

Gemeinde Wickede (Ruhr)
Der Bürgermeister

Sachinformationen zum Brückenprojekt
Ruhrbogenbrücke



Stand der Dinge - Information für Rat und Bürger

Stand 28.11.2024

Die Bezirksregierung Arnsberg hat der Gemeindeverwaltung am Montagmittag, 18.11.2024, mitgeteilt, dass sie uns, bei positiver Entscheidung bis Mittwochmorgen, aus kurzfristig noch verfügbaren Bundesmitteln eine Förderung in Höhe von 90 % auf förderfähige Kosten bereitstellen kann.

Dieser Sachverhalt wurde am Dienstag, 19.11.2024, in einer Videokonferenz mit Vertreterinnen der Bezirksregierung Arnsberg, die für die Förderung zuständig sind, und Vertretern des Landesverkehrsministeriums, die Maßnahmen zur Nahmobilität bearbeiten, Vertretern aller fünf Fraktionen im Gemeinderat und der Verwaltungsleitung eingehend erörtert.

Ausgabenreste des Bundes stehen mit sehr kurzer Fristsetzung zur Verfügung. Insofern kann das Wickeder Vorhaben, da es umsetzungsreif ist, noch in den Maßnahmenkatalog 2024 aufgenommen und damit zu 90% Förderung auf förderfähige Kosten kofinanziert werden.

Auszugehen ist von einem förderfähigen Volumen von rund 7 Mio. Euro.

Zugleich wurde in der Videokonferenz seitens der Landesbehörden unterstrichen, dass mit einem „sehr großen Fragezeichen“ zu versehen sei, ob andere, spätere Förderoptionen unter den aktuellen finanzwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und Prioritäten von Land und Bund erwartet werden könnten. Grund ist u.a., dass der NRW-Koalitionsvertrag darauf abstellt, möglichst viele Kilometer Radwege zu bauen. Unser Brückenprojekt bindet dabei einen enormen Betrag nur für eine kurze Strecke (rund 150 Meter), auch wenn diese kurze Strecke für einen bedeutenden Radweg wichtig ist.

In diesem Fall kommen daher zugunsten der Gemeinde verschiedene günstige Entwicklungen zusammen:

1. Die Freigabe von Restmitteln eines Bundesprogramms für Nahmobilität, mit der Auflage, dass diese beim Abruf durch Bundesländer sofort in jetzt machbare Projekte fließen müssen.
2. Die Tatsache, dass unser Projekt gründlich durchgeplant und unmittelbar umsetzungsbereit ist. Die Maßnahme ist für fach- und Förderbehörden plausibel und begründet eine erhebliche öffentliche Investition.
Die Erfahrung der Bezirksregierung, dass die Zusammenarbeit mit uns bei geförderten Projekten sachgerecht und verlässlich ist (zuletzt Hochwasserschutz, Radwegbau an der Ruhr, Christian-Liebrecht-Straße)
3. Die umfangreichen Informationen, die bei allen zuständigen Fachleuten und politischen Entscheidern zur Komplexität und Bedeutung dieser Maßnahme vorhanden waren bzw. sind, u.a. durch den Ortstermin von RP Bockelühr im August oder ggfs. auch durch ein

Schreiben des Wickeder Bürgermeisters an NRW-Verkehrs- und Umweltminister Oliver Krischer, *das in die Fachabteilung ging, die die Förderprogramme für Nahmobilität betreut.*

4. Die entscheidenden Tatsachen sind, dass
 - a) ein baldiger Handlungsbedarf durch Schäden und anstehende Stilllegung beim Bestandsbauwerk besteht,
 - b) ein starke Verkehrsnutzung in diesen Abschnitt innerorts und regional besteht
 - c) eine umsetzungsreife Planung vorliegt, die
 - d) auch der kritischen Prüfung bei Bund und Land überzeugend standhält.

5. Die im Haushalt veranschlagten 7,315 Mio. Euro beinhalten alle derzeit absehbaren Kosten. Die förderfähigen Kosten als Basis für die 90%-Förderung betragen um 7 Mio. Euro. Zum genauen Umfang muss der Förderbescheid abgewartet werden. Diesen wird es absehbar Montag geben.

Zur Frage der Alternativenprüfung bzw. zur Begründung des Neubaus

1. Ende der 70er Jahre erteilte die damalige Deutsche Bundesbahn (noch als einheitlicher Staatskonzern) der Gemeinde die Erlaubnis, auf die Pfeiler der in den 1880er Jahren gebauten Bahnbrücke die zweirohrige Abwasserleitung von Echthausen nach Wickede zu legen, die damals als Verbindung des Ortsteils zur Kläranlage im Erlenbusch gebaut wurde. Es war damals technisch nicht möglich, die Leitung unter die Ruhr zu legen. Auf dem Tragwerk für die Rohre durfte ein Fußgängerüberweg gelegt werden. Die gesamte Konstruktion gehört der Gemeinde – gewissermaßen als Mieterin auf der Bahnbrücke.

2. Von 2013-2017 wurde – im Zusammenhang mit der Ruhr-Renaturierung – die Abwasserleitung unter das Ruhrbett verlegt. Seitdem liegt die Leitung auf der Brücke bzw. unter dem Plankenweg still.

3. Die Gemeindebrücke wurde regelmäßig untersucht und instandgehalten. Dazu gehörte stets der Korrosionsschutz. Dennoch leidet und verfällt die Konstruktion an tragenden Stellen immer stärker. Die Ursache ist, dass damals beim Bau Materialien verwendet wurden, die nach heutiger Erkenntnis nicht miteinander verträglich sind. Zudem haben die örtlichen Umstände – Feuchtigkeit, geringe Belüftung – diese Prozesse ungünstig verstärkt. Die Abwasserleitung selbst enthält asbesthaltige Materialien, die damals Standard waren, heute aber als gesundheitsschädlich gelten, wenn Schäden (Risse, Löcher etc.) auftreten.

4. Das jüngste prüfstatische Gutachten aus 2021 stellte eine immer schnellere Verschlechterung fest und führte aus, dass „mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit“ die Brücke in 2027 für Fußgänger und Radfahrer gesperrt wird. Dann läuft der Prüfzeitraum ab 2021 aus.

5. Der bauähnliche Ersatz an gleicher Stelle bedeutet verschiedene Nachteile und Risiken:
 - a) Es gibt keine brauchbaren Pläne für die Eisenbahnbrücke. Diese sind lt. Auskunft des Bahnarchivs bei einem Hochwasser zerstört worden. Da das heute für die Brücken zuständige Teil-Unternehmen im großen Bahnkonzern uns mitgeteilt hat, in absehbarer Zeit plane man keine eigenen Sanierungsmaßnahmen, müsste die Gemeinde die Brücke einschließlich

Fundamenten komplett selbst vermessen und statisch berechnen lassen, um eine ingenieurtechnische/statische Grundlage zu bekommen.

b) Der „Wiederaufbau“ an gleicher Stelle würde bedeuten, die Verbindung zwischen Wickede und Echthausen für zwei Jahre zu unterbrechen. Ein Jahr wird für den Rückbau benötigt, ein weiteres Jahr für den Neuaufbau. Dies hängt mit den Auflagen und Vorsorgemaßnahmen für Hochwasserzeiten und den Brutvogelschutz im Ruhrtal zusammen.

c) Der „Wiederaufbau“ an gleicher Stelle würde nicht breiter sein können als derzeit. Es ist aber allgemeine Erfahrung und ausdrücklich die Empfehlung aus dem Radverkehrskonzept für Wickede (Ruhr), das 2021 mit LEADER-Mitteln erstellt wurde, hier für eine bessere, breitere und sichere Querung zu sorgen.

d) Es ist ungewiss, ob die zuständigen Stellen im Bahnkonzern und beim EisenbahnBundesamt nach dem Wegfall der Kanalleitung eine neue Gemeindebrücke gestatten würden. Insofern besteht das Risiko, dass alle aufwändigen Planungen und Kosten dafür vergeblich wären. Hinzu kommt, dass eine Prüfung und Entscheidung bei den Eisenbahnbehörden lange dauern kann, was die Ausfallzeit der Verbindung verlängern würde.

e) Es besteht beim Neuaufbau an gleicher Stelle das Risiko, falls – z.B. in den 2040er Jahre - doch die große Brücke von der Bahn einmal renoviert wird, dann die Gemeindebrücke wieder zeitweilig stillgelegt oder ganz „beiseitegelegt“ werden muss.

f) Für die Baustelleneinrichtung gelten dieselben Umweltauflagen wie für einen Neubau in direkter Nachbarschaft der Bestandsbrücke.

g) Da keine Verbesserung für den Radverkehr mit einem Neuaufbau an gleicher Stelle und in gleicher Breite verbunden ist, fällt jede Fördermöglichkeit aus. Auch der aufwändige Rückbau des Altstegs, der aufgrund der asbest-belasteten Rohre unter besonderen Schutzbestimmungen erfolgen muss, fällt für eine Förderung aus. Das ist beim Neubau anders.

6. Zwischenfazit: Die Idee, die abgängige Brücke an gleicher Stelle einfach zu ersetzen, bringt keine Verbesserung für den Überweg, sie trägt das Risiko einer am Ende ergebnislosen, aufwändigen Planung und einer längerfristigen Unterbrechung der Wege-Verbindung und würde für die Gemeinde finanziell absehbar sicher nicht günstiger sein als der Betrag, der als Eigenanteil bei einer neuen, eigenständigen und breiteren Brücke zu erwarten ist.

7. Der Neubau schließt die vorgenannten Nachteile und Risiken aus.

a) Er setzt die Empfehlung des Radverkehrskonzeptes für eine deutlich bessere Ruhrquerung um, weil der Überweg dann vier Meter breit ist und eine klare Trennung von Geh- und Radweg ermöglicht.

b) Er schließt das Zukunftsrisiko aus, bei einer Modernisierung der Bahnbrücke erneut die Querung zeitweilig zu unterbrechen.

c) Mit Licht und Rampengestaltung kommt eine neue Brücke Sicherheitsanforderungen und Barrierearmut nach.

d) Aufgrund der Breite ist das Bauwerk dann auch für einen effizienten Winterdienst mit einem Fahrzeug geeignet.

e) Mit der Förderung ist der Eigenmitteleinsatz der Gemeinde absehbar (deutlich) geringer als bei der o.a. Alternative. Der Aufwand für Brückenprüfungen und Instandhaltungen kann langfristig etwas höher sein als beim kleineren Bauwerk. Dies ist gegenüber den Vorteilen abzuwägen.

8. Die technischen Anforderungen und die Umweltbedingungen für den Neubau sind hoch. Sie würden zum Teil aber auch für einen reinen Wiederaufbau gelten. Das Ruhrtal ist hier Hochwasserrisikobereich. Das Bauwerk liegt an bzw. durch europäisches und nationales Natur- und Artenschutzrecht stark geschützten Bereichen. Die Anforderungen an den ökologischen Ausgleich sind hoch, obwohl der eigentliche Eingriff in die Bestandslandschaft sehr überschaubar ist.

9. Aufgrund der Strömungsverhältnisse und -simulationen (für den Hochwasserfall) sind die Pfeilerstandorte vorgegeben und muss die Spannweite des Bauwerks groß ausfallen. Die Brücke benötigt die jetzt vorgesehene Höhe und damit einer größeren Länge, um den Erfordernissen des Hochwasserschutzes (Stauhindernis) gerecht werden zu können. Der Grundwasserschutz ist hier in besonderer Weise zu beachten.

Das Überschwemmungsgebiet weist in Brückenachse eine Breite quer zur Ruhr von ca. 200m auf. In enger Abstimmung mit der oberen Wasserbehörde wurde eine reduzierte Brückenlänge von etwa 128m gewählt und genehmigt, bei der sowohl Hydraulik, aber auch wirtschaftliche Gesichtspunkte beachtet wurden

10. Das Baufeld ist schmal, die Nähe zur Bahn und zum Bahnbetrieb erfordert besondere Abstimmungen. Die Zufahrt zur Baustelle ist ungünstig, da es von Westen her nur die schmale Brücke über den Obergraben mit geringer Traglast gibt und von Osten her nur die lange Zuwegung über die Von-Lilienstraße, was für die Anfahrt von Spezialfahrzeugen (Hochlastkran, Brückenteil-Transporte) eine besondere Erschwernis bedeutet. Die Bauzeitenfenster sind kurz wegen der Hochwasserrisikozeiten und aufgrund des Brutvogelschutzes – es kann jeweils erst ab Juni gebaut werden.

Fazit

Alle diese Rahmenbedingungen, Abwägungen und Anforderungen sind in den vergangenen zwei Jahren intensiv - mit einer Reihe von Fachstellen – bearbeitet worden. Sie führen im Ergebnis zur jetzigen Planung, die von Landes- und Bundesbehörden, die für die Vergabe der knappen Fördermittel zuständig sind, als überzeugend angesehen wird.

Die Darlegung sollte auch deutlich machen können, dass niemand in Verwaltung und Politik leichtfertig ein solches Projekt in Angriff nimmt.

Die Fertigstellung der Planung und die Sicherung einer Förderung sind ja erst ein weitere Anfangsschritt auf einem anstrengenden Weg...



Visualisierung Brückenbauwerk



Ansicht Bauwerk