

DB Station & Service AG
Regionalbereich Süd
BM Augsburg

Projektauftrag Verkehrsstation

Augsburg-Oberhausen

Regional-S-Bahn München S23x

Bahnhofsname: Augsburg-Oberhausen
Projektbezeichnung: Regional-S-Bahn München
Bahnhofsnummer/Kat: 224 / Kat. 4
Streckenummer: 5300 / 5302
Name der Strecke: Augsburg Hbf-Nördlingen
Augsburg - Ulm
Projektnummer: G.011702184



Projektauftrag-Verzeichnis:

- | | | |
|-----------------------|------------|----------------------|
| 1. PA erstellt | 24.03.2020 | Bm Augsburg, W. Jörg |
| 2. PA bearbeitet | 13.05.2020 | 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 1.2 Bedarf Fahrkartenautomaten 1.3 Stellungnahme DB Netz	X X 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 (entfällt wegen Neubau) 2.7 Pauschale Zielkosten	X
3. Auswertung PLATO: Qualitätskennzahl Funktionalität Bahnsteige (Qkz)	X
4. Checkliste Bestandsunterlagen (unterschrieben)	X
5. Dokumentation Ortsbegehung	n.v.
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	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

Inhaltsverzeichnis

1 Projektübersicht	4
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	7
1.8 Verkehrliche Aufgabenstellung des Aufgabenträgers	7
1.9 Geplante Maßnahmen	7
1.9.1 Projektumriss Verkehrsstation	7
1.9.2 Zusammenhangsmaßnahmen Empfangsgebäude	8
1.9.3 Vermietung und Vermarktung	8
1.9.4 Zusammenhangsmaßnahmen DB Netz AG	8
1.9.5 Zusammenhangsmaßnahmen DB Energie	8
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“	9
3 Kosten und Finanzierung	9
3.1 Kosten	9
3.2 Finanzierungskonzept	9
4 Schnittstellen & Rahmenbedingungen	10
4.1 Korrespondierende Maßnahmen	10
4.2 Besondere Rahmenbedingungen	10
5 Risiken	12
6 Projektorganisation und Ressourcen	12
6.1 Bauherr und Projektleitung	12
6.2 Ermittlung und Klärung Ansprechpartner	12
7 Offene Punkte	13
8 Zustimmung zum Projektauftrag	14

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

Der Mittelbahnsteig an Gleis 4 und Gleis 5 soll auf eine Höhe von 76 cm üSO und für die Länge von 220 m errichtet werden. Die Zugänge werden an die Höhe angepasst bzw. neu errichtet. Eine Barrierefreiheit wird durch Installation von Aufzugsanlagen erreicht. Der Halt am Bahnsteig ist in Zukunft für den Mischverkehr (Regional- und S-Bahn-Verkehr) vorgesehen.

Die Station liegt an den zweigleisigen, elektrifizierten Strecken Augsburg Hbf - Nördlingen Str.nr. 5300 (KBS 980) und Augsburg - Ulm 5302, die Gleise 1 - 3 und 5 befinden sich im TEN-HGV-Netz, Gleis 4 ist TEN konventionell und die Gleise 6 und 7 sind No-TEN-Netz. Der Regionalhaltepunkt hat ca. 4.262 Ein-, Aussteiger und die Kategorie 4. Abkürzung nach RiL 100 MAOB.

Das Projekt wird durch den Freistaat Bayern finanziert. Der GWU liegt je nach Variante zwischen 5.000 - 7.000 T EUR.

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



1.2 IST - Zustand

Anlage 2 Projektsteckbrief

Inhalt: Der Mittelbahnsteig der Verkehrsstation Augsburg-Oberhausen an Gleis 4/5 liegt an der zweigleisigen, elektrifizierten, Strecke 5300 Augsburg Hbf - Nördlingen bei km 1,9+79. Derzeit weist der Mittelbahnsteig eine Bahnsteighöhe von ca. 30 cm, Bahnsteigbaulänge von 300 m mit einer Nutzlänge von 220 m (ca. 80 m durch Bahnsteigoptimierung stillgelegt) und eine durchschnittliche Breite von ca. 7,5 m auf. Der Bahnsteig ist über zwei Treppenanlagen an eine Personenunterführung, den öffentlichen Raum, den Hausbahnsteig und die weiteren Mittelbahnsteige

angebunden und somit nicht barrierefrei erreichbar. Ein richtlinienkonformes taktiles Leitsystem ist vorhanden. Der Mittelbahnsteig ist mit einem Wegeleitsystem, einem Bahnsteigdach (Bj. 1977, 40 m Länge, Typ Essen), einer Vitrine, zwei Sitzbänken, zwei FIA, zwei Masten mit Signal, einem Schaltschrank, einem F-Kasten (nicht mehr in Gebrauch) und einer Beleuchtungsanlage ausgestattet. Die Entwässerung erfolgt ins Gleisbett. Die Bahnsteigkante befindet sich augenscheinlich in keinem guten Zustand. Der Bahnsteigbelag und die Ausstattungselemente des Mittelbahnsteigs scheinen hingegen in einem guten Zustand zu sein. Das Bahnsteigdach und die Beleuchtungsanlage sind stark veraltet. Die Treppenabgänge zur Personenunterführung sind in keinem guten Zustand, zudem ist kein Zwischenpodest vorhanden. Die Handläufe des Treppenzugangs sind aktuell nicht doppelläufig ausgebildet und es ist keine taktile Handlaufbeschriftung angebracht. An den Bahnsteigenden befindet sich jeweils ein Absperrgelenk. Im Anschluss sind nicht genutzte Bahnsteigflächen vorhanden.

Bahnsteig	Nutzlänge / Bau- länge m	Höhe cm	Dachlänge m	WSA St.	Barrierefreiheit
4 / 5	220 m / 300 m	ca. 30 cm	40 m	-	nein

Tab.: IST-Zustand

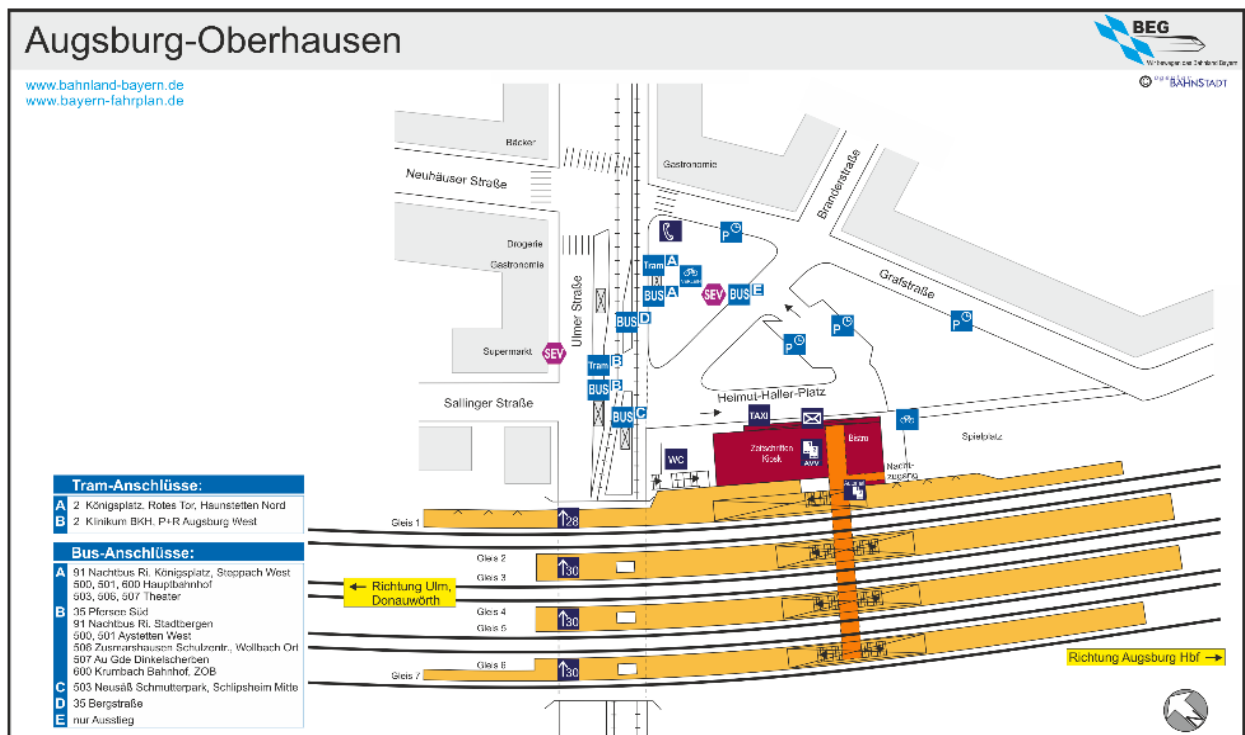


Abb.: Quelle: Stationsdatenbank Bayer. Eisenbahnges.m.b.H

1.3 AMP – Bedarf

Inhalt: Die Bewertung des Bahnsteigs sowie der Zugänge am Bstg 4 / 5 ist in einem mittleren Zustand. Sie werden im Projekt zurück- und neugebaut.

Bahnhof	Bezeichnung altes NO	Bez. amp-Klasse	Zustandsnot e
Augsburg-Oberhausen	Treppe Vorplatz / EG	Bauwerk auf/an Bahnsteigen -Treppen	3,50
Augsburg-Oberhausen	FIA-Anzeiger Gl. 2	Fahrgastinformationsanlage	1,00
Augsburg-Oberhausen	FIA-Anzeiger Gl. 1	Fahrgastinformationsanlage	1,00
Augsburg-Oberhausen	FIA-Anzeiger Gl.3	Fahrgastinformationsanlage	1,00
Augsburg-Oberhausen	FIA-Anzeiger Gl. 4	Fahrgastinformationsanlage	1,00
Augsburg-Oberhausen	FIA-Anzeiger Gl. 5	Fahrgastinformationsanlage	1,00
Augsburg-Oberhausen	FIA-Anzeiger Gl. 6	Fahrgastinformationsanlage	1,00
Augsburg-Oberhausen	FIA-Anzeiger in der Halle	Fahrgastinformationsanlage	1,00
Augsburg-Oberhausen	FIA-Anzeiger Gl. 7	Fahrgastinformationsanlage	1,00
Augsburg-Oberhausen	Unterführung als Bstg.zugang (km 1,972)	Bahnsteigunterführung	2,99
Augsburg-Oberhausen	Treppe Nord	Bauwerk auf/an Bahnsteigen -Treppen	3,47
Augsburg-Oberhausen	Treppe Gleis 4/5 Nord	Bauwerk auf/an Bahnsteigen -Treppen	3,93
Augsburg-Oberhausen	Treppe Gleis 6/7 Nord	Bauwerk auf/an Bahnsteigen -Treppen	3,93
Augsburg-Oberhausen	Treppe Gleis 4/5 Süd	Bauwerk auf/an Bahnsteigen -Treppen	3,93
Augsburg-Oberhausen	Treppe Gleis 2/3 Süd	Bauwerk auf/an Bahnsteigen -Treppen	4,40
Augsburg-Oberhausen	Treppe Gleis 6/7 Süd	Bauwerk auf/an Bahnsteigen -Treppen	5,03
Augsburg-Oberhausen	Bstg.-überdachung (C) Bstg. 4-5	Bauwerk auf/an Bahnsteigen - Bahnsteigda	2,99
Augsburg-Oberhausen	Bstg.-überdachung (B) Bstg. 2-3	Bauwerk auf/an Bahnsteigen - Bahnsteigda	2,99
Augsburg-Oberhausen	Bstg.-überdachung (D) Bstg. 6-7	Bauwerk auf/an Bahnsteigen - Bahnsteigda	2,99
Augsburg-Oberhausen	Bstg.-überdachung (A) Bstg.1	Bauwerk auf/an Bahnsteigen - Bahnsteigda	2,99
Augsburg-Oberhausen	Bstg 2/3	Bahnsteige	2,33
Augsburg-Oberhausen	Bstg 4/5	Bahnsteige	3,33
Augsburg-Oberhausen	Bstg 1	Bahnsteige	4,57
Augsburg-Oberhausen	Bstg 6/7	Bahnsteige	5,99
Augsburg-Oberhausen	Außenbeleuchtung (Maste) am Gleis 2/3	Beleuchtungsmaste	2,99
Augsburg-Oberhausen	Außenbeleuchtung (Maste) Bstg Gl. 4/5	Beleuchtungsmaste	2,99
Augsburg-Oberhausen	Außenbeleuchtung (Maste)am Bstg. Gl. 6/7	Beleuchtungsmaste	2,99
Augsburg-Oberhausen	Aussenbeleuchtung	Beleuchtungsmaste	1,00

1.4 Qualitätskennzahlen (Qkz)

Anlage: Siehe Anlage, Daten sind in Plato eingegeben.

Durch die Aufhöhung des Mittelbahnsteigs 4/5 auf 76 cm werden Qualitätspunkte generiert. Ebenso durch die Verlängerung der Dachlänge um 30 m. Der Punkte-Nachweis ist in der Anlage 3 beigefügt.

1.5 Barrierefreiheit

Inhalt:

Nach der Bestellung in der Gesamt-VAST BEG „Regional-S-Bahn München“ soll der Bahnsteig 4 / 5 barrierefrei an den Bahnhofsvorplatz angeschlossen werden. Der Einstieg in die Regional-S-Bahn wird aufgrund des Mischbetriebs Regio/S-Bahn am Bstg. 4 / 5 nicht barrierefrei. Es bleibt eine Stufe von 20 cm Höhenunterschied in die S-Bahn zu überwinden.

1.6 Auswertung Checkliste Bestandsunterlagen

Anlage 4 Checkliste Bestandsunterlagen

Die im BM Augsburg liegenden Unterlagen (Nachweis Checkliste) können bei Herrn Willi Jörg angefordert werden. Weitere Unterlagen sind im digitalen Planarchiv erhältlich.

1.7 Flächenmanagement

Inhalt: Siehe Flimas-Plan (Anlage 9). Einrichtungsflächen für Bauleistungen sind über den Projektleiter einzuplanen. Ggf. sind dafür Mietverträge nötig.

1.8 Verkehrliche Aufgabenstellung des Aufgabenträgers

Anlage 1: VAST liegt vor.

Inhalt: Die BEG bestellt am Mittelbahnsteig 4 / 5 folgende Infrastruktur:

- 76 cm Bahnsteighöhe mit Bestelllänge = 220 m + 5 m ungenaues Halten (Sicherungs-länge 300 m) und H = 76 cm ü. SO für Mischverkehre.
- Den barrierefreien Bahnsteigzugang sowie die barrierefreie Anbindung an den Bahnhofsvorplatz.

Den Bestellern (BEG/Freistaat/DB Station&Service) sind mit Ende der Lph „Vorplanung“ die Planungsergebnisse entscheidungsreif vorzustellen. Die Beteiligten legen bei dieser Abstimmung eine weiterzuführende Variante fest.

1.9 Geplante Maßnahmen

1.9.1 Projektumriss Verkehrsstation

Inhalt:

- Abriss und Neubau des Mittelbahnsteiges 4/5 mit taktilem Leitsystem (Bahnsteignutzlänge = 220 m / Baulänge = 225 m / H= 76 cm üSO; die Anlage 17_TM 2017-02 I.SBB_Anf Bsthöhe ist analog anzuwenden). Durchschnittliche Bahnsteigbreite von 7,5 m und entspricht der Ril 813. Ermittlung der Baulänge: maximale Zuglänge 205 m, zuzüglich 5 m Bremsungenaugigkeit (Zbu), inklusive Entwässerung, Kabeltiefbau. Die Entwässerung erfolgt Bahnsteig mittig, entsprechende Entwässerungsanlagen sind vorzusehen. Die Festlegung der Bahnsteighöhe entspricht dem Bahnsteighöhenkonzept. Als Sicherungslängen sind 300 m vorgesehen.
- Die zwei Treppenabgänge zur Personenunterführung werden aufgrund des schlechten Zustands ebenfalls komplett neu errichtet. Die Lage der Treppen ist je Variante (siehe unten) unterschiedlich. Sollte die Barrierefreiheit über die Bestandsunterführung möglich sein, könnte, in Abhängigkeit zur Reisenden Prognose, künftig auf eine Treppe verzichtet werden.
- Der Lichtschacht zur Straßen-/Personenunterführung (Ulmer Straße) muss an die neue Bahnsteighöhe angepasst werden.
- Das Bahnsteigdach am Bstg 4/5 ist auf der ganzen Länge abzurechen und durch ein neues Dach mit einer Dachlänge von 70 m zu ersetzen.
- Die Ausstattungselemente sowie die Beleuchtungsanlage werden komplett erneuert. Schilder, Lautsprecher und FIA sind so zu montieren, dass eine Durchgangshöhe von 2,50 m gewährleistet ist. An den Bahnsteigenden sind Absperrgeländer und Diensttreppen vorzusehen.
- Die Barrierefreiheit soll mit Hilfe von Aufzugsanlagen erreicht werden. Hierzu gibt es drei Varianten:

Variante 1: Es wird eine Aufzugsanlage nachgerüstet, die von der Straßen-/Personenunterführung ("Ulmer Straße") auf den Mittelbahnsteig führt. Die Machbarkeit eines Anschlusses mit danebenliegender Treppenanlage zum Bahnsteig soll geprüft werden.

Variante 2: Es werden in Summe drei Aufzugsanlagen am Bahnhofsvorplatz sowie am Haus- und Mittelbahnsteig Gleis 4/5 nachgerüstet. Für den Bau der Aufzugsanlage am

Hausbahnsteig muss das Bahnsteigdach neu errichtet werden. Die Aufzüge sind an die Personenunterführung angeschlossen.

Variante 3: Um die Verkehrsstation für die Zukunft umfassend barrierefrei auszubauen, besteht die Möglichkeit unmittelbar nördlich des EG eine neue Personenunterführung mit Treppenanlagen und Aufzügen zu allen Bahnsteigen, als Ersatz für die derzeitige aus dem Jahr 1933 stammende PU, zu errichten.

1.9.2 Zusammenhangsmaßnahmen Empfangsgebäude

Inhalt: Station mit Empfangsgebäude. Empfangsgebäude im Bestandsportfolio. Medientrennung soll im Projekt durchgeführt werden.

1.9.3 Vermietung und Vermarktung

Inhalt: Die Ausstattungsgegenstände der Vermietung (Werbefeln u. Warenautomaten) sowie, sich aus der Herstellung der Barrierefreiheit am Bahnhofsvrplatz ergebende Anpassungen am Empfangsgebäude, werden nach der Variantenentscheidung mit dem BM und der Vermietung festgelegt.

1.9.4 Zusammenhangsmaßnahmen DB Netz AG

Anlage 1.3: Inhalt: Gesonderte Stellungnahme der DB Netz AG beachten. In Lph 0 konnten lediglich Zusammenhangsprojekt erwähnt werden. In der Planung ist auf die weitere Betroffenheit einzugehen.

Die Herstellung der Sicherungslänge (= freier Bereich zwischen den Gleisen für spätere „einfache“ Bahnsteigverlängerung) ist vsl. am nördlichen Bahnsteigende möglich.

1.9.5 Zusammenhangsmaßnahmen DB Energie

Inhalt: Keine besondere Betroffenheit erkennbar.

1.9.6 Zusammenhangsmaßnahmen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

Anlage 1.2: Anlage DB Vertrieb - in Lph 1- 2

Inhalt: DB Vertrieb wird nach der Variantenentscheidung beteiligt. Die Lage der Zugänge ist Grundlage für die Standortplanung der FAA und FAE.

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. Ziel ist, dass die Maßnahmen zeitgleich 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
Baubeginn	In Abhängigkeit zur IBN
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. Für Variante 3 wurde bei der Projektkonfiguration keine Grobkostenschätzung erstellt.

Variante 1: Barrierefreier Anschluss über „Ulmer Straße“

Bezeichnung	gesamt (Tsd. EUR)	davon DB Netz [Tsd. EUR]	davon DB Energie [Tsd. EUR]
GWU gem. Grobkostenschätzung:	5.083		
Baukosten	4.236		
Planungskosten	847		

Variante 2: Barrierefreier Anschluss über Vorplatz und PU

Bezeichnung	gesamt (Tsd. EUR)	davon DB Netz [Tsd. EUR]	davon DB Energie [Tsd. EUR]
GWU gem. Grobkostenschätzung:	6.879		
Baukosten	5.732		
Planungskosten	1.147		

3.2 Finanzierungskonzept

Inhalt: Finanzierung durch den Freistaat Bayern.

4 Schnittstellen & Rahmenbedingungen

4.1 Korrespondierende Maßnahmen

Inhalt:

- 1.) ABS/NBS Ulm - Augsburg
 - Trassierungsverlauf derzeit unklar
 - GBV Projekt, PI DB Netz Hr. Markus Baumann
- 2.) G.011702130 FIA Tauschprogramm BM Augsburg (I.SP-S-IS3)

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)

DB Netz: Dominic Seibold, ALV Stützbauwerke

DB Netz AG - Fahrbahn (I.NP-S-D-AUG(IF)) OrgLive

Führungskraft: **Horst Josef Hauser**

▼ **Hauptadresse**

Dominic Seibold	▼ Kontakt	
Viktoriastraße 3		
86150 Augsburg	+49 821 5032 2937	96462937
In Google Maps suchen	01702238722	SMS senden
Reiseauskunft		Chat starten

5 Risiken

- Inhalt:**
- Derzeit ist nicht absehbar, ob durch den Einbau der neuen Treppen und Aufzüge die bestehende Personenunterführung erhalten bleiben kann oder ob sie auf gesamter Länge neugebaut werden muss. Aufgrund der guten Anlagenote wird davon ausgegangen, dass die Unterführung erhalten bleibt.
 - Weiterführung der Risiken unter Kapitel 7.

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 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:

Variante 1: Es ist unklar, ob Aufzug mit Treppen an die Ulmer Str. angeschlossen werden können. Falls mangels freier Baufläche nur ein Aufzug ohne Treppe eingebaut werden kann, ist diese Variante zu verwerfen.

Variante 2: Offen ist, ob außer dem zu tiefen Bahnsteigdach weitere Anpassungsarbeiten am Hausbahnstein nötig wären. Das heutige Dach wäre gem. EBA Fax 388 zu kurz und müsste bei einem Neubau verlängert werden. Der Bahnsteig könnte in diesem Zusammenhang aufgehöhht und erneuert werden. Seine Anlagenbenotung ist schlecht und die Bahnsteighöhe sehr niedrig.

Variante 3: Diese Variante stellt die langfristige Lösung dar. Sie sollte daher den Komplettausbau der Station beinhalten. Konkret hieße das, dass die Bstg aufgehöhht, der Wetterschutz verlängert und alle Bahnsteige barrierefrei erschlossen werden. Derzeit besteht für diese Variante kein Auftrag. Sie ist in der Vorplanung zu untersuchen und den Bestellern zur Diskussion vorzulegen. Mit den Projektbeteiligten ist abzustimmen, ob auf die bestehende Unterführung beim Bau der neuen Unterführung verzichtet werden kann.

Bei allen Varianten gilt:

Die Auswirkung des Streckenausbaus Augsburg – Ulm auf den Bahnhof Augsburg – Oberhausen ist zum Zeitpunkt der PA Erstellung noch unklar (BAST DB Netz fehlt). Die enge Abstimmung zwischen den Projekten ist daher erforderlich.

8 Zustimmung zum Projektauftrag

Projektnummer: G.011702147

Projektname: Augsburg Oberhausen 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,	
Leiter Finanzen	Jörg Brewe	Nürnberg,	
Infrastrukturmanager	Bastian Otto	München,	
AGL Portfoliomanage- ment	Holm Friedrich	München,	

Bei Zusammenhangsmaßnahmen beschrieben in Kap. 4.2 zeichnet nachfolgend das beteiligte Eisenbahninfrastrukturunternehmen EIU: DB Netz mit:*

EIU und OE	Name	Ort/Datum	Unterschrift
DB Netz I.....			

* alternativ dazu ist eine Abstimmungsdokumentation, z.B. Mail vom Leiter PD beizufügen.