

Anlage I

zur Niederschrift
über die Sitzung des

Ausschusses für Verkehr und Wirtschaft

am 20.11.2023



Eisenbahnüberführung Nistertal (Oberwesterwaldbahn)

Präsentation für den Kreisausschuss und für
den Ausschuss für Verkehr und Wirtschaft

Montag, den 20.11.2023 | Uwe Klug | Projekte KIB Frankfurt | Projektleiter

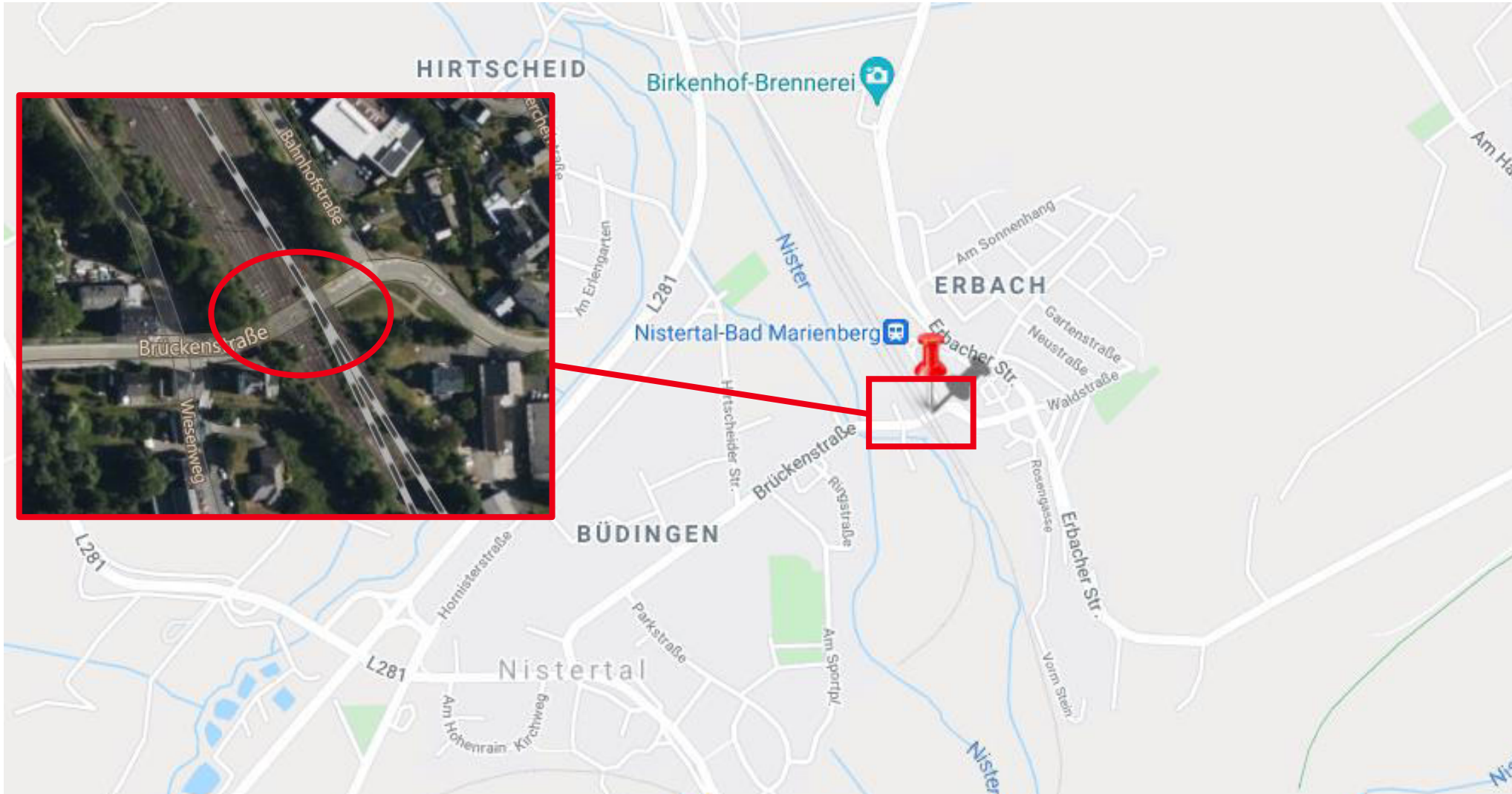
Agenda

A thick red horizontal bar located below the 'Agenda' title.

1. Vorstellung des Projektes
2. Aktueller Planungsstand AP
3. Zeitlicher Ablauf
4. Eisenkreuzungsgesetz (EKrG)
5. Mittelfluss

Vorstellung und Notwendigkeit

Lage der Eisenbahnüberführung (EÜ)



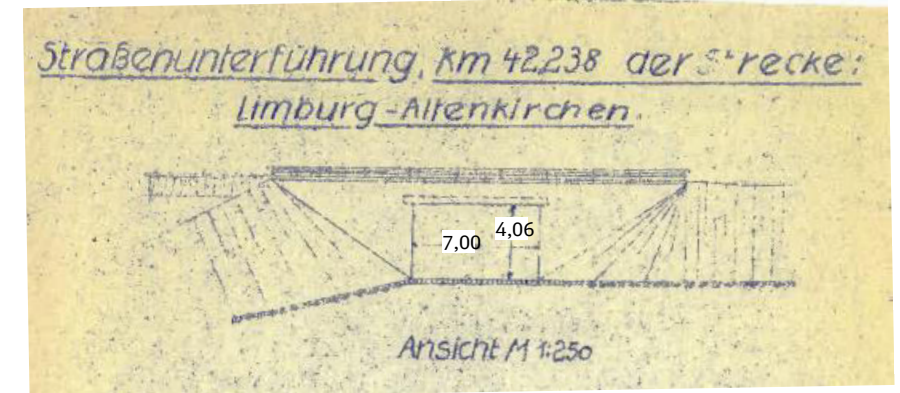
Vorstellung und Notwendigkeit

Bestandsbauwerk



Bestandsbauwerk:

- Walzträger in Beton
- Baujahr 1910
- Umfangreiche Schäden



- Foto aus Richtung Nistertal Büdingen

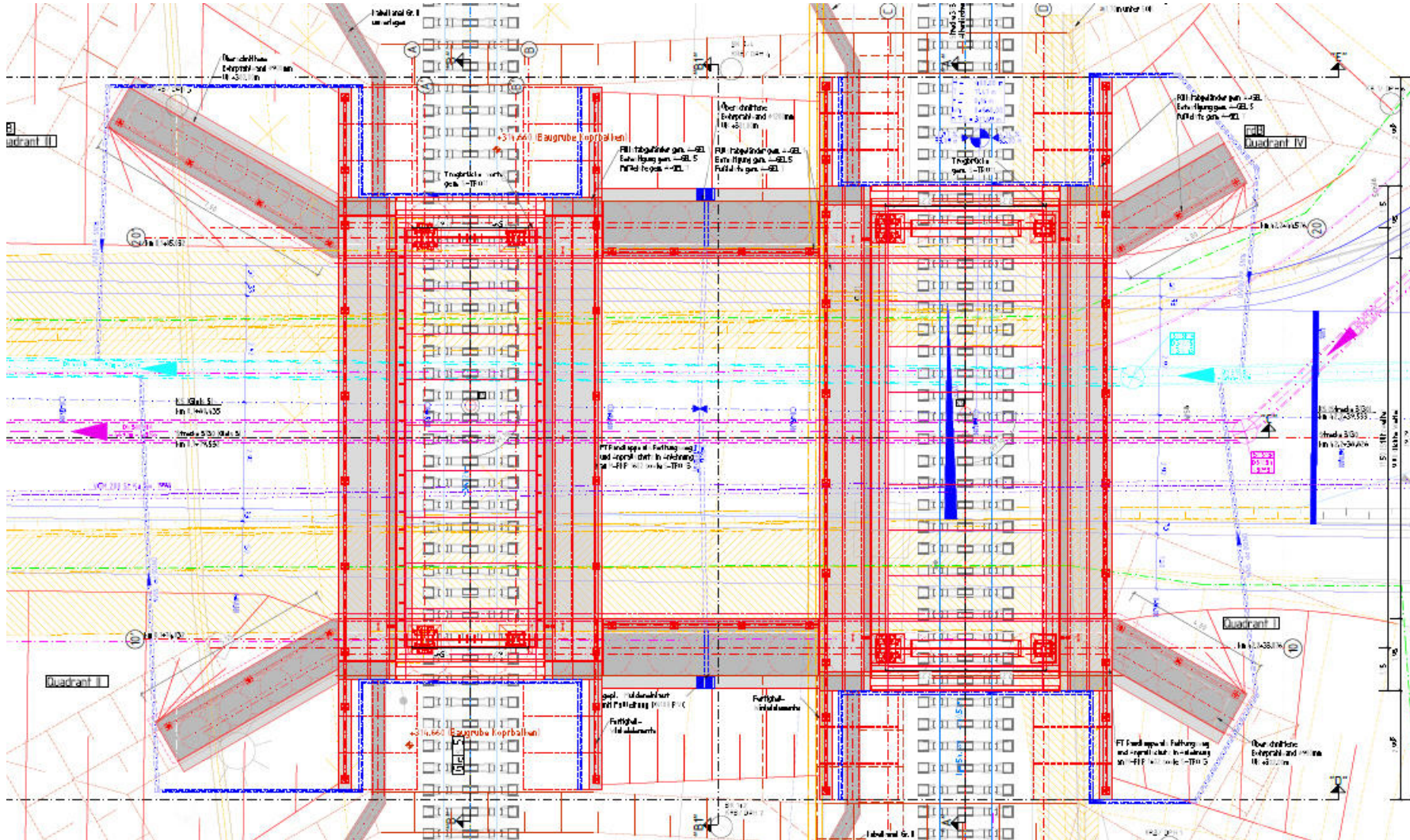
Vorstellung und Notwendigkeit

Informationen und aktueller Planungsstand

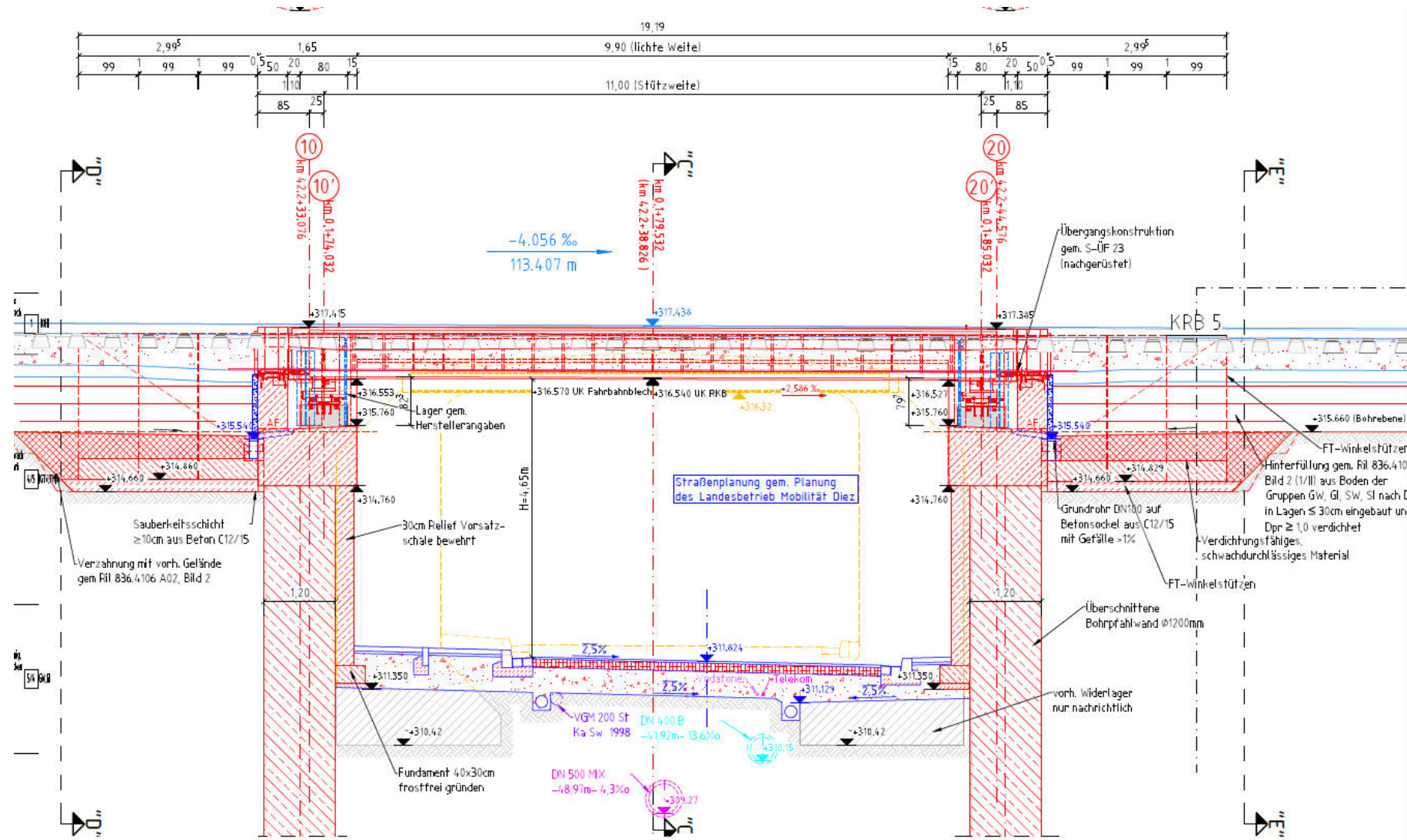
- Gemeinschaftsprojekt mit dem Straßenbaulastträger LBM Diez.
 - lichte Breite 9,9 m, lichte Höhe 4,5 m
- Das Ingenieurbauwerk wird in 2025 abgeschlossen werden. Straßenbau folgt nachgelagert im Frühjahr/ Sommer 2026
- Angedachte Optimierungen für die Umsetzung und den Endzustand:
 - Lichthof wird vorgesehen
 - Bürgersteig und Schrammbord werden vergrößert.
 - Stahlüberbauten (Trogbrücken) werden fertig angeliefert
 - Die Randwege werden als Betonfertigteile hergestellt
 - Durch die abschnittsweise Herstellung der Brücke vom Gleisbereich aus werden die erforderlichen Sperrpausen der Kreisstraße und der Eisenbahnstrecke auf ein Minimum reduziert



Aktueller Planungsstand – Draufsicht



Aktueller Planungsstand – Schnitt in Querrichtung





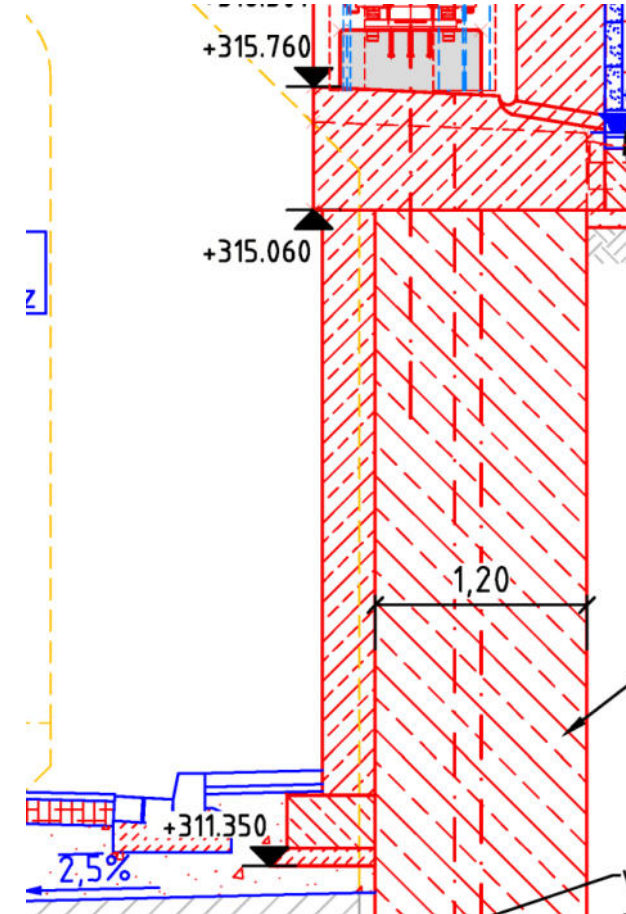
Aktueller Planungsstand

Baustelleneinrichtungsflächen





- Oberer Bereich Auflagerbalken Halbfertigteile Brettschalung
- Unterer Bereich mit eingelegter Struktur (Silikonmatritze) und farblicher Gestaltung in Abstimmung mit der Ortsgemeinde.



Bauablaufplan und Art der Bauarbeiten

Überblick zum zeitlichen Ablauf Brückenbau

**Januar/Februar
2025**

**März bis Oktober
2025**

**Oktober bis Dezember
2025**

Vorarbeiten

- Vegetationsrückschnitt und Einrichten der Baustelle

Hauptarbeiten

- Hauptarbeiten finden hauptsächlich tagsüber und ohne Behinderung des Eisenbahn- bzw. Straßenverkehrs statt
- Abschnittsweise Herstellung der Bohrpfahlwand, Rückbau des Bestandsbauwerks und Einbau der neuen Überbauten
- Abschnitt 1 (31.03. – 23.06.)
- Abschnitt 2 (23.06. – 13.10.)
- Herstellung der Vorsatzschalen

Nacharbeiten

- Restarbeiten
- Räumen der Baustelleneinrichtungsfläche

- Es liegt ein beiderseitiges Verlangen vor nach § 12 vor
 - LBM: Aufweiten der lichten Weite und Höhe
 - DB: Vergrößerung der Randwege nach Ril 804
- Ermittlung des Teilungsschlüssels der Baukosten + 20 % Planungskosten
 - Fiktiventwurf 1 (Verlangen DB) + Kostenermittlung
 - Fiktiventwurf 2 (Verlangen LBM) + Kostenermittlung
 - Geteilt werden die anfallenden Baukosten (Realentwurf)
- Ermittlung des voraussichtlichen Vorteilsausgleichs
 - Fiktiventwurf 3 (Erneuerung des Bestandsbauwerkes in 100 Jahren)
 - Kostenermittlung Fiktiventwurf 3
 - Fiktiventwurf 4 (Erneuerung des Realbauwerk in 100 Jahren)
 - Kostenermittlung Fiktiventwurf 4
 - Vorteilsausgleich erfolgt von der DB an den Westerwaldkreis
 - Neue Betrachtung nach Abschluss der Maßnahme und allen vorliegenden Kosten

- Geschätzte Baukosten:
 - Ingenieurbauwerk inkl. Strasse: 4.522.450 €
 - + 20% Verwaltungs- und Planungskosten 904.490 €
 - Gesamt 5.426.940 €
- Teilungsschlüssel der Baukosten:
 - DB: 44,91 % (2.437.239 €)
 - LBM: 55,09 % (2.989.701 €)
- Voraussichtlicher Vorteilsausgleich von der DB an den LBM
 - 2.300.000 € (voraussichtlicher Wert)
 - Berechnung wird auf Basis der tatsächlichen Kosten nach Abschluss der Maßnahme neu berechnet.

- **2024** fallen keine zu teilenden Kosten an
- **2025:** Erstellung des kompletten Ingenieurbauwerks:
 - Ingenieurbauwerk ohne Strasse: 4.100.000 €
 - + 20% Verwaltungs- und Planungskosten 820.000 €
 - Gesamt 4.920.000 €
 - Annahme Abrechnung 80 % in 2025, 20% in 2026
- **2026:** Straßenbau durch LBM
 - Straßenkosten 400.000 €
 - + 20% Verwaltungs- und Planungskosten 80.000 €
 - Gesamt 480.000 €
- **2026** Vorteilsausgleich von der DB an den LBM
 - Neuberechnung nach Abschluss/ Abrechnung Straßenbau
 - Ggf. Abschlagszahlung falls Abrechnung nicht abgeschlossen sein sollte
 - Voraussichtlich werden 2.300.000 € Vorteilsausgleich gezahlt.
- **2027** Restzahlung Vorteilsausgleich von der DB an den LBM

**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit!**

Wir freuen uns jetzt auf Ihre Fragen.

Radverkehrskonzept Westerwaldkreis



20.11.2023 | Ausschuss für Verkehr und Wirtschaft / Kreisausschuss

Agenda

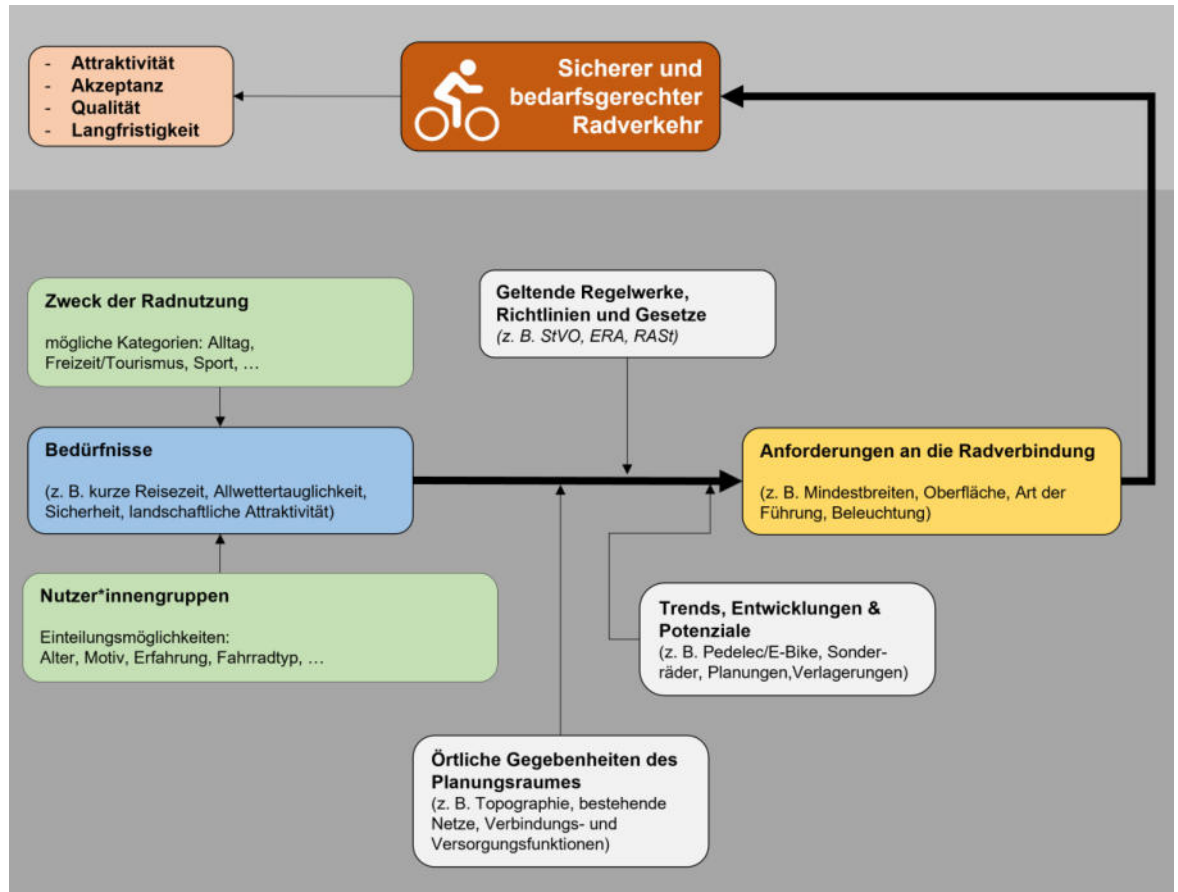
1	Radverkehrskonzept	3
2	Prozess	5
3	Ergebnis	7
4	Anpassungen	9
5	Fazit	11

Radverkehrskonzept Westerwaldkreis

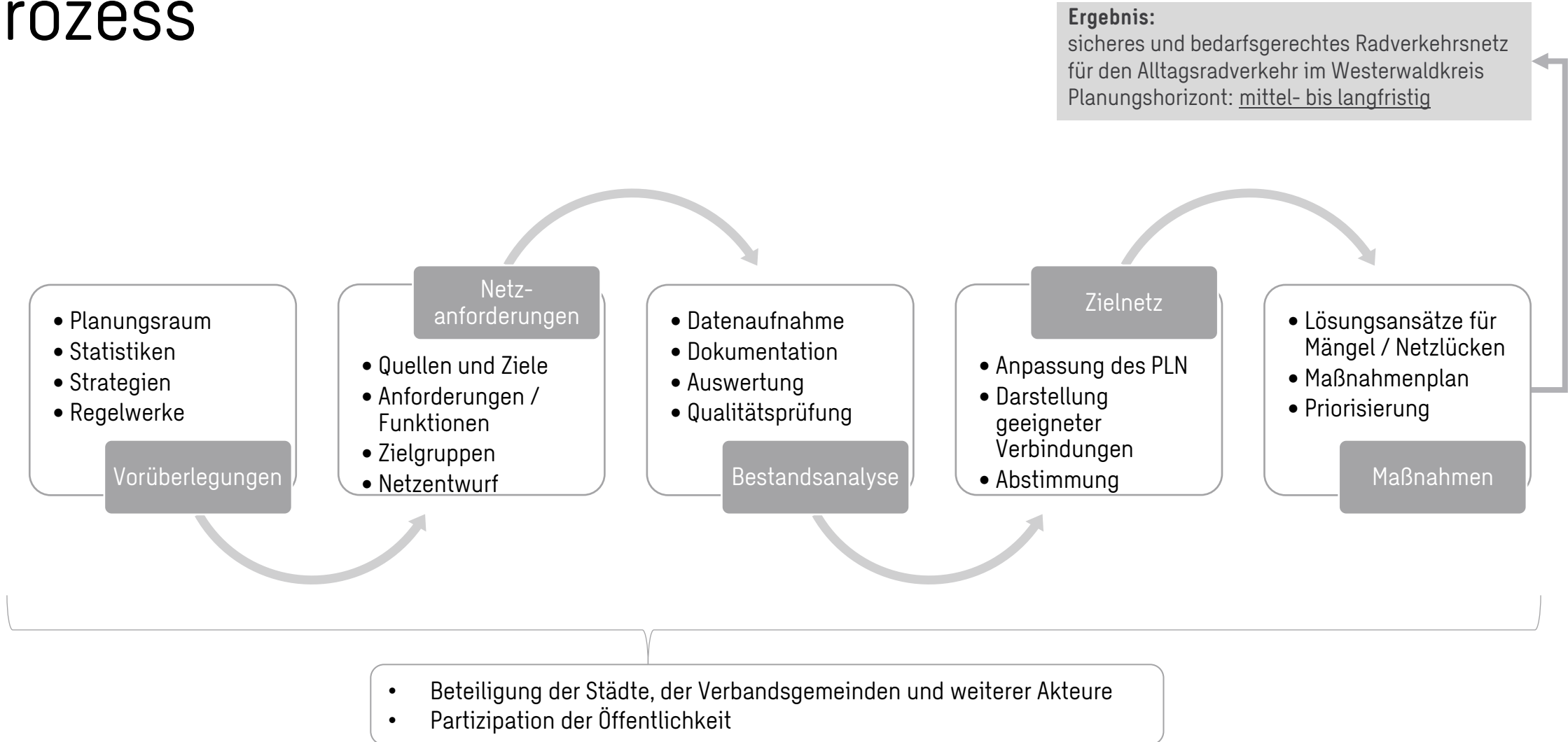
Was ist ein Radverkehrskonzept auf Kreisebene?

- Betrachtung des Themas Radverkehr auf **Kreisebene** (regional/überregional $\leftrightarrow$ kommunal).
- Festhalten des **mittel- bis langfristig** angestrebten Zustands der Komponenten des Systems Radverkehr fest
→ Zielnetz, Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit, ...
- Inhalt: **Bestand, Ziele, Maßnahmen, Lösungsansätze, Prioritätensetzungen**
→ konzeptionelle Ansätze für die weitergehende Planung
- **Grundlage/Ansatz** für Entscheidungen von Politik und Verwaltung.
→ zukünftige Investitionen, Haushalt, Förderungen, ...

Ziel: Schaffung eines sicheren und bedarfsgerechten Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr im Westerwaldkreis

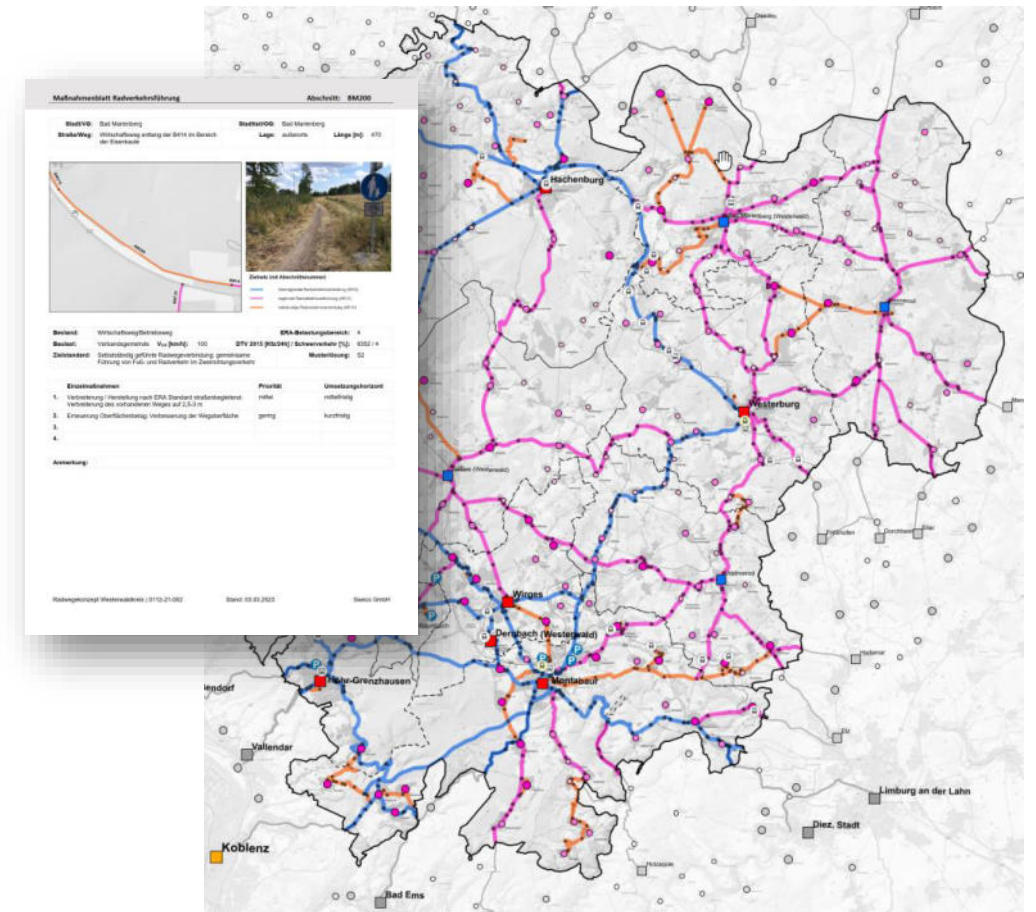


Prozess

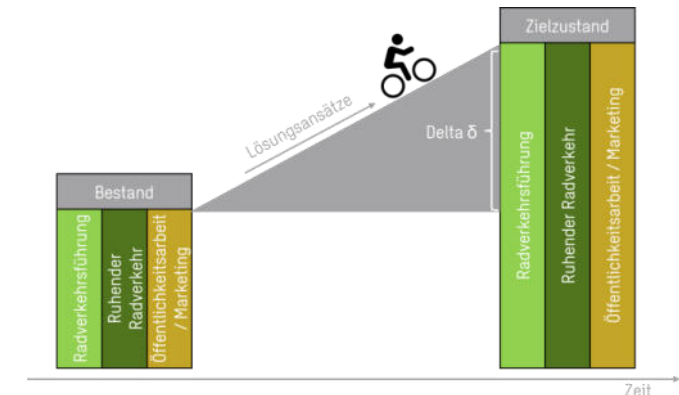


Ergebnis

- mittel- bis langfristig angestrebtes Zielnetz für den Westerwaldkreis
- Maßnahmenkatalog inklusive Lösungsansätzen zur Schaffung eines sicheren und bedarfsgerechten Führung des Radverkehrs
 - Abschnitte
 - Knotenpunkte/Querungsstellen
 - Ruhender Verkehr
- Erläuterungsbericht



März 2023:	Konzeptentwurf inkl. Anlage (Version 1.0)
März-Oktober 2023:	Rückmeldung der Kommunen und Anpassung der Unterlagen
November 2023:	Finales Konzept (Version 1.1)



Anpassungen zu Konzeptentwurf (Version 1.0)

Anpassung der Maßnahmenkataloge

1) Empfehlung zu Führungsformen:

- Mitführung auf klassifizierten Straßen außerorts:
 - vorher: Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit →
Ziel: Erreichung der Zulässigkeit der Mitführung des Radverkehrs; Hintergrund: Aufwand (Kosten, Zeithorizonte, Organisation) vs. Zielgruppengerechtigkeit (Sicherheit, aktuelle Reformsituation (StVO) usw.
 - jetzt: grundsätzlich Empfehlung der Separation der Verkehre →
Radwegebau
- Schutzstreifen: erneute Prüfung von einzelnen Abschnitten, teilweise Ergänzung von einseitigen Schutzstreifen

2) Allgemeine Aspekte:

anstehende Planungen und Projekte, Veränderungen im Bestand, Informationen zu Baulast, Straßennamen, Fotos

Anpassung des Berichts

- Verbesserung der Verständlichkeit von Textabschnitten
- Aktualisierung der Abbildungen
- Ergänzung relevanter Informationen

Anpassung der Kartografie

- Ergänzung von Verbindungen
- Aktualisierung der Darstellung



Fazit

1. Potenziale für sinnvolle Erweiterung des bestehenden, umfangreichen touristischen Netzes mit Verbindungen des Alltagsradverkehrs
2. viele Herausforderungen für sicheren und bedarfsgerechten Alltagsradverkehr im Westerwaldkreis (Topografie, Distanzen, soz. Sicherheit etc.)
3. langfristige Umsetzungshorizonte für umfassende, zielgruppengerechte Lösungen (bauliche Radwege, Knotenpunkte, ...)
4. großes Potenzial für kurzfristige, allgemeine Maßnahmen (StVO-Beschilderung, Radabstellanlagen, Sperrpfosten, ...)
5. Intermodalität als kurzfristige und langfristige Möglichkeit zur Stärkung des Radverkehrs und alternativer Mobilitätsformen im Kreis



Radverkehrskonzept als Grundlage und Ausgangspunkt für die weitere Planung mit mittel- bis langfristigem Horizont!



Wunsch / Idee / politische Entscheidung



Konzept



Detailplanung / Abstimmung



Umsetzung



Nutzung

