

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> 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
<b>Resolution "A544: Jetzt Alternativen ermöglichen!" hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 16.05.2023</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
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 Abrundungen 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 m<sup>3</sup> 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

**CDU**FRAKTION IM RAT  
DER STADT AACHEN

CDU-Fraktion im Rat der Stadt – 52058 Aachen

An die  
Oberbürgermeisterin der Stadt Aachen  
Frau Sibylle Keupen  
Rathaus  
52058 Aachen

Eingang bei FB01

16. Mai 2023

Geschäftsstelle:  
Verwaltungsgebäude Katschhof  
Johannes-Paul-II.-Straße 1  
52062 Aachen  
Raum 111

Telefon 0241 / 432 7211  
Fax 0241 / 432 7222  
cdu.fraktion@mail.aachen.de  
www.cdu-fraktion-aachen.de

CDU 23.026

Aachen, den 16.05.2023

**RESOLUTION****A544: Jetzt Alternativen ermöglichen!**

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Aachen beantragt im Rat der Stadt Aachen folgende Resolution zu beschließen:

Der Rat der Stadt Aachen appelliert an den Bundesverkehrsminister, Herrn Dr. Volker Wissing MdB, der bundeseigenen Autobahn GmbH die notwendigen Freiheiten einzuräumen, auch umfangreichere, entlastende Lösungen zugunsten der gesamten Aachener Region, wie zum Beispiel die zuletzt vorgeschlagene Behelfsumfahrung, zu ermöglichen und so die mit der Gründung der Autobahn GmbH gewünschte Flexibilität und Agilität auch Realität werden zu lassen. Die Stadt Aachen wird alle möglichen Ressourcen zum Einsatz bringen und alles ihr Mögliche unternehmen, um eine kurzfristige Klärung zu beschleunigen.

**Begründung**

Die A544 ist eine Hauptschlagader unserer regionalen Wirtschaft. Die angekündigte Vollsperrung führt zu einem „Verkehrsinfarkt“ und in der Folge davon zu einem massiven Schaden für die Aachener Wirtschaft.

Die unklare Lage unter der Androhung der Vollsperrung hat bereits jetzt massive Auswirkungen auf die Aachener Unternehmen und Handwerksbetriebe. So berichtet die Handwerkskammer, dass bereits jetzt einpendelnde Mitarbeitende abgeworben werden. Diese Abwanderungen verschärfen den bereits jetzt bestehenden Fachkräftemangel zusätzlich und gefährden die Wirtschaftsfähigkeit der gesamten Aachener Region.

Auch für die anliegenden Unternehmen ist die Lage kritisch. Da die Erreichbarkeit nicht sichergestellt ist, wissen die Firmen nicht, ob sie Aufträge in dieser Zeit überhaupt durchführen können. Auch die Anmietung von dann notwendigen Lagerflächen außerhalb des betroffenen Bereichs belastet die Unternehmen zusätzlich.

Die besonders betroffenen Unternehmen und Betriebe haben sich zum sogenannten Club544 zusammengeschlossen und gemeinsam mit Spezialisten der Exzellenzuniversität RWTH Aachen alternative Lösungen entwickelt, die die Auswirkungen auf den Aachener Wirtschaftsraum verringern könnten. Herausgekommen sind verschiedene Ideen, die innerhalb des bestehenden Genehmigungsrahmens durchgeführt werden könnten und so nicht zu Verzögerungen aufgrund langwieriger rechtlicher Verfahren führen.

Dafür ist es aber erforderlich, dass Autobahn GmbH und Club544 Hand in Hand arbeiten können und die Expertise, Kreativität und Erfahrung auf beiden Seiten in vollem Umfang genutzt werden können. Der Autobahn GmbH hier die Freiheiten zu geben, im gemeinsamen Wirken mit den lokalen Akteuren entlastende Lösungen zu entwickeln, zu planen und umzusetzen würde im Besten Sinne der Gründungsidee der Autobahn GmbH entsprechen, flexibel und agil in einem komplexen Markt zu agieren, Planungen zu beschleunigen und wirtschaftlich zu gestalten.

Insbesondere für die Wirtschaftlichkeit muss nicht zuletzt auch die Folge einer Maßnahme betrachtet werden – hier ein prognostizierter wirtschaftlicher Schaden von mehr als 500 Millionen Euro für die gesamte Aachener Region.

Daher richten wir unseren Appell direkt an Sie, Herr Dr. Wissing: Nutzen Sie jetzt Ihre Entscheidungsspielräume als Bundesverkehrsminister und unterstützen Sie die Initiative der Wirtschaft. Ermöglichen Sie mehr Flexibilität und Agilität bei der Autobahn GmbH. Wir werden auf kommunaler Seite alles uns mögliche unternehmen, Sie mit unserer Kreativität und Expertise als Wissenschaftsstadt, mit unserer vielfältigen und flexiblen lokalen Wirtschaft und mit unseren Möglichkeiten als kommunale Genehmigungsbehörde zu unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen



Iris Lürken  
Fraktionsvorsitzende



Annika Fohn MdL  
stellv. Fraktionsvorsitzende



Daniel Hecker  
stellv. Fraktionsvorsitzender

## Ersatzneubau der Haarbachtalbrücke – Vollsperrung der A 544

### Stellungnahme der Autobahn GmbH des Bundes vom 17.05.2023

Das Projekt „Ersatzneubau Haarbachtalbrücke“ wird seitens der Autobahn GmbH des Bundes auf einer sehr breiten Ebene transparent kommuniziert.

So ist auch die Einbindung der Stadt Aachen im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Verwaltungsrunde mit verschiedenen Arbeitsgruppen und Informationen in den entsprechenden Ausschüssen sichergestellt, zu denen alle Betroffenen ihren Beitrag leisten können. In der dort etablierten Arbeitsgruppe „Kommunikation“ sind neben der Autobahn GmbH des Bundes und der Stadt Aachen, die Städteregion, die Stadt Würselen, die örtliche IHK und die Handwerkskammer, die Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (ASEAG), StraßenNRW und die Polizei vertreten. In dem Gremium werden die kommunikativen Inhalte der weiteren Vorgehensweise abgestimmt. Im Rahmen dieser Diskussion hat man sich darauf geeinigt, einen Verkehrsgutachter zu beauftragen, um die Verkehrsauswirkungen auf den Ausweichrouten festzustellen. Dieser hat das aktuelle Verkehrsmodell der Stadt Aachen inkl. der Städteregion zugrunde gelegt und wird in Kürze die Untersuchung abschließen.

Auf Basis dieser validen Grundlage wird sichergestellt, dass der Verkehr auf den Ausweichrouten entsprechend optimiert werden kann. Es werden fünf Anschlussstellen (AS) untersucht (A4 Aachen-Zentrum und -Laurensberg sowie auf der A44 Broichweiden, Aachen-Brand und -Lichtenbusch). Weiterhin soll die AS Würselen auf der A544 auch offen gehalten werden. Demnach stehen dem Verkehrsteilnehmer bis zu sechs Anschlussstellen als Ausweichrouten zur Verfügung. Diese werden im Zuge des Verkehrsgutachtens berücksichtigt werden, um die Einschränkungen und die Reisezeitverluste zu minimieren. Auch wurden ca. 20 neuralgische Knotenpunkte innerhalb der Stadt ausgemacht, die im weiteren Zuge mittels kleinerer baulicher Maßnahmen und Signalprogrammanpassungen optimiert werden. Weiterhin soll nach vollzogener Vollsperrung ein Monitoring erfolgen, um weitere Knoten zu optimieren. Die Erreichbarkeit ist damit für jeden Verkehrsteilnehmer inkl. Notdienste jederzeit gewährleistet.

Alternativ wurde eine Ausführung mittels eines parallelen Damms 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 Abrundungen 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 m<sup>3</sup> 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 Damms 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.