

## Anlage 1

### Baubeschreibung Bahn

## 1 Angaben zur Ausführung

### 1.1 Arbeiten in und an Anlagen der DB AG

Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise, etc.) sind durch den AN stets zu gewährleisten. Der Zugang zu Bahnanlagen ist jederzeit zu gewährleisten!

Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf den betreffenden sowie angrenzenden Bahnstrecken nicht gefährdet oder gestört werden.

In unmittelbarer Nähe elektrifizierter Bahnstrecken oder Bahnenergieanlagen und bei Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs u. a. das Einhalten von Sicherheitsabständen sowie weiteren Maßnahmen zum Schutz des Bahnbetriebes zwingend vorgeschrieben. Grundsätzlich sind folgende Punkte zu beachten:

- Im Bereich von Bahnanlagen gelten die staatlichen Arbeitsschutzvorschriften, wie ArbStattV, BetrSichV und die entsprechenden Regelwerke und Vorschriften der gesetzlichen Unfallversicherungsträger.
- Unter anderem ist die DGUV-Vorschrift 53 „Krane“, DGUV-Vorschrift 78 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ einschließlich DGUV-Regel 101-024 „Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen“, DGUV-Vorschrift 39 „Bauarbeiten“ und DGUV-Information 201-021 „Sicherheitshinweise für Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen“ zu beachten.
- Ferner gelten im Bereich bzw. in der Nähe von Bahnanlagen die entsprechenden Richtlinien der DB AG, unter anderem die Ril 132.0123, 0132.0118, die Ril 406, die 462 sowie die Ril 954, 995 und 997.
- Vorgaben und Regelwerke des Gesetzgebers, der Unfallversicherungsträger, der Berufsgenossenschaften, der einschlägigen Normen und Regelwerke, Vorgaben anderer Gewerke der DB AG und sonstige geltende Vorschriften und Vorgaben (kein Anspruch auf Vollständigkeit) sind einzuhalten!

#### *Belehrung zum Bewegen in und an Anlagen der Eisenbahn*

Der AN ist durch einen zuständigen Mitarbeiter der DB InfraGO AG (und in der weiteren Folge alle betroffenen Beschäftigten des AN auf der Baustelle durch diesen selbst) vor Beginn der Bauarbeiten über die örtlichen Verhältnisse und über das Verhalten an Bahnanlagen zu belehren.

Das Ergebnis ist protokollarisch festzuhalten und von allen Beteiligten durch Unterschrift zu bestätigen. Die Druckschriften bzw. Konzernrichtlinien der DB AG, der GUV und der EUK sind einzuhalten.

Gegenseitige Rücksichtnahme in Zusammenarbeit mit anderen Firmen ist dringend geboten, um Behinderungen möglichst zu minimieren. Aufwendungen für Behinderungen, die sich aus den gleichzeitig laufenden Arbeiten ergeben, sind in die Preise einzurechnen und werden nicht gesondert vergütet.

Der AN ist verpflichtet, alle Schutzmaßnahmen zu treffen, die zur Sicherung seiner Betriebsangehörigen und sonstigen Erfüllungsgehilfen gegen die Gefahren des Eisenbahnbetriebes der DB AG erforderlich sind.

#### *Sonstige Zusätzliche Vertragsbedingungen*

Der AN muss für Arbeiten im Bereich der DB AG qualifiziert sein.  
Die Bauüberwachung des AG erfolgt durch Dienststellen der Deutschen Bahn AG bzw. von dem AG beauftragten Ingenieurbüros.

## **1.2 Erschwernisse**

Die Arbeiten erfolgen teilweise in unmittelbarer Nähe zu in Betrieb befindlichen Bahnanlagen und ganz besonders zu in Betrieb befindlichen Oberleitungen.

Zur Verhinderung von elektrischen Beeinflussungen und Unfällen ist diese Oberleitungsanlage im Zeitraum der räumlichen Annäherung abzuschalten.

Diese Leistungen sind Sache des AG. Der AN ist jedoch verpflichtet, den Anweisungen des Bauüberwachers Bahn, des Anlagenverantwortlichen oder den Vertretern des AG unbedingt Folge zu leisten.

Das Bauvorhaben muss unter Aufrechterhaltung und ohne Gefährdung des Eisenbahnbetriebes durchgeführt werden. Während der Bauarbeiten ist stets der Regellichraum 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.

Zum Beginn und zum Ende jeder Sperrpause stehen jeweils 0,5 Stunden für zeitparallele Begleitarbeiten des AG bzw. für das Aus- und Einschalten der Oberleitung und Freigabe des Gleises nicht für die Ausführung von Leistungen durch den AN zur Verfügung, die nutzbare Sperrzeit für den AN reduziert sich hiermit entsprechend.

Die Aufwendungen für die vorgenannten Erschwernisse sind einzukalkulieren und werden nicht gesondert vergütet.

### *Zuarbeiten zur Anmeldung von Sperrpausen im Rahmen einer Betra*

Durch den AN sind zur Beantragung von Sperrpausen und Abschaltungen von Oberleitungen im Rahmen einer Betriebsanweisung (Betra) bei der DB InfraGO AG Zuarbeiten zu erbringen.

Die Zuarbeiten beinhalten mindestens:

- umfassende Angaben über die einzusetzende Technik wie Fahrzeuge, Kräne, Rüstungen beweglich oder fest,
- die bauausführenden Firmen,
- die jeweilig Verantwortlichen,
- erforderliche Gleissperrungen und Oberleitungsabschaltungen,
- vorgesehene Arbeiten im gesperrten Bereich
- Einsatz von Zweiwegetechnik
- Einsatz von Gleisbautechnik

Diese Angaben sind dem Betraantragsteller spätestens 10 Wochen vor Inkrafttreten der jeweiligen Sperrpause / Abschaltung vorzulegen.

Ein Nichtzustandekommen einer geplanten Betra auf Grund fehlender Zuarbeit geht zu Lasten des AN.

Es sind gemäß DIN VDE 0105-100 Tabelle 103 mindestens 3,0 m Sicherheitsabstand zu aktiven Teilen der Fahrleitungsanlage einzuhalten!

Dieser Abstand ist auf mindestens 5,0 m zu vergrößern, wenn ein Pendeln der Lasten oder Anschlagmittel oder unkontrollierbare Bewegungen (u. A. Geländeunebenheiten, Witterungseinflüsse, insbesondere Wind und Sturm) nicht ausgeschlossen werden kann. Dies betrifft insbesondere den Einsatz von Mobilkränen und Turmdrehkränen, da hier immer mit pendelnden Lasten zu rechnen ist. Das Pendeln ist bei Notwendigkeit mittels geeigneten Maßnahmen z.B. Gegenhalten mittels Seil zu verhindern. Ein Überschwenken mit Last und/oder Anschlagmitteln von nicht gesperrten Gleisen sowie von unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitungsanlage ist untersagt. Die Sicherheit des Bahnbetriebes einschließlich der Oberleitungsanlage ist auch bei Fehlbedienung der Krane jederzeit zu gewährleisten!

Die Krananweisung ist zwingend vor dem ersten Einsatz bei der DB InfraGO AG einzureichen.

Den vollständig vorausgefüllten Krananweisungen sind Lagepläne beizufügen, aus denen der genaue Kranstandort, der komplette Schwenkbereich inklusive durch Hub- oder Laufkatzenbegrenzung ausgegrenzten Bereiche sowie der Baubereich ersichtlich sind. Eine gegebenenfalls erforderliche TÜV-geprüfte Hub-, Laufkatzen- und Schwenkbereichsbegrenzung sowie die Bahnerdung der Baumaschine ist einer Abnahme durch eine entsprechend befähigte Person (des AG) vorzulegen.

Die getroffenen Schutz- und Sicherheitsmaßnahmen sind täglich vor Aufnahme der Arbeiten auf einwandfreie Funktion sowie Wirksamkeit zu prüfen und das Ergebnis zu protokollieren.

Art und Umfang der Bahnerdung von Baumaschinen ist der Krananweisung zu entnehmen.

Regelfall ist die direkt an einer zum Bahnerden zugelassenen Schiene (Abstimmung mit Gewerk Leit- und Sicherungstechnik) fest zu montierende Bahnerdung mittels 2 x 70 mm<sup>2</sup> Cu oder leitwertgleich, flexibel, mit Kunststoffmantel. Aus Gründen des Buntmetalldiebstahls wird 2 x 110 mm<sup>2</sup> Alu empfohlen.

Die Baumaschine muss mit entsprechender Anschlussmöglichkeit (z. B. Kugelbolzen) ausgerüstet sein. Sofern Gefahr besteht, dass die Rückstromführung sowie Bahnerdung durch Gleisbauarbeiten beeinträchtigt werden kann (insbesondere Auftrennen von Schienen, Wechsel oder Ausbau von Laschen, Gleiserneuerung, etc.), sind im Vorfeld unter Rücksprache mit den Beteiligten Ersatzmaßnahmen zu treffen!

Die Bahnerdung der Baumaschinen bzw. Krane ist arbeitstäglich durch den Arbeitsverantwortlichen des ausführenden Unternehmens auf Vorhandensein und Unversehrtheit zu prüfen. Bei beschädigter oder gestohlener Bahnerdung sind die Arbeiten bis zur Wiederherstellung dieser unverzüglich einzustellen.

Erfolgt die Energieversorgung des Kranes aus einem Netz des Versorgungsnetzbetreibers, so soll dies zur Vermeidung von Potentialverschleppung mittels TT-System erfolgen.

### **1.3 Bauablauf**

#### ***Reihenfolge und Abwicklung der Arbeiten***

Für die Reihenfolge und Abwicklung der Arbeiten sind die Rahmenbedingungen und die technologischen Abhängigkeiten maßgebend. Es wurden langfristige Sperrpausen angemeldet, die in Ihrer zeitlichen Einordnung nicht verschiebbar sind.

Die Termine sind als Anhaltspunkte der zeitlichen Abfolge der Arbeiten zu betrachten und zur Kalkulation unbedingt zu berücksichtigen.

Unter Beachtung der vorgenannten Kriterien ist die Reihenfolge der auszuführenden Leistungen dem AN freigestellt. Es ist die insgesamt kürzeste Bauzeit anzustreben.

#### ***Zusammenwirken mit anderen Unternehmen***

Sollte sich im Bauablauf ein Zusammenwirken mit anderen Unternehmen erforderlich machen, so ist im beiderseitigen Interesse gegenseitig Rücksicht zu nehmen und die Arbeiten zu koordinieren. Abhängigkeiten sind rechtzeitig abzustimmen und zu vereinbaren.

#### ***Beweissicherungen***

Vor Baubeginn, während der Bauarbeiten und nach Baufertigstellung ist durch den AN in Zusammenarbeit mit der örtlichen Bauüberwachung eine Beweissicherung zur Feststellung des Zustandes der vorhandenen Bausubstanz im Bereich der geplanten Baumaßnahme durchzuführen.

Die Beweissicherung hat einmal vor Beginn der Bauarbeiten zu erfolgen und nach Fertigstellung des Rückbaues der vorgesehenen Bauwerksteile.

Die Beweissicherung ist Sache des AN und wird in der entsprechenden Leistungsposition vergütet. Die Art der Aufnahme der Beweissicherung erfolgt nach Wahl des AN.

Für Schadenersatzansprüche Dritter, die wegen mangelhafter oder nicht durchgeführter Beweissicherungen nicht zurückgewiesen werden können oder die durch unzureichende Technologien und Geräte entstanden sind, haftet der Auftragnehmer.

### **1.4 Ansprechpartner DB AG**

Für die Arbeiten in und an Bahnanlagen ist die Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen der DB InfraGO AG erforderlich.

Die für die ausgeschriebenen Bauarbeiten zuständigen Mitarbeiter der DB AG sind durch den AG zu benennen und in der Folge Ansprechpartner in der jeweiligen Zuständigkeit zu befragen.

### **1.5 Bestandsunterlagen DB AG**

Die Erstellung der Bestandsunterlagen für alle herzustellenden Anlagen ist Bestandteil der Leistung und in die entsprechenden Positionen zu kalkulieren.

#### **1.5.1 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 Ivl-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 das zu verwendende Lage- und Höhenbezugssystem mit dem Arbeitsgebiet Ingenieurvermessung des AG zwingend abzustimmen.

#### *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.

#### *Trassenplan*

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

#### *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.

Die dafür nötigen Vermessungs- und Bearbeitungsgrundlagen sind selbständig bei der DB AG einzuholen.

### **1.5.2 Bestandsdokumentation**

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.
- 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.
- Die Erstellung des Bauwerksbuches nach DB Richtlinien ist Bestandteil der Leistungen AN und ist in zweifacher Ausfertigung in Papier zu übergeben.

### **1.6 Bauvorbereitung und – durchführung**

#### ***Grundlagen für die bauliche Gestaltung***

Grundlage sind die Festlegungen, Vorschriften und Forderungen der DB AG.

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, die Arbeiten nach dem aktuellen Stand der Technik, den Forderungen des Umweltschutzes und den gültigen Vorschriften der Deutschen Bahn auszuführen.

Bei der Realisierung der Maßnahme sind durch den AN die Festlegungen des technischen Regelwerkes der DB AG einzuhalten.

Für die entsprechende Baustellenabsicherung zur Verhütung von Unfällen ist der AN eigenverantwortlich.

### **Kabel und Leitungen**

Vorhandener, bekannter Bestand an Kabel und Leitungen ist aus den Bestandsplänen bei den Fachdiensten in den zuständigen Netzbezirken zu entnehmen.

Arbeiten an Leitungen und Kabeln sind nur in Abstimmungen mit den fachtechnischen Verantwortlichen des AG bzw. der DB AG vorzunehmen.

Sämtliche Kabelmerkblätter sind vor Beginn der Bauarbeiten durch Unterschrift anzuerkennen und zu beachten. Dies gilt gleichermaßen für evtl. beteiligte Subunternehmer, die dem AG vorab bekannt zu geben sind.

Die Einholung der Kabelmerkblätter hat entsprechend Checkliste für die Beantragung für Erdarbeiten / Kabelmerkblättern für Baumaßnahmen Dritter im Zuständigkeitsbereich der DB InfraGO AG zu erfolgen (siehe Anlage).

Der AN wird durch örtliche Kabeleinweisung der jeweiligen Anlagenverantwortlichen und die Bauüberwachung in die Lage von bekannten Kabeln, Leitungen, Kanälen usw. eingewiesen.

Im Rahmen der Baumaßnahme vorgefundene Leitungen etc. sind nach den Vorgaben der Eigentümer in ihrer Lage zu sichern und vor Beschädigung zu schützen.

Zur zweifelsfreien Ortung von erdverlegten Medienträgern sind unter Umständen Suchschachtungen per Hand erforderlich.

Für verursachte Schäden an Kabeln, Versorgungsleitungen oder Drahtzugleitungen haftet der AN allein, der AG ist von allen diesbezüglichen Forderungen Dritter freizuhalten. Alle vorhandenen Kabel, Kabelschächte, Kabelkanäle, etc. sind während der Bauzeit gem. Kabelmerkblatt des Versorgers/Leitungseigentümers zu sichern.

Sicherung von Kabeln oder Leitungen im Maßnahmenbereich ist Sache des AN.

Werden unbekannte Kabel, Leitungen, Erdungen oder andere Versorgungseinrichtungen angetroffen, ist unverzüglich die Bauüberwachung des AG und der Anlagenverantwortliche zu verständigen und das weitere Vorgehen abzustimmen.

Der Anschluss der Leitungen an vorhandene Anlagen und an den Leitungsbestand erfolgen bauseitig durch den AN.

Die Ausführung temporärer Anlagen ist mit dem Betreiber abzustimmen und entsprechend der Örtlichkeit auszuführen. Freigelegte bzw. freiliegende Kabel sind durch flexible PE-HD Rohre zu schützen.

### **Bahnsicherungsmaßnahmen**

Die Sicherung der Baustelle ist ausschließlich Sache des AN und ist in die entsprechenden Positionen einzurechnen.

Die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften einschließlich aller spezifischen Vorschriften der DB AG sind zwingend einzuhalten. Die Baustellenbereiche sind gegenüber dem Eisenbahnbetrieb bzw. gegenüber dem öffentlichen Verkehr durch entsprechende Maßnahmen abzusichern und kenntlich zu machen.

Der Einsatz von Kränen bedarf der schriftlichen Genehmigung durch den AG (Kranvereinbarung - siehe Anlage).

Alle Arbeiten außerhalb von Gleissperrzeiten, die den Eisenbahnbetrieb beeinflussen können, dürfen nur nach vorheriger Zustimmung des AG/ der DB AG unter Einhaltung der von ihm geforderten Sicherheitsbestimmungen durchgeführt werden.

Sie sind nur unter Aufsicht von Sicherungsposten (Sipo) und Sicherheitsaufsichtskräften (Sakra) zulässig.

Diese sind fristgerecht in Abstimmung mit der Bauüberwachung des AG bereitzustellen. Für Arbeiten an den Anlagen der DB AG sowie Schaltheandlungen sind in Abstimmung mit der örtlichen Bauüberwachung Mitwirkungshandlungen beim zuständigen Netzbezirk anzufordern.

Die Arbeiten sind so durchzuführen, dass ein wirtschaftlicher Einsatz der Sicherungskräfte gewährleistet ist.

Die Warnsignale der Sicherungsposten sind unbedingt zu beachten. Den Anordnungen der auf der Baustelle anwesenden Aufsichtskräfte des AG und der örtlichen Bauüberwachung ist unbedingt Folge zu leisten.

Die Arbeiten sind bei der zuständigen betriebsführenden Stelle anzumelden. Ihre Anordnungen in Bezug auf Sicherung sind ebenfalls zu befolgen.

Der AN ist verpflichtet, die Baustelle mit ausreichend qualifiziertem Fachpersonal so zu besetzen, dass die auszuführenden Arbeiten einwandfrei und reibungslos abgewickelt werden. Bei mangelnder Zahl oder Qualifizierung des Baustellenpersonals, kann der AG eine Umsetzung oder Verstärkung fordern. Anfallende Mehrkosten gehen zu Lasten des AN.

Für die technische Durchführung sind alle gültigen Normen, Vorschriften, Richtlinien, Merkblätter und Regeln nach dem neuesten Stand zu beachten und einzuhalten.

Der AN ist verpflichtet, während der gesamten Dauer der Baumaßnahmen die erforderlichen Eigenüberwachungen nach den geltenden Normen, Vorschriften und Richtlinien durchzuführen.

Das Lichtraumprofil der Betriebsgleise muss von Bauteilen und Baubehelfen freigehalten werden.

Die seitliche Begrenzung des Gefahrenbereichs beträgt 2,50 m von der Gleisachse der Betriebsgleise. Baugeräte müssen so aufgestellt werden, dass sie keinesfalls in diesen Bereich ragen oder diesen einschränken (gilt sinngemäß für angehängte Lasten).

Die Oberleitungsanlagen sind bis auf entsprechende Einschränkungen durch die Regelungen der jeweils gültigen Betra ständig als spannungsführend zu betrachten.

Bei allen Baumaßnahmen sind demzufolge die Sicherheitsabstände zu spannungsführenden Teilen entsprechend Richtlinie 997/01 einzuhalten.

Bei Eingriff in die Sicherheitsbereiche der Anlagen der DB AG sind die betroffenen Anlagenteile durch berechnigte Kräfte der DB AG (Schaltberechnigte) abzuschalten und zu erden. Die vorgegebenen Sperrpausen verstehen sich einschließlich Abschalten und Erden der dem gesperrten Gleis zugehörigen Schaltgruppe.

Bei Abschaltungen von Oberleitungen mit einer Dauer von >24h ist die betreffende Oberleitung durch Trennung stromlos zu machen. Dafür sind durch den AN durch eine Fachfirma die Ausbolzungen der Schalter der entsprechenden Schaltgruppen zu organisieren. Dies gilt einschließlich der entsprechenden temporären Anpassungen der EbsÜ-Pläne einschließlich Änderungsanträgen und der Beschilderungen mittels EI 6 – Signalen und zugehörigen Pfeilen.

Folgende Maßnahmen dazu sind auszuführen:

Ausbolzen und Festlegen der Oberleitungsschalter



**für 6402 - 1 Gleis 210 / fr. Strecke Stendal – Demker**

zu bedienende Schalter:

- Schalter 423 auf Seite Bf Stendal
- Schalter S23 auf Seite Demker

**für 6402 - 2 Gleis 204 / fr. Strecke Demker – Stendal**

zu bedienende Schalter:

- Schalter 424 auf Seite Bf Stendal
- Schalter S24 auf Seite Demker

Einschließlich 16 Stück EBSÜ-Änderungsanträge (je OLA je aus / ein) pro Sperrpause >24h.

Außerdem sind zur Abschaltung der Oberleitung über den Gleisen und Weichen 6 Stück EL6-Signale an den entsprechenden Stellen aufzustellen.

Das Durchführen der EBSÜ (vor Ort, Kommunikation mit ZES) übernimmt eine EFK/ BÜW OLA des AG.

Während der Vorbeifahrt von Zügen müssen die Geräte in Ruhestellung stehen. Bewegungen der Geräte über oder in der Nähe der Gleise mit Lasten und herabhängenden Seilen dürfen nur in Sperrpausen stattfinden.

Die Standsicherheit vorhandener baulicher Anlagen darf durch die Bauarbeiten keinesfalls (auch nicht zeitweise) beeinträchtigt oder gefährdet werden.

Die Sicherheitsbestimmungen der Module der Richtlinie 132 (UVV) sind einzuhalten. Der ungehinderte Zutritt zu den Betriebsanlagen ist für Mitarbeiter der DB AG ständig zu gewährleisten.

Die DB AG behält sich vor, bei Verstoß gegen ihre Sicherheitsbedürfnisse, bei Gefahr für den Eisenbahnbetrieb oder die Betriebsanlagen der DB AG auf der sofortigen Ablösung des betreffenden Firmenpersonals zu bestehen.

Vor Baubeginn sind zur Erhöhung der Betriebs- und Arbeitssicherheit im Baubereich örtliche Begehungen mit allen in Frage kommenden Beteiligten durchzuführen.

Die Mitarbeiter des AN haben im Gleisbereich Schutz- und Warnkleidung nach Ril 132.03 zu tragen.

Die entsprechend nötigen Leistungen und der Einsatz von zugelassenem Personal sind Bestandteil dieser Ausschreibung als Abschnitt - Bahnsicherung.

Der Leistungsumfang umfasst alle Aktivitäten und Maßnahmen zur Sicherung von Arbeitskräften gegen die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb im Bereich von Gleisanlagen.

Durch den AN ist das dazu erforderliche Fachpersonal

- Sicherungsaufsichtskräfte
- Sicherungsposten für die Handhabung der mobilen Warneinrichtung
- Sh-2-Scheibensteller
- Ggf. Absperr- oder Bahnübergangsposten
- Bahnerder
- Fachfirma zum Aus- und Einbolzen der OLA-Schalter

einschließlich aller, für die ordnungsgemäße Durchführung der Baustellensicherung notwendigen technischen Ausrüstungseinrichtungen (Typhone, Mehrklangsignalhörner, Funkgeräte, GSMR-Telefone, Scheiben, mobile Warngeräte, Absperrvorrichtungen, Erdungsbestecke, Spannungsprüfer, Fahrzeuge zum Ausbolzen der OLA-Schalter u.a.) bereitzustellen.

Die Bauüberwachung Bahn, die Sicherungsüberwachung und der Schaltantragsteller werden vom AG gestellt.

Zu den einzelnen Bauabschnitten/ Bauphasen sind nach Notwendigkeit gesonderte Sicherungspläne unter Beteiligung der zu sichernden Firma zu erstellen. Dafür ist die bahneigene Software zu nutzen.

Der Sicherungsplan, notwendige Einweisungen von Mitarbeitern, sowie die Einholung von Plänen und Unterlagen sind Bestandteile der Leistung. Die Kosten dafür sind in die Einheitspreise Bahnsicherung einzurechnen und werden nicht gesondert vergütet.

Die Abrechnung der Leistungen erfolgt auf der Basis von Nachweisen nach dem tatsächlich geleisteten Stundenaufwand.

Die Stundennachweise sind von der örtlichen Bauüberwachung zu bestätigen.

Das Leistungsverzeichnis ist daraufhin abgestimmt.

Der Einsatz, die Anzahl und die Ausleuchtung der unterschiedlichen Signalisierungs-scheiben richten sich nach den geltenden Vorschriften der DB AG. Die ausreichende Ausleuchtung der Scheiben ist entsprechend der Tageszeiten anzupassen und ständig zu kontrollieren.

Die nötigen Beleuchtungen sind einschließlich Versorgung in die Einheitspreise einzurechnen.

Die Sh-2-Scheiben sind entsprechend der jeweils gültigen Betra aufzustellen.