

## BAUBESCHREIBUNG

1. Der Kreis Coesfeld beabsichtigt die Instandsetzung des Überführungsbauwerks für Fußgänger und Fahrradfahrer im Zuge der Straße „In den Kämpfen“ über die Friedrich-Ebert-Straße (K52) in Coesfeld im Juli/August 2026.

### 1.1 Bauwerksbeschreibung

Das Überführungsbauwerk aus dem Jahr 1980 befindet sich in der Kreisstadt Coesfeld in zentrumsnaher Lage. Sie besteht aus zwei Teilbauwerken. Zum einen aus der Brücke über die Friedrich-Ebert-Straße, die in der Baulast des Kreises Coesfeld liegt und zum anderen aus einer Rampe, von der Straße „In den Kämpfen“ zur Brücke, die in der Baulast der Stadt Coesfeld liegt.

*Sämtliche Leistungen für beide Teilbauwerke sind dem Kreis Coesfeld in Rechnung zu stellen.*

Die Geh- und Radwegbrücke verbindet das Stadtzentrum mit den Wohngebieten im östlichen Teil der Stadt. Im nahen Umkreis liegen Ein- und Mehrfamilienhäusern, sowie eine Wohneinrichtung für ältere Menschen.

Das Bauwerk ist in nächster Nähe von mehreren Bäumen umgeben.

Die Friedrich-Ebert-Straße ist eine verkehrswichtige innerörtliche Verbindungsstraße, die zum Teil auch vom überörtlichen Verkehr benutzt wird.

#### 1.1.1 Teilbauwerk Brücke

Der Überbau besteht aus einem längsvorgespanntem einsteigigen Zweifeld-Plattenbalken. Er ist an seinen Enden mittels Elastomer-Lagern gelagert. Das Zwischenaufleger bildet ein im Fundament und Überbau eingespannter kreisrunder Stahlbetonpfeiler (D= 1,20m). Die Widerlager bestehen aus Widerlagerwänden mit Auflagerbänken, auf denen sich je zwei Lagersockel befinden. Seitlich der Auflagerbänke befinden sich Kammerwände. Rückwärtige Kammerwände sind nicht vorhanden. An das westliche Widerlager schließt die Rampe, getrennt durch eine Raumfuge mit einem dauerelastischen Fugenabschlussband, an. Am östlichen Widerlager sind beidseitig Flügelwände angehängt. Die Flügelwandgesimse sind durch Raumfugen mit dauerelastischen Fugenabschlussbändern vom Überbau getrennt.

Der Überbau überspannt die Friedrich-Ebert-Straße in einem flachen Bogen mit einer beidseitigen Neigung von +/-10%. In der Lage besteht er aus einem 90° Kreisbogen, beginnend am westlichen Widerlager, mit einem Radius von 15,0m und einer anschließenden Geraden zum östlichen Widerlager. Der Höhenunterschied zwischen dem westlichen und dem östlichen Widerlager beträgt +1,25m. Die Gesamtlänge beträgt 40,35m, die Breite zwischen den Außenkanten 4,00m. Der Querschnitt ist 89,5cm hoch. Die lichte Höhe über der Fahrbahnachse der K52 beträgt knapp 4,90m.

Zur Entwässerung ist die Überbauoberseite im Querschnitt muldenförmig ausgebildet. Die Querneigung beträgt beidseitig der Überbauachse 2,5%. Längs wird das Wasser entlang der Überbauachse zu an den Überbauenden liegenden Kastenrinnen abgeführt.

Die Absturzsicherung besteht aus beidseitigen Aluminium Füllstabgeländern mit einer Höhe von 1,10m. Die lichte Breite zwischen den Geländern beträgt

3,50m. Die Geländerpfosten sitzen in einbetonierten Pfostenschuhen aus Stahl. Die Geländer sind in einem sehr guten Zustand.

Weitere Maße, sowie die Baumaterialien des Überbaus können den Bau- und Bestandsübersichtsplänen im Anhang entnommen werden.

#### 1.1.2 Teilbauwerk Rampe

Die Rampe aus Stahlbeton hat trogförmigen Querschnitt, bestehend aus einem Fundament mit zwei eingespannten aufgehenden Wänden mit je einem nach außen kragendem Gesims. Am Beginn der Rampe beträgt die Höhe OK Gesims ca. 20cm über Gelände, unmittelbar vor dem Widerlager beträgt sie knapp 3m. Der Raum zwischen den Wänden ist mit Boden aufgefüllt. Die Fahrbahn besteht aus Betonpflastersteinen (b/l/h= 10/20/8).

Die Rampe hat eine Gesamtlänge von 36,25m ist in drei Abschnitten gegliedert. Der erste Abschnitt ist ein Viertelkreis mit einem Radius von 4,0m in der Mittelachse der Rampe, anschließend folgt eine 11,23m lange Gerade. Der nächste Abschnitt ist ein Halbkreis, der ebenfalls einen Radius von 4,0m hat, diesem folgt eine Gerade mit 6,13m Länge. Das mittlere Gefälle der Rampe beträgt ca. 8%.

Die Abschnitte sind durch Raumfugen mit dauerelastischen Fugenabschlussbändern voneinander getrennt.

Die Entwässerung des Pflasters erfolgt analog zum Überbau durch den muldenförmigen Querschnitt und das Längsgefälle zu den drei zwischen den Rampenabschnitten liegenden Kastenrinnen.

Die Absturzsicherung entspricht der des Überbaus.

Weitere Maße, sowie die Baumaterialien der Rampe können den Bau- und Bestandsübersichtsplänen im Anhang entnommen werden.

### 1.2 **Bauwerkszustand**

#### 1.2.1 Teilbauwerk Brücke

Die Brücke ist in einem ausreichenden Zustand. Die Oberfläche des Überbaus ist großflächig abgesandet. Auf der gesamten Untersicht des Steges sind zahlreiche oberflächliche Betonschädigungen unterschiedlicher Flächenausdehnung durch korrodierte Bindedrahtreste erkennbar. Vereinzelt Betonabplatzungen sind am Überbausteg vorhanden.

Am westlichen Überbauabschluss ist der Beton auf der Oberseite mehrfach aufgeplatzt. An diesen Schadstellen treten Rostfahnen auf. Stellenweise liegt die obere Bewehrung frei und ist bereits stark im Querschnitt verkleinert. Nach den anhängenden Bewehrungsplänen handelt es sich um die über den Spannkästen liegenden Bewehrungsstäbe der Position 29 zu handeln, die durch Korrosion angegriffen sind. Die Schadensursache ist offensichtlich die nicht planmäßig eingehaltene Betondeckung.

Die Widerlager weisen an den Oberflächen der Gesimse analog zur Überbauseite ebenfalls größere abgesandete Flächen auf.

Am westlichen Widerlager ist die Raumfuge zwischen Widerlagerwand und Rampenbauwerk durch zwischen dem Beton und dem Fugenabdeckband eingedrungene Efeuwurzeln auf einer Länge ca. 1,0m beschädigt worden,

sodass der Beton an der Fugenflanke der Widerlagerwand abgeplatzt ist und Bewehrung freiliegt.

Der Überbaupfeiler weist keine Schäden auf.

#### 1.2.2 Teilbauwerk Rampe

Die Obflächen der Rampengesimse sind teilweise abgesandet. Die Ansicht der äußeren Rampenwand weisen augenscheinlich keine Schäden auf. Die innere Rampenwand ist mit Graffiti besprüht.

Das Betonpflaster zwischen den Gesimsen ist stellenweise abgesackt. Insbesondere vor dem westlichen Überbauende. Punktuell sind die Oberflächen einzelner Steine abgeplatzt.

Die Kastenrinnen sind intakt, jedoch abgesackt. Hier auch insbesondere die Kastenrinne vor dem westlichen Überbauende.

### 1.3 **Instandsetzungsarbeiten**

#### 1.3.1 Teilbauwerk Brücke

Vor den Betoninstandsetzungsarbeiten sind zunächst die Betonoberflächen hinsichtlich Schäden zu untersuchen. Die Instandsetzung der Schadstellen erfolgt nach dem Instandsetzungsprinzip C gemäß der DAfStb-Instandsetzungsrichtlinie.

Im Bereich der Schadstellen am westlichen Überbauende wird der schadhafte Beton durch Höchstdruckwasserstrahlen abgetragen. Dabei ist es den vorliegenden Bewehrungsplänen (s. Anhang) gemäß zu erwarten, dass die 8 Bewehrungsstäbe der Position 29, die aufgrund der zu geringen Betondeckung durch Korrosion teilweise stark angegriffen sind, komplett freigelegt werden. Bei dieser Position handelt es sich um einen Bewehrungsdurchmesser von  $\varnothing$  25mm. Für diesen Durchmesser ist nach DIN 1045 eine Verankerungslänge von  $l_0 = 163\text{cm}$  erforderlich. Aufgrund dessen sind diese Stäbe im Bereich vor dem Überbauende über die gesamte Breite freizulegen, auszubauen und voll oder teilweise zu ersetzen. Da eine ausreichende Betondeckung von  $\min_c = 45\text{mm}$  voraussichtlich nicht erreicht werden kann, weil sonst weitergehende Höhenanpassungen der anschließenden Kastenrinne, des Pflasters und der Rampengesimse erforderlich würden, sind die freigelegten Bewehrungsstäbe durch Stäbe aus nichtrostendem Bewehrungsstahl zu ersetzen.

Im Anschluss an die Instandsetzung/Erneuerung der Bewehrung wird die Überbauoberfläche mit einem Instandsetzungsbeton (PCC I / RC) profilgerecht wiederhergestellt.

Die Einzelheiten der Vorgehensweise zur Sanierung des Bereichs am westlichen Überbauende werden im Rahmen eines Ortstermins durch die örtliche Bauüberwachung gemeinsam mit einem Tragwerksplaner nach dem Freilegen der Bewehrung festgelegt.

Das beim Hochdruckwasserstrahlen anfallende verschmutzte Strahlwasser ist mit einer entsprechenden Einrichtung soweit zu klären und aufzubereiten, dass es als Klarwasser über einen baustellennahen Schacht bzw. Straßenablauf in die örtliche Mischwasser-Kanalisation (s. Anlage) eingeleitet werden kann.

Nach Auskunft des Abwasserwerks der Stadt Coesfeld wird hierfür keine Genehmigung erforderlich.

Nach den Instandsetzungsarbeiten erhält die Überbauoberseite einen RHD-Belag auf EP-PU-Basis für begeh- und befahrbare Oberflächen in Anlehnung an ZTV-ING, Teil 6.5.

Die Überbauaußenseiten, sowie die Gesimsüber- und außenseiten der Flügelwände des östlichen Unterbaus erhalten eine abgesandete Kratzspachtelung mit anschließender Deckversiegelung auf EP- bzw. PUR-Basis zum Schutz vor Frost-/ Tausalzangriff.

Die Widerlagerwände beider Unterbauten und die Gesimsüber- und außenseiten der Flügelwände des östlichen Unterbaus, sowie der Überbaupfeiler und die Überbauunterseite erhalten ein Oberflächenschutzsystem OS 4 (OS-C) nach der DAfStb-Instandsetzungsrichtlinie.

### 1.3.2 Teilbauwerk Rampe

Vor den Betoninstandsetzungsarbeiten sind zunächst die Betonoberflächen hinsichtlich Schäden zu untersuchen. Die auf der inneren Rampenwand vorhandenen Graffiti werden bei der Oberflächenvorbereitung voraussichtlich weitgehend entfernt werden. Besondere Maßnahmen zur vollkommenen Entfernung der Graffiti sind jedoch nicht vorgesehen.

Die Instandsetzung der Schadstellen erfolgt nach dem Instandsetzungsprinzip C gemäß der DAfStb-Instandsetzungsrichtlinie.

Im Anschluss an die Betoninstandsetzungsarbeiten erhalten die Rampenwände und Gesimsuntersichten ein Oberflächenschutzsystem OS 4 (OS-C) nach der DAfStb-Instandsetzungsrichtlinie.

Die Gesimsüber- und außenseiten erhalten eine abgesandete Kratzspachtelung mit anschließender Deckversiegelung auf EP- bzw. PUR-Basis zum Schutz vor Frost-/ Tausalzangriff.

Abgesackte Teilflächen des Pflasters werden aufgenommen und neu verlegt. Ebenso werden die Kastenrinnen aufgenommen und neu gesetzt.

## 2. **Bauzeitl. Verkehrssperrungen und -führungen**

### 2.1 Vollsperrung der Rampe und Brücke für Fußgänger und Fahrradfahrer

Die Rampe und die Brücke werden für die Dauer der Instandsetzungsarbeiten an ihr für den Fußgänger- und Fahrradverkehr voll gesperrt.

#### 2.1.1 *Umleitung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs*

Die Umleitung für den Verkehr aus Richtung Stadtkern erfolgt über die Straße "Schützenwall" folgend zur Kreuzung Loddeallee/K52 und führt von dort über den Geh-/Radweg an der Friedrich-Ebert-Str. (K52) zum Geh-/Radweg "In den Kämpfen."

Die Umleitung für den Verkehr in Richtung Stadtkern erfolgt gegenläufig.

Die Umleitung für den Fußgänger- und Fahrradverkehr auf dem Geh-/Radweg an der Friedrich-Ebert-Str. zwischen Billerbecker Str. (L581) und Daruper Str. (K46) verläuft gegenläufig über die Zuwegungen zum östlichen Brückenende.

## 2.2 Sperrungen der Friedrich-Ebert-Str. für den Kraftverkehr.

Die Friedrich-Ebert-Str. ist eine wichtige innerörtliche Verbindungsstraße und wird teilweise auch durch den überörtlichen Verkehr genutzt.

Daher wird während der Instandsetzungsarbeiten neben einer Vollsperrung der Friedrich-Ebert-Str. auch eine halbseitige Sperrung eingesetzt, um die Beeinträchtigung des Kraftverkehrs möglichst gering und kurz zu halten.

### 2.2.1 *Sperrung des Fahrstreifens in Richtung Ahaus/Steinfurt*

Die Friedrich-Ebert-Str. (K52) wird für die Dauer der Arbeiten am Überbaupfeiler und der fahrbahnseitigen Rampenwand halbseitig gesperrt, Dabei ist der Fahrstreifen in Richtung Daruper Str. (K46) im Bereich des Bauwerks unter Einsatz einer Lichtsignalanlage gemäß RSA Regelplan B I/6 zu sperren.

### 2.2.2 *Vollsperrung zwischen Billerbecker Str. (L581) und Daruper Str. (K46)*

Die Friedrich-Ebert-Str. (K52) wird – ausschließlich – für die Dauer der Arbeiten am Überbau über der Fahrbahn und dem nebenliegenden Geh-/Radweg für die Dauer von zwei Wochen vollgesperrt.

Die Vollsperrung erfolgt gemäß RSA Regelplan B I/17 zwischen der Billerbecker Str. (L581) und dem Abzweig in die Anliegerstraße "Wahrkamp".

**!!! Die zweiwöchige Vollsperrung muss innerhalb der Sommerferien NRW zwischen Mo., 20.07.2026 und Sa., 29.08.2026 liegen!!!**

### 2.2.3 *Umleitungen für den Kraftverkehr*

Die gegenläufige Umleitungsstrecke für den Zeitraum der Vollsperrung erfolgt durch den Coesfelder Stadtkern über die Daruper Straße (K46), die Münsterstraße, die Große Viehstraße und die Friedrich-Ebert-Straße (K52).

Die Umleitungsstrecke ist mit den entsprechenden Verkehrszeichen für Umleitungen zu kennzeichnen.

### 2.2.4 *Lenkung des überörtlichen Kraftverkehrs*

Zusätzlich sind zur Lenkung des überörtlichen Verkehrs drei Planskizzen (VZ 458) mit dem Vorhinweis "Friedrich-Ebert-Str. gesperrt" aufzustellen.

- Eine Planskizze ist an der B525 von Nottuln kommend vor dem Abzweig in die Daruper Str. (K46) aufzustellen.
- Eine Planskizze ist an der B474 von Rosendahl-Holtwick kommend vor der Kreuzung B474/L555 (Konrad-Adenauer-Ring) aufzustellen.
- Eine Planskizze ist an der L555 (Konrad-Adenauer-Ring) von Rosendahl-Osterwick kommend vor der Kreuzung L555/B474 aufzustellen.

Eine Umleitungsbeschilderung über die Vorhinweisung hinaus ist für diese Verkehrslenkungsmaßnahme nicht vorgesehen.

Die Straßenverkehrsrechtliche Anordnung (VRAO) einzuholen ist Sache des AN.

Die Straßenverkehrsrechtliche Anordnung für Verkehrssicherungs und – umleitungsmaßnahmen sind zu beantragen bei:

Stadt Coesfeld  
 - Team verkehrliche Angelegenheiten -  
 Bernhard-von-Galen-Straße 10  
 48653 Coesfeld  
 Tel.: 02541 939-8414  
 E-Mail: [verkehr@coesfeld.de](mailto:verkehr@coesfeld.de)

Die Beschilderung und Absicherung der Baustelle ist entsprechend der ZTV-SA und den RSA unter Einsatz von vollreflektierenden Verkehrszeichen einzurichten und in die entsprechende Position einzurechnen.

Zum Durchkreuzen von Verkehrsschildern dürfen nur variable Abdecksysteme verwendet werden, da es beim Durchkreuzen mit Folienabdeckband zu massiven Beschädigungen der Schilderoberfläche beim Ablösen der Folien kommen kann.

Die Kosten für das Vorhalten und den Betrieb sowie das laufende Umsetzen der erforderlichen Absperreinrichtungen, Verkehrssicherungsanlagen und Beschilderung der Baustelle sind vom AN zu tragen und in den Pauschalpreis der entsprechenden Position einzurechnen. Hierzu gehört auch die Beseitigung oder Unkenntlichmachung von vorhandenen Fahrbahnmarkierungen, wenn Sie bei der durch den Bauablauf bedingten Veränderung der Verkehrsführung zu Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer Anlass geben.

Bei Änderung der Verkehrsführung innerhalb der Baustrecke sind die Kosten für Umleitungsbeschilderung ebenfalls vom AN zu tragen und in der betreffenden Position einzurechnen.

Der für die Sicherungsarbeiten benannte Verantwortliche muss die deutschen Straßenverkehrsvorschriften und die im Bereich von Arbeitsstellen erforderlichen Aufgaben der Verkehrsführung, der Beschilderung, der Markierung, der Absicherung sowie der Beleuchtung beherrschen und entsprechend der ZTV-SA herstellen und beurteilen können sowie der deutschen Sprache mächtig sein.

Transportfahrzeuge dürfen nur das zulässige Gesamtgewicht entsprechend § 34 StVZO aufweisen. Entsprechende Kontrollen behält sich der Auftraggeber vor. Bei Feststellung einer Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichtes bei Transportfahrzeugen erfolgt eine Anzeige bei der zuständigen Behörde.

3. Der Auftraggeber geht davon aus, dass für das vorgesehene Bauvorhaben kein Koordinator gem. der BaustellV. bestellt werden muss. Sofern dennoch vom Auftragnehmer Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber eingesetzt werden – hierzu zählt auch der Einsatz von Nachunternehmern ohne Beschäftigte - hat der Auftragnehmer auf seine Kosten gem. § 3 der BaustellV. einen Koordinator zu bestellen. Der für den Sicherheits-

und Gesundheitsschutz verantwortliche Koordinator ist dem Kreis Coesfeld 2 Wochen vor Einrichtung der Baustelle zu benennen

4. Soweit Wege und Straßen durch den Auftragnehmer in Mitleidenschaft gezogen werden, sind diese im ursprünglichen Zustand in Abstimmung mit dem jeweiligen Baulastträger auf Kosten des Auftragnehmers wieder herzustellen.
5. entfällt.
6. Die Ausführungspläne und Achsberechnungen werden dem Auftragnehmer nach Auftragserteilung in einfacher Ausfertigung übergeben. Mehrausfertigungen werden gegen Selbstkostenerstattung zu Verfügung gestellt. Bei Deckenerneuerungen sind die erforderlichen Urtellandeaufnahmen, Ausführungsplanungen, Ausführungspläne, Achsberechnungen sowie Gradienten und Deckenbuch entsprechend der gültigen RAL und RAST 06 durch den AN in Einvernehmen mit der Abteilung 66 - Straßenbau zu erstellen. Nicht ausreichende Gefälle sind gemäß gültiger RAL herzustellen. Regelneigung mindestens 2,0 %. Auf vorhandene Unterlage werden ca. 12 cm aufgebaut. Die Linienführung bleibt unverändert.
7. Die Achsabsteckung, das Aufnehmen und Zeichnen der Ur- und Ausbauprofile ist Sache des AN und hat im Einvernehmen mit dem Straßenbauamt zu erfolgen. Die Vergütung hierfür ist in die Einheitspreise einzurechnen
8. Die Aufmaße sind manuell zu erstellen. Elektronisch erfasste bzw. gemessene Daten werden nur nach vorheriger Abstimmung mit dem AG anerkannt. Die Aufmaßarbeiten sind in Anwesenheit eines Vertreters des Auftraggebers durchzuführen und zu protokollieren. Dem Auftraggeber sind die erfassten Daten unmittelbar nach Durchführung der Vermessungsarbeiten im Original auszuhändigen.
9. Soweit bekannt ist, verlaufen im Straßenkörper Versorgungsleitungen. Der Schutz der vorhandenen und neu zu verlegenden Anlagen der Versorgungsträger gehört zur allgemeinen Verkehrssitte und wird nicht besonders vergütet. Eine Umlegung bzw. Neuverlegung von Leitungen und Anlagen ist Angelegenheit der Versorgungsunternehmen. Der AN hat den Einsatz von Fremdunternehmen für die Umlegung bzw. Neuverlegung von Versorgungsleitungen in der Baumaßnahme entschädigungslos zu dulden.
10. Vom Auftraggeber werden keine Zufahrten zur Baustelle zur Verfügung gestellt. Die Beschaffung und Herrichtung von Zufahrtsmöglichkeiten zur Baustelle, die Überlassung zur Mitbenutzung durch sämtliche, an der Maßnahme beteiligten Firmen, sowie die Reinigung und Wiederinstandsetzung aller als Zufahrt benutzten Straßen und Wege sind Sache des Auftragnehmers. Die Kosten hierfür sind in den Pauschalpreis der entsprechenden Position einzurechnen. Entsprechende Regelungen zur Kostenbeteiligung für die Mitbenutzung obliegen dem AN.
11. Vom Auftraggeber können keine Anschlussmöglichkeiten an Ver- und Entsorgungsleitungen zur Verfügung gestellt werden. Die Ver- und Entsorgung der Baustelle ist Sache des Auftragnehmers. Plätze für die Baustelleneinrichtung und

Lagerplätze werden vom Auftraggeber nicht zur Verfügung gestellt. Materialtransporte, Zwischenlagerungen und Förderwege innerhalb der Baustelle und zwischen den Lagerplätzen werden nicht besonders vergütet.

12. Die durch die Baumaßnahme ggf. beeinträchtigte Oberflächenentwässerung des anschließenden Geländes ist während der Bauarbeiten im Einvernehmen mit den betreffenden Interessenten und den zuständigen Behörden durch geeignete Maßnahmen aufrecht zu erhalten, so dass eine einwandfreie Abführung des anfallenden Tagwassers im Bereich der Baustelle gewährleistet ist. Diese Leistungen gehören zu den Nebenleistungen und werden nicht gesondert berechnet.
13. Vom AN beabsichtigte Auffüllungen, Aufschüttungen und Verfüllungen sowie Befestigungen von Bodensenken, tiefliegenden Wiesen, Weideflächen, Gräben, alten Tümpeln, Waldwegen und sonstigen naturbelassenen Flächen mit Bodenaushub, Bauschutt und Straßenaufbruchmaterial außerhalb einer zugelassenen Abfallentsorgungsanlage sind vor Bauausführung mit der zuständigen Unteren Landschaftsbehörde bzw. mit der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde des jeweiligen Kreises abzustimmen.
14. Einordnung von Boden und Felsarten in Homogenbereiche für Erdarbeiten nach DIN 18300

- Homogenbereich 1

Nichtbindige bis schwachbindige Sande, Kiese und Sand-kies-Gemische mit 15 % Beimengungen an Schluff und Ton (Korngröße kleiner als 0,06 mm) und mit höchstens 30 % Steinen von über 63 mm Korngröße bis zu 0,01 cbm Rauminhalt  
Organische Bodenarten mit geringem Wassergehalt, z.B feste Torfe.

Gemische von Sand, Kies, Schluff und Ton mit mehr als 15 % der Korngröße kleiner als 0,06 mm.

Bindige Bodenarten von leichter bis mittlerer Plastizität, die je nach Wassergehalt weich bis halbfest sind und die höchstens 30 % Steine von über 63 mm Korngröße bis zu 0,01 cbm Rauminhalt enthalten.

Vorgenannte Bodenarten, jedoch mit mehr als 30 % Steinen von über 63 mm Korngröße bis zu 0,01 cbm Rauminhalt.

Nichtbindige und bindige Bodenarten mit höchstens 30 % Steinen von über 0,01 cbm bis 0,1 cbm Rauminhalt.

- Homogenbereich 2

Bodenarten, die von flüssiger bis breiiger Beschaffenheit sind und die das Wasser schwer abgeben.

- Homogenbereich 3

Felsarten, die einen inneren, mineralisch gebundenen Zusammenhalt haben, jedoch stark klüftig, brüchig, bröckelig, schiedrig, weich oder verwittert sind, sowie vergleichbare feste und verfestigte bindige oder nichtbindige Bodenarten, z.B. durch Austrocknung, Gefrieren, chemische Bindungen.

Nichtbindige und bindige Bodenarten mit mehr als 30 % Steinen von über 0,01 cbm bis 0,1 cbm Rauminhalt

- Homogenbereich 4

Felsarten, die einen inneren, mineralisch gebundenen Zusammenhalt und hohe Gefügefestigkeit haben und die nur wenig klüftig oder verwittert sind, auch festgelagerter, unverwitterter Tonschiefer, Nagelfluhschichten, Schlackenhalde der Hüttenwerke und dergleichen.

Steine von über 0,1 cbm Rauminhalt.

*Hinweise:*

0,01 cbm entspricht einer Kugel mit einem Durchmesser von ca. 0,3 m.

0,1 cbm entspricht einer Kugel mit einem Durchmesser von ca. 0,6 m.

15. Die LAGA M20 mit dem Stand vom 06.11.1997 entspricht aufgrund der veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen im Abfallrecht (KrW-/AbfG bzw. KrWG) und im Bodenschutzrecht (BBodSch9, BBodSchV) sowie des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 14.04.2005 zur Verfüllung einer Tongrube („Tongrubenurteil“) in weiten Teilen nicht mehr der aktuellen Rechtslage.

In einer novellierten Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung soll zukünftig bundesweit eine verbindliche Regelung zur Verwertung von Bodenmaterial eingeführt werden.

Bis dahin ist nach dem Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) die LAGA-Mitteilung M20 vom 05.11.2004 anzuwenden.

16. Feine und grobe Gesteinskörnungen aus Kalkstein sind in Deckschichten und als Abstreumaterial für Fahrbahnen nicht zugelassen.

Hiervon ausgenommen sind feine und grobe Gesteinskörnungen aus Alpiner Moräne.

Feine Gesteinskörnungen aus Grauwacke mit einem Gehalt an Feinanteilen > 12,0 M.-% sind in Deck- und Binderschichten nicht zugelassen.

Für Deckschichten und Asphaltbinderschichten ist Kalksteinfüller zu verwenden. Für Deckschichten aus Walzasphalt und Asphaltbinderschichten ist in Kombination mit groben Gesteinskörnungen aus Diabas die Verwendung von Diabas-Füller zugelassen.

Abstreumaterial für Gussasphalt muss der Kategorie SI15 (Anforderung an die Kornformkennzahl) entsprechen.

Gesteinskörnungen für Asphaltbinder AC 16 B S für Verkehrsflächenbefestigungen der Belastungsklasse Bk3,2 müssen in Bezug auf den Widerstand gegen Zertrümmerung der Kategorie SZ<sub>18</sub> bzw. der Kategorie LA<sub>20</sub> entsprechen.

Bei der Verwendung von sauren Gesteinen (z.B. Grauwacke, Quarzit) in Verbindung mit Straßenbaubitumen ist bei Asphaltbinderschichten und Deckschichten aus Walzasphalt 1,5 M.-% Kalkhydrat als Haftverbesserer zuzugeben. Bei der Verwendung von polymermodifiziertem Bitumen in Verbindung mit sauren Gesteinen ist ein Haftverbesserer nicht erforderlich.

Asphaltgranulat darf in Deckschichten aus Gussasphalt und Splittmastixasphalt nicht verwendet werden.

Eine Begrenzung der Zugabemenge von Asphaltgranulat wird bei Asphalttrag-, Asphaltbinder- und Deckschichten aus Asphaltbeton in der Leistungsposition festgelegt. Ist in der Leistungsposition keine Obergrenze der Asphaltgranulatzugabe festgelegt ist im Rahmen der Erstprüfung die Eignung der vorgesehenen Zugabemenge nachzuweisen.

17. Soweit nach der Leistungsbeschreibung der Einbau bituminöser Massen nach Schichtdicken vorgesehen ist, erfolgt der Nachweis bei den Tragschichten nach Bohrkernen oder durch elektromagnetische Dickenmessung.

Bei dem Nachweis der Schichtdicken durch Bohrkernne hat der AN die Bohrkernne zu entnehmen. Die Bohrkernne sind im Abstand von 100 m zu entnehmen und die Bohrlöcher sind vom AN sofort zu verfüllen und zu verdichten bzw. zu vergießen.

Die Dickenmessung erfolgt gemeinsam mit einer Schieblehre oder einem anderen geeigneten Gerät. Über das Ergebnis ist unter Verwendung der in den TPD-StB vorgesehenen Formularen eine Niederschrift zu fertigen, die von beiden Parteien zu unterschreiben ist.

Die Entnahme der Bohrkernne und die Verfüllung der Bohrlöcher werden nicht gesondert berechnet.

Der AG behält sich vor die Ebenheit der Deckschichten mit einem Planographen zu überprüfen.

Bei einem Nachweis der Schichtdicken durch elektromagnetische Dickenmessungen sind die Messstellen im Abstand von ca. 100 m nach Angabe der Bauüberwachung anzuordnen. Das Verlegen der Gegenpole mit allen erforderlichen Materiallieferungen und die Gestellung und Bedienung des Messgerätes ist Sache des AN und wird nicht besonders vergütet. Das Ergebnis der elektromagnetischen Dickenmessung ist nach dem Formblatt des TPD-StB festzuhalten.

18. Für Griffigkeitsmessungen der Fahrbahndecke gelten gemäß ZTV Asphalt-Stb 07 folgende Messgeschwindigkeiten:

- Innerörtlich: 40 km/h
- Außerörtlich: 60 km/h

**19. Der Materialnachweis bei der Asphaltdeckschicht und bei den Auffahrten und Anschlüssen erfolgt nach Wiegekarten.**

Die Originale der Belege sind dem Beauftragten des Auftraggebers bereits bei der Auslieferung der Baustoffe zur Prüfung vorzulegen. Es werden bei der Abrechnung nur solche Belege anerkannt, auf denen der Beauftragte des Auftraggebers durch seine Unterschrift die Richtigkeit der Angaben bestätigt hat.

Der AG behält sich vor, auf den Materialnachweis durch Wiegekarten bei der Asphaltdeckschicht zu verzichten, wenn der AN ein Messgerät für die elektromagnetische Dickenmessung mit Bedienung zur Verfügung stellt.

Bei fassgebundener Ware genügt als Nachweis der Lieferschein und die Fassliste mit folgenden Angaben: Fassnummer, Netto- und Bruttogewicht.

**Die Herstellung von provisorischen Anschlüssen, Rampen und Angleichungen, auch in Längsrichtung und zu den einzelnen Grundstücken, ist ebenso wie ihre Beseitigung eine Nebenleistung und wird nicht besonders vergütet.**

20. Eignungsprüfungen dürfen nur von den vom Kreis Coesfeld zugelassenen Prüfstellen und Laborstellen durchgeführt werden. Ein Verzeichnis dieser Prüfstellen kann beim Tiefbauamt des Kreises Coesfeld eingesehen werden.
21. Die Gesteinsarten Diabas und Basalt sind gemäß Anlage 1 der TRGS 517, Ausgabe Januar 2007 (Technische Regeln für Gefahrstoffe – „Tätigkeiten mit potenziell asbesthaltigen mineralischen Rohstoffen und daraus hergestellten Zubereitungen und Erzeugnissen“) als potenziell asbesthaltig eingestuft. Das Vorhandensein dieser Gesteinsarten im Straßenoberbau kann nicht ausgeschlossen werden. Beim Fräsen der Straßenbefestigung muss daher, im unmittelbaren Nahbereich der Fräse, mit partikelförmigen Gefahrstoffen (z.B. Asbestfasern) gerechnet werden. Gemäß Abschnitt „4. Allgemeine Schutzmaßnahmen“ der TRGS 517 müssen die erforderlichen Maßnahmen zur Minimierung der Gefährdung nach §9 der Gefahrstoffverordnung durchgeführt werden. Es ist Atemschutz nach Punkt 4.13 (2) zu tragen.

Die Schutzmaßnahmen sind in die entsprechenden Leistungspositionen einzurechnen. Eine besondere Vergütung erfolgt nicht.

Bei den Fräsarbeiten sind mögliche Verunreinigungen durch das Abfräsen von Fahrbahnmarkierungen zu berücksichtigen und in die entsprechenden Leistungspositionen einzurechnen. Eine besondere Vergütung erfolgt nicht.

22. Soweit im Leistungstext nicht besonders darauf hingewiesen wird, beinhaltet:
- Herstellen: Das Liefern, Fördern, Abladen, Zusammensetzen bis zur vertragsgerechten Fertigstellung der Leistung.
  - Entsorgen: Das Aufnehmen, Fördern, Abladen, Bearbeiten, Verwerten bis zur vertragsgerechten Nachweisung der ordnungsgemäßen Entsorgung und Endablagerung nach den gesetzlichen Abfallbeseitigungsvorschriften.
23. Sofern in der Leistungsbeschreibung für Asphalttschichten die Abrechnung nach Gewicht oder der Materialnachweis nach Einbaugewicht erfolgt, ist für Asphaltmischgut ausschließlich natürliches Gestein als Zuschlagstoff vorzusehen.
24. Sofern bei Oberboden die Vorsorgewerte nach dem BBodSG überschritten werden und dieser Oberboden außerhalb des Baufeldes sowie direkt angrenzender Bereiche wiederverwertet werden soll, darf dieser Oberboden nicht auf landwirtschaftlich genutzten Flächen eingebaut werden. Der AN hat dem AG den Ort und die Nachnutzung der Wiedereinbaustelle zu benennen.

25. Die vorstehenden Angaben befreien den Anbieter nicht von der Verpflichtung der genauen Prüfung der für das Angebot und die Durchführung der Arbeiten maßgebenden Verhältnisse.
26. Die aus der Berücksichtigung der Vorbemerkungen entstehenden Kosten sind, soweit nicht anders angegeben, mit den Einheitspreisen der Leistungspositionen abgegolten.