

Stadtbahnprogramm Halle (Saale)

Sicherungsanweisungen im Bereich der Gleisanlagen der HAVAG Fahren und Bauen, Trennung zwischen Arbeits- und Nachbargleis

Nachfolgende Anweisungen sind im Bereich der Gleisanlagen der HAVAG beim „Fahren und Bauen“ zwingend einzuhalten:

1. Sicherung der Beschäftigten vor Gefahren aus dem Bahnbetrieb

- 1.1. Das Arbeitsgleis ist durchgehend gesperrt. Für den Schutz der Beschäftigten vor Schienenfahrzeugen im Nachbargleis ist eine feste Absperrung oder bei ausreichenden Abstand mit mobiler Absturzsicherung (min. 1m Höhe) mit einem Mindestabstand von 1,55 m von der Gleisachse einzubauen.
- 1.2. In Teilbereichen der Baustelle, in denen die Sicherung mittels fester Absperrung oder bei ausreichenden Abstand mit mobiler Absturzsicherung (min. 1m Höhe) aus technologischen Gründen nicht möglich ist, ist das befahrene Nachbargleis zeitweise zu sperren. Dazu werden im Abstand von 10 m zur Arbeitsstelle beidseitig Sh2-Signale durch einen Sicherungsposten aufgestellt. Bei Annäherung einer Straßenbahn werden die im Gleisbereich tätigen Personen von einem Sicherungsposten mittels Ro2-Signal gewarnt. Wenn der Gleisbereich geräumt wurde und der profilfreie Stillstand der Baumaschinen sichergestellt ist, darf der Sicherungsposten das Signal Sh2 entfernen.
- 1.3. Beim Einsatz von Baumaschinen, die einen Abstand von 1,65 m zum Nachbargleis bei Schwenkbewegungen unterschreiten, wird durch die HAVAG eine Langsamfahrstrecke mit 10 km/h festgelegt. Die Langsamfahrstrecke ist durch die HAVAG mit einer entsprechenden Dienstanweisung an das Fahrpersonal anzuweisen.
- 1.4. Im Baubereich befindliche Baumaschinen, die unbeabsichtigt in den Gleisbereich geraten oder den Schutzabstand zum Quertragwerk unterschreiten können, sind grundsätzlich durch Überwachungsposten zu sichern. Der Bereich der Gefährdung wird durch den Beginn der ersten Höhenwarnbake signalisiert (siehe Pkt. 1.6).

Der Überwachungsposten hat die Schwenk- und Hebebewegung von Maschinen zu beobachten. Sollte die Maschine in das Lichtraumprofil geraten, sind herannahende Straßenbahnen mittels Sh3 (a-d) zum Nothalt zu bringen. Wird der Schutzabstand von 0,3 m zum Quertragwerk unterschritten, ist der Maschinenführer optisch und akustisch zu warnen. Der Schutzabstand von 1,0 m zum spannungsführenden Fahrdraht ist einzuhalten.
- 1.5. Für optische und akustische Warnsignale ist eine tägliche Wahrnehmbarkeitsprobe unter laufender Arbeit durchzuführen. Diese ist schriftlich durch das Sicherungspersonal zu dokumentieren. Sollten sich die Randbedingungen innerhalb eines Arbeitstages ändern, ist die Wahrnehmbarkeitsprobe zu wiederholen.
- 1.6. Zur besseren Sichtbarkeit sind die Querabspannungen der Fahrleitung im gesamten Baufeld mit Höhenwarnbaken zu kennzeichnen. Der maximale Abstand im Quertragwerk von 5 m darf nicht unterschritten werden! Die erste Warnbake ist mit einem Mindestabstand von 3,65 m zum Fahrdraht anzubringen. Die Überbrückung von Isolatoren ist auszuschließen.

- 1.7. Beschäftigte, die den Gleisbereich zum Erreichen der Arbeitsstelle kurzfristig betreten, sind nach der DA 04/A, Punkt 3 und 4, durch den Unternehmer zu unterweisen.
- 1.8. Bei Arbeiten unter eingeschalteter Fahrleitung ist der Schutzabstand von 1,0 m nicht zu unterschreiten!

2. Sicherung des Bahnbetriebes vor Gefahren aus der Arbeit

2.1. Arbeiten im Druck- und Stützbereich des Gleises (Bild 1)

2.1.1. Arbeiten im Stützbereich

Bei Arbeiten im Stützbereich des Gleises ist die Geschwindigkeit auf 40 km/h zu reduzieren.

2.1.2. Arbeiten im äußeren Druckbereich

Bei Arbeiten im äußeren Druckbereich ist eine Erstmessung der gegenseitigen Höhenlage und der Gleishöhenlage im Abstand von 5 m durchzuführen, zu dokumentieren und der HAVAG zu übergeben. Der Vordruck zur Dokumentation wird durch die HAVAG vorgegeben. Die Messpunkte sind über den Bauzeitraum zu sichern. Es wird durch die HAVAG eine Langsamfahrstrecke mit 10 km/h festgelegt. Die Langsamfahrstrecke ist durch die HAVAG mit einer entsprechenden Dienstanweisung an das Fahrpersonal anzuweisen.

Baubegleitend sind Kontrollmessungen durchzuführen. Die Kontrollmessungen haben je 30cm Abgrabungstiefe zu erfolgen oder auf Anordnung der Bauüberwachung.

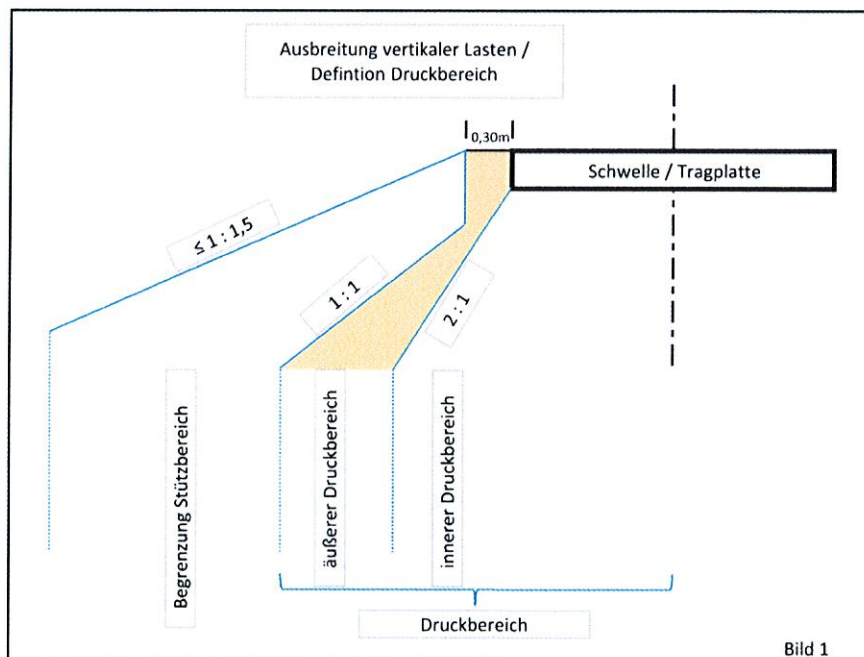
Bei einer **Abweichung der gegenseitigen Höhenlage von ≥ 3 mm** oder einer

Abweichung der Gleishöhenlage von ≥ 10 mm

gegenüber der **Erstmessung** ist umgehend der Betriebsleiter Straßenbahn, Herr Erhard Krüger (mobil: 0174-34 25 226) sowie der Abteilungsleiter Gleisbau, Herr Roland Sander (mobil: 0174-34 25 121) zu informieren.

2.1.3. Arbeiten im inneren Druckbereich

Bei Arbeiten im inneren Druckbereich mit einer Längenentwicklung über 1,0m ist, zusätzlich zu den Festlegungen unter 2.1.2, die Sicherung des Gleises gemäß Baubeschreibung und Leistungsverzeichnis herzustellen oder das Gleis durchgehend zu sperren.



- 2.2. An Gleisübergängen, die ausschließlich dem Baustellenverkehr dienen und nicht den Regelungen der StVO unterliegen, ist einseitig je Fahrtrichtung ein Andreaskreuz aufzustellen.

3. Zusätzliche Festlegungen

- 3.1. Im Bereich einer festen Absperrung ist die der Straßenbahn abgewandte Gleisseite so herzurichten, dass eine Evakuierung von Fahrgästen ermöglicht wird. Die Mindestbreite der Lauffläche beträgt 70 cm und schließt an den Fahrbereich der Straßenbahn an (1,15 m von Gleisachse).

4. Meldekette

Bei Vorkommnissen die im Zusammenhang mit dem Straßenbahnbetrieb ist folgende Meldereihenfolge unbedingt einzuhalten.

- I. Verkehrsleitstelle Havag 0345/ 581 52 53
- II. Betriebsleiter Havag 0174/ 342 52 26
- III. Zuständiger Vorgesetzter _____
- IV. Bauoberleitung Havag _____

aufgestellt:


Martin Kretzschmar
Projektingenieur HAVAG

bestätigt:


ppa. Erhard Krüger
Betriebsleiter BO Strab HAVAG