

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 GERHARDS

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 Shanhaiguan Bridge Group (CRSBG) im Großraum Schanghai 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 „Köln Stadt-Anzeiger“ vorliegen und die die Ingenieure ihrem Auftraggeber Porr kontinuierlich übermittelten. Seitenweise 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 Seilkonzolen 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 Bewertungskriterien hat, so dass die Strahlkontrolle von CRSBG nicht durchgeführt wird“.

Auch bei den eigenen Inspektionen stießen die Tüv-Prüfer auf Schwierigkeiten. 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: Vereinbarte 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 Fertigungsüberwachung beim Schweißen und das fehlende Engagement, sich intensiv um die Nahtstelle 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 den chinesischen Partnern verschlechtert? Das ist die Einschätzung von Porr-Anwalt Ralf Leinemann.

Beim Landesbetrieb Straßen NRW sieht man das völlig anders. Er verweigert 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 Richrath (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 „Köln 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 Schleifspuren 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 aufzufallen, 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 „gesichtet 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 angedroht. „Bis dahin sollen wir erklären, dass alle Bauteile neu hergestellt werden“, sagt Leinemann. 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. „Das sieht 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 aufweise 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 vor Auftragserteilung unterbliebene Kampfmittelsondierung, die Straßen NRW schon ein Jahr verloren.“ Im Dezember 2019 habe der Baukonzern dem Landesbetrieb dann in

einem 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 wolle“. Dass die Brücke mit beiden Teilen gegenüber der ursprünglichen Planung zweieinhalb 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 Richrath (SPD) zu den Enthüllungen des „Köln Stadt-Anzeiger“. Richrath sieht als Folgen für Leverkusen, dass weiterhin viel Schwerlastverkehr durchs Stadtgebiet rolle. Auch befürchte er Schaden für den Wirtschaftsstandort und die Investitionsfähigkeit seiner Unternehmen. Verärgert reagiert Richrath auf die erneut unterbliebene Information durch die übergeordneten Behörden. „Da sollen sich die Herren Verkehrsminister von Bund und Land einmal erklären“, so Richrath auf Anfrage. Er habe in dieser für Leverkusener wichtigen Angelegenheit bisher keinerlei Information erhalten. „Ich bin ja dialogbereit, aber dann müssen auch andere in den Dialog eintreten.“

Die SPD-Landtagsabgeordneten Susana dos Santos Herrmann aus Köln und Eva Lux aus Leverkusen kritisieren, dass das Verkehrsministerium bisher „nicht eine Berichtszeile“ an den Verkehrsausschuss des Landtags geschickt haben. Andreas Kossiski, Oberbürgermeisterkandidat 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: „Warum wurde die schwere Asbestversteuchung 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?“

NRW gegen Maskenpflicht an Schulen

Das Land hat erklärt, was passieren muss, damit Klassen nicht zum Infektionsherd werden

Düsseldorf. Vor der schrittweisen Öffnung in der kommenden Woche hat das Schulministerium die Schulen in Nordrhein-Westfalen über die notwendigen Hygienevorgaben informiert. Die zentrale Regel dabei lautet: Abstand halten. So müssen die Lerngruppen etwa so aufgebaut werden, dass zwischen den Schülern untereinander und den Lehrern der Mindestabstand von 1,5 Metern eingehalten werden kann. Außerdem sollen Namenslisten erstellt werden, um Kontakte im Fall einer Infektion nachverfolgen zu können.

„Die Einhaltung des Infektionsschutzes war, ist und bleibt die Grundvoraussetzung, um erste und vorsichtige Schritte aus der durch das Coronavirus bedingten Ausnahme-situation zu unternehmen“, sagte der Staatssekretär für Schule und Bildung, Mathias Richter. Eine Info-Mail mit den Vorgaben sei am Samstag an die Schulen verschickt worden, hieß es aus dem Ministerium.

Darin heißt es außerdem: Schüler oder Lehrer mit Symptomen sollen von Unterricht sowie Prüfungen ausgeschlossen werden. Es sei außerdem darauf zu achten, dass Trinkflaschen oder Gläser nicht gemeinsam genutzt würden. Außerdem sehen die Vorgaben ausreichende Waschbecken und Seifenspender vor, damit Hände regelmäßig gewaschen werden können. Darüber hinaus wird die generelle Corona-Etikette – also Niesen und

Abiturienten auf freiwilliger Basis wieder zum Unterricht

Husten in den Ellbogen und kein Händeschütteln – empfohlen. Auf eine generelle Maskenpflicht in Schulen verzichtet das Land. Als Grundlage hatte das Schulministerium ein Gutachten von Wissenschaftlern unter anderem der Uni Bonn beauftragt.

Das Schulpersonal hat nun bis Mittwoch Zeit, die Maßnahmen umzusetzen. Ab Donnerstag sollen die ersten Abiturienten, bei denen die Prüfungen kurz bevorstehen, auf freiwilliger Basis wieder in die Schule kommen dürfen.

Der Städtetag hatte angesichts der wegen Corona notwendigen Hygienemaßnahmen das Land aufgefordert, die Schulen frühestens ab dem 27. April wieder zu öffnen. „Bereits ab dem 23. April zu starten, stellt die kommunalen Schulträger vor erhebliche Probleme“, kritisierte der Städtetag-Vorsitzende und Hammer Oberbürgermeister Thomas Hunsteger-Petermann. „Die Schulen müssen grundgereinigt werden, die hygienischen Voraussetzungen für den Schutz vor Infektionen geschaffen, Räume vorbereitet und der Schülerverkehr organisiert werden.“ Dafür brauche man mindestens den Vorlauf von einer Arbeitswoche.

Das Land entgegnete, man habe die Schulträger und kommunalen Spitzenverbände bereits Mitte der vergangenen Woche über die nötigen Maßnahmen informiert, damit diese ausreichend Zeit hätten. (dpa)

Land muss bei der Rheinbrücke von vorne anfangen

Straßen NRW hält die Mängel bei Stahlteilen aus China für irreparabel und kündigt den Vertrag. „Wir machen keine Abstriche bei Qualität und Sicherheit“, sagt Verkehrsminister Wüst

VON PETER BERGER UND BERT GERHARDS

Leverkusen/Düsseldorf. Der Bau der Leverkusener Rheinbrücke wird sich um mindestens zwei Jahre bis September 2023 verzögern. Der Landesbetrieb Straßen NRW hat am Freitagnachmittag dem österreichischen Baukonzern Porr AG, der die Ausschreibung für die 363 Millionen Euro teure Brücke gewonnen hatte, mit sofortiger Wirkung gekündigt. Das kommt faktisch einem Baustopp gleich. Das Projekt wird in der kommenden Woche neu ausgeschrieben werden.

Grund für die Kündigung sind „schwerwiegende Mängel“ an 22 Stahlbauteilen, die in China produziert und bereits ausgeliefert wurden. Sie werden für den Bau des ersten Brückenteils benötigt, der nach dem bisherigen Plan Ende 2021 abgeschlossen sein sollte.

Laut Straßen NRW weisen die Bauteile, die man inzwischen alle untersucht habe, derart schwerwiegende „systematische Mängel“ auf, dass sie nicht eingebaut werden können. Vier Brückenteile lagern in Köln-Niehl, 18 im Hafen von Rotterdam. Insgesamt werden für den Bau der Brücke, die aus zwei Teilen besteht, 80 dieser Teile gebraucht. Der Baukonzern Porr hatte angeboten, die Mängel an den bereits gelieferten Stahlbauteilen vor Ort zu beheben und die beiden ersten Träger komplett neu in China fertigen zu lassen.

Landesbetrieb Straßen NRW spricht von 250 bis 600 Mängeln an jedem Bauteil

Aus Sicht des Landesbetriebs macht das keinen Sinn. Man sei sich mit dem Baukonzern zwar einig, „dass einzelne Mängel in einer überschaubaren Anzahl repariert werden könnten“. Das Problem sei aber die außergewöhnlich hohe Zahl der Mängel. Der Landesbetrieb spricht von 250 bis 600 Mängeln pro Bauteil. Selbst nach einer Reparatur würden diese daher weder den Verträgen entsprechen noch die geforderten Normen erfüllen. Weil niemand vorhersagen könne, welche Folgen das für eine Brücke habe, über die täglich 120 000 Fahrzeuge, darunter 14 000 Lkw fahren, „käme die Inbetriebnahme mit diesen reparierten Mängeln einem experimentellen Bauwerk gleich“, heißt es in dem internen Schreiben, das dem „Kölner Stadt-Anzeiger“ vorliegt.

Theoretisch sei es zwar möglich, die Brücke unter diesen Bedingungen fertigzustellen. Das gehe aber nur, wenn das vorab durch staatliche Prüfer genehmigt werde. Dazu müsse Straßen NRW einen sogenannten Tolerierungsantrag stellen, dessen Genehmigung rund zwei Jahre dauern könne. Die mögliche Genehmigung werde aber nur unter Auflagen wie verkürzte Prüfintervalle oder gar die permanente Überwachung der neuen Brücke erfolgen. Ein Zustand, den die Autofahrer bei der bestehenden Brücke täglich erleben.

Einsolches Verfahren lehnt das NRW-Verkehrsministerium strikt ab, zumal es keinen Zeitvorteil bringt. „Das kann für niemanden eine Option sein. Wenn die Brücke jetzt neu gebaut wird, muss sie langlebig gebaut werden ohne Abstriche bei Qualität und Sicherheit“, sagte Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU).

Deshalb hat man in Düsseldorf das Ende mit Schrecken vorgezogen und geht davon aus, dass der erste Teil des Neubaus wegen der neuen Ausschreibung statt wie zuletzt geplant Ende 2021 erst zwei Jahre später fertig wird. Angepeilt wird der September 2023. Die alte Brücke wird also

mindestens bis zu diesem Zeitpunkt für den Lkw-Verkehr ab 3,5 Tonnen gesperrt bleiben. Bei der Porr AG geht man von einem deutlich längeren Zeitraum aus. Die Rede ist von einer Verzögerung von bis zu viereinhalb Jahren. Die Mehrkosten könnten bis zu 300 Millionen Euro betragen.

Kündigung des Generalunternehmers am 20. März angedroht

Der Streit war in den vergangenen Monaten immer weiter eskaliert. Der Landesbetrieb Straßen NRW hatte dem Baukonzern die Kündigung am 20. März angedroht und die Frist zweimal verlängert, zuletzt bis zum 20. April, wenn die Stahlbauteile nicht komplett zurückgenommen und den Normen entsprechend neu hergestellt werden. Bei einem Gespräch der Gutachter beider Seiten drei Tage zuvor habe man keine Einigung erzielt. Straßen NRW hat nach eigenen Angaben entgegen den Behauptungen der Porr AG mit der Genehmigung der Verschiffung nach Rotterdam keine Abnahme der Bauteile erteilt. Dies sei schon deshalb nicht möglich gewesen, weil die Überwachung der Fertigung in China durch eine von Straßen NRW beauftragte Ingenieurgesellschaft „zeitweise nicht möglich“



Diese Montagehilfen müssen entfernt werden. Dann ist die Oberfläche beschädigt.



NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst will den Neubau der Rheinbrücke in Leverkusen kommende Woche neu ausschreiben.

war, heißt es. Am 10. März 2019 sei den Ingenieuren der Zutritt auf das Werksgelände verweigert worden. Straßen NRW habe das Verkehrsministerium des Landes einschalten müssen. Dessen Staatssekretär Hendrik Schulte habe über die Probleme am 18. April ein Gespräch mit dem chinesischen Konsul geführt. Die Kontrolle sei auch durch Mängel bei der Arbeitssicherheit behindert worden, „so dass viele Bauteile vor Ort nicht untersucht werden konnten“.

Das Angebot des österreichischen Baukonzerns, die beiden ersten Hohlkastenträger neu herzustellen, für die bereits ein Gutachten von Straßen NRW vorliegt, nehme man zur Kenntnis. „Man kann aber den Eindruck haben, dass Porr hier eine Form der Salami-Taktik verfolgt und nur die Teile neu bauen möchte, bei denen Mängel durch zusätzliche Gutachten nachgewiesen sind“, heißt es in einem internen Schreiben.

Bei der Porr AG geht man hingegen davon aus, dass Straßen NRW mit der Forderung nach der Neuherstellung der Stahlbauteile von eigenen Versäumnissen ablenken möchte, die ihrerseits zu einer deutlichen Verlängerung der Bauzeit führen würden. Ein Jahr habe man bereits verloren, weil die Kampfmittelsondierung des Baufelds nicht abgeschlossen war, so Porr. Überdies habe es der Landesbetrieb versäumt, beim Abbruchkonzept für die alte Brücke eine Umweltprüfung vorzunehmen. Das habe man erst 2018 im Auftrag von Straßen NRW mit dem Ergebnis nachgeholt, dass die Brücke mit Asbest und PCB belastet sei. Der Abbruch werde nach den Plänen von Straßen NRW daher drei Jahre dauern. Porr habe ein Konzept vorgelegt, das eine Verkürzung auf 18 Monate vorsieht.

Im Dezember 2019 hatte der Konzern deshalb eine Erhöhung der Baukosten um 250 Millionen Euro bei einer um 57 Monate verlängerten Gesamtbauzeit angezeigt. Diesen Nachschlag hatte

Porr-Chef Karl-Heinz Strauss Anfang April 2020 in einem Brief an das NRW-Verkehrsministerium zurückgenommen. Man sei weiterhin an einer Einigung interessiert. Daraus wird jetzt nichts mehr.

Verkehrsminister Hendrik Wüst informiert Leverkusens Oberbürgermeister vorab

In diesem Fall hat es Leverkusens Oberbürgermeister Uwe Richrath nicht durch den „Kölner Stadt-Anzeiger“ erfahren wie vor einer Woche, als die Kündigung angedroht worden war, sondern von Landesverkehrsminister Hendrik Wüst selbst. Der Minister informierte den Rathaushelfer am Freitagnachmittag persönlich von der Kündigung des Vertrages mit der Firma Porr und bestätigte ihm, dass die Neuausschreibung der Arbeiten zu

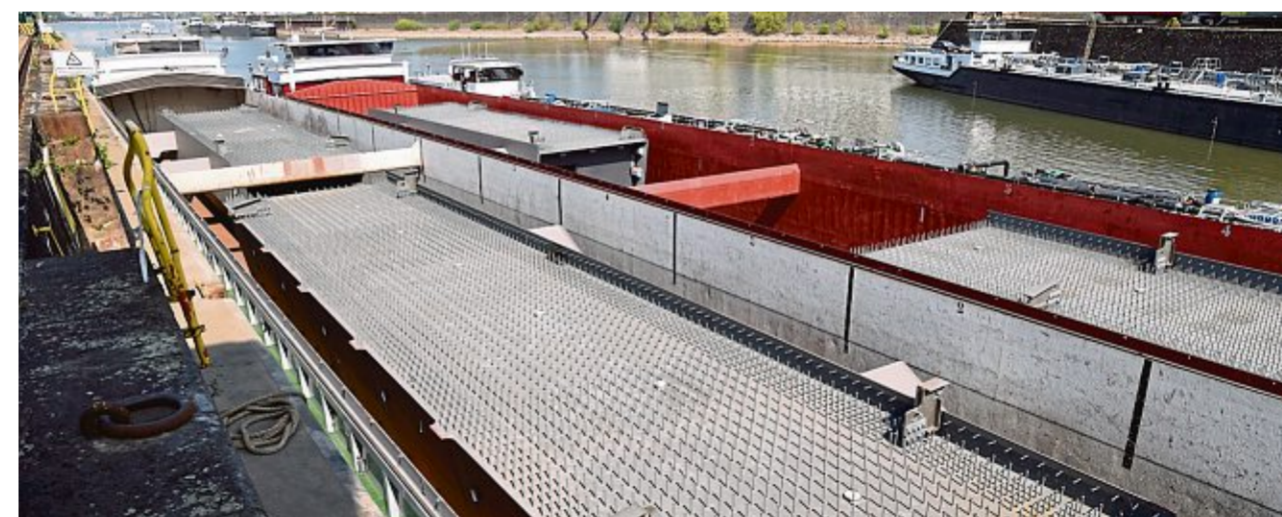
einer schnellen Auftragsvergabe führen solle. Für Leverkusen sei die Verzögerung um mehr als zwei Jahre „natürlich nicht gut, aber dann muss das Datum nun auch definitiv stehen“, so Richrath. Wichtig sei fortan eine enge Kontrolle der Arbeiten. Das gelte vor allem für die marode alte Brücke, die ja – deshalb für den Lkw-Verkehr gesperrt – bis zur Fertigstellung der ersten Brückenhälfte halten müsste, also noch mehr als drei Jahre. „Wenn es zu einer Vollsperrung der Brücke käme, wir also keine Rheinquerung mehr hätten, wäre dies das absolute Desaster.“

Nach der zunächst gar nicht erfolgten Information der Stadt durch die Landesbehörden hat der in Vertretung des Leverkusener Rates tagende Hauptausschuss den Oberbürgermeister am Donnerstagabend beauftragt, Minister Wüst gemeinsam mit der ebenfalls nicht informierten Kölner Oberbürgermeisterin, den Landräten der Region und Vertretern der örtlichen Wirtschaft einzuladen, um zum Vorgehen seiner Behörden Stellung zu nehmen. Leverkusener Ratspolitiker sagten öffentlich, sie fühlten sich von den Landesbehörden systematisch hintergangen und getäuscht.



Die ersten Pfeiler mit der Aufschrift Porr stehen im Rhein. Das Land hat dem Unternehmen den Auftrag für die neue Rheinbrücke gekündigt.

Foto: Salf Krüger, Caba Peter Balocoy, Straßen NRW, Imago



Die ersten vier Stahlbauteile für die neue Brücke liegen im Niehler Hafen.

Der Zeitplan für den Neubau ist nicht mehr zu halten

Die ersten Schäden schwerwiegenden Ausmaßes an der Rheinbrücke Leverkusens wurden von Ingenieuren bereits 2012 festgestellt. Damals war erstmals von einem „kritischen Bauwerkszustand“ die Rede. Im Dezember 2012 musste das Bauwerk quasi über Nacht für alle Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen gesperrt werden. Der damalige NRW-Verkehrsminister Michael Groschek (SPD) warnte vor unabsehbaren Folgen. In den kommenden zehn Jahren werde man in NRW allein 3,5 Milliarden Euro für den Erhalt der Brücken benötigen, so seine Prognose. Das Landesbudget für den Ausbau und die Sanierung der Fernstraßen lag 2012 bei 330 Millionen Euro. Zum

Vergleich: Im 2019 hat der Landesbetrieb Straßen NRW mehr als 1,1 Milliarden Euro investiert.

Die Rheinbrücke war seitdem immer wieder mit verschiedenen Gewichts- und Tempolimits belegt. Die Hoffnungen, man könne sie so flüchtig umgehen, dass der Lkw-Verkehr zumindest eingeschränkt wieder rollen könne, zerschlugen sich 2015. Seit vier Jahren gibt es an allen Zufahrten Schranken und Sperren, um schwere Lastwagen und Fahrzeuge, die breiter als 2,50 Meter sind, am Befahren der Brücke zu hindern. Zuvor war das Fahrverbot immer wieder ignoriert worden. Zeitweise drohte gar die Sperrung des gesamten Bauwerks.

Der ursprüngliche Zeitplan sah vor, dass der erste Teil der neuen Brücke bereits Ende 2020 in Betrieb genommen wird. Bereits jetzt ist man wegen Verzögerungen bei der Kampfmittelsondierung rund ein Jahr im Verzug. Weitere Verzögerungen werden sich unabhängig von der Kündigung des Generalunternehmers vor allem beim Neubau des zweiten Brückenteils ergeben, weil der Landesbetrieb Straßen NRW beim Abbruch des alten Bauwerks bisher nicht einkalkuliert hatte, dass es mit Asbest und PCB belastet ist. Deshalb wird der Abbruch länger dauern. Der zweite Neubauteil sollte ursprünglich 2024 fertig sein. Dieser Zeitplan ist jetzt definitiv nicht mehr zu halten. (pb)

Die ersten vier Stahlbauteile für die neue Brücke liegen im Niehler Hafen.

Die ersten vier Stahlbauteile für die neue Brücke liegen im Niehler Hafen.

300 Millionen Mehrkosten bei Kündigung

Karl-Heinz Strauss, Vorstandschef der Porr AG

Prüfer durften nicht ins Werk

Straßen NRW kritisiert Schikanen bei der Bauüberwachung in China

1. Die Überwachung der Produktion in China

Der Baukonzern Porr AG sagt, die Produktion der 22 Stahlbauteile durch die China Railway Shanhaiguan Bridge Group (CRSGB) sei kontinuierlich überwacht worden. Das gelte sowohl für die Vorfertigung im Werk I bei Peking als auch für den Zusammenbau im Werk II bei Macao. Der Tüv Rheinland habe die Produktion im Auftrag der Porr AG überwacht. Auch der Landesbetrieb Straßen NRW sei mit eigenen Ingenieuren vor Ort gewesen.

Straßen NRW betont, eine kontinuierliche Kontrolle haben nicht stattgefunden. Den eigenen Prüfingenieuren sei im März 2019 über viele Wochen der Zutritt zum Werksgelände in beiden Fertigungsstätten verweigert worden, „unter anderem mit Hinweis auf ein mögliches Steuervergehen“, heißt es in einem Projektstatusbericht vom 17. Juni 2019, der unserer Zeitung vorliegt. Man habe wenig dagegen unternehmen können, weil der Landesbetrieb „kein direktes Vertragsverhältnis mit den chinesischen Unternehmen“ habe. Das NRW-Verkehrsministerium habe daraufhin den chinesischen Konsul eingeschaltet. Viele Bauteile habe man schon aus Gründen der Arbeitssicherheit in China gar nicht kontrollieren können.

3. Die Freigabe der Teile zur Verschiffung

Der Baukonzern sagt, dass bei der Freigabe der Stahlteile in China zur Verschiffung nach Rotterdam keine unerledigten Befunde mehr vorgelegen hätten. Straßen NRW habe die Verschiffung genehmigt. Wenige eigens dokumentierte Mängel sollten erst auf der Baustelle in Leverkusen beseitigt werden.

Das ist falsch, sagt Straßen NRW. Man habe der Verschiffung ausdrücklich nur unter dem Vorbehalt zugestimmt, die Teile bei der Ankunft in Rotterdam prüfen zu können. Eine Freigabe „ohne Mangelbefund“ sei in keinem Fall erfolgt.

4. Die Gutachten und das Schiedsverfahren

Die Porr AG hat vorsorglich eine Schiedsbegutachtung durch eine staatlich anerkannte Prüfstelle in Karlsruhe beantragt, um eine Klärung herbeizuführen. Straßen NRW habe bisher jede Begutachtung abgelehnt.

Der Landesbetrieb weist diesen Vorwurf zurück. Man habe einen objektiv neutralen Gutachter nie abgelehnt und bereits im vergangenen Jahr ein unabhängiges Ingenieurbüro eingeschaltet. Dieses Vorgehen sei in einem gemeinsamen Spitzengespräch im Juli 2019 durch den Vorstand von Porr ausdrücklich begrüßt worden.

2. Die Beseitigung der Mängel

Laut Porr AG sollen alle Mängel, die von den Kontrolluren in China entdeckt wurden, vor Ort noch beseitigt worden sein. Straßen NRW widerspricht. Bei eigenen Überprüfungen zweier Bauteile in Rotterdam habe man schwerwiegende Mängel festgestellt. Der Baukonzern habe am 15. April 2020 deshalb angeboten, die Träger 34 A und 34 D neu herzustellen. Der Tüv Rheinland habe der Porr AG bestätigt, dass die Beseitigung der Mängel auch noch in Leverkusen möglich sei.

Inzwischen hat Straßen NRW nach eigenen Angaben alle weiteren Bauteile überprüft. Die Prüfer kommen zu dem Ergebnis, dass jedes Stahlteil zwischen 250 und 600 Mängel aufweist. Die Träger seien auch nach einer Reparatur nicht mehr einbaufähig, ohne die Normen für den Neubau zu missachten. Der Abschlussbericht sei in Arbeit. Man erwarte, „dass Porr normen- und vertragskonforme Bauteile liefert, die die Langlebigkeit der Brücke sicherstellen“. Eine Mängelbeseitigung, die verkürzte Wartungsintervalle oder gar eine kontinuierliche Überwachung des neuen Bauwerks zur Folge habe, sei für einen neuen Brückenbau ungeeignet.

5. Die Kosten für Abbruch und Neubau

Die Porr AG hat am 23. Dezember 2019 eine Nachforderung von rund 250 Millionen Euro gestellt und mit Änderungen des Bauablaufs begründet. Gleichzeitig wurde eine Verlängerung der Bauzeit um 57 Monate angezeigt. Begründet wird das mit höheren Kosten für den Abbruch der alten Brücke, die mit Asbest und PCB belastet ist. Das habe man in einem Gutachten im Auftrag von Straßen NRW erst im vergangenen Jahr festgestellt. Für diese Prüfung habe der Landesbetrieb erst auf Nachfrage der Porr AG Ende 2018 den Auftrag erteilt. Man habe ein Konzept erstellt, nach dem die alte Brücke innerhalb von 18 Monaten abgebrochen werden könne. Im April 2020 habe man den Nachtrag zurückgenommen, weil man an einer vernünftigen Gesamtlösung interessiert sei. Das NRW-Verkehrsministerium hatte diese Nachforderung deutlich kritisiert. Nach Auffassung der Porr AG hat die Kündigung jetzt schwerwiegende Folgen: „Mindestens zwei Jahre Bauverzögerung und Mehrkosten in Höhe von bis zu 300 Millionen Euro“, schreibt Porr-Vorstandschef Karl-Heinz Strauss an das NRW-Verkehrsministerium.