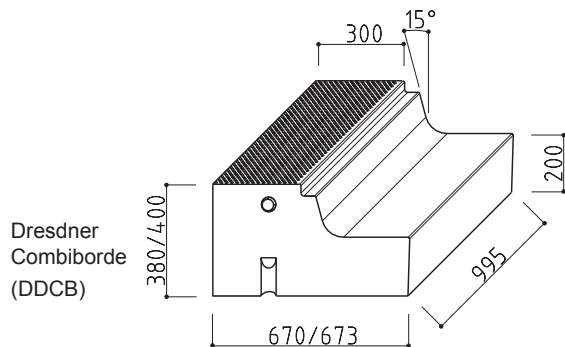


### Einbauhinweise für Dresdner Combiborde DDCB 18 und DDCB 20



Die angelieferten Combiborde sind vor dem Verlegen auf der Baustelle auf eventuelle Abplatzungen und sonstige Beschädigungen zu prüfen. Beschädigte Combiborde sind nach Abstimmung mit der Bauleitung nicht einzubauen.

Grundsätzlich ist vor dem Verlegen des Combibordes der Gleisoberbau einschließlich der Kammverfüllung fertigzustellen.

Zur Gewährleistung einer langen Nutzungsdauer dieser Stahlbetonelemente beachten Sie bitte folgende Einbauhinweise:

#### 1. Herstellung und Anforderungen an den Unterbau

Als Unterbau für die Combiborde dienen

- bei der Oberbauform „Feste Fahrbahn mit W-Befestigung, Bauart Dresden“ die Tragschicht aus C20/25 (vgl. Einbauhinweise der DVB AG zu dieser Oberbauform)
- bei der Oberbauform „Feste Fahrbahn auf Tragschicht mit Unterguss und Spurhaltern“ entweder die Betontragschicht aus C30/37 oder die Asphalttragschicht 0/16 C mit einem Bitumen 50/70
- bei Bushaltestellen ein Fundamentbalken aus Beton C30/37.

Für das Erdplanum soll ein Verformungsmodul von 45 MN/m<sup>2</sup> und für die Frostschuttschicht (Sohlfuge Fundament) 100 MN/m<sup>2</sup> erreicht werden.

Die Auflagerflächen für den Combibord müssen griffig und frei von trennenden Substanzen sein. Betonaullagerflächen sind vor dem Einbringen des Combibordklebers bis zur Sättigung vorzunässen. Die Dicke des Betontragbalkens oder der Asphalttragschicht für den Combibord wird durch die Stärke der Tragschicht für den Gleisoberbau bestimmt. Die Breite beträgt 77 cm bei Straßenbahnhaltstellen; bei Bushaltestellen 87 cm. Damit ist gewährleistet, dass der Tragbalken oder die Asphalttragschicht 10 cm breiter als das Borelement hergestellt werden. Der Betontragbalken ist auf frostsicheren Baugrund auszuführen.

#### 2. Verlegetechnologie

Der zu verlegende Busbord wird vom Hersteller auf Paletten auf die Baustelle geliefert. Die Aufnahme der Borelemente von der Transportpalette und die Verlegung (waagerechte lagemäßige Ausrichtung) auf den Unterbau erfolgt mittels einer Elementzange als Anschlagmittel (z.B. Typ CEZ) oder Vakuumhebeteknik.

Die Höhenjustierung kann z.B. durch Keile vorgenommen werden.

**3. Herstellen des Kraftschlusses zwischen justiertem Busbord und Unterbau**

Der Spalt zwischen der Unterkante des Busbordes und der Oberkante des Tragbalkens bzw. der Asphalttragschicht wird mit dem vom Hersteller des Bordes mitgelieferten hochfließfähigen mineralischen Busbordkleber (Spalt mind. 2,5 cm und max. 3,5 cm stark) vollflächig durch Untergießen geschlossen.

Der Busbordkleber ist gemäß den Technischen Merkblättern der Hersteller zu verwenden.

In der Praxis hat sich für die hohlraumfreie Ausführung des Vergussganges bewährt, um die erreichbaren Seiten des Betonelementes einen Damm z. B. aus Sand, ca. 5 cm hoch, anzulegen.

Dadurch wird ein Staudruck auf die Vergussmasse erzeugt.

Über den in diesem technologischen Schritt noch vorhandenen Spalt zwischen Schienenkammer und Bordvorderseite ist das ordnungsgemäße Untergießen durch augenscheinliche Prüfung zu beobachten.

**4. Trennschnitte an Combiborden**

Trennschnitte an Busborden bei bautechnischer oder -technologischer Notwendigkeit sind fachgerecht im Nassschnittverfahren von einer Fachfirma auszuführen. Die Schnittflächen sind fachgerecht nachzubehandeln.

**5. Fugen an den Stirnflächen der Combiborde**

Die Combiborde sind so zu verlegen, dass durch den Abstandhalter an der Stirnseite eine 3 mm breite Querruge entsteht. Abstandhalter sind am Element angebracht.

Die Fugen sind mit einem elastischen polysulfidhaltigen Fugendichtstoff frühbeständig nach DIN 18540 5 cm tief zu verschließen.

Die Querrugen des Dresdner Combibordes sind in einer Linie mit den Querrugen eventueller Bahnsteigplatten anzuordnen.

**6. Fugenausbildung Längsfuge zwischen Busbord und Bahnsteig**

Zwischen Combibord mit einer Querneigung von 0 % und der Bahnsteigplatte mit 2 bis 3 % Querneigung entsteht eine Keilfuge von ca. 1 mm an der Unterkante und ca. 10 mm an der Oberkante der 15 cm starken Bahnsteigplatte.

Diese Fuge ist mit einem nichtsaugenden Material klemmend zu hinterfüllen (z.B. PE-Rundprofil, geschlossenzellig). Die Haftflächen sind mit einem Haftgrund (Primer) vorzubehandeln.

Anschließend ist die Fuge mit einem polysulfidhaltigem Dichtungsmaterial (z.B. ASODUR-TKF 25 DD; Fa. SCHOMBURG GmbH) abzudichten. Dabei ist darauf zu achten, dass die zu dichtenden Fugen frei von losen Bestandteilen sind.