

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0703/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 02.06.2023
		Verfasser/in: FB 61
Resolution "A544: Jetzt Alternativen ermöglichen!" hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 16.05.2023		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
07.06.2023	Rat der Stadt Aachen	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Sibylle Keupen

Oberbürgermeisterin

Erläuterungen:

Mit Schreiben vom 16.05.2023 hat die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Aachen beantragt, die Resolution "A 544: Jetzt Alternativen ermöglichen" (vgl. Anlage 1) zu beschließen. Die Fachverwaltung hat hierzu die Stellungnahme der Autobahn GmbH als verantwortlicher Straßenbaulastträgerin der A 544 sowie der Haarbachtalbrücke eingeholt und berichtet darüber hinaus wie folgt:

Die in der Resolution genannten alternativen Planungsüberlegungen – wie etwa die Ausführung einer parallelen Dammlösung oder die Herstellung einer Behelfsbrücke –, die jeweils die Vollsperrung der A 544 während der Bauzeit verhindern könnten, sind der Stadtverwaltung bekannt. Die Stadt Aachen hat sich in den vergangenen Wochen und Monaten gemeinsam mit der Städteregion Aachen bei den Ministerien und Behörden des Bundes und explizit bei Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing mit Nachdruck dafür eingesetzt, dass der Prüfung dieser Planungsüberlegungen durch die Autobahn GmbH nachgegangen wird.

Stellungnahme der Autobahn GmbH

Aus der aus Anlass des Resolutionsantrags bei der Autobahn GmbH aktuell eingeholten Stellungnahme geht zum Thema Behelfsumfahrung das Folgende hervor:

"Alternativ wurde eine Ausführung mittels eines parallelen Dammes oder einer kleineren Ersatzbrücke von unten, also direkt vom Haarbachtal aus vorgeschlagen. In der Prüfung mit dem von uns beauftragten Ingenieurbüro ist die Autobahn GmbH dabei zu folgenden Ergebnissen gekommen:

*Die **Dammlösung** ergibt trotz der Anwendung einer maximalen Längsneigung von 6% mit den im Alternativvorschlag nicht betrachteten, erforderlichen Ausrundungen eine Dammhöhe von 10m bis 14m über Grund. Aufgrund der entstehenden Dammbreite würde dies einen Ersatzneubau deutlich behindern. Selbst wenn die benannten Maße unter Herabsetzung der Sicherheitsvorschriften weiter unterschritten werden sollten, hätte dieses im Ergebnis eine Neuprojektierung und Planung mit einem zeitlich aufwändigen Prozess inkl. Vorlage, Prüfung, Genehmigung, Ausschreibung und Bauvorbereitung zur Folge. Auch wenn in diesem Fall unter optimalen Bedingungen Anfang 2024 mit der Realisierung begonnen werden würde, müsste dieses zeitgleich mit dem eigentlichen Ersatzneubau der Haarbachtalbrücke erfolgen. Zudem würde die Dammlösung eine hohe Belastung von zusätzlich Lkw-Ladungen jeweils für Aufbau sowie auch für den Rückbau Sand durch das Landschaftsschutzgebiet Haarbachtal bedeuten. Bei Lkw-Ladungen von 10 m³ würde dies jeweils 10.000 Ladungen bedeuten. Die Anzahl der Lkw-Ladungen kann noch durch eine detailliertere Ausführungsplanung reduziert werden. Es muss aber auch bei größeren Ladungen immer noch mit einer zusätzlichen Belastung im hohen 4stelligen Bereich gerechnet werden. Dies wäre aus Umweltschutzgründen in hohem Maße bedenklich. Auch würde der notwendige Hochwasserschutz im Haarbachtal durch Aufschüttung eines hohen Dammes gefährdet. Wie bedeutsam ein wirkungsvoller Hochwasserschutz ist, haben die Erfahrungen im Haarbachtal und der angrenzenden Bebauung im Juli 2021 gezeigt.*

*Auch bei der Herstellung einer **kleineren Behelfsbrücke** müssten Hilfswiderlager und Hilfsstützen in ähnlicher Höhe und Gradientenführung hergestellt werden. Der hierfür benötigte Gerätebestand steht im bundeseigenem Lager leider nicht zur Verfügung. Zudem würden sich, wie in der Präsentation gezeigt, unerwünschte Knicke bilden, bei denen die Sicherheit aufgrund von Verkehrsanforderungen und der statischen Belastungen einer solchen Behelfsbrücke entgegenstünden. Somit müssten Sonderbauteile berechnet, geprüft und gefertigt werden. Dafür bedürfte es eines deutlichen zeitlichen Vorlaufs. Für eine qualitätsgesicherte Planung, die Fertigung der Stahlkonstruktionen sowie für die Gründungsarbeiten und die Anschlüsse an die Fahrbahn (vorausgesetzt die Fertigungskapazitäten wären vorhanden) wäre ohne Verzögerungen aus gesammelter Erfahrung ein Zeitbedarf von mindestens 18 Monaten anzusetzen, bis die temporäre Brücke fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben werden könnte. In diese Zeitplanung sind noch keine genehmigungsrelevanten Vorgänge eingerechnet, sodass auch hier der zeitliche Aspekt der nahenden Vollsperrung der Haarbachtalbrücke entgegensteht."*

Die vollständige Stellungnahme liegt in Anlage 2 bei.

Genehmigungsrahmen

Zuständig für alle genehmigungsrechtlichen Fragestellungen ist bündelnd das Fernstraßen-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde. Bei der Stadt Aachen sind die Zuständigkeiten zahlreicher Unterer Behörden angesiedelt (z.B. Naturschutz, Bodenschutz, Umweltschutz, Wasserschutz incl. Hochwasserschutz, etc.), die im Rahmen der genehmigungsrechtlichen Prüfung von Baumaßnahmen an Autobahnen für ihren jeweiligen Belang beteiligt werden. Die Stadt selbst ist jedoch nicht die Genehmigungsbehörde.

Für umfassende Baumaßnahmen an Autobahnen, die nicht in den Straßenunterhalt fallen, ist in der Regel eine Planfeststellung oder Plangenehmigung erforderlich.

Die Autobahn GmbH hat im Dezember 2022 für den Ersatzneubau der Haarbachtalbrücke entsprechend der dafür in den vergangenen Jahren erarbeiteten und mit den Unteren Behörden abgestimmten Planung beim Fernstraßen-Bundesamt einen Antrag auf Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung gemäß § 74 Abs. 7 VwVfG (Verfahrensverwaltungsgesetz) gestellt. Das Fernstraßen-Bundesamt hat die Antragsunterlagen geprüft und im Mai 2023 im Ergebnis festgestellt, dass – bezogen auf die im Dezember 2022 eingereichte Planung – auf ein förmliches Verfahren verzichtet werden kann.

Ein möglicherweise umfassend geänderter Planungsvorschlag bedarf der erneuten Antragstellung durch die Autobahn GmbH und Prüfung durch das Fernstraßen-Bundesamt.

Zu alternativen Planungsüberlegungen – wie etwa der Ausführung einer parallelen Dammlösung oder der Herstellung einer Behelfsbrücke, die jeweils die Vollsperrung der A 544 während der Bauzeit verhindern könnten, – hat sich die Autobahn GmbH in Skizzen an die Stadt Aachen gewandt und eine Ersteinschätzung der betroffenen Unteren Behörden eingeholt.

Grundsätzlich bestehen gegen diese alternativen Überlegungen aus der Perspektive des Artenschutzes | Naturschutzes | Bodenschutzes | Wasserschutzes | etc. keine "Veto-Bedenken". Allerdings – und das ist zwingend zu beachten – wäre jeder Eingriff in die vorgenannten Schutzgüter (wie auch bei der jetzt durch das Fernstraßen-Bundesamt freigegebenen Planung) mit Auflagen zur Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung bzw. Kompensation der Baumaßnahme verbunden.

Der zeitliche und finanzielle Aufwand einer erneuten Inangriffnahme der Planung ist durch die Autobahn GmbH als Straßenbaulastträgerin zu beurteilen.

Anlage/n:

- Resolutionsantrag der CDU-Fraktion vom 16.05.2023
- Stellungnahme der Autobahn GmbH des Bundes vom 17.05.2023