

**Pressekonferenz der Bilfinger Berger AG  
am Montag, den 8. März 2010, 14.00 Uhr, Mannheim**

**Ausführungen von Herbert Bodner,  
Vorsitzender des Vorstands**

---

*Es gilt das gesprochene Wort.*

Herzlich willkommen zu unserer heutigen Pressekonferenz. Mit mir auf dem Podium sind

- Prof. Hans Helmut Schetter, im Vorstand von Bilfinger Berger unter anderem für das Ressort Technik verantwortlich,
- Joachim Enenkel, Vorsitzender der Geschäftsführung Bilfinger Berger Ingenieurbau, und
- Dr. Jochen Keysberg, Mitglied der Geschäftsführung Bilfinger Berger Ingenieurbau, und verantwortlich unter anderem für die Arge in Köln.

Wir sind mit Themen in die Schlagzeilen geraten, die alles andere als erfreulich sind. Das tut mir vor allem leid für unsere 67.000 Mitarbeiter, die sich jeden Tag mit großem Engagement für Bilfinger Berger und unsere Kunden einsetzen.

Anknüpfend an unsere ausführliche telefonische Pressekonferenz vor zwei Wochen möchten wir Sie heute über den aktuellen Sachstand und über inzwischen eingeleitete Maßnahmen informieren. Anschließend stehen wir gerne zur Beantwortung Ihrer Fragen zur Verfügung.

Ich möchte vorausschicken, dass mich die Vorgänge der letzten Wochen betroffen machen. Immerhin müssen wir davon ausgehen, dass langjährige, ordentlich bezahlte Mitarbeiter von Bilfinger Berger vorsätzlich technische Unterlagen gefälscht und Bewehrungsteile nicht eingebaut haben. Ein derartiges persönliches Fehlverhalten ist völlig unakzeptabel und im Gegensatz zu allen Werten, für die Bilfinger Berger steht. Ein solches Verhalten dulden wir nicht und haben selbstverständlich die erforderlichen arbeitsrechtlichen Konsequenzen gezogen.

Unabhängig vom Fehlverhalten einzelner müssen wir uns weitergehende Fragen stellen. Durch die jüngsten Ereignisse in Köln und Düsseldorf ist die Qualität unserer Arbeit in den Blickpunkt gerückt. Mir ist wichtig festzuhalten: Bilfinger Berger verfügt über ein vielfach bewährtes Qualitätsmanagementsystem. Von Ernst & Young, die bereits

im August 2009 vom Prüfungsausschuss unseres Aufsichtsrats den Auftrag zur Überprüfung unserer internen Kontrollsysteme erhalten hatten, wurde uns bestätigt, dass alle eingesetzten Systeme, ich zitiere, „im Branchenvergleich sehr gut sind“. Die Fälle in Köln und Düsseldorf zeigen dennoch, dass es in der Umsetzung - nämlich bei der Qualitätskontrolle vor Ort - zu Fehlern kommen kann. Ich versichere Ihnen, dass wir alles tun, um mögliche Schwachstellen in der Anwendung aufzudecken und zu beseitigen. Zu diesem Zweck hat der Vorstand eine Untersuchungsgruppe unter Leitung des unabhängigen Experten Prof. Dr. Claus Jürgen Diederichs eingesetzt, einer anerkannten Kapazität für Qualitätsmanagement im Bauwesen. Prof. Diederichs lehrte viele Jahre an der Bergischen Universität Wuppertal. Die Untersuchungsgruppe wird die Handhabung des Qualitätsmanagements in allen Einheiten des Ingenieurbaus eingehend überprüfen. Die gewonnenen Erkenntnisse werden zur Verbesserung der Qualitätskontrollen auf unseren Baustellen führen. Im Vorstand wird diese Gruppe von Prof. Hans Helmut Schetter verantwortet.

Der Vorstand hat zusätzlich eine weitere Untersuchungsgruppe unter der Leitung von Prof. Dr. Jürgen Schnell, TU Kaiserslautern, als unabhängigen externen Experten eingesetzt. Sie untersucht laufende Spezialtiefbaumaßnahmen

und abgeschlossene Projekte, bei denen dauerhafte Tragstrukturen mit ähnlichen Technologien wie in Köln und Düsseldorf hergestellt wurden. Es handelt sich hier um eine vorsorgliche Maßnahme, die Zahl der Projekte ist überschaubar. Auch diese Gruppe wird im Vorstand von Prof. Hans Helmut Schetter verantwortet. Seien Sie versichert: Wir werden gründlich prüfen.

Ich komme nun zum aktuellen Sachstand der einzelnen Projekte.

In **Köln**, wo wir in Arbeitsgemeinschaft zu gleichen Teilen mit Wayss & Freytag (Royal BAM) und Züblin (Strabag) das Los Süd der neuen U-Bahnlinie erstellen, geht die Staatsanwaltschaft zwei Vorwürfen nach.

Zum einen geht es um sogenannte Schubhaken an den Stoßstellen von Bewehrungskörben für Schlitzwände. Hier steht ein Polier im Verdacht, die Haken nicht in der erforderlichen Anzahl eingebaut und als Bewehrungsschrott verkauft zu haben.

In diesem Zusammenhang wird immer wieder berichtet, dass in Schlitzwänden der Baustelle Heumarkt 80 Prozent der

Eisenbewehrung fehlen würden. Diese Darstellung ist völlig falsch. An zwei noch zugänglichen Stellen wurden, als Verdachtsmomente aufkamen, von der Arbeitsgemeinschaft - auf eigene Initiative - die Stöße frei gelegt. Hier fehlen rund 80 Prozent der Schubhaken. Selbst wenn in allen Schlitzwänden der Baugrube Heumarkt keine Haken verbaut wären, sind 99 Prozent der Gesamtbewehrung vorhanden. Insgesamt werden für die Baugrube Heumarkt 580 Tonnen Stahl in die Schlitzwände eingebaut. Das Gesamtgewicht aller Schubhaken liegt bei 4,3 Tonnen, das entspricht einem Anteil von weniger als 1 Prozent. Wie viel davon über die Bauzeit von etwa zwei Jahren tatsächlich nicht verbaut wurde, weiß zurzeit niemand. Ganze Lastwagenladungen von Schubhaken können es jedenfalls nicht gewesen sein. Wer in diesem Zusammenhang ein organisiertes kriminelles System unterstellt, der will gerade nicht zur Aufklärung beitragen, sondern bedient Klischees.

Es geht zum Zweiten um fehlerhafte oder manipulierte Vermessungsprotokolle für die Schlitzwände. Diese haben den Zweck zu zeigen, dass lotrecht ausgehoben wurde. Darüber hinaus sagt das Protokoll nichts über die Qualität der Schlitzwand oder ihre Standsicherheit aus. Diese Vermessungsprotokolle sind in den Baunormen nicht zwingend vorgeschrieben. Damit möchte ich die Bedeutung der Protokolle

klarstellen, keineswegs jedoch den Umstand entschuldigen, dass in einigen Fällen manipuliert wurde. Das ist nicht zu entschuldigen.

Die Kölner Arbeitsgemeinschaft hat in beiden Fällen umgehend reagiert:

- Zur Aufarbeitung der Fragen rund um die Vermessungsprotokolle wurde Prof. Dr. Matthias Pulsfort, Universität Wuppertal, als externer Gutachter eingesetzt.
- Im Zusammenhang mit fehlenden Schubhaken haben die Spezialisten der Arge umfangreiche Berechnungen durchgeführt mit dem Ergebnis, dass die Standsicherheit gegeben ist.
- Vorsorglich sind in Abstimmung mit dem zuständigen Prüfstatiker weitere Maßnahmen zur Absicherung der Baugrube vorgenommen worden.
- Seit verganginem Mittwoch ist auch die erste Zwischendecke betoniert, wodurch die Standfestigkeit noch weiter erhöht wird.

Bei den erhitzten Diskussionen über fehlende Schubhaken und falsche Vermessungsprotokolle gerät leicht aus dem Blickwinkel, dass sie mit dem Unfall vor einem Jahr nicht in Zusammenhang stehen. Nach heutigem Kenntnisstand spielen

weder fehlende Schubhaken noch fehlerhafte Vermessungsprotokolle beim **Einsturz des Stadtarchivs** im vergangenen Jahr eine Rolle. Auch die Staatsanwaltschaft sieht keine Anzeichen für einen Zusammenhang und führt die beiden Untersuchungen daher als getrennte Verfahren.

Dass bei diesem Unglück zwei Todesopfer zu beklagen sind, ist tragisch. Alle am U-Bahnbau Beteiligten, und ich denke auch die gesamte Baubranche, empfinden große Betroffenheit. Unser aller Mitgefühl gilt den Angehörigen der beiden jungen Männer.

Die Frage, wie es zu dem Unfall kommen konnte, ist bislang nicht klar zu beantworten. Die Ursachenforschung wird leider noch Monate, wenn nicht Jahre dauern. Die Arbeitsgemeinschaft hat größtes Interesse an einer schnellstmöglichen Aufklärung und tut alles, um die Untersuchungen voranzubringen. Es gibt eine Reihe von Hypothesen, die zur Erklärung der Unfallursache herangezogen werden. Ein hydraulischer Grundbruch ist als wahrscheinlich anzusehen. Niemand kann nach heutigem Kenntnisstand sagen, was ihn ausgelöst hat. Die einen spekulieren über ein großes Loch in der Schlitzwand, die anderen weisen darauf hin, dass die tatsächlichen Baugrundverhältnisse nicht den

Angaben im Bodengutachten entsprechen. Viel wird über Brunnen zur Grundwasserentnahme geschrieben. Wurde zu viel Wasser abgepumpt? Wurde zu wenig Wasser abgepumpt? Welche Rolle spielt die unerwartet angetroffene Braunkohleschicht? Welche Rolle spielt die weitaus höher als erwartete Wasserdurchlässigkeit der tertiären Sandschicht? Gab es unerkannte Hohlräume im unmittelbaren Umfeld der Baugrube? Die Reihe ließe sich fortsetzen.

Wenn jetzt auf Basis einer unklaren Faktenlage bereits Schuldzuweisungen vorgenommen werden, so ist das in hohem Maße verantwortungslos und rufschädigend. Den Bauunternehmen der Arbeitsgemeinschaft vorzuwerfen, sie würden, ich zitiere, „in großem Umfang täuschen, manipulieren und betrügen“, ist eine Diffamierung, die ich in aller Entschiedenheit zurückweise. In keinem Unternehmen der Welt lässt sich ausschließen, dass einzelne Mitarbeiter gegen klare Regeln verstoßen. Dies kann nicht rechtfertigen, dass zehntausende andere Mitarbeiter, ganze Unternehmen oder eine ganze Branche pauschal verurteilt oder gar öffentlich als Kriminelle beschimpft werden. Ich halte es für dringend geboten, dass in der derzeitigen Situation alle Beteiligten Verantwortungsbewusstsein und Besonnenheit zeigen. Das sind wir vor allem auch den Kölner Bürgern schuldig.

Wie Sie wissen, sind im Zuge unserer eigenen Untersuchungen auch beim Bau der Wehrhahnlinie in **Düsseldorf** Auffälligkeiten bei Schlitzwand-Vermessungsprotokollen zutage getreten. Außerdem konnte bei sechs von insgesamt rund 500 Schlitzwandbewehrungskörben nicht zweifelsfrei nachgewiesen werden, dass die Verbindungen plangemäß ausgeführt worden sind. Diese Bewehrung wurde in Verantwortung des Poliers gestoßen, von dem wir uns aufgrund der Vorfälle beim Bau der U-Bahn in Köln bereits getrennt haben. Auftraggeber und die Staatsanwaltschaft wurden von uns unverzüglich über den Sachverhalt informiert.

Der Bautenstand in Düsseldorf ist nicht vergleichbar mit Köln. Da das Projekt erst am Anfang steht, können im Zuge des bevorstehenden Aushubs an den sechs Stellen von vornherein zusätzliche Verstärkungen angebracht werden. Die Standsicherheit wird jederzeit in vollem Umfang gewährleistet sein. Dem Auftraggeber werden wir zusätzlich vorschlagen, dass Bilfinger Berger einen externen Gutachter einschaltet, der angesichts der Verunsicherung bei den Schlitzwandmessprotokollen jede einzelne Schlitzwandlamelle während des Aushubs überprüft. So wollen wir für die Stadt

Düsseldorf und ihre Bürger Sicherheitsrisiken von vornherein ausschließen.

Nicht unerwähnt lassen möchte ich an dieser Stelle auch die **ICE-Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt**. Die Staatsanwaltschaft überprüft Aussagen eines bis 2004 bei uns befristet angestellten Mitarbeiters, wonach beim Bau der Strecke Herstellungsprotokolle für Erdanker manipuliert worden sein sollen. Es handelt sich um Bauabschnitte, bei denen wir als Subunternehmer tätig waren. Die von der Arbeitsgemeinschaft, an der Bilfinger Berger einen Anteil von 25 Prozent hatte, erstellten Erdanker stützen Wände an Geländeeinschnitten. Wir untersuchen sämtliche Protokolle und technischen Unterlagen unter Hinzuziehung eines externen Experten. Die Erdanker haben sämtliche Qualitätskontrollen, auch die der Deutschen Bahn, durchlaufen. Zusätzlich werden solche Anker während der Betriebsphase in regelmäßigen Abständen geprüft. Auch hier gab es keine Beanstandungen. Seit ihrer Erstellung im Jahr 2004 haben sich an den verankerten Stützwänden keinerlei Mängel gezeigt. Die Deutsche Bahn und, wie gesagt, auch Bilfinger Berger haben externe Gutachter mit Überprüfungen beauftragt.

Bilfinger Berger hat sich mit qualitativ hochwertiger Arbeit nicht nur in Deutschland, sondern auch international einen Namen gemacht. Das Fehlverhalten einzelner Mitarbeiter, das fälschlicherweise noch dazu in Zusammenhang mit dem Unfall von Köln gebracht wird, hat zu einem Reputationsverlust geführt. Wir sind dabei, umfassend und schonungslos aufzuklären. Wir sind dabei, unser Qualitätsmanagement umfassend zu überprüfen. In Abhängigkeit von den Ergebnissen werden wir Maßnahmen treffen, damit unsere Qualitätssicherung künftig wieder über jeden Zweifel erhaben ist.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit. Wir beantworten nun gerne Ihre Fragen.