Inhaltsverzeichnis Baubeschreibung / Vorbemerkungen

0.1 Angaben zur Baustelle 4
0.1.1 Lage der Baustelle 4
0.1.2 Besondere Belastungen 5
0.1.3 Vorhandene Anlagen 5
0.1.3.1 Bahnkörper 5
0.1.3.2 Tunnel 5
0.1.3.3 Bahnübergänge 6
0.1.3.4 Ingenieurbauwerke 6
0.1.3.5 Schallschutzwände (Lärmschutzanlagen) 6
0.1.3.6 Oberbau 6
0.1.3.7 Hochbauten 6
0.1.3.8 Personenverkehrsanlagen 6
0.1.3.9 Straßen und Wege 6
0.1.3.10 Tiefbau 7
0.1.3.11 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik 7
0.1.3.12 Anlagen der Telekommunikation 7
0.1.3.13 Elektrotechnische Anlagen für Bahnstrom 7
0.1.3.14 Elektrotechnische Anlagen für Licht- u. Kraftstrom 7
0.1.3.15 Maschinentechnische Anlagen 7
0.1.3.16 Kabel und Leitungen Dritter 8
0.1.3.17 Sonstige bauliche Anlagen und bauliche Anlagen Dritter 8
0.1.3.18 Sonstige Anlagen der Ausrüstung 8
0.1.4 Verkehrsverhältnisse 9
0.1.5 Freizuhaltende Flächen 9
0.1.6 Transportwege 9
0.1.7 bleibt frei 10
0.1.8 bleibt frei 10
0.1.9 Baugrund 10
0.1.10 Hydrologie 10
0.1.11 Besondere umweltrechtliche Vorschriften/Hinweise 10
0.1.12 Besondere Vorgaben für die Entsorgung 11
0.1.12.1 Abfall 11
0.1.12.2 Abwasser 11
0.1.13 Schutzgebiete oder Schutzzeiten 12
0.1.14 Schutzmaßnahmen 13
0.1.15 bleibt frei 13
0.1.16 bleibt frei 13
0.1.17 Hindernisse 14

0.1.18 Kampfmittel 14
0.1.19 Baustellenverordnung 14
0.1.20 Auflagen Dritter 14
0.1.21 bleibt frei 14
0.1.22 Vorarbeiten des AG 14
0.1.23 Arbeiten anderer Unternehmer 15
0.1.24 Besondere Auflagen 15
0.2 Angaben zur Ausführung 16
0.2.1 Bauablauf 16
0.2.2 Erschwernisse 18
0.2.3 Vorgaben aus dem SiGe-Plan 19
0.2.4 bleibt frei 19
0.2.5 Kontaminierte Bereiche 19
0.2.6 Besondere Einrichtungen 20
0.2.7 Besondere Anforderungen an Gerüste 20
0.2.8 Mitbenutzung fremder Einrichtungen 20
0.2.9 Vorhaltung für andere Unternehmer 21
0.2.10 bleibt frei 21
0.2.11 bleibt frei 21
0.2.12 bleibt frei 21
0.2.13 bleibt frei 21
0.2.14 Umgang mit gewonnenen Stoffen 21
0.2.14.1 Umgang mit Bodenaushub 21
0.2.14.2 Eignungs- und Gütenachweise für zugelieferten Bodenaushub 22
und zugeliefertes mineralisches Material 22
0.2.15 bleibt frei 23
0.2.16 bleibt frei 23
0.2.17 bleibt frei 23
0.2.18 Leistungen für andere Unternehmer 23
0.2.19 Zusammenwirken mit anderen Unternehmern 23
0.2.20 bleibt frei 24
0.2.21 bleibt frei 24
0.2.22 bleibt frei 24
0.2.23 DB-spezifische Angaben 25
0.2.24 Ergänzende Ausführungsbestimmungen 26
0.3 Einzelangaben bei Abweichungen von den ATV 27
0.4 Einzelangaben zu Nebenleistungen und Besonderen Leistungen 28
0.4.1 Nebenleistungen 28
0.4.2 Besondere Leistungen 28
0.5 Technische Bearbeitung 28

0.5.1 Ausführungsunterlagen 28
0.5.2 Vermessungstechnische Bestandsdokumentation 29
0.5.3 Bauwerksdokumentation 31
0.5.4 Bauzeitenplan 32
0.5.5 Planlaufliste 32
0.6 Baubeschreibung 33

0.1 Angaben zur Baustelle

Das Projekt wird seitens Markt Holzkirchen als Bauherr realisiert. Das neue Bauwerk geht dann in das Eigentum der DB InfraGO AG über. Damit dies problemlos gelingt, müssen die Realisierung in strikter Anlehnung an die übliche Vorgehensweise und das Regelwerk bei Projekten der DB InfraGO erfolgen. Dies gilt insbesondere für den Planlauf (Prüfung und Freigabe), Prozesse in der Ausführung wie z. B. Krananweisungen sowie der Dokumentation zur Inbetriebnahme (nur Materialien nach DB-Standard mit Nachweis, Nachweise der Eigenüberwachung etc.). Für die Ausführungsplanung und Ausführung sind die aktuellen Richtzeichnungen der DB zu verwenden. Die dadurch ggf. entstehenden Aufwendungen bzw. Mehraufwendungen werden nicht gesondert vergütet und sind im Angebot einzurechnen.

0.1.1 Lage der Baustelle

Die Baustelle liegt in der Marktgemeinde Holzkirchen, Landkreis Miesbach, auf der Strecke 5620 Holzkirchen – Schliersee in Bahn- km 1,817.

Das zukünftige Kreuzungsbauwerk dient als Überführung der eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke 5620 Holzkirchen - Schliersee.

Das Bauwerk liegt in Bahn-km 1,817 und wird im Ortsbereich von Holzkirchen errichtet.

Die maximale Streckengeschwindigkeit beträgt derzeit 120 km/h.

Der Bahnkörper liegt auf einem ca. 3,80 m hohen Damm.

Südlich der Bahnlinie befindet sich ein Geh- und Radweg ohne angrenzende Bebauung, parallel zum längslaufenden Geh- und Radweg verläuft die B 13.

Nördlich der Bahn ist ein Industrieareal/ Brauerei- und Logistikzentrum situiert, das unmittelbar zum Fertigungsschwerpunkt angrenzende Hallenareal wird von mehreren unterschiedlichen Nutzern bewirtschaftet. Mit den Eigentümern dieses Areals wurden im Vorfeld Abstimmungen getroffen. Die Zufahrt zur Baustelle muss über das Industriegebiet erfolgen, die Herstelllage muss von der Nordseite angefahren bzw. bearbeitet werden. Vor Baubeginn ist das Industrieareal gesamt Beweis zu sichern.

Der Bereich südlich der Bahnlinie kann nur für die Sperrzeit genutzt werden, der Geh- und Radweg ist in diesem Zeitraum entsprechend umzuleiten.

Das Überschreiten der Gleise ist verboten. Das Schwenken von Lasten über die Bahnstrecke ist absolut im Zeitraum außerhalb der Sperrzeit ist verboten.

Der AN hat Bauzäune als Sicherheitszäune zum Verhindern des Querens der Bahnlinie beidseits zu errichten. Zusätzlich sind Umzäunungen der ausgewiesenen Biotopräume nördlich und südlich am Bahndamm in Richtung Schliersee zu errichten. Die Bäume entlang des Geh- und Radweges an der Südseite sind zu schützen.

Die Zufahrt zur Baustelle erfolgt per befestigten Straßen wie vor beschrieben. Entlang der B 13 sind ggf. Baustraßen für die Ein- bzw. Ausfahrt auf die B 13 in der Sperrzeit zu errichten. Die Zufahrt zur Baustelle von Seite Süd ist nur während der Sperrzeit bzw. unmittelbar zur Arbeitsvorbereitung für die Leistungserbringung vor und nach der Sperrzeit zulässig, ansonsten ist die Baustelle vollumfänglich von Seite Nord Industrieareal/ Brauereigelände zu bedienen. Die Baustelleneinrichtung ist dementsprechend auf den ausgewiesenen Flächen auf Seite Nord Industrieareal zu errichten.

Dem AN werden für die Ausführung seiner Leistungen der Herstelllage Bereiche des Industrieareals nach Plan Nr. 200841-116 zur Benutzung oder Mitbenutzung überlassen, darüberhinausgehende Fremdgrundstücke dürfen nicht genutzt werden bzw. ist eine ggf. notwendige Benutzung auf Kosten AN unter Abstimmung AN mit den jeweiligen Eigentümern zu erwirken.

Die Zufahrtswege sind Asphaltstraßen im privaten und öffentlichen Eigentum, teilweise nur einspurig befahrbar.

0.1.2 Besondere Belastungen

Die Windlasten vorbeifahrender Züge und die Windlastzone für den

Ausführungsort sind mit zu berücksichtigen.

0.1.3 Vorhandene Anlagen

Die eingleisige nicht elektrifizierte Strecke 5620 Holzkirchen – Schliersee

in Dammlage ist vorhanden. Beidseits der Gleisanlage verlaufen Kabeltrassen der DB, zum Teil in Kabeltrögen.

Eine Kabeleinweisung durch die DB ALV LST und ALV KT nach

Ril 892.9122A01/V01 ist durch den AN zu veranlassen.

Die maximale Streckengeschwindigkeit beträgt derzeit 120 km/h.

Der Bahnkörper liegt auf einem Damm.

Beidseits der Bahnlinie verlaufen Begleitwege mit angrenzender Bebauung.

In den Begleitwegen verlaufen Kabel, Leitungen und Fernwärmeleitungen.

0.1.3.1 Bahnkörper

Der Bahnkörper ist in Dammlage vorhanden.

0.1.3.2 Tunnel

entfällt

0.1.3.3 Bahnübergänge

entfällt

0.1.3.4 Ingenieurbauwerke

entfällt

0.1.3.5 Schallschutzwände (Lärmschutzanlagen)

Entfällt

0.1.3.6 Oberbau

Es sind Betonschwellen auf Schotterbett vorhanden.

Die Strecke liegt in einer Geraden und weist ein Gefälle von 10,068 ‰ in Richtung Schliersee auf. Die Gleise verlaufen in einem durchgehenden Schotterbett.

Die Schienen (S 54) sind auf Betonschwellen (B 58) aufgelagert und mit Spannklemmen befestigt.

0.1.3.7 Hochbauten

entfällt

0.1.3.8 Personenverkehrsanlagen

entfällt

0.1.3.9 Straßen und Wege

entfällt

0.1.3.10 Tiefbau

Im Bereich der Herstelllage ist eine bestehende Asphaltplatzentwässerung mit 2 Straßeneinläufen vorhanden, diese ist für die Errichtung der Herstelllage zu entfernen.

Nach Fertigstellung der Einschubarbeiten, bzw. nach Beendigung der Sperrpause sind diese Entwässerungseinrichtungen wiederherzustellen.

0.1.3.11 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

Beidseits des Bahndammes verlaufen Kabeltrassen, die der Leit- und Sicherungstechnik DBLST und der DB TK zugehörig sind.

Die Kabel sind zum Teil erdverlegt oder verlaufen im Kabeltrog.

0.1.3.12 Anlagen der Telekommunikation

Fernmeldeanlagen der DB TK sind vorhanden.

0.1.3.13 Elektrotechnische Anlagen für Bahnstrom

entfällt

0.1.3.14 Elektrotechnische Anlagen für Licht- u. Kraftstrom

entfällt

0.1.3.15 Maschinentechnische Anlagen

entfällt

0.1.3.16 Kabel und Leitungen Dritter

Kabel und Leitungen der Gemeindewerke Holzkirchen und der GEA Holzkirchen sind im Bahnkörper vorhanden.
Gemäß den Planauskünften sind keine Ver- und Entsorgungsanlagen Dritter im Baubereich vorhanden.
Eine Kabeleinweisung durch die DB ALV LST und ALV TK nach Ril 892.9122A01/V01 ist durch den AN zu veranlassen.
Der AN hat sich zu Planungs-bzw. Baubeginn von den Spartenträgern vor Ort einweisen zu lassen und die aktuellen Bestandsunterlagen anzufordern. Diese sind die Grundlage für die Erstellung der Ausführungsplanung.

0.1.3.17 Sonstige bauliche Anlagen und bauliche Anlagen Dritter

Gas- und Mittelspannungsleitungen der Gemeindewerke Holzkirchen sind vorhanden.
Gemäß den Planauskünften sind keine weiteren Ver- und Entsorgungsanlagen Dritter im Baubereich vorhanden. Der AN hat sich zu Planungs-bzw. Baubeginn von den Spartenträgern vor Ort einweisen zu lassen und die aktuellen Bestandsunterlagen anzufordern. Diese sind die Grundlage für die Erstellung der Ausführungsplanung.

0.1.3.18 Sonstige Anlagen der Ausrüstung

Entfällt

0.1.4 Verkehrsverhältnisse

Gleisgebunden:

Streckengeschwindigkeit im Baustellenbereich 120 km /h

Vorgesehene Sperrzeit 06.09.2027, 01:00 Uhr bis 10.09.2027, 5:00 Uhr.

Straßengebunden:

Die Zufahrt zur Baustelle erfolgt per Straße wie vor beschrieben.

Durch den AN sind Wegesperren als Vollsperrung und Umleitungsstrecken für Fußgänger einzurichten.

Der AG übernimmt keine Gewähr in Bezug auf die Verfügbarkeit und

die Nutzungsmöglichkeit öffentlicher Verkehrswege und -flächen außerhalb

des vertraglichen Leistungsbereiches, insbesondere in Bezug auf die Nutzung

von Über- und Unterführungen für vom AN vorgesehene Schwerlastverkehre.

0.1.5 Freizuhaltende Flächen

Die Flächen der beidseitigen Begleitwege außerhalb der Baubereiche

sind für den laufenden Betrieb des AG und der DB freizuhalten.

Die Zufahrten im Industrieareal/ Brauereigelände/ Bereich Zufahrt Nord sind ständig frei zu halten bzw. sind hier ggf. notwendigen Abstimmungen von Seiten AN mit den Betreibern des vor beschriebenen Industrieareals zu treffen, um bei transportintensiven Tätigkeiten Kollisionen bzw. unnötige Erschwernisse zu vermeiden.

Jegliche Gefährdungen für den Bahnbetrieb sind auszuschließen. Solle dies ggf. Schutzvorrichtungen etc. erfordern, sind diese vorzusehen und werden nicht gesondert vergütet.

0.1.6 Transportwege

Die Zufahrt zur Baustelle erfolgt per Straßen.

Durch den AN sind Wegesperren als

Vollsperrung und Umleitungsstrecken für Fußgänger einzurichten.

Der AG übernimmt keine Gewähr in Bezug auf die Verfügbarkeit und

die Nutzungsmöglichkeit öffentlicher Verkehrswege und -flächen außerhalb

des vertraglichen Leistungsbereiches, insbesondere in Bezug auf die Nutzung

von Über- und Unterführungen für vom AN vorgesehene Schwerlastverkehre.

Die Wahl der sonstigen Transportwege obliegt dem AN.

Das laufende Reinigen aller Transportwege obliegt dem AN und ist mit

einzurechnen

0.1.7 bleibt frei

0.1.8 bleibt frei

0.1.9 Baugrund

Hinweis auf das Baugrundgutachten:
Gutachten 1: Baugrund und orientierende Altlastenerkundung vom 20.07.2023
Gutachten 2: ergänzendes Gutachten im Baubereich der EÜ vom 14.10.2025
Gutachten 3: ergänzendes Gutachten im Baubereich der EÜ vom 11.12.2025
Die vollständigen Baugrundgutachten liegen der Ausschreibung mit bei.

0.1.10 Hydrologie

Hinweis auf das Baugrundgutachten:
Gutachten 1: Baugrund und orientierende Altlastenerkundung vom 20.07.2023
Gutachten 2: ergänzendes Gutachten im Baubereich der EÜ vom 14.10.2025
Gutachten 3: ergänzendes Gutachten im Baubereich der EÜ vom 11.12.2025
Die vollständigen Baugrundgutachten liegen der Ausschreibung mit bei.

0.1.11 Besondere umweltrechtliche Vorschriften/Hinweise

Hinweis auf das Landschaftspflegerischen Begleitplan,
hier insbesondere Vegetationsschutzzaun und Baumschutz.

0.1.12 Besondere Vorgaben für die Entsorgung

0.1.12.1 Abfall

Entsprechend dem Baugrundgutachten wird geringfügig belasteter Bodenaushub angetroffen.

Siehe dazu auch Analytik 1. Gutachten zur Baugrund- und orientierenden Altlasterkundung Frank Bumiller Kraft ab Blatt 16.

Die Untersuchung auf die Schadstoffbelastung erbrachte zusammenfassend folgende Ergebnisse: Das anstehende Schottermaterial des Bahnkörpers ist mit PBSM belastet und wird in die Verwertungsklasse Z 1.2 eingestuft.

Bei der quantitativen Analyse der Auffüllböden im Bereich Herstelllage, RKS 8 (BMP B) wurde ein erhöhter Wert für den Schadstoffparameter KW (674 mg/kg) festgestellt. Bezogen auf die Einteilung nach Verfüll-Leitfaden sind diese vorläufig dem Zuordnungswert Z 2 zuzuordnen.

Alle weiteren beprobten Bodenschichten sind dem Zuordnungswert Z 0 zuzuordnen.

Der gesamte Aushub bzw. alle abzufahrenden Erdbaumassen sind auf das Zwischenlager Fellach des Marktes Holzkirchen zu transportieren.

Die weitere Behandlung der Abfallprodukte am Zwischenlagerplatz ist nicht Teil der Leistungserbringung, diese wird getrennt durch den AG veranlasst.

Die Erdbaumassen sind entsprechend LV Vorgabe getrennt auf Haufwerken am Zwischenlager Fellach abzuladen.

0.1.12.2 Abwasser

Im Baubereich gelten die aktuellen Regelungen nach dem bundesweiten Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und dem Bayerischen Wassergesetz (BayWG) zum Umgang mit dem vom Bauvorhaben betroffenen Grundwasser, Niederschlagswasser sowie auch zu Altlastenflächen, von denen das Grundwasser beeinflusst ist.

Grundwasser oder Schichtenwasser wurde bis zur abgeteuften Tiefe nicht angetroffen. Eine besondere Wasserhaltung oder Grundwasserabsenkung ist daher nicht erforderlich.

Detaillierte Angaben zum Baugrund sind aus dem Baugrundgutachten ersichtlich.

0.1.13 Schutzgebiete oder Schutzzeiten

Belange des Bodenschutzes

Durch die geplanten Baumaßnahmen sind keine Auswirkungen hinsichtlich des Schutzgutes Boden zu erwarten. Ober- und Unterboden werden getrennt abgetragen, fachgerecht zwischengelagert, beprobt und unbelastetes Material nach Bedarf wieder eingebaut. Sofern Material belastet ist, wird es entsprechend seiner Belastungsklasse umweltgerecht entsorgt. Die Entsorgung (Verwertung / Beseitigung) darf nur über zertifizierte Entsorgungsfachbetriebe und zugelassene Transporteure erfolgen.
Im Zuge der Bauarbeiten wird darauf geachtet, dass keine schädlichen Substanzen aus Baumaschinen bzw. Fahrzeuge oder Verarbeitungsprozessen in den Untergrund gelangen.
Bodenverdichtungen im Bereich des Baustellenumfeldes werden soweit möglich vermieden und aufgetretene Bodenverdichtungen nach Beendigung der Bauarbeiten beseitigt.

Gewässerschutz

Keine Gewässer vorhanden

Denkmalschutz

entfällt

Lärmschutz

entfällt

0.1.14 Schutzmaßnahmen

Der vorhandene zu erhaltene Baumbestand, Hecken und Zäune entlang der B 13 und des Baubereiches sind zu schützen –

Baumschutz ist in die Einheitspreise mit einzurechnen.

Hierbei sind die Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich der Baustellen unbedingt zu beachten, einzuhalten und in die Einheitspreise mit einzurechnen.

Sämtliche im Baustellenbereich und im Zufahrtsbereich liegende Gebäude und Grundstückseinfriedungen sind so zu schützen, dass eine Verschmutzung ausgeschlossen wird.

Eine Vergütung der Schutzmaßnahmen für Fassaden und Einfriedungen ist in die Einheitspreise einzurechnen.

Sofern im LV keine besonderen Ansätze vorgesehen sind, sind die Aufwendungen für die gesetzlichen Auflagen des Umwelt- und Landschaftsschutzes ohne besondere Vergütung vom Auftragnehmer zu erbringen und in die einschlägigen Positionen einzurechnen.

Privatgrundstücke (hierzu zählen auch die DB-eigenen Flächen) dürfen für Bauarbeiten bzw. Abstellen von Baufahrzeugen,

Ablagern von Baumaterialien, etc. auf keinen Fall benutzt werden.

Die im gesamten Baustellenbereich vorhandenen in Betrieb befindlichen Spartenleitungen dürfen nicht beschädigt werden, sämtliche Spartenleitungen müssen während der gesamten Bauarbeiten in Betrieb bleiben und voll funktionsfähig sein, insbesondere alle Kabelanlage der DBLST und der DBTK.

Eine frühzeitige Kabeleinweisung des AN und BÜW Bahn und eine frühzeitige Ausführung von Sicherungsmaßnahme / Umlegungsmaßnahmen der Kabelanlagen (durch die AN LST und AN TK) ist durchzuführen.

Das laufende Reinigen aller Transportwege obliegt dem AN und ist mit einzurechnen

0.1.15 bleibt frei

0.1.16 bleibt frei

0.1.17 Hindernisse

Im Bereich der Baustelle sind Kabeltrassen mit Kabellagen und Kabeltrog mit Kabellagen längs der Bahntrasse vorhanden.

Im Bereich quer zum Bahndamm sind Stahlschutzrohre DN 200/300 vorhanden, diese werden vor Baubeginn beziehungsweise vor der Speerpause von Seiten Gemeindewerke Holzkirchen bearbeitet, so dass hier keine Medienrohre für die Bauabwicklung zu berücksichtigen sind

Alle weiteren Kabel, Leitungen und Bauteile müssen während der Bauarbeiten

in Betrieb bleiben und geschützt werden.

0.1.18 Kampfmittel

Der AG hat die erforderlichen Maßnahmen zur Klärung eines

Kampfmittelverdachts durchgeführt, dazu sind keine weiteren Maßnahmen vorzusehen.

0.1.19 Baustellenverordnung

Keine besonderen Anmerkungen

0.1.20 Auflagen Dritter

Die Schutzanweisungen der Leitungsträger und Weisungsberechtigten

sind einzuhalten.

Zäune und Grundstückseinfriedungen dürfen nicht beschädigt werden.

Das laufende Reinigen aller Transportwege obliegt dem AN und ist mit

einzurechnen.

0.1.21 bleibt frei

0.1.22 Vorarbeiten des AG

Ein temporärer Lebensraum als CEF Maßnahme für Zauneidechsen

und Schlingnattern wurde vom AG ausgeführt.

Rodungsarbeiten wurden weitestgehend vom AG ausgeführt.

0.1.23 Arbeiten anderer Unternehmer

Folgende andere Unternehmer sind zeitgleich im Bereich der Baustelle tätig:

- AN_{OLA}
- AN_{LST}
- AN_{TK}
- AN_{SICH}
- AN_{SiGeKo}
- AN_{KaMiSo}
- $AN_{Ökologische\ BÜW}$
- $AN_{Geotechnische\ BÜW}$
- $AN_{Abfalltechnische\ BÜW}$
- $AN_{Deklarationsanalyse}$
- $AN_{Gemeindewerke\ Holzkirchen,}$
- $AN_{GEA\ Holzkirchen}$

0.1.24 Besondere Auflagen

Soweit in der Leistungsbeschreibung auf Technische Spezifikationen,

z.B. nationale Normen, mit denen Europäische Normen umgesetzt werden,

europäische technische Zulassungen, gemeinsame technische Spezifikationen,

Internationale Normen, Bezug genommen wird, werden auch ohne den

ausdrücklichen Zusatz: „oder gleichwertig“ immer gleichwertige

Technische Spezifikationen in Bezug genommen.

Für die gesamte Leistungserbringung in der Sperrzeit zur Herstellung der Endlage bzw. bis zur Wiederinbetriebnahme der Gleisanlage mit Ende der Sperrzeit, sind die beengten räumlichen Verhältnisse und die kurze Zeit der Sperrzeit zu berücksichtigen und für alle dazu notwendigen Geräte, Transportmittel inkl. jeweiligen dazugehörigen Bedienpersonal einzurechnen, eine gesonderte Vergütung über beschriebene Leistungspositionen hinaus erfolgt nicht.

Inklusive Nachtarbeit und gesamten damit verbundenen Nebenleistungen.

Inklusive Zufahrts- und Abfahrtssituation zum Fertigungsschwerpunkt über Logistikgelände im Norden mit Logistikbetrieb und Bundesstraße im Süden.

0.2 Angaben zur Ausführung

0.2.1 Bauablauf

Es ist vorgesehen, die Eisenbahnüberführung nördlich der Bahnlinie neben den Gleisen herzustellen und anschließend in offener Baugrube einzuschieben.
Der geplante Bauablauf nach dem Rahmenterminplan des AG :

Auftragserteilung:	16.12.2026
Beginn Ausführungsplanung AN spätestens	11.01.2027
Baubeginn auf der Baustelle:	26.04.2027
Fertigstellung der EÜ zum Einschub	27.08.2027
Sperrzeit Beginn :	**06.09.2027, 01:00 Uhr**
Fertigstellung des Oberbaues zur Inbetriebnahme	09.09.2027, 22:00 Uhr
Inbetriebnahme / Ende Sperrzeit :	**10.09.2027, 05:00 Uhr**
Abnahmereife Fertigstellung aller Leistungen auf der Baustelle:	12.11.2027
Übergabe der vollständigen Bestandsunterlagen (spätestens 3 Monate nach Inbetriebnahme)	10.12.2027

Für die Durchführung von Arbeiten im Gefahrenbereich der Betriebsgleise sind Sperrpausen erforderlich. Die angemeldete Sperrzeit für die Baumaßnahmen ist vom 06.09.2027 01:00 Uhr bis 10.09.2027 5:00 Uhr.

Veränderungen (insbesondere eine Überziehung) der angemeldeten Sperrzeit ist nicht zulässig.

Ein eventueller Bedarf von zusätzlichen Sperrzeiten kann nur in Ausnahmefällen mit einem Vorlauf von mindestens 33 Wochen angemeldet werden.
Ein Anspruch des AN auf Gewährung zusätzlicher Sperrzeiten besteht nicht.
Ist bei den Bauarbeiten der Eisenbahnbetrieb gefährdet oder behindert, muss das betroffene Gleis bzw. der Arbeitsraum durch den Auftraggeber gesperrt oder entsprechend gesichert werden.

Für diese Bauarbeiten ist zwingend eine Betriebs- und Bauanweisung (Betra) erforderlich. Der Betra-Antrag wird unter Angabe der Örtlichkeit und der geplanten Maßnahme durch die örtliche BÜW gestellt. Der AN hat jeweils alle notwendigen Angaben rechtzeitig (mindestens 10 Wochen vorher) zu liefern und bei der Antragstellung mitzuwirken. Eine gesonderte Vergütung hierfür erfolgt nicht, die Aufwendungen sind in die Einheitspreise einzurechnen.
Betrieblich bedingte Änderungen von Sperrpausen sind möglich (z.B. Verspätungen, Bedarfszüge etc.).
Der AN kann hieraus keine Mehrkosten ableiten.

0.2.2 Erschwernisse

Die Baustellenzufahrt und Baustellenabfahrt für die Herstelllage ist einzig

über das Brauereigelände Nord möglich. Hier ist mit Behinderungen aus dem Betrieb des Geländes zu rechnen. Größere Materialanlieferungen z. B. für Betonage sind unbedingt vorher abzustimmen.

Beengte Verhältnisse liegen vor, vorhandene bauliche Anlagen sind besonders zu beachten und vor Beschädigungen zu schützen

Kabel, und Leitungen sind im Baufeld vorhanden.

Alle Anträge auf verkehrsrechtliche Anordnungen hat der AN auf Kosten des

AN zu stellen und beizubringen.

Das laufende Reinigen aller Transportwege obliegt dem AN und ist mit

einzurechnen.

Das Bauvorhaben muss unter Aufrechterhaltung und ohne Gefährdung des Eisenbahnbetriebes durchgeführt werden. Während der Bauarbeiten ist stets der Regellichtraum bzw. der Gefahrenraum für Bahnfahrzeuge freizuhalten und es sind die nach den konkreten Umständen der Ausführung einschlägigen Vorgaben der technischen Regelwerke durchgehend zu befolgen. Arbeiten im Lichtraumprofil sind stets nur im gesperrten Gleis möglich.
Bei einem Einsatz von mobilen und stationären Baukränen, Betonpumpen, Hubsteigern und ähnlichem an bzw. in der Nähe von Anlagen der Infrastrukturbetreiber ist eine Krananweisung gemäß Vorgaben der DB abzuschließen. Gilt nicht für Schienenkrane. Diese Krananweisung, insbesondere die Anlage 5.1 zu dieser, enthält Auflagen bzw. Einschränkungen im Betrieb, die zu beachten sind.

Alle Baufahrzeuge und Baumaschinen müssen mit Tropf- und Spritzsicherung

ausgestattet sein. Es sind umweltverträgliche Öle und Schmierstoffe zu

verwenden.

Die Aufwendungen für die vorgenannten Erschwernisse sind einzukalkulieren

und werden nicht gesondert vergütet.

0.2.3 Vorgaben aus dem SiGe-Plan

Vom Markt Holzkirchen wird ein Sige-Koordinator für die Gesamtmaßnahme beauftragt. Die Vorgaben aus dem SiGe-Plan sind zu berücksichtigen und einzuhalten. Die Aufwendungen dafür sind einzukalkulieren und werden nicht gesondert vergütet.

0.2.4 bleibt frei

0.2.5 Kontaminierte Bereiche

Entsprechend dem Baugrundgutachten wird belasteter Bodenaushub angetroffen.
Anlagen Baugrundgutachten 1- 3

0.2.6 Besondere Einrichtungen

Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen:

Als Baustelleneinrichtungsfläche und Bereitstellungsfläche stehen nur die im Plan 200841 – 116 dargestellten Flächen zur Verfügung.

Der vorgefundene Zustand der Flächen wird über eine Beweissicherung dokumentiert, die Flächen müssen in dem vorgefundenen Zustand wieder zurück gegeben werden.

Die vom AN während der Bauzeit in Anspruch genommenen Flächen sind durch eine Tragschicht zu schützen. Der Oberboden ist im Bereich der Befestigung vollständig auszubauen. Die Tragschicht ist durch Auslegen einer Trennlage aus Geotextil oder durch Stahlplatten von der ursprünglichen Oberfläche zu trennen. Die Kosten für diese Leistungen sind in die Einheitspreise einzurechnen und werden nicht gesondert vergütet.

Die Übernahme der ausgebauten Oberbaumaterialien durch den AG oder einen vom ihm beauftragten Dritten erfolgt am Zwischenlagerplatz Fellach.

Der vorgefundene Zustand der Zwischenlagerfläche ist vor Nutzungsaufnahme über eine gemeinsame Beweissicherung mit dem Markt Holzkirchen zu dokumentieren.

Die jeweiligen Transportstrecken zum Zwischenlager Fellach sind dem Plan Nr. 200841-115 zu entnehmen.

Das laufende Reinigen aller Transportwege obliegt dem AN und ist mit einzurechnen.

0.2.7 Besondere Anforderungen an Gerüste

Alle Arbeitsgerüste und alle Schutzgerüste für die Herstelllage und für die Endlage sind nach den aktuellen und gültigen Unfallverhütungsvorschriften auszuführen.

0.2.8 Mitbenutzung fremder Einrichtungen

Fremde Einrichtungen dürfen nicht mitbenutzt werden.

0.2.9 Vorhaltung für andere Unternehmer

Zufahrten und verfügbare Flächen der Grundstücke
als Baustelleneinrichtungsflächen müssen auch den anderen Auftragnehmern nach 0.1.23 zur Verfügung stehen. Die Koordinierung obliegt dem AN Bau.
Das Herrichten und den Rückbau darüber hinaus gehender Flächen haben die anderen Unternehmen selbst auf eigene Kosten zu erbringen.
Die Zufahrt zu diesen Flächen ist jederzeit zu ermöglichen.

0.2.10 bleibt frei

0.2.11 bleibt frei

0.2.12 bleibt frei

0.2.13 bleibt frei

0.2.14 Umgang mit gewonnenen Stoffen

0.2.14.1 Umgang mit Bodenaushub

Das im Rahmen der Baumaßnahme auszuhebende Bodenmaterial ist selektiv abzutragen, um eine Vermischung unterschiedlichen Bodenmaterials zu vermeiden.
Der zum Wiedereinbau im Bauvorhaben (am Herkunftsort) vorgesehene Bodenaushub ist fachgerecht und getrennt nach Bodenarten zwischenzulagern, so dass sich die bodenphysikalischen Eigenschaften und die Bodenfunktionen nicht verschlechtern. Dies gilt auch für zugeliefertes Bodenmaterial, welches im Bauvorhaben eingebaut werden soll.
Der zum Wiedereinbau vorgesehene Bodenaushub bedarf nach Bundesbodenschutzverordnung keiner chemischen Untersuchung, soweit keine Hinweise auf Schadstoffbelastungen vorliegen. Bei Vorliegen entsprechender Hinweise Ist der AG unverzüglich schriftlich zu informieren.

0.2.14.2 Eignungs- und Gütenachweise für zugelieferten Bodenaushub und zugeliefertes mineralisches Material

Maßgeblich für die Einbaufähigkeit von zugeliefertem Bodenmaterial und zugeliefertem sonstigen mineralischen Material sind die Einhaltung der Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die bodenphysikalische Eignung des Materials. Vor der Lieferung des Materials und dessen Einbau im Bauvorhaben hat der AN die Zustimmung des AG einzuholen.

Die zugelieferten mineralischen Materialien und deren Einbauweise müssen grundsätzlich den geltenden Rechtsvorschriften bzw. Richtlinien insbesondere zum

- Bodenschutz,
- Gewässerschutz,
- zur Verwertung mineralischer Reststoffe

des Bundes und den ggf. vorhandenen spezifischen Vorschriften der Länder (z.B. Technische Regeln M 20 der LAGA o.ä. Vorgaben) sowie ggf. vorhandenen genehmigungsrechtlichen Auflagen entsprechen.

Für alle zugelieferten mineralischen Materialien ist die Umweltverträglichkeit durch eine aktuelle chemische Analytik (nicht älter als 6 Monate) nachzuweisen. Die Analytik ist nach den im jeweiligen Bundesland geltenden Vorschriften bzw. Regeln von einem akkreditierten Labor durchzuführen. Sofern keine spezifischen landesrechtlichen Vorschriften existieren, ist fremdgelieferter Boden gemäß Tabelle II.1.2-4 der TR LAGA M 20 II.1.2-2 (Boden) bzw. Tabelle II.1.4-7 der TR LAGA M 20 II. 1.4 (Bauschutt) zu untersuchen. Für Materialien, die einer regelmäßigen Güteüberwachung unterliegen, genügt die Vorlage der entsprechenden Überwachungszertifikate des Herstellers.

Für den Nachweis der Umweltverträglichkeit von Neuschotter oder Recyclingschotter sowie PSS / FSS sind zusätzlich folgende Anforderungen einzuhalten:

- Altschotterrichtlinie (RIL 880.4010 „Bautechnik; Verwertung von Altschotter“) i.V.m. der TM 2012-049 bzw. aktuellsten Fassung.
- DB-Standard DBS 918061 „Technische Lieferbedingungen Gleisschotter“
- DB-Standard DBS 918062 „Technische Lieferbedingungen, Korngemische für Trag- und Schutzschichten zur Herstellung von Eisenbahnfahrwegen.

Der AN hat für fremdgelieferte mineralischen Materialien auch die notwendigen geotechnischen Untersuchungen, wie z.B. Verdichtungsfähigkeit, Verformungsmodul und Wasserdurchlässigkeit durchzuführen. Der AG behält sich vor, bei fehlender Akkreditierung des Probennehmers bzw. des Labors eine bodenphysikalische Beurteilung durch ein akkreditiertes Labor abzufordern.

Der AN hat auf der Basis der nachgewiesenen bodenphysikalischen und ggf. schadstoffmäßigen / chemischen Eignung vor dem Einbau von mineralischem Material die Zustimmung des AG einzuholen. Das Zustimmungsverlangen des AN muss spätestens 14 Arbeitstage vor dem geplanten Einbau an den AG gerichtet werden und erfordert die Übergabe der o.g. Unterlagen.

Der AN hat die laufende Übereinstimmung des eingebauten Materials mit den beschriebenen Qualitätsanforderungen zu gewährleisten. Der AG behält sich stichprobenartige Kontrolluntersuchungen vor.

Der Einbau des zugelieferten Materials ist mit dem Formular „M.01.02.15.03 Anlage 10 „Einbaudokumentation Boden und Ersatzbaustoffe“ zu dokumentieren.
Bei Nichteignung ist das Material vom AN ordnungsgemäß und für den AG kostenfrei zu entsorgen.

0.2.15 bleibt frei

0.2.16 bleibt frei

0.2.17 bleibt frei

0.2.18 Leistungen für andere Unternehmer

Zufahrten und verfügbare Flächen der Baustelleneinrichtungsflächen müssen auch den anderen Auftragnehmern zur Verfügung stehen.
Das Herrichten und den Rückbau der Flächen haben die anderen Unternehmen selbst auf eigene Kosten zu erbringen.

0.2.19 Zusammenwirken mit anderen Unternehmern

Im Rahmen der nach den Vertragsunterlagen vorgesehenen bauseitigen Koordination hat der AN Mitwirkungsleistungen zur Sicherstellung des vorausschauenden Schnittstellenmanagements in Bezug auf die Ausführung der übrigen an der Gesamtmaßnahme beteiligten Unternehmer aktiv wahrzunehmen. Hierzu hat er sich mit dem Auftraggeber abzustimmen und mitzuwirken, insbesondere bei Maßnahmen die Leistungen anderer Auftragnehmer als Vorleistung erfordern oder nachfolgende Leistungen beeinflussen.
Gegenstand und Ziel dieser Mitwirkung ist, dass der AN vorausschauend und

aktiv die für seine Arbeitsvorbereitung und Abwicklung erforderlichen Informationen rechtzeitig über den AG abfordert und einbezieht, sowie seinerseits diesem die von ihm für die Verfolgung der Ordnung auf der Baustelle und des Zusammenwirkens der verschiedenen Unternehmer benötigten Informationen gleichermaßen so rechtzeitig zur Verfügung stellt, dass über die bauseitige Koordination die störungsfreie Abwicklung der Gesamtmaßnahme sichergestellt wird.
Der AN hat in der Vorausschau der auf der Baustelle ineinandergreifenden Prozesse und Abhängigkeiten die Überlegungen und Maßnahmen zur Abstimmung so frühzeitig anzustellen und den Abstimmungsprozess mit dem AG durchzuführen, dass nach Lage der Dinge als erforderlich absehbare Klärungs- und Koordinierungsprozesse des Auftraggebers ohne Störungen des Bauablaufes erledigt werden können.
Zu den Mitwirkungspflichten zählen hiernach u.a. die aktive Mitwirkung und Auskunftserteilung bei koordinationsrelevanten Gesprächen/Baubesprechungen, insbesondere unter Beteiligung anderer Unternehmer, und die unverzügliche Information über abgefragte Festlegungen seiner Arbeitsvorbereitung, einschließlich ausführungstechnischer und logistischer Aspekte. In Bezug auf mögliche Störungen und Konflikte setzt die Pflicht des ANs den AG über Behinderungen zu informieren ein, sobald für ihn Umstände erkennbar werden, die sich negativ auf die Ausführung der geschuldeten Leistung bzw. des Bauvorhabens insgesamt auswirken können.
Die Koordination der an der Ausführung beteiligten Unternehmer und die Ausübung aller im Zusammenhang stehenden Erklärungen und Anordnungen bleiben ausschließlich dem AG vorbehalten.
Die Aufwendungen, für die im Rahmen des Vertrages vorgesehene Mitwirkung des AN bei der auftraggeberseitigen Koordination sind als Nebenleistung in die Einheitspreise einzukalkulieren und werden nicht gesondert vergütet.

0.2.20 bleibt frei

0.2.21 bleibt frei

0.2.22 bleibt frei

0.2.23 DB-spezifische Angaben

Die vollständige Eisenbahnüberführung muss nach den technischen Regelwerken der DB AG geplant und ausgeführt werden, ist mit einzurechnen.

Der AN muss folgende Präqualifikationen der DB besitzen und mit dem Angebot vorlegen :

- Oberbau Gleise konventionell – Schotter (Gleise, Strecken II, Mischverkehr 121 – 160 km/h V max = 120 km/h
- Konstruktiver Ingenieurbau – Stahlbetonbrücken
- Konstruktiver Ingenieurbau – Bauen unter Eisenbahnbetrieb

Die Strecke 5622 ist im Bereich des Bauwerkes eingleisig und elektrifiziert.

Das Bauwerk muss geerdet werden.

Die Nachrüstbarkeit von Lärmschutzwänden auf dem Bauwerk ist zu berücksichtigen.

Besonderheiten der Regelung und Sicherung der Beschäftigten vor den Gefahren des Eisenbahnbetriebs:

Entlang der Baubereiche beidseits der Bahnlinie sind Bauzäune mit untereinander verschraubten Bauzaunelementen jeweils 30 m über die Baubereich hinaus aufzustellen und mit Bauzaunankern gegen Kippen zu befestigen, um ein überqueren der Bahnlinie zu verhindern. Durch den AN ist ein Sicherungsplan nach Vorgaben der Regelwerke der DB Netz AG einzureichen, der AN muss Zugang zum Si-Plan Workflow haben, alle erforderlichen Leistungen und Unterlagen dafür sind mit einzurechnen.

Technische Spezfikation Interoperabilität

Baumaßnahmen, zu liefernde Komponenten und zu erbringende Planungen, die der EIGV (Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem), - bekanntgegeben mit Bundesgesetzblatt Jahrgang 2018, Nr. 29 vom 10.08.2018 – unterliegen, müssen den dort genannten technischen Spezifikationen entsprechen. Der AN hat gegenüber der vertragsabwickelnden Stelle nachzuweisen, dass alle von ihm geplanten und eingebauten Interoperabilitätskomponenten (IOK) den technischen Spezifikationen Interoperabilität genügen (Einholung der EG-Konformitäts- bzw. Gebrauchstauglichkeitsbescheinigungen der verwendeten IOK bei den Herstellerfirmen). Für die Erlangung der Konformitätserklärung für das Teilsystem hat der AN die notwendigen Informationen (s.o.) im Rahmen seines vertraglichen Leistungssolls der vertragsabwickelnden Stelle zur Verfügung zu stellen.

0.2.24 Ergänzende Ausführungsbestimmungen

Der verantwortliche Bauleiter muss über die notwendigen Qualifikationen verfügen. Diese werden regelmäßig unterstellt, wenn die benannte Person ein Ingenieurstudium erfolgreich beendet sowie über eine mindestens fünfjährige Berufserfahrung als Projektleiter bei vergleichbaren Bauvorhaben verfügt.

Vom Bauleiter und Stellvertreter muss während der Ausführung der Arbeiten wenigstens einer ständig auf der Baustelle anwesend sein. Der Bauleiter oder sein Vertreter müssen an Besprechungen teilnehmen. Auf Forderung des AG gilt dieses auch für kurzfristig anberaumte Besprechungen.

Spätestens vier Wochen nach Auftragserteilung hat der Auftragnehmer ein vertrags- und projektbezogenes Organigramm vorzulegen. In diesem sind übersichtlich die wesentlichen Tätigkeitsfelder und das hierfür vorgesehene verantwortliche Personal anzugeben.

Es wird darüber hinaus noch auf die Regelungen zur Qualifikation im Rahmen der Baubegleitenden Qualitätssicherung (BQS) der Anlage 2.8 Qualitätssicherungsregelung hingewiesen.

In Ergänzung zum entsprechenden Punkt 16.3 „Nutzung fremden Geländes“ der BVB:

Der AN hat unaufgefordert, spätestens bis zur Abnahme, die Bescheinigungen gem. den Regelungen der BVB zu diesem Punkt beizubringen.

Notfallplan – Sperrpausen:

Die Einhaltung der Sperrzeiten ist für den Auftraggeber von großer Bedeutung, damit die Einschränkungen für die Nutzung des Schienennetzes auf den zwingend erforderlichen Umfang begrenzt werden. Eine Überschreitung durch den Auftragnehmer führt zur Geltendmachung einer Vertragsstrafe gemäß den im Bauvertrag geltenden Regelungen. Soweit die Vertragsunterlagen nichts anderes festlegen, ist der Auftragnehmer frei in der Wahl der Maßnahmen zur Erfüllung seiner bauvertraglichen Leistungspflichten. Um das Risiko für den Eintrittsfall einer Vertragsstrafe zu vermeiden, sollte der Auftragnehmer jedoch vor Ausführung seiner Leistungen in der Sperrpause Planungen für möglicherweise eintretende Notfälle für die Leistungserbringung durchführen und diese in einem Notfallplan festhalten. An der alleinigen Verantwortung des Auftragnehmers zur Leistungserbringung ändert dies nichts. Vor diesem Hintergrund wird folgendes vereinbart:

Für sämtliche Arbeiten im Zeitregime der Sperrzeiten ist mindestens 14 Tage vor den Sperrpausen ein Notfallplan vom AN vorzulegen.
Dies betrifft insbesondere das Vorhalten von z. B. Ersatzgeräten, -maschinen, -stoffen und Personal. Die Verfügbarkeit und Einsatzbereitschaft ist dem AG gegenüber im Vorfeld der jeweiligen Arbeiten mit ausreichender Frist, mindestens jedoch 7 Tage vor den Sperrpausen, schriftlich vorzulegen.
Es wird darüber hinaus noch auf die Regelungen zum Maschinen- und Gerätepark im Rahmen der Baubegleitenden Qualitätssicherung (BQS) der Anlage 2.8 Qualitätssicherungsregelung hingewiesen.

In Ergänzung zur Anlage 2.21 (EVB Informationssicherheit):

Die vom AN zu liefernden Informationen und Anwendungen durch Informationstechnologie unterstützte Dienstleistungen, unterliegen dem Schutzbedarf hoch.

0.3 Einzelangaben bei Abweichungen von den ATV

Hinweis auf LV Positionen

0.4 Einzelangaben zu Nebenleistungen und Besonderen Leistungen

0.4.1 Nebenleistungen

Keine besondere Anmerkung, Hinweis auf LV Positionen.

0.4.2 Besondere Leistungen

Hinweis auf LV Positionen

0.5 Technische Bearbeitung

0.5.1 Ausführungsunterlagen

Die vollständige Eisenbahnüberführung muss nach den technischen Regelwerken der DB AG geplant und ausgeführt werden, ist mit einzurechnen. Seitens des AG werden nur die der Ausschreibung beigefügten Unterlagen übergeben. Der AN hat sämtliche, für die geschuldete Werkleistung erforderlichen Planungsleistungen zu erbringen, insbesondere auch die Ausführungsplanung, statische Berechnung etc., soweit diese nicht ausdrücklich als vom AG geschuldet vorgegeben ist.

Unmittelbar nach Auftragserhalt hat der AN mit Ausführungsplanung zu beginnen

Die Aufwendungen hierfür sind einzukalkulieren.
Der AN hat mit Übergabe eines jeden Plansatzes der Ausführungsunterlagen ein Leistungsverzeichnis mit den sich auf Basis dieser Planung ergebenden voraussichtlichen Ausführungsmengen (VA-Menge bzw. VAM) der betroffenen Gewerke des Vertragsleistungsverzeichnisses vorzulegen.

0.5.2 Vermessungstechnische Bestandsdokumentation

Die Grundlagen der vermessungstechnischen Bestandsdokumentation sind insbesondere in den Ril 804, 809, 883, 885 und 886 geregelt. Diese umfasst die Aktualisierung der Bahn-Geodaten mittels AVANI zur Erzeugung der lvl-Bestandspläne (Topographie und ggf. Gleisnetzdaten), die Lichtraumdokumentation, die Überprüfung des Festpunktfeldes und die Überarbeitung der Gleisnetzdaten sowie der Trassen- und Weichenhöhenpläne. Vor Beginn der Dokumentationsleistungen ist der Umfang der vermessungstechnischen Arbeiten sowie das zu verwendende Lage- und Höhenbezugssystem mit dem Arbeitsgebiet Ingenieurvermessung des AG **durch den Auftragnehmer** zwingend abzustimmen.

Gleisvermarkung:
Die Gleisvermarkung ist nach dem Umbau auf Vollständigkeit und Verwendungsfähigkeit zu überprüfen. Zerstörte oder beschädigte Punkte des übergebenen Festpunkfeldes sind zu ersetzen und nach den Kriterien der Ril 883.2000 / 883.3000 neu zu bestimmen. Die Kosten hierfür trägt der AN.

Festpunktfeld:
Die Lage- und Höhenfestpunkte sind nach dem Umbau auf Vollständigkeit und Verwendungsfähigkeit zu überprüfen. Zerstörte oder beschädigte Punkte sind gem. Ril 883.2000 auf Kosten des AN zu ersetzen und neu zu bestimmen.
Soll/Ist-Vergleich: Es ist ein Soll/Ist-Vergleich der Gleise zu messen und in aussagefähiger Form (Tabelle) darzustellen und zu übergeben.

Trassenplan:
Bei Änderungen an der Gleisgeometrie, Geschwindigkeiten, Gleisvermarkungspunkten oder Bauwerken sind neue Trassenpläne zu erstellen.

Gleisnetzdaten:

Bei Änderungen an der Gleisgeometrie (7-Linien Modell) oder an Gleisvermarkungspunkten sind die Gleisnetzdaten im Format Verm.esn (*.tra, *.gra, *.kf) zur gleisgeometrischen Prüfung und im GNDEdit-Format (*.mdb-Schnittstelle zu AVANI) zu liefern.

Topographie:

Es ist ein abschließender Feldvergleich durchzuführen. Veränderungen der Topographie, insbesondere der Signale, Bahnsteige, Schächte, Böschungen, Brücken, Durchlässe sind einzumessen und in AVANI im Abbildungssystem DB_REF einzuarbeiten (AVANI-Job). Diese Leistungen dürfen nur durch Ingenieurbüros mit AVANI-Zugang ausgeführt werden.

Lichtraumdaten:

Es ist eine Lichtraummessung für den erweiterten Lichtraum durchzuführen und das Ergebnis der Auswertung mittels definierter Schnittstelle an die Lichtraumdatenbank zur Aktualisierung zu übergeben. Die Grundlage für die Bestandsdokumentation von Lichtraumdaten bilden die Richtlinien 458, 809, 883 und 885. Informationen zum Themenbereich Lichtraum (u. a. Beschreibung der Schnittstelle) können auf folgender Seite abgerufen werden:
https://ipid.dbnetze.com/start

0.5.3 Bauwerksdokumentation

Die vollständige Eisenbahnüberführung muss nach den technischen

Regelwerken der DB AG geplant, ausgeführt und dokumentiert werden,

ist mit einzurechnen.

Vom AN ist die Übereinstimmung der Bauausführung mit den bauaufsichtlich genehmigten Plänen schriftlich zu bestätigen.

- Als Bestandszeichnungen gelten Ausführungszeichnungen und Berechnungen, die entsprechend dem Prüf- und Genehmigungsverfahren und der Bauausführung berichtigt sind und als „Mit der Ausführung übereinstimmend“ durch AN und AG bzw. deren Vertreter erklärt sind.
- Darüber hinaus sind vom AN Übersichtspläne anzufertigen, die zu Bestandsübersichtsplänen gem. den oben genannten Vorschriften fortzuschreiben sind.
- Die Bauwerksbücher/Bauwerkshefte sind unmittelbar nach Fertigstellung der Bauwerke zur Durchführung der 1. Hauptprüfung vor der VOB-Abnahme vorzulegen.
- Im Bauwerk oder dem Baugrund ggf. verbleibende Baubehelfe und Bauteile sind in den Bestandsplänen darzustellen.
- Es ist eine Abstimmung mit dem Arbeitsgebiet IZ-Plan des AG durchzuführen.

0.5.4 Bauzeitenplan

Der durch den AN zu erstellende Bauzeitenplan ist dem AG 14 Kalendertage nach Auftragserteilung erstmals vorzulegen.

Der Bauzeitenplan muss mindestens folgende Angaben enthalten:

Vorgangsname
Vertragsbeginn (Datum)
Vertragsende (Datum)
Vertragliche Zwischentermine (Datum)
Reihenfolge der Leistungen (gem. BVB)
Dauer der einzelnen Leistungen
Darstellung technisch nachvollziehbarer Abhängigkeiten der vertraglichen Leistungen
Darstellung technisch nachvollziehbarer Abhängigkeiten mit den Leistungen anderer Unternehmer
Terminliche Darstellung, wann welche Bereiche der Baustelle nach den Erfordernissen des Bauablaufes vom AN zur Ausführung benötigt werden, erforderlichenfalls mit Terminen der vorgesehenen auftraggeberseitigen Herstellung der Kampfmittelfreiheit je Bereich
Sperrpausen sind zuzuordnen und technologisch detailliert darzustellen (Raster 0,5 Stunden)
Tägliche Arbeitszeit (Std./AT)
Anzahl Schichten pro Arbeitstag (im Notizfeld)
Kapazitäten Hinterlegung (im Notizenfeld oder Nutzung der Ressourcenplanung)
Detaillierte Angaben über den Ablauf gemäß den Einzelabschnitten des LV
Berücksichtigung betrieblicher Vorgaben sind darzustellen (technisch nachvollziehbar)
Logistik ist technisch nachvollziehbar darzustellen
Abnahmezeiten sind zu berücksichtigen und auszuweisen
Zeiten für Baustelleneinrichtung und Räumung sind auszuweisen.
Der Planlauf ist gem. den vertraglichen Regelungen auszuweisen und mit ausreichend Vorlauf zu berücksichtigen
Leistungsstand (im Feld „% abgeschlossen“)
Geplanter Mittelabflussplan der Vertragsleistung - zeitlich (monatlich) in der Gewerkestruktur des Leistungsverzeichnisses dargestellt

Der AN hat den Bauzeitenplan während der Vertragslaufzeit wöchentlich zu aktualisieren (Soll-Ist-Vergleich) und dem AG zu übergeben.

Der Bauzeitenplan ist als Weg-Zeit-Diagramm und als GANTT-Diagramm zu erstellen. Die Unterlagen sind 5-fach in Papierform und in digitaler Form zu liefern.

0.5.5 Planlaufliste

Wird vom AG vorgegeben.

0.6 Baubeschreibung

Durch die Gesamtmaßnahme wird eine neue Rad- und Fußwegverbindung von der Industriestraße Holzkirchen zum Ortsteil Marschall geschaffen.

Die Gesamtmaßnahme setzt sich aus mehreren getrennt beauftragten

Bauteilen / Losen zusammen.

Auftraggeber aller Bauteile ist der Markt Holzkirchen.

Die Eisenbahnüberführung wird nach der Inbetriebnahme durch die

DB InfraGO AG übernommen und ist daher nach den Regularien der DB InfraGO AG

zu erstellen.

Bauteile / Lose :

Los 1 Eisenbahnüberführung in Bahn-km 1,817 der Strecke 5620

Los 2 Wegebau nördlich und südlich der Bahnlinie/ Ausführung getrennt 2028

Kabelverlegung LST

Kabelverlegung TK

Kabelverlegung Vodafone

Baubeschreibung Los 1 Eisenbahnüberführung

in Bahn-km 1,817 der Strecke 5620

Bauwerksdaten Eisenbahnüberführung :

Die vollständige Eisenbahnüberführung muss nach den technischen

Regelwerken und nach allen Regularien der DB AG geplant und

ausgeführt werden, ist mit einzurechnen.

Lichte Weite 3,00 m

Lichte Höhe ≥ 2,50 m

Kreuzungswinkel 100 gon

Bauart geschlossener Stahlbetonrahmen

Anzahl Gleise 1

Konstruktionshöhe 40 cm

Breite zwischen Geländern 7,40 m (Vorbereitung für spätere LSW)

Belastung FB 101, Lastmodell 71 und SW/2

Die Eisenbahnüberführung wird auf Bahngelände und Flächen Dritter an der Nordseite der Bahnlinie außerhalb des Gleisbereiches hergestellt – Herstelllage - und dann in der bereits feststehenden Sperrzeit eingeschoben.
Fremdgrundstücke oder Flächen Dritter stehen lt. Plan 200841-116 zur Verfügung.

Bauphase 1 :

Freimachen Baufeld, Herstellen der Baustellenzufahrten
Freilegen und Sichern der Sparten
Herstellen Baugrube Nordseite der Bahn – Herstelllage und Abtrag
Weganschluss nach Osten
Herstellen Verschubeinrichtungen

Bauphase 2 :

Herstellen Stahlbetonrahmenkonstruktion mit Flügel, Kappen, Abdichtung und Geländer
Einbau der Verschubbleche und der Verschublager
Einspleissen Kabelplus durch LST, KT
Versetzen / Umbau Kabelverteiler 903 – Fremdgewerke.

Bauphase 3 – in Sperrzeit :

Beginn Sperrpause 06.09.2027, 01:00 Uhr
Freilegen der Kabel LST, TK und befestigen an Kabelbrücken
Ausbau der Gleise
Herstellen der Baugrube
Herstellen der Verschubbahn/ Aufstellen der Lagerelemente

Bauphase 4 – in Sperrzeit :

Einziehen des Bauwerkes in die Endlage, Prüfung der Lage
Rückbau der Verschubeinrichtungen
Verpressen Zwischenraum zwischen Verschubbahn und Bauwerkssohle

Bauphase 5 – in Sperrzeit :

Hinterfüllen Bauwerk
Herstellen neue Gleisanlage
Verlegung aller Kabel
Prüfung Gleislage mit Freigabe
Ende der Sperrzeit 10.09.2027, 5:00 Uhr

Bahnkörper

In den Übergangsbereichen vor und hinter dem Bauwerk ist der Regelquerschnitt nach Ril 836.4101 herzustellen. Der Übergang zwischen Erd- und Kunstbauwerk ist gemäß Ril 836.4106A01 Bild 2 auszuführen.

Die Anschlussbereiche der Böschungen und des Randweges sind in der Örtlichkeit auf den bestehenden Bahnkörper anzupassen. Eine zusätzliche Inanspruchnahme Flächen Dritter ist nicht zulässig.

Ingenieurbauwerke

Das vollständige Ingenieurbauwerk / Eisenbahnüberführung muss nach den Technischen Regelwerken der DB AG geplant und ausgeführt werden, ist mit einzurechnen.

Die Regelwerke der DB (Ril) sind Vertragsbestandteil.

Es handelt sich um eine ÜK2-Baustelle, Eigenüberwachung durch den verantwortlichen Bauleiter des AN ist durchzuführen.

Die Fremdüberwachung wird durch den AG durchgeführt, die Abnahmetermine sind rechtzeitig vor Beginn der Betonierarbeiten nachweislich beim AG anzumelden.

Das neue Bauwerk ist als Stahlbetonrahmen mit gleisparallelen Flügeln in Herstelllage herzustellen und in der Sperrzeit in Endlage einzuschieben.

Die Bauwerkshinterfüllung ist gemäß Ril 836.4106A01 Bild 2 in lageweisem Einbau herzustellen und zu verdichten.

Die Bauwerksoberseite ist mit einem Dachgefälle von 1 % auszuführen.

Die Entwässerung des Bauwerkes erfolgt über das Dachgefälle seitlich in die Filtersteine und über Anschluss an die Versickerungsrigolen.

Die Abdichtung des Überbaus ist gemäß Modul 804.6101 Abs. 4 (2) Bild 1 herzustellen und mit einer 5 cm dicken Betonschutzschicht abzudecken.

Die Seitenwände werden aussen mit einer KMB ausgeführt.

Die Geländer auf den Kappen sind als Füllstabgeländer auszuführen.

Beiderseits des Gleises sind Randwege geplant.

Entlang aller 4 Flügelwände wird ein Böschungspflaster mit Aufstiegshilfe ausgeführt.

Die Strecke ist nicht elektrifiziert, das Bauwerk ist mit einer inneren Erdung

und Erdungsanschlüssen für die spätere Elektrifizierung der Strecke auszurüsten.

Auf der Bodenplatte wird ein 3 – 5 cm starker Asphaltbelag ausgeführt.

Oberbau

Die ausgebauten Schienen und Schwellen werden nicht wieder

eingebaut.

Es werden neue Schwellen und neue Schienen vom AN geliefert eingebaut.

Die Fahrbahnhöhe ist regelkonform mit ≥ 0,60 m gemäß

TM 1-2016-10712 I.NVR auszuführen.

Das Schotterbett wird neu hergestellt.

Im Baubereich ist der Bettungsquerschnitt nach Ril 820 herzustellen.

Die Bettung ist mit einer Mindestdicke von 30 cm herzustellen.

Geh- und Radwege

Die Geh- und Radwege beidseits werden unter Los 2 Wegebau getrennt und nicht zeitgleich

Tiefbau

Die Kabeltiefbauarbeiten werden durch getrennte AN ausgeführt.

Dies schließt die Herstellung des bauzeitlichen Kunststoffkabelkanales

an beiden Gleisseiten und die lagemäßige Versetzung des Kabelverteilers 903

ein.

Der Rückbau des Kabeltroges und des Schachtbauwerkes 903 hat durch den

AN Los 1 zu erfolgen.

Durch den AN sind beidseits auf dem Bauwerk Betonkabeltröge gemäß

M-KAB 10 Ril 804.9030 herzustellen.

Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik und Telekomunikation

Die Neu- bzw. Umverlegung der Kabel wird im Vorlauf zu den Brückenbauarbeiten durch die ANLST, ANKT ausgeführt.
Während der Brückenbauarbeiten verlaufen diese Kabel beidseits der Bahn in behelfsmäßig verlegten Kunststoff-Kabelkanälen.
Nach Fertigstellung der Betonkabeltröge durch den AN werden die Kabel durch den ANLST und ANKT in die Endlage verlegt.
Die Anlagen am Gleis werden durch die ANLST und ANKT zu Beginn der Sperrzeit unmittelbar vor den Oberbauarbeiten, verlegt, wenn technisch möglich aus der Baustelle.
In Abstimmung mit dem AN Bau wird versucht die Kabel in einen provisorischen Kabelgraben zu verlegen, so dass die Verschubbahn darüber verläuft und keine Kabel in der Baugrube hängen.
Die Rückverlegung erfolgt ebenfalls durch die ANLST und ANKT nach der Fertigstellung des Oberbaus vor Ende der Sperrpause.

Die vollständige Eisenbahnüberführung muss nach den technischen Regelwerken der DB AG geplant und ausgeführt werden, ist mit einzurechnen.

Alle erforderlichen Zwischenabnahmen, Leistungsfeststellungen, Zustandsdokumentationen, Abnahmen im Zuge des Bauablaufes sind durch den AN beim AG rechtzeitig nachweislich zu beantragen und anzumelden.

Ende Baubeschreibung / Vorbemerkung