

27.04.2020

Aktuelle Stunde

auf Antrag
der Fraktion der SPD

Den drohenden Super-Gau für die Verkehrsinfrastruktur in der Rheinregion verhindern: Was tut die Landesregierung um den Neubau der Leverkusener Brücke schnellstmöglich fertig zu stellen?

Die Rheinbrücke im Verlauf der Bundesautobahn 1 in Leverkusen ist ein Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur Nordrhein-Westfalens von sehr großer Bedeutung. Die Verkehrsbelastung liegt im Normalfall bei rund 111.000 Fahrzeugen pro Tag. Die Brücke ist seit geraumer Zeit »abgelastet«, d.h. für Fahrzeuge ab einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen gesperrt und mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung versehen. Damit ergibt sich eine ganz erhebliche Leistungsbeeinträchtigung dieser wichtigen Rheinquerung. Verbunden damit ist eine erhebliche Stauneigung im Nahbereich der Brücke auf beiden Rheinseiten, aber auch für die gesamte Region mit der Stadt Leverkusen, der Millionen-Köln und den weiteren angrenzenden Städten und Gemeinden. Es entstehen ergänzend erhebliche Umfahrvsverkehre, insbesondere was schwere Lastkraftwagen angeht.

Ursache für die gegenwärtige Situation ist der marode Zustand der Brücke, die als Bestandsbauwerk seit geraumer Zeit nur aufrechterhalten werden kann, indem kontinuierlich repariert bzw. geschweißt wird, was an Schäden und Rissen in den Stahlteilen und weiteren Elementen des Bauwerks ebenso kontinuierlich entsteht. Der Neubau der Leverkusener Rheinbrücke muss unter erheblichem Zeitdruck erfolgen, weil niemand sagen kann, wie lange das Bestandsbauwerk überhaupt noch - trotz aller kontinuierlicher Reparaturbemühungen - hält und insofern für den Verkehr überhaupt nutzbar bleibt. Im Falle eines Totalverlustes der Brücke, bevor die neue fertiggestellt ist, käme es zu einem verkehrlichen Super-Gau für die Rheinregion mit einem ganz erheblichen Verkehrschaos, auch weit über die Region hinaus.

Nach Recherchen des Magazins Westpol vom 26. April deutet sich an, dass das NRW-Verkehrsministerium schon länger über die Probleme mit der Produktion des Stahls in China Bescheid wusste. Nach Westpol-Informationen habe Straßen.NRW den Minister persönlich schon vor über einem Jahr auf die Probleme hingewiesen. Man habe schon damals empfohlen die Verträge mit Porr zu kündigen.

Doch Minister Wüst hat weder Parlament noch Öffentlichkeit darüber informiert.

Datum des Originals: 27.04.2020/Ausgegeben: 27.04.2020

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Am Abend des 24. April hat Landesverkehrsminister Wüst öffentlich die Kündigung der Verträge mit dem Generalunternehmer Porr AG aus Österreich bekannt gegeben. Durch die Presseberichterstattung wurde weiter öffentlich, dass es bezüglich des Projektes Leverkusener Brücke zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen, hier dem Landesverkehrsministerium, der Landesstraßenbaubehörde Landesbetrieb Straßenbau.NRW und dem Generalunternehmer zu erheblichen Konflikten gekommen ist. Der Konflikt eskalierte dann mit der Kündigung der vertraglichen Vereinbarungen mit der Porr AG durch das Landesverkehrsministerium. Damit ist der Baufortschritt und Zeitplan für die Realisierung dieses sehr wichtigen Projektes vorerst auf null gestellt.

Im Kern geht es laut Medienberichten um in China gefertigte Stahlbauteile für die neue Brücke, die gravierende Mängel aufweisen sollen. Gestritten wird darüber, ob diese Bauteile überhaupt verwendbar sind und ob diese Bauteile durch weitere Bearbeitung von den Mängeln befreit werden können.

Darüber hinaus geht es um einen erheblichen Mehraufwand für das Projekt, den der Generalunternehmer zwischenzeitlich mit 250 Millionen € geltend gemacht hat. Dieser soll begründet sein durch Asbestfunde im bestehenden Bauwerk sowie PCB-haltige Versiegelungen der Brücke. Hinsichtlich der Entsorgung im Rahmen des Abbruchs der alten Brücke soll dies zu einem erheblichen Mehraufwand führen, da diese Belastungen zu Beginn des Vertragsverhältnisses nicht bekannt gewesen sein sollen.

Im Ergebnis wird mit einer Verzögerung der Fertigstellung der neuen Brücke von bis zu viereinhalb Jahren argumentiert. Mit der Vertragskündigung wird diese drohende Perspektive nun vermutlich zur Realität. Das Landesverkehrsministerium soll deshalb parallel bereits an Unterlagen für eine neuerliche Ausschreibung des Projektes arbeiten.

Im Rahmen dieser Medienberichterstattung wurde auch öffentlich, dass Herr Dr. Schulte, der seit dem 30. Juni 2017 als Staatssekretär im Landesverkehrsministerium tätig ist, vor dieser Tätigkeit unter anderem auch für den Generalunternehmer Porr AG beruflich tätig gewesen ist. Herr Dr. Schulte ist von Berufswegen promovierter Diplom-Bauingenieur und war im Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit für große Infrastrukturprojekte zuständig, sowohl für die Hochtief AG wie auch für die Porr AG¹.

Aufgrund der überragenden Bedeutung des Projektes für die Verkehrsinfrastruktur des Rheinlandes, aber auch für ganz Nordrhein-Westfalen sowie einer offenkundig seit Monaten völlig unzureichenden Informationspolitik der Landesregierung gegenüber dem Parlament, muss der Landtag im Rahmen einer Aktuellen Stunde über die bisherige und zukünftige Entwicklung des Projektes diskutieren. Die zuvor beschriebenen Erkenntnisse sind erst nach Antragsschluss bekannt geworden, weshalb eine Aktuelle Stunde in der Sache geboten ist.

Thomas Kutschaty
Sarah Philipp

und Fraktion

¹ „Von Mai 1989 bis Juni 2017 war Schulte bei verschiedenen Unternehmen in der Privatwirtschaft im Bereich des Hoch- und Ingenieurbaus beschäftigt. In dieser Zeit war er u. a. für Hochtief und Porr für große Infrastrukturprojekte verantwortlich.“ (Wikipedia).