

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksache 18/4281 –

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

A. Problem

Die Rheinbrücke der A 1 bei Leverkusen ist infolge von Schweißnahttrissen an Haupttraggliedern derzeit für den Schwerverkehr über 3,5 t gesperrt. Das Bauwerk muss gesichert und durch ein zweiteiliges Ersatzbauwerk ersetzt werden. Unter Aufrechterhaltung des laufenden Verkehrs ist dies nur möglich, indem bis 2020 neben der bestehenden Rheinbrücke das erste Teilbauwerk der neuen Rheinbrücke errichtet wird. Ein schnellstmögliches Planungsverfahren ist für das Ersatzbauwerk daher unabdingbar. Mit dem Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben wurde unter anderem für bestimmte Infrastrukturvorhaben das Bundesverwaltungsgericht als erste und einzige Gerichtsstanz für Klagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse festgelegt. Die betreffenden Bundesfernstraßenprojekte werden in einer Anlage zum Bundesfernstraßengesetz (FStrG) enumerativ aufgezählt. Die A 1 im Bereich Leverkusen ist seinerzeit als Projekt, das nicht im Bedarfsplan enthalten ist, nicht in diese Anlage aufgenommen worden.

B. Lösung

Aufnahme des Projektes „A 1 Köln-Niehl – Kreuz Leverkusen“ in die Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG, in welcher die Bundesfernstraßenprojekte aufgeführt sind, für die das Bundesverwaltungsgericht erst- und letztinstanzlich zuständig ist. Auf dem Streckenabschnitt „A 1 Köln-Niehl – Kreuz Leverkusen“ befindet sich das Brückenbauwerk.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE.

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/4281 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen
unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

„Artikel 1

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Die Anlage zum Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 31. Mai 2013 (BGBl. I S. 1388) geändert worden ist, dieses geändert durch Artikel 1b des Gesetzes vom 24. Mai 2014 (BGBl. I S. 538), wird wie folgt geändert:

1. Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 1a eingefügt:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
„1a	A 1 Köln-Niehl – Kreuz Leverkusen“.

2. Nach Nummer 6 wird folgende Nummer 6a eingefügt:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
„6a	A 6 HN Neckarsulm – AS Neckarsulm“.

3. Nach Nummer 12 wird folgende Nummer 12a eingefügt:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
„12a	A 7 Kreuz Rendsburg – Anschlussstelle Rendsburg/Büdelndorf“.

4. Nach Nummer 20 wird folgende Nummer 20a eingefügt:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
„20a	A 40 AS Duisburg/Homberg – AS Duisburg/Häfen“.

Berlin, den 25. März 2015

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Martin Burkert
Vorsitzender

Herbert Behrens
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Herbert Behrens

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 18/4281** in seiner 94. Sitzung am 19. März 2015 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Beratung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Mit dem Gesetzentwurf wird das Ziel verfolgt, dass für mögliche Klagen gegen den erforderlichen Planfeststellungsbeschluss für den Ersatzbau der Rheinbrücke bei Leverkusen das Bundesverwaltungsgericht als erste und einzige Gerichtsinstanz zuständig ist und die Zulassungsentscheidung für das Vorhaben dadurch schneller bestandskräftig wird. Dazu soll die Anlage zu § 17e FStrG um das Projekt „A 1 Köln-Niehl – Kreuz Leverkusen“ erweitert werden. Auf diesem Streckenabschnitt befindet sich das Brückenbauwerk. In der Anlage zu § 17e Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) sind die Bundesfernstraßenprojekte aufgeführt, für die das BVerwG erst- und letztinstanzlich zuständig ist.

III. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Gesetzentwurf in seiner 38. Sitzung am 25. März 2015 beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)215) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus Teil B. dieses Berichts ergibt.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD (Ausschussdrucksache 18(15)215) mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. angenommen. Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 18/4281 in geänderter Fassung.

B. Besonderer Teil

Neben dem Projekt „A 1 Köln-Niehl – Kreuz Leverkusen“ sollen auch für das Ersatzbauwerk der Rader Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal bei Rendsburg in Schleswig-Holstein im Verlauf der Bundesautobahn A 7 („A 7 Kreuz Rendsburg – Anschlussstelle Rendsburg/Büdelndorf“), für die Neckartalbrücke bei Heilbronn im Zuge der A 6 und für die Rheinbrücke bei Duisburg Neuenkamp im Verlauf der Bundesautobahn A40 („A 40 AS Duisburg/Homberg – AS Duisburg/Häfen“) eine Konzentration des Rechtsschutzes beim Bundesverwaltungsgericht erreicht werden.

Zu Nummer 2

Die A 6 ist eine bedeutende Ost-West-Transversale und vor allem für den internationalen Warenverkehr von Ost nach Westeuropa von großer Wichtigkeit. Sie ist außerdem Bestandteil des TEN-Netzes. Innerhalb Deutschlands verbindet die A 6 die Wirtschaftsräume im Rheintal mit denen des Neckars und verknüpft als Ost-West-Verbindung die Ballungsräume Nürnberg direkt und München indirekt mit denen des Rheintales. Aufgrund der günstigeren Steigungsverhältnisse und Trassierung gegenüber der A 8 hat insbesondere der Schwerlastverkehr stark

zugenommen. Im Falle einer dauerhaften Sperrung des Neckartalübergangs sind leistungsfähige Alternativstrecken mit ausreichenden Reserven weder lokal noch großräumig vorhanden.

Der Neckartalübergang im Zuge der BAB A 6 zwischen den Anschlussstellen Heilbronn-Untereisesheim und Neckarsulm umfasst vier aufeinander folgende Einzelbrückenbauwerke mit einer Gesamtlänge von 1.318 m und einer Brückenfläche von insgesamt ca. 40.000 m². Der Brückenzug hat ein Alter von 47 Jahren (Baujahr 1967) und wurde zuletzt in den Jahren 2003 - 2005 umfangreich instandgesetzt. Im Rahmen dieser Instandsetzung erfolgte auch die Umnutzung des Brückenzuges zu einer dreistreifigen Verkehrsführung je Fahrtrichtung sowie die Installation von Lärmschutzwänden.

Aus heutiger Sicht beträgt die vorgesehene Restnutzungsdauer des Bauwerks 4,5 Jahre. Die Verkehrsumlegung auf den geplanten Ersatzneubau soll Mitte 2019 erfolgen. Auf Grundlage der vor Ort gewonnenen Erkenntnisse hinsichtlich Rissbildung und Rissentwicklung ist davon auszugehen, dass während der verbleibenden Restnutzungsdauer des Bauwerkes auch weiterhin kurzfristige Notreparaturen im Schweißnahtbereich erforderlich werden. Bis zur Verkehrsumlegung wird daher zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ein verstärktes Bauwerksmonitoring in Form von jährlichen Schweißnahtsonderprüfungen installiert.

Aufgrund von Tragfähigkeitsdefiziten, die sich im Zuge der Nachrechnung an allen Bauwerken im Zuge des Neckartalübergangs ergeben haben, mussten am gesamten Brückenzug bereits folgende verkehrliche Nutzungseinschränkungen gemäß Abschnitt A 1.2 Anlage A der Nachrechnungsrichtlinie vorgenommen werden:

- Geschwindigkeitsbeschränkung
- LKW-Überholverbot
- Reduzierung der Brückenklasse auf BK 45/0
- Ummarkierung von Fahrstreifen (mittige Verkehrsführung);
- Reduzierung von 3 Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung

Zu Nummer 3

Der Bundesautobahn A 7 kommt eine zentrale Verbindungsfunktion zwischen den skandinavischen Ländern und Zentraleuropa zu. Die Bundesautobahn A 7 hat für den internationalen Gütertausch mit dem skandinavischen Raum, den grenzüberschreitenden Verkehr von und nach Dänemark sowie die Wirtschaft Schleswig-Holsteins herausragende Bedeutung. Als einzige leistungsfähige Autobahnquerung des Nord-Ostsee-Kanals im östlichen Landesteil von Schleswig-Holstein ist die Rader Hochbrücke besonders verkehrswichtig. Leistungsfähige Ausweichstrecken sind in der Nähe nicht vorhanden.

Im Sommer 2013 wurden im Rahmen von Instandsetzungsarbeiten unerwartete Schäden an den Pfeilerköpfen der in den Jahren 1969 bis 1971 errichteten Rader Hochbrücke festgestellt. Dies führte zu Verkehrsbeschränkungen und einer Sperrung des Bauwerks für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen. Trotz Reparatur- und Sicherungsarbeiten bestehen aufgrund der statischen Nachrechnungsergebnisse (Tragfähigkeit und Ermüdung) für den LKW-Verkehr ab 7,5 Tonnen weiterhin Nutzungseinschränkungen (Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h, Überholverbot, Mindestabstand bei Stau von 25 Metern). Für den Schwerverkehr über 84 Tonnen ist die Brücke weiterhin gesperrt. Eine Sanierung des Bestandsbauwerks ist nicht möglich. Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses ist unter Abwägung verschiedener Aspekte zu entscheiden, in welcher Form das Bauwerk zu ersetzen ist. Die statischen Nachrechnungen ergaben Anfang September 2014 lediglich eine Restnutzungsdauer des bestehenden Brückenbauwerks von zwölf Jahren.

Zu Nummer 4

Wegen gravierender Schäden an der Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp im Zuge der A 40 ist gleichfalls zeitnah ein Ersatzneubau dieser Brücke zu realisieren.

Die Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp liegt direkt am Duisburger Hafen und hat somit eine zentrale Bedeutung für den größten Binnenhafen und die Logistikindustrie in ganz Deutschland. Müsste die Brücke dauerhaft gesperrt werden, würde das die Abwicklung des Güterverkehrs auch über Deutschland hinaus beeinträchtigen. Über sie werden zentral die Lkw-Verkehre zwischen den Häfen Antwerpen und Rhein-Ruhr abgewickelt. Für diese Brücke gibt es bezüglich Ihrer internationalen Güterverkehrsfunktion weder örtlich noch überörtlich eine hinreichend leistungsfähige Alternative. Da die Planungen des Ersatzneubaus auch die Streckenabschnitte bis zu den benachbarten Anschlussstellen berühren und entsprechend der Straßenverkehrsprognose 2030 Verkehrsbelastungen über 100.000 Kfz/24h zu erwarten sind, wurde dem Land NRW am 18.07.2014 ein Planungsauftrag für den 8-strei-

figen Ausbau der A 40 zwischen AS Duisburg-Homberg und AS Duisburg-Häfen erteilt. Durch die trotz regelmäßiger Instandsetzungsarbeiten kurzfristig eingetretene Schädigung der Brücke ist auch für die Brücke Neuenkamp ein zeitnaher Ersatz dringend geboten.

Dieses Bauwerk, das annähernd baugleich mit der Rheinbrücke Leverkusen ist, weist ein ähnliches Schadensbild und einen vergleichbaren Schädigungsfortschritt auf. Zwar ist eine zuverlässige Prognose zur Restnutzung des Bauwerks für den regulären Verkehr nicht möglich; aufgrund des Ermüdungszustandes des Stahl und vor allem der Schweißnähte muss jederzeit mit neuen Schäden am Tragwerk gerechnet werden, die verkehrliche Restriktionen über LKW-Sperrungen bis hin zu einer Vollsperrung der Brücken erforderlich machen können.

Die Fertigstellung der beiden richtungsgetrenten Einzelbauwerke ist in den Jahren 2021 und 2023 vorgesehen. Daher ist auch hier die möglichst schnelle Schaffung des Baurechts erforderlich.

Vor diesem Hintergrund ist auch für die Rader Hochbrücke bei Rendsburg und für die A40 im Bereich der Rheinbrücke bei Duisburg eine Konzentration des Rechtsschutzes beim Bundesverwaltungsgericht gerechtfertigt. Bestandskräftiges Baurecht für die Ersatzbauten kann dadurch schneller erreicht werden, dass diese Vorhaben in die Anlage zu § 17e Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) aufgenommen werden.

Durch die geänderte Form der laufenden Nummerierung („1a“, „6a“, „12a“ und „20a“) bleiben die übrigen Nummern der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG unverändert, so dass Unklarheiten in laufenden Planfeststellungsverfahren nicht entstehen können.

Berlin, den 25. März 2015

Herbert Behrens
Berichtersteller

