

aus: Blätter für deutsche und internationale Politik Nr. 54
2009

Fritz Bilz

Das Menetekel von Köln

Als am 3. März das Historische Archiv der Stadt Köln einstürzte, wurde dies völlig zu Recht als Menetekel mit weit über Köln hinausreichender Bedeutung wahrgenommen. Der Einsturz demonstrierte die ganze Geschichtslosigkeit, die die politisch Verantwortlichen in weiten Teilen dieses Landes an den Tag legen – auch und gerade in Köln. Hier ereignete sich ein Lehrstück kommunalen Versagens.

Am Anfang stand die falsche Verkehrspolitik. Fest steht: Der Einsturz hätte vermieden werden können, wenn nicht der Kölner Rat eine falsche, rückwärtsgewandte und überteuerte verkehrspolitische Entscheidung getroffen hätte. Seit den 80er Jahren ist die U-Bahn in der aufgeklärten Verkehrswissenschaft als Irrweg anerkannt: Aufwand und Nutzen stehen in einem krassen Missverhältnis. Das oft geäußerte Argument, die U-Bahn werde den Verkehr beschleunigen – in Köln für die Nord-Süd-Linie um ganze 8 Minuten –, trifft lediglich für die Betriebs-

geschwindigkeit zu. Denn der Zeitaufwand, um zu einer Haltestelle zu gelangen, ist oft weitaus höher – aufgrund weit auseinanderliegender Haltestellen und weiter Tunnelwege zur Erreichung des Bahnsteig.¹

In erster Linie wurde die Kölner U-Bahn gebaut, um oberirdisch für den motorisierten Individualverkehr mehr Raum zu haben und ihn nicht durch den Öffentlichen Personennahverkehr einzuengen. Insofern war sie die logische Ergänzung zur Autogesellschaft. Wie stark die Kölner Politik bis heute auf den motorisierten Individualverkehr fixiert ist, zeigt sich bereits darin, dass der Stadtrat einen erklärten Autolobbyisten – den ehemaligen Gesamtbetriebsratsvorsitzenden und das Aufsichtsratsmitglied von Ford Deutschland, Wilfried Kuckelkorn –, zum Aufsichtsratsvorsitzenden der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) machte.

¹ Winfried Wolf, Köln, Severinstraße: Die politische Ökonomie des U-Bahnbaus, in: Web-Log. Blog von „Lunapark 21“, 6.3.2009.

Große Koalition gegen „Pferdebahn“

Die ersten vorbereitenden Beschlüsse zum Bau der Nord-Süd-U-Bahnlinie fasste der Kölner Stadtrat im März 1992 mit den Stimmen von SPD, CDU und FDP. Zur Entscheidungsfindung hatte das beauftragte Gutachterbüro Schlegel-Spiekermann nur acht verschiedene und ausschließlich unterirdische Varianten vorgelegt. Das durch die Grünen vorgelegte Gutachten, das eine oberirdische Trassenführung auf der Rheinufertrasse vorsah, wurde nicht ernsthaft behandelt. Vielmehr wurden die Grünen als „Bimmelbahnbefürworter“ und „Pferdebahn“-Vertreter beschimpft, die nicht fähig seien, Verkehrspolitik für eine Großstadt wie Köln vernünftig und pragmatisch zu gestalten. Dabei hatte noch vier Tage vor der entscheidenden Ratssitzung

der damalige NRW-Verkehrsminister Kniola (SPD) mitgeteilt, bei Landeszuschüssen hätten „oberirdische Lösungen Vorrang“. Bis 1996 gäbe es für unterirdische Lösungen überhaupt keine Zuschüsse vom Land.² Trotz dieser Ankündigung und der grundsätzlichen Kritik vom Forum Kölner Verkehrsinitiativen zog der Rat mit seiner Mehrheit den Beschluss für die U-Bahn durch.³

Eine neue Situation ergab sich, als in Düsseldorf nach der Landtagswahl 1995 eine rot-grüne Koalition gebildet wurde. Im Koalitionsvertrag wurde auf Drängen der Grünen vereinbart, dass die Planung der Nord-Süd-Stadtbahn noch einmal überprüft werden solle und dabei verschiedene, auch oberirdische, Alternativen einbezogen werden. Daraufhin wurde das Büro Schüssler-Plan beauftragt, diese Alternativen insgesamt aufzustellen und zu bewerten. Im Jahre 1996 legte es ein Gutachten mit zehn Varianten vor, davon vier rein oberirdische, fünf teils ober-/teils unterirdische und – die teuerste Variante – eine rein unterirdische.⁴

Letztere wurde durch mehr oder weniger korrekte Faktensammlung so tendenziös bewertet, dass die reine U-Bahn-Lösung als die einzig mögliche dargestellt wurde. Die Landesbedenken beiseite wischend und dem Gutachten folgend, beschloss der Kölner Rat dann erneut mit den Stimmen von SPD und CDU die ausschließlich unterirdische Variante, deren erster Bauabschnitt mit umgerechnet 630 Mio. Euro veranschlagt wurde.⁵ Insgesamt sollten alle drei Bauabschnitte rund eine Mrd. Euro kosten. Inzwischen sind die Kosten allein für den ersten Bauabschnitt von vier Kilometern bereits auf fast eine Mrd. Euro angestiegen, das sind 250 000 Euro pro laufendem U-Bahn-Meter. Eine rein oberirdische Trassenführung hätte ein Zwanzigstel dessen gekostet.

Der Sound des Sachzwangs

Der Globalisierungs-Reader
in bereits vierter Auflage:



Namhafte Autoren zu allen
wesentlichen Aspekten der
Globalisierung.

25 Beiträge auf 278 Seiten
– für nur 12 Euro



2 Vgl. Kölner Stadtanzeiger (KStA), 21. 1. 1992.

3 KStA, 21.1.1992.

4 Stadt Köln (Hg.), Protokoll der 20. Sitzung des Rates der Stadt Köln, 27.6.1996, S. 355-361.

Historischer Boden, lokaler Sumpf

Doch nicht nur die hohen Kosten, auch die besondere Kölner Bodensituation, die mit keiner anderen Stadt vergleichbar ist, hätte eine andere Entscheidung angeraten sein lassen. Denn zum einen gibt es insbesondere innerhalb der römischen Stadtmauern, aber auch innerhalb der mittelalterlichen, eine bis zu neun Meter hohe Schicht aus Kulturschutt, der aus vielen Bodendenkmälern und damit Gewölben und Hohlräumen besteht, deren Lage vollkommen unbekannt ist. Der Boden ist grundsätzlich stabil, wenn man nicht – wie durch den Tunnelvortrieb oder das Einrammen von Spundwänden – zu rütteln beginnt. Dann fallen Hohlräume in sich zusammen, was zu Absenkungen von Straßen und Gebäuden oder sogar zu deren Einsturz führen kann.

Hinzu kommt der hohe Kölner Grundwasserspiegel sowie ein Grundwasserreservoir – nämlich der Rhein –, der bei einer sehr starken Kies- und Sandschicht keine hohen Grundwasserabsenkungen zulässt. Das Risiko ist einfach zu groß, dass Ausspülungen oder sogar Grundbrüche entstehen. Deshalb wurde beim Bau der U-Bahn in Köln-Kalk in den 70er Jahren auf der dicht bebauten Kalker Hauptstraße auf Grundwasserabsenkungen vollkommen verzichtet und stattdessen mit Unterwasserbeton gearbeitet.

Ab dem Jahre 2000 begann die Stadt Köln, die Baupläne für die Nord-Süd-Strecke zu veröffentlichen. Alle Betroffenen sollten sich zu den Plänen äußern können, auch „zu den unterirdischen Bauvorgängen“ und „zu den oberirdischen Veränderungen“. ⁶ Bei sämtlichen öffentlichen Anhörungen äußerten die Bürgerinnen und Bürger ihre Ängste wegen der Unwägbarkeiten im Boden. Viele fürchteten, dass ihre Häuser Risse bekommen oder sogar einstürzen könnten. Aber die Techniker und Ingenieure der Stadt, der KVB und der

Planungsbüros wischten alle Einwände beiseite. Alles sei nach dem neuesten Stand der Technik beherrschbar. Dies zeigten auch die U-Bahnbauten in anderen Städten, etwa in Moskau, London und Amsterdam.

Was die Ingenieure zu erwähnen vergaßen: In Amsterdam sind inzwischen ganze Straßenzüge unbewohnbar, weil Häuser sich bis zur Baufähigkeit verzogen haben. In London wurde der U-Bahnbau durch Bodenprobleme so teuer, dass eine Fertigstellung in Frage steht. Der Moskauer U-Bahnbau schließlich forderte zahlreiche Tote.⁷

Der Machbarkeitswahn der Ingenieure

Denn bekanntlich gibt es keinen dümmen Satz als: „Dem Inscheniör ist nichts zu schwör“. Er unterstellt, dass alle Probleme, die in der Umwelt auftreten, technisch lösbar sind. Das gilt angeblich auch für alle Eingriffe des Menschen in die Natur. Doch spätestens seit der Katastrophe von Tschernobyl und der sich abzeichnenden Klimakatastrophe wissen wir, dass dieser Satz grundfalsch ist und der Glaube daran sogar gefährlich für die Menschheit. Denn die Machbarkeit richtet sich allzu oft allein nach ökonomischen Interessen und auftretenden Kosten. Das beweist auch das Desaster von Köln.

Nachdem im Januar 2004 mit dem Bau begonnen worden war, stellten sich sehr schnell die ersten Schäden ein. Bei fast allen Häusern in zwei der betroffenen Straßen traten Risse auf. Die verängstigten Hausbewohner wurden erneut mit verbalen Beruhigungen abgespeist. Es handele sich um Setzrisse, die völlig normal und statisch nicht bedenklich seien. Welche Arroganz gegenüber den Hausbesitzern, verloren doch viele Häuser oft hunderttausende Euro an Verkaufswert.

⁷ „Frankfurter Allgemeine Zeitung“, 20.3.2009; www.faz.net

Die Nichtbeachtung der Warnsignale

Als erstes Fanal hätte die Schräglage des Kirchturms von St. Johann Baptist im September 2004 gedeutet werden müssen, der sich um 77 Zentimeter senkte und einzustürzen drohte. Daraufhin wurde die betroffene Straße komplett gesperrt, der Turm durch Stahlträger abgestützt und später in einem aufwendigen Verfahren wieder aufgerichtet. Das Gutachten, das die Ursachen erforschte, stellte fest: Es handelte sich um „systembedingte unvermeidbare sowie bedienungsbedingte vermeidbare Auflockerungen und Hohlraumbildungen“.⁸ Auf gut Deutsch: Ursächlich waren zum einen die Unwägbarkeiten des Bodens und zum anderen dessen schlampige Behandlung. Doch nichts geschah. Der Bau ging unvermindert weiter – und ebenso die Pannenserie.

Im November 2004 musste die Kirche Maria im Kapitol wegen gelockerter Deckenplatten und Risse in den Wänden teilweise gesperrt werden. Im Februar 2006 machten sich bei den Anwohnern am Altermarkt Risse in den Wänden, aufgebrochene Böden und eindringende Feuchtigkeit bemerkbar. Im August 2006 sackten mehrere Altbauten an der Bonner Straße ab. Im Juli 2007 hatte sich der Boden des historischen Rathaus-Turmkellers, das sogenannte Trauzimmer, um sieben Millimeter gesenkt, außerdem wurden mehrere Risse in den Wänden des Turmkellers festgestellt. Kurzum: Die kommende Katastrophe kündigte sich bereits an.

Im September 2008 wurde in der Baugrube am Waidmarkt, nur wenige Meter neben dem Historischen Archiv, ein hydraulischer Grundbruch festgestellt. Außerdem trat Wasser durch die Schlitzwände aus. Im Februar 2009 gelangten durch Schlitzwände unterhalb des Archivs größere Mengen Wasser in die Baugrube. Messungen in der ersten Februarwoche 2009 am Archiv selbst

ergaben, dass sich binnen 24 Stunden das Gebäude einseitig geneigt hatte. Trotz alledem: Es geschah nichts, um Bauschäden vorzubeugen.⁹

Andere Städte reagierten da anders. Seitdem in München beim U-Bahnbau vor über zehn Jahren ein Bus in eine unterspülte Straße gestürzt war und mehrere Menschen getötet hatte, arbeitet die Stadt an allen neuralgischen Stellen, wo Grundwasserabsenkungen vorkommen, mit Bodenvereisungen. Der Boden wird dadurch hart und tragfähig wie Beton. Auch beim Bau der U-Bahn in Leipzig, die auch den berühmten Auerbachkeller untertunnelte, entstand kein einziger Riss, weil dort der Boden durch Zementmilchinjektionen stabilisiert wurde – doch solcherart Maßnahmen wurden in Köln aus Kostengründen unterlassen.

Ein letztes Warnsignal hätten den Kölner Verantwortlichen die zusätzlichen – nicht genehmigten – Brunnen zur Grundwasserabsenkung sein müssen. Sie deuteten bereits darauf hin, dass andere Bodenverhältnisse vorliegen, als sie zuvor bei der Berechnung der Brunnen zugrunde gelegt wurden. Aber auch jetzt unternahm die Bauaufsicht nichts. Und so kam es, wie es kommen musste: Das Historische Archiv der Stadt Köln stürzte ein und mit ihm gleich mehrere Nachbarhäuser.

Grassierende Geschichtslosigkeit

Das Versagen der Stadt Köln nur auf den Bau der U-Bahn zu reduzieren, greift jedoch viel zu kurz. Denn schon vor dem Einsturz war das Historische Archiv von den Stadtoberen systematisch heruntergewirtschaftet worden. An dem 1971 erbauten Gebäude, das damals das modernste Archiv in Deutschland war, wurde seitdem nichts mehr modernisiert. Heute ist man in anderen Städten hinsichtlich Wärme-

8 „Der Spiegel“, 11/2009, S. 35.

9 Eine Chronik der Ereignisse findet man in: KStA, 23.3.2009.

isolierung, Regulierung der Luftfeuchtigkeit und Umgang mit Archivalien folglich fast 40 Jahre weiter. Neue Erkenntnisse über die Lagerung alter Dokumente sind am Kölner Archiv spurlos vorübergegangen. So unterlagen die wertvollen mittelalterlichen Wachssiegel Temperaturschwankungen von 30 Grad im Sommer bis zu 10 Grad im Winter.

Der Stand der Datenverarbeitung im Archiv war auf dem Stand der 90er Jahre. Von den anfänglich fast 70 Beschäftigten waren im Jahr 2005 nur noch 30 vorhanden. Ausscheidende Restauratoren, Archivare, Historiker und Verwaltungsangestellte wurden unter Hinweis auf die Mittelknappheit der Stadt nicht ersetzt.¹⁰

Infolge der Sparmaßnahmen begann auf Regierungsebene eine regelrecht absurd anmutende Diskussion, ob die Nachlassannahme und Verwaltung zu den originären Aufgaben eines Stadtarchivs gehören. Man solle vielmehr in Zukunft die Annahme verweigern, da diese nur zusätzliche Kosten verursache. Erst ein öffentlicher Aufschrei verhinderte die Umsetzung dieser abstrusen Vorstellungen. Schon als das Archiv Mitte der 90er Jahre voll belegt war, hätte mit dem Neubau begonnen werden müssen. Aber ein Provisorium löste das vorige, eine Auslagerung die vorhergehende ab.

Dass dieses Archiv allen Kölner Bürgerinnen und Bürgern offenstehen sollte, wurde von der Stadt all die Jahre nicht kommuniziert. Stattdessen mussten Archivbenutzer einen täglichen Obolus von bis zu drei Euro entrichten, um es überhaupt zu nutzen – ein einmaliger Vorgang in der bundesweiten Archivszene. So hält man die Menschen davon ab, die eigene Geschichte zu recherchieren. Der Wunsch der sogenannten kleinen Leute, zu erfahren, wie ihre Vorfahren gelebt, gearbeitet,

gefeiert, gewohnt und gekämpft haben, wird somit behindert statt gefördert.

Das aber ist durchaus symptomatisch für Köln: Gern renommiert die Stadt mit ihrem Nimbus als bedeutendste Stadt der Römerzeit und des Mittelalters nördlich der Alpen. Aber dass diese Bedeutung Kölns zu Bestrebungen geführt hätte, einen Lehrstuhl für Kölnische oder zumindest Rheinische Geschichte an der Universität der Stadt einzurichten, ist nicht bekannt. Diese Lehrstühle befinden sich stattdessen an den Universitäten Bonn und Düsseldorf. Gewiss, man erinnert sich in Köln gerne historischer Daten, so der 700 Jahre des Dombaues oder der 2000 Jahre des römischen Kölns. Auf den Feiern geht es dann hoch her, immer getreu dem bierseligen Motto „Köln, Kölscher, am Kölschsten“. Doch danach ist die eigene Geschichte ganz schnell wieder vergessen.

Wie lange mussten Kölner Bürger und Bürgerinitiativen beispielsweise dafür kämpfen, dass das NS-Dokumentationszentrum in der ehemaligen Gestapo-Zentrale eingerichtet wurde! Die Stadt Köln wollte stattdessen die Wandinschriften in den Gestapo-Zellen im Keller des EL-DE-Hauses übertünchen und damit unwiederbringlich zerstören. Die heute in ganz Europa bekannte und als beispielhaft für viele Städte dienende Einrichtung wurde gegen die Stadt und ihre Spitzen durchgesetzt. Man kann nur hoffen, dass sich an dieser Geschichtslosigkeit durch das Fanal der Zerstörung des Stadt-Archivs endlich Entscheidendes ändert.

Was das Archiv selbst angeht, muss die Frage nach einem neuen Standort sobald als möglich beantwortet werden. Die Stadt Köln muss deshalb sofort mit der Prüfung geeigneter Standorte beginnen. Für ein Stadtarchiv, das sich als Bürgerarchiv versteht, kommt nur ein Ort in der Innenstadt in Frage. Das Archiv braucht den besten, nicht den billigsten Standort. Das ist die Stadt Köln ihren Bürgern und ihrer Geschichte schuldig.

¹⁰ So Eberhard Illner, ehemaliger Beschäftigter des Historischen Archivs der Stadt Köln, in: KStA, 4.3.2009.