

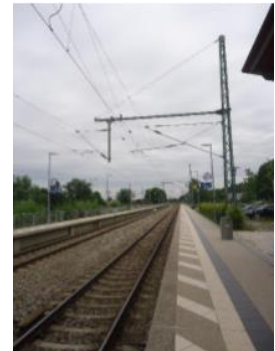
DB Station & Service AG
Regionalbereich Süd
BM Rosenheim

Projektauftrag Verkehrsstation

Langenbach

Regional-S-Bahn München S21x

Bahnhofsname: Langenbach
Projektbezeichnung: Langenbach Regional-
S-Bahn München
Bahnhofsnummer/Kat: 3528 / Kat 6
Streckennummer: 5500
Name der Strecke: München - Regensburg
Projektnummer: G.011712128



Projektauftrag-Verzeichnis:

- | | | |
|-----------------------|------------|--|
| 1. PA erstellt | 10.07.2020 | BM Rosenheim, Carolin Maier/ J. Ramstötter |
| 2. PA bearbeitet | 11.11.2020 | RB-Süd, E.Fuchs |
| 3. PA an PI übergeben | 13.11.2020 | RB-Süd, E.Fuchs |

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	x
1.1 Verkehrliche Aufgabenstellung BEG, Infrastrukturdatenblatt	x
1.2 Bedarf Fahrkartenautomaten	fehlt
1.3 Stellungnahme Leit- und Sicherungstechnik BZL LST	X
1.4 Stellungnahme Oberleitung DB Netz	X
2. Projektsteckbrief mit den Tabellenblättern	x
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	
3. Auswertung PLATO: Qualitätskennzahl Funktionalität Bahnsteige (Qkz)	x
4. Checkliste Bestandsunterlagen (unterschrieben) - siehe Punkt 1.6	n.e.
5. Dokumentation Ortsbegehung	x
6. Weitere Anlagen - Konzeptstudie, Skizzen	n.e.
7. Fotodokumentation Kontakt: Carolin Maier	x
8. SIAG - Sicherheit am Bahnsteig Gl.1/Gl.2	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. Kostenplan lt. Steckbrief	x
18. Schriftverkehr LÜ_nur zur Info, da die Strecke derzeit keine Lü-Kernnetz ist	x
19. Vereinbarung PU	x
20. Aufhöhung modulare Bahnsteige - Systemschnitt Fa. Heringbau	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 [eigene oder Drittflächen, Ausgleichsflächen, Baustelleneinrichtung, ... ggf. Ansprechpartner DB Imm]	6
1.8 Verkehrliche Aufgabenstellung des Aufgabenträgers Betriebliche Aufgabenstellung DB Netz Verkehrliche Aufgabenstellung DB Netz	7
1.9 <u>Geplante Maßnahmen</u>	7
1.9.1 <u>Projektumriss Verkehrsstation</u> [künftiger Sollzustand, incl. Varianten]	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
Inhalt: diese geschätzten (Wunsch-)Termine werden im Projektverlauf fortgeschrieben.	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	10
4 Schnittstellen & Rahmenbedingungen	10
4.1 Korrespondierende Maßnahmen	10
4.2 Besondere Rahmenbedingungen	10
5 Risiken	11
6 Projektorganisation und Ressourcen	12
6.1 Bauherr und Projektleitung	12
6.2 Ermittlung und Klärung Ansprechpartner	12
7 Offene Punkte	12
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. Langenbach (Oberbay), eine Anpassung der Bahnsteige erforderlich. Ziel der Maßnahme ist es, an den betroffenen Bahnsteigen die festgelegte Zielhöhe und -länge herzustellen.

Die beiden Außenbahnsteige an Gleis 1 und Gleis 2 der Station sollen auf eine Höhe von 96 cm üSO für die Nutzlänge von 205 m ausgebaut werden. Die Zugänge werden an die Höhe angepasst. Die Barrierefreiheit wird durch Nachrüsten von zwei Aufzugsanlagen gewährleistet. Die Möglichkeit der Erstellung von Rampen ist in einer Variantendarstellung zu prüfen.

Die Station liegt an der zweigleisigen, elektrifizierten Strecke München – Regensburg Str.nr. 5500 (KBS 930), TEN konventionell. Der Regionalhaltepunkt hat ca. 738 Ein-, Aussteiger (Datenquelle SDB 2019) (Prognose gem. BEG VAST 1.800 E/A Tag) und die Kategorie 6. Abkürzung nach RiL 100 MLB. Der Halt soll zukünftig nur noch im S-Bahn-Verkehr bedient werden.

Die Strecke liegt im aktuellen Entwurfsstand nicht mehr im LÜ-Kernnetz.

Die Station wurde 2010 in neuer Lage neu erstellt. Die Kommune übernahm die Kosten für die Fahrradschiebespur, sowie für die Verlängerung der PU nach Westen, incl. Ab-lösebetrag für die Übernahme der Anlagen an DB St&S.

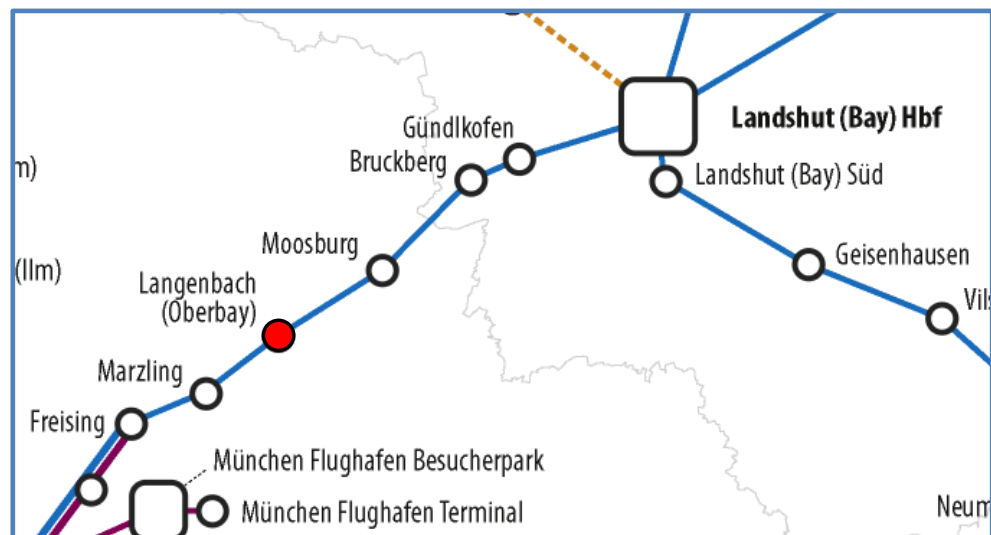


Abb.: Streckenabschn., Quelle: Stationsdatenbank Bayer. Eisenbahnges.m.b.H

1.2 IST – Zustand

Anlage 2 Projektsteckbrief

Die Verkehrsstation Langenbach (Oberbay) liegt an der zweigleisigen, elektrifizierten, Strecke 5500 München Hbf - Regensburg Hbf bei km 50,4+10. Im Bahnhofsbereich befindet sich ein drittes Güterzuggleis, welches den Zwischenbahnsteig Gl.2 umschließt. Derzeit weisen die Bahnsteige eine Bahnsteighöhe von 76 cm, Baulänge von 210,50 m und eine durchschnittliche Breite von 2,75 m auf. Die zwei Außenbahnsteige sind über zwei Treppenanlagen mit einer betonierten

Fahrradschieberampe und einer Personenunterführung an den öffentlichen Raum angebunden und somit nicht barrierefrei erreichbar. Ein taktiles Leitsystem ist vorhanden, entspricht jedoch nicht den aktuellen Richtlinien. Die Außenbahnsteige bestehen aus modularen Fertigteilplatten der Fa. Heringbau, die sich augenscheinlich in einem guten Zustand befinden – Baujahr 2010. Beide Außenbahnsteige sind mit einer Beleuchtungsanlage und einem Wegeleitsystem ausgestattet. Am Außenbahnsteig an Gleis 1 befinden sich zusätzlich ein Wetterschutz (17,5 m, Dach des Fahrradabstellhäuschens), zwei Vitрины, ein Fahrkartenautomat und ein Fahrkartentwerter. Der Bahnsteig an Gleis 2 ist zusätzlich mit einer WSA (Sockel für FAA ist noch erhalten), zwei Vitрины, einem Fahrkartentwerter und einem Geländer an der Bahnsteighinterkante zum Gleis 3 ausgestattet. Die Entwässerung erfolgt über Kastenrinnen an der Rückseite der Außenbahnsteige. Am Außenbahnsteig Gleis 1 befinden sich Oberleitungsmasten. An den Bahnsteigenden sind Absperrgeländer vorhanden. Die Treppenabgänge sind in einem guten Zustand, die Handläufe sind doppelläufig mit taktiler Beschriftung ausgebildet.

Ist-Bahnsteige	Nutzlänge / Baulänge m	Höhe cm	Dachlänge m	WSA St.	Barrierefr.
1 (Gleis 1)	209,30 m / 210,50 m	76	17,5 m	-	nein
2 (Gleis 2)	209,30 m / 210,50 m	76	-	1	nein

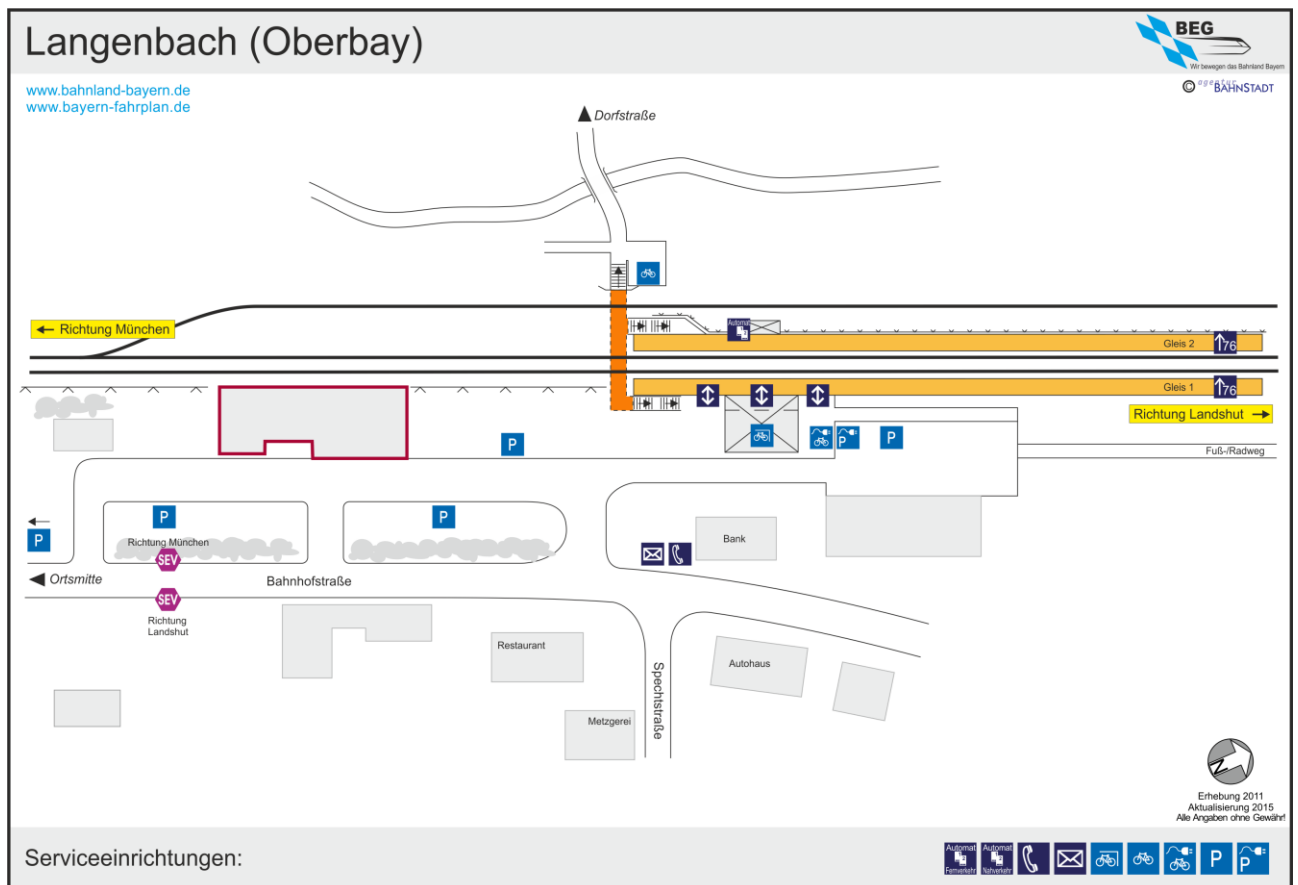


Abb.: Quelle: Stationsdatenbank Bayer. Eisenbahnges.m.b.H.

1.3 AMP – Bedarf

Die Anlagen am Bf Langenbach sind in einem guten Zustand.

Bahnhof	Bezeichnung altes NO	Zustand	Alter dsnote in %	Baujahr	letzte e Gl	Jahr Berec hnun	EIS Jahr
Langenbach (Oberbay)	Wetterschutz #268	1,00	23%	2011		2011	2051
Langenbach (Oberbay)	Bahnsteigbeleuchtung Gl. 1	1,00	25%	2010		2010	2050
Langenbach (Oberbay)	Bahnsteigbeleuchtung Gl. 2	1,00	25%	2010		2010	2050
Langenbach (Oberbay)	MOD, modul. Bstg. Gl. 1	2,99	14%	2010		2010	2080
Langenbach (Oberbay)	MOD, modul. Bstg. Gl. 2	2,99	14%	2010		2010	2080
Langenbach (Oberbay)	EL/WL-Anlage elektronisch S#		60%	2014		2014	2024
Langenbach (Oberbay)	EL/WL-Zentrale in Einschubtechnik		60%	2014		2014	2024
Langenbach (Oberbay)	DSA		90%	2011		2011	2021
Langenbach (Oberbay)	DSA		190%	2001		2001	2011

1.4 Qualitätskennzahlen (Qkz)

[Anlage 3](#) siehe Anlage, Daten sind in Plato eingegeben. Die Reisendenprognose ist 1.800

1.5 Barrierefreiheit

Nach Gesamt-VAST BEG „Regional-S-Bahn München“ Stationsausbau werden die Stationen gemäß Ausstattungskatalog und Regelwerk weitreichend barrierefrei gestaltet. Dazu müssen die Bahnsteige auf die Fahrzeughöhe von 96cm angehoben werden. Zusätzlich muss jeweils eine Aufzugsanlage pro Bahnsteig neu errichtet werden.

Hinweis: Weitreichende Barrierefreiheit muss folgende Punkte enthalten:

1. Fahrgastinformationsanlagen (FIA / DSA)
2. Lautsprecheranlage oder Akustikmodul
3. Taktiles Leitsystem auf dem Bahnsteig
4. Taktile Weg zum Bahnsteig
5. Stufenmarkierung
6. Taktile Handlaufschilde an Treppen und Rampen;
beidseitig 2 Handläufe in 2 Höhen
7. Wegeleitung – Beschilderung (WLS)
8. Stufenfreiheit

Hinweis: bei Neubau/Austausch von Aufzugsanlagen sind zwingend die fachlichen Vorgaben zu beachten (siehe Anlage).

1.6 Auswertung Checkliste Bestandsunterlagen

Die Bestandsunterlagen werden von Milan Berger, TBQ-Standardisierung nach der Übergabe des Projektauftrages eingeholt und der Projektleitung unaufgefordert zur Verfügung gestellt; Tel: 962-84980, 089-1308 4980;

Sollten noch (Rest-) Unterlagen im BM sein, werden diese als Anlage 4 mitgeliefert.

Ggf. können Pläne auch aus dem digitalen Planungsarchiv kopiert werden.

Die frühere Checkliste Bestandsunterlagen wird damit nicht mehr verwendet.

1.7 Flächenmanagement

siehe Flimas-Plan, Fremdgrund wird vsl. für die Errichtung Aufzuganlage Gl.1 benötigt. Die Flächen der DB sind dem Flimasplan zu entnehmen.

Alle immobilienrelevanten Maßnahmen sind mit der Immobilienbeauftragten im Regionalbereich Frau Angelika Heilmeier 016097456933 / 962-49438 abzustimmen.

1.8 Verkehrliche Aufgabenstellung des Aufgabenträgers

Anlage 1: Die VAST liegt vom 10.07.2019
Reisendenprognose 1.800 Ein-Aussteiger/Tag.

1.9 Geplante Maßnahmen

1.9.1 Projektumriss Verkehrsstation

- Außenbahnsteige
Aufhöhung der beiden modularen Außenbahnsteigen mit taktilem Leitsystem (Bahnsteignutzlänge = 205 m / Baulänge = 210 m / H= 96 cm üSO. Die durchschnittliche Bahnsteigbreite von 2,75 m wird beibehalten. Ermittlung der Baulänge: maximale Zuglänge 205 m, zuzüglich 5 m Bremsungenaugigkeit (Zbu).
Inklusive Entwässerung, Kabeltiefbau. Die Festlegung der Bahnsteighöhe entspricht dem Bahnsteighöhenkonzept. Als Sicherungslängen sind 210 m vorgesehen und muss deshalb nicht besonders berücksichtigt werden.

Laut Fa. Heringbau sind die Fundamente der modularen Fertigteilplatten die 2010 erstellt wurden für eine Aufhöhung ausreichend dimensioniert. Die Platten sind auszubauen und nach Ergänzung eines Aufhöhungselements wieder einzubauen.
- Gemäß der SIAG-Berechnung sind beide Bahnsteige in die Risikogruppe V B bei Höchstgeschwindigkeiten bis 140 Km/h eingestuft. Somit sind neben der obligatorischen Markierung des Sicherheitsbereiches und der Beschilderung auch eine durchgehende Schraffur an der Bahnsteigkante, sowie das dazu gehörende Beschilderung „Schraffur“ anzubringen. Auf der vorhandenen Oberfläche der modularen Bahnsteige ist diese Schraffur bereits aufgebracht.
- Die Treppenabgänge zur Personenunterführung inkl. Fahrradschieberampe werden an die neue Bahnsteighöhe angepasst.
- Um die Barrierefreiheit vom Bahnhofsvorplatz zu erlangen, werden je ein Aufzug am Bahnsteig 1 und Bahnsteig 2 in die Personenunterführung (PU) nachgerüstet. Der Zugang zum Aufzug am Gleis 1 muss eventuell auf kommunalem Grund erfolgen (Flächenerwerb Kommune) und soll als Durchlader den Austritt in die PU ermöglichen. Von der Ostseite aus (PU Anteil Kommune) ist der Bahnsteig wegen des umgehenden dritten Gleises weiterhin nicht barrierefrei zu erreichen.

Die gesamte Station wird mit den Punkten der weitreichenden Barrierefreiheit gem. P. 1.5 ausgerüstet. Die Stufenfreiheit dagegen wird nur über den Ostzugang (Bahnhofsvorplatz/Fahrradabstellanlage) hergestellt.

- Die Ausstattungselemente sind augenscheinlich in einem guten Zustand und 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, dass

eine Durchgangshöhe von 2,50 m gewährleistet werden kann. Die ELA Anbindung ist wiederherzustellen.

- Am Bahnsteig 1 ist zwei WSA im Abstand von ca. 50 m aufzustellen. WSA-Typ siehe Bahnsteig 2.
- Die bereits vorhandene Wetterschutzanlage (WSA) an Gl. 2 wird wiederverwendet. Zusätzlich sollen zwei weitere WSA mit einem Abstand von je ca. 50 m, möglichst mit dem gleichen Typ, aufgestellt werden.
- An den Bahnsteigenden sind Dienstreppen vorzusehen. Die Absperrungen und das Bahnsteigendeschild dürfen nicht zu einer Einkürzung der Bahnsteignutzlänge führen.
- Das Wegeleitsystem muss komplett erneuert werden, inkl. etwaiger Engstellenbeschilderungen.
- Uhren werden zurückgebaut. Die Uhranzeige erfolgt über DSA.
- Der Zugangsbereich zum Bahnsteig Gl. 1 muss barrierefrei gestaltet werden. Es ist zu prüfen ob im Bereich des Fahrradhauses eine breite Stufe errichtet werden kann.
- Die jeweils zwei neuen beleuchteten, 4-feldrigen WSA an Gl.2 und Gl.1 benötigen eine beleuchtete Vitrine Din A0 quer, eine Dreisitzbank, einen außenliegenden, überdachten Abfallbehälter 90l. Der WSA- Typ soll analog den vorhanden ausgewählt werden.
- Dem BM ist ein Ausstattungsplan zur Prüfung und Freigabe vorzulegen.

1.9.2 Zusammenhangsmaßnahmen Empfangsgebäude

Station ohne Empfangsgebäude; das alte Bahnhofsgebäude ist verkauft.

1.9.3 Vermietung und Vermarktung

entfällt

1.9.4 Zusammenhangsmaßnahmen DB Netz AG

Anlage 1: fehlt noch

Die Sollgleislage ist mit DB N abzustimmen und ggf. herzustellen.

Die rechtzeitigen Anmeldungen zum Baukapazitätsmanagement sind sicherzustellen.

DB N H. Markus Liebl wurde am 07.07.20 geschrieben. Bisher ging keine Antwort ein, deshalb wird diese bei Eingang nachgereicht.

1.9.5 Zusammenhangsmaßnahmen DB Energie

Keine besondere Betroffenheit erkennbar.

1.9.6 Zusammenhangsmaßnahmen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

Anlage 1.2: DB Vertrieb Bernhard Lutz wurde am 08. 07.2020 geschrieben. Bisher kam keine Antwort, deshalb bleibt alles im Bestand. Die Stellungnahme wird ggf. nachgereicht.

2 Termine

2.1 Mustermeilensteinplan / Musterterminplan

Inhalt: diese geschätzten (Wunsch-)Termine werden im Projektverlauf fortgeschrieben. Ausschlaggebend ist die Inbetriebnahme der 2. S-Bahn Stammstrecke. Hiernach müssen die Termine ausgerichtet werden.

Vorgang	Datum
QG Vorplanungsbeginn / Freigabe zur Vorplanung	Jan. 2021
Vorplanung genehmigt	Febr. 2022
Freigabe Entwurfs- u. Genehmigungsplanung	Sept. 2024
Abschluss Entwurfs- und Genehmigungsplanung	März 2025
Baubeginn - abhängig 2.SBSS	(März 2027)
Inbetriebnahme	(Dez 2027)

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

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:

- Anzeige strategische Planung muss noch erfolgen
- Beginn baubetriebliche Anmeldung (X-27,5 Monate) **am Sept. 2024**

3 Kosten und Finanzierung

3.1 Kosten

Anlage 2.2 und 2.4

Die Kosten wurden von der Fa. Inros Lackner ermittelt und in die Logik des Projektsteckbriefes eingearbeitet. Etwaige Risiken sind im Projektsteckbrief durch den Risikozuschlag abgegolten. Der Kostenstand ist 2019. Es wurde keine Nominalisierung eingerechnet.

Variante 1: Barrierefreier Anschluss an die Ostseite

Bezeichnung	gesamt (Tsd. EUR)	davon DB Netz [Tsd. EUR]	davon DB Energie [Tsd. EUR]
GWU gem. Grobkostenschätzung:	2.326		
Baukosten	1.938		
Planungskosten	388		

(Variante 2: Barrierefreier Anschluss an die Ost- und Westseite)

-> nur wenn Kommune dies wünscht und finanziert, deshalb noch nicht Projektbestandteil

Bezeichnung	gesamt (Tsd. EUR)	davon DB Netz [Tsd. EUR]	davon DB Energie [Tsd. EUR]
GWU gem. Grobkostenschätzung:	2.901		
Baukosten	2.418		
Planungskosten	483		

3.2 Finanzierungskonzept

Finanzierung erfolgt als BKZ 3. über den Freistaat Bayern.

4 Schnittstellen & Rahmenbedingungen

4.1 Korrespondierende Maßnahmen

Keine bekannt.

4.2 Besondere Rahmenbedingungen

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 m^2) 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)

Laurent Nengoue-Detchoua

089-1308-83251

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/>

Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG-Maßnahme)

Die PU wurde nicht als EKrG-Maßnahme erstellt. Die Kommune hat den Westteil finanziert und an Station&Service übertragen.

5 Risiken

Die Fa. Heringbau hat zwar bestätigt, dass das vorhandene Fundament für eine Aufhöhung auf 76 cm ausreichend ist. Trotzdem sollte dies geprüft werden.

Alle Termine sind abhängig von der 2.S-Bahn Stammstrecke.

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

Bauherr ist das Bahnhofsmanagement Rosenheim, Leiter Helmut Zöpfel

6.3 Ermittlung und Klärung Ansprechpartner

Hier einen tabellarischen Überblick über vorhandene Ansprechpartner geben.

Funktion	Name / OE	Ggf. Vertreter
Projektleiter/in	Friederike Sophia Engler (BAB)	
Projektkaufmann	Konstantin Jünger	
Portfoliomanager	Matthias Kalow	
Projektcontroller	Birk Dippe	
Vertrieb Mobility	Herbert Kölbl	
Ansprechpartner BM	Carolin Maier	
Vertrieb Commercial	Anton Wagner	

7 Offene Punkte

Der westliche Teil der Personenunterführung und der Zugang wurde von der Kommune finanziert (Ortsteilverbindung). Es ist nicht bekannt, ob die Kommune an diesem Zugang auch eine Barrierefreiheit wünscht und finanziert. Dies wäre noch abzustimmen. Für die Verkehrsstation reicht ein barrierefreier Zugang aus (Ostseite).

Das Projekt soll zunächst mit einer Leistungsvereinbarung für die Lph 1-2 an DB N übergeben werden. Nachfolgend soll es ab Lph 3 als GBV-Projekt von DB N übernommen werden.

8 Zustimmung zum Projektauftrag

Projektnummer: G.011712128

Projektname: Langenbach Regional S-Bahn München

OE	Name	Ort/Datum	Unterschrift
Leiter Bahnhofsmanagement	Helmut Zöpfel	Rosenheim	
Leiter Regionalbereich	Andreas Rudolf	Nürnberg, München,	
Leiter Dienstleistungen, Service und Betrieb	Heribert Krichenbauer	Nürnberg, München,	
Leiter Baumanagement	Robert Hanft	Nürnberg, München,	
Leiter Vertrieb Commercial (bei Bedarf)	Michael Willumat	Nürnberg, München,	n.e.
Leiter Finanzen / Controlling	Jörg Brewe	Nürnberg, München,	
Infrastrukturmanager	Erich Fuchs	München,	
Leiter Portfoliomanagement	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.