

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/5604 –

Verkehrskonzept zur Entlastung der Autobahn 45 zwischen Olpe und Westhofen

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit der Sperrung der Rahmedetalbrücke auf der Autobahn 45 (A 45) bei Lüdenscheid sind nun gut 14 Monate vergangen. In diesen 14 Monaten sind Menschen wie Unternehmen dem nach Ansicht der Fragesteller seitdem herrschenden folgenschweren Verkehrschaos des Umleitungsverkehrs im Südsauerland ausgeliefert. Zur Entlastung des Stadtgebiets sowie des Volme- und Lennetals – gerade auch mit Blick auf Lärm und CO₂-Emissionen sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit – wird seit Wochen eine Debatte um ein Durchfahrtsverbot auf der Bedarfsumleitung für den Schwerlastverkehr geführt (vgl. <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/verkehr-luedenscheid-bewegung-im-streit-um-transitverkehr-nach-brueckendesaster-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-221205-99-784970>).

Nach Ansicht der Fragesteller müssen bei der Suche nach Maßnahmen und Konzepten durch die Bundesregierung auch die weiträumige Umleitung des Transit-Schwerlastverkehrs intensiv geprüft und die erforderlichen organisatorischen wie auch rechtlichen Grundlagen erörtert werden (vgl. <https://www1.wdr.de/nachrichten/landespolitik/lkw-durchfahrverbot-luedenscheid-rahmedetalbruecke-a45-100.html#:~:text=P%C3%BCnktlich%20zum%20Jahrestag%20der%20Vollsperrung,den%20Transitverkehr%20in%20L%C3%BCdenscheid%20geben>). Dies betrifft den Abschnitt der A 45 zwischen dem Autobahnkreuz Olpe-Süd im Süden und dem Westhofener Kreuz in Norden. Nur eine weiträumige Umfahrung des Schwerlastverkehrs entlastet nach Auffassung der Fragesteller gleichermaßen Stadt und Land entlang der A 45 zwischen Olpe und Westhofen.

1. Wie viele Lastkraftwagen (Lkws) passieren seit dem 2. Dezember 2021 täglich die Toll-Collect-Erfassungsstellen auf der A 45 am Autobahnkreuz Olpe?
2. Wie viele Lkws passieren seit dem 2. Dezember 2021 täglich die Toll-Collect-Erfassungsstellen auf der A 45 am Autobahnkreuz Westhofen?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

In nachfolgender Tabelle sind die Verkehrsbelastungen aus den mautpflichtigen Verkehren am Westhofener Kreuz und dem Autobahnkreuz Olpe-Süd im Zuge der A 45 dargestellt.

Abschnitt/Quadrant	Anzahl mautpflichtiger Verkehre [Fahrzeuge/24 Stunden] (Durchschnitt im Jahr 2022)
Westhofener Kreuz (A 1/A 45)	
Westhofener Kreuz – Anschlussstelle Dortmund-Süd	3.148
Anschlussstelle Dortmund-Süd – Westhofener Kreuz	3.243
Westhofener Kreuz – Anschlussstelle Schwerte-Ergste	3.421
Anschlussstelle Schwerte-Ergste – Westhofener Kreuz	3.625
Autobahnkreuz Olpe-Süd	
Autobahnkreuz Olpe-Süd – Anschlussstelle Freudenberg	3.854
Anschlussstelle Freudenberg – Autobahnkreuz Olpe-Süd	3.981
Autobahnkreuz Olpe-Süd – Anschlussstelle Olpe	3.058
Anschlussstelle Olpe – Autobahnkreuz Olpe-Süd	2.973

Auswertung auf Grundlage der Daten des Bundesamtes für Güterverkehr für das Jahr 2022.

3. Wie viele Lkws passieren seit dem 2. Dezember 2021 täglich sowohl die Toll-Collect-Erfassungsstellen auf der A 45 am Autobahnkreuz Olpe wie auch die Erfassungsstelle am Autobahnkreuz Westhofen, sodass davon auszugehen ist, dass es sich bei diesen Fahrzeugen um Transitverkehr handelt?
4. Wie definiert die Bundesregierung jeweils Quell-, Ziel- und Transitverkehr (bitte nach Quell-, Ziel- und Transitverkehr auflisten und definieren)?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Daten aus der Mauterfassung zu Lkw-Transitverkehren, die sowohl das Westhofener Kreuz als auch das Autobahnkreuz Olpe-Süd passieren, liegen nicht vor, da mautpflichtige Fahrzeuge infolge der Vollsperrung der Talbrücke Rahmede das mautpflichtige Streckennetz vorzeitig verlassen.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat daher eine näherungsweise Betrachtung der mautpflichtigen Lkw-Verkehre in der Region Lüdenscheid veranlasst. Nach dem Ergebnis einer Analyse ausgewählter Werktag an den Anschlussstellen Lüdenscheid-Nord und Lüdenscheid haben von erfassten etwa 7.500 mautpflichtigen Lkw (innerhalb von 24 Stunden insgesamt in beiden Fahrtrichtungen) im Durchschnitt rund 650 Lkw (mautpflichtige Fahrt, die weder Ausgangs- noch Bestimmungsort innerhalb eines 75 Kilometer-Radius um Lüdenscheid hat) einen überregionalen Charakter, etwa 3.150 Lkw werden dem Verkehr mit regionalem Bezug (mautpflichtige Fahrt mit Ausgangs- und/oder Bestimmungsort innerhalb eines 75 Kilometer-Radius) und rund 3.700 Lkw dem Ziel- und Quellverkehr (mautpflichtige Fahrt beginnt oder endet in Lüdenscheid) zugeordnet.

5. Wie bewertet die Bundesregierung die Gefahrensituationen, die sich für die Region und insbesondere die Menschen in Lüdenscheid und den umliegenden Kommunen durch den Transitverkehr seit dem 2. Dezember 2021 ergeben?

Nach Kenntnis des BMDV liegen im Bereich der in der Baulast des Landes Nordrhein-Westfalen befindlichen Bedarfsumleitungsstrecke keine auffälligen Unfalllagen vor.

6. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, den Transitverkehr bzw. die Zahl an Lkws, die das Südsauerland zwischen Olpe und Westhofen als Transitverkehr über die A 45 und die Bedarfsumleitung passieren, zu reduzieren, und wenn sie dies nicht beabsichtigt, warum nicht?
13. Wie plant die Bundesregierung, mit möglichen Verlagerungen des Schwerlastverkehrs durch ein Durchfahrtsverbot auf der Bedarfsumleitung in die umliegenden Kommunen umzugehen?
 - a) Welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen, um ein solches Durchfahrtsverbot umzusetzen?
 - b) Worauf muss rechtlich wie auch organisatorisch bei der Umsetzung eines solchen Durchfahrtsverbots geachtet werden?

Die Fragen 6 und 13 bis 13b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Mit der Sperrung der Talbrücke Rahmede hat die Autobahn GmbH des Bundes großräumige Umleitungen im Netz der Bundesautobahnen ausgewiesen und festgelegte regionale Bedarfsumleitungsstrecken aktiviert. Zudem hat die Straßenbauverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen Optimierungen – z. B. bauliche Verbesserungen an der Umleitungsstrecke und auf den Verkehrsablauf abgestimmte Lichtsignalschaltungen – im nachgeordneten Bundes- und Landesstraßennetz umgesetzt. Um auf Veränderungen im Verkehrsablauf zu reagieren, werden das Verkehrsgeschehen und ggf. mögliche Verbesserungsmaßnahmen in einer Task Force beraten und umgesetzt.

Für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen gelten die Tatbestandsvoraussetzungen nach § 45 Absatz 1 Satz 1 (Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs) der Straßenverkehrsordnung (StVO) und § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 StVO (Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen). Nach § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere dürfen nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von anderen Rechtsgütern erheblich übersteigt. Zudem müssen die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen wirksam und verhältnismäßig sein. Die Tatbestandsvoraussetzungen, die Wirksamkeit und die Verhältnismäßigkeit haben die zuständigen Straßenverkehrsbehörden nachzuweisen.

Legen die Straßenverkehrsbehörden entsprechende straßenverkehrsrechtliche Anordnungen fest, müssen diese wirksam von den örtlichen Polizeibehörden kontrolliert werden.

Im Übrigen wird auf Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 113 des Abgeordneten Florian Müller auf Bundestagsdrucksache 20/5426 verwiesen.

7. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass ausreichend auf die weiträumigen Umleitungen über andere Autobahnen hingewiesen wird?
 - a) An welchen Autobahnabfahrten, Autobahnkreuzen und Autobahndreiecken wird jeweils wie und in welchen Sprachen auf die gesperrte Autobahn bei Lüdenscheid und die eingerichtete Umleitung hingewiesen (bitte einzeln tabellarisch aufschlüsseln)?
 - b) Wie, und von welcher Behörde wird die Wirkung dieser Hinweise erhoben?
 - c) Plant die Bundesregierung, weitere Maßnahmen zur Gestaltung oder Konkretisierung der Hinweise, und wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 7 bis 7c werden gemeinsam beantwortet.

Die Autobahn GmbH des Bundes hat insbesondere im Zulauf zu wichtigen Knotenpunkten im Netz der Autobahnen Hinweise auf die Sperrung der A 45 bei Lüdenscheid aufgestellt. Ein Großteil des großräumigen Verkehrs konnte dadurch bereits umgeleitet und dadurch eine spürbare Entlastung von Lüdenscheid erreicht werden. Für die Umleitungsbeschilderung werden auch dynamische Wegweisungen mit integrierter Stau Anzeige (dWiStA Anzeigen) eingesetzt.

Begleitend dazu hat die Autobahn GmbH des Bundes Standorte mit CB-Funktechnik in sieben Sprachen ausgestattet. Am Autobahnkreuz (AK) Olpe-Süd und am Westhofener Kreuz wird denjenigen, die CB-Funk in ihrem Fahrzeug benutzen, die Umleitungsempfehlung im Fahrzeug ausgesprochen.

An den nachfolgend genannten Standorten wird mittels additiver Beschilderung auf die Sperrung der A 45 bei Lüdenscheid hingewiesen und eine Umleitung empfohlen. Die ergänzenden Hinweise sind teilweise in Lichttechnik und teilweise als stationäre Blechbeschilderung umgesetzt. Die Beschilderungen und Hinweise werden fortlaufend von der Autobahn GmbH des Bundes optimiert.

Hinweise und Umleitungsempfehlungen entlang der Autobahnen	
Von Nord nach Süd	
Umleitung Ost	
AK Lotte/Osnabrück (A 1/A 30) A 1, Fahrtrichtung (FR) Köln	<ul style="list-style-type: none"> • LED 2-fach km 226,8 und km 227,3 vor dem Autobahnkreuz, beidseitig aufgestellt • Nutzung dWiStA
AK Kreuz Bielefeld (A 2/A33) A 33, FR Kassel	<ul style="list-style-type: none"> • Additive Hinweisbeschilderung – km 48,2 und km 48,0, beidseitig aufgestellt
AK Kamener Kreuz (A 1/A 2) A 1, FR Köln	<ul style="list-style-type: none"> • Additive Hinweisbeschilderung – km 313,2 und km 314,0, beidseitig aufgestellt • Nutzung dWiStA
AK Dortmund/Unna (A 1/A 44) A 1, FR Köln A 44/B 1 FR Kassel	<ul style="list-style-type: none"> • LED 1-fach km 322,0 und km 322,8 vor dem AK, beidseitig aufgestellt • Additive Hinweisbeschilderung – km 38,2 und km 38,95, einseitig aufgestellt
Umleitung West	
AK Kamener Kreuz (A 1/A 2) A 2, FR. Oberhausen AK Dortmund – Nordwest (A 2/A 45) A 2, FR Hannover AK Castrop-Rauxel- Ost (A 42/A 45) A 42, FR Dortmund/Frankfurt AK Dortmund West (A 40/A 45) A 40, FR Dortmund/Frankfurt	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung dWiStA
Westhoferner Kreuz (A 1/A 45) A 45, FR Frankfurt: A 1, FR Köln/Frankfurt:	<ul style="list-style-type: none"> • LED 2-fach km 22,85 und km 23,31 vor dem AK, beidseitig aufgestellt • LED 2-fach km 337,445 und km 338,68 vor dem AK, beidseitig aufgestellt (nur ein Standort im Mittelstreifen) • Nutzung dWiStA
AK Kreuz Hagen A 45/A 46 A46, FR Dortmund: A 46, FR Iserlohn:	<ul style="list-style-type: none"> • LED 1-fach 1400 m und 800 m vor dem AK, einseitig aufgestellt • Additive Hinweisbeschilderung – 650 m und 450 m, einseitig aufgestellt

Hinweise und Umleitungsempfehlungen entlang der Autobahnen	
Von Süd nach Nord	
Umleitung Ost	
AK Biebelried (A 3/A 7) A 3, FR Frankfurt:	• Additive Hinweisbeschilderung: km 303,5 und km 304,0, beidseitig aufgestellt
A 7, FR Kassel:	• Additive Hinweisbeschilderung: km 670,9 und km 671,4, beidseitig aufgestellt
Langensfelder Dreieck (A 45/A 66)	• Nutzung dWiStA
Gambacher Kreuz (A 5/A 45) A 45, FR Dortmund	• LED 2-fach km 187,2 und km 187,8 vor dem AK, beidseitig aufgestellt
A 5, FR Kassel	• LED 2-fach km 450,5 und km 450,0 vor dem AK, beidseitig aufgestellt
Umleitung West	
AK Seligenstädter Dreieck (A 3/A 45) (Realisierung in Kürze) A 3, FR Frankfurt	• Additive Hinweisbeschilderung: km 205,5 und km 206,0, beidseitig aufgestellt • Nutzung dWiStA
AK Frankfurter Kreuz (A 5/A 3) A 3, FR Köln, FR Dortmund	• LED 2-fach km 173,2 und km 174,2 vor dem AK, beidseitig aufgestellt • Nutzung dWiStA
A 5, FR Kassel	• LED 2-fach km 501,0 und km 503,5 vor dem AK, beidseitig aufgestellt • Nutzung dWiStA
Wiesbadener Kreuz (A 3/A 66)	• Nutzung dWiStA
AK Kreuz Olpe-Süd (A 45/A 4) A 45, FR Dortmund	• LED 2-fach km 90,26 und km 91,15 vor dem AK, beidseitig aufgestellt
A 4, FR Köln	• LED 1-fach km 147,0, km 148,6 und km 149,3 vor dem AK, einseitig aufgestellt
A 4, FR Olpe	• Additive Hinweisbeschilderung: neun Standorte • FR Dortmund im AK Olpe Nutzung aller Kreisfahrbahnen um Dortmund via A 4; A 3; zu erreichen

8. Wie viele Fahrzeuge fahren seit dem 2. Dezember 2021 täglich auf der Bedarfsumleitung?
- Wie viele der Fahrzeuge sind Lastwagen?
 - Wie hat sich diese Zahl seit dem 2. Dezember 2021 entwickelt (bitte monatlich aufschlüsseln)?

Die Fragen 8 bis 8b werden gemeinsam beantwortet.

Die Umleitungsstrecke führt über Landesstraßen, für die das Land Nordrhein-Westfalen zuständiger Straßenbaulastträger ist. Das Land Nordrhein-Westfalen hat im September 2022 Verkehrsmessungen durchgeführt. Abhängig vom Standort der Messungen betragen die Verkehrsbelastungen zwischen 13.000 und 23.000 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehr von bis zu 5.500 Kfz/24 h. Im Vergleich zu den Verkehrsbelastungen in Lüdenscheid unmittelbar nach der Sperrung der Talbrücke sind die Verkehrsbelastungen seitdem zurückgegangen.

9. Wie bewertet die Bundesregierung die konkrete Gefahrenlage (gemäß § 45 der Straßenverkehrsordnung – StVO) der örtlichen Verkehrssituation im Rahmen der Nutzung der Bedarfsumleitung U16 und U39 (Fragen 9a bis 9c bitte einzeln beantworten)?
- Beabsichtigt die Bundesregierung, Maßnahmen zur Gefahrenabwehr entlang der Bedarfsumleitung zu ergreifen, und wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
 - Sieht die Bundesregierung die Dringlichkeit, Maßnahmen zur Gefahrenabwehr rechtlich zu verankern und damit im Fall von Autobahnsperren die Grundlage für weitläufige Umfahrungen zu ermöglichen?
 - Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, an welchen Stellen zur Anpassung im Rahmen der Straßenverkehrsordnung oder anderer Rechtsvorschriften, um auch großräumige Beschränkungen oder Verbote, z. B. bezogen auf ganze Stadtteile, Stadtgebiete oder gar Landesteile, anzuordnen?
10. Wie ist aus Sicht der Bundesregierung eine Änderung bzw. Reform der StVO oder anderer Rechtsvorschriften zu gestalten, um der Sperrung des Streckenabschnitts für den Transitverkehr eine wirksame Rechtsgrundlage zu verschaffen?

Die Fragen 9 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Durchführung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) fällt grundsätzlich wegen der im Grundgesetz verankerten Kompetenzverteilung in die Zuständigkeit der Landesbehörden, die diese Aufgabe als „eigene Angelegenheit“ wahrnehmen (Artikel 83, 84 des Grundgesetzes). Diese entscheiden auf der Grundlage der StVO und der dazugehörigen Verwaltungsvorschriften im Rahmen des ihnen zustehenden Ermessens und unter Abwägung der Gegebenheiten vor Ort, welche Anordnung getroffen wird.

Die StVO bietet den Straßenverkehrsbehörden bereits heute zahlreiche Möglichkeiten, den Straßenverkehr im Interesse der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs zu lenken, zu beschränken oder Geschwindigkeitsbeschränkungen vorzusehen. Die Länder können auch Ausnahmen von der StVO erlassen.

Die anordnenden Behörden für die Bedarfsumleitung sind die Stadt Lüdenscheid und der Märkische Kreis. Das BMDV steht mit dem Land Nordrhein-Westfalen und den zuständigen Straßenverkehrsbehörden im intensiven Austausch, um Verbesserungen der örtlichen Lage zu erreichen.

Im Übrigen wird auf Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 113 des Abgeordneten Florian Müller auf Bundestagsdrucksache 20/5426 verwiesen

11. Wie bewertet die Bundesregierung eine temporäre Mautbefreiung für Lkws mit einem Fahrziel außerhalb der Region, die sich für eine weitläufige Umfahrung der A 45 zwischen Olpe und Westhofen entscheiden?

Eine temporäre Mautbefreiung für Lkws mit einem Fahrziel außerhalb der Region, die sich für eine weitläufige Umfahrung der A 45 zwischen Olpe und Westhofen entscheiden, ist nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz nicht vorgesehen. Eine solche Regelung würde auch dem Sinn und Zweck der Lkw-Maut widersprechen, die dazu dient, für die Benutzung des mautpflichtigen Streckennetzes eine Gebühr zu erheben, um mit den Einnahmen die Erhaltung der Straßen zu finanzieren.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die rechtlichen und organisatorischen Möglichkeiten, den Streckenabschnitt zwischen Olpe und Westhofen auf der A 45 für den überregionalen Transitverkehr deutlich zu verteuern, um die weitläufige Umfahrung wirtschaftlich attraktiver zu gestalten?

Die Mautsätze werden aufgrund eines Wegekostengutachtens (kostenlos online unter <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/lkw-maut-wegenkosten-gutachten.pdf>) einheitlich für das gesamte mautpflichtige Streckennetz in Anlage 1 zum Bundesfernstraßenmautgesetz festgelegt.

Eine Differenzierung zwischen überregionalem Transitverkehr sowie regionalen Quell- und Zielverkehren ist im Mautsystem nicht implementiert, weil es im Rahmen der Nutzerfinanzierung ohne Relevanz ist. Die Art des Verkehrs ist kein Tarifparameter. Das Lkw-Mautsystem ist so konzipiert, dass nur solche Daten erfasst und verarbeitet werden, die für die korrekte Mauterhebung und -kontrolle erforderlich sind (Grundsatz der Datensparsamkeit).

14. Welche Entlastung bringt nach Einschätzung der Bundesregierung ein Lkw-Durchfahrtsverbot auf der Bedarfsumleitung für Lüdenscheid?
15. Welche Entlastung bringt nach Einschätzung der Bundesregierung ein Lkw-Durchfahrtsverbot auf der Bedarfsumleitung für die angrenzenden Kommunen entlang der A 45?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Wirksamkeit diskutierter Verbote und deren Auswirkungen auf die Region wird von der konkreten Ausgestaltung der verkehrsrechtlichen Anordnungen abhängig sein. Hierzu finden derzeit Abstimmungen zwischen den zuständigen Straßenverkehrsbehörden statt.

16. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, im Falle einer Klage gegen das Baurecht für den Neubau der Talbrücke Rahmede weiter an dem Zeitplan festzuhalten und für die beschleunigte Realisierung des Baus zu sorgen?

Für den Fall einer Klageerhebung wird insbesondere unter Berücksichtigung des jeweiligen Klageziels über das weitere Vorgehen zu entscheiden sein.

17. Auf welcher rechtlichen Basis begründet die Bundesregierung das Vorgehen, die Vergabe des Neubaus der Rahmedetalbrücke u. a. auch vom Fertigstellungstermin abhängig zu machen?

Gemäß § 16d Absatz 2 EU VOB/A können bei der Ermittlung des besten Preis-Leistungs-Verhältnisses und damit des wirtschaftlichsten Angebots neben dem Preis auch andere Zuschlagskriterien wie etwa die Bauzeit festgelegt werden.

18. Wie können nach Einschätzung der Bundesregierung Potenziale aus dem LNG-Beschleunigungsgesetz (LNGG; LNG = Liquefied Natural Gas) auf das Vergabeverfahren bei der Sanierung von Brücken übertragen werden, und welche Maßnahmen lassen sich daraus ableiten?

Das Gesetz zur Beschleunigung des Einsatzes verflüssigten Erdgases (LNGG) wurde zur Abwendung bzw. Bewältigung einer akuten Gaskrise im Zuge des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine geschaffen. Die im LNGG enthaltenen vergaberechtlichen Verfahrenserleichterungen für Vorhaben zum Import von LNG (LNG-Importterminals und LNG-Anbindungsleitungen) sind Sonderregelungen aufgrund der äußersten Dringlichkeit der LNG-Vorhaben und der Gefährdung überragender öffentlicher Interessen bei einer Gasmangellage. Eine Übertragung der Inhalte auf andere Bereiche ist nicht ohne weiteres möglich.

19. Wie bewertet die Bundesregierung das Einsparpotenzial durch ein beschleunigtes Vergabeverfahren nach dem Vorbild des LNGG im Vergleich zur aktuell möglichen Vergabebeschleunigung bei Infrastrukturbauwerken durch Fristverkürzung?

Das LNGG stellt u. a. die besondere Dringlichkeit der erforderlichen Maßnahmen fest und ermöglicht damit die Ausnutzung der im Vergaberecht bereits vorgesehenen Beschleunigungspotenziale und Fristverkürzungen. Diese und weitere Beschleunigungspotenziale wurden ausgeschöpft, um die akute Gaskrise in den Wintern 2022/23 und 2023/24 abzuwenden bzw. zu bewältigen. Das Einsparpotential ist grundsätzlich mit den im Vergaberecht für besonders dringliche, wirtschaftlich oder technisch erforderliche Fälle vorgesehenen Möglichkeiten vergleichbar.

20. Beabsichtigt die Bundesregierung, Unternehmen und Betriebe, die durch die Sperrung der Rahmedetalbrücke und das daraus entstandene Verkehrschaos in wirtschaftliche Engpässe geraten sind, über die Programme des Landes Nordrhein-Westfalen hinaus finanziell zu unterstützen, und wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?
21. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die Situation der Pflegedienste in Lüdenscheid und anliegenden Kommunen kurzfristig zu stabilisieren?

Die Fragen 20 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Ziel ist es, die Talbrücke Rahmede schnellstmöglich durch einen Neubau zu ersetzen und die Durchgängigkeit der Sauerlandlinie zügig wiederherzustellen.

Um Einschränkungen und Belastungen der Wirtschaft und Bevölkerung infolge der Sperrung der Talbrücke Rahmede zu minimieren, stehen betroffenen Unternehmen der Region verschiedene Förderprogramme und Finanzierungsinstrumente zur Verfügung (Darlehen, Bürgschaften, Beteiligungen, Zinsvorteile, Förderkredite und Zuschüsse).

22. Welche Projekte aus dem von der Region Südwestfalen erarbeiteten und der Bundesregierung zugeleiteten Standortsicherungskonzept „Südwestfalen startet durch“ hat die Bundesregierung bereits geprüft, und bei welchen Projekten plant die Bundesregierung welche Umsetzung (bitte einzeln aufschlüsseln)?

Um die Region für die Zukunft zu stärken, verfolgt die Bundesregierung in Südwestfalen zahlreiche Verkehrsprojekte, die Vorschläge aus dem Standortsicherungskonzept „Südwestfalen startet durch“ aufgreifen. Im besonderen Fokus stehen dabei

- der 6-streifige Ausbau der A 45 vom Gambacher Kreuz bis zum Autobahnkreuz Hagen mit dem vorgezogene Ersatzneubau von schadhafte und nicht leistungsfähigen Brücken als besonderem Schwerpunkt,
- der Ausbau der B 508 und der Neubau von Ortsumfahrungen im Zuge der B 508 bzw. B 62,
- die Schienenausbaustrecke Hagen – Siegen – Hanau (Ruhr-Sieg-Strecke und Dillstrecke) sowie
- die Herstellung der durchgängigen Zweigleisigkeit der Siegstrecke (ABS Köln – Siegen).

Zur Stärkung des ÖPNV unterstützt der Bund die Länder und Kommunen mit umfangreichen finanziellen Mitteln. Insbesondere mit der Einführung des Deutschlandtickets wird eine weitere Attraktivitätssteigerung des ÖPNV erwartet. Zudem steht Ländern und Kommunen ein breites Förder-, Informations- und Vernetzungsangebot zur Verfügung. Die Palette reicht von Modellprojekten im ÖPNV und dem Sonderprogramm Stadt und Land für den Radverkehr über die Elektromobilität und regionale Wasserstoffprojekte bis hin zum Breitband- und Mobilfunkausbau sowie zum autonomen und vernetzten Fahren.

23. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um die großräumige, bundesländerübergreifende Umleitung von Lkws und Personenkraftwagen (Pkws) in den Navigationssystem-Plattformen und Google-Maps zu verankern?

Die Sperrung der Talbrücke Rahmede ist in den Navigationssystemen hinterlegt. Darüber hinaus hat die Autobahn GmbH des Bundes über die weiträumigen Umleitungsempfehlungen breit informiert und steht dazu auch mit Navigationsgeräteherstellern in Kontakt.

