
15.11.2021

Mitteilung der Verwaltung öffentlich

Kurzbezeichnung

Beantwortung des Fragenkatalogs zum Ersatzneubau der Herbeder Ruhrbrücken
- Angebot aus der Sondersitzung des MoVe vom 22.03.2021 -

Fragenkatalog zum Ersatzneubau der Herbeder Ruhrbrücken

In der Sondersitzung des MoVe am 22.03.21 wurde vom Ausschussvorsitzenden in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW das Angebot gemacht, Fragen zum Bauvorhaben Herbeder Ruhrbrücken entgegenzunehmen. Ziel war eine gesammelte Beantwortung der eingegangenen Fragen durch den Landesbetrieb und die Stadtverwaltung. Leider liegen bis heute noch nicht alle Antworten seitens des Landesbetriebs Straßen.NRW vor. Im Zusammenhang mit der Verwaltungsvorlage „Grundsatzbeschluss Ersatzneubau Herbeder Ruhrbrücken“ für den Ausschuss für Mobilität und Verkehr am 22.11.21, den Haupt- und Finanzausschuss am 31.01.22 und den Rat am 07.02.22 möchte die Stadtverwaltung zumindest zu den primär von der Stadt zu beantwortenden Fragen erste Antworten entsprechend des Planungsstands geben. In Bezug auf die grundsätzliche Einschätzung der Verwaltung zum Ersatzneubau Herbeder Ruhrbrücken wird ebenfalls auf die o.g. Verwaltungsvorlage verwiesen.

Die eingegangenen Fragen/Anregungen sind jeweils durchnummeriert und anonymisiert im Folgenden aufgelistet:

Frage/Anregung 1: In der Verkehrsausschusssitzung am Montag [22.03.21] kam auch Haus Herbede zur Sprache. M. E. ergibt sich im Zusammenhang mit dem Brückenneubau eine besondere Schutzwürdigkeit des uralten Herrensitzes, der offenbar der älteste Profanbau an der Ruhr ist, ca. 1000 Jahre zählt der Ursprungsbau (siehe Anhang). Auch Bruno Sobottka weist in seinen Büchern darauf hin.

Straßen.NRW:

Das Haus Herbede steht offiziell unter Denkmalschutz. Alle Arbeiten um das Gebäude werden mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde (Stadt Witten in Abstimmung mit dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe) abgestimmt.

Stadt Witten:

Die Stadt Witten ist sich der Bedeutung des Denkmals bewusst und arbeitet zusammen mit der Freizeitgesellschaft Metropole Ruhr (Eigentümerin) an einer Inwertsetzung des Areals rund um Haus Herbede. Planungen und Umsetzung des Brückenneubaus erfolgen in Abstimmung mit der unteren Denkmalbehörde der Stadt Witten und dem LWL als zuständige Fachbehörde.

Frage/Anregung 2: Warum werden die Herbeder Brücken als so marode eingestuft, dass jederzeit mit einer Schließung zu rechnen ist (für mich war das schon eine Drohung)? Herr Schittkowski hatte am 19. November 2019 bei einer Veranstaltung im Josephs Heim in Herbede erklärt, dass die Brücken - wenn die Verkehrsbeschränkungen so bleiben - bis 2035 befahrbar sind, d.h. eine Sperrung ausgeschlossen ist. Das war also vor nicht 1 1/2 Jahren!!

Welche Maßnahmen hat Straßen.NRW für die Sicherung der Brücken bisher unternommen? Diese Fragen sollten ernsthaft und detailliert beantwortet werden.

Straßen.NRW:

Alle Bauwerke werden turnusmäßig einer Bauwerksprüfung unterzogen, bei welcher der jeweilige Zustand des Bauwerks festgestellt wird und nach einer technischen Bewertung benotet wird. Neben dem unvermeidlichen natürlichen Verschleiß der zu einer Verschlechterung der Bauwerke führt, kommt gerade bei älteren Bauwerken die mangelnde globale Tragfähigkeit dazu, d. h. die Bauwerke wurden für geringere Verkehrslasten bemessen, als die, die heute tatsächlich auftreten.

Die Bauwerke haben i. d. R. keine Traglastreserven mehr, was den Verschleiß noch beschleunigt. Dies führt wiederum zu einer stetigen Ablastung der Bauwerke.

Die Ruhrbrücke selbst ist jetzt in einem äußerlichen Zustand, der eine zeitnahe größere Instandsetzung erforderlich macht (natürlicher Verschleiß!). Die erforderlichen Maßnahmen sind bei der Ruhrbrücke konstruktionsbedingt aufwendig und entsprechend kostenintensiv und betreffen nur die reine äußerliche Erscheinung.

Das Problem der fehlenden globalen Traglastreserve bleibt dabei bestehen. Die Aufgabe der Straßenbauverwaltungen ist es, Bauwerke für alle Verkehrsteilnehmer befahrbar zu machen. Auch für den industriellen Schwerverkehr. Leider ist wiederum konstruktionsbedingt eine Verstärkung des Bauwerkes für diese Belastungen, wenn überhaupt nur theoretisch möglich, wobei das Ziellastniveau (+Traglastreserve) nicht mehr erreicht werden kann.

Bei der wirtschaftlich-technischen Abwägung ist der Invest für eine wie o. beschriebene Sanierung gegenüber einem Neubau der alle heutigen Anforderungen erfüllt nicht zu vertreten. Ein Ersatzneubau ist erforderlich.

Dies gilt gleichermaßen für das Bauwerk Omegabrücke.

Frage/Anregung 3: Gerade das Ruhrtal bei Witten ist eine Region mit sehr vielen mittelalterlichen Gebäuden, Haus Witten, Schloss Steinhausen, die Ruine Hardenstein, die jetzt renoviert wird, Haus Herbede, Haus Kemnade, Burg Blankenstein, dazu die Kirche in Stiepel, alte Industriegebäude, der Bahnviadukt. Das lässt sich alles ganz leicht mit dem Rad oder vom Schiff aus erkunden, ideal für die IGA, da kann Witten mit wuchern, so dicht geballt gibt's das nicht mal an der Mosel...

Stadt Witten:

Die Stadt Witten ist sich der Bedeutung des Ruhrtals bewusst und stärkt es im Rahmen der IGA und durch Maßnahmen der Nahmobilität. Vorgesehen ist hier z.B. den Ruhrtalradweg zu qualifizieren, das LWL-Museum Zeche Nachtigall auszubauen und um ein Besucherzentrum für das Muttental zu ergänzen. Auch das Flusserleben soll durch unterschiedliche Planungen wie das Ruhrfenster Mühlengraben (Aufenthaltsbereich an der Ruhr) sowie die Renaturierung der Ruhrauen mit Aussichtspunkten gestärkt werden. Der potentielle Neubau der Lakebrücke würde zudem eine bessere Anbindung des Stadtteils Herbede an den Ruhrtalradweg bringen.

Frage/Anregung 4: Wie ist sichergestellt, dass die Vorschläge des „AK Herbeder Brücken“ konkret, d.h. über die reine Anhörung hinaus, in die Planung einbezogen werden?

Stadt Witten:

Der bisherige Planungsprozess hat bereits deutlich gemacht, dass sowohl die Stadtverwaltung, als auch der Landesbetrieb Straßen NRW sich intensiv mit den Vorschlägen auseinandergesetzt haben. In Teilen haben die Vorschläge auch zu einer Anpassung der Planung geführt, wie im Bereich der eigentlichen Ruhrbrücken, welche nun in paralleler

Seitenlage gebaut werden sollen, um die Sperrzeiten deutlich zu reduzieren. Durch die Stadtverwaltung wurde eine Machbarkeitsstudie beauftragt, um dem Vorschlag der zusätzlichen Gewerbeerschließung nachzugehen. Insgesamt wird dieser Vorschlag positiv bewertet. Allerdings kommen die Fachverwaltungen nicht bei allen Vorschlägen zur gleichen fachlichen Einschätzung wie die Vertreter des Arbeitskreises, sodass ihnen nicht immer gefolgt werden kann. Dies betrifft beispielsweise den Vorschlag des AK neben der heutigen Lakebrücke eine zweite Brücke zu errichten. Die im Zusammenhang mit dem möglichen Neubau der Lakebrücke beauftragte Machbarkeitsstudie empfiehlt klar den Bau einer neuen und breiteren Brücke anstelle von zwei schmalen Brückenbauwerken. Zwar kommt die Verwaltung hier zu einer anderen fachlichen Einschätzung als die Vertreter des AK, das Beispiel zeigt aber deutlich, dass sich die Verwaltung intensiv und ernsthaft mit dem Vorschlag auseinandergesetzt hat.

Frage/Anregung 5: Wie wird sichergestellt, dass die Beteiligung des AK hinsichtlich seiner Vorschläge durch Abstimmung über Beschlussfassungen in den Gremien des MoVe und des Rates erfolgt?

Stadt Witten:

Die Stadtverwaltung hat eine Vorlage für den MoVe vorbereitet, in welcher alle Aspekte rund um die Herbeder Ruhrbrücken zusammen behandelt werden sollen. Dies umfasst neben den Herbeder Ruhrbrücken z.B. auch den Ersatzneubau der Lakebrücke. In der Vorlage werden auch die unterschiedlichen Vorschläge des Arbeitskreises behandelt und dazu eine fachliche Einschätzung der Verwaltung abgegeben. Die Beschlussempfehlungen werden sich an den fachlichen Bewertungen der Verwaltung orientieren. Hierdurch soll zum einen eine klare Haltung der Stadt Witten gegenüber dem Landesbetrieb Straßen.NRW im Zusammenhang mit dem Neubau der Herbeder Ruhrbrücken erreicht werden. Zum anderen bindet die Weiterverfolgung der unterschiedlichen Maßnahmen (Lakebrücke, Gewerbeerschließung, In der Lake) erhebliche finanzielle und personelle Kapazitäten, sodass eine klare Prioritätensetzung und ein Auftrag an die Verwaltung formuliert werden sollen. Die Vorlage wird in der öffentlichen Sitzung des MoVe am 22.11.21 zum Beschluss vorgelegt.

Frage/Anregung 6: Wann werden die Gespräche mit den für die Südvariante (Vorschlag AK) betroffenen Eigentümern der Grundstücke geführt?

Stadt Witten:

Im Rahmen der Sondersitzung des MoVe am 22.03.21 wurde durch die Vertreter des Landesbetriebs Straßen.NRW eine alternative Brückenplanung vorgestellt, welche für die eigentlichen Ruhrbrücken einen Neubau in paralleler Seitenlage vorsieht. Der Landesbetrieb hat hierzu ausgeführt, dass die nördliche Parallellage für diesen Abschnitt fix ist. Für den Bereich der Omegabrücke hat der Landesbetrieb Offenheit zur Planänderung signalisiert, sofern alle privaten Grundstückseigentümer einem Verkauf zu den entschädigungsrechtlichen Grundsätzen des Landes zustimmen. Im Nachgang der Sondersitzung des MoVe haben sich in der WAZ vom 26.03.21 zudem Anwohner im Verlauf der Trasse auf Hevener Seite deutlich gegen eine vollständige Südvariante ausgesprochen. Auch der AK Herbeder Ruhrbrücken hat im Anschluss den nördlichen Verlauf des Parallelbaus der Ruhrbrücken mitgetragen. Entsprechend wurden seitens der Stadtverwaltung bzgl. einer Verkaufsbereitschaft nur die Eigentümer auf Herbeder Seite angeschrieben. Die Eigentümer haben Pläne mit Flächen zur dauerhaften Nutzung erhalten, die zur Realisierung der Südvariante erforderlich sind.

Frage/Anregung 7: Wie viele Eigentümer und Anzahl Grundstücke sind betroffen?

Stadt Witten:

Es sind maximal 8 Eigentümer*innen und 10 Flurstücke betroffen. Im Rahmen der Konkretisierung der Planung können sich hier noch kleinere Anpassungen ergeben.

Frage/Anregung 8: Wann werden die Gespräche abgeschlossen sein?

Stadt Witten:

Im Rahmen der erforderlichen Grunderwerbsverhandlungen kann die Stadtverwaltung nur den Erstkontakt mit den Grundstückseigentümern herstellen und die grundsätzliche Verkaufs- bzw. Verhandlungsbereitschaft abklären. Dies hat die Stadt sowohl durch schriftliche Anfragen (inkl. Erinnerung bei fehlender Rückmeldung), sowie persönliche Gespräche getan. Die konkreten Verkaufsverhandlungen müssen durch den Landesbetrieb Straßen.NRW in eigener Zuständigkeit durchgeführt werden. Die Verwaltung hat dem Landesbetrieb Straßen.NRW dazu die Ergebnisse der Kontaktaufnahme als Grundlage für weitere Gespräche zugeleitet.

Frage/Anregung 9: Wann werden die Gespräche mit den für die Variante 1 b des AK Betroffenen (Eigentümer) geführt?

Stadt Witten:

Wie zuvor ausgeführt haben sich die Gespräche auf die Grundstücke beschränkt, welche für einen Ersatzneubau der Omegabrücke in südlicher Parallellage erforderlich sind (vgl. Frage/Anregung 6).

Frage/Anregung 10: Wie viele Eigentümer und Anzahl Grundstücke sind betroffen?

Stadt Witten:

Vgl. Frage/Anregung 7 in Verbindung mit Frage/Anregung 9

Frage/Anregung 11: Wann werden diese Gespräche (Var. 1 b) abgeschlossen sein?

Stadt Witten:

Vgl. Frage/Anregung 8 in Verbindung mit Frage/Anregung 9

Frage/Anregung 12: Was heißt in diesem Zusammenhang der Eigentümergehörige Entschädigungsrecht? Worauf begründet sich diese Annahme und Aussage der Verwaltung?

Straßen.NRW:

Temporäre (= bauzeitige) und dauerhafte (= überbaute) Flächeninanspruchnahmen sind selbstverständlich zu entschädigen. Die Flächeninanspruchnahmen bzw. Entschädigungen sind deshalb **einvernehmlich** zwischen den betroffenen Eigentümern und Straßen.NRW zu regeln.

Aufgrund der Rückläufe aus der Kontaktaufnahme der Stadt Witten ist ein solches Einvernehmen nicht zu erwarten. Ein „Enteignungsrecht“ seitens Straßen.NRW liegt nicht vor und ist auch für keine Variante **außer der „Bestandsvariante“** durchsetzbar.

Frage/Anregung 13: Wie ist aus beiden Richtungen die Abfahrt von und Zufahrt auf die Brücke vorgesehen? Sind Abbiege- Auffahrtspuren geplant oder eine Ampellösung?

Stadt Witten:

Aspekte der geplanten Erschließung des Gewerbegebietes, Haus Herbedes und des Ruhrtals über eine neue Straße, die an die Herbeder Ruhrbrücken angeschlossen wird, wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durch ein Ingenieurbüro untersucht. Mögliche Varianten für die Ausbildung des Knotenpunktes mit der L924 sind der Anschluss über einen Kreisverkehr, vorfahrtsgeregelt mit Abbiegespuren sowie mittels einer Signalisierung. Der Gutachter empfiehlt eine klassische Vorfahrtsregelung mit Abbiegespuren. Hierbei sollten Leerrohre für eine potentielle Nachrüstung einer LSA vorgesehen werden um auch zukünftig auf veränderte

Verkehrsflüsse reagieren zu können.

Frage/Anregung 14: Wie ist seitens der Verwaltung sichergestellt, dass während der geplanten Sperrzeiten der Brücke ausreichend verkehrssichere Umfahrungen bereitgestellt sind?

Straßen.NRW:

Eine Umfahrung ist/wird ausgeschildert.

Die Lakebrücke soll für nichtöffentlichen Notverkehr (Feuerwehr, Rettungsdienst, Polizei, ...) freigegeben werden (Ersatzneubau).

Die lokale Umfahrung über die angrenzende BAB 43 ist möglich.

Stadt Witten:

Die offizielle Umleitung wird von Straßen.NRW geplant und ausgewiesen. Inwieweit es im Zuge der Baumaßnahme zur Verkehrsverlagerungen kommt kann aktuell nicht vorhergesehen werden. Auch wenn die Autobahn nicht offiziell als Umleitung ausgeschildert werden darf, ist dennoch davon auszugehen, dass ein größerer Teil diese als Umfahrung nutzen wird.

Frage/Anregung 15: Welche Umfahrungen/Umleitungen sind geplant? Sind Ausweichfahrten über „die 7-Kurven“ hier Bestandteil der Überlegungen?

Straßen.NRW:

Vgl. Frage/Anregung 14 / Wie aktuell auch.

Stadt Witten:

Vgl. Frage/Anregung 14

Frage/Anregung 16: Wie ist sichergestellt, dass es zu keinen zeitlichen Konflikten mit den geplanten Ausbaumaßnahmen auf der A43 kommt?

Straßen.NRW:

Abstimmung mit der Autobahn GmbH sind erfolgt bzw. werden fortgeführt. Ein BAB-Baubeginn ist bis 2030 **nicht** zu erwarten.

Frage/Anregung 17: Wie ist sichergestellt, dass es bei Einsatzfahrten von Rettungsfahrzeugen (Feuerwehr, Polizei, Rettungsdiensten) über die „neue“ Lakebrücke nicht zu gefährlichen Verkehrssituationen im engen Bereich „Alter Fährweg/In der Lake kommt?

Stadt Witten:

Die Einsatzfahrten werden voraussichtlich per Signalisierung verkehrlich geregelt. Wie bei allen „normalen“ Einsatzfahrten auch, steht es den Rettungsfahrzeugen frei, bei Bedarf mit Blaulicht und Sirenen zu fahren, sofern sie es aufgrund der Situation für erforderlich halten. Grundsätzlich sieht die aktuelle Planung (Machbarkeitsstudie) eine neue Brücke mit einer nutzbaren Breite von 5,7 m vor. Hiermit stehen Ausweichflächen zur Verfügung, die von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden können.

Vor Beginn der Baumaßnahme wird diese mit den beteiligten Akteuren abgestimmt. Sollte Bedarf gesehen werden, werden vor Ort Anpassungen vorgenommen.

Frage/Anregung 18: Wie ist dieser Anschluss an die neue Brücke geplant, werden Alter Fährweg/In der Lake für den Betrieb o.g. Fahrzeuge ausgebaut, wenn ja, wie?

Stadt Witten:

Die Straßen Alter Fährweg und In der Lake sind aktuell für eine Befahrung mit

Rettungsfahrzeugen grundsätzlich geeignet. Die Anzahl an möglichen Einsatzfahrten wird in einem sehr geringen Umfang erwartet.

Im Zusammenhang mit der IGA 2027 besteht das Ziel den Ruhrtalradweg weiter zu qualifizieren. Im Startpaket einer interkommunalen Machbarkeitsstudie ist ebenfalls der Bereich um die Lakebrücke als vorrangig zu beplanender Bereich identifiziert worden. In diesem Kontext sollen ebenfalls Überlegungen zu einer geänderten Routenführung im Bereich der sog. „Insel“ angestellt werden. Dabei sind auch die angrenzenden Straßenräume zu betrachten und bedarfsgerecht zu erneuern.

Frage/Anregung 19: Wie wird die Sperre für den normalen Durchgangsverkehr auf der neuen Lakebrücke sichergestellt, ohne dass es zu Verzögerungen bei eiligen Rettungsfahrten kommt, Stichwort „Pömpel“?

Stadt Witten:

Hierzu liegt noch kein abschließendes Konzept vor. Möglich wäre beispielsweise eine Signalisierung der Überfahrt über die Brücke, welche die Rettungsdienste bereits aus der Ferne aktivieren können um ausreichende Räumzeiten sicherzustellen.

Frage/Anregung 20: Wie ist die Beteiligung von MoVe und Rat für Bau und Anschluss der neuen Lakebrücke sichergestellt?

Stadt Witten:

Für den Neubau der Lakebrücke wurde bereits eine Machbarkeitsstudie durch die Stadtverwaltung beauftragt. Die Verwaltung wird die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zusammen mit einer Empfehlung zum weiteren Vorgehen im MoVe vorstellen. Für den Neubau der Lakebrücke wird es eine Verwaltungsvorlage geben, die auch noch weitere Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Neubau der Ruhrbrücken enthalten soll.

Frage/Anregung 21: Die Pläne sind nicht eindeutig zu lesen, tlw. ist die Schrift zu klein, nur mit einer Lupe zu erkennen. Die Zuordnungen der Querschnitte zu den Streckenpläne gestalten sich schwierig. Die Details sind jedoch zum Verstehen wichtig, um Anregungen, Fragen oder Kritik zu äußern.

Die Erläuterungen sind nicht immer allgemein verständlich formuliert, darum hatten wir in der Sitzung vom 25.11.20 gebeten. Die Schwerpunkte beziehen sich im Wesentlichen auf den westlichen Abschnitt, da hier die eigentlichen Ursachen der Sperrzeiten liegen.

Eine wesentliche Frage ist: Gibt es außer den in den Tabellen aufgeführten Sperrzeiten der Omega-Brücke (2 Monate) und der Gemeindegeweg-Brücke (6 Monate), also insgesamt 8 Monaten, weitere Sperrzeiten, die einzubeziehen wären?

Straßen.NRW:

Wir gehen von einer Sperrzeit zum Ersatzneubau der Omegabrücke von 8-12 Monaten aus. Zusätzlich können Sperrzeiten zur Anbindung der neuen Ruhrbrücke /Gemeindegewegbrücke an die L 924 erforderlich werden. Hier gehen wir heute von ca. 2 x 2-3 Wochen aus.

Die Baugrunderkundungen dienen zur Ermittlung von Kenntnissen der vorhandenen Bodenstruktur und der technischen Parameter der vorhandenen Böden. Diese wiederum werden für die Bestimmung von Gründungstiefen- und -arten benötigt.

Die bisher gewonnen Erkenntnisse führen zu keinen Änderungen unserer Planungen.

Frage/Anregung 22: Zu welchen Ergebnissen haben z. B. auch die Baugrundbohrungen geführt?

Straßen.NRW

Die Baugrunduntersuchungen dienen im Weiteren der Festlegung von Gründungsarten für die Brücken-/Stützpfiler-Fundamente bzw. der Festlegung des Unterbaus der Straßen/Radwege.

Die Ergebnisse entsprechen dem erwartbaren Rahmen und fließen i. d. weitere Projektbearbeitung ein, wenn die technisch-konstruktiven Details der Bauwerke und Strecken konkretisiert werden.

Frage/Anregung 23: Sind die Finanzmittel für die Ruhrbrücken und die Lake-Brücke mittel-/langfristig gesichert?

Straßen.NRW

Seitens des Verkehrsministeriums NRW wurde einer (Teil-) Finanzierung der Lakebrücke bereits zugestimmt. Die genaue Kostenteilung zwischen der Stadt Witten und Straßen.NRW ist noch zu vereinbaren, aber es ist bereits absehbar, dass in Abhängigkeit von der Bauwerksbreite (Straßen.NRW = 5,00 m; Stadt Witten = 5,70 m) ein wesentlicher Anteil durch das Land finanziert wird.

Stadt Witten:

Die Mittel für den Neubau der Ruhrbrücken werden durch das Land bereitgestellt. In diesem Rahmen ist auch eine (Teil-)Finanzierung der Lakebrücke mit vorgesehen. Die konkrete Kostenermittlung und -aufteilung ist erst auf Grundlage einer weiteren planerischen Vertiefung und in Verhandlung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW möglich. Grundsätzlich sind Kosten für den Ersatzneubau der Lakebrücke im Haushalt der Stadt Witten vorgesehen, welche aber eine Förderung oder eine Kostenbeteiligung des Landesbetriebs voraussetzen.

Frage/Anregung 24: Das östliche Widerlager der Bahnbrücke befindet sich bei beiden Varianten (Nord, Süd) in unterschiedlichen Positionen: Nordvariante unmittelbar an der „Von-Elverfeldt-Allee“ Südvariante gegenüber der Nordv. um ca. 25 m nach Osten verschoben (im Bereich Haus Herbede). Was sind die Ursachen und Folgen?

Straßen.NRW:

Die Ursachen liegen in dem Aufbau, Betrieb und Rückbau der Behelfsumfahrung/Behelfsbrücke und dem Rückbau/Neubau der Omegabrücke. Die Folgen sind eine längere Omegabrücke und weniger Stützwände am Haus Herbede.

Frage/Anregung 25: Ist es möglich, die neue Omegabrücke niedriger zu gestalten? Es ist zu vermuten, dass die bisherige lichte Durchfahrtshöhe die Mindesthöhe für eine elektrifizierte Bahnstrecke übersteigt. Eine geringere Fahrbahnhöhe wäre für den weiteren Brückenverlauf insgesamt positiv. Mit Absenkung der Von-Elverfeldt-Allee im Brückenbereich wäre auch hier eine niedrigere Fahrbahnhöhe möglich.

**Zitat S.17: „Im Bereich der Rampe westlich der Omegabrücke wird das zukünftige Straßenniveau ca. 1m unterhalb der Bestandshöhe liegen“.*

Straßen.NRW:

Die minimale Höhe der Omegabrücke ergibt sich aus der Höhe der Soll-Gleislage und Mindesthöhe/Lichtraumprofil nach Angaben der Deutschen Bahn zzgl. Konstruktionshöhe des Brückenüberbaus. Dies wird bei unseren Planungen berücksichtigt.

Frage/Anregung 26: Ist das Thema Reaktivierung der Ruhrtalbahn in die Planungen eingeflossen und welche Konsequenzen wären hiermit verbunden?

Straßen.NRW:

Eine mögliche Reaktivierung der Ruhrtalbahn bzw. verstärkte Nutzung der Bahnstrecke unterhalb der Omegabrücke wurde mit der Betreibergesellschaft diskutiert. Für die Planung von Straßen.NRW (vgl. Frage/Anregung 25) ergeben sich keine Konsequenzen (konkret: Keine Elektrifizierung zu erwarten, welche die Mindesthöhe/das Lichtraumprofil vergrößern würde).

Frage/Anregung 27: Der genaue Bauablauf der neuen Brücke über den „Gemeindeweg“ (im Bereich der türk. islamischen Gemeinde) ist eher zu vermuten als klar erkennbar. Hier bedarf es weiterer Erläuterungen.

Bei ausschließlicher Nutzung dieser Zuwegung für Fußgänger/Radfahrer (ggf. Pkw/Lieferfahrzeuge, keine Lkw's) kann die Brücke niedriger geplant werden, damit ergäbe sich insgesamt eine geringere Brückenhöhe auch über die Gewässer, im Bereich Haus Herbede sowie auch günstigere Voraussetzung für den Abzweig. Könnte die Sperrzeit hierdurch verringert werden?

**Zitat S. 27: Durch die Verschwenkung der Trasse muss auch die Gemeindewegbrücke verlegt werden. Der Neubau hat eine wesentlich geringere lichte Weite als der Bestand, da nur noch ein Rad- und Gehweg überführt werden muss, der ausnahmsweise auch von Schwerlastfahrzeugen benutzt werden kann. Es bietet sich ein Neubau in zwei Abschnitten an, um die erforderlichen Sperrpausen auf ein Minimum zu reduzieren. Die Sperrpause von 6 Monaten ist durch diesen Umbau bedingt.*

Straßen.NRW:

Nein, eine Sperrzeitverkürzung ergibt sich nicht. Die Höhe der neuen Ruhrbrücke und der neuen Gemeindewegbrücke ergibt sich aus der Mindestdurchfahrtshöhe für den Schiffsverkehr, dem Freibord zum Gewässer und dem Gefälle der Brücke zur Entwässerung sowie der statisch erforderlichen Höhe des Überbaues.

Die Höhe der Durchfahrt sollte nachhaltig auf mind. 4,50 m gewählt werden. Zudem gibt es eindeutige öffentliche Forderungen, keinen tunnelartigen Durchlass zu erstellen.

Frage/Anregung 28: Die Bohrpfahlwand (incl. Pfahlkopfbalken) im Bereich Hs. Herbede erreicht nach den Plänen eine Höhe von ca. 8 m; bisher wurde eine Höhe von ca. 6 m genannt. Wie wird der Brückenzug und wie wird die Bohrpfahlwand (Haus Herbede) gestaltet?

Straßen.NRW:

Die Gestaltung der Brücke und der Stützwände werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.

Frage/Anregung 29: Was geschieht mit dem Licht-Kunstobjekt auf der Brücke?

Straßen.NRW:

Die Möglichkeit einer späteren, neuen Lichtinstallation wird soweit möglich berücksichtigt. Die Stadtverwaltung ist/wird in dem Prozess eingebunden.

Stadt Witten:

Seitens des Landesbetriebes ist an Straßen außerhalb von Ortsdurchfahrten keine Beleuchtung vorgesehen. Dies trifft auch für den Brückenzug über die Ruhr zu. Die Stadt beabsichtigt aber auf eigene Kosten auch in Zukunft eine Beleuchtung des Brückenzugs herzustellen. Die konkrete Ausgestaltung einer Beleuchtung muss noch im Rahmen der weiteren Planungen (Leistungsphase 3) zwischen der Stadt Witten und dem Landesbetrieb Straßen NRW abgestimmt werden.

Frage/Anregung 30: Der AK schlägt einen Radweg auch auf der Nordseite der Brücken vor, beginnend an der Einmündung Herbeder Straße/Alter Fährweg.

Straßen.NRW:

Das Radwegenetz wird unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs konzipiert.

Stadt Witten:

Im Vorfeld der Brückenplanungen sind bereits div. Formen der Radverkehrsführung untersucht worden. Die Wahl ist damals auf einen einseitigen Geh- und Radweg gefallen. Angesichts der

geänderten Rahmenbedingungen mit steigenden Bedarfen für den Radverkehr hat die Stadt Witten gegenüber Straßen.NRW erneuten Abstimmungsbedarf bzgl. der Radverkehrsführung angekündigt und Wünsche nach einer Optimierung der Radverkehrsführung auf den Herbeder Ruhrbrücken an Straßen.NRW herangetragen. Mittlerweile steht fest, dass es beidseitige Geh- und Radwege auf dem gesamten Brückenzug der L924 geben wird.

Frage/Anregung 31: Ist es möglich, die Dammlage auf ein Minimum zu reduzieren (durch Verschieben der angrenzenden Widerlager), im Wesentlichen auf den geplanten Einmündungsbereich Brücke/Abzweig der Nord-Süd-Variante des AK?

Straßen.NRW:
Wir prüfen eine Minimierung.

Frage/Anregung 32: Beeinträchtigung des Helenaer-Erbstollens im Mündungsbereich durch Stützpfeiler bei der Nordvariante!

Straßen.NRW:
Beeinträchtigungen jeder Art sind durch Straßen.NRW zu minimieren. Mehrere planerische Fachbeiträge (hier: Landespflege) gewährleisten dies im weiteren Projektverlauf.

Frage/Anregung 33: Wie ist der derzeit von Ihnen festgestellte gefährliche Brückenzustand zu erklären, wenn noch vor 14 Monaten eine Standsicherheit unter den gegebenen Beschränkungen bis ca. 2035 ausgesprochen wurde (öffentliche Veranstaltung im November 2019 im Josephhaus). Hier sollte aus Transparenzgründen ein Einblick in das „Bauwerksbuch“ ermöglicht werden.

Straßen.NRW:
Vgl. Frage/Anregung 2

Frage/Anregung 34: Wie beeinträchtigen die Pfahlbohrgründungen den Verkehrsablauf?

Straßen.NRW:
Es ist geplant, diese weitestgehend unter Aufrechterhaltung des Verkehrs durchzuführen.

Frage/Anregung 35: Gibt es ein Umleitungs- und Baustellenkonzept?

Straßen.NRW:
Umleitungspläne und Baustellenkonzepte werden in einem späteren Planungsstadium erstellt.

Frage/Anregung 36: Ist die Erarbeitung einer Verkehrsverfolgungsuntersuchung vorgesehen, um die Aufteilung der Verkehrsströme in Herbede zu erfassen?

Straßen.NRW:
Die gesamte Planung basiert auf einer umfangreichen Verkehrsuntersuchung (Zählung + Analyse) von 2015 mit Prognose für 2030. Diese Verkehrsuntersuchung befindet sich aktuell i. d. Fortschreibung und wird 2022 mit Prognose für 2035 vorliegen.

Frage/Anregung 37: Ist ein Planfeststellungsverfahren bei der Nordvariante auszuschließen? Auch wenn keine weitere Fahrspur hinzukommt, sind doch wesentliche Änderungen geplant! Ist dies noch eine Unterhaltungsmaßnahme?
Bezug: In Bochum-Linden wurde die sogen. ‚Neveltalbrücke‘ durch einen Parallelbau ersetzt.

Auch hier war zunächst ‚erst Abriss, dann Neubau‘ geplant. Für den Parallelbau wurde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Straßen.NRW:

Mit Bezug auf die Erläuterungen zum Baurecht i. d. Bürgerinfo vom 08.09.2021 ist festzustellen:

- Im Wesentlichen wird die Notwendigkeit für eine Planfeststellung durch 2 Faktoren ausgelöst, 1. Eingriff in Privatbesitz und 2. Eingriff in umweltfachliche Belange.
- Beides ist zu prüfen (darum mein „?“ i. d. Präsentation vom 08.09.2021), wenn man gem. „Fall unwesentlicher Bedeutung“ vorgehen möchte.
- Aus dieser Prüfung heraus wurde dann die „nördliche Parallellage“ entwickelt, weil hier 1. **kein** Eingriff in Privatbesitz (nur bei anderen öffentlich-rechtlichen Institutionen) und 2. **kein** Eingriff in umweltfachliche Belange (streng geschützte Arten, besondere Biotope, FFH-Gebiete, etc.) erfolgt.
- Im Fall der Omega-Brücke hat diese Prüfung dazu geführt, dass Straßen.NRW den Ersatzneubau i. d. Bestandslage durchführt. Hier gäbe es ja eine Vielzahl von Eingriffen in Privatbesitz (am 08.09.2021 ausführlich dargestellt).
- Ein Planfeststellungsverfahren ist deshalb trotzdem **nicht** sinnvoll, weil Straßen.NRW eine „Alternativlosigkeit“ nachweisen muss, wenn private Dritte zu enteignen wären. Die Planfeststellungsbehörde (BR Arnsberg) bzw. spätestens ein angerufenes Gericht würden Straßen.NRW aber immer nachweisen können, dass ja die Alternative „Bestandslage“ besteht.

Im Fazit ist also der jetzt gefundene Weg (Ruhrbrücke i. d. nördlichen Parallellage + Omega-Brücke i. d. Bestandslage) rechtlich „sauber“ durchführbar. Ein Planfeststellungsverfahren ergibt hier keinen „Mehrwert“.

An der Abarbeitung **aller** relevanten Fragestellungen durch Straßen.NRW (Hochwasser, Ökologie, Lärmschutz, etc.) ändert sich **nichts**. Die öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, die Straßen.NRW für das Baurecht benötigt (Wasserrecht, Umweltrecht, etc.), werden sowohl i. d. Planfeststellung als auch im „Fall unwesentlicher Bedeutung“ eingeholt.

Frage/Anregung 38: Die Varianten des AK wurden wegen Einbeziehung privater Grundstücke ausgeschlossen, obwohl wir dies bereits in der Sitzung vom 25.11.20 kritisiert und gemeinsame Gespräche mit den Eigentümern angeboten hatten. Der Ausschluss basiert lediglich auf Vermutungen bzgl. der Nichtverkaufsbereitschaft der Eigentümer. Für eine weitere deutliche Reduzierung der Sperrzeit hat der AK Varianten mit einem Abzweig ins Ruhrtal entwickelt, hierbei auch die Nord-Südvariante (1B).

In Verbindung mit den zuvor aufgeführten Vorschlägen zur Gemeindegewegbrücke halten wir es für unabdingbar, diese Variante in die Untersuchungen einzubeziehen, die deutliche Vorteile ermöglicht.

Dieser Vorschlag wäre auch ein Angebot für Notverkehre und weitere Verkehre bei kurzzeitiger Vollsperrung. Die Anbindung des Abzweigs an die ‚Von-Elverfeldt-Allee‘ ermöglicht über die (östliche) Meesmannstraße und Schloßstraße, ggf. im Einbahnrichtungssystem, die Ableitung der Verkehre in den Stadtteil.

Stadt Witten:

Die durch den AK vorgeschlagene Gewerbeerschließung fällt grundsätzlich in die Zuständigkeit der Stadt Witten und ist in Teilen von den Brückenplanungen und deren Umsetzung zu trennen. Die Stadtverwaltung geht der Frage einer möglichen Gewerbeerschließung bereits im Rahmen einer Machbarkeitsstudie nach, welche die Möglichkeiten eines leistungsfähigen Anschlusses untersucht. Varianten für die Ausbildung des Knotenpunktes mit der L924 sind der Anschluss über einen Kreisverkehr, vorfahrtgeregelt mit Abbiegespuren sowie mittels einer Signalisierung. Der Gutachter empfiehlt eine klassische Vorfahrtsregelung mit Abbiegespuren. Hierbei sollten Leerrohre für eine potentielle Nachrüstung einer LSA vorgesehen werden um auch zukünftig auf veränderte Verkehrsflüsse reagieren zu können. Der Landesbetrieb Straßen NRW hat einen möglichen Anschluss bereits bei der Festlegung der Straße-/Brückenachse im Bereich von Haus Herbede berücksichtigt.

Bis zur Umsetzung einer solchen Gewerbeerschließung sind jedoch noch viele weitere Planungsschritte durch die Stadt Witten zu vollziehen. Darunter fallen insbesondere eine Konkretisierung der Planung entsprechend der Leistungsphasen der HOAI. Hierbei sind neben der reinen Ausfahrt auch die angrenzenden Straßenräume mit zu überplanen, da z.B. die Von-Elverfeldt-Allee aktuell keine LKWs im Zweirichtungsverkehr aufnehmen kann. Gemäß älterer Planungen wäre hier eine neue Straße parallel zur Von-Elverfeldt-Allee anzulegen. In die Planung sind ebenfalls ein Umbau des Bahnübergangs im Bereich der Meesmannstraße (Rückbau für Fußgänger/Radfahrer) sowie ein neuer Bahnübergang im Bereich der heutigen Unterführung Schlossstraße (Fußgänger/Radfahrer) zu integrieren. Neben der reinen Fachplanung sind darüber hinaus auch die planungsrechtlichen Voraussetzungen über die Durchführung eines Bauleitplanverfahrens zu schaffen. Aufgrund dieser komplexen Zusammenhänge und Planungserfordernisse kann im Rahmen des Brückenneubaus lediglich die Gewerbeerschließung durch den Landesbetrieb berücksichtigt aber nicht bereits durch die Stadt umgesetzt werden. Aufgrund der erheblichen finanziellen und personellen Kapazitäten, die durch eine solche Planung und Umsetzung gebunden werden, ist zudem eine Priorisierung mit anderen städtischen Maßnahmen durch die Politik vorzunehmen.

Losgelöst von der zeitlichen Abfolge der Baumaßnahmen schließen die Verkehrsstärken auf den Herbeder Ruhrbrücken sowie die sehr engen Straßenräume im Bereich Meesmannstraße, Von-Elverfeldt-Allee, Schlossstraße und Voestenstraße Umleitungsverkehre aus Sicht der Verwaltung aus.

Frage/Anregung 39: Sind mit dem Eigentümer des Grundstücks östlich der ‚Von-Elverfeldt-Allee‘, zur Realisierung des Abzweigs und einer südlichen Brückenlage in diesem Bereich, Grunderwerbsverhandlungen geführt, bzw., wann werden diese geführt, um eine zeitgleiche Realisierung mit den Brücken-Baumaßnahmen zu ermöglichen?

Stadt Witten:

Eine erste Kontaktaufnahme mit den Grundstückeigentümern ist bereits erfolgt. Voraussetzung für eine vertiefte Verhandlung ist eine Konkretisierung der Planung. Erst durch diese Planung können die konkreten Flächenbedarfe ermittelt werden.

Frage/Anregung 40: Zur neuen Funktion der Lake-Brücke hat der AK Vorschläge erarbeitet, die bekannt sind und in die weiteren Arbeiten hierzu einfließen sollten. Hierbei ist die Gesamtsituation der ‚Insel‘ zu berücksichtigen, die notwendige Trennung der Verkehre (u.a. fließender und ruhender Verkehr), die Freizeitverkehrsarten und die Wegeführung (bis hin zur Schleuse, bzw. Ri. Kernader See). Die Bewohner sind in die Planungen mit einzubeziehen. Welche Fördermöglichkeiten der Ertüchtigung der Lake-Brücke und der Neugestaltung der anschließenden Wegebeziehungen bestehen, wenn eine Finanzierung von Straßen.NRW entfällt?

Stadt Witten

Mögliche Fördermöglichkeiten hängen stark von inhaltlichem Schwerpunkt und Ausgestaltung der konkreten Planung ab. Grundsätzlich wäre eine Förderung im Bereich der Nahmobilität denkbar. Die Realisierbarkeit des Brückenneubaus hängt dabei stark von den jeweiligen Förderquoten sowie der Situation des städtischen Haushaltes ab. Weitere Aussagen können erst im Rahmen einer Konkretisierung der Planung getätigt werden.

Frage/Anregung 41: Infolge des Zusammenwirkens unterschiedlicher Planungsebenen und -konzepte in diesem Ruhrtalabschnitt zwischen Heven und Herbede besteht die Notwendigkeit, Lösungsansätze in einer Gesamtkonzeption und im Rahmen einer Bürgerwerkstatt zu entwickeln. Besteht hierzu seitens der Stadtverw. und Straßen.NRW. ein Interesse, diese Vorgehensweise aktiv zu unterstützen, gem. den Darstellungen der Ak-Vertreter am 22.03.‘21 in der Move-Sitzung?

Stadt Witten:

Grundsätzlich fallen die Planungen für die Verkehrsführung im Umfeld der Lakebrücke in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Witten. Im Zusammenhang mit der IGA 2027 besteht das Ziel den Ruhrtalradweg weiter zu qualifizieren. Im Startpaket einer interkommunalen Machbarkeitsstudie ist ebenfalls der Bereich um die Lakebrücke als vorrangig zu beplanender Bereich identifiziert worden. In diesem Kontext sollen ebenfalls Überlegungen zu einer geänderten Routenführung im Bereich der sog. „Insel“ angestellt werden. Dabei sind auch die angrenzenden Straßenräume zu betrachten und bedarfsgerecht zu erneuern. Im Rahmen dieser Planungen ist eine Beteiligung der Bürger*innen und Anwohner*innen seitens der Verwaltung vorgesehen.

Frage/Anregung 42: Werden die Herbeder Ruhrbrücken mit Beleuchtungsanlagen ausgestattet?

Stadt Witten:

Seitens des Landesbetriebes ist an Straßen außerhalb von Ortsdurchfahrten keine Beleuchtung vorgesehen. Dies trifft auch für den Brückenzug über die Ruhr zu. Die Stadt beabsichtigt aber auf eigene Kosten auch in Zukunft eine Beleuchtung des Brückenzugs herzustellen. Die konkrete Ausgestaltung einer Beleuchtung muss noch im Rahmen der weiteren Planungen (Leistungsphase 3) zwischen der Stadt Witten und dem Landesbetrieb Straßen NRW abgestimmt werden.

Frage/Anregung 43: Wie gestaltet sich der Lärmschutz der Anwohner während der Bauphase und für den späteren Betrieb der Brücken – auch hinsichtlich der Problematik der Brückenstatik?

Straßen.NRW:

Der Baulärm wird nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) betrachtet und die Ergebnisse in den Planungen entsprechend berücksichtigt. Für den späteren Betrieb der Brücken wird ein entsprechender Fachbeitrag „Lärmschutz“ standardmäßig erstellt, so dass aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen durch Straßen.NRW vorgesehen werden können.

Frage/Anregung 44: Ist als Alternativlösung zum einseitigen Radweg auch über einen Fahrradangebotsstreifen nachgedacht worden?

Straßen.NRW:

Der Radweg ist beidseitig. Für die Verkehrssicherheit sind baulich getrennte Radwege notwendig.

Stadt Witten:

Im Vorfeld der Brückenplanungen sind bereits div. Formen der Radverkehrsführung untersucht worden. Die Wahl ist damals auf einen einseitigen Geh- und Radweg gefallen. Angesichts der geänderten Rahmenbedingungen mit steigenden Bedarfen für den Radverkehr hat die Stadt Witten gegenüber Straßen.NRW erneuten Abstimmungsbedarf bzgl. der Radverkehrsführung angekündigt und Wünsche nach einer Optimierung der Radverkehrsführung auf den Herbeder Ruhrbrücken an Straßen.NRW herangetragen. Mittlerweile steht fest, dass es beidseitige Geh- und Radwege auf dem gesamten Brückenzug der L924 geben wird.

Frage/Anregung 45: Könnte der Bau der angedachten Rampe auch in Beton auf Pfeilern statt mit einem Erdwall erfolgen?

Stadt Witten:

Es ist nicht klar welche Rampe gemeint ist. Grundsätzlich können Rampen auch aus Beton errichtet werden.

Frage/Anregung 46: Wie unterscheidet sich bei den diskutierten Varianten die „Haltbarkeit“ der Brücken?

Straßen.NRW:

Die ausgelegte Lebensdauer der Bauwerke ist bei allen Varianten gleich.

Frage/Anregung 47: Wie stark könnten die Kosten innerhalb der verschiedenen Varianten explodieren?

Straßen.NRW:

Die Kostenschätzungen beruhen auf aktuellen Erkenntnissen und Baupreisen. Im weiteren Planungsprozess und mit weiteren Erkenntnisgewinn werden die Kostenschätzungen fortgeschrieben und angepasst.

Frage/Anregung 48: Mit welchen Umweltbelastungen ist während des Brückenbaus und im Betrieb bei den unterschiedlichen Varianten zu rechnen?

Straßen.NRW:

Ein Eingriff in die Umwelt ist unvermeidlich, erfolgt aber unter gesetzlichen Vorschriften und entsprechenden Genehmigungen. Ein signifikanter Unterschied hervorgerufen durch verschieden Varianten ergibt sich nicht.

Frage/Anregung 49: Herbeder Unternehmen könnten davon profitieren, dass eine Abfahrt für das Gewerbegebiet gebaut wird. Können diese Betriebe in die Finanzierung dieses Zubringers eingebunden werden?

Stadt Witten:

Im Rahmen der Planung einer neuen Gewerbeerschließung ist eine Beteiligung der ansässigen Firmen und Industriebetriebe vorgesehen um bei einer Neuführung des Verkehrs sicherzustellen, dass alle vorhandenen Schwerlastfahrzeuge auch eine mögliche neue Route befahren können.

Im Zuge eines Straßenausbaus, sind die Anlieger (wie bei allen Straßenbaumaßnahmen in NRW) aufgrund der gesetzlichen Vorgaben an den Ausbaurkosten zu beteiligen.

Frage/Anregung 50: Wie sieht aus jetziger Sicht der genaue Ablauf bis zur Entscheidung über die verschiedenen Varianten und bis zur Fertigstellung der gewählten Variante aus? (Zeitstrahl?)

Stadt Witten:

Zu Abstimmung der städtischen Position in Bezug auf das geplante Vorgehen des Landesbetriebs Straßen.NRW sowie den diskutierten Varianten hat die Verwaltung eine Beschlussvorlage für den MoVe am 22.11.21 und den Rat 07.02.22 eingebracht.

Straßen.NRW:

Festlegung der Vorzugsvariante bis Ende 2021

Entwurf der Vorzugsvariante bis Ende 2022

Erstellen der Vergabeunterlagen, Veröffentlichung und Vergabe bis Ende 2023

Bau ab Sommer 2024

Frage/Anregung 51: In der im Dezember 2019 erfolgten Bürgerinformation zur Brückenplanung berichtete Herr Schittkowski, Straßen.NRW, dass die am Hevener Ende der Brücke befindliche Kreuzung Seestraße – Herbeder Straße - Wittener Straße – Fahrendelle mit einem täglichen Aufkommen von 13.000 (?) Fahrzeugen die Kreuzung mit dem zweithöchsten Verkehrsaufkommen im gesamten EN-Kreis sei.

Gemäß einer von Straßen.NRW beauftragten Vorentwurfsplanung der KONSTA Planungsgesellschaft mbH, Gelsenkirchen, Lageplan 3, aus März 2020 ist im Rahmen der Erneuerung der Ruhrbrücken beabsichtigt, die aktuell Lichtzeichenanlage-gesteuerte Kreuzung durch einen Kreisverkehr zu ersetzen. Dabei soll der Verlauf der Straße Fahrendelle dergestalt geändert werden, dass diese künftig nicht mehr unmittelbar im bisherigen Kreuzungsbereich endet, sondern nach einer Rechtskurve über die aktuellen Flächen für Fuß- und Radwege sowie Straßenbegleitgrün entlang der Seestraße parallel zum Grundstück der Bebauung Fahrendelle 54 und 56 Richtung A43 bis zum Brückenkamp (wo derzeit die Altglas-, Altpapier- und Altkleidercontainer stehen) geführt wird, um dort dann in die Seestraße zu münden.

Baugrunduntersuchungen für die neue Trassenführung erfolgten bereits in der Fahrendelle und der Seestraße bis zum Brückenkamp.

Von dem durch die Ampel erzwungenen Stop-and-go-Verkehr werden bislang insbesondere die unmittelbar im Einflussbereich der Kreuzung liegenden Immobilien Fahrendelle 54 und 56 (insgesamt 72 Eigentumswohnungen) hinsichtlich Lärm, Abgasen und Feinstaub (Reifenabrieb) erheblich belastet. Im Zuge der Neuplanung der Verkehrssituation am Hevener Ende der Ruhrbrücken sollte künftig eine weitest mögliche Entlastung der unmittelbar angrenzenden Wohnbebauung von den Verkehrsemissionen erfolgen. Der Ersatz der Ampelkreuzung durch einen Kreisverkehr lässt eine Verbesserung des Verkehrsflusses sowie eine damit einhergehende Minderung der Emissionen erwarten und ist daher grundsätzlich zu begrüßen.

Durch die im Vorentwurf gezeigte neue Führung der Fahrendelle würden die Verkehrsflächen entlang der Grundstücke 54 und 56 allerdings um 5 m bis 12 m näher an die Häuser heranrücken, was nicht unbedingt mit einer Entlastung der angrenzenden Wohnbebauung vom Verkehrsgeschehen einhergeht.

Straßen.NRW hat bislang stets beteuert, u.a. aus Gründen einer zügigen Umsetzung sowie Akzeptanz der Maßnahme keine Privatgrundstücke in Anspruch nehmen zu wollen. Demgegenüber sieht die Vorentwurfsplanung zum Kreisverkehr zumindest bei Beibehaltung der Brückentrasse in Bestandslage allerdings eine Inanspruchnahme von Privatflächen der Grundstücke an den Straßen Knapp 14 (ca. 3,5 m breiter Streifen) sowie der Fahrendelle 54/56 vor. Im künftigen Kurvenbereich der Fahrendelle ist eine Verlagerung von Verkehrsfläche in den heutigen Vorgarten der Fahrendelle 54 vorgeplant, wozu gemäß Plandarstellung ein 5 m breiter Streifen der Privatfläche benötigt würde. In einem Teil der heutigen privaten Grünfläche wäre demnach künftig Straße sowie der Fuß- und Radweg. In besagtem Bereich würde die Straßenfläche insgesamt um ca. 8 m weiter an das bereits durch die Verkehrssituation stark belastete Haus heranrücken.

Eine Kontaktaufnahme mit der Wohnungseigentümergeinschaft Fahrendelle 54/56 bezüglich einer Inanspruchnahme der privaten Grundstücksfläche für Verkehrszwecke ist nicht erfolgt. Allerdings wäre eine Inanspruchnahme der Grundstücksfläche Fahrendelle 54/56 aus Eigentümersicht und den oben ausgeführten Gründen nicht akzeptabel und nicht einvernehmlich zu regeln. [...]

Vorschlag zur Problemlösung:

Sofern an dem Konzept der Verkehrsführung der Vorentwurfsplanung festgehalten werden soll, kann die Inanspruchnahme von Privatflächen vermieden werden, indem die bislang nicht überplante Freifläche in Richtung Brückenkopf (vor der Trafostation) als Raum für Verkehrsfläche genutzt wird. Die Fläche für den Kreisverkehr ist u.a. zur Höhenanbindung an das künftige Brückenniveau/den neuen Brückenkopf als Planum insgesamt neu zu gestalten und herzurichten. Sollte der vorhandene Platz für die angedachte Verkehrsführung nicht ausreichen, könnte, wie schon im Vorentwurf angedeutet, durch eine längere Stützwand entlang der heutigen Böschung an der Zufahrt zum unterirdischen Regenrückhaltebecken die Fläche für die Verkehrsführung um einige Meter verbreitert werden.

Straßen.NRW:

Die Anregung wird entgegengenommen, die Klärung dieser Detailfrage erfolgt mit dem weiteren Fortschritt der Projektbearbeitung durch Straßen.NRW.

Frage/Anregung 52: In früheren Mitteilungen von Straßen.NRW waren für den Bereich des Kreisverkehrs Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwall, Lärmschutzwand, Lärmschutzfenster?) als potentielle Schutzmaßnahmen für die angrenzende Bebauung im Gespräch.

In der Vorentwurfsplanung sind keine dafür in Frage kommenden Flächen erkennbar, zumal bei der Planung zumindest für einen Wall kein Platz vorhanden wäre.

Bei der Anordnung der Fuß- und Radwege hätte eine Lärmschutzwand wegen der notwendigen Öffnungen/Unterbrechungen nur einen eingeschränkten Effekt. Sollte der zur Verfügung stehende beschränkte Platz für eine Lärmschutzwand nicht ausreichen, werden hiermit andere Lärmschutzmaßnahmen wie der Einsatz von Flüsterasphalt oder eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (Senkung des Lärmpegels um 3 bis 4 Dezibel gegenüber einer Geschwindigkeit von 50 km/h, was einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms entspricht) angeregt.

Straßen.NRW:

Die Anregung wird entgegengenommen, die Klärung dieser Detailfrage erfolgt mit dem weiteren Fortschritt der Projektbearbeitung durch Straßen.NRW.

Frage/Anregung 53: Der Zubringer (Seestraße) zur A43 ist seinerzeit u.a. gebaut worden, um den von den Deutschen Edelstahlwerken/Edelstahlwerken Witten kommenden Schwertransporten eine problemlose Autobahnanbindung zu ermöglichen. Die aktuelle Straßensituation ist so, dass bei den meist nächtens erfolgenden Schwertransporten mit Überbreite und Überlänge teilweise erst nach Demontage von Verkehrszeichen zwei Fahrspuren bzw. im Kurvenbereich die Gegenfahrbahn in Anspruch genommen werden muss, um die Einfahrt in die Seestraße zu bewältigen.

Vorsorglich wird angeregt, Breite und Verlauf der Verkehrsflächen so zu gestalten (ein Kreisverkehr muss nicht zwingend rund, sondern kann beispielsweise bei Bedarf auch oval sein), dass diese für Schwertransporte mit Überlänge und Überbreite problemlos nutzbar sind.

Straßen.NRW:

Die Anregung wird entgegengenommen, die Klärung dieser Detailfrage erfolgt mit dem weiteren Fortschritt der Projektbearbeitung durch Straßen.NRW.

Frage/Anregung 54: Aktuell befinden sich an der Seestraße zwei Bushaltestellen, die in der Vorentwurfsplanung zwar als Symbole außerhalb der Verkehrsflächen „vorgemerkt“ sind, aber noch keinen Platz gefunden haben.

Es wird angeregt, die Bushaltestellen im Zuge der neuen Verkehrsführung ungefähr an Ort und Stelle zu erhalten, denn sie gewährleisten im Alltag für die in dem Ortsteil Heven (Fahrendelle und Seitenstraßen) wohnenden Schulkinder, Studenten, Senioren und „autofreien“ Bewohner die Anbindung an das ÖPNV-Netz.

Straßen.NRW:

Die Anregung wird entgegengenommen, die Klärung dieser Detailfrage erfolgt mit dem weiteren Fortschritt der Projektbearbeitung durch Straßen.NRW.

Frage/Anregung 55: Die Brücke stellt nicht nur für die Fahrer von Kfz, sondern auch für Radfahrer und Fußgänger eine wichtige Verbindung zwischen Heven und Herbede dar. Wegen der sehr beengten Verhältnisse ist die Brückenpassage derzeit weder für Fußgänger noch Radfahrer angenehm bzw. gefahrfrei möglich. Es ist kein Radweg, sondern nur ein schmaler Fußweg vorhanden, der gerne auch von Radfahrern genutzt wird, wobei auf dem

Weg eine Passage Radfahrer-Fußgänger kaum möglich ist. Bei Schneelage wie im Winter 2020/21 werfen die Räumfahrzeuge Schnee und Eis von der Straße auf den angrenzenden schmalen Fußweg, wodurch die Brücke wie im vergangenen Winter für Tage bis Wochen weder für Radfahrer noch Fußgänger passierbar ist.

Es wird, wie schon mehrfach vom Arbeitskreis Herbeder Brücken im Sinne einer zukunftssträchtigen und umweltfreundlichen Verkehrsplanung angemahnt, angeregt, die Brücke mit ausreichend dimensionierten Fuß- und Radwegen auszustatten.

Eine attraktive Wegeverbindung für Radfahrer und Fußgänger über die Ruhrbrücken dürfte zudem den Verkehr über die Lakebrücke vermindern.

Stadt Witten:

Vgl. Frage/Antwort 30

Straßen.NRW:

Vgl. Frage/Antwort 30

Frage/Anregung 56: Bei der vorhandenen Brücke befindet sich neben dem von Hevener Seite aus betrachtet ersten Brückenpfeiler ein Treppenauf- bzw. -abgang als Verbindung zwischen dem Tal- und Brückenniveau. Außer im alltäglichen Fußgängerverkehr dient die Treppe den Bewohnern der sogenannten Insel (Straße In der Lake und Anlieger) bei Hochwasser dazu, ihren dann von der Ruhr umspülten Wohnplatz quasi als Notausstieg trockenen Fußes verlassen zu können.

Es wird angeregt, in besagtem Bereich bei der neuen Brücke eine Treppe und/oder eine Rampe, die auch für Radfahrer und Skater nutzbar wäre, zu installieren. Ebenso wird angeregt, im Bereich der aktuell neben der Straße Von-Elverfeldt-Allee vorhandenen Rampe (am oberen Ende der Rampe ist die Bushaltestelle Haus Herbede) die Möglichkeit zum „Niveauechsel“ beizubehalten.

Straßen.NRW:

Die Anregung wird entgegengenommen, die Klärung dieser Detailfrage erfolgt mit dem weiteren Fortschritt der Projektbearbeitung durch Straßen.NRW.

Frage/Anregung 57: Es wird angeregt, im Bereich der Straße In der Lake sowie der Bebauung auf Herbeder Seite die Installation eines vogelschutzadäquaten Lärmschutzes zumindest auf der Südseite der Brücke zu prüfen (z.B. höhere Ausbildung des Brückengeländers als Lärmschutz).

Straßen.NRW:

Die Anregung wird entgegengenommen, die Klärung dieser Detailfrage erfolgt mit dem weiteren Fortschritt der Projektbearbeitung durch Straßen.NRW.

Frage/Anregung 58: Der aktuelle Brückenzug ist ca. 800 m lang. Bei einer bei einer Parallelbauweise und dafür angenommenen Baustellenbreite (mit Baustraßen, Lagerflächen etc.) von ca. 60 m ergibt sich eine von der Baumaßnahme betroffene Fläche von mindestens ca. 48.000 m² oder ca. 5 ha.

Die Machbarkeitsstudie kommt bezüglich Naturschutzbelangen pauschal zu dem Ergebnis, dass die vorgestellten vier Varianten „alle gut geeignet“ sind und „keine genehmigungsrechtlichen Hindernisse zu erwarten“ sind.

Frage an Straßen.NRW: wie soll mit den diversen Umweltbelangen umgegangen werden, wie wurden/werden sie erfasst, kartiert, bewertet, geschützt (Flora, Fauna, Ausgleich und Ersatz von zu rodenden Bäumen, baustellenbedingte Emissionen wie Lärm, Staub, Verkehr, Erschütterungen, etc.)?

Straßen.NRW:

Es wird ein naturschutzfachlicher Fachbeitrag erstellt, welcher im Benehmen mit den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmt wird.

Frage/Anregung 59: In der Machbarkeitsstudie wird hinsichtlich der ab 2024 erfolgenden Baumaßnahme auf in den Jahren 2017 und 2018 durchgeführte faunistische Kartierungen Bezug genommen, d.h. im Jahr 2024 sind die Analysen sechs bis sieben Jahre alt. Erhebungen zur Tier- und Pflanzenwelt haben ein recht kurzes „Verfallsdatum“ von zwei oder fünf Jahren, da sich die Verhältnisse vor Ort auch bei Fauna und Flora vor Ort verändern können (z.B. Zu- oder Abwanderung).

Frage an Straßen.NRW: ist geplant, die umweltbezogenen Erhebungen beizeiten zu ergänzen oder zu aktualisieren? Auf eine faunistische Kartierung oder Erhebung wird in der Machbarkeitsstudie kein Bezug genommen, so dass diese mutmaßlich noch nicht erfolgt ist.

Straßen.NRW:

Das o. g. Benehmen mit den zuständigen Naturschutzbehörden bedingt, dass ein naturschutzfachlicher Fachbeitrag aktuell ist.

Frage/Anregung 60: Im Trassenverlauf der in der Machbarkeitsstudie betrachteten sogenannten Nordvariante steht auf Hevener Seite ca. 14 m nördlich der Ruhrbrücke und wenige Meter von dem zur Straße In der Lake führenden Rad- und Fußweg eine imposante Linde.

Koordinaten: 51°25'40.0"N 7°17'25.2"E

In 1 Meter Höhe beträgt der Stammumfang des Baumes geschätzte ca. 6 m.

Anhand des Stammumfangs ist der Baum ca. 413 Jahre alt (<https://www.baumportal.de/baum-alter-bestimmen>), d.h. er wurde um/kurz nach 1600 noch vor Beginn des 30-jährigen Krieges mit anderen aus jener Zeit stammenden, in dem Bereich stehenden Bäumen (zwei weitere Linden und eine Eiche) am Ufer der damals mutmaßlich weiter nördlich fließenden Ruhr gepflanzt.

Aufgrund seines Alters und der Bedeutung die lokale Geschichte verdient dieser Baum – wenn man so will, auch als uralter Wittener – einen besonderen Schutz, den er bei den Wittener Stadt- und Verkehrsplanern vor einhundert Jahren offensichtlich zweifelsfrei noch genoss. Bei der anfangs der 1930er Jahre erfolgten Trassenfestlegung der Ruhrbrücke „durch die freie Landschaft“ wurde auf die damals „nur“ dreihundert Jahre alte Linde Rücksicht genommen und diese von der Planung verschont. Bei dem Verlauf der Nordvariante müsste die immer noch sehr vitale Linde gefällt werden.

Im „Kapitel 5.2 - Landespflegerische Stellungnahme“ der Machbarkeitsstudie findet keine Erwähnung. In dem Übersichtslageplan zum „Neubau nördliche Seitenlage“ ist der Standort des Baumes links der Brückenpfeilerachse Nr. 70 mit einem für den Leser leider nicht sichtbaren Text „AutoCad SHX Text 25“ hinterlegt.

Im Dezember 2019 erging eine Anregung an die Untere Naturschutzbehörde des Ennepe-Ruhr-Kreis, die genannten Bäume unter Naturschutz zu stellen. Die Behörde bedankte sich für die Vorschläge, zumal es nach ihrer Angabe im EN-Kreis kaum noch ausgewiesene Naturdenkmale gibt. Die Behörde wollte die Vorschläge zur Unter-Schutzstellung prüfen und über das weitere Vorgehen informieren, was allerdings bis heute nicht erfolgt ist. Sie gab allerdings den Hinweis, „dass Bäume, die durch die Baumschutzsatzung seitens der Stadt Witten bereits geschützt sind, nicht oder sehr selten als Naturdenkmal ausgewiesen werden.“ Baumschutz hat insbesondere bei Planungs- und Baumaßnahmen bekanntermaßen höchste Priorität.

Unter Berücksichtigung des Hinweises der Unteren Naturschutzbehörde auf die möglicherweise gegebene Zuständigkeit der Stadt Witten ergeht die Frage an die Stadt:

Wie soll mit dem Thema der alten Linde im Rahmen des Planverfahrens zum Brückenneubau umgegangen werden?

Stadt Witten:

Die Baumschutzsatzung der Stadt Witten ist gemäß § 1 der Satzung auf Flächen innerhalb rechtskräftiger Bebauungspläne (§ 30 BauGB) sowie auf Flächen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile (§ 34 BauGB) beschränkt. Die angesprochene Linde befindet sich im sogenannten Außenbereich (§ 35 BauGB) und unterliegt damit nicht den Regelungen der Baumschutzsatzung der Stadt Witten.

Frage/Anregung 61: Neben dem Vorkommen von Zwergfledermäusen (Pipistrellus pipistrellus – im Anhang IV der FFH-Richtlinie gelistet und streng geschützt), „die die Ruhrbrücke als Tages- und Zwischenquartier nutzen“, wird in der Machbarkeitsstudie als weiteres planungsrelevantes Ergebnis der faunistischen Kartierungen „festgestellt, dass ca. 150 m nördlich der Ruhrbrücke im Bereich eines unbefestigten Uferabschnitts geeignete Brutmöglichkeiten für den Eisvogel vorhanden sind.“ Die Machbarkeitsstudie führt weiterhin – in dem Kontext unverständlich - aus, „dass auch bei Verlagerung des Brutplatzes des Eisvogels eine Betroffenheit von Brutstätten ausgeschlossen werden kann. Die potentiell geeigneten Uferbereiche befinden sich in einer so großen Entfernung zu allen vorgestellten Varianten, dass auch eine störungsbedingte Beeinträchtigung auszuschließen ist.“

Die in der Machbarkeitsstudie ohne nähere Begründung enthaltenen Aussagen zu den für den Eisvogel als Brutstätten geeigneten Steiluferbereichen inklusive der Entfernungsangabe „ca. 150 m nördlich der Ruhrbrücke“ (sind die 150 m ein Schreibfehler?) sind bei Kenntnis der örtlichen Verhältnisse nicht nachvollziehbar resp. stimmen sie nicht mit den örtlichen Verhältnissen überein. Diese stellen sich vielmehr wie folgt dar:

Unmittelbar nördlich der zum Kanaleinlauf des Regenrückhaltebeckens führenden kleinen Bucht, d.h. nicht 150 m, sondern bereits ca. 15 m nördlich des heutigen Brückenverlaufs, ist das östliche Ufer der Ruhr als ca. 2,5 bis 3 m hohe Steilufer ausgebildet. Südlich der Brücke sind die Ufer wesentlich flacher. Der heutige Brückenverlauf markiert die Grenze zwischen den Steilufern nördlich und den flacheren Ufern südlich.

Die Vögel bauen in den Steilwänden ihre Bruthöhlen und sind dort mit mehreren Brutpaaren ganzjährig vertreten. Das unmittelbar nördlich der Brücke beginnende Steilufer ist ein bei Ornithologen überregional bekanntes Eisvogelhabitat. Bei einer Passage auf der Ruhr sind in dem Steiluferbereich bis ca. 100 m vor der Autobahnbrücke bis zu sechs oder acht Eisvogelsichtungen nicht ungewöhnlich. (vgl. Zur „Qualifikation“ der Ansprache von Eisvögeln: im Nebenfach u.a. Studium der Biologie (Zoologie und Botanik) ergänzt durch ornithologische Lehrveranstaltungen sowie das „Grüne Abitur“)

"Der Eisvogel ist gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 7 und Nr. 14 BNatSchG eine in Deutschland streng geschützte Art. Der Erhalt naturnaher, von künstlichen Eingriffen unabhängiger Fluss- und Bachlandschaften stellt das wichtigste Kriterium für den Schutz des Eisvogels dar, so dass er bei Naturschutzorganisationen als Flaggschiffart für die weniger bekannten Arten dieses Lebensraums steht."

2014 unterzeichneten der NABU NRW und die Arbeitsgemeinschaft der Wasserwerke Ruhr unter Schirmherrschaft des Umweltministers von NRW eine Absichtserklärung zur Verbesserung der Lebensbedingungen des Eisvogels entlang der Ruhr. Zitat des damaligen Umweltminister Johannes Remmel: "Der Eisvogel ist in unseren stark industrialisierten und stark bevölkerten Landschaften zu einer Seltenheit geworden. Das Gemeinschaftsprojekt zeigt, dass die Ruhr und das Ruhrtal eine Lebensader für zahlreiche heimische Tier- und Pflanzenarten geblieben sind. Dem Eisvogel kommt dabei eine ganz besondere Symbolik zu, denn da wo der Eisvogel vorkommt, sind die Gewässer noch oder wieder in einem guten Zustand."

Das auf den Steiluferabschnitt nördlich der Brücke begrenzte Bruthabitat der seltenen und scheuen Vögel ist ein lokales Naturkleinod und Juwel, das es insbesondere auch bei einer Baumaßnahme des Landes NRW zu würdigen, bewahren und vor Eingriffen zu schützen gilt.

Straßen.NRW:

Die Anregung wird entgegengenommen, die Klärung dieser Detailfrage erfolgt mit dem weiteren Fortschritt der Projektbearbeitung durch Straßen.NRW.

Frage/Anregung 62: Nordvariante: Positionierung der Brückenpfeiler Nr. 50 und 60. Pfeiler Nr. 50: Gemäß dem Plan „Neubau in nördlicher Seitenlage“ kommt der Brückenpfeiler Nr. 50 mittig im seitlich der Ruhr positionierten Auslaufbecken für das unterirdische Regenrückhaltebecken zu liegen, was den freien Zufluss in die Ruhr einschränken dürfte und die Frage aufwirft, ob das wirklich so beabsichtigt ist.

Pfeiler Nr. 60 ist auf dem Plan unmittelbar neben oder auf dem Ablaufkanal des Regenrückhaltebeckens positioniert (seitliche Lastabtragung?).

Bei einer etwas weiter nördlichen Positionierung von Pfeiler Nr. 60 könnte gründungstechnisch

ein Konflikt mit der dort verlaufenden 400 mm Abwasserdruckrohrleitung (Ruhrverband) von Herbede zur Kläranlage Ölbach entstehen. Pfeiler Nr. 60 kommt am südlichen Rand eines alten Bettes der Ruhr zu liegen. Aus einem Gespräch mit einem Mitarbeiter der vor einigen Jahren dort den Vortrieb der Abwasserleitung in ca. 10 (?) m Tiefe vornehmenden Firma erinnere ich, dass die Untergrundverhältnisse in dem Bereich bis zum heutigen Ruhrbett (aufgrund einer alten Erosionsrinne?) recht wechselhaft sein sollen. Die Bohrergebnisse der Baugrunduntersuchung für die Abwasserleitung sind sicherlich noch beim Ruhrverband verfügbar.

Straßen.NRW:

Die Machbarkeitsstudie ist nicht mit einem konkreten Bauwerksentwurf gleichzusetzen. Entsprechend kann von den eingezeichneten Brückenpfeilern der Machbarkeitsstudie nicht auf die spätere Positionierung geschlossen werden, diese wird im Rahmen der Entwurfsplanung unter Berücksichtigung unterschiedlicher Aspekte vorgenommen. Im Rahmen der Entwurfsplanung und als Grundlage für das wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren werden hydraulische Untersuchungen zum Wasserabfluss durchgeführt.

Die Anregung wird entgegengenommen, die Klärung dieser Detailfrage erfolgt mit dem weiteren Fortschritt der Projektbearbeitung durch Straßen.NRW.

Frage/Anregung 63: Wie bereits [...] in ihrem Beitrag in der Sondersitzung des Ausschuss für Mobilität und Verkehr ausführte, fließt die Ruhr bei Hochwasser auch in einem ehemaligen Flussbett östlich der Siedlung „In der Lake“, die dann vollkommen von Wasser umspült ist und deswegen „Die Insel“ genannt wird. Der alte Ruhrlauf, der sich unmittelbar nördlich der Brücke wieder mit dem Hauptstrom vereint, ist auf Luftbildern gut erkennbar. Morphologisch zeigt er sich als langgezogene, flache Rinne und wird zentral durch einen schmalen Grabenverlauf markiert. Bei der aktuellen Bausituation erfolgt der nördliche Hochwasserabfluss zwischen dem Brückenpfeiler mit dem Treppenaufgang neben der Straße In der Lake und dem nächsten Pfeiler Richtung Osten. Der ebenda abgesenkte Straßenbereich In der Lake wird dann von dem Fluss überspült, wobei der Wasserdurchfluss dort geschätzt ca. 20 bis 30 m³/Sekunde beträgt.

Im Flächennutzungsplan der Stadt Witten ist der Bereich des alten Ruhrbettes als „faktisches Überschwemmungsgebiet“ ausgewiesen. Die Begründung des Flächennutzungsplans schließt die Errichtung von jeglichen den Wasserabfluss behindern könnenden Bauten oder selbst Zäunen, in denen sich Treibgut verfangen und zu einem Stau führen kann, aus.

Ein den Strömungsquerschnitt verengendes Hindernis wie die dargestellte Positionierung des Brückenpfeilers Nr. 60 dürfte naturgemäß zu einer Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeit in der entstehenden Engstelle und zu einem gewissen Rückstau wie führen.

Der Machbarkeitsstudie ist nicht zu entnehmen, inwieweit die Positionierung des Brückenpfeilers an besagter Stelle strömungstechnisch bedacht und bewertet wurde. Nachteilige Veränderungen der Hochwasserfließverhältnisse müssten gegebenenfalls die Anlieger der Straße In der Lake „ausbaden“.

Straßen.NRW:

Vgl. Frage/Anregung 62

Frage/Anregung 64: Abschließend ein Hinweis an Straßen.NRW zu den oberflächennahen Bodenverhältnissen unmittelbar nördlich des bei der Nordvariante geplanten Pfeilers Nr. 60: Zum Jahresende 2013 wurden im Quadranten westlich In der Lake, nördlich des zur Ruhr führenden Grabens und südlich der Skaterbahn – also in der bei Hochwasser durchflossenen Senke des alten Ruhrbettes unmittelbar nördlich der Brücke – ca. 15-25? LKW-Ladungen von mit Bauschutt durchsetztem Bodenmaterial sowie grobstückiger Straßenaufbruch deponiert und eingeebnet - Materialien, die üblicherweise als Abfall einzustufen sind.

Die morphologisch erkennbare Aufschüttung wurde von den Anwohnern der Straße In der Lake kritisch gesehen, da diese den Abfluss im alten Ruhrbett behindert. Durch eine zusätzliche Querschnittverengung der Abflusspassage nördlich der Brücke durch den Pfeiler Nr. 60 wäre bei Hochwasser eine Erhöhung der Fließgeschwindigkeit samt dadurch bedingter

Freilegung/Auswaschung/Erosion/Verlagerung der dort 2013 deponierten Materialien zu besorgen.

Das Wassergesetz Land NRW § 113 und 113a in der 2013/14 gültigen Fassung vom 25.6.1995 stuft eine derartige Ablagerung als genehmigungspflichtig ein. Zudem galten 2014 gemäß §1 Abs. 2 Landesbauordnung NRW Aufschüttungen von mehr als 400 m² Fläche als bauliche Anlagen und waren gem. § 65 Abs. 1 Nr. 42 Landesbauordnung NRW im Außenbereich genehmigungspflichtig.

Die Bauordnung der Stadt Witten sowie die Untere Bodenschutzbehörde des EN-Kreises wurden Anfang Januar 2014 über die Deponierung in Kenntnis gesetzt. Daher ist anzunehmen, dass dort ein Vorgang existiert, dem weitere Informationen (chemische Analytik der deponierten Stoffe ggfls. für eine Aufnahme und Entsorgung im Zuge der Baumaßnahme) zu entnehmen sind.

Stadt Witten:

Die Entwässerungsbetriebe der Stadt Witten haben im Nachgang des Hochwasserereignisses im Juli 2017 erste Maßnahmen zur Verbesserung der Durchlässigkeit des Altruhrarms umgesetzt. Es ist vorgesehen eine Ausbauplanung für den Altruhrarm zu erstellen. Im Rahmen dieser Planung ist mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW und der Bezirksregierung Arnsberg als höhere Wasserbehörde die Positionierung der Brückenpfeiler bzw. deren strömungstechnische Ausbildung zu erörtern. Gleichzeitig sind mit der Bezirksregierung Gespräche über die Ausbildung des Altruhrarms am Zulauf zur Ruhr zu führen um einen Abfluss ohne zusätzlichen Einstau des Altruhrarms zu gewährleisten. Hierzu gehören die Absenkung des Fuß- und Radwegs parallel zur Ruhr, der ca. 1,50m über dem Flussbett des Altruhrarms aufgeschüttet worden ist, sowie die Verbreiterung des, durch Aufschüttung verengten Querschnittes neben der Skaterstrecke. Ebenso ist über die Möglichkeit der Verbreiterung des Ablaufs nach Abbruch des alten Brückenpfeilers zu sprechen.

In Vertretung

Rommelfanger