

**04.03.2010 - Das Kölner Loch**

## Vorsätzliche Baumängel beim U-Bahn-Bau

von Angela Huemer

Am 3. März jährt sich der Einsturz des Kölner Stadtarchivs. Die Suche nach den möglichen Ursachen führte am Ende 2009 zur Entdeckung massiver Baumängel. Der Kölner Historiker Fritz Bilz, der den SoZ-Lesern vor einem Jahr die Tragweite des Geschehens erläuterte, ist der Sache auf den Grund gegangen.

Zurück zum Anfang, dem Einsturz des Stadtarchivs. Möglicherweise, so die KVB, war ein Defekt in Lamelle 11 daran schuld. Eine Lamelle ist ein Teil einer sog. Schlitzwand aus Beton und Stahl, das ist eine Wand, die die Baugrube ummantelt und auch nach Fertigstellung der Tunnelröhren bestehen bleibt. Beim Bau dieser Lamelle hatte es Probleme gegeben, die 3,4 m breite Baggerschaufel stieß im Sommer 2005, als dieser Bauabschnitt entstand, auf ein Hindernis, die Schaufeln brachen ab; fortan wurde eine 2,8 Meter breite Schaufel eingesetzt. Das könnte die Ursache einer Lücke zwischen den Lamellen sein.

Laut Vermessungs- und Betonierungsprotokolle war an diesem Abschnitt alles in Ordnung, die Arbeitsprotokolle vermerkten jedoch Schwierigkeiten. Noch dazu lag bei Lamelle 11 eine sog. «Minderbetonage» vor, d.h. es wurde zu wenig Beton verbraucht. Daraufhin wurden alle Schlitzwandvermessungsprotokolle überprüft. Diese waren vielfach identisch, obwohl jede Schlitzwand etwas andere Daten erzeugt.

In einem weiteren Schritt stellte man fest, dass in die Schlitzwände viel zu wenig sog. Stützbügel eingebaut wurden, die die 12 Meter langen Stahlteile, aus denen eine solche Wand besteht, miteinander verbinden ? mehr als 80% davon fehlen.

Welche Konsequenzen wurden zunächst gezogen? Der Polier Rolf K. wurde im Januar suspendiert unter dem Verdacht, mit neun weiteren Arbeitern den Stahl nicht verbaut, sondern für mehrere tausend Euro verkauft zu haben.

Darauf angesprochen, reagiert Fritz Bilz heftig: «So viel kriminelle Energie kann kein einzelner organisieren, da braucht man Lastwagen dazu, das ist fast mafiös. Das hätten sie wahrscheinlich gerne, alles auf ein Bauernopfer zu schieben.»

Fast absurd klingt auch die Erklärung für die gefälschten Protokolle ? für die ein einfacher Bauarbeiter wohl kaum zuständig ist ? seitens des Bilfinger-Vorstandschefs Herbert Bodner, es habe möglicherweise «Probleme der Mitarbeiter mit der Software» gegeben.

Mittlerweile wurden auch die für die Protokolle verantwortlichen Bauleiter und Oberbauleiter suspendiert.

Fritz Bilz sieht die Wurzel des Problems ganz wo anders. 2002 wurde die Bauaufsicht dem Bauherrn, der KVB, übergeben. «Die KVB», sagt Bilz, «ist dazu jedoch nicht in der Lage, die hat nicht das nötige Personal dafür.» Die KVB übertrug die Bauaufsicht denn auch dem ausführenden Unternehmen.

Dazu kommt, dass die kommunale Abgabenordnung eine Ausschreibung vorsieht, der billigste Anbieter erhält den Zuschlag. Die Unternehmen bieten Leistungen zu einem Preis an, zu dem sie sie nicht selber durchführen können. Der Bau wird also an Subunternehmer weitergegeben, «billige Leute aus dem Osten, zu deren System es gehört, Stahl zu verkaufen, sonst lohnt sich das gar nicht». Und: eine Baugesellschaft wie Bilfinger&Berger muss den Bauherrn über Subunternehmen nicht informieren.

Vor einem Jahr fand Fritz Bilz auf die Frage, ob man denn Angst haben müsse, die fertige U-Bahn zu benutzen, noch eine beruhigende Antwort: Die fertige U-Bahn sei wie eingeschlossen, der ganze Druck laste von oben, die Betonwände hätten Dehnungsfugen und Sensoren.

Damals sprach man noch vor allem von den fehlerhaften Brunnen, die dazu das Grundwasser und Rheinwasser fernhalten sollten. Jetzt, ein Jahr später, sagt er: «Diese Feststellung würde ich heute nicht mehr machen.» Denn die Schlitzwände sind defekt, und wenn sie nicht verstärkt werden, lastet der ganze Druck auf den Tunnelwänden. «Darauf sind sie nicht ausgerichtet (bei Hochwasser beispielsweise).»

Keine rosigen Aussichten also. Eigentlich müssten alle Schlitzwände überprüft werden und wenn nötig verstärkt werden: «Eigentlich müsste man sie verdoppeln. Das Problem ist, dass vielerorts die Schlitzwände nicht mehr zugänglich sind.»

Inzwischen versichert die KVB, der Verdacht, es gebe auch fehlerhafte Protokolle zu den Erdankern, sei durch eine Überprüfung des TÜVs entkräftet worden. Solche Anker fehlen im Übrigen laut Aussage eines ehemaligen Bilfinger-Mitarbeiters auch an der Baustelle der ICE-Strecke München-Nürnberg.

Wäre es dann nicht eigentlich am besten, alles einfach zuzuschütten und die U-Bahn nicht fertigzubauen?

Im Prinzip ja, aber das Problem ist, dass die Stadt Köln das nicht machen kann. 90% der Gelder für den U-Bahn-Bau kommen vom Land NRW und dem Bund, sie müssten bei Nichtfertigstellung zurückgezahlt werden.

Jürgen Fenske, Sprecher und Vorstand der KVB, sagt auch: «Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann ich nicht erkennen, dass es ein Fehler gewesen ist, der KVB dieses Bauvorhaben zu übertragen.»

Dazu meint Fritz Bilz nur, es werde wohl im Vorstand der KVB keine Konsequenzen geben, es sei dort alles schön proporzgemäß aufgeteilt.