Die Stuttgarter Staatsanwaltschaft ermittelt wegen des Verdachts auf Betrügereien beim Bau der ICE-Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Dass die Errichtung der Filstalbrücke möglicherweise viermal teurer als geplant geriet, dürfte auch mit der Lust zur Selbstbedienung beteiligter Unternehmen zu tun haben. Ohne die Spendierlaune des DB-Konzerns als Auftraggeberin, gestützt durch die mit Steuergeldern um sich schmeißende Politik, wäre es so weit aber wohl gar nicht gekommen. Und hätte man mal genau hingeschaut, mit wem man da Geschäfte macht: Zwei der fraglichen Konzerne sind schon in der Vergangenheit mit ihrer kriminellen Energie aufgefallen. Man ließ sie trotzdem machen. Den Schaden hat wie üblich die Allgemeinheit. Von **Ralf Wurzbacher**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/230109_Filz_ueber_der_Fils_Wenn_Boecke_bei_der_Bahn_die_Gartenarbeit_erledigen_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Ein Start mit viel Symbolkraft. Kaum war Anfang Dezember die Einweihung der neuen ICE-Strecke Wendlingen–Ulm abgefeiert und die Politprominenz wieder abgerauscht, rauschte auf der Schiene gar nichts mehr. Züge von Ulm nach Stuttgart blieben im Tunnel stecken, Reisende wurden mit Heißgetränken vertröstet und statt der versprochenen Viertelstunde Zeitgewinn ging es zurück zum Ausgangspunkt, um schließlich mit 60 Minuten Verspätung in der Landeshauptstadt und der tristen Realität aufzuschlagen. So also fühlt sich die „Revolution fürs Bahnfahren“ an, die DB-Chef Richard Lutz bei seiner Festrede beschworen hatte. Oder war Baden-Württembergs Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne-Partei) bei seiner Schwärmerei über „ein neues Zeitalter fürs Bahnfahren“ nur auf Speed? Für den Verkehr auf dem neuen Abschnitt gilt das bisher jedenfalls nicht. Seit mittlerweile vier Wochen sind hier Störungen und Pannen an der Tagesordnung.

Aber schlimmer geht immer. Nach Recherchen des Südwestdeutschen Rundfunks (SWR) wurde im Zusammenhang mit dem Bau der Filstalbrücke – so etwas wie das Sahnestück der Passage – offenbar stattlich abgesahnt. Das Bauwerk überquert die Fils, einen Nebenfluss des Neckars, auf einer Länge von 500 Metern und in einer Höhe von 85 Metern mit zwei parallel verlaufenden Spannbetonsträngen und ist damit die dritthöchste Eisenbahnbrücke Deutschlands. Wie der Sender in der Vorwoche berichtete, ermittelt die Staatsanwaltschaft Stuttgart wegen des Verdachts des gewerbs- und bandenmäßigen Betrugs gegen sechs Mitarbeiter von sechs an dem Projekt beteiligten Firmen. Angelaufen sind die

Untersuchungen schon vor fast einem Jahr. Im Februar 2022 sollen an elf Orten Durchsuchungen von Betrieben und Wohnungen stattgefunden haben. Im Raum stehe der Verdacht, „dass mehr Arbeitskräfte und mehr Material abgerechnet wurden, als tatsächlich benötigt wurden“, zitierte der Sender die Fahnder am Dienstag.

Gelegenheit macht Diebe

Zu den Vorgängen will sich die Bahn bis auf weiteres nicht äußern, legt aber auf die Klarstellung wert, dass keine DB-eigenen Unternehmen in die Angelegenheit verwickelt seien, was auch die Staatsanwaltschaft bestätigt hat. Reingewaschen ist der Staatskonzern damit aber längst nicht. In der Regel sind Mauscheleien im Kleinen nur dort möglich, wo das große Ganze erst die Möglichkeiten dazu schafft. Und solche offeriert die Bahn als steuerlich gepamperter Zuschussbetrieb mit ausgeprägtem Hang zum Größenwahn geradezu verschwenderisch. Anders ausgedrückt: Wo bei nahezu jedem der vielen Renommierprojekte die Kosten gewohnheitsmäßig explodieren, laufen auch die Geschäfte wie geschmiert.

Wendlingen-Ulm liefert hierfür besten Anschauungsunterricht und dürfte doch nur beispielhaft für andere Fälle stehen, in denen Unternehmungen mit DB-Beteiligung auf die schiefe Bahn geraten sein könnten. So erinnerte am vergangenen Mittwoch das „Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21“ an Enthüllungen der britischen *Financial Times* vom November 2021 zu bisher nicht ausgeräumten Betrugs- und Korruptionsvorwürfen im Umfeld des S21-Projekts. Danach hätten zwei DB-Mitarbeiter mögliche Verschiebereien bezeugt, bei denen bloß scheinbar erbrachte Leistungen in der Größenordnung von 600 Millionen Euro und tatsächliche Leistungen zu überhöhten Preisen in Rechnung gestellt worden seien.

Sauer Apfel Nr. 1

Im Fall der Filstalbrücke zeichnet sich ein ähnliches Schema ab. Ursprünglich sollte deren Errichtung rund 50 Millionen Euro kosten. Allerdings konstatierte vor knapp drei Jahren das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) „Störungen im Baugrund“, die die geplante Realisierung bis Dezember 2022 angeblich gefährdet hätten. Dabei waren die Unwuchten des Vorhabens schon lange davor kein Geheimnis. Wie am Mittwoch die Wochenzeitung *Kontext* schrieb, sollen sich schon im Zuge der Ausschreibung von den anfangs sieben Bewerbern „fünf rasch verabschiedet haben“, da ihnen das Ganze zu knifflig erschien. Später dann wollte sich einer der Hauptauftragnehmer aus den Verträgen herausklagen, was den Verantwortlichen einen riesigen Scherbenhaufen beschert hätte.

Und nun? Kommt man dem Unternehmer entgegen und bewilligt höhere Kosten oder lässt man ihn ziehen beziehungsweise riskiert einen Rechtsstreit, was in beiden Fällen die Fertigstellung um vielleicht mehrere Jahre verzögert? Fast selbstredend entschieden sich die Macher für den sauren Apfel Nr. 1, also gegen den Prestigeverlust und für den Verlust von Steuergeld. Und so verständigten sich die Geschäftspartner auf eine sogenannte Cost-Plus-Fixed-Fee-Regelung (CPFF), wonach sämtliche Mehrkosten vom Auftraggeber übernommen werden, während der Auftragnehmer rechtzeitigen Vollzug garantiert. Aus dem Bundeshaushalt wurden dafür weitere 94,1 Millionen Euro lockergemacht, womit sich der Ausgabenrahmen auf mindestens 161 Millionen Euro aufblähte, darunter zehn Millionen Euro als zusätzlicher Gewinnzuschlag für das fragliche Unternehmen.

Gesamtkosten verdoppelt

Aber das reichte dem wohl nicht: Der SWR gab einen Insider mit der Vermutung wieder, die CPFF-Vereinbarung könnte dazu beigetragen haben, dass die Firma Scheinkosten in einem mittleren sechsstelligen Bereich abgerechnet habe, indem sie die Bautagebücher manipulierte. In diesen heutzutage digital geführten Aufzeichnungen sind sämtliche Prozesse und Akteure auf der Baustelle erfasst: Gewerke, Materialeinsatz, Fortschritte, Unfälle, Mängel und mehr. Derzeit werden die beschlagnahmten Unterlagen und Dokumente ausgewertet. Wann Ergebnisse vorliegen und wie hoch der Schaden tatsächlich ausfällt, ist noch offen. Nicht beziffert sind bis heute auch die Gesamtkosten für den Bau der Brücke. Die vom SWR genannten 161 Millionen Euro sind lediglich eine Kalkulation, die aus internen Unterlagen stammt. *Kontext* verwies auf „Quellen aus Bahnkreisen“, die von „rund 200 Millionen Euro“ ausgingen. Vom DB-Management heißt es, eine Schlussabrechnung existiere noch nicht, die Mittel seien aber in den genehmigten Gesamtkosten für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm von 3,985 Milliarden Euro enthalten.

Das trägt kaum zur Beruhigung bei: Eigentlich waren für das Projekt zwei Milliarden Euro veranschlagt. Dieser „viel zu niedrige“ Ansatz wäre „nur durch verfassungswidrige Mitfinanzierung durch das Land Baden-Württemberg und die eingerechneten Einnahmen durch erfundene Güterzüge, welche auf der Strecke verkehren sollten“, gedeckt worden, monierte das „Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21“ in einer Medienmitteilung. Darin verweisen die DB-Kritiker auf einen Insiderbericht von vor vier Jahren, wonach sich bei Überprüfungen herausgestellt habe, dass die Armierung der Brücke „falsch dimensioniert“ gewesen sei. In der Konsequenz hätten bei sich begegnenden Zügen und starkem Seitenwind statische Probleme auftreten können, was „hochkomplizierte Nacharbeiten nötig“ machte.

Gewusst wie

Das sei ein typischer Fall von „Planungsversagen à la Stuttgart 21“, beschied Bündnissprecher Dieter Reicherter. „Die behaupteten Betrugstaten wurden nur möglich, weil Politiker und Bahnvorstände, die keine anderen Erfolge vorzuweisen hatten, auf Biegen und Brechen und unter Inkaufnahme hoher Sicherheitsrisiken den vorgesehenen Eröffnungstermin der Neubaustrecke einhalten wollten.“ Der so entstandene Zeitdruck habe geradewegs dazu eingeladen, sich auf Kosten des Steuerzahlers zu bereichern. „Denn wer um jeden Preis zur Selbstbestätigung ein Erfolgserlebnis benötigt, ist eine leicht zu melkende Kuh.“ Wobei die möglichen Absahner im Fall der Filstalbrücke kein unbeschriebenes Blatt sind. Der profilierte DB-Kritiker Winfried Wolf machte am Freitag gegenüber den NachDenkSeiten darauf aufmerksam, dass in der Medienberichterstattung zum Thema nicht die Baukonzerne Max Bögl aus Bayern und die Porr AG aus Österreich genannt werden, die das Bauwerk gemeinsam realisiert haben. Dabei seien beide schon in der Vergangenheit „in Bauskandale verwickelt“ gewesen, wie Wolf erklärte und anhand von Medienberichten belegte.

So wurde Porr vor gut einem Jahr in der Alpenrepublik wegen illegaler Preisabsprachen zu einer Geldbuße von 62 Millionen Euro verdonnert. Über Bögl erfährt man in einer Auflistung der „spektakulärsten Bauskandale“ der *WirtschaftsWoche* vom Februar 2010: „Mindestens bei sechs Ikea-Aufträgen hatten Manager des Familienunternehmens von 2002 bis 2005 zu viel abgerechnet und Ikea-Leute geschmiert, damit die die überhöhten Rechnungen absegneten.“ Die Bögl-Affäre hielt den früheren Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) indes nicht davon ab, Seniorchef Johann Bögl in seine 2013 installierte „Reformkommission Bau von Großprojekten“ zu berufen. Neben ihm tummelte sich laut Wolf gleich ein „halbes Dutzend Böcke als Gärtner“.

Nicht minder dubios erscheint rückblickend die erklärte Zielsetzung des Gremiums: Lehren aus Stuttgart 21 ziehen. Dessen mögliche Kosten könnten sich samt sogenannter Ergänzungsprojekte am Ende auf 20 Milliarden summieren. Da lässt sich noch allerhand „mitverdienen“.

Titelbild: Markus Rausch/shutterstock.com