

DB Station & Service AG
Regionalbereich Süd

BM Rosenheim

Projektauftrag Verkehrsstation

Marzling

Regional-S-Bahn München S21x

Bahnhofsname: Marzling
Projektbezeichnung: Marzling
Regional-S-Bahn München
Bahnhofsnummer/Kat: 3995 / Kat.6
Streckenummer: 5500
Name der Strecke: München - Regensburg
Projektnummer: G.011712127



Projektauftrag-Verzeichnis:

- | | | |
|-----------------------|------------|-----------------------------|
| 1. PA erstellt | 16.06.2020 | Bm Rosenheim, J. Ramstötter |
| 2. PA bearbeitet | 12.11.2020 | 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	x
1.2 Bedarf Fahrkartenautomaten	x
1.3 Stellungnahme DB Netz	x
1.4 Stellungnahme Oberleitung DB Netz	fehlt
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	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. Kostenplan lt. Steckbrief	x
18. Schriftverkehr LÜ_nur zur Info, da die Strecke derzeit keine Lü-Kernnetz ist	x
19. Planfeststellungsbeschluss 2005	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	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	7
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“	8
3 Kosten und Finanzierung	9
3.1 Kosten	9
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
6.1 Bauherr und Projektleitung	11
6.2 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 Landshut (Bay Hbf) verkehren (21X). Um den Halt von Regional-S-Bahnen an allen Stationen zu ermöglichen, ist an mehreren Stationen, u. a. Marzling, eine Anpassung der Bahnsteige erforderlich. Ziel der Maßnahme ist es, an den betroffenen Bahnsteigen die festgelegte Zielhöhe und -länge herzustellen.

Die Bahnsteige an Gleis 1 und Gleis 2 der Station soll auf eine Höhe von 96 cm üSO für die Nutzlänge von 210 m bzw. 212 m Baulänge ausgebaut werden. Die Zugänge werden an die Höhe angepasst, womit die Barrierefreiheit erhalten bleibt.

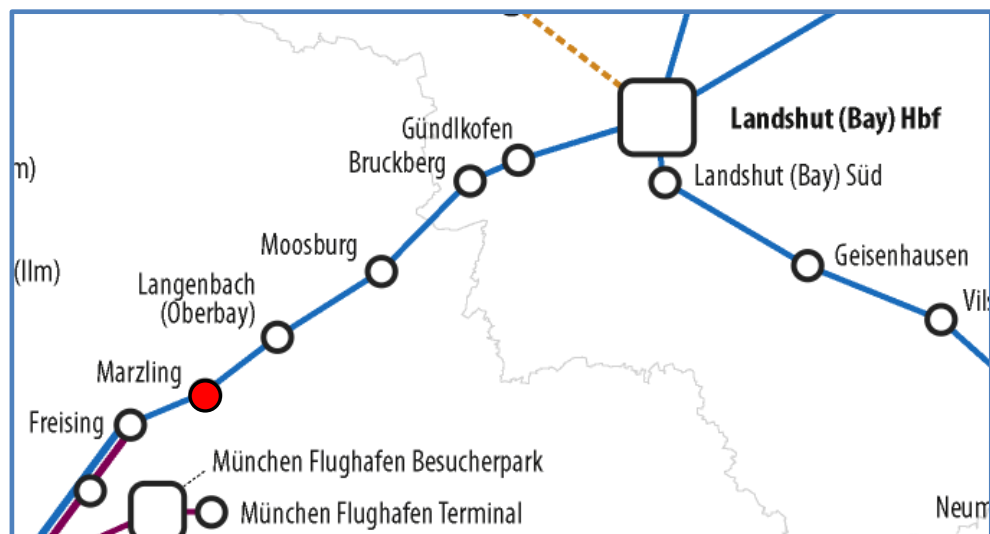
Die Station liegt an der zweigleisigen, elektrifizierten Strecke München - Regensburg Str.nr. 5500 (KBS 930), TEN konventionell. Der Regionalhaltepunkt hat ca. 350 Ein-, Aussteiger (Prognose 800) und die Kategorie 6. Abkürzung nach RiL 100 MBR. Der Halt soll zukünftig nur noch im S-Bahn-Verkehr bedient werden.

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

Der geschätzte GWU beträgt 1.214 T EUR und soll als BKZ 3 vom Freistaat finanziert werden.

Die Station wurde 2007 komplett in neuer Lage erbaut, incl. der kommunalen Unterführung.

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



1.2 IST - Zustand

Anlage 2 Projektsteckbrief

Inhalt: Die Verkehrsstation Marzling liegt an der zweigleisigen, elektrifizierten Strecke 5500 München Hbf - Regensburg Hbf bei km 45,4+70. Derzeit weisen die Außenbahnsteige eine Bahnsteighöhe von 55 cm, Bahnsteignutzlänge von 210,50 m und eine durchschnittliche Breite von 2,75 m (Gl. 1) bzw. 2,50 m (Gl. 2) m auf. Die zwei Außenbahnsteige sind mit zwei Treppenanlagen, einer kommunalen Personenunterführung und zwei kommunale, geneigten Gehwegen barrierefrei an den öffentlichen Raum angebunden. Ein taktiles Leitsystem ist vorhanden, entspricht jedoch nicht den aktuellen Richtlinien. Die Außenbahnsteige bestehen

aus modularen Fertigteilplatten der Fa. Heringbau und sind optisch in ihrer Farbgebung verbläst - Baujahr 2007. Beide Außenbahnsteige sind mit einer Beleuchtungsanlage, einer Vitrine, einer WSA, einem Fahrkartenentwerter, einer Sitzbank und einem Wegeleitsystem ausgestattet. Der Bahnsteig an Gleis 2 ist zusätzlich mit einem Fahrkartenautomaten ausgestattet. Die Entwässerung erfolgt an der Hinterkante der Außenbahnsteige entweder über Kastenrinnen oder über Sickerkies. An beiden Bahnsteigen befinden sich Oberleitungsmasten hinter der Bahnsteigkante. An Gleis 1 befindet sich ein OLA-Mast mit Fangkorb direkt im Bahnsteigbereich. An Gleis 2 befindet sich hinter der Bahnsteigkante eine Lärmschutzwand mit Prellleiter und zwei Indusi-Magneten. An beiden Bahnsteigen sind überdachte Fahrradständer vorhanden, die der Gemeinde gehören. Die Treppenabgänge sind in einem guten Zustand, die Handläufe sind doppelläufig mit taktiler Beschriftung ausgebildet.

Tab.: IST-Zustand

	Nutzlänge / Baulänge m	Höhe cm	Dachlänge m	WSA St.	Barrierefr.
1 (Gleis 1)	209,30 m / 210,50 m	55 cm	-	1	ja
2 (Gleis 2)	209,30 m / 210,50 m	55 cm	-	1	ja

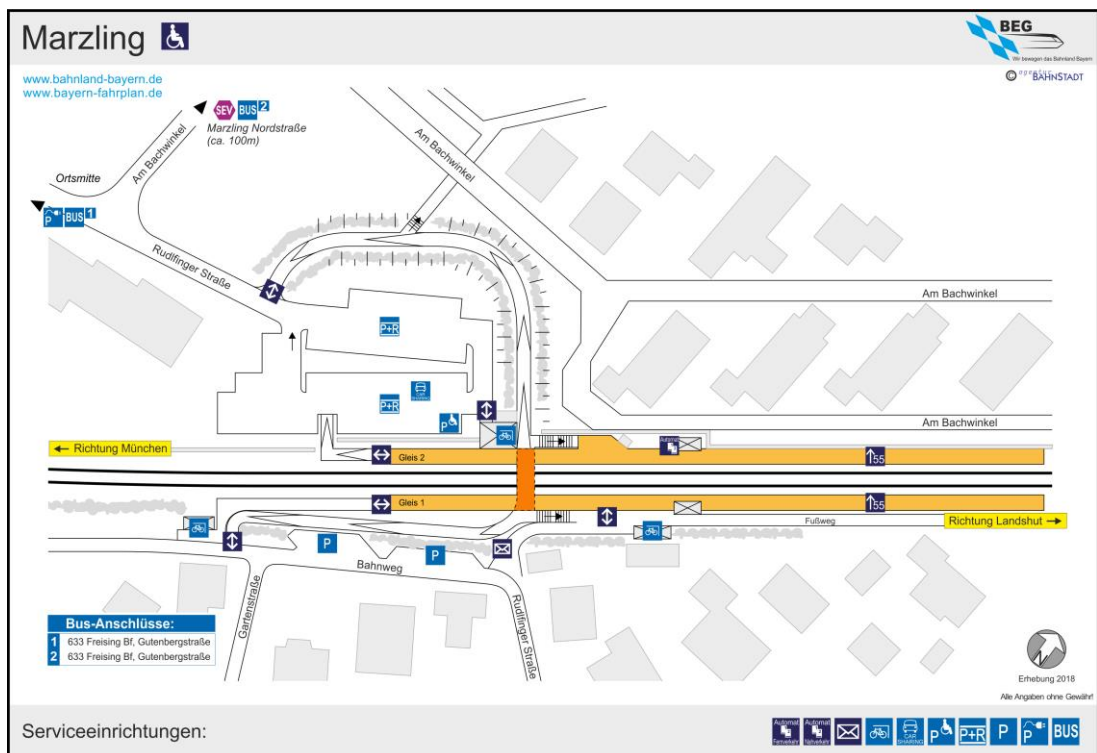


Abb.: Quelle: Stationsdatenbank Bayer. Eisenbahnges.m.b.H

1.3 AMP – Bedarf

Inhalt: Bis auf die Beleuchtungsmaste sind die Bauwerke/Anlagen in einem guten Zustand. Die Beleuchtung soll in diesem Projekt erneuert werden.
AMP Stand 05 2020

Bahnhof	Bezeichnung altes NO	Zustandsnote	Alter in %	Baujahr	letzte Gl.	Jahr Berechnung	EIS Jahr
Marzling	Außenbeleuchtung	1,00	33%	2007		2007	2047
Marzling	WSH	1,50	33%	2007		2007	2047
Marzling	WSH	1,50	33%	2007		2007	2047
Marzling	Außenbeleuchtung	4,99	33%	2007		2007	2047
Marzling	MOD, modul. Bstg. Gl. 1	2,99	16%	2007	2009	2009	2079
Marzling	MOD, modul. Bstg. Gl. 2	2,99	16%	2007	2009	2009	2079
Marzling	DSA		60%	2014		2014	2024
Marzling	DSA		60%	2014		2014	2024
Marzling	Außenbeleuchtung(Treppe)		80%	2008		2008	2023
Marzling	Außenbeleuchtung(Treppe)		80%	2008		2008	2023

1.4 Qualitätskennzahlen (Qkz)

Anlage 3 QKZ Punktegenerierung durch Bahnsteigaufhöhung und zusätzlichem Wetterschutz (Ergänzung um 1 WSH je Bstg.).
Die Daten sind in Plato eingegeben. Die Reisendenprognose ist 800.

1.5 Barrierefreiheit

Inhalt: 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

Inhalt: siehe Flimas-Plan, Fremdgrund wird vsl. nicht 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 1.1: Die VAST liegt vom 10.07.2019
Reisendenprognose 800 Ein-Aussteiger/Tag.

1.9 Geplante Maßnahmen

1.9.1 Projektumriss Verkehrsstation

Inhalt:

- Bahnsteige:
Aufhöhung von zwei modularen Außenbahnsteigen mit taktilem Leitsystem (Bahnsteignutzlänge = 205 m / Baulänge = 212 m / H= 96 cm üSO; Bahnsteigbreite von mind. 2,50 m gem. Ril 813. Ermittlung der Baulänge: maximale Zuglänge 205 m, zusätzlich 5 m Bremsungenauigkeit (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 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, die Wangen inkl. Geländer sowie die geneigten Gehwege werden an die neue Bahnsteighöhe angepasst. Die Barrierefreiheit bleibt erhalten. Die Entwässerungsanlage muss ebenfalls in der Höhe angepasst werden.
- Der Platz zwischen Fahrradständer und Bahnsteig an Gleis 1 wird teilweise aufgehört.
- Die Ausstattungselemente sind augenscheinlich in einem schlechten Zustand und müssen evtl. erneuert werden.
- Die Beleuchtungsmasten können 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.
- Aufgrund der prognostizierten Reisendenzunahme bis 2040 erhöht sich der erforderliche Wetterschutz um eine zusätzliche WSA pro Bahnsteig.

- An den Bahnsteigenden sind Absperrgeländer vorzusehen. Die Absperrungen und das Bahnsteigendeschild dürfen nicht zu einer Einkürzung der Bahnsteignutzlänge führen.
- Die neuen beleuchteten, WSA an Gl.2 und Gl.1 sollen vom Typ und der Größe sich an die vorhandenen WSA anpassen. Sie benötigen eine beleuchtete Vitrine Din A0 quer, eine Dreiersitzbank, einen außenliegenden, überdachten Abfallbehälter 90l.
- Dem BM ist ein Ausstattungsplan zur Prüfung und Freigabe vorzulegen.

1.9.2 Zusammenhangsmaßnahmen Empfangsgebäude

Inhalt: Station ohne Empfangsgebäude

1.9.3 Vermietung und Vermarktung

Inhalt: entfällt

1.9.4 Zusammenhangsmaßnahmen DB Netz AG

Anlage 1: fehlt noch

Inhalt: 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

Inhalt: Derzeit keine besonderen Betroffenheiten bekannt.

1.9.6 Zusammenhangsmaßnahmen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

Anlage 1.2: Stellungnahme DB Vertrieb GmbH zur Fahrausweitautomat

Inhalt: 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“

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:

- 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

Inhalt: Die Kosten wurden von der Fa. Inros Lackner ermittelt und in die Logik des Projekt-steckbriefes eingearbeitet. Etwaige Risiken sind im Projektsteckbrief durch den Risi-kozuschlag abgegolten. Der Kostenstand ist 2019. Es wurde keine Nominalisierung eingerechnet.

Bezeichnung	gesamt (Tsd. EUR)	davon DB Netz [Tsd. EUR]	davon DB Energie [Tsd. EUR]
GWU gem. Grobkostenschätzung:	1.214		
Baukosten	1.012		
Planungskosten	202		

3.2 Finanzierungskonzept

Inhalt: Finanzierung erfolgt als BKZ 3. über den Freistaat Bayern.

4 Schnittstellen & Rahmenbedingungen

4.1 Korrespondierende Maßnahmen

Inhalt: Keine 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

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 Maschinentchnik: H. Sörgel Andre, 089-1308-83009

Anlagenverantwortliche(r) Heft und Buchbauwerke (HUB)

Zuständigkeiten:

BM Rosenheim

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 die gesamte Unterführung (EÜ) erstellt. Die Anlage von DB St&S endet mit den Trennfugen der Treppen in die PU.

5 Risiken

Inhalt: 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

Inhalt: Bauherr ist das Bahnhofsmanagement Rosenheim, Leiter Helmut Zöpfel

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 (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

Inhalt: 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.011712127

Projektname: Marzling 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.