



Vorlage Nr.: 2013/063

16.05.2013

Beschlussvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Berichterstatter	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Landschaftsplanung, Umweltfragen und Bauangelegenheiten	FBL E	06.06.2013	4
Kreisausschuss	FBL E	10.06.2013	5

Abriss des Brückenbauwerkes der DB über die K 41 (Bismarckstraße) und Anhebung der Gradienten der Kreisstraße in Dorsten

Beschlussvorschlag: Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung abzuschließen, die Kosten für die Haushaltsplanung zu ermitteln, das Zuwendungsänderungsverfahren einzuleiten und die Maßnahme mit den Beteiligten umzusetzen.

Darstellung des Sachverhaltes:

Die K 41 (Bismarckstraße, An der Wienbecke) ist eine Süd- Nord- Hauptverkehrsstraße in Dorsten und verbindet die Stadtmitte mit dem Stadtteil Wulfen.

Sie beginnt an der B 224 / L 509 (Borkener- / Halterner Str.) unterquert nach ca. einem halben Kilometer am ehemaligen Güterbahnhof Dorsten Hervest die alte Strecke „Wesel - Haltern am See“ der Deutschen Bahn AG (DB) und endet an der L 608 (Hervester Straße). Sie hat eine Gesamtlänge von 4,75 km.

Die v. g. Bahntrasse wurde 2001 seitens der DB aufgegeben, und nach Schließung des Bergwerks „Fürst Leopold“ ist die Brücke als Schienenverkehrsweg ohne Funktion.

Der Kreis betreibt in unmittelbarer Nähe ein Pumpwerk, um aufgrund der Troglage der K 41 unterhalb des Bauwerkes das anfallende Niederschlagswasser aber auch das dort anstehende Grundwasser zu sammeln und der Lippe als Vorfluter zuzuleiten. Die Drainagen zur Sammlung des Grundwassers, die Schächte und die Straßenabläufe bedurften wegen laufender Versandung in den vergangenen Jahren einer immer aufwändigeren Unterhaltung. Bei größeren Regenereignissen wurde die Fahrbahn der K 41 unterhalb der Brücke ständig überflutet und in den Wintermonaten ergaben sich dort permanente Verkehrsgefährdungen wegen auftretender Vereisung / Glätte und überfrierender Nässe.

Sülberkrüb
Landrat

Butz
Kreisdirektor

Die DB und der Kreis sind daher übereingekommen, gemeinschaftlich das Brückenbauwerk gemäß den Vorgaben des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zu beseitigen (hälftige Rückbaukosten).

Der Kreis betreibt deshalb in diesem Zusammenhang die Anhebung der Fahrbahn der K 41 unterhalb des Bauwerks (Gradientenerhöhung), um mit dem gleichzeitigen Neubau eines Freispiegelkanals das Pumpwerk außer Betrieb nehmen zu können und somit langfristig Unterhaltungs-, Instandsetzungs-, Strom- und Investitionskosten (z.B. Erneuerung der Pumpen und des -gebäudes) einzusparen.

Ein entsprechende Anmeldung sowie ein Antrag auf Bezuschussung der Gesamtmaßnahme des Kreises (Baukosten Straße und anteilige Brückenabrisskosten) wurde bei der Bezirksregierung Münster gestellt. Der erste Zuwendungsbescheid seitens der BR-MS liegt seit Anfang 2011 dem Kreis vor.

Zur Erstellung der Ausführungsplanung hat der Kreis nach durchgeführter Honorarabfrage bei verschiedenen Ing.-Büros - unter Beteiligung der Vergabestelle und der Rechnungsprüfung im Hause – einen Auftrag an das Ingenieurbüro ISW in Borken vergeben. Die vorermittelten Baukosten als Grundlage für die Honorarangebote entsprachen den Zuwendungsunterlagen. Das sich daraus errechnende Honorar für das Ingenieurbüro lag unterhalb der Wertgrenze des § 7 der Hauptsatzung des Kreises.

Im Zuge der Entwurfbearbeitung und der Ermittlung der Grundlagen stellte sich heraus, dass der zuvor ermittelte Grundwasserspiegel durch die Außerbetriebnahme der bergbaulichen Anlagen zukünftig höher zu prognostizieren ist. Hieraus ergab sich die Notwendigkeit einer stärkeren Anhebung der Gradienten (höhere Geländeanfüllung). Eine Kostenbeteiligung der Ruhrkohle an den neu zu erstellenden Entwässerungsanlagen wurde von dort aus zugesichert.

Diese weitere Gradientenanhebung hatte wiederum Auswirkungen auf den Anschluss der Kreuzung „Am Güterbahnhof / Am Holzplatz“ unmittelbar vor dem abzureißenden Brückenbauwerk. Eine wirtschaftliche Untersuchung durch das Ing.-Büro ergab, dass anstelle einer Regelkreuzung ein Kreisverkehrsplatz insbesondere zur Vermeidung von Konflikt- und Gefahrenstellen sinnvoller ist.

Des Weiteren wurde im Zuge der Bearbeitung des Freispiegelkanals festgestellt, dass der ursprünglich vorgesehene Anschluss an einen im Baufeld verfügbaren und geeigneten städtischen Kanal aus Kapazitätsgründen nicht ausreichend ist. Die Planung hierzu erbrachte zwei Alternativen:

- Bau eines eigenen Regenwasserkanals des Kreises mit Anschluss an den ausreichend dimensionierten Kanal in der B 224 oder
- Beteiligung des Kreises an dem ohnehin sanierungsbedürftigen Kanal der Stadt in der K 41.

Die endgültigen Abstimmungen laufen derzeit noch.

Die v. g. Änderungen führen letztendlich dazu, dass die Baukosten sich wesentlich erhöhen werden. Diese sind wiederum Grundlage für die Honorarberechnung des Ingenieurbüros, für das der Mehraufwand in der Planung monetär zu berücksichtigen ist.

Das Ing.-Büro hat deshalb mittels eines Vertragsänderungsentwurfs seine Planungsmehrkosten gegenüber dem Kreis angezeigt. Eine Prüfung nach HOAI sowie die Prüfung der Massen- und Kostenberechnung hat die sachliche und rechnerische Richtigkeit der Nachforderung bestätigt.

Um die Maßnahme weiterhin über die Wertgrenze des § 7 der Hauptsatzung des Kreises fortführen zu können ist die Beteiligung der Gremien des Kreistages erforderlich.

Die Verwaltung hält die Baumaßnahme für sinnvoll und langfristig geeignet, die Verkehrsverhältnisse auf der K 41 grundlegend zu verbessern und insbesondere die Verkehrssicherheit dauerhaft zu gewährleisten.