

21.03.2023

## Antrag

der Abgeordneten der Fraktion der SPD und  
der Abgeordneten der Fraktion der FDP

**Einsetzung eines Untersuchungsausschusses gemäß Artikel 41 der Landesverfassung Nordrhein-Westfalen zur Verantwortung der nordrhein-westfälischen Landesregierung für das Desaster um die Talbrücke Rahmede, den Brückeninfrastrukturstau in Nordrhein-Westfalen und zum Umgang der Landesregierung mit Nachfragen des Parlaments und der Bevölkerung zu diesen Themen (PUA Brückendesaster und -infrastrukturstau)**

### I. Zusammensetzung des Untersuchungsausschusses

Der Landtag von Nordrhein-Westfalen setzt einen aus elf stimmberechtigten Mitgliedern und einer entsprechenden Zahl von stellvertretenden Mitgliedern bestehenden Untersuchungsausschuss ein. Die Verteilung der zu vergebenden Sitze im Untersuchungsausschuss erfolgt folgendermaßen:

CDU:	4 Mitglieder,
SPD:	3 Mitglieder,
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:	2 Mitglieder,
FDP:	1 Mitglied,
AfD:	1 Mitglied.

### II. Sachverhalt

Die BAB 45 ist eine bedeutende Verkehrsader für das Bundesland Nordrhein-Westfalen (nachfolgend NRW genannt) und als Nord-Süd-Achse auch für die gesamte Bundesrepublik Deutschland. Seit der Vollsperrung der Talbrücke Rahmede im Verlauf der BAB 45 im Dezember 2021 belastet ein enormes Verkehrschaos die umliegende Region. Der Ausfall dieser wichtigen Fernstraßenverbindung hat aufgrund der entstehenden Umfahrvorgänge zu einem beispiellosen Verkehrschaos in der Stadt Lüdenscheid und den umliegenden Kommunen geführt. Dauerstau, Emissionen und die Schädigung der massiv überlasteten Verkehrsinfrastruktur des nachgeordneten Straßennetzes sind für die Anwohnerinnen und Anwohner, Berufspendlerinnen und Berufspendler, die Wirtschaft und die Kommunen unerträglich. Darüber hinaus führt die topographische wie auch geologische Situation vor Ort zu einem extrem anspruchsvollen Neubauprozess, der alle Beteiligten vor erhebliche Herausforderungen stellt. Insofern ist damit zu rechnen, dass das Verkehrschaos in der Region um die Talbrücke noch Jahre anhalten wird.

Die Schäden an der Brücke sind bereits seit Jahren bekannt. Bereits in der Wahlperiode 2012 bis 2017 wurde deshalb vom damaligen Landesverkehrsminister Michael Groschek verfügt, einen Brückenneubau vorzusehen. Bis zum Frühjahr 2017 und dem Regierungswechsel war dies auch die offizielle

Datum des Originals: datum/Ausgegeben: datum

Handlungsmaxime der damaligen Landesregierung. Darüber hinaus wurde eine Projektgruppe A45 eingesetzt, die sich mit dem gesamten Verlauf der BAB 45 in NRW befassen sollte.

Ein bereits geplanter Neubau, der für das Jahr 2019 gelistet gewesen sein soll, wurde angeblich verschoben. Der zwischen 2017 und 2021 amtierende NRW-Verkehrsminister und heutige Ministerpräsident Hendrik Wüst behauptete, die Verantwortung für die Sperrung der Talbrücke Rahmede trage die vorherige von SPD und Grünen getragene Landesregierung.<sup>1</sup> Im Wege des Informationsfreiheitsgesetzes konnten jedoch Akten durch Journalisten eingesehen werden, aufgrund derer diese Darstellung in Zweifel gezogen werden muss. Entgegen der Verlautbarung des Ministerpräsidenten soll die Talbrücke Rahmede nach dem Regierungswechsel 2017 von einem Neubauprojekt zu einem Sanierungsprojekt herabgestuft worden sein. Diese Entscheidung der Landesregierung soll unmittelbar nach einer Darlegung der Neubauplanung aus der vorherigen Regierungsperiode an den damaligen Staatssekretär im nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium, Herrn Dr. Hendrik Schulte, getroffen worden sein. Die genauen Umstände und Gründe für diese Entscheidung sind bis heute unklar.

Entscheidungen über die Zukunft der Talbrücke Rahmede stehen in engem Zusammenhang zu weiteren Brückenmaßnahmen an der BAB 45. Die Gesamtplanung für den Bereich der 122 Kilometer von Dortmund bis Burbach umfasst neben 22 Anschlussstellen und sieben Autobahnkreuzen insgesamt 127 Brückenbauwerke und 38 Talbrücken. Nach einem Schulterschluss der betroffenen Industrie- und Handelskammern, des DGB und der Landesregierung NRW entstand der Plan zu einem sechsstreifigen Ausbau der BAB 45. Im Zuge des Regierungswechsels 2017 sollen Änderungen dieser Planungen sich nicht nur auf die Talbrücke Rahmede, sondern auch auf weitere Brücken der BAB 45, wie etwa die Kattenohl-Talbrücke und die Brunsbecke-Talbrücke, ausgewirkt haben.

Nicht nur die Talbrücke Rahmede und die Brücken der BAB 45 haben einen alarmierenden Sanierungsbedarf. Ausweislich eines Berichtes des Verkehrsministeriums des Landes NRW an den Landtag NRW vom 24. Februar 2023 soll es bei zahlreichen Brücken in NRW maßgeblichen Sanierungsbedarf geben.<sup>2</sup>

Diesem Bericht ist zu entnehmen, dass derzeit 205 Ersatzneubauten, 22 Brückenverstärkungen und 69 Instandsetzungen erforderlich sind, um sogenannte „Defizite im Tragverhalten“ auszugleichen. Und dies nur bei den Brücken, die mit Stand vom 01. Januar 2023 in der Zuständigkeit des Landes NRW liegen. Hierbei handelt es sich um Brücken im Verlauf von Bundes- und Landesstraßen. Bei den Bundesautobahnbrücken, die bis zum 31. Dezember 2020 ebenfalls in der Zuständigkeit des Landes lagen, sind darüber hinaus 873 Brücken-Teilbauwerke im Zuge von Autobahnen besonders sanierungsbedürftig. Angesichts dieser bedrohlichen Perspektive müssen weitere Brückenablastungen und -sperrungen durch transparente und präventive Maßnahmen der Bundes- und Landesregierung so weit wie möglich vermieden werden, um die Leistungsfähigkeit der Straßenverkehrsinfrastruktur in den Regionen unseres Landes nicht weiter erheblich zu gefährden.

Die Rheinbrücke Leverkusen wurde am 30. November 2012 erstmals für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen gesperrt. Nach dem offiziell ersten Spatenstich zum Bau einer neuen Brücke am 14. Dezember 2017 unter Beteiligung des damaligen Verkehrsministers Wüst wurden im April 2020 Mängel bei den Neubauteilen bekannt, die zu einer Kündigung des Auftrages und zu einer Neuausschreibung im Jahre 2020 führten. Die Vergabe des Neuauftrages erfolgte dann im Jahr 2021.

Die Emschertalbrücke, ein Brückenzug aus drei Bauwerken auf der BAB 43, ist seit April 2021 für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen gesperrt. Im Februar 2022 wurde damit die dritte Schrankenanlage für eine marode Autobahnbrücke in NRW in Betrieb genommen. Auch hier sollen die sehr kurzfristig verfügbaren und stark verkehrsbehindernden Maßnahmen zur Ablastung und Sanierung der Brückenbauwerke nur sehr kurzfristig an die betroffenen Kommunen und die umliegende Wirtschaft kommuniziert worden sein.

Die Rheinbrücke BAB 40 Neuenkamp in Duisburg hat nach ihrer Ablastung ebenfalls zusätzliche Verkehrsbelastungen für die Regionen Duisburg und Niederrhein zur Folge. Es stellt sich die Frage, ob hier frühzeitig und umfassend mit den betroffenen Kommunen zu den Auswirkungen und Folgen der verkehrsbeschränkenden Maßnahmen kommuniziert worden ist.

<sup>1</sup> Westfälischer Anzeiger 06. April 2022 und Lüdenscheider Nachrichten 07. April 2022, Interview mit Ministerpräsident Hendrik Wüst zur A45. Vgl. auch Süddeutsche Zeitung vom 13. Februar 2023: „Einfluss ja, Eingriff nein“

<sup>2</sup> Zustand der Brücken im Zuge von Bundes- und Landesstraßen, Vorlage 18/860

Die Haarbachtalbrücke im Verlauf der BAB 544 muss durch einen Neubau ersetzt werden. Dazu wird die BAB 544 Ende 2023 für circa 22 Monate gesperrt, weil die Größe der Schadenslage es nicht mehr zulässt, dass die Bautätigkeiten von der Bestandsbrücke aus ausgeführt werden. Es wird nicht mehr möglich sein, vom Aachener Kreuz Richtung Europaplatz zu fahren. Insbesondere kann das Gewerbegebiet Aachen-Rothe Erde über die BAB nicht mehr erreicht werden. Schon jetzt ist eine jeweils einspurige Verkehrsführung pro Fahrtrichtung eingerichtet, um die nötige Entlastung der Randbereiche der Haarbachtalbrücke sicherzustellen. Hinzu kommt eine engmaschige Überprüfung der Brücke durch zusätzliche Brückenprüfungen, die je nach Ergebnis den Zeitplan der Brückenvollsperrung nach vorne verschieben können. 1956 wurde die Brücke gebaut, ihre Restnutzungsdauer ist bereits 2014 abgelaufen, die Schäden sind seit Jahren bekannt. Es stellt sich die Frage, ob eine Vollsperrung der BAB 544 vermeidbar wäre, wenn die Landesregierung eher tätig geworden wäre. Denn eine Errichtung und Nutzung etwa einer Behelfsbrücke ist laut Autobahn GmbH nicht mehr möglich, da hierzu die Schadensbilder an der Bestandsbrücke zu groß sind.<sup>3</sup> Weiterhin muss aufgeklärt werden, inwieweit eine Kommunikation mit der ansässigen Wirtschaft sowie den betroffenen Kommunen bezüglich Umfahungskonzepten und anderen Fragen bereits erfolgt ist.

Bei der Bewältigung des Brückendesasters sind neben dem NRW-Verkehrsministerium zahlreiche weitere Behörden beteiligt. Dies betrifft sowohl den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (nachfolgend Straßen.NRW genannt) als nachgeordnete Behörde, aber auch die Bezirksregierungen und die Kommunen und Kreise in NRW. Auch schon vor dem 1. Januar 2021 erfolgte für einen Großteil der hier benannten Brücken eine enge Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium und anderen Behörden des Bundes sowie der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (nachfolgend DEGES genannt). Mit dem Stichtag 1. Januar 2021 wurden die Bundesautobahnen nicht mehr in Auftragsverwaltung durch die Länder, sondern in Bundesverwaltung geführt. Der Bund trägt seither die alleinige Verantwortung für Planung, Betrieb, Erhalt, vermögensmäßige Verwaltung und Finanzierung; Straßen.NRW hat die Autobahnen dazu an „Die Autobahn GmbH des Bundes“ (nachfolgend Autobahn GmbH genannt) übergeben. Die Wege bis zur Übergabe an den Bund und inwieweit diese zu Veränderungen laufender Prozesse im Hinblick auf die Brückeninfrastruktur geführt haben sind bis heute unbekannt. Ebenso unklar ist, ob der Wechsel von Beschäftigungsverhältnissen vor, während und nach dem Übergabetermin zu Veränderungen in der Bearbeitung geführt hat. Weiterhin ist zu klären, welche Akten konkret zur Autobahn GmbH übergegangen sind und welche beim Landesbetrieb und beim NRW-Landesverkehrsministerium als interne Akten zu den Brückenvorgängen verblieben sind.

In zahlreichen parlamentarischen Befassungen hat die Landesregierung versucht, dem Parlament und der Öffentlichkeit die Prozesse der Mängel der Talbrücke Rahmede im Einzelnen und der Brückeninfrastruktur in NRW im Besonderen zu erläutern.<sup>4</sup> Dieser Versuch ist aus Sicht der Antragsteller gescheitert.

Sowohl Hendrik Wüst als ehemaliger Landesverkehrsminister und heutiger Ministerpräsident als auch der derzeitige Landesverkehrsminister Oliver Krischer haben über Verantwortlichkeiten, Zeitabläufe und Aktenlage in Bezug auf die Talbrücke Rahmede widersprüchliche Auskünfte erteilt. In der Sondersitzung des Verkehrsausschusses am 13. Februar 2023 gab Ministerpräsident Wüst an, wann welches Bauwerk saniert werde, sei eine fachliche Entscheidung, die im Falle der Talbrücke Rahmede im Übrigen vor seiner Amtszeit getroffen worden sei. Die wesentliche Entscheidung sei vor 2017 gefallen. Minister Krischer gab an, die Unterlagen, die über die Vorgänge Auskunft geben könnten, lägen seinem Haus nicht vor. Beide Äußerungen haben sich als nicht zutreffend erwiesen. Die Recherche eines Journalisten von T-Online ergab, dass entgegen der Behauptung von Minister Krischer Unterlagen zur Talbrücke in seinem Ministerium vorhanden sind. Des Weiteren kam heraus, dass die Entscheidung, den Neubau der Talbrücke zu verschieben, getroffen wurde, als der amtierende Ministerpräsident noch das Amt des Verkehrsministers inne hatte.

<sup>3</sup> Bericht der Autobahn GmbH, u.a. abrufbar unter: <https://www.autobahn.de/die-autobahn/projekte/detail/a544-neubau-der-haarbachtalbruecke-bei-aachen>

<sup>4</sup> Plenarprotokolle 18/11 vom 02.11.2022, S.83 ff. sowie 18/21 vom 25.01.2023, S. 7 ff.; Kleine Anfragen 17/16338, 17/16722, 17/16782, 17/17044, 17/17075, 18/321, 18/2171, 18/2227, 18/2230) und Nachfragen in der Sondersitzung des Verkehrsausschusses (13.02.2023, APr 18/167)

Es bleibt bis heute trotz intensiver Befragung der Vertreter der Landesregierung in einer Plenarsitzung und im Verkehrsausschuss unklar, welche Informationen, Absprachen und Entscheidungen zwischen den relevanten Akteuren, insbesondere, aber nicht ausschließlich, der Bundesebene, der Landesregierung (Staatskanzlei und Verkehrsministerium) sowie Straßen.NRW auf der einen Seite und den Gebietskörperschaften sowie der Wirtschaft auf der anderen Seite ausgetauscht und erfolgt sind.

Zusätzlich hat das Verkehrsministerium des Landes NRW mehrfach die Bearbeitung von Anfragen verschleppt. Laut Berichterstattung von T-Online sollen E-Mails, die im Zusammenhang mit der Talbrücke Rahmede stehen, sowohl beim Empfänger als auch beim Absender gelöscht worden sein.

In der Vorbereitung zur Sondersitzung des Verkehrsausschusses vom 13. Februar 2023 und in der Sitzung selbst wurde ebenfalls deutlich, dass eine transparente und konstruktive Kommunikation zu den Vorgängen seit 2017 bis heute und deren Aufklärung durch die Landesregierung freiwillig nicht erfolgen wird. Mehrfach wurden Fragen nicht, nicht ausreichend, scheinbarweise oder widersprüchlich beantwortet.<sup>5</sup> Dabei wurde eher mit dem Finger auf die Vorgängerregierungen oder die eigenen Beschäftigten auf der Fachebene gezeigt. Mitunter seien Dokumente plötzlich nicht mehr auffindbar gewesen. Diese Kommunikation erinnert eher an eine Salamtaktik, als an eine verantwortungsvolle Wahrnehmung der Informationspflicht der Landesregierung gegenüber dem Parlament.

Noch in der Plenarsitzung vom 8. März 2023 wurden Fragen rund um eine E-Mail innerhalb von Straßen.NRW zu Zugangsberechtigungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Autobahn GmbH nur unzureichend beantwortet.<sup>6</sup> Dies alles zeigt, dass die Landesregierung eigenständig keine transparente Aufklärung der aktuellen Umstände vorantreibt und damit fortgesetzt Informationsrechte des Parlaments missachtet.

Die Schadensausmaße der Brückeninfrastruktur in NRW und die mangelnde Transparenz seitens der Landesregierung erfordern zwingend eine Aufarbeitung des Behördenhandelns. Hierzu gehört unter anderem die zeitliche Einordnung des Handelns der Akteurinnen und Akteure auf den verschiedenen Zuständigkeitsebenen, insbesondere der Landesregierung. Das Handeln der Behörden bei der Priorisierung, Planung und Umsetzung von Sanierungs- und Neubaumaßnahmen an Brücken muss vollumfänglich aufgearbeitet werden. Insbesondere die Kommunikation, der Informationsfluss und die administrativen Abläufe innerhalb der Landesregierung, gegenüber den nachgeordneten Behörden, Fachämtern, der Öffentlichkeit und der Presse sowie die der Landesregierung und dieser Fachämter und Behörden mit den Kommunen und dem Bund ist von zentraler Bedeutung und muss dementsprechend untersucht werden.

Die Aufarbeitung ist darüber hinaus zwingend notwendig, um aus dem derzeitigen desaströsen Zustand der Brückeninfrastruktur Lehren für das Behördenhandeln in der Zukunft ziehen zu können, insbesondere notwendige Brückensperrungen zu reduzieren sowie die umliegenden Kommunen und die Wirtschaft frühzeitig und besser zu informieren.

### **III. Untersuchungsauftrag**

Der Untersuchungsausschuss soll sich ein Gesamtbild über mögliche Versäumnisse, Fehleinschätzungen und mögliches Fehlverhalten der Landesregierung, insbesondere der Staatskanzlei, des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr sowie seiner Rechtsvorgänger, dem Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz und dem Ministerium für Verkehr, des Ministerium des Inneren, des Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung sowie seiner Rechtsvorgänger, dem Ministerium für Heimat, Kommunales, Bauen und Gleichstellung und dem Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie sowie der ihnen nachgeordneten Behörden, landeseigenen Betrieben/Unternehmen/Gesellschaften und unter der Beteiligung des Landes handelnden Unternehmen verschaffen im Zusammenhang mit der Genehmigung, Aufsicht, des Baus, der Sanierung, der Ertüchtigung, des Erhalts, Betriebens und Abrisses der Brücken in NRW.

---

<sup>5</sup> Ausschussprotokoll 18/167

<sup>6</sup> Plenarprotokoll vom 08. März 2023, TOP 10 Fragestunde (Protokoll liegt noch nicht vor).

Hierzu sind insbesondere, aber nicht ausschließlich, innerbehördliche sowie inner- und interministerielle Informationsflüsse und die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie die Kommunikation gegenüber dem Parlament aller beteiligten Stellen des Landes NRW und der Bundesebene sowie der Kommunen im Hinblick auf folgende Themenkomplexe zu untersuchen: Bei der Abarbeitung des Untersuchungsauftrages ist mit dem ersten Themenkomplex zu beginnen.

#### **1. Erster Themenkomplex: Talbrücke Rahmede**

Der Untersuchungsausschuss erhält im Kontext des oben genannten Gesamtbildes den Auftrag, Entscheidungen, Versäumnisse, Fehleinschätzungen und mögliches Fehlverhalten der oben genannten Behörden im Zusammenhang mit der Talbrücke Rahmede auf der BAB 45 zu untersuchen. Dabei soll insbesondere untersucht werden, wie und weshalb es zu den Verschiebungen des Sanierungs- bzw. Ersatzneubauplans kam. Besondere Bedeutung kommt den Fragen zu, wann Entscheidungen getroffen bzw. unterlassen wurden und wer dies konkret zu verantworten hatte.

#### **2. Zweiter Themenkomplex: Brückendesaster BAB 45**

Der Untersuchungsausschuss erhält im Kontext des oben genannten Gesamtbildes den Auftrag, Entscheidungen, Versäumnisse, Fehleinschätzungen und mögliches Fehlverhalten der oben genannten Behörden im Zusammenhang mit dem Projekt „Ausbau der A45“ zu untersuchen. Dabei sollen insbesondere die zuständige Projektgruppe, die bei Straßen.NRW hierzu existiert, und weitere Planungen innerhalb der Landesregierung zu der Gesamtplanung des Ausbaus der BAB 45 in den Fokus genommen werden. Unklar ist, ob die geänderten Planungen zur Talbrücke Rahmede Auswirkungen auf die weiteren geplanten Baumaßnahmen im Verlauf der BAB 45 hatten.

#### **3. Dritter Themenkomplex: Brückeninfrastrukturmängel NRW**

Der Untersuchungsausschuss erhält im Kontext des oben genannten Gesamtbildes den Auftrag, Entscheidungen, Versäumnisse, Fehleinschätzungen und mögliches Fehlverhalten der oben genannten Behörden im Zusammenhang mit der Brückeninfrastruktur in NRW zu untersuchen. Dabei sollen insbesondere die Planungen und Maßnahmen rund um Bundesautobahnen mit besonderer Bedeutung für NRW, wie etwa der Rheinbrücke Leverkusen, der Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp, der Emscher-Talbrücke und der Haarbachtalbrücke in den Blick genommen werden. Sofern während der Beweisaufnahme des Untersuchungsausschusses weitere Maßnahmen bei Brücken in NRW erforderlich werden, ist es möglich, diese Vorgänge innerhalb des Untersuchungszeitraums hinzuzuziehen.

#### **4. Vierter Themenkomplex: Zusammenarbeit der Behörden beim Bau, der Sanierung, der Ertüchtigung, der Kontrolle und dem Abriss von Brücken**

Der Untersuchungsausschuss erhält im Kontext des oben genannten Gesamtbildes den Auftrag, Entscheidungen, Versäumnisse, Fehleinschätzungen und mögliches Fehlverhalten der oben genannten Behörden im Zusammenhang mit den Informationsflüssen und der Kommunikation innerhalb der genannten Ministerien, der Staatskanzlei und den ihnen nachgeordneten Behörden insbesondere zu Sanierungsplänen, Brückenbauplanung, Verschiebungen von Neubauten und Sanierungsmaßnahmen zu untersuchen. Die Informationsübermittlungen und Kommunikation zwischen Ministerien, Ämtern und Behörden ist ebenfalls Gegenstand der vorliegenden Untersuchung. Dabei sind das Bundesverkehrsministerium und in ihrem Auftrag handelnde Unternehmen mit einzubeziehen.

#### **5. Fünfter Themenkomplex: Verhalten der NRW-Landesregierung seit Bekanntgabe der Sperrung der Talbrücke Rahmede im Dezember 2021, insbesondere Informationsdefizite zum Nachteil der Bevölkerung und des Parlamentes**

Der Untersuchungsausschuss erhält den Auftrag, Entscheidungen und Informationsflüsse innerhalb der Landesregierung, Reaktionen von Mitgliedern der Landesregierung, die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie die Kommunikation der Landesregierung gegenüber dem Parlament des Landes NRW und seiner Gremien, sowie der Öffentlichkeit und Anfragen nach dem Informationsfreiheitsgesetz hinsichtlich der Sperrung der Talbrücke Rahmede und weiterer Brückenprojekte in NRW zu untersuchen. Dabei sind

auch die Aktenführung und Archivierung durch die Landesregierung und deren nachgeordnete Behörden zu untersuchen.

#### IV. Untersuchungszeitraum

Der Untersuchungszeitraum beginnt am 30. Juni 2017, dem Tag der Regierungsbildung nach der Landtagswahl 2017 und endet am Tag der Einsetzung des Untersuchungsausschusses.

#### V. Fragenkomplexe

Dem Parlament liegen kaum Informationen zum Untersuchungsgegenstand vor. Deshalb können die nachfolgenden Fragen nur einen ersten Ausblick darauf geben, welchen Fragestellungen der Untersuchungsausschuss im Rahmen seiner Beweisaufnahme nachgehen will und wird.

Sofern in den nachfolgenden Fragen auch Behörden außerhalb des Geltungsbereichs der Landesverfassung NRW genannt oder erwähnt werden, soll hier das Zusammenwirken dieser Behörden mit den nordrhein-westfälischen Behörden im Rahmen der verfassungsrechtlichen Möglichkeiten geprüft werden.

Im Rahmen des Untersuchungsauftrags hat der Untersuchungsausschuss daher insbesondere, aber nicht ausschließlich, die nachfolgenden nicht enumerativ aufgezählten Fragenkomplexe aufzuklären:

##### 1. Erster Themenkomplex: Talbrücke Rahmede

- Welche Kenntnisse haben die oben genannten Behörden über den Zustand der Talbrücke Rahmede zu welchem Zeitpunkt gehabt?
- Zu welchem Zeitpunkt hatten welche Mitglieder der Landesregierung Kenntnisse zu den Planungen rund um die Baumaßnahmen an der Talbrücke Rahmede?
- Welche Entscheidungen hat wer wieso bezüglich der Verschiebungen der Baumaßnahmen und Planungen an der Talbrücke Rahmede getroffen und verantwortet?
- Welche konkreten Maßnahmen sind von den oben genannten Behörden getroffen wurden, um eine Sperrung der Talbrücke Rahmede zu verhindern?
- Ob und wenn ja wann und von wem auf welcher Grundlage ist die Entscheidung getroffen worden, den beabsichtigten Neubau der Talbrücke Rahmede und die zugehörigen Neubau-Planungen zu verändern?
- Ob und inwieweit spielte ein Planfeststellungsverfahren eine Rolle bei möglichen Veränderungen der Baumaßnahmen an der Talbrücke Rahmede?
- Ob und inwieweit spielt die Restnutzungsdauer der Talbrücke Rahmede eine Rolle bei den Verschiebungen der Baumaßnahmen?
- Welche Kriterien spielten bei der Entscheidung, die Talbrücke Rahmede nicht mehr zu priorisieren, eine Rolle?
- Aus welchem Anlass wurde im November 2021 eine Überprüfung der Talbrücke mit Laserscan durchgeführt?
- Warum wurde diese zusätzliche Prüfung nicht gemacht, als noch Straßen.NRW zuständig war?
- Entsprachen die Prüfungen der Talbrücke den Vorlagen nach DIN 1076?
- Welche Kriterien spielten bei der Entscheidung, die Talbrücke nicht mehr zu priorisieren eine Rolle?
- Hatte der heutige Ministerpräsident Hendrik Wüst zu jeder Zeit Kenntnis über die Entwicklung des Vorgangs Talbrücke und welche Kenntnisse hatte er konkret?
- Wurden die Überprüfungen der Talbrücke von geeigneten Ingenieurinnen und Ingenieuren vorgenommen, d.h. entsprachen ihre Qualifikationen den Anforderungen der DIN 1076?
- Wer hat über die Aktenrelevanz der E-Mails im Zusammenhang mit der Talbrücke entschieden?
- Was waren die Gründe für die Beurteilung „nicht aktenrelevant“, wodurch eine auffällige Anzahl von E-Mails gelöscht wurden?

- Inwieweit war der heutige Ministerpräsident Hendrik Wüst in die Entscheidungen, die zu den Verschiebungen des Ersatzneubaus der Talbrücke führten, eingebunden bzw. waren es auch seine Entscheidungen?

## **2. Zweiter Themenkomplex: Brückendesaster BAB 45**

- Wann und unter welchen Rahmenbedingungen wurde die „Projektgruppe A 45“ auch hinsichtlich genauer Zuständigkeit und Personalstärke gegründet und wie hat sich dies im Laufe der Jahre verändert?
- Ob und inwieweit veränderten sich die Aufgaben und die (Personal-)Ausstattung der Projektgruppe BAB 45 im Laufe der Zeit?
- Welchen Stellenwert hatte die Planung des Ausbaus der BAB 45 und der Baumaßnahmen an Brücken der BAB 45 in der Arbeit der Landesregierung und ihren nachgeordneten Behörden?
- Ob und inwieweit hatten die oben genannten Behörden Kenntnis von Veränderungen der Planungen zum sechsstreifigen Ausbau der BAB 45 und inwieweit wurden Planungen zur Erneuerung von Brücken geändert?
- Welche der oben genannten Behörden waren an solchen Änderungen beteiligt, auf welcher Grundlage wurden diese Änderungen entschieden und mit wem wurden solche Änderungen kommuniziert?
- Inwieweit und durch wen fand eine Abstimmung mit dem Bund und der DEGES statt?
- Welchen Einfluss hatten die Veränderungen bei den Bauzeitplänen der Talbrücke Rahmede auf die anderen Bauvorhaben im Verlauf der BAB 45?

## **3. Dritter Themenkomplex: Brückeninfrastrukturmängel NRW**

- Auf welchem Wege werden landesweit die Erhaltungszustände der Brücken erfasst und inwieweit werden notwendige Maßnahmen mit welchen Akteurinnen und Akteuren kommuniziert und abgestimmt?
- Ist die DIN 1076 als Maßstab für Überprüfungen der Brückentauglichkeit noch zeitgemäß?
- Was bedeutet die Feststellung einer vorläufigen Brückennutzungsrestdauer und welche Konsequenzen zieht eine solche Feststellung nach sich?
- Inwiefern spielt die Digitalisierung bei der Überprüfung von Mängeln und Instandhaltung in NRW eine Rolle und gibt es zu einem Ausbau der Digitalisierung von Brücken eine Planung?
- Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung über die Möglichkeit einer kontinuierlichen digitalen Überwachung von Brücken und ist diese Möglichkeit in Erwägung gezogen worden?
- Welche Entscheidungen, Versäumnisse, Fehleinschätzungen und Fehlverhalten gab es bei der Planung und Umsetzung der Baumaßnahmen an der Rheinbrücke Leverkusen, der Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp und der Emschertalbrücke?
- Welche weiteren Brücken sind der Landesregierung bekannt, die ebenfalls in naher Zukunft zu Verkehrsbehinderungen führen werden und welche Maßnahmen wurden ergriffen, um diese Einschränkungen zu minimieren?

## **4. Vierter Themenkomplex: Zusammenarbeit der Behörden beim Bau, der Sanierung, der Erhaltung, der Kontrolle und dem Abriss von Brücken**

- Wie erfolgte die Kommunikation zwischen der Landesregierung und Straßen.NRW?
- Wie erfolgte die Kommunikation zwischen der Landesregierung, ihren nachgeordneten Behörden und der Autobahn GmbH sowie dem BMDV (oder deren Rechtsvorgängern) und möglicherweise der DEGES?
- Inwieweit hat der Übergang der Zuständigkeit der Autobahnen zur Autobahn GmbH und der damit einhergehenden Entlastung des Landes bei Planungskosten Auswirkungen auf die Verschiebung von notwendigen Baumaßnahmen, für die Planungen erforderlich waren, gehabt?
- Wie wurden die Beratungsergebnisse der Abstimmungsgremien zum Austausch von Informationen zwischen Straßen.NRW und dem Landesverkehrsministerium - und von wem - der Hauspitze zur Kenntnis gebracht, abgezeichnet, dokumentiert und archiviert?
- Welche Akten und sonstige Dokumente in Papierform oder digital (zur A45 und Talbrücke Rahmede) wurden beim Übergang der Zuständigkeit für die Autobahnen von Straßen.NRW auf die Autobahn GmbH übergeben?
- Wie wurden diese Akten übergeben (analog/digital) und welche Akten verblieben wieso im Verkehrsministerium oder bei Straßen.NRW?

- Welche Abstimmungsgremien sind zwischen dem Landesverkehrsministerium, Straßen.NRW, dem Bundesverkehrsministerium und der DEGES eingerichtet und wie waren diese besetzt?
- In welchen zeitlichen Abständen haben diese Gremien im Untersuchungszeitraum getagt und wie wurde dies dokumentiert, sowie die Dokumentation archiviert?

#### **5. Fünfter Themenkomplex: Verhalten der NRW-Landesregierung seit Bekanntgabe der Sperrung der Talbrücke Rahmede im Dezember 2021, insbesondere Informationsdefizite zum Nachteil der Bevölkerung und des Parlamentes**

- Ob und inwieweit gibt es Regeln zur Aktenführung innerhalb der oben genannten Behörden im Allgemeinen und der einzelnen Behörden im Speziellen?
- Wie ist in den oben genannten Behörden der Aktenbegriff definiert, insbesondere unter Berücksichtigung der geltenden Rechtsprechung und der Modernisierung hin zu digitalen beziehungsweise hybriden Akten?
- Wer war in den oben genannten Behörden für die Aktenführung des Hauses zuständig und durch wen werden Entscheidungen getroffen, welche Vorgänge zu Akten gehören oder gelöscht werden können?
- Welche Erkenntnisse gibt es über den Verbleib der Dokumente und E-Mails, über die Versuche, diese wiederherzustellen und wer war in diesen Prozess eingebunden?
- Ob und inwieweit werden Protokolle über die Entnahme beziehungsweise Vernichtung von Dokumenten geführt, so dass dies nachvollziehbar ist?
- Welche Konsequenzen hat die mögliche Vernichtung beziehungsweise Entnahme von Dokumenten aus Akten der oben genannten Behörden?
- Nach welchen Kriterien wurde von wem entschieden, diese Dokumente zu entfernen beziehungsweise an unbekannte Stellen zu verbringen?
- Welche Akten waren im Sinne der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes des Landes NRW zum Zeitpunkt der Fragestunde vom 2. November 2022 und zum Zeitpunkt der Beantwortung der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Sven Wolf (Drs. 18/2227) im Geschäftsbereich des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW vorhanden und hat Minister Oliver Krischer die Fragen in der Fragestunde und Kleinen Anfrage zutreffend und umfassend beantwortet?
- Auf welcher Grundlage haben Mitglieder der Landesregierung welche Erkenntnisse über Entscheidungsprozesse und die Aktenlage rund um die Baumaßnahmen an der Talbrücke Rahmede und die weiteren Brücken im Verlauf der BAB 45 gehabt?
- Wie stellt sich dieser Sachverhalt für die weiteren Brücken, die in dem vorliegenden Antrag benannt sind, dar?
- Welche dieser Erkenntnisse sind in welchem Umfang der Öffentlichkeit im Allgemeinen beziehungsweise dem Parlament im Speziellen zu welchem Zeitpunkt auf welcher Faktenlage mitgeteilt worden?
- Wurde nach Bekanntwerden des angeblichen Verlustes von Aktenbeständen und E-Mails eine Untersuchung im Haus angeordnet und welche Ergebnisse hatte diese Untersuchung bezüglich des Verbleibs und des Standortes der in Rede stehenden Dokumente?
- Auf welcher Grundlage hat die Landesregierung ihre Informationspflicht nach dem Informationsfreiheitsgesetz höher bewertet als das Kontrollrecht des Parlaments?

#### **VI. Schlussfolgerungen**

Auch die möglichen Schlussfolgerungen dieses Untersuchungsausschusses können aufgrund der mangelhaften Aktenlage nicht abschließend aufgezählt werden. Der Umfang und die Tiefe ist von der Bewertung der dem Untersuchungsausschuss zu übersendenden Akten abhängig. Auf dieser Grundlage soll der Untersuchungsausschuss insbesondere, aber nicht ausschließlich, prüfen, und Empfehlungen geben

1. ob und inwiefern aus dem vorliegenden Untersuchungsthema Schlussfolgerungen für Befugnisse, Organisation, Arbeit und Kooperation sowie für die Fehlervermeidung in den beteiligten Ressorts der Landesregierung und ihrer nachgeordneten Behörden gezogen werden können und sollen;
2. ob und inwiefern aus dem vorliegenden Untersuchungsthema Schlussfolgerungen für das Verfahren zur Planung, Genehmigung, zum Bau, zum Betrieb, zur Sanierung und Ertüchtigung und zum Abriss von Brücken gezogen werden können und sollen;

3. ob und inwiefern aus dem vorliegenden Untersuchungsthema Schlussfolgerungen für die Frage gezogen werden können, ob die verfassungsgemäßen Kontroll- und Informationsrechte des Parlamentes gegenüber der Landesregierung noch gewahrt oder erweitert werden müssen.

### **VII. Teilweiser und vollständiger Abschlussbericht**

Der Untersuchungsausschuss wird beauftragt, soweit möglich nach Abschluss seiner Untersuchungen dem Landtag gemäß § 24 des Gesetzes über die Einsetzung und das Verfahren von Untersuchungsausschüssen des Landtags NRW einen Abschlussbericht vorzulegen.

Sollte ein Abschlussbericht nicht vorgelegt werden können, hat der Untersuchungsausschuss auf Verlangen des Landtages oder der Antragsteller über abtrennbare Teile des Einsetzungsauftrages dem Landtag einen Teilbericht zu erstatten, wenn die Beweisaufnahme zu diesem Teil abgeschlossen und der Bericht ohne Vorgriff auf die Beweiswürdigung der übrigen Untersuchungsaufträge möglich ist.

Der Landtag kann darüber hinaus vom Untersuchungsausschuss jederzeit bei Vorliegen eines allgemeinen öffentlichen Interesses oder wenn ein Schlussbericht vor Ablauf der Wahlperiode nicht erstellt werden kann einen Zwischenbericht über den Stand der Untersuchungen verlangen. Dieser darf eine Beweiswürdigung nur solcher Gegenstände der Verhandlungen enthalten, die der Untersuchungsausschuss mit zwei Dritteln seiner Mitglieder beschlossen hat. Der Abschlussbericht, der Teilbericht oder der Zwischenbericht erfolgen schriftlich.

### **VIII. Einholung externen Sachverständigen**

Der Untersuchungsausschuss kann jederzeit externen Sachverständigen einholen, sofern dieser zur Erfüllung des Auftrags notwendig ist und im unmittelbaren Sachzusammenhang mit dem Untersuchungsauftrag steht.

Ebenso darf externer Sachverständiger zur Klärung von Fragestellungen in Anspruch genommen werden, wenn Rechte des Untersuchungsausschusses oder damit in Verbindung stehende Verfahrensfragen von grundlegender oder auch situativer Notwendigkeit betroffen sind, ohne deren Beantwortung ein Fortführen der Untersuchung nicht oder nur mit erheblicher zeitlicher Verzögerung möglich ist.

### **IX. Ausstattung und Personal**

Dem Untersuchungsausschuss und den Fraktionen werden bis zum Ende des Verfahrens zur Verfügung gestellt:

1. Allen Fraktionen und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Ausschusses werden die erforderlichen Räume im Landtag und die entsprechenden technischen Ausstattungen zur Verfügung gestellt.
2. Dem Ausschuss und der oder dem Vorsitzenden werden gestellt:
  - a. Zwei Stellen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des höheren Dienstes sowie
  - b. eine weitere personelle Unterstützung aus dem höheren oder dem gehobenen Dienst sowie aus dem Assistenzbereich.
3. Den fünf Fraktionen im Landtag werden gestellt:
  - a. Die erforderlichen Mittel für je zwei Stellen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des höheren Dienstes sowie
  - b. eine Stelle zur Assistenz.

Bezogen auf die Abrechnung können wahlweise Pauschalbeträge bis zur Verabschiedung des Untersuchungsausschussberichts je angefangenen Monat der Tätigkeit gewährt werden. Alternativ werden die Kosten des tatsächlichen Personaleinsatzes abgerechnet.