

DB InfraGO AG
Geschäftsbereich Personenbahnhöfe
Regionalbereich Südwest
Bahnhofsmanagement Ulm

Projektauftrag Verkehrsstation 1. Fortschreibung

Biberach Süd – Erneuerung Steg



Projektbezeichnung: **Biberach Süd Erneuerung Steg**
Bahnhofsnummer: 6918
Streckennummer: 4500 Ulm – Friedrichshafen, km 133
Netzsegmentierung: regionales Flächennetz
Projektnummer: G.011608111

Erstellt durch:
Annika Guderian
V.IO-SW-IM

Änderungsverfolgung Projektauftrag

<i>Änderungsanlass</i>	<i>betrifft Kapitel</i>	<i>Beschreibung der Änderung</i>	<i>Datum</i>	<i>Entscheidung durch:</i>
-	1, 2, 3, 4, 6	Änderung der Eigentumsverhältnisse des neuen Stegs und der Aufzüge von Stadt zu DB InfraGO.	-	-

Inhaltsverzeichnis

1 Projektübersicht	5
1.1 Kurzübersicht	5
1.2 IST - Zustand	6
1.3 Verkehrliche Aufgabenstellung	8
1.4 AMP - Bedarf	8
1.5 Qualitätskennzahlen (Qkz: aus PLATO)	8
1.6 Weitreichende Barrierefreiheit	8
1.7 Ganzheitlicher Ansatz des Projektes	9
1.8 Bestandsunterlagen	9
1.9 Geplante Maßnahmen	9
1.9.1 Projektumriss	9
1.9.2 Verkehrsstation	9
1.9.3 Zusammenhangsmaßnahmen Empfangsgebäude	11
1.9.4 Vermietung und Vermarktung	11
1.9.5 Zusammenhangsmaßnahmen Geschäftsbereich Fahrweg	11
1.9.6 Zusammenhangsmaßnahmen DB Energie	11
1.9.7 Zusammenhangsmaßnahmen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)	11
2 Termine	11
2.1 Terminplan	11
3 Kosten und Finanzierung	12
3.1 Kosten	12
3.2 Finanzierungskonzept	12
4 Schnittstellen und Rahmenbedingungen	12
4.1 Korrespondierende Maßnahmen	12
4.2 Besondere Rahmenbedingungen	12
4.3 Vermessungsdaten Geschäftsbereich Fahrweg	12
5 Risiken	13
6 Projektorganisation und Ressourcen	13
6.1 Methodik des Planens und Bauens	13
6.2 Bauherr und Projektleitung	13
7 Offene Punkte	14

Anlagen	Angefügt [X]
I. Bestellerabhängige Dokumente I.1 Bestellung NVBW I.2 Schreiben Bedarf DB Fernverkehr I.3 Bedarf EVU Fahrkartenautomaten I.4 Stellungnahme Geschäftsbereich Fahrweg I.5 Stellungnahme DB Energie	siehe Punkt 1.3 siehe Punkt 1.3 Abstimmung in Lph 1/2 Abstimmung in Lph 2 Abstimmung in Lph 2
II. Projektsteckbrief mit den Tabellenblättern II.1 Übersicht II.2 Baukostenplanung II.3 Kostenaufteilung II.4 Bau- und Planungskostenaufteilung II.5 amp-Auswertung: Übersicht IH-Objekte aus POV II.6 Pauschale Zielkosten	intern vorhanden
III. Auswertung PLATO: Qualitätskennzahl Funktionalität Bahnsteige (Qkz-Punkte)	siehe Punkt 1.5
IV. Starterpaket	intern vorhanden
V. Fotodokumentation	x

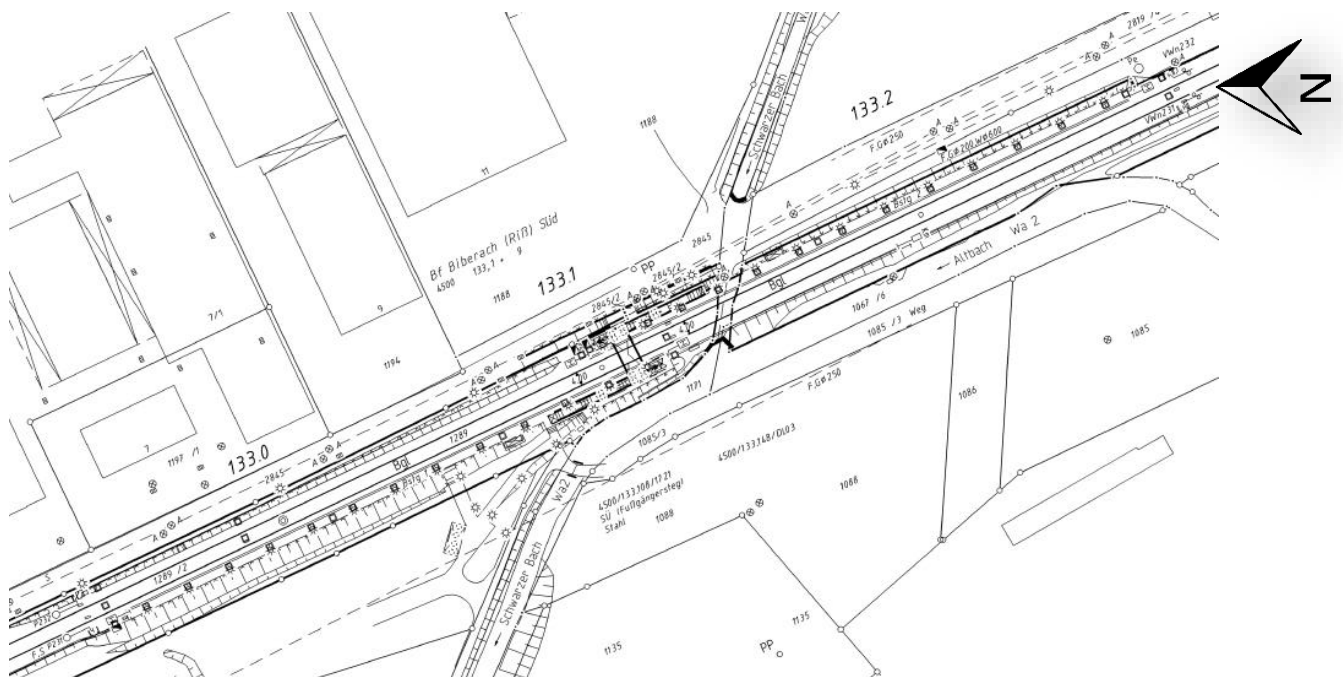
1 Projektübersicht

1.1 Kurzübersicht

Die Station Biberach (Riß) Süd liegt an der Strecke 4500 Ulm – Friedrichshafen und besteht aus zwei Außenbahnsteigen und einem Steg. Im Projekt soll der vorhandene Fußgängersteg erneuert und Aufzüge ergänzt werden.

Nähere Erläuterungen zu den notwendigen Maßnahmen befinden sich in Kapitel 1.9.

Lageplan Biberach Süd



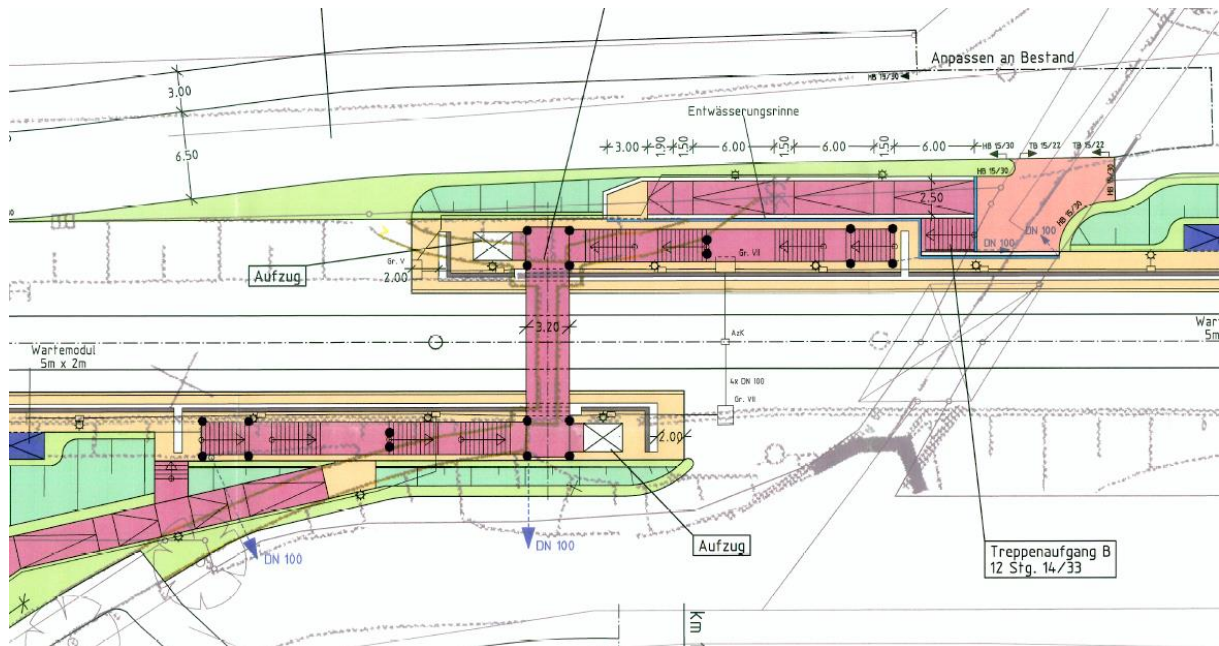
Luftbild Biberach Süd:



1.2 IST – Zustand

Verkehrsstation	
Strecke	4500 Ulm Hbf, W 123 - Friedrichshafen Stadt, W 262
Strecken-km	133
Bahnhofsmanagement	Ulm
Verkehrsstationsnummer	6918
Verkehrsstationskategorie	6
Vorh. Bahnsteigkanten Gleis 1:	Bahnsteigbaulänge = 170 m Bahnsteignutzlänge = 165 m Bahnsteighöhe SO 55 Bahnsteigbreite ca. 3,40 m Personenaufzug WSH
Vorh. Bahnsteigkanten Gleis 2:	Bahnsteigbaulänge = 170 m Bahnsteignutzlänge = 165 m Bahnsteighöhe SO 55 Bahnsteigbreite ca. 3,40 m Personenaufzug WSH
Vorhandene Bahnsteigzugänge (Eigentümer)	Fußweg (höhengleich)
Station stufenfrei [ja/nein]?	Ja
Reisendenzahl am Tag - aktuell -	1.232
Prognose Reisendenzahl (Jahr 2040)	1.278
Zugbewegungen Prognose 2040 (6-20 Uhr)	56
Bestandteil TEN:	2 - TEN-konventionell
Betriebsprogramm: Zughalte/-gattungen	Nahverkehrszüge
Empfangsgebäude vorhanden [ja/nein]: (Eigentümer)	nein

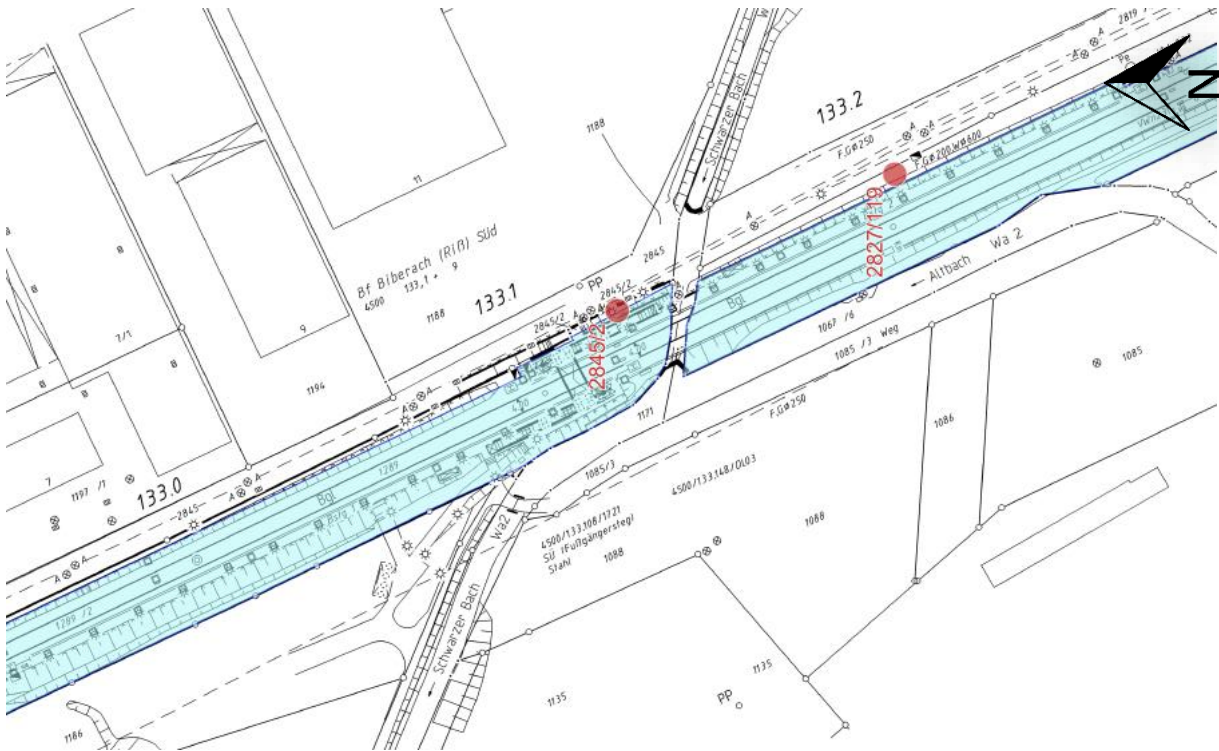
Im Bestand ist ein Stahlsteg vorhanden. Die Aufzüge wurden 2025 bereits aufgrund Setzungen und Neigungen rückgebaut. Der Steg weist diverse Schädigungen auf. Nachfolgend ein Übersichtsplan des Stegs. Aktuell befindet sich der Steg im Eigentum der Stadt Biberach.



Merkmal	EH	Bahnsteig 1	Bahnsteig 2
Bahnsteigart	-	Außenbahnsteig	Außenbahnsteig
Konstruktion	-	Fertigteilbeton mit Erdkern	Fertigteilbeton mit Erdkern
Bodenbelag	-	Asphalt	Asphalt
Fläche	m²	578	578
Baulänge	m	170	170
Stillgelegte Länge	m	0	0
Nutzlänge ISR	m	165	165
Breite	m	3,40	3,40
Höhe	cm	55	55
Stufenfreiheit	-	Aufzug	Aufzug
Blindenleitstreifen	-	ja	ja
Baujahr	-	2003	2003
Eigentümer	-	DB InfraGO AG	DB InfraGO AG
Bestandteil TEN	-	Ja	Ja

FLIMAS-Plan:

Der FLIMAS-Plan zeigt die Eigentumsverhältnisse im Bereich der Station Biberach Süd.



1.3 Verkehrliche Aufgabenstellung

Entfällt.

1.4 AMP – Bedarf

Entfällt.

1.5 Qualitätskennzahlen (Qkz: aus PLATO)

An den Qualitätskennzahlen ergeben sich keine Änderungen.

Stufenfreiheit bzw. weitreichende Barrierefreiheit: Die Station soll aufgrund der Reisendenprognose stufenfrei ausgebaut werden. Hierbei sollen Aufzüge am neuen Steg vorgesehen werden.

Wetterschutz: Für die vollen Qkz-Punkte im Bereich Wetterschutz sind 2 zusätzliche WSH vorzusehen.

1.6 Weitreichende Barrierefreiheit

Die weitreichende Barrierefreiheit ist sicherzustellen mit:

1. Fahrgastinformationsanlagen (DSA)- vorhanden
2. Akustikmodul - vorhanden
3. Taktiles Leitsystem auf dem Bahnsteig - vorhanden
4. Taktile Weg zum Bahnsteig - vorhanden
5. Stufenmarkierung - Bestandteil Projekt

6. Taktile Handlaufschilder an Treppen – Bestandteil Projekt
7. Wegeleitung – Beschilderung (WLS). – Bestandteil Projekt

1.7 Ganzheitlicher Ansatz des Projektes

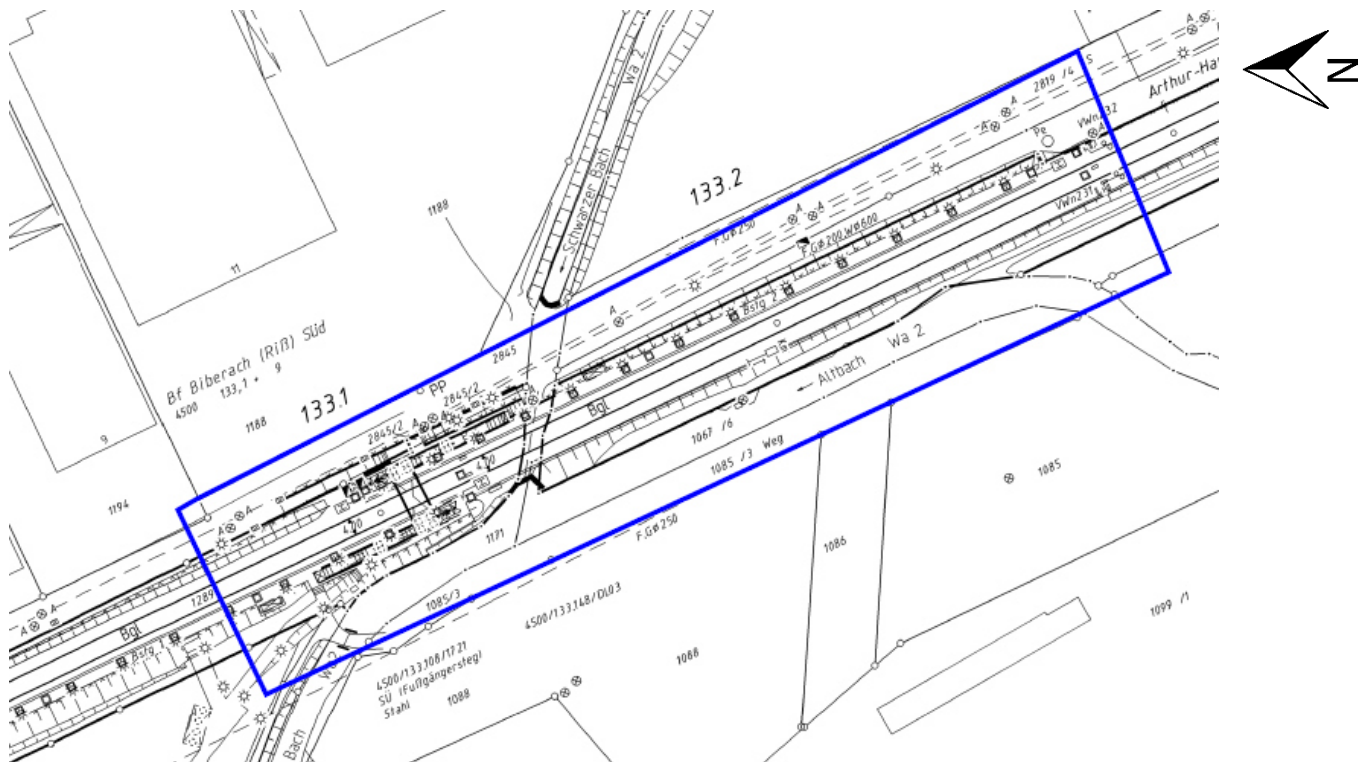
Im Projekt wird nur die Erneuerung des vorhandenen Stegs und der Aufzüge untersucht.

1.8 Bestandsunterlagen

Die vorhandenen Bestandsunterlagen sind im Starterpaket dargestellt. Die Übereinstimmung des Bestandes mit der Örtlichkeit ist im Rahmen der Grundlagenermittlung zu überprüfen.

1.9 Geplante Maßnahmen

1.9.1 Projektumriss



1.9.2 Verkehrsstation

Zur Erneuerung des vorhandenen Fußgängersteiges sollen zwei Varianten untersucht werden.

- Variante A: Ersatzneubau inkl. Aufzüge in alter Lage
- Variante B: Ersatzneubau in neuer Lage inkl. Aufzügen

Variante A

Ersatzneubau inkl. Aufzüge in alter Lage:

- **Fußgängersteg:** Neubau eines Fußgängersteges in alter Lage.
- **Provisorium:** Durch die Erstellung des neuen Steges in gleicher Lage wird bauzeitlich ein Provisorium notwendig. Alternativ könnte der ca. 420 m entfernte Reisendenüberweg zur Querung dienen. Hierbei sollte auf eine ungewollte Gleisquerung geachtet werden und die Installation einer Zaunanlage zwischen den Gleisen in Abstimmung mit dem GB Fahrweg geprüft werden.
- **Aufzüge:** Es sollen zwei neue Aufzugstürme an den neuen Steg angebaut werden.

Variante B:

Ersatzneubau in neuer Lage mit Aufzügen:

- **Neuer Fußgängersteg:** Neubau eines Fußgängersteges in neuer Lage. Als Standort kommt vor allem eine Lage südlich des vorhandenen Stegs in Frage. Auf der westlichen Seite soll der Steg an einen vorhandenen Weg anschließen, auf der östlichen Seite soll an die Arthur-Handtmann-Straße angeschlossen werden.
- **Aufzüge:** Es sollen zwei neue Aufzugstürme an den neuen Steg angebaut werden.
- **Bestandssteg:** Der Bestandssteg kann während der Baumaßnahme weiter genutzt werden, soll aber nach Fertigstellung des neuen Steges rückgebaut werden.
Hinweis: der Steg soll im Jahr 2027 durch die Kommune so weit ertüchtigt werden, dass der Steg bis zum Jahr 2030 genutzt werden kann. Sollte sich der Baubeginn verschieben, soll die Prüfung der Standsicherheit über das Jahr 2030 hinaus und bei Bedarf weitere Ertüchtigungsmaßnahmen erfolgen (Finanzierung erfolgt jeweils über DB InfraGO).

Allgemein:

- **Bahnsteige:** Die durch die Baumaßnahmen betroffenen Bahnsteigbereiche sollen wiederhergestellt werden. Der genaue Bedarf richtet sich nach dem Variantenentscheid und der planerischen Lösung. Hierbei ist unter Anderem der Bereich, um den Aufzug auf Bahnsteig 1 zu beachten.
- **Beleuchtung:** Der Steg inkl. Treppenanlage soll beleuchtet werden. Es sind nachhaltige LED-Leuchten zu verwenden (Ril 813.0501 Nr. 14 Abs.3).
- **Medientrennung:** Falls noch nicht vorhanden muss die Medientrennung nach abgestimmtem 50Hz-Niederspannungsversorgungskonzept hergestellt werden.
- **Neubau WSH:** Es ist je Bahnsteig ein zusätzliches WSH vorzusehen. Die Ausstattung und Platzierung sind mit dem Bahnhofsmanagement abzustimmen. Gemäß Sollstandard sind ausschließlich transparente Scheiben zu verwenden.

Im Bereich Wetterschutzhaus ist die Verwendung von geschliffenen Platten (gem. Ausstattungskatalog) als Belag zu verwenden. Die geschliffenen Platten sollen ausschließlich im Bereich WSH bzw. unter der Dachauskragung eingesetzt werden.

Entgegen der Ausführungsvariante des Ausstattungskatalog sollen 3-feldrige Wetterschutzhäuser errichtet werden.

- **LST:** Prüfung auf Auswirkungen auf die LST-Anlagen (z.B. Signalsicht oder PZB-Anpassung). In Abstimmung mit dem Geschäftsbereich Fahrweg soll bei Bedarf eine INA-Berechnung erstellt werden.

1.9.3 Zusammenhangsmaßnahmen Empfangsgebäude

Kein EG vorhanden.

1.9.4 Vermietung und Vermarktung

Zusammenhangsmaßnahmen sind derzeit nicht bekannt.

1.9.5 Zusammenhangsmaßnahmen Geschäftsbereich Fahrweg

Die Abstimmung mit dem GB Fahrweg soll im Rahmen der Lph 1 und 2 erfolgen.

1.9.6 Zusammenhangsmaßnahmen DB Energie

Die Abstimmung mit DB Energie soll im Rahmen der Lph 2 erfolgen.

1.9.7 Zusammenhangsmaßnahmen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

Zusammenhangsmaßnahmen sind derzeit nicht bekannt.

2 Termine

2.1 Terminplan

Die Termine sind vorbehaltlich einer durchgängigen Finanzierung der Maßnahme.

Planungsbeginn	2026
Baubeginn	2030/31
Inbetriebnahme	2031

Hinweis: der Steg soll im Jahr 2027 durch die Kommune so weit ertüchtigt werden, dass der Steg bis zum Jahr 2030 genutzt werden kann. Sollte sich der Baubeginn verschieben, soll die Prüfung der Standsicherheit über das Jahr 2030 hinaus und bei Bedarf weitere Ertüchtigungsmaßnahmen erfolgen (Finanzierung erfolgt jeweils über DB InfraGO).

5 Risiken

Als Risiken sind vor allem der vorherrschende Baugrund und die Nähe zum Gewässer aufzuführen. Dies ist vor allem in Bezug auf die Gründung der Bauwerke zu beachten.

6 Projektorganisation und Ressourcen

6.1 Methodik des Planens und Bauens

Anwendung Building Information Modeling (BIM):

☒ ja ☐ nein

Anwendung Projektkommunikationsplattform (PKP) [besondere Abstimmung bei GBV-Projekten]:

☒ ja ☐ nein

6.2 Bauherr und Projektleitung

Das Projekt soll in Eigenregie durch den Geschäftsbereich Personenbahnhöfe durchgeführt werden.

- Bauherr ist das Bahnhofsmanagement Ulm
- Die Projektleitung wird vom Baumanagement des RB Südwest wahrgenommen.

Das Kernteam des Projekts ist folgendermaßen organisiert:

Funktion	Name / OE
Projektleitung	Flakrina Deli V.IO-SW-IV 1
Projektkaufmann	Niklas Kielkopf I.IFS-SW-K
Projektcontrolling	Yvonne Doll V.IFS-SW-C
Vertrieb Mobility	Jan Freitag V.IO-SW-M
Vertrieb Commercial	Matthias Walter V.IO-SW-CV
Bahnhofsmanagement	Christian Müller V.IO-SW-ULM-F
Infrastrukturmanagement	Annika Guderian V.IO-SW-IM
Heft- und Buchbauwerke	Aline Thieß V.IO-SW-FB

7 Offene Punkte

- Abstimmung mit DB Energie
- Abstimmung mit dem GB Fahrweg
- Abstimmung mit der Stadt Biberach
- Abstimmung mit regionalen Baukommunikatoren auf Basis gültiger Checkliste Baukommunikation

Fotodokumentation









