

Betreff: **Antwort des Verkehrsministeriums** auf die Fragen von Jochen und Carsten Löcker

Sehr geehrte Herren Abgeordnete,

hier finden Sie die erbetenen Antworten auf Ihre Fragen:

1. Seit wann sind Ihrem Haus 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 Frühjahr 2019 mehrfach Spitzengespräche des Landesbetriebs mit der Vorstandsebene von Porr durchgeführt. Im Juli 2019 wurde auch seitens des Vorstands der 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 zunächst ausdrücklich begrüßt. Der dann von Straßen.NRW im Einverständnis mit der Firma PORR beauftragte Sachverständige bestätigte bei seinen eigenen Untersuchungen vor Ort in China die schon von Straßen.NRW gerügten Mängel der Stahlbauteile. Entsprechende gutachterliche Vorabstellnahmen 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 Porr AG beauftragten TÜV Rheinlands, die entgegen allen Beteuerungen der Firma Porr AG unverändert gravierende Mängel im Fertigungsprozess aufzeigten. Daraufhin drohte Straßen.NRW nach einem weiteren fruchtlosen Spitzengespräch der Firma Porr AG 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 am 11. März 2020 ein letztmaliges Kündigungsandrohungsschreiben zugestellt. Darin wurde von der Auftragnehmerin die Erklärung zur Neuherstellung der Bauteile mit mehrfach verlängerter Frist, zuletzt bis zum 20. April 2020 verlangt.

Diese nach den sachverständigen Feststellungen unumgängliche Neuherstellung wurde, unter Vorbehalt aller Rechte und Kosten, von der Firma Porr AG nur für die beiden ersten Stahlbauteile zugesagt, im Übrigen abgelehnt.

2. Um welche Mängel handelt es sich im Einzelnen, was die Verarbeitung angeht?

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 weiter-hin 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, so dass 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. Handelt es sich dabei um Probleme der Maßgenauigkeit?

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 zurück zu führen sind.

4. Gibt es auch Probleme mit der Güte des gelieferten Stahls?

Nach den bis jetzt vorgelegten Qualitätsnachweisen ist der Stahl normen- und vertragskonform.

5. Welche weiteren Probleme stehen bei den gelieferten Materialien in Rede?

Siehe Punkt 2. Das größte Problem sind die systematischen Mängel und die hohe Anzahl der festgestellten Mängel.

6. 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.

7. Sind auch bei den noch zu erwartenden weiteren Teilen für den Brückenneubau Probleme bei der Maßhaltigkeit sowie weitere Probleme hinsichtlich der Verarbeitung zu erwarten und welche sind das?

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.

8. Warum wurde entgegen früherer Warnungen hinsichtlich der notwendigen Einhaltung von Qualitätsstandards von Brückenbauteilen aus Stahl 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 machen.

Aufgrund der Europäischen Vergaberichtlinien hatte Straßen.NRW hierauf keinen Einfluss.

9. Wann wurden die entsprechenden Verträge unterzeichnet?

Der Zuschlag an die Firma Porr AG wurde mit Schreiben des Landesbetriebes Straßen.NRW vom 16.10.2017 erteilt.

Die Beauftragung des Nachunternehmers zur Fertigung der in Rede stehenden Stahlhohlkästen erfolgte durch die Firma Porr AG.

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

11. Wie soll die Neubeschaffung geeigneter Bauteile organisiert werden? Ist der gegenwärtige chinesische Geschäftspartner zur Nachbesserung verpflichtet oder ist beabsichtigt die entsprechenden Teile bei anderen Anbietern fertigen zu lassen?

Der Gesamtauftrag wurde an die Firma Porr AG erteilt. Eine direkte vertragliche Beziehung zum Stahlbauer besteht nicht. Ansonsten siehe Antwort 8.

Die Organisation der Neubeschaffung oblag daher der Firma Porr AG. Nach der nun vollzogenen Kündigung des Bauvertrags erfolgt eine Neuausschreibung und Vergabe zur Fertigstellung der ersten Brücke.

12. Warum wurde die Porr AG aus Österreich als Generalunternehmer beauftragt?

Die Firma Porr AG hat das wirtschaftlichste Angebot im Rahmen des europaweiten Ausschreibungsverfahrens vorgelegt und war deshalb zu beauftragen.

13. Wann und auf welcher Grundlage wurde mit der Porr AG verhandelt?

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 gerade nicht stattgefunden.

14. Wann wurden die Gespräche mit der Porr AG abgeschlossen bzw. wann die Verträge unterzeichnet?

Im Anschluss an die verfahrensmäßig vorgesehene ausschließlich schriftliche Aufklärung wurde der Zuschlag am 16.10.2017 erteilt.

Aufgrund der Vorgaben des Vergabeverfahrens gab es keine Gespräche mit der Firma Porr vor der Zuschlagserteilung.

15. Welche Vertreter Ihres Hauses haben die Gespräche mit der Porr AG in verantwortlicher Position angebahnt und geführt?

Keine, ansonsten siehe Antwort 13 und 14.

16. Wie kam der Kontakt des Landesverkehrsministeriums mit der Porr AG zustande?

Vergabestelle war hier Straßen.NRW. Das Vertragsverhältnis besteht zwischen Straßen.NRW und der Firma Porr. Das Verkehrsministerium hat erst im Zuge des Vergabeverfahrens von den Angeboten der Firma Porr AG und anderer Bieter erfahren. Einen direkten Kontakt mit der Firma Porr AG hat es

vor dem erteilten Zuschlag nicht gegeben. Gespräche wurden erst geführt nachdem die Probleme im laufen-den Vertrag auftraten.

17. Wie dem Internet zu entnehmen ist, war Ihr Staatssekretär, Herr Schulte, zuvor bei der Firma Porr AG beschäftigt. Wie wurden im laufenden Verfahren mögliche Interessenkonflikte von Herrn Schulte vermieden bzw. in welcher Weise war/ist Herr Schulte in das operative Geschäft Ihres Hauses mit der Porr AG eingebunden?

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 Porr AG moderiert. In diesen Gesprächen wurde die Firma Porr 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.

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

Die Firma Porr schuldete vertraglich die Schadstoffuntersuchung am vorhandenen Bauwerk.

Bei diesen Untersuchungen zur Vorbereitung der Erarbeitung des von der Firma Porr 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 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.

19. Seit wann sind ihrem Haus die damit verbundenen Probleme bekannt?

Siehe Antwort 18.

20. **Welche Auswirkungen der Asbestbelastung beim Abriss der Brücke sind auf die Anwohner der Baustelle zu erwarten?**

Keine, da entsprechende Schutzmaßnahmen ergriffen werden. 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.

21. Wie sollen schädliche Emissionen verhindert werden?

Siehe Punkt 20

22. Welche Mehrkosten sind aufgrund der deutlich aufwändigeren Entsorgung zu erwarten?

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.

23. Sind die Informationen der Medien richtig, wonach die Porr AG eine Nachforderung von 250 Millionen € gestellt hat?

Die Firma Porr AG hat am 23.12.2019 den Nachtrag Nr. 78 in Höhe von netto 220.830.603,13 € 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.

24. Wenn ja, wie sind diese 250 Millionen € im Einzelnen spezifiziert?

Die Mehrkosten betreffen behauptete Störungen, Verzögerungen und Beschleunigungen des Bauablaufs aus Sicht der Firma Porr AG.

25. Halten Sie den in den Medien genannten Verzögerungszeitraum von viereinhalb Jahren für realistisch?

Bei einer Neuvergabe wird davon ausgegangen, dass die Fertigstellung des ersten Brückenbauwerks bis September 2023 erfolgt.

26. Gibt es hinsichtlich der Realisierung des Projektes aufgrund der nunmehr bestehenden Problematik einen Plan B, mit dem das Projekt möglichst ohne zeitlichen Verzug realisiert werden kann?

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.

27. Ist es richtig, dass Ihr Haus eine Kündigung des Vertrages mit der Porr AG beabsichtigt?

Inzwischen ist die Kündigung erfolgt.

28. Ist es weiterhin richtig, dass Ihr Haus Unterlagen für eine Neu-Ausschreibung des Projektes vorbereitet?

Straßen.NRW wird die Neuausschreibung zeitnah bekanntmachen.

29. Warum wurde der Verkehrsausschuss des Landesparlamentes nicht unmittelbar nach Bekanntwerden der nunmehr über die Medien veröffentlichten gravierenden Probleme im Zusammenhang mit diesem Großprojekt unterrichtet?

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.

Mit freundlichen Grüßen

**Thomas Dautzenberg**

Leiter des Ministerbüros

Stadttor 1, 40219 Düsseldorf

Fon: +49 (0)211 3843 - 1038

Fax: +49 (0)211 3843 - 9110

E-Mail: [thomas.dautzenberg@vm.nrw.de](mailto:thomas.dautzenberg@vm.nrw.de)

Web: <http://www.vm.nrw.de>