



**An
die Oberbürgermeisterin der Stadt Aachen
Sybille Keupen**

**den Städteregionsrat der StädteRegion Aachen
Dr. Tim Grüttemeier**

**den Bürgermeister der Stadt Würselen
Roger Nießen**

**die Bürgermeister der Städte Alsdorf, Baesweiler, Eschweiler, Herzogenrath, Monschau, Stolberg
und Gemeinden Simmerath und Roetgen
Alfred Sonders, Pierre Froesch, Nadine Leonhardt, Dr. Benjamin Fadavian, Dr. Carmen Krämer,
Patrick Haas, Bernd Goffart, Jorma Klauss**

Aachen, 05. April 2023

**„Richtiges Handeln ist besser als Wissen.
Aber um das Richtige zu tun, müssen wir wissen, was richtig ist.“
Karl der Große (742-814)**

Prüfung einer Behelfsbrücke zur Vermeidung der ersatzlosen Vollsperrung der A544 und des damit verbundenen Schadens

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Unterzeichner dieses Schreibens haben unter Heranziehung von Sachverständigen und unter Berücksichtigung der Ausschreibungsunterlagen den Eindruck gewonnen, dass zu dem bisherigen Planungsvorhaben der Autobahn GmbH - Stilllegung der Haarbachtalbrücke ohne Ersatzbrücke - eine rechtlich und technisch zulässige Alternativlösung möglich sein kann.

Konkret geht es um eine mögliche Behelfsumfahrung über das Haarbachtal, die den einspurigen PKW-Verkehr in beide Richtungen auffangen kann.

Eine solche wurde von der Autobahn GmbH bereits im Dezember 2022 ausgeschrieben, s. hierzu Anlage 1, S.1 und muss folglich bereits Teil des Genehmigungsverfahrens gewesen sein.

Nach Planung der Autobahn GmbH sollte parallel zur bestehenden Haarbachtalbrücke und auf gleicher Höhe der aktuellen Fahrbahn eine Behelfsbrücke gesetzt werden. Hierzu hätten an Auf- und Abfahrt der Behelfsbrücke signifikante Mengen Erdreich aufgeschüttet werden müssen um die Behelfsbrücke in entsprechender Höhe zu tragen. Anschließend wäre die Behelfsbrücke mit einem Kran von der Haarbachtalbrücke aus eingehoben worden.

Dies ist aufgrund des maroden Zustandes der Haarbachtalbrücke leider so nicht mehr möglich, da sie das Gewicht des Kranes und der Behelfsbrücke nicht mehr tragen kann. In der Folge verfolgt die Autobahn GmbH neben dieser auch keine weitere Alternative mehr.

Nach Beurteilung dreier renommierter Experten für Brücken-, Tunnel, und Straßenbau der RWTH,

- **Univ.-Prof. Dr.-Ing. Josef Hegger¹**
- **Dr.-Ing. habil., Universitätsprofessor i.R. Bernhard Steinauer²**
- **Vertretungsprofessor Dr.-Ing. Dirk Kemper³**

gibt es dennoch eine umsetzbare Alternative, die Behelfsumfahrung zu bauen.

Nach Prof. Steinauers Beurteilung kann das genehmigte Konzept der Behelfsbrücke so durch eine vertikale Verschiebung angepasst werden, dass die Behelfsbrücke nicht auf gleicher Höhe wie die Haarbachtalbrücke verläuft, sondern ca. 10 Meter tiefer. Damit müsste die Behelfsbrücke nicht von der Haarbachtalbrücke aus eingehoben werden, sondern ließe sich mit einem Kran von unten aus dem Haarbachtal montieren, wodurch eine Behelfsumfahrung weiterhin möglich wäre. Nach Einschätzung der Unterzeichner wäre dieses Vorhaben gegebenenfalls ohne neue Genehmigungen auf der Grundlage der bestehenden Genehmigungen innerhalb eines Zeitraums von ca. 6 Monaten umsetzbar.

Nach Einschätzung der Unterzeichner würde hierdurch weniger Erdmaterial an den Böschungen aufgeschüttet werden müssen und der zu überbrückende Abstand zwischen den beiden Talseiten verkürzt werden, sodass sogar von einem weniger starken Eingriff in das Haarbachtal auszugehen wäre. Somit stellte die hier vorgeschlagene Umfahrungslösung ein logisches, wesensgleiches Minus zur genehmigten Behelfsbrücke dar, wodurch ein erneutes Genehmigungsverfahren unter Umständen entbehrlich wäre.

Hierdurch wäre nach Einschätzung der beteiligten Firmen, Fachleute und Verbände ein drohender Schaden in der Region in dreistelliger Millionenhöhe abwendbar.

Dazu verweisen wir auf die von uns ermittelten Zahlen und Daten. Laut Verkehrszählung aus 2019 nutzen ca. 53.000 PKW und 2.100 LKW täglich die A544. Durch die die Vollsperrung der Brücke würde sich der Verkehr schätzungsweise hälftig auf die A4 und A44 verteilen und dort zu Mehrbelastungen von 42% respektive +64% führen⁴. Insgesamt werden knapp 600.000 Mehrkilometer täglich erwartet, die zu einem Mehrausstoß von insgesamt 50.000t CO₂ und geschätzten 500 Millionen Euro Volkswirtschaftlichem Schaden in der Region führen.⁵

Aus Sicht der Bevölkerung und den in der Region ansässigen Unternehmen aus Industrie und Handwerk, dem Einzelhandel und der Gastronomie, sowie allen Menschen in der Stadt ist die Erreichbarkeit dieser essenziell. Mitarbeiter der Aachener Unternehmen wohnen nicht selten im Umkreis und nutzen die A544 für den täglichen Weg zur Arbeit. Gleiches gilt für die Handwerks- Industrie- und Zulieferbetriebe, die ihre Kunden in Aachen erreichen müssen. Sollte die

¹ <https://www.imb.rwth-aachen.de/institut/team/17-professoren/14-hegger-josef>

² <https://www.isac.rwth-aachen.de/cms/ISAC/Das-Institut/Mitarbeiterinnen-und-Mitarbeiter/Ehemalige/~mtei/Bernhard-Steinauer/?allou=1>

³ <https://www.isac.rwth-aachen.de/cms/ISAC/Das-Institut/Mitarbeiterinnen-und-Mitarbeiter/Institutsleitung/~msg/Dirk-Kemper/?allou=1>

⁴ AZ/AN vom 16.11.2022

⁵ RWTH, Institut für Straßenwesen

Hauptverkehrsader über längere Zeit nicht zur Verfügung stehen drohen die Mitarbeiter abzuwandern. Auch Zulieferer und Kunden erreichen die Betriebe nicht mehr oder nur mit stark erhöhtem Zeitaufwand. Zusätzlich werden Fahrzeiten der Montage- und sonstigen Fahrten eklatant verlängert, was wiederum zu erhöhten Kosten bei Endverbrauchern und höheren CO₂-Emissionen im Stadtgebiet führt. Tourismus und Einzelhandelswirtschaft werden weiter geschwächt und Menschen und Betriebe drohen die Stadt zu verlassen. Die Folgen dessen sind unkalkulierbar und eklatant. Es ist weiter davon auszugehen, dass Unternehmen, die die Stadt Aachen verlassen, nicht wieder zurückkehren.

Zusätzlich werden Rettungswege verlängert, sodass die Einhaltung der Hilfsfristen von 8 Minuten im Stadtbereich und 12 Minuten im Außenbereich⁶, wobei hiervon jeweils 2 Minuten bereits für die Disposition vorgesehen sind, kaum noch einzuhalten sein werden.

Auch ist zu befürchten, dass der Verkehr sich Schleichwege durch Wohngebiete suchen wird, wodurch die Verkehrsfrequenz vor Schulen, Kindergärten und anderen gefahren geeigneten Orten stark zunehmen wird und hier die Gefahr von Unfällen unweigerlich steigt.

Im Verhältnis zu den obenstehenden negativen Auswirkungen - zwar zeitlich verzögert aber dennoch zu berücksichtigen - sind außerdem die Erhöhungen der Verkehrslasten und damit physikalischen Mehrbeanspruchungen der Umfahungsstrecken, die dann zu kürzeren Nutzungsdauern der A44-Brücken Monschauer Straße und Trierer Straße führen mit einem nicht auszuschließenden zeitgleichen Kollaps von A544 und A44.

Wir gehen davon aus, dass es möglich ist im Rahmen der bestehenden Planungsgenehmigung eine entsprechende Behelfsumfahrung zu errichten und halten eine solche für unbedingt notwendig, um einen immensen Schaden von Stadt, Unternehmen und Bevölkerung abzuwenden. Allein die Möglichkeit, dass die starken negativen Auswirkungen auf die Bürgerinnen und Bürger deutlich gemindert werden können, lässt die Möglichkeiten einer alternativen konzeptionellen Planung umso wichtiger erscheinen.

Wir sind allein nicht in der Lage, unsere Forderungen durchzusetzen. Wir brauchen Ihre Unterstützung. Erst ein gemeinschaftliches Einsetzen aller Städte und Gemeinden der Region und der daraus folgende politische Druck wird die Autobahn GmbH veranlassen, unseren Vorschlag zur Vermeidung einer Sperrung zu prüfen und umzusetzen.

Unsere Gruppe steht auch bereit, die Umsetzungsmöglichkeit unter Einbeziehung von Fachjuristen und Bauexperten dahingehend zu prüfen, ob das technische Konzept mit den bestehenden Genehmigungen in Einklang steht.

Bitte fordern Sie in einem gemeinschaftlichen Schreiben die Autobahn GmbH sowie das Bundesverkehrsministerium und alle zuständigen Stellen auf, alle Möglichkeiten zur Vermeidung einer Sperrung der A544 auszuschöpfen und unserer Gruppe die Gelegenheit zu geben, eine Prüfung durch die zur Verfügung stehenden Experten vornehmen zu können.

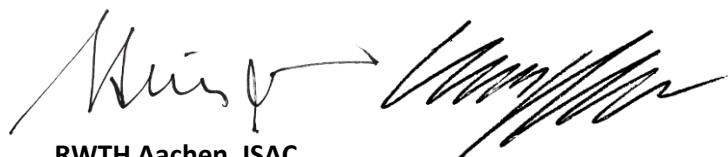
Aus unserer Sicht geht es darum, die katastrophale Situation, die sich durch die über zweijährige Sperrung ergeben wird, zu verhindern. Ein solches Szenario kann sich unsere Region nicht leisten.

Wir danken schon jetzt für Ihre Unterstützung und hoffen auf einen gemeinsamen Erfolg.

⁶ Bedarfspläne der Stadt und StädteRegion Aachen



Hammer Advanced Logistics
Tim Hammer jr. Holger Ortwig



RWTH Aachen, ISAC
Prof. Dr. Bernhard Steinauer Dr. Dirk Kemper



Kreishandwerkerschaft Aachen
Herbert May Yannic Schmitt



Vereinigte Unternehmerverbände Aachen
Ralf Bruns



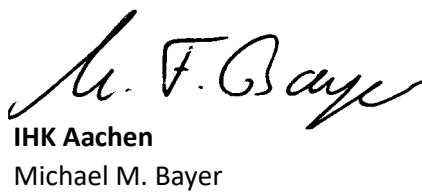
Rheinnadel GmbH
Klaus Pavel



Delheid Soiron Hammer
Dr. Johannes Delheid



Zentis Logistik Service GmbH
Dirk Bloch



IHK Aachen
Michael M. Bayer

Anlage:

Unterlagen zur Behelfsbrücke inklusive Ausschreibung der ursprünglich geplanten Behelfsumfahrung