UNGLÜCKE

Unfassbarer Murks

Neue Erkenntnisse zum Pfusch beim Kölner U-Bahn-Bau bringen Verantwortliche immer stärker in Bedrängnis. Selbst ICE-Strecken könnten betroffen sein.

An Karneval und den Tagen danach ruht in Köln weitgehend das öffentliche Leben – Erholung ist angesagt. Doch vergangene Woche, ausgerechnet am Aschermittwoch, setzte in Amtsstuben schlagartig Hektik ein. Bei der Staatsanwaltschaft in der Domstadt hatte sich telefonisch ein Zeuge gemeldet.

Was er mitzuteilen hatte, elektrisierte die Ermittler. Beim Bau der ICE-Trasse München–Nürnberg sei gepfuscht worden, behauptete der Mann, dieselbe Firma arbeite auch beim Bau der Kölner U-Bahn mit. Vergangenen Freitag standen Fahnder im Büro des Unternehmens und durchsuchten – wieder einmal.

Und wieder einmal schleppten sie Unterlagen mit, die nun geprüft werden. In Köln, das scheint schon jetzt sicher, wurde im Untergrund getürkt und gelinkt, und es könnte sogar sein, dass deshalb vor einem Jahr das Stadtarchiv einstürzte. Zwei Menschen starben.

Es geht um Metallanker, die für Stabilisierung sorgen sollen – und möglicherweise nicht funktionsfähig oder gar nicht eingebaut waren. Um fehlende Stahlbügel, um zu wenig Beton und um mindestens 26 Messprotokolle, die perfekte Arbeiten vorgaukeln, aber offenbar gefälscht sind. Nun überprüfen auch Düsseldorfer Experten, was bei ihnen unter Tage vor sich geht. Hier arbeiteten nämlich teilweise dieselben Firmen, derselbe Polier, derselbe Bauleiter und derselbe Oberbauleiter wie in Köln.

Mittlerweile sind sie suspendiert, ihr Arbeitgeber, der Bauriese Bilfinger Berger, versucht sich in Schadensbegrenzung. Sein Aktienkurs kam unter Druck, und schon jetzt scheint klar, dass das Unternehmen aus den Turbulenzen nicht so schnell herauskommt.

Die Kölner Staatsanwaltschaft prüft derzeit, ob sie ihr Ermittlungsverfahren ausweiten muss – momentan gibt es elf Beschuldigte. Nun geraten Führungskräfte des Baukonzerns ebenso ins Visier wie Verantwortliche der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB), Bauherr der U-Bahn. Ende letzter Woche stellte sich heraus, dass offenbar auf zwei weiteren Baustellen Vermessungsprotokolle frisiert wurden, die KVB-Verantwortlichen sprechen von „einer neuen Qualität einer möglichen Manipulation“.

Immer neue Schweinereien kommen ans Licht. Die Zustände in Köln, sagt der Prüfingenieur Heinrich Bökamp, seien ein „hochkriminelles System, entstanden durch extrem mangelhafte Kontrolle“. Bökamp ist Präsident der Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen.

Er kritisiert, dass die KVB „de facto sich selbst kontrollieren durfte“, dabei seien Kontrolleure von eigenen Gnaden öfters gefährlichen ökonomischen Zwängen ausgesetzt. Deshalb nennt Matthias Vollstedt, Hauptdezernent Verkehr bei der Düsseldorfer Bezirksregierung, die in der Betriebsverordnung zum Bau von Straßenbahnen verankerte Möglichkeit der Eigenüberwachung „unfassbaren Murks“.

Obschon es noch Monate dauern wird, bis die Ursache des Einsturzes feststeht, scheint sich alles auf ein Riesenbauwerk („Schlitzwand“) unterhalb des früheren Archivs zu konzentrieren und hier auf die Lamelle elf. Einen früher vermuteten „hydraulischen Grundbruch“, also einen plötzlichen Wassereinbruch von unten, hält der vom Landgericht Köln eingesetzte Gutachter Hans-Georg Kempfert für „eher unwahrscheinlich“. Also bleibt wohl nur die Lamelle. Weil sie offenbar nicht standfest genug war, könnte hier Grundwasser eingebrochen sein und das Drama ausgelöst haben.

Nach dem Unglück beantragten die KVB am 9. März 2009 bei Gericht ein Beweissicherungsverfahren, um mögliche Ansprüche auf Schadensersatz zu untermauern und Regressforderungen abwehren zu können. Als unabhängigen Experten bestellte das Gericht Kempfert.



OLIVER BERG / DPA

U-Bahn-Baustelle in Köln: *„Extrem mangelhafte Kontrolle“*

Der Professor untersuchte den Boden geophysikalisch, wobei auch elektromagnetische Wellen benutzt werden. Außerdem wurden die Schlitzwände thermografisch auf ihre Durchlässigkeit und auf mögliche Veränderungen hin überprüft. Dabei entdeckte der Spezialist „Anomalien“.

Doch die von den Baufirmen angefertigten Messprotokolle enthielten keinerlei Hinweise auf Unregelmäßigkeiten. Die Dokumente stellten eine „sehr gute Ausführung dar“, sagt Jürgen Fenske, Sprecher des KVB-Vorstands. Und genau dieser offene Widerspruch machte die Prüfer stutzig.

Ingenieure und Gutachter nahmen jetzt alle Protokolle unter die Lupe. Und als sich das Rätsel nach Wochen akribischer Arbeit löste, wollten es selbst die inzwischen skeptisch gewordenen KVB-Vorstände nicht glauben.

Da nämlich zeigte sich, dass für das schlecht verbaute elfte Teilstück Messprotokolle technisch einwandfreier Lamellen benutzt worden waren. Damit nicht auf den ersten Blick erkennbar war, dass die gleichen Werte verwendet wurden, hatten sich die Fälscher besondere Mühe gegeben. Diagramme, Balken und Kurven wurden mit hohem Aufwand verändert.

Damit, erinnert sich ein Beteiligter, sahen die Kurven auf den Protokollen alle unter-

schiedlich aus. Es habe Tage gedauert, bis der „üble Betrug“ schließlich durchschaut wurde. „Auch bei größter Sorgfalt“ könne man sich gegen Manipulationen nicht „vollständig schützen“, sagt die Kölner Anwältin Gaby Münchhalffen. Sie berät ein KVB-Vorstandsmitglied.

Nicht nur die Messprotokolle der Lamellen fünf und elf sowie der Wandabschnitte sechs und acht auf der Baustelle unterhalb des Archivs glichen einander wie ein Ei dem anderen. Auf insgesamt vier weiteren Baustellen verorteten die Prüfer solche „Zwillinge“ – und sogar „Drillinge“. Der Verdacht: Dort, wo es mit den Schlitzwänden problematisch war, wurde manipuliert, um teure Verzögerungen zu vermeiden.

Die in diesem U-Bahn-Abschnitt federführende Baufirma Bilfinger Berger steht deshalb seit Tagen unter Druck. KVB und die Stadt Köln überlegen nun ernsthaft, sich von dem Baukonsortium zu trennen. Vor allem die Perfektion, mit der an den Messprotokollen gearbeitet wurde, lässt auf Methode schließen und bringt den Mannheimer Konzern in Erklärungsnöte. Immer noch hält man es dort auch für möglich, dass schlichtweg Daten vertauscht wurden. „Wir werden alles zur Aufklärung Notwendige beitragen“, heißt es im Konzern.

Sollte sich in Köln bewahrheiten, dass der Zusammensturz des Archivs mit Tricksereien zusammenhängt, könnte das für die Unternehmen fatale Konsequenzen haben. Dann nämlich stellt sich die Frage, wer für den Schaden aufkommen soll. Bilfinger-Berger-Chef Herbert Bodner hat inzwischen erklärt, man sei ausreichend versichert. Der Aufforderung der KVB aber, die Police vorzulegen, ist das Unternehmen bislang nicht gefolgt.

Doch auch die Verantwortlichen der KVB werden nun kritische Fragen der Staatsanwälte beantworten müssen, zu Aufsichtspflichten, Kostendruck und womöglich unzureichenden Informationen an den Prüfingenieur Rolf Sennewald, der von der KVB selbst beauftragt wurde.

Bei seiner Zeugenvernehmung im April 2009 beklagte er, ihm seien Hinweise auf eine gefährliche Situation an der Baustelle vorenthalten worden. So habe er vor dem Unglück nichts von bereits im Herbst 2008 bekannten „Fehlstellen in der Schlitzwand mit zum Teil erheblichen Wassereinbrüchen“ gewusst. In Kenntnis dieser Fakten wäre „ein sofortiger Baustopp“ nötig gewesen.

So aufgeschreckt, prüfen nun die Düsseldorfer Behörden ihren U-Bahn-Bau. Rund 700 Schlitzwandprotokolle werden durchforstet. Noch gibt es keine Auffälligkeiten – allerdings sind erst 20 Prozent der Papiere gesichtet.

Bei der ICE-Trasse München–Nürnberg haben Untersuchungen nicht einmal begonnen.

Georg Bönisch, Andrea Brandt, Frank Dohmen, Barbara Schmid



EUROLUFTBILD.DE / PICTURE-ALLIANCE / DPA

Stillgelegte Berliner S-Bahn-Züge im Sommer 2009: *Kontrolle per Augenschein*

VERKEHR

Konstruktive Schwachpunkte

Ein Bericht über die Ursachen für das Chaos bei der Berliner S-Bahn zeigt: Den Managern ging es nicht um Sicherheit, sondern um Profit.

Die Radscheibe ist aus Stahl, etwa so groß wie ein Autoreifen, etwa so dick wie eine Tischplatte, sie soll 30 Jahre halten, mindestens so lange wie der Wagen, den sie trägt. Dauerfest soll sie sein. So nennen das die Techniker. Die Scheibe war ein paar Jahre alt, als Mechaniker einen Riss entdeckten, der sich über zwei Drittel ihrer Oberfläche zog. Zum Glück fiel er bei einer Routinekontrolle auf. Wäre das Rad bei voller Fahrt gebrochen, hätte das einen S-Bahn-Zug aus den Gleisen werfen können. Die Mechaniker informierten ihre Vorgesetzten, die ordneten Kontrollen an. Das war 2003.

Alles in Ordnung bei der S-Bahn Berlin GmbH, so schien es damals. Eine gerissene Radscheibe hält den Verkehr nicht auf.

Es war ein Moment, in dem das Desaster noch hätte verhindert werden können. Seit Sommer 2009 fährt die S-Bahn, die zur Deutschen Bahn gehört, in Berlin nur noch eingeschränkt. Wochenlang fuhren im Zentrum keine S-Bahnen, monatelang waren Linien in die Außenbezirke unterbrochen. Noch bis Ende des Jahres sollen Notfahrpläne gelten. Dann dürfte die Krise die Bahn 350 Millionen Euro gekostet haben, schätzen Experten des Konzerns.

Jener Riss in der Scheibe wird in einem Bericht der Deutschen Bahn ausführlich analysiert. Der Konzern hat die Krise seines Tochterunternehmens von einer Kanzlei und Wirtschaftsprüfern der KPMG untersuchen lassen. Zehn Anwälte haben monatelang Unterlagen durchgesehen und nun 400 Seiten vorgelegt, mit denen Bahn-Chef Rüdiger Grube an diesem Mittwoch im Verkehrsausschuss des Bundestags Rechenschaft ablegen muss.

Der Bericht dokumentiert eklatante Fehler der S-Bahn-Manager und mangelhafte Kontrolle durch den Mutterkonzern. „Die Berliner S-Bahn“, sagt ein Bahnmanager, „hat über Jahre ein Eigenleben geführt.“ Die Prüfer kommen zu dem Schluss, dass nicht einzelne Mitarbeiter versagt haben, sondern das System. Von Manipulation ist zumindest in einem Komplex die Rede. Entscheidende Vorgänge etwa zur Zulassung und Wartung der Züge sind nicht dokumentiert, zentrale Unterlagen fehlen. Offen ist, ob sie vernichtet wurden. Ob gegen Gesetze verstoßen wurde, soll die Justiz klären. In dieser Woche will die Bahn den Bericht der Staatsanwaltschaft übergeben.

Als im Mai 2009 wieder eine Radscheibe riss, ließen sich die Probleme bei der Berliner S-Bahn nicht länger verbergen. Diesmal brach das Rad während der Fahrt, der Zug entgleiste; dass kein Mensch verletzt wurde, war pures Glück. Zu den Problemen mit den Radscheiben kamen Probleme mit den Bremszylindern, der Verkehr brach zusammen.

Im Zentrum der Affäre stehen die Züge der Baureihe 481/482, die die Bahn zwischen 1996 und 2004 bei der Firma Bombardier für über eine Milliarde Euro kaufte. Es sei aus heutiger Sicht ein„mängelbehaftetes Fahrzeug, das konstruktive Schwachpunkte aufweist“, schreiben die Prüfer. Unverständlich erschien ihnen, warum noch im Januar 2007, vor Ablauf der Verjährungsfrist, die S-Bahn auf Nach-

besserungen für die Antriebsstränge der Bahnen verzichtet hatte.

Darunter fielen auch jene Radscheiben, die, so glauben die Prüfer, „offenbar nicht den Zulassungskriterien entsprochen“ haben. Der Untersuchungsbericht schildert, warum die Züge auch nach dem ersten Zwischenfall weiterfahren durften: Die S-Bahn-Manager ordneten 2003 nur eine Kontrolle „per Augenschein“ an. An einem Wochenende schauten die Techniker 3000 Räder an; Risse seien nicht zu sehen gewesen. Interne Gutachter schlossen kurze Zeit später aus, dass es Material- oder Konstruktionsfehler geben könnte. Die eine Scheibe sei nur deshalb gerissen, weil Räder unterschiedlich abgenutzt waren. Ein Einzelfall also.

Doch spätestens im März 2005 müssen die S-Bahn-Manager gewusst haben, dass



SCHULZ / ECOPIX

Bahn-Chef Grube, Bürgermeister Wowereit
Mehr Fahrgäste mit weniger Wagen?

die Radscheiben ein Problem sind. Die Prüfer vermuten, dass zu diesem Zeitpunkt entweder die Testfahrten oder die Messergebnisse manipuliert worden sind. Denn das Unternehmen musste 232 Scheiben für die Baureihe 481/482 nachbestellen, und das war nicht so einfach.

Die S-Bahn durfte nicht direkt beim Hersteller, der Radsatzfabrik Ilsenburg (Rafil) in Sachsen-Anhalt, ordern. Der Konzerneinkauf musste den Auftrag erteilen. Dessen Techniker wollten aber den Nachweis, dass die Radscheiben lange halten, dass sie „dauerfest“ sind.

Die S-Bahn konnte das nicht nachweisen und wandte sich an den Hersteller. Die Firma Rafil riet der S-Bahn aber von neuen Tests ab. In einem Brief von Rafil an die S-Bahn heißt es, es sei abzusehen, dass dabei „das genannte Spannungskriterium … überschritten“ werde.

Die S-Bahn gab dennoch Testfahrten in Auftrag, schickte die Messergebnisse an den Hersteller und bekam die Bescheinigung zurück: Die Radscheiben seien dauerfest. Nun ging der Auftrag heraus. „Die Bestellung hätte nie rausgehen dürfen“, sagt ein DB-Manager heute. Rafil weist die Vorwürfe zurück. Man habe nur „entsprechend den vom Fahrzeughersteller und Betreiber übergebenen Spezifikationen“ gehandelt. Als die Radscheiben im vergangenen Jahr noch einmal geprüft wurden, kam heraus, dass sie nie „dauerfest“ waren. Wer für die Manipulationen verantwortlich war, ist unklar – die Unterlagen fehlen.

2005 übernahm der Manager Ulrich Thon in Berlin das „Projekt X – Optimierung S-Bahn“. Mehr Fahrgäste sollten mit weniger Wagen transportiert, mehr Gewinn sollte mit weniger Aufwand gemacht werden. Thon, seit 2005 technischer Geschäftsführer der S-Bahn, fand vor allem bei der Wartung der Züge einiges, was zu optimieren war. Statt alle sieben Tage sollten die Züge nur noch einmal in zwei Wochen überprüft werden. Werkstätten wurden geschlossen, Arbeiter entlassen. Die vorgesehene Überholung der Bremszylinder nach acht Jahren fand offenbar kaum statt. Die Anzahl der eingekauften Druckmuttern und Überwurfringe, so stellt es der interne Bahn-Bericht dar, legten den Verdacht nahe, dass es keinen regelmäßigen Austausch dieser Bauteile an den Bremsen gegeben habe.

Dafür floss wie erhofft der Gewinn, den die S-Bahn an die Deutsche Bahn abführte. 2005, als das Sparprogramm beschlossen wurde, waren es neun Millionen Euro, drei Jahre später 56 Millionen.

Die Bahn sehe sich „nicht in ausreichendem Maß dem Gemeinwohl verpflichtet.“ So steht es in dem Beschluss, den der rot-rote Senat in Berlin als Reaktion auf die Krise im Januar gefasst hat. Die Gewinnerwartungen des Konzerns hätten zum Desaster geführt. Die Bahn bestreitet das. Die ausgedünnte Wartung der Züge habe kaum Einsparungen gebracht.

Der Berliner Senat will nun vom Monopol der Bahn loskommen, wenn der Vertrag im Dezember 2017 ausläuft. „Wir müssen versuchen, uns aus der Abhängigkeit zu befreien“, sagt Finanzsenator Ulrich Nußbaum. Vier Möglichkeiten prüft der Senat derzeit:

- Ein Viertel des Netzes soll ausgeschrieben werden;
- das Netz könnte teilweise direkt an die Berliner Verkehrsbetriebe vergeben werden;
- das Land Berlin könnte den gesamten Betrieb übernehmen, dafür müsste die Bahn zum Verkauf bereit sein;
- per Bundesratsinitiative soll gesetzlich der „Zugriff auf die Fahrzeuge“ der Deutschen Bahn und „Möglichkeiten zur Übertragung regionaler Schienenverkehrsnetze“ geschaffen werden.

Die Bahn will ihre Tochter hingegen künftig besser kontrollieren, dazu soll das Unternehmen in die Konzerntochter DB Regio eingegliedert werden.

Dort arbeitet jetzt auch Ulrich Thon, der Manager, der so ehrgeizig die S-Bahn optimiert hat. Er wurde im Sommer dorthin versetzt.

Wiebke Hollersen, Jörg Schmitt, Andreas Wassermann

Extra-Zinsen
für das erste Extra-Konto!
2%
Jetzt bis 30.06.2010 Zinsen sichern
Täglich verfügbar
Für neue Kunden
- 2% Zinsen p.a. bis 30.06.2010 für das erste, jetzt eröffnete Extra-Konto. Anschließend gilt der jeweils aktuelle Extra-Konto Zins (variabel).
- Guthaben täglich verfügbar
- Für flexible Einzahlungen oder regelmäßige Sparbeträge
- Keine Mindest- oder Höchstbeträge
Jetzt direkt eröffnen:
0180 2 / 88 10 00
(Festnetz der DT. Telekom – 0,06 Euro pro Anruf, ggf. abweichende Mobilfunkpreise)
www.ing-diba.de
Die neue Generation Bank
ING DiBa