

FAQ zur Leverkusener Rheinbrücke und der Vertragskündigung vom 24.04.2020

(Stand 27.04.2020)

1. Seit wann sind die Mängel der Brückenbauteile, die aus China geliefert wurden, bekannt?

- Schon mit Beginn der Fertigung in China gab es nach Vor-Ort-Terminen von Mitarbeitern bzw. Vertretern des Landesbetriebs Straßen.NRW Besorgnis um die Qualität der Fertigungsprozesse. Das Verkehrsministerium war über den Bauablauf ständig informiert. Auch der Minister hat sich auf seinen ausdrücklichen Wunsch wegen der Bedeutung des Projekts regelmäßig informieren lassen. Dies versetzte die Hausspitze in die Lage, das Projekt kritisch zu begleiten.
- Während des Fertigungsprozesses wurde seitens der Firma Porr AG mit Hinweis auf den noch laufenden Produktionsprozess kontinuierlich die Behebung der Mängel behauptet.
- Aufgrund der gegenteiligen Erkenntnisse der von Straßen.NRW beauftragten Fremdüberwachung wurden mit der Firma Porr AG seit Anfang 2019 mehrfach Spitzengespräche des Landesbetriebs mit der Vorstandsebene durchgeführt.
- Im Juli 2019 wurde auch seitens des Vorstands der Firma Porr AG nochmals ausdrücklich versichert, dass nur mangelfreie Stahlbauteile nach Europa verschifft würden.
- Die Beauftragung eines weiteren öffentlich bestellten und vereidigten Gutachters durch Straßen.NRW zur möglichst einvernehmlichen und objektiven Klärung der Mängelvorwürfe wurde seitens der Firma Porr AG zunächst ausdrücklich begrüßt. Der dann von Straßen.NRW im Einverständnis mit der Firma beauftragte Sachverständige bestätigte bei seinen eigenen Untersuchungen vor Ort in China die schon von Straßen.NRW gerügten Mängel der Stahlbauteile.
- Entsprechende gutachterliche Vorabstellungen liegen der Porr AG seit Anfang Oktober 2019 vor.
- Mit der dann fast zeitgleichen ersten Verschiffung nach Rotterdam auch Anfang Oktober 2019 hat die Firma Porr AG entsprechend den Vorgaben der ZTV-ING erneut förmlich die Mängelfreiheit der Stahlbauteile versichert.
- Da Straßen.NRW unverändert erhebliche Zweifel an dieser Erklärung hatte, erfolgte die Lieferfreigabe nur unter Vorbehalt und es wurde eine zusätzliche vertiefte Untersuchung in Rotterdam verlangt. Gleichzeitig erreichten Straßen.NRW die Überwachungsprotokolle des von der Firma Porr AG beauftragten TÜV Rheinlands, die entgegen allen Beteuerungen der Firma unverändert gravierende Mängel im Fertigungsprozess aufzeigten. Daraufhin drohte Straßen.NRW nach einem weiteren fruchtlosen Spitzengespräch der Firma Ende November erstmals förmlich die Vertragskündigung an.
- Seit Dezember 2019 konnten nunmehr in Rotterdam die aufgrund der alarmierenden Mängelberichte notwendigen vertieften Untersuchungen der angelieferten Stahlbauteile vorgenommen werden.
- Aufgrund der Feststellungen des von Straßen.NRW mit den Untersuchungen in Rotterdam beauftragten Gutachters vom 27. Februar 2020 sowie den entsprechenden Stellungnahmen des Prüfenieurs stellten sich die Stahlbauteile als derart gravierend mangelhaft heraus, dass jedenfalls aufgrund der Art und Vielzahl der Mängel, die sich als systematisch verursachte Mängel erwiesen, nur eine Neuherstellung der Stahlbauteile in Betracht kam und eine vertragskonforme Sanierung nicht möglich war.
- Daraufhin wurde der Firma Porr AG am 11. März 2020 ein letztmaliges Kündigungandrohungsschreiben zugestellt. Darin wurde von der Auftragnehmerin die

Erklärung zur Neuherstellung der Bauteile mit mehrfach verlängerter Frist, zuletzt bis zum 20. April 2020, verlangt.

2. Um welche Mängel handelt es sich im Einzelnen?

- Nach den bis jetzt vorgelegten Qualitätsnachweisen ist der Stahl normen- und vertragskonform.
- Die Mängel betreffen weniger die Maßgenauigkeit der Bauteile selbst, sondern deren Zusammenbau.
- Es wurden in überdurchschnittlich hohem Maße unzulässige Spaltmaße zwischen den einzelnen Blechen festgestellt, die auf einen nicht qualitätsgesicherten Fertigungsprozess zurückzuführen sind.
- Einprägungen/Hartstempelungen: Zum Nachweis der Materialherkunft werden Markierungen auf den für den Zusammenbau erforderlichen Stahltafeln aufgebracht, bis das jeweilige Blech verarbeitet ist. Die Ausführung als Einprägungen (sog. Hartstempelungen) ist bei ermüdungs-beanspruchten Bauteilen nicht zugelassen. Trotz Mängelrüge wurden diese weiterhin eingebracht und nicht beseitigt.
- Montage-/Zusammenbauhilfen: Für die Montage der Stahlbauteile wurden Hilfsbleche zur Auflagerung und als Fertigungshilfsmittel im Werk angeschweißt. Diese Bleche sind in sehr begrenzter Zahl und mit entsprechend genehmigter Planung nicht unüblich. Sie sind nach einem vorgeschriebenen Prozedere, ohne negative Beeinflussung des Grundwerkstoffs und ohne Kerbung des Grundmaterials, zu entfernen. Im Werk wurden diese Montagehilfen jedoch ohne entsprechende Planung und Abstimmung in einer völlig unüblich hohen Anzahl angeschweißt und anschließend wieder, ohne Einhaltung technischer Vorgaben, entfernt. Sie wurden zum Teil einfach abgeschlagen.
- Einschlüsse (Schlacke) und Risse in Schweißnähten: In den Schweißnähten, auch in den für die Tragfähigkeit maßgeblichen Schweißverbindungen, wurden Einschlüsse und Risse festgestellt. Bei den Einschlüssen handelt es sich im Wesentlichen um Verschmutzungen der Oberfläche vor Aufbringen der nächsten Schweißnaht. In Teilbereichen ist eine Sanierung dieser Schweißnähte mangels Zugänglichkeit nicht möglich. Hier müssten zunächst darüber angebrachte Trapezbleche beseitigt werden.
- Nicht der Norm und den Vorgaben entsprechende Aufbringung der Kopfbolzendübel: Kopfbolzen werden mit Schweißautomaten aufgebracht. Aufgrund unüblich hoher Fehlerquoten im Rahmen des eingesetzten Schweißverfahrens wurde seitens Straßen.NRW ein zusätzlicher Gutachter mit der Prüfung des Schweißprozesses beauftragt.
 - Bei seinen Prüfungen in China wurde im September 2019 festgestellt, dass die eingesetzten Schweißautomaten und Randbedingungen fehlerhaft waren bzw. fehlerhaft eingesetzt wurden, sodass systematisch mangelhafte Schweißungen die unvermeidliche Folge waren.
 - In China und in Rotterdam durchgeführte Untersuchungen eines weiteren zusätzlichen von Straßen.NRW eingesetzten Gutachters ergaben, dass 30-60% der Bolzen nicht den vertraglichen Vorgaben entsprechen.
- Darüber hinaus bestehen weitere Mängel, ebenfalls in unüblich hoher Anzahl wie z. B. Schleifspuren und Beulen sowie Poren und zu hohe Rauigkeiten des Korrosionsschutzes.

3. Sind die entsprechenden Bauteile nach Überarbeitung verwendbar oder grundsätzlich nicht mehr verwendbar?

- Eine Reparatur ist möglich, aber danach sind die Bauteile nicht normgerecht und nicht vertragskonform.
- Die Vielzahl der Mängel (bis zu 600 Mängel an einem Bauteil) macht eine Neuherstellung erforderlich.
- Die Mängel sind systematisch, d.h. es ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass selbst in den untersuchten Bauteilen unterhalb der aufgetragenen Korrosionsschicht sowie in den ohne Zerstörung nicht mehr untersuchbaren Bereichen noch zahlreiche weitere Mängel vorhanden sind.

4. Wie viele Teile für den Brückenneubau sind bislang geliefert worden und wie viele Teile werden aus China noch erwartet?

- Insgesamt besteht das erste Brückenbauwerk aus 40 Schüssen mit je zwei Hohlkästen, wovon 20 Hohlkästen bereits nach Rotterdam geliefert worden sind.
- 4 der 20 Hohlkästen befinden sich im Hafen Köln-Niehl. Auf der Baustelle befindet sich keines der Bauteile.
- Bei den bisher in China gefertigten weiteren 28 Hohlkästen sind aufgrund der systematischen Mängel die gleichen Probleme zu erwarten, wie für die bereits nach Rotterdam gelieferten Bauteile.

5. Warum wurde ein chinesisches Unternehmen mit der Lieferung der Stahlbauteile beauftragt und nicht ein deutsches?

- Der Generalunternehmer Porr AG hat das Unternehmen beauftragt.
- Straßen.NRW hat kein direktes Vertragsverhältnis mit dem Unternehmen und konnte auch keine Vorgaben zur Auswahl des Nachunternehmers (aufgrund der Europäischen Vergaberichtlinien) machen.

6. Wann wurde die Asbestbelastung der bestehenden Leverkusener Rheinbrücke festgestellt?

- Die Firma Porr AG schuldete vertraglich die Schadstoffuntersuchung am vorhandenen Bauwerk.
- Bei diesen Untersuchungen zur Vorbereitung der Erarbeitung des von der Firma Porr AG aufzustellenden Abbruchkonzepts wurden Ende 2018 zusätzlich zu den bereits bekannten Schadstoffbelastungen asbesthaltige Baustoffe im Bereich der Vorlandbrücke vorgefunden.
- Die Ergebnisse der vertiefenden Untersuchungen wurden von der Firma Porr AG am 31.03.2020 vorgelegt.
- Die betroffenen Bereiche der Vorlandbrücke können voraussichtlich ohne Zerstörung der asbesthaltigen Baustoffe gesondert herausgetrennt werden. Die asbesthaltigen Baustoffe können dann gesondert entfernt werden. Dies muss nicht auf der Baustelle erfolgen.
- Es ist keine deutlich aufwändigere Entsorgung zu erwarten.
- Aufgrund der erst vor kurzem abgeschlossenen Untersuchung wurden noch keine Kosten ermittelt. Bei der Neuausschreibung wird das noch nicht vorliegende Abbruchkonzept erneut Teil der ausgeschriebenen Leistung sein.

7. Hat die Porr AG eine Nachforderung von 250 Millionen Euro gestellt?

- Die Firma Porr AG hat am 23.12.2019 den Nachtrag Nr. 78 in Höhe von netto 220.830.603,13 Euro zzgl. MwSt. gestellt und diesen am 03.04.2020 – wenn auch ohne Präjudiz – wieder zurückgezogen. Dieser beinhaltete eine Verlängerung der Bauzeit um 56,6 Monate.
- Die Mehrkosten betreffen behauptete Störungen, Verzögerungen und Beschleunigungen des Bauablaufs aus Sicht der Firma Porr AG.

8. Wie ist der neue Zeitplan?

- Bei einer Neuvergabe wird davon ausgegangen, dass die Fertigstellung des ersten Brückenbauwerks bis September 2023 erfolgt.
- Um schnellstmöglich den Weiterbau der Brücke zu gewährleisten, wird die Neuausschreibung bereits zeitnah bekannt gemacht. Mit Bonuszahlungen, Zwischenfristen und Vertragsstrafen soll ein zügiger Bauablauf gewährleistet werden. Straßen.NRW gibt die Fertigstellung der ersten neuen Brücke für September 2023 vor.

9. Wann wurden die Verträge mit dem Bauunternehmen unterzeichnet?

- Der Auftrag wurde auf der Grundlage einer öffentlichen Ausschreibung (veröffentlicht am 29. Juni 2017) und des Angebotes der Firma Porr AG vom 07.09.2017 beauftragt. Ein Verhandlungsverfahren hat nicht stattgefunden.
- Die Firma Porr AG hat das wirtschaftlichste Angebot im Rahmen des europaweiten Ausschreibungsverfahrens vorgelegt und war deshalb zu beauftragen.
- Der Zuschlag wurde im Anschluss an die verfahrensmäßig vorgesehene ausschließlich schriftliche Aufklärung mit Schreiben des Landesbetriebes Straßen.NRW vom 16.10.2017 erteilt. Das Vertragsverhältnis bestand zwischen Straßen.NRW und der Firma Porr AG.
- Aufgrund der Vorgaben des Vergabeverfahrens gab es keine Gespräche mit der Firma Porr AG vor der Zuschlagserteilung. Gespräche wurden erst geführt, nachdem die Probleme im laufenden Vertrag auftraten.
- Die Beauftragung des Nachunternehmers zur Fertigung der in Rede stehenden Stahlhohlkästen erfolgte durch die Firma Porr AG.

10. Wie wurden im laufenden Verfahren mögliche Interessenkonflikte von Staatssekretär Dr. Hendrik Schulte vermieden?

- Herr Staatssekretär Dr. Schulte ist nicht in das operative Geschäft des Landesbetriebes Straßen.NRW eingebunden. Im Zuge der Auseinandersetzung um die Qualität der Stahlbauteile hat er seit Oktober 2019 Besprechungen zwischen dem Landesbetrieb Straßen.NRW und hochrangigen Vertretern der Firma Porr AG moderiert. In diesen Gesprächen wurde die Firma mit Nachdruck zur Neuherstellung der mangelhaften Bauteile aufgefordert.
- Nach dem fruchtlosen Spitzengespräch im Oktober 2019 drohte Straßen.NRW der Firma Porr AG Ende November 2019 erstmals förmlich die Vertragskündigung an.

11. Kommunikation des Verkehrsministeriums:

- Bereits am 17. April 2020 – also vor Ablauf der der Firma Porr AG gesetzten Frist am 20. April 2020 – wurde ein Bericht für den zuständigen Ausschuss angemeldet.

- Am 24.04.2020 sind die Obleute über die Vertragskündigung vor dem Pressestatement von Straßen.NRW per Mail informiert worden.
- Die SPD-Fraktion hatte im Namen der Abgeordneten Ott und Löcker am 20.04.2020 einen Fragenkatalog an das Verkehrsministerium geschickt. Dieser ist am 26.04.2020 beantwortet worden und auch an die verkehrspolitischen Sprechern aller anderen Fraktionen weitergeleitet worden.

12. Zahlen und Daten zur Brücke

- Laut Planung der Leverkusener Brücke in den 1960er Jahren sollten 40.000 Kraftfahrzeuge täglich die Rheinquerung nutzen.
- Anfang 2012 waren es mehr als 120.000 Fahrzeuge, darunter 14.000 Lkw. Diese nutzten die rechte Spur, die eigentlich nur als Standstreifen vorgesehen war.
- Der Verkehrsaufwuchs und die Nutzung des Standstreifens haben die Stahlkonstruktion des Bauwerks massiv beansprucht.
- 2012
 - Ingenieure stellen einen kritischen Bauwerkszustand fest.
 - Gewichts- und Geschwindigkeitsbeschränkungen wurden eingeführt.
 - Ein Neubau ist erforderlich.
- 2016
 - Einrichtung einer Sperranlage mit Schranken (schwere Lkw und Fahrzeuge mit einer Breite von mehr als 2,30 Metern dürfen die Brücke nicht mehr passieren).
 - Die Sperrung für schwere LKW, das umfassende Monitoring und die laufenden Instandhaltungen stellen die weitere Nutzbarkeit der bestehenden Brücke sicher.
- Neubau
 - Kostenschätzung von Straßen NRW (gesamtes Projekt): rund 740 Millionen Euro.
 - zweigeteilter Bau mit jeweils drei Fahrspuren und Standstreifen. Die neue Brücke wird direkt nördlich der jetzigen gebaut. Wenn sie fertig gestellt ist, kann der Verkehr zunächst komplett über diesen Teil fließen (auch Lkw).
 - Danach soll die alte Brücke abgerissen werden und an ihrer Stelle der zweite Brückenabschnitt entstehen.
 - Der Auftrag für die neue Rheinbrücke war 2017 vergeben worden. Der Auftragswert hatte ein Volumen von 363 Millionen Euro.
 - 11.10.2017 Urteil Bundesverwaltungsgericht (Leipzig): A1-Brücke zwischen Leverkusen und Köln darf gebaut werden (Neubau) (Klage einer Bürgerinitiative "Netzwerk gegen Lärm" (NGL) gegen die geplante wurde Autobahnbrücke abgewiesen). Der Planfeststellungsbeschluss wurde ohne Auflagen genehmigt.
 - 14.12.2017 Spatenstich für Leverkusener A1-Rheinbrücke. Wüst: „Startschuss für dringlichstes Projekt in der Region“
 - Fertigstellung des ersten Brückenteils war ursprünglich für Ende 2020 geplant. Es gab bereits eine kommunizierte Verzögerung bis Ende 2021 durch die Verzögerung bei der Räumung der Kampfmittel bedingt durch das Niedrigwasser im Rhein.