

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Kay Gottschalk, Stefan Keuter, Jörn König und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/20937 –**

Bau der Rheinbrücken an der A 1 bei Leverkusen und A 40 bei Duisburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bund ist Eigentümer der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs. Die Verwaltung der Bundesautobahnen wird in Bundesverwaltung geführt. Der Bund kann sich zur Erledigung seiner Aufgaben einer Gesellschaft privaten Rechts bedienen. Für die bundeseigene Verwaltung ist die Vorgabe von fachlichen Anforderungen problemlos. Die sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs verwalten die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften im Auftrag des Bundes. Für den Bereich der Auftragsverwaltung kann der Bund Einfluss auch auf die Zweckmäßigkeit der Ausführung nehmen und die Bundesregierung kann allgemeine Verwaltungsvorschriften erlassen. Ferner unterstehen die Landesbehörden den Weisungen der zuständigen obersten Bundesbehörden.

Beim Thema „Billigstpreisvergabe“ sind die Interessenlagen der einzelnen Unternehmen als Bieter und Auftragnehmer sowie der Verwaltung als öffentlicher Auftraggeber unterschiedlich. Der öffentliche Auftraggeber unterliegt den Geboten der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Bei der Vergabe an den billigsten Bieter besteht nach Ansicht der Fragesteller insbesondere die Gefahr von Qualitätseinbußen bei der Leistungserstellung, etwa durch die Verwendung qualitativ geringwertigen Materials. Ziel eines effizienten Kostenmanagementsystems muss es nach Ansicht der Fragesteller sein, Straßenbauprojekte wirtschaftlich umzusetzen. Mangelhafte Planungen und fehlerhafte Ausschreibungsunterlagen können dabei nach Ansicht der Fragesteller zu einem Zuschlag für den billigsten Bieter führen, der nicht die wirtschaftliche Alternative ist.

Im Ergebnis ist es bei der geschilderten Problematik nach Ansicht der Fragesteller wichtig, die Ausschreibung so zu gestalten, dass aus sachlichen Gründen bestimmte, qualitativ gewünschte Materialien aufgenommen werden. Die europarechtlichen Vorgaben stehen dem grundsätzlich nicht entgegen.

Mit dem Sechsten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vom 24. August 2015 wurden unter anderem die Brücke A 1 Köln-Niehl – Kreuz Leverkusen und die Brücke 20a A 40 Anschlussstelle (AS) Duisburg/Homberg – AS Duisburg/Häfen in das Gesetz aufgenommen.

„Die tragenden Bauelemente der für NRW bedeutsamen Duisburger A40-Rheinbrücke und Leverkusener A1-Brücke wurden in China bestellt. Es stellte sich heraus, dass die Stahlbauteile beim Bau der Brücke Leverkusen mangelhaft sind“, meldete die „Rundschau Duisburg“ am 6. Mai 2020 (<https://www.rundschau-duisburg.de/2020/05/06/duisburger-landtagsabgeordnete-kein-schlechter-stahl-aus-china-fuer-die-a40-bruecke/>).

Schon am 29. April 2020 berichtete „bild.de“: „Wegen angeblicher Mängel an Stahl-Bauteilen kündigte der Landesbetrieb Straßen.NRW dem österreichischen Bauherrn der Rheinbrücke, der Porr AG“ (<https://www.bild.de/regional/koeln/koeln-aktuell/china-schrott-an-der-broeckel-bruecke-von-leverkusen-70329238.bild.html>).

1. Sind der Bundesregierung ähnliche Probleme (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) bei der Duisburger A 40-Rheinbrücke bekannt, wie sie nun bei der Leverkusener A 1-Brücke zur Kündigung des Bauvertrags durch Straßen.NRW mit dem österreichischen Bauherrn Porr AG führten?

Nein.

2. Welche Kriterien sind der Bundesregierung bekannt, die zur Vergabe des Baus der Brücke an der A 1 bei Leverkusen an die österreichische Firma Porr AG geführt haben?

Die Vergabe des Bauvertrages erfolgte auf das wirtschaftlichste Angebot.

3. Wie viele Mitanbieter gab es nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Vergabe der Brücke der A 1 bei Leverkusen, und ist etwas bekannt, ob die Mitanbieter europäischen Stahl, beispielsweise von Thyssen Krupp angeboten haben?

Neben dem Angebot der Porr Deutschland GmbH & Co. KGaA sind drei weitere Angebote von Bietern/Bietergemeinschaften eingegangen. Nach Informationen der Bundesregierung waren darunter auch Angebote mit Stahl aus europäischer Fertigung.

4. Wie passt es in das Klima-Konzept der Bundesregierung, dass Stahl aus China über den ganzen Globus transportiert wird, während ein großer deutscher Stahlproduzent in unmittelbarer Nähe der Brückenbauvorhaben zu finden ist?

Bei dieser Vergabe erfolgte die Zuschlagserteilung auf das wirtschaftlichste Angebot. Eine Zuschlagserteilung unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien ist gemäß Vergaberecht grundsätzlich vorgesehen, aber bei einem solch komplexen Bauvorhaben aufgrund der Schwierigkeit der Beurteilung von Produktions- und Lieferketten hinsichtlich klimabezogener Kriterien nur schwer umsetzbar.

5. Liegen der Bundesregierung wissenschaftliche Studien vor, die untersuchen, wie stark die Umwelt durch die verzögerte Fertigstellung der Leverkusener A 1-Brücke belastet wird?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine wissenschaftlichen Studien vor.

6. Sind der Bundesregierung Schätzungen oder Untersuchungen bekannt, ob, und wenn ja, wie stark der regionalen wie auch überregionalen Wirtschaft durch die verzögerte Fertigstellung der Leverkusener A 1-Brücke geschadet wird?

Der Bundesregierung sind keine Schätzungen oder Untersuchungen zu den Auswirkungen auf die regionale und die überregionale Wirtschaft bekannt.

7. Werden die in den Fragen 4, 5 und 6 genannten Aspekte bei entsprechenden Ausschreibungen berücksichtigt, beziehungsweise plant die Bundesregierung, dazu eine Anpassung der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB) zu veranlassen?

Eine Anpassung der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB) ist nicht erforderlich. Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

