

Zeit-Online vom 04.03.2011

U-Bahn-Unglück Das Kölner Lehrstück

Vor zwei Jahren krachte das Stadtarchiv zusammen. Bis heute ist die Schuldfrage nicht geklärt. Eine Spurensuche zwischen Trümmern und Zuständigkeiten.

© Oliver Berg/dpa



Die Unglücksstelle, Archivfoto vom 04.03.2009

Am Mittag des 3. März 2009 treffen die Arbeiter auf der U-Bahn-Baustelle am Kölner Waidmarkt letzte Vorbereitungen, um den Boden der Baugrube zu betonieren. In rund 30 Metern Tiefe wird Kies weggebaggert, die Sohle glatt gezogen und noch einmal Wasser abgepumpt. Plötzlich aber schießen mit großem Druck Wasser, Kies und Geröll in die Grube. Unter den acht Arbeitern bricht Panik aus. Der Polier brüllt »Raus hier!«, die Männer hasten über Treppen vor dem anschwellenden Strudel nach oben. Der Führer des Seilbaggers auf der Straße sieht sie rennen. Da reißt neben ihm, vor dem Stadtarchiv, der Bürgersteig auf. Steine prasseln auf die Straße, dann Fensterscheiben.

Die Männer scheinen zu wissen: Dieser Wassereinbruch im Untergrund, das ist nur der Anfang. Doch statt sich selbst schnell in Sicherheit zu bringen, warnen sie andere. Der Baggerfahrer hetzt über den wegbrechenden Bürgersteig zum Stadtarchiv und trommelt mit den Fäusten gegen die Fensterscheiben. Seine Kollegen laufen in die bereits ächzenden angrenzenden Wohnhäuser, um die Bewohner auf die Straße zu treiben. Nur wenige Minuten bleiben. Dann [kippen unter lautem Grollen das Archiv und zwei Häuser](#) in die Grube. [Zwei junge Männer sterben](#) unter den Trümmern. Als der Staub sich lichtet, sieht Peter Jansen, der Direktor des Friedrich-Wilhelm-Gymnasiums, aus seinem Fenster auf einen meterhohen Schuttberg. Die Schule, die vis-à-vis dem Stadtarchiv direkt auf der anderen Seite der Baugrube liegt, wurde nicht gewarnt. Von welcher Seite die Gefahr droht, darüber hatten die Bauarbeiter offenbar keine Zweifel.

Zwei Jahre sind seit der Katastrophe vergangen. Ihr [Ablauf lässt sich aus dem Puzzle zahlloser Berichte aus der Folgezeit rekonstruieren](#), jede Schilderung bleibt aber angesichts der Hektik dieser Minuten nur eine Annäherung. Bis heute weiß niemand ganz genau, was damals geschah – und was die Ursache war. Die Staatsanwaltschaft ermittelt. Seit dem ersten Tag wird gestritten, wer die Verantwortung trägt: Haben die Bauunternehmen versagt? Hätte der Bauherr, das Kölner Nahverkehrsunternehmen KVB, eingreifen müssen? Und wer hatte über die Bauarbeiten überhaupt die Aufsicht?

Angeheizt wird der Streit durch Details, die nach und nach an die Öffentlichkeit gedrungen sind: [In den Wänden der Baustelle fehlen Eisenbügel](#). Und es gibt falsche Betonierungsprotokolle. Zudem häufen sich Belege, dass auf der Baustelle schon Monate vor dem Unglück ernsthafte Sicherheitsprobleme auftraten. Aus heutiger Sicht ist der Einsturz des Kölner Stadtarchivs eine Katastrophe, die sich früh ankündigte. Doch wie konnte es so weit kommen?

An jenem 3. März 2009 ist Werner Münch (der in Wirklichkeit anders heißt) auf der Autobahn unterwegs, als im Radio der Einsturz des Stadtarchivs gemeldet wird. »Ich habe gedacht, das kann doch nur eine Falschmeldung sein«, erinnert sich der Mann. Das [Stadtarchiv mit seinen teils 1000 Jahre alten Dokumenten](#) ist eines der bedeutendsten kommunalen Archive Europas. Das Gebäude war ein massiver Zweckbau, kaum vorstellbar, dass es einstürzen könnte. Doch die Berichte mehren sich. Münch packt das Grauen. Er war zu nah dran, an dieser Baustelle.

Als die Bauarbeiten Ende 2003 begannen, herrschte Aufbruchstimmung bei der KVB. Der Rat der Stadt hatte entschieden: Die neue Strecke soll nicht wie gehabt von der Stadt gebaut werden, sondern in privater Regie – eben vom privat wirtschaftenden Tochterunternehmen KVB. Die Privatisierung des Projekts liegt im politischen Trend. Befreit von den Zwängen staatlicher Verwaltung, soll schneller und günstiger gebaut werden. Auch KVB-Mitarbeiter Münch glaubt an die Doktrin der neuen Leichtigkeit. Doch die Stimmung wendet sich.

Offenbar nahm die KVB die Herausforderung, alles schneller und billiger zu machen, sehr ernst. Die Verantwortlichen pflegten einen harten Verhandlungsstil gegenüber den Baufirmen. Im »Los Süd«, zu dem die Unglücksstelle gehört, waren das Züblin, Wayss & Freytag und – führend – Bilfinger Berger. Dort trafen sie auf Gesprächspartner, denen teils auch wenig Zimperlichkeit nachgesagt wird. Und so stritten Bauherr und Firmen ums Geld, immer wieder.

[Ein Kleinkrieg brach aus](#), an dessen vorderster Front sich die Kollegen in der Bauüberwachung der KVB sahen. Werner Münch traf sie, sprach mit ihnen über ihre Arbeit. Dann erzählten sie von ihrem Frust und der vielen Arbeit, die das unaufhörliche Gezerre auch für sie nach sich zog. »Die Kostenwächter der KVB haben bei jeder Gelegenheit nachgefasst«, erinnert sich Münch. »Auf der anderen Seite kamen die Bauunternehmen mit Nachträgen und Mehrkostenanzeigen, die die Kollegen dann überprüfen mussten.« Jede Forderung sei mit viel Manpower niedergeschlagen worden. Die Kollegen hätten geklagt, »dass sie eigentlich nur noch für die Controller und die Rechtsanwälte arbeiten«.

Die Probleme an der Baustelle rissen nicht ab

Glaubt man Werner Münch, dann ist zweifelhaft, ob die KVB ihre Kernaufgabe noch gründlich wahrnehmen konnte: die Qualität der Arbeit auf den Baustellen zu überwachen und – stellvertretend für die Behörden – die hoheitliche Bauaufsicht zu führen. »Um eine solche Baustelle zu überwachen, braucht man auch ohne juristische Scharmützel erheblich mehr Personal, als es unser Bauüberwachungsteam hatte«, sagt Münch. Die KVB bestreitet dies heute. Die Zahl der Mitarbeiter in der Bauüberwachung sei ausreichend gewesen, das Controlling in anderen Abteilungen erledigt worden.

Währenddessen ging der Bau der Nord-Süd- U-Bahn in die zweite, heikle Phase. Die U-Bahn-Röhre wurde von großen Tunnelbohrmaschinen durch den Kölner Untergrund getrieben. Für die Haltestellen wurde nun von oben ausgegraben, und vor dem Stadtarchiv für ein Gleiswechselbauwerk. Was dann geschah, lässt sich aus einer Vielzahl von Berichten, Gutachteraussagen, Ratssitzungen und Pressekonferenzen inzwischen gut nachvollziehen: Demnach kam es an der Baustelle Waidmarkt schon beim Setzen der Schlitzwände, die die Grube sichern sollten, zu Problemen. Mehr als dreißig Meter tief mussten Schlitzwände in den Untergrund gegraben werden. Dann wurden sie mit Eisengeflechten bewehrt und betoniert. Bei Lamelle 11 geriet die Arbeit ins Stocken. Tief unten stieß die Baggerschaufel auf Widerstand und brach schließlich ab. Was dort unten den Bauarbeiten im Weg war, konnten die Arbeiter nicht herausfinden. Sie gruben mit einer schmaleren Schaufel weiter. Tagelang wurde an der Lamelle 11 gepökelt. Unter höchstem Zeitdruck. Die eingesetzte Spezialmaschine, sagen Beobachter, sei längst auf einer anderen Baustelle verplant gewesen. Es ist genau die Stelle, an der die Gutachter der Staatsanwaltschaft nach der Unglücksursache suchen.

Fortan rissen die Probleme an der Baustelle Waidmarkt nicht mehr ab. Das zeigen Auszüge aus den Bautagebüchern und Besprechungsprotokollen, die nach dem Unglück den Medien zugespielt wurden. Demnach strömte ständig und in großen Mengen Grundwasser ein. Vier Grundwasserbrunnen hatten sich die Bauunternehmen vorsorglich vom Umweltamt der Stadt Köln genehmigen lassen, um die Baugrube trocken zu halten. Am Ende hatten sie – ohne Genehmigung – noch 19 weitere Brunnen bohren lassen. Statt der erlaubten maximal 450 Kubikmeter Wasser pro Stunde sollen zuletzt mehr als 1300 Kubikmeter stündlich weggeschafft worden sein. Im September 2008, ein halbes Jahr vor dem Unglück, kam es sogar zu einem Wassereinbruch, der die Arbeiten über Wochen lahmlegte. Mitte Februar 2009 mussten die Bauarbeiten abermals unterbrochen werden: Nun drang Wasser durch die Fugen der Schlitzwand in die Baugrube. Eine Kontrolle des Stadtarchivs auf Bauschäden ergab Auffälligkeiten: Das Gebäude neigte sich nach vorn.

All dies sind nach der Einschätzung mehrerer Gutachter, die sich in den Monaten nach dem Unglück äußerten, Alarmzeichen. Normal wäre in einem solchen Fall, dass die Firmen und der Bauherr den Signalen nachgehen, dass sie im Zweifel die Arbeiten unterbrechen und unter Inkaufnahme neuer Kosten Risiken für Bauwerk, Arbeiter und Bevölkerung ausschließen. Insbesondere Letzteres ist in Köln aber offenbar nicht geschehen. Noch unter dem Eindruck des Unglücks sagte der damalige Landesbauminister Lutz Lienenkämper: »Das Vertrauen in die deutsche Bauindustrie ist schwer erschüttert.«

Der Unternehmer Peter Jungen wischt pauschale Befürchtungen über einen kollektiven Sittenverfall energisch vom Tisch. Als ehemaliger Vorstand der Strabag Bau kennt der 71-Jährige die Branche. »Die großen international tätigen deutschen Bauunternehmer können solche Großprojekte auch mit vielen Subunternehmern, auch unter Zeit- und Kostendruck, ordentlich abwickeln«, ist er überzeugt. »Das beweisen sie seit Jahrzehnten vor allem auch auf den Baustellen im Ausland.« Auch den Pusch in Köln will er nicht den Firmen anrechnen. »Es ist zu kollusivem Verhalten von Mitarbeitern gekommen«, sagt Jungen. Soll heißen: Es wurden auf der Baustelle gemeinschaftlich krumme Dinger gedreht. »Und so etwas passiert nur, wenn die Täter wissen, dass sie nicht kontrolliert werden.« Der Unternehmer sieht in erster Linie ein Versagen der Politik: »Man kann solche Bauprojekte privatisieren, und man kann auch die Bauaufsicht privatisieren. Aber in diesem Fall hat man sie abgeschafft.« Der Staat sei schuld, weil er nicht für Kontrolle gesorgt habe. Aber entbindet dies ein Bauunternehmen von der Pflicht, selbst dafür zu sorgen, dass seine Mitarbeiter ordentliche Arbeit

Der Streit, wer bei der Aufsicht versagt hat, begann direkt nach dem Unglück. Rechtlich zuständig ist die Technische Aufsichtsbehörde des Landes NRW. Doch die Beamten aus Düsseldorf kontrollieren nicht selbst, sie delegieren. Auch beim Bau älterer Kölner U-Bahn-Strecken ist die Aufsicht auf den Bauherrn übertragen worden. Das war damals das Amt der Stadt Köln für Brücken und Stadtbahnbau.

Jahrzehntelang genoss das Kölner Amt in Fachkreisen einen exzellenten Ruf, als gut ausgestatteter und fachlich äußerst versierter Manager von U-Bahn-Baustellen. Wurde im Kölner Untergrund gegraben, führte ein verbeamteter Ingenieur die Aufsicht, ein Mann mit jahrzehntelanger Baustellenerfahrung und Prüflizenz. Im Amt arbeiteten Menschen wie der Beamte Michael Dünnwald. Auch er heißt in Wahrheit anders. Er kann lange referieren, über die tertiären und quartären Kiesschichten unter der Stadt, Probleme mit antiken Müllhalden, Vereisungstechniken und neue Tunnelbauverfahren. Mit Argwohn registrierte Dünnwald die Entscheidungen, dem Amt den Bau der neuen Strecke aus der Hand zu nehmen und ihn der KVB zu übertragen – zudem mit der Aufgabe, die Bauaufsicht zu stellen. So war klar: Die Baustelle würde kein amtlicher Bauaufseher mehr kontrollieren.

Wer hat versagt?

Mit noch größerem Argwohn beobachtete Dünnwald, mit welchem demonstrativem Selbstbewusstsein der neue Bauherr zu Werke ging, etwa bei der pompösen Feier des offiziellen Baubeginns 2002. Die KVB hatte zwar Fachleute für Verkehrsmanagement. Von Tunnelbau aber, sagt Dünnwald, verstand sie nichts. »Die wollten eine U-Bahn bauen und sogar die Aufsicht über die Bauarbeiten führen. Dabei waren das alles Kaufleute und Controller«, empört er sich, »die konnten mit den Bauunternehmen doch gar nicht auf Augenhöhe verhandeln!«

Stürzte sich die KVB also ohne ausreichende eigene Fachkompetenz in das anspruchsvolle Projekt? »Die KVB hätte einen Ingenieur und erfahrenen Tunnelbauer einstellen müssen«, sagt Dünnwald. Stattdessen begnügte der neue Bauherr sich zunächst mit einigen wenigen neuen Mitarbeitern für die Bauüberwachung, die aus den Reihen des Amtes für Brücken und Stadtbahnbau zu ihnen stießen. Die KVB bestreitet heute, dass es dem Unternehmen an technischem Sachverstand gefehlt habe, und verweist darauf, dass im Verlauf der Bauarbeiten noch weitere Mitarbeiter mit einschlägigen Kenntnissen eingestellt worden seien. Doch das Urteil des Spezialisten Dünnwald fällt anders aus: »Die haben die technische Dimension des Projektes völlig unterschätzt.«

Also kauften die KVB-Manager für ihre U-Bahn ein – unter dem obersten Kriterium: Wer macht es am billigsten? Der Prüflingenieur Rolf Sennewald, der von der KVB beauftragt war, die Statik der Baugruben zu kontrollieren, berichtete der Polizei nach dem Unglück, dass für seinen Auftraggeber der Preis alle Fachfragen dominiert habe. Er selbst sei als Sieger der Ausschreibung vor Auftragsvergabe noch einmal um pauschal zehn Prozent heruntergehandelt worden. Zudem habe die KVB nur äußerst magere Leistungen ausgeschrieben: Arbeit am grünen Tisch. So bearbeitete Sennewald die Kölner U-Bahn im heimischen Büro in München. Als er der KVB sagte, dass bei Projekten dieser Größenordnung eine Kontrolle nach dem Vier-Augen-Prinzip – und vor Ort – üblich sowie nötig sei, habe man das aus Kostengründen abgelehnt. Sennewald beugte sich. Obgleich solche Bedingungen bei sicherheitsrelevanten Leistungen unüblich sind. »Ein Prüflingenieur wird grundsätzlich nach der Verwaltungsgebührenordnung bezahlt«, sagt Heinrich Bökamp, Präsident der Ingenieurkammer NRW, »und er muss selbstverständlich Kontakt zur Baustelle haben, wenn nicht immer persönlich, dann über Mitarbeiter vor Ort. Das gibt es gar nicht anders.« Die KVB verweist in diesem Punkt auf die eigene Überwachung vor Ort.

Trotz der Sparsamkeit liefen die Kosten aus dem Ruder. 550 Millionen Euro sollte die Strecke kosten. Bereits vor dem Unglück aber hatten die Arbeiten das Doppelte verschlungen. Da fällt es schwer, die üblichen Begründungen mit Preissteigerungen und schwer kalkulierbaren Bauverfahren als alleiniger Ursache zu glauben. In gewöhnlich gut unterrichteten Kreisen ist von einem weiteren Faktor zu hören: Die Kölner Nord-Süd-U-Bahn sei zu knapp kalkuliert worden – mit politischen Preisen also, die leichter durch die Parlamente gehen. Was zudem beunruhigt: Die Zuschussgeber vom Land und vom Bund sind dagegen nicht konsequent eingeschritten.

Demnach sind die Kölner Verkehrsbetriebe, als ihnen der U-Bahn-Bau übertragen wurde, auf ein Himmelfahrtskommando geschickt worden – mit einem unzulänglichen Kostenplan und ohne sicherzustellen, dass der unerfahrene Bauherr sich das technische Know-how zulegte, um das anspruchsvolle Großprojekt und die Bauaufsicht zu bewältigen.

Die technische Ursache der Einsturzkatastrophe will die Staatsanwaltschaft klären, sobald die Bergung der Archivalien abgeschlossen ist. Ergebnisse sind wohl erst 2012 zu erwarten, denn zunächst muss mindestens ein Besichtigungsschacht in den Untergrund gebaut werden. Die Klärung der juristischen Schuld wird ähnlich aufwendig. Köln könnte ein Mammutprozess mit gut besetzter Anklagebank bevorstehen. Die politische Ursachenkette zeichnet sich jedoch ab: Sie beginnt mit der verhängnisvollen Entscheidung der Stadt, möglichst schnell eine U-Bahn-Strecke haben zu wollen, die man sich finanziell nicht leisten konnte. Sie setzt sich fort mit dem Beschluss, das Projekt auf das privat wirtschaftende Tochterunternehmen KVB auszulagern. Und sie endet im Versagen von Stadt und Land, eine funktionierende Bauaufsicht sicherzustellen.

In diesen Tagen, zum zweiten Jahrestag des Unglücks, sollte die neue U-Bahn längst unter dem Waidmarkt hin- und hersausen. Stattdessen werden aus der Baugrube immer noch Archivalien geborgen. Auf der abgesperrten Brache verdösen Wachmänner die Zeit, auf einer Mauer erinnern ein Strauß rosafarbener Astern und zwei Kerzen an die zwei Toten. Die Stadt will ihr Archiv an anderer Stelle neu bauen. Wenn der finanzielle Schaden einst abgerechnet ist, wird das Projekt Nord-Süd-U-Bahn wohl weit mehr als zwei Milliarden Euro verschlungen haben.