

Bezirksregierung Köln

**Regionalrat des
Regierungsbezirks Köln**



4. Sitzungsperiode

Drucksache Nr. RR 15/2020

**Tischvorlage
für die 25. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirks Köln
am 15. Mai 2020**

**TOP 8 a) Anfrage der Fraktion DIE LINKE und der
Vertreterin der PIRATEN
Leverkusener Brücke - Verzögerung der
Fertigstellung**

Rechtsgrundlage: § 12 Geschäftsordnung des Regionalrates

Anlagen: Anfrage der Fraktion DIE LINKE und der Vertreterin der Piraten
vom 21. April 2020 an den Regionalrat Köln

Die Beantwortung erfolgt mündlich im Rahmen der Sitzung.

Drucksache Nr. RR 15/2020	
TOP 8 a)	Seite
Anfrage der Fraktion DIE LINKE und der Vertreterin der PIRATEN Leverkusener Brücke – Verzögerung der Fertigstellung	2

Anlage



im Regionalrat Köln
Yvonne Plum
Düsseldorfer Straße 47
51063 Köln
yvonne.plum@piratenpartei-nrw.de



im Regionalrat Köln
Zeughausstraße 2-10
50667 Köln
schaaf.singer@t-online.de

An den Vorsitzenden
des Regionalrats
des Regierungsbezirkes Köln
Herr Rainer Deppe MdL
Zeughaustraße 2-10
50667 Köln

Baesweiler, 21.04.2020

25. Sitzung des Regionalrats des Regierungsbezirkes Köln am 15.05.2020
hier: Anfrage der Fraktion **DIE LINKE.** und der Vertreterin der **PIRATEN** im Regionalrat Köln gemäß
§ 12 der Geschäftsordnung

Sehr geehrter Herr Deppe,

wir bitten Sie, folgende Anfrage in die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Regionalrats am 15.05.2020 aufzunehmen.

Anfrage Leverkusener Brücke – Verzögerung der Fertigstellung

Laut Medienberichten, insbesondere des Kölner Stadtanzeigers, wurde am 18.04.2020 bekannt, dass es zu erheblichen Verzögerungen bei der Fertigstellung der Leverkusener Brücke kommen wird. In der Ausgabe des KStA vom 20.04.2020 werden weitere Details bekannt. Für die Fraktion DIE LINKE im Regionalrat Köln und die Vertreterin der Piraten ergeben sich erhebliche Fragen. Diese bitten wir schnellstmöglich und detailliert von Straßen NRW beantworten zu lassen.

Im Sommer 2019 wurde dem Regionalrat mitgeteilt, dass sich die Kampfmittelondierungen aufgrund des extremen Niedrigwassers des Rheins verzögern werden und somit die Fertigstellung des ersten Bauabschnittes sich um 1 Jahr verzögern wird. Aus dem Bericht des Kölner Stadtanzeigers vom 18.04.2020 geht hervor, dass diesem Auszüge aus Protokollen des TÜV-Rheinland, welcher die Fertigung in China kontrolliert hat, vorliegen. Die Unterlagen sollen sich auf die Zeit von Juli bis November 2019 beziehen. Hieraus soll hervorgehen, dass die Überwachung

Drucksache Nr. RR 15/2020	
TOP 8 a)	Seite
Anfrage der Fraktion DIE LINKE und der Vertreterin der PIRATEN Leverkusener Brücke – Verzögerung der Fertigstellung	3

Anlage

der von der österreichischen Baufirma Porr AG in China beauftragten Firma China Railway Shanhaiguan Bridge Group (CRSBG) „völlig unzureichend“ war und dies entsprechend bemängelt worden sei.

1. Warum hat es hierüber von Straßen NRW keine Berichterstattung gegenüber dem Regionalrat gegeben?
2. Weshalb ist hierzu ebenfalls nichts unter „Aktuelles“ auf der Homepage vom Landesbetrieb Straßen NRW zu finden?
3. Wo können diese Protokolle des TÜV-Rheinland eingesehen werden?

Bei dem österreichischen Baukonzern Porr soll das Verhalten des Landesbetriebs auf Unverständnis stoßen. Die Produktion der Stahlbauteile durch CRSBG sei laut Rechtsanwalt Ralf Leinemann, welcher die Firma Porr AG vertritt, kontinuierlich durch 20 eigene Leute überwacht worden. Ebenfalls sei der TÜV- Rheinland mit ca. zehn Mitarbeitern in China gewesen. Straßen NRW soll laut KStA eine Ingenieurgemeinschaft beauftragt haben, eigene Qualitätskontrollen vorzunehmen.

1. Hierzu fordern wir eine detaillierte Stellungnahme und Berichterstattung seitens des Landesbetriebs Straßen NRW.
2. Zu welchem Zeitpunkt waren die Mitarbeiter vom TÜV-Rheinland in China?
3. Wann hat Straßen NRW die eigene Ingenieurgemeinschaft beauftragt, um eigene Qualitätskontrollen durchzuführen?

Straßen NRW habe die Freigabe für die Verschiffung der 22 für den Bau der ersten Brückenhälfte benötigten Stahlteile erteilt, welche bereits in Europa angekommen sind. Vier liegen im Niehler Hafen, weitere 18 in Rotterdam. (Insgesamt werden für die erste Brückenhälfte 40 Stahlbauteile gebraucht.)

Nach der Ankunft der bis zu 27 Meter langen Stahlteile im Hafen von Rotterdam habe der Landesbetrieb laut Medienbericht erneute Kontrollen durchführen lassen. Das Ergebnis habe ergeben, dass die Stahlteile gravierende Mängel hätten und alle Teile neu gebaut werden müssten. Dass die Stahlbauteile noch so nachgebessert werden können, dass sie den deutschen Qualitätsstandards entsprechen, hält man bei Straßen NRW laut Bericht des KStA vom 18.04.2020 für ausgeschlossen. Ein Gutachten, das der Landesbetrieb Straßen NRW bei einem Institut für Schweißtechnik in Darmstadt in Auftrag gegeben hat, kommt offenbar zu einem anderen Ergebnis. In der Ausgabe des KStA vom 20.04.2020 heißt es, der TÜV Rheinland habe nach der Berichterstattung am Samstag erklärt, er habe auf Auffälligkeiten der Stahlbauteile hingewiesen und die Nachbesserung der Mängel sei möglich.

Hierüber wurde der Regionalrat ebenfalls nicht informiert.

1. Hierzu fordern wir ebenfalls eine Stellungnahme des Landesbetriebes Straßen NRW.
2. Weshalb wurde von Straßen NRW eine Freigabe für die Verschiffung erteilt und in Rotterdam eine erneute Kontrolle durchgeführt, die dann offenbar zu einem anderen Ergebnis führte (obschon TÜV-Mitarbeiter in China waren und es ja offenbar aufgrund deren Prüfbericht zur der Verschiffung kam)?
1. Weshalb wird eine Nachbesserung der Stahlbauteile von Straßen NRW für ausgeschlossen gehalten und zu welchem „anderen Ergebnis“ kommt das Institut für Schweißtechnik in Darmstadt?
2. Um welches Institut handelt es sich hier?

Drucksache Nr. RR 15/2020	
TOP 8 a)	Seite
Anfrage der Fraktion DIE LINKE und der Vertreterin der PIRATEN Leverkusener Brücke – Verzögerung der Fertigstellung	4

Anlage

3. Auf welche Summe beziffern sich die Kosten für das Institut in Darmstadt ?
4. Auf welcher Grundlage hat der TÜV Rheinland nach der Berichterstattung am 18.04.2020 die Erklärung abgegeben, die Nachbesserungen der Bauteile seien möglich?
5. Es ist nicht nachvollziehbar, dass sich folglich die Aussagen von Straßen NRW und dem TÜV Rheinland diametral entgegenstehen. Hierzu fordern wir eine Begründung!

Laut Aussage des Rechtsanwalts Leinemann in der Ausgabe des KStA vom 18.04.2020 hat es Angebote an Straßen NRW gegeben, welche jedoch abgelehnt wurden.

Daher unsere Fragen an den Landesbetrieb Straßen NRW:

1. Trifft es zu, dass der Vorschlag, einen gemeinsamen unabhängigen Experten als Gutachter zu beauftragen, abgelehnt wurde, und wenn ja, aus welchem Grund?
2. Hat der Baukonzern Porr AG angeboten, die beiden ersten Bauteile in China neu fertigen zu lassen, und wurde dies ebenfalls von Straßen NRW abgelehnt? Wenn dies zutrifft, bitten wir, dies zu begründen.

In der Ausgabe des KStA vom 20.04.2020 wird berichtet, der Landesbetrieb Straßen NRW habe der Porr AG eine Frist bis 20.04.2020 gesetzt, in der erklärt werden soll, dass alle Bauteile neu hergestellt werden, ansonsten werde Straßen NRW den Vertrag kündigen. Der Baukonzern seinerseits habe am Samstag eine neutrale Überprüfung der Bauteile durch ein staatlich anerkanntes Prüflabor beantragt, da Straßen NRW bisher eine Begutachtung durch einen neutralen Dritten abgelehnt habe, was laut Rechtsanwalt Leinemann der Vertrag vorsehe. Bevor diese Resultate vorlägen, könne Straßen NRW den Vertrag nicht kündigen.

1. Trifft es zu, dass der Landesbetrieb Straßen NRW der Porr AG bis zum 20.04.2020 eine Frist gesetzt hat, eine Erklärung abzugeben, die Bauteile neu fertigen zu lassen und ansonsten den Vertrag zu kündigen?
2. Hat es bis zu diesem Termin eine solche Erklärung seitens der Porr AG gegeben?
3. Sollte dies nicht der Fall sein, wurde eine Kündigung angekündigt?
4. Ist es richtig, dass der Vertrag eine solche Kündigung ausschließt, wenn nicht zuvor ein neutraler dritter Gutachter die Bauteile prüft?
5. Wenn dies der Fall ist, warum lehnt Straßen NRW eine solche Begutachtung durch ein staatlich anerkanntes Prüflabor ab? Bitte begründen!

Laut Medienbericht des KStA vom 18.04.2020 sollen ebenfalls neue Untersuchungen an der alten Brücke stattgefunden haben, bei welchen festgestellt wurde, dass der Abbruch, welcher nach dem Neubau des ersten Brückenteils beginnen soll, erheblich schwieriger werden wird, als bisher angenommen.

Die alte Brücke soll demnach massive Asbest-Fundstellen aufweisen. Überdies sei die gesamte Außenbeschichtung PCB-haltig, was die Bauzeit um mindestens 2 Jahre verzögere.

Laut Pressebericht des KStA vom 20.04.2020 soll Straßen NRW überhaupt erst auf Nachfrage des Baukonzerns Ende 2018 den Auftrag erteilt haben, die alte

Brücke auf Schadstoffe untersuchen zu lassen. Porr habe dann einen Gutachter beauftragt, welcher die Belastung festgestellt habe und diese sei nun seit einem Jahr bekannt.

Straßen NRW habe danach ein Abbruchkonzept erstellt, das die gesamte Bauzeit um 36 Monate verlängere. Die Porr AG habe dem Landesbetrieb ein zeitsparendes Abbruchkonzept vorgelegt, bisher werde jedoch an einer langwierigeren Methode festgehalten.

Drucksache Nr. RR 15/2020	
TOP 8 a)	Seite
Anfrage der Fraktion DIE LINKE und der Vertreterin der PIRATEN Leverkusener Brücke – Verzögerung der Fertigstellung	5

Anlage

1. Wann haben die neuen Untersuchungen an der alten Brücke stattgefunden?
2. Wenn dies neue Untersuchungen waren, wann haben zuvor schon einmal Untersuchungen stattgefunden und zu welchem Ergebnis kamen diese in Bezug auf die Asbestbelastung und die Außenbeschichtung?
3. Weshalb wurden diese Belastungen nicht bereits bei den Versuchen, das Bauwerk zu sanieren, festgestellt? Gab es hier keine Untersuchungen?
4. Um welches zeitsparende Abbruchkonzept, das die Firma Porr vorgelegt hat, handelt es sich und aus welchen Gründen hält Straßen NRW an der langwierigen Methode fest?

Im KStA vom 18.04.2020 wird von Ausschreibungsproblemen berichtet.

1. Gabe es solche Ausschreibungsprobleme und wenn ja, welche?

In einem Schreiben vom 03.04.2020 an das Verkehrsministerium soll der Vorstandschef der Baufirma Porr AG den zuvor geforderten Nachtrag von 250 Millionen Euro zurückgezogen und um einen Termin nach den Osterferien gebeten haben, um eine einvernehmliche Lösung zu erzielen. Laut KStA bereitet das Land indes eine neue Ausschreibung vor, sollte es zu einer kurzfristigen Kündigung der Verträge mit der Porr AG kommen.

1. Ist bereits ein Termin mit der Porr AG anberaumt, um eine einvernehmliche Lösung zu finden? Wenn nein, weshalb nicht? Bitte begründen.
2. Wenn bereits eine Ausschreibung vorbereitet wird für den Fall, dass es zu einer kurzfristigen Kündigung der Verträge mit der Porr AG kommen sollte, wie werden in einem solchen Fall die Fristen sein und um welchen ungefähren Zeitraum würde sich die Bauzeit verlängern, sollte es zum Vertrag mit einer neuen Firma kommen?
3. Um wie viel werden sich in einem solchen Fall die Baukosten erhöhen?
4. Ist schon abzusehen, wie der Zeitplan aussehen wird, wenn der Vertrag mit der Porr AG weiter bestehen bleibt?

Zudem bitten wir um eine fortlaufende Berichterstattung und eine lückenlose Aufklärung!

Im Anhang finden Sie als Anlage die Berichte des KStA vom 18.04.2020 und vom 20.04.2020.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Peter Singer
Fraktionsvorsitzender
Fraktion **DIE LINKE**.
Im Regionalrat Köln

gez.
Yvonne Plum
Mitglied des Regionalrates
PIRATEN
im Regionalrat Köln

f.d.R. Marika Jungblut, Geschäftsführung

Anlage

Kölner Stadt-Anzeiger

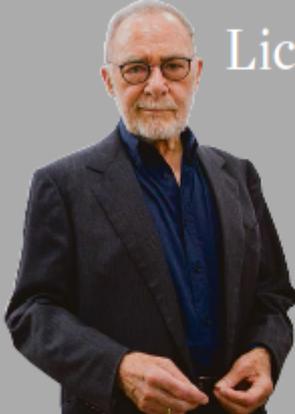
KÖLNISCHE ZEITUNG | UNABHÄNGIG – SEIT 1802 – ÜBERPARTeilICH

AM WOCHENENDE

Samstag/Sonntag, 18./19. April 2020 Kölner Stadt-Anzeiger

Nr. 91 - SKL - Einzelpreis 2,20 €

Lichtblick in der Krise




Der Kölner Maler Gerhard Richter unterstützt mit seinem Werk „Kerze“ die Solidaritätsaktion „Notgeld“ » Seite 8

DENKENDE MASCHINEN

Künstliche Intelligenz ist vielseitig einsetzbar, stößt aber auch an ihre Grenzen » Magazin



BRINGS IM AUTOKINO

Erstes Konzert der Band nach Corona-Maßnahmen » Köln Seite 25



Spahn nennt Corona-Krise „beherrschbar“

Auch das Robert-Koch-Institut sieht „wirklich gute Zwischenergebnisse“

Berlin. Nach dem starken Anstieg der Corona-Zahlen in den vergangenen Wochen betrachtet Bundesgesundheitsminister Spahn (CDU) die Ausbreitung des Virus nunmehr als beherrschbar. Die Zahl der täglichen Neuinfektionen gehe zurück, zudem gesondeten mehr Menschen, als sich ansteckten, sagte Spahn am Freitag in Berlin. Auch der Präsident des Robert-Koch-Instituts (RKI), Lothar Wieler, sprach von „wirklich guten Zwischenergebnissen“. Es sei gelungen, von einem dynamischen Anstieg der Infektionszahlen zu einem Inzidenz zu kommen, sagte Spahn. „Der Ausbruch ist Stand heute beherrschbar und beherrschbarer geworden.“ Er betonte zugleich: „Deutschland steht im internationalen Vergleich gut da.“ Wieler warnte angesichts der guten Entwicklung vor übertriebenem Optimismus. Es handle sich um eine Momentaufnahme. „Wir stehen immer noch am Anfang der Pandemie“, betonte der RKI-Präsident. Deutschland habe eine „erste Welle ganz gut überstanden“. Das Virus aber sei nicht verschwunden und werde weiterhin zu Infektionen führen. Die strikte Eindämmung von Krankheitsausbreitungen bleibe zentral, sagte Wieler. Es sei weiterhin dringend erforderlich, „Infektionsketten zu brechen“. Dem RKI zufolge ging die für die Beurteilung der Infektionsdynamik wichtigste sogenannte Reproduktionszahl inzwischen im Schnitt auf einen Wert von 0,7 zurück. Das bedeutet, dass ein Infizierter während der Zeit seiner Erkrankung nach den aktuellen Daten statistisch weniger als einen weiteren Menschen ansteckt. (ajp)

» Seiten 4, 5, 6, 12, 14

Leverkusener Brücke steht wegen Stahlstreit auf der Kippe

Land droht Generalunternehmer mit Kündigung – Tüv bemängelt die Bauteile

VON PETER BERGER

Köln/Leverkusen. Der Neubau der Leverkusener Rheinbrücke steht auf der Kippe. Das Land erwägt, dem Generalunternehmer Porr AG zu kündigen. Der österreichische Baukonzern, der die Ausschreibung für den 363 Millionen Euro teuren Neubau gewonnen hatte, soll nach Recherchen des „Kölner Stadt-Anzeiger“ bei den in China gefertigten Stahlbauteilen nicht die für Deutschland üblichen Qualitätsnormen erfüllt haben. Dabei geht es nicht um die Qualität des Stahls, sondern um dessen Verarbeitung in China.

Landesbetrieb verweigert Annahme

Nach Protokollen des TÜV Rheinland, der die Produktion in China überwacht hat, weisen alle 22 Bauteile, die bereits nach Rotterdam und Köln verschifft wurden, Mängel auf. Sie können nicht eingebaut werden. Die Mängel seien auf die „teilweise fehlenden Kontrollmöglichkeiten und die unzureichende Eigenüberwachung“ bei der Produktion in China zurückzuführen, heißt in einer internen Unterlage des Landesbetriebs Straßen NRW, die dem „Kölner Stadt-Anzeiger“ vorliegt und Auszüge aus Inspektionsprotokollen enthält, die der TÜV zwischen Juli und November 2019 in China vorgenommen hat. Der Landesbetrieb hat die „gravierenden



Silbstrand beim Bau der Straßen NRW bemängelt die Bauteile aus China. Foto: Krieger

Mängel“ offiziell bestätigt. „Wir bitten um Verständnis, dass aufgrund der aktuell laufenden Gespräche mit Porr derzeit keine weiteren Informationen möglich sind“, heißt es wörtlich.

Der Baukonzern Porr weist die Vorwürfe zurück und wirft Straßen NRW seinerseits vor, bei der Projektplanung übershen zu haben, dass die alte Brücke „massive Asbest-Fundstellen“ aufweise und die Asbestbelastung PCB-haltig sei. Man ha-

be inzwischen ein neues Abbruchkonzept vorgelegt.

Für zusätzliche Verzögerung hat beim Landesbetrieb Straßen NRW bereits im Dezember 2019 ein Schreiben von Porr gesorgt, das finanzielle Nachforderungen von 250 Millionen Euro bei einer um vier-einhalb Jahre verlängerten Bauzeit enthielt. Diese Forderung hat der Konzern nach eigenen Angaben Anfang April aber wieder zurückgezogen, will nun eine „etwavermehrliche Leistung, um die Bauzeit zu optimieren und die Verkehrstragfähigkeit so rasch als möglich zu erreichen“, so Porr-Vorstandschef Karl-Heinz Strauss in einem Brief an das Verkehrsministerium.

Alte Brücke mit Asbestbelastet

Ob der Zeitplan für den Brücken-Neubau noch zu halten ist, scheint angesichts der Differenzen unwahrscheinlich. Dem Vorhaben nach bereitet das Land schon eine neue Ausschreibung vor, sollte es zu einer kurzfristigen Kündigung der Verträge mit der Porr AG kommen. Dass die Stahlbauteile noch so nachgebessert werden können, dass sie den deutschen Qualitätsstandards entsprechen, hält man bei Straßen NRW offenbar für ausgeschlossen. Man werde nicht riskieren, dass die Brücke am Ende von den Sicherheitsingenieuren nicht abgenommen wird, sagt ein Experte.

» NRW Seite 3, Leitartikel Seite 4

Wölfe attackieren Hirsch in Hünxe

Video zeigt einen Angriff, den ein Mann aus seiner Wohnung filmte

Hünxe. Am Nordwest-Rand des Ruhrgebiets hat ein Anwohner mit dem Handy am Osterwochenende gefilmt, wie zwei Wölfe einen weiblichen Hirsch angreifen. Das Landesamt für Naturschutz (Lansuv) hat inzwischen sowohl die Echtheit des Videos als auch die Tatsache bestätigt, dass es sich um Wölfe und nicht etwa wilde Hunde handelt. Eines der Tiere ist

wohl die Wölfin Gloria, die dort im Dezember zwei Schafe getötet hat. Der zweite Wolf wurde erst kürzlich beobachtet, es dürfte ein Rüde sein. Damit hätte NRW möglicherweise ein Wolfspaar. Naturschützer warnen vor Panikmache, der Wolf sei keine Gefahr für Menschen. Schafe und andere Viehhalter fürchten um ihre Tiere. (tb)

» Land/Region Seite 13



Der Ausschnitt eines Handyfilms zeigt, wie zwei Wölfe im Ruhrgebiet am Osterwochenende einen Hirsch jagen. Screenshot: privat

RHEIN-ERFT

CORONA-KRISE

Ein Dank an die Helfer

Sie geben alles – versorgen die Kranken und Alten, räumen den Müll weg, kutschern noch uns A nach B. Füllen die Regale auf und übernehmen für Ältere Einkäufe. Wir sagen Danke an alle die, die jetzt helfen, die Krise zu bewältigen.» Seite 33

NACHRICHTEN

KAUFHOF

Klage gegen Schließung

Der Warenhauskonzern Galeria Kaufhof geht gerichtlich gegen die Schließung seiner Kaufhäuser in der Corona-Krise vor.» Wirtschaft Seite 11

RHEINLAND-WETTER

Morgens	Mittags	Abends
14°	18°	20°
min/max am Tag		12°/20°
		min in der Nacht
		9°

SO ERREICHEN SIE UNS

Abonnenten-Service:
0221/925 864 20
Telefonische Anzeigennachnahme:
0221/925 864 10
E-Mail:
ksta-redaktion@damont.de
Kontakt:
Amsterdamer Str. 192
50735 Köln
Telefon: 0221/224-0
Fax: 0221/224-2524

www.ksta.de
twitter.com/ksta_news
ksta.de/telegram



Anlage

Kölner Stadt-Anzeiger Samstag/Sonntag, 18./19. April 2020

NRW 03

Rheinbrücke Leverkusen Straßen NRW sieht bei 22 Stahlbauteilen aus China gravierende Mängel –
Baukonzern weist Vorwürfe zurück – Alte Brücke mit Asbest und PCB belastet

Annahme verweigert

VON PETER BERGER

Köln/Leverkusen. Als das Frachtschiff *Castmir* aus Rotterdam mit zwei 27 Meter langen Stahlbauteilen im Baum am 8. April den Niehler Hafen in Köln erreicht, ist bereits klar: Diese Stahlbauteile aus China werden wohl niemals für die neue Leverkusener Rheinbrücke Verwendung finden. Nach Recherchen des „Kölner Stadt-Anzeiger“ steht das gesamte Großprojekt auf der Kippe. Das Land erwägt, die Verträge mit dem österreichischen Baukonzern Porr AG für den 363 Millionen Euro teuren Neubau zu kündigen.

Tüv bemängelt Überwachung

Grund ist ein heftiger Streit um die Qualität der bereits gefertigten Bauteile, von denen 22 schon in Europa angekommen sind. Vier liegen im Niehler Hafen, weitere 18 in Rotterdam. Insgesamt werden für die erste Brückenhälfte 40 Stahlbauteile gebraucht. Dem „Kölner Stadt-Anzeiger“ liegen Auszüge aus Protokollen des TÜV Rheinland vor, der die Fertigung in China kontrolliert hat. Die Unterlagen beziehen sich auf die Zeit von Juli bis November 2019. Das Urteil der TÜV-Prüfer fällt eindeutig aus: Die Überwachung der von der Porr AG in China beauftragten Firma China Railway Shanhaiguang Bridge Group (CRSBG) war „völlig unzureichend“ und entsprechend bemängelt worden. Dabei geht es nicht um die Qualität des Stahls, sondern um die Verarbeitung, die deutschen Standards nicht entspreche.

Auf Anfrage bestätigt der Landesbetrieb Straßen NRW, der für den Neubau der Brücke verantwortlich ist, „dass die Stahlbauteile für den ersten Neubauteil gravierende Mängel aufwiesen. Wir bitten um Verständnis, dass aufgrund der aktuell laufenden Gespräche mit Porr derzeit keine weiteren Informationen möglich sind“, heißt es.

Porr AG: Pingelige Herangehensweise

In der Führungsetage des österreichischen Baukonzerns Porr, der die europaweite Ausschreibung gewonnen hatte, stößt das Verhalten des Landesbetriebs auf völliges Unverständnis. Die Produktion der Stahlbauteile durch CRSBG sei kontinuierlich überwacht worden. „Wir haben 20 eigene Leute hingeschickt“, sagt Rechtsanwalt Ralf Leinemann, der den Baukonzern juristisch vertritt.

Der TÜV Rheinland sei mit ungefähr zehn Mitarbeitern in China gewesen. Straßen NRW habe eine Ingenieurgesellschaft beauftragt, die eigene Qualitätskontrollen vorgenommen hätten. „Es hat während der Produktion immer wieder Kritik geäußert“, räumt Leinemann ein. Das Arbeitsklima mit den chinesischen Partnern habe sich durch eine „pingelige Herangehensweise“ bei den Kontrollen verschlechtert. Man habe aber alle Probleme ausräumen kön-

nen. Straßen NRW habe die Freigabe für die Verschiffung der 22 Stahlteile erteilt, die für den Bau der ersten Brückenhälfte benötigt werden. Insgesamt werden für die Konstruktion der beiden Brückenteile 80 Bauteile gebraucht.

Nachkontrollen in Rotterdam

Nach der Ankunft der bis zu 27 Meter langen Stahlteile im Hafen von Rotterdam habe der Landesbetrieb erneute Kontrollen durchführen lassen. Dabei kam man aus Sicht von Porr völlig überraschend zu dem Ergebnis, „dass die Bauteile, deren Fehlstellen noch in China beseitigt waren, plötzlich viel zu gravierende Mängel hätten“, so Leinemann. „Straßen NRW verlangt plötzlich, dass alle Teile neu gebaut werden.“ Zehn Wochen lang habe der Landesbetrieb mit Röntengeräten und Ultraschall im Hafen von Rotterdam die Bauteile akribisch abgesehen, so Leinemann weiter.

Inzwischen tobt ein Gutachterstreit. Porr hat eine Expertise eines renommierten Ingenieurbüros für Werkstofftechnik und Werkstoff-Anwendung in Aachen anfertigen lassen, dessen Ergebnis nach Angaben des Unternehmens eindeutig ist. Die Qualität und die Verarbeitung des Stahls entsprächen europäischen Niveau. Vorgefundene Kratzstellen, Schweißspuren und verteilte Poren in den Schweißnähten seien im üblichen Rahmen und könnten ohne Probleme ausgebessert werden.

Ein Gutachten, das der Landesbetrieb Straßen NRW bei einem Institut für Schweißtechnik in Darmstadt im Auftrag gegeben hat, kommt offenbar zu einem anderen Ergebnis. „Wir haben Straßen NRW vorgeschlagen, gemeinsam einen unabhängigen Experten als Gutachter zu beauftragen“, sagt Leinemann. Das sei abgelehnt worden. Derzeit herrsche Funkstille. Straßen NRW habe der Porr AG untersagt, die vier Stahlbauteile im Hafen Köln-Niehl an Land zu bringen. Porr befürchtet eine weitere Bauverzögerung von mindestens zwei Jahren und zusätzliche Kosten „im dreistelligen Millionenbereich“, wenn man sich nicht einigt und der Vertrag gekündigt wird.

Das Unternehmen hat nach Angaben von Rechtsanwalt Leinemann überdies angeboten, die beiden ersten Bauteile in China neu zu fertigen. „Das wäre zeitneutral möglich, über die Kosten kann später verhandelt werden.“ Auch das sei von Straßen NRW abgelehnt worden. „Für uns ist die Radikalität der Forderungen nicht nachvollziehbar.“

Oder vielleicht doch? Die Zusammenarbeit mit der Porr AG stand von Beginn an unter keinem guten Stern. Der Baukonzern hat nach seinen Angaben bei Beginn der Arbeiten kein freies Bau- und Baufeld vorgefunden. Dass die Kampfentscheidungen durch den Bauherrn nicht abgeschlossen waren, hatte Porr-Vorstandschef Karl-Helmut Strauss dem „Kölner Stadt-Anzeiger“ bereits im De-



Die Pfeiler für den Neubau des ersten Teils der Brücke sind in Bau. Jetzt droht jahrelanger Stillstand wegen des Streits um die Stahlqualität. Foto: Ralf Krieger



Die Stahlbauteile aus China lagern auf Schiffen am Niehler Hafen, die jetzt nicht entladen werden dürfen. Foto: Peter Rakoczy

zember 2019 bestätigt. Straßen NRW habe die Hausaufgaben nicht gemacht. Das sei der Grund, warum der erste Neubauteil nicht wie geplant Ende 2021, sondern ein Jahr später fertig werde.

Mit Asbest und PCB belastet

Inzwischen haben neue Untersuchungen festgestellt, dass der Abbruch der alten Brücke, der nach dem Neubau des ersten Brückenteils beginnen soll, viel komplizierter wird als bisher geplant. Der Abbruch ist Teil des Gesamtauftrages. Die alte Brücke weist „massive Asbest-Fundamente auf“, sagt Rechtsanwalt Leinemann. Die gesamte Außenbeschichtung sei überdies PCB-haltig. „Das kostet noch einmal zwei Jahre oder mehr an Bauzeit.“ Porr habe dem Landesbetrieb ein Zeit sparendes Abbrucharbeitskonzept vorgelegt, aber bisher werde an einer langwierigeren Methode festgehalten. „Porr möchte das Projekt retten. Wir reden statt dessen aber nur über den chinesischen Stahl statt über eine möglichst kurze Bauzeit in Anbetracht der neuen Schadstoffe“, sagt Leinemann. „Porr hat umfassende Erfahrung mit großen Infrastruktur-Projekten und ausnahmslos renommierte Partner in diesem Projekt.“

Hat Straßen NRW in Sachen China-Stahl so heftig reagiert, um von eigenen Ausschreibungsproblemen abzulenken? Schließlich ist es wahrscheinlich, dass das Bauwerk wohl erst zwei bis drei Jahre später als geplant fertig wird.

250 Millionen Euro mehr gefordert

Nach Informationen unserer Zeitung hatte die Porr AG ihr Abbrucharbeitskonzept zwischenzeitlich mit einer Nachtragsforderung im Dezember 2019 verknüpft. Danach würde sich das Projekt um 250 Millionen auf 613 Millionen Euro verteuern und sich die Bauzeit um vierzehn Jahre verlängern.

In einem Schreiben an das NRW-Verkehrsministerium vom 3. April hat Porr-Vorstandschef Karl-Helmut Strauss diesen Nachtrag zurückgezogen. „Ich bin mir ganz sicher, dass wir in diesem Punkt eine partnerschaftliche und einvernehmliche Lösung erreichen können, wenn beide Seiten es wollen. Selbstverständlich ist es auch unser größtes Interesse, dass wir nach Wegen suchen, um die Bauzeit zu optimieren und die Verkehrsfreigabe der Brücke so rasch als möglich zu erreichen.“ Er bitte um einen Termin nach den Osterferien, „um eine sinnvolle Lösung zu erzielen“.

Der „Kölner Stadt-Anzeiger“ hatte die damalige Direktorin von Straßen NRW, Elfriede Sauerwein-Braksiek, im Februar um ein Gespräch gebeten. Am 6. März antwortete die Straßenbau-Managerin per E-Mail: „Gerne spreche ich mit Ihnen über die Rheinbrücke Leverkusen und unser Projekt A-be-LEV. Wenn es etwas Neues gibt, komme ich direkt auf Sie zu.“ Seit 1. April leitet sie die Niederlassung Westfalen der neuen Bundesautobahngesellschaft.

Anlage

04 MEINUNG

Samstag/Sonntag, 18./19. April 2020 Kölner Stadt-Anzeiger

LEITARTIKEL

Das Vertrauen ist dahin

Streit zwischen Land und Generalunternehmer gefährdet den Neubau der A 1-Rheinbrücke

Wenn es ein Brückenbau-Projekt in Deutschland gibt, das im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses steht, dann ist es die Leverkusener Rheinbrücke. Sie ist das Symbol für den maroden Zustand der Straßeninfrastruktur in Deutschland.



PETER BERGER
peter.berger@damrock.de

Schon aus diesem Grund können sich die Bauherren, der Bund und das Land NRW, nicht den kleinsten Fehler erlauben. Und schon gar keine Gutachter-schlachten mit dem Generalunternehmer. Was sich in den vergangenen Monaten zwischen

„Bund und Land können sich keine Fehler leisten

dem Landesbetrieb Straßen NRW und dem renommierten österreichischen Baukonzern Porr abgespielt hat, muss das Vertrauensverhältnis unweigerlich beschädigt haben. Man überzieht sich gegenseitig mit Vorwürfen. Der Landesbetrieb sei beim China-Stahl viel zu pin-

geltig und habe den Aufwand für Abbruch der alten Brücke völlig unterschätzt, sagt der Baukonzern. Porr habe Nachschläge in der absurden Höhe von 250 Millionen Euro gefordert und Stahlteile geliefert, die man wegen der mangelhaften Verarbeitung am besten gleich nach China zurückschicke, sagt das Land.

Da braucht es schon sehr viel Vorstellungskraft, dass die Parteien sich noch so zusammensetzen, um die Rheinbrücke unter enormen Zeitdruck erfolgreich zu Ende zu bauen. Denn niemand weiß, wie lange die alte Brücke dem Verkehr noch standhält.

Für die Autofahrer und vor allem für den Transitverkehr bedeutet das nichts Gutes. Sie werden wohl noch länger auf die neue Rheinquerung warten müssen. Alle Kritiker, die von vornherein skeptisch waren, ob die Verarbeitungsqualität beim Stahl in China den deutschen Qualitätsstandards entspricht, dürfen sich in ihren Befürchtungen bestätigt fühlen. Der Landesbetrieb Straßen und der Baukonzern Porr – das wird keine innige Beziehung mehr. Vielleicht sollte man sich besser trennen.



Thomas Pläßmann

GASTBEITRAG

Solidarität heißt, Regeln einzuhalten

Italien und andere EU-Mitgliedsländer können nur dann Hilfe beanspruchen, wenn sie ihren Teil zur Krisenbewältigung leisten

Für die Diskussion über EU-Finanzierungshilfen für besonders notleidende Mitgliedsstaaten hilft ein Rückblick in die Geschichte des Euro. Seit dem Abschluss der Verträge zur Stabilitätsicherung der europäischen Währung vor fast 30 Jahren hat es Hunderte Verstöße gegen die Einhaltung der Schuldenregeln gegeben, die einst von allen Euro-Mitgliedsstaaten unterschrieben wurden. Es gab aber bisher kein einziges Vertragsverletzungsverfahren. Zur aktuellen Lage ist Folgendes anzumerken:



PETER JUNGEN

ist über die „Peter Jungen Holding“ Business Angel Investor in Europa, USA und China. Er ist Ehrenvorsitzender des „Center on Capitalism and Society“ der Columbia University

dung stieg, desto geringer war das Wachstum. Deutschland bietet das umgekehrte Beispiel. Hier ist mit stinkender Verschuldung das Bruttoinlandsprodukt viel stärker gewachsen als in Italien. Die Vorstellungen von Vulgar-Keynesianern, dass nur durch höhere Verschuldung Wachstum entsteht, ist in der Eurozone widerlegt.

Die gesamte bisherige Politik der Eurozone, einschließlich der lockeren Geldpolitik der EZB, hat es nationalen Regierungen über viele Jahre erlaubt, sich ohne jede Strukturreform durchzuwursteln. Ein Rotenset für Solidarität wäre pe-

PRESSESCHAU

Krisenbewältigung durch Suche nach Sündenböcken

THE INDEPENDENT

LONDON Als instinktives Ablenkungsmanöver passt das gut zu der seit langem bekannten Methode Trumps, eine „tote Katze auf den Tisch zu werfen“, sobald die Dinge ein wenig schwierig für ihn werden. Damit soll die Schuld für den unnötigen Tod Tausender Amerikaner auf eine UN-Agentur abgewälzt werden, die keinerlei Exekutivgewalt über die Regierung der Vereinigten Staaten hat. Bei seiner „Bastis“ könnte das gut ankommen. Doch die meisten Amerikaner müssen dies als das sehen, was es ist – ein Akt der nationalen Selbstverletzung.

De Telegraaf

AMSTERDAM Es gibt keinen einzigen Beweis dafür, dass die WHO ihr Bestes tut, um die Wahrheit ans Licht zu bringen. Kritiker werfen ihr vor, bedenkenlos die Erklärungen Chinas akzeptiert zu haben, wodurch wertvolle Zeit verloren ging und das Virus freies Spiel hatte. Auch Donald Trump hat lange getödel. Aber er hat Recht, wenn er eine Untersuchung der erkennbar sklavischen Haltung der WHO gegenüber China fordert.

Dagens Nyheter

STOCKHOLM In Trumps Augen ist die Reihe der Bösewichte lang. Auf ihr stehen China, die Demokraten im Kongress, Gouverneure der Bundesstaaten, Fake-Medien und nun also die

Anlage

Kölnner Stadt-Anzeiger Montag, 20. April 2020

Rheinbrücke Leverkusen Baufirma verlangt neutrales Gutachten im Stahlstreit
Politiker sind entsetzt – Schadstoffbelastung der alten Brücke war auch nicht bekannt

Vier Jahre längere Bauzeit droht

VON PETER BERGER
UND BERT GERHARD'S

Köln/Leverkusen. Die zehn Ingenieure des Tüv Rheinland, die im Auftrag des österreichischen Baukonzerns Porr AG im vergangenen Jahr in einem Stahlwerk der China Railway Shanghai Bridge Group (CRSBG) im Großraum Shanghai die Produktion der Stahlbauteile für den ersten Teil der neuen Leverkusener Rheinbrücke überwachten, hatten über Monate mit erheblichen Problemen zu kämpfen.

Das geht aus Protokoll-Auszügen aus der Zeit von Juli bis November 2019 hervor, die dem „Kölnner Stadt-Anzeiger“ vorliegen und die die Ingenieure ihrem Auftraggeber Porr kontinuierlich übermittelten. Seltenerweise listeten die Prüfer erhebliche Mängel auf. Sie kritisierten auch die mangelhafte Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen vor Ort.

Einhaltung der Qualität ist gefährdet. „CRSBG hat große Probleme, die geforderte Nahtgüte nach ZTV-ING umzusetzen, was aber von Porr weiter verlangt wird“, heißt es in den Protokollen. ZTV-ING ist die Abkürzung für „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien“ und der deutsche Standard für den Bau und die Erhaltung von Ingenieurbauwerken nach DIN-Norm 1076. Die ZTV sind ein wichtiger Bestandteil der Ausschreibung für den Brückenbau.

Der Tüv Rheinland bemängelte zum Beispiel, dass „im Bereich der Seilkonsolen noch sehr viele Schweißnähte reklamiert wurden“. Man habe die Inspektion deshalb abgebrochen. Ein offenbar neu eingesetzter Inspektor von CRSBG räumt laut Tüv-Protokoll gegenüber den Inspektoren aus Deutschland ein, „dass er keine ausreichende Erfahrung bezüglich der Bewertung geklärter hat, so dass die Strahlkontrolle von CRSBG nicht durchgeführt wird“.

Auch bei den eigenen Inspektionen stießen die Tüv-Prüfer auf Schwergewichte. So konnten sie den Austausch fehlerhafter Bolzen an sechs Trägern wegen der riskanten Zugänglichkeit und Absturzgefahr nicht begleiten. CRSBG versuche häufig, „durch Diskussionen die Normen-Anforderungen zum Schweißen und Beschichten aufzuweichen“, heißt es an anderer Stelle. Im August 2019 fassten die Prüfer ihre Erkenntnisse zusammen. Mehrmals habe man CRSBG „nun schon auf das Nachlassen des Umfangs und der Zuverlässigkeit und Genauigkeit“ der Qualitätskontrolle hingewiesen“, heißt es. „Die Einhaltung der hohen Qualitätsanforderungen ist immer mehr gefährdet.“ Auch bei der Zwischenlagerung der Bauteile hätten sich nach Beanstandungen „keine wesentlichen Verbesserungen ergeben“.

Die weiteren Kritikpunkte des Tüv Rheinland: Verortbarte Meetings wurden nicht eingehalten. CRSBG sei mehrfach „belehrt und ermahnt“ worden, „die Arbeiter besser zu schulen“. Die Tüv-Prüfer kamen im Oktober 2019 zu einem klaren Ergebnis: „Die mangelhafte Fertigungsuperwachung beim Schweißen und das fehlende Engagement, sich intensiv um die Nahtrisse zu kümmern, wurde den Verantwortlichen deutlich mitgeteilt. Porr sollte dies auch noch schriftlich beanstanden“, heißt es im Tüv-Protokoll 158-0197 aus der zweiten Oktober-Woche 2019.

Straßen NRW setzt Frist bis 20. April
Sind die Tüv-Prüfer, die im Auftrag der Porr AG für die Qualitätskontrolle verantwortlich waren, zu „pingelig“ vorgegangen? Habe sich dadurch das Arbeitsklima mit dem chinesischen Partner verschlechtert? Das ist die Einschätzung von Porr-Anwalt Ralf Leinemann.

Beim Landesbetrieb Straßen NRW sieht man das völlig anders. Er verworft die Annahme der 22 Bauteile, die be-



Die Stahlgerippe für die Pfeiler der neuen Brücke lagern am Rheinufer.



„Das ist eine Katastrophe. Ich habe bisher keinerlei Information“

Uwe Riechardt (SPD)
OB der Stadt Leverkusen

reits im Hafen von Rotterdam (18 Teile) und Niehl (vier Teile) liegen und droht mit der Kündigung der Verträge des 363 Millionen Euro teuren Bauprojekts. Der Tüv Rheinland erklärt nach der Berichterstattung im „Kölnner Stadt-Anzeiger“ am Samstag, man habe „auf Auffälligkeiten der Stahlbauteile hingewiesen“. Die Nachbesserung der Mängel sei möglich.

In einem Statement der Porr AG heißt es, die vom Tüv „festgestellten Mängel“ seien „noch im Werk beseitigt worden, so dass die Teile zum Transport nach Deutschland freigegeben wurden“. Bei einer Untersuchung der Teile in Rotterdam hätten sich „weitere Fehler an den Bauteilen gefunden“. Dabei handele es sich „um einzelne Poren in Schweißnähten und Schweißspuren an den Oberflächen, die bei Stahlarbeiten dieser Größenordnung zu erwarten sind und die routinemäßig behoben werden können. Porr möchte diese Arbeiten in Deutschland auf der Baustelle durchführen.“

Diese Fehler sind offenbar nur aufgefalle, weil der Landesbetrieb Straßen NRW die Bauteile im Hafen von Rotter-

dam über einen Zeitraum von zehn Wochen nachkontrolliert hat. Er kommt in seiner Beurteilung zu einem völlig anderen Ergebnis, will sich auf Nachbesserungen nicht einlassen.

Aus den Protokollen des Tüv Rheinland geht auch hervor, dass CRSBG die Stahlbauteile schon verschifft hatte, bevor die Dokumentation über deren Qualität von den Prüfern „geschickt und gestempelt“ werden konnte. „Die Übergabe der Dokumentation für die in Arbeit befindlichen Teile der 6th Verschiffung wurde angefordert, wird aber wie bisher praktiziert erst nach der Verschiffung erwartet“, heißt es im Protokoll D-0641 von Mitte August 2019.

Neutrale Prüfung beantragt

Der Landesbetrieb Straßen NRW hat der Porr AG nach Angaben von Rechtsanwalt Ralf Leinemann, der den Baukonzern juristisch vertritt, eine Frist bis zum heutigen Montag gesetzt. Ansonsten werde die Vertragskündigung angeordnet. „Bis dahin sollen wir erklären, dass alle Bauteile neu hergestellt werden“, sagt Leinemann. Ansonsten werde Straßen NRW den Vertrag kündigen. Der Baukonzern sei seitens Porr am Samstag eine neutrale Überprüfung der Bauteile durch ein staatlich anerkanntes Prüflabor beantragt, da Straßen NRW bisher eine Begutachtung durch einen neutralen Dritten abgelehnt habe. „Das steht der Vertrag vor.“ Porr sei nach wie vor an einer Verständigung gelegen. Bevor diese Resultate vorliegen, könne Straßen NRW den Vertrag „eigentlich nicht kündigen“.

Abbruch könnte 36 Monate dauern

Der Konflikt um den Abbruch der alten Brücke, die Asbest-Fundstellen aufweist und deren Außenbeschichtung PCB-haltig sei, könne aus Sicht von Porr auch gelöst werden. Straßen NRW habe erst auf Nachfrage des Baukonzerns Ende 2018 überhaupt den Auftrag erteilt, die alte Brücke auf Schadstoffe untersuchen zu lassen. „Porr hat das übernommen und einen Gutachter beauftragt. Die Belastung steht seit einem Jahr fest.“

Straßen NRW habe danach ein Abbruchkonzept erstellt, das die gesamte Bauzeit um 36 Monate verlängert hätte. „Wir haben durch die fehlende Kampfmittelkonditionierung, die Straßen NRW zu verantworten hat, schon ein Jahr verloren.“ Im Dezember 2019 habe der Baukonzern dem Landesbetrieb dann in ei-

nem Nachtrag vorgerechnet, dass eine um rund vier Jahre verlängerte Bauzeit Mehrkosten von 250 Millionen Euro verursachen werde und ein auf 18 Monate verkürztes Abbruchkonzept vorgelegt. Darauf sei der Landesbetrieb Straßen NRW nicht eingegangen.

Im April 2020 habe man den Nachtrag zurückgenommen, weil man „zu einer vernünftigen Gesamtlösung kommen wollte“. Dass die Brücke mit beiden Teilen gegenüber der ursprünglichen Planung zweiinhalb Jahre später fertig werde, lasse sich nicht mehr verhindern. „Der erste Brückenteil lässt sich aber im Sommer 2022 freigeben, wenn es zu keiner Kündigung kommt und Straßen NRW die eigenen Leistungen rechtzeitig schafft“, sagt Leinemann. Sonst könne man mindestens ein weiteres Jahr dranhängen.

Abgeordnete fordern Aufklärung

„Das ist eine Katastrophe“, sagt der Leverkusener Oberbürgermeister Uwe Riechardt (SPD) zu den Enthüllungen des „Kölnner Stadt-Anzeiger“. Riechardt sieht als Folgen für Leverkusen, dass weiterhin viel Schwerlastverkehr durch Stadtgebiet rolle. Auch befürchte er Schaden für den Wirtschaftsstandort und die Investitionsfähigkeit seiner Unternehmen. Verärgert reagiert Riechardt auf die erneut unterbliebene Information durch die übergeordneten Behörden. „Da sollen sich die Herren Verkehrsminister von Bund und Land einmal erklären“, so Riechardt auf Anfrage. Er habe in dieser für Leverkusen wichtigen Angelegenheit bisher keinerlei Information erhalten. „Ich bin ja dialogbereit, aber dann müssen auch andere in den Dialog treten.“

Die SPD-Landtagsabgeordnete Susana dos Santos Herrmann aus Köln und Eva Lux aus Leverkusen kritisieren, dass das Verkehrsministerium bisher „nicht eine Berichtszelle“ an den Verkehrsausschuss des Landtags geschickt habe. Andreas Kossicki, Oberbürgermeister-Kandidat der Kölner SPD, fordert „eine schnellstmögliche Lösung der Probleme.“ Weitere Verzögerungen beim Neubau der Brücke seien „ein absolutes Debakel“. Arndt Klocke, Fraktionschef der Grünen im Landtag, sieht zahlreiche Ungereimtheiten: „Worum wurde die schwere Asbest-untersuchung der bisherigen Brücke erst jetzt bekannt, obwohl Straßen NRW viele Jahre versucht hat, das Bauwerk zu sanieren? Was wusste das NRW-Verkehrsministerium davon, und warum wurde nicht interveniert?“