

Stadt Eschweiler
 Der Bürgermeister
 660 Abteilung für Straßenraum und Verkehr

Vorlagen-Nummer
302/15

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge

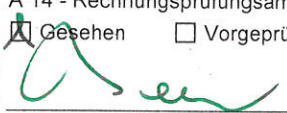

Sitzungsdatum

1. Beschlussfassung	Rat der Stadt Eschweiler	öffentlich	28.10.2015
---------------------	--------------------------	------------	------------

**Aufweitung Eisenbahnüberführung Feldenendstraße;
 hier: Eisenbahnkreuzungsvereinbarung mit der DB Netz AG**

Beschlussvorschlag:

Dem Abschluss der Vereinbarung wird zugestimmt und die Verwaltung wird mit der Durchführung der weiteren Verfahrensschritte zur Aufweitung der Brücke Feldenendstraße beauftragt.

A 14 - Rechnungsprüfungsamt <input checked="" type="checkbox"/> Gesehen <input type="checkbox"/> Vorgeprüft 		Datum: 22.10.15 I. V. 	
1	2	3	4
<input checked="" type="checkbox"/> zugestimmt <input type="checkbox"/> zur Kenntnis genommen <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> zurückgestellt	<input type="checkbox"/> zugestimmt <input type="checkbox"/> zur Kenntnis genommen <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> zurückgestellt	<input type="checkbox"/> zugestimmt <input type="checkbox"/> zur Kenntnis genommen <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> zurückgestellt	<input type="checkbox"/> zugestimmt <input type="checkbox"/> zur Kenntnis genommen <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> zurückgestellt
Abstimmungsergebnis		Abstimmungsergebnis	
<input checked="" type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> ja
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> nein
<input type="checkbox"/> Enthaltung	<input type="checkbox"/> Enthaltung	<input type="checkbox"/> Enthaltung	<input type="checkbox"/> Enthaltung

28.10.

Sachverhalt:

Die Eisenbahnüberführung (EÜ) Feldenendstraße liegt im Eschweiler Stadtteil Bergrath. Die überquerte Straße ändert in Höhe der EÜ ihren Namen von „Feldenendstraße“ nördlich der Überführung in „Kopfstraße“ südlich. Im Weiteren wird jedoch die bisher gebräuchliche Bezeichnung „Eisenbahnüberführung Feldenendstraße“ benutzt. Die Feldenendstraße / Kopfstraße ist eine der Hauptverbindungsstraßen zwischen der Eschweiler Innenstadt und dem Stadtteil Bergrath. Aufgrund der Engstelle durch die EÜ und der ursprünglich sehr niedrigen Durchfahrts Höhe wird sie jedoch hauptsächlich von PKW und Kleintransportern genutzt. Sie ist als Tempo 30 Zone ausgewiesen.

Durch die unmittelbare Nähe des Stadteilkerns Bergrath mit einer Grundschule und einem Kindergarten weist die Feldenendstraße / Kopfstraße ein relativ hohes Fußgänger- und Radfahreraufkommen auf.

Die EÜ Feldenendstraße bestand ursprünglich aus einem schmalen (ca. 4,50 m) und niedrigen (max. ca. 2,50 m) gemauerten Gewölbebauwerk. Im Jahr 2008 wurde über die bestehende EÜ eine neue Stahlkonstruktion gebaut und das vorhandene Gewölbe entfernt. Die neue Brücke wurde statisch unabhängig von dem bestehenden Bauwerk errichtet. Durch die wesentlich schlankere Konstruktion konnte die Durchfahrts Höhe auf 3,10 m erhöht werden. Die seitlichen Widerlager des alten Bauwerks wurden bis auf eine Höhe von ca. 2,00 m abgetragen und mit einer Betonabdeckung gesichert. Die ursprünglich vorhandene Durchfahrtsbreite blieb erhalten.

Durch den Abriss der alten Widerlager mit den anschließenden Flügelmauern kann die Durchfahrtsbreite so vergrößert werden, dass eine Straßenaufteilung analog der benachbart liegenden Straßenabschnitte mit beidseitig angeordneten Gehwegen ermöglicht wird.

Hierzu ist eine entsprechende Eisenbahnkreuzungsvereinbarung mit der DB Netz AG zu schließen (Anlage 1). Zur Vermeidung von Wiederholungen wird bzgl. der Details auf den Text der beiliegenden Vereinbarung verwiesen. Die Baumaßnahme wird in zwei Bauabschnitten durchgeführt:

Im ersten Bauabschnitt erfolgen die Abrissarbeiten der ursprünglichen Widerlager, parallel wird die Herstellung der vernagelten Spritzbetonwand erfolgen. Anschließend werden das Fundament für die Verklinkerung und die Verklinkerung der Bohrpfähle hergestellt.

Im zweiten Bauabschnitt erfolgt die Durchführung der Straßenbauarbeiten. Die Arbeiten werden insgesamt unter Vollsperrung der Feldenendstraße / Kopfstraße durchgeführt.

Die Arbeiten zum ersten Bauabschnitt sollen schnellstmöglich ausgeschrieben werden, die Ausschreibung der Straßenbauarbeiten (zweiter Bauabschnitt) erfolgt so zeitnah, dass diese unmittelbar nach Abschluss des ersten Bauabschnitts beginnen können.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Kosten zur Durchführung der Baumaßnahme werden auf ca. 207.000 € geschätzt. Bei dem bei Produkt 125410101 geführten Sachkonto 52420000 stehen hierfür finanzielle Mittel in Höhe von 170.000 € als Ermächtigungsübertragung zur Verfügung. Die restlichen Mittel in Höhe ca. 37.000,00 € stehen bei dem Sachkonto 52420100 in diesem Jahr zur Verfügung.

Personelle Auswirkungen:

Die Aufweitung der EÜ Feldenendstraße bindet als Pflichtaufgabe Arbeitskraft in der Abteilung 660.

Anlagen:

- Anlage 1: Eisenbahnkreuzungsvereinbarung
- Anlage 2: Erläuterungsbericht
- Anlage 3: Kostenschätzung Stand 30.09.2015
- Anlage 4: Übersichtsplan
- Anlage 5: Prinzipskizze
- Anlage 6: Lageplan
- Anlage 7: Querschnitt

Vereinbarung über eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme nach §§ 3, 12 EKrG

Zwischen der
DB Netz AG
vertreten durch den Regionalbereich West
vertreten durch die Produktionsdurchführung Köln
Brügelmannstraße 16 – 18
50679 Köln

- nachstehend **DB Netz AG** genannt -

und der
Stadt Eschweiler
vertreten durch den Bürgermeister
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

- nachstehend **Straßenbaulastträger** genannt -

wird gemäß § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

folgende Vereinbarung geschlossen:

§ 1 Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Die Feldenendstraße (Nr. 2170) von Eschweiler nach Bergrath kreuzt die Eisenbahnstrecke (Nr. 2600) von Köln nach Aachen in Bahn-km 54,780.
- (2) Die vorhandene Kreuzung ist als Eisenbahnüberführung hergestellt.
- (3) Beteiligte an der Kreuzung sind die DB Netz AG als Baulastträger des Schienenweges und die Stadt Eschweiler als Baulastträger der Straße.
- (4) Aus Gründen der Sicherheit und/oder der Abwicklung des Verkehrs verlangt der Straßenbaulastträger die Verbreiterung der Straße und Anpassung von Gehwegen.
- (5) Die Kreuzungsbeteiligten sind sich einig, dass es sich hierbei um die Änderung einer Kreuzung im Sinne der §§ 3, 12 Nr. 1 EKrG handelt.

§ 2 Art und Umfang der Maßnahme

- (1) Beschreibung der kreuzungsbedingten Maßnahme:
 - a) Die vorhandene Eisenbahnüberführung wird nicht verändert.
 - b) Die nicht mehr benötigten Widerlager und Flügel der ursprünglichen Brücke sollen abgerissen und die Straße dementsprechend verbreitert werden.
 - c) Die Bohrpfähle des neuen vorhandenen Bauwerkes werden verklinkert und mit Graffitischutz behandelt.
 - d) Die Böschungen werden durch eine vernagelte Spritzbetonwand gesichert.
- (2) (entfällt)
- (3) Im Übrigen gelten die nachstehend aufgeführten Anlagen, die Bestandteile dieser Vereinbarung sind. Darüber hinaus gelten die Unterlagen und Pläne, denen die Beteiligten schriftlich zugestimmt haben.
 - Anlage 1: Erläuterungsbericht
 - Anlage 2: Kostenzusammenstellung
 - Anlage 3: Ablösungsberechnung
 - Anlage 4: Übersichtsplan
 - Anlage 5: Prinzipskizze
 - Anlage 6: Lageplan (1:250)
 - Anlage 7: Regelquerschnitt (1:25)

§ 3 Öffentlich-rechtliches Zulassungsverfahren

Auf eine Planfeststellung bzw. eine Plangenehmigung nach dem Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW, § 38) für diese Maßnahme wird verzichtet.

§ 4 Planung und Durchführung der Maßnahme

- (1) Der Straßenbaulastträger¹ plant und führt die in § 2 Abs.1 Buchst. a) – d) aufgeführten Maßnahmen nach Maßgabe der „Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz“ (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 10/2014 vom 18.11.2014) durch.
- (2) Ergeben sich durch die Maßnahmen aus § 2 Einwirkungen auf Anlagen des anderen oder dessen Verkehr, wird der Baudurchführende vorher dessen Zustimmung einholen. § 4 (1) des EKrG bleibt hiervon unberührt.

¹ Wenn mehr als ein Straßenbaulastträger Maßnahmen plant/durchführt sind diese getrennt aufzuführen.

- (3) Die Realisierung der Maßnahme ist im Jahr 2016 vorgesehen. Der Baubeginn wird der DB Netz AG 8 Wochen im Voraus schriftlich angezeigt. Diese schriftliche Anzeige ersetzt nicht die Einhaltung der erforderlichen Fristen für die Anmeldung von ggf. benötigter Sperrpausen durch den Straßenbaulastträger. Weitere Einzelheiten, insbesondere zur zeitlichen Durchführung der Maßnahmen, werden im weiteren Schriftwechsel geregelt. Kurzfristig notwendige Änderungen des Bauablaufs werden dem jeweils anderen Kreuzungsbeteiligten unverzüglich angezeigt.
- (4) Während der Bauausführung wird die Straße zeitweise gesperrt. Der verbleibende Verkehr auf den sich kreuzenden Verkehrswegen wird während der Baudurchführung einschließlich Abnahme, Vermessung und Bauwerksprüfung so wenig wie möglich beeinträchtigt.

§ 5 Abnahme, Vermessung, Bestandsunterlagen

- (1) Das Verfahren hinsichtlich der Abnahme, Vermessung und Erstellung der Bestandsunterlagen erfolgt nach Maßgabe der „Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz“ (ARS Nr. 10/2014 vom 18.11.2014).
- (2) Für die Hauptprüfung der Eisenbahnüberführung und die erste Hauptprüfung der vernagelten Spritzbetonwand sind die DIN 1076 bzw. RL 804 und RL 836 der DB Netz AG zu beachten. Die Hauptprüfung erfolgt durch die Fachbeauftragten der DB Netz AG.
- (3) Der Straßenbaulastträger wird 6 Wochen vor der Abnahme zu einer gemeinsamen Begehung einladen und gleichzeitig den genauen Termin der Abnahme bekannt geben.
- (4) Der Status des geodätischen Datums (Referenzsystem und Projektion) wird zwischen den Kreuzungsbeteiligten wie folgt festgelegt:
Das geodätische Datum wird gemäß Ril 883.0020 als DB_REF festgelegt.
- (5) Die DB Netz AG erhält über den Rückbau der Widerlager, die Erstellung der vernagelten Spritzbetonwand und die Verklinkerung eine Bauakte (Papierform und eine digitalisierte). Die Bestandspläne und Bauakte sind nach Regelwerk der DB Netz AG zu erstellen. Die Pläne werden bis spätestens 3 Monate nach Fertigstellung übergeben.
Die Vorgaben zum Thema Bestandspläne sind in der EN ISO 7200, der TM 01-09 sowie den Ril 819, 823, 859, 885 geregelt.
- (6) Für digital erstellte Bestandspläne und Vermessungsunterlagen wird folgendes Format der erforderlichen Dateien festgelegt:
 - Nach Veränderungen sind die Gleisnetzdaten (zur Zeit im mdb-Format) einschließlich Ivmg-Plan zu liefern.
 - Bei Veränderungen der Topographie muss zur Zeit eine DBGIS-Bearbeitung erfolgen, damit der Iv1-Plan aktualisiert wird.
 - Bei der Veränderung von Engstellen ist eine Lichtraumdatendokumentation erforderlich.

§ 6 Kosten der Maßnahme

(1) Der Umfang der kreuzungsbedingten Kosten (Kostenmasse) wird unter Beachtung des § 12 EKrG, der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung (1. EKrV) sowie der dazu ergangenen und von den Kreuzungsbeteiligten eingeführten/anerkannten Durchführungsbestimmungen des BMVI ermittelt (u.a. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 8/1989 vom 17. Mai 1989 - StB 17/E 10/E 14/78.10.20/19 Va 89 – „Richtlinien zur Ermittlung und Aufteilung der Kostenmasse bei Kreuzungsmaßnahmen“).

(2) Die Kosten der Maßnahme (§ 2) betragen nach der als Anlage beigefügten „Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten“ voraussichtlich ca. 207 T€, einschließlich anfallender Umsatzsteuer und Verwaltungskosten.

Sie sind in voller Höhe kreuzungsbedingt und werden insoweit nach § 12 Nr. 1 EKrG vom Straßenbaulastträger getragen.

(3) Anfallende Umsatzsteuer gehört zur Kostenmasse.

(4) Bei der Berechnung der Personalkosten nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 der 1. EKrV sind die Kosten für das tatsächlich eingesetzte Personal anzusetzen (Schreiben des BMVI vom 18.09.95 - StB 17/E 11/E16/78.11. 00/27 Va 95).

Bewertungsgrundlage für die Eigenleistungen der DB Netz AG sind die örtlichen „Dispositiven Kostensätze“ (Dispo-Kosa) ohne Zuschläge. Sie stellen die Basis der Kostenrechnung der DB Netz AG dar, die vom Bund anerkannt wird. Die Kostensätze unterliegen der jährlichen Überprüfung durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer. Bei Bedarf werden die örtlichen Kostensätze für die in Betracht kommenden Leistungen von der DB Netz AG mitgeteilt (s. Rundschreiben (RS) BMVI - StB 15/7174.2/5-07/1220977 vom 10.06.2010).

Für die Berechnung der Personalkosten des Straßenbaulastträgers findet der in seinem Zuständigkeitsbereich für die Abwicklung von Schadensfällen gegenüber Dritten bei Beschädigung von Straßeneigentum für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen geltende Stundensatz Anwendung.

(5) Die Beteiligten werden Verwaltungskosten nach § 5 der 1. EKrV in Höhe von 10 v. H. der von ihnen aufgewandten kreuzungsbedingten Grunderwerbs- und Baukosten in Rechnung stellen. In ausdrücklicher Abweichung vom RS BMVI - StB 15/7174.2/5-14/2095549 vom 29.01.2014 erstattet der Straßenbaulastträger der DB Netz AG sämtliche von ihr für Mitwirkungs- und hoheitlichen Sicherungspflichten im Sinne des o.g. RS aufgewendeten Kosten.

(6) Nachweisbare Kosten für Betriebserschwernisse während der Bauzeit gehören (als Baukosten) nur zur Kostenmasse, soweit sie den Kreuzungsbeteiligten selbst entstehen (RS BMVI - S 16/78.11.00/13 B 03 vom 28.09.2004).

(7) (entfällt)

(8) (entfällt)

- (9) (entfällt)
- (10) (entfällt)
- (11) Die endgültigen Kosten ergeben sich aus der Schlussrechnung.

§ 7 Abrechnung

- (1) Das Verfahren zur Abrechnung der Kreuzungsmaßnahme zwischen den Kreuzungsbeteiligten erfolgt nach Maßgabe der „Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz“ (ARS Nr. 10/2014 vom 18.11.2014).
- (2) Die Kreuzungsbeteiligten übernehmen die Abrechnung für die von Ihnen durchgeführten Maßnahmen gemäß § 4 der Vereinbarung.
- (3) Die Schlussrechnung wird von dem Straßenbaulastträger erstellt; ebenfalls die endgültige Ablösungsberechnung.

§ 8 Grundinanspruchnahme

- (1) Der Straßenbaulastträger duldet die Kreuzungsanlage unentgeltlich auf Dauer gemäß § 4 Abs. 1 EKrG. Ein Grunderwerb findet insoweit nicht statt.
- (2) Die DB Netz AG gestattet dem Straßenbaulastträger während der Baudurchführung unentgeltlich die Inanspruchnahme seiner an die Kreuzungsanlage angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen.

Der Straßenbaulastträger verpflichtet sich, bei Inanspruchnahme dieser Flächen die verkehrlichen und betrieblichen Belange des anderen Kreuzungsbeteiligten angemessen zu berücksichtigen. Art und Umfang der Inanspruchnahme werden gemeinsam dokumentiert. Nach Beendigung der Bauarbeiten sind die genutzten Flächen unverzüglich in dem Zustand zurück zu geben, wie sie übernommen wurden; vorbehaltlich der Spritzbetonsicherung, welche auf dem Grundstück der DB Netz AG verbleibt.

- (3) (entfällt)
- (4) (entfällt)

§ 9 Erhaltung und Eigentum

- (1) Für die Erhaltung der Kreuzungsanlagen gilt § 14 EKrG.

Danach hat

- a) die DB Netz AG die Eisenbahnüberführung, die Verblendung und die Böschungssicherung
- b) der Straßenbaulastträger die Straßenanlagen zu erhalten.

- (2) Die technischen Anlagen der Straße (z.B. Beleuchtung) bleiben in der Erhaltungslast des Straßenbaulastträgers. Die Entwässerung der Straßenanlagen unterhalb der Eisenbahnüberführung gehört zu den Straßenanlagen.
- (3) Für Erhaltungsmaßnahmen, die Anlagen des anderen Beteiligten betreffen, wird dessen vorherige Zustimmung eingeholt, es sei denn, dass Gefahr im Verzuge ist. Dabei werden auch der Umfang der Mitbenutzung der Anlagen des anderen Beteiligten sowie ggf. erforderliche Sicherheitsvorkehrungen festgelegt.
- (4) Die Verkehrssicherungspflicht für die Anlagen und die Verkehrswege unterhalb der Eisenbahnüberführung obliegt dem Straßenbaulastträger.
- (5) Wenn ein Kreuzungsbeteiligter Anlagen des anderen Beteiligten erstellt, geht mit der Abnahme (§ 640 BGB/§ 12 VOB/B) die Verkehrssicherungspflicht auf den jeweiligen Erhaltungspflichtigen über. Sofern die gemäß Abnahmeprotokoll festgestellten Mängel zunächst der Verkehrsfreigabe/Inbetriebnahme entgegenstehen, übernimmt der Erhaltungspflichtige die Verkehrssicherungspflicht spätestens mit der Verkehrsfreigabe/Inbetriebnahme.
- (6a) Die Kreuzungsbeteiligten haben sich darauf verständigt, dass durch die schon durchgeführte Erneuerung der Eisenbahnüberführung kein Vorteilsausgleich von dem Straßenbaulastträger an die DB Netz AG zu entrichten ist.
- (6b) Die zukünftigen Erhaltungskosten für die vernagelte Spritzbetonwand, die Verblendung der Bohrpfähle und die Restnutzungsdauer des ursprünglichen Widerlagers werden der DB Netz AG nach § 15 Abs. 2 und Abs. 4 EKrG abgelöst.

Für die nach der verkehrsbereiten Fertigstellung erforderlich werdende Ablösungsberechnung sind die Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung – ABBV) sowie die dazu ergangenen Richtlinien (ARS Nr. 26/2012 StB 157174.1/4-1/1816030 vom 12.12.2012) maßgebend.

Die Kreuzungsbeteiligten haben sich darauf verständigt, eine vorläufige, vereinfachte Ablösungsberechnung zu erstellen. Diese ist unverbindlich und dient nur der Einplanung der voraussichtlich notwendig werdenden Haushaltsmittel. Der voraussichtlich anfallende Ablösungsbetrag wird von der DB Netz AG ermittelt und beläuft sich auf ca. 10.000 EUR.

§ 10 Sonstiges

- (1) Genehmigungen für die Verlegung von Leitungen und für den An- oder Einbau sonstiger Einrichtungen durch Dritte obliegen jedem Beteiligten für seinen Verkehrsweg. Jeder Beteiligte wird dafür Sorge tragen, dass dem anderen Beteiligten Gelegenheit gegeben wird, seine Interessen zu vertreten, wenn die Verlegung von Leitungen und der An- oder Einbau sonstiger Einrichtungen Auswirkungen auf Anlagen des anderen Beteiligten oder dessen Verkehr haben kann.
- (2) Der Straßenbaulastträger gestattet der DB Netz AG unwiderruflich die kostenfreie Einleitung des im Bereich des Brückenbauwerks anfallenden Oberflächenwassers in die Straßenkanalisation.
- (3) Der Straßenbaulastträger ist verpflichtet, die Ansichtsflächen im Bedarfsfall auf eigene Kosten zu säubern. Ausgleichsansprüche bzw. Ansprüche auf Vornahme entsprechender Maßnahmen gegenüber der DB Netz AG sind insoweit ausgeschlossen.
- (4) (entfällt)

§ 11 Änderung der Vereinbarung

- (1) Änderungen und Ergänzungen bedürfen der Schriftform.
- (2) Für den Fall der Änderung der technischen Planung in einer Zulassungsentscheidung nach § 3 verpflichten sich die Parteien zu einer Anpassung der Vereinbarung.

§ 12 Ausfertigungen

Diese Vereinbarung wird 2-fach ausgefertigt. Die Beteiligten erhalten je 1 Ausfertigung.

Eschweiler, den

Köln den

Duisburg, den

.....

.....

.....

Stadt Eschweiler
i. V. Gödde
Erster und Technischer
Beigeordneter

DB Netz AG
I.NP-W-D Köl
Alsbach

DB Netz AG
I-NF-W-F
Kirsch

Erläuterungsbericht

1. Allgemeines
2. Beschreibung der bestehenden Anlage
3. Beschreibung der geplanten Maßnahme
4. Durchführung der Baumaßnahme/ Beschreibung des Gesamtkonzeptes

1. Allgemeines

Die Eisenbahnüberführung (EÜ) Feldenendstraße liegt im Eschweiler Stadtteil Bergrath. Die überquerte Straße ändert in Höhe der EÜ ihren Namen von „Feldenendstraße“ nördlich der Überführung in „Kopfstraße“ südlich. Im weiteren wird jedoch der bisher gebräuchliche Name „Eisenbahnüberführung Feldenendstraße“ benutzt. Die Feldenendstraße / Kopfstraße ist eine der Hauptverbindungsstraßen zwischen der Eschweiler Innenstadt und dem Stadtteil Bergrath. Aufgrund der Engstelle durch die EÜ und der ursprünglich sehr niedrigen Durchfahrtshöhe wird sie jedoch hauptsächlich von PKW und Kleintransporter genutzt. Sie ist als Tempo 30 Zone ausgewiesen.

Durch die unmittelbare Nähe des Kernbereichs von Bergrath mit einer Grundschule und einem Kindergarten wird die Feldenendstraße / Kopfstraße auch rege durch Fußgänger und Radfahrer genutzt.

2. Beschreibung der bestehenden Anlage

Die EÜ Feldenendstraße bestand ursprünglich aus einem schmalen und niedrigen gemauerten Gewölbebauwerk. Im Jahr 2008 wurde über die bestehende EÜ eine neue Stahlkonstruktion gebaut und das vorhandene Gewölbe entfernt. Die neue Brücke wurde statisch unabhängig von dem bestehenden Bauwerk errichtet. Durch die wesentlich schlankere Konstruktion konnte die Durchfahrtshöhe auf 3,10 m erhöht werden. Die seitlichen Widerlager des alten Bauwerks wurden bis auf eine Höhe von ca. 2,00 m abgetragen und mit einer Betonabdeckung gesichert. Die ursprünglich vorhandene Durchfahrtsbreite von ca. 4,50 m blieb erhalten.

3. Beschreibung der geplanten Maßnahme

Um die Durchfahrtsbreite zu vergrößern, sollen die alten Widerlager mit den anschließenden Flügelmauern, die zur Böschungssicherung dienen, abgerissen werden. Um die neue Böschung zu sichern, ist vorgesehen, stattdessen eine vernagelte Spritzbetonwand einzubauen. Hierzu wird die vorhandene Flügelwand von oben herab streifenweise abgerissen und sofort die vernagelte Spritzbetonwand eingebaut. Dies geschieht in Abhängigkeit von den vorhandenen topographischen Verhältnissen in bis zu 5 Arbeitsgängen. Im Endzustand ist dann die Flügelwand entfernt und die Böschung wird komplett durch die Spritzbetonwand gesichert.

Anschließend werden die alten Widerlager unter der neuen EÜ abgebrochen. Die nun sichtbaren Bohrpfähle, die als Widerlager der neuen EÜ dienen, werden mit einem Klinker verkleidet und mit einem Gaffitschutz versehen. Die Höhe der Klinkerwand orientiert sich an der heute vorhandenen Abschlusshöhe der Widerlagerabdeckung, so dass die Brückenkonstruktion in Zukunft weiterhin kontrolliert werden kann und sogar besser als heutzutage zu erreichen ist.

Nach Abschluss der Arbeiten an den Flügelwänden und der alten Widerlager erfolgen die Straßenbauarbeiten. Die Fahrbahn der Feldenendstraße / Kopfstraße wird in den nördlich und südlich vorhandenen Anschlussbreiten von ca. 6,30 m durch die nun verbreiterte Eisenbahnüberführung gebaut und beidseitig ein Gehweg vorgesehen. Die Mindestbreite der Gehwege beträgt ca. 1,50 m.

4. Durchführung der Baumaßnahme/ Beschreibung des Gesamtkonzeptes

Die Baumaßnahme wird in zwei Bauabschnitten durchgeführt:

Im ersten Bauabschnitt erfolgen die Abrissarbeiten des ursprünglichen Widerlager, parallel wird wie schon oben beschrieben die Herstellung der vernagelten Spritzbetonwand erfolgen. Anschließend wird die Verklinkerung der Bohrpfähle hergestellt.

Es werden von der Deutsche Bahn AG zugelassene bzw. vorgegebene Materialien für die Verklinkerung und den Graffitienschutz verwendet. Die Abrissarbeiten erfolgen vibrationsarm, so dass die neu hergestellte Eisenbahnüberführung nicht beschädigt wird. Die Auswahl der an der Ausschreibung für diese Arbeiten beteiligten Firmen erfolgt in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG. Es werden ausschließlich Baumaschinen eingesetzt, deren Arbeitsbereich nicht über die Unterkante der Eisenbahnüberführung hinausgeht. Eventuelle Ausnahmen hiervon werden abgestimmt.

Im zweiten Bauabschnitt erfolgt die Durchführung der Straßenbauarbeiten. Die Arbeiten werden insgesamt unter Vollsperrung der Feldenendstraße / Kopfstraße durchgeführt. Auch hier sollen ausschließlich Maschinen zum Einsatz kommen, deren Arbeitsbereich nicht über die EÜ Feldenendstraße hinausreicht.

Die Arbeiten zum ersten Bauabschnitt sollen schnellstmöglich ausgeschrieben werden, nachdem die Vereinbarungen zur Baudurchführung zwischen der Deutschen Bahn AG und der Stadt Eschweiler unterzeichnet sind.

Die Ausschreibung der Straßenbauarbeiten erfolgt so zeitnah, dass diese unmittelbar nach Abschluss des ersten Bauabschnitts beginnen können.

Aufgestellt
R. Mommer

Gesehen
G. Handels

Aufweitung Brücke Feldenendstraße

Kostenschätzung

Stand 30.09.2015

I Ingenieurkosten

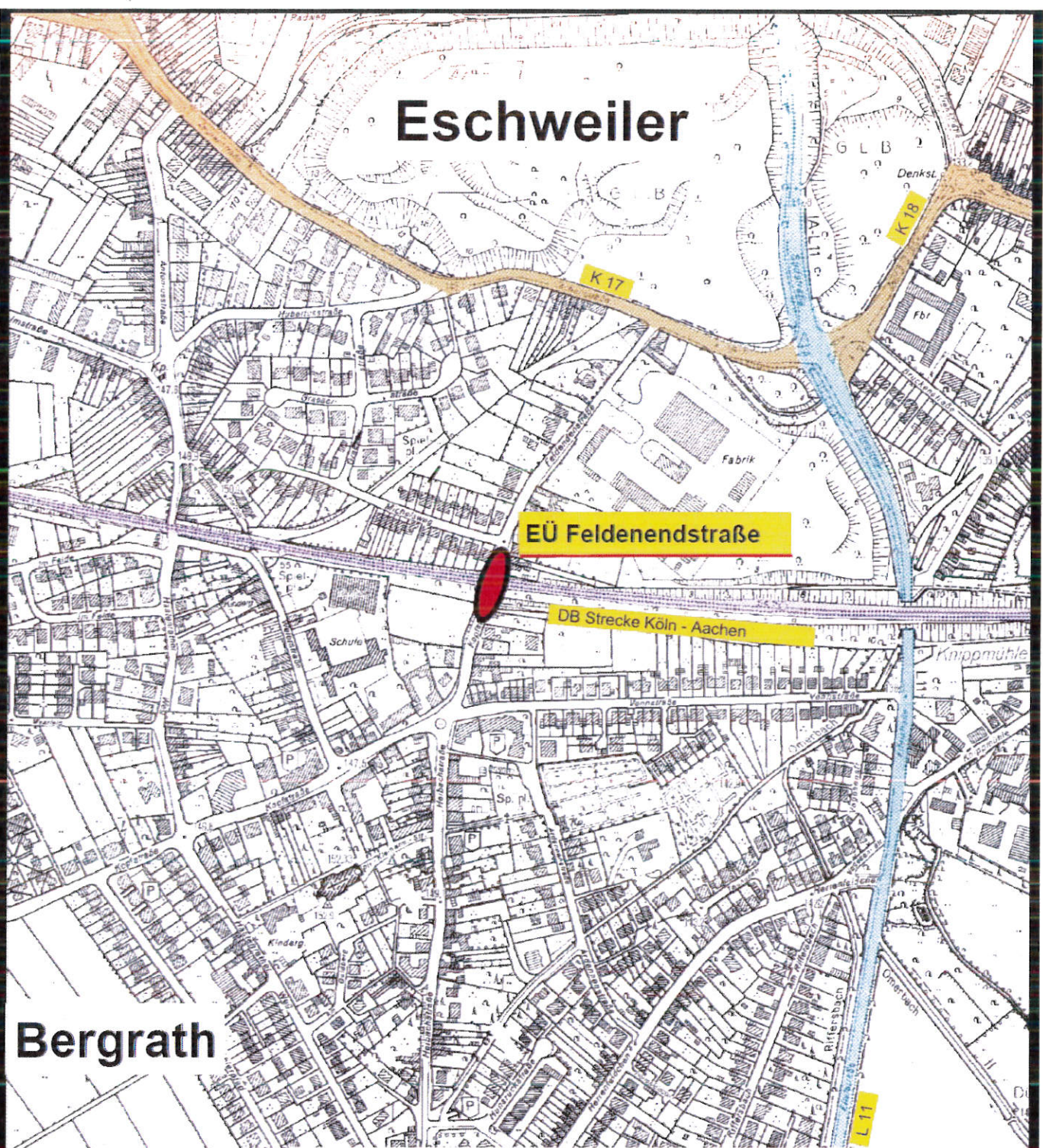
Planungs-/Bauleitungskosten geotechnische Sicherungsmaßnahme Ing.- Büro Dieler	10.000,00 €
Eigene Planungs-/Bauleitungskosten (Straßenbau, Beleuchtung)	20.000,00 €
Kostenanteil der Stadt Eschweiler für Leistungen der DB Netz AG sowie Dokumentations- und Genehmigungskosten geschätzt	15.000,00 €
Gesamtsumme Planungskosten brutto	45.000,00 €

II Baukosten

Geotechnische Sicherungsmaßnahme	45.000,00 €
Abbruch vorhandene Widerlager / Klinkervorsatz	20.000,00 €
Neubau Straße / Gehweg (ca. 600 qm incl. L-Steine zu Hs 38)	55.000,00 €
Umbau der Beleuchtungsanlage	5.000,00 €
Anpassung / Bepflanzung Grünflächen	5.000,00 €
Gesamtsumme Baukosten netto	130.000,00 €
zzgl. 5 % für Kleinleistungen und Unvorhergesehenes	6.500,00 €
Zwischensumme	136.500,00 €
zzgl 19 % MwSt	25.900,00 €
Gesamtsumme Baukosten brutto	162.000,00 €

Gesamtkosten brutto Aufweitung Brücke Feldenendstraße 207.000,00 €

Eschweiler



EÜ Feldenendstraße

DB Strecke Köln - Aachen

Bergrath



Stadt Eschweiler
Der Bürgermeister
 Abteilung für
Straßenraum und Verkehr

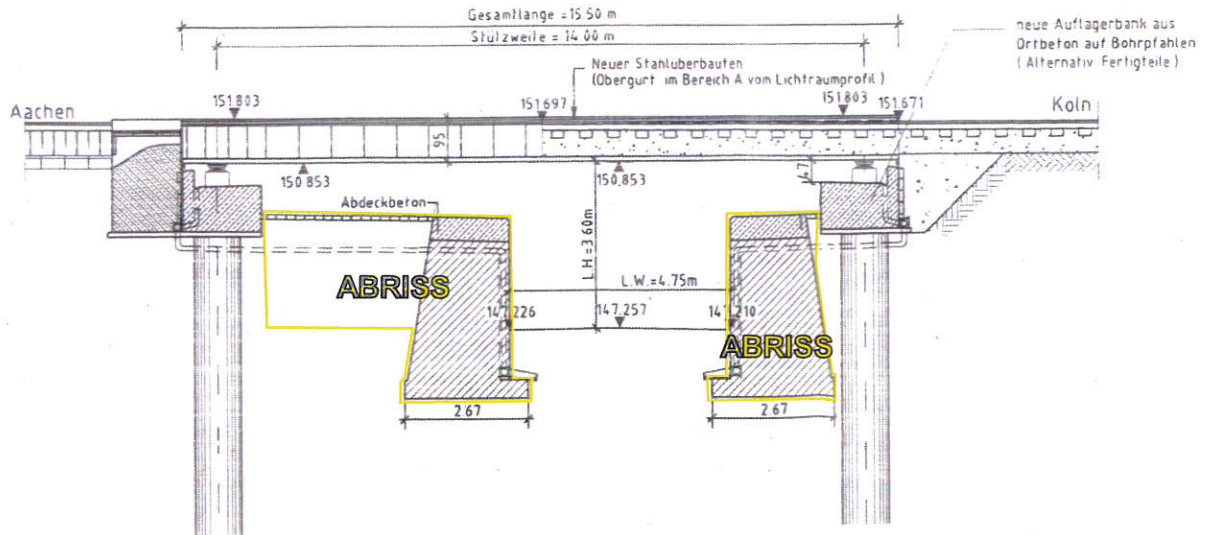
Anlage	4	Angeordnet: Abt. für Allg. Ordnung
Änderungen		Datum

Maßnahme	Datum	Unterschrift:	Gesehen
			Datum
			Gesehen
			Datum

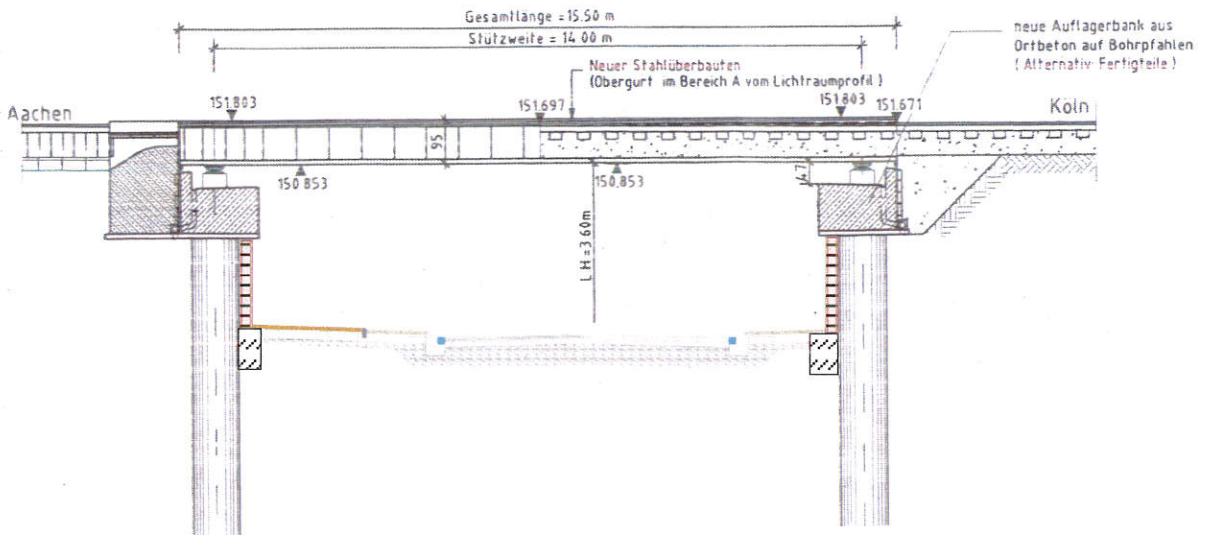
EÜ Feldenendstraße

Eschweiler den Gesehen: Leiter Trießbau- und Grünflächenamt	Bearbeitet:	Gezeichnet:	Darstellung:	Maßstab:
Dr.-Ing. Hartlich	Handels. Dipl.-Ing.	Mommer. Dipl.-Ing.	Übersichts- plan	ohne

Vorhandener Zustand

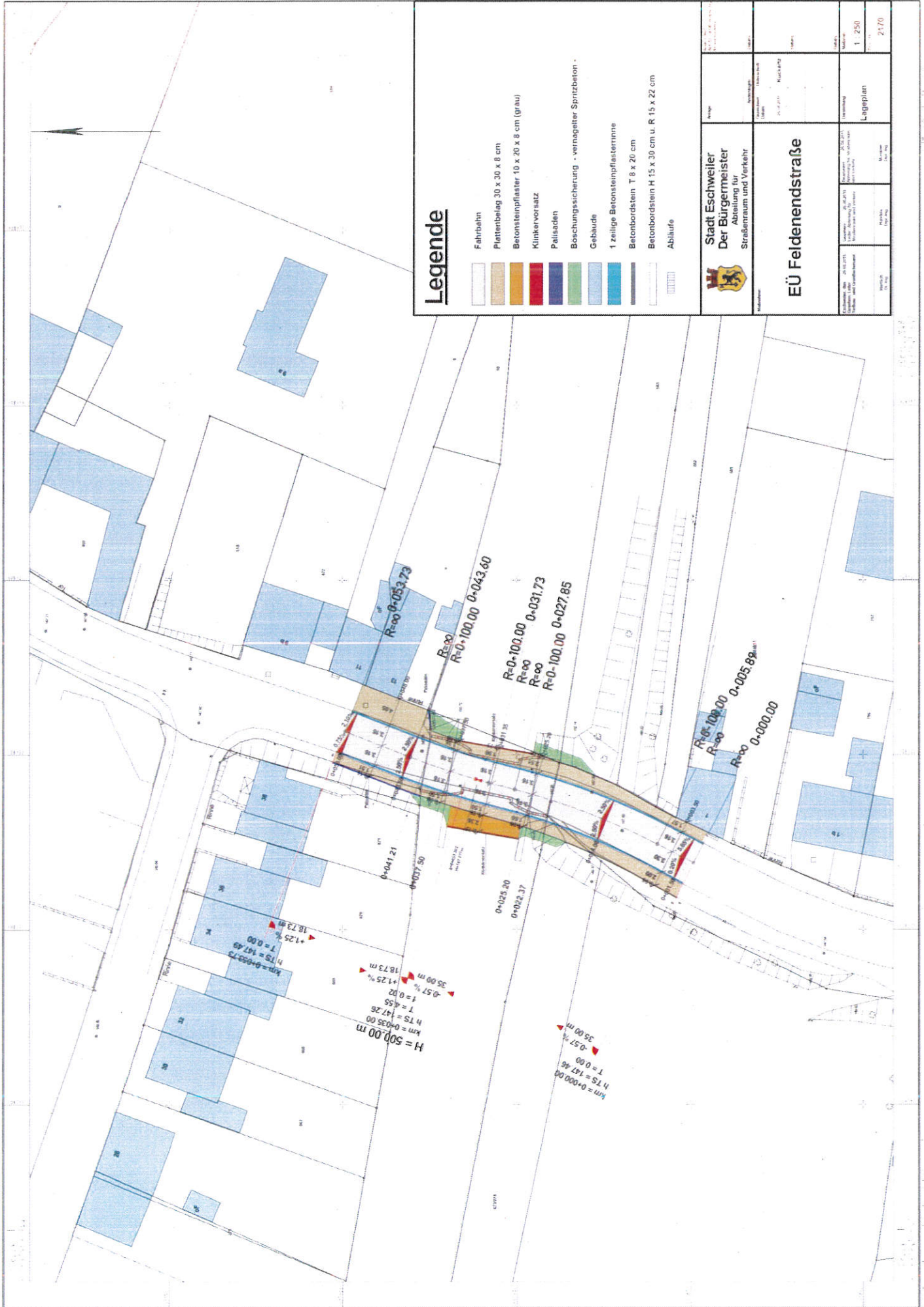


Geplanter Zustand




 <p>Stadt Eschweiler Der Bürgermeister Abteilung für Straßenraum und Verkehr</p>	Anlage: 5
	Änderungen
Maßnahme: <h1>EÜ Feldenendstraße</h1>	Darstellung: <h2>Prinzipskizze</h2>
	Maßstab: ohne

Anlage 6

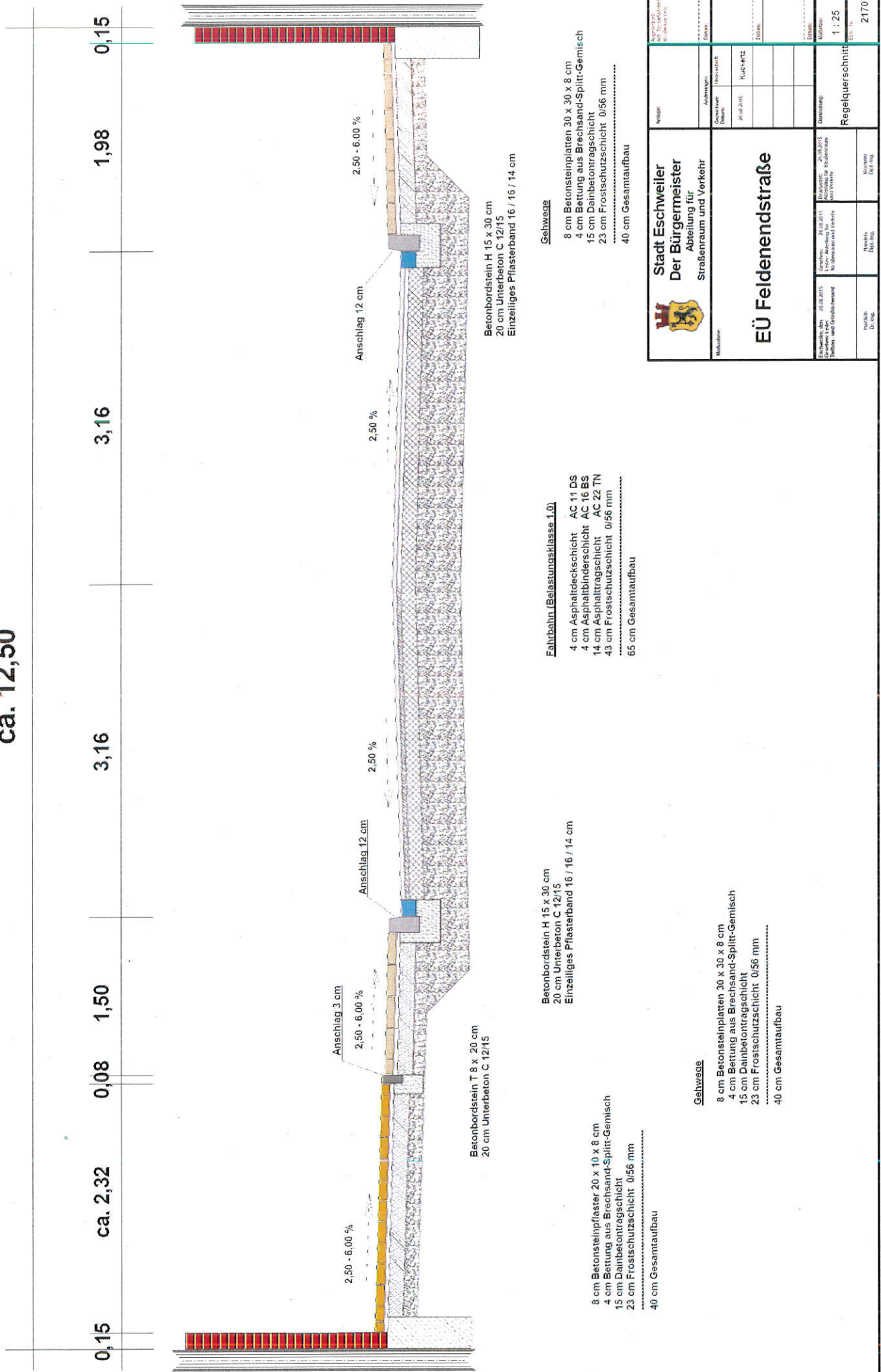


Legende

- Fahrbahn
- Plattenbelag 30 x 30 x 8 cm
- Betonsteinflaster 10 x 20 x 8 cm (grau)
- Klinkervorsatz
- Palisaden
- Boschungssicherung - vermagelter Spritzbeton
- Gelände
- 1-zellige Betonsteinflastermitte
- Betonbordstein T 8 x 20 cm
- Betonbordstein H 15 x 30 cm u. R 15 x 22 cm
- Abläufe

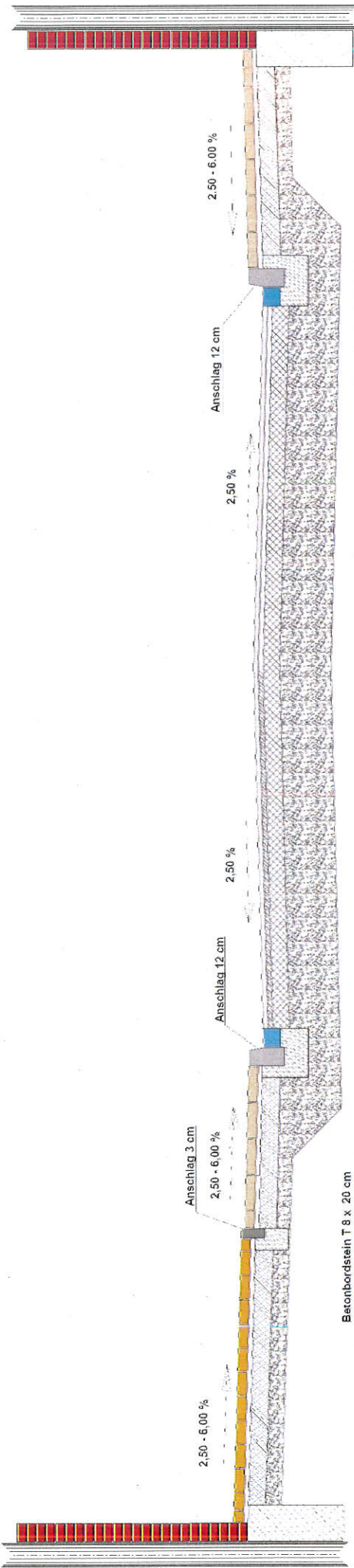
 Stadt Eschweiler Der Bürgermeister Abteilung für Straßenraum und Verkehr		Projekt: Feldeneindstraße Maßstab: 1:250 Datum: 20.08.2017 Zeichner: M. K. K.
EÜ Feldeneindstraße		Blatt: 1 Lageplan Maßstab: 1:250 Datum: 20.08.2017

ca. 12,50



ca. 12,50

0,15 ca. 2,32 0,08 1,50 3,16 3,16 1,98 0,15



Fahrbahn (Belastungsklasse 1,0)
 4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 DS
 4 cm Asphaltbinderschicht AC 16 BS
 14 cm Asphalttragschicht AC 22 TN
 43 cm Frostschutzschicht 0/56 mm

 65 cm Gesamtaufbau


Schwelge
 8 cm Betonsteinplatten 30 x 30 x 8 cm
 4 cm Bettung aus Brechsand-Splitt-Gemisch
 15 cm Dambetontragschicht
 23 cm Frostschutzschicht 0/56 mm

 40 cm Gesamtaufbau

Betonbordstein H 15 x 30 cm
 20 cm Unterbeton C 12/15
 Einzeiliges Pflasterband 16 / 16 / 14 cm

Betonbordstein T 8 x 20 cm
 20 cm Unterbeton C 12/15

Betonbordstein H 15 x 30 cm
 20 cm Unterbeton C 12/15
 Einzeiliges Pflasterband 16 / 16 / 14 cm

 Stadt Eschweiler Der Bürgermeister Abteilung für Straßenraum und Verkehr		Auftrag: Baujahr: Datum: Zeichner: Prüfer: Kurzwert: Datum:
EÜ Feldendstraße		Maßstab: 1 : 25
Fachplan: D. 004	Werkstatt: D. 004	Nummer: D. 004
Maßstab: 1 : 25		Regelquerschnitt: 2170