

Zusätzliche Technische Bestimmungen

1	ZUSÄTZLICHE TECHNISCHE BESTIMMUNGEN	2
1.1	ALLGEMEINE AUSFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN	2
1.2	MATERIALIEN UND STOFFE	2
1.2.1	Schienen- und Weichen	2
1.2.2	Gleisschotter – Neuschotter	2
1.2.3	Edelsplitt und Mineralstoffgemische.....	2
1.2.4	Transportbeton.....	3
1.2.5	Doppeltverbund- und Spezialpflaster	3
1.2.6	Bituminöses Mischgut	3
1.2.7	Bituminöse Schienen- und Pflastervergussmassen.....	3
1.2.8	Prüfstellen	3
1.2.9	Weitere Baustoffe nach EN/DIN.....	3
1.3	ABNAHMEKRITERIEN	3
1.3.1	Gleise Äußere Geometrie.....	4
1.3.2	Gleise Innere Geometrie.....	4
1.3.3	Verspannungszustand	4
1.3.4	Weichen und Kreuzungen.....	4
1.3.5	Gleis- / Weicheneindeckung	5
1.3.6	Technische Abnahme.....	5
1.4	SCHWEIßARBEITEN.....	5
1.4.1	Oberbauschweißen.....	5
1.4.2	Schweißverbindung	6
1.4.3	Auswechslung von Schienen.....	6
1.5	GESONDERTE REGELUNGEN	6
1.5.1	Aufbruchstoffe.....	6
1.5.2	Regelungen für diverse andere Materialien	7
1.6	GLEISFAHRBARE GERÄTE UND MASCHINEN.....	8
1.6.1	Gleisfahrbare Arbeitsgeräte und Maschinen.....	8
1.6.2	Arbeiten in Tunnelanlagen	9
1.7	LAGERFLÄCHEN DER VGF	10
2	ANLAGENVERZEICHNIS	11

1 Zusätzliche technische Bestimmungen

1.1 Allgemeine Ausführungsbestimmungen

Es gelten die Bestimmungen der VDV-Schrift 600 Oberbaurichtlinien und Oberbau Zusatzrichtlinien in der jeweils gültigen Fassung sowie die VDV-Vorschriften 501, 505, 506 und 507.

1.2 Materialien und Stoffe

Schienen-/ Weichen-/ Weichenteile-/ sowie sämtlicher Kleinschrott bleibt grundsätzlich Eigentum der VGF. Die vom AG vorgegebene Entsorgungsstelle:

Fa. Phillip Blam (Wagner), Carl-Benz-Straße 1, 60314 Frankfurt am Main

Sämtlicher Schienen- und Weichenschrott ist dazu von Rückständen, Verschmierungen oder Vergussmasse zu reinigen. Die Schrottwiegescheine sind spätestens am 3. Werktag nach der Demontage der VGF-Bauaufsicht (Projektleiter:in oder Bauüberwacher:in) vorzulegen. Materialzwischenlagerungen werden nicht vergütet.

1.2.1 Schienen- und Weichen

Gleisjoche und Weichenteile sind grundsätzlich mit Traversen zu laden, um Beschädigungen durch Verziehen oder Ausbrüche zu vermeiden. An Traversen dürfen grundsätzlich keine Ketten benutzt werden, sondern nur Hebeschlaufen. Sämtliche Weichenteile werden vor der Anlieferung auf den Lagerplatz des AG geprüft und abgenommen. Vor dem Aufladen der Weichenteile vom Betriebshof oder der Lagerfläche des AG, ist die Winkellage zusammen mit der Bauüberwachung zu kontrollieren und zu protokollieren. Spätere Beanstandungen der Winkellage können vom AN nicht mehr geltend gemacht werden. Die Verschraubung der Gleisjoche in Kurvenbereichen ist vor dem Stopfen generell zu lösen und die Schwellen entsprechend dem Bogen aufzufächern. Dies ist in die Einheitspreise einzukalkulieren.

1.2.2 Gleisschotter – Neuschotter

Gleisschotter bestehen aus Basaltgestein. Es gelten die Technischen Lieferbedingungen der DB für Gleisschotter TL DBS 918 061, in der gültigen Fassung. Die Gesteinsarten Gabro und Diabas können anstelle von Basalt eingesetzt werden, wenn dies im Rahmen des Wettbewerbs vorgeschlagen wurde.

1.2.3 Edelsplitt und Mineralstoffgemische

Edelsplitt und Mineralstoffe sind Mineralbeton, Frostschutz und Schottertragschicht, Sand und Kies. Abweichend von der DIN EN 13242 Ausgabe 2008-03 (hierin enthalten sind die TL Gestein StB, TL SoB-StB, TL Beton-StB und TL Pflaster-StB) müssen Edelsplitt und Mineralstoffgemische aus Basaltgestein bestehen. Die Gesteinsarten Gabro und Diabas können anstelle von Basalt eingesetzt werden, wenn dies im Rahmen des Wettbewerbs vorgeschlagen wurde. Es gelten die Technischen Lieferbedingungen für Mineralstoffe im Straßenbau TL SoB-StB in der aktuell gültigen Fassung.

Hinweis: Es ist ein Prüfzeugnis und Herkunftsnachweis der Mineralstoffgemische vor Beginn der Baumaßnahme dem AG zur Freigabe vorzulegen. Wird nicht freigegebenes Material eingebaut, kann dies auf Verlangen des AG auf Kosten des AN wieder ausgebaut werden.

1.2.4 Transportbeton

Es gelten die Vorschriften der DIN EN 206-1 / DIN 1045-2. Die Eigen- und Fremdüberwachung ist dem AG nach den vorgeschriebenen Zeiten (Aushärtung) unverzüglich und vollständig vorzulegen.

1.2.5 Doppelverbund- und Spezialpflaster

Pflastersteine aus Beton nach DIN EN 1338 in der gültigen Fassung Pflastersteine aus Naturstein nach DIN EN 1342 in der gültigen Fassung.

1.2.6 Bituminöses Mischgut

Es gelten die Vorschriften nach ZTV-Asphalt-StB 07 (Bau von Fahrbahndecken aus Asphalt) und ZTVT-StB 95/02 (Tragschichten im Straßenbau). Als Auskühlzeiten stehen mit den modifizierten Asphaltmischungen max. 8 h zur Verfügung. Bei längeren Zeiten besteht die Möglichkeit die Mischungen bei Beachtung der Bauklassen anzupassen. Überschüssige Abstumpfungsmaterialien sind ohne besondere Aufforderung restlos direkt nach dem Abkehren und noch einmal 24 Stunden danach zu beseitigen.

Hinweis: Es ist ein Prüfzeugnis und Herkunftsnachweis der bituminösen Mischgüter vor Beginn der Baumaßnahme dem AG zur Freigabe vorzulegen.

1.2.7 Bituminöse Schienen- und Pflastervergussmassen

Bituminöse Fugenvergussmassen nach TL Fug-StB 15, TP-Fug-StB 15 und ZTV Fug-StB 15.

1.2.8 Prüfstellen

Für alle mit der Güteüberwachung zusammenhängenden Prüfungen und Beurteilungen werden folgende Prüfstellen anerkannt:

1. Versuchsanstalt für Straßenwesen der TH - Darmstadt
2. Baustoff- und Bodenprüfstelle Kassel

1.2.9 Weitere Baustoffe nach EN/DIN

Gleisbauspezifische Baustoffe, die gemäß den LV-Positionen nicht vom AN zu liefern sind, werden von der VGF beigestellt. Wieder verwendungsfähiges Material ist nach Rücksprache mit der örtlichen Bauüberwachung oder Projektleiter:in zwischenzulagern und eventuell wieder einzubauen.

Material aus der Zentralen Werkstatt Infrastruktur (ZWI) (siehe auch **1.7 Lagerflächen der VGF**) ist auf Anordnung dort abzuholen.

Die Disposition der benötigten gleisbauspezifischen Baustoffe hat rechtzeitig (mindestens eine Kalenderwoche im Voraus) durch einen telefonischen Abruf des AN an die Bauüberwachung zu erfolgen. Die ordnungsgemäße und sichere Lagerung der bestellten Baustoffe an der Baustelle obliegt dem AN.

1.3 Abnahmekriterien

Der AN ist dazu verpflichtet die Gleise entsprechend den Vorgaben des AG zur Inneren und Äußeren Geometrie herzustellen. Nachfolgend sind einige wesentliche Abnahmekriterien

formuliert. Weiterhin gelten aber auch die Abnahmekriterien der VDV OR 10.8 Abnahme von Oberbauarbeiten.

Die Soll-Ist-Vergleiche der Inneren und Äußeren Gleisgeometrie sind unaufgefordert spätestens zur Qualitätskontrolle des AG vorzulegen, falls dies nicht schon vom AG zu einem früheren Zeitpunkt gefordert wird.

1.3.1 Gleise Äußere Geometrie

Es ist ein Soll-/Ist-Vergleich der Absteckpunkte vom AN zu liefern. Dafür sind die entsprechenden Felder in der vom AG bereitgestellten Absteckliste zu nutzen.

Zulässige Toleranzen: Lage +/- 4 mm
 Höhe +/- 5 mm

Die Ablenkung der Gleisachse von +2 mm auf -2 mm auf 16 m ist nicht zugelassen.

1.3.2 Gleise Innere Geometrie

Im Bogen ($R \leq 200$ m) ist alle 1, 5 m (jede 2. Schwelle), in der Geraden ($R > 200$ m) ist alle 3,0 m (jede 4. Schwelle) die Spurweite sowie die Überhöhung zu messen. Die VGF stellt dem AN als Anlage zu den Ausschreibungsunterlagen eine Vorlage für die Eintragung der Daten zur Verfügung (siehe Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.).

Zulässige Abweichungen:

Gleisverwindung: Es ist eine maximale Verwindung von 0,8 ‰ zulässig

Spurweiten: Im Rillengleis 1432 mm +/- 1 mm, im Vignolgleis 1433 mm +/- 2 mm

Der Spurweitenunterschied zwischen 2 Befestigungspunkten darf nicht größer als 1 mm sein.

1.3.3 Verspannungszustand

Das Verspannen der Befestigungsmittel ist entsprechend der DB-Richtlinie 824.5050 in der aktuell gültigen Fassung durchzuführen. Das genaue Drehmoment wird dem AN vor Baubeginn mitgeteilt. Der korrekte Verspannungszustand ist vom AN sicherzustellen, gemäß der Ril 824.5050 zu prüfen und zu dokumentieren. Entgegen der Ril 824.5050 ist der Verspannungszustand im Gleis nicht an 1%, sondern an jeder 5. Schwelle zu prüfen und zu dokumentieren. Die Dokumentation ist dem Bauüberwacher spätestens zur Abnahme der Inneren Gleisgeometrie durch den AG vorzulegen. Bei fehlender Vorlage der Dokumentation wird die Abnahme verweigert. Sollten die Messwerte nicht automatisch digital erfasst werden, sind die Messwerte in der **Anlage 5 - Protokoll Verspannungszustand** einzutragen.

1.3.4 Weichen und Kreuzungen

Die Ist-Werte der relevanten Längenmaße, Quermaße und Rillenweiten der Weichen und Kreuzungen sind in dem der Ausschreibung beigefügten Messblatt im Rahmen der Eigenüberwachung vom AN zu dokumentieren und dem AG zur Abnahme der Inneren Gleisgeometrie übergeben (siehe Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. und Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.).

Die Abnahmekriterien für die Weichen sind dem Weichenplan zu entnehmen.

1.3.5 Gleis- / Weicheneindeckung

Die Eindeckung darf bezogen auf den angrenzenden Stahl eine Toleranz von - 0mm / + 7 mm haben. Die Innen- und Außenfugen dürfen nicht höher als 3 mm unter der Schienenoberkante eingebaut werden.

1.3.6 Technische Abnahme

Die Technische Abnahme der Gleisgeometrie soll zu einem Zeitpunkt erfolgen, zu dem noch eine Korrektur mit vertretbarem Aufwand vorgenommen werden kann.

Gleise und Weichen auf fester Fahrbahn:

Im Bauablaufplan des AN ist ein Zeitfenster für die Vermessung der Weichen (Innere Gleisgeometrie) durch den AG vorzusehen. Dieses Zeitfenster muss zwingend vor der endgültigen Fixierung der Lage erfolgen. Dazu ist es notwendig, dass vorab der komplette Fahrkopf einschließlich der Rillen durch den AN gereinigt wird.

Der Soll-/Ist-Vergleich zu den Bezugs- oder Vermessungspunkten ist vor der endgültigen Fixierung der Gleislage vom AN durchzuführen und dem AG vorzulegen. Dafür sind die entsprechenden Felder in der Absteckliste zu nutzen. Die zulässigen Toleranzen der Äußeren Gleisgeometrie (siehe auch **1.3.1 Gleise Äußere Geometrie**) sind einzuhalten.

Gleise und Weichen auf Schwellen im Schotter:

In diesem Fall ist die Überprüfung und Dokumentation der Lage (Innere und Äußere Gleisgeometrie) nach dem letzten Stopfgang und vor dem eventuellen Deckenschluss vorzunehmen. Nach Inbetriebnahme wird eine kontinuierliche Aufnahme der Gleisgeometrie durch die VGF durchgeführt, welche den AN nicht von seiner Pflicht zur Kontrolle und Protokollierung der Inneren und Äußeren Gleisgeometrie befreit.

1.4 Schweißarbeiten

1.4.1 Oberbauschweißen

Es kommen Schweißverbindungen nach dem Aluminotherm-Verfahren an Schienen im Profil 49 E1, 60 E1 und Profil 105C1 mit einer Mindestzugfestigkeit von 880 N/mm² bzw. 700 N/mm² oder Verbindungsschweißungen, teilweise vergütet durch Wärmebehandlung (Perlitisierung), zur Ausführung.

Bei der Herstellung der Schweißverbindungen sind u. a. folgende Richtlinien bzw. Vorschriften zu beachten:

- die Oberbaurichtlinien des VDV OR 8.1, einschließlich Zusatzrichtlinien
- VDV-Schrift 609 - Oberbau Schweißen bei Nahverkehrsbetrieben in der aktuellen Fassung.

Die VDV-Schrift 609 verweist auf die RiLi 826 der DB AG, enthalten im Handbuch für die Zulassung von Firmen im Oberbau (Handbuch 1826). Die Forderungen dieser Richtlinie sind daher von dem ausführenden Unternehmen ebenfalls zu erfüllen. Bei der Klassifizierung der Anwendungsbereiche (RiLi 826.1020) soll das Unternehmen die Klasse 2 erfüllen. Außerdem müssen die Schweißunternehmen vom AG zugelassen sein. Der Antrag auf Zulassung ist schriftlich an den Auftraggeber zu richten.

Dem Antrag ist beizufügen:

- Namentliche Aufstellung der Schweißaufsichtspersonale (SFI und SFM / SM)
- Namentliche Aufstellung der Schweißer, inklusive ihrer schweißtechnischen Qualifikation und
- Bescheinigungen von den aktuellen Wiederholungsprüfungen.

Beim Verschweißen von lückenlos verlegten Gleisen ist die Niederschrift des Spannungsausgleichs dem AG unaufgefordert zur Abnahme der Inneren und Äußeren Gleisgeometrie zu übergeben.

1.4.2 Schweißverbindung

Die aluminothermischen Portionen und das Verfahren sollen durch den Auftragnehmer so ausgewählt werden, dass die Festigkeitswerte sowohl der Schweißverbindung als auch der Wärmeeinflusszone höchstens 10 % von den Mindestfestigkeitswerten der geschweißten Schienen abweichen. Der AN hat dem AG den Beginn der Schweißarbeiten schriftlich mitzuteilen und unmittelbar nach Beendigung der Schweißarbeiten Abnahmeprotokolle über die Verbindungsschweißungen vorzulegen. Ein Muster ist den Ausschreibungsunterlagen beigelegt. Es gelten die Abnahmekriterien der VDV OR 10.8-Z2, VDV OR 8.1.7-Z2 sowie der DS 820 06.

Die Anwesenheit der nach den technischen Regelwerken erforderlichen Schweißaufsicht- bzw. Schweißüberwachungs-personale ist in die Einheitspreise einzukalkulieren. Bei Schweißarbeiten im Tunnel sind mobile Absauganlagen zur Minimierung von Schweißnebel einzusetzen. Bei notwendigen Schweiß- und Wärmearbeiten im Tunnel, darf als Brenngas ausschließlich Acetylen verwendet werden.

Schweißverbindungen sollen in Abständen von 15m angeordnet sein. In Einzelfällen sind Abstände von mindestens 7,5m zulässig.

1.4.3 Auswechslung von Schienen

Bei der Auswechslung der Schienen sind die Stöße neu/alt mit DB-Zugelassenen Ausgleichslaschen (siehe Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.) zu versehen (Höhen- und Seitenausgleich) oder direkt zu verschweißen. Bei den übrigen Stößen sind Zwickel in die Stoßlücke einzubauen. Bei Auswechslung von Schienen in nächtlichen Betriebspausen sind alle Stöße spätestens in der darauffolgenden Betriebspause zu verschweißen (abnahmefähig), um die betrieblichen Einschränkungen auf ein Minimum zu beschränken. Offene Stöße in mehr als einem Teilabschnitt sind zu vermeiden.

1.5 Gesonderte Regelungen

1.5.1 Aufbruchstoffe

Beim Auffinden von belastetem Erdreich durch AN ist durch diesen der/ die Projektleiter/-in der VGF unverzüglich zu verständigen und mit dem Sicherheitstechnischen Dienst der VGF, NA03 die weitere Vorgehensweise abzustimmen. Die Entsorgungsmaßnahme für die Aushubmaterialien erfolgt vorbehaltlich der Prüfung des Entsorgungsweges durch den AG. Das zu entsorgende Material wird erst nach Prüfung zum Abtransport freigegeben. Die Prüfung des Entsorgungsweges wird vom Fachbereich NA03 der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH oder einem durch den AG beauftragten Gutachter vorgenommen! Hierzu ist vom AN spätestens eine Woche vor Baubeginn die Auflistung der Deponien samt den dazugehörigen Positionen an die Bauüberwachung oder den/ die Projektleiter/-in der

VGF zu übergeben. Bei allen Arbeiten ist grundsätzlich auf die unterschiedliche Trennung der verschiedenen Materialien zu achten.

1.5.2 Regelungen für diverse andere Materialien

1.5.2.1 Schienenuntergussmasse / Fugenvergussmasse

Die Abrechnung der Tonnage erfolgt über amtlich ausgefertigte Wiegekarten. Diese sind am darauffolgenden Arbeitstag der Bauüberwachung auszuhändigen. Weiterhin ist die Vorgabe zur Erstellung einer Auflistung der Wiegescheine samt Zuordnung zu den jeweiligen Belastungsklassen zu beachten. Diese ist in den Vorbemerkungen zur Entsorgung unter Punkt 3 geregelt.

1.5.2.2 Unbrauchbare Holzschwellen

Unbrauchbare Holzschwellen sind Sonderabfall, die fachgerechte Entsorgung obliegt der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH. Sollten Transporte durch den AN anfallen, so sind die entsprechenden Positionen im LV enthalten. Da durch den AG der Transport und die entsprechenden Container bestellt werden müssen, ist vom AN im Bauablauf aufzuführen, wann und wo die Container zu stellen bzw. zu leeren sind.

1.5.2.3 Belastete Materialien

Belastete Materialien wie z. B. teerhaltiger Straßenaufbruch sind Sonderabfall, die fachgerechte Entsorgung obliegt der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH. Sollten Transporte durch den AN anfallen, so sind die entsprechenden Positionen im LV enthalten.

1.5.2.4 Unfallverhütungsvorschrift DGUV Vorschrift 77/ Dienstanweisung der VGF

Die Sicherungsaufsicht umfasst den Einsatz der Sicherungsposten und die Beaufsichtigung der Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb. Bei Arbeiten im Bereich von Gleisen ist die DGUV Vorschrift 77 und die Geschäftsanweisung GA04 der VGF zwingend einzuhalten.

Weiterhin ist der "Erlaubnisschein für Schweiß-, Schneid-, Schleif- und Wärmebehandlungsarbeiten in brand- und explosionsgefährdeten Bereichen" (VGF) zu beachten. Es wird auf die Unfallverhütungsvorschriften der BG, insbesondere BGV-Nr. A1 sowie BGV-Nr. D1, gegebenenfalls die Landesverordnung zur Verhütung von Bränden und die Sicherheitsvorschriften der Versicherer hingewiesen.

1.5.2.5 Absicherung der Baustelle gegen elektrische Gefährdungen

Vor dem Trennen der Schienen sind elektrisch leitende Verbindungen herzustellen. Es müssen alle Schienen vor und hinter der Baustelle miteinander elektrisch verbunden (kurzgeschlossen) werden, um einen ständigen Potentialausgleich zu gewähren. Die Anschlüsse sind in geeigneter Form an den Schienen zu befestigen und müssen mechanisch fest und elektrisch leitend sein.

Die elektrischen Verbindungen sind in zweifacher Ausfertigung herzustellen. Sie müssen unabhängig voneinander alle Schienen elektrisch miteinander verbinden.

Für jede Verbindung ist ein fein drahtiges Kupferkabel mit einem Querschnitt von mindestens 120 mm² zu verwenden (z. B. H07V-K 120mm², oder vergleichbares). Es können andere

Kabel verwendet werden, wenn sie mindestens die gleichen oder höhere elektrischen Eigenschaften vorweisen. Werden alle vorhandenen Gleise getrennt, so sind zusätzlich zwei einzelne, elektrisch unabhängige Verbindungen herzustellen, die über die Länge der zu erneuernden Gleise hinausgeht. Es sind die gleichen Kabeltypen und Anschlussverfahren anzuwenden.

Es kann dazu kommen, dass aus betrieblichen Gründen ein Teil der Arbeiten unter der spannungsführenden Fahrleitung (bis zu 1.000 Volt Gleichstrom) ausgeführt werden muss. Dies ist in der Vorbemerkung einzeln geregelt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Hebezeuge nicht näher als 1 m an die stromführende Leitung gelangen dürfen. Außerdem sind die vorgenannten Hebezeuge zu isolieren bzw. zu erden. Eine besondere Vergütung hierfür erfolgt nicht. Eine entsprechende Prinzipskizze ist in der Anlage 1 dieser Vorbemerkung enthalten.

1.5.3 Gleisentwässerungskästen

Für die Entwässerung an Rillenschienen werden dem AN Kästen zum Einbau zur Verfügung gestellt. Diese Kästen sind mit der Schiene zu verschrauben. Ein Anschweißen an den Schienensteg ist nicht zulässig. Die vom AN herzustellenden Entwässerungsöffnungen sind immer im Fräsverfahren herzustellen, um nicht zu viel Wärme in die Schiene einzubringen. Die Länge der Entwässerungsöffnung beträgt 15cm und die Breite 2cm. Die Details des Gleisentwässerungskastens sind in der **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** 14 zu sehen.

1.6 Gleisfahrbare Geräte und Maschinen

1.6.1 Gleisfahrbare Arbeitsgeräte und Maschinen

Werden Fahrzeuge oder Geräte auf dem Gleisnetz der VGF aufgegleist, ist dem Fachbereich NT31 auf den mitgelieferten Übereinstimmungserklärungen schriftlich zu versichern, dass die jeweilige Maschine in den letzten zwei Jahren von der VGF abgenommen wurde. Ist diese Frist bereits erloschen, so ist diese Maschine zu einer erneuten Prüfung in der Stadtbahnzentralwerkstatt (Heerstraße 305) der VGF zur Prüfung vorzuführen. Dazu sind Unterlagen einer Checkliste vorzulegen, welche der AN bei dem jeweiligen Projektleiter: innen anfordern kann. Spätestens bei Angebotsabgabe sind die Fahrzeuge mit Fahrzeugnummer zu benennen, die auf der Baustelle eingesetzt werden sollen. Bei bereits einmal zugelassenen Maschinen sind die bereits vorhandenen Unterlagen nur zu aktualisieren (Fristennachweise, Radsatzmaße...).

Alle eingesetzten Zweigegebagger müssen mit Seitenraumkameras ausgerüstet sein.

Einzureichende Unterlagen nach DA-A-007 für Zweigegefahrzeuge und die DA-A-013 für schienenengebundene Betriebsfahrzeuge bei erneuter Abnahme sind:

- Bedienungsanleitung einschließlich Gefahrenhinweise und Maßnahmen zum Schutz von Bedienern
- Abschrift der Fahrzeugzulassung Teil I & II
- Betriebserlaubnis bzw. Nachweis Haupt- und Abgasuntersuchung
- Übersichtszeichnung Gesamtfahrzeug einschließlich aller Hauptabmessungen sowie Achsabstände im eingeleisten Zustand
- Bremsmatrix und Bremsberechnung
- Nachweis der Einhaltung des lichten Raumes der Strecke
- Nachweis der Sicherheit gegen Entgleisen
- Standsicherheitsberechnung / Standsicherheitsnachweis
- Maßzeichnung des Radprofils einschließlich des Betriebsgrenzmaßes

- Ggf. sonstige notwendige Nachweise wie z.B. Brandschutz, Signalanlagen, etc.
- Firma
- Kraftfahrzeug-Kennzeichen
- Fahrzeug-Identifizierungsnummer
- Eigentümer
- Halter
- Hersteller
- Fahrzeugart
- Einsatzzeitraum
- Einsatzbereich
- Ggf. besondere Einschränkungen

Es erfolgt eine Prüfung durch die Stadtbahnwerkstätten auf die Einhaltung folgender Vorgaben:

- Achskurzschluss
- Bremswerte
- VGF-Lichtraumprofil
- maximal zulässige Radaufstandskräfte bei der VGF
- Radsatzmaße und Radprofile

Alle gleisfahrbaren Fahrzeuge und Maschinen sind mit den entsprechenden, bei der VGF erforderlichen Rädern auszurüsten (siehe Radzeichnung N-AR-078). Die Spurführungsrichtlinien in ihrer gültigen Fassung sind zu beachten.

Zur eventuell notwendigen Prüfung ist unmittelbar nach Auftragsvergabe ein Termin mit dem Fachbereich NT31 zu vereinbaren, an welchem die Fahrzeuge und Geräte geprüft werden können. Zu beachten ist, dass nicht alle Fahrzeuge und Geräte aus Kapazitätsgründen zur gleichen Zeit geprüft werden können. Für die Fahrzeuge und Maschinen wird nach bestandener Untersuchung eine Freigabe erstellt. Fällt ein Fahrzeug bei der Untersuchung wegen Mängeln bei der ersten Prüfung durch, so behält sich der AG vor, dem AN die Kosten der zweiten Prüfung vollumfänglich in Rechnung zu stellen.

Bis zur geplanten Änderung der Dienstanweisung zur Zulassung externer schienengebundener Betriebsfahrzeuge (DA-A-013) kann bei einer innerhalb der letzten 24 Monate bereits zur Abnahme vorgestellten und zugelassenen Gleisstopfmaschine oder Zweiwegebagger auf die erneute Abnahme verzichtet werden. Vom Maschinenbetreiber ist eine Übereinstimmungserklärung auszufüllen und dem Betriebsleiter der VGF vorzulegen. Das entsprechende Formular wird vom Auftragnehmer zur Verfügung gestellt.

Allgemeines

Eine Überprüfung kann nur dienstags bis donnerstags erfolgen. Kosten für einen zusätzlichen An- und Abtransport der Maschine werden nicht gesondert vergütet. Die Konformitätserklärungen der Zweiwegemaschinen der letzten Jahre sind mit Inkrafttreten der neuen Dienstanweisung ungültig.

1.6.2 Arbeiten in Tunnelanlagen

Im Tunnel dürfen gemäß den Arbeitsschutzvorschriften nur dieselbetriebene Fahrzeuge eingesetzt werden, die mit einem Rußpartikelfilter gemäß TRGS 554 und BGR 160 in den jeweils gültigen Fassungen, ausgerüstet sind.

1.7 Lagerflächen der VGF

Die VGF betreibt drei Lagerflächen im Stadtgebiet Frankfurt, auf welchen Gleisbaumaterialien gelagert werden.

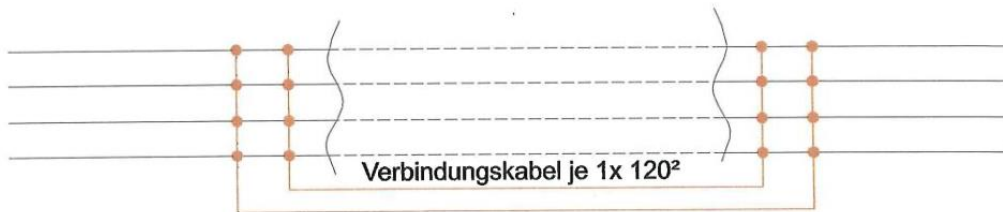
Zentralwerkstatt Infrastruktur (ZWI) -	Hanauer Landstraße 345, 60314 Frankfurt am Main
Betriebshof Heerstraße	Heerstraße 305, 60488 Frankfurt am Main
Lagerplatz Hafenbahn	Hanauer Landstraße 447, Frankfurt am Main

2 Anlagenverzeichnis

ANLAGE 1 - SCHIENENÜBERBRÜCKUNG, ELEKTRISCHE SICHERUNG.....	12
ANLAGE 2 - VORLAGE PROTOKOLL INNERE GLEISGEOMETRIE	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.
ANLAGE 3 - VORLAGE SCHWEIßSTOßPRÜFUNG	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.
ANLAGE 4 - VORLAGE SCHWEIßSTOßPRÜFUNG	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.
ANLAGE 5 - VORLAGE WEICHENPRÜFBLATT AN KREUZUNGEN.....	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.
ANLAGE 6 - VORLAGE WEICHENPRÜFBLATT RILLE.....	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.
ANLAGE 7 - RADREIFEN NORMPROFIL N-AR-078.....	13
ANLAGE 8 - LICHTRAUMPROFIL.....	14
ANLAGE 9 - ÜBEREINSTIMMUNGSERKLÄRUNG	15
ANLAGE 10 - PROTOKOLL VERSpannungszustand.....	16

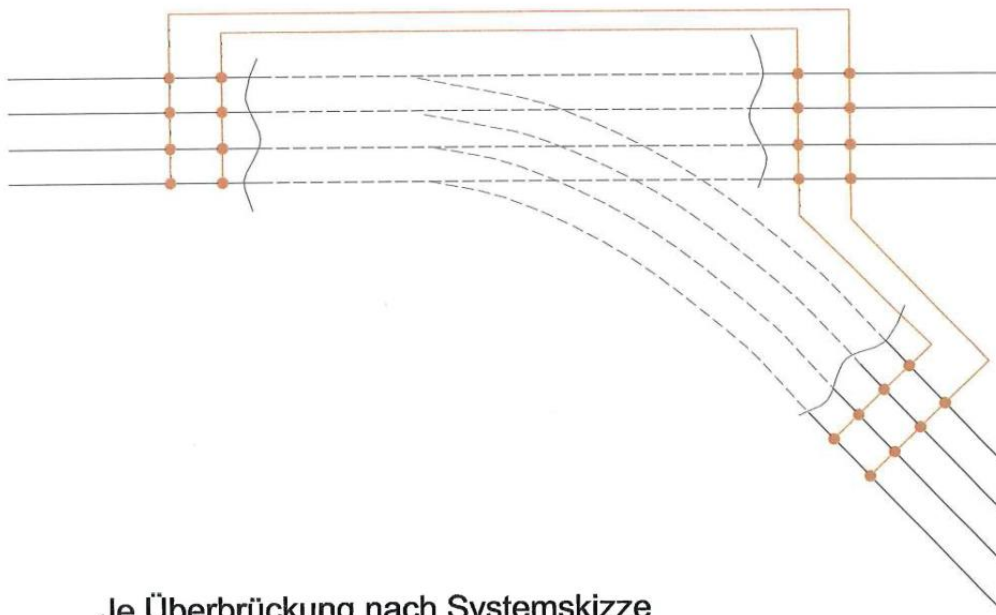
Schienenüberbrückung, elektrische Sicherung

1. Schienenüberbrückung für 2- gleisige Streckenunterbrechung



2. Schienenüberbrückung für Streckenunterbrechung im Abzweig - und Weichenbereich

Verbindungskabel je 1x 120²



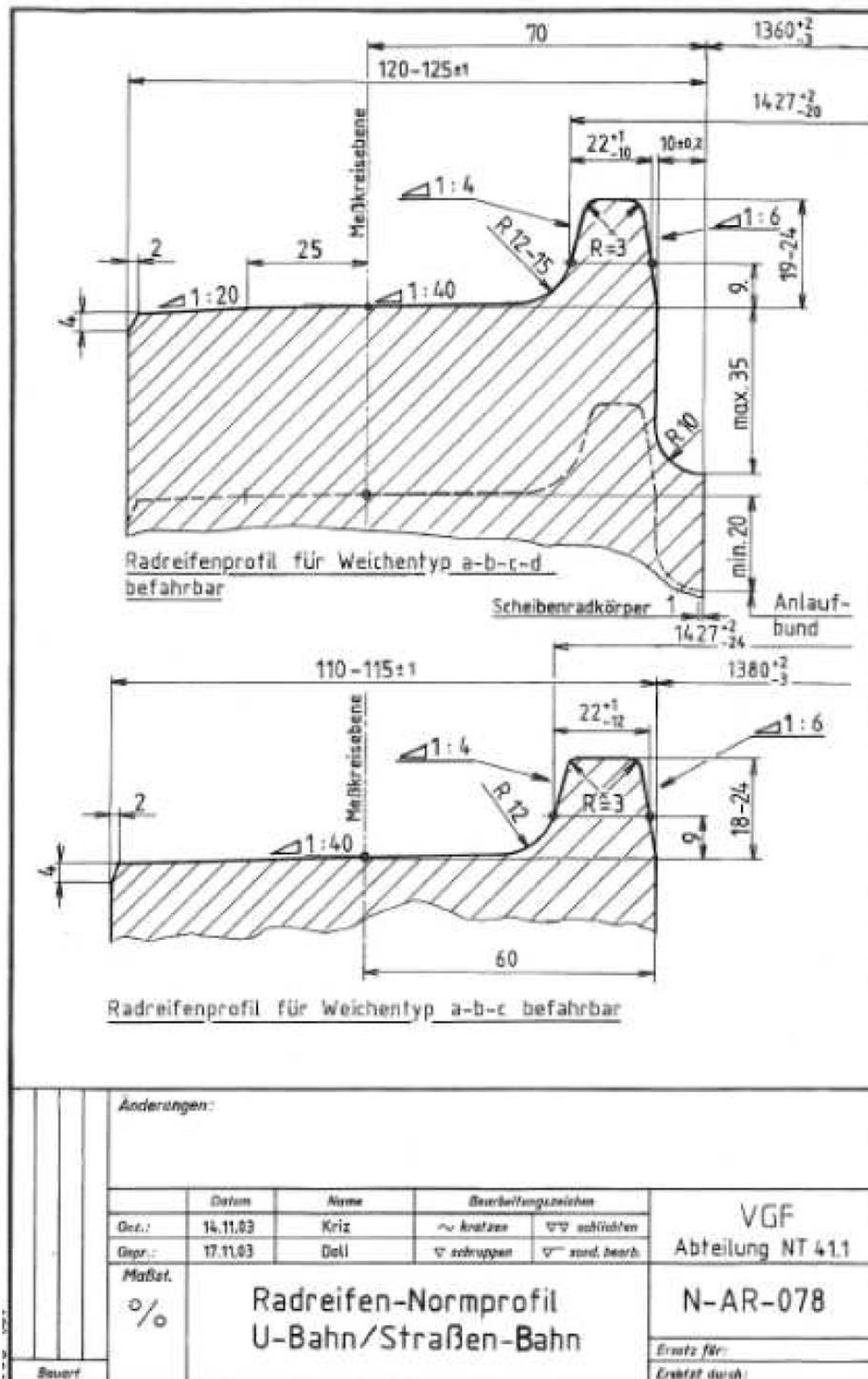
Je Überbrückung nach Systemskizze
J.0001.902.29 Blatt 2 = nur als tif ?

Zust.		Änderung		Datum		Name	
		Projekt Rückleiter 2-gleisige Streckenunterbrechung		Bauteil Schienenüberbrückung		Gewerk	
Verkehrs-Gesellschaft Frankfurt am Main		Teilabschnitt _____		Bezeichnung J.0001.902.29		Blattnr.	
		bearbeitet		Datum 20.01.09		Name Meister	
				Datum		Name	
						Index	

Anlage 1 - Schienenüberbrückung, elektrische Sicherung

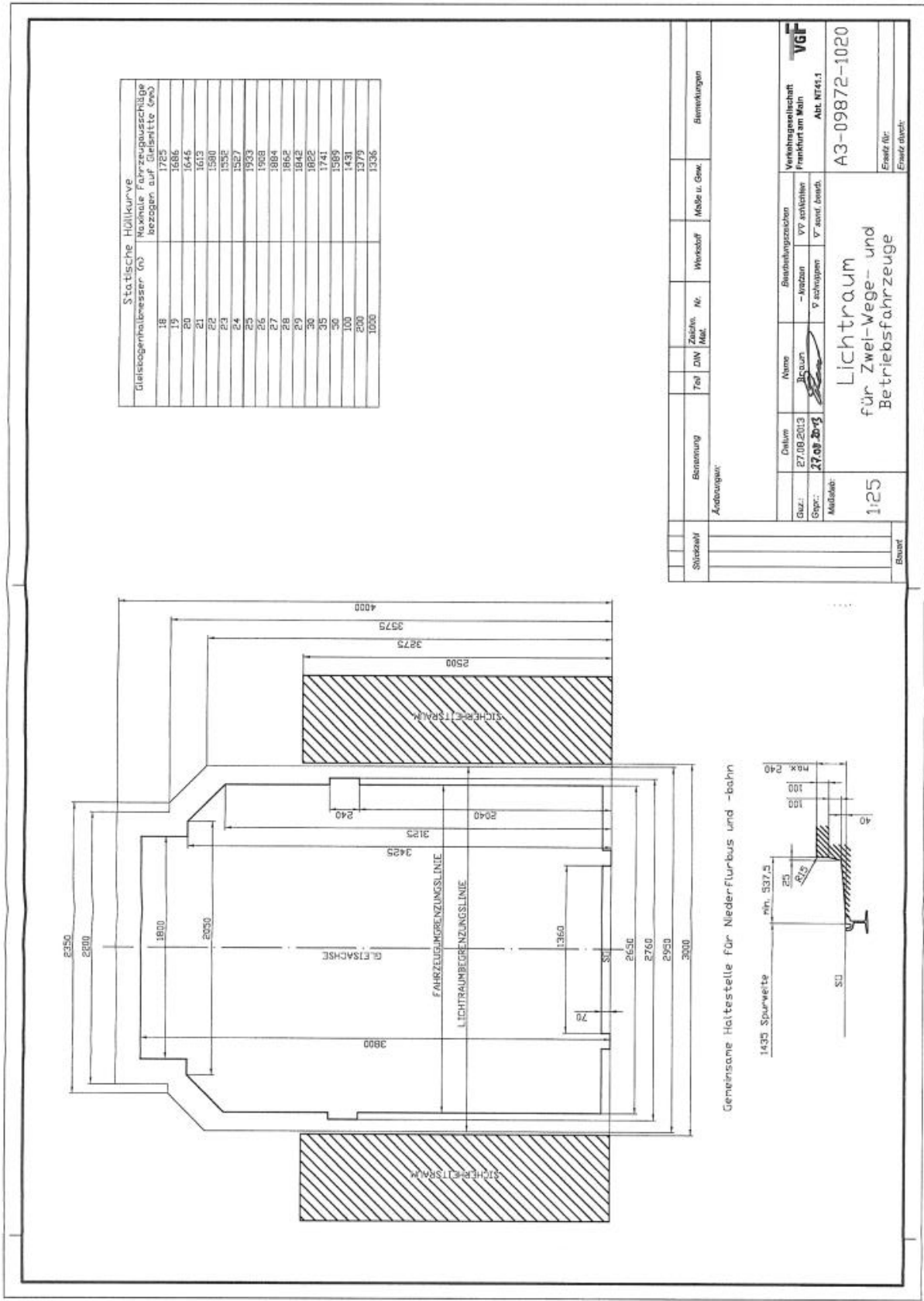
Ersteller: ma98
Bearbeitungsdatum: 30.05.2023
Vertraulichkeitsstufe: 2

Radreifen Normprofil N-AR-078



Anlage 2 - Radreifen Normprofil N-AR-078

Lichtraumprofil



Übereinstimmungserklärung

Übereinstimmungserklärung

für ein schienengebundenes Betriebsfahrzeug

Antragsteller: _____

Kraftfahrzeug-Kennzeichen: _____

Kleinwagen-Nr. (Fahrzeug-Ident-Nr.): _____

Betreiber: _____

Eigentümer/Halter: _____

Hersteller: _____

Fahrzeugbezeichnung/Typ: _____

Der Übereinstimmungserklärung liegt nachstehend aufgeführte Unterlage zugrunde:

Die Dienstanweisung (DA) mit der Einsatzfreigabe durch die VGF:

DA-Nummer: _____

Datum: _____

Kraftfahrzeug-Kennzeichen: _____

Ich / Wir
(Name/Firma)

.....
(Anschrift)

erklären in alleiniger Verantwortung, dass das oben genannte Betriebsfahrzeug mit dem durch die VGF geprüften Betriebsfahrzeug in technischer Ausführung und Qualität übereinstimmt und zwischenzeitlich

- nicht entgleist ist.
- die Schienenfahreinrichtung nicht geändert worden ist.
- keine Beschädigungen an der Schienenfahreinrichtung aufgetreten sind.

Außerdem bestätige(n) ich / wir, dass die Fristen der der Inbetriebnahmegenehmigung / Bauartzulassung zugrunde liegenden Nachweise (Gutachten, Ausnahmezulassungen, Prüfberichte etc.) eingehalten sind.

_____, den _____
Ort Datum

Stempel / Unterschrift

Anlage 4 - Übereinstimmungserklärung

Nachweis über den Spannungszustand der Schienenbefestigung

Oberbauform/ Schienenbefestigung: _____

[illegible]

Seite: 16 von 16