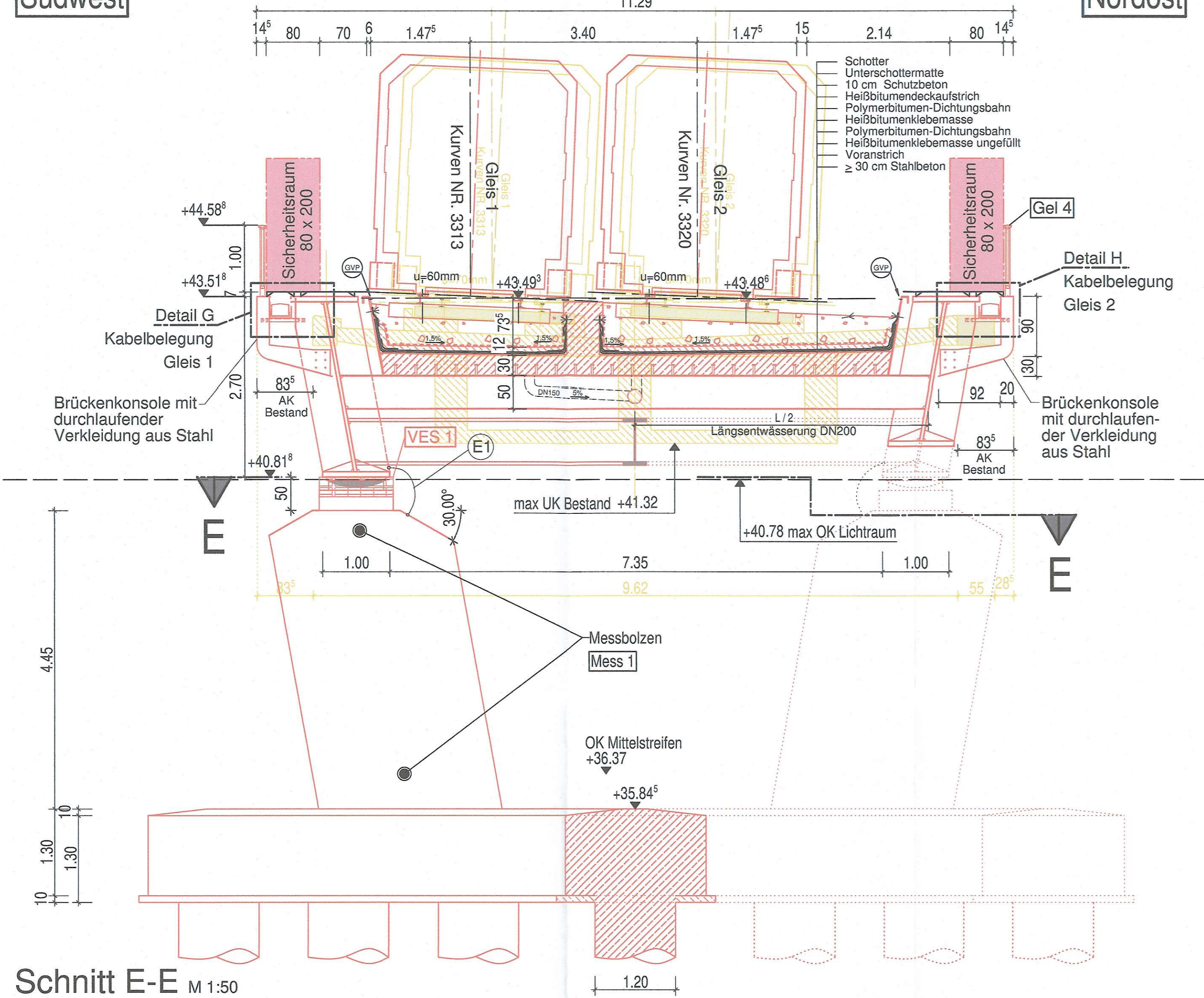


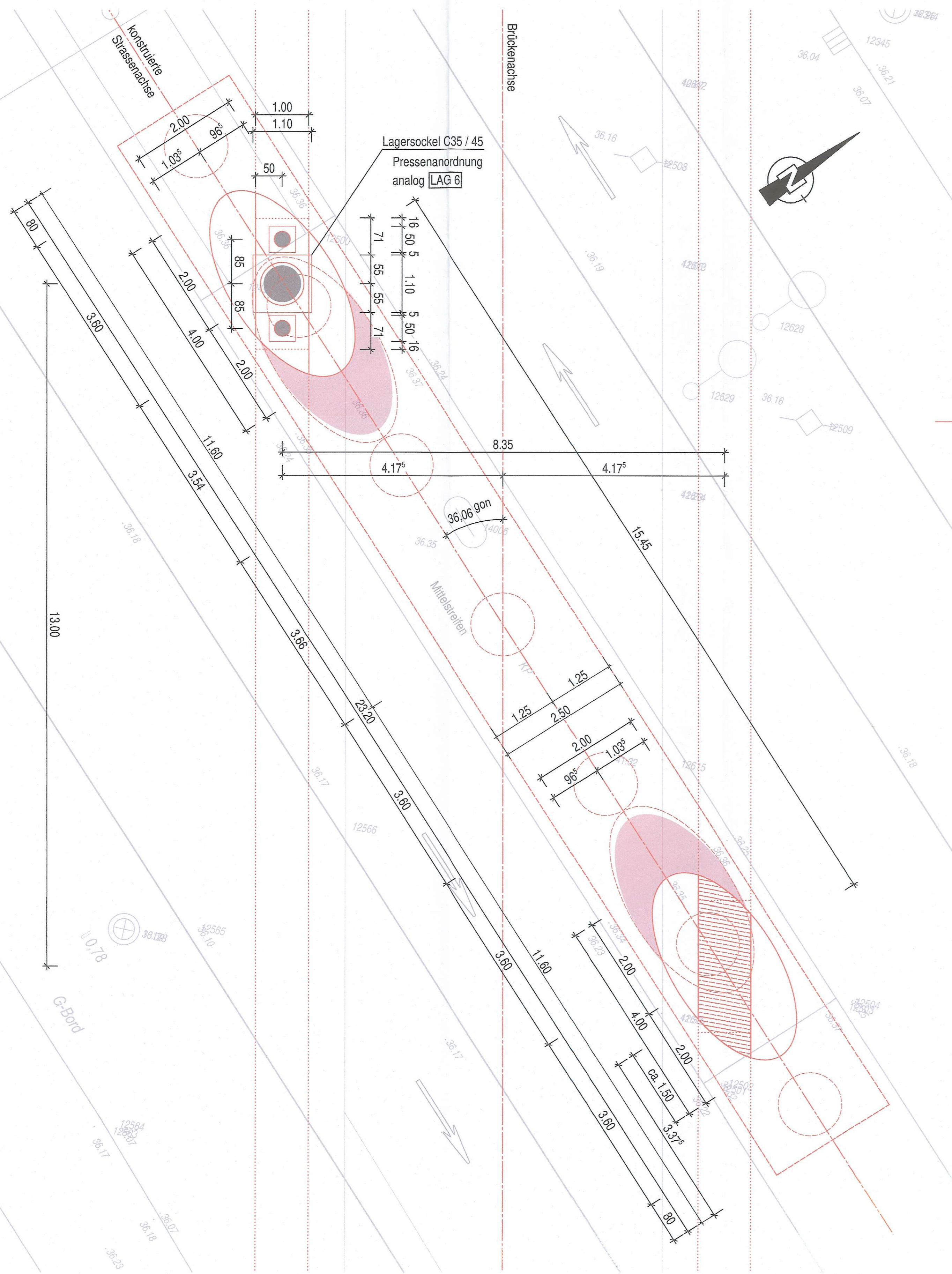
Regelquerschnitt B-B M 1:50

Südwest

Nordost



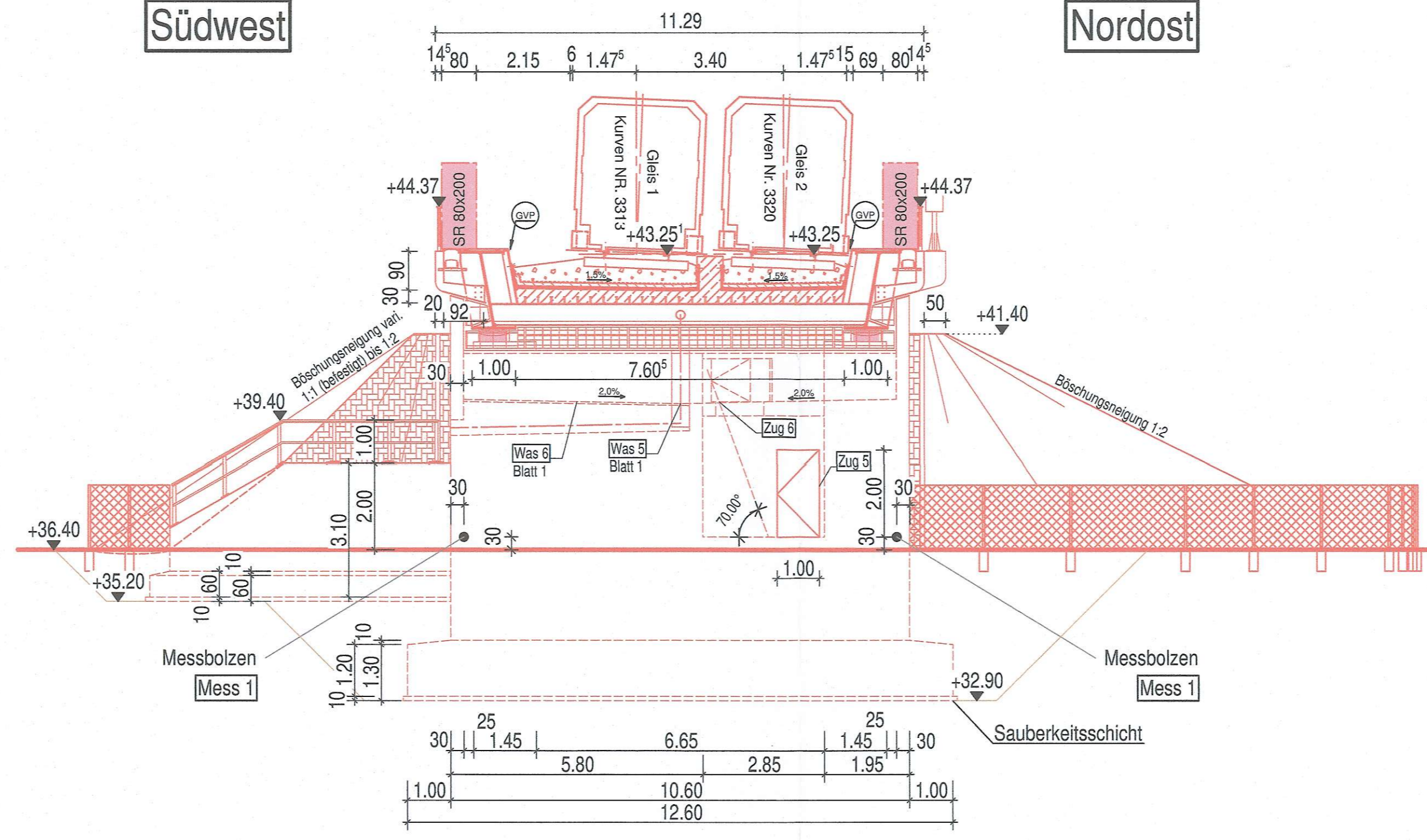
Schnitt E-E M 1:50



Widerlageransicht C-C M 1:100

Südwest

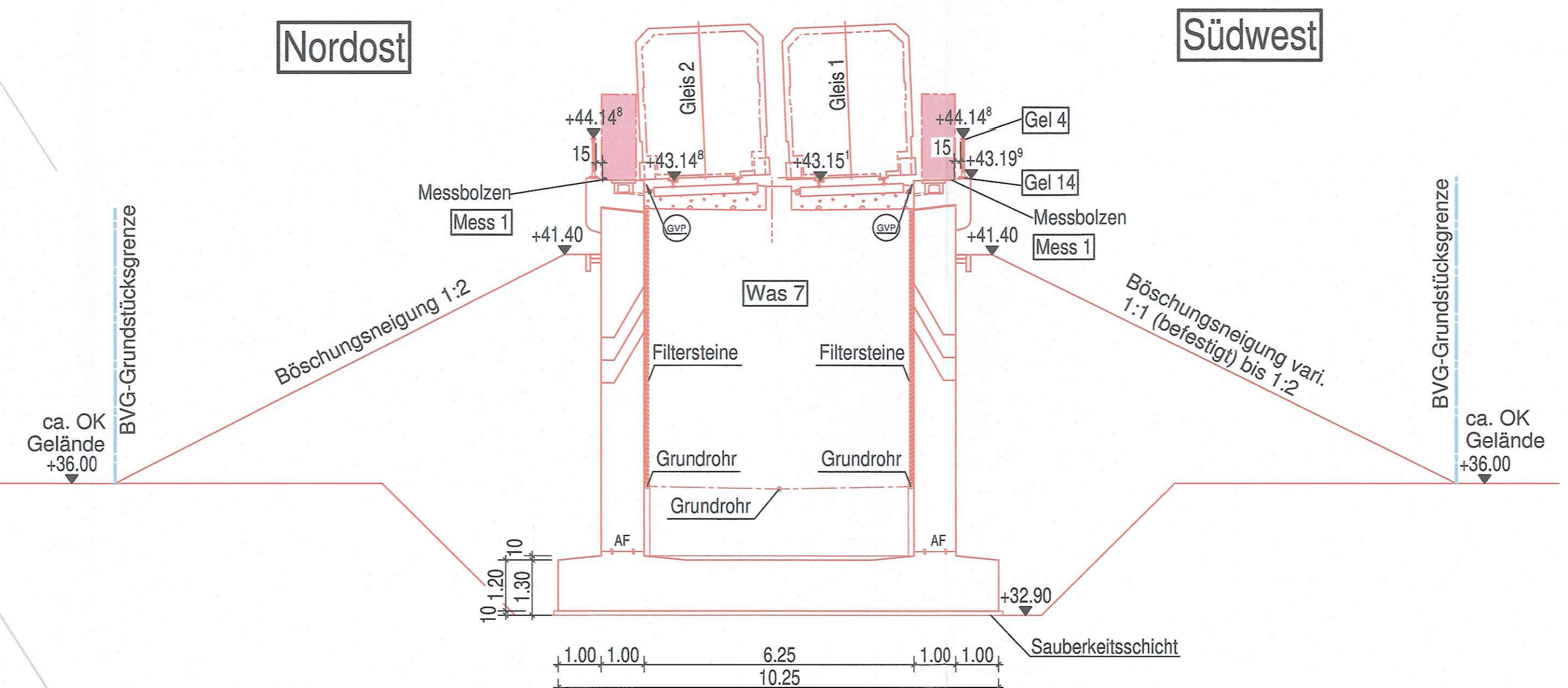
Nordost



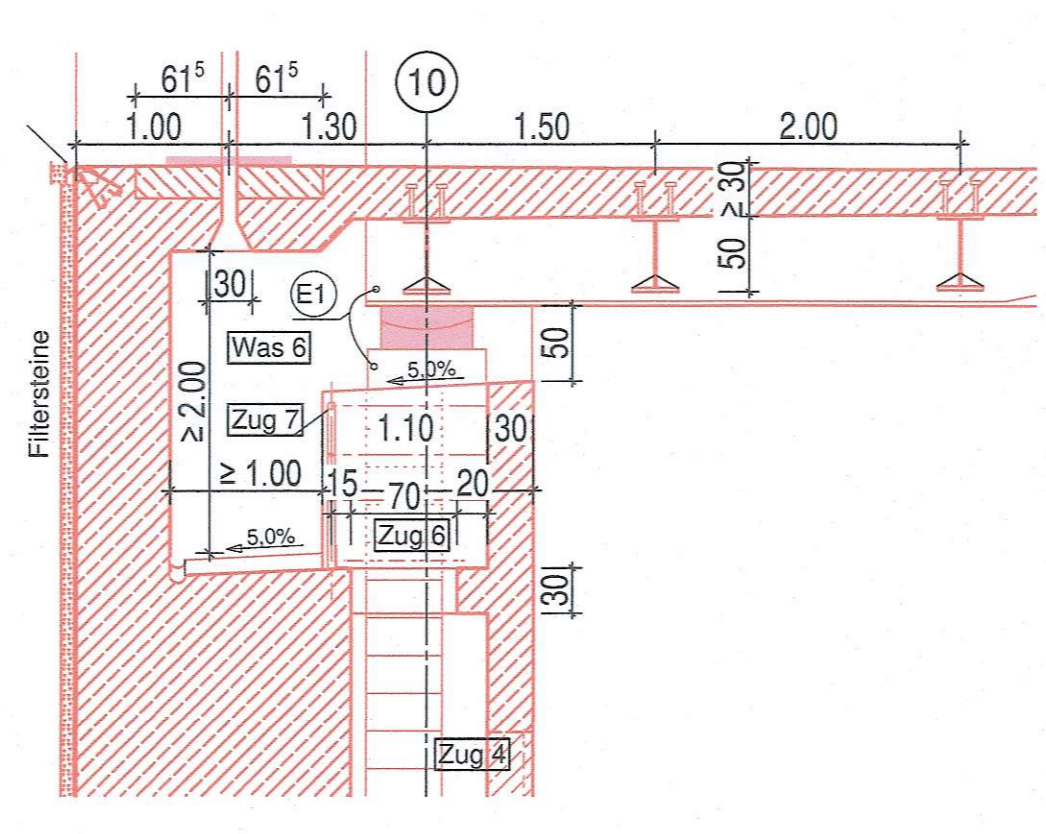
Widerlageransicht D-D M 1:100

Nordost

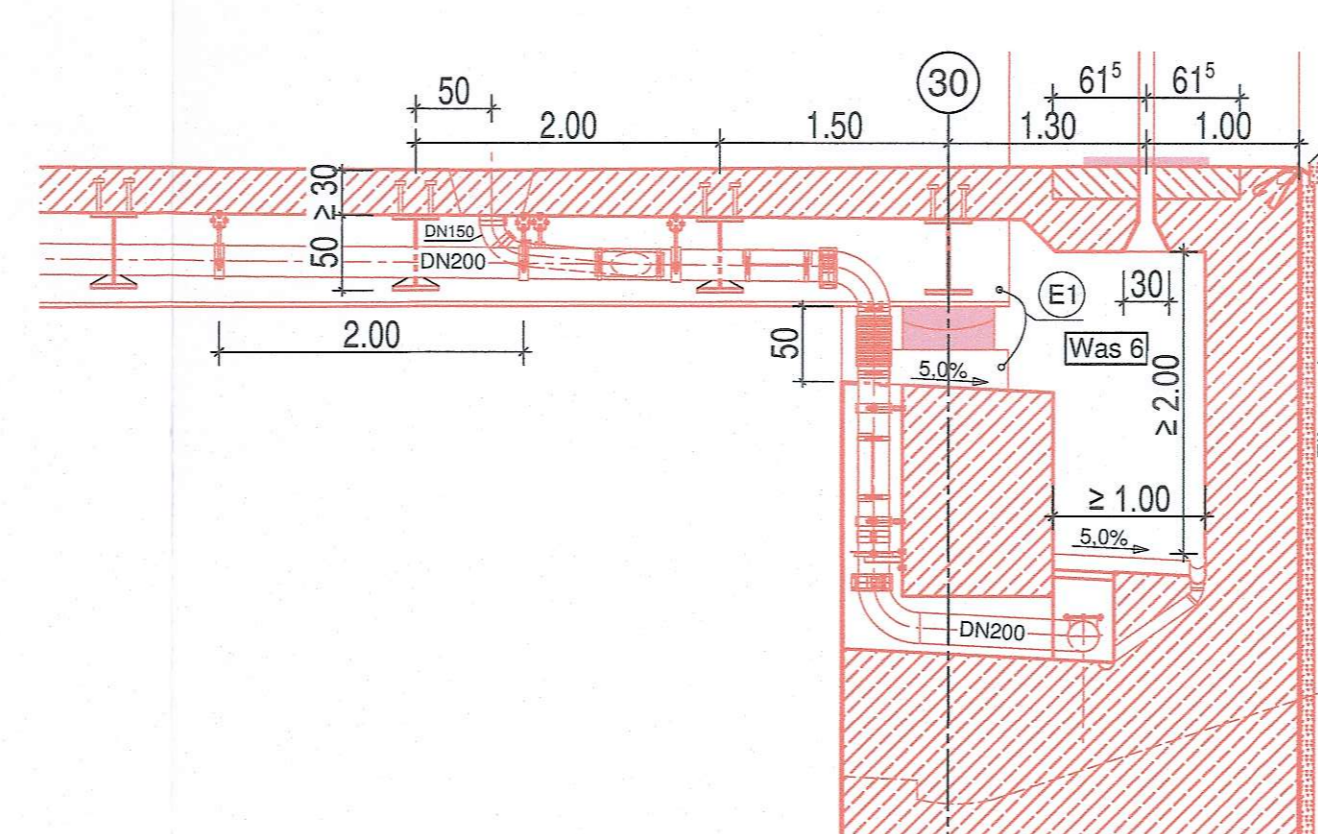
Südwest



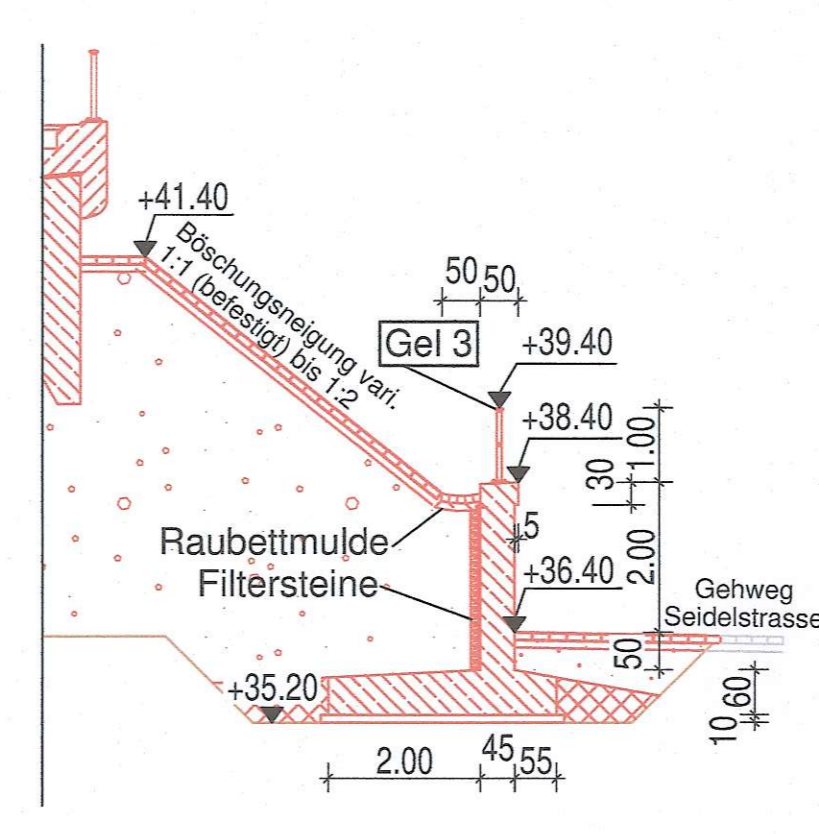
Detail I M 1:50



Detail J M 1:50



Schnitt F-F M 1:100



Legende

- Bestand
- Rückbau
- Neubau
- temporär
- äußere Grenze der vorhabens-trägereigenen Grundstücke

Zugehörige Pläne Unterlage 8	
Bauwerksplan 1 - AS; LS; GR	Blatt-Nr. Scha_OTI_GP201
Bauwerksplan 2 - RQ; WLA; WLR; Details	Blatt-Nr. Scha_OTI_GP202

Index	Änderung	Datum	Name	Freigabe
Betriebsleiter	Planfeststellungsbehörde Feststellungsbescheid Sensitivverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Berlin, den 11. April 2020		Zg-Nr. Scha_OTI_GP202	Prüfingenieur
Der Betriebsleiter U-Bahn				
Datum		Unterschrift		Datum
Freigabevermerk - BVG Projektleitung Einverstanden		Freigabevermerk - Planer Zur Ausführung freigegeben		Übereinstimmung mit der Ausführungsplanung geprüft
Datum		Projektj.		Datum

BVG BERLINER VERKEHRSBETRIEBE (BVG)
Anstalt des öffentlichen Rechts
Bereich Infrastruktur
Bautechnische Anlagen

Für die Richtigkeit der Planungsunterlagen verantwortlich:
Auftragnehmer / Planverfasser

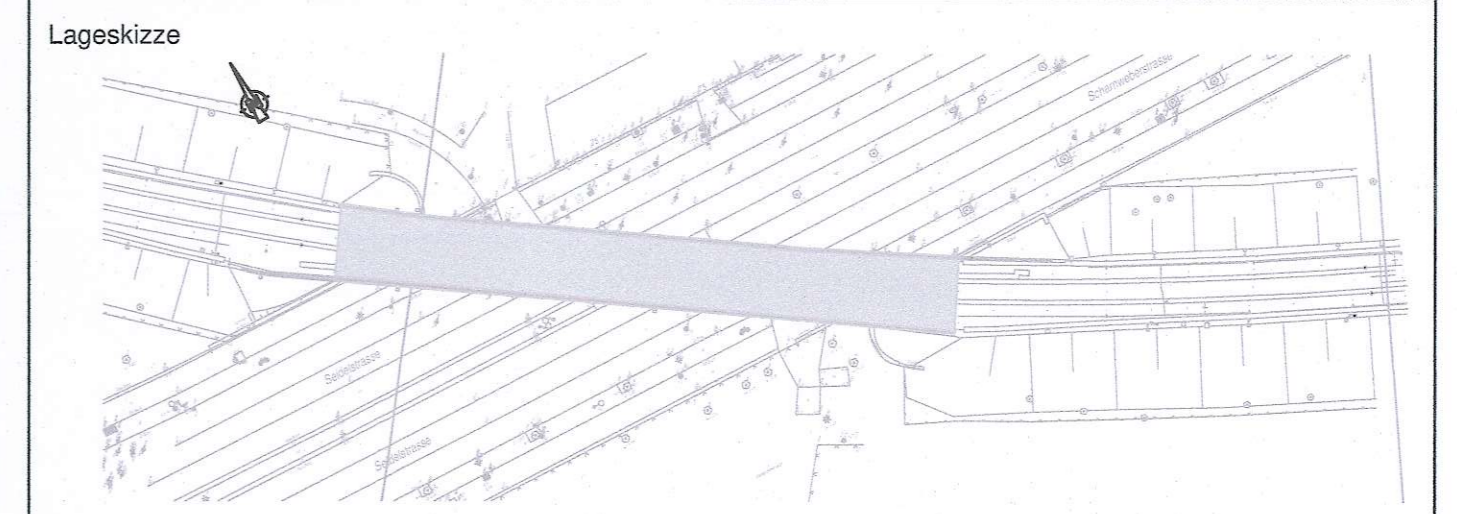
KREBS+KIEFER
Ingenieurbüro
Zienerstraße 24 | 10527 Berlin
T 030 217342-0 | F 030 217342-11

Die Übereinstimmung der Zeichnung mit der Ausführung wird bestätigt.
Für den Auftraggeber (Bauüberwachung)

Für den Auftragnehmer (Bauherr)

Datum

Unterschrift



Zg-Nr.: Scha_OTI_GP202	Planungsphase: Genehmigungsplanung	OP
Dateiname: Scha_OTI_SPS2_19522_BP-eng	Projekt: U6 Bauwerk C 519 Brücke Seidelstraße	
Maßstab: 1:100 / 1:50	Bauwerk: Ersatzneubau	
Blattgröße: HxB = 841 / 1189 (1.00m²)	Bauwerk: Bauwerksplan 2	
Projekt-Nr.: A27853	Regelquerschnitt; Widerlageransicht; Widerlagerückansicht; Details	
Bauwerksk.: C 519	Techn. Platz: WUV-OTI-STR2	Örtlichkeit: Strecke_Scha_OTI
		Strecke: Linie U6

(GVP) Es sind Gleisvermarkungspunkte (Gleisfestpunkte) am Bauwerk durch Anordnung von Messbolzen vorzusehen. Diese befinden sich im Abstand von rund 10,0 m auf beiden Gleisseiten am Haupttragwerk (Stahlüberbau).

- Brücke ist auf Bauwerkserte zu legen!
- Gleise müssen isoliert geführt werden.
- EKS zur Potentialtrennung nötig.

Alle Bewehrungsseisen der Betonbauelemente (Wände, Böden, Stützen, Decken etc.) müssen elektrisch leitend und stromtragfähig verbunden werden, dazu gehört auch die Verbindungen der alten mit der neuen Bewehrung. Gemäß BOSTrab §3, §30 Abs. 4 und 12, BOSTrab-Tunnelbauichtlinien, EN 50122-2 Pkt. 7. Hierzu muss ein zusätzliches Erdungsseisen als Flachseisen 40x5mm oder ein d16mm Rundseisen eingebracht und mit Abstand von ca. 1,0m mit den querenden Bewehrungsseisen verschweißt oder mit Klemme Art. 308 046 oder 308 040 (Fa. Dehn & Söhne) verbunden werden. Die querenden Bewehrungsseisen sollen wiederum mind. je Meter mit anderen querenden Eisen intensiv verdrödet werden. Dehnungsfugen sind mit Verbindungselementen zu versehen. Die innere Erdung ist vor dem Betonieren durch eine EFK von VBI-BM53 oder VBF-EA BVEFK VBF & VBI abzunehmen. Die Prüfung ist Bestandteil der Betonierfreigabe.

(E1) Erdungsfestpunkt M10 oder M12, 50 mm Auflagefläche, Anschlussader Cu min. 1x70mm² ca. 500 mm lang und einem Anschlusspunkt zum anschweißen oder mit Klemme Art. 308 046 oder 308 040 (Fa. Dehn & Söhne) an Bewehrung anklammern.