

DB Station & Service AG
Regionalbereich Süd

BM München

Projektauftrag Verkehrsstation

Freising Regional-S-Bahn München S21x

Bahnhofsname: Freising
Projektbezeichnung: Regional-S-Bahn
München
Bahnhofsnummer/Kat: 1908 / Kat.3
Streckenummer: 5500
Name der Strecke: München - Regensburg
Projektnummer: G.011710331



Projektauftrag-Verzeichnis:

- | | | |
|-----------------------|------------|----------------------------|
| 1. PA erstellt | 16.03.2020 | BM München, Cedric Stadler |
| 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 a) Verkehrliche Aufgabenstellung BEG b) Mail bzgl. zusätzlicher Variante Außenbahnsteig 1.2 Bedarf Fahrkartenautomaten 1.3 Stellungnahme DB Netz	X Lph 1 -2 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 f. Variante 1: Qualitätskennzahl Funktionalität Bahnsteige (Qkz) 3 a) PLATO Berechnung f. Variante 1 3 b) Mail zum Soll Wetterschutz f. Variante 2	X
4. Checkliste Bestandsunterlagen (unterschrieben)	
5. Dokumentation Ortsbegehung	n.v.
6. Fotodokumentation	X
7. SIAG - Sicherheit am Bahnsteig	x
8. Flimasplan	X
9. Stellungnahme Elektrotechnik - Beteiligung in Lph 1-2	Lph 1-2
10. Stellungnahme TK - Beteiligung in Lph 1-2	Lph 1-2
11. Stellungnahme HLS - ggf. Beteiligung in Lph 1-2	Lph 1-2
12. Stellungnahme Brandschutz - Beteiligung in Lph 1-2	Lph 1-2
13. Stellungnahme HUB - ggf. Beteiligung in Lph 1-2	Lph 1-2
14. Sofortmeldung, Information Bestandsdokumentation Lichtraumdaten	X
15. Aufzugsanlagen, Berücksichtigung Witterungseinflüsse, fachl. Vorgaben	X
16. Skizze Variante 1	X
17. Skizze Variante 2	X
18. Stellungnahme Fr. Brantzko bzgl. Zulässigkeit Variante 1	X
19. Stellungnahme DB Netz LÜ	x

Inhaltsverzeichnis

1 Projektübersicht	4
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	6
1.7 Flächenmanagement	6
1.8 Verkehrliche Aufgabenstellung des Aufgabenträgers	7
1.9 <u>Geplante Maßnahmen</u>	7
1.9.1 <u>Projektumriss Verkehrsstation</u>	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	9
2.1 Mustermeilensteinplan / Musterterminplan	9
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	13

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 Landshut (Bay Hbf) verkehren (21X). Um den Halt von Regional-S-Bahnen an allen Stationen zu ermöglichen, ist an mehreren Stationen, u. a. Freising, eine Anpassung der Bahnsteige erforderlich. Ziel der Maßnahme ist es, an den betroffenen Bahnsteigen die festgelegte Zielhöhe und -länge herzustellen. Damit ist der Einstieg in die Regional-S-Bahn barrierefrei möglich.

Die Bahnsteigbeläge der Bahnsteige 1 / 2 sowie 3 / 4 sowie die darauf befindlichen Bahnsteigdächer (teilweise) wurden 2019 erneuert.

Das Projekt wird vom Freistaat Bayern finanziert.

Für den Ausbau sind zwei Varianten zu untersuchen.

Der GWU liegt bei Variante 1 (Ausbau Mittelbahnsteig 1 / 2) bei ca. 6.358 T €.

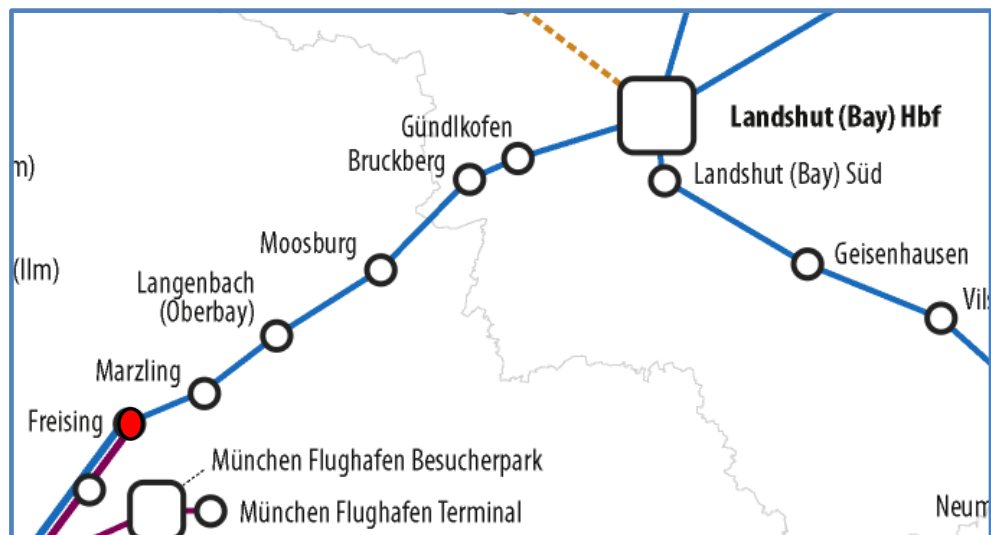


Abb.: Streckenabschn., Quelle: Stationsdatenbank Bayer. Eisenbahnges.m.b.H

1.2 IST - Zustand

Anlage 2 Projektsteckbrief

Inhalt: Die Station liegt an der zweigleisigen, elektrifizierten Strecke München - Regensburg Str.nr. 5500 (KBS 930), TEN konventionell. Der Regionalhaltepunkt hat ca. 19.100 Ein-, Aussteiger und die Kategorie 3. Abkürzung nach RiL 100 MBR.

Der Mittelbahnsteig Gleis 1/2 der Verkehrsstation Freising liegt an der zweigleisigen, elektrifizierten Strecke 5500 München Hbf - Regensburg Hbf bei km 40,7+25. Derzeit weist der Mittelbahnsteig eine Bahnsteighöhe von 76 cm, Bahnsteigbaulänge von 321 m und eine durchschnittliche Breite von ca. 8 m auf. Der Bahnsteig ist mittels drei Treppenanlagen, einem Aufzug und zwei Personenunterführungen barrierefrei an den öffentlichen Raum und an den Mittelbahnsteig Gleis 3/4 angebunden. Ein richtlinienkonformes taktiles Leitsystem ist vorhanden. Der Mittelbahnsteig Gleis 1/2 ist mit einem Wegeleitsystem, einem Bahnsteigdach (Länge 84 m, Typ Essen), einer Vitrine, zwei Sitzbänken, zwei FIA, einem Fahrkartenautomaten, fünf Fahrkartenentwertern, einer Windschutzanlage, fünf Werbetafeln und einer Beleuchtungsanlage ausgestattet. Die Entwässerung er-

folgt ins Gleisbett. Der Bahnsteigbelag inkl. Abdeckstein ist neuwertig (Erneuerung in Jahr 2019). Die Bahnsteigkanten sind augenscheinlich in einem guten Zustand. Bei der Überdachung wurden 2019 Korrosionsschutz an den Stützen angebracht sowie die Attika und Dachlamellen Unterseite erneuert. Die Beleuchtungsanlage und die Ausstattungselemente sind dahingegen veraltet. Die Durchgangshöhe zwischen Bahnsteigbelag und Bahnsteigdach liegt bei ca. 3 m. Der Treppenabgang zur PU am nördlichen Bahnsteigende ist mit einer Treppeneinhausung versehen, deren Durchgangshöhe lediglich bei 2,40 m liegt. Die Treppenabgänge sind in einem guten Zustand, die Handläufe sind nicht doppelläufig ausgebildet und es sind keine taktilen Handlaufbeschriftungen angebracht. Die Aufzugsanlage ist augenscheinlich in einem guten Zustand. Es befindet sich ein Oberleitungsmast auf dem Bahnsteig.:

Ist-Bahnsteige	Nutzlänge / Baulänge m	Höhe cm	Dachlänge m	WSA St.	Barrierefreiheit.
1 (Gleis 1/2)	318 m / 321m	76 cm	84 m	-	ja

Tab.: IST-Zustand

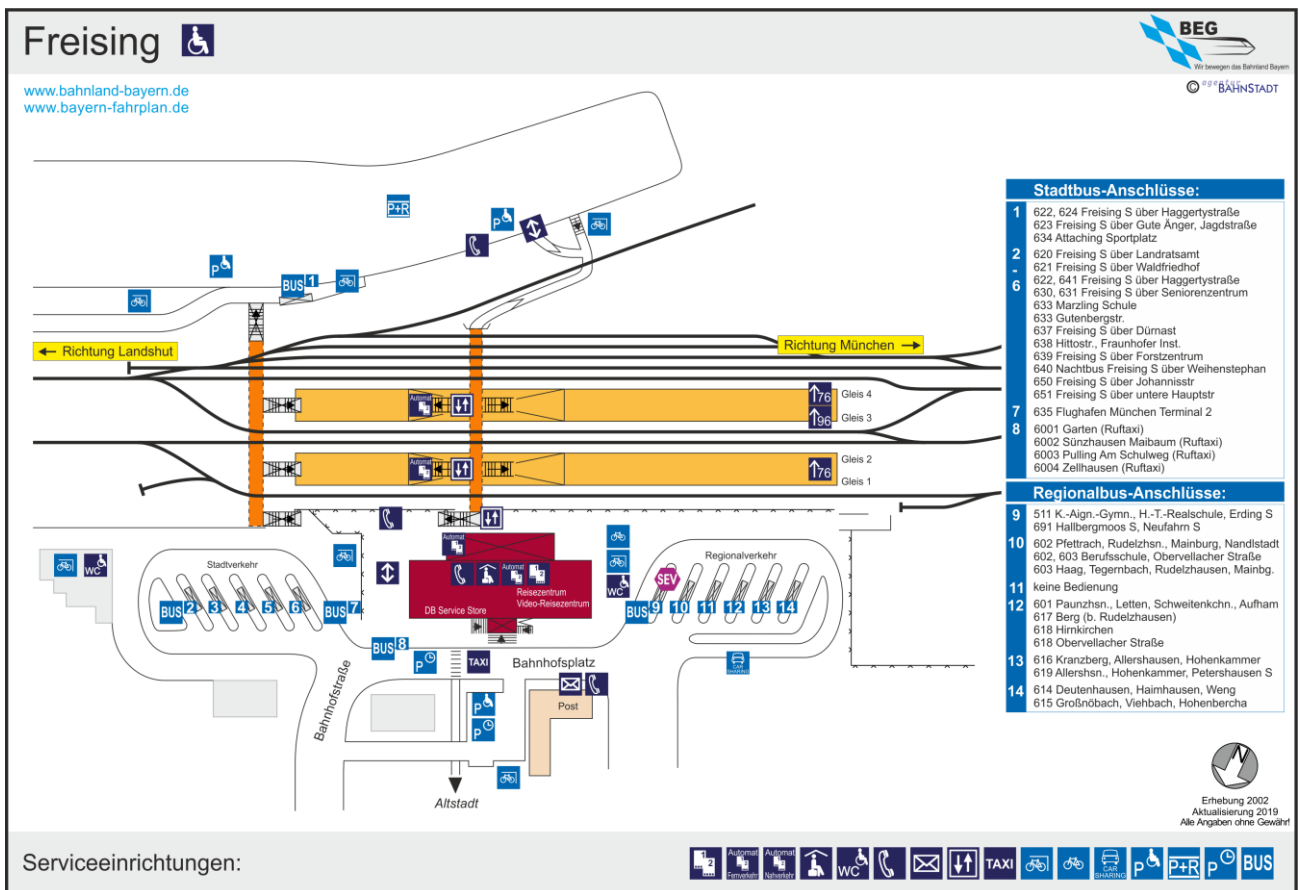


Abb. Stationsskizze, Quelle: BEG SDB

1.3 AMP – Bedarf

Inhalt: Die Zustandsnote des Bahnsteigs sowie des Dachs am Mittelbahnsteig 1 / 2 sind seit der (Teil-)Erneuerung im Jahr 2019 auf 1,0. Der Aufzug am Bahnsteig 1 / 2 sowie die Unterführungen sind in einem mittelmäßigen Zustand. Die Unterführung ist im Mittelteil undicht. Die restlichen Anlagen sind in Ordnung.

Bahnhof	Bezeichnung altes NO	Bez. amp-Klasse	B Zustandsnote	Baujahr	Alter in %
Freising	Personenunterführung, Süd	Bahnsteigunterführung	3,99	1972	15%
Freising	Windschutz Bstg 1/2	Windschutz	1,00	2005	21%
Freising	Bstg Gleis 1/2	Bahnsteige	5,06	1971	24%
Freising	Personenunterführung, Nord	Bahnsteigunterführung	3,50	1976	29%
Freising	Treppe Bahnsteig A, Gl. 1/2 Süd	Bauwerk auf/an Bahnsteige	1,00	1972	32%
Freising	Treppe zur nördlichen UF bei TEI I.d.B	Bauwerk auf/an Bahnsteige	1,67	1972	32%
Freising	Treppe gegenüber Aufzug	Bauwerk auf/an Bahnsteige	2,40	1972	32%
Freising	Treppe Süd Gl 1/2 bei Lift Süd	Bauwerk auf/an Bahnsteige	1,00	1971	33%
Freising	Treppe Nord Gl 1/2	Bauwerk auf/an Bahnsteige	1,47	1971	33%
Freising	Treppe EG zur UF Süd	Bauwerk auf/an Bahnsteige	2,13	1971	33%
Freising	HA 0171 Personenaufzug Gleis 1/2	Personenaufzüge	4,14	2013	47%
Freising	Dach der Einhausg am EG	Bauwerk auf/an Bahnsteige	2,20	1972	60%
Freising	Einhausg. Gleisunterführg. Bstg. 1/2	Bauwerk auf/an Bahnsteige	2,60	1972	60%
Freising	FIA Monitor Gl. 1/2 Abschnitt A	Fahrgastinformationsanlage	1,00	2005	65%
Freising	FIA Monitor Gl. 1/2 Abschnitt C	Fahrgastinformationsanlage	1,00	2005	65%
Freising	Bstg.-überdachg. Bstg. 1/2	Bauwerk auf/an Bahnsteige	1,00	1972	80%
Freising	Mastbeleucht. Bstg.A, 14St., 28LP, LS65W	Beleuchtungsmaste	2,99	1996	80%

1.4 Qualitätskennzahlen (Qkz)

Anlage 3 Durch die Aufhöhung der Bahnsteige werden keine Qualitätspunkte generiert. Jedoch werden bei der Herstellung der Soll-Wetterschutzlänge Qualitätspunkte geschaffen.

Bei Variante 1 (Anlage 3 a) sind drei weitere WSA erforderlich.

Bei Variante 2 sind 115m Dachlänge herzustellen. Hierbei wird die Soll-Wetterschutzlänge -betrachtet für den gesamten Bahnhof- unterschritten, da die Soll-Dachlänge an den beiden Mittelbahnsteigen nicht hergestellt wird (außerhalb Planungsbereich).

1.5 Barrierefreiheit

Inhalt: Die Station ist im Bestand barrierefrei. Durch dieses Projekt wird der Einstieg in die Regional-S-Bahn barrierefrei.

Der neue Außenbahnsteig (Variante 2) wäre barrierefrei an das öffentliche Wegenetz mittels geneigter Gehwege anzubinden.

1.6 Auswertung Checkliste Bestandsunterlagen

Anlage 4 Checkliste Bestandsunterlagen

1.7 Flächenmanagement

Inhalt: siehe Flimas-Plan (Anlage 8).

Für Baustelleneinrichtungsflächen sind rechtzeitig Mietverträge abzuschließen, wenn Fremdfächen (auch konzernintern) genutzt werden.

Mit der DB Netz AG sind bereits Mietverträge für die Nutzung der Bahnsteiginfrastruktur auf deren Eigentumsflächen abgeschlossen, welche auch einen möglichen Außenbahnsteig umfassen würden.

1.8 **Verkehrliche Aufgabenstellung des Aufgabenträgers**

Anlage 1: VAST liegt vor.

Inhalt: Freising wird künftig stündlich von der Regional-S-Bahn bedient. Es soll eine Kante mit 210 m Länge und 96 cm Höhe aufgehört/neugebaut werden.

Zwei Varianten werden dazu unter Kapitel 1.9.1 beauftragt und gemeinsam mit der BEG in der Vorplanung diskutiert.

1.9 **Geplante Maßnahmen**

1.9.1 **Projektumriss Verkehrsstation**

Inhalt: Die Herstellung der höhengleichen Einstiegshöhe (96 cm üSO) sollen anhand von zwei Ausbauvarianten untersucht werden.

Variante 1 – Skizze in Anlage 16 – Aufhöhung Bahnsteig 1

- Erhöhung des Mittelbahnsteigs 1 auf die Höhe von 96 cm üSO über eine Länge von 210 m, was einer Nutzlänge von 205 m + 5 m für ungenaues halten entspricht.
- Querneigung von max. 2,5 % von Gleis 1 auf 2 vsl. nicht möglich, da der Bahnsteig eine erforderliche Breite von ca. 10 m benötigen würde (Mail in Anlage 18)
- Der Bahnsteig an Gleis 2 soll weiterhin einer Höhe von 76 cm entsprechen. Um eine weitere Nutzung gewährleisten zu können, muss eine Anpassung der Gradienten des Gleises/ der Gleise vorgenommen werden.
- Die Treppenabgänge zu den bisherigen Personenunterführungen und die Aufzugsanlage sollen an die neue Bahnsteighöhe angepasst werden. Die Treppenanlage am nördlichen Zugang zum Bahnsteig wird aufgrund einer zu geringen Durchgangshöhe komplett erneuert und an die neue Bahnsteighöhe angepasst (Verlängerung Treppenlauf).
- Der bisherige Bahnsteigbelag wird nach Fertigstellung der Höhenanpassung des Bahnsteiges wiederverwendet (wurde erst 2019 erneuert).
- Die Entwässerung erfolgt bahnsteigmittig. Entsprechende Anlagen sind vorzusehen.
- Die Ausstattungselemente und die Beleuchtungsanlage werden erneuert, die Windschutzanlage sollte ebenfalls ausgetauscht werden (einheitliches Bild am Bahnhof).
- Zusätzlich werden drei weitere WSA außerhalb des Daches errichtet.
- Durch die Aufhöhung des Bahnsteigs kann ggf. die Mindestdurchgangshöhe (2,50m zwischen Unterkante Beschilderung und Bahnsteigoberfläche) nicht mehr eingehalten werden. In dem Fall wäre das Dach komplett abzubauen und neu zu errichten. Kann jedoch eine Möglichkeit gefunden werden, die Schilder so zu montieren, dass eine Durchgangshöhe von 2,50 m gewährleistet werden kann, kann das Dach erhalten bleiben.

Variante 2 - Skizze in Anlage 17 – Neubau Außenbahnsteig am EG

- Neubau eines Außenbahnsteigs mit 210 m Länge und 96 cm Höhe üSO sowie Ausstattung gem. RIL 813.
- Wetterschutz in Form eines Bahnsteigdachs mit 115 m, welche die Treppe und Aufzugsanlage mit überdachen sollte.

- Verlängerung der südlichen Unterführung und Verlegung der Zugänge Richtung Empfangsgebäude.
- Entfall des Vordachs am Empfangsgebäude.
- Gehwege sind an das öffentliche Netz anzuschließen.

1.9.2 Zusammenhangsmaßnahmen Empfangsgebäude (EG)

Inhalt: EG befindet sich im Eigentum der DB Station&Service AG (Bestandsportfolio).

1.9.3 Vermietung und Vermarktung

Inhalt: Standorte der Vermarktung (Firma Störer Werbung + Firma Zölls Automaten) werden nach der Variantenentscheidung zwischen BM, Vermietung und Projektleiter festgelegt.

1.9.4 Zusammenhangsmaßnahmen DB Netz AG

Anlage 1.3

Inhalt: **Stellungnahme DB Netz, Teamleiter Infrastrukturplanung**

Zu Variante 1:

- Die Gradienten Anpassung von Gleis 1 kann nur für einen gewissen Bereich stattfinden. Nach meinen Informationen aus der letzten Besprechung war die Höhe jedenfalls grenzwertig.
- Die verschiedenen Höhen der beiden Bahnsteigkanten sehe ich hinsichtlich der Anbindung und der Haltegenauigkeit der Züge.
- Gewährleistung der Signalsicht bei Anpassung der Dachkonstruktion

Zu Variante 2:

- Die Thematik mit DB Energie (Neubau Trafo) ist zu klären
- Die Oberleitungsmasten in dem Bereich des Empfangsgebäudes und der umliegenden Flächen sind zu beachten
- Gewährleistung der Signalsicht bei Neubau Bahnsteigdach

1.9.5 Zusammenhangsmaßnahmen DB Energie

Inhalt: Keine Betroffenheit in Lph 0 bekannt.

1.9.6 Zusammenhangsmaßnahmen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

Anlage 1.2: Stellungnahme DB Vertrieb

Inhalt: Standorte der Fahrausweisautomaten u. -Entwerfer wird nach Variantenentscheidung zwischen DB Vertrieb, BM und Projekt festgelegt.

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	Juli 2020
Vorplanung genehmigt	Juni 2021
Freigabe Entwurfs- u. Genehmigungsplanung	Juni 2021
Abschluss Entwurfs- und Genehmigungsplanung	Juni 2023
Baubeginn	Abhängig von 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. In SAP wurden die Grobkosten (GWU) der wahrscheinlicheren Variante (Variante 1) abgebildet. Für Variante 2 gibt es noch keine Kostenschätzung.

Bezeichnung	gesamt (Tsd. EUR)	davon DB Netz [Tsd. EUR]	davon DB Energie [Tsd. EUR]
GWU gem. Grobkostenschätzung:	6.358	n.b.	n.b.
Baukosten	5.298		
Planungskosten	1.060		

3.2 Finanzierungskonzept

Inhalt: Finanzierung durch Freistaat Bayern.

4 Schnittstellen & Rahmenbedingungen

4.1 Korrespondierende Maßnahmen

Inhalt:

- 1) Zukunftsbahnhof Freising (Projektleiterin Stefanie Ehlert, RB Süd)
- 2) Bau eines Pavillons am Hausbahnsteig (Vermietung)
- 3) Trafostation zur Versorgung des EG mit neuem Pavillon. Der Standort neben dem Müllplatz am EG ist wegen der überschneidenden Lage zum neuen Außenbahnsteig (Variante 2) in Abstimmung mit dem BM und der Vermietung zu verlegen.

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 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 München

Dieter Schmid (dieter.a.schmid) 089-1308-1731

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:

Variante 1

- Sollte die Gradiente des Gleises / der Gleise nicht verändert werden können, ist eine Stufe im Bahnsteig erforderlich, welche nur unter gewissen Voraussetzungen (unternehmensinterne Genehmigung) freigegeben wird.
- Der Verbleib des Bahnsteigdachs am Mittelbahnsteig ist aufgrund der Unterschreitung der Mindestdurchgangshöhe kritisch, sollte es zu keiner Verkleinerung oder Verlegung der Beschilderung kommen. Verlorene LuFV Mittel wären die Folge.

Variante 2

- Der Durchgang entlang des Empfangsgebäudes verringert sich durch die Verlängerung der Unterführung in Richtung EG. Ungewiss ist, ob die Durchgangsbreiten für die prognostizierte Reisendenzahl genügt.
- Ungewiss ist, ob die Bestandsunterführung verlängert werden kann oder ein Neubau auf gesamter Länge erforderlich ist.
- Ist genügend Freifläche am Hausbahnsteig für den Bau eines 210 m Bahnsteigs vorhanden?
- Kollision mit den beiden Busbahnhöfen

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 Mareike Schoppe.

6.3 Ermittlung und Klärung Ansprechpartner

Inhalt: Hier einen tabellarischen Überblick über vorhandene Ansprechpartner geben.

Funktion	Name / OE	Ggf. Vertreter
Projektleiter/in	Friederike Sophia Engler	
Projektkaufmann/-frau	Konstantin Jünger	
Portfoliomanager	Christian Karasavvidis	
Projektcontroller	Birk Dippe	
Vertriebskoordinator	Herbert Kölbl	Kerstin Reul
Ansprechpartner BM	Cedric Stadler	Mareike Schoppe
Vermietung	Julia Schwarzfischer	Michael Willumat

7 Offene Punkte

Inhalt:

- Wenn der Verkehr über die heutigen vier Kanten betrieblichen abgewickelt werden kann und die Variante 1 (Aufhöhung Mittelbahnsteig) überwiegend vorteilhafter ist als die Variante 2 (zusätzlicher Außenbahnsteig), dann ist zur Vermeidung erhöhter Betriebskosten die Variante 1 zu favorisieren. Im Rahmen der Vorplanung sind die Vor- und Nachteile jeder Variante in einer Matrix gegenüberzustellen.
- Es ist zu prüfen, ob bei Variante 1 die überschüssige Bahnsteigbaulänge (110 m) rückgebaut werden kann.

8 Zustimmung zum Projektauftrag

Projektnummer: G.011710331

Projektname: Freising Regional S-Bahn München

OE	Name	Ort/Datum	Unterschrift
Leiterin Bahnhofsmanagement	Mareike Schoppe	München	
Leiter Regionalbereich	Andreas Rudolf	Nürnberg,	
Leiter Dienstleistung, Service und Betrieb	Helmut Zöpfel	Nürnberg,	
Leiter Baumanagement	Joachim Schwientek	Nürnberg,	
Leiter Vertrieb Commercial	Michael Willumat	Nürnberg,	
Leiter Finanzen	Jörg Brewé	Nürnberg,	
Infrastrukturmanager	Bastian Otto	München,	
AGL Portfoliomanagement	Holm Friedrich	München,	