

DB Station & Service AG
Regionalbereich Süd
BM Augsburg

Projektauftrag Verkehrsstation

Haspelmoor Regional-S-Bahn München S23x

Bahnhofsname: Haspelmoor
Projektbezeichnung: Haspelmoor Regional
S-Bahn München
Bahnhofsnummer/Kat: 2579 / Kat. 5
Streckennummer: 5581
Name der Strecke: Mammendorf-Augsburg Hbf
Projektnummer: G.011702184



Projektauftrag-Verzeichnis:

- | | | |
|-----------------------|------------|----------------------|
| 1. PA erstellt | 18.03.2020 | Bm Augsburg, W. Jörg |
| 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 Leit- und Sicherungstechnik BZL LST 1.4 Stellungnahme Oberleitung DB Netz	X Lph 1 - 2 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 im Rahmen der VP	Lph 1 - 2
6. Weitere Anlagen - Konzeptstudie, Skizzen	n.v.
7. Fotodokumentation im Rahmen der VP	Lph 1 - 2
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
17. Anlage 17_TM 2017-02 I.SBB_Anf Bsthöhe	X
18. EKrG-Vereinbarung Eisenbahnüberführung Haspelmoor	X

Inhaltsverzeichnis

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

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. Haspelmoor, eine Anpassung der Bahnsteige erforderlich. Ziel der Maßnahme ist es, an den betroffenen Bahnsteigen die festgelegte Zielhöhe und -länge herzustellen.

Der Mittelbahnsteig an Gleis 3 und Gleis 4 der Station soll auf eine Höhe von 96 cm ü.SO für die Nutzlänge von 210 m ausgebaut werden. Die restliche Länge von 90 m wird weiterhin eine Höhe von 76 cm ü.SO besitzen. Der Höhenunterschied auf dem Bahnsteig soll mit Hilfe eines Gehwegs (ca. 5 m Länge) ausgeglichen werden. Die Zugänge werden an die Höhe angepasst. Die Barrierefreiheit der Station wird am nördlichen Zugang durch den Umbau der Treppe (Eigentum der Gemeinde Hattenhofen, EKRG) mittels einer langen Rampe und Anschluss an die Unterführung hergestellt. Zum Mittelbahnsteig soll gegenüber der Treppe eine Aufzuanlage erreicht werden. Der Halt soll im Regelbetrieb zukünftig nur noch im S-Bahn-Verkehr bedient werden.

Das Projekt wird vom Freistaat Bayern finanziert.

Für den Ausbau sind zwei Varianten zu untersuchen.

Der GWU liegt bei Variante 1 (Aufhöhung Mittelbahnsteig) bei ca. 3.095 T €.

Bei Variante 2 (Neubau Mittelbahnsteig) bei ca. 4.724 T €.

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



1.2 IST – Zustand

Anlage 2 Projektsteckbrief

Inhalt:

Die Station liegt an der zweigleisigen, elektrifizierten Strecke Mammendorf – Augsburg Hbf Str.nr. 5581 (KBS 980), TEN konventionell. Der Regionalhaltepunkt hat ca. 314 Ein-, Aussteiger und die Kategorie 5. Abkürzung nach RiL 100 MHMR.

Der Mittelbahnsteig der Verkehrsstation Haspelmoor an Gleis 3/4 liegt an der zweigleisigen, elektrifizierten Strecke 5581 Mammendorf - Augsburg Hbf bei km 36,7+39. Derzeit weist der Mittelbahnsteig eine Bahnsteighöhe von 76 cm, Bahnsteigbaulänge von 301 m und eine durchschnittliche Breite von 7,48 m auf. Der Bahnsteig ist aktuell über Treppenaufgänge, eine Personenunterführung und einen Treppenaufgang mit Treppeneinhausung in Bahnsteigmitte an den öffentlichen Raum angebunden und somit nicht barrierefrei erreichbar. Ein taktiles Leitsystem und eine Sicherheitsschraffur sind vorhanden, entspricht jedoch nicht mehr der aktuellen Richtlinie. Der Mittelbahnsteig ist mit einem Wegeleitsystem, zwei WSA, 3 doppelseitigen Vitrinen, Sitzbänken, einer DSA, einem Fahrkartensystem, zwei Fahrkartentwerter und einer Beleuchtungsanlage ausgestattet. Die Entwässerung verläuft in der Mitte des Bahnsteigs. Die Bahnsteigkante, der Bahnsteigbelag und die Ausstattungselemente des Mittelbahnsteigs sind augenscheinlich in einem guten Zustand. Es wird davon ausgegangen, dass die Fundamente der Bahnsteigkanten für eine Aufhöhung auf 96 cm über SOK ausreichend dimensioniert sind. Die Handläufe des Zugangs sind aktuell nicht doppelläufig ausgebildet. Eine taktile Handlaufbeschriftung ist vorhanden. An den Bahnsteigenden befindet sich jeweils ein Absperrgelenk und eine Diensttreppe.

Tab.: IST-Zustand

Bahnsteig	Nutzlänge / Baulänge m	Höhe cm	Dachlänge m	WSA St.	Barrierefr.
1	300 m / 301 m	76 cm	-	2	nein

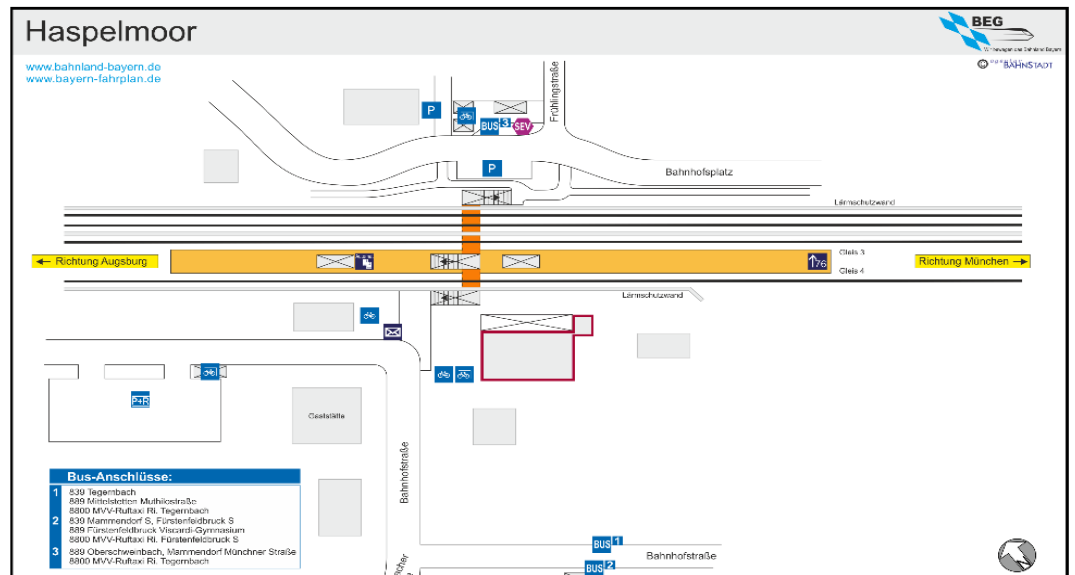


Abb.: Quelle: Stationsdatenbank Bayer. Eisenbahnges.m.b.H

1.3 AMP – Bedarf

Inhalt: Gemäß AMP (Benotung und Alter) sind die Bauwerke in einem guten Zustand.

1.4 Qualitätskennzahlen (Qkz)

Anlage 3 siehe Anlage, Daten sind in Plato eingegeben. Durch das Projekt bzw. die Aufhöhung des Bahnsteigs verändern sich die Qkz Zahlen nicht. Jedoch werden durch die Herstellung barrierefreier Zugänge Punkte generiert. Der Wetterschutz bleibt gleich.

1.5 **Barrierefreiheit**

Inhalt: Nach Gesamt-VAST BEG „Regional-S-Bahn München“ Stationsausbau werden die Stationen gemäß Ausstattungskatalog und Regelwerk barrierefrei gestaltet. Am Mittelbahnsteig soll ein Aufzug gegenüber der Treppenanlage eingebaut werden. Am nördlichen Zugang zum Bahnhof Haspelmoor soll eine lange Rampe mit Anschluss an das öffentliche Gelände. Diese kann aufgrund der beengten Platzverhältnisse vsl nur sehr aufwendig hergestellt werden (ggf. Entfall der heutigen Treppenanlage). Wenn die Realisierung der Rampe unmöglich ist, soll alternativ ein Aufzug hergestellt werden.

1.6 **Auswertung Checkliste Bestandsunterlagen**

Anlage 4 Checkliste Bestandsunterlagen
siehe Anlage

1.7 **Flächenmanagement**

Inhalt: siehe Flimas-Plan. Die Baustelleneinrichtungsflächen auf Fremdgrund müssen über Mietverträge mit den Flächeneigentümern (bevorzugt werden P+R Flächen genutzt) durch den Projektleiter und dem BM Augsburg abzuschließen. Die EKrG Vereinbarung (Anlage 18) muss durch eine Nachtragsvereinbarung ergänzt werden.

1.8 **Verkehrliche Aufgabenstellung des Aufgabenträgers**

Anlage 1: VAST liegt vor, incl. Infrastrukturblatt BEG

Inhalt: Bestellt sind:

- Herstellung der Barrierefreiheit sowie
- 300 m Bestell- u. Sicherungslänge davon
- 210 m mit 96 cm ü.SO Einstiegshöhe für die Regional-S-Bahn und
- Ca. 85 m für den außerplanmäßigen Regionalzug-Halt

1.9 **Geplante Maßnahmen**

1.9.1 Projektumriss Verkehrsstation

Inhalt:

- **Variante 1:** Es wird vorausgesetzt, dass die vorhandenen Fundamente für eine Aufhöhung des Bahnsteiges von 76 cm ü.SO auf 96 cm ü.SO ausreichend dimensioniert wurden.

Aufhöhung des Mittelbahnsteiges am östlichen Bahnsteigendes mit aktuell gültigem taktilem Leitsystem (Bahnsteignutzlänge = 210 m / H= 96 cm ü.SO; die Anlage 17_TM 2017-02 I.SBB_Anf Bstghöhe ist analog anzuwenden). Durchschnittliche Bahnsteigbreite von 7,48 m und entspricht der Ril 813. Baulänge entspricht eine Länge von 301 m. Der Bahnsteig besitzt zwei verschiedene Bahnsteighöhen. Die Höhe der restlichen 90 m des Bahnsteiges soll einer Höhe von 76 cm ü.SO entsprechen. Der Höhenunterschied des Bahnsteiges wird mit einem Gehweg barrierefrei ausgeglichen. Die Entwässerung erfolgt Bahnsteig mittig. Die Festlegung der Bahnsteighöhe entspricht dem Bahnsteighöhenkonzept.

- Die beiden Wetterschutzhäuser können je nach Beschaffenheit weiterverwendet werden.
- **Variante 2:** Es wird vorausgesetzt, dass die vorhandenen Fundamente für eine Aufhöhung des Bahnsteiges von 76 cm ü.SO auf 96 cm ü.SO nicht ausreichend dimensioniert wurden.

Abriss und Neubau des Mittelbahnsteiges mit taktilem Leitsystem (Bahnsteignutzlänge = 210 m / Baulänge = 301 m / H= 96 cm bzw. 76 cm ü.SO; die Anlage 17_TM 2017-02 I.SBB_Anf Bsthöhe ist analog anzuwenden). Durchschnittliche Bahnsteigbreite von 7,48 m und entspricht der Ril 813. Der Bahnsteig besitzt zwei verschiedene Bahnsteighöhen. Eine Höhe von 96 cm ü.SO ist für eine Länge von 210 m Bahnsteiglänge vorgesehen. Die restlichen 90m des Bahnsteiges soll einer Höhe von 76 cm ü.SO entsprechen. Der Höhenunterschied des Bahnsteiges wird mit einer Rampe barrierefrei ausgeglichen. Die Entwässerung erfolgt Bahnsteig mittig. Die Festlegung der Bahnsteighöhe entspricht dem Bahnsteighöhenkonzept.

- Um Barrierefreiheit zu erlangen wird am nördlichen Zugang anstelle des Treppenabgangs in Abstimmung mit der Kommune eine geneigte lange Rampe errichtet (alternativ Aufzug - siehe Kapitel 1.5). Zudem wird eine Aufzugsanlage nachgerüstet, die von der Personenunterführung auf den Mittelbahnsteig führt. In der Personenunterführung wurde nach Aussage des Bahnhofsmanagements beim Bau ein Aufzugsschacht vorgesehen.
- Der Bahnsteigbelag wird komplett erneuert und wird entsprechend der aktuellen Richtlinien mit einem taktilen Leitsystem und einer Sicherheitsschraffur ausgestattet.
- Die Ausstattungselemente und die zwei WSA können wiederverwendet werden. Die Beleuchtungsmasten können ebenfalls wiederverwendet werden, müssen jedoch in der Höhe angepasst und mit neuen Leuchtmitteln versehen werden. Die Schilder, Lautsprecher und die DSA an den Beleuchtungsmasten sind so zu montieren, sodass eine Durchgangshöhe von 2,50 m gewährleistet werden kann.

1.9.2 Zusammenhangsmaßnahmen Empfangsgebäude

Inhalt: EG ist davon unbetroffen.

1.9.3 Vermietung und Vermarktung

Inhalt: keine

1.9.4 Zusammenhangsmaßnahmen DB Netz AG

Anlage 1.3: folgt in Lph 1 - 2

Inhalt: Die rechtzeitigen Anmeldungen zum Baukapazitätsmanagement sind sicherzustellen.

Die barrierefreie Erschließung der Kreuzung sowie des Bahnsteigs (gem. EKRg Eigentum DB Netz) muss zwischen Kommune, DB Netz und DB Station&Service abgestimmt werden.

1.9.5 Zusammenhangsmaßnahmen DB Energie

Inhalt: Keine besonderen Betroffenheiten.

1.9.6 Zusammenhangsmaßnahmen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

Anlage 1.2:

Inhalt: Status quo erhalten.

2 Termine

2.1 Mustermeilensteinplan / Musterterminplan

Inhalt: diese geschätzten (Wunsch-)Termine werden im Projektverlauf fortgeschrieben. Der grobe Terminplan wurde auf das IBN-Datum der zweiten S-Bahn Stammstrecke angelegt.

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
Baubeginn	Abhängig vom IBN Termin
Inbetriebnahme	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.

Variante 1: Aufhöhung

Bezeichnung	gesamt (Tsd. EUR)	davon DB Netz [Tsd. EUR]	davon DB Energie [Tsd. EUR]
GWU gem. Grobkostenschätzung:	3.095		
Baukosten	2.579		
Planungskosten	516		

Variante 2: Neubau

Bezeichnung	gesamt (Tsd. EUR)	davon DB Netz [Tsd. EUR]	davon DB Energie [Tsd. EUR]
GWU gem. Grobkostenschätzung:	4.724		
Baukosten	3.937		
Planungskosten	787		

3.2 Finanzierungskonzept

Inhalt: Finanzierung durch den Freistaat Bayern.

4 Schnittstellen & Rahmenbedingungen**4.1 Korrespondierende Maßnahmen**

Inhalt: Keine parallellaufenden Projekte bekannt.

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

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 m²) 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

Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG-Maßnahme)

[Ansprechpartner Kommune, DB Netz, Vertragshinweise]

5 Risiken

Inhalt:

- Platzverhältnisse und Grundstücksverfügbarkeit für den Bau der Rampe an den nördlichen Zugang der Unterführung (Kapitel 1.5).

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 Augsburg, Leiter Hr. Bernhard Christ

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	
Projektkaufmann/-frau	Konstantin Jünger	
Portfoliomanager	Michael Schmidt	
Projektcontroller	Birk Dippe	
Vertriebskoordinator	Herbert Kölbl	
Ansprechpartner BM	Willi Jörg	
Vermietung	Katrin Bogoczek	

7 Offene Punkte

Inhalt: Siehe Kapitel 1.5
 Siehe Kapitel 1.9.4.

8 Zustimmung zum Projektauftrag

Projektnummer: G.011702184

Projektname: Haspelmoor Regional S-Bahn München

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