



Bereich: Stadtplanung und Bauordnung
Az: 61-90-31a
Datum: 23.02.2015

2015/051
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Umweltausschuss	17.03.2015	12
Betriebsausschuss 3 (Bauen, Verkehr und Sport)	19.03.2015	14

Betreff

Stellungnahme der Stadt / des EUV im Rahmen der Planauslegung zur Planfeststellung für den Ausbau des Rhein-Herne-Kanals von km 38,420 bis km 42,460 (Los 6)

Finanzielle Auswirkungen

☒ keine haushaltsmäßige Berührung

☐ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Der Umweltausschuss und der Betriebsausschuss 3 nehmen die beigefügte Stellungnahme zu den Planfeststellungsunterlagen für den Ausbau des Rhein-Herne-Kanals (Los 6) zur Kenntnis.

D o b r i n d t
Technischer Beigeordner

Sachverhalt

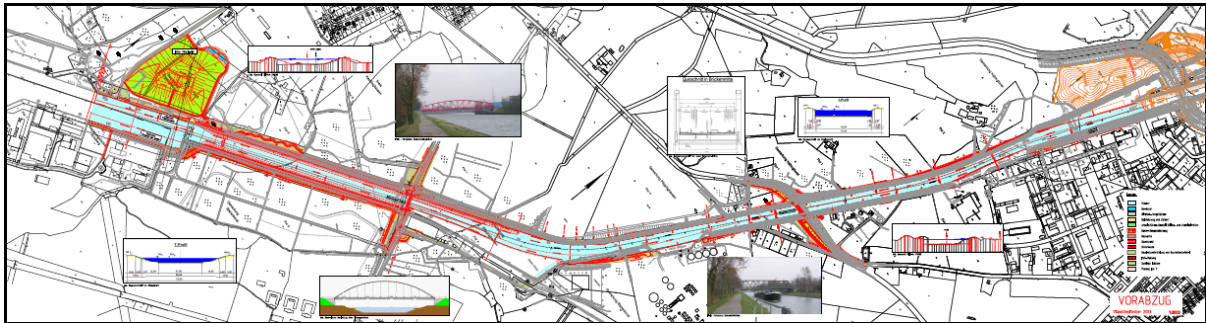
Die Bundesrepublik Deutschland (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes), vertreten durch das Wasserstraßen-Neubauamt Datteln, hat einen Antrag auf Planfeststellung für die Maßnahme Ausbau der Bundeswasserstraße Rhein-Herne-Kanal von km 38,420 bis km 42,460 (zwischen Hafen „König Ludwig“ und Brücke Wartburgstraße) gestellt.

Das Ausbauvorhaben umfasst die folgenden Einzelmaßnahmen:

- Querschnittserweiterung der Ausbaustrecke "Herne Ost I" durch Zurücklegung von Kanalufern und Vertiefung auf eine Fahrwassertiefe von 4,00 m
- Abbruch und Neubau der Bladenhorster Brücke Nr. 363 in km 39,648 mit Anpassung der Gemeindestraße "Westring"
- Abbruch der Schemhoff-Brücke Nr. 364 in km 41,147 und Neubau in km 41,132 mit Anpassung der Landesstraße L 645
- Beseitigung der Übernachtungs- und Liegestelle von km 38,500 bis km 40,190 (linkes Ufer) und teilweiser Ersatz durch Neubau einer Liegestelle von
km 38,428 bis km 38,804 (linkes Ufer),
km 38,430 bis km 38,806 (rechtes Ufer) und von
km 42,010 bis km 42,373 (rechtes Ufer)
- Verwertung überschüssiger Bodenmengen auf der Fläche "König Ludwig" von km 38,514 bis km 38,853 (linkes Ufer)
- Durchführung landschaftspflegerischer Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz des Eingriffs in den Natur- und Landschaftshaushalt

Im Rahmen des o.a. Planfeststellungsverfahrens ist die Stadt zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert. Der Bereich 61 hat die von den einzelnen fachlich tangierten Bereichen sowie vom EUV eingeholten Stellungnahmen zu einer Gesamtstellungnahme der Stadt zusammengefasst und gibt die im Folgenden dargestellte Stellungnahme zur Kenntnis.

Planfeststellung nach dem Bundeswasserstraßengesetz für den Ausbau des Rhein-Herne-Kanals von km 38,42 bis km 42,46 /Querschnittserweiterung Los 6)
Hier: Stellungnahme der Stadt Castrop-Rauxel



Planungsrechtliche Stellungnahme:

Flächennutzungsplan:

Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Stadt Castrop-Rauxel ist die Fläche des Rhein-Herne-Kanal als Wasserfläche dargestellt. Da der Flächennutzungsplan nicht parzellenscharf ist, widerspricht die durch die Planfeststellung vorgesehene Verbreiterung des Kanals nicht der Darstellung des Plans.

Bebauungspläne:

In den Bereichen, die an die von der Planfeststellung betroffenen Flächen angrenzen, sind keine rechtskräftigen Bebauungspläne oder andere städtebauliche Satzungen vorhanden.

Es befindet sich jedoch der Bebauungsplan Nr. 220, Planbereich „Hafen König Ludwig“ in Aufstellung. Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans stehen nicht im Widerspruch zu den durch die Planfeststellung vorbereiteten Maßnahmen.

Hinweis zum geplanten Landschaftsbauwerk:

Im Hinblick auf die vorgesehene Aufschüttung des anfallenden Aushubmaterials zu einem begehbaren Landschaftsbauwerk ist zu beachten, dass sich auf der südlichen Kanalseite, auf dem Gebiet der Stadt Herne, der Störfallbetrieb Linde Gas befindet. Das geplante Landschaftsbauwerk liegt innerhalb des Achtungsabstands des genannten Störfallbetriebs. Sofern nicht bereits geschehen, ist im Verfahren die für Störfallbetriebe zuständige Bezirksregierung Arnsberg zu beteiligen.

Verkehrsplanerische Stellungnahme:

Den geplanten Maßnahmen des Wasserstraßenausbaus wird grundsätzlich zugestimmt.

Aus Sicht der Erschließungsbeitragsabteilung wirken sich die geplanten Maßnahmen nicht auf eine mögliche Beitragsabrechnung aus. Im Einzelnen weist die Abteilung jedoch darauf hin, dass beim Abriss und Neubau der „Bladenhorster Brücke“ (Westring) und der „Schemhoff-Brücke“ (Kanalstraße) darauf zu achten ist, dass die Anbindungen an die vorhandene Infrastruktur zu beachten ist. Die zu verlegende Übernachtungs- und

Liegestelle befindet sich an der Herner Stadtgrenze. Es ist darauf zu achten, dass die neue Anliegestelle eventuell erschlossen sein muss.

In Bezug auf **verkehrliche Zielstellungen** der Stadt und gewässertechnische Belange gilt weiter die Stellungnahme der Stadt vom 04.11.2009 (Anlage1).

Der Fokus liegt dabei auf den beiden Straßenquerungen im Zuge der L645 (Schemhofbrücke) und im Zuge des Westrings (Bladenhorster Brücke). Aufgrund der funktionellen Bedeutung dieser Straßen im Netz sind brückenbaubedingte Sperrpausen auf das äußerste Maß zu beschränken. Eine gleichzeitige Sperrung beider Straßen ist auszuschließen.

Schemhofbrücke:

Zu den Planunterlagen für die Querung der L645 ist in erster Linie der Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaulastträger gefragt. Da eine gesonderte Geh- und Radweg-Führung über die Brücke vorgesehen ist, bestehen seitens der Stadt hierzu keine Bedenken.

Bladenhorster Brücke:(s. Anl. 2a)

Verkehrsbedeutung Westring / Verkehrssicherheit im Brückenbereich:

Die Straße Westring als Verbindung zwischen der L645 und der A42 sowie zu weiteren Kreisstraßen und zum Stadtzentrum (Castroper Altstadt) ist als wichtiger Bestandteil des Straßenhauptnetzes der Stadt kategorisiert. Nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) und den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) ist sie der Verbindungsstufe regional / nahräumig und damit Straßenkategorie LS III bis LS IV zuzuordnen. Da eine Belastung über 3000 Kfz/24h mit SV-Anteil > 150 Fz/24h vorliegt, ist nach Tab.8 (RAL 2012) die **Straßenkategorie LS III maßgebend** (Prognosebelastung gem. Masterplan Mobilität rd. 5000 Kfz/Tag). Die vorzufindenden Fahrbahnbreiten von mindestens 2x 3,50m außerhalb des Brückenbereichs entsprechen gem. Tabelle 9 der RAL 2012 einem Regelquerschnitt **RQ 11** und damit der Entwurfsklasse **EKL 3**. Abweichend hiervon erfolgt eine Bemessung nach Entwurfsklasse **EKL 4 im Bereich der Brücke** mit einem Mindestkuppenradius von 3000m und einem befahrbaren Querschnitt zwischen den Bordsteinen von 6,50m, was etwa einem Regelquerschnitt **RQ 9B** nach RAL 2012 entspricht.

Selbst bei der vorgenommenen Abminderung der Entwurfsklasse im Brückenbereich auf EKL 4 ergibt sich nach RAL Bild 23 bei 3,5 % Gefälle hinter der Brücke eine erforderliche Haltesichtweite von ca. 95m. Diese kann sich zwar durch Herabsetzen der Geschwindigkeit ggf. reduzieren, gerade wegen der im Brückenbereich geänderten Streckencharakteristik und der durch einen reduzierten Kuppenradius verschlechterten Sichtverhältnisse scheint es jedoch dringend geboten, für die unmittelbar hinter der Brücke liegende Hafenzufahrt, die von schweren Lastzügen frequentiert wird, aus Sicherheitsgründen eine Linksabbiegespur vorzusehen, um Auffahrunfälle durch Geradeausfahrer auf zu spät zu erkennende Linksabbieger zu vermeiden.

Bei einer, wegen des ausgeprägten Schwerlastverkehrs, erforderlichen Mindestspurbreite von 3m für die Linksabbieger ergibt sich lt. RAL 2012, Tabelle 19 allein eine Verziegungsstrecke von 70m Länge für die Spurausklinkung, der noch eine Mindestaufstelllänge von 20m bis zur Haltelinie folgen muss.

Aus diesen Erfordernissen leitet sich die Notwendigkeit ab, den benötigten Abstand zwischen Brückenende und Hafeneinfahrt zu verlängern, was einen stärkeren südlichen Verschwenk der Hafenzufahrt nach sich zieht (s. Planungsskizze Anlage2b). Eine bei der Ausfahrt vom Hafengelände, den Anfahrvorgang schwer beladener Lastzüge er-

schwerende Steigung könnte damit weitgehend abgebaut und die Gesamtsituation auch dahingehend erheblich verbessert werden.

Geh- und Radweg-Optionen:

Ein Anhaltswert für die Zweckmäßigkeit eines gemeinsamen Geh- und Radweges ergibt sich nach RAL 2012 Tabelle 11 aus den anstehenden Kfz-Belastungswerten und dem registrierten Anteil an Rad- und Fußgängerverkehr. Hieraus empfiehlt sich ein gesonderter Geh- und Radweg bei

2.500 - 4.000 Kfz/24h und > 200 R und F/24h bzw.
4.000 – 7.000 Kfz/24h und > 100 R und F/24h.

Die letzte aus dem Jahr 2009 verfügbare Zählung nördlich der Brücke weist einen Wert < 4.000 Kfz/24h aus. Eine Erhebung, von Fußgängern und Radfahrern, die die Brücke queren, existiert bislang nicht und wäre auch nur im Sommerhalbjahr bei gutem Wetter sinnvoll, da sich deren Anzahl überwiegend aus Freizeitaktivitäten ergibt. Wenn über 200 Querungen/Tag erreicht werden sollten, scheint dies zumindest nicht der allgemeinen wochentäglichen Belastung zu entsprechen. Insofern wäre davon auszugehen, dass momentan ein gesonderter Geh- und Radweg im Brückenbereich nicht zwingend erscheint. Die Prognose des Masterplans Mobilität weist jedoch für 2025 eine Belastung von rd. 5.000 Kfz/24h aus, womit dann nur noch 100 Fußgänger- und Radfahrerquerungen pro Tag eine gesonderte Geh-/Radweg-Führung nahe legen würde. Dies gilt es bei den Planungen zu beachten.

Nachdem sich bereits 2011, nach überschläglichen Berechnungen des WNA Datteln bei einer Erweiterung des Brückenquerschnitts um einen Geh- und Radweg eine Kostenbeteiligungspflicht der Stadt von etwa 50% der veranschlagten 4,5 Mio € ergab, rückt die Stadt nun von dieser Forderung gem. Stellungnahme vom 04.11.2009 ab. Es soll aber eine Zukunftsoption für eine mögliche Brückenquerung für den Fußgänger- und Radverkehr in den Planungen aufrecht erhalten werden. Das heißt, die Planungen sollen so angepasst werden, dass sie möglichst weitgehend einer solchen Option gerecht werden. Hierfür werden zwei Varianten zur Diskussion gestellt (s. Planungsskizze Anlage 2b).

Variante 1: *Ankraken eines seitlichen Geh- und Radweges an der westlichen Brückenflanke*

Hierzu wäre die Brücke so zu konstruieren, dass das später möglich ist, und die westlichen Flügelmauern sowie der anschließende Dammkörper wären um die Geh- / Radweg –Breite zu erweitern. Da die heutigen Brückenfundamente beidseitig einen Meter breiter sind, als der Brückenkörper, stellt das im Sinne einer Wiederherstellung des Istzustandes kaum einen Mehraufwand dar.

Variante 2: *Erhalt der Brückenwiderlager der bauzeitlichen Umfahrung, um diese später für eine separate Geh-/ und Radwegbrücke zu nutzen*

Der Rückbau der Umfahrungswiderlager und von Teilen des nördlichen Umfahungsdammes sowie der Montage- bzw. Einschubfläche könnte eingespart werden, um diese für die nördliche und südliche Fortführung des Geh-/Radweges zu nutzen (s. Anlage 2b).

Im nordwestlichen Quadranten sollte sowohl für die jetzige Planung als auch für die Zukunft eine Radwegerampe vom nördlichen Kanalradweg zum Westring im Zuge des vorhandenen Unterhaltungsweges zu dem dortigen Schieber (Ruhrgas-Düker) aktiviert

werden. Aus Verkehrssicherheitsgründen scheint dies dringend geboten, um Querungsvorgänge unmittelbar hinter der Brücke zu vermeiden.

Wegen der absehbaren Kostenersparnisse für die Wasserstrassenverwaltung und einer besseren späteren Zuständigkeitstrennung scheint Variante zwei aus Sicht der Stadt die praktikablere.

Aufgrund der angesprochenen sicherheitsrelevanten Problemlagen fordert die Stadt, die in der beigegeführten Planungsskizze (Anlage 2b) ausgewiesenen Planungsanpassungen in den Planfeststellungsunterlagen zu berücksichtigen und für das Planungsergebnis ein **Sicherheitsaudit** durch einen unabhängigen Gutachter fertigen zu lassen.

Eine Kostenbeteiligung der Stadt wird ausgeschlossen.

Details zu den Straßenplanungen sind in den nachfolgenden Planungsphasen noch mit der Stadt abzustimmen.

Gewässertechnische Stellungnahme:

Zur Situation im Bereich der zu erneuernden Brücken wird auf die Aussagen der Stellungnahme vom 04.11.2009 sowie die Aussagen der verkehrsplanerischen Stellungnahme verwiesen.

Seitens der Antragstellerin des Wasserstraßen-Neubauamtes Datteln, wurde die Planfeststellungsgrenze im südlichen Planbereich bis an das Gewässer 3.3 herangeführt. Bei einer Ausweitung des Zufahrtsbereiches zum Hafen Victor, wird durch die notwendige Änderung der Straßenböschungen, auch das Gewässer 3.3 betroffen sein. In meiner damaligen Stellungnahme sowie weiteren Gesprächen mit dem Wasserstraßen-Neubauamt Datteln, wurde immer wieder darauf verwiesen, dass bei der Gesamtbaumaßnahme auch der Durchlass des Gewässers 3.3 sowie das Gewässerbett im Bereich der baulichen Veränderungen im Planverfahren, zu erneuern, zu ertüchtigen bzw. umzubauen sind.

Das ist jedoch im Zuge der beantragten Planfeststellung nicht geschehen und wird von hier aus zwingend gefordert.

Stellungnahme Feuerwehr / Rettungsdienste / Kampfmittelräumung:

Seitens Feuerwehr und Rettungsdienst bestehen bei Umsetzung der Planungsvariante mit bauzeitlicher Umfahrung der Bladenhorster Brücke keine Bedenken gegen die Planfeststellung. Zu keiner Zeit darf aber auch nur eine kurzzeitige Sperrung beider Brücken des Planungsabschnitts gleichzeitig erfolgen.

Zum betreffenden Ausbauabschnitt des Rhein-Herne-Kanals liegt eine Stellungnahme des Kampfmittelbeseitigungsdienstes vor.

Hiernach wurden für diesen Bereich eindeutige Hinweise auf Kampfmittelbelastungen festgestellt.

Für Teilbereiche wurden vereinzelte Bombardierungsbeeinflussungen, Bombenabwurfgebiete, Geschützstellungen, Schützenlöcher, Stellungsbereiche sowie Artilleriebeschuss festgestellt. Mehrere konkrete Verdachtspunkte lassen auf mögliche Bombenblindgängereinschläge schließen.

Im Rahmen der Baumaßnahme sind folgende Maßnahmen der Kampfmittelbeseitigung erforderlich:

- Überprüfung der vermutlichen Blindgängereinschlagstellen
- Absuchen der zu bebauenden Flächen und Baugrubennach nach entsprechender Vorbereitung

- Systematische Oberflächendetektion im Bereich der Schützenlöcher, Laufgräben, Geschützstellungen, in den Stellungsbereich sowie im Bereich des Artilleriebeschusses
- Anwendung der Anlage 1 der Technischen Verwaltungsvorschrift für die Kampfmittelbeseitigung (TVV KpfMiBesNRW) bei Baugrundeingriffen mit Kampfmittelverdacht ohne konkrete Gefahr.
- Maßnahmen des Spezialtiefbaus (Ramm-, Bohr- und Spundarbeiten zur Baugrubenabsicherung bzw. Gründungsarbeiten) sind unter Sicherheit zu stellen und durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst zu überprüfen.

Mit Kleinmunition muss gerechnet werden, ferner konnte die Luftbildauswertung nur bedingt durchgeführt werden, da Schatten und Bewuchs keine Aussagen über mögliche weitere Blindgängereinschlagstellen zulassen.

Art, Umfang und Ablauf der erforderlichen Überprüfungsmaßnahmen sind rechtzeitig mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst abzuklären und abzustimmen.

Stellungnahme zu Umwelt / Altlasten / Kompensationsmaßnahmen:

Zur heutigen und künftigen Sicherung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs im Bereich der Bladenhorster Brücke und zur bestmöglichen Gewährleistung der allgemeinen Verkehrssicherheit sollen hier Planungsanpassungen vorgenommen werden, die dann auch Änderungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan nach sich ziehen, da sich damit Dammkörper erweitern bzw. Rückbaumaßnahmen reduzieren.

Desweiteren kann laut LBP der Erhalt von wertvollen Vegetations-/Baumbeständen innerhalb der Baufeldflächen in der derzeitigen Planungsphase nicht sichergestellt werden. Grund hierfür ist, dass die Möglichkeiten zum Erhalt erst im Rahmen der Bauausführung geprüft werden. Sofern hier bisher nicht berücksichtigte Eingriffe zusätzlich entstehen, werden weitere Kompensationen erforderlich.

Der Lageplan Blatt Nr. 2 „Umweltverträglichkeitsuntersuchung Bestands- und Bewertungskarte – Boden“ sowie die auf Seite 80 der Umweltverträglichkeitsuntersuchung dargestellte Tabelle 14 enthalten nicht alle im Untersuchungsgebiet befindlichen, bei der Stadt Castrop-Rauxel und dem Land NRW registrierten Altlasten und Altlastenverdachtsflächen. Folgende Altstandorte und Altablagerungen befinden sich im Untersuchungsgebiet:

- AS 4409/104 – „Gesellschaft für Teerverwertung“
- AA 4409/106 – „Deponie Westring / Rhein-Herne-Kanal“
- AA 4409/107 – „Altablagerung zwischen Hafen Victor und Köln-Mindener-Eisenbahn-Linie“
- AA 4409/114 – „Kanalstraße / Nähe Schemhoffbrücke“
- AA 4409/115 – „Industriegebiet Habinghorst“
- AA 4409/148 – „ehem. Deponie Pöppinghausen“
- AA 4409/188 – „ehem. Landwehr-/ Deininghauser Bach“
- AS 4409/390 – „ehem. Reimers KG“
- AS 4409/456 – „Bunkerstation ARAL, Hafen König-Ludwig“
- AS 4409/2004 – „Hafen König-Ludwig“
- AS 4409/2015 – „Firma Linde, Ruhrstraße. 2“

- AS 4409/2019 – „Firma Kempkes, Kanalstraße 110“
- AA 4409/2040 – „Kalkschlammablagerung Fa. Rütgers – Nordkippe“
- AA 4409/2042 – „Kippe 3, Kalkschlammablagerung Firma Rütgers“
- AS 4409/2080 – „Maschinenfabrik Fa. Pracht Rheinstraße 7+11“
- AS 4409/2082 – „Tankanlage Lippestraße 13-15“
- AS 4409/2092 – „Betriebstankstelle Weserstraße 24“
- AS 4409/2093 – „Betriebstankstelle Weserstraße 25“
- kv-Fläche 4409/240 – „Waschplatz/Abscheider, Spedition seit 1986, bestehender Betrieb“
- kv-Fläche 4409/95 – „unterirdische Heizöl- und Dieseltanks Tanks“
- kv-Fläche 4409/164 – „unterirdischer Heizöltank, Industriewäscherei“
- kv-Fläche 4409/126 – „unterirdischer Heizöltank, verfüllt“
- kv-Fläche 4409/232 – „bestehende Spedition, stillgelegte oberirdische Tankanlage“
- kv-Fläche 4409/40 – „Rhein-Herne-Kanal“
- kv-Fläche 4409/55 – „vermutete Anschüttung am Grenzweg“

Die aufgeführten Flächen werden in den Lageplänen Anlage 3 bis 9 dargestellt.

Gemäß des gemeinsamen Runderlasses des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport und des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz zur Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren (Altlastenerlass) vom 14.03.2005 nach § 9 Abs. 5 Nr. 3 Baugesetzbuch Flächen zu kennzeichnen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Schadstoffen belastet sind. Als Orientierung kann hier der Bereich zwischen Hintergrund und Prüfwerten dienen. Aufgabe der Kennzeichnung ist es, für die den Bebauungsplan nachfolgenden Verfahren (z. B. Baugenehmigungsverfahren, Genehmigungsverfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz) auf mögliche Gefährdungen die erforderliche Berücksichtigung von Bodenbelastungen hinzuweisen („Warnfunktion“ vergleiche auch Abs. 2.3.3.2 des gemeinsamen Runderlasses). Aus diesem Grunde sind dieser Stellungnahme sieben Lagepläne mit der genauen Lage der im o. g. Lageplan Blatt Nr. 2 fehlenden Altlasten- und Altlastenverdachtsflächen beigelegt.

Anfallender Bodenaushub im Bereich der o. g. Altlasten- und Altlastenverdachtsflächen ist aufgrund der Registrierung im Altlastenkataster abfallrechtlich zu beurteilen und zu verwerten. Zudem ist die Untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde beim Kreis Recklinghausen zu beteiligen.

Anlagen:

- Stellungnahme zu Brückenanhebungen vom 04.11.2009 (Anl.1)
- Planung Bereich Bladenhorster Brücke, Stand 16.12.2014 (Anl.2a)
- Planungsskizze Bereich Bladenhorster Brücke, Vorschlag Stadt (Anl.2b)
- Lagepläne zu Altlasten / Verdachtsflächen / Ablagerungen (Anl.3-9)

12	32	37	67	EUV
gez. Lange	gez. Waldert	gez. Gerth	gez. Hörsting	gez. Brannhoff