Anlage 07

Ausschreibung der Liefer- und Bauleistung des SinON Bauprogramms SGFFG 2026-3 Wunstorf Mesmerode

Wunstorf – Bokeloh
3 km Gleisbau
2 Weichen
Tiefbau techn. Sicherung

Vorbemerkungen

Die Strecke ist elementar wichtig, für die Haldenwasserabfuhr des Unternehmens Kali und Salz. Es ist sehr schwierig hier längere Sperrpausen zu bekommen, bei Überschreitungen der eh schon kurzen Sperrpausen ist der wirtschaftliche Schaden für Kali und Salz enorm.

Die einzige mögliche, durchgehende Sperrpause in den Jahren 2027 und 2028 ist vom

23.07.2027 22:00 Uhr bis 13.08.2027 6:00 Uhr .

Für Vorbereitungs- und Restarbeiten stehen die natürlichen Sperrpausen zur Verfügung:

Montag – Samstag	täglich 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr
Samstag – Montag	durchgehend Samstag 16:00 Uhr – Montag 6:00 Uhr

Aufgrund dieser für SinON Verhältnisse zeitlich ungewöhnlichen Bestimmtheit der Maßnahme wird eine Empfehlung ausgesprochen, welche wesentlichen Resourcen eingesetzt werden sollten. Im Verfahren können sie gern alternative Verfahren, z.B. mit Umbaumaschine oder Bettungsreinigung etc. anbieten. Diese sind im Nebenangebot genau zu beschreiben. Für die Abgabe des Hauptangebots sind die geplanten wesentlichen Ressourcen im Anschreiben verbindlich zu nennen, z.B. in einem grben Bauablauf.

Vom Bieter ist eine Bescheinigung der Tiefbau-Berufsgenossenschaft vorzulegen. Bieter, die nicht ihren Sitz in der Bundesrepublik Deutschland haben, haben eine Bescheinigung des für sie zuständigen Versicherungsträgers vorzulegen.

Die Abgabe des Angebotes kann sowohl schriftlich als auch digital über die Plattform des „deutschen Vergabeportals“ erfolgen. Im Falle einer schriftlichen Abgabe ist ein Speichermedium mit dem Angebot im GAEB D84 Format beizulegen.

Die verschlossenen Umschläge müssen zwingend deutlich als Angebot mit Baumaßnahme und Eröffnungstermin gekennzeichnet werden. Nicht oder nicht deutlich gekennzeichnete Angebote die versehentlich geöffnet werden, können nicht berücksichtigt werden.

Die Kosten für die Baustelleneinrichtung werden in einer Position vergütet. Die Vorhaltung der Baustelleneinrichtung sind in die Einheitspreise einzukalkulieren, sie werden nicht gesondert vergütet.

Angebote von Arbeitsgemeinschaften (ARGE):

Es ist grundsätzlich möglich als ARGE auf die Ausführung zu bieten. Mit der Abgabe ist im Anschreiben verbindlich ein Ansprechpartner (ARGE-Bauleiter) und für den Fall von Krankheit oder Urlaub ein Vertreter zu nennen, der, während er gesamten Ausführung als Ansprechpartner für die SinON zur Verfügung steht und bei jeder Baubesprechung dabei ist.

Die SinON übernimmt NICHT die Koordination der verschieden Firmen einer ARGE. Das ist die Aufgabe des ARGE-Ansprechpartners. Ohne die Nennung dieses ARGE-Ansprechpartners werden ARGEn von der Wertung ausgeschlossen!

Bauleitung des AN:

Der AN hat für die Gesamtleitung eine im Gleisbau erfahrene, befähigte Bauleitung einzusetzen, die für die Abwicklung der Vertragsarbeiten verantwortlich und für alle Fragen zuständig, sowie mit entsprechenden Vollmachten ausgestattet ist. Vom AN ist der vorgesehene verantwortliche Bauleiter und ein bevollmächtigter Vertreter für Angelegenheiten des Auftrags verbindlich schriftlich zu benennen.

Personelle Änderungen sind nur mit vorherigem Einverständnis des AG möglich. Dieser kann, sofern ein Zusammenarbeiten mit den bevollmächtigten Vertretern oder sonstigen Arbeitnehmern des AN nicht möglich erscheint, deren Ablösung verlangen. Dem Verlangen ist umgehend nachzukommen.

Die Aufsichtskräfte des AN müssen mit den Problemen einer solchen Baustelle auf Grund ihrer bisherigen Berufserfahrung vertraut sein. Die vollständige Besetzung der Baustelle mit Aufsichtskräften ist auch für Urlaubszeiten und bei längerem Krankheitsausfall bindend. Der Bieter garantiert, dass auch während der Urlaubszeit mit voller Belegschaft gearbeitet wird und bei Ausfällen eine sofortige Verstärkung erfolgt.

Die Koordination der an der Ausführung beteiligten Unternehmer des AN liegen ausschließlich im Aufgaben- und Verantwortungsbereich des AN. Im Zusammenhang stehende Erklärungen und Anordnungen bleiben ausschließlich dem AG vorbehalten.

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.

Bei Einsatz von Großmaschinen wie Bettungsreinigung oder Stopfmaschine ist ein Logistiker zu stellen, der sich um sämtliche Belange der Logistik (Zuführungen, Fahrten auf der Baustelle, Zugbegleitpersonale usw.) hauptverantwortlich kümmert.

Vertragsstrafen:

Der AG ist berechtigt, für jeden Fall der vom Auftragnehmer verschuldeten Überschreitung einer der Fristen als Vertragsstrafe 0,2 % der Auftragssumme je Werktag geltend zu machen, insgesamt jedoch höchstens 5 % der Auftragssumme. Dies gilt insbesondere für die Überschreitung der Sperrpause.

Die nach dem vorstehenden Absatz fällig werdende Vertragsstrafe ist dann nicht verwirkt, wenn der in diesem Vertrag vereinbarte späteste Fertigstellungstermin eingehalten wird. Das gilt nicht, wenn durch, vom Auftragnehmer zu vertretender, Versäumung einzelner Zwischenfristen, der im Bauzeitenplan festgelegte Arbeitsbeginn für andere Gewerke verschoben wird oder dem Auftraggeber ein Verzugsschaden entsteht.

Bei der Überschreitung von Zwischenterminen ist Bemessungsgrundlage für die Höhe der Vertragsstrafe, die, bis zu diesem Zeitpunkt, vom Auftragnehmer vertragsgemäß zu erbringende Bruttoleistung, maximal 5%.

Der bei der Abnahme auszusprechende Vorbehalt der Geltendmachung kann noch bis zur Fälligkeit der Schlussrechnung erklärt werden.

Die SinON behält sich vor, Kosten, die infolge einer Bauzeitverlängerung/Überschreitung des Ausführungszeitraums, resultierend aus dem Verantwortungsbereich des AN, entstehen, dem AN entsprechend in Rechnung zu stellen. Hierzu zählen z.B. die Beistellung von Bauaufsicht bzw. Sicherungspersonalen, Az-Führer bzw. Lotsen oder sonstigem. Gleiches gilt für Kosten, die durch betriebliche Störungen über den abgestimmten Ausführungszeitraum hinaus entstehen.

Ausführungsfristen für die Bauleistung:

Die SinON hat ein großes Interesse gemeinsam mit dem AN einen einvernehmlichen und Verlässlichen Bauablauf zu finden. Die Einhaltung der vereinbarten Sperrpausen haben oberste Priorität

Projektabschluss darf spätestens der 30.10.2027 (Abgenommen und schlussgerechnet).

Die wesentliche Sperrpause für den Schwellenwechsel ist der

23.07.2027 22:00 Uhr bis 13.08.2027 6:00 Uhr .

Die Baumaßnahme wird von der Bundesrepublik Deutschland und dem Land Niedersachsen gefördert. Gemäß den Förderbedingungen sind die Arbeiten daher zwingend bis zum genannten Datum fertigzustellen, sodass eine Schlussrechnungslegung der Gesamtmaßnahme bis zum 30.10.2027 möglich ist.

Bauablauf-/ Betriebsablaufplan

Innerhalb von 42 Tagen nach der Auftragsvergabe ist ein Bauzeitenplan einzureichen. Dieser berücksichtigt die genannten Ausführungszeiträume und beinhaltet wesentliche Arbeitsschritte. Der detaillierte Bauablaufplan wird Vertragsbestandteil und ist im Zuge der Bauausführung fortzuschreiben und zu aktualisieren.

Im Zuge der Planung der internen Baulogistik ist ein Betriebsablaufplan auf Grundlage des vertraglich vereinbarten Bauzeitenplans zu erstellen und zu übergeben. Dieser Plan beinhaltet sämtliche Zuführungen, Fahrten/Pendelfahrten und Einsatzzeiten von Loks und Maschinen zu den jeweiligen Arbeitsschritten.

Der Bau sämtlicher Bahnübergänge des Umbauabschnitts ist zwingend vor den Stopfarbeiten, oder spätestens vor dem zweiten Stabilisierungsstopfgang fertigzustellen. Nur so kann eine korrekte Soll-Gleislage hergestellt werden. Im Anschluss an die Stopfarbeiten kann der Bahnübergangsbelag (Mineral, Asphalt oder ähnliches) eingebaut werden. Im Bereich der einzubauenden Wegbefestigung sind die Schwellenfächer zusätzlich mit einem Vibrationsstampfer oder vergleichbarem zu verdichten. Zum Abführen des Oberflächenwassers in die Bahnseitengräben ist bei einigen Bahnübergängen der Einbau einer Betonkabelkanalentwässerungsrinne vorgesehen. Diese ist unbedingt vor dem Einbau des Asphalts zu verlegen.

Die Entsorgung der Altschienen und des Kleineisen erfolgt in einer separaten Ausschreibung. Es ist Sache des AN die Altschienen auf 5,50m abzulängen und zur Bereitstellungsfläche zu verfahren. Dort sind die Altschienen und Befestigungsmaterialien bis zur Abholung durch den Entsorger des AG zwischenzulagern und anschließend auf das Transportgerät des Entsorgers zu verladen. Das

Herausfahren sowie die Abfuhr des Schrotts ist im Bauablaufplan als Arbeitsgang darzustellen und einzuhalten. Sodass anhand dessen ein verbindlicher Abruf des Entsorgers erfolgen kann. Als Zeitfenster für die Verladung und Abfuhr des Schrotts ist 1 Woche zu kalkulieren und im Bauablaufplan zu berücksichtigen.

Für diese Maßnahmen stellt die SinON einen Bauaufsichtsführenden gem. Arbeitszeitgesetz (ArbZG), der in dieser Zeit zur Verfügung steht. Maximal wird ein zweiter Mitarbeiter, kurzzeitlich zur Betreuung von weiteren Gewerken (Stopfmaschine, Schweißer, Arbeitszug, Asphaltbauer etc.) zur Seite gestellt.

Stoffe:

Für die Lieferungen gilt:

Der Bieter hat mit seinem Angebot den (die) Lieferanten der Oberbaustoffe zu benennen.

Betonschwellen:

Die zu liefernden Betonschwellen müssen den Technischen Lieferbedingungen der DBS 820 01 05 / TL 918 143 entsprechen.
Spannbetonschwelle B70 W54 mit einer Baulänge von 2,60m, Nennspurweite 1.435mm, Schienenneigung von 1:40.

Besohlte Betonschwellen:

Betonschwellen mit elastischen Sohlen schonen den Oberbau, verbessern die Gleislagequalität und mindern die Körperschallausbreitung. So entstehen Verkehrswege, die bei reduzierten Wartungszyklen die Umwelt schonen und Anwohner überzeugen. Hierzu sind Spannbetonschwellen B70 So W54 mit elastischer Besohlung gemäß Technischen Lieferbedingungen der DBS 918 145-01 und DBS 918 145-02. (Technische Lieferbedingungen „Besohlte Schwellen“)
Die Dicke der Schwellenbesohlung soll 10 mm (± 0,7mm) betragen. Die Baulänge der Schwelle von 2,60m, Nennspurweite 1.435mm, Schienenneigung von 1:40

Kunststoffschwellen:

Die zu liefernden Kunststoffschwellen sind vorgesehen für den Einsatz als Gleisschwellen. Eine EBA-Zulassung (zur Betriebserprobung) ist erforderlich und spätestens zur Abnahme vorzulegen.

Die Kunststoffschwellen müssen resistent gegen Sonneneinstrahlung (UV) und Wasseraufnahme sein. Gefordert werden Kunststoffschwellen aus recyceltem Kunststoff, verstärkt mit recycelten Naturfasern oder etwas Gleichwertiges

Der thermische Längenausdehnungskoeffizient von 30 x 10-6 /K darf nicht überschritten werden. Zudem darf das Schienenauflager sich höchstens um 2mm einarbeiten. Die Schwellenschrauben

dürfen sich nicht lösen, sodass die kraft- und formschlüssige Verbindung zwischen Schwelle- und Schienenauflager gewährleistet ist.

Gleisbaustoffe allgemein:

Gebrauchte Baustoffe sind nur Spannbetonschwellen B70 gemäß LV soweit ausgeschrieben zugelassen.

Darüber hinaus ist im Angebot verbindlich und qualifiziert anzugeben: Entsorgungsweg, Transporteur, Entsorger.

Zur Altschwellenentsorgung ist dem AG der zul. Entsorgungsweg aufzuzeigen und die entsprechenden Entsorgungsnachweise zu übergeben. Die Erzeugernummer und das elektronische Begleitverfahren werden von der OHE bekanntgegeben und begleitet.

Ansprechpartner hierfür ist

Herr Eckhardt Habermann

Telefon: 0581 971 55 214

Mobil: 0151 40 644 631

Email: eckhardt.habermann@ohe-ag.de

Die Entsorgung der Altschienen und des Kleineisen erfolgt in einer separaten Ausschreibung des AG. Es ist Sache des AN die Altschienen auf 5,50m abzulängen und zur Bereitstellungsfläche zu verfahren. Die Abstimmung über die Ladelogistik hat mit dem Entsorger direkt zu erfolgen. Entstehende Warte- oder Standzeiten, die durch fehlende Absprachen resultieren, werden nicht von der SinON anerkannt und bezahlt.

Die SinON behält sich vor gebrauchte Oberbaustoffe vor dem Transport auf die Baustelle beim Händler oder ihrem alten Liegeort freizugeben. Dazu müssen alle Stoffe zugänglich sein, um Maße zu überprüfen. Trotz einer Freigabe sind erst auf der Baustelle festgestellte Mängel normal im Rahmen der Gewährleistung zu beseitigen.

Nebenangebote für abweichende Baustoffe sind erwünscht.

Nachunternehmer:

Mit dem Angebot hat der Bieter seine geplanten Nachunternehmer zu benennen. Diese müssen qualifiziert und befähigt sein, die ihnen übertragenen Arbeiten sach- und fachgerecht auszuführen.

Personaleinsatz:

Der Einsatz des Personals – Leiharbeitnehmer, Mitarbeiter aus EU-Ländern usw. – erfolgt grundsätzlich auf der Basis geltenden deutschen Rechts. Verstöße gegen diese Bestimmung sind Vertragsbruch und können zur Lösung des Vertrags führen.

Baumaschinen und Arbeitszüge:

Für Arbeitszüge (z.B. Schotterzüge, Lokomotiven mit Wagen, etc.) gelten die allgemeinen Netzzugangsbedingungen der SinON. Es ist ein Infrastrukturnutzungsvertrag von dem ausführenden EVU abzuschließen. Trassenkosten werden dem EVU gemäß den Nutzungsbedingungen in Rechnung gestellt. Das gilt für Fahrten vom Übergabebahnhof DB/SinON bis zur Baustelle. Für Fahrten von Fahrzeugen innerhalb des Baustellenbereichs fallen keine Trassenkosten an. Die Bauaufsicht der SinON übernimmt auch die Lotsenleistung für die Baumaßnahme innerhalb des Netzes der SinON, ohne dass gesonderte Kosten entstehen. Für das Netz der DB AG ist es Sache des AN sich um geeignete Arbeitszugführer bzw. Lotsen zu kümmern.

Sondervorschläge:

Für die SinON steht zum einen ein günstiger Preis für die ausgeschriebenen Baumaßnahmen im Vordergrund des Interesses. Zum anderen ist uns auch eine schnelle ggf. Sperrpausenoptimierte Durchführung wichtig. Je schneller die Baumaßnahme abgewickelt werden kann, desto besser.

Die SinON ist demnach offen für jegliche Art von Nebenangeboten (andere Bauzeiten bzw. kürzere Sperrzeiten, andere Stoffe oder andere Bauverfahren).

Sie können zum Zeitpunkt der Auftragskalkulation gerne UNVERBINDLICH telefonisch oder per E-Mail erfragen, ob ein von ihnen angedachtes Nebenangebot gewertet werden kann.

Werden andere Stofflieferungen als die Positionen im LV angeboten, sind diese besonders zu beschreiben und zu bepreisen. Hier versteht sich der Preis wie im LV frei Einbaustelle.

Gegebenenfalls sind bereits in der Baubeschreibung der einzelnen Bauabschnitte Hinweise auf alternative Stoffe oder Bauweisen beschrieben. Die Preise sind jedoch für die in den Positionen angegebenen Stoffe oder Bauverfahren abzugeben. Die alternativen Stoffe oder alternativen Bauweisen sind regulär als Nebenangebote zu beschreiben und zu bepreisen. Wird alternativen Stoffen zugestimmt, sind damit verbunden auch die zugehörigen Stoffe anzubieten. z.B. bei Änderung der Schienenform sind Preisauf- bzw. abschläge für zugehörige Spurrillenschienen, Kleineisen etc. gesondert mit anzubieten. Ansonsten gelten die Preise gem. LV auch für die geänderten Stoffe.

Abnahme von Baustoffen:

Alle gebrauchten Baustoffe werden grundsätzlich am Lagerort, vor dem Transport zur Baustelle, durch den AG auf Einhaltung der Vorgaben aus dem LV begutachtet und gekennzeichnet.

Alle Stoffe müssen komplett zugänglich gelagert sein.

Maße, Eigenschaften und Beschädigungen müssen einsehbar und messbar sein.

Die Freigabe gilt nicht als Abnahme, nur als Transportfreigabe zur Baustelle.

Auch nach der Lieferung sind beschädigte oder mangelhafte Waren, sowie Stoffe, die nicht dem LV entsprechen, vor dem Einbau auszutauschen.

Gleiches gilt für die Lieferung der neuen Weichen. Die Weichen werden vor der Demontage im Weichenwerk durch einen Vertreter der SinON auf Einhaltung der Ausschreibungskriterien, Maße und Stoffe für den Transport freigegeben. Der Bauleiter (AN)) oder ein Vertreter sollte bei der Weichenabnahme im Werk dabei sein.

Einzuhaltende Werte / Prüfmaße

Für die Bauarbeiten gilt grundsätzlich die VDV-Schrift 612 (Ob-Ri NE).

Prüfmaße für die Abnahme von Gleisen der einzelnen Bauteiltoleranzen sind der Tabelle aus der VDV-Schrift 612, Tabelle 13-2, zu entnehmen (siehe Anlage zur Ausschreibung).

Baubeschreibung:

Die SinON GmbH betreibt auf der Strecke Wunstorf - Mesmerode eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur, die vom Schienengüterfernverkehr vergleichsweise intensiv genutzt wird. Montag – Freitag verkehren zwischen 6:00 Und 22:00 Uhr sieben Zugpaare mit schweren Ganzzügen, Samstags von 6-16 Uhr 4 Zugpaare.

Die Strecke ist in Wunstorf an die DB Strecke Wunstorf – Neustadt angebunden.

Die gesamte Infrastruktur der SinON GmbH entspricht der Streckenklasse D4.
Die Streckengeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Die vorliegende Ausschreibung beinhaltet mehrere Teilprojekte aus dem Antrag zum **S**chienen**g**üter**f**ernverkehrsnetz**f**örderungs**g**esetz (SGFFG) 2026-3 Wunstorf – Mesmerode, sowie Stopfarbeiten im Zusammenhang.

Übersicht der Abschnitte:

1	Bf. Wunstorf West	
1.1	Gleis 2	110 m Schienenwechsel
	Einordnung nach AEOK:	2.1.1 Hauptgleis HW
Oberbau heute:		S49 Betonschwellen (B70)
Oberbau zukünftig:		S49 Betonschwellen (B70)
1.2	Weiche 5	Weichenerneuerung Weiche 5 (Beton)
	Einordnung nach AEOK:	2.1.1 Hauptgleis HW
Oberbau heute:		S49 - 190 - 1:9 - Holzschwellen
Oberbau zukünftig:		S49 - 190 - 1:9 - Betonschwellen
2	Streckengleis Wunstorf – Bokeloh	
	km 2,740 – km 5,905	3.033 m Schwellenwechsel
	Einordnung nach AEOK:	2.1.1 Hauptgleis HW
Oberbau heute:		S49, Holzschwellen
Oberbau zukünftig:		S49, Betonschwellen (B70), Bettungsreinigung
		km 4,360 – 5,905, 1.483 m besohlte Betonschwellen
	Inkl.:	km 4,365, BÜ Feldweg, Asphalt
		km 5,500 BÜ „Glück-Auf-Straße“
	Ohne:	BÜ „Am Hohen Holz“ km 3,010 (- 53,60 m)
		BÜ „Hagenburger Straße“ km 3,890 (- 17 m)
		BÜ Feldweg km 4,365 (- 4,70 m)
		BÜ „Glück-Auf-Straße“ km 5,500 (- 4,70 m)

		Weiche 1 (- 31,00 m) Bf Bokeloh
		Weiche 3 (- 31,00 m) Bf Bokeloh
3	Bf. Mesmerode	
	Weiche 6	Schwellensatzwechsel Weiche 6
	Einordnung nach AEOK:	2.1.1 Hauptgleis HW
Oberbau heute:		S49 190 - 1:9 - Fsch - Holzschwellen
Oberbau zukünftig:		S49 190 - 1:9 - Fsch - Kunststoffschwellen
4	Bf. Mesmerode Km Bahnübergang Steinhuder Straße 5,925	
	Für den Austausch der technischen Sicherung sind die Tiefbauarbeiten zu erledigen.	
	Kabelverlegung Parallel zur Strecke (442 + 362 m)	
	Fundamente	
	Schächte	
5	Stopfarbeiten	
	Zwischen Km 1 und 2 sind diverse Stopfarbeiten des Bestandes mit durchzuführen.	

1.1 Gleis 2: 110 m Schienenwechsel

Das Gleis 2 im Bahnhof Wunstorf West liegen bereits B70 Betonschwellen. Im beantragten Abschnitt von 110 m wurden nur die Schwellen getauscht, die Schiene wurde damals als weiterhin tauglich angesehen. Aufgrund der vermehrten Fahrten zum Kaliwerk ist sie nun jedoch stark abgenutzt und muss getauscht werden.

Da die Schienen hinter dem Ausfahrsignal Richtung DB InfraGO liegen, ist eine entsprechende Begleitung für die Erstellung der Betra, Nebenarbeiten für das an- und abschrauben der Zugsicherung, etc. mit vorgesehen.

1.2 Weiche 5: Weichenerneuerung (Beton)

Bei der 190er Weiche 5 sind die Holzschwellen abgängig.

Die Weiche wird durch die SinON bestellt, z.Zt. läuft die Ausschreibung. Sobald der Liefertermin feststeht ist absehbar, ob der Einbau noch in der großen Sperrpause erfolgen kann. Für die Angebotskalkulation ist davon auszugehen, das der Einbau separat erfolgt. Dafür wäre dann eine Wochenendsperrpause vorzusehen. Diese kann mit 4 Wochen Vorlauf auf einen Zeitraum Freitag 22:00 Uhr – Montag 6 Uhr ausgedehnt werden.



Abbildung 1: Bf. Mesmerode Weiche 5

Die Weiche kann auf dem abgebundenen Gleis vormontiert werden und dann mit einem Straßenkran direkt ins „Loch“ gehoben werden. Die BE Fläche ist über einen unbefestigten Weg erreichbar.

2. km 2,740 – 5,905, Hauptgleis, Schwellenwechsel

In diesem Teilabschnitt sollen die abgängigen Holzschwellen gegen gebrauchte Betonschwellen getauscht werden. Wir gehen davon aus, das die Schwellen mit der Windhoff Schwellenwechselschaufel und eine Rüttelsieb getauscht werden. Alle anderen Baumethoden die den Umbau in der vorgegeben Sperrpause erlauben sind grundsätzlich erlaubt und können in Nebenangeboten eingereicht werden.

Zum Ende der Sperrpause 23.07.2027 22:00 Uhr – 13.08.2027 6:00 Uhr ist der Gleiskörper komplett fertig gestopft herzustellen. Zugelassene Arbeiten für die natürlichen Sperrpausen im

Anschluss an die Sperrpause sind: Schweißarbeiten (Nachts, unmittelbar im Anschluss), Aufräumen, 6-Wochen-Stopfgang. Der 6 Wochen Stopfgang kann ggf. mit der Weiche verbunden werden.

Das Gleis führt in Bahnkm 4,360 – 5,905 unmittelbar an eine Wohnbebauung, die u.a. näher als 10 m an das Gleis herangeht. Dies führt dazu, dass in diesem Bereich (km 4,360 – 5,905) keine gebrauchten Schwellen, sondern neue Betonschwellen mit einer Gummisohle eingesetzt werden müssen. Die Bauarbeiten im gesamtabschnitt sollten so koordiniert werden, das in dem Bereich möglichst nicht in der Nacht gearbeitet wird.

Fast auf gesamter Länge sind 2 Schienenfußkabel verlegt, ggf. sind die Halteklammern zu verschieben, sowie beim Ausrichten der Neuschwellen darauf zu achten, das das Kabel nicht beschädigt wird.



Abbildung 2: Schienenfußkabel exemplarisch

Als Alternative zur Schwellenwechselschaufel, wäre ein konventioneller Umbau denkbar, es ist dann auch möglich. In weiten Abschnitten wäre auch eine Anhebung der Gradiente möglich. Der Schotter im unmittelbaren Schwellenbereich ist recht sauber, so das es denkbar wäre in großen Teilbereichen die Gradiente um 10-20 cm anzuheben und zugunsten von mehr Neuschotter auf eine Bettungsreinigung zu verzichten. Folgende Höhenfestpunkte gibt die beachtet werden müssen:

Bauanfang km 2,740 ,
BÜ am hohen Holz Km 3,010,
BÜ Hagenburger Weg 3,890,
Weiche 1 Km 5,640

3. Weiche 6: Schwellensatzwechsel (Kunststoffschwellen)

Bei der 190er Weiche 6 sind die Holzschwellen abgängig. Die Weichenfahrbahn ist in einem ordentlichen Zustand, die Holzschwellen werden gegen solche aus Kunststoff getauscht.

Auch diese Weiche kann ggf. in den nächtlichen Sperrpausen oder am Wochenende umgebaut werden vor oder nach der Hauptsperrpause

4. Tiefbau für technische Sicherung

Einbau einer Lichtzeichenanlage mit Halbschranken Kreisstraße K346 „Steinhuder Straße“ Gemarkung Bokeloh, Stadt Wunstorf, Region Hannover
Strecke Wunstorf - Mesmerode, Km 5,925

Rückbau einer vorhandenen, zugbeeinflussten Blinklichtanlage mit Lokführerüberwachungssignalen und Einbau einer zugbeeinflussten Lichtzeichenanlage mit akustischen Warneinrichtungen und Lokführerüberwachungssignalen und Halbschranken am Bahnübergang in Bahnkm 5,925 der Strecke Wunstorf – Mesmerode.

Die Lieferung und der Einbau der technischen Sicherung ist nicht teil der Ausschreibung. Es erfolgen ausschließlich die Tiefbauarbeiten durch den AN.

In Bahnkm 5,925 kreuzt die Kreisstraße K346 „Steinhuder Straße“ die Bahnstrecke von Wunstorf West nach Mesmerode höhengleich. Der Bahnübergang befindet sich innerhalb der Ortschaft Bokeloh.

Der Bahnübergang ist bisher durch eine Blinklichtanlage der Bauform LOH 1/57 technisch gesichert. Die vor Ort montierte Blinklichtanlage wurde in den 70-ziger Jahren dort nach dem damaligen Stand der Technik in Betrieb gesetzt. Die heutige Verkehrssituation und die heutige Verkehrsbelastung auf der Kreisstraße führt dazu das die neue Anlage mit Halbschranken ausgestattet werden muss.

Es fehlt zum Zeitpunkt der Ausschreibung noch die Bestätigung des Lieferanten, das der Einbautermin vom 02.08.2027 gehalten werden kann. Für die Kalkulation ist davon auszugehen, das die Arbeiten alternativ auch gemeinsam mit den zusätzlichen Arbeiten an den Weichen durchgeführt werden kann. Sollten sich kurzfristig noch neue Erkenntnisse dazu ergeben

Der Einbau erfolgt angepasst an den restlichen Einbau. Ein Großteil der Tiefbauarbeiten kann bereits im Vorlauf vor der großen Sperrpause passieren, entweder mit dem Minibagger oder aus dem Seitenraum und in den natürlichen Sperrpausen mit Zweiwegebagger (Bis zum 23.07.2027):

- Kabelverlegung Richtung Wunstorf komplett
- Kabelverlegung Richtung Mesmerode teilweise
- Kabelschächte V, Fundamente BÜ Haus, Kabelverlegung im Gehweg zum vorlafenden Signal incl. Fundament.

In der Sperrpause (ab 23.07.2027):

- Kabelquerungen Gleis
- Rückbau der Altanlage
- Setzen der Fundamente am Bahnübergang und die beiden Überwachungssignale

Ab dem 02.08.2027 ist Baufreiheit für den Lieferanten der BÜ Technik herzustellen.

Unmittelbar am Bahnübergang ist ein öffentlicher Parkplatz der für die Baustelleneinrichtung von der Stadt angemietet werden kann.



Abbildung 3: Bahnübergang „Steinhuder Straße“, km 5,925

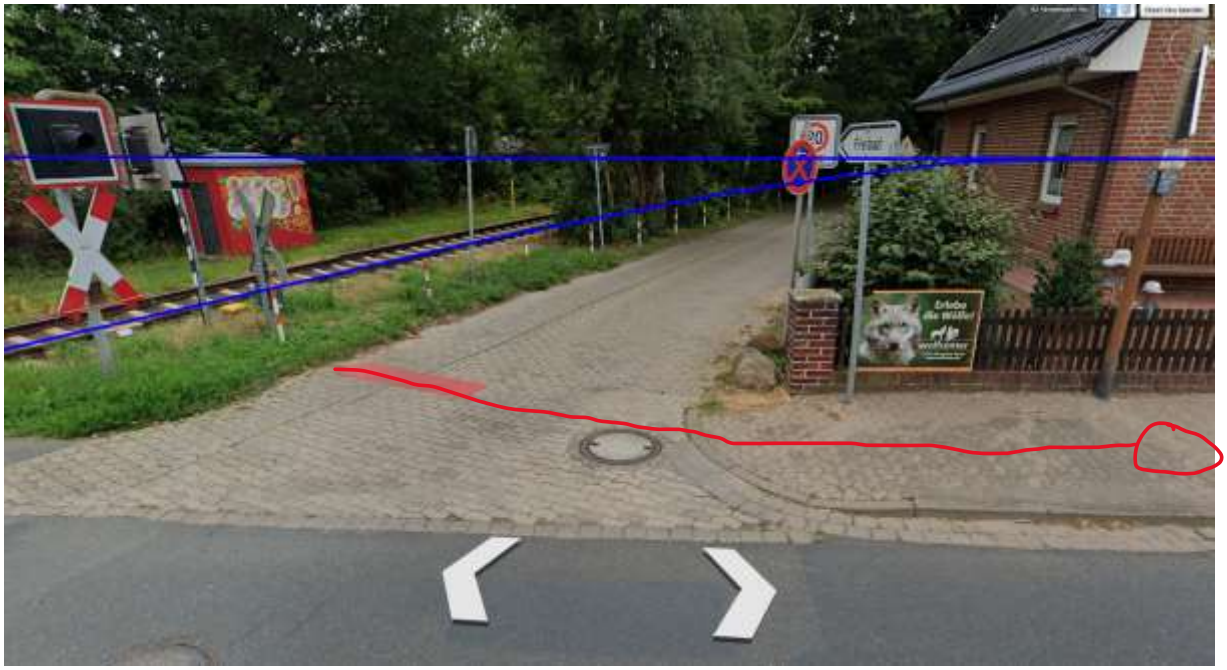

Abbildung 4: Kabelverlegung für Vorlaufendes Straßensignal

5. Stopfarbeiten

Am Streckenanfang soll ein Gleisbogen gestopft werden. Der Stopfabschnitt beginnt am Bahnübergang 1,190 und endet am Bahnübergang 2,058. Darin enthalten sind 2 Fußgänger Bahnübergänge und 2 Brücken. Es ist ein normaler DUA Stopfgang vorgesehen, zwischen den Brücken in Km 1,320 – 1,458 wird die Hebung so stark sein, das 2 Eingriffe notwendig sind. Der Stopfgang soll in der Hauptsperrpause durchgeführt werden, bevor die Stopfarbeiten im Hauptabschnitt beginnen.

Besonderheiten:

Bahnkm 3,010 Bahnübergang „Am Hohen Holze“

Keine Maßnahme, nur informativ im Antrag aufgezählt (- 53,60 m).

Bahnkm 3,890 Bahnübergang „Hagenburger Straße“

Keine Maßnahme, nur informativ im Antrag aufgezählt (- 17 m).

Bahnkm 4,365 Bahnübergang Feldweg

Ersatz als BÜ in Asphalt ohne Spurrille. 5 x 5 m = 25m²

Bahnkm 5,500 Bahnübergang „Glück-Auf-Straße“

Ersatz als BÜ in Asphalt mit Spurrille. 5 x 6 m = 30 m²

Entsorgung von Bettungsstoffen:

Aushub aus Weichen und Bahnübergängen wird auf der Baustelleneinrichtungsfläche gesammelt, beprobt und erfahrungsgemäß als Z2 Boden entsorgt. Entlang der Strecke sind die Bettungsrückstände im allgemeinen als Randweg wieder einbaufähig (max. Z1.2). Ist in bestimmten Abschnitten das Einplanieren aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich, wird dieses gesondert berechnet.

Vermessungsarbeiten

Erforderliche Vermessungsarbeiten sind vom AN auszuführen und werden nicht gesondert vergütet. Vor Beginn der Arbeiten ist die Gleislage festzustellen und zu sichern. Das neue Gleis ist in die alte Lage zu legen und ggf. zu optimieren. Mögliche erforderliche Veränderungen in der Gradiente und Seitenlage sind im Vorweg mit dem AG abzustimmen. Die Daten aus der festgelegten Soll-Lage-Ermittlung sollen an die Stopfmaschine übermittelt werden können.

Grundsätzlich gibt es kein vermarktes Gleis bei der SinON. Somit können Stopfarbeiten ausschließlich durch die Baustellendaten abgewickelt werden. Daher ist die Baustellenabsteckung bis zum Belastungsstopfgang zu sichern und erst im Anschluss daran zurückzubauen. Ansonsten können Stopfarbeiten mit Großstopfmaschinen nur im Ausgleichsverfahren durchgeführt werden. Generell gelten bzgl. der Stopfarbeiten die aktuellen Vorschriften der DB AG.

Ausführungsfristen für die Bauleistung, Arbeitszeit, Sperrpause

Für die LV Erstellung wurde folgender Bauablauf wesentlicher Arbeiten unterstellt:

Arbeiten vor Beginn der Sperrpause:

1. Verteilen der Schwellen an der Strecke direkt vom Bahnwagen (in Nachtsperrpause)
2. Tiefbauarbeiten für die technische Sicherung parallel zur Strecke, Teile der Fundamente und Schächte. (Minibagger ohne Sperrung oder Zweiwegebagger von der Seite oder in natürlichen Sperrpausen vom Gleis).

Sperrpausenbegin 23.07.2027 22:00 Uhr

1. Schwellenwechsel rund um die Uhr mit 2 Baggern und 2 Rüttelsieben, ein Bagger und Rüttelsieb nur in einer Tagschicht für den Bereich Bokeloh.
2. Verbleibende Tiefbauarbeiten für die technische Sicherung, (Baufreiheit für Anlageninstallation ab dem 02.08.2027)

3. Schienenwechsel am Bauanfang (2x110 m)
4. Wenn genügend Luft im Bauablauf (1-4) ist können hier auch die zusätzlichen Arbeiten erledigt werden
5. Einschottern (1. Zug ggf. schon vor dem Ende des Schwellenwechsels)
6. Stopfen der zusätzlichen Stopfarbeiten
7. Stopfen der Umbauabschnitte
8. Parallel zu 3 bis 5: Altschwellen einsammeln, ausgesiebtes Material einplanieren, bzw. zum Sammelpunkt fahren.

Sperrpausenende 13.08.2027 6:00 Uhr

1. Schweißen in Sperrpausen
2. Restarbeiten

Zusätzliche Arbeiten in der Sperrpause oder davor oder im Anschluss:

Weiche 5 Wunstorf

Weiche 6 Mesmerode

Sicherung der Baustelle

Für diese Maßnahmen stellt die SinON einen Bauaufsichtsführenden gem. Arbeitszeitgesetz (ArbZG), der in dieser Zeit zur Verfügung steht. Maximal wird ein zweiter Mitarbeiter, kurzzeitlich zur Betreuung von weiteren Gewerken (Stopfmaschine, Schweißer, Arbeitszug, Asphaltbauer etc.) zur Seite gestellt.

Die Mitarbeiter des AN haben den Anweisungen der Bauaufsicht sofort und unter allen Umständen Folge zu leisten. Für die Absicherung der Baustelle gegenüber dem Straßenverkehr ist der AN zuständig. Die Verkehrssicherungspflicht gegenüber Dritten geht für die Zeit der Baumaßnahme auf den AN über. Hierzu zählt auch das Einholen entsprechender Plan- bzw. Leitungsauskünfte. Die Feststellung der Lage sowie Sicherung vorhandener Ver- und Entsorgungsleitungen ist Aufgabe des AN und ist in die Einheitspreise mit einzurechnen.

Beschreibung der Abschnitte:

Baustelleneinrichtung, Lagerplätze, Montageflächen und Abstellmöglichkeiten

Alle Baustelleneinrichtungs-, Lager- und Montageflächen sowie Bereitstellungsflächen sind Sache des AN.

Die Erlaubnis zur Nutzung von Flächen, die für Baustraßen sowie sonstige Bauflächen benötigt werden bzw. die finanzielle Entschädigung der Grundstückseigentümer für die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen, hat der AN selbst zu regeln. Die Kosten sind in die Einheitspreise einzurechnen.

Sämtliche durch die Einrichtung und Räumung (einschl. Rekultivierung) des Baufeldes und der Montage-, Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsfläche entstehenden Aufwendungen (z.B. Flächen von Bewuchs befreien) werden nicht extra vergütet und sind in die Einheitspreise mit einzurechnen, soweit die Positionen nicht im Leistungsverzeichnis vorhanden sind.

Als Bereitstellungsflächen / Montage- / Demontageplätze können von Seiten der SinON folgende Flächen verwendet werden:

Folgende öffentliche Flächen sind bei der Stadt Wunstorf angefragt:

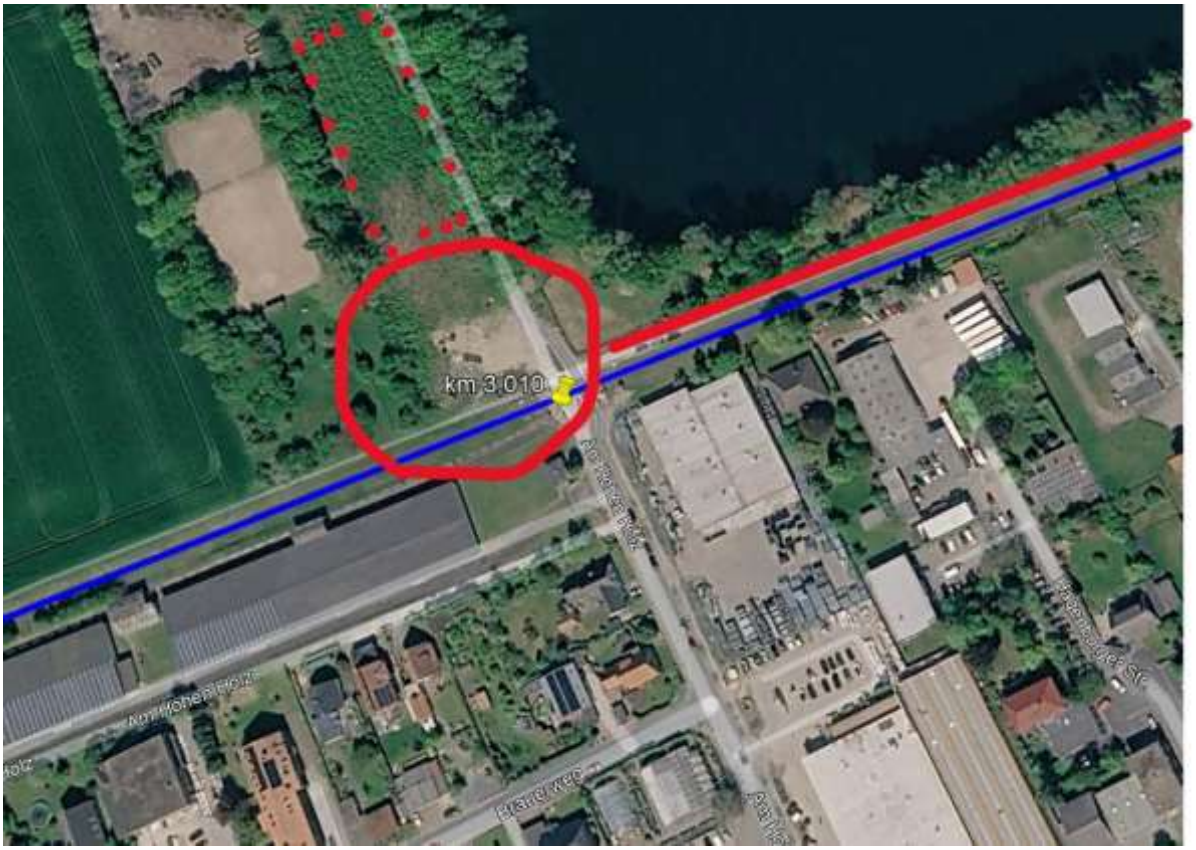

Abbildung 5: BE-Flächen in Wunstorf (angefragt)

1. Wegefläche der Senator Kraft Straße zwischen BÜ Marktkauf (km 2,720) und BÜ am hohen Holze (km 3,010) parallel der Bahn.
2. Eingekreiste Fläche heute als BE-Fläche von der Stadt genutzt
3. Gepunktetet Fläche, heute verbuscht

Die Straße am hohen Holz wird teil der neuen Ortsumgehung von Wunstorf, die gerade im Bau ist. Da der Bahnübergangsbereich schon auf den neuen Querschnitt ausgebaut ist, sollte es hier nicht zu gegenseitigen Beeinflussungen der Bauaktivitäten kommen. Die Abstimmung mit der Stadt läuft, soweit sich kurzfristig Erkenntnisse ergeben, werden sie Ausschreibungsprozess noch eingespielt.



Abbildung 6: Senator Kraft Weg, vom BÜ Am hohen Holz



Abbildung 7: BE Fläche Bahnhof Wunstorf

Im Bahnhof Wunstorf West gibt es eine BE-Fläche unmittelbar im Bereich der Weiche 5 erreichbar nur über die Gustav-Kohne-Straße. Die Fläche gehört der SinON und kann genutzt werden (Hinterlassen wie vorgefunden!)

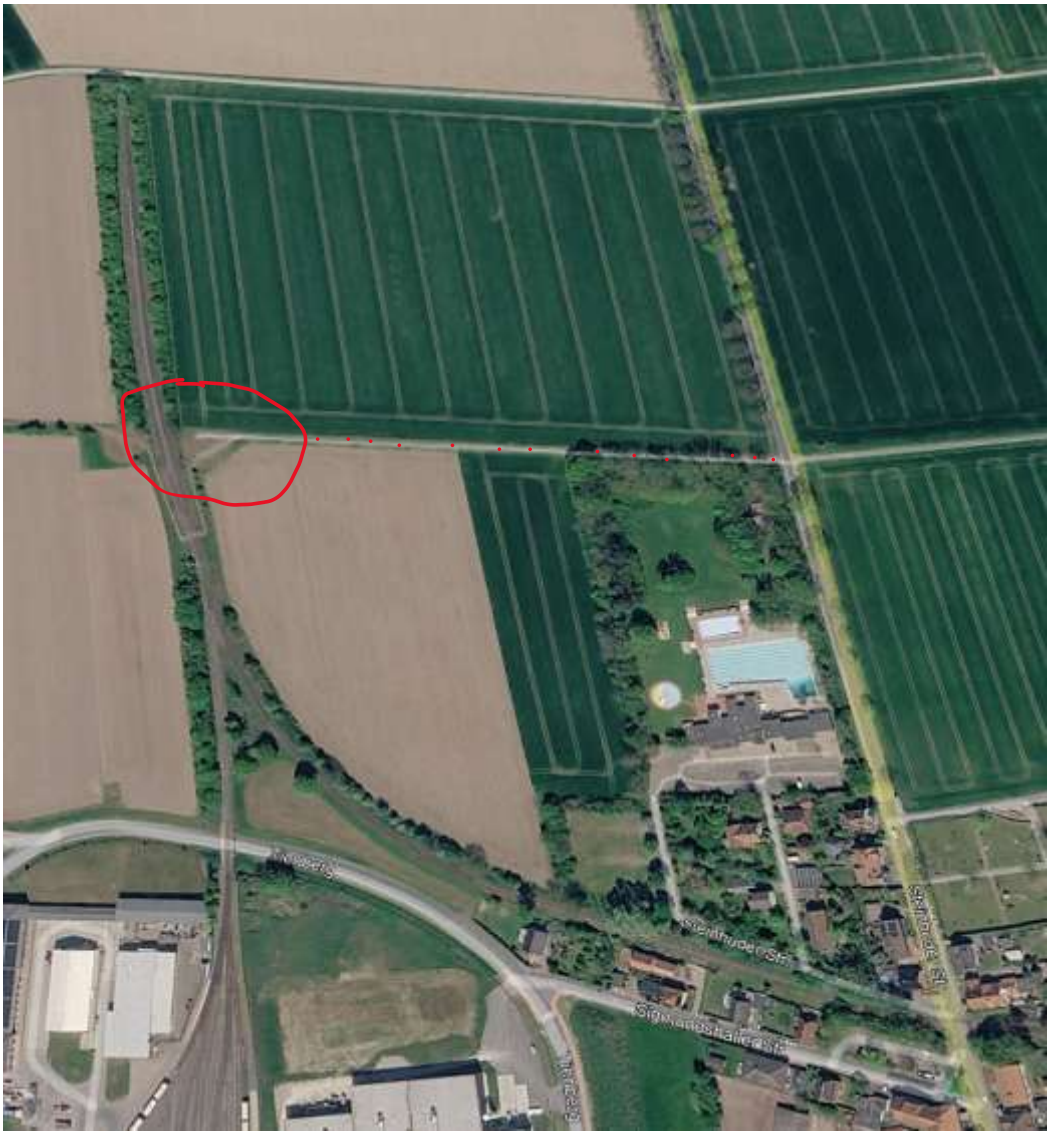

Abbildung 8: BE-Fläche am Bahnhof Mesmerode

Am Bahnhof in Mesmerode gibt es ebenfalls eine Baustelleneinrichtungsfläche

Bei Fragen zur Maßnahme gerne melden:

Sebastian Schülke

015126449010 sebastian.schuelke@sinon-gmbh.de

Stephanie Tosch

015126449071 stephanie.tosch@sinon-gmbh.de

Peter Gralher

015126449070 peter.gralher@sinon-gmbh.de

Anlage 1: Fotodokumentation Schwellenwechselbereich



Abbildung 9: Start Km 2,740



Abbildung 10: Km 2,900 Richtung Mesmerode



Abbildung 11: Km 3,010, hinter BÜ am Hohen Holze, Richtung Mesmerode



Abbildung 12: Ca. km 3,4 Richtung Mesmerode



Abbildung 13: Ca km 3,8 Richtung Mesmerode



Abbildung 14: km 3,890 BÜ Hagenburger Weg



Abbildung 15: Km 4,000 Richtung Mesmerode



Abbildung 16: Km 4,365 Richtung Wunstorf



Abbildung 17: Km 4,400 Richtung Mesmerode



Abbildung 18: Ca km 5,000 Richtung Mesmerode



Abbildung 19: Km 5,500 BÜ Glück-auf-Straße, Richtung Wunstorf



Abbildung 20: Km 5,700 Weiche 1, Richtung Wunstorf



Abbildung 21: Km 5,800 Richtung Wunstorf



Abbildung 22: Bauende Km 5,905 Richtung Wunstorf