

## Besprechungsprotokoll

Projekt / Maßnahme:	Abbruch und Neubau des Horstmannstegs in Hennef
Ort, Datum:	Köln, 05.03.2018 14:00 – 16:30 Uhr
Teilnehmer:	<ul style="list-style-type: none"><li>• Herr Gier, Bezirksregierung Köln, Dezernat 54</li><li>• Herr Wilke, Bezirksregierung Köln, Dezernat 54</li><li>• Frau van der Linden, Bezirksregierung Köln, Dezernat 54</li><li>• Frau Gnaudschun, Bezirksregierung Köln, Dezernat 54</li><li>• Herr Stenzel, Stadtbetrieb Hennef AöR</li><li>• Herr Möhlenbruch, Stadtbetrieb Hennef AöR</li><li>• Herr Oppermann, Stadt Hennef, Umweltamt</li><li>• Frau Trockfeld, Stadt Hennef, Amt f. St.Unterstützung u.Förderung</li><li>• Herr Baumgartner, BUND</li><li>• Herr Sell, Viebahn+Sell</li><li>• Herr Steitz, Verheyen-Ingenieure</li><li>• Frau Regh, Gesellschaft für Umweltplanung</li></ul>
Anlass:	Vorstellung der geänderten Planung und Besprechung der weiteren Vorgehensweise

### 1. Vorstellung der geänderten Planung

Die aktuelle Planung sieht gegenüber der bisherigen folgende Änderungen vor (Erläuterungen durch Herr Steitz):

- Bogenförmige Führung auf der alten Trasse,
- Der ursprünglich geplante Pylon entfällt, dadurch kann das erste Flussfeld nicht aufgeweitet werden. Lediglich die jetzt noch vorhandene erste Stütze (linkes Flussufer) kann entfallen. Die zweite Stütze (rechtes Flussufer) bleibt an gleicher Stelle wie im Bestand
- Die BE-Fläche schließt sich flussabwärts an, sie wird kleiner als ursprünglich geplant. Die alte Weide kann erhalten bleiben.
- Der Abbruch über der Sieg erfolgt durch einen Kran, der auf einer Kiesschüttung in der Sieg aufgestellt wird. Auf dieser Schüttung muss dazu eine Hilfsstütze angebracht werden. Es wird zur Zeit mit einem Kran der Kategorie von 350 t gerechnet.
- Um die Kiesschüttung und die Hilfsstütze auch für den Aufbau der neuen Brücke zu nützen, soll diese ein ganzes Jahr im Fluss verbleiben, da aufgrund der naturschutzfachlichen Auflagen der Abbruch und der Aufbau nur in den Sommermonaten außerhalb der Laich- und Fischwanderzeiten möglich ist.
- Es sind insgesamt fünf Stützen geplant und damit drei weniger als zurzeit vorhanden. Es soll die Mehrgerinnfähigkeit sichergestellt werden. Dazu wurde für die Lage der Stützen zwei Varianten dargestellt.

1. Es wurden die 5 Stützen gleichmäßig über die geplante Länge der Brücke verteilt (immer gleiche Abstände zwischen den Stützen).
  2. Es wurden die Stützen weitgehend auf die bisherigen Standorte der Stützen und auf die höchsten Erhebungen im Gelände gesetzt. Dadurch ergibt sich ein etwas unregelmäßiger Abstand der Stützen.
- Die Abweichungen zwischen der 1. Und 2. Variante betragen allerdings nur wenige Meter. Zudem sind die Geländeunterschiede in der Aue sehr gering, so dass sich keine großen Unterschiede zwischen den beiden Varianten ergeben. Das Dezernat 54 erläutert, dass sich die Sieg unabhängig von der derzeit vorhandenen Geländeoberfläche und weitestgehend flussnah entwickeln wird. Das Stützenraster auf die Geländeform abzustimmen ist aus hydraulischer Sicht somit unbegründet.
  - Für den Aufbau der Brücke kommen drei verschiedene Konstruktionen in Frage:
    1. Breite Stahlverbundkonstruktion mit Betonauflage für die Fahrbahn
    2. Spannbetonbrücke
    3. Schmale Stahlverbundkonstruktion mit Betonauflage für die Fahrbahn

Zu 1. und 3.: Es handelt sich bei Variante 1 um die gleiche äußere Querschnittsform wie bei der ursprünglichen Planung mit Pylon. Für diese Variante und Variante 3 werden vorgefertigte Stahlteile geliefert, die vor Ort zusammengeschweißt und danach mit einer Betonfahrbahn ergänzt werden. Bei Variante 3 ist hierzu eine Schalung der Kragarme erforderlich. Bei Variante 1 ist der Stahlkörper breiter und muss zum Transport in Längsrichtung geteilt werden. Bei beiden Varianten werden beim Zusammenfügen und während des Betonierens mit Hilfsstützen unterstützt.

Zu 2.: Die Spannbetonbrücke wird vor Ort gegossen. Daher sind Leegerüste (auch in der Sieg) erforderlich.

Aus Sicht des Dezernats 54 sind alle vorgestellten Varianten genehmigungsfähig, wenn die wasserwirtschaftlichen Rahmenbedingungen eingehalten werden.

## **2. Abgleich der Planung mit der geplanten Gewässerentwicklung durch die Bezirksregierung**

Herr Sell erläuterte die geplanten Gewässerentwicklungsmaßnahmen, die sich an der historischen Entwicklung und dem Leitbild für das Gewässer orientieren. Demnach soll es zu einer Aufweitung des Flusslaufs von jetzt ca. 40 m auf 80 bis 120 m kommen, in dem auch Mehrbettgerinne entstehen. Geplant ist die Entnahme von Auenlehm landseitig hinter dem jetzigen Auen-Gehölzstreifen.

Es ist demnach nicht wahrscheinlich und soll auch nicht aktiv durch Abtrag des Auenlehms initiiert werden, dass sich der entfesselte Flusslauf über die gesamte Auenbreite ausbreiten wird. Dem steht die seit dem Mittelalter durch Landrodung im Einzugsgebiet entstandene hohe Auenlehm-Decke entgegen.

Auch aufgrund der Strömungsverhältnisse wird es vornehmlich zu einer Ausbildung von Mehrgerinnen nahe dem jetzigen Flusslauf kommen.

Herr Baumgartner bezweifelt dies und befürwortet eine Entnahme von Auenlehm im Bereich von alten Flutrinnen, die näher zum Allner See hin noch im Gelände zu erkennen sind und dadurch nach seiner Auffassung die gesamte Aue dynamisieren könnten.

Für den Neubau der Brücke bedeutet dies (Stadt Hennef, Verheyen-Ingenieure):

- Ausrichtung aller Pfeiler nach der Strömungsrichtung,
- Gründung der Pfeiler bis ca. 3 m unterhalb der jetzigen mittleren Gewässersohle, da insbesondere im Bereich der Pfeiler Auskolkungen möglich sind.
- Schutz vor Auskolkung durch Ummantelung (künstliche Inseln aus Beton oder Stein), die ebenfalls stromlinienförmig konstruiert sein müssen, ist z.B. möglich.
- Die Frage, ob alle Pfeiler entsprechend ausgerüstet werden müssen, wurde kontrovers diskutiert:
  - Wenn man davon ausgeht, dass sich der Flusslauf nach Entfesselung vornehmlich ca. 80 – 120 m aufweiten wird, sind vornehmlich die ersten drei Pfeiler von der geplanten Gewässerentwicklung betroffen und die letzten beiden Pfeiler werden nicht durch die Gewässeraufweitung tangiert. Dies kann jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden.
  - Bei Initiierung im gesamten Bereich der Aue, wie dies von Herrn Baumgartner propagiert wird, sind auch die beiden letzten Pfeiler von der Gewässerentfesselung betroffen und müssen entsprechend konstruiert werden (s.o.).

### 3. Hochwasserschutz während Abbruch und Neubau

- Für den Vorbeugenden Hochwasserschutz in der Bauphase (Auch im Sommer kann es zu Hochwasser kommen) ist insbesondere die Kiesschüttung hochwassersicher anzulegen. Gefordert von Dezernat 54 der Bezirksregierung ist der Schutz vor einem Hochwasser geringer Jährlichkeit. Genaueres wird in den weiteren Planungsgesprächen festgelegt.
- Die Stadt plant den Schutz der Kiesschüttung durch Anbringen von „Big-Packs“ rings um die aus Kies aufgeschüttete Standfläche für Kran und Hilfsstütze. Zudem soll vorrausschauend nur bei einer günstigen Witterung die Kiesschüttung eingebracht und die Baumaßnahmen an der Sieg erfolgen (voraussichtlicher Witterungsverlauf nach Wettervorhersage abschätzbar, ob Hochwassergefahr vorhanden).
- Die Vertreter der Bezirksregierung regen an, zur Prüfung der Standsicherheit der Kiesschüttung eine 2D-Berechnung erstellen zu lassen. Sie kann auch zum geforderten Nachweis für die wasserrechtliche Genehmigung dienen, dass der Neubau keine Verschlechterung des Hochwasserabflusses bedeutet. Weiterhin könnten die Auswirkungen der Kiesschüttung auf das Gewässer abgeschätzt werden.
- Die Vertreter der Stadt Hennef sehen hier das Problem einer zusätzlichen zeitlichen Verzögerung der Planung, da diese Berechnung durch einen externen Dienstleister je nach Auslastung evtl. mehrere Monate in Anspruch nehmen kann.
- Bezüglich der Kiesschüttung wurde auch diskutiert, dass diese nur für den Abriss (mit Hilfsstütze) erforderlich ist. Dies soll noch geprüft werden (Stadt Hennef, Verheyen-Ingenieure). Falls für den Neubau keine Hilfsstütze erforderlich ist, war in der Vergangenheit auch ein Verbleiben und Vertriften der Kiesschüttung im Flussbett angesprochen worden.

- Eine weitere Option, die Abflachung des Ufers im Baufeld und Positionierung des Krans und der Bagger im Fluss ohne Kiesschüttung wurde ebenfalls diskutiert, ist aber nach Aussage eines Kranvermieters im Nachgang nicht möglich (Herr Steitz).

Die unter 1. vorgestellte Abbruchplanung wird auf Grundlage des Gespräches nochmals optimiert (Verheyen-Ingenieure).

#### 4. Planungsverfahren

- Die Stadt Hennef sieht vor, dass sie selber Verfahrensträger ist und eine Straßenbaumaßnahme nach § 9a (2) des Straßen- und Wegegesetzes des Landes NRW durchführt, wie dies 2016 von Dezernat 25 der Bezirksregierung Köln angeregt worden ist.
- Die Bezirksregierung (Dezernat 54) erteilt auf Antrag die wasserrechtliche Genehmigung,
- Der Rhein-Sieg-Kreis (Untere Naturschutzbehörde) erteilt auf Antrag eine Befreiung von den Ge- und Verboten der Naturschutzgebietsverordnung.
- Die Stadt Hennef führt aus, dass der jetzige Verfahrensweg bereits seit der frühen Planungsphase von der Bezirksregierung der Stadt nahegelegt worden sei und auch in der letzten Abstimmung mit Hrn. Elsiepen (Dez. 25) im Febr. 2017 als hinreichend eingestuft wurde. Die Stadt Hennef folgt damit auch der Empfehlung des Verwaltungsgerichts, die Planung inhaltlich, kooperativ mit dem BUND anzupassen.

Bonn, den 22.3.2018

Gez. Regh