

# Informationen für unsere Aktionäre

15. April 2010

## ***Verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, meine Damen und Herren,***



**HERBERT BODNER**  
Vorsitzender des Vorstands  
der Bilfinger Berger AG

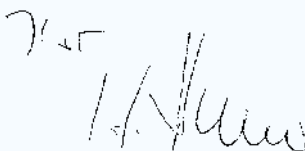
die von uns aufgedeckten Unregelmäßigkeiten beim Bau der Kölner U-Bahn machen uns betroffen. Immerhin müssen wir davon ausgehen, dass langjährige Mitarbeiter von Bilfinger Berger, die an die ausführende Arbeitsgemeinschaft abgestellt waren, ihnen nebensächlich erscheinende Dokumentationsunterlagen manipuliert und ihnen unwichtig erscheinende Bewehrungsteile nicht eingebaut haben. Wenn auch diese Vorgänge in der öffentlichen Berichterstattung oft überhöht wurden, steht doch fest, dass ein solches Verhalten ganz und gar inakzeptabel und unvereinbar ist mit den Werten, für die Bilfinger Berger steht.

Die Vorfälle haben in den Medien zu sehr emotionalen und vielfach auch unsachlichen Reaktionen geführt. Die Emotionen sind vor dem Hintergrund des Archiveinsturzes mit seinen tragischen Folgen gewiss nachvollziehbar. Die Fakten und technischen Zusammenhänge wurden indes immer wieder falsch dargestellt. Deshalb haben wir die Sachverhalte in diesem Falblatt zusammengefasst.

Wir tun alles, das kann ich Ihnen versichern, um verlorenes Vertrauen in unsere Bauleistungen und in unser Unternehmen insgesamt zurückzugewinnen. Wenn wir Fehlverhalten entdecken, klären wir schonungslos auf. Wir überprüfen unser Qualitätsmanagement umfassend, um gegebenenfalls Maßnahmen zu treffen, damit unsere Qualitätssicherung künftig wieder über jeden Zweifel erhaben ist.

Diese vorsorglichen Maßnahmen sollten nicht missverstanden werden. Bilfinger Berger hat sich nicht nur in Deutschland, sondern auch international, gerade durch technische Kompetenz und Qualitätsarbeit einen sehr guten Namen gemacht. Die Ereignisse um die Arbeitsgemeinschaft in Köln haben uns dennoch veranlasst sicherzustellen, dass unsere Systeme sowohl in ihrer Funktion als auch in ihrer Wirksamkeit höchsten Anforderungen genügen.

Mit freundlichen Grüßen



# Im Folgenden finden Sie Informationen zum aktuellen Sachstand bei den Projekten Nord-Süd-Stadtbahn Köln, Wehrhahnlinie Düsseldorf, ICE-Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt und A1 Hamburg-Bremen.

## **Welche Verdachtsmomente bestehen beim U-Bahn-Bau in Köln und welche Erkenntnisse liegen bislang dazu vor?**

In Köln werden neben dem Einsturz des Archivs zwei Verdachtsmomente überprüft. 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 sie als Baustellenschrott 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 falsch. Als Verdachtsmomente aufkamen, wurden von der Arbeitsgemeinschaft, an der Bilfinger Berger, Wayss & Freytag und Züblin zu jeweils einem Drittel beteiligt sind, an zwei noch zugänglichen Stellen die Stöße frei gelegt. Hier fehlen rund 80 Prozent der Schubhaken. Selbst

sich im Zuge des späteren Aushubs zwar auch herausstellen, dann aber womöglich kostenträchtige Nachbesserungen nach sich ziehen. Damit lässt sich die begrenzte Bedeutung der Protokolle verdeutlichen, keineswegs jedoch das Fehlverhalten der betreffenden Mitarbeiter im Umgang mit Dokumentationspflichten entschuldigen. Die Kölner Arbeitsgemeinschaft geht beiden Verdachtsmomenten intensiv nach. Bilfinger Berger stellt der Arbeitsgemeinschaft dazu seine besten Experten zur Verfügung. Die Untersuchungen sind in vollem Gange, es liegen noch keine abschließenden Ergebnisse vor.

## **Stehen diese Verdachtsmomente in Zusammenhang mit dem Einsturz des Kölner Stadtarchivs im vergangenen Jahr?**

Bei der Klärung der Einsturzursache des Kölner Stadtarchivs können aktuell keine entscheidenden Fortschritte gemacht werden. Derzeit genießt die Bergung der Archivmaterialien oberste Priorität. Die Frage, wie es zu dem Unfall kommen konnte, wird wahrscheinlich erst in Monaten zu beantworten sein. Ein Zusammenhang zwischen dem Einsturz des Archivs und den Verdachtsmomenten bezüglich fehlender Schubhaken und falscher Messprotokolle besteht nicht. Wenn auf Basis einer völlig unklaren Faktenlage bereits Schuldzuweisungen vorgenommen werden, so ist das in hohem Maße verantwortungslos und rufschädigend. Der Vorstand befasst sich intensiv mit den Vorfällen in Köln und analysiert die wirtschaftlichen Risiken sehr genau. In Anbetracht der Sachlage und des bestehenden Versicherungsschutzes ist die Bildung von Rückstellungen aus heutiger Sicht nicht erforderlich.

## **Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber infolge der Ereignisse in Köln?**

Die Kölner Verkehrsbetriebe und die Arbeitsgemeinschaft arbeiten eng zusammen. Die Arbeitsgemeinschaft unterstützt die Aufklärung des Unfalls mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln. In Abstimmung

## **Bilfinger Berger klärt mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln auf.**

unter der Annahme, dass in allen Schlitzwänden der Baugrube Heumarkt keine Haken verbaut worden wären, sind 99 Prozent der Gesamtbewehrung vorhanden. Insgesamt wurden 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. Zum anderen geht es um fehlerhafte oder manipulierte Messprotokolle für die Herstellung von Schlitzwandlamellen. Die Protokolle dienen zur Dokumentation, dass die Baugrubenwände lotrecht hergestellt wurden. Eine fehlerhafte Geometrie der Wände würde



mit dem Auftraggeber entwickelt sie Problemlösungen und setzt diese unverzüglich um. Zur Aufarbeitung der Fragen um die Vermessungsprotokolle wurde Prof. Dr. Matthias Pulsfort, Bergische Universität Wuppertal, als externer Gutachter eingesetzt. Im Zusammenhang mit möglicherweise fehlenden Schubhaken haben die Spezialisten der an der Arbeitsgemeinschaft beteiligten Unternehmen umfangreiche Berechnungen durchgeführt – mit dem Ergebnis, dass die Standsicherheit der Schlitzwände am Heumarkt zu jedem Zeitpunkt gegeben war. Vorsorglich sind in Abstimmung mit dem zuständigen Prüfstatiker weitere Maßnahmen zur Absicherung der Baugrube vorgenommen worden. Durch den vorgezogenen Einbau der ersten Zwischendecke des Bahnhofs Heumarkt sind die Schlitzwände inzwischen deutlich geringeren Belastungen ausgesetzt als zum Zeitpunkt des Baugrubenaushubs. Gemeinsam mit den Kölner Verkehrsbetrieben hat die Arbeitsgemeinschaft die Öffentlichkeit durch Pressekonferenzen und Anwohnerveranstaltungen aktiv und zeitnah über Sachverhalte und neue Erkenntnisse informiert und damit einen wichtigen Beitrag geleistet, um Vertrauen in das Projekt zurückzugewinnen.

#### **Wie ist der Sachstand beim Projekt Wehrhahnlinie in Düsseldorf?**

Beim Bau der U-Bahn in Düsseldorf hat Bilfinger Berger im Rahmen eigener Untersuchungen Auffälligkeiten bei Vermessungsprotokollen von Schlitzwänden entdeckt. Außerdem konnte anhand umfangreicher Dokumentationen bei nur sechs von insgesamt rund 500 Schlitzwandbewehrungskörben nicht zweifelsfrei festgestellt werden, dass die Stöße der Körbe plangemäß hergestellt worden sind. Dies musste als relevant eingestuft werden, da die Arbeiten von demselben Polier ausgeführt worden waren, der auch für die Unregelmäßigkeiten beim Bau der U-Bahn in Köln verantwortlich zeichnete – und von dem sich Bilfinger Berger deshalb getrennt hat. Das Unternehmen

## **Bilfinger Berger informiert zeitnah über alle gewonnenen Erkenntnisse und eingeleiteten Maßnahmen.**

hat Auftraggeber und Staatsanwaltschaft über den Sachverhalt informiert. Der Bautenstand in Düsseldorf ist nicht vergleichbar mit Köln. Da das Projekt erst am Anfang steht, können im Zuge des weiteren Baugrubenaushubs erforderlichenfalls zusätzliche Verstärkungen eingebaut werden. Bauzeitverzögerungen sind nicht zu erwarten. Darüber hinaus hat Bilfinger Berger einen externen Gutachter eingeschaltet, der jede einzelne Schlitzwandlamelle baubegleitend im Zuge des Aushubs der Baugruben überprüft. So können die richtige Ausführung der Schlitzwände nachträglich noch dokumentiert und Sicherheitsrisiken ausgeschlossen werden.

#### **Wie reagiert Bilfinger Berger auf die Hinweise zu gefälschten Messprotokollen beim Bau der ICE-Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt?**

Die Staatsanwaltschaft überprüft Aussagen eines bis 2004 bei Bilfinger Berger befristet angestellten Mitarbeiters, wonach beim Bau der ICE-Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt Herstellungsprotokolle für Erdanker manipuliert worden sein sollen. Die Erdanker, mit denen Stützwände an Geländeeinschnitten rückverankert werden, haben alle Qualitätskontrollen, auch die der Deutschen Bahn, durchlaufen. Außerdem werden solche Anker in regelmäßigen Abständen geprüft. Seit ihrer Erstellung haben sich an den verankerten Wänden keinerlei Mängel gezeigt. Sie sind absolut standsicher. Um jeglichen Zweifel auszuschließen, hat Bilfinger Berger sämtliche Protokolle und technischen

Unterlagen untersucht. Zusätzlich haben die Deutsche Bahn und Bilfinger Berger Gutachter eingeschaltet, die sich mit den Baudokumentationen des Jahres 2004 befassen.

#### **Welche Erkenntnisse gibt es zu den Schäden auf der Autobahn A1?**

Die auf einigen Streckenabschnitten der Autobahn A1 zwischen Hamburg und Bremen aufgetretenen Kornablösungen sind auf fehlerhaftes Material, nicht auf die Verarbeitung durch die Arbeitsgemeinschaft Bilfinger Berger/Johann Bunte, zurückzuführen. Die Verantwortung für den Materialfehler liegt beim Baustoffhersteller. Zu diesem Ergebnis kam die mit der Schadensanalyse beauftragte Versuchsanstalt für Straßenwesen der Technischen Universität Darmstadt. Die Bundesautobahn A1 wird derzeit auf einer Gesamtlänge von 72,5 Kilometern zwischen dem Buchholzer Dreieck und dem Bremer Kreuz bei laufendem Verkehr sechsstreifig ausgebaut. Auf vorab in Betrieb genommenen Abschnitten waren Ende Dezember 2009 Schäden aufgetreten, die zu Schlaglochbildung geführt hatten. Inzwischen wurde die Asphaltdeckschicht in weiten Teilen abgefräst, sodass der Verkehr auf der darunter liegenden, standfesten Gussasphaltschicht geführt wird. Die neue vier Zentimeter dicke Deckschicht wird im Zuge der laufenden Arbeiten im Spätsommer 2010 aufgebracht. Die Arbeiten auf einer Gesamtlänge von rund acht Kilometern werden nur wenige Tage in Anspruch nehmen.

#### **Was unternimmt Bilfinger Berger aufgrund der aktuellen Ereignisse?**

Bilfinger Berger unternimmt alle Anstrengungen, um umfassend aufzuklären und die erforderlichen Kon-

sequenzen zu ziehen. Eine wichtige Rolle spielt eine offene Kommunikation. Der Konzern informiert zeitnah über alle gewonnenen Erkenntnisse und eingeleiteten Maßnahmen. Bilfinger Berger verfügt über ein vielfach bewährtes Qualitätsmanagementsystem. Von Ernst & Young, die bereits im August 2009 vom Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats den Auftrag zur Überprüfung der internen Kontrollsysteme erhalten hatten, wurde bestätigt, dass alle eingesetzten Systeme „im Branchenvergleich sehr gut sind“. Die Fälle in Köln und Düsseldorf zeigen jedoch, dass es in der Umsetzung – nämlich bei der Qualitätskontrolle vor Ort – dennoch Lücken geben kann. Bilfinger Berger tut alles, 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 überprüft eingehend die Handhabung des Qualitätsmanagements in allen Einheiten des Ingenieurbaus. Die gewonnenen Erkenntnisse werden zur Verbesserung der Qualitätskontrollen auf unseren Baustellen führen. Zusätzlich hat der Vorstand eine weitere Untersuchungsgruppe unter der Leitung von Prof. Dr. Jürgen Schnell, Technische Universität Kaiserslautern, als unabhängigen externen Experten eingesetzt. Sie untersucht laufende und abgeschlossene Spezialtiefbaumaßnahmen, bei denen dauerhafte Tragstrukturen mit ähnlichen Technologien wie in Köln und Düsseldorf hergestellt wurden. Es handelt sich hier um eine vorsorgliche Maßnahme, die Zahl derartiger Projekte ist überschaubar.

## GLOSSAR

### **Schlitzwände**

Schlitzwände dienen der Umschließung von Baugruben. Sie bestehen aus Stahlbeton und werden in einem Erdschlitz von 0,6 Meter bis 1,5 Meter Breite betoniert. Sie entstehen in Abschnitten, sogenannten Lamellen, die zwischen 2,80 Meter und 10 Meter lang sind. Schlitzwände erfüllen als Baugrubenwände üblicherweise einen vorübergehenden Zweck, mitunter werden sie als tragendes Element in das endgültige Bauwerk einbezogen.

### **Schlitzwandbewehrung**

Weil Beton rechnerisch keine Zugkräfte aufnehmen kann, wird hierfür eine Stabstahlbewehrung eingebaut. Diese Bewehrung wird zu sogenannten Bewehrungskörben vorgefertigt, auf die Baustelle transportiert und vor dem Betonieren in den Schlitz eingehängt. Da die Transportlänge im öffentlichen Verkehr begrenzt ist, müssen die Bewehrungskörbe bei tieferen Schlitzten auf der Baustelle gestoßen werden. Im Stoßbereich kann nur die Längsbewehrung durch Überlappen miteinander verbunden werden. Die horizontale Bewehrung

zur Aufnahme der Querkräfte, die sogenannte Schubbewehrung, muss nachträglich eingebaut werden, weil sie sonst beim Zusammenfügen stören würde.

### **Erdanker**

Erdanker sind Bauelemente zum Abtragen von Zugkräften in den Baugrund. Die Zugglieder bestehen aus hochfestem Stahl. Sie werden im Boden mit einer Zementinjektion verankert. Injektionsanker dienen hauptsächlich zur Rückverankerung von Baugrubenwänden, aber auch zur Sicherung von Böschungen und Felseinschnitten.