

12.08.2020

Mitteilung der Verwaltung öffentlich

Kurzbezeichnung

Sachstand zum Abriss und Neubau der Herbeder Ruhrbrücken

Letzte Beratung:

VKA 15.03.2018

VKA 24.06.2020 (Lakebrücke)

Sach- und Rechtslage:

Bestand und Anlass

Die Ortsteile Witten-Herbede und Witten-Heven sind verkehrstechnisch über drei Brückenbauwerke im Zuge der Wittener Straße (Landstraße L924) miteinander verbunden. Die Bauwerke entsprechen nicht den heutigen Anforderungen und können wirtschaftlich und technisch nicht auf das aktuelle Ziellastniveau ertüchtigt werden.

Die Brücken sind daher durch Neubauten zu ersetzen. Die Projektbearbeitung befindet sich zurzeit in der Phase der Vorplanung.

Die Maßnahme fällt in den Zuständigkeitsbereich des Landesbetriebes Straßen.NRW als verantwortlicher Straßenbaulastträger. Es besteht kein formales Mitbestimmungsrecht zur Einflussnahme der Stadt Witten. Dennoch verlaufen die Abstimmungen zum Projekt in einem engen Austausch zwischen der Stadt Witten und Straßen.NRW.

Die Information der Bürgerinnen und Bürger erfolgte u.a. in Form einer Öffentlichkeitsveranstaltung im Dezember 2019. Ferner war avisiert, über den Sachstand des Projektes im Frühjahr 2020 im Rahmen des „Stadtteilforums Herbede“ zu berichten, das wegen der Covid-19-Pandemie jedoch abgesagt werden musste. Aufgrund der weiterhin anhaltenden Covid-19-Pandemie und des vermutlich großen Interesses der Bürgerschaft erscheint eine öffentliche Informationsveranstaltung weiterhin nicht möglich – zum Schutz aller Teilnehmenden. Den aktuellen Sachstand (Juli 2020) sowie die bisherigen Prüfungen und Einschätzungen des Landesbetriebes teilt die Stadtverwaltung daher in Form einer öffentlichen Mitteilung der Verwaltung mit.

Gegenwärtig ist die Nutzung der Herbeder Ruhrbrücken aus bautechnischen Gründen bereits nur noch eingeschränkt möglich. Die Verkehrsnutzung für Kraftfahrzeuge wurde bereits auf ein zulässiges Gesamtgewicht von maximal 7,5 t beschränkt (Presseinformation 2017). Eine Umleitung für den Schwerverkehr (Anlage 1, zunächst > 28 t, dann > 7,5 t) ist bereits eingerichtet.

Neuplanung

Zunächst wurden durch Straßen.NRW die allgemeinen verkehrsplanerischen Grundlagen durch ein Verkehrsgutachten ermittelt, das die aktuellen Verkehrsströme (Analyse 2014) aufzeigt, die zukünftige Entwicklung abschätzt (Prognose 2030) und damit Bemessungsdaten für den Straßenquerschnitt und die Verkehrstechnik liefert (Gutachten 2015).

Eine der wichtigsten Planungsrandbedingungen sind die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes. Hierzu sind im Planungsbereich Biotoptypenkartierungen und faunistische Kartierungen durchgeführt worden (2018/2019), um die Eingriffe jeglicher Bautätigkeit bewerten zu können. Grundsätzliche Abstimmungen mit den Trägern öffentlicher Belange zum Thema Natur- und Umweltschutz sind bereits erfolgreich durchgeführt worden. Gleiches gilt für die wasserrechtlichen Belange. Die Ruhr inkl. Mühlengraben fällt gem. Abstimmung sowohl in die Zuständigkeit der Bezirksregierung Arnsberg (§ 22 LWG, Bau am/im Gewässer), als auch in die Zuständigkeit der Unteren Wasserbehörde des Ennepe-Ruhr-Kreises (§ 8 WHG, Einleitung ins Gewässer). Auch hier wurden bereits erfolgreiche Abstimmungen über die zu beachtenden Randbedingungen für Planung und Bau durchgeführt (2018/2019).

Für die eigentliche Planbearbeitung wurden weiträumig umfangreiche Vermessungsaufnahmen der bestehenden Strukturen durchgeführt (2016/2017). Nur auf Basis dieser detaillierten Vermessungsgrundlagen sind die zwingend erforderlichen technischen Planungen und hydraulischen Berechnungen möglich.

Seitens Straßen.NRW wird in der derzeitigen Vorplanungsphase eine Variantenfindung durchgeführt. In dem Prozess werden mögliche Linienführungen dargestellt und mit den örtlichen Gegebenheiten und den vorbeschriebenen Randbedingungen abgeglichen und geprüft.

Im Wesentlichen hat die Variantenfindung zwei technisch machbare Lösungen ergeben:

- Die Variante „Nordlage“ (Anlage 2)
- Die Variante „Bestandslage“ (Anlage 3)

Die Variante „Nordlage“ stellt eine komplett neue Trassenlage der L924 dar und ist deshalb sowohl baurechtlich (zwingend erforderliches Planfeststellungsverfahren) als auch umweltfachlich (Inanspruchnahme von Lebensräumen) erheblich komplexer i. d. Realisierung. Bei einer Anbindung des neuen Brückenzuges in „Nordlage“ in Form einer Rampe über die Bahntrasse an den Kreisverkehr Wittener Str./ Vormholzer Str. wären erhebliche städtebauliche Nachteile zu erwarten. Zudem wären durch die Rampenkonstruktion zwischen dem Edeka-Markt, dem „Rathaus der Medizin“ und der Seniorenwohnanlage diese erst kürzlich hergerichteten Bauwerke und Einrichtungen nicht mehr erreichbar. Eine höhengleiche Kreuzung der L924 in Form eines Bahnübergangs ist gem. EKRg §2 nicht zulässig.

Außerdem sind deutliche Mehrkosten dadurch zu erwarten, dass die komplett neue Trassenlage der L924 überwiegend im Überschwemmungsgebiet der Ruhr liegt (Bereich der sog. „Aue“), so dass zwischen den Anbindungen in Witten-Herbede und Witten-Heven ein durchgehender Brückenzug von rd. 1,0 km Länge notwendig wäre.

Überschlägig lassen sich die Kosten für die Variante „Nordlage“ gem. REBI-ING zu rd. 40 Mio. € abschätzen, wobei für die Vergleichsvariante „Bestandslage“ nur Kosten von rd. 20 Mio. € zu kalkulieren sind. Zusätzlich zu dieser erheblichen Kostendifferenz hat auch die städtebauliche Problematik der Anbindungen in Witten-Herbede (Anlage 4) – in Verbindung mit der o. g. baurechtlichen/ umweltfachlichen Umsetzung – dazu geführt, dass die Variante „Nordlage“ verworfen wurde.

Neben der Variante „Nordlage“/ „Anbindung an die Schlossstraße“ wurden – auch aufgrund von Anregungen aus der Bürgerschaft (siehe u. g. Termin vom 05.12.2019) – weitere Möglichkeiten durch Straßen.NRW abgeprüft. Im Einzelnen sind zu nennen:

1. Parallelbauweise des Brückenzuges
2. Ersatz des Brückenzuges durch einen Tunnel
3. Höhengleiche Kreuzung der L924 mit der vorh. Bahnstrecke

- Zu 1. Unter der Bezeichnung „Parallelbauweise“ ist der Neubau des Brückenzuges in paralleler Lage zum Bestand zu verstehen. Bis zur Fertigstellung der neuen Brücken könnte der Verkehr über die Bestandsbrücken geführt werden. Nach der Fertigstellung könnte der Verkehr über die neuen Brücken geführt und der Altbestand abgerissen werden. Unter optimalen Randbedingungen wäre dies der gängige Ansatz bei einem Brückenneubau. Dem stehen jedoch die örtlichen Gegebenheiten entgegen, die bei den Herbeder Ruhrbrücken zu beachten sind. Neben dem Eingriff in schützenswerte Naturbereiche ist auch die Flächenverfügbarkeit anzuführen. Die Flächenverfügbarkeit sowohl für das Bauwerk als auch die Bauphase ist stark begrenzt. In direkter Nähe zu den Herbeder Ruhrbrücken befinden sich Haus Herbede sowie denkmalgeschützte Villen. Die Grundstücke befinden sich im Besitz diverser Akteure, eine Vielzahl davon sind Privatpersonen. Dem Land und der Stadt Witten gehören nur wenige Flächen, die in Anspruch genommen werden können. Für die Inanspruchnahme aller anderen Flächen wären aufwendige Verfahren (notfalls Enteignungen) erforderlich. Im Bereich der Omega-Brücke ist die Flächenverfügbarkeit aufgrund der angrenzenden Bebauung (u.a. Rathaus der Medizin) am stärksten eingeschränkt. Ein Brückenneubau an dieser Stelle wird ohne Vollsperrung nicht zu realisieren sein, da es keinen Platz für einen Bau neben den Bestandsbrücken gibt. Zudem werden für die neuen Brücken mehr Flächen als bislang benötigt. Der Brückenquerschnitt wird breiter, um den aktuellen Anforderungen inkl. Geh- und Radweg Rechnung tragen zu können. Für die Böschungen sind die aktuell gültigen Regelwerke anzuwenden. Vergleichsweise schmale Böschungen, wie sie derzeit vorliegen, dürfen nach heutigem Stand nicht mehr gebaut werden. Bei einem Neubau neben den Bestandsbrücken ist daher mit einem großen Flächenbedarf zu rechnen, der die angrenzenden Grundstücke stark beeinträchtigen würde. Seitens des Landesbetriebes wurde geäußert, dass eine Parallelbauweise des Brückenzuges zumindest im Bereich der Ruhrbrücke rein technisch möglich sei, im Bereich der zwei Brücken über Radweg und Bahnstrecke sei sie aufgrund der unmittelbar anliegenden Bebauung (teilw. unter Denkmalschutz) aber unmöglich. Die Stadtverwaltung ist dabei, diese Einschätzung u.a. anhand einer Drohnenbefliegung des Areals zu überprüfen und nach Alternativen zu suchen. Nach Einschätzung von Straßen.NRW bringt ein Parallelbau der Ruhrbrücke alleine aber keine Bauzeitverkürzung, weil das von Straßen.NRW verfolgte Konzept vorsieht, dass der Ersatzneubau am mittleren Bauwerk (Brücke über Radweg) startet und zeitgleich in Richtung Bahnbrücke bzw. Ruhrbrücke vorangetrieben wird. Dieser beidseitige „Angriff“ dient einer möglichst kompakten Gesamtbauzeit des Brückenzuges.
- Zu 2. Ein Ersatz des Brückenzuges durch einen Tunnel ist grundsätzlich technisch möglich. Als aktuelles Beispiel wurde hierzu der Bühlertunnel im Zuge der B62n zwischen Siegen/Eiserfeld und Siegen/Niederschelden betrachtet, welcher vorwiegend im bergmännischen (Spreng-) Vortrieb gebaut und 2016 für den Verkehr freigegeben wurde. Mit einer Gesamtlänge von 525 m und Gesamtkosten von rd. 35 Mio. € ergibt sich ein Kostenansatz von ca. 67.000,- €/m. Ein Tunnel zwischen Witten-Herbede und Witten-Heven wäre bzgl. Bau aufwendiger, weil durch die Unterquerung von Mühlengraben und Ruhr zusätzliche Problematiken der (Grund-) Wasserhaltung und Auftriebssicherung zu beachten sind. Grob abgeschätzt ergäbe sich hier ein Kostenansatz von ca. 100.000,- €/m. Aufgrund der zusätzlich notwendigen Unterquerung der Bahnstrecke (eine höhengleiche Kreuzung der L924 ist gem. EKRg §2 nicht zulässig) ergibt sich eine erforderliche Mindestlänge der Tunnelstrecke zwischen den Portalen in Herbede (KVP L924/L733) und Heven (KVP L924/K12) von rd. 850 m Länge. Aus dem erhöhten Kostenansatz (ca. 100.000,- €/m) und der erforderlichen Mindestlänge der Tunnelstrecke (rd. 850 m) lassen sich Gesamtkosten für einen

Tunnel zwischen Witten/Herbede und Witten-Heven von rd. 85 Mio. € herleiten. Anzumerken ist, dass aufgrund der zulässigen Längsneigungen (Abtauchen und Auftauchen a. d. Tunnelportalen in Witten-Herbede und Witten-Heven mit 3 % Gefälle) eine deutlich längere und damit noch kostenintensivere Tunnelstrecke als die o. g. 850 m erforderlich wäre.

Auch der zusätzliche Kostenaufwand im Betrieb des Tunnels (Sicherheitstechnik, Wartung, Entwässerung, Wasserhaltung, etc.) ist hierbei (als „Ewigkeitslast“) noch nicht berücksichtigt.

Mit dem Tunnel schafft man zudem einen neuen Angstraum für Fußgänger und Radfahrende und reduziert Herbede um eine städtebauliche Landmarke und einen wichtigen Aussichtspunkt. Mit einer Verkürzung der Bauzeit und Vollsperrung ist nicht zu rechnen, da auf Herbeder Seite die Tunnelzufahrt wegen mangelnder Flächenverfügbarkeit lagegleich mit der heutigen Brücke liegen würde.

Zu 3. Mit Bezug auf §2 (1) im EKrG ist festzustellen, dass eine Kreuzung von Eisenbahn und Landesstraße als Überführung (also wieder mit Brücke) herzustellen ist.

Mit Bezug auf §2 (2) im EKrG ist außerdem festzustellen, dass mit einem DTV von rd. 13.000 Kfz/24h kein schwacher Verkehr vorliegt und somit keine Ausnahme (also ein plangleicher Bahnübergang) zulässig ist.

Aus dem Kommentar zum EKrG ist zu entnehmen, dass (A) der schwache Verkehr bei beiden Verkehrsträgern vorliegen muss (also bei Straße und Schiene), dass (B) schwacher Schienenverkehr nur bis zu 4 Züge/Tag bzw. dass (C) schwacher Straßenverkehr nur bis zu 100 Kfz/Tag bedeutet.

Formalrechtlich ist ein plangleicher Bahnübergang also ohne Ausnahme unzulässig.

Dieser Sachverhalt wurde damit erschöpfend zwischen Straßen.NRW und den eisenbahnrechtlich zuständigen Stellen (BR Arnsberg, EBA, Betreiber TER) abgestimmt.

In diesem Zuge wird darauf hingewiesen, dass die betroffene Bahnstrecke in Herbede eine Genehmigung bis 2054 hat. Bis dahin kann sich grundsätzlich jeder diskriminierungsfrei einen Slot buchen. Daher ist eine Zunahme des Bahnverkehrs möglich.

Alternative Prüfungen

Darüber hinaus wurde seitens der Bürgerschaft vorgeschlagen, die bestehenden Brücken in die Erneuerung miteinzubeziehen, diese entweder zu ertüchtigen oder darauf aufzubauen.

Eine Verstärkung der bestehenden Brücken wurde seitens des Landesbetriebes bereits vor einigen Jahren untersucht. Ein Zusammenwirken von dem alten Bauwerk (Baujahr ca. 1930) und neuen Bauteilen zur Erreichung des heutigen Ziellastniveaus (Schwerlastverkehre) lässt sich jedoch statisch-konstruktiv nicht nachweisen. Der Bestand ist einfach zu schwach. Zudem würden die alten Bauteile viel schneller verschleifen und ihre Tragfähigkeit verlieren, und eine Erneuerung würde wieder von vorne beginnen.

Auch ein halbseitiger Abriss und Neubau der Brücken ist nach fachlicher Prüfung konstruktionsbedingt nicht möglich.

Aufgrund der o. g. Untersuchungsergebnisse wurden neben der Variante „Nordlage“ auch die Varianten „Parallelbauweise des Brückenzuges“, „Ersatz des Brückenzuges durch einen Tunnel“, „Höhengleiche Kreuzung der L924 mit der vorh. Bahnstrecke“ sowie „Aufbau auf Bestandsbrücken“ durch Straßen.NRW verworfen.

Beteiligungen/ Information der Öffentlichkeit

Im Weiteren werden alle anderen Träger öffentlicher Belange (TöB) im Planungsprozess eingebunden. Dies geschieht seitens Straßen.NRW insbesondere in enger Abstimmung/ Kooperation mit der Stadt Witten (zuletzt am 06.07.2020 im Rathaus).

Nach einer ersten Bürgerinformationsveranstaltung (am 05.12.2019 in Witten-Herbede)

konnte aus vielen Fragen und Anmerkungen mitgenommen werden, wie sich die Situation aus Sicht der Anlieger und Verkehrsteilnehmer darstellt. Diese Fragen und Anmerkungen fließen in die derzeitige Vorplanungsphase/ Variantenfindung ein.

Selbstverständlich wären die o. g. Untersuchungsergebnisse bei nächster Gelegenheit der Bürgerschaft präsentiert worden, denn dies war ja das Ziel der gesamten Betrachtungen.

Aufgrund der Covid-19-Pandemie ist das „Stadtteilforum Herbede“ am 02.04.2020 leider entfallen, so dass eine direkte Diskussion mit der Bürgerschaft nicht mehr möglich war.

Erweiterung der Maßnahme um „Ersatzneubau Lakebrücke“

Unter Berücksichtigung der schwierigen Rahmenbedingungen beim Neubau des Brückenzuges wurde nach einer Möglichkeit gesucht, den Einwänden der Bürgerschaft hinsichtlich Versorgung und Erreichbarkeit zumindest in Teilen Rechnung tragen zu können. Die Variante „Bestandslage“ – also der Ersatzneubau der drei Brückenbauwerke im Zuge der bestehenden L924-Achse unter Vollsperrung – wird um den „Ersatzneubau Lakebrücke“ erweitert.

Bei der Lakebrücke handelt es sich um eine Fuß-/Radwegbrücke, welche rd. 200 m ruhraufwärts vom L924-Brückenzug liegt.

Der Abriss und Neubau der Lakebrücke soll grundsätzlich keinen Ersatz für den Fahrverkehr der Herbeder Ruhrbrücken darstellen. Vielmehr werden aufgrund der avisierten Breite von ca. 5 m kurz- und langfristig positive Effekte für die Verbindung von Herbede und Heven erzielt. Aus Sicht der Stadtverwaltung kann eine neue und größer dimensionierte Lakebrücke vor, während und nach dem Ersatzneubau der Herbeder Ruhrbrücken zu einer erheblichen Aufwertung des Stadtteils Herbede beitragen. Für das Stadtteilzentrum von Herbede und die lokale Ökonomie sind positive Effekte zu erwarten, wenn der Stadtteil besser erreichbar und an den Ruhrtalradweg angebunden ist.

Ein Neubau der Lakebrücke war bereits seit längerem Bestreben der Stadtverwaltung, da die Lakebrücke mit einer lichten Breite von ca. 2 m nicht mehr den aktuellen Anforderungen an eine Fuß- und Radwegebrücke entspricht. Die gegenwärtig beengten Platzverhältnisse führen dabei immer wieder zu Konflikten zwischen den einzelnen Nutzergruppen.

Im Rahmen der „IGA Metropole Ruhr 2027 – Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal“ gibt es seitens der Stadt Witten Bestrebungen, die Lakebrücke in angemessener Verkehrsbreite zu erneuern. Dieser Ansatz wird nun von Straßen.NRW aufgegriffen, so dass der „Ersatzneubau Lakebrücke“ integrativer Bestandteil des Verkehrsführungskonzeptes für die Variante „Bestandslage“ wird.

Hierzu wird die Lakebrücke als „Wirtschaftsweg-Brücke“ gem. RE-ING (Anlage 5, Abschnitt 2.3, Bild 2.1.1) mit einer lichten Weite von 5 m zwischen den Geländern erneuert.

Die neue Lakebrücke soll der gestiegenen Bedeutung des nichtmotorisierten Verkehrs Rechnung tragen und ihn stärken sowie gleichzeitig einen aufgewerteten Eingang nach Herbede und zum Freizeitzentrum Kemnade darstellen. Die neuen Platzverhältnisse bieten allen Nutzergruppen sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr deutliche Vorteile. Egal ob zu Fuß, per Rad oder Inliner – die Überquerung der Ruhr über die neue Lakebrücke wird für alle Verkehrsteilnehmer komfortabler, sicherer und unbeschwerter.

Die neue Breite der Lakebrücke kann zudem während der Vollsperrung des parallelen L924-Brückenzuges u.a. von Einsatzwagen von Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienst und Winterdienst genutzt werden, um die Einsatzzeiten kurz zu halten. Die regelmäßige Überfahrt des gesamten Busverkehrs wird aufgrund der Enge der angrenzenden Straßen und der Taktung derzeit nicht gesehen. Die Überfahrt ist zum Schutze des nichtmotorisierten Verkehrs durch eine LSA-Regelung vorgesehen.

ÖPNV sowie der private motorisierte Verkehr müssen beim o. g. Verkehrsführungskonzept eine andere Umfahrung wählen. Der Landesbetrieb Straßen.NRW verweist dazu auf die A43. Aufgrund der unmittelbaren Parallellage der A43 mit den Anschlussstellen Witten/Herbede und Witten/Heven beträgt diese Umfahrung aber nur rd. 6 km Streckenlänge, sodass nach Ansicht des Landesbetriebes mit keinem erheblichen zeitlichen Mehraufwand zu rechnen ist.

Überschlägig lassen sich die Kosten für den „Ersatzneubau Lakebrücke“ (Anlage 6) gem.

REBI-ING zu rd. 1,6 Mio. € abschätzen. In Verbindung mit der Variante „Bestandslage“ (rd. 20 Mio. €) zeigt sich, dass die verworfene Variante „Nordlage“ (rd. 40 Mio. €) erheblich aufwendiger wäre und deshalb zu recht nicht weiter verfolgt wird.

Auch die Varianten „Parallelbauweise des Brückenzuges“ (technisch unmöglich), „Ersatz des Brückenzuges durch einen Tunnel“ (rd. 85 Mio. €) und „Höhengleiche Kreuzung der L924 mit der vorh. Bahnstrecke“ (rechtlich unmöglich) sowie „Aufbau auf Bestandsbrücken“ werden durch Straßen.NRW aufgrund der ausführlich dargestellten Sachverhalte nicht weiter verfolgt. Nach Ansicht des Landesbetriebes verbleibe der Ansatz „Bestandslage + Ersatzneubau Lakebrücke“ damit – nach intensiver Variantendiskussion – als einzige praktikable Option.

Die konsequente Abarbeitung der verschiedensten Fragestellungen hat letztendlich dazu geführt, dass die Variante „Bestandslage + Ersatzneubau Lakebrücke“ nun durch Straßen.NRW verfolgt wird. Gerade aufgrund der Wahrnehmung der Besorgnis der Herbeder Bürgerschaft ist der „Ersatzneubau Lakebrücke“ zusätzlich integriert worden.

Zeitplanung

Insgesamt berücksichtigt das Gesamtkonzept „Bestandslage + Ersatzneubau Lakebrücke“ die Interessen der Stadt Witten in ausgewogener Form (Die konstruktiven Entwürfe für den L924-Brückenzug wurden bereits durch Straßen.NRW beauftragt (1. Halbjahr 2020) und die konstruktiven Entwürfe für den „Ersatzneubau Lakebrücke“ werden schnellstmöglich beauftragt (2. Halbjahr 2020).

Für die Planung und Baureifmachung des „Ersatzneubaus Lakebrücke“ setzt der Landesbetrieb bisher die Jahre 2021 und 2022 an, so dass eine Baudurchführung im Jahr 2023 zu erwarten ist. Im Anschluss soll in den Jahren 2024 bis 2026 die Erneuerung des L924-Brückenzuges (drei Bauwerke) möglich gemacht werden.

Ob der Baubeginn für die Lakebrücke eventuell vorgezogen werden kann, ist derzeit wegen der noch nicht absehbaren Aufwendungen für das Baurecht völlig unsicher. Die etwa dreijährige Bauzeit des L924-Brückenzuges wird terminlich durch Bonus-Malus-Regelungen mit dem Ziel einer effizienten Baudurchführung gesichert.

Unzumutbarer Baulärm im Bereich unmittelbar angrenzender Bebauung wird einen Mehrschicht-Baubetrieb über die 7-Tage-Woche voraussichtlich nicht zulassen. Straßen.NRW erwartet keine wesentlichen Bauzeitverkürzungen aufgrund der Komplexität der Gesamtmaßnahme.

Vor Ort begannen kürzlich Bodenerkundungsmaßnahmen im Bereich der Bauwerke und des Straßenkörpers. Diese werden auch erforderlich, um den Rückbau der bestehenden Anlagen fachgerecht zu planen.

Ingenieurbüros für umweltfachliche, straßenplanerische und wassertechnische Belange sind dem Projektfortschritt entsprechend bereits für Straßen.NRW tätig (seit 2017). Nach Abschluss des Vergabeverfahrens nach der Vergabeverordnung (VgV) wird nun zunächst das Ingenieurbüro für die Brückenentwürfe seine Arbeit aufnehmen und im nächsten Schritt – wenn die Gradienten der L924 mit Hilfe der derzeitigen Variantenbetrachtung bestimmt wurde – ein Ingenieurbüro für Lärmtechnik beauftragt (2. Halbjahr 2020).

Weitere Projekte

Zeitlich befindet sich das Projekt „Neubau der Herbeder Ruhrbrücken“ (Straßen.NRW-intern: 05-0313) in enger Koordination mit den Straßen.NRW-Projekten „Ausbau Wittener Straße zwischen Steinenhaus und A43-Auffahrt Herbede“ (05-0449) und „Ausbau Herbeder Straße zwischen Ruhrdeich und Ortsdurchfahrt“ (05-1404), wie in Anlage 7 (dort: Maßnahmen 1 bis 3) dargestellt:

Das Projekt „Ausbau Wittener Straße zwischen Steinenhaus und A43-Auffahrt Herbede“ wird nun baulich umgesetzt (Mitte 2020 – Ende 2022). Das Projekt „Ausbau Herbeder Straße zwischen Ruhrdeich und Ortsdurchfahrt“ wird derzeit zur baulichen Umsetzung in 2023 vorbereitet.

Ziel der engen zeitlichen Koordination zwischen den o. g. drei Projekten ist, dass

1. die Verbindungsstrecke zwischen den Ortsteilen Witten-Herbede und Witten-Heven entsprechend der Verkehrsbedeutung (DTV 2015 = rd. 13.000 Kfz/24h + Bedarfsumleitung BAB) möglichst zügig instandgesetzt wird und dass

2. das Projekt „Ausbau Herbeder Straße zwischen Ruhrdeich und Ortsdurchfahrt“ so vorbereitet ist, dass eine bauliche Umsetzung – in Abhängigkeit vom Fortschritt in den o.g. Projekten sowohl in 2023 (vor dem L924-Brückenzug) als auch ab 2027 (nach dem L924-Brückenzug) erfolgen kann.

Auch dieses Gesamtkonzept wird fortlaufend zwischen Straßen.NRW und der Stadt Witten abgestimmt (zuletzt am 06.07.2020 im Rathaus).

Neben dem Ersatzneubau des L924-Brückenzuges gehört zum Projekt „Neubau der Herbeder Ruhrbrücken“ auch die komplette verkehrliche Umgestaltung der Anbindung in Heven. Auf Basis des o. g. Verkehrsgutachtens von 2015 erfolgen hier die folgenden Maßnahmen (Anlage 8):

- Umgestaltung der LSA-Kreuzung L924/K12 (Wittener Str./Seestr.) zum Kreisverkehrsplatz (KVP) zur Verbesserung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit (insbesondere bzgl. A43 AS Witten/Heven).
- Neue Anbindung der „Fahrendelle“ zur Entzerrung der Verkehrsmengen und -ströme am Knotenpunkt L924/K12 (Wittener Str./Seestr.).
- Neuordnung des Fuß- und Radverkehrs entsprechend der überregionalen Bedeutung (Anbindung Ruhrtalradweg).
- Berücksichtigung von Schwerlasttransporten der DEW (Deutsche Edelstahl Werke) in der Achse L924/K12 (Herbeder Str./Seestr.) am geplanten KVP.

Außerdem ergeben sich durch den Ersatzneubau des L924-Brückenzuges und den Ausbau der Anbindung in Heven (KVP) weitere zwingende Notwendigkeiten:

- Neugestaltung der Straßenentwässerung gem. „Stand der Technik“ (Retentionsbodenfilter), damit das gesamte Straßenbauvorhaben überhaupt wasserrechtlich genehmigungsfähig ist.
- Erstmalige Anlage eines Geh-/Radweges im Brückenzug, um sowohl der Verkehrssicherheit als auch der Verbindungsfunktion zwischen den Stadtteilen Herbede und Heven gerecht zu werden.
- Maßnahmen zum Natur- und Artenschutz deren Umfang derzeit noch nicht bezifferbar ist, welche aufgrund des abschätzbaren Eingriffs i. d. Ruhraue aber „umfangreich“ zu erwarten sind.
- Maßnahmen zum Lärmschutz deren Umfang derzeit noch nicht bezifferbar ist, welche aufgrund des abschätzbaren Eingriffs i. d. L924-Gradiente (insbesondere am neuen KVP in Witten-Heven) aber „umfangreich“ zu erwarten sind.

Die Umgestaltung der LSA-Kreuzung L924/K12 (Wittener Str./Seestr.) zum KVP erfolgt „im Schatten“ der Vollsperrung des L924-Brückenzuges. Damit wird die Achse L924/K12 (Herbeder Str./Seestr.) zur A43 AS Witten/Heven während der Bauphase deutlich verkehrlich entlastet, so dass Verkehrsbehinderungen möglichst vermieden werden.

Einflussmöglichkeiten der Stadt Witten

Bzgl. der „Mitsprache“ der Stadt Witten beim Ersatzneubau-Projekt des L924-Brückenzuges ist auf §9a Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW, Bekanntmachung der Neufassung mit Stand vom 07.07.2020) zu verweisen:

Hoheitsverwaltung, bautechnische Sicherheit

(1) Die mit dem Bau und der Unterhaltung der öffentlichen Straßen einschließlich der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben obliegen den Bediensteten der damit befassten Körperschaften als Amtspflichten in Ausübung hoheitlicher Tätigkeit. Das gleiche gilt für die Erhaltung der Verkehrssicherheit.

(2) Die Straßen sind so herzustellen und zu unterhalten, dass sie den Erfordernissen der

Sicherheit und Ordnung genügen. Einer Genehmigung, Zustimmung, Anzeige, Erlaubnis, Überwachung und Abnahme bedarf es, ausgenommen für Gebäude, nicht, wenn die baulichen Anlagen zur Erfüllung der Straßenbaulast unter verantwortlicher Leitung einer Straßenbaubehörde erstellt werden. Satz 2 gilt für bauliche Anlagen von Gemeinden nur dann, wenn diese untere Bauaufsichtsbehörden gemäß § 60 Absatz 1 Nummer 3 der Landesbauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 2000 ([GV. NRW. S. 256](#)), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Mai 2014 ([GV. NRW. S. 294](#)) geändert worden ist, sind. Die Straßenbaubehörde trägt die Verantwortung dafür, dass die öffentlich-rechtlichen Vorschriften eingehalten und die sicherheitstechnischen Erfordernisse erfüllt werden.

(3) Die Straßenbaubehörde kann bestimmte Aufgaben, die ihr aufgrund des Absatzes 2 anstelle der Bauaufsichtsbehörde obliegen, nach den für die Bauaufsichtsbehörde geltenden Vorschriften auf besondere Sachverständige übertragen.

(4) Absatz 3 gilt für die Verwaltung der Bundesfernstraßen entsprechend.

Die Maßnahme „Neubau der Herbeder Ruhrbrücken“ fällt demnach ausschließlich in die Zuständigkeit des Landesbetriebes Straßen.NRW. Es besteht kein formales Mitbestimmungsrecht zur Einflussnahme der Stadt Witten.

Bei der Maßnahme „Ersatzneubau Lakebrücke“ handelt es sich um ein Gemeinschaftsprojekt von Straßen.NRW und der Stadt Witten. Die Politik wird dazu eingebunden.

Ungeachtet des fehlenden formalen Mitbestimmungsrechts hat die Stadt Witten dennoch seit Bekanntwerden des unaufschiebbaren Neubaus der Herbeder Ruhrbrücken im Interesse der Bürgerschaft stets auf eine Verkürzung der Bauzeit und Vollsperrung hingewirkt und gebeten, die Auswirkungen auf die Herbeder Bürgerinnen und Bürger so gering wie möglich zu halten. Im engen Austausch mit dem Landesbetrieb sind dabei diverse Alternativen zu einem Neubau in Bestandslage untersucht worden. Die besondere Lage der Ruhrbrücken mit der direkten Nähe zum Stadtteilzentrum, Versorgungseinrichtungen, Haus Herbede und anderen denkmalgeschützten Objekten sowie ökologisch wertvollen Bereichen erschwerten die Alternativsuche dabei erheblich. Eine anderweitige Führung hätte nicht nur erhebliche Eingriffe in schützenswerte Naturräume zur Folge, sondern auch erhebliche städtebauliche Nachteile.

Bonus-Malus-Regelungen sollen zu einer Einhaltung der avisierten Bauzeit beitragen, um die Vollsperrung so kurz wie möglich zu halten.

Weiteres Vorgehen

Die Stadt Witten und Straßen.NRW setzen ihren engen Austausch fort. Über die aktuellen Sachstände wird die Politik regelmäßig informiert und eingebunden.

Der Verkehrsausschuss tagt in einer Sondersitzung am 28.08.2020 zum Neubau der Herbeder Ruhrbrücken, um ggf. offene Fragen der Fraktionen beantworten oder aufnehmen zu können.

In Vertretung

Rommelfanger

Anlagen:

- Anlage 1: Umleitung Schwerverkehr
- Anlage 2: Visualisierung „Nordlage“
- Anlage 3: Visualisierung „Bestandslage“
- Anlage 4: Visualisierung städtebauliche Problematik „Nordlage“
- Anlage 5: Auszug RE-ING zum Neubau Lakebrücke
- Anlage 6: Visualisierung Lakebrücke
- Anlage 7: Maßnahmen von Straßen.NRW in Witten
- Anlage 8: Lageplan geplanter KVP Wittener Str./ Seestr.