

## Stellungnahme der Stadt Rösrath zum Ersatzneubau der Sülzbrücke Leimbach

An den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen  
Regionalniederlassung Rhein-Berg  
Postfach 210722 50679 Köln

Betreff: L 284 – Ersatzneubau Sülzbrücke Leimbach (ASB-Nr.: 5009 531); Herstellung des Benehmens; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

in oben genannter Angelegenheit nehme ich Bezug auf Ihr Schreiben vom 29.10.2025, die vorausgegangene Korrespondenz und die vorgelegten Planungsunterlagen zum Ersatzneubau der Sülzbrücke Leimbach. Nach eingehender Prüfung der zur Verfügung gestellten Unterlagen teile ich Ihnen nachfolgend nochmals ausdrücklich mit, dass die Stadt Rösrath ihr **Benehmen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erteilt**.

Die Planung weist aus Sicht der Stadt Rösrath in mehreren wesentlichen Punkten noch Ergänzungs- und Klärungsbedarf auf, insbesondere hinsichtlich des Hochwasserschutzes, der Sicherstellung der kommunalen Gefahrenabwehr während der Bauzeit und eines Notfallplans für Hochwasserereignisse während der Bauzeit. Die nachfolgend im Einzelnen dargelegten Bedenken und Anregungen bedürfen einer Klärung, bevor das Benehmen erteilt werden kann.

### I.

#### Rechtliche Grundlagen der Beteiligung der Stadt Rösrath

Das Einvernehmen der Stadt Rösrath im vorliegenden Verfahren ist erforderlich. Wie vom Landesbetrieb Straßenbau NRW bereits zutreffend erkannt wurde, ist gemäß § 16a Abs. 2 StrWG NRW das Benehmen mit der betroffenen Gemeinde herzustellen, soweit eine Umleitungsstrecke festgelegt wird. Dies betrifft insbesondere die Frage der Verkehrssicherheit der Umleitungsstrecken und die erforderlichen Maßnahmen zur Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs.

### II.

#### Bedenken und Anregungen im Einzelnen

Die Stadt Rösrath hat Bedenken gegen die vorliegende Planung, die ich nachfolgend im Einzelnen darlegen möchten. Die wesentlichen Anliegen betreffen dabei insbesondere:

- Hochwasserschutz: Die hydraulischen Berechnungen sollten um Verklausungsszenarien ergänzt werden. Zudem sind Klimaveränderungen und Extremwetterereignisse zu berücksichtigen.
- Gefahrenabwehr: Die Sicherstellung der kommunalen Gefahrenabwehr während der Bauzeit erfordert die Ausrüstung der Behelfsbrücke mit einer All-Rot-Schaltung der Lichtsignalanlage für Einsatzfahrzeuge.
- Hochwasserrisiko während der Bauzeit: Ein Notfallplan für Hochwasserereignisse während der Bauzeit ist erforderlich.
- Vollsperrungen: Vollsperrungen sollten nur in Schulferien oder an Wochenenden erfolgen.

## **1. Hochwasserschutz und Gewässerquerung**

### **a) Verengung des Gewässerquerschnitts und Gefährdungspotenzial durch Verklausungen**

Die Planung sieht eine Reduzierung der Stützweite der neuen Brücke von bisher 23,8 m auf 18,5 m vor. Dies führt zu einem engeren Gewässerquerschnitt. Die lichte Weite zwischen den Widerlagerwänden soll auf 17,3 m reduziert werden (Erläuterungsbericht Brückenplanung, S. 10).

Die hydraulischen Berechnungen des Ingenieurbüros Hydrotec sollen laut Erläuterungsbericht für den neuen Gewässerquerschnitt eine Wasserspiegellage von +86,25 mNHN bei HQ100 ausweisen (Erläuterungsbericht Brückenplanung, S. 10). Ein rechnerisch ermittelter Freibord von 55 cm soll danach eingehalten sein. Dies würde der Forderung der DIN 19661-1:1998-07 – Wasserbauwerke – Teil 1: Kreuzungsbauwerke, eines Freibords von 50 cm entsprechen.

Die hydraulischen Berechnungen des Ingenieurbüros Hydrotec liegen mir seit dem 29. Oktober 2025 vor. Hier sind unter Kapitel 3 andere Werte zu entnehmen. Im hydraulischen Bericht wird eine Wasserspiegellage von 86,30 mNHN angegeben. Weiterhin entspricht der angegeben Wert des Freibordes von 55 nicht dem angegebenen Wert des Berichtes. Hier wird nur von 50cm gesprochen. Beide Werke passen so eindeutig nicht zusammen. Die Angaben, vor allem des Freibordes, sind daher in Frage zu stellen. Bei der Höhe des Freibordes ist jeder cm mehr von elementarer Bedeutung.

Die Brückenplanung muss also auf die Wasserspiegellage des HQextrem angesetzt werden und der Aufschlag von 50 cm Freibord muss auf dem HQextrem basieren (so wie es die Stadt Rösrath auch für eigene Bauvorhaben vornimmt).

Weiterhin ist festzustellen, dass die Brücke (und die Behelfsbrücke) sich im festgesetzten Überschwemmungsgebiet befindet. Gem. § 78 Abs. 5 WHG ist hier der Nachweis zu führen, dass keine negativen Auswirkungen durch das Bauwerk zu erwarten sind. Diese Nachweise können dem Gutachten nicht entnommen werden. Die Anforderungen die durch die Untere Wasserbehörde an die gutachterlichen Beurteilungen gestellt werden sind im eigenen Fall (Ersatzneubau Brücke in den Schlämmen) deutlich höher anzusetzen als mit dem vorliegenden Nachweis für die Brücke Leimbach gezeigt wird. Da ich hier vom Gleichheitsgedanken ausgehe, erwarte ich dieselben Nachweise auch für die Brücke Leimbach.

Ich möchte zudem zu bedenken geben, dass die Berechnung die realen Gefahren durch Verklausungen möglicherweise nicht vollständig abbildet. Die Sülz führt bei Hochwasserereignissen erfahrungsgemäß erhebliche Mengen an Treibgut mit sich, darunter Äste, Baumstämme und sonstiges Material. Bei der bisherigen, weiteren Durchflussöffnung konnten solche Materialien weitgehend ungehindert passieren. Bei der geplanten engeren Konstruktion besteht jedoch ein erhöhtes Risiko, dass sich Treibgut an den Brückenpfeilern verfängt und zu einer Verklausung führt. Eine solche Verklausung kann den Durchflussquerschnitt drastisch reduzieren und zu einem erheblichen Aufstau des Wassers führen. Dies würde eine nachteilige Veränderung des Wasserabflusses im Vergleich zum Referenzzustand bedeuten. Sofern Sie in Ihrem Schreiben vom 29.10.2025 hinsichtlich der Verklausungsgefahr lediglich angeben, dass die Freibordhöhe angehoben werde, vermag dies die Gefahr einer Verklausungen durch Verringerung des horizontalen Abstandes zwischen den Widerlagerwänden nicht zu beeinflussen.

Als Kommune trage ich die Verantwortung für die Gefahrenabwehr und den Schutz der Bürgerinnen und Bürger. Aus den vorgelegten Unterlagen lässt sich keine hinreichend belastbare Aussage darüber ablesen, wie sich Verklausungen auf das Abflussverhalten und die Hochwassergefahr auswirken. Ich halte es daher für erforderlich, die hydraulischen Berechnungen, um eine Betrachtung von Verklausungsszenarien zu ergänzen. Ich rege an, verschiedene Verklausungsszenarien in die Berechnungen aufzunehmen und nachzuweisen, dass auch bei teilweiser oder vollständiger Verklausung eines Brückenfeldes keine Gefährdung der angrenzenden Bebauung eintritt. Alternativ könnte

geprüft werden, ob durch konstruktive Maßnahmen wie spezielle Treibgutfänger oberhalb der Brücke oder eine optimierte Pfeilergeometrie das Verklausungsrisiko minimiert werden kann.

#### **b) Berücksichtigung von Klimaveränderungen und Extremwetterereignissen**

Die Sülz wird im Oberlauf nicht durch eine Stauanlage oder Talsperre geregelt, sodass der Wasserstand bei Starkregenereignissen schnell und stark ansteigen kann (Erläuterungsbericht Brückenplanung, S. 2). Die Häufigkeit und Intensität von Starkregenereignissen hat in den vergangenen Jahren nachweislich zugenommen, was eine besonders sorgfältige Planung von Gewässerquerungen erfordert.

Aus dem hydraulischen Nachweis für die Brücke Leimbach ist zu entnehmen, dass hier zwar eine 2D-Modellierung als Grundlage genommen wurde, diese jedoch auf Werten von 2012 basiert (diese waren beim Gutachter bereits Vorrätig). Das Hochwasserereignis von 2021 ist somit nicht in das Gutachten eingeflossen. Als 2D Grundlage für die hydraulischen Abflussbewertungen ist als Basis eigentlich das festgesetzte Überschwemmungsgebiet anzunehmen. Die Bezirksregierung Köln überarbeitet derzeit nach der Flutkatastrophe von 2021 diese Überschwemmungsgebiete und nimmt die Neuberechnung nach aktuellem Stand der Technik (2D-Modellierung) vor. Die Annahme einer über 10 Jahre alten Datengrundlage, ohne Berücksichtigung der jüngeren Umweltereignisse ist somit nicht als realistische Basis anzusehen. Weiterhin ist lediglich das HQ100 (Basisdatensatz 2012) als Bewertungsgrundlage genutzt worden. Dies ist vor allem vor den aktuellen klimatischen Entwicklungen als viel zu gering anzusehen.

Ich erwarte daher, dass hier im hydraulischen Nachweis entsprechend der aktuellen Daten und die tatsächliche Situation nachgeführt werden.

Des Weiteren ist hier ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die Stadt Rösrath nicht wie angegeben die Auftraggeberin der hydraulischen Analyse für die Brücke Leimbach ist. Diese ist das ausschließliche Ergebnis einer vertraglichen Vereinbarung zwischen Straßen.NRW und dem Gutachterbüro.

Der Aggerverband, Straßen.NRW und die Stadt Rösrath sind gemeinsame Auftraggeber für die Aufstellung eines 2D-Strömungsmodells im Gesamtkorridor Rösrath-Hoffnungsthal vom Pegel Hoffnungsthal (Sülz km 8,0) bis Overath Unterauel (Sülz km 13,5). Explizit herausgenommen aus diesem gemeinsamen Auftrag ist die Erstellung der Unterlagen für die Brücke Leimbach.

## **2. Sicherstellung der kommunalen Gefahrenabwehr während der Bauzeit**

Wie bereits mit Stellungnahme vom 10.10.2025 vorgetragen, ist die Stadt Rösrath nach dem Brand-, Hilfeleistungs- und Katastrophenschutzgesetz verpflichtet, den abwehrenden Brandschutz sowie die Hilfeleistung uneingeschränkt sicherzustellen. Die Freiwillige Feuerwehr der Stadt Rösrath muss innerhalb der gesetzlichen Hilfsfrist von 10 Minuten die Einsatzstelle erreichen können. Eine Umleitung bei ersatzlosem Wegfall der Brücke Leimbach würde einen Umweg von 11,7 km bedeuten und die Eintreffzeit um 13 Minuten verzögern.

Zur Erfüllung dieser gesetzlichen Aufgabe muss die geplante Behelfsbrücke während der gesamten Bauzeit auch unter einspuriger Verkehrsführung für Einsatzfahrzeuge passierbar sein. Die vorgesehene einspurige Behelfsbrücke mit Lichtsignalanlage (vgl. Erläuterungsbericht Brückenplanung, S. 31 f.) entspricht diesem Erfordernis nur dann, wenn eine Vollsperrung des Individualverkehrs mittels All-Rot-Schaltung der Lichtsignalanlage bei Einsatzfahrten vorgesehen ist (vgl. unsere Stellungnahme vom 10.10.2025). Die Auslösung dieser Schaltung kann technisch auf verschiedenen Wegen gewährleistet werden, beispielsweise durch die Hinterlegung fest definierter, autorisierter Rufnummern oder durch eine Blaulichterkennung an der Ampelanlage (vgl. unsere Stellungnahme vom 10.10.2025).

Nach Prüfung der vorgelegten Unterlagen (inkl. Ihres letzten Schreibens vom 29.10.2025) ist nicht erkennbar, ob eine solche Schaltung bereits in der Planung der Behelfsbrücke berücksichtigt wurde. Ich bitte um Bestätigung, dass eine All-Rot-Schaltung bei der Lichtsignalanlage der Behelfsbrücke vorgesehen ist und um Mitteilung, wie diese technisch realisiert werden soll. Sollte eine All-Rot-Schaltung bisher nicht vorgesehen sein, ist die entsprechende Ergänzung der Planung zwingend erforderlich. Die Aufrechterhaltung der kommunalen Gefahrenabwehr erfordert eine durchgehend nutzbare Behelfsbrücke, die diese Anforderung erfüllt.

## **3. Hochwasserrisiko während der Bauzeit**

Ich möchte zu bedenken geben, dass insbesondere angesichts der zunehmenden Häufigkeit starker Regenfälle das Auftreten von Hochwasserereignissen während der Bauzeit zu erwarten ist. Aus diesem Grund habe ich bereits mit Stellungnahme vom 07.10.2025 die Aufstellung eines Notfallplans für den Umgang mit der Baustelle im Hochwasserfall gefordert.

Die Ihrerseits mit Schreiben vom 29.10.2025 unter der Überschrift „Baustellennotfallplan“ aufgeführten Vorgaben des Rheinisch-Bergischen-Kreises sind insofern zwar zu begrüßen, Sie stellen jedoch lediglich generelle Vorsichtsmaßnahmen für den Baustellenbetrieb und keinen Notfallplan für ein konkretes Hochwasserereignis dar. Meine Forderung vom 07.10.2025 halte ich daher aufrecht.

#### **4. Vollsperrungen**

Unter Ziffer 3) Ihres Schreibens vom 29.10.2025 geben Sie an, dass es im Rahmen der Errichtung der Behelfsbrücke zu kurzzeitigen Vollsperrungen kommen kann.

Schüler, die östlich der Sülz wohnen sind auf die Querung des Flusses angewiesen, da der ÖPNV nur westlich der Sülz stattfindet. Eine Vollsperrung während der Schulzeiten führt hier zu einer kompletten Abbindung der Ortslage. Eine Umfahrung der Vollsperrung über Overath ist für den Schulbus zeitlich nicht darstellbar. Da die Schülerverkehre in die Rösrather und Hoffnungsthaler Ortsmitte ausgerichtet sind, ist zwingend darauf zu achten, dass die Vollsperrungen lediglich in den Schulferien vorgenommen werden.

### **III.**

#### **Zusammenfassende Bewertung und weiteres Vorgehen**

Die Stadt Rösrath möchte abschließend betonen, dass sie an einer konstruktiven Zusammenarbeit interessiert ist. Ich bin überzeugt, dass durch eine enge Zusammenarbeit und die Berücksichtigung der vorgetragenen Anregungen eine für alle Beteiligten tragfähige Lösung gefunden werden kann. Gerne stehe ich für Rückfragen und weitere Abstimmungen zur Verfügung.

Die Stadt Rösrath behält sich vor, im weiteren Verfahren zusätzliche Hinweise vorzutragen, sollten sich aus weiteren Unterlagen oder neuen Erkenntnissen zusätzliche Aspekte ergeben.

Mit freundlichen Grüßen  
Bürgermeister