



## Der Einsturz aller Gewissheiten

### Das Gutachten zum U-Bahn-Bau war brisant und das Stadtarchiv längst marode - doch nun will niemand verantwortlich sein

Die Kölner rühmen sich gerne ihrer besonderen, lässigen Art. Mit Verordnungen und Gesetzen nähmen sie es nicht so genau, erzählen sie oft. "Et es wie et es, et kütt wie et kütt und et hätt noch immer jot jejeange", lauten die Artikel eins bis drei im "Kölschen Grundgesetz". Am 3. März 2009 trat dieses Grundgesetz außer Kraft. Das sechsgeschossige Historische Archiv der Stadt stürzte ein, zwei Menschen wurden in dem Trümmer-Krater begraben. Auslöser des Unglücks soll der benachbarte U-Bahn-Bau sein - eine gewagte Konstruktion auf unsicherem Baugrund und in einer hohen Grundwasserströmung. Die Kölner Staatsanwaltschaft ermittelt wegen des Verdachts der fahrlässigen Tötung und Baugefährdung. Noch gegen unbekannt. Haben die Stadtspitze, die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) als Bauherr oder die beteiligten Firmen Warnungen in den Wind geschlagen?

Eine dieser Warnungen kam am 30. September 2008 vom Aachener Hochschul-Institut für "Geotechnik im Bauwesen". In der 84-seitigen Studie, die der Süddeutschen Zeitung vorliegt, hatten die Wissenschaftler die Gefahr eines "hydraulischen Grundbruchs" bei den Haltestellen des Kölner U-Bahn-Baus ins Kalkül gezogen. "Die üblichen Berechnungsverfahren" für die Statik der mehr als 30 Meter hohen Seitenwände, der sogenannten Bauschlitzwände, werden von den Gutachtern angesichts der "außergewöhnlichen Randbedingungen" in Köln als zu ungenau verworfen. Wegen des geschichteten, instabilen Baugrunds und des starken Grundwasserdrucks hätten sich die "einfachen Näherungsverfahren als auf der unsicheren Seite liegend" erwiesen.

Derzeit ist unklar, ob die Statik der 28 Meter tiefen Baugrube am Kölner Waidmarkt, in die das Stadtarchiv hineingestürzt war, auf den im Gutachten kritisierten Berechnungsmethoden basiert. Der KVB-Vorstand ließ entsprechende Anfragen der SZ unbeantwortet. Laut Gutachten war der Bauherr KVB in seiner Ausschreibung für die U-Bahn-Gewerke davon ausgegangen, dass bei den Schlitzbauwänden eine Mindesteinbindetiefe von zwei Metern in die wasserundurchlässige, sogenannte tertiäre Bodenschicht "ausreichend gewesen wäre". Als die Gutachter jedoch eine als berechnungssicher geltende Methode ("Finite Elemente Methode") anwandten, ermittelten sie Einbindetiefen von "sechs Metern", die zur Absicherung gegen einen hydraulischen Grundbruch - der als mögliche Unglücksursache gilt - nötig seien. Durch zu geringe Einbindetiefen, heißt es in dem Gutachten, könnten "Situationen entstehen, welche nicht nur wirtschaftlichen Schaden mit sich bringen, sondern unter Umständen auch Menschenleben gefährden".

Wie lax bei dem Kölner Großprojekt Sicherheitsstandards gehandhabt wurden, belegen nach Ansicht der Ingenieurkammer-Bau in Nordrhein-Westfalen bereits die Ausschreibungsmodalitäten für die Prüflingenieure. Die Leistungen seien "nur nach dem Zuschlagskriterium niedrigster Preis" vergeben worden, beklagt Kammer-Präsident Peter Dübbert. Das belegt auch die öffentliche Bekanntmachung der KVB: Einzig "der niedrigste Preis" wird dort als Zuschlagskriterium genannt. Für sechs der zwölf U-Bahn-Bauabschnitte lag die Spannweite der Angebote immerhin zwischen 562 590 Euro und 1,421 Millionen Euro.

Der niedrigste Bieter, ein Prüflingenieur aus München, hatte den Zuschlag erhalten und auch

die Statik des Bauabschnittes am Waidmarkt überprüft. Er könne "nicht begreifen", sagt Kammer-Präsident Dübbert, dass "solch höchst sensible und sicherheitsrelevante" Arbeiten nach Billigstgeboten vergeben werden. Die Kalkulation des beauftragten Prüfsachverständigen sei "nach einer deutlich zu niedrigen Bauwerksklasse" erfolgt. Damit sei die U-Bahn "wie eine Doppelgarage im Hinterhof" bewertet worden, empört sich ein Prüfsachverständiger des Landes. Die Ingenieurkammer-Bau in NRW hat inzwischen auch das Düsseldorfer Bauministerium wegen der unzureichenden Sicherheitsstandards alarmiert. Die Prüfleistungen und planerischen Tätigkeiten könnten "generell nicht in einem reinen Preiswettbewerb" vergeben werden, sagte der Geschäftsführer der Bundesvereinigung der Prüfsachverständigen, Manfred Tiedemann. "Das ist in höchstem Maße unverantwortlich. Das Motto ‚Geiz ist geil‘ geht nicht", so Tiedemann. "Der Markt regelt gar nichts, Sicherheit für Leib und Leben ist nicht verhandelbar."

Erst am Wochenende war bekannt geworden, dass die U-Bahn-Bauer offenkundig hinter dem Rücken der Behörden am Kölner Waidmarkt statt der erlaubten vier am Ende 15 Brunnen gesetzt hatten, um bis zu 750 Kubikmeter Grundwasser pro Stunde abzupumpen. Erlaubt waren lediglich 450 Kubikmeter. Experten sehen darin "ein eklatantes Versagen der Bauaufsicht". Aber gab es die überhaupt? Ursprünglich lag die Bauaufsicht bei der Technischen Aufsichtsbehörde, der Bezirksregierung Düsseldorf. Im Planfeststellungsbeschluss vom 30. April 2002 aber wurde festgelegt, dass die Aufsicht auf die Stadt Köln, in diesem Fall die KVB als Bauherrn, übertragen werde. Und die wiederum, gestand KVB-Vorstand Walter Reinartz laut Teilnehmerangaben auf der Aufsichtsratssitzung am Dienstag, hätten die Bauaufsicht ihrerseits an die ausführenden Firmen übertragen. Wer baut, beaufsichtigt sich gleich selbst. So praktisch ist das in Köln. Die KVB ließ eine entsprechende Anfrage der SZ unbeantwortet.

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. Bei der Frage, welche Behörde die zusätzlichen Brunnen hätte entdecken müssen, geben sich Stadt und Bezirksregierung derzeit munter gegenseitig die Verantwortung. Und KVB-Vorstand Walter Reinartz, der noch am Mittwoch versichert hatte, dass die abgepumpte Wassermenge "auf der gesamten Strecke unterhalb des zulässigen Wertes gelegen habe", sagte laut Teilnehmern der Aufsichtsratssitzung am Dienstag, dass ein Mitarbeiter ihn "falsch informiert" habe. Das werde "personelle Konsequenzen haben", soll Reinartz gedroht haben. So wandert ein Schwarzer Peter durch Köln, heimatlos. Der Sprecher des Baukonzerns Bilfinger Berger, Martin Büllsback, teilte auf SZ-Anfrage mit, dass "aus unserer Sicht die Faktenlage völlig ungeklärt ist und es von daher völlig unverantwortlich ist, sich jetzt an Spekulationen zu beteiligen."

Doch Fakten gab es reichlich: Den schiefen Turm der Kirche St. Johann Baptist im September 2004 etwa, die Schäden in der Kirche St. Maria Kapitol zwei Monate später. Im August 2007 musste der Turmkeller des Rathauses geschlossen werden, weil sich der Turm leicht geneigt hatte. Alles im grünen Bereich, beruhigte die KVB stets. Setzrisse seien unvermeidbar, aber es gebe Gutachten, die auf die Ungefährlichkeit hinweisen. Selbst viele Experten vermuten, dass es keinen kausalen Zusammenhang zwischen den Setzrissen und dem Unglück am 3. März gibt - aber hätten die Pannen nicht vorsichtig machen müssen?

Auch das Historische Stadtarchiv fand sich schon vor dem Unglück in einem schlechten Zustand. "Das Gebäude war total marode", sagte Direktorin Bettina Schmidt-Czaia nach dem Einsturz. "Ich habe immer gesagt, dass wir glücklich sein müssen, wenn es uns gelingt, das Archiv gut aus diesem Haus rauszukriegen." Die Mitarbeiter entdeckten Risse im Keller des

Gebäudes und alarmierten die Stadt. Am 18. Dezember 2008 ließ Baudezernent Bernd Streitberger einen Ingenieur aus Leverkusen kommen, um den Beschwerden der Mitarbeiter nachzugehen. Seine Erkenntnis der Überprüfung erstreckt sich auf gerade einmal neun Sätze in 23 Zeilen. "Unbedenklich" seien die Schäden, schreibt der Prüfer knapp, das Gebäude sei im jetzigen Zustand "ausreichend standsicher". Der Stadt Köln dienten die dünnen Worte als Blankoscheck. Alles bestens. Dabei lautete der letzte Satz der Stellungnahme: "Um eine genaue Ursache für das unterschiedliche Setzungsverhalten herauszufinden und um eventuelle weitere Schäden am Gebäude zu vermeiden, empfehle ich Ihnen, einen öffentlich anerkannten Sachverständigen für Bauwerksschäden einzuschalten." Passiert ist das nicht.

"Heute würde man so einen Satz anders lesen", gestand Baudezernent Streitberger. Aber eben erst heute. Dabei, sagt der Kölner Professor und Gutachter Josef Steinhoff, habe der Prüfer so zugegeben, dass er sich nicht ausreichend befähigt fühlte, die Ursachen zu bewerten. "Wenn man dem nicht nachgeht", sagt Steinhoff, "muss das jemand verantworten". Dieser Jemand wird in Köln gesucht.

Artikel, Bilder, Videos und Grafiken zum Einsturz des Kölner Stadtarchivs finden Sie auch online unter: [www.sueddeutsche.de/stadtarchiv](http://www.sueddeutsche.de/stadtarchiv)

Quelle: [Süddeutsche Zeitung](#)  
Nr.64, Mittwoch, den 18. März 2009 , Seite 2

Fenster schließen 