

Kölner Stadtarchiv eingestürzt

Vom Kölner U-Bahnbau-Skandal / Dumme Stadtverwaltung ignorierte monatelang Vorwarnungen / Schlug wieder mal „Colonia Corrupta“ zu?

KÖLN – 3.3.2009 (khd/phoenix/d-radio). Diesen Tag werden die Kölner nicht so schnell vergessen – wurde doch ihr 1000-jähriges ‚Gedächtnis‘ zerstört. Heute in den Mittagsstunden sackte das große vierstöckige Gebäude des Stadtarchivs an der Severinstraße 222 in der Südstadt wie ein Kartenhaus in sich zusammen.

Das Stadtarchiv sei auf einer Fläche von 50 mal 70 Metern komplett eingestürzt und riß die beiden Nachbarhäuser mit, konstatierte die Polizei. Und dabei handelte es sich um einen soliden Neubau, der erst 1971 eingeweiht worden war. Mehrere Menschen werden noch vermißt. Sie könnten unter dem riesigen Trümmerberg begraben sein.

Ein tragisches Unglück ist es jedenfalls nicht, denn es kündigte sich schon seit einiger Zeit klar und deutlich an. Auch war bereits im Herbst 2004 in der Gegend – nur rund 150 Meter entfernt – der Turm der Kirche Sankt Johann Baptist (948 erbaut) wg. des Tunnelbaus für die U-Bahn in arge

Bestände des Stadtarchivs

Das Archiv umfaßt Dokumente aus über 1000 Jahren Kölner, rheinischer und preußischer Geschichte. Mit der Ernennung Leonard Ennens zum ersten Kölner Stadtarchivar 1857 wurde der Ausbau des Archivs auf den Weg gebracht. Mehr als 65.000 Urkunden aus dem Raum Köln ab dem Jahr 922, 104.000 Karten und Pläne, 50.000 Plakate und rund eine halbe Million Fotos. Zudem sind dort 780 Nachlässe und Sammlungen, unter anderem von Literatur-Nobelpreisträger Heinrich Böll gelagert worden.

(dpa)

Schieflage geraten und konnte nur mit einer 1 Mio. Euro teuren Hydraulik-Aktion vor dem Umkippen bewahrt werden.

Im Berliner *DeutschlandRadio Kultur* sagte heute Nachmittag der frühere Archiv-Abteilungsleiter Eberhard Illner, daß bereits im Sommer 2008 im Keller des Gebäudes Risse zu beobachten waren, was zu entsprechenden Meldungen an die zuständige Behörde führte. In den letzten Wochen hätten sich diese Setzungsrisse [09] vergrößert, da dort im Untergrund eine U-Bahn-Linie gebaut werde. Dennoch wurden die sehr wertvollen Sammlungen nicht rechtzeitig

ausgelagert und das Gebäude gesperrt. Der nun entstandene Schaden sei erheblich größer als beim Brand der Weimarer Anna-Amalia-Bibliothek.

Noch ermittelt die Kölner Staatsanwaltschaft nicht gegen die Verantwortlichen dieses absehbaren Unglücks – aber das kann ja noch kommen. Es sei denn alles wird mal wieder unter den großen Kölner Filz-Teppich



▲ Blick von oben auf das noch intakte 70 m lange Historische Kölner Stadtarchiv [04] an der Severinstraße. (TV-Shot: 3.3.2009 – phoenix)

des Kölner Klüngels [19] gekehrt.

Das Kölner Unglück erinnert in vielfacher Hinsicht an den Tunnel-Einsturz von Lausanne am 22. Februar 2005. Dort kam es beim Bau einer U-Bahn zu einem plötzlichen Tagbruch im bebauten Gebiet, nur weil die geologische Situation nicht richtig ge- deutet worden war (siehe Seite 5).

Kölns Experten ohne Durchblick?

KÖLN – 04.03.2009 (khd/welt/wdr). In- zwischen hat die Stadt Köln erklärt, sie habe ein Gutachten (wohl aus dem Jahr 2008). Danach soll ein Statiker befunden

haben, daß die Risse nicht die Statik des Archiv-Gebäudes gefährden. Im Gutachten vom Dezember 2008 heißt es wörtlich (zi- tiert aus *Die Welt online* vom 3.3.2009 – 22.59 Uhr): „Die entstandenen Risse [09] *sind unbedenklich. Das Gebäude ist im jet- zigen Zustand in statischer Hinsicht aus- reichend standsicher. Sicherungsmaß- nahmen müssen nicht getroffen werden.*“

Na dann ist doch alles klar, und das Haus kann gar nicht eingestürzt sein. Was das Fernsehen auch so alles berichtet... ;-) Oder sollte dieser famose Gutachter ver- gessen haben, regelmäßig nach den Gips- marken an den Rissen zu schauen?



▲ **Kölns historisches Stadtarchiv liegt in Trümmern**, weil die Stadt mal wieder alles falsch machte. Im Archiv wurden in 18 Regal-Kilometern neben den Dokumenten der Stadtgeschichte auch der Nachlaß von z. B. Konrad Adenauer, Heinrich Böll und Jaques Offenbach sowie wert- volle Architektur-Zeichnungen aus dem 17. und 18. Jahrhundert aufbewahrt. Vieles davon wird wohl zerstört sein. Der Schaden gilt als unschätzbar. (TV-Shot: 3.3.2009 – phoenix)

Offenbar war Kölns Stadtvätern das Bauen einer neuen U-Bahn wichtiger als das sichere Be- wahren des Kulturerbes. So eine U-Bahn kostet nur etwa 1 Mrd. Euro – ‚peanuts‘ angesichts des vermuteten Billionen-Schadens. Aber welcher intelligente Mensch ordnet auch den Bau ei- ner 3,6 km U-Bahnstrecke im schwierigen Untergrund des Rheintals im Schildvortrieb plus Grundwasserabsenkung an, noch dazu wo es unter einer alten Stadtbebauung lang ging? Wer eigentlich verdient an diesem bereits pannenreichen U-Bahnbau am meisten?



▲ Das Historische Stadtarchiv Kölns liegt total in Trümmern im durch den U-Bahnbau verursachten Tagbruch an der Severinstraße. Auch wenn die Ursachen noch nicht geklärt sind, darf vermutet werden, daß auch dieser Verbruch des Tunnelbaus [03] seine Ursache in einer nicht rechtzeitig erkannten geologischen Störzone hat. Aber wer hat da geschlafen? (Foto: 4.3.2009 – dpa)

Fragen über Fragen

BERLIN – Ab 4.3.2009 (khd-research). Verfolgt man die Medienberichte über den Einsturz des Kölner Stadtarchivs, dann ergeben sich vielfach weitere Fragen, die von Journalisten leider nicht gestellt wurden. Einige davon sollen hier festgehalten werden:

- Wurden beim Bau der Kölner U-Bahn die von der Münchener Rück AG 2005 mitentwickelten „Richtlinien zum Risikomanagement von Tunnelprojekten“ [02] beachtet?
- Wann wurden im Stadtarchiv an den bereits 2008 aufgetretenen Rissen Gipsmarken angebracht?
- Wie oft wurden diese Marken mit welchem Ergebnis beobachtet?
- Hatte das Stadtarchiv vorsorglich ein Gesamt-Verzeichnis seiner Bestände außerhalb des Hauses an einer anderen Stelle hinterlegt und auch ständig aktualisiert?
- Wer eigentlich verdient an diesem bereits pannenreichen U-Bahnbau am meisten?
- Welches sind die am U-Bahnbau beteiligten Firmen? (siehe Kasten auf Seite 9)
- Wer sind die Kreditgeber für das umstrittene Nord-Süd-Stadtbahn-Projekt?
- Warum wurde im Dezember 2008 kein 2. Gutachter zur Beurteilung der baulichen Situation des Stadtarchivs bestellt?
- Welche Gründe haben dazu geführt, daß der Bau der Nord-Süd-Stadtbahn im Schildvortrieb erfolgte?
- Haben sich die Planer und/oder Bauausführenden über das Vorgehen beim Bau des Tiefteils des Berliner Hauptbahnhofs sachkundig gemacht?
- Hat sich die KVB AG am Cross-Border-Leasing beteiligt?
-



▲ Kölns Stadtdirektor Guido Kahlen (SPD) ringt vor der Presse nach Worten. *Wußte er von den Vorboten des Unglücks — von bis zu 4 cm breiten Rissen* [09]? (TV-Shot: 3.3.2009 – phoenix)

Ein riesiges Loch unterm Stadtarchiv tat sich auf

KÖLN – 05.03.2009 (khd/d-radio). Als Ursache für den Einsturz des Stadtarchivs wird nunmehr eine Kavernen-Bildung beim Schildvortrieb des U-Bahn-Tunnels angenommen. In diesen Hohlraum, der sich womöglich durch andere Baumaßnahmen noch vergrößert haben könnte, ist dann das große Stadtarchiv samt wertvollem Inhalt am 3. März um 13.56 Uhr abgestürzt. Das klingt sehr plausibel. Es muß also ein recht großer Hohlraum gewesen sein, der dort entstanden war. Und das soll wirklich keiner bemerkt haben?

Auch an der dem Stadtarchiv gegenüberliegenden Schule, dem Friedrich-Wilhelm-Gymnasium, wurde jetzt im Gemäuer eine deutliche (bis 2 cm) Rißbildung festgestellt. Das Gebäude ist ebenfalls vom Einsturz bedroht und mußte deshalb abgestützt werden.

KVB vergaß, daß man im Rheintal baute

KÖLN – 06.03.2009 (khd/d-radio). Unterdessen wurde bekannt, daß der Bauherr der umstrittenen U-Bahn (eigentlich ist das nur eine unterirdische Stadtbahn), die Köl-



▲ **Tagbruch in Lausanne vom Februar 2005 beim Bau der U-Bahn (Linie 2) an der Rue St. Laurent.** Hier hatten das Haus und deren Bewohner Glück, und es versank nicht im Trichter des gut 12 m tiefen Verbruchs, wie Fachleute solche Tunnel-Einstürze nennen. Vergleicht man dieses Foto mit inzwischen publizierten Luftfotos des Kölner Unglücks (siehe beispielsweise auf Seite 3), dann fällt sofort die Ähnlichkeit des Einsturztrichters auf. Das Foto wurde der sehr informativen Diplomarbeit „Verbrüche im Tunnelbau – Ursachen und Sanierung“ von Miriam Stallmann [03] entnommen (Abb. 32 auf Seite 117). (Repro: 4.3.2009 – khd)

„Kein anderer Bereich des Bauwesens ist seit Beginn der 1990er-Jahre so massiv von Großschäden betroffen wie der Tunnelbau. Neben Sachschäden in bis zu dreistelliger Millionenhöhe waren hohe Haftpflichtschäden zu verzeichnen und zahlreiche Menschen verloren ihr Leben. Die internationale Assekuranz leistete bisher für Großschäden Zahlungen von über 600 Millionen US-Dollar.“ So begann Heiko P. Wannick von der Münchener Rück AG im November 2007 seinen Fachvortrag auf einer Experten-Tagung in Köln [02].

Um diese Situation zu verbessern, wurden 2005 von Versicherern gemeinsam mit der Bauindustrie die internationalen „**Richtlinien zum Risikomanagement von Tunnelprojekten**“ (Joint Code of Practice for Risk Management of Tunnel Works) entwickelt mit dem Ziel, ausgefeilte Risikomaßnahmen in jeder Projektphase einzuführen und anzuwenden. Darüber wurde damals in Köln diskutiert. Es ist derzeit nicht bekannt, ob sich die KVB und die bauausführenden Firmen an diesen Richtlinien-Kanon beim Bau der Kölner U-Bahn gehalten haben. Außerdem hatten Kölns Stadtväter im November 2007 die Chance, vor Ort etwas übers Tunnelbau-Risiko zu lernen. Ob sie das wohl nutzten?

ner Verkehrs-Betriebe AG [05] (KVB), den Untergrund nur in der Bauvorbereitungsphase stichprobenartig hat untersuchen lassen und offensichtlich (in Störzonen) auch keine Vorbereitung des Untergrunds [03] nach dem Stand der Technik vorgenommen wurden. Eine intensive Kontrolle der Bodenverhältnisse während des Tunnelbaus der „Nord-Süd-Stadtbahn“ [06] seit 2004 soll jedoch nicht erfolgt sein, vermutlich um Kosten zu sparen.

Höchst merkwürdig ist auch, daß dem städtischen Bauaufsichtsamt oder dem Amt für Brücken- und Stadtbahnbau offensichtlich auch nichts aufgefallen war. Im Zuge der Bauarbeiten war es aber immer wieder zu Rissen und anderen Veränderungen an vielen Gebäuden entlang der etwa 4 Kilometer langen Trasse gekommen.

Die KVB räumte heute ein, daß es in der letzten Zeit Probleme beim Abpumpen des Grundwassers gegeben habe. Es ist noch unklar, was das im Zusammenhang mit dem Einsturz des Stadtarchivs zu bedeuten hat. Im Stadtarchiv soll es aber schon seit längerem immer wieder auch Wasserschäden gegeben haben.

Die KVB AG gehört nur zu 10 % direkt der Stadt Köln und die übrigen 90 % den Stadtwerken Köln, die aber auch der Stadt Köln gehören. Zwar hat die KVB mit Jürgen Fenske seit Januar 2009 einen neuen Chef, aber gefragt ist in diesen Tagen das Wissen von Walter Reinartz, dem ehemaligen Kölner CDU-Chef und heutigen Mitglied des KVB-Vorstands.



▲ Köln – Trasse der seit 2004 im Bau befindlichen Nord-Süd-Stadtbahn. (Grafik: 2009 – KVB)

Kommt jetzt die „brutalstmögliche“ Aufklärung?

KÖLN – 07.03.2009 (kh/d-radio). Die Kölner Verkehrsbetriebe KVB haben ein gerichtliches Beweissicherungsverfahren beantragt. Auch die Kölner Staatsanwaltschaft hat inzwischen Ermittlungen gegen Unbekannt wg. des Verdachts der Baugefährdung und der fahrlässigen Tötung aufgenommen. Von beschlagnahmten Akten wurde aber bis heute nichts bekannt.

Dafür glänzte mal wieder das Nachrichtenmagazin *Der Spiegel* mit einer wichtigen Vorabmeldung [07] zum bereits 2004 in einem Experten-Gutachten festgestellten Pfusch am Kölner Tunnelbau. Diese Information hatte bislang die KVB zurückgehalten.

Beim Schildvortrieb seien auch „**bedienungsbedingte vermeidbare Auflockerungen und Hohlraumbildungen**“ im Erdreich unter der Kölner Südstadt entstanden, zitiert *Der Spiegel* aus dem Gutachten von 2004. Der Südschnitt der unterirdischen Stadtbahn wird von einem Konsortium unter Führung von Bilfinger-Berger gebaut (s. Kasten Seite 9).

Das mag erklären, warum dieses Gutachten bisher nicht im Internet komplett veröffentlicht wurde. Auf einer Pressekonferenz wollte sich die KVB heute nicht zu diesem Sachverhalt äußern. Nach einem Bericht [08] des *Kölner Stadt-Anzeigers* hat KVB-Chef Jürgen Fenske (SPD) angekündigt, sich nicht mehr zu den „aktuellen Spekulationen“ äußern zu wollen.

Die KVB habe bereits alle verfügbaren Unterlagen zur Verfügung gestellt und sei „an lückenloser und zeitnaher Aufklärung in höchstem Maße interessiert“, sagte KVB-Chef Fenske. Das Unternehmen „wird nichts, kann nichts und will nichts verbergen“. Warum hat sie dann aber die wichtige Information zum Tunnelbau aus dem 2004-Gutachten der Öffentlichkeit mehr als 4 1/2 Jahre vorenthalten?

Ignoranz oder Dämlichkeit?

BERLIN – 09.03.2009 (khd/d-radio/sp). Im *Spiegel*-Artikel „Niedriger Stützdruck“ (Heft 11/2009 vom 9.3.2009, Seite 35) heißt es auch: »Ein Mitarbeiter eines Leverkusener Ingenieurbüros besichtigte im Dezember 2008 8 auffällige Stellen im [Stadtarchiv-] Haus: Eine Dehnungsfuge in der Decke, an der ein handgroßes Stück Beton geplatzt war, und Risse im Fußboden des Heizungskellers. Alles „in statischer Hinsicht unbedenklich“, urteilte der Experte [Ed: zu diesem Zeitpunkt!]. Um „weitere Schäden am Gebäude zu vermeiden“, empfahl er aber, einen zusätzlichen Sachverständigen einzuschalten. Der Kölner Baudezernent Bernd Streitberger (CDU) sah dazu „keine Veranlassung“«.

Diese Gutachter-Aussage im Kontext mit den im Gutachten von 2004 beschriebenen Hohlraumbildungen beim U-Bahnbau hätte aber im Kölner Baudezernat die Alarmglocken schrillen lassen müssen und sofort eine umfangreiche Suche nach den Ursachen der bereits eingetretenen Schäden am Stadtarchiv begonnen werden müssen, zumal das Stadtarchiv sehr sehr wertvolles Kulturgut beherbergte. Warum geschah das nicht im Dezember 2008?

Aber auch noch heute sollten bei der Kölner Bauaufsicht die Alarmglocken schrillen, denn wg. dieser bereits 2004 gutachterlich festgestellten Hohlraumbildungen längs der Tunnel-Trasse, könnte es später

während des Bahn-Betriebs durch die dynamische Belastung der Tunnelröhren durchaus zu weiteren Gebäude-Schäden und -Einstürzen kommen. Ein Tiefbau-Experte, der seinen Namen nicht im Internet lesen möchte, befürchtet das.

Der Expertenrat: Eine Kontrolle der gebauten Trasse durch Aufgraben der Tunnelröhren von oben. Es wäre sowieso wg. des unberechenbaren Kies-Sand-Grundwasser-Mixes im Kölner Untergrund besser gewesen, diese U-Bahn komplett in offener Bauweise mit solider Gründung gebaut zu haben. Und wie man so etwas macht, hätte Köln am *Bau des unterirdischen Teils* ([01], Seite 18) des neuen Berliner Hauptbahnhofs dicht neben der Spree studieren können.

Eine „hervorragende Arbeit“ der KVB

KÖLN – 12.03.2009 (khd/wdr/d-radio). Nach dem Einsturz des Stadtarchivs wurden tausende Tonnen Flüssig-Betons in den Untergrund geschüttet, um den Trümmerberg zu stabilisieren, und damit wurden vermutlich auch reichlich Kulturschätze endgültig vernichtet. Beton ist das richtige Stichwort: Denn mit Beton-Köpfen haben wir es auch in der Kölner Stadtverwaltung und den Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB) zu tun, die bislang – trotz vieler Vorwürfe – kaum etwas zur öffentlichen Aufklärung des absehbaren Unglücks beitrugen [10].

Das wurde gestern Abend nach einer Sondersitzung des Kölner Stadtparlaments (Stadtrat) noch einmal besonders deutlich. Oberbürgermeister Fritz Schramma (CDU) stellte sich nach der Beratung über den Stadtarchiv-Einsturz hin und sagte der Presse, die KVB habe „hervorragende Arbeit“ geleistet. Daran sind aber begründete Zweifel angebracht, denn nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand wurden beim Tunnel-Bau auch von der KVB schwerwiegende Fehler gemacht.

Hätte ein Schramma aber die lange Liste der seit den 1990er-Jahren aufgetretenen Tunnel-Havarien (im Internet [03]) gelesen oder hätte nachlesen lassen, hätte auch ihm wohl schnell klarwerden müssen, daß das Kölner Desaster einmal einen vorderen Rang in den Annalen der Versäumnisse bei Tunnel-Projekten einnehmen wird. Heute Abend im Kölner Politmagazin *Monitor* wurde das unterstrichen, als der WDR auf Versäumnisse bei der Suche nach alten Brunnen und Hohlräumen im Vorfeld des Tunnel-Baus hinwies [12]:

Danach hat die Stadt bereits bei der Planung der Kölner U-Bahntrasse Fehler gemacht. Das gehe aus einem Dokument des KVB-Vorstands vom August 2007 hervor, heißt es in *Monitor*. Die Stadt habe bei der Planung der Trassenführung im Jahr 2001 nicht hinreichend geklärt, ob sich noch Hohlräume und alte Brunnen im Untergrund befinden. Dadurch bestanden beim Bohren der Trasse im Schildvortrieb erhebliche Gefahren [Ed: wie sie im Internet [03] ausführlich beschrieben sind]. Nach Erkenntnissen von *Monitor* gab es unmittelbar an der Baugrube vor dem heutigen Stadtarchiv um 1836 einen Stadtbrunnen. Im KVB-Dokument von 2007 werde bereits ausdrücklich gewarnt vor „**großflächigen Deformationen und Absackungen an der Gebäudeoberfläche, evtl. sogar verbunden mit Personen- und Sachschäden**“.

Die Kölner U-Bahnbauer haben also die negativen Erkenntnisse aus den Tunnel-Verbrüchen in Portugal (Porto, 2000) und der Türkei (Istanbul, 2001) ganz offensichtlich ignoriert. Bei beiden Havarien waren die Tunnel-Bohrer unerwartet auf alte Brunnen gestossen, die Wassereinbrüche und Einstürze verursachten. Obwohl es in Köln nun 2 Tote gegeben hat, weiß ein OB Schramma alles besser und nennt den Kölner Planungs-Murks „hervorragende Ar-

beit“. Seine und anderer U-Bahn-Manager Tage dürften gezählt sein. Vielleicht wacht ja die Kölner Opposition doch noch auf.

Kölns Dummheit wird deutlicher — Warum sparte Köln beim U-Bahnbau?

KÖLN – 15.03.2009 (khD/yahoo/sz/d-radio). Das Kölner Umweltdezernat teilte heute mit, daß die bauausführenden Firmen in Kölns Südstadt mehr Brunnen zum Grundwasser-Abpumpen gebohrt haben, als ihnen erlaubt waren. So wurden seit Dezember 2008 (sic!) am Waidmarkt in der Nähe des Stadtarchivs 15 Brunnen statt genehmigter 4 in den kiesigen Boden getrieben (+275 %), und am unweiten Heumarkt waren es 18 statt genehmigter 12 Brunnen (+50 %). Außerdem sei am Stadtarchiv wesentlich mehr Grundwasser als erlaubt dem Boden entnommen worden (756 m³/h statt genehmigter 450 m³/h), was die Firmen der Behörde nicht mitteilten, heißt es. Das hat natürlich zur Folge, daß die wasserrechtliche Genehmigung automatisch erlischt. Dennoch wurde kräftig weitergepumpt. [15]

Aber daraus läßt sich auch schließen, daß es beim U-Bahnbau sehr erhebliche Grundwasser-Probleme gegeben haben muß. Nicht bekannt wurde bisher, warum diese Verstöße den kontrollierenden Behörden nicht aufgefallen waren, oder warum sie nicht (rechtzeitig) dagegen eingeschritten sind. Auch verwundert, daß es der Opposition nicht gelang, solche Unregelmäßigkeiten (z. B. durch „Kleine Anfragen“) ans Tageslicht zu befördern.

Vorher hatte bereits Kölns Ex-Baudezernent (1997–2003) Béla Dören (CDU/SPD ?) wg. des Vorgehens beim U-Bahnbau in einem Gespräch mit der *Süddeutschen Zeitung* (14.3.2009) schwere Vorwürfe [13] gegen die Stadtspitze und die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) erhoben. Das Verfah-

ren des Grundwasserabsenkens beim Bau der Nord-Süd-Stadtbahn sei „eindeutig risikobehaftet“ und bei früheren Kölner U-Bahn-Projekten auch nicht angewandt worden. Sie ist bei einem Untergrund aus Kies-Wasser-Sand auch nicht Stand der Technik, weiß jeder Experte.

Er könne nicht verstehen, weshalb die KVB bei den U-Bahn-Arbeiten im Grundwasserbereich nicht die erprobten Verfahren wie Unterwasser-Beton oder Kryotechniken angewandt habe. Stattdessen habe sich der Bauherr entschieden, das Grundwasser abzupumpen. Dies aber sei möglicherweise die Ursache für Bodenverschiebungen und einen „hydraulischen Grundbruch“, der mit hoher Wahrscheinlichkeit zum Archiv-Einsturz geführt habe, sagte Dören der Zeitung.

Die KVB bestätigte inzwischen [14], daß Unterwasser-Betonage mit Bautauchern oder Gefriertechniken bei der U-Bahn-Baustelle am Kölner Waidmarkt, die unmittelbar an das eingestürzte Archiv angrenzt, „in der Planung nicht vorgesehen gewesen“ seien. Warum nicht? Offensichtlich war das Grundwasserpumpen billiger – aber nur vermeintlich, denn nun wird alles sehr viel teurer, man vernichtete reichlich Kulturerbe und produzierte zudem Straftäter. [Aktueller Kommentar zum Kölschen Klüngel][17]

Kölner Aufsichts-Verhältnisse – Braucht Köln den Staatskommissar?

KÖLN – 16.03.2009 (khd/ksta/rdsch). Im Skandal um den Kölner U-Bahnbau, der zum Einsturz des Historischen Stadtarchivs führte, kommen immer neue Merkwürdigkeiten zu Tage. Nach einem Bericht [15] der *Kölnischen Rundschau* sowie dem Leitartikel [16] im *Kölnischen Stadt-Anzeiger* lag die Bauaufsicht für den U-Bahnbau laut Baudezernent Bernd

Das Baukonsortium

Quelle: Reuters, 16.3.2009, 19.36 Uhr GMT.

Die Verantwortung für den Bau der U-Bahnstrecke nahe des eingestürzten Stadtarchivs in Köln tragen nach Angaben des Konzerns **Bilfinger-Berger AG**¹ alle 3 Unternehmen des Baukonsortiums. „Für die Ausführung ist das Joint Venture gemeinsam verantwortlich“, sagte ein Bilfinger-Berger-Sprecher am 16.3.2009: „Da kann man keinem einzelnen Unternehmen die Verantwortung zuweisen.“

Dem Konsortium unter Führung von Bilfinger gehören ferner **Wayss & Freytag AG**, eine Tochter des niederländischen Baukonzerns Royal BAM Groep, und die Tochter **Züblin AG** der österreichischen Strabag an, wie der Sprecher erläuterte. Die 3 Unternehmen seien zu gleichen Teilen an dem Konsortium beteiligt. Sie bauen gemeinsam den südlichen Teil einer neuen U-Bahnstrecke in Köln. Es seien auch Aufträge an Sub-Unternehmen² vergeben worden.

¹ **Bilfinger-Berger** (Mannheim) ist nach Analystenberichten und Internet-Recherchen in der Branche dafür bekannt, daß schon mal Unglücke und Havarien bei ihren Bauprojekten vorkommen: Brückenbau über den Maracaibo-See in Venezuela bis 1962, wo 17 Menschen ums Leben kamen [x] – Brückenbau in den USA am Maumee River 2004, wo 4 Arbeiter ums Leben kamen (Schaden: 50 Mio. Euro) – xxx – Brückeneinsturz in Diez 1996 [x] – xxx – Soll Aufträge in Nigeria mit Schmiergeldern erkaufte haben 2008 [x] – Einsturz des Historischen Stadtarchivs beim Bau der Kölner Nord-Süd-Stadtbahn im März 2009, wobei 2 Menschen ihr Leben verloren (Schaden: noch unbekannt, vielleicht 0,5 Mrd. Euro oder mehr).

² Beispielsweise gingen Aufträge an: Firma **Schübler-Plan**, mit der Oberleitung beauftragt – Brunnenbauspezialist **Brunnenbau Conrad** aus Thüringen – Baufirma **Lauber** aus Hessen – Baufirma **INGE PNS – Ingenieurgemeinschaft IBS – Erdbaulaboratorium Essen – Zerna Ingenieure** – xxx – xxx. Am 31.3.2009 durchsuchte die Staatsanwaltschaft Köln Firmen in: Berlin – Dillenburg – Düsseldorf – Erfurt – Essen – Frankfurt am Main – Hilden – Karlsruhe – Köln (hier u. a. die KVB-Zentrale und die INGE PNS) – Mannheim – München – Ratingen – Stuttgart – Wiesbaden.

Streitberger ursprünglich bei der Bezirksregierung Düsseldorf. Diese habe sie an die Stadt Köln delegiert, welche sie im Sommer 2002 der KVB weiter übertragen habe. Streitberger (CDU): „Ich gehe davon aus, daß die KVB sie an die Baufirma weitergegeben haben.“ Das sei hier so „üblich“.

Das bedeutet aber, daß sich Bauherr und die Bau-Unternehmen de facto selbst kontrollierten. Was soll dabei schon herauskommen? Wo bleibt der Anspruch des Staats, durch Kontrollen des Baugeschehens Schaden von der Allgemeinheit abzuwenden? Erklärlich ist ein solches unverantwortliches Vorgehen nur mit diesem stringentem neo-liberalen Denken: Der Staat müsse sich aus allem, was die Wirtschaft behindere, heraushalten. Aber wir erleben seit dem Herbst 2008 (Lehman-Crash) gerade, wohin solch verblendetes, unkritisches Denken führt – immer in die Katastrophe, ob sie nun Finanzmarktkrise oder Stadtarchiv-Einsturz heißt.

Die Bauaufsicht muß schleunigst zum Staat zurückgeholt werden. Und wenn das die Kölner nicht umgehend schaffen, dann muß eben ein Staatskommissar nach Köln geschickt werden, um endlich diesen „Augiasstall auszumisten“ (johannwi im PI-Forum bereits am 3.3.2009).

Brisantes Gutachten aufgetaucht

KÖLN/MÜNCHEN – 18.03.2009 (khd/ksta/sz/d-radio). Ob in der Baugrube am Waidmarkt (am Stadtarchiv) die Tiefe der seitlichen Schlitzwände aus Beton ausreichend war, wurde bereits bezweifelt [11].

Der entscheidende Hinweis kam jetzt aus München von der *Süddeutschen Zeitung* (SZ). Diese berichtet heute auf der Seite 2

[18] von einer Studie des Aachener Instituts für Geotechnik im Bauwesen der RWTH, die Ende September 2008 abgeschlossen wurde. Darin warnten die Wissenschaftler vor der Gefährdung von Menschenleben durch falsch dimensionierte Schlitzwände beim U-Bahnbau.

Der Leiter des RWTH-Instituts, Professor Martin Ziegler, erklärte heute, die in seinem Forschungsvorhaben gewonnenen Erkenntnisse ließen keinerlei konkrete Rückschlüsse auf mögliche Fehler beim Kölner U-Bahn-Bau zu. Aber in der Studie, die vom Deutschen Institut

für Bautechnik in Auftrag gegeben worden war, ist indes mehrfach vom Kölner Bauprojekt die Rede. Konkret wurde für die Studie die Baugrube der U-Bahn-Haltestelle „Rathaus“ untersucht.

Die Aachener Wissenschaftler befürchteten einen „hydraulischen Grundbruch“, wie er höchstwahrscheinlich dann am 3. März am Waidmarkt tatsächlich erfolgte, es sei denn die Schlitzwand war dort doch fehlerhaft betoniert worden. Wegen des insta-

„In Köln herrscht nun das fortgesetzte Prinzip der kollektiven Verantwortungslosigkeit: A verweist auf B, der alle Verantwortung auf C überträgt, der wiederum hofft, daß er die Schuld wieder bei A abwälzen kann. Mit diesem System der ‚Abschnittsverantwortung‘ setzen die Verantwortlichen darauf, daß sich die Öffentlichkeit irgendwann entnervt von dem Streit abwendet und dabei die Schuldfrage vergisst.“¹

Süddeutsche Zeitung am
18. März 2009 [18]

¹ Diese technik-ahnungslosen Verantwortlichen vergessen aber, daß wir heute das Internet haben. Und: **Das Internet vergißt nichts!** Der Dank geht an die immer ausgefeilteren Archiv- und Such-Techniken.

bilen Baugrunds (Kies und Sand) und des starken Grundwasserdrucks waren die Wissenschaftler zum Ergebnis gekommen, daß die stabilisierenden Bauschlitzwände an den U-Bahn-Haltestellen 4 m tiefer in der soliden, wasserundurchlässigen Erdschicht verankert werden müßten als in der Ausschreibung (mit nur 2 m) vorgesehen war. Auf die Anfrage der Münchner Zeitung, ob die Gutachter-Empfehlung umgesetzt worden sei, hätten die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) nicht geantwortet, heißt es.

Zwar ist derzeit noch unklar, ob die Statik der 28 m tiefen Schlitzwand-Baugrube am Waidmarkt, in die das sechsgeschossige Stadtarchiv hineingestürzt war, auf der in der Studie kritisierten fragwürdigen Berechnungs-Methode basiert. Aber es steht schon jetzt fest, daß in Köln Aufträge „nur nach dem Kriterium niedrigster Preis“ vergeben worden sind. Der gesamte Kölner U-Bahnbau sei „wie eine Doppelgarage in einem Hinterhof“ bewertet worden, weiß Peter Dübbert, Präsident der NRW-Bauingenieurkammer. Die Kammer hat inzwischen wg. der eklatanten Verletzung von Sicherheitsstandards das NRW-Bauministerium in Düsseldorf alarmiert.

Unterdessen warf der frühere Kölner Baudezernent Béla Dören der Kölner Stadtspitze vor, mit dem 2002 erfolgten Outsourcing des U-Bahn-Projekts an die KVB die Bauaufsicht für das risikobehaftete Projekt „leichtfertig aus der Hand gegeben“ zu haben. Da die KVB über keinen ausreichenden Sachverstand für den U-Bahnbau verfügt habe, seien die meisten Aufträge an Ingenieurbüros vergeben worden. „Man mußte sich also auf die beauftragten Firmen verlassen, ohne sie kontrollieren zu können“, sagte Dören der SZ.

Chronologie der Ereignisse

Im Internet wurde eine chronologische Übersicht des Baus der Kölner Nord-Süd-Stadtbahn mit den aufgetretenen Problemen zusammengestellt. Diese Chronologie besteht aus mehreren Teilen, die unter [20] beginnen.

Fast schon die Aufklärung

KÖLN – 21.03.2009 (khd/ksta/d-radio). Seit gestern Abend wissen wir nun, der Einsturz des Historischen Stadtarchivs hätte mit hoher Wahrscheinlichkeit vermieden werden können. Anfang September 2008 hat es bereits in der Baugrube am Waidmarkt vor dem Stadtarchiv einen „hydraulischen Grundbruch“ mit Grundwassereinbruch gegeben.

Das wurde bislang von den am U-Bahnbau Beteiligten vertuscht. Ab Herbst 2008 wurde dann über 15 Brunnen (statt bis dahin 4) verstärkt Grundwasser abgepumpt, womit die Tage des Stadtarchivs gezählt waren. Am 5. Februar 2009 war das Gebäude bereits um 20 mm abgesackt, dennoch wurde es nicht evakuiert. [21][23]

In den Mittagsstunden des 3. März 2009 muß dann ein weiterer stärkerer hydraulischer Grundbruch eingetreten sein, wobei vermutlich (Experten müssen das noch genauer klären) das Grundwasser von unten *sowie* durch die defekte Beton-Schlitzwand an der Stadtarchiv-Seite in die Baugrube strömte und dabei Sand und Kies mitriß. Damit wurde dem Gebäude der Boden entzogen, und es stürzte samt Nachbarhäusern in die tiefe Baugrube. Das ‚men-made‘ Desaster war perfekt. Und 2 Menschen mußten sterben.

Ingenieure ohne soziale Verantwortung?

BERLIN – 22.03.2009 (khd). Der Kölner Skandal wirft noch eine ganz andere Frage auf. Am U-Bahn-Projekt sind viele Ingenieure von ganz verschiedenen Firmen

beteiligt. Es verwundert jetzt sehr, daß offensichtlich keiner dieser Bauexperten, die ja einen ganz besonderen Durch- und Einblick bei einem solchen Großprojekt haben, Verantwortung für die Gesellschaft zeigte und die Courage aufbrachte, rechtzeitig öffentlich Alarm zu schlagen. Natürlich läuft ein solcher Ingenieur Gefahr, seinen Job zu verlieren.

Eine Erklärung fürs Nichtreagieren könnte sein, daß es heute im Rahmen der Ingenieur-Studiengänge de facto ein „Humanistisches Studium“ nicht mehr gibt. Alle Studiengänge wurden seit vielen Jahren immer mehr verschlankt und den Bedürfnissen der Industrie angepaßt. Eine Bildung der Ingenieure zur sozialen Verantwortung blieb da auf der Strecke. Für viele Industrie-Manager war das sowieso (und ist das vermutlich noch immer) nur „überflüssiges Gedöns“.

Und dabei hatte es nach dem 2. Weltkrieg in Berlin so verheißungsvoll begonnen. Denn nach 1945 zogen an der Tech-

nischen Hochschule zu Charlottenburg (TH) die ‚Humanities‘ ein. Eine Humanistische Fakultät wurde neu eingerichtet und hervorragende Professoren berufen. Jeder Student mußte zusätzlich zum Fachstudium mindestens 4 verschiedene Nichttechnik-Fächer wie Biologie, Geschichte, Literatur, Philosophie, Wirtschaft oder Recht und eine Fremdsprache studieren und später auch darin ein gesondertes Examen ablegen, bevor er sein Fachdiplom machen konnte.

Die Berliner Technische Hochschule stieg deshalb damals zur Universität (TUB) auf. Wegen der unrühmlichen Rolle der TH in der Nazi-Zeit (es gab sogar eine Fakultät für Wehrtechnik), sollten an der TUB nie wieder beliebig manipulierbare ‚Fachidioten‘ ausgebildet werden. Jeder Ingenieur-Absolvent sollte in der Lage sein, kritisch auf gesellschaftliche Herausforderungen adäquat reagieren zu können.



▲ **Kölns Historisches Stadtarchiv an der Serverinstraße vor dem Einsturz.** XXX. (Foto: vor 2009 – NRhZ)

Mehr zu diesem Thema:

- [00] Die Vergabe der Nummer erfolgt demnächst.
- [01] [01.01.2005: Berlin Hauptbahnhof – Lehrter Bahnhof] (DEUTSCHE BAHN)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/Reports/DB_Hauptbahnhof_Berlin_2005.pdf
- [02] [00.11.2007: „Tunnel Code of Practice“ als Grundlage für die Versicherung von Tunnelprojekten] (TUNNEL).
Dieser im November 2007 auf der STUVA-Tagung in Köln (sic!) von Dipl.-Ing. Heiko P. Wannick (Münchener Rück AG) gehaltene Vortrag weist auf die Anwendung der entwickelten **„Richtlinien zum Risikomanagement von Tunnelprojekten“** hin.
URL: http://www.baunetz.de/sixcms_4/sixcms_upload/media/293/tu8_23_28.pdf *oder*
URL: http://www.khd-research.net/Tech/Docs/Tunnel_RisikoMgmt_tu8_23_28.pdf
- [03] [23.02.2008: Verbrüche im Tunnelbau – Ursachen und Sanierung] (FACHHOCHSCHULE STUTTGART).
Diese Diplomarbeit von Miriam Stallmann gibt eine gute Übersicht und einen Einblick in die Problematik des modernen Tunnelbaus. Die Arbeit enthält am Schluß eine Vielzahl von Literatur-Hinweisen sowie weiterführende Internet-Links.
URL: <http://www.ita-aites.org/cms/fileadmin/filemounts/general/pdf/ItaAssociation/ProductAndPublication/Thesis/Diplomarbeit.PDF>
- [04] [04.03.2009: Historisches Archiv der Stadt Köln] (WIKIPEDIA)
URL: http://de.wikipedia.org/wiki/Historisches_Archiv_der_Stadt_K%C3%B6ln
- [05] [05.03.2009: Kölner Verkehrs-Betriebe] (WIKIPEDIA)
URL: http://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6ln_Verkehrs-Betriebe
- [06] [06.03.2009: Die Nord-Süd Stadtbahn Köln] (KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE)
URL: <http://www.nord-sued-stadtbahn.de/>
- [07] [07.03.2009: Experten warnten früh vor Fehlern beim U-Bahn-Bau] (SPIEGEL ONLINE)
URL: http://www.khd-research.net/Politik/Ex/Colonia_Corrupta_2003.html#SP_2
- [08] [07.03.2009: KVB schweigt zu Gutachten] (KÖLNER STADT-ANZEIGER)
URL: <http://www.ksta.de/html/artikel/1236343914744.shtml>

- [09] [07.03.2009: Köln sucht die Schuldigen] (ZEIT ONLINE).
Dieser Artikel enthält u. a. ein Foto eines Risses im Kölner Stadtarchiv.
URL: http://www.khd-research.net/Docs/ZEIT_Koeln_sucht_Schuldigen.pdf
- [10] [08.03.2009: Tragödie mit Ansage: Niemand war schuld] (WELT AM SONNTAG)
URL: http://www.welt.de/wams_print/article3337677/Tragoedie-mit-Ansage-Niemand-war-schuld.html
- [11] [10.03.2009: Einsturz vermeidbar? – Rechenfehler oder Unberechenbarkeit] (KÖLNISCHE RUNDSCHAU).
Die ausreichende Tiefe der seitlichen Schlitzwände aus Beton wird hinterfragt.
URL: <http://www.rundschau-online.de/html/artikel/1233594811730.shtml> oder
URL: http://www.khd-research.net/Politik/Ex/Colonia_Corrupta_02.html#KRdsch_1
- [12] [12.03.2009: Warnsignale ungehört] (MONITOR Nr. 590 vom WDR/ARD).
Die Stadt Köln war frühzeitig vor Einsturzgefahr beim Kölner U-Bahnbau gewarnt.
URL: <http://www.wdr.de/tv/monitor/sendungen/2009/0312/ubahn.php5>
- [13] [14.03.2009: „Das war ein Risiko“] (SÜDDEUTSCHE ZEITUNG)
URL: <http://www.sueddeutsche.de/653388/714/2798659/Das-war-ein-Risiko.html>
- [14] [14.03.2009: Ex-Baudezernent erhebt Vorwürfe] (KÖLNER STADT-ANZEIGER).
Der ehemalige Kölner Baudezernent Béla Dören glaubt, daß die KVB bei der Nord-Süd-Stadt-
bahn an der Sicherheit gespart haben. So seien bei den Untergrundarbeiten weder Unterwas-
ser-Beton oder Gefiertechniken angewandt worden.
URL: <http://www.ksta.de/html/artikel/123686641655.shtml>
- [15] [16.03.2009: Zu viele Brunnen, zu viel Wasser] (KÖLNISCHE RUNDSCHAU).
Erst knapp 2 Wochen nach dem Stadtarchiv-Einsturz sind Verstöße beim U-Bahnbau bekannt-
geworden. Nach Angaben der Kölner Umweltdezernentin Marlis Bredehorst (Grüne) haben sich
Baufirmen bei den Arbeiten nahe des Archivs nicht an die Umwelt-Auflagen zum Umgang mit
Grundwasser gehalten. Das heißt aber auch, Kölns Unterste Wasserbehörde hätte durchaus
das Stadtarchiv-Desaster verhindern können, wenn sie nur sorgfältiger und öfter ihre Auflagen
kontrolliert hätte und in dieser Umweltbehörde nur etwas Wissen vom Bauen im Grundwasser
vorhanden gewesen wäre . . .
URL: <http://www.rundschau-online.de/html/artikel/1233594812806.shtml>
- [16] [16.03.2009: U-Bahn-Bau ohne Kontrolle] (KÖLNER STADT-ANZEIGER).
Es gab und gibt keine öffentliche Kontrolle der Bauarbeiten an der Nord-Süd-Stadtbahn. Die
KVB durften ihre Arbeiten selbst überwachen. Stadt und KVB sind nun in der Pflicht, dieses Un-
glück und eigenes Fehlverhalten sorgfältig und schonungslos aufzuklären.
URL: <http://www.ksta.de/html/artikel/1233584140356.shtml>
- [17] [16.03.2009: U-Bahn-Bau: „Typisch Kölscher Klüngel“] (WESTFALEN-POST)
URL: <http://www.derwesten.de/nachrichten/wp/2009/3/16/news-11460711/detail.html> oder
URL: http://www.khd-research.net/Politik/Ex/Colonia_Corrupta_02.html#WP_1
- [18] [18.03.2009: Einsturz aller Gewissheiten] (SÜDDEUTSCHE ZEITUNG)
URL: <http://www.sueddeutsche.de/256387/318/2804573/Der-Einsturz-aller-Gewissheiten.html>
- [19] [18.03.2009: Köln – Nie wieder Klüngelland] (HANDELSBLATT)
URL: <http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/koeln-nie-wieder-kluegelland;2205602;0>
- [20] [2002–2009: Chronologie des Bauprojekts Nord-Süd-Stadtbahn in Köln] (khd-research et al.).
In mehreren Teilen beginnend mit
URL: http://www.khd-research.net/Politik/Ex/Colonia_Corrupta_2003.html#SP_1

- [21] [21.03.2009: Skandal um Baugrube der KVB] (KÖLNER STADT-ANZEIGER).
In der Baugrube am Waidmarkt (am Stadtarchiv) hat es bereits im September 2008 einen „hydraulischen Grundbruch“ mit Grundwassereinbruch gegeben, was bis zum 20.3.2009 vertuscht wurde. Daraufhin wurde verstärkt Grundwasser abgepumpt, womit die Tage des Stadtarchivs gezählt waren. Bereits am 5. Februar 2009 war das Gebäude um 20 mm abgesackt, dennoch wurde es nicht evakuiert.
URL: <http://www.ksta.de/html/artikel/1233584158367.shtml> oder
URL: http://www.khd-research.net/Politik/Ex/Colonia_Corrupta_02.html#KStA_3
- [22] [22.03.2009: Flucht aus der Verantwortung] (WELT AM SONNTAG).
Neue Hinweise nach Einsturz des Stadtarchivs offenbaren Verstöße, Kontrollmängel und ein unerwartetes Problem beim U-Bahn-Bau, aus dem aber nicht die richtigen Schlußfolgerungen gezogen wurden.
URL: http://www.welt.de/wams_print/article3420451/Flucht-aus-der-Verantwortung.html oder
URL: http://www.khd-research.net/Politik/Ex/Colonia_Corrupta_02.html#WAMS_1
- [23] [23.03.2009: Schramma: „Absolut unverständlich“] (KÖLNISCHE RUNDSCHAU).
Der Artikel gibt einen guten Überblick zum derzeit öffentlichen Erkenntnisstand.
URL: <http://www.rundschau-online.de/html/artikel/1233594814066.shtml>
- [24] [23.03.2009: Werner Rügemeier: Organisierte Kriminalität] (JUNGE WELT).
Eine vorläufige Skandal-Bilanz des Buchautors von „Colonia Corrupta“ (2002).
URL: <http://www.jungewelt.de/2009/03-23/049.php> oder
URL: http://www.khd-research.net/Politik/Ex/Colonia_Corrupta_02.html#JW_1
- [25] [24.03.2009: Zeichen aus dem Baugrund] (KÖLNISCHE RUNDSCHAU).
Bericht zur ruckartigen Absenkung des Stadtarchivs um 7 mm von Anfang Februar 2009.
URL: <http://www.rundschau-online.de/html/artikel/1233594814438.shtml>
- [26] [03.04.2009: Archiv-Einsturz – Informationen werden vernetzt] (KÖLNER STADT-ANZEIGER).
Im Kölner Hauptausschuß wurde erstmals sachlich über mögliche Ursachen für den Einsturz des Kölner Stadtarchivs und Konsequenzen diskutiert. Ein dichtes Kontrollnetz und ein unabhängiger Gutachter sind erste Maßnahmen.
URL: <http://www.ksta.de/html/artikel/1238746024446.shtml>

Das Hauptportal des „khd-research.net“ ist im Internet erreichbar unter der Adresse: <http://www.khd-research.net/>.

Erscheinungsorte sind San José (USA) oder Toronto (Canada). Herausgeber der Publikationen ist: Dipl.-Ing. K.-H. Dittberner, Berlin. Es gilt der Disclaimer.

Der hier im PDF-Format präsentierte Haupt-Artikel wurde erstmals unter der Nr. 615 der Ausgabe der »khd-Page« vom 4. März 2009 in der Abteilung »Politik« veröffentlicht. Alle im Text unterstrichenen Begriffe sind im Original (im Internet) mit Links (Verweisen) versehen, die zu weiterführenden Informationen im Weltwissensnetz führen.

Die Artikel-Archivierung ist unter folgendem Pfad (URL) erfolgt:
http://www.khd-research.net/Politik/Ex/Colonia_Corrupta_2003.html#khd_1.