

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/548 –

Beschleunigung des Ersatzneubaus der Rahmedetalbrücke auf der Autobahn 45

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem 2. Dezember 2021 ist die Autobahn 45 (A 45) zwischen Lüdenscheid-Nord und Lüdenscheid in beiden Fahrtrichtungen vollständig gesperrt, nachdem im Rahmen einer Bauwerkskontrolle Schäden an der Talbrücke Rahmede festgestellt wurden. Es sind Umleitungsstrecken eingerichtet; auch weitläufig (Nord-Süd-Verkehr über die A 3 via Köln oder über die A 44 bzw. A 7 via Kassel).

Die in den 60er-Jahren gebaute Brücke wurde mit einer Verkehrsprognose geplant, die von 25 000 Fahrzeugen im Jahr 1980 ausging. Inzwischen ist die Belastung auf 64 000 Fahrzeuge angestiegen, davon 13 000 Lkws.

Die Auswirkungen durch die Sperrung der A 45 sind für Anwohnerinnen und Anwohner durch den Umleitungsverkehr massiv. Aber auch Pendler sind durch die Umleitungen zum Teil mehr als eine Stunde länger unterwegs zur Arbeit, und Unternehmen berichten, dass sie Probleme haben, Personal zu finden, weil Arbeitskräfte keine stundenlangen Arbeitswege in Kauf nehmen wollen. Speditionen aus der Region haben hohe Kosten durch die Umwege und können ihre Kapazitäten nicht auslasten. Es besteht daher ein deutlicher Wettbewerbsnachteil.

Betroffen ist aber nicht nur die Wirtschaft in der Region, sondern auch weit darüber hinaus. Die A 45 verbindet Südwestfalen, das Ruhrgebiet und das Münsterland mit der Rhein-Main-Region. Daher werden dort zahlreiche Unternehmen in wirtschaftliche Notlagen gedrängt. Am 7. Januar 2022 wurde zudem bekannt, dass keine Notverstärkung bzw. keine Sanierung erfolgen kann, weil das Sicherheitsrisiko zu hoch ist. Die Brücke bleibt somit vollständig gesperrt und muss abgerissen werden (Brücke auf der Sauerlandlinie muss abgerissen werden – <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/a45-marode-bruecke-auf-sauerlandlinie-muss-abgerissen-werden-17720431.html>). Somit wird deutlich, dass es sich um einen Präzedenzfall handelt, der anhand der Region Südwestfalen zeigt, welche katastrophalen Auswirkungen die Vollsperrung eines Autobahnabschnittes für die Wirtschaft und Gesellschaft hat.

In dem Bericht, den das Bundesministerium für Digitales und Verkehr auf Antrag der Fraktion der CDU/CSU im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages vorgestellt hat, werden Prüfaufträge durch die Autobahn GmbH, das Land NRW und die Kommunen sowie ein beschleunigter Ersatzneubau in Aussicht gestellt. Der Ersatzneubau soll dabei nach geltender Rechtslage er-

folgen, wobei die Umstände des Einzelfalls noch zu prüfen sind. Aus Sicht der Fragesteller fehlen jedoch ein konkreter Zeitplan und eine detaillierte Angabe, wie der Neubau rechtssicher deutlich beschleunigt werden kann.

Da die Sperrung nun seit sechs Wochen andauert, sind diese unkonkreten Aussagen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr dahin gehend ungenügend. Zudem werden keine verbindlichen Aussagen zur maximalen Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren getroffen. Laut Bundeskanzler Olaf Scholz scheint sich die Bundesregierung noch uneinig, ob für den Ersatzneubau eine neue Rechtslage geschaffen werden muss oder nicht (Bundeskanzler Olaf Scholz zur kaputten Rahmede-Talbrücke – https://www.siegerer-zeitung.de/siegen/c-lokales/das-sagt-bundeskanzler-olaf-scholz-zur-kaputten-rahmede-talbruecke_a261575).

1. Welchen konkreten Zeitplan für den Abbruch und Neubau der Talbrücke Rahmede setzt die Bundesregierung an; bitte die einzelnen Prozessschritte mit Zeitangabe angeben und dabei insbesondere folgende Punkte berücksichtigen:
 - a) Welche Vorbereitungs- und Planungszeit erwartet die Bundesregierung?
 - b) Wie lange wird der Rückbau der maroden Brücke dauern?
 - c) Wie weit sind die Prüfungen bezüglich einer möglichen Sprengung der Brücke?
 - d) Hat die Bundesregierung mögliche Varianten bewertet, wie den Abriss und Neubau der Brücke an gleicher Stelle oder den Bau eines Behelfsbauwerks neben der jetzigen Brücke und parallel zum Rückbau?
 - e) Mit welcher reinen Bauzeit rechnet die Bundesregierung?
 - f) Welche Dauer prognostiziert die Bundesregierung für das Genehmigungsverfahren bis zur Baurechtsherstellung?
2. Wo sieht die Bundesregierung anhand welcher im Bericht skizzierten Prüfaufträge was für ein konkretes Zeiteinsparungspotenzial für den Neubau (bitte Antwort tabellarisch darstellen)?
3. Welchen Zeitraum plant die Bundesregierung mit den zuständigen Behörden, bis die Prüfaufträge abgeschlossen sind?
4. Wie werden die Prüfaufträge beschleunigt?
6. Wann ist die Prüfung der „Umstände des Einzelfalls“ der Talbrücke Rahmede abgeschlossen (vgl. Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr „Vollsperrung der A 45 bei Lüdenscheid/Beschleunigung des Neubaus der Talbrücke Rahmede auf der A 45“ an den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages vom 11. Januar 2022, Ausschussdrucksache 20(15)4, S. 2)?
11. In welchem Maße sollen für die Baurechtsschaffung der Talbrücke Rahmede die bestehenden, rechtlichen Möglichkeiten genutzt werden?

Die Fragen 1 bis 4, 6 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der ursprünglich geplante Neubau der Talbrücke Rahmede in 2017 war wegen einer geänderten Priorisierung gegenüber anderen als dringlicher eingeschätzten Brückenerneuerungsmaßnahmen im Zuge der A 45 zeitlich hinter diese verschoben worden.

Um die Nutzungsdauer der Talbrücke Rahmede zu verlängern und das Bauwerk zu entlasten, wurde die Verkehrsführung auf der Brücke verändert. So wurde die Hauptfahrspur verlegt und ein Überholverbot für Lkw sowie ein Abstandsgebot von 50 Metern angeordnet. Auch die zulässige Geschwindigkeit auf der Brücke wurde reduziert. Nunmehr musste die Talbrücke vollständig für den Verkehr gesperrt werden.

Die Planung und der Ersatzneubau der Talbrücke Rahmede werden von der Autobahn GmbH des Bundes in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden vorangetrieben. Die Sprengung soll voraussichtlich im Laufe des Jahres 2022 erfolgen. Der Bau in Endlage wird als schnellste Lösung favorisiert. Eine Überlegung bezüglich einer Behelfsbrücke wurde u. a. wegen des anspruchsvollen Geländes, das in verschiedene Richtungen steil abfällt, verworfen. Verschiedene Maßnahmen erfolgen derzeit parallel. So wurde der Sprengabbruch parallel zu den Voraussetzungen eines konventionellen Rückbaus unter Zuhilfenahme eines Gerüsts geprüft. Grunderwerbsverhandlungen mit Eigentümern werden vorbereitet und durchgeführt. Auch die Voraussetzungen für eine funktionale Ausschreibung werden geprüft und die Grundlagen für die Ausschreibung gleichzeitig vorbereitet. Die Prüfung des Artenschutzes inklusive CEF-Maßnahmen (Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion) werden durchgeführt).

Die weitere konkrete Zeitplanung und die Bauweise für den Ersatzbau der Talbrücke sind abhängig von der Beurteilung der Planunterlagen der Autobahn GmbH des Bundes für den Ersatzneubau der Talbrücke Rahmede. Sobald die Unterlagen vorliegen, wird das Fernstraßen-Bundesamt (FBA) entscheiden, ob und welches Baurechtsverfahren für den Ersatzneubau der Talbrücke Rahmede durchzuführen ist.

5. Wie plant die Bundesregierung, für ausreichend Kapazitäten und Ressourcen in den zuständigen Behörden zu sorgen, um eine Beschleunigung in der Bearbeitung der einzelnen Prozessschritte vom Rückbau bis zum Neubau der Talbrücke Rahmede sicherzustellen?

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat die Autobahn GmbH des Bundes angewiesen, alle erforderlichen Ressourcen und Mittel für das Projekt zur Verfügung zu stellen. Für die Talbrücke Rahmede wurde in der Außenstelle Hagen der Niederlassung Westfalen der Autobahn GmbH des Bundes ein 15-köpfiges Projektteam zusammengestellt.

Das FBA wird alle baurechtlichen Fragen für den Ersatzneubau der Talbrücke Rahmede mit absoluter Priorität bearbeiten.

7. Wo besteht aus Sicht der Bundesregierung Handlungsbedarf beim Gesetzgeber, um für Rechtssicherheit bei der Beschleunigung von vergleichbaren Infrastrukturprojekten zu sorgen?
13. Welche neuen Gesetzesvorhaben für die Planungsbeschleunigung des Ersatzneubaus der Talbrücke Rahmede plant die Bundesregierung, zu realisieren (vgl. Aussage des Bundeskanzlers Olaf Scholz in der Regierungsbefragung vom 12. Januar 2022 im Deutschen Bundestag, vgl. Plenarprotokoll 20/10, S. 484)?
14. Wie plant die Bundesregierung, dem Anspruch des Koalitionsvertrages zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP (S. 13) „Deutschland zügig zu modernisieren“, in diesem Zusammenhang gerecht zu werden?

15. Wenn es im Koalitionsvertrag (S. 13) heißt, dass „im ersten Jahr der Regierung alle notwendigen Entscheidungen getroffen und durchgesetzt werden, um private wie staatliche Investitionen schnell, effizient und zielsicher umsetzen zu können“, mit welchen gesetzlichen Grundlagen plant die Bundesregierung, dieses Vorhaben umzusetzen?
19. Wie plant die Bundesregierung, das Fernstraßengesetz (FStrG, § 17) anzupassen und um die „Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe“ zu erweitern?
21. Plant die Bundesregierung, ein Schnellspurverfahren für marode Autobahnbrücken einzurichten?
Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 7, 13 bis 15, 19 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wird zur Beschleunigung von Verfahren im Infrastrukturbereich die Gesetzgebung, die Planungsprozesse sowie andere relevante Faktoren evaluieren. Auch mögliche Anpassungen von § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) werden in diesem Zusammenhang betrachtet.

8. Sieht die Bundesregierung Beschleunigungspotenzial in der Vermeidung der Umweltverträglichkeitsprüfung für den Ersatzneubau der Rahmedetalbrücke?
9. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, die Umweltverträglichkeitsprüfung zu vermeiden, um für eine maximale Beschleunigung des Ersatzneubaus zu sorgen?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ja. Ob in diesem konkreten Einzelfall ein Verzicht auf die UVP möglich ist, wird derzeit von der Autobahn GmbH des Bundes in Zusammenwirken mit dem FBA geprüft.

10. Wie kann aus Sicht der Bundesregierung eine Umpriorisierung von Bedarfsplanprojekten zu den kritischen Bestandsbrücken erfolgen?

Der Finanzierungsschwerpunkt wurde auf die Erhaltungsinvestitionen gelegt.

12. Welcher Grunderwerb ist für den Neubau der Brücke notwendig?
 - a) Wo sieht die Bundesregierung Anpassungsbedarf bei der Entschädigungsregelung?
 - b) Wo sieht die Bundesregierung Hürden oder Verzögerungsrisiken im Rahmen dieses Prozessschrittes?
 - c) Welche gesetzlichen Anpassungen plant die Bundesregierung, um diesen Prozessschritt zu verkürzen?

Die Fragen 12 bis 12c werden gemeinsam beantwortet.

Flächen von Dritten werden entweder dauerhaft erworben und/oder vorübergehend in Anspruch genommen. Der Grunderwerb von benötigten Flächen Dritter hat auch Einfluss auf die Entscheidung, welches Baurechtsverfahren gewählt werden kann.

Gesetzliche Anpassungen im bestehenden Grunderwerbs- und Entschädigungsrecht sind von der Bundesregierung anlässlich des Ersatzbaus der Talbrücke Rahmede nicht geplant.

16. Wie verhält sich das in diesem Zusammenhang auch von der Autobahn GmbH beschriebene dringliche Handlungserfordernis zu der Aussage im Koalitionsvertrag auf S. 48 („Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte.“)?

Nach Auffassung der Bundesregierung besteht hier kein Widerspruch.

17. Welche Gestaltungsmöglichkeiten plant die Bundesregierung, für die Ausschreibungs- und Vergabeverfahren zu nutzen?
18. Welches Vertragsmodell will die Bundesregierung anwenden, um nach Vergabe des Auftrages Nachträge und damit Verzögerungen zu verhindern?
 - a) Wie bewertet die Bundesregierung das Vertragsmodell „cost plus fee“ in diesem konkreten Fall?
 - b) Welche Vor- und Nachteile sieht die Bundesregierung in dem Generalunternehmervertrag?
 - c) Plant die Bundesregierung, die Rahmedetalbrücke als ÖPP-Maßnahmen (ÖPP: öffentlich-private-Partnerschaften) zu realisieren?

Die Fragen 17 bis 18c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ausgestaltung des Vergabeverfahrens hängt von den Anforderungen des Projektes ab. Selbstkostenerstattungsverträge („cost plus fee“) sind nach der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen – Teil A seit der Fassung 2009 nicht mehr vorgesehen.

Der Vorteil eines Generalunternehmervertrages liegt in der Übertragung der Schnittstellenproblematik auf den Auftragnehmer. Das Vergaberecht (§ 97 Absatz 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen) gebietet zum Schutz mittelständischer Interessen eine Fach- und Teillosgabe zu wählen.

Es ist nicht geplant, die Rahmedetalbrücke als Öffentlich-private Partnerschaft zu realisieren.

20. Wie positioniert sich die Bundesregierung vor dem Hintergrund der aktuellen Verfahrensklage durch die EU-Kommission, durch eine Legalplanung dieses Infrastrukturvorhaben zu beschleunigen?
 - a) Welche rechtlichen Möglichkeiten ergeben sich, eine planfeststellende Einzelfallregelung einzusetzen?

- b) Welche Schlüsse lässt die Vertragsverletzungsklage der EU-Kommission auf die Beschleunigung von Ingenieurbauwerken wie der Talbrücke Rahmede zu?

Die Fragen 20 bis 20b werden gemeinsam beantwortet.

Das Baurecht zum Ersatzbau der Talbrücke soll nach FStrG realisiert werden, da das Projekt im Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) nicht enthalten ist.

Eine Vertragsverletzungsklage der Europäischen Kommission gegen das MgvG ist nicht anhängig.

22. Welche staatlichen Ausgleichsmaßnahmen plant die Bundesregierung für die von der Sperrung der A 45 betroffenen Unternehmen zur Kompensation der logistikbezogenen Standortnachteile einzusetzen?

Der Sachverhalt wird geprüft.

23. Wie plant die Bundesregierung, die Folgen des Ausweich- und Umleitungsverkehrs für die Anwohnerinnen und Anwohner zu reduzieren?
24. Welche Maßnahmen werden zur Erhöhung des Lärmschutzes für die Anwohnerinnen und Anwohner ergriffen?
- a) Welchen Zeitplan verfolgt die Bundesregierung dabei?
- b) Welche, von der Bundesregierung in der Sitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 12. Januar 2022 erwähnten, gesetzlichen Änderungen sind dafür erforderlich?

Die Fragen 23 bis 24b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMDV ist mit dem Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen im engen Austausch, um die Möglichkeiten für Lärmschutz an der Umleitungsstrecke zu bewerten.

Notwendige gesetzliche Anpassungen des § 14 des Bundesfernstraßengesetzes werden auf der Grundlage dieser Prüfung sodann angestrebt.

25. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die Ausweich- und Umleitungsstrecken auf der A 3 via Köln oder der A 44 bzw. A 7 via Kassel für die Dauer des Ersatzneubaus intakt bleiben und somit keine zusätzlichen Verkehrsbehinderungen entstehen?

Die Verkehrszahlen werden stetig beobachtet. Die Strecken und Bauwerke werden regelmäßig beobachtet und kontrolliert, um im Bedarfsfall schnellstmöglich reagieren zu können.

26. Wie plant die Bundesregierung, den Ausweich- und Umleitungsverkehr über alternative Verkehrsträger und Strecken zu verteilen?

Um Lüdenscheid vom regionalen Umleitungsverkehr zu entlasten, hat die Autobahn GmbH des Bundes großräumige Umleitungen im Netz der Bundesfernstraßen ausgewiesen. Der Verkehr auf der A 45 konnte um bis zu 66 Prozent gesenkt werden. Planungen zur Beseitigung bestehender Verkehrsbeschränkungen und Ertüchtigung der B 54 als alternative weitere Umleitungsstrecke

sind eingeleitet. Innerörtliche Alternativen werden ebenfalls geprüft. Auch die Schiene kann einer Entlastung der örtlichen Straßeninfrastruktur von Umleitungsverkehren mit dem Lkw dienen.

27. Wie plant die Bundesregierung in diesem Zusammenhang, die durch das Juli-Hochwasser beschädigte Volmetalbahnstrecke schnellstmöglich wiederherzustellen?

Seit dem 12. Dezember 2021 können Reisende wieder von Hagen Hauptbahnhof bis Rummenohl mit dem Zug fahren. Die Reparaturen zwischen Rummenohl und Brügge dauern aufgrund der großen Schäden noch mindestens bis Ende 2022. Für Reisende auf diesem Teilstück steht ein Schienenersatzverkehr zur Verfügung.

