



Eisenbahn-Bundesamt

Zentrale

Komm.:						
Antwort:						
Eing. 29. Juli 2019						
Fr	Hg	Ost	Bu	EK		S
A	Lan	V	EDV	BR		re

Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

A. Rawie GmbH & Co. KG
Dornierstraß 11
49090 Osnabrück

Bearbeitung: Dr.-Ing. Franz Haban

Telefon: +49 89 54856- 561

Telefax: +49 89 54856- 599

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

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 21.06.2019

VMS-Nummer 3415354

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

21.60-21izbo/024-2101#014-(519/19-Zul)

Betreff: Antrag auf Zulassung der Gleisverstärkung Bauart GV34

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 GV34 beantragen, ergeht folgender

Bescheid:

- I. Ich erteile die Zulassung für die Gleisverstärkung der Bauart GV34 mit maximal 34 Bremsselementen bei den Eisenbahnen des Bundes.

Diese Zulassung ist befristet bis Ablauf des 30.06.2024.

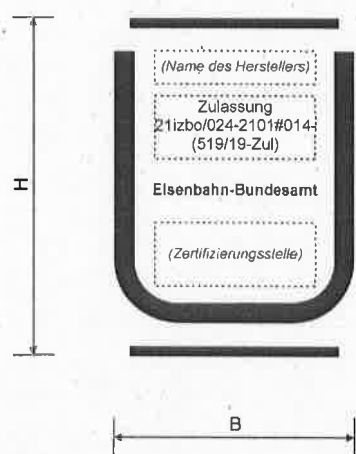
Dieser Bescheid besteht aus 6 Seiten und einer Anlage mit 1 Seite und darf nur vollständig verwendet werden.

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. Diese Gleisverstärkung GV 34 darf nur bei vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassenen und vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen freigegebenen Bremsprellböcken mit maximal 34 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 Bremsselementen 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 GV34 ist prinzipiell für Bremsprellbockbaureihen mit bis zu 34 Bremsselementen geeignet und entspricht damit der Gleisverstärkungsklasse GK 4.4

Die GV34 selbst besteht aus Verstärkungsträgern HEB 450 in Längsrichtung, die über Querträger HEB 200 (anstelle von Schwellen) verbunden sind. Die Verbindung zwischen Längsträger und Querträger kann entweder geschraubt oder geschweißt werden. Auf den Verstärkungsträger sind die Schienenbefestigungen für die Fahrschienen montiert. Hier können die Schienenprofile 60E2 (UIC60), 54E4 (S54) und 49E5 (S49) sowohl mit Schienenneigung 1:40 als auch 1:∞ verwendet werden.

Die tatsächlich erforderliche Anzahl der Bremsselemente 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 erstmalig mit Bescheid 21.61-21izbo/020-2101#019-(512/15-ZzB) vom 28.09.2015 für die Verwendung mit bis zu 32 Bremsselementen zugelassen. Aufgrund Änderungen in den Anforderungen der DB Netz AG soll diese Gleisverstärkung nun mit bis zu 34 Bremsselementen ausgerüstet werden.

Auf der Grundlage des derzeitigen Erkenntnisstandes kann die Zulassung erteilt werden, weil die bautechnischen Prüfungen von Prof. Dr.-Ing. Weyer, vom EBA anerkannter Prüfer für bautechnische Nachweise im Eisenbahnbau, Tätigkeitsbereich Stahl-, Massiv- und Verbundbau, gezeigt hat, dass aus statisch-konstruktiver Sicht keine Bedenken gegen die Gleisverstärkung bestehen und der Nachweis erbracht wurde, dass die zusätzlichen Kräfte durch die Erhöhung von 32 Bremsselementen auf 34 Bremsselementen sicher aufgenommen werden können.

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.

Die Technischen Regelwerke werden fortgeschrieben und sind in der jeweils gültigen neuesten Fassung anzuwenden.

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 Eisenbahnverkehrsverwaltung 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. Gäbler

beglaubigt:



- Antrag auf Zulassung vom 18.02.2019 – Hr. Osterhoff;
- Unterlagen der Firma A. Rawie GmbH & Co. KG:
 - Erläuterungsbericht zum Antrag auf Zulassung vom 14.02.2019;
 - Ergänzung Nr. 2 zur Statischen Berechnung S107 bei Verwendung der Gleisverstärkung GV32 als GV34;
 - Ergänzung Nr. 1 zur Statischen Berechnung S107 für Schweißverbindung vom 22.02.2016;
 - Statische Berechnung S107 „Gleisverstärkung für BRoS ZBA Halle“ vom 30.06.15;
- Bautechnische Prüfungen von Prof. Dr.-Ing. Weyer:
 - Prüfbericht Nr. 1: S150539 „Bremsprellbock im Richtungsgleis ohne Spitzensicherung (BRoS) - Gleisverstärkung“ vom 17.07.15;
 - Prüfbericht Nr. 4: S150539 „Bremsprellbock im Richtungsgleis ohne Spitzensicherung (BRoS) - Gleisverstärkung“ vom 19.03.2016;
- 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:
 - Zeichnung 55-030-010 „Gleisverstärkung, 54E4, 49E5, 1:40, geschweißt“ vom 01.11.2018;
 - Zeichnung 55-030-011 „Gleisverstärkung, 54E4, 49E5, 1:40, geschraubt“ vom 01.11.2018;
 - Zeichnung 55-030-012 „Gleisverstärkung, 54E4, 49E5, 1:∞, geschweißt“ vom 01.11.2018;
 - Zeichnung 55-030-013 „Gleisverstärkung, 54E4, 49E5, 1:∞, geschraubt“ vom 01.11.2018;
 - Zeichnung 55-030-014 „Gleisverstärkung, 60E2, 1:40, geschweißt“ vom 06.11.2018;
 - Zeichnung 55-030-015 „Gleisverstärkung, 60E2, 1:∞, geschweißt“ vom 01.11.2018;
 - Zeichnung 55-030-016 „Gleisverstärkung, 60E2, 1:40, geschraubt“ vom 08.11.2018;
 - Zeichnung 55-030-017 „Gleisverstärkung, 60E2, 1:∞, geschraubt“ vom 08.11.2018.