

EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH

Ertüchtigung des Falkenbachviaduktes auf der Strecke 2572 (Stolberg Hbf – Walheim/Bundesgrenze) bei km 10,591 in Aachen – Kornelimünster

Gesprächsnotiz B1501-01-45

Aufsteller: CORNELISSEN + PARTNER
Beratende Ingenieure mbB
Mozartweg 17, 52385 Nideggen
Telefon: 02427 90597-0, E-Mail: info@cping.de

Termin: 23. Juli 2024, vor Ort

Teilnehmer:	
Frau Eisenburger	EVS
Herr Bayer	BGU
Herr Schomaker	Oekoplan
Herr Schomaker-Loth	Oekoplan
Frau Braun	WVER
Frau Huppertz	Stadt Aachen, Konzeptionelle Planung und Mobilität
Frau Baginski	Stadt Aachen, Straßenverkehr und Sondernutzungen
Frau Dr. Frey-Wehrmann	Stadt Aachen, Untere Bodenschutzbehörde
Herr Fechner	Stadt Aachen, Untere Bodenschutzbehörde
Herr Dr. Engels	Stadt Aachen, Untere Naturschutzbehörde
Herr Hagemann	Stadt Aachen, Untere Naturschutzbehörde
Herr Stolz	Stadt Aachen, Untere Wasserbehörde
Herr Ph. Cornelissen	C+P

Termin: 30. Juli 2024, vor Ort

Teilnehmer:	
Frau Eisenburger	EVS
Herr Halievko	EVS
Herr Kaluk	Stadt Aachen, Tiefbau
Herr Quast	Straßen.NRW
Herr Tkotz	Straßen.NRW
Herr Ph. Cornelissen	C+P

Der Besprechungstermin fand als Ortstermin mit den verschiedenen Trägern öffentlicher Belange (TöB) statt, um die Genehmigungsfähigkeit der geplanten Entwässerung, Zufahrten und Verkehrsführung zu klären. Folgende Punkte wurden erörtert:

- 45.01 Die geplante Entwässerung des Bauwerks wurde vorgestellt. Der „alte“ Teil links (südlich) der Inde soll in den dort liegenden Mischwasserkanal entwässert werden. Der „neue“ Teil rechts (nördlich) der Inde soll in eine Mulde entwässern. Das anfallende Niederschlagswasser wird durch die Versickerung durch die belebte Bodenzone gereinigt, unterhalb der Mulde in Drainagerohren gefasst und in die Inde eingeleitet. Dieses Vorgehen ist grundsätzlich genehmigungsfähig. EVS, C+P

- 45.02 Die Mulde wurde für einen 5-jährigen, 5-minütigen Bemessungsregen ausgelegt. Für größere Niederschlagsereignisse soll ein Notüberlauf angelegt werden. Die planmäßige Ableitmenge in die Inde beträgt voraussichtlich 12,3 l/s. Die Daten werden noch vom WVER überprüft. Der WVER stellt dazu Kontaktdaten der Ansprechpartnerin zur Verfügung. Evtl. ist es erforderlich, die Rückhaltung für ein 100-jähriges Ereignis zu dimensionieren. WVER, BGU
- 45.03 Auf dem Bauwerk werden weder Tausalz noch Unkrautbekämpfungsmittel eingesetzt. EVS
- 45.04 Die bauzeitliche Zufahrt zu den EVS-Flurstücken südlich der Inde soll, wie bereits im Scopingverfahren 2020 abgestimmt, über eine unmittelbar oberstromseitig neben dem Viadukt zu errichtende Behelfsbrücke erfolgen. Der Durchflussquerschnitt für HQ100 + 50 cm Freibord ist freizuhalten. EVS, C+P
- 45.05 Für die Errichtung der Widerlager der Behelfsbrücke (beispielsweise als Brunnengründung) ist voraussichtlich das Befahren des Gewässers mit Baufahrzeugen (Bagger o.ä.) erforderlich. Der Umfang der Arbeiten im Gewässer ist möglichst gering zu halten. EVS, C+P
- 45.06 Die für die Behelfsbrücke erforderliche Dammschüttung zwischen Inde und Venwegener Straße soll aufgrund der Nähe zum Gewässer aus Bodenmaterial BM-0 nach Ersatzbaustoffverordnung (EBV) oder aus natürlichem Bodenmaterial, beispielsweise aus dem nahegelegenen Steinbruch, hergestellt werden. Der Damm wird nach Abschluss der Baumaßnahme zurückgebaut. EVS, C+P, BGU
- 45.07 Um nach Abschluss der Baumaßnahme eine dauerhafte Zufahrtsmöglichkeit zu den EVS-Flurstücken südlich der Inde sicherzustellen (beispielsweise für Bauwerksprüfungen), soll nach dem Rückbau der Behelfsbrücke an gleicher Stelle eine Furt angelegt werden. Die Nutzung beschränkt sich auf geländegängige Fahrzeuge mit Raupenfahrwerk (z.B. Arbeitsbühnen) oder beispielsweise Traktoren, bei jährlich nur wenigen Fahrten. Eine Furt als dauerhafte Zufahrt ist grundsätzlich genehmigungsfähig. Im Genehmigungsantrag sollte dargelegt werden, dass alternative Zufahrten (z.B. über den Privatweg und die private Brücke an Gut Schlauser Mühle) nicht realisierbar sind. EVS, C+P
- 45.08 Um die geplante Furt, aber auch die geplante Entwässerungsmulde (zu Wartungszwecken, Grünschnitt etc.) mit Fahrzeugen erreichen zu können, müssen beidseitig neben dem Gewässer Zufahrtsrampen vom südlich gelegenen Gelände bzw. von der Venwegener Straße aus angelegt werden. EVS, C+P
- 45.09 Geländeaufhöhungen im Überschwemmungsgebiet sind zu vermeiden. C+P
- 45.10 Die Böschungen im Bereich der Furt sind mit Wasserbausteinen als Stickung ohne Verwendung von Beton zu sichern. Die Gewässersohle muss evtl. auch durch eine Steinschüttung befestigt werden. Auf der Fahrbahnoberfläche der Zufahrtsrampen zur Furt können evtl. die als Abbruchmaterial anfallenden behauenen Natursteinblöcke verwendet werden, die derzeit als Gesims auf der Brücke verbaut sind. Auch in den Fahrbahnbereichen soll im Bereich des Gewässers kein Beton verwendet werden. C+P
- 45.11 Um Kollisionen mit der Behelfsbrücke, den Zufahrtsrampen zur Furt oder der Entwässerungsmulde zu vermeiden, wird der Mühlengraben im Bereich des Viadukts dauerhaft verrohrt. Sollte sich herausstellen, dass der Mühlengraben bis zum Baubeginn nicht mehr in Funktion ist, kann eine Führung unterhalb des Viadukts ggfs. entfallen. EVS, C+P
- 45.12 Die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung ist nach dem „Aachener Leitfaden“ durchzuführen. Oekoplan

- 45.13 Die temporäre Nutzung von Flurstücken für die Rampe zur Behelfsbrücke und die Baustelleneinrichtungsflächen sowie der dauerhaften Anlage von Böschungen neben der Zufahrt zur Furt ist noch final mit Straßen.NRW abzustimmen. Die Kontaktdaten des zuständigen Ansprechpartners / der zuständigen Ansprechpartnerin werden von Straßen.NRW bekanntgegeben. [EVS, C+P, Straßen.NRW](#)
- 45.14 Die erforderliche Öffnung in der Schutzplanke wird nach RPS ausgeführt. [C+P](#)
- 45.15 Der Verkehr auf der Venwegener Straße wird während der Bauzeit größtenteils einspurig mit Ampelregelung geführt. Die Haltelinien sind außerhalb des Schwenkradius von Baustellenkränen anzuordnen (maximaler Abstand 250 m). Die Beschilderung etc. erfolgt voraussichtlich in Anlehnung an Regelplan C1/5. Der kreuzende Baustellenverkehr ist in die Ampelregelung einzubinden (Schaltung auf Anforderung). Details werden in verkehrsrechtlichen Anordnungen geklärt, die von der ausführenden Firma beantragt werden. [C+P](#)
- 45.16 Bei kurzzeitig erforderlichen Vollsperrungen sind ausreichend leistungsfähige Umleitungen zu beschildern. [C+P](#)
- 45.17 Gerüste über der Venwegener Straße sind als Schutzgerüst mit geschlossenem Boden etc. auszuführen, um das Herabfallen von Gegenständen auf die Fahrbahn zu verhindern. Das freizuhaltende Lichtraumprofil ist mindestens 3,0 m breit und 4,5 m hoch. [C+P](#)
- 45.18 Aufgrund der geplanten Einmündung zur Furt muss die zulässige Geschwindigkeit auf der Venwegener Straße evtl. auf 50 km/h reduziert werden. Details sind noch mit Straßen.NRW und der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen. [C+P, Straßen.NRW, Stadt Aachen](#)
- 45.19 Zwischen der Venwegener Straße und Pfeiler 3 ist voraussichtlich ein Baugrubenverbau erforderlich. Eine Rückverankerung unterhalb der Venwegener Straße ist voraussichtlich zulässig, wenn die Anker tief genug unter der Fahrbahnoberfläche liegen (mindestens 1,50 m). Eine entsprechende Vereinbarung zwischen der EVS und Straßen.NRW ist zu treffen. [C+P, EVS, Straßen.NRW](#)

Einsprüche gegen diese Gesprächsnotiz können bis drei Werktage nach Zustellung gestellt werden.

Verteiler: siehe Teilnehmerliste

Nideggen, 01. August 2024

Dipl.-Ing. Philipp Cornelissen
Beratender Ingenieur