

Bf Köln-Kalk Nord, Str. 2664
Rückbau der Weiche 30
mit Lückenschluss im Gleis 21

Erläuterungsbericht

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Beschreibung des Vorhabens	2
1.1	Aufgabenstellung	2
1.2	Lage im Netz	2
1.3	Einordnung in den Unternehmensplan	2
2	Erläuterung des Zustandes der vorhandenen Anlagen	2
3	Erläuterung des geplanten Zustands der Anlagen	2
3.1	Grunderwerb	2
3.2	Bahnkörper	2
3.3	Oberbau	2
3.4	Entwässerungsanlagen	3
3.5	Bahnübergänge	3
3.6	Brücken	3
3.7	Übrige bauliche Anlagen	3
3.8	Signalanlagen	3
3.9	Oberleitungsanlagen	3
4	Entwurfselemente und Zwangspunkte	3
5	Korrespondierende Maßnahmen	3
6	Zusammenhangsmaßnahmen Dritter	3
7	Kampfmitteluntersuchung	3
8	Umweltverträglichkeit / Landschaftsschutz	4
9	Rechtsangelegenheiten	4
10	Aktivierungsfähige / nicht aktivierungsfähige Maßnahmen	4
11	Kosten	4
	Anhang II-1: Bagatellfallerklärung	4
	Anhang II-2: Umwelterklärung	5

1 Allgemeine Beschreibung des Vorhabens

1.1 Aufgabenstellung

Im Bf Köln-Kalk Nord soll die ehemalige Gleisanschlussweiche 30, des gekündigten Gleisanschlusses der Fa. Peter Simmel GmbH & Co. KG mit Lückenschluss im Zuge der Gleiserneuerung des Gleises 21 zurückgebaut werden.

Das noch vom Weichenende bis zur DB-Grenze vorhandene Gleisstumpf Gleis 19 soll ebenfalls endgültig zurückgebaut werden.

1.2 Lage im Netz

Strecke:	2664, Köln-Mülheim, W 38 - Köln-Kalk Nord, W 54 (G-Bahn)	
TEN-Kategorie:	TEN VII-Konventionell	
Bahnhof:	Köln-Kalk Nord	
Lichttraumprofil:	Regellichtraum - G 2	
Weiche:	30	Rest Gleis: 19
Bahn-km:	3,067 - 3,027	3,030 - 3,005 (DB-Grenze)
Länge:	40 m	25 m
V _{zul.}	40 km/h	
Stadt/Gemeinde:	Köln	

1.3 Einordnung in den Unternehmensplan

Die Maßnahme wird im Rahmen des Oberbauprogrammes 2011 durchgeführt.

2 Erläuterung des Zustandes der vorhandenen Anlagen

Weichengrundform:	W 30	EW 54-190 1:9 li H
Oberbauform Gleis:	Gl. 21	K-54-1588-ST
Oberbauform Gleis:	Gl. 19	Hf-49-1538-H

Das Gleis 19 wurde in der Vergangenheit von dem ehemaligen Gleisanschlussbetreiber, der Fa. Simmel bis zur DB-Grenze zurückgebaut.

Verfügbarkeit: Das Ende der Verfügbarkeit ist im Juli 2011 erreicht

3 Erläuterung des geplanten Zustands der Anlagen

3.1 Grunderwerb

- entfällt -

3.2 Bahnkörper

Der Bahnkörper bleibt grundsätzlich unverändert. Im Bereich des Lückenschlusses wird das Schotterbett vollständig erneuert und im Bereich des Gleises 19 wird der vorhandene Schotter nach dem Rückbau des Gleises flächig eingebnet.

3.3 Oberbau

Nach dem Rückbau der Weiche 30 erfolgt der Lückenschluss im Gleis 21 mit der Oberbauform W-54-1588-B70.

3.4 Entwässerungsanlagen

- entfällt -

3.5 Bahnübergänge

- nicht vorhanden -

3.6 Brücken

- nicht vorhanden -

3.7 Übrige bauliche Anlagen

- nicht vorhanden -

3.8 Signalanlagen

Die Signalanlagen werden regelkonform zurückgebaut bzw. an die verbleibenden Signalanlagen angepasst. In diesem Zusammenhang erfolgen keine Rückbauten oder Änderungen von Transformatoren.

3.9 Oberleitungsanlagen

- nicht vorhanden -

4 Entwurfselemente und Zwangspunkte

Der Lückenschluss wird in der alten Gleisgeometrie des Gleises 21 erstellt.

5 Korrespondierende Maßnahmen

Im Bf Köln-Kalk Nord wird das Gleis 21 im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Rückbau der Weiche 30 erneuert.

6 Zusammenhangsmaßnahmen Dritter

- entfällt -

7 Kampfmitteluntersuchung

Eine Kampfmitteluntersuchung wurde nicht durchgeführt, da der Untergrund bei der Durchführung unberührt bleibt.

8 Umweltverträglichkeit / Landschaftsschutz

Für diese Maßnahme wird eine Bagatellfallerklärung abgegeben (siehe Anhang II-1)

Es werden keine Maßnahmen ergriffen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes gemäß § 18 Bundesnaturschutzgesetz nachteilig beeinträchtigen. Somit werden die Beeinträchtigungen der Landschaft und Natur als gering eingeschätzt.

Die gesamte Baumaßnahme wird einschließlich der Baustelleneinrichtung im Bereich der bestehenden Eisenbahnbetriebsanlagen durchgeführt. Sie erfolgt innerhalb des Oberbaus mit seinen technischen Substraten.

Zur Durchführung der Rückbaumaßnahme kommen Zweivegebagger, Arbeitszüge und Stopfmaschinen zum Einsatz. Der Einsatz der Maschinen erfolgt im unmittelbaren Baufeld. Fremdgelände wird nicht in Anspruch genommen. Der Zweivegebagger wird überwiegend schienengebunden geführt.

Die anfallenden Abfälle werden entsprechend der geltenden abfallrechtlichen Vorschriften ordnungsgemäß entsorgt.

9 Rechtsangelegenheiten

Der Gleisanschluss der Fa. Peter Simmel GmbH & Co. KG wurde mit Schreiben vom 14.06.2008 - L.REE-Du 11 Ho Lpb 78.000 ordentlich zum 31.12.2008 gekündigt (Anlage 5).

Weitere Anlagen Dritter sind im Baufeld nicht betroffen. Das Bauvorhaben erfolgt vollständig auf dem Gelände der DB Netz AG.

Eine Anzeige nach TEIV § 9 ist aus nachfolgend genannten Gründen nicht erforderlich.

- Baukosten sind < 0,4 Mio
- nicht mehr als 2 Weichen betroffen
- keine Geschwindigkeitsänderung
- keine Trassierungsänderung
- keine Erhöhung der Belastbarkeit des Oberbaues

Die Maßnahme ist als nicht umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung zu werten.

10 Aktivierungsfähige / nicht aktivierungsfähige Maßnahmen

Die Maßnahme wird gemäß der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung durchgeführt.

11 Kosten

Die Baukosten für die Maßnahme betragen 45 T€, darin sind 4 T€ Planungskosten enthalten.

Anhang II-1: Bagatellfallerklärung

Das Formular zur Bagatellfallerklärung ist dem Erläuterungsbericht angehängt.

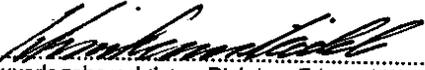
Anhang II-2: Umwelterklärung

- entfällt -.

Verfasser:

DB Netz AG, Regionalbereich West
I.NP-W-A(O)

Duisburg, den 28.10.2010


.....
Bauvorlageberechtigter, Dipl.-Ing. Edmund Winekenstädde

