

Voruntersuchung zur Prinz- Brücke Nr. 66 DEK- km 62,405

**Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
des Bundes**

**Wasser- und Schifffahrtsdirektion
West**

**Wasser- und Schifffahrtsamt
Rheine**

**Prinz-Brücke Nr. 66
in DEK-km 62,405**

Voruntersuchung

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Grundlagen	2
2. Zustand des vorhandenen Bauwerks	3
3. Abstimmung für öffentlich-rechtliches Verfahren	3
4. Varianten für den Ersatz der Prinz-Brücke Nr. 66	4
4.1 Variante 1	4
4.2 Variante 2	4-5
4.3 Variante 3	5-6
4.4 Variante 4	6
4.5 Variante 5	6-7

Anlage 1: Überschlägliche Kostenermittlung

Anlage 2: Zusammenstellung der Querschnitte

Anlage 3: Zusammenstellung der Trassierungselemente

1. Grundlagen

Die Prinz- Brücke Nr. 66 überführt die Stadtstrasse „Osttor“ innerhalb des Stadtgebietes von Münster in Ortsteil Hiltrup über den Dortmund- Ems- Kanal bei km 62,405.

Die Brücke ist die einzige Zufahrtsmöglichkeit in das Gewerbegebiet „Nobelstraße“ zwischen Bundesbahn und Dortmund- Ems- Kanal. Zudem führt die Fuß- und Radwegverbindung vom Ortsteil Hiltrup zum Bahnhof und zur Innenstadt von Münster über die Prinzbrücke.

Die nördlich gelegene Hochbrücke (Osttor-Straßenbrücke Nr. 67 in km 62,453) führt die Landestraße 885 über den Dortmund-Ems-Kanal. Die Hochbrücke dient dem Kraftfahrzeugverkehr als Verbindung zwischen Hiltrup-Ost und dem Zentrum von Hiltrup.

Im Bereich der Ortslage Hiltrup wurde mit Planfeststellungsbeschluss vom 18. Juli 1969 der Bau der sogenannten „Überholstrecke Hiltrup“ genehmigt; Ziel dieses Ausbauverfahrens war die Verbreiterung der Wasserstraße für Überholvorgänge von Schiffen sowie eine Vertiefung des Kanals. Der vorhandene Kanalquerschnitt entspricht hinsichtlich der erforderlichen Wasserspiegelbreiten sowie der Fahrwassertiefe den Ausbauanforderungen an die Wasserstraßenklasse Vb..

Die Durchfahrtshöhe für die Schifffahrt unter der Prinz-Brücke ist allerdings mit 4,50 m über Normalwasserstand ($NW = NN + 56,50 \text{ m}$) nicht ausreichend. Es ist daher eine Hebung auf 5,25 m über oberem Grenzwasserstand ($G_{wo} = NN + 56,90 \text{ m}$) erforderlich.

Die Widerlager aus Beton mit einer Sandsteinverkleidung wurden 1936 errichtet. Der vorhandene Überbau wurde 1907 in Duisburg als „Karl-Lehr-Brücke“ errichtet und im Jahre 1932 entsprechend neuer Vorschriften verstärkt und umgebaut. Im Jahre 1946 wurde dieser Überbau von der Ruhr nach Hiltrup als Ersatz für die zerstörte Brücke umgesetzt. Dabei erfolgte ein Umbau, in dem die Gehwege nach innen gelegt werden und die Fahrbahnbreite von ursprünglich 8,50 m auf 6,00 m reduziert wurde.

Das vorhandene Kreuzungsbauwerk weist folgende Abmessungen auf :

Fahrbahnbreite	2 x 3,00 m
Gehwegbreite	2 x 1,50 m
Konstruktionshöhe	1,60 m
Stützweite	50,00 m
Lichte Weite senkrecht	47,10 m
Lichte Durchfahrtshöhe	4,50 m über $NW = NN + 56,50 \text{ m}$

2. Zustand des vorhandenen Bauwerks

Nach Überprüfung der Standsicherheit durch Ingenieurbüros weist das Bauwerk erhebliche Mängel auf. Daher wurden in den vergangenen Jahren bereits Verstärkungen im Bogenbereich vorgenommen sowie Beschränkungen für den Verkehr eingerichtet.

Im Zuge dieser gutachterlichen Untersuchungen wurden auch erhebliche Schäden an den Bogenfußpunkten der Brücke festgestellt. Nach dem Ergebnis des Gutachtens kann die Brücke ohne weitere Sicherungsmaßnahmen an den Bogenfußpunkten nur noch kurzfristig und unter strengen Auflagen für den Verkehr sowie für die Kontrolle in Betrieb bleiben.

Durch eine Hilfskonstruktion an den Bogenfußpunkten kann die Prinz-Brücke nur für einen begrenzten Zeitraum weiter betrieben werden. Diese Sanierungsmaßnahme wird im Frühjahr 2011 durchgeführt. Auch dann darf die Brücke nur von LKW bis 30 t befahren werden, ein Begegnungsverkehr für LKW ist zu unterbinden und ein Mindestabstand von 60 m einzuhalten.

3. Abstimmung für öffentlich rechtliches Verfahren

Auf Grund des Bauwerkszustandes ist die Prinz-Brücke Nr. 66 durch ein neues Bauwerk zu ersetzen. Für die Maßnahme ist ein Planfeststellungsverfahren nach § 14 ff WaStrG (Bundeswasserstraßengesetz) durchzuführen.

Die WSV hat für das Kreuzungsbauwerk folgende Abmessungen zu berücksichtigen:

Fahrbahnbreite	2 x 3,00 m
Gehwegbreite	2 x 1,50 m
Lichte Weite senkrecht	54,20 m
Lichte Durchfahrtshöhe	5,25 m über $GW_0 = NN + 56,90$ m.

Für die weitere Planung sind die Belange anderer Behörden einzubeziehen. Hier sind insbesondere Anforderungen an die Führung des Straßenverkehrs sowie die Geh- und Radwegführung einschließlich der Umleitungen während Bau- und Montagezeiten mit den Straßenbaulastträgern zu klären. Die Inanspruchnahme von Flächen und Inanspruchnahme von Wald sowie Interessen des Denkmalschutzes sind ebenfalls in die Abwägung von Planungsalternativen einzubeziehen.

Als Grundlage für eine Abstimmung dienen die hier vorgestellten Varianten.

4. Varianten für den Ersatz der Prinz-Brücke Nr. 66

Die einzelnen Varianten sind in den anliegenden Plänen jeweils im Lageplan und in Längsschnitten dargestellt. Eine tabellarische Zusammenstellung der Querschnittswerte für die Brücke und die Straßenrampen ist in Anlage 2 beigefügt, eine Zusammenstellung der gewählten Trassierungselemente in Anlage 3. Eine Kostenschätzung für die jeweilige Variante enthält Anlage 1.

4.1 Variante 1

Variante 1 sieht einen Neubau der Brücke zwischen alter Prinz- Brücke und der Landesstraßen-Brücke vor.

Die Montage des neuen Überbaues ist auf der linken Kanalseite geplant. Nach dem Bau der neuen Widerlager wird der Überbau in die neue Lage eingeschwommen. Die Rampen an die Straße Osttor und Föhrenweg werden ebenso wie die Zufahrten zu den Anliegern wieder angeschlossen. Anschließend erfolgen Abbruch und Entsorgung des Überbaus der alten Prinz-Brücke und der Widerlager.

Der Verkehr kann über das alte Bauwerk für die Bauzeit aufrecht erhalten werden.

Diese Variante hat insbesondere in der Baudurchführung einige Erschwernisse. So liegen die Baugruben zwischen altem und neuem Widerlager auf der rechten Kanalseite sehr dicht beieinander. Während der Bauzeit sind starke Überschneidungen für die Verkehrsführung vorhanden. Während der Montage des Überbaus sind auf dem westlichen Ufer besondere Vorkehrungen zum Schutz der kreuzenden Radfahrer und Fußgänger erforderlich. Die verschiedenen Zufahrten sind steiler anzurampen, da ein größerer Höhenunterschied gegenüber dem heutigen Bauwerk zu überwinden ist.

Da für die Straßenführung als Trassierungselement ein Bogen auf der neuen Brücke vorgesehen werden muss, ist der Brückenquerschnitt gegenüber dem heutigen Querschnitt aufzuweiten. Eine Vergrößerung der Verkehrsflächen ergibt sich daraus nicht.

4.2 Variante 2

Variante 2 sieht einen Neubau der Brücke nördlich der Landesstraßen-Brücke vor. Die Straße wird im Osten an die Rampe zwischen Osttor und Landesstraße L 885 angebunden, im Westen an die Nobelstraße. Die Kreuzungsanlage erhält zwei Bauwerke mit einer Brücke über den Dortmund-Ems-

Kanal und einer Brücke über die Gemeindestrasse Föhrenweg.) nördlich der Landesstrassen-Brücke. Die bisherige Kreuzungsstelle entfällt.

Die Montage des neuen Überbaus ist auf Montageflächen auf der linken Kanalseite vorgesehen. Nach Neubau der Widerlager und der Brücke über die Gemeindestrasse „Föhrenweg“ wird der neue Überbau in seine endgültige Lage eingeschwommen. Danach werden die Rampen angeschlossen. Anschließend erfolgen Abbruch und Entsorgung des Überbaus der alten Prinz-Brücke und der Widerlager.

Der Verkehr kann für die Bauzeit über das alte Bauwerk aufrecht erhalten werden.

Durch die Überführung der Straße über den Föhrenweg ist dort ein zusätzliches Brückenbauwerk erforderlich. Die Berücksichtigung der Durchfahrtshöhe dort bedingt zusätzlich hohe Rampen mit großen Längsneigungen.

Für die Maßnahme einschl. Montage werden Flächen benötigt, die als Wald bzw. Park genutzt werden (Waldpark).

4.3 Variante 3

Variante 3 sieht einen Neubau der Brücke nördlich der Landesstraßen-Brücke vor. Die Straße wird im Osten an die Rampe zwischen Osttor und Landesstraße L 885 angebunden, im Westen an die Nobelstraße. Die Gemeindestrasse Föhrenweg wird direkt an die neue Kreuzungsanlage angebunden. Die Kreuzungsanlage erhält daher ein Bauwerk mit der Brücke über den Dortmund-Ems-Kanal nördlich der Landesstrassen- Brücke. Die bisherige Kreuzungsstelle entfällt.

Die Montage des neuen Überbaus ist auf Montageflächen auf der linken Kanalseite vorgesehen. Nach Neubau der Widerlager und der Brücke über die Gemeindestrasse „Föhrenweg“ wird der neue Überbau in seine endgültige Lage eingeschwommen. Danach werden die Rampen angeschlossen. Anschließend erfolgen Abbruch und Entsorgung des Überbaus der alten Prinz-Brücke und der Widerlager.

Der Verkehr auf der Straße Osttor kann für die Bauzeit über das alte Bauwerk aufrecht erhalten werden. Für den Gemeindeweg Föhrenweg ist eine Umleitung ein zu richten.

Die Längsneigung der neuen Rampen ist deutlich geringer als in Variante 2, da die Unterführung Föhrenweg entfällt..

Für die Maßnahme einschl. Montage werden Flächen benötigt, die als Wald bzw. Park genutzt werden (Waldpark).

4.4 Variante 4

Variante 4 sieht für die Straße Osttor und den Straßenverkehr eine gänzlich andere Lösung vor. Westlich des Kanals wird eine Rampe von der Landesstraße Straße 885 zum Osttor unter der Landesstraßen-Brücke errichtet. Die Rampe beginnt zwischen den Brücken über die Bahnstrecke und den Dortmunds-Ems-Kanal auf der Nordseite der L885. Sie führt in einer Schleife unter der vorhandenen Landesstraßen- Brücke zum Wiederanschluss an die Gemeindestrasse „ Osttor“. Auf der Landesstraße wird die Markierung geändert und eine Linksabbiegespur eingerichtet.

An der bisherigen Kreuzungsstelle wird als Ersatz eine Geh- und Radwegbrücke errichtet.

Zunächst wird die Rampe zur L 885 errichtet. Danach werden Behelfswiderlagern nördlich der alten Prinz- Brücke hergestellt und die neue Rad- und Fußweg- Brücke eingeschwommen. Anschließend wird der Überbau der alten Prinz-Brücke abgebrochen..Nach Umbau der alten Widerlager wird die Rad- und Fußweg- Brücke umgesetzt. Zuletzt werden die Behelfswiderlager zurückgebaut.

Der Straßenverkehr kann frühzeitig verlagert werden. Verkehrsführung während Bauzeit ohne Probleme möglich. Eine Geh- und Radwegbrücke über den Dortmund-Ems-Kanal ist als Ersatz ausreichend. Die Brücke kann auf Grund der geringeren notwendigen Bauhöhe außerhalb des Baubereiches vorgefertigt werden und anschließend über die Wasserstraße zur Baustelle verbracht werden.

Zur Abfangung der Rampe auf dem begrenzten Gelände zwischen Kanal und Gemeindewegen sind Stützwände erforderlich. Für die Maßnahme werden dauerhaft Flächen benötigt, die als Wald genutzt werden.

4.5 Variante 5

Westlich des Kanals wird eine Rampe von der Landesstraße L 885 in einer Schleife bis zum Anschluss der Verlängerung der Nobelstraße geführt. Die Rampe beginnt wie in Variante 4

Zwischen den Brücken über die Bahnstrecke und dem Dortmund-Ems-Kanal auf der Nordseite der L 885. Auf der Landesstraße L 885 wird die Markierung geändert und eine Linksabbiegerspur eingerichtet.

An der bisherigen Kreuzungsstelle wird als Ersatz eine Geh- und Radwegbrücke errichtet.

Zunächst wird die Rampe zur L 885 errichtet. Danach werden Behelfswiderlagern nördlich der alten Prinz- Brücke hergestellt und die neue Rad- und Fußweg- Brücke eingeschwommen. Anschließend

wird der Überbau der alten Prinz-Brücke abgebrochen..Nach Umbau der alten Widerlager wird die Rad- und Fußweg- Brücke umgesetzt. Zuletzt werden die Behelfswiderlager zurückgebaut.

Der Straßenverkehr kann frühzeitig verlagert werden. Verkehrsführung während Bauzeit ohne Probleme möglich. Eine Geh- und Radwegbrücke über den Dortmund-Ems-Kanal ist als Ersatz ausreichend. Die Brücke kann auf Grund der geringeren notwendigen Bauhöhe außerhalb des Baubereiches vorgefertigt werden und anschließend über die Wasserstraße zur Baustelle verbracht werden.

Überschlägliche Baukostenermittlung

Variante 1

Brücke	: 2.100.000,00 €
Rampen	: 600.000,00 €
Brückenabbruch	: <u>80.000,00 €</u>
	2.780.000,00 €

Variante 2

Brücke 1	: 1.800.000,00 €
Brücke 2	: 500.000,00 €
Rampen	: 800.000,00 €
Brückenabbruch	: <u>80.000,00 €</u>
	3.180.000,00 €

Variante 3

Brücke	: 1.800.000,00 €
Rampen	: 700.000,00 €
Brückenabbruch	: <u>80.000,00 €</u>
	2.580.000,00 €

Variante 4

Rampe	: 700.000,00 €
Stützwände	: 700.000,00 €
Fuß-und Radwegbrücke	: 1.000.000,00 €
Überbauabbruch	: <u>60.000,00 €</u>
	2.460.000,00 €

Variante 5

Rampe	: 640.000,00 €
Fuß-und Radwegbrücke	: 1.000.000,00 €
Überbauabbruch	: <u>60.000,00 €</u>
	1.700.000,00 €

Wird für die Varianten 2 und 3 eine Rad- und Fußweg- Brücke erforderlich erhöhen sich die Kosten um jeweils 900.000,00 €.

Prinz - Brücke Nr. 66

DEK - Km 62,405

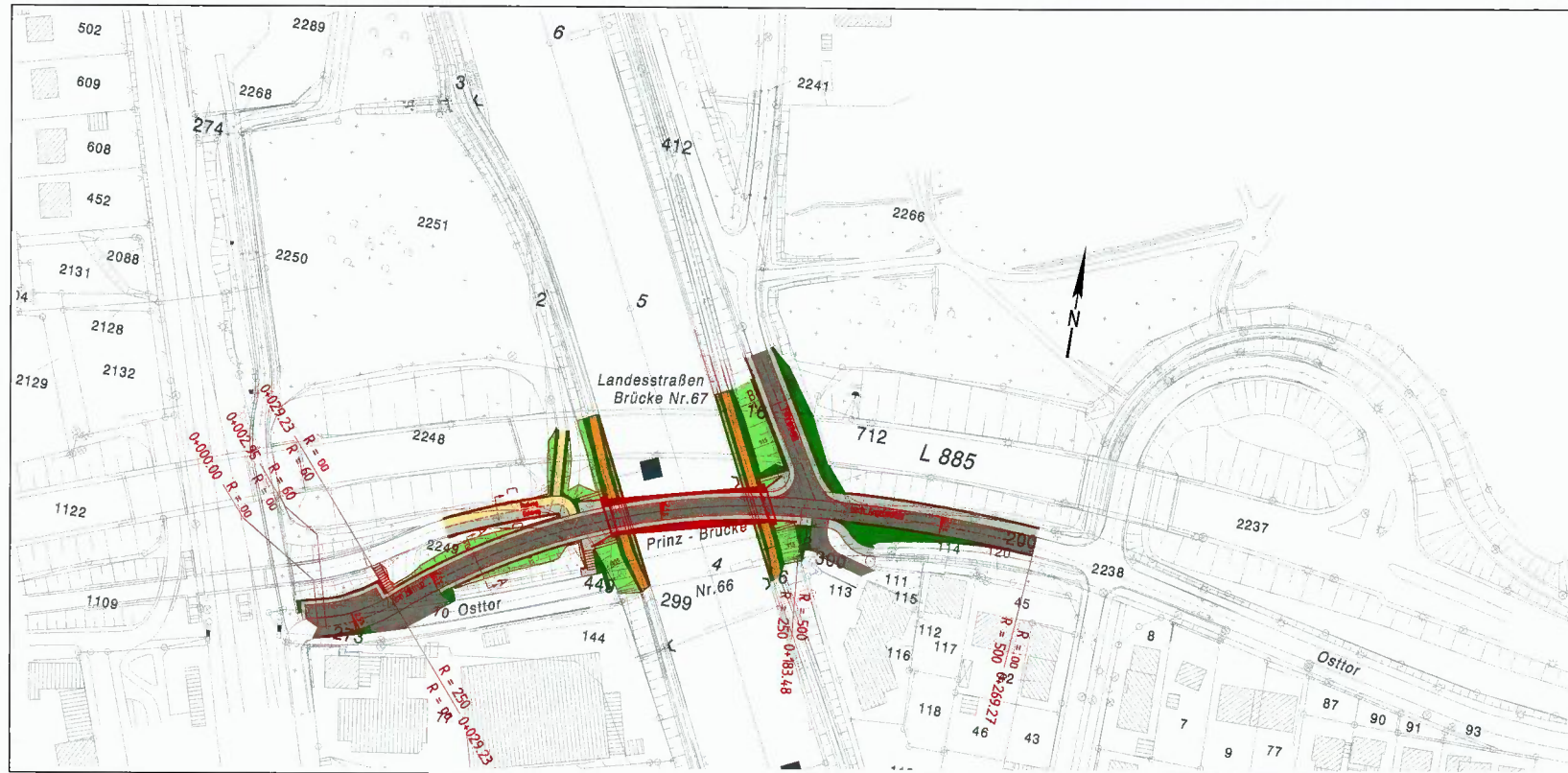
Querschnitte

	Rampe links	Brücke	Rampe rechts
vorh. Hauptrampe	3,50 / 3.50 / 3.50 / 3.00 / 1.00	1,50 / 3.00 / 3.00 / 1,50	3.00 / 2.00 / 3.50 / 3.50 / 3.20 / 0.5
vorh. Rad-und Fußweg	0.50 / 3.00 / 3.00 / 0.50		
vorh. Föhrenweg			0.50 / 2.00 / 3.00 / 3.00 / 1.70 / 0.50
vorh. Zum Hiltruper See			0.50 / 2.00 / 2.00 / 2.75 / 3.75 / 3.75 / 1.00
Variante 1	0.50 / 1.50 / 3.25 / 3.25 / 1.50 / 0.50	1.50 / 3.25 / 3.25 / 1.50	0.50 / 3.00 / 2.00 / 3.50 / 3.50 / 3.20 / 0.50
Föhrenweg			0.50 / 2.00 / 3.00 / 3.00 / 1.70 / 0.50
Rad- und Fußweg	0.50 / 3.00 / 3.00 / 0.50		
Variante 2	1.50 / 3.00 / 3.00 / 1.50	1.50 / 3.25 / 3.25 / 1.50	1.50 / 3.00 / 3.00 / 1.50
Zum Hiltruper See			4.00 / 2.75 / 3.75 / 3.75 / 1.50
Variante 3	wie V 2	wie V 2	wie V 2
Zum Hiltruper See			wie V 2
Variante 4	1.50 / 3.75 / 3.75 / 1.50		
Variante 5	1.50 / 3.25 / 3.25 (+Aufweitung) / 1.50		

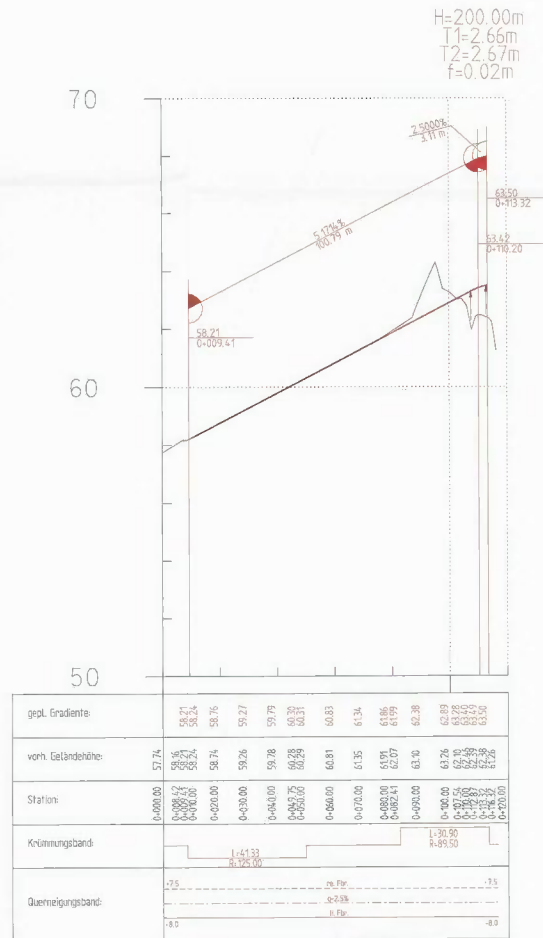
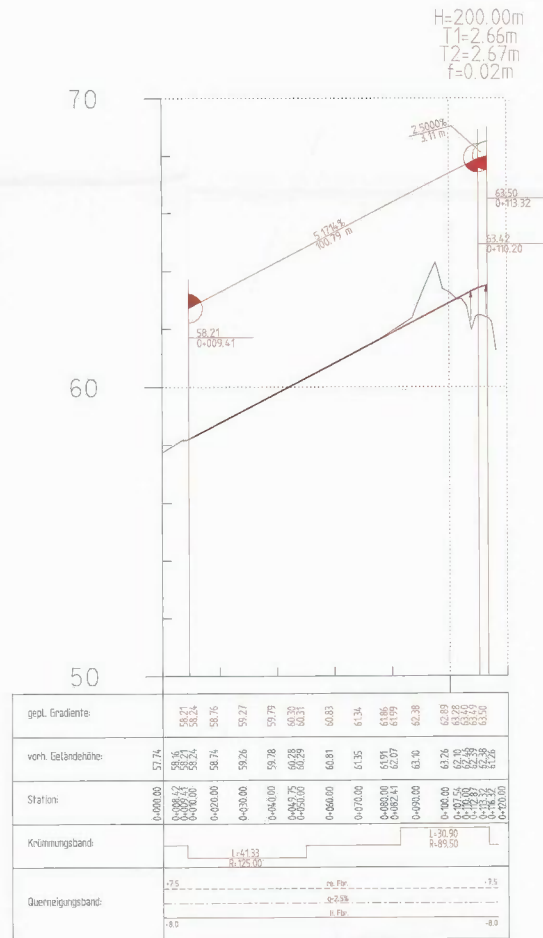
Prinz-Brücke Nr. 66

DEK - km 62,405

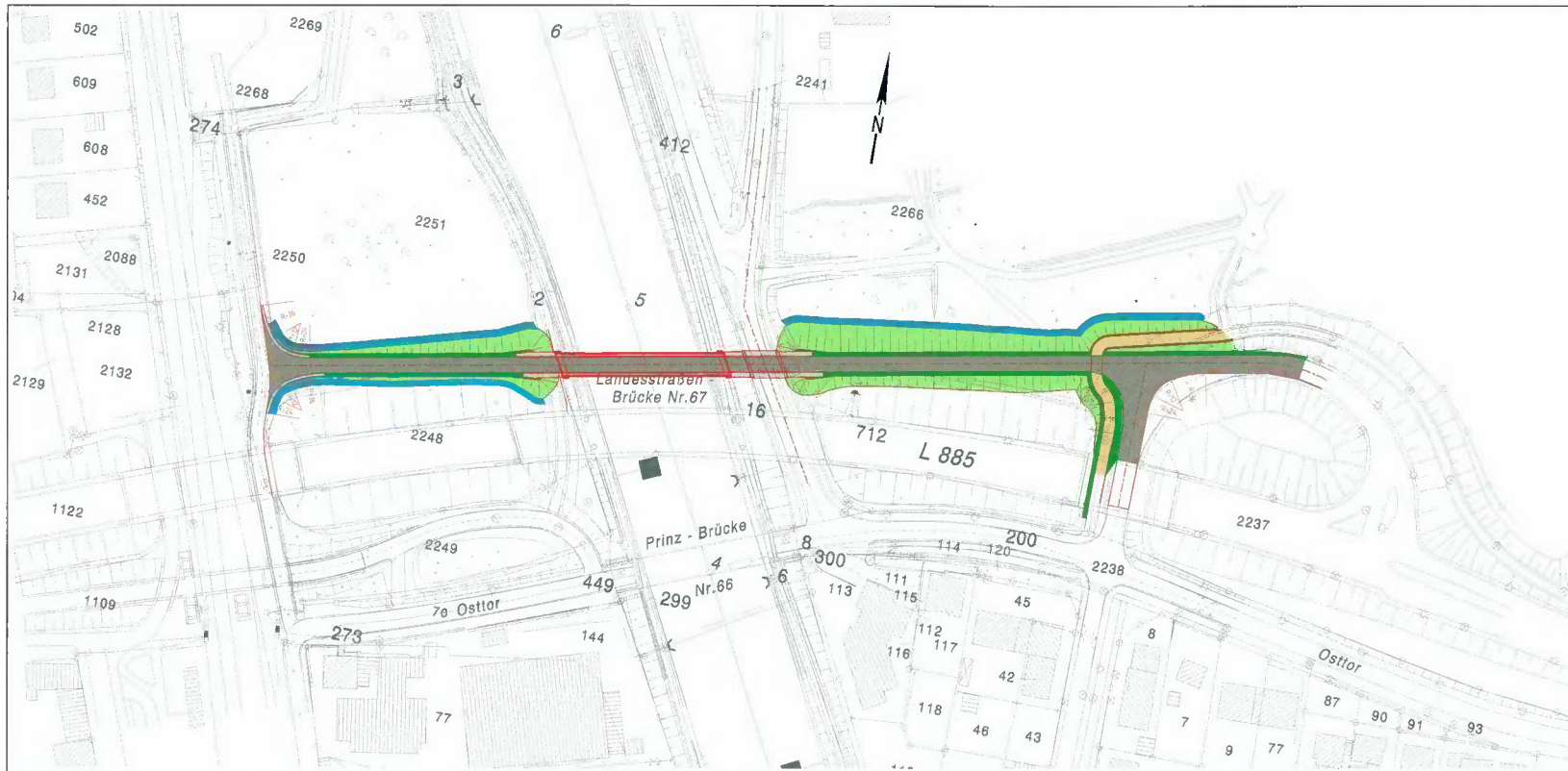
Trassenelemente						
Variante	Radius min.	Längsneigung max.	Kuppe min.	Wanne min.	Bemerkung	
Variante 1	R = 60 m	4.4429 %	1400 m	800 m	Neubau zwischen alter Prinz-Br. Und der Landesstraßenbrücke	
Nebenrampe	R = 00 m	6.00%	250 m	700 m		
Variante 2	R = 00 m	5.00%	1400 m	500 m	Neubau nördlich der Landesstraßenbrücke	
Nebenrampe	R = 00 m	3.00%	2000 m	1000 m	Zwei Brücken erforderlich	
Variante 3	R = 00 m	4.00%	1500 m	1500 m	Neubau nördlich der Landesstraßenbrücke	
Nebenrampe	R = 50 m	5.00%	500 m	500 m	Eine Brücke erforderlich	
Variante 4	R = 35 m	3.00%	500 m	1000 m	Drei Stützwände zur Abfangung der Rampe erforderlich	
Nebenbenrampe						
Variante 5	R = 32 m	6.00%	1000 m	500 m	Radfahrer und Fußgänger vom übrigen Verkehr getrennt	
Nebenbenrampe	R = 15 m	10.00%	160 m	200 m		



Aufgestellt		Unterschrift		Amts-/Dienstbezeichnung	
Zeichnung		Unterschrift im Auftrag		Amts-/Dienstbezeichnung	
bearbeitet		gefertigt			
Vorplanung					
Wasser- und Schifffahrtsdirektion West Wasser und Schifffahrtsamt Rheine					
OrgEinh Amt	AB	BWSt- Nr	ZB	Kilometer	S
4 1 4	A	0 5 0 1	0 6 2 4 0 5	0	
Objektbenennung		Straßenbrückenanlage Prinz-Brücke Nr. 66			
Objektteil		Variante 1			
Einzelheit		Lageplan			
ObjektidentNr.		Objekt- Teil		DB Entwurf Nr.	Maßstab
5 1 2				Zeichnung Nr.	1:1000
Die Übereinstimmung mit der Ausführung wird bestätigt:					DVU-Identifikation
Datum					DVU-Index
Unterschrift, Funktionsbez.					



Aufgestellt		Unterschrift		Amts-/Dienstbezeichnung	
Zeichnung		Unterschrift im Auftrag		Amts-/Dienstbezeichnung	
bearbeitet gefertigt					
Vorplanung					
Wasser- und Schifffahrtsdirektion West Wasser und Schifffahrtsamt Rheine					
 WSV.de					
UngEinh	AB	BWassr	ZB	Kilometer	S
Amft	AB	Nr	ZB		
5	14	A	05	01	0
				0 6 2 4 0 5	0
				rechts	hoch
Objektbenennung		Straßenbrückenanlage Prinz-Brücke Nr. 66			
Objektteil		Variante 1			
Einzelteil		Längsschnitt Nebenrampe; Radweg			
Objektidentr:		Objekt:		DB Entwurf Nr.:	
Dart		Teil		Maßstab	
5 1 2		ZK		1:1000/100	
				Zeichnung Nr.:	
Die Übereinstimmung mit der Ausführung wird bestätigt:				DVIU-Identifikation	
Datum				DVIU-Index	
				Unterschrift, Funktionsbez.	

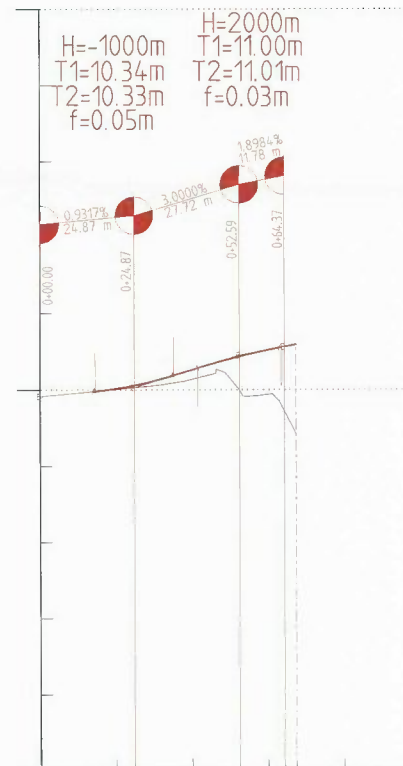


Aufgestellt		Unterschrift		Amts-/Dienstbezeichnung	
Zeichnung		Unterschrift im Auftrag		Amts-/Dienstbezeichnung	
bearbeitet		gefertigt			
Vorplanung					
Wasser- und Schifffahrtsdirektion West Wasser und Schifffahrtsamt Rheine					
					
OrgEin	AB	BWoStr	ZB	Kilometer	S
4 1 4	A	0 5 0 1	0 6 2 4 0 5	0	
Objektbenennung		Straßenbrückenanlage Prinz-Brücke Nr. 66			
Objektheit		Variante 2			
Einzelheit		Lageplan			
Objektident.Nr.		Objekt- Teil		OB	Entwurf Nr.
5 1 2				ZK	Zeichnung Nr.
Die Übereinstimmung mit der Ausführung wird bestätigt:					DVTU-Identifikation
Datum					Unterschrift, Funktionsbez.
					DVTU-Index

70

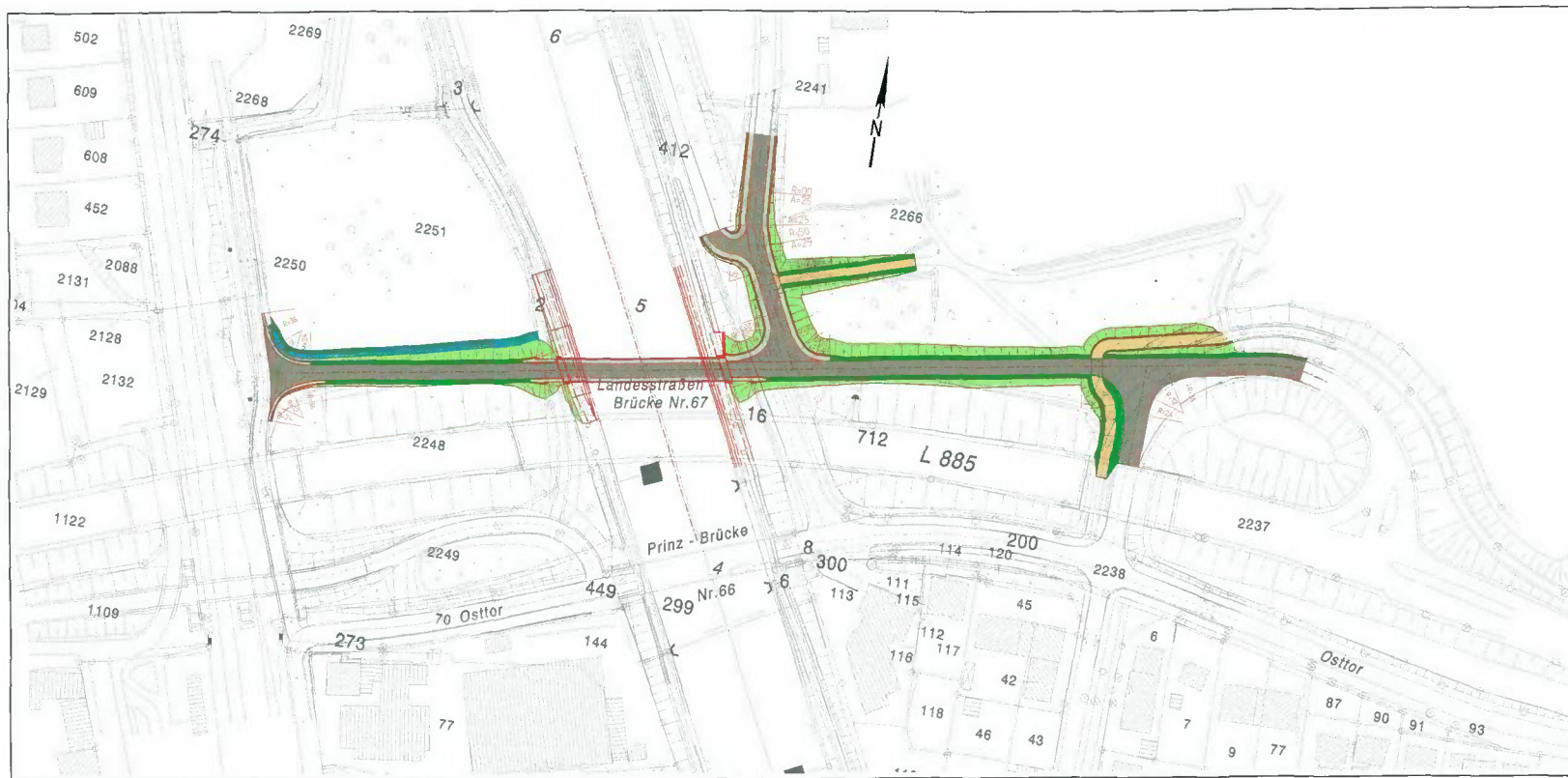
60

50

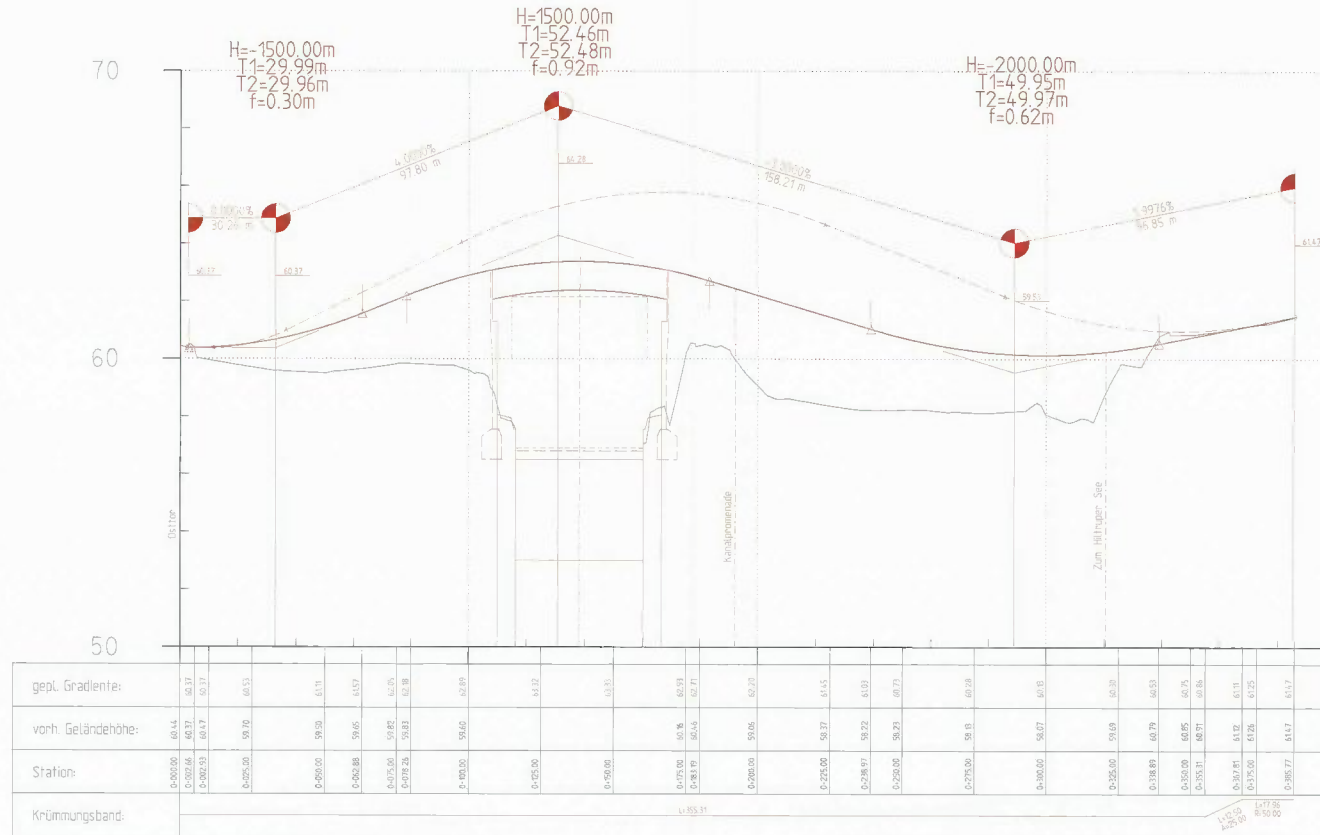


gepl. Gradiente:	59.83	59.97	60.03	60.37	60.52	61.03	61.12	
vorh. Geländehöhe:		59.97	60.02	60.18	60.27	60.31	59.88	59.44
Station:	0+00.00	0+04.53	0+020.00	0+035.20	0+040.00	0+041.58	0+060.00	0+067.42
Krümmungsband:								

Aufgestellt		Unterschrift		Amts-/Dienstbezeichnung	
Zeichnung		Unterschrift im Auftrag		Amts-/Dienstbezeichnung	
bearbeitet		gefertigt			
Vorplanung					
Wasser- und Schifffahrtsdirektion West Wasser und Schifffahrtsamt Rheine					
OrgEin Amt	AB	BwaSt Nr	ZB	Kilometer	S
4	1	4	A	0	5
Objektbenennung		Straßenbrückenanlage Prinz-Brücke Nr. 66			
Objektteil		Variante 2			
Einzelheit		Längsschnitt Nebenrampe			
ObjektidentNr.	Objekt- Teil	OB	Entwurf Nr.	Maßstab	
5	1	2		1:1000/100	
Die Übereinstimmung mit den Ausführung wird bestätigt:				OVU-Identifikation	
Datum				Unterschrift, Funktionsbez.	
				OVU-Index	



Aufgestellt:		Unterschrift:		Amts-/Dienstbezeichnung:	
Zeichnung:		Unterschrift im Auftrag:		Amts-/Dienstbezeichnung:	
bearbeitet		gefertigt			
Vorplanung					
Wasser- und Schifffahrtsdirektion West Wasser und Schifffahrtsamt Rheine					
					
OrgEinh Amt	AB	BWStz Nr.	ZB	Kilometer	S
4 14	A	0501	062405	0	
rechts		Koordinaten		hoch	
Objektbenennung		Straßenbrückenanlage Prinz-Brücke Nr. 66			
Objektheil		Variante 3			
Einzelteil		Lageplan			
Objektident.Nr.	Objekt- Teil	ZK	OB Entwurf Nr.	Maßstab	
5 12			Zeichnung Nr.	1:1000	
Die Übereinstimmung mit der Ausführung wird bestätigt:				DVTU-Identifikation	
Datum				DVTU-Index	
Unterschrift, Funktionsbez.					



Aufgestellt	Unterschrift	Amts-/Dienstbezeichnung
Zeichnung	Unterschrift im Auftrag	Amts-/Dienstbezeichnung
bearbeitet gefertigt		

Vorplanung

Wasser- und Schifffahrtsdirektion West
Wasser und Schifffahrtsamt Rheine



Ort	AB	BWS	Str.	Kilometer	S	rechts	Koordinaten	hoch
4	1	4	A	0	5	0	1	0
0	6	2	4	0	5	0		

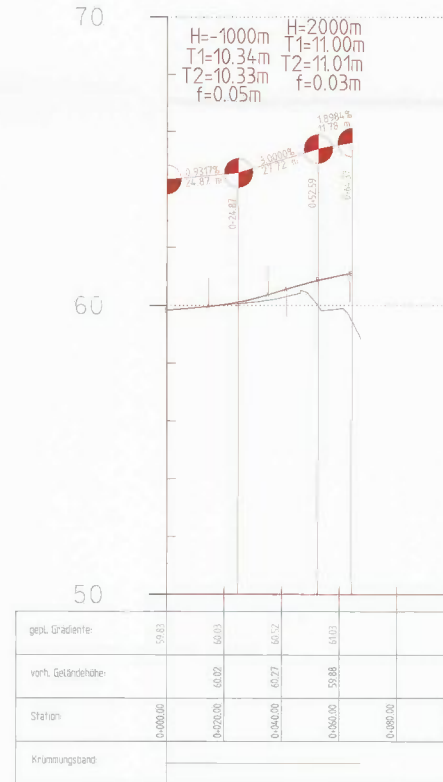
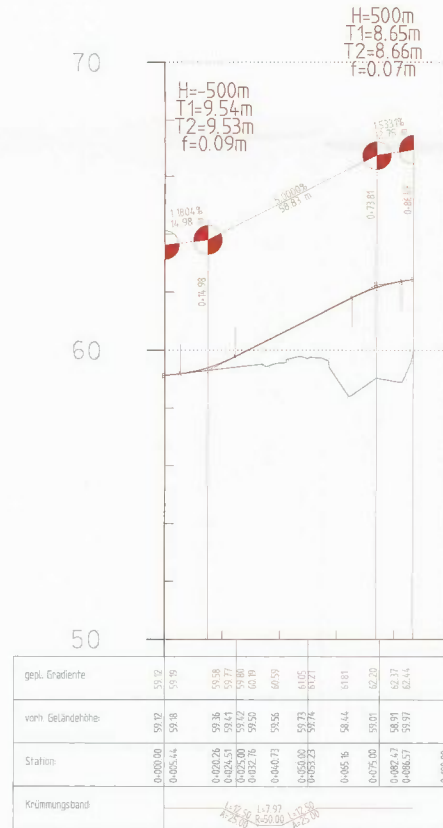
Objektbenennung	Straßenbrückenanlage Prinz-Brücke Nr. 66
Objektteil	Variante 3
Einzelteil	Längsschnitt Hauptrampe

Objektident.Nr.	Objekt- Teil	ZK	OB Entwurf Nr.	Maßstab
5	1	2	Zeichnung Nr.	1:1000/100
				Blatt-Nr.

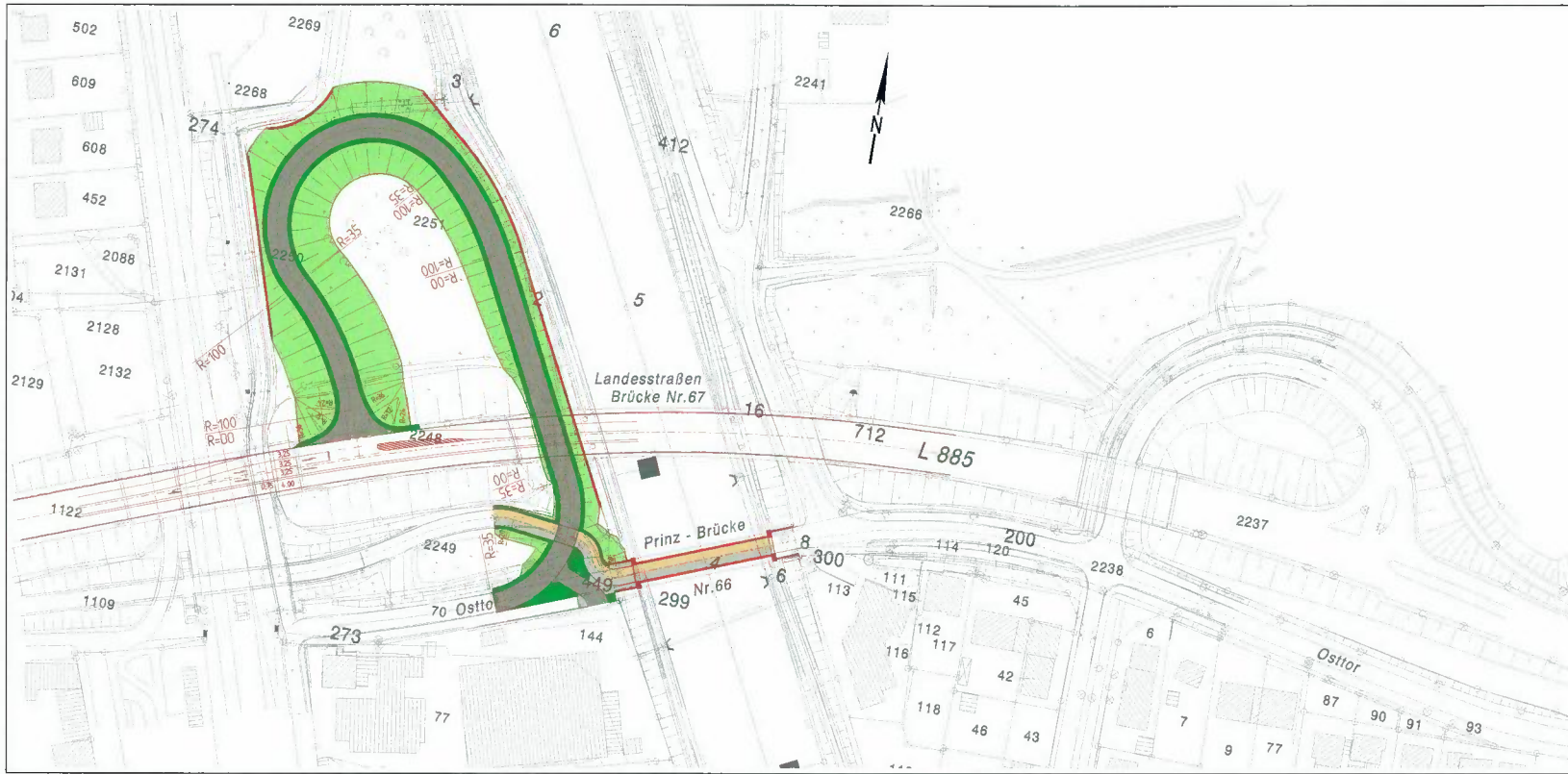
Die Übereinstimmung mit der Ausführung wird bestätigt:				DVU-Identifikation
Datum				DVU-Index
Unterschrift, Funktionsbez.				

Kanalpromenade

Zum Hiltruper See



Aufgestellt		Unterschrift		Amts-/Dienstbezeichnung	
Zeichnung		Unterschrift im Auftrag		Amts-/Dienstbezeichnung	
bearbeitet		gezeichnet			
Vorplanung					
Wasser- und Schifffahrtsdirektion West Wasser und Schifffahrtsamt Rheine					
Objekt-Nr.	AB	BW/Sr	ZB	Kilometer	S
4 1 4	A	0 5	0 1	0 6 2 4 0 5	0
rechts hoch					
Objektbezeichnung					
Straßenbrückenanlage Prinz-Brücke Nr. 66					
Objektteil					
Variante 3					
Einzelteil					
Längsschnitte Nebenrampen					
Objekt-Nr.	Objekt-Teil	Objekt-ZK	Objekt-DB	Entwurf-Nr.	Maßstab
5 1 2				Zeichnung-Nr.	1:1000/100
Die Übereinstimmung mit der Ausführung wird bestätigt.					DVU-Identifikation
Datum					DVU-Index
Unterschrift, Funktionsbez.					

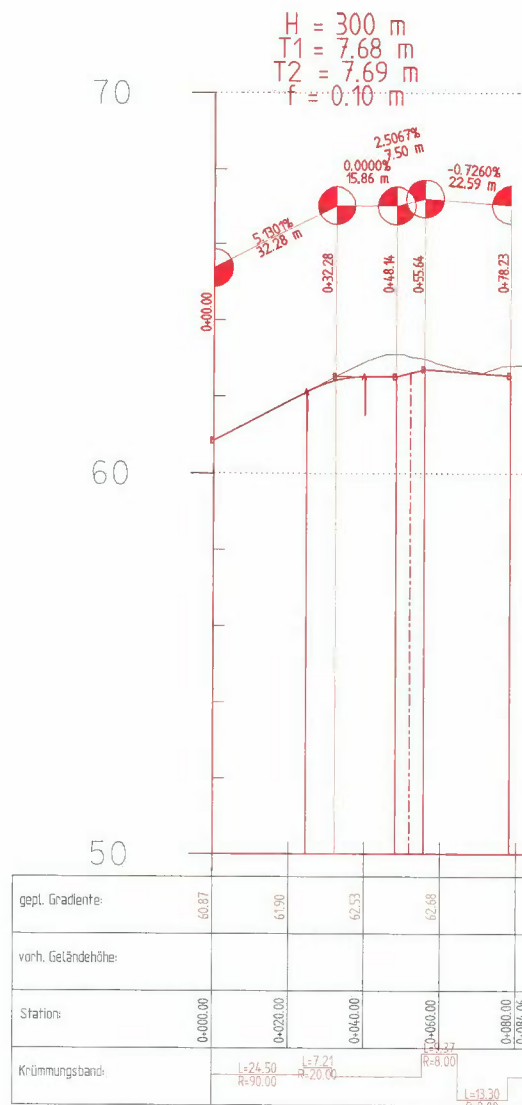


Aufgestellt		Unterschrift		Amts-/Dienstbezeichnung	
Zeichnung		Unterschrift im Auftrag		Amts-/Dienstbezeichnung	
bearbeitet		gefertigt			
Vorplanung					
Wasser- und Schifffahrtsdirektion West Wasser und Schifffahrtsamt Rheine					
					
OrgEinr Amt AB		BwaStr Nr ZB		Kilometer S	
4 14 A		0 5 0 1		0 6 2 4 0 5 0	
Objektbenennung		Straßenbrückenanlage Prinz-Brücke Nr. 66			
Objekteil		Variante 4			
Einzelheit		Lageplan			
Objektident.Nr.		Objekt- Teil ZK		DB Entwurf Nr.	
5 1 2				Zeichnung Nr.	
Die Übereinstimmung mit der Ausführung wird bestätigt:				DVIU-Identifikation	
				DVIU-Index	
Datum		Unterschrift, Funktionsbez.			

Technical drawing of a road cross-section showing a longitudinal profile. The profile includes a dashed line for the existing ground and a solid line for the proposed road grade. Key features include a 'Stützwand' (retaining wall) and various slope percentages. The table below the profile lists 'geo. Gracemie', 'vert. Geländehöhe', 'Station', and 'Krümmungsband'.

geo. Gracemie	vert. Geländehöhe	Station	Krümmungsband
70.0	64.0	0+00.00	0+00.00
70.0	64.0	0+05.00	0+05.00
70.0	64.0	0+10.00	0+10.00
70.0	64.0	0+15.00	0+15.00
70.0	64.0	0+20.00	0+20.00
70.0	64.0	0+25.00	0+25.00
70.0	64.0	0+30.00	0+30.00
70.0	64.0	0+35.00	0+35.00
70.0	64.0	0+40.00	0+40.00
70.0	64.0	0+45.00	0+45.00
70.0	64.0	0+50.00	0+50.00
70.0	64.0	0+55.00	0+55.00
70.0	64.0	0+60.00	0+60.00
70.0	64.0	0+65.00	0+65.00
70.0	64.0	0+70.00	0+70.00
70.0	64.0	0+75.00	0+75.00
70.0	64.0	0+80.00	0+80.00
70.0	64.0	0+85.00	0+85.00
70.0	64.0	0+90.00	0+90.00
70.0	64.0	0+95.00	0+95.00
70.0	64.0	1+00.00	1+00.00
70.0	64.0	1+05.00	1+05.00
70.0	64.0	1+10.00	1+10.00
70.0	64.0	1+15.00	1+15.00
70.0	64.0	1+20.00	1+20.00
70.0	64.0	1+25.00	1+25.00
70.0	64.0	1+30.00	1+30.00
70.0	64.0	1+35.00	1+35.00
70.0	64.0	1+40.00	1+40.00
70.0	64.0	1+45.00	1+45.00
70.0	64.0	1+50.00	1+50.00
70.0	64.0	1+55.00	1+55.00
70.0	64.0	1+60.00	1+60.00
70.0	64.0	1+65.00	1+65.00
70.0	64.0	1+70.00	1+70.00
70.0	64.0	1+75.00	1+75.00
70.0	64.0	1+80.00	1+80.00
70.0	64.0	1+85.00	1+85.00
70.0	64.0	1+90.00	1+90.00
70.0	64.0	1+95.00	1+95.00
70.0	64.0	2+00.00	2+00.00

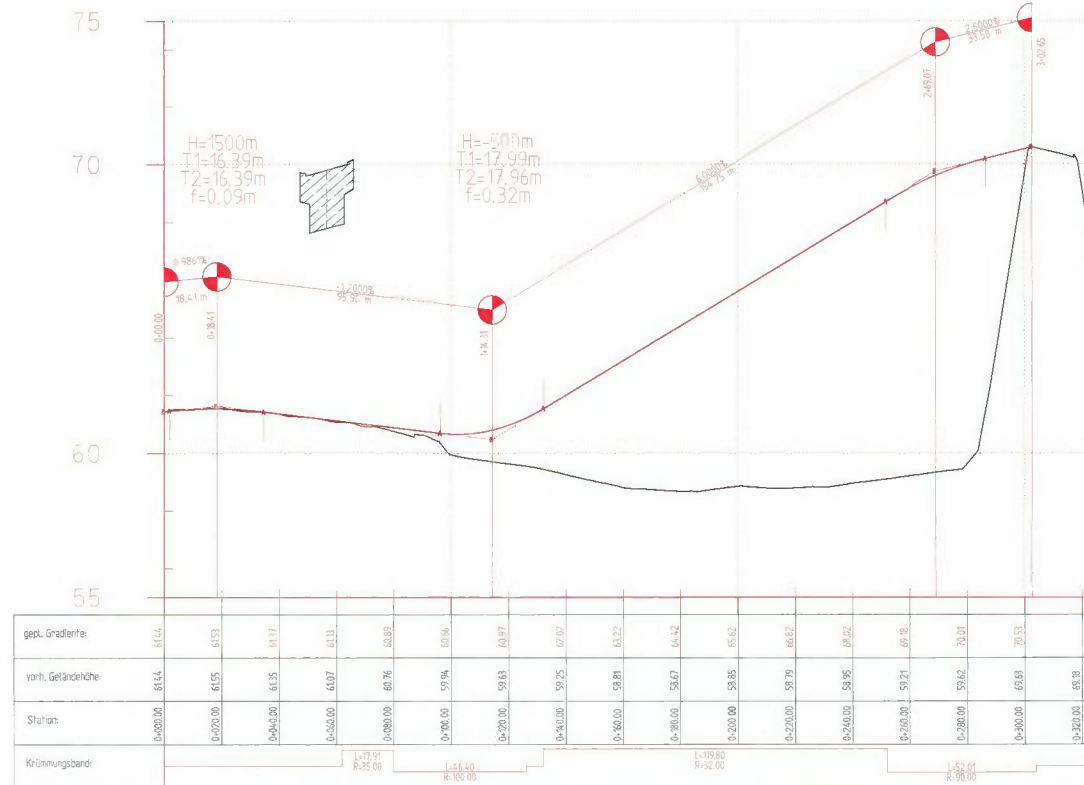
Aufgestellt		Unterschrift		Amts-/Dienstbezeichnung	
Zeichnung		Unterschrift im Auftrag		Amts-/Dienstbezeichnung	
bearbeitet gefertigt					
Vorplanung					
Wasser- und Schifffahrtsdirektion West Wasser und Schifffahrtsamt Rheine					
 WSV.de					
Ort/Inn		BwaStr		Kilometer	
Am	AB	Nr	ZB	S	
4 1 4	A	0 5 0 1		0 6 2 4 0 5	0
				rechts	hoch
Objektbezeichnung		Straßenbrückenanlage Prinz-Brücke Nr. 66			
Objektteil		Variante 4			
Einzelteil		Längsschnitt			
Objektident.Nr.		Objekt - Teil		08 Entwurf Nr.	Maßstab
5 1 2		ZK		Zeichnung Nr.	1:1000/100 Blatt-Nr.
Die Übereinstimmung mit der Ausführung wird bestätigt:					DVU-Identifikation
Datum					DVU-Index
Unterschrift, Funktionsbez.					



Aufgestellt		Unterschrift		Amts-/Dienstbezeichnung	
Zeichnung		Unterschrift im Auftrag		Amts-/Dienstbezeichnung	
bearbeitet		gefertigt			
Vorplanung					
Wasser- und Schifffahrtsdirektion West Wasser und Schifffahrtsamt Rheine					
OrgEinh Amt	AB	BwaStr Nr	ZB	Kilometer	S
4 1 4	A	0 5 0 1	0 6 2 4 0 5	0	
Objektbenennung		Straßenbrückenanlage Prinz-Brücke Nr. 66			
Objekttitel		Variante 4			
Einzelheit		Längsschnitt Rad- und Fußweg			
ObjektidentNr. Dart	Objekt- Teil	ZK	OB	Entwurf Nr.	Maßstab 1:1000/100
5 1 2				Zeichnung Nr.	Blatt-Nr.
Die Übereinstimmung mit der Ausführung wird bestätigt:					DVtU-Identifikation
Datum					DVtU-Index
Unterschrift, Funktionsbez.					

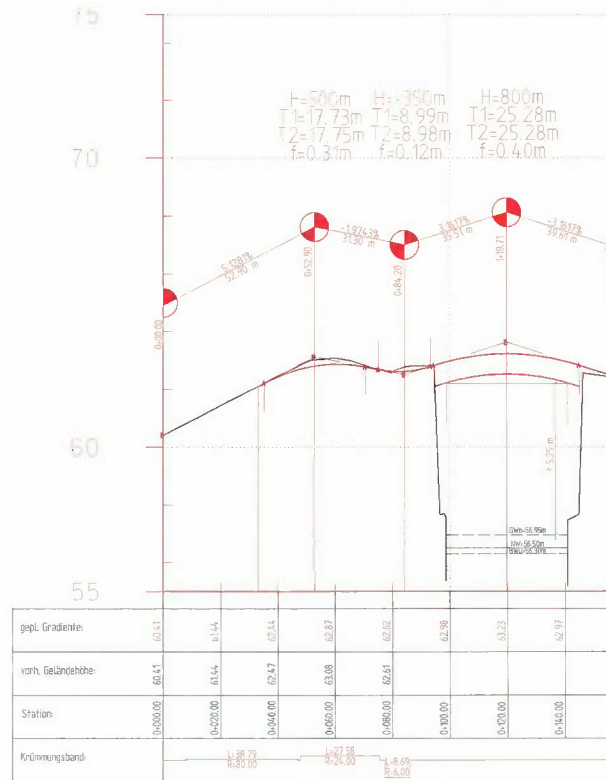
Haupttrampe

H=10.90m
T1=17.44m
T2=17.46m
f=0.15m



Aufgestellt		Unterschrift		Amts-/Dienstbezeichnung	
Zeichnung		Unterschrift im Auftrag		Amts-/Dienstbezeichnung	
bearbeitet		gefertigt			
Vorplanung					
Wasser- und Schifffahrtsdirektion West Wasser und Schifffahrtsamt Rheine					
OrgEinr Amt	AB	BWAStr Nr.	ZB	Kilometer	S
4 1 4	A	0 5 0 1		0 6 2 4 0 5	0
Objektbenennung					
Straßenbrückenanlage Prinz-Brücke Nr. 66					
Objektteil					
Variante 5					
Einzelteil					
Längsschnitt Haupttrampe					
Objektident.Nr.		Objekt- Teil		DB Entwurf Nr.	
5 1 2				Zeichnung Nr.	
Die Übereinstimmung mit der Ausführung wird bestätigt:					DVTU-Identifikation
Datum					DVTU-Index
Unterschrift, Funktionsbez.					

Rad- und Fußweg



Aufgestellt		Unterschrift		Amts-/Dienstbezeichnung	
Zeichnung		Unterschrift im Auftrag		Amts-/Dienstbezeichnung	
bearbeitet gefertigt					

Vorplanung

Wasser- und Schifffahrtsdirektion West
Wasser und Schifffahrtsamt Rheine



WSV.de

Ort/Entst.		AB	BW/St.	Nr.	ZB	Kilometer	S	Rechts	Koordinaten	hoch
4	14	A	0	5	01	0 6 2 4 0 5	0			

Objektbenennung: **Straßenbrückenanlage
Prinz-Brücke Nr. 66**

Objektteil: **Variante 5**

Einzelteil: **Längsschnitte Nebenrampe, Rad- und Fußweg**

Objektident.Nr.		Objekt- Teil		ZK	DB	Entwurf Nr.	Maßstab
5	12					Zeichnung Nr.	1:1000/100 Blatt-Nr.

Die Übereinstimmung mit der Darstellung wird bestätigt:

D/VU-Identifikation

Datum: _____ Unterschrift, Funktionsbez. _____

D/VU-Index