LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
18. Wahlperiode

Drucksache **18/21469**

22.09.2026

Kleine Anfrage 8799

der Abgeordneten Christof Rasche und Angela Freimuth FDP

Zu schwere Lkw auf maroden A 45-Brücken – Droht Südwestfalen ein „Rahmede 2“?

Der Verkehrsträger Straße ist die tragende Säule des Wirtschaftsstandorts Nordrhein-Westfalen. Gerade für das industriell geprägte Südwestfalen ist eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur von zentraler Bedeutung. Gleichzeitig weist Nordrhein-Westfalen einen erheblichen Sanierungsstau bei seiner Brückeninfrastruktur auf. Besonders kritisch ist die Situation bei den Autobahnbrücken: Zahlreiche Bauwerke sind den heutigen Verkehrsbelastungen nur noch eingeschränkt gewachsen. Laut dem IHK-Brückenmonitor besaßen bereits im vergangenen Jahr 30,1 Prozent der nordrhein-westfälischen Bundesautobahnbrücken die Traglastindizes IV oder V und gelten damit als sanierungsbedürftig, weit mehr als in jedem anderen Bundesland.

Welche Folgen der Ausfall einer solchen Brücke haben kann, hat die Sperrung der Talbrücke Rahmede auf der A 45 eindrücklich gezeigt. Die Unterbrechung der A 45 führte zu erheblichen wirtschaftlichen Schäden, massiven Verkehrsverlagerungen und einer starken zusätzlichen Belastung der regionalen Ausweichstrecken und der in der Region lebenden Menschen.

Wie auch an vielen Brücken in unserem Land wurden auch die Brückenbauwerke entlang der A 45 ursprünglich für wesentlich geringere Verkehrsbelastungen errichtet. So wurde beispielsweise die Talbrücke Kattenohl in den 1960er Jahren auf Grundlage einer Prognose von rund 25.000 Fahrzeugen täglich geplant. Heute passieren die Brücke rund 64.000 Fahrzeuge, darunter etwa 13.000 Lkw. Gleichzeitig sind die zulässigen Gesamtgewichte und Achslasten von Lastkraftwagen seit Errichtung der Brücken erheblich gestiegen.

Die örtlichen IHKs warnten schon im Jahr 2014 mit dem Masterplan A 45, dass alle 60 Brücken entlang der A 45 neugebaut werden müssten. Zwei Jahre später nahm auch die Bundesregierung den Ausbau der fast kompletten A45 als „vordringlichen Bedarf“ in den Bundesverkehrswegeplan auf. Doch bis zum ersten Ersatzneubau, der Lennetalbrücke bei Hagen, die seit dem 13. August 2021 wieder befahrbar ist, geschah lange nichts. Nach aktuellen Daten der Bundesanstalt für Straßenwesen ist der Zustand vieler Brückenbauwerke entlang der A 45 inzwischen mehr als besorgniserregend. So besitzt beispielsweise die Talbrücke Brunsbecke einen Traglastindex V bei einer Zustandsnote von 3,0, muss also dringend ersetzt werden.

Erschwerend hinzu kommen zusätzliche Belastungen, die durch Fahrzeuge entstehen, die selbst die heutigen Gewichtsgrenzen zum Teil massiv überschreiten. Obwohl beispielsweise die Talbrücke Brunsbecke von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 44 Tonnen nicht befahren werden darf, zeigen Messungen eines Weigh-in-Motion-Systems jedoch zahlreiche Verstöße - im Mai 2026 wurden rund 400 Lkw mit mehr als 44 Tonnen registriert,

Datum des Originals: 22.09.2026/Ausgegeben: 22.09.2026

bis Ende August wurden 2.424 Überschreitungen festgestellt. Darunter befanden sich 199 Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 50 Tonnen, in einem Fall wurden sogar 75 Tonnen gemessen.[1] Die bestehenden Messsysteme ermöglichen noch keine rechtssichere Ahndung. Die fortdauernden Gewichts- und Achslastüberschreitungen stellen eine massive Gefahr für die ohnehin stark beanspruchten Bauwerke dar. Eine weitere Ablastung oder sogar Sperrung einer der Talbrücken hätte für die Region erhebliche verkehrliche und wirtschaftliche Folgen.

Entsprechend deutlich warnt auch die Südwestfälische Industrie- und Handelskammer zu Hagen vor den möglichen Folgen. SIHK-Vizepräsident Alexander Alberts mahnte: „Gemeinsam müssen wir alles tun, um ein ‚Rahmede 2' zu verhindern. Eine erneute Sperrung dieser Lebensader für unsere Region wäre fatal für den Wirtschaftsstandort."[2]

Es ist deshalb notwendig und begrüßenswert, dass seitens der Autobahn GmbH behördliche Verwiegung, Möglichkeiten zur Ladelastreduktion bzw. Ausleitung der betroffenen Fahrzeuge an der Talbrücke Brunsbecke in Planung sind. Angesichts der Gefahren und der existenziellen Notwendigkeit einer funktionierenden und bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur für unseren Wirtschafts- und Industriestandort Nordrhein-Westfalen ist ein zügiges Zusammenwirken aller Straßenbaulastträger einer Region erforderlich.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. An welchen der 60 Brückenbauwerke entlang der A 45 in Nordrhein-Westfalen werden nach aktuellem Kenntnisstand der Landesregierung Messsysteme zur Erfassung von Gesamtgewicht und Achslasten von Lastkraftwagen eingesetzt?

2. Welche konkreten Maßnahmen hält die Landesregierung angesichts der festgestellten Gewichts- und Achslastüberschreitungen zum Schutz der sanierungsbedürftigen Talbrücken entlang der A45 für erforderlich?

3. Welche Gespräche haben seit Bekanntwerden der Gewichtsüberschreitungen zwischen der Landesregierung und relevanten Stakeholdern wie Bund, Autobahn GmbH, Polizei, BALM, Logistikbranche sowie regionalen Akteuren stattgefunden?

4. Welche Standorte beziehungsweise Verkehrsführungen werden für die Verwiegung, das Abladen oder die Ausleitung zu schwerer Fahrzeuge an der Talbrücke Brunsbecke geprüft?

5. Welche Maßnahmen sind notwendig und vorgesehen, um potenzielle Ausweichstrecken unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus der Sperrung der Talbrücke Rahmede auf zusätzliche Verkehrsbelastungen vorzubereiten und vor erneuten infrastrukturellen Schäden zu schützen?

Christof Rasche
Angela Freimuth

[1] Jan Schmitz: Die Brücke trägt zu schwer: A45-Sorgenkind am Limit, 12.09.2026, in: come-on.de, abgerufen unter: https://www.come-on.de/luedenscheid/hagen-luedenscheid-a45-sorgenkind-am-limit-die-bruecke-traegt-zu-schwer-brunsbecke-94487805.html (letzter Zugriff: 22.09.2026).
[2] SIHK zu Hagen: A 45-Talbrücke Brunsbecke: SIHK unterstützt Schutzmaßnahmen, Juni 2026, abgerufen unter: https://www.ihk.de/hagen/servicemarken/presse/pressemeldungen/juni2026/brunsbecke-7090692 (letzter Zugriff: 22.09.2026).