiter Operations	Helmut Zöpfel (Interim)	Nürnberg,	
Leiter Bau - und Anlagenmanagement	Joachim Schwientek	Nürnberg,	
Leiter Vermietung	Michael Willumat	Nürnberg,	
Leiter Finanzen (bei Bedarf)	Jörg Brewe	Nürnberg,	
Infrastrukturmanager	Bastian Otto	München,	
AGL Portfoliomanagement	Holm Friedrich	München,	