

Inhaltsverzeichnis

0.1	Angaben zur Baustelle.....	3
0.1.1	Lage der Baustelle.....	3
0.1.2	Vorhandene Anlagen.....	3
0.1.2.1	Bahnkörper.....	3
0.1.2.2	Tunnel.....	6
0.1.2.3	Bahnübergänge.....	6
0.1.2.4	Ingenieurbauwerke.....	6
0.1.2.5	Oberbau.....	7
0.1.2.6	Personenverkehrsanlagen.....	7
0.1.2.7	Straßen und Wege.....	7
0.1.2.8	Tiefbau.....	7
0.1.2.9	Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik.....	8
0.1.2.10	Anlagen der Telekommunikation.....	9
0.1.2.11	Elektrotechnische Anlagen für Bahnstrom.....	9
0.1.2.12	Kabel und Leitungen Dritter.....	9
0.1.3	Verkehrsverhältnisse.....	9
0.1.4	Transportwege.....	9
0.1.5	Baugrund.....	9
0.1.6	Hydrologie.....	10
0.1.6.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Anzeigen.....	10
0.1.7	Besondere umweltrechtliche Vorschriften/Hinweise.....	10
0.1.8	Besondere Vorgaben für die Entsorgung.....	10
0.1.9	Hindernisse.....	10
0.1.10	Kampfmittel.....	11
0.1.11	Baustellenverordnung.....	11
0.1.12	Arbeiten anderer Unternehmer.....	11
0.2	Angaben zur Ausführung.....	11
0.2.1	Bauablauf.....	11
0.2.2	Erschwernisse.....	13
0.2.3	Vorgaben aus dem SiGe-Plan.....	13
0.2.4	Besondere Einrichtungen.....	13
0.2.5	Besondere Anforderungen an Gerüste.....	14
0.2.6	Vorhaltung für andere Unternehmer.....	14
0.2.7	Zusammenwirken mit anderen Unternehmern.....	14
0.2.8	DB-spezifische Angaben.....	15
0.2.9	Ergänzende Ausführungsbestimmungen.....	15
0.3	Einzelangaben zu Nebenleistungen und Besonderen Leistungen.....	16

0.3.1	Nebenleistungen.....	16
0.3.2	Besondere Leistungen.....	16
0.4	Technische Bearbeitung.....	16
0.4.1	Ausführungsunterlagen.....	16
0.4.2	Vermessungstechnische Bestandsdokumentation.....	16
0.4.3	Bauzeitenplan.....	17
0.5	Baubeschreibung.....	18

0.1 Angaben zur Baustelle

0.1.1 Lage der Baustelle

Der Untersuchungsbereich befindet sich an der Residenzbahn, Strecke 4200, im Bereich der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Die Strecke verläuft durch überwiegend städtisch bzw. siedlungsnah geprägte Bereiche mit teilweise angrenzenden Verkehrsflächen, Grünflächen sowie einzelnen technischen Anlagen der Bahninfrastruktur. Der Untersuchungsbereich liegt unmittelbar im Bereich des Gleiskörpers beziehungsweise in dessen unmittelbarer Nähe.

Die Trasse ist durch einen mehrschichtigen Oberbau aus Schotter, Schwellen und Schienen geprägt. Seitlich schließen in der Regel Bankette, Entwässerungseinrichtungen sowie teilweise Böschungen oder angrenzende Wegeflächen an. Je nach Abschnitt können sich zudem Kabeltrassen, Entwässerungsleitungen oder weitere bahntechnische Anlagen im Untergrund befinden, die bei der Planung und Durchführung der Baugrunduntersuchung zu berücksichtigen sind.

Die Topografie im Untersuchungsbereich ist im Allgemeinen durch die linienhafte Trassenführung der Eisenbahn geprägt und weist nur geringe Geländeneigungen auf. Der Zugang zu den vorgesehenen Untersuchungspunkten erfolgt überwiegend über bestehende Betriebswege, Gleisbereiche oder angrenzende Flächen. Aufgrund der Lage im unmittelbaren Einflussbereich des Eisenbahnbetriebs sind während der Arbeiten besondere Sicherheits- und Sicherungsmaßnahmen einzuhalten.

Die örtlichen Verhältnisse sind zudem durch den laufenden Bahnbetrieb geprägt. Daher erfolgt die Durchführung der Baugrunduntersuchungen in enger Abstimmung mit den zuständigen Stellen, unter Berücksichtigung der betrieblichen Vorgaben sowie gegebenenfalls innerhalb festgelegter Arbeitsfenster oder Sperrpausen.

0.1.2 Vorhandene Anlagen

0.1.2.1 Bahnkörper

Wilferdingen-Singen

Der Bahnsteigbereich des Bahnhofs Wilferdingen-Singen liegt in einer Ost-West-Gerade. Nördlich der beiden durchgehenden Hauptgleise der Strecke 4200 (Gleise 401 und 402) liegen die beiden Hauptgleise 403 und 404 sowie die beiden Nebengleise 405 und 406, welche als Stumpfgleise nur aus westlicher Richtung angefahren werden können.

Es gibt einen Außenbahnsteig an Gleis 401 und einen Mittelbahnsteig mit Bahnsteigkanten an den Gleisen 402 und 403.

Westlich und östlich des Bahnsteigbereichs schließen an die Ost-West-Gerade der Strecke 4200 Bögen mit wechselnden Radien zwischen ca. 650 m und 1100 m an. In den Bögen liegen in den durchgehenden Hauptgleisen jeweils eine Gleisverbindung sowie die Abzweigweichen 403 und 426 zu den Gleisen 403 - 406.

Oberbau

Im untersuchten Abschnitt ist ausnahmslos konventioneller Schotteroberbau verlegt.

Folgender Oberbau ist in den vom Umbau betroffenen Gleisabschnitten vorhanden:

Gleis 401:

Gleislänge: 1.116 m

Schienenform: S54 E4

Stahlsorte: R260

Schienenbefestigung: Befestigungsart W14K auf Betonschwellen

Schwellenart: Betonschwellen BB 70 W-2.4

IBN-Jahr: 2018

Gleis 402:

- Gleislänge: 925 m
- Schienenform: S54 E4
- Stahlsorte: R260
- Schienenbefestigung: Befestigungsart W14K auf Betonschwellen
- Schwellenart: Betonschwellen BB 70 W-2.4 / B90
- IBN-Jahr: 2018

Gleis 403:

- Gleislänge: 688 m
- Schienenform: S49 E5
- Stahlsorte: R260
- Schienenbefestigung: Befestigungsart K auf Betonschwellen
- Schwellenart: Betonschwellen (sonstige Art)
- IBN-Jahr: 1986 (Schienen 2020)

Gleis 404:

- Gleislänge: 801 m
- Schienenform: S49 E5
- Stahlsorte: R260
- Schienenbefestigung: Befestigungsart K auf Betonschwellen
- Schwellenart: Betonschwellen (sonstige Art)
- IBN-Jahr: 1982 (Schienen 2020)

Folgende Weichen sind in den vom Umbau betroffenen Gleisabschnitten vorhanden:

- W405 (IBW-54-300-1:9-B WITEC), Baujahr 2015
- W411 (EW-49-300-1:9-H), Baujahr 1950
- W412 (EW-49-190-1:7,5-H), Baujahr 1969
- W424 (EW-54-300-1:9-B WITEC), Baujahr 2015
- W426 (IBW-54-500-1:12-B WITEC), Baujahr 2015
- W427 (ABW-54-500-1:12-B WITEC), Baujahr 2015
- W428 (IBW-54-500-1:12-B WITEC), Baujahr 2015

- Die Weichen 413 - 415 sind im Bahnhof nicht mehr existent.

Pforzheim Hbf

Der Bahnhof Pforzheim Hbf besitzt fünf durchgehenden Bahnsteiggleise 1 - 5, von denen die Gleise 3 und 4 die durchgehenden Hauptgleise der Strecke 4200 Karlsruhe - Mühlacker bilden. Nördlich der Bahnsteiggleise liegen die Gleise 6 - 9, die vorrangig dem Güterverkehr dienen und von denen das kurze Stumpfgleis 16 und das Gleis 66 als Zufahrt zu den Gleisen 250 - 252 und zum Gleisanschluss der Stadtwerke Pforzheim GmbH & Co. KG abzweigen.

Nördlich der Gleise 9 und 66 schließen Flächen an, auf denen sich früher Gleisanlagen befanden, die nur mehr teilweise vorhanden sind und nicht mehr mit den in Betrieb befindlichen Anlagen verbunden sind. Das Gleis 10 am nördlichen Rand des Gleisfelds ist ebenso stillgelegt. Die Flächen werden derzeit teilweise als Baustelleneinrichtungsfläche genutzt.

Das Bahnhofsgelände von Pforzheim Hbf wird nördlich durch die Güterstraße mit Wohngebäuden, dem ehemaligen Güterbahnhof und Gewerbegrundstücke begrenzt.

Die von den Umbaumaßnahmen betroffenen Gleise 6 - 10, 16 und 250 - 252 liegen nördlich der Bahnsteiggleise 1 - 5 und des vom Umbau ebenfalls betroffenen durchgehenden Streckengleises 4200-2. Die Gleise 6 - 9 sind dabei im Westkopf des Bahnhofs gemeinsam über die Weiche 12 an das durchgehende Hauptgleis 4200-2 angebunden, im Ostkopf über die beiden Weichen 227 und 234. Die Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit beträgt in allen vier Gleisen derzeit aufgrund der vorhandenen Trassierung maximal 40 km/h. Von den Gleisen 6 - 9 sind im Westen über Weiche 13 das Stumpfgleis 16, im Osten über die Weichen 226 und 233 die Gleise 250 - 252 erreichbar. Diese Gleise sind als Nebengleise eingestuft, weshalb dort nur mit Rangiergeschwindigkeit gefahren werden darf.

Der Bahnhof Pforzheim Hbf liegt, mit Ausnahme des Bahnsteigbereichs, überwiegend in einem Gefälle (in Kilometrierungsrichtung gesehen), das in den Bahnhofsköpfen Neigungen von bis zu ca. -10 ‰ aufweist. Das Gefälle im Bereich der Gleise 6 - 9, in dem Züge abgestellt werden, liegt in den meisten Gleisabschnitten unterhalb von $\pm 2,5$ ‰.

Oberbau

Die Strecke 4200 weist im gegenständlichen Planungsumgriff einen durchgehenden Schotteroberbau auf. Der Oberbau in den Gleisen 8 und 9 besteht aus Betonschwellen und Schienen des Typs S54. In den Gleisen 6 und 7 sind Hartholzschwellen und Schienen des Typs S49 bzw. S54 verbaut.

In den Gleisen 16, 250, 66 sowie 251 sowie 252 sind sowohl Hartholz- als auch Betonschwellen verbaut, es finden sich die Schienenprofile S49 und S54 in den von der Maßnahme betroffenen Bereichen.

Folgende Weichen sind in den vom Umbau betroffenen Gleisabschnitten vorhanden:

- Weiche 12
- Weiche 13
- Weiche 15
- Weiche 16
- Weiche 19
- Weiche 226
- Weiche 232
- Weiche 233 (Kreuzungsweiche)
- Weiche 234
- Weiche 240

Folgende Weichen sind im Umbauabschnitt bereits stillgelegt:

Weiche 301
Weiche 303
Weiche 304
Weiche 305
Weiche 309
Weiche 311
Weiche 230
Weichen 262 - 265
Weiche 267
Weiche 269
Weiche 271

Freie Strecke

Die freie Strecke (4200) zwischen Wilferdingen-Singen und Pforzheim ist zweigleisig und elektrifiziert.

0.1.2.2 Tunnel

Im Projektbereich befinden sich folgende Tunnel:

- 4200 km 19,4+59 bis km 19,6+40: Ersinger Tunnel
- 4200 km 24,4+69 bis km 25,3+78: Pforzheimer Tunnel

0.1.2.3 Bahnübergänge

Im Projektbereich befinden sich folgende Bahnübergänge:

- 4200 km 10,3+28: BÜ Kleinsteinbach
- 4200 km 19,7+60: BÜ Ersingen
- 4850 km 1,2+42: BÜ Durlacher Straße (Pforzheim)

0.1.2.4 Ingenieurbauwerke

Im Bereich Wilferdingen-Singen befinden sich folgende Brücken:

- EÜ Pfinz (km 12,0+51)
- EÜ Fußweg (km 12,0+79)
- EÜ Fußweg (km 12,3+98)
- SÜ K 4580 (km 12,9+86)

Im Bereich Pforzheim Hbf befinden sich 5 Eisenbahnüberführungen und eine Straßenüberführung.

Eisenbahnüberführungen:

- EÜ „Luisenstraße“ km 25,8+31
- EÜ „Fußweg“ km 26,1+87
- EÜ „Bahnsteigzugang“ km 26,2+61
- EÜ „Fußweg“ km 26,3+52
- EÜ „Ortsstraße (Anshelmstraße)“ km 26,8+86

Straßenüberführung:

- SÜ „Nordstadtbrücke“ (B294) km 26,5+26

Eine Auflistung der weiteren Brücken auf der freien Strecke, sowie sonstiger Bauwerke im Projektbereich kann bei Bedarf beim Projekt abgefragt werden.

0.1.2.5 Oberbau

s.o.

0.1.2.6 Personenverkehrsanlagen

Der Bahnhof Wilferdingen-Singen verfügt über einen Hausbahnsteig am Gleis 401 und einen Mittelbahnsteig an den Gleisen 402 und 403.

Auf der freien Strecke zwischen Wilferdingen-Singen und Pforzheim Hbf befinden sich die Haltepunkte

- Königsbach (Baden)
- Biffingen
- Ersingen
- Ispringen

Der Bahnhof Pforzheim Hbf verfügt über einen Hausbahnsteig und zwei Mittelbahnsteige.

0.1.2.7 Straßen und Wege

Wilferdingen-Singen

Unter der SÜ K 4580 (km 12,9+86) verläuft in Dammlage, parallel zu den bestehenden Gleisen der Strecke 4200 Karlsruhe – Mühlacker, ein Wirtschaftsweg.

Pforzheim Hbf

Das öffentliche Straßenverkehrsnetz quert den Bahnhofsbereich an insgesamt fünf Stellen höhenfrei (siehe Kap. 4.2.1). Überdies verläuft im nördlichen Bahnhofsbereich die Güterstraße bahnparallel. Im südlichen Bereich verläuft im Westen die Tunnelstraße und im Osten die Dammstraße bahnparallel. Westlich der EÜ Luisenstraße (Luitgartstraße) unterquert die B10 die Bahnstrecke 4850.

0.1.2.8 Tiefbau

Wilferdingen-Singen

Im Bahnhof Wilferdingen-Singen ist eine Tiefenentwässerung vorhanden. Das anfallende Niederschlagswasser der bestehenden Gleisanlagen wird über den Schotter und das Planum zu unterirdischen Sammelleitungen geführt, die wiederum über Schächte in die Kanalisation der Gemeinde einleiten.

Die Kontrollschächte sind größtenteils mittig zwischen den Gleisen 401 und 402, 403 und 404 sowie 405 und 406 im Bahnsteigbereich angelegt. Hinter dem östlichen Bahnsteigende beginnt eine zusätzliche bahnrechte Tiefenentwässerung. Die Mittelentwässerung zwischen den Gleisen 401 und 402 wechselt bei km 12,9+00 zu einer bahnlinken Tiefenentwässerung. Diese Anlagen werden fortgeführt bis ca. km 13,2+50, dort findet der Wechsel von Einschnitt in Dammlage statt und die Entwässerung erfolgt über die Böschungsschultern. Im westlichen Bahnhofskopf sind Entwässerungsanlagen bis ca. km 12,1+00 vorhanden, ebenfalls in

Mittellage. Hinter der EÜ-Pfinz (Eisenbahnüberführung) ab km 12,0+51 verläuft die Strecke wieder in Dammlage und die Entwässerung erfolgt über die Böschungsschultern.

Das Niederschlagswasser der Gleisanlagen wird über vier Sammelleitungen abgeleitet. Diese schließen an das Abwassernetz an bzw. sind als Versickerungsgraben ausgebildet.

Innerhalb des gesamten Streckenabschnitts liegt parallel zur Bahnstrecke das in DB-Eigentum befindliche erdverlegte TK-Kabel F4028 92“, inkl. Abzweigungen zu Kabelschächten.

Im Bereich des Bahnhofs Wilferdingen-Singen sind Kabelleerrohrtrassen in Kabelschächten vorhanden, welche der Kabelführung der Beleuchtung, Beschallung und Stromversorgung weiterer Verbraucher dienen. Die bestehenden Kabeltrassen verlaufen im Bahnhof (Bf) Wilferdingen-Singen in Kabeltrögen der Größen I - II ebenerdig neben den bestehenden Gleisen.

Auf der freien Strecke befinden sich auf beiden Seiten der Bahnstrecke Kabelführungssysteme aus Betonkabeltrögen sowie aufgeständerten Kunststoff-Kabelkanälen, die in variablen Abständen zur Gleisachse der Streckengleise liegen. Die Hauptkabeltrasse verläuft westlich und östlich des Bf Wilferdingen-Singen wechselseitig auf jeweils einer Seite der Gleise.

Verbindungen zwischen den Kabeltrassen erfolgen durch Kabelquerungen unterhalb der Gleise.

Pforzheim Hbf

Die Entwässerung erfolgt durch Sammelleitungen (Streckenentwässerung) und Einleitung in das öffentliche Abwassernetz. Die Einleitung im Bestand erfolgt in das städtische Entwässerungssystem vorrangig im Bereich der Güterstraße und der Luisenstraße. Das anfallende Niederschlagswasser wird in die Kläranlage abgeführt.

Die bestehenden Kabeltrassen verlaufen im Bahnhof Pforzheim in Kabeltrögen aus Beton der Größen I - IV ebenerdig neben und zwischen den bestehenden Gleisen.

Verbindungen zwischen den Gleistrassen erfolgen durch unterirdische Kabelquerungen.

0.1.2.9 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

Wilferdingen-Singen

Der Bahnhof Wilferdingen-Singen, Stellwerk MCL84, wird vom Stellwerk in Pforzheim, SpDr S600, ferngesteuert.

Für das Gleis 401 besteht die signalisierte Ausfahrt nur in Richtung Pforzheim (N401), für Gleis 402 nur in Richtung Karlsruhe (P402). Für das Gleis 403 bestehen Ausfahrtsignale in beide Richtungen (N403 und P403).

Vorhandenes Zugsicherungssystem ist PZB.

Pforzheim Hbf

Der Bahnhof Pforzheim wird vom Zentralstellwerk Sp Dr S600 gestellt und ist mit einem HV-Signalsystem ausgerüstet.

Im Bahnhof Pforzheim Hbf erfolgt die Gleisfreimeldung durch Gleisstromkreise mit einschieniger Isolierung.

0.1.2.10 Anlagen der Telekommunikation

Wilferdingen-Singen

Das F 4091 52" (Karlsruhe Basa - Pforzheim Stw Pf) liegt im Bereich des Bahnhofs (Bf) Wilferdingen-Singen links der Bahn (nördlich des Gleises 405) und ist in das TK-Betonschaltheus (TK-BSH) bei km 12,4+15 volleingeführt.

Zwischen diesem TK-BSH und dem LST-Raum des Betriebsgebäudes wurden zwei neue Verbindungskabel VBK 1 LST (F4091 24") und VBK 2 LST (F4091 28"), verlegt. Weiterhin wurde vom TK-BSH zum TK-Raum im Nebengebäude das FB 4000001TWL 40" verlegt. Die Kabelführung erfolgt in der westlich der Personenunterführung vorhandenen Gleisquerung.

Im Bereich des Bf Wilferdingen-Singen ist bahnrechts in den Kabelleerrohren der Bahnsteigtrasse das LWL-Kabel F 7083 144' Karlsruhe-Durlach - Pforzheim Stw verlegt.

Vom Nebengebäude sind zurzeit noch weitere Fernmeldebahnhofskabel (FB-Kabel) verlegt, die zu ehemaligen Fernsprechern sowie Lautsprecheranlagen verlegt wurden

Pforzheim Hbf

Im östlichen Bahnhofsbereich verlaufen von den Streckenästen der 4200 und 4850 TK-Kabel in Richtung Bahnhof Pforzheim und queren die geplante Maßnahme an verschiedenen Stellen. Leitungsbetreiber der Kabelanlagen sind die DB InfraGO AG, die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, die Vodafone GmbH sowie die Sparkassen Informationstechnologie GmbH.

Im westlichen Bereich des Bahnhofs Pforzheim Hbf liegen vorhandene TK-Kabelanlagen im Bereich der durch das Vorhaben geplanten Baumaßnahmen. Diese beginnen alle im Kabelkeller des Stellwerks Pforzheim (ca. km 26,0 rechts der Bahn, Strecke 4200).

0.1.2.11 Elektrotechnische Anlagen für Bahnstrom

Für die elektrische Befahrbarkeit während des C37-Containers wird auf die Ausführungen zum Baubetrieb weiter unten verwiesen.

0.1.2.12 Kabel und Leitungen Dritter

Kabel- und Leitungspläne Dritter sind vor Beginn der Arbeiten durch den AN einzuholen.

0.1.3 Verkehrsverhältnisse

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.

0.1.4 Transportwege

Die Wahl der Transportwege obliegt dem AN.

0.1.5 Baugrund

Bereits vorliegende Baugrundgutachten sind dieser Ausschreibung in Anlage 3.5 beigelegt.

0.1.6 Hydrologie

s. Anlage 3.5

0.1.6.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Anzeigen

Werden im Zuge der Bauausführung über die vertraglichen Vorgaben hinaus wasserrechtliche Erlaubnisse benötigt, so sind die hierzu erforderlichen Unterlagen durch den AN zu erbringen. Soweit der Bedarf und die Einholung von wasserrechtlichen Erlaubnissen, die über die vertraglichen Vorgaben hinausgehen, Folge von Festlegungen oder Maßnahmen des AN sind, trägt er die insoweit entstehenden Aufwendungen.

Die Antragsunterlagen sind in Abhängigkeit der jeweils zuständigen Genehmigungsbehörde (EBA/landesspezifische Behörde) sowie des zu beantragenden Gegenstandes rechtzeitig im Vorfeld der Bautätigkeiten einzureichen. Dabei ist zu beachten, dass die Vorlaufzeit bei der jeweils zuständigen Genehmigungsbehörde bis zu 12 Wochen betragen kann.

Die Anträge und Anzeigen sind im Namen und Auftrag der DB InfraGO AG zu stellen. Der AN hat für jeden einzelnen Sachverhalt im Vorfeld eine schriftliche Vollmacht beim AG zu beantragen und einzuholen. Für die Sachverhalte, die in den Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes fallen ist zu beachten, dass bei planfestgestellten/plangenehmigten Maßnahmen der Sachbereich 1 des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) zuständig ist, d.h. entsprechend erforderliche Genehmigungsunterlagen oder Anzeigen sind hier einzureichen. Für Maßnahmen außerhalb des Planrechts, die im Zusammenhang mit einer Eisenbahnbetriebsanlage stehen, ist der Sachbereich 6 des EBA zuständig. Ansonsten ist die landesspezifische Behörde zuständig.

Das Eisenbahn-Bundesamt stellt für das Einholen von Genehmigungen/Anzeigen bei Maßnahmen, welche nicht planfestgestellt/plangenehmigt sind, Merkblätter zur formalen und inhaltlichen Ausgestaltung zur Verfügung, diese sind entsprechend zu berücksichtigen. Im Falle des Einholens einer wasserrechtlichen Erlaubnis beim Eisenbahn-Bundesamt kann die Nutzung des e-Services auf der Internetseite des EBA verpflichtend sein. Entsprechendes ist im Vorfeld zu prüfen und die Voraussetzungen sind zu erfüllen.

Die entsprechenden Antrags- oder Anzeigeunterlagen sind unabhängig von der Zuständigkeit in jedem Fall im Vorfeld mit dem AG abzustimmen und eine Kopie der eingereichten Unterlagen zu übergeben.

0.1.7 Besondere umweltrechtliche Vorschriften/Hinweise

0.1.8 Besondere Vorgaben für die Entsorgung

Die Regelungen von Bau- und Abbruchabfällen im Bauvorhaben und der Umgang mit diesen wird unter Punkt 0.2.15 beschrieben.

0.1.9 Hindernisse

Hindernisse stellen die unter 0.1.3 beschriebenen vorhandenen Anlagen dar.

Zur Vermeidung von Kabel – und Leitungsschäden ist vor jeder Bohrung per Handschurf die Kabel- und Leitungsfreiheit festzustellen.

0.1.10 Kampfmittel

Im Vorfeld der bodeneingreifenden Maßnahmen wurde für den Bereich der Baustelle ein Kampfmittelverdacht festgestellt.

Aufgrund dieses Verdachtes erfolgen die kampfmitteltechnischen Arbeiten

- baubegleitend durch den AN_{KaMiSo} in der Weise durchgeführt, dass die Maßnahmen des AN_{KaMiSo} zur Kampfmittelerkundung/-räumung unmittelbar in den technologischen Ablauf der auszuführenden Maßnahmen von vornherein integriert wird und der AN und der AN_{KaMiSo} gemäß den fachlich geltenden Richtlinien Kampfmittlräumung kontinuierlich zusammenwirken. Das fachtechnische Aufsichtspersonal, das die baubegleitenden Arbeiten überwacht, wird durch den AN_{KaMiSo} gestellt.

In Bezug auf sich während des Bauablaufes ergebende Schnittstellen sind im Übrigen die Regelungen zum Zusammenwirken der Unternehmer gem. Ziff. 0.2.19 zu beachten.

0.1.11 Baustellenverordnung

Keine besonderen Anmerkungen

0.1.12 Arbeiten anderer Unternehmer

Zeitgleich finden im Invest-Container C37 Kampfmittelsondierungen, Arbeiten des Oberbauprogramms (Gleis- und Weichenerneuerungen), sowie ESTW-Arbeiten statt. Mit den Parallelprojekten und der Koordinierungsstelle für den Invest-Container ist ein regelmäßiger Austausch sicherzustellen.

0.2 Angaben zur Ausführung

0.2.1 Bauablauf

Sperrpausen

Die Arbeiten können unmittelbar nach Zuschlagserteilung aufgenommen werden. Für die Durchführung der Baugrunduntersuchungen steht eine Totalsperrung im Zeitraum vom 19.03.2027, 21:00 Uhr bis zum 14.05.2027, 21:00 Uhr zur Verfügung.

Diese Sperrpause ist vom Auftragnehmer bestmöglich auszunutzen. Die Leistungen sind mit maximaler Bohrkapazität durchzuführen und – sofern erforderlich – im Mehrschichtbetrieb abzuwickeln, um eine fristgerechte und effiziente Umsetzung innerhalb des vorgegebenen Zeitfensters sicherzustellen. Eine entsprechende Termin- und Ressourcenplanung ist hierauf auszurichten.

Sämtliche Bohrarbeiten sind spätestens bis zum Ende der Totalsperrung vollständig am 14.05.2027 um 21:00 Uhr abzuschließen.

Auf der **freien Strecke** zwischen den Bahnhöfen Wilferdingen-Singen und Pforzheim sind Arbeiten wie folgt möglich:

- Woche 1-4: Baugleis im GeRiG (4200-2): Arbeiten möglich (zwischen TWL und TPH intensive Abstimmung mit Parallelmaßnahmen erforderlich). Das Baugleis ist auf der freien Strecke stromlos.

- Woche 5-8: Baugleis im RiGl (4200-1): Arbeiten möglich (zwischen TWL und TPH intensive Abstimmung mit Parallelmaßnahmen erforderlich). Das Baugleis ist auf der freien Strecke stromlos.
- Auf dem jeweils anderen Gleis finden Logistikfahrten des Oberbauprogramms statt (3- bis 4-mal pro Tag). Die Abstimmung zu den Logistikgleisen kann vrsl. mit einem Anmeldeverfahren erfolgen.

Wilferdingen-Singen

- SG 18 für Gleise 405/406 kann separat ausgeschaltet werden, somit sind diese Gleise stromlos.
 - Zugbetrieb DB Regio erfolgt weiterhin über Gleis 3 mittels folgender Fahrbeziehung:
 - Woche 1-4: Fahrt aus Richtung KA-Durlach Gleis 1 (4200-1) über die Weichen 401, 402 403 & 404 in das Gleis 3 und anschließend weiter über die Weichen 426, 427 & 428 wieder in das Gleis 1 (4200-1) bzw. aus Richtung Pforzheim genau umgekehrt.
 - Woche 5-8: Fahrt aus Richtung KA-Durlach Gleis 2 (4200-2) über die Weichen 403 & 404 in das Gleis 3 und anschließend weiter über die Weiche 426 wieder in das Gleis 2 (4200-2) bzw. aus Richtung Pforzheim genau umgekehrt.
 - Für diese Fahrbeziehungen ist es zwingend notwendig, dass die SG 1,2 & 8 immer unter Strom sind.
- ➔ Für den Bereich Wilferdingen-Singen ist (zumindest teilweise) eine Ausführung unter eingeschalteter Oberleitung zu berücksichtigen.**

Pforzheim Hbf

Das Betriebswerk der DB Regio bleibt über die Bauzeit anfahrbar. Die Fahrbeziehung erfolgt:

- Woche 1-4: über das Richtungsgleis in das Gleis 2 (SG 1, 401 & 7)
- Woche 5-8: über das Gegenrichtungsgleis in das Gleis 2 (SG 2, 401, 402 & 7)
- Von dort dann mittels Wenden/Kopf machen in das Bw über die SG 411 in die SG 308 (Bw)

WICHTIG: die **SG 401** ist innerhalb der 8 Wochen **dauerhaft eingeschaltet** und es können nur Arbeiten erfolgen, welche unter OLA möglich sind.

Die SG7 bleibt dauerhaft eingeschaltet.

➔ Für den Bereich Pforzheim Hbf ist (zumindest teilweise) eine Ausführung unter eingeschalteter Oberleitung zu berücksichtigen.

Der aktuelle Stand der Baubetriebsplanung inkl. EBSÜ-Plänen ist in Anlage 3.15 beigelegt.

Eine laufende Abstimmung der Baugrunduntersuchungen mit den parallel stattfindenden Maßnahmen (Oberbauprogramm und des ESTW-Projekts) über die Koordinierungsstelle für den Invest-Container ist sicherzustellen.

Für die Durchführung von Arbeiten im Gefahrenbereich der Betriebsgleise sind Sperrpausen erforderlich. Die angemeldeten Sperrzeiten für die Baumaßnahmen sind in der Anlage 3.15 aufgelistet.

Veränderungen der angemeldeten Sperrpausen sind nicht zulässig. Ein eventueller Bedarf von zusätzlichen Sperrpausen kann nur in Ausnahmefällen mit einem Vorlauf von mindestens 33 Wochen angemeldet werden. Ein Anspruch des AN auf Gewährung zusätzlicher Sperrpausen 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 sind zwingend Betriebs- und Bauanweisungen (Betren) erforderlich. Der jeweilige 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

- 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 abzuschließen. Gilt nicht für Schienenkrane. Diese Krananweisung, insbesondere die Anlage 5.1 zu dieser, enthält Auflagen bzw. Einschränkungen im Betrieb, die zu beachten sind.
Krananweisungen sind jeweils min. 5 Wochen vor der geplanten Aufstellung des zu beantragenden Gerätes dem AG zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen.
- Zum Beginn und zum Ende jeder Sperrpause stehen jeweils ca. 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.

0.2.3 Vorgaben aus dem SiGe-Plan

Keine besonderen Anmerkungen, es gelten die Festlegungen der Ausschreibung im Übrigen.

0.2.4 Besondere Einrichtungen

Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen:

Für die Baustelleneinrichtung besteht die Möglichkeit, im Bahnhofsbereich Wilferdingen-Singen, sowie im Bereich des Pforzheimer Hbf je einen 20-Fuß-Container aufzustellen.

Für die Abstellung von schienengebundenen Fahrzeugen stehen folgende Gleise zur Verfügung:

- Gleis 250 im Pforzheimer Hbf
- Gleis 405 in Wilferdingen-Singen

Wegen der parallel stattfindenden Maßnahmen insbesondere des Oberbauprogramms ist der Platzbedarf des AN in Bahnhofsnähe frühzeitig zwei Wochen nach Auftragserteilung zu kommunizieren und mit der Koordinierungsstelle des Invest-Containers (Investcontainer_STG-ULM@deutschebahn.com) abzustimmen.

Die Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen sind vom AN durch einen umlaufenden Bauzaun wirksam gegen unbefugte Zutritte, Nutzungen o.ä. durch Dritte zu sichern, insbesondere außerhalb der Betriebs- und Arbeitszeiten entsprechend abzusperren. Aufwendungen zum Errichten, Vorhalten, Betreiben, Unterhalten, ggf. Umsetzen und Rückbauen des Bauzaunes und der notwendigen Sicherungseinrichtungen sind einzurechnen und werden nicht gesondert vergütet.

Mit Oberleitung überspannte Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen:

Werden dem AN Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen auf dem Gelände der DB AG zugewiesen, ist es möglich, dass diese mit Oberleitung (z.B. Quertragwerke) überspannt sind.

Der AN hat durch Einweisungsposten sicherzustellen, dass bei An-/Abtransport von Materialien und Ladearbeiten die vorhandene Oberleitungsanlage nicht beschädigt wird.

0.2.5 Besondere Anforderungen an Gerüste

keine

0.2.6 Vorhaltung für andere Unternehmer

Keine

0.2.7 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 sicher gestellt 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.

0.2.8 DB-spezifische Angaben

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

Zur Sicherung der Beschäftigten vor den Gefahren des Eisenbahnbetriebs ist ein Sicherungsplan min. 20 Werktage vor Beginn der Arbeiten bei der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS) einzureichen.

Folgende Punkte sind darüber hinaus zu beachten:

Jeweils vier Wochen lang ist abwechselnd im Richtungs- und Gegenrichtungsgleis der Strecke 4200 ein Baugleis eingerichtet. Auf dem jeweils anderen Gleis findet in der Zeit Zugbetrieb statt. Die Sicherungsmaßnahme wird durch die BzS nach Einreichung des Sicherungsplanes durch den AN festgelegt.

Zwischen Karlsruhe-Durlach und Söllingen verläuft parallel zur Strecke 4200 eine weitere Strecke der AVG. Bei Arbeiten im Gegenrichtungsgleis 4200-2 im Abschnitt Karlsruhe-Durlach-Söllingen ist damit sowohl die Sicherung zum Richtungsgleis 4200-1, als auch die Sicherung zur AVG-Strecke zu berücksichtigen.

0.2.9 Ergänzende Ausführungsbestimmungen

In Ergänzung zum entsprechenden Punkt 16.1 „Bauleitung und Stellvertreter“ der BVB:

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 Sitzungen 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.

In Ergänzung zum Punkt 16.1 „Nebenleistungen“ der BVB:

Auf die Verpflichtung des AN zum Säubern des Baubereiches, der Baustraßen und der Zufahrtswege als Nebenleistung wird nochmals 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 Sperrpausen 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 Sperrpausen 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.

entfällt

0.3 Einzelangaben zu Nebenleistungen und Besonderen Leistungen

0.3.1 Nebenleistungen

Keine besonderen Anmerkungen

0.3.2 Besondere Leistungen

Keine besonderen Anmerkungen

0.4 Technische Bearbeitung

0.4.1 Ausführungsunterlagen

Seitens des AG werden nur die der Ausschreibung beigelegten 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 sind. Die Aufwendungen hierfür sind einzukalkulieren.

0.4.2 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 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 der Umfang der vermessungstechnischen Arbeiten sowie das zu verwendende Lage- und Höhenbezugssystem mit dem Arbeitsgebiet Ingenieurvermessung des AG zwingend abzustimmen.

Gleisvermarkung:

Die Gleisvermarkung ist nach dem Umbau auf Vollständigkeit und Verwendungsfähigkeit zu überprüfen. Vom AN zerstörte oder beschädigte Punkte des übergebenen Festpunktfeldes 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. Vom AN 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.

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>

0.4.3 Bauzeitenplan

In Ergänzung zum entsprechenden Punkt 16.2 der BVB:

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

Der Bauzeitenplan muss mindestens folgende Angaben enthalten:

1. Vorgangsname
2. Vertragsbeginn (Datum)
3. Vertragsende (Datum)
4. Vertragliche Zwischentermine (Datum)
5. Reihenfolge der Leistungen (gem. BVB)
6. Dauer der einzelnen Leistungen

7. Darstellung technisch nachvollziehbarer Abhängigkeiten der vertraglichen Leistungen
8. Darstellung technisch nachvollziehbarer Abhängigkeiten mit den Leistungen anderer Unternehmer
9. 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
10. Sperrpausen sind zuzuordnen und technologisch detailliert darzustellen (Raster 0,5 Stunden)
11. Tägliche Arbeitszeit (Std./AT)
12. Anzahl Schichten pro Arbeitstag (im Notizfeld)
13. Kapazitäten Hinterlegung (im Notizenfeld oder Nutzung der Ressourcenplanung)
14. Detaillierte Angaben über den Ablauf gemäß den Einzelabschnitten des LV
15. Berücksichtigung betrieblicher Vorgaben sind darzustellen (technisch nachvollziehbar)
16. Logistik ist technisch nachvollziehbar darzustellen
17. Zeiten für Baustelleneinrichtung und Räumung sind auszuweisen (gem. BVB)
18. Leistungsstand (im Feld „% abgeschlossen“)

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 in digitaler Form zu liefern.

0.5 Baubeschreibung

Geplante Baumaßnahmen:

124 OLA-Maste zwischen km 11,975 und 13,588, vorzugsweise Rammrohrgründungen

Erkundung: je Maststandort 1 schwere Rammsondierung (DPH) à 10 m; auf jeder Bahnseite an jedem 3. Standort eine Kleinrammbohrung (KRB) à 10 m unter Berücksichtigung von Altaufschlüssen

107 LST-Maste zwischen km 7,149 und 23,992, vorzugsweise Rammrohrgründungen

Erkundung: je Maststandort 1 DPH/KRB à 10 m unter Berücksichtigung von Altaufschlüssen und den Aufschlüssen der OLA-Maste

Modulgebäude Ersingen bei ca. km 19,765

Erkundung: 2 x KRB / DPH à 6 m

Modulgebäude Bahnhof Wilferdingen - Singen bei ca. km 12,703

Erkundung: 2 x KRB / DPH à 6 m

2 x BSH bei ca. 12,405 und ca. km 13,192

Erkundung: 2 x KRB / DPH à 6 m

Oberbaumaßnahmen an 6 Gleisen Bahnhof Wilferdingen – Singen km 12,0 bis 13,6

Erkundung Rückbaugleise: alle 100 m Schotterschurf (SSCH) bis UK Schotter bzw. UK PSS und Probenahme des Bodens unterhalb des Schotters

Erkundung Neubaugleise außerhalb Bestandsgleise: wird über die Aufschlüsse OLA und LST sowie Altaufschlüsse abgedeckt

Erkundung Neubaugleise im Bereich vom Bestandsgleis: alle 100 m 1 x SSCH bis UK Schotter bzw. UK PSS; ab Schurfsohle 1 x Handdrehbohrung (HDB) 1,5 m tief

Neubau Gehweg BÜ Ersingen

Erkundung: 3 x KRB à 3 m

Stützwand als Bohrpfahlwand km 12,9+99 bis 13,0+89 (l=90 m); Böschungshöhe ca. 5 m bis ca. 6,5 m; ohne Verankerung

Erkundung: 2 Querprofile mit KRB / DPH oben (15 m) und KRB / DPH unten (10 m) – Zugänglichkeit (Betriebsgelände)?; sofern keine ausreichenden Sondiertiefen erreicht werden, müsste nachträglich maschinell gebohrt werden

Weichen - Neubau

wird über die Aufschlüsse OLA und LST sowie Altaufschlüsse abgedeckt

3 Weichen - Rückbau

Erkundung je Weiche: 3 x Schotterschurf einschl. Probenahme vom Schotter unterlagernden Boden

Personenunterführung Wilferdingen-Singen

An der Verkehrsstation Wilferdingen-Singen (4200, km 12,421) sind Umbaumaßnahmen geplant. Die Planung der Umbaumaßnahme erfolgt durch OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG. In diesem Zuge wurden bereits zwei Baugrundgutachten erstellt, welche im Zuge weiterer Erkundungen zu erweitern sind. Der Bahnhof besteht aus einem Hausbahnsteig und einem Mittelbahnsteig. Im Bf liegt eine Streckenführung mit 8 Gleisen vor. Die Strecke ist elektrifiziert.

Folgende Leistungen sind zu erbringen (siehe auch Anlage 3.3 „VST_TWL_LP“ und „VST_TWL_LP_LUBW“):

Zwei Kleinrammbohrungen und schweren Rammsondierungen bis 5,0 m u.GOK sind im Gleisbereich vorgesehen, um das eventuelle Vorhandensein von Hilfsbrückenfundamenten zu überprüfen. Sollten in diesem Bereich keine Fundamente vorgefunden werden, sind die Aufschlüsse auf 10 m u. GOK zu vertiefen

Es sind zwei Baggerschürfe zwischen dem Parkplatz an der Dajasstraße und den Gleisen der VST Wilferdingen-Singen durchzuführen. Der Baggerschurf SCH 1 ist zur Erkundung eines vermuteten Durchlasses geplant. Dabei soll mit Hilfe des Baggerschurfes erkundet werden, ob ein Durchlass vorhanden ist. Der Baggerschurf soll ca. 3 m lang sein und bis in eine maximale Tiefe von ca. 2,5 m ausgeführt werden.

Unmittelbar westlich davon ist der Baggerschurf SCH 2 vorgesehen. Er ist in Kombination mit Handschürfungen an der bestehenden Personenunterführung auszuführen. Mit diesem Schurf soll die Außenseite der Personenunterführung lokal freigelegt werden. Ziel ist es, den Zustand der Abdichtung der Personenunterführung zu überprüfen. Da die Abdichtung nicht beschädigt werden darf, muss direkt an der Personenunterführung vorsichtig von Hand geschürft werden. Es ist eine Beprobung der Abdichtung sowie eine Laboruntersuchung der chemischen Belastung vorgesehen. Die beprobte Abdichtung ist fachgerecht wiederherzustellen. Die Baggerschürfe sind parallel zu den Gleisen auszuführen.

Ein weiterer Baggerschurf (SCH 3) wird eventuell auf dem Hausbahnsteig benötigt. Die Ausführung ist analog zum Schurf SCH2 vorgesehen. Hier wird die Notwendigkeit der Ausführung im Projektverlauf mit dem Auftragnehmer (AN) abgestimmt.

Die Kampfmittelfreimessung erfolgt baubegleitend.