

Klaus Weile

Für den Verein Lebenswertes Sülzta e.V.



Zechenhäuschen 3

51503 Rösrath

03.09.2025

Petitionsausschuss des Landtages NRW

Sehr geehrte Damen und Herren Mitglieder des Petitionsausschusses NRW!

Als Vorsitzender des Vereins Lebenswertes Sülzta e.V. wende ich mich an Sie mit der Bitte, die Planungen von Strassen.NRW betreffs des Ersatzneubaus der Straßenbrücke auf der L284 in 51503 Rösrath-Lehmbach zu überprüfen und den Klimawandel berücksichtigende Verbesserungen einzufordern.

Kurz zu uns als Verein:

Seit Gründung unseres Vereins in 2011 setzt sich unser Verein u.a. für die Verbesserung des Hochwasserschutzes im Sülzta ein. Wir sind langjähriges aktives Mitglied des HochwasserKompetenzCentrums Köln (HKC) Das Tal der Sülz und insbesondere der Ort Rösrath wurden vom verheerenden Hochwasser in der Nacht vom 14. auf den 15. Juli 2021 schwerst betroffen. Ein Toter und Millionenschäden an Privatbesitz und örtlicher Infrastruktur, welche bis heute nicht abschließend beseitigt werden konnten, waren die Folgen. Wir konnten nach dem katastrophalen Hochwasser im Juli 2021 die Einstufung des Knipperbaches (eines vermeintlich unscheinbaren Gewässers in Rösrath) durch die Bezirksregierung Köln als Risikogewässer erreichen. Hierbei wurden wir sowohl durch die Stadt Rösrath, als auch den Aggerverband und andere Beteiligte unterstützt. Weiterhin engagieren wir uns für die Ausweisung neuer Überflutungsflächen und Rückhalteräume im Lauf der Sülz. Weitere Informationen zu unserem Verein finden Sie unter <https://verein.lebenswertes-suelzta.de>

Das Problem:

Im Rahmen der notwendig gewordenen Erneuerung der Straßenbrücke über die Sülz in Rösrath-Lehmbach stellte Strassen.NRW als zuständiger Straßenbaulastträger eine Planung vor, die aus unserer Sicht erhebliche Mängel aufweist. Bereits bei einer ersten Vorstellung in 2022 wurden mehrere Kritikpunkte angeführt. Nach nunmehr drei Jahren müssen wir feststellen, dass Strassen.NRW diese Kritikpunkte nicht ernst nimmt, und weiter an der aus unserer Sicht falschen Planung festhält, die den Hochwasserschutz verschlechtert. In unmittelbarer Nähe der Brücke befindet sich neben Wohnhäusern ein Gewerbegebiet mit Gefahrstofflagern.

Zur Erläuterung:

Die jetzige Straßenbrücke stammt aus den 1950er Jahren und ist den Belastungen durch den heutigen Verkehr nicht mehr gewachsen. Deshalb ist ein Neubau dringend erforderlich. Dies bestreitet niemand.

Die von Strassen.NRW vorgestellte Planung sieht nun vor, die bisherige Durchflussbreite zwischen den Brückenpfeilern von derzeit rund 23,00 m auf 17,30 m zu verringern. Durch diese Planung verringert sich der Pfeilerabstand um ca. 5,70 m. Gleichzeitig soll der Freibord der Brücke um 0,22 m auf 0,52 m angehoben werden, um damit das derzeit noch gesetzlich vorgeschriebene Minimum zu erreichen.

Gegen eine solche Planung haben wir mehrere Einwände, die auch von den unmittelbaren Anliegern geteilt werden.

1. Durch eine Verengung der Durchflussbreite erhöht sich erfahrungsgemäß die Gefahr der Verklausung der Brücke. Bei Hochwasser führt die Sülz erhebliche Mengen an Treibgut mit, wie nicht nur beim letzten Hochwasser beobachtet werden konnte. Sich dann plötzlich lösende Verklausungen können zu sogenannten „Hochwasserwellen“ führen, die die Überflutungsgefahr für die Unterlieger der Brücke erheblich erhöht.
2. Das Ingenieurbüro Hydrotec, welches die notwendigen hydraulischen Berechnungen im Auftrag von Strassen.NRW durchführte, kam zu dem Ergebnis, dass sich durch die neue Brückenkonstruktion die Abflussgeschwindigkeit bei HQ100 von 2,4 m/s. auf 2,6 m/s. erhöht und der Wasserstand in und oberhalb der Brücke um 2cm erhöht. Dabei wurde bereits berücksichtigt, dass diese Rechnung nur aufgeht, wenn der Flussgrund im Brückenbereich begradigt und betoniert wird. Erstens erscheint uns eine Betonierung des Flussgrundes ökologisch wenig sinnvoll, zweitens wird ein Stück von ca. 25 m Flussgrund unter der Brücke bei der Wassergewalt im Hochwasserfall relativ schnell mit Geschiebe überlagert werden und sich so der alte Zustand wieder herstellen. Aus unserer Sicht liegt hier ein klarer Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot der EU-Hochwasserrahmenrichtlinie vor.
3. In den Richtlinien zum Wiederaufbau schreibt das Land NRW, dass in Anbetracht des Klimawandels die nach der Flut neu zu bauenden Brücken die zunehmende Gefahr von Starkregen und damit einhergehender Überschwemmungsgefahr bereits in der Planung zu berücksichtigen hätten. Ausdrücklich sieht man hier eine Erhöhung des sog. Freibords auf 1,00 m vor, um in Zukunft gerüstet zu sein. Auch wird von einer Verengung der Brückenquerschnitte dringend abgeraten. Warum also sollten diese Maßgaben nur für die vom Hochwasser weggerissenen Brücken gelten, nicht aber für die Ersatzneubauten? Es geht um dieselben Gewässer und dieselben Gefahren durch Hochwasser.
4. Bei der in unserem Bereich neu zu errichtenden Brücke handelt es sich offensichtlich um eine sogenannte „kalibrierte“ Variante (siehe: Brücken-/ Sanierungsoffensive bei

strassen.nrw). Dahinter steht die Absicht, möglichst viele Brücken in möglichst kurzer Zeit für möglichst wenig Geld zu errichten. Dies ist im Prinzip lobenswert, aber in Anbetracht der hier vorliegenden Planung, welche immerhin eine Standzeit von achtzig Jahren für die Brücke vorsieht, kann es nicht sinnvoll sein, den Hochwasserschutz der Kostenminimierung zu opfern. Eine Planung, die nur haarscharf den gesetzlichen Anforderungen genügt, basierend auf der Annahme, dass der HQ100 die nächsten achtzig Jahre so bleibt, muss in Anbetracht des Klimawandels und seiner Folgen als nicht zukunftsfähig bezeichnet werden. Andernorts (Bayern und BaWü) gilt bereits ein verbindlicher Klimazuschlag. Die hier vorliegende Planung ist definitiv nicht nachhaltig und sogar gefährlich und verantwortungslos!

5. Strassen.NRW behauptete bei der letzten Vorstellung der Brückenplanungen, dass eine andere Bauweise schlicht „nicht möglich“ sei. Nach Rücksprache mit kompetenten Bauingenieuren kann dies nur als Schutzbehauptung betrachtet werden: natürlich ist die vorgelegte Planung nicht „alternativlos“
6. In der Sache haben wir bisher den Austausch mit allen involvierten und betroffenen Institutionen (Stadt Rösrath, Untere Wasserbehörde beim RBK, Obere Wasserbehörde beim Reg. Präs. Köln, Aggerverband, etc.) gesucht und stets den Hinweis auf die rechtlich weitgehende Autonomie von Strassen.NRW als Baulastträger erhalten. Lediglich steht noch ein Gutachten aus, das die Untere Wasserbehörde beim RBK von Strassen.nrw unter Hinweise auf § 78(4) WHG einfordert.

In der Anlage füge ich das wasserrechtliche Gutachten der Fa. Hydrotec sowie die Brückenpläne und diverse Schreiben etc. bei, damit Sie–sich selbst ein Bild machen können.

Da Strassen.NRW in Kürze mit der Umsetzung der beschriebenen Planungen beginnen will, bitten wir Sie um kurzfristige Bestätigung des Eingangs unseres Schreibens und in der Folge um Unterstützung bei der Verbesserung der Planungen.

Klaus Weile

Verein Lebenswertes Sülztal e. V.



Anlagen

Hydrologisches Gutachten Fa. Hydrotec

Brückenplanzeichnungen Strassen.NRW

Überschwemmungsbild (Luftbild) vom 15.07.2021 / Bereich Brücke Lehmbach

Stellungnahme Klimaanpassungsmanagerin RBK (Frau Rausch)

Förderrichtlinie Wiederaufbau NRW (siehe S. 16 ff)