



## Redigiertes Wortprotokoll der 36. Sitzung

### Verkehrsausschuss

Berlin, den 15. März 2023, 11:00 Uhr  
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1  
Paul-Löbe-Haus, E 600

Vorsitz: Udo Schiefner, MdB

## Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

### Einziges Tagesordnungspunkt Seite 4

Gesetzentwurf der Fraktion der CDU/CSU

#### **Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren an Brücken auf Bundesfernstraßen**

**BT-Drucksache 20/4665**

**Federführend:**  
Verkehrsausschuss

**Mitberatend:**  
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit  
und Verbraucherschutz

**Berichterstatter:**  
Abg. Stefan Gelbhaar [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

### Anlage Seite 28

Stellungnahmen der Sachverständigen

**Mitglieder des Ausschusses**

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
SPD	Berghahn, Jürgen Cademartori Dujisin, Isabel Kröber, Martin Martin, Dorothee Plobner, Jan Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Schreider, Christian Stein, Mathias Troff-Schaffarzyk, Anja	Arlt, Johannes Hakverdi, Metin Hostert, Jasmina Mansoori, Kaweh Müller (Chemnitz), Detlef Rhie, Ye-One Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils Stüwe, Ruppert
CDU/CSU	BareiB, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn	Bernstein, Melanie Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Obner, Florian Schnieder, Patrick Tebroke, Dr. Hermann-Josef Uhl, Markus
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Menge, Susanne Michaelsen, Swantje Henrike Slawik, Nyke	Benner, Lukas Eckert, Leon Janecek, Dieter Liebert, Anja Nestle, Dr. Ingrid
FDP	Abel, Valentin Lenders, Jürgen Reuther, Bernd Sauter, Christian	Funke-Kaiser, Maximilian Herbst, Torsten Konrad, Carina Kruse, Michael
AfD	Bochmann, René Brandes, Dirk Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Ehrhorn, Thomas Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Moncsek, Mike
DIE LINKE.	Lutze, Thomas Riexinger, Bernd	Gürpinar, Ates Latendorf, Ina



## Liste der Sachverständigen

### **Stefan Gerwens**

ADAC e. V., Leiter Ressort Verkehr  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)*

### **Stephan Krenz**

Autobahn GmbH des Bundes, Vorsitzender der Geschäftsführung  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)*

### **Tim-Oliver Müller**

Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V. (HDB), Hauptgeschäftsführer  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der FDP)*

### **Dipl.-Ing. Christoph F. J. Schröder**

Bundesingenieurkammer e. V. (BIngK), Vorstandsmitglied  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)*

### **Ralf Stoffels**

Vizepräsident der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK), Präsident der IHK  
NRW und der Südwestfälischen IHK zu Hagen  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)*

### **Dr. Cornelia Ziehm**

Rechtsanwältin, Berlin  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)*



### **Einzigiger Tagesordnungspunkt**

Gesetzentwurf der Fraktion der CDU/CSU

### **Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren an Brücken auf Bundesfernstraßen**

#### **BT-Drucksache 20/4665**

**Vorsitzender:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zur 36. Sitzung des Verkehrsausschusses - der öffentlichen Anhörung zu dem Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren an Brücken auf Bundesfernstraßen, Bundestagsdrucksache 20/4665.

Zu unserer Anhörung darf ich nun besonders herzlich die Sachverständigen begrüßen: Herrn Stefan Gerwens vom ADAC, dort Leiter des Ressorts Verkehr. Herr Gerwens ist uns per Videokonferenz zugeschaltet. Hier im Saal begrüße ich dann Herrn Stephan Krenz, Vorsitzender der Geschäftsführung der Autobahn GmbH des Bundes, Herrn Tim-Oliver Müller, Hauptgeschäftsführer des Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie, Herrn Christoph Schröder, Vorstandsmitglied bei der Bundesingenieurkammer, Herrn Ralf Stoffels, Vizepräsident der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK), Präsident der IHK NRW und Präsident der Südwestfälischen IHK zu Hagen und Frau Dr. Cornelia Ziehm, Rechtsanwältin aus Berlin. Herzlich willkommen! Ich möchte den Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken! Diese wurden als Ausschussdrucksache 20(15)142 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar.

Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen: Wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen geben soll. Die Anhörung gliedert sich in zwei Frage- und Antwortrunden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder bis zu zwei Sachverständige befragen. Sofern Sie eine bzw. einen Sachverständigen befragen, hat diese Person acht Minuten Antwortzeit. Befragen Sie zwei Sachverständige, erhält jede bzw. jeder Sachverständige vier Minuten Antwortzeit. Wie viele Fragen und ggf. Unterfragen Sie stellen, ist dabei unerheblich. Die Fragesteller bitte ich, sich auf eine

Redezeit von drei Minuten zu beschränken. Nach der Fragerunde schließt sich die Antwortrunde der Sachverständigen an. Ich bitte die Sachverständigen, sich die an sie gerichteten Fragen zu notieren und diese in der Antwortrunde en bloc zu beantworten. Ich werde Sie dann auch noch einmal gesondert ansprechen und zur Beantwortung der Fragen auffordern. Wie bereits gesagt, Ihre Antwortzeit ist limitiert – und zwar auf acht bzw. vier Minuten pro Fragenkomplex, der von einem Ausschussmitglied an Sie gerichtet wurde. Bei mehreren Fragenkomplexen, die an Sie gerichtet werden, addieren sich die Zeiten entsprechend. Die Ihnen zustehende Gesamtredzeit sage ich Ihnen vor Ihrem Redebeitrag auch nochmal an. Die verbleibende Redezeit wird zu Ihrer Information hier im Saal unten auf dem Monitor angezeigt. Die per Videokonferenz zugeschalteten Sachverständigen sehen die verbleibende Redezeit während ihres Beitrages dann in der Kachel, in der Sie jetzt den Sitzungssaal sehen. Bei einer etwaigen Überschreitung der Redezeit erlaube ich mir, Ihnen dann auch einen kurzen Hinweis zu geben. Gestatten Sie mir noch einen technischen Hinweis an diejenigen Gäste, die der Anhörung per Videokonferenz als Zuhörende folgen: Ihr Mikrofon wurde auf stumm gestellt. Ich bitte Sie, dies auch so zu belassen. Bei etwaigen Störungen der Sitzung durch Zwischenrufe oder Ähnlichem erlaube ich mir, die entsprechende Person von der Sitzung auszuschließen. Wir haben, wie gesagt, einen Zeitrahmen bis maximal 13.00 Uhr. Wie üblich wird das Ausschusssekretariat von der Anhörung ein Wortprotokoll erstellen, das allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird. Soweit zu den Formalien. Und nun steigen wir in die erste Fragerunde ein. Die beginnt mit der Fraktion der SPD. Herr Abg. Berghahn, Sie haben das Wort!

Abg. **Jürgen Berghahn** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Zunächst einmal möchte ich mich im Namen der SPD ganz herzlich bei den Sachverständigen für Ihre Stellungnahmen bedanken und dass Sie heute hier sind, um Position zu beziehen. Ich glaube, bei dem Thema „Planungsbeschleunigung“ sind wir uns alle hier im Raum einig, dass das etwas ist, was uns in der Vergangenheit in Deutschland massiv gefehlt hat. Wir stehen sicherlich vor dem Problem, dass es manchmal den Anschein erweckt, dass Projekte eher verhindert werden, als dass sie vorangebracht



werden. Von daher eint uns, dass wir beim Thema „Planungsbeschleunigung“ deutlich die Zeiten reduzieren wollen.

Ich würde zwei Sachverständige ansprechen und um Stellungnahme bitten, von daher auch zwei Fragen. Die eine geht an die Bundesingenieurstkammer. Es wird ja oftmals von dem Vorteil durch BIM gesprochen, also die elektronischen und digitalen Dinge. Können Sie vielleicht etwas dazu sagen, wie die tatsächlichen Vorteile sind? Wo liegen da die Potentiale? In welcher Größenordnung könnte da noch mehr erfolgen?

Die zweite Frage geht an die Autobahn GmbH. Oftmals wird ja bei Ausschreibungen ein Einspruch eingelegt und diese Einsprüche führen dann dazu, dass es zu einer zeitlichen Verzögerung kommt. Einsprüche sind eigentlich nicht selten. Ich habe das hier jetzt in einem Verfahren gesehen mit der Rahmedetalbrücke, da ist es glücklicherweise nicht zu einer Verzögerung gekommen. Aber es gibt auch andere Verfahren. In Frankfurt haben wir das erlebt, als es da um den Ausbau ging. Und ähnlich war es natürlich in Leverkusen an der Autobahnbrücke. Von daher an die Autobahn GmbH: Welche Möglichkeiten haben wir da, die Beanstandungen bei den Ausschreibungen zu verringern oder vielleicht sogar auch im Vorfeld auszuschalten? Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Dankeschön! Dann hat jetzt Kollege Müller das Wort für die CDU/CSU-Fraktion.

Abg. **Florian Müller** (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, vielen Dank! Auch von mir einen ganz herzlichen Dank an die Sachverständigen, dass Sie heute da sind und in weiten Teilen auch Ihre Stellungnahmen vorab erarbeitet und eingereicht haben. Denn es geht hier ja – das hat der Vertreter der SPD, finde ich, zu Recht beschrieben – um ein sehr dingliches Problem. Die Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung, der wir uns dringend widmen müssen. Wir sehen das exemplarisch an der Rahmedetalbrücke in Lüdenscheid, wo die Sperrung der Autobahn zu massiven Auswirkungen in der Region führt, sie dazu führt, dass Anwohner seit Monaten nicht mehr richtig schlafen können, dass am Ende Hilfeleistungen durch Pflegedienste und dergleichen bedroht sind und auch dazu, dass die Wirtschaft, die eigentlich dort eine Spitzenplatzierung in Nordrhein-Westfalen und in Deutschland hat, massive

Wettbewerbsnachteile erleidet. Aber es soll heute – und das ist ganz wichtig – nicht nur um Lüdenscheid gehen. Lüdenscheid ist ja am Ende eine „Blaupause“ für uns hier als Ausschuss und als Parlament insgesamt, aus der wir lernen müssen, dass in besonders dringlichen Fällen Planungs- und Genehmigungsverfahren massiv beschleunigt werden, damit diese Auswirkungen, die wir jetzt in Lüdenscheid spüren, nicht noch in anderen Orten auftreten.

Deswegen habe ich zwei Fragen, zunächst an Herrn Stoffels von der DIHK, der ja auch zeitgleich Präsident der örtlichen SIHK Hagen ist. Herr Stoffels, können Sie die konkreten Auswirkungen der Sperrung auf die Region und auf die heimische Wirtschaft beschreiben? Und vielleicht auch eine persönliche Wahrnehmung: Wie bewerten Sie die Bemühungen der Bundesregierung zur Beschleunigung des Brückenneubaus?

Und an den ADAC, an Herrn Gerwens: Wie bewerten Sie den konkreten Anwendungsbereich unseres vorliegenden Gesetzentwurfes auf Brücken? Und mit welcher Dringlichkeit würden Sie diese Maßnahmen versehen, die der Modernisierung, der Sanierung und der Instandhaltung dienen? Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Dankeschön! Für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat Kollege Gelbhaar das Wort.

Abg. **Stefan Gelbhaar** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! In der Tat ist es richtig, dass wir beim Thema „Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung“ immer wieder auch hier im Ausschuss miteinander ins Gespräch kommen. Allein die Union oder die Große Koalition in der letzten Legislaturperiode hat vier Planungs- und Genehmigungsbeschleunigungsgesetze vorgelegt. Jetzt wird ein fünfter Gesetzentwurf vorgelegt. Das lässt immer so ein bisschen die Vermutung im Raum stehen, dass die vier Gesetzesvorhaben davor nicht so wirksam waren. Warum braucht es dann ein fünftes? Das werden wir heute hier ein bisschen erörtern. Zum zweiten sei vielleicht als Vorbemerkung vorausgeschickt: Gerade wenn es um Rahmedetal geht, glaube ich, dass gerade auch Minister Wissing nicht nur einen gesetzlichen Ansatz verfolgt, was Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung angeht, sondern dort zum Beispiel mit Building In-



formation Modeling, das heißt, mit Digitalisierung, durchaus noch andere Module existieren, schneller zu werden – als immer zu behaupten, dass die Umwelt-, die Naturschutz- und die Klimaschutzvorgaben jetzt quasi das sind, was man schleifen muss, damit man schneller wird. Das ist die spannende Frage, die im Raum steht. Und mit dieser Vorbemerkung dann zum Gesetzentwurf. Vielleicht noch eine Anmerkung, bevor ich dann zu meinen Fragen komme. Über dem Gesetzentwurf steht „Brückensanierung“ und im Gesetzentwurf steht dann alles. Es ist schon ein bisschen interessant, dass, wenn es die Sachverständigen uns nicht erklären können, wie die Union auf die Idee kommt, etwas darüber zu schreiben, was dann darin gar nicht so stattfindet bzw. wo da ganz andere Sachen stattfinden. Und dann immer über Lüdenscheid zu reden, wenn es doch eigentlich in diesem Gesetzentwurf gar nicht um Lüdenscheid geht, das finde ich immer wieder befremdlich, gerade wenn das jetzt auch einleitend wieder gebracht wurde. Dieser Gesetzentwurf wird an der Lüdenscheid-Thematik nichts, aber auch gar nichts ändern.

Jetzt zu meinen Fragen: Im Gesetzentwurf wird ja sehr viel über die Umweltverträglichkeitsprüfung gesagt. Deswegen möchte ich die Rechtsanwältin Frau Dr. Cornelia Ziehm fragen, wie denn – und da gehe ich jetzt wieder auf den Titel des Gesetzentwurfes – in Sachen Brückensanierung die Umweltverträglichkeitsprüfung, wie gerade da die Rahmenbedingungen im Gesetz sind. Muss man an der UVP etwas ändern, damit das schneller wird oder wie ist das mit dem aktuellen Rechtskorpus möglich? Zweite Frage in diesem Kontext: Wenn man die Umweltverträglichkeitsprüfung anfasst, welche Grenzen gibt uns denn da das Unionsrecht, also das EU-Recht, vor? Und sind die mit diesem Gesetzentwurf gewahrt oder gibt es dann ein Problem? Und vielleicht noch eine weitere Frage: Auch das Bundesnaturschutzgesetz wird ja im Gesetzentwurf adressiert, auch dort wird gesagt: „Da kann man mit seinen Standards ein bisschen tiefer gehen.“ Gibt es dazu eine rechtliche Einschätzung, wo da vielleicht Grenzen sind?

**Vorsitzender:** Dankeschön! Dann hat für die AfD der Kollege Dr. Spaniel das Wort.

Abg. **Dr. Dirk Spaniel** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Von mir auch herzlichen Dank an

die Sachverständigen für Ihre Stellungnahmen und für Ihr Erscheinen im Ausschuss. Es gibt ja sehr umfassende Stellungnahmen, aber trotzdem haben wir natürlich noch einige Fragen. Meine Fragen richten sich an Herrn Krenz von der Autobahn GmbH und an Herrn Müller. Sehr geehrter Herr Krenz, sind die Ziele des Brückengipfels, in weniger als zehn Jahren die 4.000 Brücken des Kernnetzes zu verstärken oder zu erneuern, mit der jetzigen Gesetzeslage überhaupt zu realisieren oder bedarf es zwingend einschneidender Änderungen im Planungsrecht, analog beispielsweise, wie sie hier im vorliegenden Gesetzentwurf gefordert sind? Also Kernfrage war: Können wir das überhaupt ohne ähnlich drastische Gesetzentwürfe realisieren?

Die zweite Frage geht an Herrn Müller. Herr Müller, sind Sie der Ansicht, dass eine Verkürzung der Planungszeit von zehn Jahren auf ein bis zwei Jahre einen weiteren Sekundäreffekt für die Attraktivität des Baugewerbes haben wird? Sprich, dass durch die Perspektive, dass nun in wesentlich kürzerer Zeit 1.000 Brücken erneuert werden können, sich auch die Anzahl der Baufirmen, die sich für diese Projekte interessieren und sie umsetzen wollen, deutlich erhöht und dass dadurch vielleicht sogar die Sanierungsdauer zusätzlich verkürzt werden kann, weil einfach erhöhte Kapazitäten, erhöhtes Interesse, vorgehalten werden? Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Dankeschön! Für die FDP hat Kollege Reuther das Wort.

Abg. **Bernd Reuther** (FDP): Herr Vorsitzender, vielen Dank! Vielen Dank auch für die Stellungnahmen, die hier eingegangen sind. Ich möchte auch noch mal für die FDP-Fraktion betonen, wie wichtig und vordringlich uns dieses gesamte Thema „Planungsbeschleunigung“ ist, für uns auch verkehrsträgerübergreifend. Im Gesetzentwurf der Union wird jetzt auf die Straße abgezielt, aber genauso wichtig ist es für uns auch beim Thema „Schiene“ oder auch beim Thema „Wasserstraßen“. Das will ich an dieser Stelle auch noch mal betonen. Auch die Schleusensanierungen sind vordringlich für eine funktionierende Volkswirtschaft und für viele Unternehmen, gerade in Nordrhein-Westfalen, wo ich auch herkomme.

Ich habe jeweils eine Frage an Herrn Müller und



eine Frage an Herrn Krenz. An Herrn Müller die Frage: Welche Maßnahmen können aus Sicht der Bauindustrie auch ohne Gesetzesänderung im Sinne einer schnellen Projektabwicklung schon jetzt ab der Ausführungsplanung umgesetzt werden?

Und die zweite Frage, die sich an Herrn Krenz richtet, geht auch ein Stück weit in die Richtung. Wer in der letzten Wahlperiode schon diesem Ausschuss angehört hat, kann sich an die Debatten, die wir geführt haben, – damals noch in Länderverantwortung – zu den Nacht- und Wochenendbaustellen erinnern. Gibt es dort bei der Autobahn GmbH eine Priorisierung gerade bei hochbelasteten Strecken? Ich will ein Beispiel nennen: Zurzeit wird bei mir vor der Haustür das Kreuz Kaiserberg in Duisburg saniert. Das ist auch dringend notwendig. Ich habe da letzts an einem Samstagabend eine halbe Stunde im Stau gestanden und keinerlei Bauaktivitäten festgestellt. Es wäre natürlich schön, gerade an solchen Punkten, dass man dort alle Anstrengungen unternimmt, um durch Nacht- und Wochenendarbeiten schneller voranzukommen. Wie wird dieses Thema seitens der Autobahn GmbH behandelt? Gibt es da Priorisierungen? Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Dankeschön! Dann hat jetzt Kollege Lutze die Möglichkeit, seine Fragen zu stellen.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Auch noch mal von meiner Fraktion aus vielen Dank für die zahlreichen Stellungnahmen zu dem möglicherweise etwas trockenen, aber doch sehr spannenden Thema. Und dass es eine gewisse Notwendigkeit gibt, darüber zu diskutieren, das ist, glaube ich, unstrittig, auch wenn es an vielen Stellen in völlig unterschiedliche Richtungen geht. Zu meiner Frage, die geht an Frau Dr. Cornelia Ziehm. Wir haben hier im Ausschuss schon mehrfach über das Thema „Brückensanierung und Beschleunigung“ gesprochen. Wir bleiben auf jeden Fall als Linksfraktion auch bei unserer Position, dass es kein beschleunigtes Verfahren mit dem Wegfall einer Umweltverträglichkeitsprüfung geben darf, wenn die Kapazität zum Beispiel eines Brückenbauwerkes erweitert wird. Erhalt, Ersatz und Modernisierung sind hierbei in Ordnung, aber der klammheimliche Ausbau dieser Bauwerke natürlich nicht. Verdeckt von der Frage der Verfahrensdauer ist doch die Frage, welche Straßen

brauchen wir denn eigentlich hier von einer gewissen politischen Relevanz her. Nach unserer Auffassung macht es eben keinen Sinn, weiter massiv Autobahnen auszubauen und zum Teil auch neu zu bauen. Wenn ich das aber nicht will, dann brauche ich auch nicht über Verfahrensbeschleunigung zu reden. Die Bitte um Stellungnahme wäre hier noch mal konkret: Sie weiten am Ende Ihrer Stellungnahme ja schon die Perspektive in die Richtung, welche Frage sich beim Straßenbau stellt. Und Sie haben ja auch eine Ausarbeitung über ein Straßenbaumatorium verfasst. Mich interessiert hierbei nicht so sehr die Frage der rechtlichen Zulässigkeit, sondern der rechtlichen Notwendigkeit, die Sie in Ihrer Studie dargelegt haben. Ich würde mich sehr freuen, wenn Sie darauf näher eingehen könnten. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann steigen wir jetzt in alphabetischer Reihenfolge in die Beantwortung der Fragen ein. Wir haben zunächst Herrn Gerwens, der vier Minuten hat.

**Stefan Gerwens** (ADAC): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich gehe auf die Frage von Herrn Müller ein, der zum einen angesprochen hatte, wie die Ausgestaltung des Anwendungsbereiches im Gesetzentwurf anzusehen ist und zum zweiten die Dringlichkeit der Maßnahmen bei Sanierung, Erhaltung und Ersatzbauwerken. Generell hat das Autobahnnetz natürlich einen ganz besonders hohen Stellenwert für die Mobilität in Deutschland. Rund ein Drittel der Fahrleistung wird auf den Autobahnen abgewickelt und weitere 14 Prozent eben auf den Bundesstraßen. Das zeigt einfach die hohe Verkehrsrelevanz des Fernstraßennetzes. Und da haben die Brücken natürlich eine ganz besondere Funktion, weil sie eben Täler und Flüsse überqueren helfen und dort keine guten Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind. Das heißt, wenn Ausweichstrecken genutzt werden müssen, sind damit in der Regel erhebliche Zeitverluste verbunden, aber auch erhebliche Umweltwirkungen, erhöhter Energieverbrauch, zusätzliche CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm- und Luftqualitätsbeeinträchtigungen, auch Verkehrssicherheitsrisiken. Das führt in der Summe dazu, dass eben eine rechtzeitige Erhaltung der Brücken ein ganz wesentlicher Punkt ist. Nun begrüßen wir sehr den Anwendungsbereich dieses Gesetzes, der ja auch in Artikel 1 Paragraph 2 dort ...



– Videokonferenz-Verbindung für 22 Sekunden unterbrochen –

...und im Zweifel gegeben, dass nicht nur aus der heutigen Verkehrssituation – zu den Belastungen eines Ausfalls wird vielleicht später noch ein anderer Sachverständiger sprechen –, sondern eben auch mit Blick auf die Zukunft. Die Verkehrsleistungs-Langfristprognose des Verkehrsministeriums hat deutlich gemacht, dass auch erheblicher Lkw-Verkehr zu erwarten ist. Nun kommt da der Einwand: „Das sei nicht kompatibel mit dem Klimaschutzgesetz.“ Wir gehen davon aus, das Klimaschutzgesetz wird natürlich generell eingehalten. Und selbst wenn die Verkehrsleistungszunahme nicht 54 Prozent wäre, sondern etwas geringer, dann muss man sehen, diese Prognose beläuft sich auf das gesamte deutsche Straßennetz. Das heißt, der Lkw-Fernverkehr findet überwiegend auf den Autobahnen statt. Das heißt also, wir müssten eigentlich auf den Autobahnen noch mit höheren Wachstumsraten rechnen als diesen 54 Prozent. Und wenn man eben sagt, bis dahin verändern sich auch die Strukturen in der Wirtschaft, wird das auch etwas weniger sein, dann ist das immer noch ein erhebliches Wachstum. So gesehen ist eine zukunftsgerechte Erhaltungsstrategie für die Brücken ganz entscheidend. Und viele der großen Brücken – das muss man betonen – fallen eben in den Bereich, dass die Tragfähigkeit nicht langfristig gesichert ist. Laut der Tragfähigkeitsanalyse des Bundes sind 22 Prozent der Großbrücken in der schlechtesten Klassifizierung. Das heißt, es geht hier ganz entscheidend um die Leistungsfähigkeit des Fernstraßennetzes, aber eben vor allem auch um den Wirtschaftsstandort Deutschland und die Leistungsfähigkeit in diesen Bereichen. So gesehen kommt der Erhaltung und der frühzeitigen Sanierung ein großer Stellenwert zu. Und wir finden es sehr dankenswert, dass in Artikel 2 hier auch eine Klassifizierung nach verschiedenen Ersatzbauwerken vorgenommen wurde, die es den Behörden auch einfach erleichtern würde, diese Klassifizierung einzubringen und hier dann auch leichter in Verfahrensausnahmen zu gehen, wie das jetzt hier unter anderem auch beim Thema „Rahmede“ gelaufen ist. Insgesamt sollte man sich aus unserer Sicht auch die UVP-Richtlinie anschauen, ob eben nicht gerade Ersatzbauwerke stärker in den Anhang 2 der Richtlinie gehören, damit einfach

auch eine Erleichterung bei der UVP-Anwendung möglich wäre. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann hat Herr Krenz jetzt maximal zwölf Minuten.

**Stephan Krenz** (Autobahn GmbH): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, auch für die klare Vorgabe, was die Zeit angeht. Meine Damen und Herren, erst einmal vielen Dank für die Einladung zu der heutigen Anhörung. Herr Gerwens vom ADAC hat ja schon gesagt, wie bedeutsam die Brücken für das Autobahnnetz und für die Verkehre in ganz Deutschland sind. Die Sanierung und Modernisierung der Brücken, aber auch das Netz in Gänze aufrecht zu erhalten ist einer der wesentlichen Zukunftsaufgaben in der Republik. Was die Brücken angeht, wissen Sie, dass wir 4.000 Brückenteilbauwerke in den nächsten Jahren modernisieren müssen. Um auch gleich die erste Frage zu beantworten, Dr. Spaniel, ja, wir brauchen neben anderen Themen eine Gesetzesinitiative zur Beschleunigung der Planung und Genehmigung, um diese Zielsetzung auch zu erreichen. Insofern bin ich sehr dankbar, dass dieses Thema heute hier diskutiert wird und weise noch mal auf die Bedeutsamkeit dieser notwendigen Beschleunigung hin. Bevor ich auf die Vergabe komme, Herr Berghahn, möchte ich das Thema „Planung und Genehmigung“ noch mal kurz beleuchten, weil das doch mittlerweile sehr schwergängig ist, um das mal vorsichtig zu sagen. Die Planung – ich fange mal damit an – ist sehr komplex geworden in Deutschland. Und diese wird auch immer komplexer durch zusätzliche Anforderungen, durch zusätzliche Richtlinien. Wir müssen eine Reihe von Themen in einer Planung berücksichtigen. Ich fange an mit dem Artenschutz. Da müssen wir kartographieren, dann müssen wir für jede Art, die wir da finden und die in der Artenschutzrichtlinie steht, eine Strategie entwickeln, was wir mit der Fledermaus, mit der Haselmaus und vielen anderen Tieren machen. Wir haben natürlich Umweltverträglichkeitsprüfungen, wir haben landschaftspflegerische Planungen zu berücksichtigen. Ein immer wichtiger werdendes Thema ist beispielsweise der Gewässerschutz, Wasserrichtlinien. Wir haben Themen wie Lärmschutz. Wir haben jetzt das neue Klimaschutzgesetz und so weiter. Da sind also eine ganze Reihe von Richtlinien und Vorschriften zu bewältigen, wenn wir so eine Planung machen. Das zweite





ist, dass wir dann bei einer Planung die Träger öffentlicher Belange anhören. Das sind dann die Feuerwehren, das nachgeordnete Netz, die Versorgungsleitung, die Stadtwerke und so weiter. Auch aus diesen Themen ergibt sich eine ganze Reihe von Anforderungen an eine Planung. Und das dritte ist, dass wir natürlich noch persönliche Betroffenheiten zu berücksichtigen haben. Das sind Grundstückseigentümer und Unternehmen, die in der Nähe sind, die wir auch planerisch zu berücksichtigen haben. Das Ganze müssen wir hochgradig „mit Einvernehmen“ herstellen. Das heißt, wenn wir bei diesen vielen Themen, dieser Riesencheckliste, wenn wir hier oder da zum Beispiel mit einem Grundstückseigentümer kein Einvernehmen haben, dann bedeutet das eine erhebliche Verzögerung in der Planung dieses Projektes. Und das macht die Komplexität aus und führt halt zu sehr langen Planungszyklen. Viele dieser Vorschriften, Herr Gelbhaar, Sie haben es ja vorhin angedeutet, sind nicht Bundesrecht, sondern viele sind Europarecht. Die Frage ist, wie wir das in Deutschland anwenden. Das ist sicherlich ein Punkt, den kann man diskutieren. Viele Vorschriften und Richtlinien sind aber auch Kommunal- oder Landesrecht, wie zum Beispiel bei den Feuerwehren und anderen Themen. Hier könnte man beispielsweise auch eine einheitliche, standardisierte Auslegung vornehmen. Wenn wir dann endlich die Planung fertig haben und einen Bauantrag stellen können, laufen wir durch die üblichen Baurechtsverfahren und dann geht es in der Regel mit der „Klagerei“ los. Und das macht es dann auch wieder sehr lang. Wir laufen in verschiedenen Verfahren durch mehrere Instanzen. Und das Problem hier ist, dass während dieser „Klagerei“ sich Dinge dann teilweise neu entwickeln. Wir haben – ich will mal zwei Beispiele nennen – jetzt eine neue Wasserrahmenrichtlinie, die in sich völlig begründet ist, aufgrund der Hochwasserkatastrophe. Das heißt jetzt für uns, um ein Beispiel zu nennen, wir brauchen neue Regenrückhaltebecken. Und die sind ungefähr doppelt so groß im Vergleich zu dem, was wir bisher geplant haben. Das heißt, wir haben wieder Grunderwerbsthemen. Wir können die Oberflächenberechnung neu machen. Wir können die ganzen Umweltschutzbelange neu angehen und so weiter. Das heißt im Prinzip, da fällt eine Planung fast wie ein Kartenhaus zusammen und ich

muss sie neu aufbauen. Bei einem anderen Vorhaben in Halle, Westumfahrung Halle, da kam eine neue Kartierungsrichtlinie für eine seltene Pflanzenart. Da haben wir dann das kleine Knabenkraut gesucht, eine seltene Orchideenart, die genau zwei Wochen im Jahr blüht. Da mussten wir genau auf diese zwei Wochen warten, um das zu machen. Das hat eben auch ein Jahr Verzögerung in einer Planung zur Folge. Das heißt, auch in den Genehmigungsverfahren dann, vor allen Dingen wenn geklagt wird, habe ich elendig lange Prozesse, weil ich eben Dinge dann tatsächlich neu machen muss, Gutachten neu, neue Richtlinien und so weiter. Das, Herr Vorsitzender, führt am Ende des Tages dazu, wenn man mal eine Standardbrücke heute sieht, wie lange das Thema dauert. Ich nehme mal so eine Talbrücke, 250 Meter. Dann dauert es eben heute zehn Jahre im Standard, wenn wir die Erfahrungswerte nehmen, um so eine Talbrücke zu machen. Wir brauchen 55 Monate um die Planung fertig zu kriegen, mit all den Verhandlungen, die ich gerade erläutert habe. Wir haben Baurechtschaffung, das dauert dann ein Jahr – ohne Klagen. Dann haben wir die Vergaben. Die dauern so eineinhalb Jahre. Und dann haben wir das Bauen, was ungefähr drei Jahre dauert. Das Problem ist nicht das Bauen, sondern das Problem sind das Planen, die Genehmigung zu bekommen und die Vergaben. Hier sind wir in der Tat sehr erfreut, wenn wir Erleichterungen bekommen.

Die Themen, ich will sie kurz anreißen, die für uns sehr wichtig sind, sind erstens klare Stichtagsregelungen. Ich habe es gerade gesagt, wenn wir immer wieder Themen nachgekartet bekommen in diesem hoch komplexen Planungsprozess, dann ist es völlig klar, dass ich das dann immer fast komplett neu machen muss. Das ist wichtig. Das zweite ist, dass bei den Vorhaben, die kritisch sind, und das sind natürlich die Brücken, das ist aber auch angesichts – Herr Gerwens, Sie haben gerade gesagt – der Verkehrsprognosen, die jetzt gerade vom Minister noch mal vorgestellt wurden, die Engpassbeseitigung. Wir haben 144 Engpässe im Autobahnnetz. Bei kritischen Vorhaben müssen wir – wenn geklagt wird – auf eine Instanz reduzieren. Also Leipzig, Bundesverwaltungsgericht, erstinstanzlich machen! Meines Wissens werden da schon entsprechende Senate oder ein Senat aufgebaut. Das ist dringend not-



wendig. Aber wir bitten doch sehr um eine Einschränkung der Klagewege. Und dann bei den Projekten von überragendem Interesse ist es aus unserer Sicht wirklich sehr wichtig, dass wir die, ähnlich wie bei den erneuerbaren Energien, LNG-Terminal, in einen vernünftigen Abwägungsmaßstab bekommen. Und das Letzte ist, dass wir bei Vorhaben, für die wir eigentlich schon Baurecht haben, wo wir das anpassen an die aktuellen Richtlinien und so weiter, bei keiner signifikanten Erhöhung der Verkehre – es kann natürlich sein, dass wir da noch eine Spur ranmachen –, dass wir da nicht ins Baurechtsverfahren und Planfeststellungsverfahren reingehen. Das wären eigentlich so unsere vier Wunschkpunkte und die sind aus unserer Sicht relativ wichtig.

Wir haben – ich will mal ein, zwei Beispiele nennen – ein paar Projekte, wo wir klare Restnutzungsdauern haben. Herr Reuther, Sie haben NRW angesprochen. Wenn ich da beispielsweise bei Ihnen in der Nähe an die A59, die Berliner Brücke, denke. Wir wissen genau, dass diese Brücke Ende dieses Jahrzehnts „fertig“ ist. Wir können die auch nicht mehr verstärken. Wir haben die schon verstärkt. Die ist dann nicht mehr haltbar. Jetzt haben wir eine interessante Diskussion mit der Stadt Duisburg. Ich sehe ehrlich gesagt nicht, dass man einen Konsens in Duisburg hinkriegt. Das heißt, es wird dort geklagt werden und gemacht und getan werden. Und ich sehe nicht, wie wir bis zum Ende der Restnutzungsdauer diese Brücke dort in Ordnung bringen, wenn wir nicht irgendeine Hilfe von außen und eine politische Änderung bekommen. Das Gleiche gilt für Leverkusen. Hier in Berlin würde ich mal das Dreieck Funkturm nennen, wo auch die Brücken – Sie sehen das, wenn Sie von der A100 auf die AVUS fahren, da sind wir ja schon eingeschränkt – auch nicht ewig halten werden. Die haben auch so plus, minus um dieses Jahrzehnt das Problem. Ich sehe nicht, dass wir hier in Berlin in der Situation Baurecht, Konsens für diese Brücke bekommen, ohne dass geklagt wird. Wir haben schon diese Projekte und das ist ganz wichtig.

Ich will Herrn Berghahn die Frage zum Vergaberecht noch beantworten. Das ist die dritte Phase von Planen, Genehmigen, Vergabe und dann Bauen. Das ist in der Tat ein Thema, was uns auch bewegt. Ich muss sagen, dass es nicht das

superkritische Thema ist. Das Planen und das Genehmigen sind wichtiger. Aber wir haben Vergaberügen. Es ist relativ leicht, im deutschen Vergaberecht zu rügen, weil die Kosten für eine Rüge relativ gering sind. Aber die Folgewirkung, also die Zeitkosten durch die Verzögerung einer Rüge, sind relativ hoch. Wir sehen, dass ein Großteil der Rügen aus dem Gebot der Losvergabe resultiert, insbesondere was Fachlose angeht, wie die Schutzplanken, Lärmschutzwände, Verkehrssicherung und so weiter. Das heißt, wir würden uns wünschen, dass hier die Losoptimierung, die Lospakete noch mal neu sortiert werden. Wir sehen auch, dass bisher auch sehr stark von den Bundesländern nur der Preis als Vergabe- bzw. Zuschlagskriterium gewählt wurde, weil das natürlich die rechtssicherste Position ist. Wir führen jetzt, um Dinge zu beschleunigen, auch die Bauzeit als Vergabekriterium ein. Das macht natürlich, wenn Sie so wollen, das Tor ein bisschen weiter offen für Klagen und Störungen. Die Dauer der Nachprüfungsverfahren ist eben zeitlich nicht justiert. Insofern wären wir da auch für Hilfe dankbar. Das ist aber für uns im Vergleich zu Planung und Genehmigung weniger prioritär als die genannten Themen.

Noch ganz kurz, Herr Reuther, zum AK Kaiserberg, um Ihre Frage zu beantworten. Es ist ja ein interessantes Beispiel. Erstens: wir arbeiten! Und Sie sehen es nicht immer. Wir sind teilweise unter den Brücken. Und Asphalt braucht nun einmal ein paar Tage, um auszuhärten und so weiter. Das heißt, wenn man auf eine Baustelle fährt, dann sieht man das nicht immer. Am AK Kaiserberg haben wir dann noch zwei große Restriktionen. Einmal die „Euro 24“, da wollen wir nicht unbedingt bauen. Das ist mit dem Ministerium auch eng abgestimmt. Und zweitens haben wir Sperrpausen von der Bahn, die wir beachten müssen. Wir haben grundsätzlich die sogenannte Baubetriebsform 2 ausgeschrieben. Aber bei den Optimierungsmöglichkeiten machen wir schon sechs Tage die Woche, Nachtschichten und so weiter. Also wir haben das schon im Sinne der Gesamtprojektoptimierung beim AK Kaiserberg unseres Erachtens „ausoptimiert“. Das heißt aber nicht, dass Sie da jede Nacht „Action“ sehen, sondern das ist alles vernünftig durchgeplant. Vielen Dank, Herr Vorsitzender!



**Vorsitzender:** Dankeschön! Dann gebe ich das Wort Herrn Müller für maximal acht Minuten.

**Tim-Oliver Müller** (HDB): Herr Vorsitzender, vielen Dank! Ich finde es erst einmal ganz wichtig, dass sich der Deutsche Bundestag und hier der Ausschuss mit dieser wichtigen Frage der Planungsbeschleunigung beschäftigt. Denn wenn man sich anschaut, dass wir in den letzten Monaten sehr stark über das Thema „Energiepreise als großen Risikofaktor“ gesprochen haben, müssen wir doch heute anerkennen, dass auch das Thema „Infrastruktur“ zu einem ebenso großen Risikofaktor für Wachstum und auch für die gesellschaftliche Entwicklung wird. Das zeigt nicht nur eine E-Fuel-Studie, in der gesagt wurde, dass vier von fünf Unternehmen in Deutschland eine schlechte Infrastruktur – und insbesondere, Herr Krenz, auch die Straße, deswegen bin ich völlig bei Ihnen – als einen dieser Risikofaktoren für die Standortattraktivität hier in Deutschland sehen. Deswegen ist das für uns ganz wichtig, dass wir hier vorankommen.

Herr Reuther, Sie haben angesprochen, dass wir alle Verkehrsträger in den Blick nehmen müssen. Das ist aus unserer Sicht notwendig, denn ungeachtet der Verkehrsprognosen, die in den letzten Tagen auf den Tisch kamen, würde alleine schon heute eine Verlagerung, die natürlich wünschenswert ist, von der Straße auf die Schiene bedeuten, dass, wenn wir zehn Prozent des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene bringen möchten, eine Verdoppelung des Schienennetzes nötig wäre. Das muss man sich vor Augen führen. Das ist die Kraft des Faktischen. Deswegen ist es für uns wichtig, dass wir beim Thema „Planungsbeschleunigung“ alle Verkehrsträger in den Blick nehmen. Ohne das wird es nicht gehen. Ich möchte vielleicht mit einer Begriffsklärung beginnen. Es wird ganz oft über „Sanierung“ gesprochen. Sanierung sollte aber nicht im Fokus stehen. Denn Sanierung bedeutet, was die bauliche Maßnahme angeht, erst einmal keine Erhöhung des Anlagevermögens. Wir setzen das Bauwerk in Stand, damit die ursprünglich prognostizierte Restdauer überhaupt erreicht wird. Sie wissen, wir haben damals die Brücken mit ganz anderen Verkehrsprognosen geplant, als wir heute tatsächlich Verkehr haben. Das heißt, Sanierung ist keine Erhöhung des Anlagevermögens. Das wäre eine „Modernisierung“ und so sollte man am

Ende auch bei Gesetzentwürfen agieren, denn nur durch eine Modernisierung haben wir eine Substanzverbesserung und eine Erhöhung des Anlagevermögens. Aber das nur vorweg.

Zum Thema „Bottleneck“: Herr Krenz, ich kann Ihnen absolut zustimmen! Das ist das Thema „Genehmigung“. Das sind nicht die baulichen Kapazitäten. Deswegen vielleicht auch zu der Frage, ob eine Verkürzung von Genehmigungsverfahren bei uns auf der Kapazitätsseite zu Problemen führen würde. Nein, das ist nicht der Fall. Wir haben momentan eine Maschinenauslastung von etwa 75 Prozent. Das heißt, da ist noch Luft nach oben. Im Brückenbereich ist es eher so, dass aufgrund der vielen Einsprüche bei Brückenbauwerken, das, was an Volumen auf dem Markt ist, in den letzten Jahren zurückgegangen ist. Das liegt nicht an einer Behörde oder der Autobahn GmbH, die das Projekt nicht an den Markt bringen will. Es liegt einfach an den Engpässen, die wir bei der Genehmigung haben. Um das mal an Submissionsergebnissen fest zu machen: Diese haben sich von 2021 auf 2022 halbiert. Das heißt, wir haben nur halb so viele Ausschreibungen am Markt wie ursprünglich. Das Volumen ist von 1,8 Milliarden auf 1,4 Milliarden Euro zurückgegangen. Kurzum, wir haben teilweise Bauunternehmen, die ihre Trupps für den Brückenbau nicht voll auslasten können und die sich jetzt Gedanken machen müssen, was sie machen. Jetzt wird oft ins Feld geführt: „Gut, wir können anders priorisieren. Wir können diejenigen, die Straßen bauen, auf die Schiene umlenken und anders herum.“ Das funktioniert nicht! Das sind andere Maschinen. Das sind andere Kapazitäten. Das sind andere Ausbildungen. Wir können innerhalb eines Verkehrsträgers priorisieren, aber nicht zwischen den Verkehrsträgern, weil das einfach ganz andere Erfordernisse hat.

Ich wurde gefragt, was man beim Thema „Planung“ nach dem hoheitlichen Verfahren, das heißt, nach der Genehmigung, nach der Planfeststellung, für Möglichkeiten hat. Und das ist in der Tat ein Punkt, der bei der Planungsbeschleunigung oder bei dem Gesetzentwurf, der heute diskutiert wird, häufig außer Acht gelassen wird. Wir müssen wissen, dass sowohl wir auf der Seite der Bauindustrie als auch die genehmigenden Behörden und die Auftraggeber irgendwann in Kapazitätsengpässe laufen. Das liegt nicht nur



am demografischen Effekt. Das liegt einfach auch daran, dass viele Stellen noch unbesetzt sind. Deswegen müssen wir uns gerade darüber Gedanken machen, wie wir eine vernünftige Arbeitsteilung zwischen dem hoheitlichen Prozess und dem, was die Bauindustrie, was aber auch die planende Wirtschaft leisten kann, besser organisieren. Und hier besteht in der Tat die Möglichkeit, dass gerade dann, wenn der hoheitliche Planungsprozess abgeschlossen ist – das heißt, ab dem Punkt, wo es ganz konkret um die Projektausgestaltung geht – durchaus auch die Kapazitäten der planenden Wirtschaft, die Kapazitäten der Bauindustrie genutzt werden können, um mindestens ab der Ausführungsplanung schon eingebunden zu werden. Und das hat vor allen Dingen den Vorteil, dass wir dann alle Projektbeteiligten von Anfang an – und deswegen bin ich beim Thema „BIM“ auch ganz dankbar, dass es erwähnt wurde – an einem Tisch haben. Wir können Planung gemeinsam optimieren. Wir können uns darüber Gedanken machen, welcher Ressourcen- und Baustoffeinsatz auch in puncto Klimagerechtigkeit und Ressourceneffizienz der richtige wäre. Und wir reduzieren einfach Schnittstellen und Risiken, die uns sonst, wenn wir planen und bauen, per se trennen, in der Bauphase einholen, wie etwa dass es Planungen gibt, die eventuell Fehler haben, dass ein definiertes Bau-Soll unklar ist und dass einfach nicht alle wissen, worüber man spricht. Wenn man hier ab der Ausführungsplanung – nicht bei allen Bauwerken ist das möglich, aber bei vielen – Planen und Bauen gemeinsam denkt, macht das durchaus Sinn.

Zum Thema „Vergabe“ vielleicht noch ein Wort. Das muss dann natürlich auch vergeben werden, man kann nicht einfach nur sagen, dass man das möchte, sondern es muss auch in den Ausschreibungen ganz klar benannt werden. Hierfür gibt es Instrumente, ob das jetzt eine funktionale Ausschreibung ist, ob das aber auch Modelle wie Design-Build sind, die sind durchaus möglich. Am Ende muss man sich immer vor Augen führen, je ganzheitlicher wir die Bauwerke betrachten, desto größer ist nicht nur die Optimierungsmöglichkeit, sondern desto besser wird gerade auch der Lebenszyklusgedanke berücksichtigt, die Dinge einzubeziehen, die wir am Ende bei Betrieb und Erhalt mitdenken müssen. Und auch hier kann BIM ein Element sein. BIM ist nicht nur

eine Planungsmethode. BIM ist am Ende eine Arbeitsmethode, die Daten transparent macht, die Menschen sehr früh zusammenbringt, die kollaboratives Arbeiten ermöglicht und uns noch in die Lage versetzt, auch solche Dinge wie „Predictive Maintenance“, das heißt, eine datenbasierte Grundlage für eine vorausschauende Instandhaltungsstrategie, zu haben und am Ende auch danach zu agieren. Deswegen kann ich gerade bei solchen großen Brückenbauwerken wie der Rahmedetalbrücke – und die Autobahn GmbH macht es ja in diesem Fall – nur dafür plädieren, dass wir diese beiden Dinge zusammendenken. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke! Dann hat jetzt Herr Schröder vier Minuten, um die Frage zu beantworten.

**Dipl.-Ing. Christoph F. J. Schröder (BIngK):** Vielen Dank! Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, danke, dass ich hier einen Beitrag liefern kann. Zu den Themen, die wir bisher gehört haben, möchte ich noch eines erwähnen, was zeitlich eine ganze Diskussion davor liegt. Warum diskutieren wir eigentlich über eine Rahmedetalbrücke, die ja 30 Jahre zu jung stirbt? Das Bauwerk ist gut 50 Jahre alt und eigentlich dimensionieren wir Bauwerke für 80 Jahre. Das heißt, wir haben einen verkehrlichen, einen technischen und natürlich einen kaufmännischen Verlust. Das Bauwerk wird ja frühzeitig abgeschoben. Warum kommt es eigentlich dazu, dass so viele Bauwerke vor ihrer rechnerischen Lebensdauer tatsächlich in die Knie gehen? Das hat zum einen etwas damit zu tun, dass natürlich die Verkehrsbelastung enorm zugenommen hat. Wenn Sie heute Brücken sehen, stehen die häufig voller Lkw. Dafür sind sie nicht bemessen worden. Der zweite Punkt ist aber auch, wenn Sie in die Brückenprüfprotokolle hineinschauen – wir haben ja ein ganz tolles Werkzeug: die regelmäßige Prüfung der Bauwerke auf ihre Sicherheit hin –, dann werden Sie feststellen, von Prüfprotokoll zu Prüfprotokoll, dass da oft Dinge drin stehen, wo man sich fragt, warum die nicht längst behoben worden sind. Eine Schlussfolgerung für mich ist daraus, dass natürlich dafür gesorgt werden muss, dass die Erhaltungsmittel – nicht nur die Investitionsmittel – deutlich verstärkt werden und dass entsprechendes Personal da ist, damit es eben



nicht zu einem vorzeitigen Verlust eines Bauwerkes kommt.

Und hier, Herr Berghahn, kann natürlich auch das Thema „BIM“ eine Möglichkeit bieten. Wir reden hier vom „digitalen Zwilling“. Ich spreche bei BIM gerne davon, das vom Ende her zu denken, vom Betrieb her. Und dass ich die Bauwerke in ihrer digitalen Struktur auf dem Tablet als Brückenprüfer mit zum Bauwerk nehmen und erkennen kann, was an dem Bauwerk bisher schon geschehen ist und was jetzt das Bild darstellt. Ein weiterer Punkt ist, BIM ist ja nicht nur 3D. Viele verbinden ja damit, dass sie eine dreidimensionale Visualisierung haben. BIM bietet aber viel mehr, zum Beispiel eine stringente Kostenplanung und auch nicht zuletzt die Zeitplanung und auch das Thema „Nachhaltigkeit“. Eigentlich ist es ja auch ein ökologischer Verlust, dass wir jetzt dieses Bauwerk – ich nenne das mal ganz einfach – vor der Zeit „wegwerfen“ müssen. Und das kann in einem 7D-BIM-Modell auch abgebildet werden, dass wir wirklich zu dem Cradle-to-Cradle-Prinzip hingeführt werden, auch bei diesen Bauwerken.

Einen weiteren Aspekt möchte ich noch erwähnen, das hat auch Herr Krenz schon teilweise angesprochen: Der Brückenentwurf an sich, den ein Ingenieur oder eine Ingenieurin leistet, ist ja relativ schnell platziert. Der Punkt ist ja, dass ich in Abstimmungsprozesse hineingehe, die umfangreich sind und enorme Zeit beanspruchen. Da habe ich zu oft erlebt, es gibt nicht wirklich einen Redaktionsschluss, so möchte ich das mal nennen. Sie meinen, sie hätten „den Sack zu“ und dann kommt noch einer oder eine – teilweise höherrangig – und es wird ein „neues Fass aufgemacht“. Das ist einfach das Leben. Wenn wir uns also insofern nicht disziplinieren und auf ein Projektziel ausrichten, nämlich, dass diese Brücke in Lüdenscheid in kürzester Zeit fertiggestellt werden muss, dann werden wir die Diskussion führen, wie sie auch Herr Krenz gerade schon angesprochen hat. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Herr Stoffels hat dann das Wort für maximal vier Minuten.

**Ralf Stoffels (DIHK):** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Sie haben mich mit allen meinen Ehrenämtern vorgestellt. Das ist auch richtig, weil die Rahmedetalbrücke in meinem Kammerbezirk

liegt. Aber eigentlich bin ich Unternehmer und zwar genau in der betroffenen Region. Als Unternehmen mit 600 Mitarbeitern und knapp 100 Millionen Jahresumsatz sind wir selbst direkt von den Auswirkungen dieser verlustig gegangenen Brücke betroffen, so wie eine ganze Region. Man spricht nur von Lüdenscheid, aber es ist eine ganze Region wirtschaftlich betroffen und auch die Menschen dort sind persönlich betroffen. Wir haben mit den Industrie- und Handelskammern eine Studie erstellt, nach der der gesamtwirtschaftliche Schaden eine Million Euro pro Tag beträgt. Das heißt, jeder Tag zählt, an dem wir in der Region schneller an eine neue Brücke kommen. Die Logistiker, wenn sie überhaupt noch die Region anfahren, verlangen hohe zusätzliche Kosten. Wir haben eine enorme Wettbewerbsverzerrung. Das führt dazu, dass manche Unternehmen schon die Region verlassen haben. Arbeitsplatzverlust! Und bei den Energiekosten geht man besten gleich ins Ausland. Es ist wirklich eine Katastrophe und das, was ich hier aus der Region mitbringe, ist ein echter Hilferuf. Ein Hilferuf der betroffenen Menschen, insbesondere aller, die entlang der Umleitungsstrecke leben und wohnen. Wir haben dort Kleingewerbetreibende, Handwerksbetriebe, kleine Einzelhandelsgeschäfte, Hoteliers, Gaststätten, die reihenweise schließen, weil sie gar nicht mehr angefahren werden können. Es gibt aufgrund der Topografie im Prinzip nur eine Umleitungsstrecke. Die ist schon so marode, dass der Landesbetrieb Straßen in NRW dort von vorn bis hinten eine Baustelle an die andere reiht. Man muss sich das einmal vorstellen: Es geht um 20.000 Fahrzeuge zusätzlich zum normalen Verkehr, der sich auf diese Umleitungsstrecke durch Lüdenscheid und die Region ergießt, davon 6.000 Lkw. Und wir sprechen – das haben wir gerade gehört – von 4.000 Brücken. Das heißt, die nächste Brücke kann auch vor Ihrer Haustür liegen. Sie wohnen im Sauerland und haben plötzlich 20.000 Fahrzeuge vor der Tür. Die Menschen können die Kinder nicht mehr vor die Tür lassen. Wir brauchen dringend eine Planungsbeschleunigung. Die Wirtschaft verlangt von mir – und von Herrn Krenz natürlich – einen verlässlichen Plan. Wir haben gerade gehört, warum das nicht geht. Wir brauchen ein Enddatum. Darauf können sich die Industriebetriebe einstellen. Wenn ich im Moment neue Arbeitskräfte suche, kriege ich immer die Frage gestellt: „Hinter



oder vor der Brücke?“ Es kann doch nicht sein, dass wenn die Anfahrt vor oder hinter der Brücke liegt, sich keiner mehr bewirbt. Wir finden keine Auszubildenden mehr. Die Zukunft der Wirtschaftsregion, der stärksten Wirtschaftsregion in Nordrhein-Westfalen, ist massiv bedroht und wir brauchen eben Planungssicherheit. Das werden Sie in jeder Kammer hören: Wirtschaft braucht Planungssicherheit. Und dazu gehört ein fester Endtermin. Und wenn es sich im diesem Fall um ein Ersatzneubauwerk handelt, dann würde ich aus unternehmerischer Sicht immer fragen, warum soll ein Ersatzneubauwerk – das sieht auch in der Region jeder so –, das dort stehen wird, später statt früher dort stehen. Wenn es doch möglich ist, innerhalb von zwei Jahren eine neue Brücke zu bauen, dann muss es doch möglich sein, ein Ersatzneubauwerk ohne Planfeststellungsverfahren, ohne Umweltverträglichkeitsprüfung nach den heutigen Gegebenheiten, technisch wie auch von der Verkehrskapazität her möglich zu machen. Denn es ist im Sinne dieses Wordings „von überragendem öffentlichen Interesse“ das hinzubekommen. Bei einem LNG-Terminal funktioniert es. Bei einer Brücke, wo eine ganze Wirtschaftsregion massiv betroffen ist, die Menschen, die Unternehmen, die Wirtschaft massiv betroffen sind, da kann es meines Erachtens genauso funktionieren, wie bei einem LNG-Terminal. Das erwarten die Menschen! Denn langsam verliert man das Vertrauen in den Staat. Ein Jahr und drei Monate ist es her, seitdem die Straße gesperrt wurde. Danke!

**Vorsitzender:** Dann darf ich jetzt Frau Dr. Ziehm das Wort geben. Sie haben maximal 16 Minuten.

**RAn Dr. Cornelia Ziehm:** Vielen Dank für die Einladung und für die Fragen! Ich würde gerne auf das zurückkommen, worum es hier eigentlich geht, nämlich auf den vorgelegten Gesetzentwurf. Wenn man sich den anschaut, kann ich nur sagen, absolut ehrenwertes Anliegen, wenn man sich den Titel anschaut, die Sanierung von sanierungsbedürftigen Brücken schneller zu machen. Ich glaube, über die Brücke und Lüdenscheid und die Region dort ist genug gesagt worden. Das muss ich nicht wiederholen. Die Frage ist nur: Braucht man dafür diesen Gesetzentwurf? Und was regelt der Gesetzentwurf eigentlich wirklich? Wenn man sich das genauer anguckt ist es so, dass im Titel eben von „Sanierungsbedarf von

Brücken auf Bundesfernstraßen“ die Rede ist. Wenn Sie aber tatsächlich mal in die eigentlichen Paragraphen des Gesetzentwurfes reingucken, dann muss man feststellen, dass dieser Gesetzentwurf etwas anderes bezweckt als das, worüber wir uns hier, glaube ich, alle einig sind, dass nämlich marode Straßen, die durch Umleitungen zu massiven Gesundheitsbelastungen und wirtschaftlichen Belastungen in Regionen führen, tatsächlich schneller saniert werden können. Worum geht es tatsächlich? Es geht schlichtweg darum, dass ein Planungsbeschleunigungsgesetz für den Neu- und Ausbau sämtlicher Bundesfernstraßen vorgelegt worden ist. Und ich glaube, das sollte man auch so benennen. Es geht in diesem Gesetzentwurf nicht darum, eine schnellere Sanierung hinzubekommen, sondern es geht darum, einen schnelleren Ausbau und schnelleren Neubau von Bundesfernstraßen überhaupt zu bekommen. Es erschließt sich ohne weiteres, wenn man Paragraph 1 Absatz 2 des Gesetzes anschaut, der wiederum auf die in Paragraph 2 bezeichneten Vorhaben verweist. Und dort wird auf das Fernstraßenausbaugesetz verwiesen, worin sämtliche Bundesfernstraßen erwähnt sind. Deswegen sollte man sich das immer wieder klar machen: „Worum geht es hier?“

Das zweite, worauf hinzuweisen ist: Die Brücke, über die heute hier schon zu Recht viel geredet wurde – es ist falsch, dass dafür ein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist. Das stimmt einfach nicht. Es ist nach dem jetzigen Recht nicht erforderlich und es ist auch so, dass das Fernstraßenbundesamt bereits durch Bescheid festgestellt hat, dass dafür kein Planfeststellungs- oder Plan genehmigungsverfahren erforderlich ist. Das heißt, diese Brücke kann ohne das, was Sie hier bemängeln, einfach saniert werden. Weshalb es in der Vergangenheit einen gewissen Streit darüber gab, war, dass diese Brücke breiter gebaut werden soll als sie bislang war. Aber selbst das war für das Fernstraßenbundesamt kein Grund dafür zu sagen: „Wir brauchen hier kein Planfeststellungsverfahren und noch nicht mal ein Plan genehmigungsverfahren.“ Was bedeutet das? Das, was Sie hier bemängeln oder was auch im Gesetzentwurf als Vorspann drinsteht, dass für die Sanierung von sanierungsbedürftigen Brücken noch immer lang andauernde Plan- und aufwändige Genehmigungsverfahren erforderlich sind, das stimmt nicht aufgrund der geltenden Rechtslage.



Es stimmt einfach nicht! Gehen wir mal zurück auf das, was wir schon haben. Wenn es tatsächlich um das Anliegen geht, was der Titel des Gesetzentwurfs vermuten lässt, und zwar wirklich Sanierung von sanierungsbedürftigen Brücken, um belastete Anwohner, belastete Regionen schnell und auf die gebotene Art und Weise zu entlasten, dann können Sie das auf Grundlage des geltenden Rechtes ohne weiteres machen, siehe die Brücke. Ich würde dazu aber gerne auch noch mal auf die geltende Rechtslage verweisen. Einschlägig ist Paragraph 17 des Fernstraßengesetzes. Dort ist es selbstverständlich so, dass für den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen eine Planfeststellung erforderlich ist – und wenn es um wesentliche Änderungen geht. Eine solche Änderung liegt aber nicht vor, wenn es beispielsweise um den Wiederaufbau geht, weil ein Bauwerk zerstört worden ist. Hier ist jetzt im Paragraph 17 Absatz 1 Satz 2 explizit erwähnt: „insbesondere durch Naturkatastrophen“. Wenn es Ihnen wirklich darum ginge – und natürlich berechtigterweise darum geht –, schnellere Sanierungen hinzubekommen, dann haben Sie ohne weiteres die Möglichkeit im geltenden Fernstraßengesetz Paragraph 17 Absatz 1 Satz 2 noch über das hinaus, was gegenwärtig möglich ist, etwas zu ändern und dort etwas aufzunehmen, damit Sie schneller zu Sanierungen von Brücken kommen. Nicht erforderlich ist – und das, was eigentlich hier vorgegeben wird – der vorliegende Gesetzentwurf. Man sollte sich immer besinnen, worum geht es wirklich. Es geht nicht um das, was im Titel steht, sondern es geht – und das gibt vielleicht die Diskussion auch wieder – um eine grundsätzliche Planungsbeschleunigung für den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen. Und es geht nicht um die Sanierung. Die ist nämlich aufgrund der geltenden Rechtslage ohne langandauernde Plan- und Planfeststellungsverfahren schon jetzt möglich und sie wird auch noch mal ganz konkret im Hinblick auf diese Brücke schon jetzt so praktiziert. Wir sollten uns deutlich machen, dass das, was angegeben wird, nicht das ist, was in den Paragraphen dann folgt.

Die Frage an mich ging ja noch weiter, wie sich das denn eigentlich mit den einzelnen Regelungen verhält, die dort vorgesehen sind, insbesondere im Hinblick auf die UVP. Ich bin viel im Umweltbereich tätig. Das ist wahrscheinlich vie-

len auch bekannt. Ich weiß, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung bei vielen unbeliebt ist. Sie hat aber eine sehr wichtige Grundlage. Sie dient nämlich dem Schutz unser aller Lebensgrundlagen, dem Schutz der Lebensgrundlagen künftiger Generationen. Der europäische Gesetzgeber hat sich deswegen sehr große Gedanken gemacht, was dort geregelt ist und was man machen muss. Der europäische Gesetzgeber ist aber auch relativ schlau, weil er auch in der UVP-Richtlinie eine Ausnahmemöglichkeit vorgesehen hat. Das heißt, wir haben auch schon jetzt auch hier wieder nach dem geltenden Recht die Möglichkeit, die Pflicht zur Durchführung einer UVP im Ausnahmefall auszusetzen. Das aber hat der europäische Gesetzgeber so ausgestaltet – und zwar zu Recht –, dass das nicht pauschal auf gesetzlicher Ebene passieren darf, sondern jeweils im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung. Das sieht die UVP-Richtlinie ausdrücklich so vor und es wird übrigens ausdrücklich auch so praktiziert. Das heißt, für die zuständige Genehmigungsbehörde – um Sanierung geht es schon gar nicht mehr, sondern selbst, wenn wir jetzt in anderen Verfahren wären, wo es wirklich um ein ursprüngliches, originäres Planfeststellungsverfahren geht –, gäbe es die Möglichkeit, ausnahmsweise von der Pflicht zur Durchführung einer UVP abzusehen. Das muss dann die jeweilige Genehmigungsbehörde, also die Planfeststellungsbehörde, anhand des Einzelfalls prüfen. Gibt es so überwiegende Gründe in diesem konkreten Fall, dass ich ausnahmsweise von der UVP absehen kann – das muss dann begründet werden –, dann ist es grundsätzlich möglich, das zu tun. Was nicht möglich ist, hier eine Ausnahme pauschal und auf gesetzlicher Ebene vorzusehen. Das ist schlichtweg europarechtswidrig. Das hat der EuGH auch in ähnlich gelagerten Verfahren so geschrieben und judiziert, dass eine gesetzliche oder Regelausnahme pauschal nicht zulässig ist und dem Europarecht widerspricht. Nur kurz der Hinweis auf das LNG-Gesetz. Das zieht auch nicht, weil auch dort die vorgesehene gesetzliche Ausnahme von der UVP-Pflicht letztlich erheblichen europarechtskonformen Argumenten bzw. Zweifeln begegnet. Vielleicht auch noch mal als weiteren Hinweis. Wenn eine UVP, die eigentlich durchgeführt werden müsste, in einem Einzelfall nicht durchgeführt wird, dann ist es ein absoluter Verfahrensfehler. Da kann ich nur sagen: „Dann



freuen sich alle Umweltverbände.“ Das wird dann nämlich, wenn Sie so etwas wirklich regeln würden, wirklich zu erheblichen Verzögerungen führen, weil sie letztlich damit Verbände in Klagen zwingen, was Sie, wenn Sie eine tatsächlich gute Planung machen, nicht tun würden. Deswegen, erstens dieser Gesetzentwurf regelt nicht das, was er vorgibt zu regeln. Er gibt eine Tatsachengrundlage vor, die so tatsächlich nicht existiert. Es gibt aufgrund des geltenden Rechts bereits die Möglichkeit, Sanierungen zügig durchzuführen, allein was das Rechtliche angeht. Wenn man das noch klarer regeln wollte, was möglicherweise sinnvoll sein könnte, haben Sie sehr gut die Möglichkeit dafür, das in Paragraph 17 Absatz 1 Satz 2 noch mal deutlicher herauszustellen. Sie brauchen diesen Gesetzentwurf nicht und Sie brauchen auch keine Planungsbeschleunigung dafür, weil man gar keine Planfeststellung dafür braucht. Ein Verzicht auf die UVP wäre rechtswidrig und könnte sogar in das Gegenteil umschlagen, dass sie nämlich Verzögerungen haben, weil, wie gesagt, absoluter Verfahrensfehler. Ein absoluter Verfahrensfehler heißt übrigens, eine Genehmigung wäre rechtswidrig, egal ob die Durchführung einer UVP in der Sache zu einem anderen Ergebnis geführt hätte. Ich kann Ihnen nur sagen: Die Verbände würden sich wahrscheinlich freuen und hinten rum würde es wahrscheinlich zu erheblichen Verzögerungen führen.

Es war noch eine Frage an mich gerichtet. Was ist eigentlich wirklich erforderlich? Was brauchen wir in den heutigen Zeiten? Ich spalte ab: Sanierung habe ich mich deutlich positioniert. Selbstverständlich ist das erforderlich zum Schutz der Leute in den Regionen, zum Schutz der Wirtschaft in den Regionen. Das kann man aber machen, man kann es vielleicht noch ein bisschen klarer herausstellen. Wenn es um einen absoluten Neubau und Ausbau von Bundesfernstraßen geht, haben wir eine Rechtslage, die sich in den vergangenen Jahren immer weiterentwickelt hat. Einfach auch, weil sich leider der Klimawandel und die Diversitätskrise immer weiter verschärfen. Und es ist so – das wissen Sie hier alle so gut wie ich –, es gibt einen Bundesverkehrswegeplan, aber dann gibt es auch weiter abgeleitet daraus einen verbindlichen Bedarfsplan, der eine Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz ist. Dieser Bedarfsplan ist noch auf einer – ich sage es mal – veralteten Rechtsgrundlage ergangen bzw. die Anlage

dazu, weil man dort keine Klimaverträglichkeitsprüfungen durchgeführt hat. Man hat das geänderte europäische Recht dort nicht berücksichtigt. Musste man auch nicht, weil das vor der Geltung dieser Vorschriften war, aber seit 2017 haben wir dort eine geänderte Rechtslage. Das heißt ganz konkret, wenn es um Straßenvorhaben geht und auch um Pläne geht, dann muss bei dieser Planaufstellung berücksichtigt werden, welche Klimaauswirkungen damit umfasst sind. Und das betrifft nicht nur die unmittelbaren Auswirkungen. Das heißt: was ist erforderlich für den konkreten Bau einer Straße? Sondern es geht auch ausdrücklich um die mittelbaren Klimaauswirkungen. Das heißt: was würde erforderlich werden oder welche CO<sub>2</sub>-Emissionen würden freigesetzt werden, zum Beispiel durch die Zerstörung von Moorböden oder anderen Senken, wie beispielsweise Wäldern, aber selbstverständlich auch, was würden auch für CO<sub>2</sub>-Emissionen freigesetzt werden, eben durch das spätere Verkehrsaufkommen? All das heißt nicht, dass keine neuen Straßen mehr gebaut werden können. Es heißt aber, dass der Bedarfsplan, so wie er bislang existiert, neu geprüft werden muss und anhand dieser neuen Erfordernisse ausgerichtet sein muss. Solange das nicht passiert ist, wird man mit guten Gründen erhebliche Zweifel an der Verbindlichkeit, an der Rechtmäßigkeit dieser Anlage, wie sie bislang als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz existiert, geltend machen können. Und auch das wird dann sehr wahrscheinlich wieder dazu führen, dass Sie Verbände in Klagen reintreiben, damit diese Fragen geklärt werden, wenn sie nicht selbstständig bereits in den Planfeststellungsverfahren vorher geklärt werden.

Also, ich fasse noch einmal zusammen: Das, worum es dem Gesetzentwurf – dem Titel nach – geht, ist ein sehr wichtiges Anliegen, kann auf Grundlage des geltenden Rechtes gewährleistet werden. Eine Verdeutlichung im Fernstraßenausbaugesetz ist wahrscheinlich sinnvoll oder kann dort noch mal hilfreich sein, um dieses vermeintliche Anliegen hier wirklich noch mal voranzutreiben. Wir sollten immer davon ausgehen, erst einmal eine gute Tatsachengrundlage zu schaffen, wenn man Regelungen schafft. Langanhaltende Planungsverfahren für Sanierung von Straßen, sind tatsächlich nicht erforderlich, sind auch hier





im Einzelfall tatsächlich nicht angestrengt worden, sind sogar durch Bescheid ausdrücklich ausgenommen worden. Was wir tatsächlich brauchen, wird etwas sein, was europarechtskonform ist. Ein pauschaler Ausschluss von UVPs, also von Umweltverträglichkeitsprüfungen, ist es mit Sicherheit nicht. Es geht dabei nicht um irgendwelche Kröten, wie so gerne gesagt wird, sondern es geht dabei um eine Gesamtschau, die – nochmal – dem Zweck des Schutzes unserer Lebensgrundlagen dient. Es gibt die Beschlüsse von Montreal, das wissen Sie auch alles. Auch das muss alles miteinbezogen und abgewogen werden. Und selbstverständlich kann es dann im Einzelfall so sein, dass vielleicht doch eine Straße oder der Neubau einer Straße wichtiger ist als die Umwelt. Aber es ist schlichtweg europarechtswidrig, das von vornherein auszublenden und würde sich ins Gegenteil verkehren, weil damit erst Klagen heraufbeschworen werden, die Sie aus Ihrer Sicht zu Recht nicht haben wollen.

**Vorsitzender:** Danke! Dann können wir jetzt in die zweite Runde einsteigen. Herr Kollege Berghahn!

Abg. **Jürgen Berghahn** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Zunächst vielleicht an die Ingenieurkammer. Und zwar, wenn man sich die Baustellen in Deutschland anschaut, egal, ob das jetzt eine Brückensanierung oder ein Ausbau oder etwas Ähnliches ist, fällt einem immer auf, dass da eigentlich so vier, fünf große Namen von Unternehmen immer wieder auftauchen. Natürlich ist mir klar, dass auch andere Unternehmen am Bau solcher Projekte beteiligt sind. Aber es fällt eben auf. In dem Gesetzentwurf wird ja der Grundsatz der Losvergabe angezweifelt bzw. soll ersatzlos gestrichen werden. Wenn Sie jetzt aus Ihrer Sicht der Ingenieurkammer – Sie haben Ihre Mitglieder in hunderten und aberhunderten von Unternehmen auch im mittelständischen Bereich, mittelständische Unternehmen, Bauwirtschaft: Wie sehen Sie diesen Vorschlag des ersatzlosen Streichens der Losvergabe? Ist das nicht negativ in Bezug auf die mittelständische Wirtschaft, die ja auch mitgenommen wird, also die kleinen und mittelständischen Betriebe?

Meine zweite Frage geht an die Autobahn GmbH. Es wird seit einiger Zeit auch genutzt, dass man funktionale Ausschreibungen machen kann. Und diese funktionalen Ausschreibungen haben ja den

großen Vorteil, dass eben Planung und Bau in einer Hand liegen. Wie sind da Ihre Erfahrungen? Ist das etwas, wovon Sie sagen, das werden wir ausbauen, weil es eben die und die Vorteile hat? Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Dankeschön! Herr Kollege Müller!

Abg. **Florian Müller** (CDU/CSU): Herzlichen Dank! Ich habe auch noch zwei Fragen an Herrn Stoffels und Herrn Müller. Herr Stoffels, werden mit dem vorliegenden Gesetzentwurf an Hand eines anderen vorliegenden Gesetzes – nicht Gesetzentwurf, sondern von der Koalition beschlossen, dem LNG-Beschleunigungsgesetz –, mögliche Beschleunigungspotenziale für Straßeninfrastrukturprojekte aufgezeigt, bei der Planfeststellung, bei der Umweltverträglichkeitsprüfung, bei der Vergabe? Wie bewerten Sie das? Auch mit dem Blick darauf, dass es offensichtlich Meinungen gibt, dass die gegenwärtige Rechtslage die nötige Zeit bietet. Wie bewerten Sie das einerseits in Ihrer Funktion für die Deutsche Industrie- und Handelskammer, aber auch als Unternehmer in der Region?

Und die Frage an Herrn Müller, mit Blick auf den vorliegenden Gesetzentwurf: Ist der Gesetzentwurf aus Ihrer Sicht geeignet, durch entsprechend beschleunigtes Planen und Bauen von Ersatzneubauten, insbesondere bei modernisierungsbedürftigen Brückenbauwerken der Bundesfernstraßen, auch CO<sub>2</sub>-Emissionen einzusparen? Und zwar mit Blick darauf, dass ja die Aufrechterhaltung des hoffentlich dann möglichst ungestörten Verkehrs auf der Stammstrecke weniger Emissionen auslöst als entsprechender Verkehr in den Umleitungsstrecken. Das sehen wir ja jetzt in Lüdenscheid, Wiesbaden, Leverkusen etc. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Nun hat Kollege Gelbhaar das Wort!

Abg. **Stefan Gelbhaar** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Erst einmal danke ich allen Sachverständigen, dass Sie auch die Punkte betont haben, die vielleicht durch diesen Gesetzentwurf nicht abgedeckt wurden, Stichwort „Digitalisierung/BIM“. Dass das ein Thema ist, das ist, glaube ich, immer wieder wichtig zu sagen. Dass man sich nicht nur auf gesetzliche Normen beschränkt, bei dem, was man beim Thema „Planung“ eben noch besser machen



kann. Ich glaube, das ist ein sehr wichtiger Punkt, der auch zu selten erwähnt wird. Personalknappheit wäre ein weiterer Punkt, den man noch beleuchten könnte, müssen wir aber heute nicht tun. Die Vergabe kam ja auch schon. Ich finde auch gut, dass wir jetzt ein bisschen herausgearbeitet haben, dass man unter dem Deckmantel der Beschleunigung relativ viel verstecken kann und dass das dieser Gesetzentwurf auch irgendwie tut. Stichwort, dass man da eben auch irreführend eigentlich „Umweltsauereien“ drunter tun kann und dass man dann so ein bisschen versucht, sich hier durchzuschlängeln. Deswegen finde ich es gut, dass wir hier rausarbeiten, dass der Gesetzentwurf eben nicht so richtig hilft. An der Stelle habe ich auch nochmal eins, zwei Fragen.

Zum einen, Ersatzneubau geht schon jetzt, haben wir gerade gelernt. Welche Grenzen zeigen sich denn da auf? Das würde ich auch nochmal die Rechtsanwältin Frau Dr. Cornelia Ziehm fragen. Zum zweiten, Sie haben gesagt, im Fernstraßenausbaugesetz wäre an der Stelle eine Präzisierung möglich. Vielleicht können Sie dazu nochmal zwei, drei Hinweise geben, weil der Gesetzentwurf, der hier vorliegt, tut das ja gerade eben nicht. Und vielleicht gerne auch nochmal ein Vergleich: Also gerade eben kam auch wieder „LNG-Terminals“ und daneben wird dieser Gesetzentwurf gestellt, der vom Titel her zumindest über Sanierung spricht. Und das LNG-Terminal wird nun wirklich ganz vieles, aber nichts, was mit Sanierung zu tun hat. Da geht es ja nun wirklich um Neubau, denn da war ja vorher nichts dergleichen. Deswegen da auch nochmal die Frage, inwieweit uns das LNG-Gesetz irgendwie beim Thema „Brückensanierung“ als Vergleichsmaßstab oder als was auch immer helfen kann. Das wäre interessant zu erfahren, ob Sie da irgendwas sehen und auch dort nochmal das europäische Recht – gerade bei dem Punkt – uns nochmal erläutern.

Ansonsten noch als Anmerkung: Wir haben gerade die VwGO novelliert, dort auch die Klagewege nochmal beschrieben. Das heißt, wir werden nicht, nachdem das noch nicht mal Fuß gefasst hat, noch nicht mal in den Verwaltungsgerichten durchgeatmet wurde, gleich wieder was Neues anfangen. Das muss sich jetzt erst einmal setzen. Wir glauben, dass wir einen ganz guten

Wurf gemacht haben. Dann schauen wir mal, wie das die Beschleunigung vorangebracht hat. Dass Sie da Klagewege einschränken, ich glaube, das ist auch vom Sound her falsch. Immerhin geht es hier auch um Bürger:innen-Rechte. Wir sind ein Rechtsstaat und da darf man auch einen Klageweg beschreiten.

**Vorsitzender:** Dann hat Kollege Bochmann das Wort.

Abg. **René Bochmann** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank, sehr verehrte Sachverständige! Meine Frage richtet sich auch nochmal an Herrn Stoffels. Das Thema wurde gerade angesprochen: „LNG-Terminals“. Sie als Unternehmer haben ja eine Fürsorgepflicht für Ihre Mitarbeiter. Das heißt, Sie müssen permanent in das Unternehmen investieren, auch in die Infrastruktur, damit das Unternehmen am Laufen bleibt und Ihre Mitarbeiter Geld verdienen können. Sie hatten in Ihren Ausführungen angesprochen, in sieben Monaten wurde das erste LNG-Terminal aufgrund eines Liefermangels errichtet, und das ging ziemlich zügig. Meine Frage wäre jetzt: – Sie vertreten auch die Interessenverbände – angesichts des Zustands der Straßen und Brücken in unserem Land, bundesweit, wäre dort eine ähnliche Initiative sinnvoll gewesen? Dass man sagt, wir müssen hier mal eine Aktion starten, für die wir auch bereit sind, tiefer in die Tasche zu greifen, vielleicht auch Sondervermögen zu schaffen, um einfach den Kern unseres Landes instand zu setzen, nämlich die Infrastruktur, auf der alles basiert, also die Gesamtwirtschaft. Das gesamte Zusammenleben ist auf der Verkehrs- und Informationsinfrastruktur aufgebaut. Das wäre meine Frage: Wie bewerten Sie das? Sehen Sie es als notwendig an, dort ähnliche Initiativen zu starten?

**Vorsitzender:** Danke! Herr Kollege Reuther!

Abg. **Bernd Reuther** (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich würde gerne die Frage, die der Kollege Berghahn an Herrn Krenz gerichtet hat, bezüglich der Losvergabe, gerne nochmal gleichlautend an Herrn Müller stellen.

Dann möchte ich auf zwei Aspekte eingehen, die auch nicht im Gesetzentwurf stehen, und dazu auch die Herren Krenz und Müller befragen. Vielleicht können Sie beide was aus Ihrer Sicht dazu



sagen, welche Auswirkungen Klagen von unterlegenen Bietern haben und auch, wie man die, ich will nicht sagen „eindämmen“ kann, aber ob es Möglichkeiten gibt, das zu verringern. Das ist die eine Frage an die beiden Herren. Die andere Frage zielt auf das Stichwort „Bonus-Malus-Regelungen“. Werden diese bereits bei laufenden Ausschreibungen von der Autobahn GmbH angewandt? Wie sind da die Erfahrungen? Und wie bewerten Sie als Vertreter der Bauindustrie, Herr Müller, dieses Instrument? Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Jetzt hat Kollege Lutze das Wort!

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Danke! Eine kurze Vorbemerkung: Es kam ja bei einigen so ein bisschen raus, sowohl bei den Fragestellern als auch bei den Expertinnen und Experten, dass die Bürgerbeteiligungen, die Möglichkeit zum Klagen, irgendwie etwas Lästiges sei. Ich kann dazu nur sagen, ich selber bin in einem Land aufgewachsen – zumindest die ersten 20 Jahre meines Lebens –, da gab es nicht ansatzweise irgendwie Bürgerbeteiligung oder eine Klagemöglichkeit bei Bauprojekten. Und wo das Ganze 1990 hingeführt hat, steht, glaube ich, in den Geschichtsbüchern ziemlich eindeutig. Deswegen sollte man hier auch schon ein gewisses Maß an Respekt vor der Frage der Bürgerbeteiligung und der Mitwirkungsrechte, selbst auch der juristischen Rechte, an den Tag legen. Sicherlich muss alles auch abgewogen werden. Das muss auch irgendwo seine Grenzen haben. Das ist ganz klar. Aber, wie gesagt, mich macht die Diskussion etwas nachdenklich.

Die beiden Fragen, die ich jetzt habe, gehen an Herrn Gerwens vom ADAC. Ich selber bin nicht Mitglied beim ADAC, sondern bei einem direkten Konkurrenzverein. Sie vertreten ja rund 20 Millionen Autofahrerinnen und Autofahrer und sind – das meine ich jetzt nicht negativ – da ja auch eine Lobby für den Automobilverkehr. Vor dem Hintergrund würde mich mal Ihre Meinung interessieren. Wir reden hier über einen Gesetzentwurf der CDU/CSU-Fraktion, der für meine Begriffe Symptome bekämpft und nicht Ursachen. Das ist erstmal nachvollziehbar, dass man das fordert. Aber das Problem ist ja, die Brücken gehen schneller kaputt als ich sie reparieren kann. Der Ansatz, auch mal an die Ursachen zu gehen – das kann jetzt natürlich nicht Bestandteil dieses Ge-

setzentwurfes sein –, der wird ja auch im Parlament viel zu wenig aufgegriffen. Es ist ja so, dass ein 40 Tonnen schwerer Lkw rund 60.000 Pkw bedeutet, was die Belastung dieser Bauwerke angeht. Die Brücken gehen in der Regel nicht deshalb kaputt, weil sie 40, 50 Jahre unter dem Einfluss der Witterung stehen – natürlich spielt die Witterung auch eine Rolle –, aber weil sie einer massiven Belastung ausgesetzt sind. Wir haben vorhin davon gesprochen – der Kollege Müller war das, der auch auf die Belastungen durch Lkw-Verkehr hingewiesen hat – und was es bedeutet, das auf die Schiene umzuleiten. Jetzt weiß ich auch, dass das nicht alles von heute auf morgen geht. Aber die aktuellen Statistiken sagen ja, wir werden in Zukunft noch mehr Lkw-Verkehre auf den Straßen haben. Es wird sich sogar in den nächsten 20 Jahren, glaube ich, verdoppeln. Da sage ich: „Prost Mahlzeit!“, was die Sanierung von Brücken angeht. Deswegen wäre hier meine Frage ganz konkret an den ADAC, worin denn Ihre Lobbyarbeit besteht, dass endlich Einhalt geboten wird, was diesen Lkw-Fernverkehr angeht. Ich rede jetzt nicht vom Nahverkehr, der irgendeinen Supermarkt beliefert, sondern vom Fernverkehr, der quer durch Europa geht, auf den 40 Tonnen schweren Lkw.

**Vorsitzender:** Danke! Dann können wir wieder in alphabetischer Reihenfolge mit Herrn Gerwens anfangen, der maximal acht Minuten Zeit hat.

**Stefan Gerwens** (ADAC): Vielen Dank, Herr Lutze, für die Frage! Vielen Dank, Herr Vorsitzender für das Wort! Der Lieferverkehr ist natürlich etwas, was den Verkehr auf den Autobahnen sehr stark prägt und gerade auch der Fernverkehr. Man sieht das sicherlich an den Statistiken zur Lkw-Maut. Dort wird ganz deutlich, dass natürlich das deutsche Autobahnnetz die Arbeitsteilung in Europa relativ stark zu bewältigen hat. Wir würden uns generell wünschen, dass mehr Lkw-Verkehr auf der Schiene abgewickelt wird. Aber man hat auch bei den Energietransporten gesehen, dass es eigentlich schon schwierig war, die überhaupt als zusätzlichen Kapazitätsbedarf in diesem Netz unterzubringen und dass es einer rechtlichen Regelung bedurfte, um dort einen Vorrang einzurichten. Von daher kommt zumindest im Augenblick das Schienennetz, glaube ich, auch an gewisse Kapazitätsgrenzen in dieser Richtung. Wenn man die langfristige Entwicklung



des Schienenverkehrs anschaut, dann hatten wir beim Einzelwagenverkehr ja in Deutschland lange noch eine relativ starke Bastion, während er aber in anderen Nachbarstaaten überwiegend oft schon eingestellt war. Das heißt, es gab eine Konzentration auf Ganzzüge und auf Containerverkehr. Da ist manches passiert. Ich glaube auch, die Erfolgsbilanz der Bahn ist, wenn man eben nicht auf die Tonnage schaut – da sind viele Masengüter weggefallen, aber es werden auch viele wegfallen –, sondern eher auf die beförderten Güter, auch auf die leichteren Güter, dann ist schon manches passiert. Aber die Erwartung der Gesellschaft, dass dort wesentlich mehr passiert, ist auch nicht so leicht zu erfüllen. Auf der anderen Seite muss man auch sehen, viel Schienengüterverkehr ist Nachtverkehr. Und auch dort haben wir Probleme beim Ausbau der Trassen. Von daher ist es eben auch für viele Menschen eine Lärmbelastung. Viele von Ihnen kennen das Thema „Rheintal“. Dort gibt es durchaus Akzeptanzschwierigkeiten, noch mehr Güterzüge abzuwickeln. Das ist letztendlich – ähnlich wie beim Straßenverkehr, aber auch wie beim Luftverkehr – gerade beim Lärmschutz eine sensible Situation. Dort würde die Bahn letztendlich von ihren Kapazitätsmöglichkeiten auch nicht beliebig mehr punkten. Nun, was bietet sich an? Im Grunde ist ja vorgesehen, dass man jetzt dem Schienennetz doch nochmal eine neue Struktur geben möchte, um einfach die Leistungsfähigkeit weiter zu erhöhen, und das möglichst auch unter Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene. An sich würden wir uns als ADAC aber ehrlicherweise nicht gegen die Arbeitsteilung in Europa, gegen den freien Markt wenden, sondern es geht schon darum, dass man eher darauf schaut, wie kann man einfach die bestehenden Verkehre vor allem klimaverträglicher machen. Das heißt, es ist vor allem eine Frage der Antriebe, auch der verfügbaren Energien, hier das Stichwort „E-Fuels“ und anderes, was gerade nochmal genannt wurde, auch für die bestehende Flotte. Es geht aber auch darum, dass man den Umbau des Autobahnnetzes in Richtung mehr elektrischer Antriebe vorantreibt. Dass man dort die Lademöglichkeit auch für den Güterverkehr schafft. Wenn wir auf das Thema „Personalmangel“ schauen, dann ist es ja nicht nur ein Thema im Bereich Infrastruktur, sondern es ist auch eines im Bereich

des Verkehrs. So gesehen wird man auch erst sehen müssen, ob autonomes Fahren in absehbarer Zeit eine gewisse Entlastung bringen kann, dass wir auch mehr Lkw-Verkehr ehrlicherweise autonom regeln könnten. Oder ob es über Personalmangel auch zu gewissen Einschränkungen in Logistikketten kommt, denn das ist ja durchaus auch eine realistische Perspektive. Unterm Strich glaube ich, die Schiene sollte auf jeden Fall mehr Güterverkehr transportieren. Wir setzen uns auch dafür ein. Aber schnelle Lösungen wird es da ebenso wenig geben, wie im Thema „Brückenerhaltung“. Danke!

**Vorsitzender:** Danke! Herr Krenz, bitte! Acht Minuten auch für Sie maximal.

**Stephan Krenz** (Autobahn GmbH): Vielen Dank, Herr Schiefner! Zum Thema „funktionale Ausschreibungen“: Herr Berghahn, es ist in der Tat ein sehr kluges Mittel aus unserer Sicht. Wir finden das gut, wir nutzen das auch schon. Rahmedal ist ein Beispiel. Die Haarbachtalbrücke in Aachen, die uns ja auch Sorgen macht, auch aus NRW, als anderes Beispiel. Wir müssen aber sehen, dass wir bei der funktionalen Ausschreibung die Vorbereitung genauso durchzuführen haben, wie bei jeder anderen Ausschreibung auch. Das heißt, alle die Themen mit der Planung und den Genehmigungen, die ich gerade ausführte, die haben Sie sowieso. Sie haben eben nur einen anderen Ausschreibungsprozess. Was wir faktisch machen, wir nehmen nur einen Teil der Planung von der Auftraggeber- auf die Auftragnehmerseite, insbesondere der Ausführungsplanung. Also die frühen HOAI-Phasen werden wir als Auftraggeber trotzdem durchführen und durchführen haben – in der Regel bis zur Baurechtschaffung – und dann würden wir bei funktionalen Ausschreibungen das Arbeitspaket nicht selbst machen, sondern an den Auftragnehmer geben.

Wir sind auch dabei, Herr Gelbhaar, Sie hatten davon gesprochen, dass natürlich viele andere Themen neben diesem dringenden Gesetzentwurf gemacht werden. Da machen wir natürlich Standardisierung, funktionale Ausschreibung. Wir nutzen zum Beispiel auch neben dem Preis – das hatte ich vorhin schon angedeutet – die Bauzeit als Vergabekriterium, einfach um Tempo in die Geschichte reinzubekommen. Wir sind in guten Diskussionen mit den Bauverbänden über die



Frage, wie bekommen wir Nachhaltigkeitskriterien in Ausschreibungsbewertungen rein, Kreislaufwirtschaft auf den Baustellen. Da sind wir schon dabei, zu diskutieren und zu machen. Aber trotzdem ist dieser Gesetzentwurf hier von höchster Bedeutung, weil: Frau Dr. Ziehm, das sehen wir eben anders. Wir brauchen eine Änderung der Rechtsgrundlage, um solche kritischen Bauwerke durchzuführen. Ich habe gerade als Beispiel die A59 in Duisburg genannt. Auf der Rechtsgrundlage hier, die wir heute haben, sehen wir keine Chance, das in der Zeit hinzubekommen, solange wie die Brücke eben über die Restnutzungsdauer hält. Das will ich nochmal klar gesagt haben.

Herr Reuther, zu der Frage „unterlegene Bieter klagen ja“. Sie kennen das Spiel. Ich meine, Sie haben erstmal eine Rüge, die hat uns übrigens bei Rahmede doch ein paar Wochen gekostet. Dann ist die Frage, gehen sie zur Vergabekammer, nächster Schritt. Das dauert in der Regel sechs bis acht Wochen. Und dann hat jeder Bieter das Recht in Deutschland zum OLG zu gehen. Das dauert! Wir haben gerade ein anderes Verfahren beim OLG. Zum Thema „schnellere Infrastruktur“: da warten wir zehn Monate auf einen Termin, auf einen Verhandlungstermin! Das ist dann eben nicht mehr kalkulierbar. Sie können sich da bis ganz oben durchklagen, das ist einfach geltendes Recht. Das hat dann natürlich Effekte auf die Projekte. Es ist klar, was das bedeutet.

Die Bonus-Malus-Regelung finden wir auch gut. Es gibt da so ein paar Anmerkungen des Bundesrechnungshofes, das macht es nicht ganz so einfach. Aber als Prinzip suchen wir jetzt – auch mit dem Rechnungshof – einen vernünftigen Weg, das zu tun. Und wir finden diese Geschichten gut, weil wir – nochmal – das Thema „Bauzeit“ als wesentliches Vergabekriterium sehen. Uns interessiert eben nicht nur, wie in alter Zeit, der Preis, sondern angesichts der Situation, die wir haben, des Drucks, die 400 Brückenteilbauwerke pro Jahr in Ordnung bringen zu müssen, ist die Zeit der entscheidende Parameter. Deshalb – nochmal – ist auch dieser Gesetzentwurf so wichtig.

**Vorsitzender:** Danke! Herr Müller, bitte!

**Tim-Oliver Müller (HDB):** Vielen Dank nochmal für das Wort und die zwei Fragen! Zur ersten

Frage „CO<sub>2</sub>-Einsparungen, auch bezogen auf den Gesetzentwurf“: Der Gesetzentwurf bezieht sich ja zu einem Teil auf das Thema „Genehmigung und Planung“. Hier möchte ich gerne nochmal darauf hinweisen, was ich eingangs in meinem ersten Statement sagte: der Unterschied zwischen Sanierung und Modernisierung. Wenn wir über Sanierung sprechen, ist das nicht das, was wir bei vielen Bauwerken brauchen, die ersatzneugebaut werden. Ersatzneubau ist keine Sanierung! Sanierung ist vielleicht Korrosionsschutz an einem Geländer, das ist vielleicht die Fahrbahndecke erneuern. Aber wenn wir wirklich etwas für die Bauwerke, die Herr Krenz immer wieder erwähnt hat, tun wollen, die einfach am Ende ihrer Lebensdauer sind, müssen wir über Modernisierung sprechen. Denn sonst kommt es auch gerade bei der Ausführung, bei der Vergabe zu einem Disens, weil einfach die ingenieurtechnischen Richtlinien hier ganz klar unterscheiden. Und das Gesetz sollte meines Erachtens auch entsprechend dieser ingenieurstechnischen Richtlinien formuliert sein.

Zum Thema „CO<sub>2</sub>-Einsparungen“: Das bezieht sich auf den nicht hoheitlichen Teil, das heißt, auf den Teil der Bauausführung. Es ist nachgewiesen, da gibt es verschiedene Untersuchungen, sei es von der RWTH Aachen, sei es von anderen wissenschaftlichen Institutionen, die gesagt haben, wenn wir schneller bauen und dadurch den Verkehr nicht oder weniger lang von drei auf eine Spur verringern, können wir erheblich CO<sub>2</sub> einsparen. Die Berechnungen gehen – da wären wir bei 120.000 Fahrzeugen, dreißigminütiger Stau, davon etwa 20 Prozent Lkw, schon bei täglich über 100 Tonnen CO<sub>2</sub>. Das heißt, wenn wir mehr Verfügbarkeit und weniger Verengung auf eine Fahrbahn hinbekommen, dann können wir CO<sub>2</sub> in der Tat einsparen. Was hier ganz wesentlich ist. Herr Berghahn, was Sie auch gefragt haben zum Thema „Losaufteilung“: Ich möchte nochmal darauf hinweisen, dass in dem Gesetzentwurf nicht drin steht, dass die Losaufteilung abgeschafft werden soll, überhaupt nicht. Das möchte keiner im Baubereich. Das möchte auch keiner im Planungsbereich. Was aber hier drin steht, ist, dass der obligatorische Zwang, das heißt, die Pflicht in Fach- und Teillosen auszuschreiben, gelockert werden soll. Warum ist das sinnvoll? Erstens hat Deutschland hier anders als in der



EU-Richtlinie härter formuliert. Denn europarechtlich besteht mehr Entscheidungsfreiheit für den Auftraggeber, für die Auftraggeberin darin festzulegen, wie etwas beschafft werden soll, in verschiedenen kleinen Fach- und Teillosten oder auch mal in einer Gesamtvergabe. Ich mache ein einfaches Beispiel: Auf der Straße ist es oft so, dass die Verkehrssicherung unabhängig von der eigentlichen Baumaßnahme ausgeschrieben wird. Da die Ausschreibungen aber unterschiedliche Zeit in Anspruch nehmen – vielleicht haben wir mal eine Rüge, vielleicht haben wir keine Rüge, vielleicht gibt es keinen geeigneten Bieter –, kann es dazu führen, dass die Baustelleneinrichtung schon auf der Strecke ist – wie gesagt, die Spuren werden von drei auf eins verkürzt –, aber die Baumaßnahme beginnt noch gar nicht, weil der Auftrag noch nicht vergeben ist. Hier haben wir dann genau diesen CO<sub>2</sub>-Effekt, den dieses Gesetz einzugrenzen versucht. Wenn man hier nämlich versucht, in sinnvollen Fällen Gesamtvergaben auszuschreiben, macht das durchaus Sinn. Und Gesamtvergabe führt am Ende auch dazu, dass wir die Kapazitäten bei der öffentlichen Seite entlasten. Nehmen Sie mal ein ganz anderes Beispiel. Eine Schule hat, wenn Sie die neu bauen, 120, 180 Einzelaufträge. Die kleine Kommune, die einmal in ihrer Lebenszeit – mal ein bisschen überspitzt formuliert – eine Schule bauen möchte, braucht dafür eine Bauverwaltung, die 180 Mal ausschreibt, 180 Mal kontrolliert, 180 Gewerke koordiniert. Und dazu ist sie oft nicht in der Lage. Das heißt, in solchen Fällen, in denen wir solche Restriktionen haben, kann es durchaus Sinn machen, auch gesamtzuvergeben. Wobei ich auch betonen möchte, das Bauen ist gerade im Hochbau oft so kleinteilig, dass die Mehrheit immer Fach- und Teillostvergabe bleiben wird. Aber der Auftraggeber sollte eine Entscheidungsfreiheit darüber haben, was er macht und wie er es am besten bewerkstelligen kann. Man muss auch dazu sagen, das Potenzial gerade klimagerechter und ressourceneffizienter zu bauen, ist höher, je ganzheitlicher ich ein Projekt betrachte, das heißt auch je ganzheitlicher ein Projekt ausgeschrieben wird. Denn wenn wir in vielen kleinen Dingen optimieren müssen, sei das einfach nur eine Leitschutzplanke, wo allein der Preis entscheidet und die Leistung konkret vorgegeben ist, hat ein Unternehmen gar nicht die Möglichkeit zu optimie-

ren. Das heißt, ganzheitliche Vergaben bzw. Gesamtvergaben lassen es endlich mal zu, dass wir als Industrie innovativ sein dürfen. Ansonsten kommen diese Innovationen oft nicht in den Bauprozess.

Zum Thema „Bieterklagen“: Ja, die gibt es. Und die zeigen am Ende, wie umkämpft der Wettbewerb ist. Wenn wir komplett ausgelastet wären und nicht mehr hinterherkämen, gäbe es diese Bieterklagen nicht, weil dann würden sich die Unternehmen am Ende gar keine Gedanken darüber machen, mal einen Auftrag zu verlieren, da es ja so viele am Markt gibt. Das heißt, Bieterklagen sind am Ende auch ein Ausdruck dafür, wie hart der Wettbewerb im Bau ist und wie viele Kapazitäten noch vorhanden sind. Um die zu vermeiden, braucht es am Ende Rechtssicherheit, Rechtssicherheit je nachdem, wie die Vergabekriterien formuliert sind und Rechtssicherheit auch darin, wie Angebote bewertet werden. Natürlich muss man auch ganz selbstkritisch sagen, dass man als Bauwirtschaft allgemein – ich bin Rheinländer, sehen Sie es mir nach – auch „mal jönnen könne muss“. Das heißt, auch wenn man mal etwas verloren hat, zu gucken, wie kann man einen weiteren Auftrag bekommen. Aber das steht dann immer in dem Zusammenhang, dass es genug Aufträge gibt.

Zum Thema „Bonus-Malus“: Wir würden uns wünschen, dass wir mehr Bonus-Malus bzw. mehr Anreize dafür bekommen, gewisse Ziele zu erreichen: schnellere Bauzeit, höhere Verfügbarkeit, gerne auch – und da wären wir als allererstes mit dabei – einen geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Das setzt aber am Ende wieder voraus, dass wir nicht nur rein nach dem Preis ausschreiben, sondern Qualitätskriterien formulieren. Die Deutsche Bahn macht das jetzt. Beispielsweise Frankfurt-Mannheim, Riedbahn, da gibt es ein dreißigprozentiges Kriterium zur Sperrpausenverkürzung. Das ist gut. Nur muss man auch hier ganz genau schauen, wie die Ausgestaltung ist. Denn wenn wir einen Bonus oder einen Malus festlegen, muss die Industrie es auch in der Hand haben, diesen Malus zu bekommen bzw. den Bonus zu erreichen. Wenn aber die Rahmenbedingungen so eng gesetzt sind – und bei der Riedbahn ist es so –, dass die Sperrpausenverkürzung zwar gefordert wird, aber Teile der Planung noch gar nicht fertig sind – das heißt, wir wissen zum Zeitpunkt



der Ausschreibung noch gar nicht, was wir bauen müssen, weil die Planung noch nicht vorliegt –, ist das in der Bonussetzung relativ schwierig. Hier müssen die Kriterien klar sein, denn am Ende ist es ja im volkswirtschaftlichen Interesse, solche Boni einzuführen, damit es am Ende schneller und hoffentlich auch klimagerechter gehen kann.

Vielleicht nochmal einen Seitenkommentar zum Thema „Güterverkehre“: Es ist ja nicht nur der Transitverkehr, der durch Deutschland geht. Und es ist nicht nur der Transitverkehr, den wir beklagen müssen. Auf der anderen Seite sind wir auch ein Transitland in Europa und wir können uns gar nicht dagegen wehren. Warum es aber wichtig ist, dass wir gerade auch bei Schwerlasttransporten darauf achten, dass wir ein vernünftiges Brückensystem haben, ist allein schon das Thema „Ausbau erneuerbarer Energien“. Eine Windkraftanlage benötigt 21 Schwerlasttransporte. Heute kommen wir mit diesen Schwerlasttransporten aufgrund der Situation, wie die Brücken sind, nicht über diese Brücken. Wir werden das Ziel der Bundesregierung allein aufgrund dessen nicht erreichen können, weil die Brücken so kaputt sind! Und deswegen besteht umso mehr die Notwendigkeit, dass wir zu einer Beschleunigung kommen. Denn sonst werden wir weder wirtschaftliches Wachstum fördern noch unsere Klimaziele erreichen. Deswegen nochmal das Plädoyer an die Bundesregierung, sich hier einzusetzen, damit es einfach schneller und besser wird. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Dann darf ich weitergeben an Herrn Schröder, der vier Minuten maximal Zeit hat.

**Dipl.-Ing. Christoph F. J. Schröder (BInGK):** Herr Berghahn, Sie hatten die Frage zur losweisen Vergabe auch an die Ingenieurkammer gestellt. Ich drücke das mal so aus: Größe ist nicht unbedingt ein Allheilmittel. Die „Amazonisierung“ von Dingen halte ich nicht immer für zielführend. Gleichwohl kann es Situationen geben, wo sicherlich eine größere, zusammenhängende Vergabe sinnvoll sein kann. Ich möchte aber das Augenmerk auf folgenden Punkt richten: Wir reden hier heute im Wesentlichen über Bundesfernstraßen und Brücken. 13.000 Kilometer haben wir da im Netz. Wir reden aber in Deutschland über 650.000 Kilometer Straßen insgesamt. Die Frage

ist natürlich schon, inwieweit in kleinen Gemeinden die Kenntnisse der ortsüblichen Zusammenhänge besser vor Ort aufgehoben sind, als in großen Konglomeraten, die dann vielleicht dort anbieten. Grundsätzlich ist aber das Thema, das auch schon mehrfach hier angesprochen wurde, dass die Vergabe auf jeden Fall beschleunigt werden muss. Ich glaube, das ist ein Thema, was viel zu kurz kommt. Die Rechtssicherheit geht auch hier wieder vor Schnelligkeit. Herr Krenz hat das im Wesentlichen auch so ausgedrückt. Vielleicht ist möglicherweise ein Modell zu überdenken, wie es in der Schweiz besteht, dass der zweite Platz gewinnt. Damit die Spekulationen um den ersten Platz nicht unbedingt immer stattfinden müssen.

Ich möchte zum Thema „Schnelligkeit“ auch noch etwas sagen. Ich drücke das mal so provokant aus: Schnelligkeit vs. Qualität. Bestimmte Maßnahmen können Sie einfach bei schlechtem Wetter nicht machen. Wenn der Zeitdruck aber so hoch ist und die Verträge so gestaltet sind, dann geht es häufig zu Lasten der Qualität. Sie können bei diesem Wetter, bei Nässe, draußen eigentlich nicht asphaltieren. Wenn also das Unternehmen Bedenken anmeldet und der Auftraggeber das akzeptiert, haben Sie die Minderqualität gleich eingekauft. Ich bitte das wirklich zu berücksichtigen. Schnelligkeit kann der Tod der Qualität sein.

Und um überhaupt diese ganzen Dinge, die vor uns stehen, in den nächsten Jahren bewältigen zu können, müssen wir uns um unseren Nachwuchs kümmern. Das ist uns als Ingenieurskammer ungemein wichtig. Ich weiß nicht, ob Ihnen bekannt ist, wie viele kleine Büroinhaber und -inhaberinnen in den nächsten Jahren ihr Büro abgeben werden, es schließen oder vielleicht an große Einheiten verkaufen werden. Klar ist, es werden zu wenig junge Leute in den Schulen animiert, ein Ingenieurstudium zu ergreifen, jetzt speziell in Bezug auf das Bauingenieurwesen. Ich kann nur appellieren, dort die MINT-Strukturen schon im Unterricht in den Schulen zu stärken und die Hochschulen entsprechend auszustatten, dass dort auch viele junge Leute Ingenieurwesen, speziell das Bauingenieurwesen, studieren können. Danke!

**Vorsitzender:** Danke! Jetzt haben wir Herrn Stofels, der maximal zwölf Minuten Zeit hat.



**Ralf Stoffels (DIHK):** Herzlichen Dank! Herr Müller, Sie baten mich um eine Bewertung. Ich bin natürlich Unternehmer und kein Jurist. Was nehme ich heute hier mit? Ich habe sehr viele juristische Spitzfindigkeiten gehört, aber die Erwartung aus unserer Region ist – und da ist seit 2.12.2021 die wichtigste Lebensader der Region gekappt –, dass ich heute Ergebnisse mitbringe. Der Druck in unserer Region ist wirklich so hoch. Und das Gleiche droht ja an vielen anderen Stellen im Lande auch, wenn ich höre, dass 4.000 Brücken marode sind. Sie haben es ja gerade gesagt, es ist mit der gesetzlichen Lage zurzeit so nicht möglich. Das heißt, wir müssen ja zwangsläufig irgendwas ändern. Ich habe jetzt sehr viele juristische Spitzfindigkeiten gehört, die ich selber nicht beurteilen kann. Mein Gefühl bleibt aber, dass dadurch eben gerade keine Beschleunigung stattfindet, sondern eher genau das Gegenteil, wenn man jetzt darüber diskutiert, an welcher Stelle kann man wie wo klagen. Das ist meine unternehmerische Sicht. Wir fordern seit langem – Herr Krenz weiß das – einen verlässlichen Zeitplan mit einem fixen Fertigstellungstermin der Brücke, denn nur auf so etwas kann sich die Wirtschaft einstellen, damit planen. Und damit ist ein Standort sicherbar. Mit einem offenen Ende kann ich einen Standort nicht sichern. Da finde ich keine Arbeitnehmer, da ist meine unternehmerische Zukunft gefährdet. Das ist jetzt die unternehmerische Antwort. Ich höre von den Menschen in der Region, das Vertrauen in den Staat geht verloren, weil die Menschen sagen, wir kriegen keine Informationen. Ich habe meinen Beitrag eben beendet, mit „ein Jahr und drei Monate“. Was haben wir in der Zeit erfahren? Wir haben einen Sprengtermin der alten Brücke erfahren, der ist aber auch schon drei Monate her, weil er nämlich nicht funktioniert hat. Ob der zweite Sprengtermin 7. Mai funktioniert? Ich hoffe es! Ich werde jedenfalls da stehen, hoffe dass die Brücke dann anschließend nicht mehr steht. Aber einen Gesamtzeitplan traut sich niemand mehr abzugeben, weil eben so viele auch juristische Unklarheiten da sind. Insofern kann ich dann als Kammerpräsident nur sagen, wir wollen ja nicht nur meckern, sondern wir wollen auch konstruktive Vorschläge machen. Wir haben das gemacht. Wir haben Videokonferenzen gemacht, mit dem Bürgermeister Bucci von Genua. Der ist Bürgermeister geworden, weil er es geschafft hat, als

Brückenbaubeauftragter die Morandi-Brücke, die übrigens länger ist als die Rahmedetalbrücke, innerhalb von zwei Jahren wieder zu erstellen – nach EU-Recht. Das heißt, er hat EU-rechtskonform ausgeschrieben, gebaut und hat alles berücksichtigt. Er hat gesagt, 15 Umweltverbände haben diesen Bau in Italien zu verhindern versucht. Es sind also eigentlich die gleichen Voraussetzungen, weil mir immer gesagt wird, da sei alles ganz anders. Das habe er alles in zwei Video-Konferenzen entkräften können. Die Voraussetzungen waren die gleichen. Das heißt, es ist möglich so zu bauen. Wir haben ja auch angeboten, mit den Verbänden vor Ort entsprechend zu unterstützen, um wirklich zu einem schnellen Ergebnis zu kommen. Als Unternehmer muss ich sagen, nur das Ergebnis zählt. Wann steht die neue Brücke da, der Verkehr fließt wieder und unsere Region ist angeschlossen? Das gleiche gilt eben für viele andere Stellen im Land. Wir wollen ja nicht, dass das Gleiche nochmal irgendwo passiert. Viele Kollegen sagen ja: „Bei mir in Duisburg gibt es auch Brücken und das ist auch alles marode.“ Ich sage, das ist ein signifikanter Unterschied, ob gebaut wird und Verkehr irgendwie an der Baustelle vorbei kann oder ob, wie in dieser Region, eine Verkehrslebensader gekappt wird.

Der Verkehr ist nun mal das Rückgrat der deutschen Wirtschaft. Insofern, Herr Bochmann zu Ihrer Frage, kann ich einfach nur „Ja“ sagen. Wenn ich das hier höre, welche juristischen Dinge geändert werden müssen, dann glaube ich, es muss grundsätzlich neues Recht her. Denn sonst werden wir weder diese 4.000 Brücken schaffen. Und wir werden wahrscheinlich ähnliche Dinge nochmal erleben, dass eben nicht nur aus Sicht der Bürger und der Wirtschaft zu langsam gebaut wird, sondern dass eben tatsächlich Regionen vollständig abgeschnitten werden. Und das möchten wir nicht nochmal, denn sonst geht Wohlstand in unserem gesamten Land verloren. Das muss zwingend verhindert werden, deshalb die Blaupause „LNG-Terminal“. Wie gesagt, ich bin kein Jurist, aber es muss doch möglich sein, wenn das dort in sieben Monaten möglich ist, ähnliche Verfahren auch für Verkehrsinfrastruktur möglich zu machen. Denn es ist richtig. Schiene, da hören wir jetzt, der Deutschlandtakt kommt, glaube ich, 2070. Also bei der Schiene hat die Wirtschaft schon fast das Vertrauen verlo-





ren, in absehbarer Zeit Lösungen zu finden. Wasserstraßen sind auch marode, nur die gibt es nicht überall. Die meisten Industrie- oder Wirtschaftsregionen sind über die Straße angeschlossen. Deshalb muss die Straße so schnell wie möglich in einem Gesamtinfrastrukturprojekt erneuert werden, auf Stand gebracht werden. Also das Einzige, was ich heute mitnehme, ist, wir brauchen eine Modernisierung. Wir brauchen keine Wiederherstellung des alten Standes, sondern wir brauchen eine Modernisierung nach dem heutigen Stand der Technik, der ja auch – so habe ich es verstanden – häufig schneller herstellbar ist, weil man moderne Methoden anwendet. Aber wir brauchen auch eine Modernisierung nach den heutigen Kapazitätsanforderungen im Verkehr. Es ist doch totaler Wahnsinn – dafür würde kein Bürger Verständnis haben –, wenn man einen Ersatzneubau zweispurig schafft, für eine Sauerlandlinie A45, für die seit Jahrzehnten ein dreispuriger Ausbau beschlossen ist. Da baut man doch nicht an einer Stelle eine zweispurige Brücke in Form eines Ersatzneubaus, weil es vielleicht schneller geht. Ersatzneubau oder Modernisierung, wie ich heute gelernt habe, muss doch immer heißen, an heutige Verhältnisse angepasst, technisch und von der Kapazität. Das ist das, was die Menschen in unserer Region erwarten und hoffentlich nicht etwas Ähnliches in einer anderen Region Deutschlands erleben müssen, weil ein Bauwerk so marode ist, dass es eben nicht mehr befahren werden kann. Und es ist fast egal, ob es ein Autobahnabschnitt oder eine Brücke ist. Wir müssen im Sinne unserer Wirtschaft und unseres deutschen Wohlstandes, wenn wir den erhalten wollen, die Verkehrsinfrastruktur, die sehr marode ist, auf den aktuellen Stand bringen. Ich glaube, wir haben unsere Vollversammlung ... Wenn ich das hier erzählte, andere Länder lachen über uns, weil sie eben viel schneller in der Modernisierung ihrer Infrastruktur sind und sich den modernen Gegebenheiten anpassen. Wir werden gesamtwirtschaftlich zurückfallen, wenn wir dort nicht schneller werden. Und ich glaube tatsächlich, da braucht es eben neue Gesetze. Dankeschön!

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Stoffels, nochmal für Ihren doch sehr zündenden Beitrag und Ihren Appell! Ich denke, ich darf für alle hier wenigstens Eines noch mit auf den Weg geben: Kommunizieren Sie bei den Menschen bitte, dass wir

alles tun, möglichst schnell, dort den Ersatzbau zu erstellen. Das ist unsere Aufgabe, dafür sind wir da im Verkehrsausschuss, allesamt wie wir hier sitzen. Und hier ist keiner, der bewusst irgendetwas blockiert. Die Botschaft sollte man schon mitnehmen, damit das auch klar ist. Denn ich denke, da wo Vertrauen verloren geht, wie Sie richtig auf den Punkt bringen, und Emotionalität herrscht, sollten auch Sie alles tun, dass die Sachlichkeit die Oberhand gewinnt. Und dass man in die Region trägt, es mitnimmt, da auch verkündet, dass hier der Wille besteht, dass alle das Problem lösen wollen. Jetzt haben wir Frau Dr. Ziehm, bitte.

**RAn Dr. Cornelia Ziehm:** Vielen Dank! Drei Fragen wurden an mich gerichtet. Es ging nochmal darum, welche Rechtsgrundlagen haben wir jetzt, was heißt das konkret für Ersatzneubauten und welche Schlüsse könnte man vielleicht aus dem LNG-Gesetz ziehen. Ganz konkret noch einmal, weil es vielleicht nicht angekommen ist oder ich mich vielleicht missverständlich ausgedrückt habe. Für Ersatzneubauten, wenn ein Bauwerk wieder so aufgebaut wird, wie es vorher war, natürlich mit den heutigen Baustoffen, nach den heutigen technischen Erfordernissen, ist dafür kein Genehmigungsverfahren erforderlich. Und noch einmal, selbst wenn man der Auffassung wäre, wenn es verbreitert werden würde, also das heißt sogar anders aufgebaut werden würde als es vorher war, ist dafür auch nicht zwingend ein Genehmigungsverfahren erforderlich. Dafür haben wir gerade das wunderbare Beispiel, dass nämlich die Autobahn GmbH, das auf die hier viel erwähnte Brücke bezogen beantragt hat, dass durch Bescheid festgestellt wird, dass kein Plan- und Genehmigungsverfahren dafür erforderlich ist. Das ist mit Bescheid so bestätigt worden, auf der Grundlage des geltenden Rechts. Das heißt, es ist fix. Und das bitte ich einfach auch mal zur Kenntnis zu nehmen, dass für diese Brücke, die nicht nur wieder aufgebaut wird, sondern die sogar größer aufgebaut wird als sie vorher war, keine Durchführung eines Planfeststellungs- und eines Plangenehmigungsverfahrens erforderlich ist. Das heißt also, die Grenzen nicht nur bei Sanierungen, sondern bei Ersatzneubauten – meinetwegen können wir es gerne als Modernisierung bezeichnen – sind auf der Grundlage des jetzt geltenden Rechts schon sehr weit. Und das zu nutzen, sollte aller Ehren wert sein.



Eine Frage, die an mich gerichtet wurde, war ja jetzt noch, wie könnte man das vielleicht im geltenden Recht noch deutlicher absichern, wenn man es dann wollte. Ich hatte auf Paragraph 17 des Fernstraßengesetzes verwiesen. Dort heißt es: „Bundesfernstraßen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist.“ Und dann wird definiert, wann eine Änderung vorliegt. In dem Satz 3, um den es mir dann ging, heißt es: „Eine Änderung im Sinne von Satz 2 liegt insbesondere nicht vor, wenn sie im Zuge des Wiederaufbaus nach einer Naturkatastrophe erforderlich ist, um die Bundesfernstraße vor Naturereignissen zu schützen, und in einem räumlich begrenzten Korridor entlang des Trassenverlaufs erfolgt“. Das sozusagen ist jetzt schon eine Möglichkeit zu sagen, wir brauchen keine Planfeststellung, wir brauchen auch für Änderungen keine Planfeststellung. Insbesondere durch diesen Satz – das können Sie als Spitzfindigkeit bezeichnen, man kann es aber einfach als geltendes Recht ansehen – bedeutet das schlichtweg, dass darunter natürlich auch andere Möglichkeiten fallen, schon jetzt. Um das aber noch deutlicher zu machen, wäre meine Anregung an Sie Abgeordnete, dass man sozusagen diesen Satz nochmal gegebenenfalls ergänzt oder ähnlich in einem Satz anführt, dass es dabei auch um die Sanierung und Modernisierung sanierungs- und modernisierungsbedürftiger, insbesondere, Brückenbauwerke geht. Da lässt sich bestimmt etwas finden und dann ist sogar das, was sozusagen die Autobahn GmbH beantragt hat für die Brücke, vielleicht auch überhaupt nicht mehr erforderlich, sondern man kann mit großer Rechtssicherheit dann auf eine solche Regelung im Fernstraßengesetz verweisen. Und kann eine Brücke ohne länger andauernde Verfahren führen, so wie es jetzt schon möglich ist, aber dann nochmal klarstellend möglich wäre. Und ich glaube, dass das dann auch sehr ersichtlich wäre und vielleicht auch eine Ausstrahlungswirkung auf die Region hätte und auf die betroffenen Leute, wenn man es dann möchte. Wenn man meint, es reicht jetzt nicht aus oder wir wollen es nochmal besonders klarstellen. Das, was wir jetzt nach geltendem Recht machen, wollen wir nochmal besonders klarstellen.

Die dritte Frage war: Was können wir aus dem LNG-Gesetz, was lässt sich daraus ableiten? Es ist ja zutreffend gesagt worden, im LNG-Gesetz geht

es eben um den Neubau von Terminals. Und da ist eine Beschleunigung für Planfeststellungsverfahren vorgesehen. Aber nochmal, wenn es stimmt, was ich gesagt habe, dass wir eben für die Sanierung und Modernisierung solcher insbesondere Brückenbauwerke überhaupt keine Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren brauchen, dann ist aus dem LNG-Gesetz nichts dafür abzuleiten, weil wir außerhalb des LNG-Gesetzes stehen würden, weil wir ja eben gar keine Planfeststellungs- und gar keine Plangenehmigungsverfahren benötigten, die aber Regelungsgegenstand des LNG-Gesetzes sind. Das heißt also, auf Grundlage des geltenden Rechts können Sie mehr tun, wenn es wirklich um Sanierungen, Modernisierungen gehen sollte, als selbst das LNG-Gesetz vorsieht. Ich glaube, diese Möglichkeiten endlich und effektiv zu nutzen, das wäre aller Ehren wert. Und es gibt ja auch die Anfänge durch die entsprechenden Anträge der Autobahn GmbH, die auch entsprechend beschieden worden sind. Und das heißt, da kann es einfach losgehen. Ich glaube, das kann man den Leuten in der Region auch gut so sagen. Wir brauchen kein Planfeststellungsverfahren für den Neubau oder für den Wiederaufbau dieser Brücke anzustrengen. Das geht hier auch ohne.

In der letzten Fragerunde war noch eine Frage offen geblieben, die würde ich noch kurz anschließen wollen, und zwar auch nach dem Bundesnaturschutzgesetz. Ich hatte schon etwas dazu gesagt, dass es europarechtswidrig ist, eine Umweltverträglichkeitsprüfung gesetzlich, pauschal abzuschaffen, davon abzusehen. Die Eingriffsregelung Naturschutz ist auch nicht bei allen beliebt. Ich drücke es mal so vorsichtig aus. Aber auch hier muss man sich genau überlegen, ob die eigentlich zu Verzögerungen führt. Und da muss man ganz klar sagen: „Nein, das tut sie nicht!“ Denn die Eingriffs- und Ausgleichsregelung ist gerade so gestaltet – für alle die es nicht wissen –, die wird nicht dort realisiert, wo der Eingriff in die Natur stattfindet. Das ist ja gerade der Witz der Eingriffsregelung, dass sie an anderer Stelle realisiert wird, damit ein Ausgleich an einer anderen Örtlichkeit erfolgt. Beim Ausgleich ist es sogar so, dass der nur in Geld erfolgt. Das heißt aber, wenn die eigentliche Trasse davon gar nicht betroffen ist, sondern der Ausgleich irgendwo anders passiert bzw. finanziell passiert, dann kann



das gar nicht zu Verzögerungen führen. Und deswegen ist auch dieses Argument einfach vorgeschoben. Dass nicht jeder diese Eingriffsregelung gut findet, das ist etwas anderes. Aber zu behaupten, dass sie zu Verzögerungen führt, passt aus der Natur der Sache der Eingriffsregelung nicht. Dankeschön!

**Vorsitzender:** Dankeschön! Jetzt hat Dr. Spaniel eine kurze Nachfrage.

Abg. **Dr. Dirk Spaniel** (AfD): Ich habe eine kurze Nachfrage. Wir haben ja jetzt am Ende dieser Anhörung eine Kontroverse und ich danke Ihnen auch dafür, Frau Dr. Ziehm, dass Sie es erwähnt haben. Wir haben die Feststellung von Ihnen gehört, dass mit einem vorliegenden Bescheid für die Rahmedetalbrücke, aus Ihrer Sicht, jederzeit gebaut werden könnte. Jetzt frage ich doch bitte den Herrn Krenz ...

**Vorsitzender:** Jetzt gibt es keine Fragen mehr an Herrn Krenz. Sie könnten jetzt bei Frau Dr. Ziehm nachfragen, da haben Sie festgestellt, was Sie gesagt hat und Ihre Nachfrage bezieht sich darauf. Sonst muss ich allen anderen auch nochmal die Möglichkeit für eine weitere Frage geben. Tut mir leid, sonst schreiben Sie doch bitte – das wäre meine Empfehlung – mit Bezug auf unsere Anhörung Herrn Krenz an. Ja? Danke!

Dann können wir jetzt die Anhörung schließen. Ich darf mich bei Ihnen nochmal für Ihre Ausführungen bedanken, die sehr interessant waren. Allen, die jetzt nach Hause reisen, eine gute Reise! Und Ihnen alles Gute, Herr Gerwens! Bis dann!

Schluss der Sitzung: 13:00 Uhr

Udo Schiefner, MdB  
**Vorsitzender**