



Eisenbahn-Bundesamt

Zentrale

Antwort:

Eing. 26. Aug. 2019

Fr	Hg	Öst	Bu	EK	P	S
A	Lan	V	EDV	BR		

Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

Bearbeitung: Dr.-Ing. Franz Haban

A. Rawie GmbH & Co. KG

Telefon: +49 89 54856- 561

Dornierstraß 11

Telefax: +49 89 54856- 599

49090 Osnabrück

E-Mail: HabanF@eba.bund.de
Ref21@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 07.08.2019

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

VMS-Nummer 3415356

21.60-21izbo/024-2101#015-(520/19-Zul)

Betreff: Antrag auf Zulassung der Gleisverstärkung Bauart GV12

Bezug: Ihr Antrag vom 18.02.2019 –Hr. Osterhoff

Anlagen: Anlage 1: mitgeltende Unterlagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Ihren o. a. Antrag, mit dem Sie die Zulassung für die Gleisverstärkung der Bauart GV12 beantragen, ergeht folgender

Bescheid:

- I. Ich erteile die Zulassung für die Gleisverstärkung der Bauart GV12 für die Verwendung bei Bremsprellböcken mit maximal 12 Brems-elementen bei den Eisenbahnen des Bundes.

Diese Zulassung ist befristet bis Ablauf des 31.07.2024.

Dieser Bescheid besteht aus 6 Seiten und einer Anlage mit 1 Seite und darf nur vollständig verwendet werden.

Hausanschrift:
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
Tel.-Nr. +49 (02 28) 98 26-0
Fax-Nr. +49 (02 28) 98 26-1 99
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

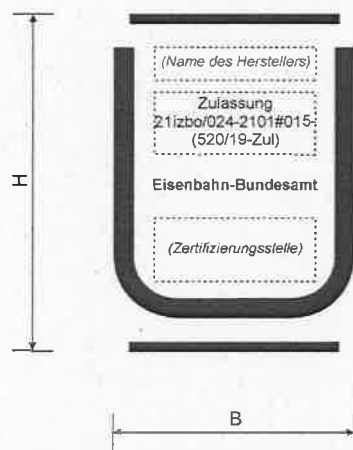
Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN: DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

II. Der Zulassung liegen die in der Anlage 1 aufgeführten Unterlagen zugrunde. Diese sind Teil der Zulassung und zu beachten, soweit die Nebenbestimmungen nichts Gegenteiliges regeln.

III. Die Zulassung wird mit folgenden Nebenbestimmungen verbunden:

1. Bauliche und sicherheitsrelevante Veränderungen der Gleisverstärkung sind dem Eisenbahn-Bundesamt vorab anzuzeigen. Bei einem sicherheitsrelevanten Ausfall oder Versagen ist das Eisenbahn-Bundesamt unverzüglich zu verständigen. Das Eisenbahn-Bundesamt entscheidet dann über das weitere Vorgehen.
2. Eine Kopie der Zulassung mit den zugehörigen technischen Unterlagen ist dem Bauherrn vor Beginn der Baumaßnahme zur Verfügung zu stellen. Es ist sicherzustellen, dass eine Kopie der Zulassung mit den zugehörigen technischen Unterlagen auf der Baustelle und während des Betriebs bei den örtlich zuständigen Stellen vorliegt.
3. Die Gleisverstärkung GV12 darf nur bei vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassenen und vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen freigegebenen Bremsprellböcken mit maximal 12 Bremssegmenten verwendet werden.
4. Die Regelungen der TM 1-2017-10519 I.NPS 3, der TM 2012-1672 I.NVT 3, der Richtlinie DS 800.01 Abs. 47 - 50 und der Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen für Gleisabschlüsse (17-P-0000-I.NPS332Bk-Isrp-019) sind einzuhalten.
5. Auf der Baustelle und während des Betriebs muss eine Einbau-, Reparatur- und Instandhaltungsanweisung des Herstellers bei den örtlich zuständigen Stellen vorliegen und befolgt werden.
6. Der Hersteller oder der Betrieb, der bei der Herstellung der geschweißten Gleisroste für die Gleisverstärkung spezielle Prozesse im Sinne der DIN EN 1090 anwendet, muss hierfür für die Ausführungsklasse EXC2 nach DIN EN 1090-1 über die entsprechende EG-Zertifizierung verfügen.
7. Die Kennzeichnung der Gleisverstärkung ist in Absprache mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen auszuführen.
8. Die Gleisverstärkung ist nur für gerades Gleis mit Schotteroberbau vorgesehen. Bei einer Verwendung im Bogengleis ist die Eignung einzelfallbezogen zu betrachten und die Eignung statisch-konstruktiv unter Berücksichtigung der Gleisparameter nachzuweisen.
9. Die gesamte Konstruktion ist nach einem Anprall zu kontrollieren. Ist eine Beschädigung einzelner Bauteile nicht auszuschließen, sind die entsprechenden Bauteile auszutauschen.
10. Die Elemente der Gleisverstärkung müssen korrosionsgeschützt sein.
11. Die Schienen in der Gleisverstärkung dürfen weder lackiert noch eingefettet sein und dürfen keine starken Verschmutzungen oder erheblichen Rost aufweisen. Im Bereich der Gleisverstärkung dürfen keine Schienenstöße oder Isolierstöße (mindestens 3 m) vorhanden sein.

12. Für die Rückstromführung, Bahnerdung und den Potentialausgleich sind die Bestimmungen der Richtlinienfamilie 997.02 der DB AG maßgebend. Die Vorgaben in den Normen, insbesondere die der DIN EN 50122-1, müssen eingehalten werden.
13. Die erforderlichen elektro- und sicherungstechnischen Maßnahmen sind mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen abzustimmen.
14. Die Bauteile der Gleisverstärkung müssen einer laufenden Güteüberwachung nach DIN 18200 unterzogen werden.
15. Die Bestätigung der Übereinstimmung der Gleisverstärkung mit den Bestimmungen dieser Zulassung muss mit einer Übereinstimmungserklärung des Herstellers (Übereinstimmungsnachweise) auf der Grundlage einer werkseigenen Produktionskontrolle und einer Erstprüfung durch eine hierfür anerkannte Prüfstelle nach folgendem Muster erfolgen:



Abmessungsverhältnis

(Außenmaß):

$B:H = 0,75 (\geq 4,5\text{cm} : 6,0\text{ cm})$

16. Das oben dargestellte Übereinstimmungszeichen ist auf der Gleisverstärkung oder, wenn dies nicht möglich ist, auf dem Lieferschein anzubringen.

IV. Vorbehalt:

Die Zulassung kann mit sofortiger Wirkung widerrufen werden, wenn Bestimmungen des Bescheids nicht eingehalten werden. Die Zulassung wird widerrufen, ergänzt oder geändert, wenn sich die Gleisverstärkung nicht bewährt, insbesondere dann, wenn Schäden auftreten, die auf die Verwendung dieser Gleisverstärkung zurückzuführen sind oder wenn neue technische Erkenntnisse dies begründen.

V. Die Kosten des Verfahrens trägt die Antragstellerin.

VI. Hinweise:

1. Die Zulassung wird unbeschadet der Rechte Dritter, insbesondere privater Schutzrechte, erteilt.
2. Eine Verlängerung der Zulassung ist bei der Zulassungsstelle mindestens 6 Monate vor Ablauf der Geltungsdauer mit den einschlägigen Unterlagen zu beantragen.
3. Die für die Infrastruktur zuständige Betreiberbahn regelt in eigener Zuständigkeit, welche Bauarten des Oberbaus verwendet werden. Bei der Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt stehen vor allem sicherheitstechnische Aspekte im Vordergrund. Der Anwender kann zusätzliche, nicht zulassungsrelevante, Kriterien vor einem Einsatz im Betriebsgleis fordern. Es wird deshalb empfohlen, sich frühzeitig mit den zuständigen Stellen der Betreiberbahn in Verbindung zu setzen und unabhängig von der öffentlich/rechtlichen Zulassung eine Anwendererklärung mit Festlegung der Ausführungsbestimmungen einzuholen.
4. Für Einsätze im Bereich des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN) werden auf die Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/797 und die zugehörige Verordnung (EU) 1299/2014 über die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) hingewiesen.
5. Diese Zulassung ersetzt weder ein ggf. erforderliches Planrechtsverfahren nach § 18 AEG noch ein ggf. erforderliches bauaufsichtliches Verfahren nach VV BAU und VV BAU STE.

Begründung:

I. Sachverhalt

Bremsprellböcke (BPB) dienen als Gleisabschluss und sollen im Fall eines Anpralls verschoben werden, um die Anprallenergie vollständig abzubauen. Je nach Anforderung an die zu leistende Bremsarbeit werden dabei die unterschiedlichen Baureihen mit der entsprechenden Anzahl an Brems-elementen und ggf. Zusatzbremsen unterschieden. Bei einer größeren notwendigen Bremsarbeit kann es notwendig werden, unter dem Gleis eine Gleisverstärkung anzuordnen, um die Abhebung des Gleisrostes im Anprallfall zu beschränken.

Die Gleisverstärkung GV12 ist prinzipiell für Bremsprellbockbaureihen mit bis zu 12 Brems-elementen geeignet und entspricht damit der Gleisverstärkungs-kategorie GK 1.

Die GV12 selbst besteht aus zwischen den Fahrschienen liegenden Verstärkungsschienen 60E2 (UIC60), die auf im Schwellenfach angeordneten Querverbindern befestigt sind. Diese Querverbinder sind an den Fahrschienen befestigt. Als Fahrschiene können die Schienenprofile 60E2 (UIC60), 54E4 (S54) und 49E5 (S49) sowohl mit Schienenneigung 1:40 als auch 1:∞ verwendet werden. Die Zusatzschienen bestehen immer aus 60E2 (UIC60). Zusätzlich kann an den Zusatzschienen eine Durchschubsicherung befestigt werden.

Die tatsächlich erforderliche Anzahl der Brems-elemente bzw. Zusatzbremsen, die Puffervariante, die Gründung des Bremsprellbocks und der Gleisverstärkung, die Verwendung einer

Gleisverstärkung, die Länge des Bremswegs oder sonstige Ausführungsbestimmungen sind vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Abhängigkeit des Einsatzortes und der betrieblichen Randbedingungen festzulegen.

II. Rechtliche Würdigung

Das Eisenbahn-Bundesamt ist auf Grund des § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEVVG) vom 27.12.1993 (BGBl. I Seite 2378, 2394, in der aktuellen Fassung) § 5 Abs. 1 und 1e Nr. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27.12.1993 (BGBl. I Seite 2378, 2396, 1994 I S. 2439, in der aktuellen Fassung) in Verbindung mit § 26 Abs.1 und Abs. 3 der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) als Aufsichtsbehörde sachlich zuständig und ermächtigt für die Erteilung von Zulassungen und Zustimmungen im Einzelfall für Bauprodukte und die Anwendung von Bauarten bei den Eisenbahnen des Bundes.

Diese Gleisverstärkung wurde mit Bescheid 21.61-21izbo/023-2101#006-(504/18-Zul) vom 01.10.2018 für die Verwendung mit bis zu 12 Bremsselementen zugelassen. Aufgrund von Änderungen in der Befestigung der Zusatzschienen und der Verwendung einer Durchschubsicherung musste eine neue Zulassung erteilt werden.

Auf der Grundlage des derzeitigen Erkenntnisstandes kann die Zulassung erteilt werden, weil die bautechnischen Prüfungen von Dr.-Ing. Jürgen Uhlendahl, ein vom EBA anerkannter Prüfer für bautechnische Nachweise im Eisenbahnbau, Tätigkeitsbereich Stahl- und Verbundbau, gezeigt haben, dass aus statisch-konstruktiver Sicht keine Bedenken gegen die Gleisverstärkung bestehen.

Bei sachgerechter Ausführung und Qualitätsüberwachung bestehen keine technischen und sicherheitsrelevanten Bedenken gegen den Einsatz in Betriebsgleisen der Eisenbahnen des Bundes.

Die Zulassung ist auf längstens 5 Jahre befristet gemäß § 26 Abs. 6 EIGV.

Die Anordnung der Nebenbestimmungen ist erforderlich, damit die gleiche Sicherheit gemäß § 26 Abs. 3 EIGV i.V.m. § 2 Abs. 1 und 2 EBO gewährleistet wird.

Für die Antragsbearbeitung werden Kosten gemäß § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVV in Verbindung mit der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrs-

verwaltung des Bundes (BEGebV) erhoben. Der Kostenbescheid ergeht mit gesonderter Post.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch eingelegt werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamts, Heinemannstr. 6, 53175 Bonn, oder bei einer der Außenstelle dieser Behörde einzulegen. Der Widerspruch kann auch auf elektronischem Weg durch De-Mail in der Sendevariante mit bestätigter Anmeldung nach dem De-Mail-Gesetz erhoben werden. Die De-Mail-Adresse lautet: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

gez. Dollowski

beglaubigt:



Anlage 1 zum Bescheid 21.60-21izbo/024-2101#015-(520/19-Zul) vom 07.08.2019

- Antrag auf Zulassung vom 18.02.2019 – Hr. Osterhoff;
- Unterlagen der Firma A. Rawie GmbH & Co. KG:
 - Erläuterungsbericht zum Antrag auf Zulassung vom 07.02.2019;
 - Ergänzung Nr. 1 zur Statischen Berechnung S113 Gleisverstärkung GV12 vom 09.02.2019;
 - Statische Berechnung S113 Gleisverstärkung GV12BE vom 09.02.2018;
 - Statische Berechnung S112 2-Loch-Klemmplatte Typ Rawie KL-2-100 vom 23.01.2016.
- Bautechnische Prüfungen von Dr.-Ing. Jürgen Uhlendahl, vom EBA anerkannter Prüfer für bautechnische Nachweise im Eisenbahnbau, Tätigkeitsbereiche Stahl- und Verbundbau:
 - Prüfbericht Nr. 1, Prüfnummer SU180510, Gleisverstärkung GV12BE vom 05.06.2018.
- Mitgeltendes Regelwerk der DB Netz AG
 - Technische Mitteilung TM 1-2017-10519 I.NPS 3 Ergänzung/Korrektur der Ril 800.0113, DB Netz AG, I.NPS 332, vom 24.07.2018;
 - Technische Mitteilung TM 2012-1672 I.NVT 3 Einzelfreigabe einer Mitteilung an die Hersteller von Bremsprellböcken, DB Netz AG, I.NVT 332, vom 21.12.2012;
 - DS 800.01 Abs. 47-52 „Gleisabschlüsse“ der DB Netz AG;
 - Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen (ZTV) für Gleisabschlüsse, DB-Dokumentennr. 17-P-0000-I.NPS332Bk-Isrp-019, vom 15.12.2017;
- Zeichnungen der Firma A. Rawie GmbH & Co. KG:
 - 55-044-000 Gleisverstärkung Typ GV12BE vom 24.01.2018;
 - 55-044-014 Gleisverstärkung Typ GV12BE mit Durchschubsicherung vom 07.02.2019;
 - 55-044-100 Querverbinder UIC60-UIC60 1:40 vom 29.01.2018;
 - 55-044-101 Querverbinder UIC60-UIC60 oN vom 29.01.2018;
 - 55-044-102 Querverbinder S49,S54 1:40 vom 29.01.2018;
 - 55-044-103 Querverbinder S49,S54 oN vom 29.01.2018;
 - 55-044-200 BI-Z 15x200x1820 UIC60-UIC60 1:40 vom 29.01.2018;
 - 55-044-201 BI-Z 15x197x1800 Steg 1:40 vom 29.01.2018;
 - 55-044-202 BI-Z 15x200x1820 UIC60-UIC60 oN vom 29.01.2018;
 - 55-044-203 BI-Z 15x190x1800 Steg oN vom 29.01.2018;
 - 55-044-204 BI-Z 15x200x1820 S49,S54-UIC60 1:40 vom 29.01.2018;
 - 55-044-205 BI-Z 15x200x1820 S49,S54-UIC60 oN vom 29.01.2018;
 - 80-001-307 Klemmplatte KL-2-100 für Schienenbefestigung;
 - A65-KS43b Klemmplatte Durchschubsicherung;
 - 80-001-509 Klemmplatte BI-Z für Zusatzschienenbefestigung;
 - 80-001-510 Klemmplatte Flach für Zusatzschienenbefestigung;
 - 80-001-511 Winkel Durchschubsicherung.