

08.06.2020

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 3671 vom 6. Mai 2020
der Abgeordneten Sarah Philipp, Ralf Jäger, Frank Börner und Rainer Bischoff SPD
Drucksache 17/9262

Schlechter China-Stahl für Duisburgs Brücke

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Die aus China importierten Stahlteile der Leverkusener Brücke auf der A1 sind als mangelhaft befunden worden. Dadurch könnten sowohl Mehrkosten in dreistelliger Millionenhöhe entstehen als auch eine Verzögerung des Baus um mehrere Jahre.

Duisburg ist Europas größter Stahlstandort und technisch in der Lage, einwandfreien Stahl für unsere Brücken zu produzieren.

Es ist nicht nachzuvollziehen, warum auf diese professionelle Stahlproduktion verzichtet wurde.

Für den Bau der Rheinbrücken wird besonders hochwertiger Stahl vorausgesetzt. Die in Duisburg geplante A40-Ersatzbrücke ist baugleich mit der aus Leverkusen und soll auch mit importierten Stahl aus dem fast 10.000 Kilometer entfernten China gebaut werden. Dabei befindet sich Thyssen-Krupp in Sichtweite der zu bauenden Brücke.

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 3671 mit Schreiben vom 8. Juni 2020 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister der Finanzen und dem Minister für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie beantwortet.

Vorbemerkung der Landesregierung

Der Auftrag zum Bau der neuen Rheinbrücke Neuenkamp ist vergeben. Den Zuschlag für das Kernstück des Bauprojekts hat, nach einer europaweiten Ausschreibung, die Arbeitsgemeinschaft ARGE Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp, bestehend aus HOCHTIEF Infrastructure GmbH, MCE AT, MCE HU, MCE CZ, Zwickauer Sonderstahlbau GmbH (ZSB) und Plauen Stahl Technologie GmbH, erhalten.

Mit einer Stützweite von 380 Metern wird die neue Rheinquerung Deutschlands längste Schrägseilbrücke. Insgesamt werden für die „zweihüftige Schrägseilbrücke“ rund 33.000 Tonnen Stahl verbaut. Der Stahl dafür kommt aus Deutschland sowie Österreich und wird in Tschechien, Ungarn und Deutschland zu Bauteilen für die Brücke verarbeitet.

Die Kosten für den Ausbau der A 40 einschließlich Neubau der Rheinbrücke in Höhe von rund 500 Mio. Euro trägt der Bund.

1. Wird es für die neue A40-Brücke in Duisburg dieselben Probleme bezüglich der Stahlqualität geben?

Ob und welche in der Zukunft liegenden Probleme möglicherweise im Rahmen der Projektentwicklung zum Bau der Rheinbrücke Neuenkamp auftreten werden, kann derzeit nicht beantwortet werden.

Im Fall der Rheinbrücke Leverkusen ist die Qualität des Stahls nicht zu beanstanden. Die gerügten Mängel betreffen die Fertigung der Bauteile aus diesem Stahl.

Für weitere Angaben zu Herkunft und Verarbeitung des Stahls wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

2. Warum wurde und wird für den Bau der Rheinbrücken nicht Stahl aus Duisburg favorisiert?

Öffentliche Bauaufträge des Landes im Straßen- und Brückenbau, die oberhalb der Schwellenwerte für europaweite Vergaben liegen, müssen grundsätzlich nach den Vorgaben der EU und den geltenden Richtlinien und fachlichen Regelwerken europaweit ausgeschrieben werden. Dabei dürfen gemäß den einschlägigen Vorgaben ausschließlich technische Qualitätsanforderungen definiert werden, nicht jedoch regionale Bezugspunkte oder Herstellungsländer vorgegeben. Bestellt werden Bauteile und nicht Werkstoffe bestimmter Lieferländer. Eine Beschränkung der Ausschreibung z.B. auf rein deutsche oder nordrhein-westfälische Produkte ist gemäß GWB (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen) und der Richtlinie 2014/24/EU nicht möglich und würde dem EU-Wettbewerbsrecht zuwiderlaufen.

3. Welche Auswirkungen haben oben genannte Probleme auf den Projektzeitplan der neuen A40-Brücke?

4. Mit welchen Mehrkosten ist zu rechnen?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Im Zusammenhang mit der Rheinbrücke Leverkusen gibt es keine Auswirkungen auf den Projektzeitplan und die Kosten der Rheinbrücke Neuenkamp.

5. Muss das Projekt neu ausgeschrieben werden?

Nein.