

**Anlage 14
zum Planfeststellungsverfahren PFA Ic**

Elektrifizierung der Regiobahn-Infrastruktur

Erläuterungsbericht zur wasserrechtlichen Unterlage

Bf Dornap-Hahnenfurth – Bf Wuppertal-Vohwinkel

Strecke 2423, km 19,833 bis km 21,4+41

Strecke 2723, km 0,1+48 bis km 1,4+09

Strecke 2550, km 108,9+78 bis km 109,2+30

Version 1.0

Auftraggeber:

REGIOBAHN GmbH

An der Regiobahn 15

D- 40822 Mettmann

Verfasser:

Vössing Ingenieurgesellschaft mbH

Hansastraße 7-13

D-47058 Duisburg

Tel.: 0203 / 300 84-0

Fax: 0203 / 300 84-19

Duisburg, 27.03.2018

Inhaltsverzeichnis

1	Gleisentwässerung	2
1.1	Bestandssituation	2
1.2	Planung	2
2	Durchlässe	2
2.1	Bestandssituation	2
2.2	Planung	2

1 GLEISENTWÄSSERUNG

1.1 Bestandssituation

Die Strecke 2423 ist zwischen Dornap-Hahnenfurth und Gevelsberg betrieblich stillgelegt, überwiegend rückgebaut und im Wuppertaler Stadtgebiet durch einen Fahrradweg neu bebaut worden. Im Abschnitt zwischen dem Bf Dornap-Hahnenfurth in Richtung des Kreuzungsbauwerks mit der Strecke 2723 (S-Bahnlinie S9) verläuft die Trasse im Einschnitt zwischen den beiden Gewässern Gausbach und Bellenbuschbach.

1.2 Planung

In diesem ehemals zweigleisigen Abschnitt soll das Gleis 915 auf einer Länge von 300 m wieder eingeleisig hergestellt werden.

Das Gleis wird mittig auf den ehemaligen Gleiskörper gelegt, um einen möglichst großen Abstand zu den Böschungen der beiden Gewässer zu erzielen.

Das anfallende Niederschlagswasser auf diesen Gleisabschnitt wird über das Planum seitlich abgeführt und über die Böschung den Gewässern zugeleitet.

2 DURCHLÄSSE

2.1 Bestandssituation

Der Durchlass Bellenbuschbach in km 21,0+80 ist einem desolaten Zustand und leitet das Wasser nur noch unzufriedenstellend auf die nördliche Seite. Dabei steht die ehemalige Geometrie des Bauwerks von 0,62m x 0,75m (Höhe x Breite) nur noch teilweise zur Verfügung.

2.2 Planung

In Abstimmung mit dem Bergisch-Rheinischen Wasserverband (BRW) wurde für den Durchlass eine Vergrößerung der Nennweite auf DN 1200 vereinbart.

Der Durchlass selbst wird mit einer Übertiefe versehen, um in der Rohrsohle Sedimente anzutragen und einen natürlichen Bachlauf zwischen den Gewässern Bellenbuschbach auf der südlichen Seite und dem Gausbach auf der nördlichen Seite der Bahntrasse herzustellen.

Aufgrund des deutlich größeren Durchflussquerschnitts des Durchlasses wurde seitens des BRW keine hydraulische Berechnung gefordert.

aufgestellt:

Duisburg, den 27.03.2018

i.A. Dipl.-Ing. M.Sc. Sascha Leißé