



## **Verkehrsausschuss**

### **8. Sitzung (Sondersitzung) (öffentlich)**

13. Februar 2023

Düsseldorf – Haus des Landtags

10:03 Uhr bis 13:37 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Dr. Lukas Bartholomei, Steffen Exner, Vanessa Kriele, Thilo Rörtgen,  
Carolin Rosendahl, Gertrud Schröder-Djug, Benjamin Schruff

### **Verhandlungspunkt:**

#### **Vor Eintritt in die Tagesordnung**

**2**

Der Ausschuss lehnt den Antrag der Fraktion der SPD auf Umstellung der Tagesordnung mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und FDP und bei Abwesenheit der Fraktion der AfD ab.

#### **Fragen zur Sperrung der Rahmedetalbrücke**

**7**

Bericht  
der Direktorin der Niederlassung Westfalen  
der Autobahn GmbH des Bundes

in Verbindung mit:

**Politische Verantwortung für das Desaster um die Rahmede-Talbrücke  
muss aufgeklärt werden**

## Vor Eintritt in die Tagesordnung

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Sehr geehrte Damen und Herren! Ich begrüße Sie recht herzlich zur 8. Sitzung des Verkehrsausschusses, eine Sondersitzung.

Die Tagesordnung zur heutigen Sondersitzung ist Ihnen mit der Einladung 18/223 form- und fristgerecht zugegangen. Seien Sie alle herzlich willkommen. Ich eröffne hiermit die Sitzung.

Für die Landesregierung begrüße ich zur heutigen Sitzung des Verkehrsausschusses den Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen, Herrn Hendrik Wüst, sowie den Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Herrn Minister Oliver Krischer. Zudem begrüße ich die Direktorin der Niederlassung Westfalen der Autobahn GmbH des Bundes, Frau Elfriede Sauerwein-Braksiek, zur heutigen Sondersitzung, weitere Vertreterinnen und Vertreter der Landesregierung und der Verbände, alle Zuhörerinnen und Zuhörer sowie Vertreterinnen und Vertreter der Medien und Presse.

Ich erinnere alle daran, dass während der Sitzung keine Bild- und Tonaufnahmen zulässig sind. Dies ist in der Hausordnung des Landtags geregelt.

Die Entscheidung des Ältestenrats, dass an allen öffentlichen Sitzungen Mitglieder des Landtags sowie die zuständigen Fraktionsreferentinnen und -referenten per Video- und Audiozuschaltung ohne Rede- und Stimmrecht teilnehmen können, gilt fort. Im Vorlauf zu den Sitzungen hat dieser Personenkreis über das Ausschussesekretariat die Zugangsdaten erhalten. Auch die Vertreterinnen und Vertreter der Landesregierung können per Video- und Audiozuschaltung ohne Rederecht teilnehmen.

Ich begrüße alle aus dem genannten Personenkreis, die sich für diese Ausschusssitzung per Video oder Telefon zugeschaltet haben.

Die Einberufung des Ausschusses zu dieser Sondersitzung erfolgte auf Antrag der Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen mit dem Titel „Fragen zur Sperrung der Rahmedetalbrücke“ vom 24. Januar 2023 sowie auf Antrag der Fraktionen von SPD und FDP mit dem Titel „Politische Verantwortung für das Desaster um die Rahmedetalbrücke muss aufgeklärt werden“ vom 27. Januar 2023.

Die Fraktionen haben sich darauf verständigt, die Beratungen zu diesen Themen in Verbindung miteinander durchzuführen.

Die Fraktionen haben zudem beschlossen, dass die heutige Sitzung per Livestream übertragen wird.

Des Weiteren ist ein Wortprotokoll für diese Sitzung vereinbart worden, um den sinnhaften Zusammenhang wiedergeben zu können. Der Sitzungsdokumentarische Dienst hat dies bereits zugesichert und ist hier auch vertreten.

An die Statements werden sich Fragen und die Aussprache mit den Mitgliedern des Ausschusses anschließen. Bei den Fragen des Ausschusses gehen wir vereinbarungsgemäß nach der Größe der Fraktionen vor. Ich schlage Ihnen das Prozedere vor, dass die Fraktionen der Reihe nach maximal zwei Fragen stellen, die dann von den

jeweils angesprochenen Personen zusammenhängend beantwortet werden, Fraktion A maximal zwei Fragen, Antwort der befragten Person und dann im Wechsel. Mit Ihrem Einverständnis würde ich kurze Verständnisfragen direkt zulassen, damit der Zusammenhang gegeben ist. Auf diese Weise können die Öffentlichkeit und die Medienvertreter den Austausch besser verfolgen.

Wie es guter Brauch ist, zum Beispiel bei den Anhörungen der Fachausschüsse, werden wir zahlreiche Fragerunde durchführen.

Es gibt eine Wortmeldung der SPD-Fraktion. – Herr Dudas, bitte.

**Gordan Dudas (SPD):** Danke schön, Herr Vorsitzender. – In Vorbereitung auf diese Sondersitzung gab es am 1. Februar eine Obleuterunde, die sich einstimmig und einvernehmlich darauf geeinigt hat, dass zuerst der Ministerpräsident und anschließend Frau Sauerwein-Braksiek ihre Eingangsstatements abgeben sollen. Das entspricht im Übrigen auch den parlamentarischen Gepflogenheiten der letzten 70 Jahre, dass sich ein fachvorgesetzter Minister bzw. Ministerpräsident, also in diesem Fall Herr Wüst, vor den Bediensteten einer Behörde zu einem Thema äußert. Recherchen haben ergeben, dass von dieser Regelung noch nie in der NRW-Parlamentsgeschichte abgewichen wurde.

In der darauf folgenden Obleuterunde am 7. Februar wurde allerdings die bis dahin einvernehmliche Vereinbarung vom 1. Februar seitens der regierungstragenden Fraktionen mit dem Argument, dass der Sprecher der CDU-Fraktion, der per Videostream zugeschaltet war, aufgrund von Übertragungsproblemen das Abstimmungsergebnis nicht mitbekommen habe, wieder gekippt. Der Ergebnisvermerk der Obleuterunde vom 01.02. lautet – ich zitiere –:

Sollte kein separater Termin zur beantragten Sondersitzung von SPD und FDP zustande kommen, wird vereinbart, in der Sondersitzung am 13.02.23 als TOP 1 „Politische Verantwortung für das Desaster um die Rahmede-Talbrücke muss aufgeklärt werden“ und als TOP 2 „Fragen zur Sperrung der Rahmedetalbrücke“ zu beraten.

Dieser Ergebnisvermerk wurde eine Woche lang, obwohl die Möglichkeit mehrfach bestand, seitens der CDU nicht beanstandet. Erst in der Obleuterunde am 07.02. wurden wir von CDU und Grünen durch ihre nunmehr neue Vorgehensweise überrumpelt.

Weil in diesem Punkt nunmehr kein Einvernehmen mehr besteht, sondern ein offener Dissens dabei entstanden ist, hat letztendlich der Vorsitzende entschieden, dem Anliegen der regierungstragenden Fraktionen zu folgen und mit Blick auf das Eingangsstatement von Frau Sauerwein-Braksiek entgegen der ursprünglichen Einigung, die er und der grüne Vertreter im Übrigen am 01.02. selber beschlossen haben, die Tagesordnung so zu verändern, dass jetzt die Mitarbeiterin der Autobahn GmbH vor dem Ministerpräsidenten des größten Bundeslandes Deutschland sprechen soll.

Herr Ministerpräsident, mal abgesehen von der jahrzehntelangen Tradition dieses Hauses, dass Sie als verantwortlicher Minister als erster und eine bedienstete Beamtin als zweite berichten sollten, ist der von uns beantragte Punkt „Politische Verantwortung für das Desaster um die Rahmede-Talbrücke muss aufgeklärt werden“, aus dem sich wiederum der Punkt „Fragen zur Sperrung der Rahmedetalbrücke“ ergibt, der

weitergehende Punkt, der also zuerst behandelt werden muss. Wenn Ihnen also, wie Sie schon mehrfach angekündigt haben, an der Aufklärung wirklich was gelegen ist, Herr Wüst, bitte ich Sie und fordere Sie auch gleichzeitig dazu auf, dass Sie als fach- und dienstvorgesetzter Minister sich nicht hinter einer verdienten Landes- bzw. Bundesbeamtin verstecken, sondern von sich aus freiwillig ihrer Verantwortung als Ministerpräsident gerecht werden und dementsprechend auch nachkommen und als erster Ihr Statement hier abgeben.

Sollten Sie dem nicht entsprechen, stelle ich für meine Fraktion den Antrag, dass die Tagesordnung so zu verändern ist, dass der Punkt „Politische Verantwortung für das Desaster um die Rahmede-Talbrücke muss aufgeklärt werden“ als erster und der Punkt „Fragen zur Sperrung der Rahmedetalbrücke“ als zweiter Punkt behandelt wird.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für Ihre Ausführungen. – Ich habe jetzt noch den Abgeordnetenkollegen Vogt.

**Alexander Vogt (SPD):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Wir kommen ja heute hier zusammen, weil im Plenum, als sich die Aktuelle Stunde mit dem Thema beschäftigt hat, seitens des Ministerpräsidenten und Verkehrsministers a. D. kein einziger Satz und kein Wort gefallen ist. Deswegen sind wir heute hier zusammengekommen, um die Fragestellung weiter zu erörtern.

Herr Vorsitzender, ich möchte nur, dass klargestellt ist, wenn wir verschiedene Frageunden haben, dass, wenn eine Fraktion keine Fragen mehr hat, die anderen Fraktionen, die noch Aufklärungsbedarf haben, weiterhin Fragen stellen können. So habe ich Sie verstanden. Sie nicken. Dann ist das schon mal abgehandelt.

Dann habe ich vorab eine Frage an Frau Sauerwein-Braksiek, ob Sie von Ihrem aktuellen und von Ihrem ehemaligen Dienstherrn die Zusage haben, dass Sie hier vollumfänglich aussagen dürfen.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Ich glaube, die Frage kann Frau Sauerwein-Braksiek direkt beantworten.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Ja, ich habe vom Land NRW eine Aussagegenehmigung bekommen und von der Autobahn GmbH ebenfalls die Erlaubnis, hier auszusagen.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Ich weise im Vorhinein darauf hin, dass wir uns hier in einem Ausschuss befinden. Der Ausschuss lädt Gäste ein. Da hat der Gast, der hier eingeladen ist, das mit seinem Dienstherrn zu klären. Es gibt andere Ausschüsse, wo andere Regelungen gelten. Hier sind wir im Ausschuss, wir laden die Gäste ein, und die dürfen im Prinzip das sagen, was sie möchten.

Dann erteile ich Herrn Krauß das Wort.

**Oliver Krauß (CDU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Meine sehr verehrten Damen und Herren, der Kollege Dudas hat zutreffend ausgeführt, dass ich aufgrund von Verbindungsproblemen im ICE auf dem Weg nach Dresden, wo ich als Vorsitzender bei der Stiftung Entwicklung und Frieden das Land Nordrhein-Westfalen vertreten durfte, an der Obleuterunde am 1. Februar 2023 kaum bis geradezu nicht teilnehmen konnte, vor allem nicht an der Debatte. Deswegen haben wir in der darauf folgenden Obleuterunde den Antrag wiederholt, den wir schon gestellt haben.

Wir kommen heute zusammen, Herr Kollege Vogt, weil CDU und Grüne eine Sitzung des Verkehrsausschusses beantragt haben, und nicht, weil irgendwelche Ergebnisse aus dem Plenum das so wollten. Denn wir haben uns aufgrund des erhöhten Informationsbedarfs gewünscht, dass wir heute eine sachliche Aufklärung betreiben. Aus diesem Grunde haben wir diesen Antrag gestellt.

Dieser Antrag ist am 24. Januar 2023 gestellt worden. Drei Tage später, am 27. Januar 2023, ist dann ein weiterer Antrag auf eine Sitzung eingegangen. Diese beiden Anträge – darauf haben wir uns in der Obleuterunde verständigt – werden heute in Verbindung miteinander beraten. Der Vorsitzende – das ist sein Recht – hat die Tagesordnung festgelegt. Wir können darüber gerne abstimmen. Der Antrag von CDU und Grünen liegt zeitlich vorrangig. Es ist eine gute parlamentarische Praxis, die Zeitfolge einzuhalten. Von daher erscheint uns die Reihenfolge nicht nur aus formalen Gründen, sondern vor allem auch aus sachlichen Gründen sinnvoll.

Es geht uns darum, Sachverhaltsaufklärung zu betreiben. Dort ist Frau Sauerwein-Braksiek aus unserer Sicht diejenige, die als Direktorin der Autobahn GmbH des Bundes, die heute dankenswerterweise zu Gast ist, uns umfassend Auskunft geben kann. Insofern greift auch nicht der historische Vergleich aus meiner Sicht, denn Frau Sauerwein-Braksiek ist, wie gesagt, für eine GmbH des Bundes hier und nicht für eine Landesbehörde. Von daher greift auch der gezogene hierarchische Aspekt nicht. Von daher können wir gerne über die Vorgehensweise abstimmen, wenn der Wunsch der SPD weiterhin besteht. – Vielen Dank.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank, Kollege Krauß. – Als Nächsten habe ich den Kollegen Rasche.

**Christof Rasche (FDP):** Herr Vorsitzender, vielen Dank. – Wir kommen ja jetzt gleich zur Abstimmung und dann zu den wichtigen Passagen dieser Ausschusssitzung, nämlich den Statements und den darauf folgenden Fragen.

Ich will nur kurz anmerken: Ich bin seit 17 Jahren Obmann im Verkehrsausschuss. Es war für die Arbeit des Verkehrsausschusses bezeichnend, dass man Sitzungen gut vorbereitet hat und dass man sich immer auf den Ablauf einer Sitzung verständigt hat. Ich habe in diesen 17 Jahren nicht einmal erlebt, dass im Nachhinein – erst recht nicht bei einem wichtigen Tagesordnungspunkt – ein geeintes Verfahren einseitig wieder aufgelöst wurde. 17 Jahre lang nicht einmal erlebt! Ich habe sehr wohl öfter erlebt, dass seitens eines Koalitionspartners – dazu gehörte ich auch einmal, oder ich war auch mal Opposition – einer gefehlt hat. Aber selbst das hat nie dazu geführt, dies als Begründung zu nehmen, ein geeintes Verfahren wieder aufzulösen.

Aber die Mehrheit steht fest. Über die Gründe kann man spekulieren, was zu dieser Änderung führt. Das werden alle tun, das wird auch die Bevölkerung tun. Ich hätte mich gefreut, wir würden beim vereinbarten Verfahren bleiben.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Es liegt nun also ein Antrag der SPD-Fraktion auf Umstellung der Tagesordnung vor. Als Gegenrede hat die CDU-Fraktion vorgetragen. Ich lasse nun über diesen Antrag auf Umstellung der Tagesordnung abstimmen.

Der Ausschuss lehnt den Antrag der Fraktion der SPD auf Umstellung der Tagesordnung mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und FDP und bei Abwesenheit der Fraktion der AfD ab.

## **Fragen zur Sperrung der Rahmedetalbrücke**

Bericht  
der Direktorin der Niederlassung Westfalen  
der Autobahn GmbH des Bundes

in Verbindung mit:

### **Politische Verantwortung für das Desaster um die Rahmede-Talbrücke muss aufgeklärt werden**

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Die Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen haben eine Sondersitzung zum Tagesordnungspunkt „Fragen zur Sperrung der Rahmedetalbrücke“ beantragt und um Einladung von Frau Sauerwein-Braksiek als Vertreterin der für die Brücke zuständigen Autobahn GmbH des Bundes gebeten.

Die Fraktionen von SPD und FDP haben eine Sondersitzung zum Tagesordnungspunkt „Politische Verantwortung für das Desaster um die Rahmede-Talbrücke muss aufgeklärt werden“ beantragt und um Teilnahme des ehemaligen Verkehrsministers Hendrik Wüst gebeten.

Die Fraktionen haben sich, wie bereits ausgeführt, darauf verständigt, die Beratungen der beiden Themen in Verbindung miteinander durchzuführen.

Ebenfalls haben die Fraktionen sich darauf verständigt, dass Frau Sauerwein-Braksiek und Herr Ministerpräsident Wüst zunächst Statements abgeben. Zwischen den Fraktionen ist vereinbart worden – so wurde es auch mit den Gästen abgesprochen –, dass die Statements maximal zwischen 15 und 20 Minuten dauern sollten. An die Statements werden sich die Fragen der Mitglieder des Ausschusses sowie die Aussprache anschließen.

Wir beginnen mit den Statements, und ich erteile zunächst Ihnen, Frau Sauerwein-Braksiek, das Wort.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Als politisches Gremium fragen Sie selbstverständlich nach der Verantwortung für die Schließung der Talbrücke Rahmede. Dabei muss aus meiner Sicht zwischen der fachlichen Verantwortung und der organisatorischen Verantwortung unterschieden werden.

Die fachliche Verantwortung für die Erhaltung, Prüfung und Sanierung von Brücken lag bei den Brückenbauabteilungen der Regionalniederlassungen. Die Direktion, also ich, trug in erster Linie die organisatorische Verantwortung. Diese habe ich wahrgenommen, indem die Brückenbauangelegenheiten bereits 2015 im Zuge der Regionalisierung fachlich konzentriert wurden – nahe genug an den problematischen Projekten, aber auch mit dem nötigen Überblick über weitere notwendige Projekte und vorhandene Ressourcen. Das bedeutet: Den Regionalleitern wurden 2015 zur gezielten Steuerung sowohl die Querschnittsabteilung – zum Beispiel Personal/Finanzen –, die

Brückenbauabteilung, die Projektgruppen sowie die Niederlassungen der Regionen fachlich und disziplinarisch zugeordnet.

Zur Berichtssache an die Leitungsebene bzw. an die Direktion wurde eine Brücke, wenn im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung organisatorischer Handlungsbedarf festgestellt wurde oder wenn aufgrund außerordentlicher Ereignisse und Überprüfungen akuter Handlungsbedarf bestand.

Lassen Sie mich auf eines hinweisen. Selbstverständlich wünschen sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die verantwortlichen Leitungsebenen für die jeweiligen Aufgabengebiete immer wieder mehr personelle und auch finanzielle Ressourcen. Wir mussten aber feststellen, dass wir uns in einem Wettbewerb um die vorhandenen Ressourcen befanden. Wir hatten Verantwortung für die Autobahnen, aber auch für Planung, Bau und Erhaltung der weiteren Infrastruktur wie Bundes- und Landesstraßen. Der Neubau von Ortsumgehungen und Landesstraßen war abhängig von der politischen Priorisierung.

Zunächst möchte ich erläutern, worüber ich Ihnen im Zusammenhang mit der Talbrücke aus eigener Anschauung Auskunft geben kann und worüber nicht. Für Ihr Verständnis ist es zudem wichtig, zu erklären, in welchen organisatorischen Strukturen Prüfungen und bauliche Planungen mit Blick auf die Talbrücke Rahmede während meiner Tätigkeit bei Straßen.NRW vorgenommen wurden. Meine Erklärungen beziehen sich auf meine Zeit beim Landesbetrieb Straßen.NRW, also auf den Zeitraum vor meinem Wechsel zur Autobahn GmbH.

Ich beginne mit der Organisation des Brückenbaus beim Landesbetrieb. Beim Landesbetrieb waren die Themen der Verkehrssicherheit und der Erhaltung einzelner Autobahnabschnitte und damit auch die Frage nach der Sicherheit der Brückenbauwerke bei den Autobahnniederlassungen mit Sitz in Hamm und Krefeld angesiedelt. Ausgenommen davon waren die Brücken im Ruhrgebiet und der Kölner Ring.

In Hamm war eine Brückenbauabteilung für Erhaltung und Instandsetzung der Bestandsbauten geschaffen worden, um ein besonderes Augenmerk auf die Brücken zu richten. Diese Abteilung war, wie bereits gesagt, direkt der Regionalleitung in Hamm unterstellt.

Mit dem Tagesgeschäft und insbesondere mit der Frage der Verkehrssicherheit sowie mit Planung, Instandsetzung, Erhaltung und Neubau einzelner Brücken war ich inhaltlich nicht befasst und kann dazu aus eigener Anschauung heute auch keine Auskunft geben. Dies war Aufgabe der Regionalleiter und der den Regionalleitern organisatorisch untergeordneten Fachleute.

Ausgenommen davon waren die Besonderheiten, die mir gemeldet wurden und die zum Teil, wie zum Beispiel die Rheinbrücken, auch politisch hinterfragt wurden.

Für Brückenprüfungen gab es einen standardisierten Prozess dazu, wie die Prüfungen abzulaufen hatten und wie mit den Ergebnissen umzugehen war. Zur Zeit meiner Tätigkeit beim Landesbetrieb NRW geschah dies nach folgendem Prozess.

Nach DIN 1076 ist bei allen Autobahnbrücken alle sechs Jahre eine Hauptprüfung an der Brücke durchzuführen. Es handelt sich dabei um eine aufwendige handnahe



Prüfung jedes einzelnen Bauteils. Diese Prüfung wird durch erfahrene Fachleute – besonders ausgebildete Brückenprüfer – durchgeführt. Es gab Hauptprüfertrupps die praktisch nichts anderes machten, als diese Brückenhauptprüfungen durchzuführen. Zudem wurden teilweise spezialisierte externe Ingenieurbüros beauftragt, um gegebenenfalls nicht ausreichende Kapazitäten bei den Hauptprüfertrupps zu kompensieren.

Drei Jahre nach einer Brückenhauptprüfung erfolgt eine einfache Prüfung. Hier durfte während meiner Tätigkeitszeit nicht derselbe Prüfer, der die Hauptprüfung durchgeführt hat, tätig werden. Auch diese Brückenprüfer waren speziell geschulte, erfahrene und konkret für diese Aufgabe ausgebildete Ingenieure.

Die jeweiligen Erkenntnisse aus beiden Brückenprüfungen fließen in das sogenannte Brückenbuch ein. Dies ist mittlerweile eine softwaregestützte Datei, in der die Prüfer die einzelnen Schäden und weitere Feststellungen einpflegen. Die Software weist auf Grundlage der von den Prüfern eingepflegten Erkenntnisse digital eine Gesamtzustandsnote aus. Einmal pro Jahr habe ich mir von der Fachabteilung vorlegen lassen, ob die Brückenprüfungen durchgeführt wurden und ob Besonderheiten aufgetreten sind.

Eine Anmerkung: Neben der Gesamtzustandsnote der Brückenprüfung wurde von einer extern gegründeten Fachabteilung für Brückennachrechnung noch der Traglastindex ermittelt.

Die Ergebnisse und Maßnahmenempfehlungen der Prüfer wurden einem speziellen mehrköpfigen Team in der Brückenbauabteilung der Region der Autobahn vorgelegt, welches dann für die Erhaltung und die Instandsetzung der Bauwerke zuständig war. Dieses Team hat für die einzelnen Brücken die notwendigen Maßnahmen auf Grundlage der Erkenntnisse der Brückenprüfungen beschlossen und umgesetzt. Die Umsetzung der Maßnahmen ist also nicht von den Hauptprüfern oder anderen Prüfern vorgenommen worden, sondern von den erfahrenen Ingenieuren der Brückenbauabteilungen.

Im Rahmen der Instandhaltung von Brückenbauwerken kann es dabei durchaus sein, dass Mängel nicht beseitigt werden, wenn sie für die Standsicherheit keine Relevanz aufweisen und darum akzeptiert werden können. Sie können auch unter Beobachtung gestellt werden. Die Einschätzung, ob Mängel beseitigt werden sollten, lag bei der fachtechnischen Brückenbauabteilung. Die Zuständigkeit für die Talbrücke Rahmede lag somit beim Autobahnamt Hamm in der dortigen Brückenabteilung und unter Verantwortung der Regionalleitung.

Ich habe mit den für die Brückenbauabteilungen verantwortlichen Regionalleitern alle 14 Tage in einem Jour fixe zusammengesessen und mit ihnen kritische Projekte und Fragen der Organisation besprochen. Bei kritischen Projekten wie etwa der Rheinbrücke in Leverkusen habe ich mich dann auch gegebenenfalls persönlich eingeschaltet. Die heute hier im Raum stehende Frage der Dauerhaftigkeit der Rahmedetalbrücke ist mir von den Regionalleitern jedoch nie vorgelegt worden.

Dass ich mich persönlich mit detaillierten fachtechnischen Fragen zu einzelnen Brücken befasst hätte, ohne dass durch die Regionalleiter hierfür Anlass gegeben worden wäre, wäre praktisch nicht umzusetzen und auch nicht sinnvoll gewesen. Ich will Ihnen

die Dimension verdeutlichen: Der Landesbetrieb Straßen.NRW war für über 13.000 Teilbauwerke in Nordrhein-Westfalen zuständig. Allein die A45 verfügt über 60 große Talbrücken, 123 weitere Brücken und 80 Überführungsbauwerke.

Mir als Leitungsebene wurde daher nur die sich aus der jeweiligen fachtechnischen Brückenprüfung ergebende Gesamtnote bezüglich der einzelnen Brückenbauwerke mitgeteilt, und es versteht sich von selbst, dass es weder organisatorisch sinnvoll noch möglich war, jede einzelne Brückenprüfung, die der Gesamtnote zugrunde lag, zu hinterfragen. Schließlich war die Gesamtnote, wie gesagt, von einer Vielzahl von Fachingenieuren im Mehraugenprinzip ermittelt worden. Insoweit galt und gilt fachlich und rechtlich der Vertrauensgrundsatz.

Ich komme nun zur Rahmedetalbrücke selbst. Zur konkreten Frage, was bei der Rahmedetalbrücke in der Vergangenheit geschehen ist, kann ich somit nur auf Grundlage des mir vorliegenden Aktenmaterials etwas sagen. Demnach stellt sich die Sachlage für mich folgendermaßen dar.

Im Jahr 2014 wurde entschieden, einen Ersatzneubau für die Rahmedetalbrücke als einzelnes Projekt zu errichten, und zwar ohne Durchführung eines komplexen und zeitaufwendigen Planfeststellungsverfahrens. Es hat sich dann allerdings offenbar im Zuge der zugehörigen Planungen gezeigt, dass bei der baulichen Umsetzung eines solchen Ersatzneubaus doch zwingend eine Planfeststellung notwendig würde, da für den Ersatzneubau zunächst eine neue Brücke neben der bestehenden gebaut werden musste.

Im Weiteren wurde das Neubauprojekt „Rahmedetalbrücke“ in den Gesamtkontext des sechsspurigen Ausbaus der A45 eingeordnet, da dafür ohnehin eine Planfeststellung durchzuführen ist.

Die Frage des Ersatzneubaus war Aufgabe der Projektgruppe A45, die 2014 explizit für den Ausbau der A45 und den Ersatzneubau gegründet wurde. Die Projektgruppe A45 war, um hier die Priorität zu setzen, direkt dem Regionalleiter der Region 1, Südwestfalen, Ostwestfalen-Lippe, Sauerland-Hochstift, zugeordnet.

Bei den Brückenprüfungen war man zu dieser Zeit jeweils zu einer Gesamtzustandsnote von 3,0 gelangt, sodass aus der damaligen Perspektive die heutige Eilbedürftigkeit noch nicht zur Grundlage der Entscheidung gemacht werden konnte. Dabei muss man wissen: Mehr als die Hälfte der Brücken in NRW wies zu dieser Zeit im Jahr 2017 eine Zustandsnote von 2,4 und besser auf, rund 30 % hatten Noten zwischen 2,5 und 2,9.

Nach den Feststellungen der Brückenhauptprüfung aus dem Jahr 2017 waren Stand sicherheitsprobleme der Talbrücke Rahmede nicht gegeben, zumal aufgrund der statischen Betrachtungen aus dem Jahr 2014 die Brücke der Brückenklasse 45 zugeordnet worden ist. Sie wurde abgelastet, indem verkehrliche Einschränkungen vorgenommen wurden. So sollte die Brücke geschützt werden.

Die Neubauplanung der Talbrücke Rahmede hatte weiterhin Bestand. Zwischen 2018 und 2020 wurden in der Projektgruppe A45 lediglich andere, dringender erscheinende Brückenbauprojekte vorrangig in Angriff genommen. Es handelt sich dabei insbesondere

um die großen Talbrücken Rinsdorf, Rälsbach, Eisern, Landeskrohner Weiher, Sterbecke, Kattenohl und Lennetal sowie um die Vorbereitung der Planfeststellung für den Abschnitt zwischen Hagen und dem Westhofener Kreuz – einer der am stärksten belasteten Abschnitte in Nordrhein-Westfalen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Projektgruppe A45 zum damaligen Zeitpunkt, im Jahr 2020, über eine personelle Ausstattung von zwischen 17 und 27 Mitarbeitern verfügte. Wir bewegen uns bei der Brückenverwaltung und -instandhaltung im Bereich der – entschuldigen Sie das harte Wort – Mangelverwaltung. Die Erhaltung und Sanierung der Brücken sind ein technisches Vermächtnis, klarer gesagt: eine technische Last der Vergangenheit, die jeden Tag drückender und akuter wird.

Das Autobahnnetz, so wie wir es heute kennen, stammt ganz überwiegend aus den Sechzigerjahren des letzten Jahrhunderts. Es ist nach den damaligen Standards konzipiert und gebaut worden. Dem Bau lagen Prognosen jener Zeit zugrunde. Die Talbrücke Rahmede wurde für eine Verkehrsbelastung von 25.000 Fahrzeugen täglich geplant. Bis zum Jahre 2015 war die Belastung auf 64.000 Fahrzeuge in 24 Stunden angestiegen.

Hinzu kommt das mit den Jahren gestiegene zugelassene Gesamtgewicht sowie die gestiegenen Achslasten der Lkws, und Sie wissen: Nicht jeder hält sich an diese Gewichtsbeschränkung, sodass man davon ausgehen muss, dass auch noch weit schwerere Lkws unterwegs sind. Das geht ganz offensichtlich in jeder Hinsicht auf die Substanz.

Dem Landesbetrieb Straßen.NRW stand nur eine bestimmte Ressource an Mitteln und Personal zur Verfügung, um ein in Teilen marodes Netz zu sichern. Die Ressourcen waren erhöht worden, aber nicht ausreichend, um alle Aufgaben in der wünschenswerten Zeit zu erfüllen. Darauf habe ich immer wieder hingewiesen.

Das vornehmlich in den Sechzigerjahren konzipierte Verkehrsnetz hält den aktuellen Verkehrsbelastungen eben nicht stand, zumal die Bauausführungen nach den damaligen Standards konzipiert und umgesetzt wurden. Die Mitarbeiter hatten und haben tagtäglich Entscheidungen und Priorisierungen auf Grundlage der ihnen vorliegenden fachtechnischen Erkenntnisse zu treffen. – Soweit mein Statement zu der Talbrücke Rahmede und zu der Organisation des Landesbetriebs.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für Ihre Ausführungen, Frau Sauerwein-Braksiek. – Als Nächstes würde ich dann Herrn Ministerpräsident Hendrik Wüst das Wort erteilen.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Herr Vorsitzender! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr verehrte Damen und Herren! Ich bin gebeten worden, zu Beginn für ungefähr 15 Minuten auszuführen. Sehen Sie es mir nach, wenn es vielleicht ein bisschen länger dauert, weil ich gerne umfassend Auskunft geben möchte. Seit dem 2. April 2021 ist die Talbrücke Rahmede im Verlauf der A45 für den Verkehr gesperrt. Die Sperrung hat das Leben vieler Menschen in Lüdenscheid, im Märkischen Kreis und in der Region von einem Tag auf den anderen auf den Kopf gestellt.

Seit der Sperrung sucht sich der Autobahnverkehr seinen Weg durch Lüdenscheid und weitere Orte des Märkischen Kreises. Das ist vor allem eine riesige Belastung für die Anwohner an der Umleitungsstrecke. Es ist auch eine große Belastung für Pendlerinnen und Pendler, für die Kommunen im Märkischen Kreis und für die Wirtschaft in der Region.

Jeder Tag, den die Brücke früher fertig wird, bedeutet eine große Entlastung für all die Menschen, die von der Sperrung betroffen sind. Auch aus diesem Grund ist mir eine wirkliche Planungsbeschleunigung so wichtig. Deutschland muss bei der Erneuerung seiner Verkehrsinfrastruktur schneller werden. Wir als Land haben beim Planungsrecht schon einiges gemacht, aber wir brauchen in Deutschland insgesamt eine klare Agenda für mehr Tempo, die auch einen Beitrag dazu leistet, dass Projekte wie die Rahmedetalbrücke schneller fertig werden.

Es wäre gut, wenn von Bund und Ländern bald ein Pakt für mehr Planungsbeschleunigungen geschlossen würde, damit die Menschen in der betroffenen Region davon profitieren können. An folgende Punkte müssen wir ran: Eine künstliche Verlängerung von Gerichtsverfahren durch das Vorlegen immer neuer Unterlagen darf es nicht länger geben. Wir brauchen Stichtagsregelungen. Wir brauchen mehr vorzeitige Maßnahmenbeginn. Wenn zum Beispiel nur noch streitig ist, ob eine Lärmschutzwand 3,50 m oder 4 m hoch sein soll, kann mit dem Rest schon mal begonnen werden.

Das Wind-an-Land-Gesetz des Bundes kann ein gutes Vorbild für eine neue Balance und eine Abwägung von unterschiedlichen Interessen sein. Das Prinzip gilt es jetzt auch auf andere wichtige Projekte zu übertragen – beim Pipelinebau, beim Leitungsbau, bei Genehmigungsverfahren für Unternehmen und eben auch bei der Verkehrsinfrastruktur.

Nachdem der Bund die Beratung des Pakts für Planungsbeschleunigung von der Tagesordnung der Besprechung der Ministerpräsidenten mit der Bundesregierung im Dezember genommen hat, müssen Bund und Länder jetzt zügig zusammenkommen, um diesen Pakt zu beraten. Wir Länder – insbesondere Nordrhein-Westfalen – stehen dazu bereit. Wir brauchen jetzt schnell einen Pakt für Planungsbeschleunigung, damit auch der Neubau der Rahmedetalbrücke davon profitieren kann.

Bei LNG-Terminals hat Deutschland gezeigt, dass es schnell gehen kann. Das muss auch bei anderen Projekten möglich sein, gerade in Notsituationen. Ich würde mich freuen, wenn alle hier vertretenen Fraktionen ihren Einfluss in Berlin geltend machen, damit das gelingt.

Das Allerwichtigste ist, dass der Neubau fertig wird. Ich habe keinen Zweifel daran, dass die Autobahngesellschaft des Bundes mit Hochdruck daran arbeitet. Wenn das Land irgendwo helfen kann, werden wir das machen. Die Landesregierung sieht es als ihre Aufgabe an, bis zum Neubau der Brücke alles in ihrer Macht Stehende zu tun, um die Folgen für die Menschen in der Region so gering wie möglich zu halten.

Das sehe ich auch als meine Verantwortung als Ministerpräsident. Ich habe mich schon unmittelbar nach der Sperrung, im Dezember 21, bewusst ohne großes, öffentliches Tamtam vor Ort mit regionalen Vertretern ausgetauscht. Die Landesregierung informiert sich regelmäßig über die Lage – auch ich selbst. Es ist dabei wichtig, auch

die konkreten Probleme der Menschen vor Ort, der Anwohner, der Pflegedienste, der politischen Stellvertreter der Region und der Wirtschaft zu kennen. Deshalb war ich am 5. Dezember 2022 erneut in Lüdenscheid. Aus den Gesprächen habe ich vieles mitgenommen, bei dem wir konkret helfen können.

Die Landesregierung kümmert sich um die Umsetzung der Hilfen für die Region. Erst unlängst hat der Amtschef der Staatskanzlei die Menschen, mit denen ich am 5. Dezember zusammengekommen bin, über den aktuellen Stand informiert. Wir stellen dem Ausschuss diese Informationen gerne zur Verfügung.

Dabei geht es zum Beispiel um die Einrichtung großräumiger Umfahrungen der Region, die Durchsetzung eines möglichen Lkw-Fahrverbots, die Reduzierung des Lkw-Verkehrs aus und in die Region, Alternativen für Berufspendler auf der Schiene, dezentrale Arbeitsorte, Lösungen für die Berufsschüler aus der Region, Unterstützung für lokale Hospiz- und Pflegedienste, die Finanzierung eines weiteren Standorts für den Feuerwehr- und Rettungsdienst in Lüdenscheid und Hilfen für die Wirtschaft in der Region.

Gemeinsam mit der Region werden wir dranbleiben und ganz genau beobachten, wie diese Maßnahmen wirken, was wir weiter verbessern können und was es zusätzlich braucht, damit Lüdenscheid, der Märkische Kreis und die Region ohne vermeidbare Belastungen durch diese Zeit kommen und nach der Sperrung wieder durchstarten können.

Lassen Sie mich Folgendes zum Bauwerk sagen: Bis Ende 2020 war der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen nicht nur für die Landesstraßen, sondern in Auftragsverwaltung für den Bund auch für Bundesstraßen und Autobahnen zuständig. Sie alle wissen: Zum 01.01.2021 ist die Zuständigkeit für die Autobahn aufgrund einer Grundgesetzänderung vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen auf die Autobahngesellschaft des Bundes übergegangen.

Mit diesem Wechsel der Zuständigkeit sind die Projektakten, viele Mitarbeiter und auch deren Arbeitsstätten bekanntlich jetzt bei der Autobahngesellschaft des Bundes. Das heißt, dieselben Leute arbeiten vielfach im selben Büro, am selben Projekt und mit denselben Unterlagen weiter. Meine nachfolgenden Ausführungen beziehen sich deshalb auf den Inhalt der bisher öffentlich bereitgestellten Informationen, die ich mir zur Vorbereitung dieser Sitzung habe vorlegen lassen.

Ich bin Frau Sauerwein-Braksiek dafür dankbar, dass sie erneut in den Ausschuss gekommen ist und zur Verfügung steht, um Fragen zu beantworten. Sie kann meine Ausführungen sicherlich im weiteren Verlauf der Sitzung noch einmal ergänzen und gegebenenfalls korrigieren, da mir eine Rekonstruktion des Planungsverlaufs für die Rahmedetalbrücke aus den gerade beschriebenen Gründen natürlich nur eingeschränkt möglich ist.

Zur Chronologie. 2011 wurde die Rahmedetalbrücke ausweislich des Plenarprotokolls vom 15. Dezember 2021 einer Prüfung unterzogen, die für die Brücke die Zustandsnote „Drei“ ergeben hat. 2012 hat das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ausweislich der Antwort auf die Kleine Anfrage 6358 des Abgeordneten Dudas vom 23.02.2022 einem Instandsetzungsentwurf der Talbrücke zuge-

stimmt, der auch eine Verstärkung des Bauwerks zur Erhöhung der Tragfähigkeit beinhaltet. In der Antwort auf die Kleine Anfrage heißt es weiterhin – ich zitiere –:

„In einer Besprechung zwischen Bund, Land und dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen in 2014 wurden die zuvor getroffenen Entscheidungen zur Verstärkung der Brücke aufgrund einer genaueren Untersuchung einschließlich statischer Nachrechnung der Talbrücke Rahmede aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und der Durchführbarkeit verworfen. Aufgrund der statischen Nachrechnungsergebnisse wurde die Entscheidung getroffen, die Brücke abzulasten, um sie so bis zu ihrem späteren Ersatz weiter nutzen zu können. Dazu wurden z. B. Fahrspuren verengt, ein Lkw-Überholverbot und Tempolimit [...] und ein Mindestabstand von 50 Metern für Lkw vorgegeben.“ – Ende des Zitats.

Mit der Kenntnis von heute wissen wir, dass die Entscheidung von 2014, eine Verstärkung der Brücke zu verwerfen, also nicht durchzuführen, ein Fehler war – ich betone ganz ausdrücklich: mit der heutigen Kenntnis. Leider war das nicht der einzige Fehler. Ich sage auch ganz klar: Diese Entscheidung aus 2014 ist auch während meiner Amtszeit als Verkehrsminister leider nicht geheilt worden. Das gilt auch für meine jeweils für die Autobahnen zuständigen Vorgänger und Nachfolger. Der Fehler ist auch in ihren Amtszeiten nicht geheilt worden, egal ob sie als Landesminister oder ab 2021 als Bundesminister zuständig waren.

Um Missverständnissen vorzubeugen, sage ich aber auch ganz klar: Das ist aus meiner Sicht kein Grund dafür, ihnen einen Vorwurf zu machen. Frau Sauerwein-Braksiek hat vorhin ausgeführt, dass die heutige Eilbedürftigkeit aus der damaligen Perspektive nicht Grundlage des Handelns war. Die Fachleute haben ihre damalige Einschätzungen vor dem Hintergrund ihres damaligen Wissens vorgenommen.

Wie es auch dem Plenarprotokoll vom 15. Dezember 2021 zu entnehmen ist, ist die Brücke seit 2011 alle drei Jahre einer Prüfung unterzogen worden, also 2011, 2014, 2017 und 2020. Die Zustandsnote ist in allen Prüfprotokollen unverändert. Die Prüfprotokolle sind durch das Verkehrsministerium veröffentlicht worden und liegen diesem Ausschuss nach meiner Kenntnis vor.

Dem Protokoll der Verkehrsausschusssitzung vom 8. Dezember 2021 ist zu entnehmen, dass der Neubau der Brücke aufgrund der Prüfergebnisse nicht mit oberster Priorität behandelt wurde. Auch das war ein Fehler, wie wir heute wissen. Es ist für mich schwer vorstellbar, dass die Fachleute so vorgegangen wären, wenn sie auch nur geahnt hätten, dass die Brücke für den Verkehr würde gesperrt werden müssen.

Der Zustand von Straßen, Schienen und Wasserwegen ist in Nordrhein-Westfalen seit Jahren bzw. Jahrzehnten bekanntermaßen eine große Herausforderung. Lassen Sie mich dies anhand der Brücken aufzeigen.

Der Antwort auf die Kleine Anfrage 4890 vom 26.02.2021 können Sie entnehmen, dass der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen bis zum Wechsel der Zuständigkeit für die Autobahnen am 31.12.2020 für insgesamt 10.243 Brücken in Nordrhein Westfalen zuständig war. Frau Sauerwein-Braksiek hat vorhin sogar noch eine

größere Zahl genannt. Lassen Sie es einmal nur 10.000 gewesen sein. Ein Großteil davon muss grundständig saniert und neu gebaut werden.

Dem Protokoll des Verkehrsausschusses vom 08.12.2021 ist zu entnehmen, dass alleine im Verlauf der A45 in Nordrhein-Westfalen 60 Brücken neu geplant und gebaut werden. In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 08.12.2021 wurde ebenfalls ausgeführt, dass der Neubau der Rahmedetalbrücke als eine dieser Brücken zwar seit 2016 durch ein Ingenieurbüro geplant werde, dies nach dem Ergebnis der Hauptprüfungen aber nicht mit oberster Priorität erfolgt sei.

In der vorgenannten Ausschusssitzung wurde darauf verwiesen, dass nicht alle Brücken zugleich geplant und gebaut werden könnten. Dazu hatte der Landesbetrieb schon im Januar 2015 ausführlich im Verkehrsausschuss berichtet. Im Protokoll vom 22.01.2015 heißt es – ich zitiere –:

„Überall dort, wo Brücken eng beieinander liegen, wollen wir die Brücken zusammenfassen und sie gleichzeitig bauen. Wenn sie zwischen zwei Anschlussstellen liegen, liegt eine Großbaustelle zwischen den beiden Anschlussstellen. Im Nachbarabschnitt kann man die Autobahn relativ störungsfrei befahren.“ – Ende des Zitats.

Neben den Ergebnissen der Hauptprüfung waren also offenbar auch verkehrliche Gründe ausschlaggebend dafür, die Brücke ohne oberste Priorität zu planen und generell nicht alle Brücken gleichzeitig in Angriff zu nehmen.

Ich habe als Verkehrsminister objektiv einen gewaltigen Sanierungsstau angetroffen. Meine Verantwortung als Verkehrsminister war es, diesen Sanierungsstau mit einem Planungs-, Genehmigungs- und Bauhochlauf anzupacken. In meiner Amtszeit als Verkehrsminister haben wir daher bis zur Abgabe der Autobahnen an den Bund 211 zusätzliche Stellen für Planer beim Landesbetrieb geschaffen, um die Planung zu beschleunigen.

Zusätzlich hat das Land in meiner Amtszeit als Verkehrsminister die Mittel für externe Planungsbüros jedes Jahr erhöht, damit wir neben der Rahmedetalbrücke noch weitere Projekte von externen Büros planen lassen können, um den Sanierungsstau abzarbeiten: 2017 waren es 78,6 Millionen Euro, 2018 waren es 97,8 Millionen Euro, 2019 waren es 110,3 Millionen Euro und 2020 waren es 136 Millionen Euro. In meiner Amtszeit hat der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen fast 600 Millionen Euro mehr für Bauprojekte umgesetzt als ursprünglich vom Bund für Nordrhein-Westfalen vorgesehen waren, der überwiegende Teil für Sanierungen und Ersatzneubauten.

Aufgrund der Vielzahl der Maßnahmen war es mir ein Anliegen, die Planung aller Bundesfernstraßenprojekte transparent zu machen. Nach meinem Amtsantritt als Verkehrsminister 2017 hat das Verkehrsministerium mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen als seinerzeit zuständige Straßenbaubehörde einen Masterplan zur Umsetzung des Fernstraßenbedarfsplans erarbeitet. Dieser ist im Januar 2018 im Verkehrsausschuss erstmals vorgestellt worden.

Dabei wurden neben der Notwendigkeit und den Vorzügen einer Fokussierung auch die Unwägbarkeiten der Umsetzung und Risiken der Verzögerung benannt. Ich darf aus der Vorlage 17/428 zum Masterplan zitieren.

„Er gibt transparent Auskunft darüber, wann nach heutigem Erkenntnisstand die Planung der einzelnen Projekte voraussichtlich aufgenommen und wann der Bau nach gegenwärtiger Planung abgeschlossen sein kann. Auf diese Weise soll Planung so planbar wie möglich werden.

Viele Infrastrukturprojekte befinden sich aktuell in einem so frühen Stadium der Planung, dass heute nicht mit ausreichender Sicherheit der Zeitpunkt des Baubeginns vorhergesagt werden kann. So kann es im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu erheblichen, heute nicht vorhersehbaren Verzögerungen z. B. aufgrund von notwendigen Umplanungen durch Belange des Naturschutzes oder durch eine Vielzahl von Einwendungen im Planfeststellungsverfahren kommen. Auch können Klagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse nicht ausgeschlossen werden, die ebenfalls zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen führen können. Diese den Planungsprozess und damit den Beginn verzögernden äußeren Einflüsse wirken im konkreten Einzelfall unterschiedlich und können daher nur grob in der zeitlichen Planung berücksichtigt werden. [...]

Aufgrund der genannten Unsicherheiten wird der Masterplan in den kommenden Jahren – entsprechend aktueller Erkenntnisse – regelmäßig aktualisiert.“

Der Masterplan ist bis zum Übergang der Zuständigkeit auf die Autobahn GmbH des Bundes mit jährlichen Arbeitsprogrammen aktualisiert worden. Diesen jährlich aktualisierten Arbeitsprogrammen kann man auch den jeweiligen Planungsstand der Rahmedetalbrücke entnehmen. Sie ist dort als Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Lüdenscheid und der Anschlussstelle Lüdenscheid-Nord aufgeführt.

Im Masterplan bis 2018 für diesen Abschnitt ist der Planungsstand wie folgt beschrieben: „Umweltverträglichkeits- und Variantenprüfung“, „Fortsetzung in 2018“. Damit war zu diesem Zeitpunkt nicht mit einem kurzfristigen Neubau zu rechnen. Der Masterplan und die Arbeitsprogramme sind eng zwischen Verkehrsministerium und Landesbetrieb abgestimmt worden. Sie waren selbstverständlich auch Gegenstand verschiedener Rücksprachen, an denen ich teilgenommen habe. Und natürlich haben wir immer wieder über die A45 gesprochen.

Auch wenn ich eine Problematisierung mit akutem Handlungsbedarf in Bezug auf die Brücke in diesen Besprechungen aus der Rückschau nicht bestätigen kann, ist nach meiner Annahme bestimmt auch über den betreffenden Streckenabschnitt und vermutlich auch über die Rahmedetalbrücke gesprochen worden. Das wäre jedenfalls nach dem Charakter solcher Besprechungen keine Besonderheit. Dabei war immer klar, dass der Neubau der Brücke aufgrund der Ergebnisse der Prüfung eben nicht mit oberster Priorität vorangetrieben wurde. Das ist hier bereits 2021 im Verkehrsausschuss erörtert worden.



Aber auch hier ist schwer vorstellbar, dass bei der Erstellung des Masterplans und der jährlichen Arbeitsprogramme nicht reagiert worden wäre, wenn die Fachleute geahnt hätten, dass eine Sperrung der Rahmedetalbrücke nötig werden würde.

In den letzten Wochen gab es Spekulationen zu einer Vorbereitung für den Chef der Staatskanzlei für einen Termin bei der IHK Siegen in 2020 sowie zur Archivierung von E-Mails. Der Minister und Chef der Staatskanzlei hat dazu im Plenum bereits Stellung genommen.

Um es hier noch einmal klar zu sagen: Wir sprechen über eine Vorbereitung für einen Termin. Eine Terminvorbereitung für einen Besuch bei der IHK enthält natürlich Sachstände zu verschiedenen Fragen und Projekten, die in der Region relevant sind. Dazu gehört natürlich im Fall der IHK Siegen der Planungsstand der A45 als zentrale Verkehrsachse der Region.

In Vorbereitung der heutigen Sitzung habe ich mir die Veraktungspraxis sowie die Vorgaben zur Archivierung von E-Mails noch mal darstellen lassen. Diese Darstellung stelle ich dem Ausschuss mit Erlaubnis des Vorsitzenden gerne im Anschluss zur Verteilung zur Verfügung.

Lassen Sie mich zur Sache kurz ausführen: In jedem Einzelfall ist zu entscheiden, ob ein Dokument, eine Mail von Bedeutung ist. Der Zweck der Akte spielt dabei eine entscheidende Rolle. Bei einer Projektakte geht es um die Entscheidungsfindung bei einem konkreten Vorhaben. Daher müssen die Verfahrensschritte dokumentiert werden.

Bei einer Terminvorbereitung geht es nicht um die Entscheidungsfindung in einem Prozess, sondern um eine Zusammenstellung von relevanten Informationen für einen aktuellen Termin.

Es folgt aus der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Ministerien, dass eine E-Mail, die aktenrelevant ist, zur elektronischen Akte genommen oder – in der analogen Welt – ausgedruckt und abgeheftet werden muss. Der insofern einschlägige Hauserlass bestimmt zudem, dass Mails, die nicht aufzubewahren sind, in der Regel nach einem Jahr zu löschen sind.

Darüber hinaus werden, wie Minister Liminski im Plenum bereits ausgeführt hat, bei Ausscheiden von Mitarbeitern sowie im hier vorliegenden Fall E-Mail-Konten nicht bis Ultimo aufbewahrt. Das war übrigens schon immer so, auch vor 2017. Details dazu finden Sie in der schriftlichen Darstellung. Für etwaige Rückfragen dazu ist Herr Dr. Hemmer hier, Abteilungsleiter der Zentralabteilung in der Staatskanzlei.

Ich habe mich im Rahmen der Jahresauftakt-PK, der Landespressekonferenz, dazu schon geäußert. Ich habe keinen Anlass, zu vermuten, dass hier nicht ordnungsgemäß gearbeitet wurde. Und daran hat sich nichts geändert.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit bis hierher. Ich habe jetzt relativ viele Details vorgetragen und Ihnen zugemutet. Aber danach ist an vielen Stellen in der Vergangenheit auch gefragt worden. Mir ist wichtig, noch einmal festzuhalten, dass das Thema einer funktionierenden Infrastruktur von zentraler Bedeutung für unser Land ist. Deshalb müssen wir alle gemeinsam dafür sorgen, dass wir bei der Erneuerung schneller vorankommen. Wir müssen uns darum kümmern, dass die Folgen der

Sperrung für die Menschen in der Region so gering wie möglich gehalten werden. – Für Ihre Rückfragen stehe ich natürlich gerne zur Verfügung.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für die Ausführungen des Ministerpräsidenten. – Als Nächstes will ich das Wort dem Verkehrsminister, Herrn Krischer, erteilen.

**Minister Oliver Krischer (MUNV):** Herr Vorsitzender! Herr Ministerpräsident! Frau Sauerwein-Braksiek! Meine Damen und Herren! Ich bin seit Sommer 2022 in Verantwortung für vor allen Dingen die Frage, die uns bis heute am intensivsten beschäftigt, nämlich, wie wir die Folgen der Sperrung der Rahmedetalbrücke für die Region und für die Menschen abmildern können. Das beschäftigt uns seitdem permanent und dauerhaft. Erst vergangenen Freitag war Herr Staatssekretär in der entsprechenden Besprechungsrunde vor Ort, die nach Lösungsmöglichkeiten sucht, wie die Situation konkret verbessert werden kann. Es ist der absolute Fokus unserer Arbeit im Moment, zu sehen, dass die Folgen abgemildert werden können, natürlich im Rahmen der Möglichkeiten.

Ich möchte zwei, drei kurze Bemerkungen machen, was die Fragen von Brückensanierungen insgesamt angeht. Hier kann ich die Äußerungen des Herrn Ministerpräsidenten, aber auch die von Frau Sauerwein-Braksiek aus meiner Perspektive und meiner relativ kurzen Erfahrung bisher nur unterstützen. Wir haben eine enorme Herausforderung, die auch klarer Priorisierungen bedarf, die selbstverständlich auch immer wieder den Blick auf Optimierung von Planungsprozessen, aber – das möchte ich an der Stelle auch erwähnen – auch auf Umsetzungsprozesse richtet. Das ist eine Herausforderung, der sich alle staatlichen Ebenen widmen müssen, damit wir das, was an der Rahmedetalbrücke passiert ist, nicht im weiteren Ausmaß erleben. Hier müssen wir also, wie schon seit Längerem, auch die Fehler der Vergangenheit aufarbeiten und versuchen zu lösen, damit die Auswirkungen am Ende beherrschbar bleiben.

Über die hier in Rede stehenden Abläufe kann ich naturgemäß nichts sagen, über die Entscheidungen und Prozesse, die in den beiden anderen Statements angesprochen worden sind, die mehrfach nachgefragt worden sind. Ich kann Ihnen aber zusichern – mein Haus hat das auch getan –, dass wir im Rahmen der Möglichkeiten und der uns zur Verfügung stehenden Informationen alles das, was dem Interesse und dem Nachfragebedürfnis dient, entsprechend zugänglich machen. Das werden wir auch in Zukunft weiterhin tun, so wie das gewünscht und entsprechend gefordert ist. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank, Herr Minister, für Ihre Ausführungen.

Jetzt würde ich, wie vorhin dargestellt, die Fragerunden starten. Ich habe es eingangs schon gesagt: Die Fraktionen stellen der Reihe nach maximal zwei Fragen, die von den jeweils angesprochenen Personen zusammen beantwortet werden. Eine kurze Verständnisnachfrage ist direkt im Anschluss möglich, damit der Zusammenhang gegeben ist, dann wird die nächste Fraktion ihre Fragen stellen können. Es sind, wie

gesagt, zahlreiche Fragerunden möglich. Ich gebe dann das Wort an die CDU-Fraktion. Herr Krauß, bitte sehr.

**Oliver Krauß (CDU):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, vielen Dank für das Wort! Sehr geehrte Frau Direktorin Sauerwein-Braksiek! Sehr geehrter Herr Ministerpräsident! Zunächst einmal möchte ich mich herzlich bedanken, dass Sie der Einladung in den Verkehrsausschuss gefolgt sind. Ich danke Ihnen für Ihre ausführlichen, aussagekräftigen Berichte.

Es war wichtig, sehr geehrte Frau Sauerwein-Braksiek, dass Sie diesen standardisierten Prozess von Brückenprüfungen hier noch einmal deutlich gemacht haben, im Dreijahresrhythmus eine Brückenhauptprüfung im Wechsel mit einer einfachen Prüfung, jeweils durchgeführt von anderen, speziell dafür ausgebildeten Fachleuten.

Ich bin ausgesprochen dankbar, dass hier klar die Punkte benannt worden sind, die sich im Nachhinein aus heutiger Sicht als Fehler herausgestellt haben. Ich habe aus Ihren Berichten Folgendes für mich, für uns mitgenommen:

Die Sperrung der Rahmedetalbrücke – sie war im Dezember 2021, das wissen Sie – war für die Fachleute, die alle drei Jahre die Brücke geprüft haben, aus damaliger Sicht nicht vorhersehbar. Frau Sauerwein-Braksiek, Sie haben mal in einem Interview gesagt: Es war eine Überraschung. Die Fachleute sind dann Ende 2021, wie gesagt, extra speziell dafür ausgebildete Fachleute, von der Notwendigkeit der Sperrung überrascht worden.

Weil dieser Brückenzustand, der die Sperrung notwendig gemacht hat, nicht erkannt worden war, nicht vorhersehbar war, haben die Fachleute – so haben Sie es ausgeführt, Frau Sauerwein-Braksiek – andere, zum damaligen Zeitpunkt dringender erscheinende Bauprojekte vorgezogen, sodass die Planungen der Rahmedetalbrücke aus damaliger Sicht nicht mit oberster Priorität verfolgt wurde.

Einen weiteren Punkt habe ich mitgenommen: Ob eine Brücke saniert oder neu gebaut wird, und wann das passiert, das – Sie haben es dargestellt in den einzelnen Gruppierungen mit der Regionalniederlassung – ist und bleibt eine rein fachliche Entscheidung. Das ist keine politische Entscheidung. Das war offensichtlich auch im Fall der Rahmedetalbrücke nicht anders.

Wir haben jetzt – so stelle ich fest – bereits ein sehr umfassendes Bild gewonnen. Einen Punkt, weshalb CDU und Grüne die heutige Sitzung beantragt haben, sind die offenen Fragen. Ein weiterer Punkt ist aber auch, dass wir den Menschen – der Ministerpräsident hat anschaulich dargestellt, womit die Menschen tagtäglich und auch nachts zu tun haben, unter welchen Folgen der Sperrung sie zu leiden haben – eine Botschaft, auch mit dem Antrag auf diese Sitzung – CDU und Grüne haben die Sitzung beantragt – senden wollen: Wie geht es denn jetzt weiter? Wichtig ist, dass es weitergeht.

Daher habe ich folgende Fragen an Frau Direktorin Sauerwein-Braksiek: Können Sie heute dem Ausschuss und der Öffentlichkeit schon sagen, wann es mit der Sprengung weitergeht? Gibt es schon einen konkreten Zeitpunkt für die Sprengung?

Die zweite Frage ist: Sie haben auch in Ihrem Bericht angesprochen, dass man die Frage gestellt hatte, ob ein Planfeststellungsverfahren erforderlich sei oder nicht. Jetzt ist den Medien zu entnehmen, dass auf ein Planfeststellungsverfahren verzichtet werden kann. Was heißt das konkret für die Zeitplanung? Können wir den Menschen Hoffnung machen, dass es schneller geht? Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie uns dazu etwas sagen könnten. – Vielen herzlichen Dank.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank, Herr Kollege Krauß für die Fragen. – Ich teile mit, dass sowohl das Dokument zur Veraktung als auch der Sprechzettel des Ministerpräsidenten gerade verteilt werden. Ich frage Sie, Frau Sauerwein-Braksiek, ob wir Ihren Sprechzettel auch bekommen können?

(Kopfnicken von Elfriede Sauerwein-Braksiek [Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen])

– Im Nachhinein, herzlichen Dank. Das würde es für den Sitzungsdokumentarischen Dienst vereinfachen. – Dann bitte ich Sie, auf die Fragen zu antworten. Herzlichen Dank.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Herr Krauß, sehen Sie es mir nach: Ich werde heute immer noch keinen Zeitpunkt für eine Sprengung nennen können. Wir sind – auch wenn gerade die Sonne scheint – mitten im Winter, und wir haben vor Ort sehr witterungsabhängige Arbeiten. Man kann da draußen sehen, wie viele Erdarbeiten mit welchem Tempo bei Regenereignissen durchgeführt werden und was das für zeitliche Auswirkungen hat.

Hinzu kommt, dass das Baufeld immer noch nicht frei ist. Der Galvanikbetrieb, der unmittelbar unter der Brücke liegt, muss noch zurückgebaut werden. Dafür laufen die Arbeiten, und sie kommen gut voran, aber erst danach kann die Firma – wie ich mehrfach erläutert habe – die Seecontainer aufstellen, die dann mit Sand verfüllt werden. Dann erst kann das Fallbett in diesem Bereich fertiggestellt werden.

Und wie es auf einer Baustelle nun einmal so ist: Während der Arbeiten gibt es immer wieder neue Ereignisse. So haben wir festgestellt, dass die Pfeiler nicht so gebaut wurden, wie sie hätten gebaut werden sollen. Als die ersten Bohrungen für die Sprengköpfe vorgenommen wurden, hat man festgestellt, dass die Wanddicke nicht ausreichend ist. Beim Verfüllen sind Risse aufgetreten, sodass wir uns die Bewehrung noch einmal genauer angucken müssen. Das heißt, dass das ganze Sprengkonzept überarbeitet werden musste. Die Pfeiler müssen verfüllt, gesichert, geankert werden usw. Das kostet alles Zeit. Das eine greift in das andere: verfüllen, Fallbett erstellen. Insofern möchte ich mich zum jetzigen Zeitpunkt nicht auf einen Termin festlegen. Aber sobald er einigermaßen gesichert bestimmt werden kann, werden wir ihn natürlich bekannt geben.

Die Vorbereitungen mit der Stadt Lüdenscheid laufen auf Hochtouren, weil Straßen gesperrt werden und das ein erheblicher Eingriff sein wird. Wir alle stehen Gewähr bei

Fuß, um es, wenn der Zeitpunkt kommt, für die Menschen möglichst erträglich zu gestalten – wenn man da überhaupt von „erträglich“ sprechen kann.

Planfeststellung: Wir haben hinsichtlich des Baurechts mittlerweile die Entscheidung über den Fall unwesentlicher Bedeutung. Wir haben ja alle Arbeiten gleichzeitig durchgeführt. Wir haben die Sprengung ausgeschrieben und beauftragt. Mittlerweile läuft auch schon die Ausschreibung für den Neubau. Alles läuft parallel. Dass wir das mit dem Baurecht jetzt geklärt haben, hat also keine beschleunigende Wirkung, weil wir geplant hatten, dass es so kommt. Wir bearbeiten in dem Fall alles gleichzeitig. Normalerweise würde man zunächst das Baurecht klären, weil man erst dann für den Neubau ausschreiben und alles Weitere machen darf. Hier aber haben wir alles gleichzeitig gemacht, sodass es keine Beschleunigung in dem Sinne mehr geben kann.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank, Frau Sauerwein-Braksiek. – Ich sehe keine direkten Nachfragen. Dann würde ich das Wort der SPD-Fraktion erteilen, als ersten Fragesteller habe ich Herrn Vogt. Bitte sehr.

**Alexander Vogt (SPD):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Erst einmal vielen Dank für die Ausführungen, Frau Sauerwein-Braksiek und Herr Ministerpräsident. Herr Wüst, es ist natürlich verwunderlich, dass Sie hier jetzt die Relevanz erkennen, aber im Plenum, als wir eine wirklich intensive Debatte geführt haben, anscheinend nicht von der ganzen Thematik und ihren Auswirkungen für die Menschen und Unternehmen vor Ort tangiert schienen.

Zur Aktenführung: Sie liefern uns zum Thema „Aktenrelevanz“ hier jetzt etwas als Tischvorlage. Das ist schon etwas merkwürdig. Seit Wochen, eigentlich schon seit November, als Herr Krischer behauptet hat, dass es keine Akten gebe, diskutieren wir darüber. Hier liegen nun drei Ordner, die auf einmal doch geliefert werden mussten, weil ein Journalist von t-online eine IFG-Anfrage gestellt hat. Dann kommen auf einmal Akten auf. Die ganze Zeit hatten wir das Thema „Veraktung“, und dann legen Sie uns heute hier zwei Seiten als Tischvorlage vor, anstatt das irgendwann vorher zu liefern. Angesichts dessen, wie Sie in der ganzen Zeit mit den Informationen umgegangen sind, passt das vom Vorgehen her ins Bild.

Die Akten, die jetzt vorliegen, haben wir uns intensiv angesehen. Es fällt auf – und das hatten wir auch in der Plenardebatte schon erwähnt –, dass manche Sachen veraktet wurden. Sie hatten gerade ausgeführt, dass der Zweck der einzelnen Akten entscheidend sei. Dann fragt man sich, warum Saalpläne bzw. Sitzpläne zu Reden des Staatssekretärs veraktet werden, aber der Mailverkehr auf einmal abreißt. Dazu werden wir sicherlich gleich noch zu kommen, auch zu den einzelnen inhaltlichen Aussagen, die Sie gerade getätigt haben.

Ich hab eine konkrete Frage. In dem uns vorliegenden Mailverkehr aus den bisher zur Verfügung gestellten Akten gibt es etwas zur Vorbereitung einer Rede des Chefs der Staatskanzlei Liminski bei der IHK in Siegen. In dieser Mail wird am 18. Mai 2020 um 11 Uhr von einer Planfeststellung geschrieben – das wurde von Ihnen vorhin auch erwähnt. Wenn das korrekt ist, fragen wir uns, warum in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 18. Januar berichtet wurde, dass diese Information bereits am 15. Mai

2020 vorlag. Wir hätten gerne Aufklärung darüber, wie wir mit diesen verschiedenen Datumsangaben umgehen sollen. Für uns ist das exemplarisch. An verschiedenen Stellen gibt es einerseits die Situation, dass Sie Akten liefern, die aus Ihrer Sicht relevant sind, bezüglich derer man sich aber die Frage stellen kann, warum eigentlich. Andererseits werden bestimmte Dokumente überhaupt nicht zur Verfügung gestellt, obwohl man, nachdem diese Ordner geliefert wurden, davon ausgehen muss, dass noch weitere Akten vorhanden sind.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Das war die erste Frage. Die zweite Frage hat Kollege Dudas. Bitte sehr.

**Gordan Dudas (SPD):** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. – Herzlichen Dank, Frau Sauerwein-Braksiek und Herr Wüst für Ihre Eingangsstatements. Um ein bisschen Ordnung in die Thematik zu bekommen – wir sind ja heute noch ein bisschen länger zusammen – möchte ich hier anschließen und meine nächste Frage zu den Akten stellen. Im Laufe des Tages werden wir mit Sicherheit noch zu den Fragen dazu kommen, wie die Verfahren gelaufen sind und die die Brücke direkt betreffen.

Herr Ministerpräsident, Ihnen ist die Berichterstattung über die gelöschten und fehlenden E-Mails und Akten bekannt, ich muss das an dieser Stelle also nicht noch einmal ausführen. Nun haben Sie aufgrund einer IFG-Anfrage eines Journalisten geliefert, unter anderem eine Mail, die aus dem Bundesministerium an Frau K. beim Verkehrsministerium und Herrn H. bei Straßen.NRW ging. Die Mail haben Sie zwar geliefert, aber nicht die Dateien, die dieser Mail als Anlage beigefügt waren. Es handelte sich um PDF-Dateien und Excel-Tabellen. Wo sind diese Unterlagen geblieben? Das ist die Frage. Muss es jetzt eine erneute IFG-Anfrage geben? Kann oder will das Ministerium diese Anlagen nicht herausrücken? Vielleicht könnten Sie an dieser Stelle für ein bisschen Klarheit sorgen.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für die zwei Fragen. Ich bitte darum, zunächst auf die Frage von Herrn Vogt zu antworten. Herr Ministerpräsident, bitte.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Herzlichen Dank für Ihre Fragen. Vielleicht kann ich zunächst grundsätzlich etwas dazu zu sagen, warum manches veraktet und manches nicht veraktet wird. Dabei kommt es einfach darauf an, um was es bei dem Vorgang geht. Natürlich scheint ein Sitzplan völlig irrelevant zu sein, aber um zu wissen, mit wem man eigentlich redet ist Terminvorbereitung wichtig. Für die Entscheidungsfindung im Zusammenhang mit einer Projektakte wäre das völlig irrelevant. Hier ging es aber um eine Terminfindung. Herr Hemmer wird dazu sicherlich gleich ausführlich etwas sagen können.

Bezüglich der Frage nach der Auskunft in der Verkehrsausschusssitzung am 18. Januar würde ich an Herrn Krischer verweisen, da es um Aussagen geht, die dort getätigt worden sind.

Zur Frage von Herrn Dudas, warum Mails geliefert werden, Anhänge aber nicht: Das ist der gleiche Zusammenhang, wie vorhin geschildert; es geht um Terminvorbereitungen. Zu den Veraktungsregeln, also dazu, was bei einer Terminvorbereitung relevant ist und was nicht, würde ich auf Herrn Hemmer verweisen wollen.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Dann würde ich Herrn Hemmer das Wort erteilen.

**MDgt Dr. Harald Hemmer (Staatskanzlei)** Vielen Dank. – Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Ich führe gerne zu den grundsätzlichen Regelungen zur Aktenführung und zum Umgang mit E-Mails aus.

Herr Ministerpräsident hat ausgeführt, dass der Sinn und Zweck einer Akte jeweils sehr entscheidend dafür ist, um die Frage beantworten zu können, was aktenrelevant ist und was nicht. Der Satz „Alles ist zu verakten“ ist also ebenso falsch wie der Satz „Nur das Ergebnis ist zu verakten“. Die typische Definition für Aktenrelevanz lautet, dass die Akte Auskunft über den Entstehungsprozess und den Entscheidungsprozess geben soll. Das gilt in der digitalen Welt ebenso wie in der analogen Welt, das gilt für Papierstücke ebenso wie für E-Mails.

Es gibt unterschiedliche Regelungen, die diesen Grundsätzen Rechnung tragen. Das beginnt auf der obersten Ebene mit der gemeinsamen Geschäftsordnung der Ministerien und wird in der Staatskanzlei mit Hauserlassen heruntergebrochen. Hier stehen zwei Hauserlasse in Rede: Die Hauserlasse 9 und 16 regeln die Aktenführung und den digitalen Mailverkehr.

Entscheidend ist jeweils der Zweck der Veraktung. Es gibt für die Frage, was zu verakten ist, keine Schablone. Herr Ministerpräsident hat darauf hingewiesen, dass es beim in Rede stehenden Vorgang nicht um eine Projektakte ging, die das konkrete Brückenprojekt betraf, sondern um eine Terminvorbereitung. Insofern ist für die Frage der Aktenrelevanz in concreto entscheidend gewesen, was in eine Akte für eine Terminvorbereitung aufgenommen werden muss. Um das zu verdeutlichen: Bei einer Projektakte geht es um die Entscheidungsfindung. Beim konkreten Vorhaben ist von entscheidender Bedeutung, welche Stelle was zu welchem Zeitpunkt zu diesem Planungsprojekt beizutragen hatte. Bei einer Terminvorbereitung steht ein anderer Zweck im Vordergrund, nämlich welche relevanten Informationen zusammengetragen bzw. auf den Dienstweg gegeben wurden, um die jeweilige Leitungsspitze für den Termin umfassend sach- und fachgerecht zu informieren.

Allgemein ist alles zu verakten, was mit Blick auf den konkret zu definierenden Zweck der Akte von Relevanz ist. Die erste Frage ist: Wer entscheidet das? Das entscheidet derjenige, der mit dem Vorgang umzugehen hat, da er die entsprechenden Unterlagen auf seinem Tisch hat und die relevanten Entscheidungen treffen muss.

Besonderheiten für den elektronischen Verkehr: Grundsätzlich gelten für den elektronischen Verkehr die gleichen Regelungen. Allein der Umstand, dass eine Mail eingegangen ist, führt noch nicht dazu, dass sie veraktet wird. Es muss vom jeweiligen Bearbeiter entschieden werden, ob eine Mail, wenn sie aktenrelevant ist, veraktet wird.

Das heißt, sie wäre in der analogen Welt auszudrucken und abzuheften. In der digitalen Welt ist sie in eine elektronische Akte zu überführen.

Laut Hauserlass der Staatskanzlei lautet die Empfehlung, Mails binnen Jahresfrist zu löschen. Aber das geschieht erst, nachdem die Entscheidung über die Veraktung getroffen wurde.

Ein weiterer Komplex, der auch in der Plenarsitzung angesprochen wurde, betrifft die Frage, was – wie hier – geschieht, wenn ein Mitarbeiter das Haus verlässt. Wie in jeder anderen Behörde auch muss ein Mitarbeiter bevor er geht, entscheiden, was er ordnungsgemäß veraktet zurücklässt. Er muss also alles in seinem persönlichen Geschäftsbereich verakten, für das die Aktenrelevanz gegeben ist. Nachdem der Kollege, die Kollegin das Haus verlassen hat, wird das E-Mail-Konto deaktiviert, das heißt, es können keine Mails mehr eingehen, und es wird eine entsprechende Rückmeldung gegeben. Das E-Mail-Konto wird aber für zwei weitere Monate gesichert. Sind diese zwei Monate abgelaufen, gibt es diese Sicherung nicht mehr, und die Mails werden endgültig aus dem deaktivierten E-Mail-Konto gelöscht. So viel ganz abstrakt zum Vorgehen in der Staatskanzlei. – Vielen Dank.

(Zu den Ausführungen des MDgt Dr. Harald Hemmer siehe auch die Anlage.)

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank, Herr Dr. Hemmer. – Als Nächstes ist noch eine Frage offen, die von Herrn Krischer zu beantworten ist. Bitte sehr.

**Minister Oliver Krischer (MUNV):** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. – Herr Abgeordneter, Sie haben zur Frage von entscheidungsrelevanten Unterlagen nachgefragt. Ich habe ja unter anderem in der Sitzung des Plenums am 2. November umfänglich und in vielen Antworten deutlich gemacht, was das Vorhandensein von entscheidungsrelevanten Unterlagen angeht, Projektakten. Ich glaube, dazu hat Frau Sauerwein-Braksiek eben auch Stellung genommen.

Was Sie in den beiden Ordnern haben, sind Unterlagen, die nicht entscheidungsrelevant sind, nicht zu den Projektakten gehören. Deswegen sagen sie auch nichts aus, jedenfalls nichts, was man für die Entscheidung als relevant nimmt, was beispielsweise Sitzpläne etc. angeht. Ich glaube, dass sich da die Katze etwas in den Schwanz beißt. Und das bestätigt, dass es sich nicht um Unterlagen handelt, die in irgendeiner Weise als Grundlage für Entscheidungen gedient haben.

Zu den konkreten Fragen, was die eine Mail angeht, sagt – wenn das in Ordnung ist, Herr Vorsitzender – Herr Staatssekretär etwas.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Bitte, Herr Haase.

**StS Viktor Haase (MUNV):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Herr Ministerpräsident! Herr Minister! Sehr geehrte Abgeordnete! Zu der Frage zum Bericht, Stichwort: „15. Mai 2020 und 18. Mai 2020“. Das entscheidende Datum ist der 18. Mai 2020. In dem Bericht war das vermutlich eine verkürzte Darstellung, weil der Mailverkehr am 15. Mai



beginnt. Die Datei selber, die uns am 18. Mai überliefert worden ist, hat das Datum 15. Mai 2020. Das ist dann in dem Bericht aufgetaucht. Nach den Unterlagen, die uns vorliegen, war es nicht am 15. Mai, sondern am 18. Mai – mit der Mail, die Sie auch den Unterlagen entnehmen können.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank, Herr Haase. – Ich habe eine Nachfrage von Herrn Vogt gesehen. Bitte sehr.

**Alexander Vogt (SPD):** Zum Verständnis: Der Bericht im Ausschuss war dann fehlerhaft bei diesem relevanten Punkt, nehme ich mal zur Kenntnis.

Ich habe zwei Verständnisfragen. Wenn in diesen Mails von Planfeststellungsverfahren usw. geschrieben wird, hat das aus unserer Sicht durchaus eine Projektrelevanz und müsste mit veraktet werden. Wenn wir Ihre Vorgaben, die Sie, Herr Wüst, heute verteilt haben, als gegeben ansehen, dann gibt es durchaus noch die eine oder andere Fragestellung, ob wirklich nach diesen Vorgaben, die Sie verteilt haben, gehandelt wurde.

Wenn ich Sie richtig verstanden habe, würde ich davon ausgehen, dass die Mails, wenn Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ministerium arbeiten und nicht ausgeschieden sind, zumindest eine gewisse Zeit vorgehalten werden und dass das auch für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gilt, die sich in Elternzeit befinden. Das wäre meine Nachfrage dazu.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank, Herr Vogt. – Ich würde den Ministerpräsidenten um Antwort bitten.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Ich glaube, es ist besser, wenn zu der Frage, was mit Mitarbeitern in Elternzeit geschieht, Herr Hemmer etwas sagt, weil er das besser weiß.

**MDgt Dr. Harald Hemmer (Staatskanzlei):** In der Regel wird das Konto deaktiviert, wenn die Betroffenen in Elternzeit sind. Ist die Elternzeit vergleichsweise kurz wie ein Urlaub, bleibt das Konto bestehen. Insofern wird im Einzelfall eine Entscheidung getroffen.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. – Dann ist die Fragerunde erledigt. Als Nächstes steht Bündnis 90/Die Grünen auf der Liste. Kollege Metz, bitte sehr.

**Martin Metz (GRÜNE):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Frau Sauerwein-Braksiek! Sehr geehrter Herr Ministerpräsident! Sehr geehrter Herr Minister! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Die Sperrung der Rahmedetalbrücke stellt eine extreme Belastung für die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Kommunen vor Ort dar.

Ich möchte betonen, dass ich sehr dankbar bin, dass sowohl der Ministerpräsident wie auch der Verkehrsminister noch einmal deutlich gemacht haben, dass alle Beteiligten dafür sorgen müssen, dass die Auswirkungen dieser Brückensperrung in der Region, bis der Ersatzneubau steht, über verschiedene Ansatzpunkte minimiert werden müssen. Es laufen sehr schwierige Gespräche vor Ort. Für die grüne Fraktion kann ich sagen, dass wir sehr dankbar sind, dass sich die Landesregierung dort engagiert und mit allen Beteiligten arbeitet.

Weiter liegt mir an der Frage, dass gerade vor dem Hintergrund der vielen maroden Autobahnbrücken, die wir auch woanders haben, im Bereich des Straßenverkehrsnetzes höchste Priorität auf Erhaltungsmaßnahmen liegen sollte.

In der heutigen Sitzung besprechen wir auch die Vergangenheit, und es ist legitim, über die Abläufe in der Vergangenheit zu reden und Fragen zu stellen, um daraus zu lernen. Ich möchte Frau Sauerwein-Braksiek und dem Ministerpräsidenten ausdrücklich danken. Die Abläufe, wie Sie sie hier geschildert haben, entsprechen unserer Wahrnehmung nach im Wesentlichen dem, was mehrfach im Verkehrsausschuss und den Plenarsitzungen so besprochen wurde – zugegeben durchaus mit ein paar Details, die sicherlich aufschlussreich sind.

Meinerseits zwei Fragen an Frau Sauerwein-Braksiek. Sie haben ausgeführt, dass die Entscheidungen, wie mit der Brücke umzugehen ist, also wie die Ergebnisse zu werten sind, damals nicht im Bereich der Direktorin, sondern im Bereich der Regionalniederlassung getroffen worden seien.

Halten Sie die Priorisierung, die Entscheidung, die damals auf fachlicher Ebene getroffen wurde, aufgrund der damaligen Ergebnisse aus damaliger Sicht für nachvollziehbar? Das ist die erste Frage.

Die zweite Frage lautet: Welche Konsequenzen hat die Autobahn GmbH in Bezug auf die Überprüfung der Brücken gezogen?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank, Herr Kollege Metz. – Ich bitte die Direktorin, die Fragen zu beantworten, soweit es möglich ist.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Die Entscheidung, wie man sie damals getroffen hat, ist heute schwierig zu beurteilen, wenn man das Wissen von heute hat. Sehen Sie es mir nach.

Mit dem heutigen Wissen halte ich die Entscheidung von damals für falsch. Was soll ich dazu sagen mit dem Wissen, das ich heute habe?

Die Kollegen hatten eine Zustandsnote von 3,0. Wir waren in einer Mangelverwaltung. Die Projekte waren priorisiert. Wir haben 60 Talbrücken an der A45. Die Talbrücke Rahmede ist baulich, planerisch begonnen worden mit den Talbrücken Sterbecke, Brunsbecke, Kattenohl, Rinsdorf und Rälsbach. Man hat festgestellt, dass man ein Planfeststellungsverfahren durchführen muss und nicht wie bei den anderen Bauwerken mit einem Fall unwesentlicher Bedeutung durchkommt. Insofern ist das Projekt in

dem sechsstreifigen Ausbau in einem Planfeststellungsverfahren in der Priorität dann so bearbeitet worden, wie es ist.

Letztlich ist die Planung ja nie gestoppt worden. Vielmehr hat man weitergearbeitet. Gott sei Dank konnten wir aktuell auf den Planungen aufsatteln, die damals schon gemacht worden waren. Wir hatten für den Fall unwesentlicher Bedeutung ja jetzt eine Vorarbeit aus den Planungen heraus.

Sehen Sie es mir nach, dass es schwierig ist, diese Entscheidung aus der heutigen Sicht zu bewerten.

Die zweite Frage lautete, welche Erkenntnisse wir jetzt haben. Die Autobahn GmbH – das war ja auch Reformziel – kann sich auf die Aufgaben an den Autobahnen konzentrieren. Wir haben die Brücken voll im Fokus. Nachdem wir bei der Talbrücke Rahmede durch diese Sonderuntersuchung Beulverhalten festgestellt hatten, haben wir zum Beispiel alle baugleichen Stahlverbundbrücken einem Laserscan unterzogen, alle geprüft in der Niederlassung Westfalen, um sicherzustellen, dass uns kein zweiter Fall droht. Daraufhin haben wir auch einige Brücken ablassen müssen.

Wir können uns also voll auf die Aufgaben konzentrieren. Allein an der A45 haben wir drei Außenstellen, die sich nur um die A45 kümmern. Das sind die Außenstellen Hagen, Netphen und Dillenburg in Hessen, die sich allein um die Brücken und fast ausschließlich um die A45 kümmern. Es ist also ein erhebliches Mehr an Personal, was aktuell die Aufgaben bearbeitet.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. – Gibt es Nachfragen? – Ich sehe keine.

Als Nächstes habe ich die FDP-Fraktion auf der Liste. Herr Rasche, bitte sehr.

**Christof Rasche (FDP):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Auch an den Ministerpräsidenten, den Minister und Frau Sauerwein-Braksiek vielen Dank für die Statements und die weitere Beantwortung von einigen Fragen. Es ist gut, dass das heute erfolgt.

Drei Bemerkungen vorweg.

Erstens. Wir alle wollen, dass der Neubau möglichst schnell entsteht. Da gibt es keinen Zweifel bei irgendeiner Fraktion. Der Ministerpräsident hat in seinem Statement selbst gesagt, dass er keinen Zweifel daran hat, dass die Autobahn GmbH alles tut, um das Ziel möglichst schnell zu erreichen.

Die zweite Bemerkung. In einem Interview-Artikel im Westfälischen Anzeiger im April 2022 hat der Ministerpräsident die Aussage getroffen, dass in seiner Ära keine Verschiebung des Projektes erfolgt sei. Eben habe ich es so verstanden, dass das sehr wohl der Fall war – entschieden von der Fachebene, aber wohl in der Ära.

Dritte Bemerkung. Ich kann mir noch nicht erklären, warum manche Mails gelöscht werden und manche nicht. Dass es sich um spannende Mails handelt, was den Inhalt betrifft, lässt sich vermuten im Vorlauf. Die Mails, die wir gerne hätten lesen wollen, sind nicht da.

Zunächst zwei Fragen, einmal zum Komplex „Ablastung“. Eben haben wir gehört, dass es im Jahr 2014 zu einer Ablastung kam. Das betrifft den Abstand der Lkws und die Spurbreite, aber nicht die Tonnagen. Man will durch die Ablastung ja einen Zweck erfüllen.

Die Frage: Wird regelmäßig, vielleicht jedes Jahr, geprüft, ob dieser Zweck erreicht ist? Hat es Vorschläge gegeben, eine weitere Ablastung vorzunehmen – insbesondere im Jahr 2020 –, was die Tonnage betrifft? Diese Frage stelle ich sowohl Frau Sauerwein-Braksiek als auch dem Ministerpräsidenten.

Der zweite Frageblock betrifft den Bereich „Umleitungsverkehr“. Daher richtet sich die Frage an Herrn Minister Krischer. Wir können uns ja noch gut an unsere Verkehrsausschusssitzung in Lüdenscheid erinnern. Damals sagte der Minister, Straßen.NRW und das Ministerium arbeiteten mit vollem Hochdruck daran, den überregionalen Lkw-Verkehr aus dieser Region, aus Lüdenscheid herauszuhalten. Das ist nun einige Zeit her. Der Minister könnte uns vielleicht über den aktuellen Stand informieren.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herr Kollege Rasche, herzlichen Dank für die Fragen. – Als Erstes würde ich Frau Sauerwein-Braksiek bitten, die Fragen zu beantworten.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Ich kann Ihnen die Frage natürlich nur aus der Aktenlage heraus beantworten. Die Brücke ist nachgerechnet worden. Sie ist nicht entsprechend der Nachrechnungsrichtlinie nachgerechnet worden. Vielmehr hat man besondere Lasten angesetzt und die Brücke über Nachrechnung überprüft.

Ich bin nicht Spezialist genug. Wenn Sie mich im Detail fragen, muss ich auf Experten verweisen. Aufgrund dieser Nachrechnungen ist man zu dem Schluss gekommen, dass die Brücke nur noch eine Brückenklasse 45 hat und keine Schwertransporte mehr darüber erfahren dürfen. Das war der erste Aspekt. Sie war also nicht mehr für genehmigungsfähige Schwertransporte zugelassen. Man hat eine Spur herausgenommen, indem man eine Gleitwand aufgestellt hat. Man hat die Spuren verdrückt.

Im nächsten Schritt hat man Geschwindigkeitsbeschränkungen und auch noch ein Abstandsgebot für Lkws erlassen. An unseren Brücken sehen Sie häufiger, dass Lkws mit 50 m Abstand fahren sollen. Wir als Autobahn GmbH oder – damals – als Straßen.NRW bauliche Einrichtungen kontrollieren und erstellen. Die verkehrlichen Fragen, ob das Abstandsgebot eingehalten wird, Geschwindigkeitseinhaltungen oder so etwas, ist nicht Aufgabe des Straßenbaulastträgers. Vielmehr ist das beim Land angesiedelt. Das ist auch heute so. Wenn wir irgendwo eine Brücke ablassen, ist die verkehrliche Überprüfung nicht unsere Aufgabe. Das dürfen wir nicht.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Als Nächster bitte der Ministerpräsident, und dann Herr Minister Krischer.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Art und Umfang von Ablastungen sind offensichtlich fachliche Entscheidungen. Wenn selbst Frau Sauerwein-Braksiek auf Spezialexperten verweisen muss, ist es, glaube ich, ziemlich sicher, dass es keine politischen Entscheidungen sind, wann und in welchem Umfang das gemacht wird.

Ich will noch etwas zum Thema „Verschiebungen“ sagen und das, was ich eben gesagt habe, wiederholen. Schon im Masterplan 2018 steht zum Planungsstand: „Umweltverträglichkeits- und Variantenprüfung“, „Fortführung in 2018“. Jedem, der sich damit auskennt – der Abgeordnete Rasche ist ausweislich seiner eigenen Aussage eben schon 17 Jahre Obmann für Verkehr, er kennt sich aus –, in dem Moment, wo da „Umweltverträglichkeits- und Variantenprüfung“ stand, klar, was das bedeutet, nämlich, dass ein Neubau kurzfristig nicht zu erwarten ist.

Es ist ja auch durch das, was Frau Sauerwein-Braksiek auf Anfragen der Kollegen gesagt hat, noch einmal klar, dass das damals die Auffassung der Experten war, nach den vorliegenden Prüfberichten so zu priorisieren, wie man priorisiert hat. Dass sie es anders gemacht hätten, wenn sie gewusst hätten, dass eine Sperrung droht, ist, glaube ich, völlig klar. Dass das falsch war, ist völlig klar. Das war aber das Wissen von damals. Schon in einer vorherigen Sitzung – auch das noch mal – ist gesagt worden, dass diese Brücke eben nicht hoch priorisiert wurde. Das zeigt sich in diesem 2018 im Masterplan schon bekannten Planungsstand.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für die Ausführungen. – Als Nächstes Herr Krischer zu den Umleitungsverkehren.

**Minister Oliver Krischer (MUNV):** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. – Herr Abgeordneter Rasche, Sie hatten nach den Umleitungsverkehren gefragt. Wir haben in intensiven Diskussionen mit den Verantwortlichen, auch mit dem BMDV, erreicht, dass Umleitungsstrecken für Lkws gesperrt werden können, dass die Möglichkeit existiert. Zuständig sind aber die Behörden vor Ort. Die müssen diese Entscheidung dann treffen. Das ist bisher nicht geschehen. Aber das ist die Entscheidung der zuständigen Verkehrsbehörden.

In Bezug auf eine großräumige Umleitung, beispielsweise die Umfahrung über ganz andere Autobahnen, sind wir seit Längerem mit dem BMDV im Gespräch, um beispielsweise Anreize über Mautregelungen zu schaffen. Allerdings haben diese Gespräche bisher nicht zu einem Ergebnis geführt. Wir haben hier Vorschläge gemacht, aber da gibt es jetzt noch keine Bewegung bei den Entscheidungsträgern auf Bundesebene.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. – Ich sehe jetzt keine Nachfrage. Dann würde ich das Wort Herrn Esser von der AfD erteilen.

**Klaus Esser (AfD):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Vielen Dank, Frau Sauerwein-Braksiek, Herr Wüst und auch Herr Minister Krischer für die bisherigen Ausführungen.

Die beiden Fragen, die ich ursprünglich stellen wollte, sind in etwas abgeänderter Form schon gestellt worden. Ich möchte an dieser Stelle für keine Redundanzen sorgen, daher würde ich gerne noch mal den Fokus auf die Aktenlage richten.

Herr Minister Krischer hat es gerade eben selbst angesprochen: In der Mail vom 20.01. mit dem Dateienlink, die wir von Herrn Sommer bekommen haben, sind nicht die Projektakten enthalten. Es ist schon mehrfach danach gefragt worden. Deswegen die relativ einfache erste Frage: Wann bekommen die Obleute des Verkehrsausschusses endlich die Projektakten zur Rahmedetalbrücke zur Verfügung gestellt?

Ich komme zur zweiten Frage, die sich im gleichen Bereich bewegt. Sie ist etwas technischer. Im Rahmen der DIN 1076, die die Überprüfung von Ingenieurbauwerken zum Thema hat, gibt es sicherlich, hoffe ich, zur Rahmedetalbrücke ein Brückenbuch, so wie es üblich ist. Auch hier die Frage, ob die Obleute des Verkehrsausschusses dieses Brückenbuch zeitnah zur Sachverhaltsaufklärung erhalten können.

Vielen Dank.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Ich entnehme Ihren Fragen, ohne dass Sie es gesagt haben, dass sie an Frau Sauerwein-Braksiek gerichtet sind.

**Klaus Esser (AfD):** Ja.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Das wäre ganz schön, wenn das gesagt würde. Bitte schön, Frau Sauerwein-Braksiek.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Zur Aktenübergabe kann ich sagen, dass zum Zeitpunkt des Wechsels die Mitarbeiter, die zur Autobahn gewechselt sind, so wie Herr Ministerpräsident Wüst das erläutert hat, im Prinzip ihre Akten mitgenommen haben. Die haben die also aus dem Schrank genommen und bei sich reingestellt. Ob die Projektakten, die von den Mitarbeiterinnen, die nicht zur Autobahn gewechselt sind, vollständig übergeben wurden, kann ich nicht nachvollziehen, da sie mir ja auch nicht vorliegen.

Es sind, wie gesagt, nur die Akten der Mitarbeiter mitgegangen, keine Geschäftsakten, die in der Zentrale oder im Ministerium waren. Korrespondenz dahin gehend ist natürlich nicht übergeben worden, und das liegt mir auch nicht mehr vor. Da ich sämtliche Unterlagen, meine Rechner und mein Equipment natürlich mit dem Wechsel zur Autobahn abgegeben habe, steht mir das alles nicht mehr zur Verfügung. Soweit zur Aktenübergabe.

Das Brückenbuch liegt bei uns vor. Dazu gibt es auch mehrere Anfragen der Einsichtnahme nach Informationsfreiheitsgesetz. Inwieweit wir das Ihnen übergeben können, würde ich prüfen und dann im Nachhinein dazu Stellung nehmen. Das muss ich natürlich bei uns im Hause klären.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Okay, haben Sie eine Nachfrage? – Okay, herzlichen Dank für die Auskunft, Frau Sauerwein-Braksiek.

Dann würde ich die erste Fragerunde beenden, und wir würden in die zweite Frageunde gehen. Ich habe die Wortmeldung von Herrn Geerlings.

**Dr. Jörg Geerlings (CDU):** Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Nach dem Gesagten zeigt sich: Wann welche Brücke gebaut werden muss, ist eine fachliche Entscheidung, die von der jeweiligen zuständigen Straßenbauverwaltung getroffen wird und nicht von der Politik.

Ich habe in diesem Zusammenhang noch mal zwei Fragen an Frau Sauerwein-Braksiek.

Erstens: Weshalb hat sich der Baubeginn für die Rahmedetalbrücke immer wieder verzögert?

Und zweitens im Zusammenhang. Sie hatten das ja ausführlich geschildert, dass die Regionalbehörden Ihnen zuberichtet haben und Sie lediglich die organisatorische Verantwortung trugen. Da würde ich mal auf ein Interview zurückkommen, das Sie am 20. Januar 2022 mit dem Magazin come-on.de geführt haben. Ich zitiere:

„Wann welche Brücke gebaut werden muss, ist ja eine fachliche Entscheidung. Und diese Entscheidung wurde von den Straßenbauverwaltungen oder wird heute von der Autobahn GmbH getroffen – aus der fachlichen Sicht heraus. Die wird natürlich – weil man nicht alles gleichzeitig machen kann – beeinflusst davon, wie viel Personal, welche Finanzmittel und welche zusätzlichen Aufgaben ich habe. Bei der Priorität, wo es am dringlichsten ist, wird auch kein Politiker Einfluss üben.“

Nach welchen Kriterien erfolgt diese fachliche Entscheidung?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. – Die Frage ist titulierte. Frau Sauerwein-Braksiek.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Zu der Verschiebung: Nach den mir vorliegenden Akten ergab sich die Verschiebung aus dem laufenden Planungsprozess bei der Talbrücke Rahmede. Im Rahmen eines Jour fixe zum Masterplan A45, an dem die IHK Siegen und Straßen.NRW beteiligt waren, ist im November 2018 besprochen worden, dass ein Planfeststellungsverfahren notwendig wird. Und es spiegelt sich auch im Masterplan der Bundesfernstraßen, der damals vom Verkehrsministerium aufgestellt wurde, wider, dass also da schon klar war, dass für die Talbrücke Rahmede ein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist.

Konkrete Entscheidungen zur Verschiebung wurden letztendlich nicht getroffen. Vielmehr resultieren die veränderten Baubeginne aus den laufenden Planungen auch mit Blick auf die parallel laufenden Projekte, nämlich der Ressourceneinsatz und das Baustellenmanagement. Das will heißen: Das Projekt, die laufenden Planungen – es

ergibt sich dies, und daraus ergeben sich immer wieder die Verschiebungen, ob es Umweltbelange waren oder andere Themen. Und, wie gesagt, spielt auch der mangelnde Ressourceneinsatz, den wir für die A45-Brücken zur Verfügung hatten, eine Rolle.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. – Ich sehe keine Nachfragen, dann würde ich das Wort der SPD-Fraktion ...

(Zuruf: Doch!)

– Entschuldigung, das habe ich übersehen.

**Dr. Jörg Geerlings (CDU):** Eine kurze Nachfrage. Die zweite Frage, meine ich, haben Sie nur ungefähr beantwortet. Nach welchen Kriterien erfolgt diese fachliche Entscheidung?

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Die fachliche Entscheidung, wann welche Brücke zuerst neu gebaut wird, macht sich natürlich erst mal an dem Zustand der Brücke fest. Wir priorisieren heute unsere Brücken eindeutig danach, welchen Traglastindex und welche Zustandsnoten sie haben. Wir bei der Autobahn haben mittlerweile voll den Fokus auf den Brückenersatzneubau oder auf die Instandsetzung von Brücken gelegt. Nach dem Zustand der Brücken wird priorisiert.

Natürlich geschieht das auch in Abhängigkeit vom Baustellenmanagement. Ich kann nicht alle 60 Talbrücken gleichzeitig bauen. Ich muss auch verkehrliche Belange sehen. Aber vorderste Priorität hat tatsächlich der Zustand der Brücke.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für die Beantwortung. – Jetzt die SPD.

**Gordan Dudas (SPD):** Dass war jetzt eine Nachfrage? Wenn ich es richtig verstanden habe, gehen wir doch jetzt immer nach Fraktionen durch?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Ja, Sie sind jetzt dran.

**Gordan Dudas (SPD):** Alles klar, dann sind wir richtig. – Frau Sauerwein-Braksiek, die beiden Fragen richten sich an Sie, weil ich das nicht ganz verstanden habe, wie das abgelaufen ist, als Sie gewechselt haben – nicht nur Sie als Person, sondern die Behörde zur Autobahn GmbH, als die neugegründet wurde.

Ich muss es mir also so vorstellen: Da ist ein Haus, dieses Haus wird dann vom Personal her aufgeteilt. Ein Teil geht zur Autobahn GmbH und ein Teil verbleibt beim Landesbetrieb Straßen.NRW.

Nicht nur Personal wechselt, sondern es gehen auch Gebäude mit über, Inventar geht mit über und auch Akten gehen mit über. Wenn ich das richtig verstanden habe –



Minister Krischer hat das mehrfach ausgeführt –, sind sämtliche Projektakten auch zur Autobahn GmbH mitgegangen.

Meine erste Frage ist: Welche Akten haben Sie konkret vom Land NRW erhalten? Hier bitte ich Sie, gesondert aufzuführen, welche Sie vom Landesbetrieb Straßen.NRW erhalten haben und welche Sie vom Landesministerium erhalten haben. Gehören dazu auch Altaktenbestände, die die interne Abstimmung zwischen dem Landesbetrieb Straßen.NRW und der Hausspitze des Landesverkehrsministeriums beinhalten?

Und meine zweite Frage: Welche Akten haben Sie beim Übergang der Zuständigkeit für die Autobahn GmbH von Straßen.NRW zur Autobahn GmbH nicht erhalten? Gibt es da Akten, die Sie nicht erhalten haben? Wenn ja, welche Akten sind das oder ist eigentlich alles komplett zu Ihnen übergegangen?

Es gibt ja nicht nur Projektakten, es gibt ja auch andere Akten. Ich gehe mal davon aus, dass es üblich ist, dass die Spitze des Landesbetriebs sich regelmäßig, pro Quartal zum Beispiel, mit dem Ministerium austauscht, mit der Spitze, also mit dem zuständigen Verkehrsminister und dem Staatssekretär. Dazu gibt es ja auch fachliche Beratung. Da gibt es ja bestimmt auch Gesprächsnotizen, denn die Häuser müssen ja auch damit arbeiten können.

All diese Dinge, die nicht unbedingt nur mit dem Projekt zu tun haben, sondern auch die Kommunikation zwischen ihnen betreffen, die Beschlüsse betreffen, die auch bestimmte Ansprüche, die ein Ministerium an Sie als Behörde stellt, betreffen – sind diese Akten auch mit übergegangen? Stehen die zur Verfügung? Oder wie kann ich mir das vorstellen, wie das allgemein gelaufen ist?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Das war die erste Frage. – Und die zweite Frage kommt von Herrn Vogt, bitte.

**Alexander Vogt (SPD):** Generell war die Frage schon sehr lang. Vielleicht sollten wir es gleich so machen, dass die Fragen einzeln beantwortet werden und wir nicht zur Sammlung kommen, denn sonst fällt nachher etwas hinten rüber. Diesen Hinweis hatten wir in der Vergangenheit ja auch in anderen Ausschüssen immer von Kollegen der CDU bekommen.

Frau Sauerwein-Braksiek, Sie sagten gerade, dass es im November 2018 ein Jour fixe zwischen Straßen.NRW und der IHK, wenn ich das richtig verstanden habe, gab, wo das erste Mal klar wurde, dass es ein Planfeststellungsverfahren geben muss.

Wenn wir jetzt auf die Mails und die Informationen schauen, die uns seitens der Landesregierung vorliegen, dann haben wir das Thema „Planfeststellungsverfahren“ das erste Mal am 15. Mai oder 18. Mai – das war gerade nicht so ganz klar – 2020.

Zu dem Zeitraum November 2018 bis Mai 2020, würde mich interessieren – einmal seitens des Straßenbaubetriebs, aber auch im Ministerium –, wie eigentlich mit dieser Information umgegangen worden ist? Dass ein Planfeststellungsverfahren notwendig ist, hat doch sofort klargemacht, dass es eine dramatische Zeitverschiebung geben muss. Wie hat eigentlich die Hausspitze darauf reagiert? Gab es dazu

Informationsgespräche zwischen dem Ministerbüro oder der Staatskanzlei? Gab es dazu Kommunikation innerhalb der Landesregierung? Wie wurde diese Information bewertet? Und wann lag der Landesregierung diese Information vor, dass es ein Planfeststellungsverfahren braucht?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank, Herr Kollege Vogt. – Ich würde Frau Sauerwein-Braksiek bitten, zu antworten.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Ich fange erst mal mit der Frage von Herrn Dudas an. Herr Dudas, es ist nicht so, dass Inventar und Räume übergegangen sind. Das ist nur in Hamm der Fall. In Südwestfalen und Hagen hat die Autobahn GmbH neue Räume angemietet und auch neues Inventar bestellt. Das heißt, die Mitarbeiter, die vom Landesbetrieb zur Autobahn GmbH gewechselt sind, sind in neue Räume mit neuem Inventar umgezogen.

Das heißt, die Mitarbeiter, die umgezogen sind, haben aus ihren Büros ihre Projektakten mitgenommen und in das neue Büro gestellt. Eine standardisierte Übergabe ist dabei nicht erfolgt. Eine Überprüfung auf Vollständigkeit der Autobahn GmbH kann ich schlecht machen, weil ja nicht alle Mitarbeiter übergegangen sind. Die Mitarbeiter, die heute bei uns sind, kann ich fragen. Die sagen, sie hätten alles mitgenommen. Aber bei denen, die nicht mit übergegangen sind, kann ich natürlich nicht nachvollziehen, ob da alles übergeben wurde.

Und die allgemeine Geschäftskorrespondenz von Straßen.NRW, etwa mit dem Ministerium, ist nicht übergegangen, weil die nicht in Hagen oder in Netphen in den Außenstellen war. Wir haben also aus den Niederlassungen die Akten bekommen mit den Mitarbeitern, die übergegangen sind. Weitere Akten liegen uns nicht vor.

Zu den Protokollen mit der Hausspitze: Ich hatte einmal im Monat ein Jour fixe mit dem Staatssekretär. Da wurde aber hauptsächlich über organisatorische Fragen diskutiert, weil ja bereits 2018 klar war, dass die Autobahn GmbH kommt und dass der Landesbetrieb umorganisiert werden muss, und auch 2018 klar wurde, dass eine Doppelspitze kommt, sodass wir uns hauptsächlich über organisatorische Themen oder die Rheinbrücken unterhalten haben. Diese Protokolle liegen mir aber heute nicht vor. Was da protokolliert wurde, kann ich nur aus dem Gedächtnis sagen, denn diese Sachen liegen mir nicht mehr vor. Ich habe alles abgegeben einschließlich Rechner, und ich habe keine Akten mitgenommen. Das hätte ich auch nicht dürfen, weil ich ja zur Autobahn gewechselt bin und es sich nicht um Projektakten handelt. Insofern liegt mir das alles nicht mehr vor. Dazu kann ich Ihnen also nichts sagen.

Fakt ist, die Mitarbeiter haben ihre Akten gepackt und mitgenommen. Es wurden vielleicht auch noch andere übergeben. Mehr liegt uns im Moment nicht vor.

In diesem Zusammenhang muss man dann auch erkennen, dass wir alle Projekte, die wir haben, in 2021 überprüft haben. In diesem Kontext ist auch die Überprüfung der Talbrücke Rahmede zu sehen. Wir haben natürlich geguckt, wie der Projektstand ist, wie der Aktenstand ist, was wir haben und wie der Verlauf ist. Insofern haben wir uns

in 2021 alles angeschaut, was jetzt faktisch da ist und wie wir weiter vorgehen wollen, weil ich ja jetzt auch eine Personalressourcen- und Prioritätensetzung vornehmen muss für das Personal, für das ich jetzt verantwortlich bin.

Ich hoffe, das hat Ihre Frage einigermaßen beantwortet.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herr Dudas hat eine Nachfrage. – Bitte sehr.

**Gordan Dudas (SPD):** Okay. Dann bin ich an dieser Stelle insofern irritiert, als Minister Krischer mehrfach ausgeführt hat, dass sämtliche Akten an die Autobahn GmbH gegangen sind. Es ist nicht erwähnt worden, dass jeder quasi seine eigene Schublade mitgenommen hat und nur die Akten mitgenommen worden sind.

Deswegen zum einen die Frage an Ministerpräsident Wüst. Wir haben ja mehrfach auch bei Ihnen nachgefragt, was mit den Akten ist, die bei Ihnen auf Landesebene verblieben sind, sowohl bei Ihnen im Ministerium als auch beim Landesbetrieb, beispielsweise in Gelsenkirchen, an den übrigen Standorten, und wie sich das entwickelt hat. Es ist ja immer verneint worden, dass da Akten existieren. Offenbar – das hören wir jetzt – gibt es weitere Akten, die sich damit befassen. Wo sind diese Akten, und wann bekommen wir sie zur Verfügung gestellt?

Jetzt eine Frage an Frau Sauerwein-Braksiek. Wie muss ich mir das tatsächlich vorstellen, wenn Sie mit der Hausspitze zusammensitzen? Da werden ja Dinge besprochen, und die werden ja in irgendeiner Form notiert, denn das Haus muss ja dann damit umgehen, ob das jetzt organisatorische Sachen sind. Dazu gehört vielleicht auch eine Erwartungshaltung, die ein Ministerium an den Landesbetrieb seinerzeit hatte. Was passiert eigentlich mit solchen Informationen? Wie werden die veraktet? Wie geht man damit um? Irgendwie müssen Sie das ja umsetzen, was seitens des Ministeriums an Sie an Erwartungen gestellt wird. Wird das in irgendeiner Aktenform verschriftet, oder nehmen Sie es einfach mündlich mit und sagen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern: „Macht das mal eben so“?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Es sind jetzt drei Personen angesprochen. Ich bitte zunächst Frau Sauerwein-Braksiek, dann Herrn Krischer für die Landesregierung.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Dazu muss man wissen: Im Rahmen der Fachaufsicht gab es regelmäßige Besprechungen zwischen Ministerium und Straßen.NRW. Diese fanden zweimal pro Jahr auf Fachebene in Düsseldorf statt. An den Besprechungen haben die Regionalleiter mit der Fachabteilung teilgenommen. Da wurden dann auch die Projekte und auch der Masterplan als Arbeitsprogramm besprochen. Das fand mindestens zweimal pro Jahr in regelmäßigen Besprechungen statt. Für diese Besprechungen gab es Projektdossiers und ein Arbeitsprogramm. Letztlich ist das dann in den Masterplan eingeflossen, der Ihnen einmal im Jahr vorgelegt wurde.

Zusätzlich gab es für den Bereich Brückenbau ein Brückenbauprogramm. Da haben die Fachleute, der Referatsleiter Brückenbau aus dem Landesbetrieb, die

Niederlassungsleiter, mit dem Ministerium zusammengesessen, die wesentlichen Brücken besprochen und daraus ein Programm erstellt. Diese Akten und Unterlagen liegen mir aber nicht vor, weil es ja keine Projektakten sind. Die sind nicht übergegangen, sondern es sind allgemeine Geschäftsakten.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. – Als Nächstes Herr Minister Krischer, bitte.

**Minister Oliver Krischer (MUNV):** Herr Vorsitzender! Herr Abgeordneter Dudas, es ist so, dass mit Übergang der Zuständigkeit an die Autobahn GmbH des Bundes am 01.01.2021 alle Projektakten bezüglich Autobahnprojekten komplett mit ausgegliedert, das heißt an die Autobahn des Bundes übergeben wurden. Insofern liegen diese dem Landesbetrieb nicht mehr vor.

Was wir jetzt gemacht haben: Wir haben auf Bitte der Staatskanzlei diese Projektakten beim BMDV angefordert, damit man das, was hier gefragt wird, entsprechend überprüfen kann. Ob der Bund uns die zur Verfügung stellt, wissen wir nicht. Die Rückmeldung ist bisher, man werde dieses Ansinnen prüfen.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Damit schließen wir diese Fragerunde.

(Gordan Dudas [SPD]: Das war jetzt nicht meine Frage, Herr Vorsitzender!)

– Wir haben ja noch genügend Fragerunden. Es waren jetzt schon mehrere Fragen in diesen zwei Fragen drin. Deswegen würde ich jetzt die Runde schließen.

(Gordan Dudas [SPD]: Aber die ist nicht beantwortet worden! Die gesamte Geschäftskorrespondenz ist also noch beim Land, Herr Minister? Ist das richtig oder nicht?)

**Minister Oliver Krischer (MUNV):** Ich habe Ihnen gerade das ausgeführt, was der zuständige Landesbetrieb zu dieser Frage äußert.

(Alexander Vogt [SPD]: Da sagt man doch nur „Ja“ oder „Nein“!)

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Die Frage ist jetzt hier beantwortet. Deswegen bitte ich als Nächstes Bündnis 90/Die Grünen. Herr Metz.

**Martin Metz (GRÜNE):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, vielen Dank. – Ich hatte eigentlich vor, nicht noch mal zu fragen, aber es hat sich ergeben. Ich glaube, es ist leider erforderlich, vonseiten der Staatskanzlei noch mal zu erläutern, was eine Akte ist und was eine E-Mail ist, wie die zusammenhängen und wie die vielleicht nicht zusammenhängen. Ich glaube, dass das für das Verständnis mancher Ausschussteilnehmer wichtig ist.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herr Dr. Hemmer, ich bitte Sie, noch mal auszuführen.

**MDgt Dr. Harald Hemmer (StK):** Vielen Dank. – Zunächst: Eine eingehende E-Mail ist noch keine Akte. Sie ist schlicht und ergreifend ein Postfach. Der zuständige Mitarbeiter muss entscheiden, ob er eine E-Mail zu einer Akte nimmt. Das ist eine positive Entscheidung, und die ist abhängig, wie ausgeführt, von der Frage, ob Aktenrelevanz besteht oder nicht. Insofern ist es ein positives Tun. Es ist vom Beschäftigten zu verrichten. Er muss dann die entsprechende E-Mail, wenn er die Aktenrelevanz bejaht, zur Akte nehmen, indem er sie ausdruckt und zur Papierakte nimmt oder in eine elektronische Akte überführt. Das ist der Akt der Veraktung.

Das Zweite, was auch noch in Rede steht, ist die Deaktivierung eines Postfachs. Das ist der Sachverhalt: Wenn ein Mitarbeiter das Haus verlässt, dann wird keine Mail herausgenommen und gelöscht, sondern schlicht und ergreifend das Postfach in Gänze wird deaktiviert, weil die Verknüpfung zwischen Person und Postfach verloren ist, weil der Inhaber des Postfachs nicht mehr anwesend ist. Und dann ist es das Verfahren, wie ich es beschrieben habe: Das Postfach wird deaktiviert und nach zwei Monaten endgültig gelöscht.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für Ihre Ausführungen. – Als Nächstes ...

**Alexander Vogt (SPD):** Entschuldigung. Wir hatten gerade zwei Fragen gestellt. Ich hatte eine Frage gestellt, was den Jour fixe betrifft zwischen Straßen.NRW, der IHK, dass da 2018 – ich möchte nur noch mal daran erinnern – zum ersten Mal von einem Planfeststellungsverfahren gesprochen wird, dass seitens der Landesregierung das erste Mal im Mai 2020 davon gesprochen wird. Ich hatte gefragt, wie diese neue Situation, die ja erhebliche Auswirkungen hatte und die ja auch eigentlich in einem Ministerium alle Alarmglocken auslösen müsste, zwischen den beiden Einrichtungen Straßen.NRW und dem Ministerium kommuniziert wurde und ob es innerhalb des Ministeriums zu diesem Thema mit dieser Erkenntnis Kommunikation gab, Arbeitsgruppen gab, ob dieses Thema dort überhaupt aufgerufen wurde. Wie ist man mit diesem Thema umgegangen? Das hatte ich vorhin gefragt. Die Frage ist noch gar nicht aufgerufen worden.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Dann würde ich noch mal um Beantwortung bitten. Aber noch mal: Ich bitte darum, damit es alle nachvollziehen können, dass die Fragen ganz konkret gestellt werden. Es sind in zig verschiedenen Nebensätzen noch mal Fragen aufgetaucht. Ich bitte jetzt noch mal Frau Sauerwein-Braksiek, und dann gehen wir in der Reihenfolge weiter.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Ich kann nur wiederholen: Aus den mir vorliegenden Unterlagen lässt sich erkennen, dass 2018 der Baubeginn verschoben wurde, weil deutlich wurde, dass ein

Planfeststellungsverfahren erforderlich ist. Ich habe keinen Zugriff auf weitere Details außer diese Projektakte. Insofern kann ich nicht sagen, ob und wann die erwähnte Gesamtdisposition an das Verkehrsministerium kommuniziert wurde. Das kann ich nicht sagen, da mir diese Unterlagen nicht zur Verfügung stehen. Also, sehen Sie mir es nach. Damit habe ich keine Gewähr für die Vollständigkeit der Antworten, die ich Ihnen hier geben kann.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für Ihre Ausführungen. – Als Nächstes habe ich Herrn Kollegen Rasche. Herr Vogt, Sie dürfen gerne in der nächsten Runde noch mal eine Frage stellen.

(Alexander Vogt [SPD]: Dass Herr Wüst jetzt darauf nicht antwortet, finde ich ein starkes Stück!)

– Sie haben explizit Frau Sauerwein-Braksiek angesprochen.

(Alexander Vogt [SPD]: Beide! Das habe ich in der ersten Runde gesagt!)

– Dann können Sie das in der nächsten Runde noch mal versuchen.

Bitte sehr.

(Gordan Dudas [SPD]: Wir haben Zeit!)

– Wir auch.

Herr Kollege Rasche bitte für die FDP. Ich bitte darum, damit es für die außenstehenden Zuschauer und Zuhörer verständlich ist, zu artikulieren, an wen die Fragen gehen. – Bitte sehr.

**Christof Rasche (FDP)** Herr Vorsitzender! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Frage der Akten hat offensichtlich eine bestimmte oder vielleicht sogar große Relevanz. Die Opposition hat den Minister immer gebeten, sämtliche Akten und Unterlagen bezüglich Rahmedetalbrücke zur Verfügung zu stellen. Insbesondere in der Fragestunde im Plenum hat der Minister gesagt: Da ist nichts mehr. – Wir haben ausdrücklich nicht nach Projektakten, sondern grundsätzlich nach Akten und Unterlagen gefragt.

Jetzt hören wir von Frau Sauerwein-Braksiek mit ihrer Erfahrung, dass es neben den Projektakten auch – so wörtlich – Geschäftsakten zu diesem Projekt gibt. Darüber hinaus gibt es Unterlagen zur Korrespondenz Straßen.NRW zum Ministerium in der sogenannten Zentralabteilung. Deshalb frage ich den Minister: Wann hat er bei Straßen.NRW nachgefragt, was dort noch an Akten, also Geschäftsakten, besteht und was dort noch an Bemerkungen, Unterlagen zu diesem Projekt besteht, denn danach haben die Abgeordneten dieses Hohen Hauses den Minister gefragt. Wann haben Sie dort nachgefragt, und warum liegen uns bis heute die Unterlagen nicht vor?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für Ihre Frage. – Die Frage geht an Oliver Krischer als Verkehrsminister.

**Minister Oliver Krischer (MUNV):** Herr Vorsitzender! Herr Abgeordneter Rasche, wir haben in mehreren Kleinen Anfragen immer wieder darauf geantwortet, was im Haus, im Ministerium vorliegt. Das steht dort. Das, was Straßen.NRW zu dem Thema gesagt hat, habe ich Ihnen gerade vorgelesen.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Bitte sehr.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Herr Hemmer hat ja eben mehrfach ausgeführt, dass alles, was relevant ist, in die jeweilige Akte muss. Die führende Akte ist die Projektakte. Wenn man also eine Garantie haben will, alles Relevante sehen zu können, wird sich das ausschließlich in der Projektakte wiederfinden. Herr Minister Krischer hat eben ausgeführt, dass sein Haus auf Bitten der Staatskanzlei diese Projektakte angefordert hat. Das dazu.

Jetzt möchte ich, weil mich Herr Vogt gebeten hat, noch etwas zum Planfeststellungsbeschluss sagen. Vielleicht kann Frau Sauerwein-Braksiek gleich mal sagen, weil ich das aus Ihrem Erstvertrag heute in Erinnerung habe, warum es überhaupt nötig wurde, ein Planfeststellungsverfahren zu machen.

Zwei Dinge sind wichtig. 2018 haben wir hier den Masterplan vorgelegt, und der ist jährlich mit den Arbeitsvorhaben überarbeitet worden. Schon am Anfang steht „Umweltverträglichkeitsprüfung“ darin. Es ist also ein sehr frühes Verfahren.

Natürlich hat es eine große Vielzahl an Besprechungen und Terminen gegeben, an denen auch ich teilgenommen habe und bei denen es um die A45 ging. Grundlage aller Debatten war dabei aber immer, dass diese Brücke keine hohe Priorität hatte, weil die Fachleute aufgrund der Prüfung es so eingeschätzt hatten. Das ist der entscheidende Punkt. Insofern ist an mich nie eine Problematisierung mit akutem Handlungsbedarf in Bezug auf diese Brücke gegangen. Ich kann nicht bestätigen, dass das passiert ist, auch nicht mit Blick auf die Planfeststellung.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für die Ausführungen. – Ich sehe noch eine Nachfrage von Herrn Rasche. Bitte schön.

**Christof Rasche (FDP):** Herr Vorsitzender, vielen Dank. – Ich will es noch einmal deutlich sagen: Die Opposition hat nicht gesagt, man möge uns bitte Akten geben, die aus Sicht der Regierung relevant sind. Wir würden auch gerne selber beurteilen, was relevant ist und was nicht, wenn dort denn Akten sind. Wir haben grundsätzlich danach gefragt, vorhandene Akten und Unterlagen zu erhalten.

Dass die Projektakten übergegangen sind, ist völlig unstrittig – zumindest die meisten –, weil die Mitarbeiter gewechselt haben. Wohlmöglich waren Teile von Projektakten bei anderen Mitarbeitern, die nicht gewechselt haben, und sie liegen dort immer noch im Schrank.

Mir geht es jetzt aber eher um das gesamte Material, also auch um Geschäftsakten und um die Korrespondenz zwischen der Zentralabteilung von Straßen.NRW und dem Ministerium. Ich habe Herrn Minister Krischer gefragt, wann er bei Straßen.NRW

nachgefragt hat, dass man die Akten haben wolle. Die Abgeordneten haben ja darum gebeten, diese Informationen zu bekommen. Ich habe vorhin überhaupt keine Antwort darauf bekommen, sondern es wurde wieder auf Projektakten verwiesen. Das Stichwort „Geschäftsakten“ ist ja vorher gefallen. Deswegen bitte ich noch einmal um eine Antwort.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herr Minister Krischer, bitte.

**Minister Oliver Krischer (MUNV):** Herr Vorsitzender! – Herr Abgeordneter Rasche, ich kann aus der Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 756 des Abgeordneten Sven Wolf zitieren – Drucksache 18/2227. Dort heißt es:

„Die Projektakten, die im Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen vorlagen, sind im Rahmen des Zuständigkeitswechsels der Autobahnen zum 1. Januar 2021 vom Landesbetrieb an die Autobahn GmbH übergeben worden. Diese Projektakten liegen dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen nicht vor, wie auf die Mündliche Anfrage Nr. 8 in der 11. Sitzung des Landtags Nordrhein-Westfalen am 2. November 2022 erläutert wurde. Nur diese Projektakten können eine lückenlose Rekonstruktion der Abläufe und Entscheidungen zu Autobahnprojekten nachvollziehbar machen.

Beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen liegen vereinzelt Auszüge dieser Akten in digitaler Form in lokalen Verzeichnissen vor. Weiter liegen dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Unterlagen vor, die sich auf den gesamten Streckenzug der nordrhein-westfälischen A45 oder Teile dessen beziehen.“

Da steht das alles.

(Christof Rasche [FDP]: Herr Vorsitzender! Dann erlauben Sie mir bitte wenigstens eine Bemerkung!)

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Die erlaube ich dann noch mal, ja.

**Christof Rasche (FDP):** Vielen Dank für die Großzügigkeit. – Kleine Anfragen und die Antworten darauf liegen uns vor. Sie können sich gewiss sein, Herr Minister, dass wir uns gerade im Zusammenhang mit der A45-Brücke durchaus damit beschäftigen. Trotzdem ist es nett, dass Sie es noch mal vorgelesen haben.

Der Frage nach Geschäftsakten und weiteren Unterlagen bei Straßen.NRW, also in Ihrem Zuständigkeitsbereich, sind Sie jetzt zum zweiten Mal ausgewichen. Ich verstehe nicht ganz, warum Sie das tun. Sie hätten wenigstens sagen können, dass Sie dem noch mal nachgehen, und falls dort etwas vorhanden ist, wird auch nichts gelöscht oder vernichtet, sondern diese Informationen werden dem Ausschuss gegeben. Nicht einmal das haben Sie angeboten. Aber dass da noch etwas ist, wurde vorhin doch klar.



**Vorsitzender Matthias Goeken:** Als nächster Fraktion erteile ich der AfD das Wort für Fragen. Herr Esser, bitte sehr.

**Klaus Esser (AfD):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Frau Sauerwein-Braksiek, ich habe eine Nachfrage an Sie. Sie haben vorhin ausgeführt, wenn ich das richtig verstanden habe, dass Ihrer Kenntnis nach ein Angehen des Neubaus der Rahmedetalbrücke 2018 verschoben wurde, weil klar wurde, dass ein Planfeststellungsverfahren erforderlich sein würde. Hierzu möchte ich fragen: In welchen Fällen von Brückenneubauten wäre denn kein Planfeststellungsverfahren erforderlich? Das zu wissen, wäre interessant.

Die zweite Frage kann ich nicht ganz genau auf eine Person beziehen. Ich denke, es ist in erster Linie für das jetzige Ministerium für Verkehr interessant. Ich möchte die Frage des Kollegen Rasche aufgreifen und positiv nachfragen: Welche Akten liegen jetzt aktuell im Ministerium für Verkehr, in der Staatskanzlei und bei Straßen.NRW vor? Ich bitte darum, einmal vollständig aufzuschlüsseln, welche Akten zur A45 und der Rahmedetalbrücke überhaupt vorliegen. – Danke.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für Ihre Frage. – Zuerst hat Frau Sauerwein-Braksiek das Wort. Bitte sehr.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Zum Thema „Planfeststellung oder Fall unwesentlicher Bedeutung“: Bei der Talbrücke Rahmede ist es so, dass man im Laufe der Planungen festgestellt hat, dass ein sehr aufwendiges Baustraßenkonzept erstellt werden muss. Sie kennen das Gelände: Es geht dort sehr stark hinein. Das ist auch heute unser Problem. Es müssten also sehr aufwendige Baustraßen gebaut werden. Da die Autobahn unter Verkehr gewesen wäre, hätte man neben die Autobahn eine neue Brücke bauen müssen. Das ist ein erheblicher Eingriff.

Nun muss man wissen, dass das ein sehr stark bebauter Bereich ist. Ohne Planfeststellung können Sie eine solche Maßnahme nach den jetzt geltenden Gesetzen nur vornehmen, wenn Sie ein Einvernehmen mit allen Betroffenen herstellen können. Sie müssen also feststellen, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht zwingend erforderlich ist, die Umweltbelange also nicht so gravierend sind, dass sie einen erheblichen Eingriff darstellen. Und Sie müssen ein Einvernehmen mit allen Betroffenen herstellen.

Sie können sich vorstellen: Wir hatten jetzt schon sehr aufwendige Verhandlungen, und wir müssen keine Brücke neben die andere stellen, sondern wir reißen die Brücke ab und bauen an gleicher Stelle neu. Man hat mit in den Gesprächen mit Anliegern, mit der Gemeinde und mit dem Kreis festgestellt, dass es angesichts der Eingriffe nicht so leicht möglich ist, ein Einvernehmen herzustellen. Dann bleibt letztlich nur die Planfeststellung, weil Sie nur dann ein Durchgriffsrecht haben.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** War die nächste Frage an das Ministerium gerichtet, oder sind die Fragen beantwortet, Herr Esser?

**Klaus Esser (AfD):** Ja, die erste Frage ist beantwortet, vielen Dank. Die zweite Frage war: Welche Akten liegen, Stand heute und vollständig, bei Ministerium, Staatskanzlei und Straßen.NRW vor? Bisher wurde immer einzeln nachgefragt, ob diese Akte oder jener Schriftverkehr vorliegt. Ich wüsste also gerne vollständig für alle Akten, welche im Ministerium für Verkehr, bei der Staatskanzlei und bei Straßen.NRW vorliegen.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Ich gebe das Wort an das Verkehrsministerium und Herrn Krischer.

**Minister Oliver Krischer (MUNV):** Ich kann natürlich nur für das Ministerium antworten. Was im Ministerium vorliegt, steht dort, wenn das die richtigen Unterlagen sind – ich habe sie jetzt nicht gesichtet. Die sind entsprechend zur Verfügung gestellt worden.

Man muss hier natürlich berücksichtigen, um welchen Zeitraum es geht. Die Fragen, die uns erreicht haben, betrafen immer den Zeitraum von 2017 bis 2020. Ich kann aus einer Mail der Geschäftsführerin des Landesbetriebs Straßen zitieren. Darin heißt es:

Die Kolleginnen und Kollegen des Landesbetriebs haben ihrerseits noch vorhandene Unterlagen gesichtet. Im Ergebnis ist festzustellen, dass keine Unterlagen vorliegen, die eine aktive Anweisung oder eine Priorisierung oder einen Stopp in der Bearbeitung der Talbrücke Rahmede belegen würden.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. – Für die Staatskanzlei wird Herr Dr. Hemmer antworten.

**MDgt Dr. Harald Hemmer (Stk):** Vielen Dank. – Die Staatskanzlei ist in keiner Weise Rechtsnachfolger von Straßen.NRW oder des Verkehrsministeriums. Insofern liegen in der Staatskanzlei keine Projekt- oder Geschäftsakten vor, wie sie gerade angesprochen wurden. Darüber hinaus erfüllt die Staatskanzlei ihre Aufgaben und führt darüber natürlich Akten, zum Beispiel zu den angesprochenen Terminvorbereitungen.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. – Ich glaube, Frau Sauerwein-Braksiek hat es vorhin schon gesagt, wo die Akten sind. Ich meine, es ist schon beantwortet.

Dann schließe ich diese Runde und rufe die nächste Fragerunde auf. Für die CDU-Fraktion hat Herr Dr. Geerlings das Wort.

**Dr. Jörg Geerlings (CDU):** Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Eine Vorbemerkung: Nach den Ausführungen von Herrn Dr. Hemmer, dem Minister und dem Ministerpräsidenten ist, meine ich, klar, dass nicht jede E-Mail und jedes

Papier in der Akte ist, auch wenn man sich wild alle möglichen Dinge ausdrückt und in zwei Leitz-Ordnern auf den Tisch knallt.

Ich habe noch eine Frage an Frau Sauerwein-Braksiek. In dem vorhin schon angesprochenen Interview mit Come-on.de sind Sie gefragt worden – ich zitiere –:

„Wann 2017 wurde die Entscheidung getroffen, den Neubau der Talbrücke Rahmede zurückzustellen – in der Regierungszeit von Frau Kraft – bis Juni 2017 – oder von Herrn Laschet – ab Juli 2017?“

Darauf haben Sie geantwortet – ich zitiere –:

„Das hat mit dem Regierungswechsel nichts zu tun. Weder Frau Kraft noch Herr Laschet haben diese Entscheidung getroffen.“

Hat sich an dieser Einschätzung etwas geändert? Haben Sie heute Hinweise darauf, dass diese Entscheidung etwas mit dem Regierungswechsel zu tun hat? Das wäre meine Frage, und die zweite Frage stellt der Kollege Frieling.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank, Herr Geerlings. – Dann bitte ich Herrn Frieling um seine Frage.

**Heinrich Frieling (CDU):** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. – Während sich Herr Dudas mit der Frage beschäftigt, ob E-Mails richtig ausgedruckt und abgeheftet wurden, wovon ich ausgehe, kann ich als Abgeordneter aus Südwestfalen noch etwas mehr nach der Sache fragen. Ich glaube, das interessiert die Leute vor Ort mehr, wenn man schon den Blick zurückwirft.

Ich möchte Frau Sauerwein-Braksiek fragen, ob die Sperrung in irgendeiner Weise vorhersehbar war. Ich habe mitgenommen, dass wir regelmäßige Brückenprüfungen hatten, und zwar im Jahr 2011 mit der Note 3,0, im Jahr 2014 mit der Note 3,0, im Jahr 2017 mit der Note 3,0 und im Jahr 2020 mit der Note 3,0. Sie haben, wenn ich es richtig verstanden habe, gesagt, dass es Sicherheitsbedenken an der Stelle nicht gab.

Ich möchte in diesem Zusammenhang ebenfalls aus dem Interview mit Come-on.de vom 20.01.2022 zitieren. Frau Sauerwein-Braksiek, Sie haben da gesagt:

„Ich kann nicht immer vorhersagen, wie die Entwicklung bei unseren Brücken ist. Das kann man nur vorsichtig prognostizieren. Die Talbrücke Rahmede hat uns ja auch alle überrascht.“

Meine Frage lautet ganz konkret: War bei den Brückenprüfungen irgendwie absehbar, dass es zu einer Sperrung kommen würde, bzw. zu welchem Zeitpunkt wurden Sie dann überrascht und die Sperrung offensichtlich?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. – Beide Fragen gehen an Frau Sauerwein-Braksiek.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Zu der ersten Frage kann ich nur auf das verweisen, was ich bisher gesagt

habe: Eine Verschiebung hat sich aus dem laufenden Planungsprozess bei der Talbrücke Rahmede ergeben. Eine konkrete Entscheidung zur Verschiebung wurde nicht getroffen, sondern das hat sich aus dem Planungsprozess ergeben, weil klar war, dass ein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist. Das erfordert Zeit und hat dazu geführt, dass der Baubeginn nach hinten verschoben werden musste. Insofern kann ich nur auf das bisher Gesagte verweisen.

Auch, was die Prüfungen angeht, kann ich nur auf das verweisen, was ich bereits gesagt habe. Die Prüfungen haben die Zustandsnote 3,0 ergeben. Eine Brücke, die bei allen Prüfungen eine Zustandsnote von 3,0 erhalten hat, wurde nie thematisiert. Insofern habe ich erst, als die Ergebnisse des Laserscans 2021 vorlagen, als wir die Brücken noch mal überprüft haben, vom Zustand dieser Brücke erfahren, und ich habe dann sofort gehandelt.

Im November wurden die Laserscans durchgeführt. Da kamen die ersten dramatischen Ergebnisse. Dann haben wir mit Fachleuten zusammengesessen, und man hat mir erläutert, wie der Zustand ist. Dann habe ich entschieden, die Brücke sofort zu sperren, allerdings in der Hoffnung – wir haben das sofort versucht –, dass sie nur für Lkw gesperrt werden muss und wir sie für Pkw wieder öffnen können. Erst die weiteren Untersuchungen, die im Dezember und über Weihnachten folgten, haben dazu geführt, dass Anfang Januar in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr klar wurde, dass die Brücke endgültig nicht mehr für den Verkehr freigegeben werden konnte. Der Ansatz war also, in der Hoffnung zu sperren, dass wir ähnlich wie bei den Rheinbrücken Leverkusen und Neuenkamp sowie bei der Brücke über den Rhein-Herne-Kanal wieder für den Lkw-Verkehr freigegeben könnten.

Danach haben wir weitere Untersuchungen durchgeführt, und erst nach diesen war klar, dass diese Brücke ein erhebliches Standsicherheitsproblem hat.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Vielen Dank. – Ich sehe seitens der CDU keine Nachfragen. Dann Herr Dudas für die SPD-Fraktion.

**Gordan Dudas (SPD):** Vielen Dank. – Ich möchte jetzt noch mal auf das Planfeststellungsverfahren zurückkommen. Deswegen richtet sich der erste Teil an Sie, Frau Sauerwein-Braksiek.

Wenn man feststellt, dass ein Planfeststellungsverfahren für die Rahmedetalbrücke notwendig ist, dann leitet man ja – denke ich mal – auch die notwendigen Schritte ein. Das bedeutet: Ich muss dieses Planfeststellungsverfahren in irgendeiner Form auch mit Personal hinterlegen – sprich: Ingenieure, Planungspersonal –, das sich dann mit dieser Angelegenheit befasst.

2018 hat man festgestellt, dass ein Planfeststellungsverfahren notwendig war. Wie war zu dem Zeitpunkt die Personalsituation beim Landesbetrieb, insbesondere bei der Projektgruppe A45 und auch bei der Rahmedetalbrücke? War es so, dass ein solches Planfeststellungsverfahren zügigst durchgeplant werden konnte? Hat sich daran im Laufe der Jahre 2017 und 2018 etwas geändert?

Ich frage das vor folgendem Hintergrund: Im Bauprogramm für die Landesstraßen für das Jahr 2018 sehe ich, dass 37 Millionen Euro an Finanzvolumen hinterlegt waren. Für das Jahr 2019 – das passt sehr gut zusammen; das ist ja genau diese Zeit – hat sich die Summe von 37 Millionen Euro auf 47 Millionen Euro erhöht.

Ein erhöhtes Volumen für Bauvorhaben bei den Landesstraßen bedeutet ja auch Planungspersonal, das für die Umsetzung zuständig ist, sonst können diese Vorgaben nicht umgesetzt werden. Da es letztendlich ein Wunsch der Landesregierung war, auch die Frage an Sie, Herr Minister Wüst: Hat es von Ihrer Seite eine neue Prioritätensetzung nach dem Regierungswechsel gegeben? Unter Minister Groschek galt vorher: Erhalt vor Neubau.

Es ging also darum, dass die A45 letztendlich zügig gebaut werden sollte. Noch im April, genauer gesagt am 21.04.2017, hat es eine Pressekonferenz der Minister Groschek, Walter-Borjans und Duin in Lüdenscheid gegeben. Es wurde eine Broschüre herausgebracht, die als geplanten Neubautermin für die Rahmedetalbrücke noch 2019 aufführte. Dieser hat sich nun aus den genannten und bekannten Gründen nach hinten verschoben.

Meine Frage lautet: Wie haben Sie darauf reagiert, als Sie erfahren haben, dass eine Brücke auf der A45, genauer gesagt: die Rahmedetalbrücke, ein Planfeststellungsverfahren benötigt? Wie sind Sie mit dieser Situation umgegangen, um die schnellstmögliche Durchführung dieses Planungsverfahrens – und damit auch des Neubaus – zu ermöglichen?

Wir wissen mittlerweile, dass die Brücke für 2025 vorgesehen war. Der Erhalt dieser Brücke endete laut Einschätzung 2025, der Neubau war für 2026 avisiert. Das bedeutet, wir sind da schon ein Jahr drüber. Wenn man jetzt eine Bauzeit von zwei bis drei Jahren annimmt, bis der erste Teil dieser Brücke steht, überschreiten wir das berechnete Ende der Rahmedetalbrücke bereits um vier Jahre. Wie haben Sie auf diese Situation reagiert, um zu verhindern, dass es nicht zu dem kommt, was jetzt der Fall ist, dazu nämlich, dass das Lebensende der Brücke vor dem Neubau erreicht wird? Und natürlich: Gibt es dazu Akten? Diese Fragen richten sich an Frau Sauerwein-Braksiek und an den Minister.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Dann würde ich die Fragen beantworten lassen. – Zuerst Frau Sauerwein-Braksiek, bitte sehr.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Wie ich bereits gesagt habe, ist es für mich schwierig, da ich nicht die vollständigen Akten zum Personaleinsatz habe. Wie in meinem Eingangsstatement erwähnt, war der Personaleinsatz in den Regionen in der Brückenbauabteilung und in den Projektgruppen den Regionalleitern unterstellt. Die Regionalleiter waren verantwortlich für den Personaleinsatz in ihrem Zuständigkeitsbereich.

Nach den mir vorliegenden Unterlagen – dafür kann ich jedoch keine Gewähr übernehmen – schwankte die Mitarbeiterzahl der Projektgruppe. Wenn ich das richtig gesehen habe, waren es im Jahre 2016 in dieser Projektgruppe 22 Mitarbeiter plus

Mitarbeiter, die von außen zu gearbeitet haben, 23 im Jahr 2017, 24 im Jahr 2018, 26 im Jahr 2019 und 27 im Jahr 2020. Ich kann aber keine Gewähr dafür übernehmen, dass dies die endgültige oder richtige Zahl ist. Diese Zahlen habe ich den Akten entnommen. Ich würde aber keinen Eid darauf leisten wollen, dass das alles so richtig ist.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Als Nächstes Herr Ministerpräsident.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Vielen Dank für die Frage.

(Alexander Vogt [SPD]: Eine Nachfrage dazu!)

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Stellen Sie die Frage, wenn sie sich an Frau Sauerwein-Braksiek richtet, der Klarheit halber bitte direkt.

**Frederick Cordes (SPD):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Ich hätte noch mal eine kurze Nachfrage, weil Sie in Ihrem Eingangsstatement gesagt haben, dass es immer ein Kampf um Ressourcen war, wenn es darum ging, welche Priorisierung als Erstes abgearbeitet werden sollte. Konnten Sie feststellen, dass sich eine Priorisierung nach dem Regierungswechsel verändert hat – bei den begrenzten Ressourcen, die Sie zur Verfügung hatten?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Danke sehr für die Nachfrage, Herr Cordes. – Frau Sauerwein-Braksiek bitte.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** In Bezug auf Autobahnbrücken und Autobahnausbau kann ich das nicht erkennen. Natürlich wurden die Landesstraßen in den Fokus genommen. Das kann man am Landesstraßenprogramm ablesen. Insbesondere Südwestfalen ist durch ein Landesstraßennetz geprägt, das auch in die Jahre gekommen ist. Auch darauf lag ein Fokus. Wie gesagt, kann man das an den Haushaltszahlen erkennen.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für die Beantwortung. – Als Nächstes möchte ich dem Ministerpräsidenten das Wort erteilen.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Ich bin sehr dankbar dafür, dass Sie nach dem Personalbestand gefragt haben. Frau Sauerwein-Braksiek hat es soeben gesagt und ich hab es mir gerade noch einmal anreichen lassen, weil ich so schnell nicht mitgeschrieben habe. 22 Menschen haben im Jahr 2016 in der Projektgruppe gearbeitet, 23 im Jahr 2017, 24 im Jahr 2018, 26 im Jahr 2019 und 27 im Jahr 2020. Dort zeigt sich – natürlich anteilig – genau das, was ich am Anfang ausgeführt habe.

Ich habe in meiner Amtszeit dank der damaligen Großzügigkeit des Haushaltsgesetzgebers 211 Stellen geschaffen. Natürlich sind nicht alle Mitarbeiter, die dann irgendwann zur Arbeit kamen, auf einer Stelle allokiert worden. Das ist auch logisch. Aber Sie sehen hier den Personalaufwuchs, den es gegeben hat.

Ich will noch mal auf Folgendes verweisen: Diese Brücke ist ausweislich der mir vorliegenden Informationen überdies in einem externen Planungsbüro geplant worden. Auch das haben wir deutlich ausgebaut. Die Zahlen dazu habe ich im Eingangsstatements gebracht. Ich will sie jetzt nicht wiederholen. Das ist auch nicht relevant, glaube ich. Aber die sind noch einmal enorm gestiegen. Wir haben zusätzliches Personal zugeführt und zusätzliche Mittel für externe Planungsbüros bereitgestellt. Dieses Projekt ist meines Wissens schon bei einem externen Planungsbüro bearbeitet worden.

Sie haben nach Prioritäten gefragt. Schauen Sie mal: Der ganz überwiegende Teil der Gesamtsumme dessen, was der Landesbetrieb jedes Jahr verbaut hat – also Autobahnen, Bundesstraßen, Landstraßen – entfiel über alle Jahre immer auf den Erhalt, auch weil die Notwendigkeiten so sind.

Dann haben Sie von einer Pressekonferenz im Jahr 2017 vor der Landtagswahl in Lüdenscheid gesprochen, bei der auch mein Vorgänger und andere Minister zugegen waren und gesprochen haben. Ich müsste raten, warum die was gesagt haben.

Als wir direkt nach der Wahl angefangen haben, den Masterplan zu erarbeiten, den wir dann im Frühjahr vorgelegt haben, stand da der Planungsstand, den ich vorhin schon mehrfach zitiert habe: Umweltverträglichkeitsprüfung und Variantenuntersuchung. Das ist ja eine Kategorie. Für eine Brücke braucht man keine Variantenuntersuchung, das ist klar, die muss von A nach B führen, aber eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein sehr früher Planungsstand. Warum man vor der Landtagswahl alles so kommuniziert hat, wie Sie es ganz sicher richtig zitieren, kann ich Ihnen nicht sagen.

Die konkrete Disposition – Frau Sauerwein-Braksiek hat es ja vorhin auch noch einmal beschrieben –, also wo welche Mitarbeiter dann entsprechend ihrer Aufgaben eingesetzt werden, ist eine – sogar dezentrale – Aufgabe des Landesbetriebes und ganz sicherlich keine, die ein Ministerium übernimmt. Dazu fehlt dort einfach die vertiefte Kenntnis der technischen Anforderungen und der Personalprobleme, die dadurch aufgelöst worden sind.

Dann fragen Sie, wann ich denn wer weiß was getan hätte, als das Planfeststellungsverfahren auf einmal in Rede stand. Ich kann Ihnen nicht bestätigen dass das bei mir mit einem akuten Handlungsbedarf problematisiert worden wäre. Schon das kann ich Ihnen nicht bestätigen.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für die Ausführungen, Herr Ministerpräsident. – Dann habe ich die zweite Frage vom Kollegen Vogt.

**Alexander Vogt (SPD):** Ich möchte noch einmal auf die vorliegenden Mails eingehen. Wir haben unter anderem eine interne Mail vom Verkehrsministerium vom 13. Juli 2017. Darin geht es um ein Gespräch mit Herrn Staatssekretär Schulte. Aus der möchte ich gerne zwei Stellen zitieren. Einmal geht es um das Planfeststellungsverfahren:

Herr Staatssekretär benötigt einen Überblick über die laufenden und in den nächsten Jahren geplanten Planfeststellungsverfahren. Bislang weiß er ja nur von zwölf Verfahren, deren Beschlüsse in der nächsten Zeit erwartet werden – in Klammern – und in

dem Koa-Vertrag zugrunde liegen. Ich schlage vor, dass ihm dieses mehrfarbige Tableau gegeben wird, in dem der Ausblick auf die nächsten Jahre dargestellt wird. Schriftlich sollte dazu eine Erläuterung erfolgen, warum diese Reihenfolge so zustande gekommen ist. Ihm geht es nämlich auch darum, zu hinterfragen, ob dem eine Priorisierung zugrunde liegt und ob die Prioritäten dann richtig gesetzt sind.

Unter dem Punkt „Brücken“ schreibt der Mitarbeiter des Ministeriums weiter:

Besonders interessiert ihn – also den Staatssekretär – , wie die Entscheidung über Ertüchtigung oder Neubau getroffen wird und ob und, wenn ja, wie priorisiert wird. Ergänzend sollte der der Arbeit der Projektgruppe unter Herrn Metz zugrunde liegende Masterplan A45 dargestellt werden.

Wir sehen hier, dass die Hausspitze schon relativ früh, 2017, durchaus großes Interesse an der Priorisierung der einzelnen Baumaßnahmen gezeigt hat. In einer Mail seitens Straßen.NRW vom 19.05.2020, die uns auch vorliegt, wird geschrieben:

Der Ersatzneubau der bisher in der Legende gelisteten Talbrücke Rahmede kann frühestens 2026 beginnen, da hier eine Planfeststellung erforderlich wird.

Frau Sauerwein-Braksiek, ich habe gerade verstanden, dass das eigentlich erst mit der lasertechnischen Untersuchung 2021 so richtig klar geworden ist. Ich hätte die Frage an das Ministerium und an den Ministerpräsidenten, wann sie von dieser Situation und der Verschiebung auf 2026 erstmalig erfahren haben.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Ich würde das Wort zuerst wieder an Frau Sauerwein-Braksiek und dann an das Ministerium geben.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Hatten Sie eine konkrete Frage an mich? Dann habe ich die verpasst.

(Heinrich Frieling [CDU]: Das klang auch ein bisschen durcheinander gerade. – Gordan Dudas [SPD]: Ja, Sie sind durcheinander, das mag sein!)

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Sie hatten Frau Sauerwein-Braksiek einmal zitiert, Herr Vogt. – Ansonsten würde ich ans Ministerium weitergeben.

**Alexander Vogt (SPD):** An den Herrn Ministerpräsidenten.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Gut.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Bei dem ersten Fragekomplex beziehen Sie sich auf E-Mails aus dem Ministerium, die den Wunsch des Staatssekretärs wiedergeben, zu erfahren, wie gearbeitet wird. Sie haben ja freundlicherweise klar gesagt, von wann die E-Mails sind: Vom 13.07., also nach Antritt des Staatssekretärs beim Dienst.



Er fragt: Wie arbeitet ihr hier eigentlich? Wie entscheidet ihr eigentlich was? – Weil die Frage an die Fachleute gerichtet ist, belegt dies, dass er selbstverständlich davon ausgeht, dass die Fachleute priorisieren und anhand ihrer fachlichen Kenntnis entscheiden. Wer genau diesen Staatssekretär, einen Bauingenieur, kennt, der weiß, dass er ganz sicher der festen Überzeugung ist, das sollten mal lieber Fachleute machen. Genau deshalb fragt er kurz nach Amtsantritt nach: Wie wird hier eigentlich priorisiert? Was macht ihr eigentlich?

Sie haben offensichtlich sehr korrekt zitiert. Es ist aber doch gerade normal und wenig überraschend, dass jemand, der neu in sein Amt kommt, fragt: Wie arbeitet ihr denn eigentlich?

Dann haben Sie gefragt, an Herrn Minister und an mich gerichtet: Wann haben Sie von der Verschiebung des Neubaus erfahren? – Ich habe eben zu den Themen „Masterplan“, „Arbeitsprogramme“ schon ausgeführt. Natürlich war der jeweilige Stand im Haus immer bekannt. Nur der entscheidende Punkt ist und bleibt – das ist der Dreh- und Angelpunkt –, dass immer klar war, dass diese Brücke nicht so problematisch ist, wie sie sich hier im Ergebnis real gezeigt hat.

Frau Sauerwein-Braksiek hat jetzt mehrfach auf die unterschiedlichen Prüffahre abgestellt. Das Ergebnis ist auch noch mal genannt worden – Herr Frieling hat es eben dargestellt –, dass die Zustandsnote unverändert war, dass die Standfestigkeit – mit dem Wissen von heute – fälschlicherweise nicht in Frage stand. Insofern war all dieses Wissen zwar bekannt; nur das Einzige, was fehlte, war die klare Notwendigkeit einzugreifen, weil man sich auf die Prüfungen verlassen hat.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Ich würde dann noch mal eine Nachfrage zulassen, bitte sehr.

**Alexander Vogt (SPD):** Die Frage, Herr Wüst, war, wann Sie das erste Mal darüber informiert wurden, dass die Verschiebung auf 2026 stattfinden wird, weil das doch ein erheblicher Zeitraum nach dem Zeitpunkt der maximalen Lebensleistung dieser Brücke überhaupt war. Das muss doch ein Punkt gewesen sein, an dem alle Alarmglocken schrillen müssten. Die Lebensdauer der Brücke, von der Erwartung her, ist geringer. Die Bautätigkeit ist sozusagen danach. Das muss doch eine Sache sein; das ist doch nicht einfach irgendein Forstweg irgendwo im Wald, sondern das ist doch eine zentrale Autobahn in einem gesamten Gebiet. Es ist schwer vorzustellen, dass das einfach in irgendwelchen unteren Ebenen behandelt wird.

Was das für wirtschaftliche Auswirkungen hat, haben Sie heute Morgen durchaus kundgetan. Ich glaube, es war vorher schon klar, dass gerade diese Brücke zentral für dieses gesamte Gebiet und darüber hinaus ist.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herr Ministerpräsident antwortet.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Frau Sauerwein-Braksiek hat eben noch einmal ausgeführt, dass es keine Entscheidung und schon gar keine politische Entscheidung

war, wann da was passiert, sondern sich das aus dem Projekt, aus dem Planungsverlauf ergeben hat. Das ist der Punkt.

(Gordan Dudas [SPD]: Herr Wüst hat meine Frage nicht beantwortet!)

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Nochmal: Die Frage ist dahin gehend beantwortet. Wir würden eine nächste Fragerunde machen. Dann gibt es die Möglichkeit, die Frage noch mal zu stellen.

**Gordan Dudas (SPD):** Herr Vorsitzender, mit Verlaub. Herr Wüst ist hier hingekommen, um umfassend aufzuklären. Ich habe ihm vorhin eine ganz konkrete Frage gestellt, auf die er nicht geantwortet hat. Also sah sich Herr Vogt gezwungen, noch einmal nachzufragen. Die beiden Fragen hängen ja zusammen.

Wenn der Ministerpräsident sagt, dass er sich mit diesem Thema nicht befasst hat, weil die Entscheidungen mit dem Planfeststellungsverfahren auf rein fachlicher Ebene stattfanden, und wenn aber festgestellt wird, dass die Rahmedetalbrücke – einige Akten liegen uns vor, daraus geht es hervor – eine Restlaufzeit bis 2025 hat, ein Planfeststellungsverfahren bis 2026 läuft, dann der Baubeginn ist, dann liegt das – das sehe auch ich als Mathematiklaie – ein Jahr über der Restlaufzeit einer abgängigen Brücke.

Wenn ich jetzt noch hinzuziehe, wie lange die Bauzeit braucht, also bis 2030 – die Hälfte davon, weil ja zwei Elemente gebaut werden, also 2028 –, dann bin ich drei Jahre über der Restlaufzeit einer abgängigen Brücke.

Dann stellt sich der Ministerpräsident und damalige Verkehrsminister hierhin und sagt: Das ist überhaupt keine Frage, mit der er sich zu befassen hatte. Südwestfalen ist die Wirtschaftsregion Nummer 1 in NRW, Nummer 3 in Deutschland. Das ist eine der beiden Haupt-Nord-Süd-Achsen, von Norden nach Süden. Dann sagt der Ministerpräsident: Das ist eine untergeordnete Frage, mit der befasste ich mich nicht.

Herr Minister, Sie müssen sich doch die Frage gestellt haben: 2025 ist die Restlaufzeit, 2026 ist Baubeginn, 2030 ist Bauende. Das kann doch nicht funktionieren. Da müssen Sie doch in irgendeiner Art und Weise reagiert haben. Erläutern Sie das! Ich verstehe das nicht!

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Ich will dem Minister gerne das Wort erteilen, damit er Ihre Frage beantwortet.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Ich würde eingangs Wert darauf legen, dass man mich korrekt zitiert. Sie haben mir gerade Worte in den Mund gelegt, das waren vielleicht Ihre Worte, aber nicht meine. Darauf lege ich schon Wert.

Ich will es noch mal sagen: Ich kann nicht bestätigen, dass – jetzt aus der Rückschau – dieses Thema bei mir mit akutem Handlungsbedarf problematisiert wurde.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Dann würde ich die nächste Fraktion bitten. – Für die FDP Herr Rasche, bitte sehr.

**Christof Rasche (FDP):** Vielen Dank. – Kollege Frieling sagte eben, dass er aus Südwestfalen kommt und dass ihm natürlich an Lösungen gelegen ist. Ich will nur deutlich machen: Ich bin auch aus Südwestfalen und mir ist auch an Lösungen gelegen.

(Heinrich Frieling [CDU]: Wunderbar!)

– Wunderbar, das trifft wahrscheinlich andere Kollegen auch. Dass ein Planfeststellungsverfahren, das vorher nicht vorgesehen war, zu einer Verzögerung des Projektes führt, ist selbstverständlich. Das ist aus meiner Sicht logisch. Es ging um die Frage: In einem Artikel stand, dass die Entscheidung dafür in die Ära Groschek gefallen wäre. Das hat sich bisher nicht bestätigt, sondern es wurde gesagt: Es war eine Entscheidung der Fachleute, nicht der Ministerpräsidenten oder Minister – korrekt. Aber in welche Ära es gefallen ist, wurde bisher nicht gesagt. Aber es wurde in einem Interview im Westfälischen Anzeiger behauptet, es wäre definitiv in die Ära „Mike Groschek“ gefallen.

Minister Krischer hat vorhin, ich glaube, eine E-Mail von Straßen.NRW vorgelesen, weil wir gefragt haben: Liegen dort noch Akten? – Sinngemäß hat er gesagt: Es liegen keine Unterlagen oder Akten vor, die eine Verschiebung des Projektes oder andere Sachverhalte begründen. In dieser Nachricht von Straßen.NRW ist eben nicht die Frage beantwortet, ob dort Akten grundsätzlich vorliegen, ja oder nein. Deswegen bleibt unsere Frage nach Akten bei Straßen.NRW nach wie vor offen, nach wie vor unbeantwortet.

Und da es – so haben wir es jetzt gelernt – bei Straßen.NRW auch eine Brückenbauabteilung gibt, nicht nur diese Projektakten zum Projekt, nämlich innerhalb einer Projektgruppe, sondern auch eine Brückenbauabteilung, liegen dort natürlich auch Akten zur A45 vor. Wir bitten nach wie vor, dass wir diese Unterlagen bekommen.

Kollege Geerlings hat vorhin gesagt: Wann eine Brücke gebaut wird oder Baumaßnahmen erfolgen, ist eine rein fachliche Entscheidung, und – so hat er gesagt – da gibt es keinen Einfluss eines Politikers – Punkt.

Kollege Olaf Lehne, ein Kollege der SPD, Börner, und ich waren der Einladung gefolgt von dem Verband Spedition und Logistik am vergangenen Donnerstag. Dort hat Kollege Lehne – es ging auch um Brücken – die Situation in seiner Region in Düsseldorf beschrieben, dass es dort viele Probleme mit Brücken gibt, nicht nur mit einer, sondern mit vielen. Er hat zudem darauf hingewiesen, dass es – Gott sei Dank! – der damalige Verkehrsminister Hendrik Wüst war, der bei der Fleher Brücke dafür gesorgt hat, dass es dort schneller geht als vorgesehen, dass wir unser Ziel schneller erreichen. Das widerspricht allerdings der Auffassung von Herrn Geerlings. Vielleicht könnten wir in diesem Zusammenhang auch da Licht ins Dunkel bringen.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Ich werde zuerst dem Ministerpräsidenten das Wort erteilen.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Herr Kollege Rasche, Sie stellen zum zweiten Mal auf ein Interview ab, das ich im April 2022 gegeben habe. Und zum zweiten Mal ist da eine gewisse Unschärfe. Ich will gar nicht unterstellen, dass Sie mich absichtlich falsch zitieren. Aber ich will gerne das Zitat richtig in die Welt bringen.

Ich habe in dem von Ihnen angesprochenen Interview aus April 22 ausdrücklich und wörtlich von der „Sanierung der Brücke“, nicht vom „Neubau“ und schon gar nicht von einem „Planfeststellungsverfahren“ gesprochen. Ich zitiere:

„Wann welches Bauwerk saniert wird, ist eine fachliche Entscheidung, die im Übrigen vor meiner Amtszeit getroffen wurde.“

Auf was beziehe ich mich? Man kann in der Antwort auf die Kleine Anfrage 6358 des Abgeordneten Kollegen Dudas vom 23.02.2022, Drucksache 17/16630, nachlesen, worauf ich mich beziehe. Bei dem Interview habe ich mich genau auf diese Kleine Anfrage bezogen.

Ich zitiere aus der Antwort auf diese Kleine Anfrage:

„In einer Besprechung zwischen Bund, Land und dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen in 2014 wurde die zuvor getroffenen Entscheidungen zur Verstärkung der Brücke aufgrund einer genaueren Untersuchung einschließlich statischer Nachrechnung der Talbrücke Rahmede aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und der Durchführbarkeit verworfen. Aufgrund der statischen Nachrechnungsergebnisse wurde die Entscheidung getroffen, die Brücke abzulasten, um sie so bis zu ihrem späteren Ersatz weiter nutzen zu können. Dazu wurden z. B. Fahrspuren verengt [...]“

– Und so weiter, ich hatte das schon zitiert.

Ich sage es noch einmal: Mit der Kenntnis von heute war es ein Fehler im Jahre 2014, diese Ablastung, diese Verstärkung, Sanierung, Reparatur – man kann es nennen, wie man will –, die Investition in die Stärkung der Brücke zu verschieben. Fakt ist, 2014 war ich nicht Minister. Fakt ist sicherlich auch: Wenn irgendjemand damals geahnt hätte, welche Folgen das hat, hätte man es anders entschieden. Ich lege schon Wert darauf, dass klar ist, was ich gesagt habe und dass wir uns gegenseitig korrekt zitieren.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. – Die zweite Frage war ans Verkehrsministerium gerichtet.

**Christof Rasche (FDP):** Ich habe den Fall geschildert aus der Diskussion am vergangenen Donnerstag, wo gesagt wurde, dass man als Verkehrsminister sehr wohl auf die Beschleunigung von einzelnen Maßnahmen – hier Fleher Brücke – Einfluss nimmt. Das widerspricht der Auffassung von Herrn Geerlings, dass das nicht der Fall ist, es gebe keinen politischen Einfluss.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Gerade wurde der Kollege Lehne etwas anders zitiert. Man kann immer Einfluss nehmen, indem man beispielsweise 211 Stellen zur

Verfügung stellt – das haben wir damals dankenswerterweise gemeinsam gemacht – und die Summe für die externen Planungen beschleunigt.

Ich kann aus dem Zitat des Kollegen Lehne jetzt – ich vermute, er ist richtig zitiert worden, ich will nichts Böses unterstellen – nichts anderes entnehmen, als wenn man das im politischen Kreis genau so sagt. Das haben wir auch getan. Wir haben dafür gesorgt – ich könnte mir die Zahlen noch mal geben lassen –, dass überall im Land deutlich mehr Personal zur Verfügung gestellt worden ist, um dem Sanierungsstau nachzukommen: Planungs-, Genehmigungs- und Bauhochlauf, das war damals unsere Aufgabe mit mehr Personal, intern wie extern.

Natürlich kann man das machen. Aber was man sicherlich nicht tun kann und auch nicht sollte, ist tief in die Fachlichkeit einzugreifen. Genau darum geht es. Ich glaube, der Unterschied ist klar.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. – Die Fragen sind damit beantwortet. – Dann würde ich als Nächstes der AfD das Fragenkontingent zur Verfügung stellen.

**Klaus Esser (AfD):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Zwei Fragen, die ein wenig aus dem Mikromanagement rausführen sollen und die Gesamtsituation in Südwestfalen beleuchten sollen. Wir haben sicherlich durch die Umleitungsverkehre eine sehr intensive Nutzung und Abnutzung der Umleitungsstrecken. Die Frage geht an Frau Sauerwein-Braksiek bzw. auch ans Verkehrsministerium – ich denke, es betrifft beide –, inwiefern hier ein engmaschiges Monitoring stattfindet, sodass die Region nicht nach einem womöglich hoffentlich zügigen Neubau der Rahmedetalbrücke mit weiteren Sperrungen und Umleitungen im Umfeld rechnen muss. Inwiefern wird das jetzt direkt angegangen? Inwiefern hat man das im Blick?

Die zweite Frage an Frau Sauerwein-Braksiek: Bisher sind als Neubauzeit immer fünf Jahre planerisch veranschlagt worden. Sehen Sie mit dem heutigen Wissen diese fünf Jahre noch als realistisch an? Inwiefern haben sich da die Erwartungen oder die Planungen verändert? – Vielen Dank.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank, Herr Kollege, für die Fragen. – Frau Sauerwein-Braksiek!

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Zu der Frage der Umleitungsstrecken kann ich nur an das Verkehrsministerium des Landes verweisen, da wir für die Autobahn zuständig sind. Sehen Sie mir es nach, dazu muss das Verkehrsministerium etwas sagen.

Zu der Frage nach den fünf Jahren: Das ist eine Zeitspanne, die ich damals getätigt habe, nachdem die Brücke gesperrt wurde. Das setzte voraus, dass wir mit dem Fall unwesentlicher Bedeutung Baurecht bekommen. Wir sind im Moment noch im Zeitplan. Wir haben die Baugenehmigung, wir haben das Vergabeverfahren für den Neubau der Brücke. Beim Vergabeverfahren ist das Besondere, dass wir den Zuschlag nicht demjenigen erteilen, der das wirtschaftlichste Angebot einreicht, sondern der

neben der Wirtschaftlichkeit die Brücke fundiert und am schnellsten baut, sodass ich da noch nicht sagen kann, wann der Zeitpunkt ist, wann das Bauwerk endgültig fertiggestellt ist. Meine Prognose waren die fünf Jahre, die waren aber geschätzt.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. Wichtig wäre nicht nur der, der am schnellsten, sondern der am besten baut. Das wäre gut für die Zukunft. – Als Nächstes würde ich Herr Minister Krischer um die Ausführungen bitten.

**Minister Oliver Krischer (MUNV):** Herr Vorsitzender! Herr Abgeordneter, Sie hatten nach dem Monitoring für die Umleitungsstrecken gefragt – so habe ich die Frage verstanden –, inwieweit wir das im Blick haben, damit da keine weiteren Probleme auftreten. Straßen.NRW macht das sehr intensiv, das alles zu begleiten, dafür zu sorgen, dass das nachrangige Verkehrsnetz, über das jetzt die Umleitungsstrecken geführt werden, auch fahrtüchtig bleibt.

Insbesondere richten wir uns auch danach, dass durch das Baustellenmanagement nicht zusätzliche Belastungen entstehen. Durch die Sanierung einer Straße kann auch ein weiteres Problem verursacht werden. Das versuchen wir, mit den begrenzten Möglichkeiten zu lösen, die das nachrangige Straßennetz bietet. Man muss aber immer in aller Klarheit dazu sagen: Das Straßennetz ist nicht für diese Belastungen gebaut worden, sonst gäbe es ja die Autobahn nicht, die im Moment nicht benutzt werden kann. Wir diskutieren also jede Woche beim Jour fixe mit dem Staatssekretär und in vielen anderen Runden über Probleme, die am Ende nicht komplett aufgefangen werden können.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für Ihre Ausführungen. – Wir schließen diese Runde und starten mit einer neuen. Ich erteile Herrn Frieling von der CDU das Wort.

**Heinrich Frieling (CDU):** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. – Die Kollegen von der SPD drehen sich gerade ein bisschen im Kreis. Sie bekommen Antworten, die ihnen nicht gefallen, und deswegen wird alles noch einmal hin- und hergeschoben.

Es ging eben um die Frage, wer wann worüber gesprochen hat. Frau Sauerwein-Braksiek, ich habe eben mitgenommen, dass die Kommunikation rund um die Frage der notwendigen Sanierungen, weil es eine Vielzahl von Aufgaben war, problemorientiert gelaufen ist. Deswegen kann ich mir nicht vorstellen, dass diese Dinge dem damaligen Verkehrsminister Wüst vorgetragen worden sind, wenn sie schon bei Ihnen nicht thematisiert wurden. Habe ich richtig mitgeschrieben, dass Sie eben gesagt haben, dass Probleme mit der A45 niemals von den Fachleuten vorgelegt worden seien?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Das ist eine konkrete Frage.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Das ist so nicht ganz richtig; so habe ich das nicht gesagt. Die Talbrücke

Rahmede selbst ist nicht thematisiert worden, weil sie die Zustandsnote „Drei“ hatte. Natürlich ist über andere Brücken gesprochen worden, wie über die Talbrücke Rinsdorf, die komplett mit Pfeilern verschoben wird. Ich weiß, dass sie mit Pfeilern verschoben wird, weil sie thematisiert wurde, aber die Talbrücke Rahmede ist nie als Problemfall thematisiert worden.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. – Gibt es noch eine Nachfrage? – Die sehe ich nicht. Dann würde ich der SPD das Wort erteilen. Herr Dudas, bitte sehr.

**Gordan Dudas (SPD):** Vielen Dank. – Frau Sauerwein-Braksiek, ich habe eine fachliche Frage zur Brückentechnik. Der Ministerpräsident hat jetzt mehrfach gesagt, dass es ein Fehler gewesen sei, dass man die Brücke 2014 bzw. davor oder danach nicht saniert habe. Ich kann mich erinnern, dass, als die Brücke gesperrt werden musste, intensive Untersuchungen zutage gebracht haben, dass es mehrere Verformungen gibt. Da kam die Frage auf, ob man die Brücke nicht sanieren kann, damit der Verkehr weiterhin darüber fließt, bis die neue Brücke steht. Ich kriege das nicht mehr wortwörtlich zusammen, aber sinngemäß war die Antwort, dass diese Brücke nicht sanierungsfähig sei, weil bauliche Veränderungen an einer Stelle die Gesamtstatik gefährden würden. Die Brücke müsse deshalb komplett herausgenommen werden und kein Verkehr könne mehr darüber fließen.

Bitte erklären Sie genauer, warum die Brücke nicht saniert werden konnte und was der Grund dafür war, dass sie 2014 nicht saniert wurde. Ich habe noch den finanziellen Aspekt im Kopf. Es wurde gesagt, dass 2019 sowieso neu gebaut werde und dass sie bis dahin noch halten würde, weshalb das vertretbar sei. Im Endeffekt war sie jedenfalls nicht sanierungsfähig – ich benutze mal diesen Begriff. Sagen Sie also bitte etwas zur Sanierungsfähigkeit dieser Brücke.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Ich bitte Herrn Kollegen Vogt, auch seine Frage zu stellen, dann haben wir die Runde komplett.

**Alexander Vogt (SPD):** Seitens Frau Sauerwein-Braksiek wurde dargestellt, dass eine erhebliche Verantwortung, was die Brücke angehe, der Regionalleitung in Hamm zugekommen sei. Meine Frage an den Ministerpräsidenten: Gab es bezüglich der Brücke Kontakte, Gespräche, fachlichen Austausch zwischen Mitarbeitenden Ihres Ministeriums und der Regionalleitung in Hamm?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Zunächst hat Frau Sauerwein-Braksiek die Gelegenheit, Herrn Dudas zu antworten.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Mir liegt ein Besprechungsprotokoll vom 10. Juli 2014 vor, in dem thematisiert wurde, ob das Bauwerk verstärkt werden soll oder nicht. Um dieses Bauwerk zu verstärken, hätte ein sehr aufwendiges Sekundärtragwerk unter die Brücke gebaut werden müssen. Das ist auch der Grund, warum wir das heute nicht tun. Man müsste

eine Brücke unter die Brücke bauen, die die gesamte Konstruktion stützt. Man kann nicht einfach etwas anschweißen, weil das Kräfte an anderen Stellen auslösen würde. Man müsste also ein aufwendiges Sekundärtragwerk für unten planen. Bei dieser Besprechung im Jahr 2014 hat man dann gesagt: Ein aufwendiges Sekundärtragwerk unter diese Brücke zu bauen, macht aus wirtschaftlichen Gründen keinen Sinn, weil man dafür auch Jahre braucht. Wenn man das mittels eines Falls unwesentlicher Bedeutung hinbekommt, geht es fast genauso schnell, ein neues Bauwerk daneben zu setzen. – So äußerten sich laut des Vermerks, der mir hier vorliegt, damals die Fachleute.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank, Frau Sauerwein-Braksiek. – Herr Ministerpräsident.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Herr Dudas, auch wenn Sie mich das nicht gefragt haben, will ich etwas zu dem sagen, was Frau Sauerwein-Braksiek gerade gesagt hat: Es hat 2012 einen genehmigten Instandsetzungsentwurf gegeben, jedenfalls ist das im Zusammenhang mit der Kleinen Anfrage 6358, die sie selbst gestellt haben, beschrieben worden. Es hat einen Instandsetzungsentwurf gegeben, wie auch Frau Sauerwein-Braksiek beschreibt. Das Wissen wurde also eigentlich schon geteilt.

Herr Vogt hat gefragt, ob es Gespräche zwischen der Regionalleitung in Hamm und dem Verkehrsministerium gegeben habe. Ich wäre verwundert, wenn das nicht so wäre, natürlich haben sie miteinander gesprochen. Ich bin sicher, dass die Fachleute im Ministerium und im Landesbetrieb miteinander sprechen. Aber ich will auf einen für Sie vermutlich viel spannenderen Punkt kommen: Wenn selbst Frau Sauerwein-Braksiek sagt, dass ihr gegenüber die Talbrücke Rahmede nie als Problemfall thematisiert wurde, dann können Sie davon ausgehen, dass das, was ich Ihnen dazu eben gesagt habe, richtig ist.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. – Gibt es noch eine Nachfrage? – Herr Vogt, bitte sehr.

**Alexander Vogt (SPD):** Herr Wüst, sind die Gespräche zwischen Mitarbeitenden Ihres Hauses und der Regionalleitung in Hamm protokolliert worden? Und wenn ja: Wem sind diese Protokolle in Ihrem Haus bekannt gewesen?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herr Ministerpräsident.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Ob und in welchem Umfang der Austausch zwischen den Fachleuten aus dem Haus und den Kolleginnen und Kollegen vom Landesbetrieb protokolliert worden ist, entzieht sich schlicht meiner Kenntnis. Das kann ich Ihnen nicht sagen.



**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. Wir fahren in der Fragerunde fort: Bündnis 90/Die Grünen, Herr Metz, bitte sehr.

**Martin Metz (GRÜNE):** Weil eben darauf Bezug genommen wurde; ich meine, dass das Jahr 2025 sich auf die Restnutzungsdauer bezog. Die Frage geht an Frau Sauerwein-Braksiek: Können Sie etwas dazu sagen, ob eine Jahresangabe für eine Restnutzungsdauer automatisch bedeutet, dass die Brücke in diesem Jahr vollständig zu sperren und zu ersetzen wäre?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Bitte sehr, Frau Sauerwein-Braksiek.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Die Restnutzungsdauer wird aus einer Nachrechnung heraus ermittelt. Das ist ein theoretischer Wert, und es ist nicht automatisch so, dass die Brücke dann gesperrt werden muss. Bei der Rheinbrücke Leverkusen zum Beispiel ist die Restnutzungsdauer auch nicht mehr gegeben. Das gibt es also häufiger. Das ist ein theoretischer Wert. Wenn die Restnutzungsdauer überschritten ist, werden die Brücken aber in der Regel in eine sehr enge Beobachtung kommen.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. – Als nächstes fragt für die FDP Herr Rasche. Bitte sehr.

**Christof Rasche (FDP):** Herr Vorsitzender, vielen Dank. – Weil mir geballter Sachverstand gegenübersteht, bitte ich, folgende Frage stellen zu dürfen: Gibt es eine oder vielleicht sogar mehrere Brücken, Autobahnbrücken in Nordrhein-Westfalen, denen nach aktuellem Stand bzw. Wissen Sperrungen drohen?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Wenn es um Autobahnbrücken geht, müssten Frau Sauerwein-Braksiek oder das Verkehrsministerium antworten.

**Christof Rasche (FDP):** Ja, genau.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Dann würde ich Herrn Krischer bitten.

**Minister Oliver Krischer (MUNV):** Zu Autobahnbrücken kann ich nichts sagen, dafür ist die Kollegin zuständig. Sie haben nach Autobahnbrücken gefragt, und dazu kann ich keine Auskunft geben.

**Christof Rasche (FDP):** Danach habe ich gefragt, und die Zuständigkeit ist mir auch klar. Trotzdem muss es Sie ja interessieren, dass der Verkehr in Nordrhein-Westfalen läuft, und deswegen frage ich Sie ausdrücklich noch einmal: Ist Ihnen bekannt, ob eine Sperrung einer weiteren Autobahnbrücke aktuell beraten wird oder droht?

**Minister Oliver Krischer (MUNV):** Herr Vorsitzender! Herr Abgeordneter Rasche, mir ist nicht bekannt, dass eine Sperrung einer Autobahnbrücke beraten bzw. drohen würde.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Frau Sauerwein-Braksiek, bitte sehr

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Mir ist Gott sei Dank auch keine Brücke bekannt, bei der eine Sperrung drohen würde. Wir haben im Zusammenhang mit der Rahmedetalbrücke – ich kann auf das Gesagte verweisen – alle Stahlverbundbrücken mit einem Laserscan überprüft, und wir haben Verkehrsführungen verändert und Brücken abgelastet. Gott sei Dank waren bei keiner Brücke größere Sperrungen durchzuführen, außer dass mal eine Spur herausgenommen oder der Verkehr verdrückt werden musste.

Ich habe heute aber auch schon gesagt: Unsere Autobahnen sind überlastet, und die Bauwerke sind nicht für diese Verkehrsbelastungen ausgelegt. Wenn sie geschädigte Bauteile haben und diese immer wieder übermäßig beansprucht werden, weiß man nicht wirklich, wie sie sich entwickeln. Dazu kann ich Ihnen auch als Fachfrau nur den aktuellen Stand mitteilen, der morgen vielleicht schon wieder anders ist. Unsere Autobahnen sind für diese Verkehrsbelastungen nicht ausgelegt.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. – Dann sind diese Fragen beantwortet. Herr Esser für die AfD, bitte sehr.

**Klaus Esser (AfD):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Ich habe einige etwas fachlichere Nachfragen an Frau Sauerwein-Braksiek zum Thema „Brückenbuch“, das wir ja gegebenenfalls erhalten können, was sehr gut wäre. Inwiefern enthält so ein Brückenbuch eine ausführliche Beschreibung bzw. Bebilderung des Zustands der Brücken oder der Schadstellen? Inwiefern findet der Inhalt dieses Brückenbuchs Eingang in die turnusgemäße Zustandsbewertung? Wir hatten gehört, dass die Rahmedetalbrücke im Rahmen mehrerer Prüfindervalle mit der Note „Drei“ bewertet wurde. Inwiefern ist das Brückenbuch Grundlage dieser Bewertungen? Welche Kriterien fließen noch mit ein? – Vielen Dank.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für die Frage. – Frau Sauerwein-Braksiek bitte.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Die Schadenserfassung bei der Bauwerksprüfung wird aufgrund einer Richtlinie durchgeführt, und das Ergebnis fließt dann in das Brückenbuch ein. Dabei sind Kriterien wie Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit zu bewerten. Jeder Schaden bekommt eine Nummer und wird den Kriterien unterworfen. Mittlerweile gibt es ein digitales Brückenbuch, das dann automatisch die Note ermittelt, die das jeweilige Bauwerk erhält.

Bei den Bauwerken muss man grundsätzlich zwischen einer Bauwerksakte und einem Brückenbuch unterscheiden. In den Bauwerksakten sind alle relevanten Unterlagen enthalten, die zu einem Bauwerk gehören. Wenn es richtig gut läuft, beginnt das schon mit der Planung bzw. den Bestandsunterlagen. Im Brückenbuch hingegen sind alle wesentlichen Unterlagen zusammengestellt, hier fließen wie gesagt die Daten aus den Prüfungen bzw. die Prüfberichte ein.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herr Esser, sind Sie mit den Antworten einverstanden? –

(Klaus Esser [AfD]: Vielen Dank!)

– Sie stellen auch keine Nachfrage. – Dann würden wir in die nächste Fragerunde einsteigen. Herr Krauß für die CDU-Fraktion, bitte sehr.

**Oliver Krauß (CDU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – An dieser Stelle gilt mein herzliches Dankeschön Frau Sauerwein-Braksiek, dem sehr geehrten Herrn Ministerpräsidenten und dem sehr geehrten Herrn Minister dafür, dass sie sich so ausgiebig Zeit für unsere Fragen nehmen.

Ich nehme aus dieser Debatte folgende Punkte mit:

Erstens. Die Sperrung der Rahmedetalbrücke für den Verkehr war für die Fachleute – um die geht es hier – nicht vorhersehbar. Von der Notwendigkeit der Sperrung sind die Fachleute Ende 2021 überrascht worden, da die Prüfungen im Rhythmus 2011, 2014, 2017 und 2020 immer gleichbleibend die Zustandsnote 3,0 ergeben hatten.

Weil die Sperrung nicht vorhersehbar war, haben die Fachleute kein Problem gesehen, sodass die Planung eben nicht mit oberster Priorität verfolgt wurde, sondern andere Projekte.

Ob eine Brücke saniert oder erneuert wird und wann das passiert, ist und bleibt offensichtlich eine rein fachliche Entscheidung. Es ist keine politische Entscheidung. Das war im Fall der Rahmedetalbrücke offensichtlich nicht anders.

Der jeweilige Planungsstand der Rahmedetalbrücke ist dem Ausschuss in den Jahren 2018, 2019, 2020 – da waren schon viele Kollegen hier in dem Gremium vertreten – über die Arbeitsprogramme zum Masterplan transparent gemacht worden. Schon Anfang 2018 war dem Ausschuss klar, dass ein Baubeginn im Jahr 2019 nicht realistisch ist – wohlgemerkt: 2020, im Jahr darauf, war gleichbleibend wieder 3,0 attestiert worden.

Im Ausschuss gab es da keine Rückfragen. Ich habe mir extra noch einmal die Protokolle angeschaut. Um es ganz deutlich zu sagen: auch nicht von Ihnen, Herr Kollege Dudas, der Sie als damals örtlich direkt gewählter Abgeordneter die Gegebenheiten schon bestens kannten und hier hätten Alarm schlagen können. Die Fachleute haben es nicht getan. Dass Sie es nicht getan haben, ist gar kein Vorwurf.

Es gab aber auch schlicht keinen Grund, weil niemand vorhersehen konnte, dass die Brücke für den Verkehr gesperrt werden muss. Auch das ist heute noch einmal deutlich geworden.

Deshalb waren Verzögerungen bei der Planung aus damaliger Sicht unproblematisch und sind nicht thematisiert worden.

Heute haben wir uns mit dem Unterschied zwischen Akten, E-Mails und Unterlagen befasst. Ich möchte auf die Akten des Landesbetriebs Straßen.NRW zu den Autobahnen abstellen. Diese sind mit vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, teilweise auch mit den Bürogebäuden zur Autobahn GmbH des Bundes gewechselt. Das heißt, dass vielfach dieselben Mitarbeiter mit denselben Akten in denselben Büros an denselben Projekten arbeiten. Um das noch einmal plastisch zu vergegenwärtigen: Da sind keine Lastwagen mit den Akten hin und her gefahren. Oft ist nur das Türschild gewechselt worden. – Auch das war ein wichtiger Hinweis.

Selbstverständlich werden auch die Akten zur Rahmedetalbrücke – das ist deutlich geworden – von der Autobahn GmbH des Bundes bearbeitet. Minister Krischer hat in der Vergangenheit schon wiederholt darauf hingewiesen – unter anderem im Novemberplenium des vergangenen Jahres.

Fragen zum Projekt sind aber mit den Unterlagen, die dem Ministerium heute noch vorliegen, nicht lückenlos zu beantworten. Auch das nehme ich mit. Das belegen nämlich die veröffentlichten Unterlagen. Nichts anderes hat Minister Krischer immer ausgeführt.

Zur Veraktungspraxis und zur Aufbewahrung von E-Mails haben wir heute dankenswerterweise die bestehenden Regeln erläutert bekommen. Diese galten auch schon zu Zeiten der Vorgängerregierung. An diese Regelung ist sich im Zusammenhang mit der Rahmedetalbrücke bei der Staatskanzlei offensichtlich gehalten worden.

Ich darf zu diesem Zeitpunkt feststellen, dass meine Fraktion keine weiteren Fragen mehr hat. Die Fragen unserer Fraktion – ich stelle nur auf unsere Fraktion ab – sind zum jetzigen Zeitpunkt vollständig geklärt. Ich danke noch einmal allen Beteiligten, dass sie sich die Zeit für diese von uns beantragte Sitzung genommen und hier ausführlich Rede und Antwort gestanden haben. – Herzlichen Dank.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Ich sehe für die CDU-Fraktion im Moment keine Fragen mehr. – Dann leite ich das Wort weiter an die SPD-Fraktion. Herr Dudas mit einer oder zwei Fragen, bitte sehr.

**Gordan Dudas (SPD):** Es werden wahrscheinlich mehr als zwei Fragen sein. So unterschiedlich ist die Bewertung.

Nachdem sich der Kollege Krauß jetzt als Pressesprecher der Landesregierung versucht hat, werden wir unsere Fragen nichtsdestotrotz weiter stellen, weil unser Informationsbedarf bei Weitem nicht gedeckt ist. Deswegen geht es aus unserer Sicht weiter.

(Zuruf von Oliver Krauß [CDU])

Frau Sauerwein-Braksiek, ich habe noch eine Frage. Vorhin haben Sie den Begriff „Ressourcenkampf“ verwendet. Als dann feststand, dass die Rahmedetalbrücke ein Planfeststellungsverfahren benötigt, habe ich an die Landesregierung die Frage gestellt, die bislang leider nicht beantwortet wurde, ob das bestehende Personal eigentlich ausgereicht hat, damit das Planfeststellungsverfahren in einer geordneten und üblichen Art und Weise und Geschwindigkeit fortgeführt werden konnte. Wir haben ja gehört, dass es zwar einen Personalzuwachs gab, aber ja auch einen Aufgabenzuwachs. Oder hat das Personal nicht gereicht? Hat es Verzögerungen bezüglich des Planfeststellungsverfahrens gegeben? Hätte das schneller laufen können oder auch nicht? Letztendlich ist die Frage, ob es aufgrund der Personalsituation in irgendeiner Weise Verzögerungen beim Planfeststellungsverfahren gegeben hat.

Ministerpräsident Wüst hat vorhin gesagt – das ist kein Vorwurf –, dass es eine Prioritätensetzung durch die neue Landesregierung gegeben hat. Wir können ja auch im Haushalt nachvollziehen, dass dann die Landesstraßen gebaut wurden. Das bedeutet ja, dass dort Planungspersonal eingesetzt werden musste. Ist das zulasten der Projektgruppe A45 gegangen? Ja oder nein? Wenn ja: Welche Verzögerungen hat es da gegeben?

Darüber hinaus habe ich eine technische Frage. Es ging ja darum, dass es äußerst schwierig war, die Brücke zu sanieren. Die Gründe haben Sie aufgezählt. Gab es denn Überlegungen, welche alternativen Möglichkeiten es hätte geben können, sodass man beispielsweise durch Ablastung die Lebensdauer der Brücke hinausgezögert, damit es noch ein bisschen länger geht? Hat es beispielsweise Überlegungen gegeben, den Lkw-Verkehr gänzlich von der Brücke zu nehmen oder ähnliche Möglichkeiten, die letztendlich aus welchen Gründen auch immer nicht umgesetzt wurden?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herr Dudas, herzlichen Dank für die Fragen. – Frau Sauerwein-Braksiek hat diese heute teilweise schon einmal beantwortet. Zumindest ist mein Kenntnisstand, dass Sie in Gedanken schon einmal dabei waren, für Pkws wieder zu öffnen. Aber führen Sie das gerne noch einmal aus.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Zum großen Teil kann ich nur auf das verweisen, was ich bereits gesagt habe. Die Planung für die Talbrücke Rahmede wurde faktisch nie eingestellt. Es haben sich Terminverschiebungen ergeben. Aus den Terminverschiebungen können Sie erkennen, dass nicht genug Personal da war, um alle Projekte der A45 gleichzeitig mit Hochdruck zu bearbeiten. Der Start der Talbrücke Rahmede war gleich mit der Talbrücke Sterbecke, Brunsbecke, Rinsdorf oder Rälsbach. Diese Brücken sind im Bau und die andere nicht.

Da hat man also innerhalb des Planungsprozesses eine Priorisierung vorgenommen. Diese ist natürlich auch darauf zurückzuführen, dass zu wenig Personal für alle Brücken gleichzeitig da war. Das Thema, dass wir nicht alles gleichzeitig planen können, haben wir auch heute. So viele Ingenieure gibt es auch heute nicht. Man muss bei der Vielfalt der Aufgaben, die wir haben, letztlich priorisieren.

Eine Schrankenanlage wie in Leverkusen – wenn Sie das meinen – ist nie thematisiert worden, weil die Brücke nicht in den Fokus geraten ist. Sie hatte ja immer die Zustandsnote 3. Die Fachleute haben gesagt, dass sie mit dem, was an Verkehrsführung abgelastet ist, wie es ist, und mit der Verkehrsführung noch eine Restnutzungsdauer hat, bis der Neubau erfolgen kann. So kann ich es nur aus den Akten entnehmen. Das ist nie thematisiert worden.

Die Lkw-Schrankenanlage haben wir direkt im Dezember angefangen zu planen – in der Hoffnung, dass wir im Januar oder Februar den Verkehr wieder freigeben können.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. – Herr Minister Krischer, bitte.

**Minister Oliver Krischer (MUNV):** Herr Vorsitzender! Herr Abgeordneter, es ist ja immer wieder das Thema des Planfeststellungsverfahrens Gegenstand. In dem Zusammenhang darf ich vielleicht einmal aus einem Ausschussprotokoll des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr vom 22. Januar 2015 zitieren – Ausschussprotokoll 16/809. Darin heißt es:

„Der Baubeginn ist ab 2018 geplant, wobei bei der Talbrücke Rahmede möglicherweise ein Planfeststellungsverfahren nicht auszuschließen ist; denn es muss umfassend für Lärmschutz gesorgt werden.“

Das nur zur Frage, ab wann ein Planfeststellungsverfahren diskutiert wurde.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herr Krischer, herzlichen Dank für die Ausführungen. – Gibt es weitere Fragen? – Kollege Vogt, bitte sehr.

**Alexander Vogt (SPD):** Wir haben ja jetzt erfahren, dass es regelmäßige Abstimmungsgespräche zwischen der Regionalleitung Hamm und Mitarbeitenden des Verkehrsministers gab.

Herr Wüst, dazu noch einmal die Frage: Sind diese Gespräche – wenn es da um die Rahmedetalbrücke auf dieser Ebene ging – protokolliert und veraktet worden und können Sie uns diese Protokolle zur Verfügung stellen?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für die Frage. – Ich erteile dem Ministerpräsidenten das Wort.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Vielen Dank. – Ich glaube nicht, dass ich etwas von „regelmäßig“ gesagt habe. Ich habe gesagt: Ich wäre überrascht, wenn wir nicht miteinander gesprochen hätten. – Ob und inwiefern man bei diesen Gesprächen Protokolle angefügt hat, kann ich Ihnen nicht sagen.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für die Beantwortung. – Dann frage ich weiter herum. – Bündnis 90/Die Grünen haben keine Frage. – Dann die FDP. Bitte sehr, Herr Rasche.

**Christof Rasche (FDP):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Obwohl der Kollege Krauß eben ja schon so ein bisschen alles zusammengefasst und sich ausdrücklich bedankt hat ...

(Heinrich Frieling [CDU]: Für uns!)

– Für euch, ja.

In der Zusammenfassung, die übrigens abgelesen wurde ... Auch ich habe immer so eine Ahnung, wie eine Sitzung verläuft, dass ich aber so konkret schon alles weiß, dass ich alles vorher schon so notiere, ist schon eine herausragende Leistung.

(Zuruf von Heinrich Frieling [CDU])

– Dann seid ihr beide Klasse.

(Zuruf von Gordan Dudas [SPD])

Bei einem Sachverhalt war es so, dass Kollege Krauß bei der Autobahn GmbH sagte, es sei bei den Räumlichkeiten nur das Türschild gewechselt worden. Frau Sauerwein-Braksiek hat uns vorhin erzählt, dass bei zwei Standorten die Räumlichkeiten aufgegeben, völlig neue Räumlichkeiten angemietet wurden und dann die Akten natürlich in neue Schränke und andere Häuser transportiert werden mussten. Das ist also etwas ganz anderes als nur das Türschild zu wechseln. – Das wollte ich nur klarstellen.

Zur Aktenlage bei Straßen.NRW. Wir werden nach der Sitzung schriftlich einfordern, dass uns sämtliche Unterlagen, wie wir es immer gefordert haben, und Akten zur Verfügung gestellt werden. Ob das Geschäftsakten oder andere Akten sind – der Minister hat immer von Projektakten gesprochen, wir haben insgesamt von Akten gesprochen. Ob diese Akten bei Mitarbeitern, die nicht zur Autobahn GmbH gewechselt sind oder ob die Akten in der Brückenbauabteilung geführt worden sind oder ob die Akten in der Zentralabteilung geführt worden sind – wir hätten gerne so, wie es uns als Abgeordnete zusteht, diese Akten zugestellt bekommen und werden das gleich noch einmal schriftlich anfordern. Die Fragen dazu wurden nämlich nicht eindeutig beantwortet.

Eine Frage in diesem Zusammenhang an Frau Sauerwein-Braksiek, weil ich diesen Sachverhalt so nicht kenne. In welcher Abteilung oder in welchem Bereich wurden zu Ihrer Zeit bei Straßen.NRW die Geschäftsakten geführt? War es der gleiche Mitarbeiter, der auch Projektakten geführt hat oder waren es andere?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für Ihre Fragen, Herr Kollege Rasche. – Ich erteile Frau Sauerwein-Braksiek das Wort. Bitte sehr.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Ich sagte ja bereits, dass es regelmäßig Planungsbesprechungen mit dem Verkehrsministerium gab. Die sind von der Referatsleitung Planung oder Referatsleitung Brückenbau der Zentrale mit dem Verkehrsministerium geführt worden. Das waren also nicht zwingend die Kollegen, die die Projektakte führten.

Normalerweise war der Kontakt zum Verkehrsministerium so, wie eine hierarchische Verwaltung aufgebaut ist: Niederlassung, Regionalleitung an die Zentrale, Zentrale zum Verkehrsministerium.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für die Beantwortung der Frage. – Dann für die AfD-Fraktion Herr Esser. Bitte sehr.

**Klaus Esser (AfD):** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. – Eine Nachfrage bezüglich des Brückenbuchs. Eben haben wir gehört, dass alle Zustandsberichte, Beschädigungen aufgeführt werden. Sind die Prüfsingenieure, die diese Bewertungen oder diese Untersuchungen vornehmen – unabhängig davon, ob es die Autobahn GmbH ist oder der Landesbetrieb Straßen.NRW ist –, Ingenieure, die bei der Autobahn GmbH oder bei Straßen.NRW angestellt sind oder sind es externe Unternehmen, die beauftragt werden? Inwiefern sind diese Unternehmen, wenn sie extern beauftragt würden, für mögliche Fehler haftbar zu machen? – Vielen Dank.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herr Esser, herzlichen Dank für Ihre Frage. – Frau Sauerwein-Braksiek, bitte sehr.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Brückenprüfer sind, wie ich eben schon erwähnte, erfahrene Brückeningenieure. Die brauchen eine Berufserfahrung von mindestens fünf Jahren und eine zusätzliche Ausbildung in Bezug auf Brückenprüfungen.

Wir greifen natürlich auch auf externe Ingenieurbüros zurück, weil wir sonst unser Prüfprogramm nicht absolvieren könnten. Grundlage für die Qualifikation eines Ingenieurbüros, welches Brücken prüft, ist, dass sie Fortbildungslehrgänge mit Zertifikat und entsprechender Erfahrung nachweisen. Also das kann nicht einfach jemand, der frisch von der Schule kommt, sondern das sind speziell ausgebildete Menschen für diese Fragestellungen, für die Prüfungen.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Ist die Frage damit beantwortet?

**Klaus Esser (AfD):** Ja.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Okay, herzlichen Dank. – Dann steigen wir in die nächste Fragerunde ein. Ich sehe bei der CDU keine Fragen. Herr Cordes für die SPD-Fraktion, bitte.

**Frederick Cordes (SPD):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Wir haben jetzt gehört, dass es am besten gewesen wäre, wenn wir gleichzeitig alle Brücken usw. hätten planen können. Wir haben auch gehört, dass es in dem Landesbetrieb sozusagen den Kampf um Ressourcen gab. Und dann haben wir ja festgestellt: Auch mit



Regierungswechsel wurde weiter mit dem gleichen Engagement die Autobahnbrücke oder die Autobahn hervorgehoben.

Hinzu kam aber natürlich – das haben Sie ja gerade gesagt – ein größeres Engagement im Bereich des Aus- und Neubaus von Landstraßen. Daher hätte ich die Frage, an Herrn Ministerpräsidenten, ob denn auch personelle Ressourcen von dem Bereich Brückenplanung/Autobahn übergegangen sind in den Bereich für den Aus- oder Neubau von Landstraßen. Das hätte dann ja schon eine politische Entscheidung von Prioritätensetzungen zur Folge.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Ich würde Herrn Ministerpräsidenten das Wort erteilen. Bitte sehr.

**Gordan Dudas (SPD):** Kann ich noch eine Nachfrage dazu stellen?

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Ich habe noch nicht mal geantwortet.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Das wäre dann eine zweite Frage und keine Nachfrage.

**Gordan Dudas (SPD):** Ich wollte es Ihnen einfacher machen, Herr Ministerpräsident.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Schön, dass Sie wissen, was der Ministerpräsident antwortet. Ich werde gerne eine zweite Frage zulassen.

**Gordan Dudas (SPD):** Vielleicht noch ergänzend dazu. Inwiefern haben die finanziellen Auswüchse beim Landesstraßenbauprogramm, also bei dem Neubau von Landesstraßen zum Beginn der letzten Wahlperiode, ab 2018 zu den personellen Umschichtungen zulasten der A45 bzw. der Brücken wie der Talbrücke Rahmede geführt?

Das noch mal ergänzend dazu. Meine Frage ging in dieselbe Richtung. Das können Sie vielleicht zusammen beantworten.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Bitte sehr, Herr Ministerpräsident.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Vielen Dank. – Ich beantworte die auch gerne einzeln hintereinander, genauso wie ich die eben schon beantwortet habe, denn die Antwort ist dieselbe. Die Projektgruppe A45 ist aufgewachsen – ich kann die Zahl noch mal wiederholen, aber die wollen Sie in Wahrheit ja gar nicht hören –: 2016 waren es 22, 2020 waren es 27, und dazwischen sind die Personalzahlen auch gewachsen.

Wir haben damals – und das war eine große Leistung des Landesbetriebs und auch der Personaler dort – mit den Stellen, die wir vom Parlament, vom Haushaltsgesetzgeber bekommen haben, versucht, so schnell wie möglich Leute zu kriegen. Und das

ist dann auch ziemlich gut gelungen. Man muss ja sehen: Da ist eine hohe Fluktuation usw., da kommen neue Stellen obendrauf und so viel gibt der Markt nicht her.

Es ist in meiner Amtszeit als Verkehrsminister gelungen – ich habe eben die Zahl gesagt: über 200 –, 211 zusätzliche Planerinnen und Planer zu gewinnen und einen signifikanten Aufwuchs von Mitteln für externe Planungsbüros zu erreichen, die wir am Markt platziert haben. Das heißt, wir konnten auch die A45, das Projekt, immer etwas besser ausstatten als im Jahr zuvor. Schon die Rahmedetalbrücke ist ja meines Wissens auch in einem externen Planungsbüro geplant worden.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für die Ausführungen. – Gibt es weitere Fragen? – Herr Dudas, bitte sehr.

**Gordan Dudas (SPD):** Eine Nachfrage. Die Frage war ja nicht, ob das Personal aufgewachsen ist – das wissen wir ja jetzt mittlerweile: bis auf 28 –, sondern das Personal muss ja auch im Verhältnis zu den Aufgaben, die es zu erledigen hat, stehen. Das bedeutet: Waren die Kapazitäten, die bei der Projektgruppe A45 vorhanden waren, trotz Aufwuchs ausreichend, dass die Projekte, um diesen Masterplan A45 entsprechend umzusetzen, auch in der Lage waren, das entsprechend dem Zeitplan, den wir ja 2015, 16, 17 hatten, auch umzusetzen?

Und die Frage ist ja auch: Der Masterplan, den es ja seinerzeit für die A45 gab, ist ja jetzt nicht mehr so wirklich gültig. Weil der Zeitplan, den wir hier haben ... Die Maßnahmen wurden ja dementsprechend nicht so umgesetzt, wie geplant. Das heißt, man muss einen Grund gehabt haben.

Deswegen war meine Frage, Herr Ministerpräsident, nicht die, ob es einen Personalaufwuchs gegeben hat – das weiß ich jetzt –, sondern: Hat der Personalaufwuchs ausgereicht, um die bestehenden Aufgaben auch zu bewältigen oder hat die Prioritätenneusetzung, die ich hier auch erinnere – es ist ja legitim, wenn eine Landesregierung sagt, sie müsse Landesstraßen bauen –, dazu geführt, dass Personal abgezogen werden musste für andere Planungsprojekte und die dann letztendlich bei der Planung der A45 in Ergänzung gefehlt haben?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für die Frage. – Ich würde das Wort an den Ministerpräsidenten übergeben.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Sie haben mich vorhin gefragt, ob das zulasten gegangen ist. Deswegen habe ich so geantwortet, wie ich geantwortet habe: Es gab sogar einen Aufwuchs.

Jetzt fragen Sie: Wäre es mit Blick auf die großen Aufgaben bei der A45 nicht besser gewesen, es hätte noch mehr gegeben? – Daran habe ich keinen Zweifel. Frau Sauerwein-Braksiek hat es heute mehrfach gesagt: Man musste priorisieren wegen der Ressourcen, und man musste priorisieren auch aus verkehrlichen Gründen. So ist das eben ausgeführt worden. Deswegen ist völlig klar: Mehr wäre immer besser gewesen. Man muss sie dann nur auch kriegen.

Der Grund für die Verzögerung allerdings – und auch das hat Frau Sauerwein-Braksiek heute mehrfach ausgeführt – liegt im Planungsverlauf und vor allem darin, dass nie problematisiert worden ist, in welchem Zustand die Brücke ist und dass eine Sperrung droht. Das ist der Punkt, an dem man nicht vorbeigucken sollte, wenn man hier eine Bewertung vornimmt.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. – Dann würde ich Herrn Rasche das Wort erteilen.

**Christof Rasche (FDP):** Herr Vorsitzender, vielen Dank. – Zwei Fragen an Frau Sauerwein-Braksiek. Man unterscheidet ja zwischen einer rechnerischen Überprüfung einer Brücke und einer physischen. Wenn Sie uns da einmal vielleicht grundsätzlich erklären könnten, warum man das in der Regel einmal rechnerisch macht und warum man dann irgendwann übergeht auf physisch?

Und das natürlich als zweite Frage ganz konkret auf die Rahmedetalbrücke bezogen: Wie waren die Prüfungen 2014, 2017, 2020?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank, Herr Kollege Rasche. – Ich erteile das Wort an Frau Sauerwein-Braksiek. Bitte sehr.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Die Brückenbauwerke erhalten zwei Kennzahlen, einmal die Zustandsnote – das ist die Zustandsnote, die sich aus der Brückenprüfung ergibt, aus der handnahen Prüfung oder dem augenscheinlichen Sehen –, und dann gibt es den Traglastindex, der sich aus der Nachrechnung ergibt. Der Traglastindex wird folgendermaßen ermittelt: Da stellt man die Tragfähigkeit, die eine Brücke hat, einer Solltragfähigkeit entgegen. Also: Die Brücke ist 1968 für die und die Verkehre gelastet und dafür dimensioniert worden und das und das müsste sie heute haben.

Und aus diesem Soll-Ist-Gegenüberstellen ergibt sich, mal ganz vereinfacht gesagt, ein Traglastindex 5 für diese Talbrücke Rahmede. Die ist nach Nachrechnungsrichtlinien nie 100 % entsprechend dieser Richtlinie nachgerechnet worden, weil dafür Angaben fehlten. Man hat sie aber nachgerechnet und kam ganz schnell zu dem Entschluss, dass es hier nur ein Traglastindex 5 ist – so entnehme ich es den Akten –, und hat dann gar nicht mehr groß weiterguckt.

Dagegen stand, wie gesagt, die Zustandsnote 3 und dann das Thema, dass aus der Nachrechnung das Bauwerk abgelastet wurde, dass die verkehrliche Einschränkung vorhanden war. Und aus diesen Angaben hat man dann fachlich geschlossen: Die Brücke hat also eine Nutzungsdauer bis zum Neubau in 2025/2026.

So kann ich das den Akten nur entnehmen.

(Christof Rasche [FDP]: Darf ich einmal nachfragen?)

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Selbstverständlich. Herr Rasche, bitte sehr.

**Christof Rasche (FDP):** Das ist mir relativ neu, deshalb nutze ich die Chance, noch mal nachzufragen. In der Regel gibt es also eine rechnerische Überprüfung. Das wissen wir ja auch bei der Leverkusener Brücke. Dann wurde irgendwann auch physisch überprüft, und bei anderen Brücken vermutlich auch. Da interessiert mich jetzt ganz konkret, was dazu führt, dass ich diesen gleichen Vorgang der Überprüfung anders anwende. Ist das Zufall?

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Eine Rheinbrücke Leverkusen oder eine Talbrücke Rahmede brauchen Sie heute nicht mehr nachrechnen. Wenn ich bei einer Rheinbrücke Leverkusen Risse und Schäden an einem Bauwerk habe – einen Riss können Sie ja ohnehin nicht rechnen –, dann erübrigt sich das Rechnen, weil ich dann schon aus physischen Gründen erkenne, dass der Traglastindex nur 5 sein kann. Wenn ich also aus der Bauart und aus der Schädigung etwas erkenne, dann könnte man rechnen, aber das wäre – mal hart formuliert – eine Verschwendung von Personalressourcen.

Insofern: In der Regel werden Brücken nachgerechnet, aber es gibt auch Bauwerke, bei denen die Fachleute sagen: Das brauchen wir nicht mehr.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank, Frau Sauerwein-Braksiek. – Die AfD hat keine Fragen mehr. Dann würde ich die SPD-Fraktion aufrufen. Herr Vogt, bitte sehr.

**Alexander Vogt (SPD):** Ich habe eine Frage an Herrn Wüst. Es gab eine Prioritätenverschiebung hin zum Landesstraßenbau. Waren Ihnen Bedenken seitens Fachleuten oder seitens des Landesstraßenbaubetriebes bekannt, dass diese Priorisierung auf Landesstraßen nicht förderlich sei, insbesondere was Brücken angeht?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Bitte sehr, Herr Ministerpräsident.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Die Feststellung, dass es eine Prioritätenverschiebung gegeben habe, kann ich so nicht teilen. In Bezug auf den Umsatz, den Straßen.NRW unter der Federführung von Frau Sauerwein-Braksiek damals gemacht hat, sehen Sie jedes Jahr 100 Millionen Euro mehr bei den Bundesfernstraßen. Ich habe das ja gelegentlich früher im Parlament mit so einer großen Pappe gezeigt. Die hatte ich dann auch hinterlegt, um zu zeigen, in welcher Regierungszeit sich was vollzieht. Die älteren erinnern sich. Da ist wirklich eine Menge geleistet worden.

Insofern hier von einer Prioritätenverschiebung zu sprechen und zu insinuieren, man hätte die Autobahnen, die Bundesfernstraßen in Summe nicht mehr ausreichend bearbeitet, ist einfach falsch.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Für die SPD Herr Dudas, bitte sehr.

**Gordan Dudas (SPD):** Dann möchte ich mal anders fragen. Es hat nach dem Regierungswechsel eine neue Schwerpunktsetzung gegeben – ich hoffe, ich bin jetzt richtig in der Wortwahl – in Richtung Landesstraßenbau. Zuvor galt – wie auch jetzt wieder –: Erhalt vor Neubau. Und aus dem CDU-Wahlprogramm, also dem Koalitionsvertrag seinerzeit von Schwarz-Gelb, aber auch aus dem Haushalt geht hervor, dass es eine neue Schwerpunktsetzung gegeben hat, nämlich zugunsten der Landesstraßen. Das will ich auch gar nicht bewerten.

Das notwendige Personal, welches für die Planung dieses Landesstraßenbaus benötigt wird, musste ja aufgrund der knappen Ressourcen – diesen Begriff haben wir jetzt mehrfach gehört – irgendwo herkommen. Das fiel ja nun mal nicht vom Himmel. Es ist zwar Personal nachgekommen, aber offenbar nicht ausreichend.

Deswegen die Frage: Hat es seitens der Fachleute aus dem Landesbetrieb Hinweise gegeben, dass das zulasten anderer Projekte gehen könnte, dass andere Projekte vielleicht entsprechend geschoben oder hinten angestellt werden müssen, dass eben die bisherige Priorisierung, die es gegeben hat – Erhalt vor Neubau –, so nicht mehr eingehalten werden kann? Oder war man sich da einig, dass es da keinen Dissens gab? Oder gab es einen Dissens?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Der Herr Ministerpräsident antwortet. Bitte sehr.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Sie haben in einer früheren Frage vor ein oder zwei Stunden selber mal beschrieben, wie sich die Haushaltsmittel für den Landesstraßenneubau von 37 auf 47 Millionen Euro im Jahr entwickelt haben. Sagen wir es mal ganz großzügig: 50 Millionen im Jahr 2019, oder was Sie da hatten – das ist ja so die Dimension.

In die Bundesfernstraßen sind zwischen 1 und 2 Milliarden Euro im Jahr umgesetzt worden. Ich bitte die Vertreter der Autobahngesellschaft, mich zu korrigieren, wenn Sie es aus der Änderung noch anders wissen. Sie haben das sicherlich noch detaillierter drauf.

Wir haben allein den jährlichen Umsatz bei den Bundesfernstraßen um 100 Millionen im Jahr gesteigert. Insofern ist es einfach nicht richtig, zu sagen: Ihr habt eine Schwerpunktsetzung zugunsten von Landesstraßen betrieben und dadurch an anderer Stelle Schaden angerichtet. Das ist so einfach nicht richtig. Wir haben zusätzliches Personal eingestellt, um an allen Stellen wirksam zu sein und an allen Stellen auch schneller voranzukommen. Darum ging es ja, dass wir schneller werden, dass wir ein Stück weit gegen den Sanierungsstau anarbeiten. Und das ist auch gelungen.

Es bleibt dabei – das mag der Hintergrund Ihrer Frage sein –, dass es immer einen Kampf um Ressourcen gab, vor allen Dingen natürlich, weil eine Landesregierung in der Lage ist, neues Personal zu schaffen. Natürlich möchte das jeder haben, auch mit Blick auf Demografie usw. Das ist völlig klar. Aber dass es hier eine andere Schwerpunktsetzung gegeben hat, das kann ich so nicht bestätigen und das geben, wie gesagt, die Zahlen auch nicht her.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herr Dudas, bitte sehr, nächste Frage.

**Gordan Dudas (SPD):** Die nächste Frage lautet im Grunde genommen, weil die letzte ja nicht beantwortet wurde: Sie haben die Frage indirekt, vielleicht andeutungsweise in die Richtung beantwortet, dass es natürlich einen Kampf um Ressourcen gab. Also, gehe ich recht in der Annahme, dass es zwischen den Fachleuten im Landesbetrieb und der Spitze des Ministeriums einen Dissens gab in dieser Frage?

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Sie verleiten mich zu Spekulationen, weil ich nicht weiß, ob da nicht irgendwann mal irgendjemand mit irgendwem was besprochen oder ausgetauscht hat. Deswegen kann ich dazu nichts sagen.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herr Dudas, bitte sehr.

**Gordan Dudas (SPD):** Also, es gab keine Gespräche, wo Ihnen oder dem Staatssekretär direkt gesagt wurde, dass man die Situation anders bewertet? Also, Ihnen oder dem Staatssekretär gegenüber wurde das seitens der Fachleute nicht geäußert?

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Dass es keine Gespräche gab, kann ich Ihnen heute nicht bestätigen. Das Nichtvorhandensein von Gesprächen zu bestätigen, ist schwierig.

**Gordan Dudas (SPD):** Danke.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. – Als Nächstes habe ich von der FDP-Fraktion Herrn Rasche.

**Christof Rasche (FDP):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Ich habe vor wenigen Minuten gelernt, dass, wenn ein Schaden an einer Brücke festgestellt ist, man dann nicht mehr nachrechnet. Das ist logisch. Vermutlich habe ich vorhin meine Frage unscharf gestellt.

Ich habe es jetzt so vernommen, dass bei der Rahmedetalbrücke 2014 gerechnet wurde, 2017 gerechnet wurde, 2020 Schäden festgestellt wurden. Aber dann muss es ja einen kleinen Vorgang gegeben haben, dass man 2020 nicht gerechnet hat, sondern einen Schaden festgestellt hat. Das geht nicht vom grünen Tisch im Büro aus, sondern dafür muss man dort hinfahren, und dafür muss es einen Auslöser geben. Der Auslöser kann eigentlich nicht sein, dass man die Brücke 2014 abgelastet hat, denn dann hätte man ja auch schon 2017 vor Ort testen müssen und nicht rechnen dürfen. Also, es muss einen Auslöser vom Rechnen hin zum konkreten Anschauen gegeben haben im Jahre 2020. Da hätte ich gerne gewusst, was der Auslöser war.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Frau Sauerwein-Braksiek, bitte sehr.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen):** Die Brücke ist 2014 grob nachgerechnet worden, und man hat festgestellt, dass sie die Tragfähigkeit nicht mehr hat. Dann hat man die Brücke abgelastet und in Brückenklasse 45 eingestuft aufgrund dieser Ergebnisse. Die Prüfungen, die 2017 und 2020 erfolgten, sind die Prüfungen, die nach DIN 1076 vorgeschrieben sind. Sie machen alle sechs Jahre eine Hauptprüfung und alle drei Jahre eine einfache Prüfung.

Also, 2017 hat keine Berechnung stattgefunden, sondern es hat eine Hauptprüfung stattgefunden, wo sich Brückenprüfer handnah jedes einzelne Bauwerk anschauen.

In 2020 hat dann eine einfache Prüfung stattgefunden. Die wird nicht so exakt durchgeführt, sondern etwas gröber, und die hat auch keine anderen Erkenntnisse ergeben. Sie hat ja immer die Zustandsnote 3,0 behalten. 2014, 2017, 2020, alle drei Jahre hat sie die gleiche Zustandsnote erhalten.

Die Berechnung war 2014. Die war auf dem Nachrechnungsprogramm für die große Nachrechnung. Das ist aber nie passiert. 2021, als wir das Projekt überprüft haben, haben wir überlegt, ob man die Brücke nachrechnen sollte. Dafür wären aber Untersuchungen erforderlich gewesen. Dann haben wir die Untersuchung gemacht, und dann hat sich die Nachrechnung erübrigt. Das wollte ich Ihnen eben vermitteln, logischerweise.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für Ihre Ausführungen. – Dann schaue ich in die Runde und sehe bei den anderen Fraktionen keine Nachfragen, aber bei der SPD. Herr Vogt, bitte sehr.

**Alexander Vogt (SPD):** Herr Wüst, ich würde gerne noch mal auf das Thema „Ablastung“ kommen. Wir haben ja verschiedene Arten von Ablastungen. Wir haben Geschwindigkeitsbegrenzungen, wir haben einzelne Fahrstreifen, die gesperrt werden, und wir haben die Sperrung bei einzelnen Brücken, was beispielsweise das Gewicht von bestimmten Fahrzeugen angeht. Haben Sie sich in der Hausspitze während Ihrer Zeit mit dieser Thematik beschäftigt, was die Brücken und den Zustand angeht, und gab es generell zu diesen verschiedenen Maßnahmen Einschätzungen Ihrer Hausspitze?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Bitte sehr, Herr Ministerpräsident.

**Ministerpräsident Hendrik Wüst:** Ich kann nicht ausschließen, dass auch Ablastungen in irgendwelchen Besprechungen oder anderen Informationsaustauschen Thema gewesen sind. Ich verstehe davon allerdings zu wenig, als dass ich dazu einen sinnvollen Beitrag geleistet hätte. Deswegen ist es ja richtig, dass das Fachleute diskutieren.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für die Antwort.

Gibt es weitere Fragen? – Dann bedanke ich mich recht herzlich, dass wir viele Dinge über Brückenuntersuchungen und anderes erfahren haben. Ich bedanke mich auch bei den Zuschauerinnen und Zuschauern, die zugeschaltet waren.

Besonders bedanke ich mich bei der Direktorin der Autobahn GmbH Frau Sauerwein-Braksiek, bei unserem Ministerpräsidenten und bei unserem Minister. Der Sprechzettel von Frau Sauerwein-Braksiek wird zugeleitet; der andere liegt Ihnen ja schon vor.

Ebenfalls besonders bedanken möchte ich mich bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Landtags, insbesondere beim Sitzungsdokumentarischen Dienst, der heute im Wechsel – Sie haben es wahrgenommen – Protokoll geführt hat. Das führt am Ende dazu, dass wir sehr schnell ein Protokoll bekommen. Sonst hätte es wahrscheinlich mehrere Wochen gedauert, bis es vorliegt. Deswegen meinen herzlichen Dank an alle, die Protokoll geführt haben.

(Beifall)

Die nächste Sitzung findet am 1. März 2023 statt.

Wenn es möglich ist, möchte ich jetzt eine kurze Obleuterunde durchführen, damit wir uns nicht noch mal für die nächste Sitzung treffen müssen.

Die Sitzung ist geschlossen.

gez. Matthias Goeken  
Vorsitzender

**Anlage**

14.02.2023/15.02.2023



## Veraktung von Dokumenten / Aktenrelevanz

### I. Grundsatz

- Die Frage, ob ein Dokument zur Akte zu nehmen ist, veraktet werden muss, hat stets mit einer Wertung zu tun. Klar ist: Die Akte muss vollständig sein.
- Aber: Der Satz „alles ist zu verakten“ ist falsch. Ebenso falsch ist der Satz „nur das Ergebnis ist zu verakten“.
- Eine typische Definition zur Aktenrelevanz lautet: alle Dokumente, die Auskunft über den Entstehungsprozess oder Entscheidungsprozess in einer Sache geben, sind zu verakten.
- Dies gilt für die analoge wie auch für die digitale Welt, für das Papierstück, die abgespeicherte Datei oder etwa die E-Mail.

### II. Rechtliche Regelungen

- Die Frage, ob ein Dokument veraktet werden muss, hängt von vielen Faktoren ab. Daher helfen Regelungen nur beschränkt weiter.
- Anhaltspunkte für die Aktenführung ergeben sich aber aus der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Ministerien (GGO). Auch verfügt die Staatskanzlei natürlich über eine Aktenordnung. Die aktuelle stammt im Übrigen aus dem Jahre 2013.
- Es handelt sich um einen Hauserlass (Nr.9), unterschrieben von dem damaligen Chef der Staatskanzlei. Dort ist festgehalten: Ziel der Aktenordnung ist die vollständige Dokumentation von Vorgängen.
- Daneben besteht ein weiterer Hauserlass (Nr. 16), der den Umgang mit elektronischen Medien konkretisiert.

### III. Entscheidung im Einzelfall

- Entscheidend für die Veraktung ist die Prüfung im Einzelfall. Eine Schablone hierfür gibt es nicht.
- In jedem Einzelfall ist zu entscheiden, ob ein Dokument, eine Mail von Bedeutung ist.
- Der Zweck der Akte spielt dabei eine entscheidende Rolle. Um Beispiele zu nennen:
  - Bei einer **Projektakte** geht es um die Entscheidungsfindung bei einem konkreten Vorhaben. Dabei ist von entscheidender Bedeutung, welche Stelle zu welchem Zeitpunkt welche Erklärung abgegeben hat. Daher müssen diese Verfahrensschritte dokumentiert werden.
  - Bei einer Akte über eine **Terminvorbereitung** geht es nicht um die Entscheidungsfindung in einem Prozess, sondern um eine Zusammenstellung von relevanten Informationen für einen aktuellen Anlass. Hier ist von Bedeutung, welche Informationen in einer Vorbereitung enthalten sind, ggf. auch auf welcher Hierarchiestufe eine Billigung oder Änderung erfolgte. Weniger bedeutsam ist, ob eine Information von der Stelle A oder der Stelle B eingeholt und auf welchem Wege Informationen zusammengetragen wurden.

- Allgemein: Dokumente oder Mails, die zwar einen Bezug zu der Aufgabe besitzen, aber ohne Relevanz für die Entscheidung sind, sind nicht aktenrelevant.
- Wer entscheidet? In erster Linie derjenige, der mit dem jeweiligen Dokument in buchstäblicher Hinsicht umgeht. Genauer: Derjenige, in dessen Verantwortungsbereich die Bearbeitung der Sache liegt.
- Konkret heißt das: Bei einer Projektakte zu einem Straßenbauvorhaben entscheidet die zuständige Einheit bei Straßen.NRW bzw. der Autobahngesellschaft des Bundes über die Veraktungsrelevanz – bei einer Terminvorbereitung für den CdS das hierfür federführende Referat bzw. die zuständige Mitarbeiterin/der zuständige Mitarbeiterin der Staatskanzlei.

#### IV. Besonderheiten für elektronische Dokumente

- Grundsätzlich gelten für elektronische Dokumente keine Besonderheiten.
- Aber um einem möglichen Irrtum vorzubeugen: Eine Speicherung von Dokumenten des elektronischen Verkehrs im E-Mail-System selbst oder in sonstigen elektronischen Datenverzeichnissen ersetzt nicht die Aktenführung. Dies ist auch in der gemeinsamen Geschäftsordnung der Ministerien (§ 15) geregelt.
- Das heißt: wenn eine E-Mail aktenrelevant ist, muss diese zur elektronischen Akte genommen oder - in der analogen Welt – ausgedruckt und abgeheftet werden.
- Der insofern einschlägige Hauserlass bestimmt zudem, dass Mails, die nicht aktenrelevant sind, keinen Aufbewahrungsfristen unterliegen und in der Regel nach spätestens einem Jahr zu löschen sind.

#### V. Was geschieht mit dem E-Mail-Konto, wenn ein Beschäftigter aus dem Haus ausscheidet.

- Zunächst: jeder Beschäftigte muss dafür sorgen, dass er ordnungsgemäße, vollständige Akten übergibt bzw. hinterlässt, wenn er aus der Behörde ausscheidet. Dies gilt für die Staatskanzlei wie für jede Behörde auch.
- Technisch gestaltet sich der Ablauf dann wie folgt:
  - An dem Tag, nachdem die Beschäftigte bzw. der Beschäftigte ausgeschieden ist, wird das E-Mail-Konto **deaktiviert**. Praktisch: es können dort keine E-Mails mehr eingehen. Der Bestand der vorhandenen E-Mails bleibt bestehen und wird täglich gesichert.
  - Nach einem Monat wird das Konto **gelöscht**. Das Konto existiert dann nicht mehr. Die vorhandenen E-Mails werden nicht mehr in die tägliche Sicherung aufgenommen.
  - Aber: Da noch Sicherungen vorhanden sind, können Mails noch für zwei Monate aus der Sicherung **wiederhergestellt** werden.
  - Nach zwei Monaten ist eine Wiederherstellung nicht mehr möglich, da die Sicherungen nach diesem zeitlichen Turnus nicht mehr vorhanden sind.