

25.05.2020

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 3487 vom 21. April 2020
der Abgeordneten Arndt Klocke und Horst Becker BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/9019

Ungereimtheiten und Verzögerungen beim Neubau der Leverkusener Autobahnbrücke

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Am 18. April 2020 meldete der Kölner Stadtanzeiger, dass es zu großen Verzögerungen bei der Fertigstellung des Neubaus der Leverkusener Rheinbrücke der Autobahn 1 geben wird. Dies ginge aus internen Unterlagen von Straßen.nrw hervor, die der Presse vorliegen würden. Zur Begründung für die Verzögerung hieß es laut Straßen.nrw, es gäbe Mängel in der Verarbeitung der aus China importierten Stahlbauteile. Diese würden nicht den deutschen Qualitätsnormen entsprechen. Der TÜV Rheinland hätte bei allen 22 Bauteilen gravierende Mängel festgestellt. In der Vergangenheit hat es schon häufiger Kritik an der Absicht des Baukonzerns gegeben, beim Neubau der Leverkusener Rheinbrücke Stahl aus China zu verwenden, da dieser häufig den deutschen Qualitätsnormen nicht standhielte. Jetzt scheint sich diese Kritik aufgrund der festgestellten Mängel in der in China erfolgten Verarbeitung der Stahlbauteile zu bewahrheiten.

Der mit dem Bau der Brücke beauftragte Baukonzern wiederum wirft Straßen.nrw vor, die Verzögerungen wären durch die Abbrucharbeiten der alten Brücke bedingt, deren Bauteile vorher nicht bekannte Asbest-Fundstellen und PCB-Belastungen aufwiesen und deshalb der Abbruch länger dauern würde als vorher geplant.

Bislang hat über diese Vorgänge, die daraus resultierende mögliche Bauverzögerung um mehrere Jahre sowie die gestiegenen Kosten durch längere Abbrucharbeiten und Nachforderungen des Bauunternehmens die Landesregierung nicht informiert. Die Landtagsabgeordneten und die Öffentlichkeit wurden erst durch die Pressemeldung auf den Sachverhalt aufmerksam.

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 3487 mit Schreiben vom 22. Mai 2020 namens der Landesregierung beantwortet.

- 1. Seit wann wissen der Landesbetrieb und die Landesregierung, dass es bei der alten Leverkusener Autobahnbrücke Asbest- und PCB-Belastung gibt, die bei dem Abriss zu zeitlichen Verzögerungen führen werden?**
- 2. Aus welchen Gründen hat die Landesregierung diese Probleme bislang verschwiegen und den Verkehrsausschuss des Landtags nicht über den Sachverhalt informiert?**
- 3. Zu welchen zeitlichen Verzögerungen führen die durch die Asbest- und PCB-Belastungen aufwändigeren Abrissarbeiten?**

Die Fragen 1. bis 3., zu denen auch in der den Fragestellern vorliegenden Antwort der Landesregierung auf den Fragenkatalog der SPD-Fraktion (übersandt am 12. Mai) Stellung genommen wurde, werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Asbest-Belastung:

Nach erster Einschätzung des Landesbetriebs Straßenbau können die asbestbelasteten Bereiche der Vorlandbrücke, ohne den Asbest zu zerstören, gesondert separiert werden, so dass eine geordnete Entsorgung der asbesthaltigen Baustoffe außerhalb der Baustelle ermöglicht wird und die Auswirkungen auf die Bauzeit gering bleiben. Aktuell geht von den asbesthaltigen Stoffen keine Gefahr aus, da es sich um gebundenes Material handelt, das fest verbaut ist. Die Vorgaben für den Arbeitsschutz und den Gesundheitsschutz auch der Anwohner sind strikt einzuhalten.

Die Erarbeitung eines konkreten Abbruchkonzeptes inklusive der erforderlichen vertiefenden Schadstoffuntersuchungen und Schutzmaßnahmen sowie deren Umsetzung gehörte zu den ausgeschriebenen Leistungen. Die Auftragnehmerin hat demnach ein Abbruchkonzept zu erarbeiten und mit dem Auftraggeber abzustimmen. Bei der Aufstellung des Abbruchkonzeptes durch die Auftragnehmerin sind alle Schadstoffe zu berücksichtigen.

Die Probenahme durch die Auftragnehmerin an der Vorlandbrücke der Rheinbrücke fand am 30.08.2018 statt. Bei den für die Aufstellung des Abbruchkonzeptes erforderlichen Untersuchungen wurden laut vorgelegtem Bericht vom 18.09.2018 zusätzlich zu den bereits bekannten Schadstoffbelastungen asbesthaltige Sperrpappen inklusive Kleber in der Brückenkappenabdichtung der Vorlandbrücke aufgefunden. Diese befinden sich unter den Gehwegen im Bereich der Mittelkappen (Fläche 3,0 x 370 m) und der Kragarme (Fläche 1,0 x 370 m).

Hinsichtlich einer möglichen Asbestbelastung von Betonabstandhaltern müssten zerstörende Untersuchungen durchgeführt werden. Das Ergebnis dieser Untersuchungen hat im Wesentlichen Einfluss auf die Art der Entsorgung des Materials, so dass diese Untersuchung erst nach Außerbetriebnahme der Brücke erfolgen sollte.

An der Strombrücke wurde keine Asbestbelastung festgestellt.

PCB-Belastung:

Die Erarbeitung eines konkreten Abbruchkonzeptes inklusive der erforderlichen vertiefenden Schadstoffuntersuchungen und Schutzmaßnahmen sowie deren Umsetzung gehörte zu den ausgeschriebenen Leistungen. Die Auftragnehmerin hat demnach ein Abbruchkonzept zu erarbeiten und mit dem Auftraggeber abzustimmen. Bei der Aufstellung des Abbruchkonzeptes durch die Auftragnehmerin sind alle Schadstoffe zu berücksichtigen. Die Vorgaben für den Arbeitsschutz und den Gesundheitsschutz auch der Anwohner sind strikt einzuhalten.

Einige Schadstoffbelastungen des Bestandsbauwerks und deren Auswirkungen auf den Rückbau waren seit der Vorbereitung der Ausschreibung 2016/2017 bekannt. Dazu ist festzustellen, dass im Rahmen der Bauvorbereitungen Materialuntersuchungen durchgeführt wurden und die Ergebnisse in der Ausschreibung berücksichtigt wurden. Insbesondere waren hohe Blei-Konzentration (Bleimennige) in den Schutzanstrichen von Stahlbauteilen der Kragträger und Hohlkästen festgestellt worden.

Im Zuge der Abbruchplanung durch die Auftragnehmerin wurde im Dezember 2019 eine vertiefende Untersuchung der Beschichtung und der Fugen der Strombrücke durchgeführt. Die Ergebnisse dieser vertiefenden Untersuchung liegen seit dem 31.03.2020 vor. Die Vorlage eines Konzeptes zum Umgang mit den vorgenannten Schadstoffen wurde von der Auftragnehmerin für Anfang Juni 2020 in Aussicht gestellt.

Wie in der Ausschreibung enthalten, sind die Fundamente der Brückenpfeiler mit einer Repanisolierung versehen. Die notwendigen Arbeitsschutzmaßnahmen für das Entfernen der PCB Belastung im Anstrich entsprechen in etwa den vertraglich zu berücksichtigenden Maßnahmen bei Bleimennigen.

Die erforderlichen Arbeitsschutzmaßnahmen für das Entfernen PCB-haltiger Beschichtungen an der Strombrücke entsprechen denen für die Entfernung der in der Ausschreibung bekannt gemachten bleihaltigen Anstriche. Da letztere in der Bauzeitermittlung bereits berücksichtigt worden sind, kann auch hieraus nach aktueller Einschätzung des Landesbetriebs Straßenbau keine Bauzeitverlängerung resultieren.

Im Rahmen eines für den Rückbau im Jahr 2024 zu erstellenden Konzeptes sind die vorhandenen Schadstoffe und ihre jeweiligen Anforderungen an einen fachgerechten Rückbau und eine fachgerechte Entsorgung zu berücksichtigen.

Die Vorgaben für den Arbeitsschutz und den Gesundheitsschutz auch der Anwohner sind strikt einzuhalten.

Dazu sind an den erforderlichen Schneidstellen der Bauteile sogenannte Schwarz-Weiß-Bereiche einzurichten. Dadurch wird sichergestellt, dass der Austritt von schädlichen Emissionen in die Umgebung unterbunden wird. Die abgeschnittenen Stahlbauelemente werden dann an anderer Stelle von der Korrosionsschutzfarbe befreit. Dazu werden entsprechende geschlossene Hallen gewählt.

4. *Warum haben die Landesregierung und Straßen.nrw trotz der offensichtlich seit längerer Zeit bestehenden Zweifel an der geforderten Stahlqualität bisher am Baukonzern als ausführender Baufirma festgehalten?*

In der zuvor genannten Beantwortung des Fragenkatalogs hat sich die Landesregierung bereits wie folgt geäußert:

Schon im Februar 2019 wurde zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Landesbetrieb Straßenbau und Ministerium für Verkehr als eines von vier möglichen Szenarien auch das Szenario einer Kündigung diskutiert. Da von der Auftragnehmerin aber versichert wurde, die gerügten Mängel abzustellen, war dem Kooperationsgebot folgend, eine weitere Zusammenarbeit geboten.

Aufgrund der fortlaufenden Berichte über Probleme der Fertigung der Stahlbauteile gab es Spitzengespräche der Direktorin des Landesbetriebs mit dem Vorstand der Auftragnehmerin

im März, Mai und Juli 2019. Auch in diesen Gesprächen wurde dem Auftraggeber nochmals die vertragskonforme Herstellung von der Auftragnehmerin zugesichert.

Aufgrund der Differenzen in den Bewertungen der Berichte der Eigen- und Fremdüberwachung hat der Auftraggeber für vertiefende Untersuchungen der Mängel ab April 2019 einen weiteren zusätzlichen unabhängigen, dritten Gutachter gesucht.

Mit der ersten Verschiffung der Stahlbauteile nach Rotterdam Anfang Oktober 2019 erreichten den Landesbetrieb Straßenbau die neuesten Überwachungsprotokolle der von der Auftragnehmerin beauftragten Eigenüberwachung, die trotz der Übereinstimmungserklärung unverändert gravierende Mängel im Fertigungsprozess aufzeigten. Die Lieferfreigabe erfolgte unter dem Vorbehalt, dass diese Bauteile nach dem Entladen in Rotterdam einer vertiefenden Untersuchung durch den Sachverständigen für Schweißtechnik (Dritter Gutachter) unterzogen werden.

Obwohl der Staatssekretär nicht in das operative Geschehen mit der Auftragnehmerin eingebunden war, fand als Eskalation daraufhin im Oktober ein erstes Spitzengespräch u.a. mit dem Vorstand der Auftragnehmerin, der Direktorin des Landesbetriebes und dem Staatssekretär des Ministeriums für Verkehr statt. Die Vertreter des Landes Nordrhein-Westfalen haben in diesem Gespräch ultimativ die Neufertigung der Stahlbauteile verlangt falls sich bei vertiefter Prüfung in Rotterdam die vermuteten Mängel bestätigen sollten. Die Auftragnehmerin zeigte sich jedoch von der vertrags- und normgerechten Ausführung überzeugt und sicherte diese erneut zu. Im November 2019 hat der Landesbetrieb Straßenbau erstmals gegenüber der Auftragnehmerin förmlich eine Kündigung für den zu diesem Zeitpunkt nicht mehr auszuschließenden Fall einer Nichteinhaltung der vertraglich vereinbarten Qualität angedroht.

Eine Kündigung ohne Vorliegen der Gutachten des Sachverständigen für Schweißtechnik vom 27.02.2020 und 10.03.2020 und des Prüfeningenieurs vom 06.03.2020 nach ihren Prüfungen in Rotterdam wäre mit großer Wahrscheinlichkeit nur als freie Kündigung mit den entsprechenden Kostenrisiken für den Auftraggeber möglich gewesen. Nach Vorliegen dieser Gutachten und auf Grund der Ablehnung der geforderten Neuherstellung der Stahlbauteile war die Grundlage für eine Kündigung aus wichtigem Grund gegeben.

5. Welche Konsequenzen haben die genannten Vorgänge für die Fertigstellung der Leverkusener Autobahnbrücke? (Bitte für die einzelnen Baufortschritte der Gesamtmaßnahme gesondert darstellen.)

Zu den Veränderungen im zeitlichen Ablauf der Baumaßnahme wurde den Fragestellern mit der Antwort der Landesregierung auf den Fragenkatalog der SPD bereits folgende Planung des Landesbetriebs übermittelt:

- Bekanntmachung der Neuausschreibung am 02.05.2020
- Vergabeverfahren bis November 2020 abgeschlossen
- November 2020 - Beauftragung eines neuen Auftragnehmers für Restleistung des 1. Teilbauwerks FR Trier
- September 2023 Fertigstellung des 1. Teilbauwerks der Rheinbrücke FR Trier
- Parallel zum Bau des 1. Teilbauwerks Neuausschreibung des Abbruchs des Bestandsbauwerks und des Neubaus des 2. Teilbauwerks - FR Dortmund
- 2. Jahreshälfte 2027 Fertigstellung des 2. Teilbauwerks - FR Dortmund