

U-Bahn-Bau

„Da ist mit System gefälscht worden“

Von Andreas Damm und Detlef Schmalenberg, 16.02.10, 19:49h, aktualisiert 17.02.10, 10:20h

Der Skandal um den U-Bahn-Bau weitet sich immer mehr aus. Nachdem zahlreiche gefälschte Protokolle aufgetaucht sind, verfestigt sich der Verdacht, dass systematisch gefälscht wurde. Das zuständige Bauunternehmen hat mehrere Mitarbeiter suspendiert.



Baugrube für die Nord-Süd-U-Bahn am Kölner Heumarkt. (Bild: dpa)



Baugrube für die Nord-Süd-U-Bahn am Kölner Heumarkt. (Bild: dpa)

Köln - Das soll ein Versehen sein? Der Gesprächspartner, Insider bei der Aufklärung des Kölner U-Bahn-Skandals, winkt ab. „Die Wahrscheinlichkeit, dass man zehn Wochen lang hintereinander sechs Richtige im Lotto hat, ist größer, als dass es sich hier lediglich um einen Irrtum handelt“, sagt der Tiefbau-Experte. Was ihn vor allem so erstaune, sei die „geballte Häufung, mit der getrickst wurde“.

Der Verdacht auf organisierten Betrug beim U-Bahn-Bau wird immer größer. Nachdem der „Kölner Stadt-Anzeiger“ von falschen Vermessungsprotokollen bei 28 Schlitzwand-Lamellen berichtet hat, gehen dem Vernehmen nach mittlerweile auch die Gutachter der Staatsanwaltschaft davon aus, dass

die rechtlich vorgeschriebenen Unterlagen nicht durch einen Zufall oder ein Versehen verfälscht worden sein können.

[Fotoline: Krimineller Pfusch am U-Bahn-Bau \[11 Bilder\]](#)



„Das sieht nach Absicht und systematischen Manipulationen aus“, hieß es im Umfeld der Ermittler. Die Werte korrekter Lamellenprotokolle seien zum Teil auf breitere Wandabschnitte umgerechnet worden. Die so erzielten Ergebnisse wären dann als angebliches neues Vermessungsprotokoll zu den Bauakten genommen worden. Dies sei „baustellenübergreifend“ geschehen, hieß es. Die Daten einer Lamelle vom Heumarkt wurden etwa zur Manipulation von Protokollen der Baustelle am Waidmarkt genutzt. Betroffen seien auch die Gruben am Rathaus, Chlodwigplatz und Kartäuserhof.

Als Lamellen werden die einzelnen Abschnitte der Schlitzwand bezeichnet, die das seitliche Eindringen von Grundwasser in die Baugrube verhindern soll. Die Vermessungsprotokolle dokumentieren die genaue Größe, Breite und Tiefe dieser Wandteile wie einen individuelle Fingerabdruck. Ursprünglich war lediglich die Schlitzwand-Lamelle 11 der U-Bahn-Grube Waidmarkt ins Blickfeld der Ermittlungen geraten. Die Gutachter der Staatsanwaltschaft vermuten ein Loch in diesem 3,40 Meter breiten Abschnitt der Baustellen-Außenwand, durch das Grundwasser in die Grube strömte, was zum Einsturz des Stadtarchivs geführt haben könnte.

Nach Recherchen des „Kölner Stadt-Anzeiger“ ist für Lamelle 11 sowohl das Vermessungsprotokoll als auch das vorgeschriebene Protokoll mit den tatsächlich eingefüllten Betonmengen verfälscht. Der Bauleiter Klaus U. und der Oberbauleiter Herbert L., gegen die die Staatsanwaltschaft Köln wegen der zahlreichen falschen Protokolle ermittelt, sind vergangene Woche von ihrer Arbeitgeber Bilfinger Berger suspendiert worden. Zuletzt hatte Vorstandschef Herbert Bodner zwar Fehler in den Protokollen zwar eingeräumt, diese indes wären womöglich durch Probleme mit der komplizierten Software entstanden, mit der der „ein oder andere“ Mitarbeiter eventuell überfordert gewesen sei. Am Dienstag jedoch hörte sich dies schon deutlich anders an. „Die Erkenntnisse überholen sich täglich“, räumte Unternehmenssprecher Martin Bülesbach auf Anfrage des „Kölner Stadt-Anzeiger“ ein. Angesichts der Enthüllungen der zurückliegenden Tage müsse er „inzwischen davon ausgehen, dass wir eventuell immer angelogen werden“. Man werde sich fortan nicht mehr auf die Aussagen der eigenen Mitarbeiter verlassen, sondern alle Vorgänge „genauestens“ prüfen. „Denn fest steht, dass wir nicht immer korrekt informiert wurden“, so Bülesbach. Eine Ankündigung, die die Kölner Verkehrs-Betriebe interessieren dürfte. Deren Vorstand informierte am Dienstagmorgen den Aufsichtsrat über die jüngsten Enthüllungen zum Bau der rund eine Milliarde Euro teuren Nord-Süd-U-Bahn. „Da ist mit System gefälscht worden“, sagte ein Aufsichtsratsmitglied im Anschluss an die Sitzung dem „Kölner Stadt-Anzeiger“. Im Hinblick auf

die Vermessungsprotokolle „stelle sich schnell die Frage, bis in welche Etage man gehen muss, um diese so manipulieren zu können“.

Der Aufsichtsrat des städtischen Verkehrsunternehmens befasste sich auch mit einer eventuellen Kündigung der Bauverträge. „Das muss aber genau abgewogen werden“, sagte KVB-Chef Jürgen Fenske. In diesem Falle seien weitere Verzögerungen bei dem Bauvorhaben zu befürchten.

Die Arbeitsgemeinschaft der Baufirmen hat sich mittlerweile über ihre Kölner Rechtsanwaltskanzlei zu den Vorfällen geäußert. In dem vierseitigen Schreiben an die KVB, das dem „Kölner Stadt-Anzeiger“ vorliegt, gibt die Arbeitsgemeinschaft zu, dass „in etwa 20 Protokollen Übereinstimmungen beziehungsweise Auffälligkeiten gefunden“ worden seien. Und derartige Übereinstimmungen würden „allen praktischen Erfahrungen“ widersprechen. Weiter heißt es, auszuschließen sei jedoch der Verdacht, „es sei absichtlich ein ideal passendes Protokolle für Lamelle 11 verwendet worden.“

Die KVB wertet die Stellungnahme als „unzureichend“. Die Arbeitsgemeinschaft habe nicht dargelegt, wie sie „künftig Missstände wie die bisherigen verhindern will“.

[Einsturzgefahr am Heumarkt: Baustelle wird notfalls geflutet](#)

[Ingenieur gefeuert: Korruptionsfall bei Bilfinger Berger](#)

[Düsseldorf: U-Bahn-Bau wird Thema im Landtag](#)

[KVB: Aufsichtsrat befasst sich mit Skandal](#)

[U-Bahn-Bau: Offenbar Betrug im großen Stil](#)

[Stadtarchiv: Alles über den U-Bahn-Pfusch](#)

[Bildergalerie: Krimineller Pfusch in der Baugrube](#)

[ksta.tv: Alle Videos zum Einsturz des Stadtarchivs](#)

Interview mit Ex-Baudezernent

„So kann man nicht weiterbauen“

Von Manfred Reinnarth, 12.02.10, 21:36h, aktualisiert 12.02.10, 21:36h

Bela Dören war früher Baudezernent von Köln. Mit ihm sprach Manfred Reinnarth über die Bauüberwachung für die Nord-Süd-Stadtbahn sowie Sicherheitsrisiken. Seiner Meinung nach war es ein grober Fehler, im Jahr 2000 das Tiefbaudezernat aufzulösen.

Hat die Aufsicht beim U-Bahn-Bau versagt?

So sieht es aus. Das ist ein Supergau für die Firmen, wenn es da keine richtige Kontrolle gab. Wer gibt denen denn noch Aufträge? Man kann alles kleinreden, aber in Wahrheit ist es doch so, dass die Ingenieure die Verantwortung haben. Und die ist aufgeteilt: Der eine muss schnell und ordentlich arbeiten, der andere sicher, der dritte sicher und kostendeckend.

Bei diesem Verfahren kann niemand betrügen?

Bei diesem Sechs-Augen-Prinzip, das eigentlich selbstverständlich sein müsste, geht es gar nicht mal um Betrug, sondern einfach darum, Fehler zu vermeiden, die jeder machen kann.

Wie schätzen sie das weitere Risiko ein?

Niemand kann jetzt mehr garantieren, dass bei dem, was da jetzt passiert ist, nicht auch an anderen Stellen das gleiche vorgekommen ist. Jetzt muss alles Menschenmögliche zur Aufarbeitung der Vorgänge getan werden. So kann man jedenfalls nicht an der U-Bahn weiterbauen. Der Krisenstab hat ordentlich reagiert.

Wäre das auch passiert, wenn Köln noch einen Tiefbaudezernenten hätte?

Ein klares Nein! Wir hatten vor der Auflösung des Amtes 100 Fachleute. Glauben Sie nicht, dass wir da mit mehreren Leuten täglich vor Ort gewesen wären? Es darf nicht sein, dass sich derjenige, der die Pläne erstellt, selbst kontrolliert. Und deshalb ist es ein Unding, dass der Prüfenieur in München sitzt.

Würden Sie später mit der U-Bahn fahren?

Noch ist es nicht soweit, dass ich damit fahren kann

Einsturzgefahr am Heumarkt

Baustelle wird notfalls geflutet

Von Andreas Damm und Detlef Schmalenberg, 16.02.10, 19:49h

Köln - Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) rüsten sich für den Fall eines Rheinhochwassers. Denn mit steigendem Rheinpegel nimmt auch der Grundwasserdruck auf die Schutzwände der U-Bahnbaustellen zu. Am Dienstag wurde damit begonnen, „als zusätzliche Sicherungsmaßnahme“ ein Schott am Heumarkt einzubringen. Durch einen solchen Verschluss der unterirdischen Röhre könnte die Baustelle bei Bedarf geflutet werden, ohne das Wasser zur benachbarten Haltestelle am Rathaus strömen würde. Durch das Fluten des unterirdischen Bauwerks soll bewirkt werden, dass der Druck von außen bei steigendem Grundwasser nicht zu groß wird. Ende dieser Woche sollen die dazu notwendigen Arbeiten abgeschlossen sein.

Die Sorge um die Sicherheit der Baustelle am Heumarkt ist nicht unberechtigt. Eine von der KVB veranlasste Kontrolle hat ergeben, dass in einigen Abschnitten der äußeren Betonwand 83 Prozent der zur Verstärkung vorgesehen Eisenbügel fehlen. Ein Polier sowie dessen Mitarbeiter sollen die Stangen gestohlen und an einen Schrotthändler verkauft haben. Unabhängig von dem Szenario einer Flutung bringen die Bauunternehmen vorsorglich noch große Stahlplatten und Verstrebungen an, um der fehlerhaften Schutzwand mehr Stabilität zu geben. Bis Ende der Woche sollen diese Arbeiten beendet werden.

Ein von der KVB beauftragter externer Fachmann hat die Standfestigkeit der Schutzwand am Heumarkt neu bewertet. „Wir gehen davon aus, dass die Wand ohnehin halten sollte“, betonte KVB-Sprecher Franz Wolf Ramien. „Das Schott dient der zusätzlichen Sicherheit, dass das Bauwerk auch im Falle eines extremen Hochwassers stabil bleibt.“ Statiker berechnen derzeit, bei welchem Pegelstand geflutet werden müsste. Berichte, nach denen die Grube am Heumarkt ab einem Rheinpegel von vier Metern instabil wird, sind nach Informationen des „Kölner Stadt-Anzeiger“ unzutreffend.

Nach Angaben der Arbeitsgemeinschaft der Bauunternehmen wirkt sich das Fehlen der Eisenbügel nicht auf die Standsicherheit der Baustellen aus. Das sieht der Präsident der Ingenieurkammer-Bau NRW, Heinrich Bökamp, anders. Seiner Auffassung nach kann ein steigender Pegel für die nur 300 Meter vom Rhein entfernte Baustelle am Heumarkt zur ernsthaften Gefahr werden: „Bei den ursprünglichen Berechnungen für die Stabilität war sicherlich das Hochwasser als Extrembelastung zugrunde gelegt worden. Nun hat man aber festgestellt, dass die Baugrubenkonstruktion durch die fehlenden Eisenbügel nicht so ist, wie sie sein sollte. Damit treffen die Berechnungen nicht mehr zu.“

Beim Kölner Baugrund handelt es sich um durchlässigen Kiesbaugrund; steigt der Rhein, so steigt das Grundwasser in gleichem Maße. „Wenn die Grube nicht rechtzeitig stabilisiert werden kann, bleibt eine Flutung die einzige Möglichkeit“, so Bökamp. Das Fluten dauere nicht lange. Das Verfahren berge „vergleichsweise geringe Risiken für die umliegende Häuser“.

U-Bahn-Bau

„Da ist mit System gefälscht worden“

Von Andreas Damm und Detlef Schmalenberg, 16.02.10, 19:49h, aktualisiert 19.02.10, 15:16h

Der Skandal um den U-Bahn-Bau weitet sich immer mehr aus. Nachdem zahlreiche gefälschte Protokolle aufgetaucht sind, verfestigt sich der Verdacht, dass systematisch gefälscht wurde. Das zuständige Bauunternehmen hat mehrere Mitarbeiter suspendiert.



Baugrube für die Nord-Süd-U-Bahn am Kölner Heumarkt. (Bild: dpa)



Baugrube für die Nord-Süd-U-Bahn am Kölner Heumarkt. (Bild: dpa)

Köln - Das soll ein Versehen sein? Der Gesprächspartner, Insider bei der Aufklärung des Kölner U-Bahn-Skandals, winkt ab. „Die Wahrscheinlichkeit, dass man zehn Wochen lang hintereinander sechs Richtige im Lotto hat, ist größer, als dass es sich hier lediglich um einen Irrtum handelt“, sagt der Tiefbau-Experte. Was ihn vor allem so erstaune, sei die „geballte Häufung, mit der getrickst wurde“.

Der Verdacht auf organisierten Betrug beim U-Bahn-Bau wird immer größer. Nachdem der „Kölner Stadt-Anzeiger“ von falschen Vermessungsprotokollen bei 28 Schlitzwand-Lamellen berichtet hat, gehen dem Vernehmen nach mittlerweile auch die Gutachter der Staatsanwaltschaft davon aus, dass die rechtlich vorgeschriebenen Unterlagen nicht durch einen Zufall oder ein Versehen verfälscht worden sein können.

[Fotoline: Krimineller Pfusch am U-Bahn-Bau \[11 Bilder\]](#)



„Das sieht nach Absicht und systematischen Manipulationen aus“, hieß es im Umfeld der Ermittler. Die Werte korrekter Lamellenprotokolle seien zum Teil auf breitere Wandabschnitte umgerechnet worden. Die so erzielten Ergebnisse wären dann als angebliches neues Vermessungsprotokoll zu den Bauakten genommen worden. Dies sei „baustellenübergreifend“ geschehen, hieß es. Die Daten einer Lamelle vom Heumarkt wurden etwa zur Manipulation von Protokollen der Baustelle am

Waidmarkt genutzt. Betroffen seien auch die Gruben am Rathaus, Chlodwigplatz und Kartäuserhof.

Als Lamellen werden die einzelnen Abschnitte der Schlitzwand bezeichnet, die das seitliche Eindringen von Grundwasser in die Baugrube verhindern soll. Die Vermessungsprotokolle dokumentieren die genaue Größe, Breite und Tiefe dieser Wandteile wie einen individuelle Fingerabdruck. Ursprünglich war lediglich die Schlitzwand-Lamelle 11 der U-Bahn-Grube Waidmarkt ins Blickfeld der Ermittlungen geraten. Die Gutachter der Staatsanwaltschaft vermuten ein Loch in diesem 3,40 Meter breiten Abschnitt der Baustellen-Außenwand, durch das Grundwasser in die Grube strömte, was zum Einsturz des Stadtarchivs geführt haben könnte.

Nach Recherchen des „Kölner Stadt-Anzeiger“ ist für Lamelle 11 sowohl das Vermessungsprotokoll als auch das vorgeschriebene Protokoll mit den tatsächlich eingefüllten Betonmengen verfälscht. Der Bauleiter Klaus U. und der Oberbauleiter Herbert L., gegen die die Staatsanwaltschaft Köln wegen der zahlreichen falschen Protokolle ermittelt, sind vergangene Woche von ihrem Arbeitgeber Bilfinger Berger suspendiert worden. Zuletzt hatte Vorstandschef Herbert Bodner zwar Fehler in den Protokollen zwar eingeräumt, diese indes wären womöglich durch Probleme mit der komplizierten Software entstanden, mit der der „eine oder andere“ Mitarbeiter eventuell überfordert gewesen sei. Am Dienstag jedoch hörte sich dies schon deutlich anders an. „Die Erkenntnisse überholen sich täglich“, räumte Unternehmenssprecher Martin Büllsbach auf Anfrage des „Kölner Stadt-Anzeiger“ ein. Angesichts der Enthüllungen der zurückliegenden Tage müsse er „inzwischen davon ausgehen, dass wir eventuell immer angelogen werden“. Man werde sich fortan nicht mehr auf die Aussagen der eigenen Mitarbeiter verlassen, sondern alle Vorgänge „genauestens“ prüfen. „Denn fest steht, dass wir nicht immer korrekt informiert wurden“, so Büllsbach. Eine Ankündigung, die die Kölner Verkehrs-Betriebe interessieren dürfte. Deren Vorstand informierte am Dienstagmorgen den Aufsichtsrat über die jüngsten Enthüllungen zum Bau der rund eine Milliarde Euro teuren Nord-Süd-U-Bahn. „Da ist mit System gefälscht worden“, sagte ein Aufsichtsratsmitglied im Anschluss an die Sitzung dem „Kölner Stadt-Anzeiger“. Im Hinblick auf die Vermessungsprotokolle „stelle sich schnell die Frage, bis in welche Etage man gehen muss, um diese so manipulieren zu können“.

Der Aufsichtsrat des städtischen Verkehrsunternehmens befasste sich auch mit einer eventuellen Kündigung der Bauverträge. „Das muss aber genau abgewogen werden“, sagte KVB-Chef Jürgen Fenske. In diesem Falle seien weitere Verzögerungen bei dem Bauvorhaben zu befürchten.

Die Arbeitsgemeinschaft der Baufirmen hat sich mittlerweile über ihre Kölner Rechtsanwaltskanzlei zu den Vorfällen geäußert. In dem vierseitigen Schreiben an die KVB, das dem „Kölner Stadt-Anzeiger“ vorliegt, gibt die Arbeitsgemeinschaft zu, dass „in etwa 20 Protokollen Übereinstimmungen beziehungsweise Auffälligkeiten gefunden“ worden seien. Und derartige Übereinstimmungen würden „allen praktischen Erfahrungen“ widersprechen. Weiter heißt es, auszuschließen sei jedoch der Verdacht, „es sei absichtlich ein ideal passendes Protokolle für Lamelle 11 verwendet worden.“

Die KVB wertet die Stellungnahme als „unzureichend“. Die Arbeitsgemeinschaft habe nicht dargelegt, wie sie „künftig Missstände wie die bisherigen verhindern will“.

U-Bahn-Bau

Kampf um verlorenes Vertrauen

Von Andreas Damm , Rainer Rudolph, Detlef Schmalenberg,
18.02.10, 20:45h, aktualisiert 19.02.10, 11:12h

Bei einer Sondersitzung zu den Vorgängen um den U-Bahnbau hat Oberbürgermeister Jürgen Roters noch einmal um das Vertrauen der Bürger geworben und die Arbeitsgruppe „Stadtbahn-Bau“ ins Leben gerufen.



Um möglichst vielen Bürgern die Teilnahme zu ermöglichen, tagte der Hauptausschuss in der Piazzetta des Rathauses. (Bild: Rakoczy)



Um möglichst vielen Bürgern die Teilnahme zu ermöglichen, tagte der Hauptausschuss in der Piazzetta des Rathauses. (Bild: Rakoczy)

Köln - „Wir müssen das Vertrauen der Bürger in unsere Arbeit, in die Leistungsfähigkeit der Stadt und ihrer Unternehmen wiederherstellen - möglichst schnell und absolut nachhaltig!“ Bei der Sondersitzung des Hauptausschusses zu den Vorgängen um den U-Bahnbau warben Oberbürgermeister Jürgen Roters und die anderen Beteiligten noch einmal um das Vertrauen der Bürger. „Dies ist unsere letzte Chance“, sagte der SPD-Fraktionsvorsitzende Martin Börschel,

Nach dem Einsturz des Historischen Archivs habe es bei der Stadt und den KVB eine „Zeitenwende“ der besseren Zusammenarbeit gegeben, sagte Roters. Dabei habe man sich an das von der Staatsanwaltschaft erbetene Stillschweigen gehalten, „wohl wissend, dass eine offensive Öffentlichkeitsarbeit aus Sicht der Stadt besser gewesen wäre“. Roters wehrte sich auch gegen den Vorwurf, die Verantwortlichen hätten aus dem Einsturz „nichts gelernt“. Tatsächlich seien die jetzt entdeckten „kriminellen Machenschaften“ lange davor passiert. Jetzt müsse man mit diesem „Erbe“ klarkommen.

Die Unternehmen der Arge Süd müssten sich fragen lassen, sagte Roters in seiner Grundsatzerklärung, ob ihre internen Strukturen ausreichend darauf ausgerichtet seien, betrügerische Machenschaften auf Baustellen zu verhindern. Roters: „Gelegenheit macht Diebe - und die Gelegenheiten müssen durch Sicherheits- und Kontrollmechanismen ebenso ausgeschlossen werden wie Fachfehler oder menschliches Versagen.“

Fotoline: Krimineller Pfusch am U-Bahn-Bau [11 Bilder]



Weiter forderte Roters, „alle noch überprüfbar Bauwerksteile“ auf ihre Sicherheit zu überprüfen. **Er kündigte die Gründung einer stadtinternen Arbeitsgruppe „Stadtbahn-Bau“ an**, der auch Stadtdirektor Guido Kahlen und Verkehrsdezernent Bernd Streitberger sowie interne und externe Fachleute angehören sollen. **Themen könnten die Überprüfung der Kontrollsysteme, aber auch die Festlegung der Prozessstrategie im zivilrechtlichen Verfahren sein.**

Darüber hinaus müsse man sich fragen, „ob bei öffentlichen Bauten, die für viele Jahrzehnte der Daseinsvorsorge und der städtischen Infrastruktur dienen sollen“, **weiter die Aussage „Privat vor Staat“ gelten solle** - eine Ansicht, die vom FDP-Fraktionsvorsitzenden Ralph Sterck als „politische Wadenbeißerei“ kritisiert wurde. Generell zeigten sich die Fraktionen von SPD, Grünen, CDU und FDP weitgehend einig darin, dass jetzt ein geschlossenes Handeln gefordert sei.

Bereits zuvor hatte der Baukonzern Bilfinger Berger AG in einem Schreiben an Oberbürgermeister Jürgen Roters „eine gründliche und schonungslose Ursachenforschung“ angekündigt. „Der Umgang mit den Schlitzwand-Vermessungsprotokollen ist völlig unakzeptabel und muss umfassend aufgeklärt werden“, so der Vorstandsvorsitzende Mannheimer Konzerns, Herbert Bodner. Mittlerweile hat die KVB ein Protokoll entdeckt, dass mit einer „noch raffinierteren Methode“ verfälscht worden sein soll als die zuvor bekannt gewordene, wie es ein Aufsichtsratsmitglied beschrieb.

Die Ratsfraktion der Linke will den U-Bahn-Skandal zum Thema im Bundestag machen. Er habe seine Parteikollegin Heidrun Bluhm gebeten, die Vorgänge im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Sprache zu bringen, sagte Fraktionsvorsitzender Jörg Detjen. Er forderte strengere Regelungen für die Kontrolle großer Bauvorhaben. Haben die Kontrolleure der KVB absichtlich wegeschaut? „Auszuschließen ist leider gar nichts mehr“, sagt ein Insider.

U-Bahn-Bau

Ab 6,50 Meter wird geflutet

Von Andreas Damm und Detlef Schmalenberg, 19.02.10, 11:27h

Die Betonwände der Baugrube, in denen etliche Eisenbügel fehlen, werden durch Stahlplatten verstärkt. Bei einem Pegelstand von 6,50 Meter wird die Baustelle geflutet. Gegen den wegen Eisenklau unter Vredacht geratenen Polier wird nun auch wegen falscher Messdagen ermittelt.



Beim U-Bahn-Bau (hier an der Cäcilienstraße) sollen Messwerte von 28 Abschnitten an Waidmarkt, Heumarkt und Rathaus falsch sein. (Bild: Grönert)



Beim U-Bahn-Bau (hier an der Cäcilienstraße) sollen Messwerte von 28 Abschnitten an Waidmarkt, Heumarkt und Rathaus falsch sein. (Bild: Grönert)

Köln - Er soll Eisenbügel, die für die Statik der Außenwände wichtig sind, gestohlen und an einen Schrotthändler verkauft haben. Jetzt wird gegen Polier Rolf K. nach Informationen des „Kölner Stadt-Anzeiger“ beim Kölner U-Bahn-Skandal auch noch im Zusammenhang mit verfälschten Vermessungs- und Betonierungsprotokollen ermittelt. Diese rechtlich vorgeschriebenen Protokolle dokumentieren die Ausmaße und Beschaffenheit der meist 3,40 Meter breiten Teilabschnitten der Baustellenwand, die in der Fachsprache Lamellen genannt werden.

Wie berichtet, sollen die Messwerte bei 28 Abschnitten der U-Bahn-Baustellen Waidmarkt, Heumarkt und Rathaus falsch sein. Insider und auch die Gutachter der Staatsanwaltschaft gehen dem Vernehmen nach mittlerweile davon aus, dass es sich um systematische Fälschungen handelt. Ein Loch in Lamelle 11 am Waidmarkt könnte den bisherigen Ermittlungen zufolge im März 2009 den Einsturz des Stadtarchivs verursacht haben.

Die am Bau beteiligte Firma Bilfinger-Berger hat wegen der fehlerhaften Protokolle ihren Bauleiter und Oberbauleiter suspendiert. Dies gilt auch für den Polier, dem vor allem bei der umstrittenen Lamelle 11 eine entscheidende Rolle zukommen könnte. Denn Rolf K. und seine Kolonne, die mittlerweile wegen der vermuteten Eisendiebstähle suspendiert wurde, hat diesen Wandabschnitt im Sommer 2005 gebaut. Und bei den Aushubarbeiten ist man in etwa 30 Metern Tiefe auf einen Widerstand gestoßen, durch den die Baggerschaufel abgebrochen ist. Anschließend wurde versucht, das Hindernis mit Spezialgerät wegzumeißeln. Anschließend wurde mit einem schmalen Greifer weiter gearbeitet.

Die Staatsanwaltschaft prüft, ob bei diesen Arbeiten ein Leck entstanden ist, durch das Grundwasser in die Baugrube eingedrungen ist, was die Katastrophe schließlich verursacht haben könnte. Denkbar sind jedoch auch noch andere Ursachen, durch die das vermutete Loch eventuell zustande gekommen sein könnte. Möglich ist beispielsweise, dass das Metallgeflecht in der benachbarten Lamelle 10 leicht verschoben eingebaut wurde und dadurch eine Lücke entstanden ist.

Es könnte auch sein, dass das abschließende Fugenblech der Lamelle 10 etwa durch die Meißelarbeiten beim Bauschlitz für Lamelle 11 beschädigt wurde und dass sich dadurch ein Hohlraum gebildet hat. „Es gibt zahlreiche Gründe, weshalb ein Teil der Wand an dieser Stelle nicht betoniert sein könnte, was dann zum Unglück geführt haben könnte“, so ein Insider.

Dass es an dieser Stelle ein Loch gibt, haben die Gutachter der Staatsanwaltschaft unter anderem durch Ultraschall- und Röntgenuntersuchungen festgestellt. Für eine straf- und zivilrechtliche Verurteilung haben diese Erkenntnisse nach Ansicht der Ermittler jedoch nicht ausreichend Beweiskraft. Endgültige Klarheit soll ein Sichtschaft bringen, der außerhalb der Baustelle gegraben werden soll, da die Grube noch mit Wasser, Kies und Sand gefüllt ist.

Doch offenbar bevorzugen die Bauunternehmen ein anderes Verfahren. Sie wollen in einer Zwischendecke des Bauwerks am Waidmarkt ein Bohrgerät aufstellen und von dort aus die Lamelle 11 aufbohren. Diese Methode würde die Untersuchungen „erheblich beschleunigen“, heißt es in einem Schreiben der Arbeitsgemeinschaft an die KVB. Im Aufsichtsrat des Verkehrsunternehmens wird dagegen befürchtet, dass die Bohrungen die vermutete Schadensstelle zerstören könnten. Eine spätere Besichtigung aus dem geplanten Schacht heraus hätte somit keine Beweiskraft mehr.

Am Heumarkt haben die Sicherheitsvorkehrungen für den Fall eines Hochwassers begonnen. Die Betonwände der Baugrube, in denen etliche Eisenbügel fehlen, werden durch Stahlplatten verstärkt. Bei einem Pegelstand von 6,50 Meter wird die Baustelle geflutet. Das könnte bereits Anfang März der Fall sein, wenn der Schnee in Süddeutschland schmilzt.

Als Reaktion auf die Kölner Vorkommnisse lässt die Stadtverwaltung in Düsseldorf derzeit alle Protokolle zu den bisher gefertigten Schutzwänden für die Wehrhahn-Linie überprüfen. Die Kontrolle der rund 700 Dokumente werde noch mindestens zwei Wochen in Anspruch nehmen, sagte ein Stadtsprecher am Mittwoch. Bisher hätten sich keine Auffälligkeiten gezeigt. Die 3,4 Kilometer lange U-Bahn in der Landeshauptstadt wird mit derselben Technik gebaut wie die Kölner U-Bahn, teilweise sind auch die selben Unternehmen am Werk. Die Firmen haben mehrere leitende Mitarbeiter, die zuvor in Köln tätig waren und gegen die ermittelt wird, von der Baustelle in Düsseldorf abberufen.

Hintergrund

Wer zahlen muss, ist ungewiss

Von Andreas Damm und Detlef Schmalenberg, 19.02.10, 20:36h

Wie hoch der Sachschaden ist, den der Einsturz des Stadtarchivs und zweier benachbarter Wohnhäuser verursacht hat, lässt sich derzeit nur grob schätzen. Die Stadtverwaltung geht von rund 700 Millionen Euro aus.



Blick auf die Baustelle am Waidmarkt. (Bild: dpa)



Blick auf die Baustelle am Waidmarkt. (Bild: dpa)

Bis zu 400 Millionen Euro werde allein das Restaurieren des Archivmaterials kosten, auf 300 Millionen Euro würden sich sämtliche Bauschäden summieren. Die Angehörigen der beiden jungen Männer, die bei dem Einsturz ums Leben gekommen sind, machen über ihre Rechtsanwälte ebenfalls Ansprüche geltend.

Beweissicherungsverfahren

Die Frage, wer am Ende für den Schaden aufkommen muss, ist ungewiss. Zunächst muss gerichtlich geklärt werden, wodurch das Unglück verursacht worden ist und wer dafür verantwortlich ist. Die Kölner Verkehrs-Betriebe haben als Bauherr ein gerichtliches Beweissicherungsverfahren beantragt. Diesem will sich jetzt auch die Stadtverwaltung anschließen. Das haben die Ratspolitiker am vorigen Donnerstag in einer nichtöffentlichen Sitzung beschlossen.

Sollten die Bauunternehmen verantwortlich sein, so sind sie nach eigenen Angaben für diesen Fall versichert. Die Bilfinger Berger AG hat dafür jedenfalls noch keine Rückstellungen gebildet. Es ist davon auszugehen, dass die Arbeitsgemeinschaft der Bauunternehmen mit einem unvorhersehbaren Ereignis argumentieren wird, einer Art Schicksalsschlag.

Doch auch die KVB, die an der Einsturzstelle für die Bauüberwachung verantwortlich war, könnte gegenüber den Geschädigten haften. Das gilt für den Fall, dass die Baukontrollen unzureichend waren. Die KVB könnte eventuelle Zahlungen an Dritte allerdings von den Bauunternehmen zurückfordern.

Die Bestände des Archivs sind für eine Summe von 60 Millionen Euro im Rahmen einer Allgefahrenversicherung bei der Provinzial versichert. Diesen Betrag samt 1,5 Millionen Euro Zinsen hat die Stadt am 28. Dezember 2009 erhalten. Die Provinzial wird versuchen, das Geld von dem Verursacher zurückzubekommen - sofern sich einer feststellen lässt.

Für das Archivgebäude selber bestand ein anderer Vertrag, eine klassische Gebäudeversicherung.

Versichert gelten Schäden infolge Feuer, Leitungswasser und Sturm mit einer Versicherungssumme von rund 12,2 Millionen Euro. Ein Einsturz in Folge eines Erdbebens zählt nicht dazu. Die KVB hat nach eigenen Angaben für den U-Bahn-Bau Versicherungen mit Lloyds und Gerling abgeschlossen. Jeder Schadensfall sei mit 30 Millionen Euro versichert. Haftpflichtschäden für Gebäude seien separat versichert.

U-Bahn-Skandal

Die Bauaufsicht gerät in die Kritik

Von Detlef Schmalenberg und Andreas Damm, 21.02.10, 21:21h, aktualisiert 22.02.10, 08:52h

Keinerlei Kontrolle über Monate hinweg - so lautet der nächste schwerwiegende Vorwurf an die KVB. Digitale Bilder und Protokolle der Bauaufsicht sollen das Gegenteil beweisen. Die Bezirksregierung Düsseldorf will diese auswerten.



Blick auf das zerstörte Stadtarchiv in der Severinsstraße. (Bild: dpa)



Blick auf das zerstörte Stadtarchiv in der Severinsstraße. (Bild: dpa)

Köln - Angesichts der jüngsten Enthüllungen hat Kölns Oberbürgermeister Jürgen Roters die beteiligten Firmen am Sonntag zu einer öffentlichen Stellungnahme aufgefordert. Es sei unzumutbar, dass immer weitere Entdeckungen die Menschen „aufschrecken und in Sorge

versetzen“. Vorstandschef Herbert Bodner von der Baufirma Bilfinger Berger soll sich in einer öffentlichen Veranstaltung den Fragen der Bürger stellen.

Die KVB äußerte sich „entsetzt und fassungslos“ über die „eklatanten Baumängel“. Auch beim Bau der ICE-Strecke München-Nürnberg wurde möglicherweise wie beim Kölner U-Bahn-Bau manipuliert. Nach Hinweisen der Kölner Ermittler auf gefälschte Protokolle für Stahlteile bei den Bauarbeiten an der Hochgeschwindigkeitsstrecke will die Münchner Staatsanwaltschaft die Vorwürfe prüfen.

Es habe keinerlei Kontrolle gegeben, sagen Monteure. Nicht ein einziges Mal sei man in der Zeit vor dem Unglück überprüft worden. Bereits in der vergangenen Woche berichtete der „Kölner Stadt-Anzeiger“ über die Aussagen von Experten, die zahlreiche Grundwasser-Brunnen in der U-Bahn-Grube am Waidmarkt eingebaut und gewartet haben. Die Mitarbeiter der Firma aus Thüringen gaben im Polizeiverhör an, dass sie sogar bei den wöchentlich vorgeschriebenen Messungen, etwa zu der Menge des abgepumpten Wassers und dem Anteil der mitgespülten Erdteile, über Monate hinweg nie kontrolliert wurden. Mit diesen schweren Vorwürfen konfrontiert, wollten sich die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) „im Hinblick auf die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen“ nicht äußern. Nach Erscheinen des Berichtes war das städtische Unternehmen etwas auskunftsfreudiger. Die Rolle der eigenen Kontrolleure werde seit gut elf Monaten von externen Rechtsanwälten geprüft. „Aufgrund der Komplexität und Materialfülle konnte bis heute kein Ergebnis vorgelegt werden“, hieß es am Sonntag. Elf Monate und immer noch kein Ergebnis? Jedenfalls gebe es „eine Vielzahl von digitalen Bildern und Protokollen“, die belegen würden, „dass die Bauüberwachung der KVB vor Ort kontrolliert hat“. Dabei sei die „Nichteinhaltung der wasserrechtlichen Genehmigung aufgefallen“.

[Fotoline: Krimineller Pfusch am U-Bahn-Bau \[11 Bilder\]](#)



Aufgefallen? Wieso konnten die Unternehmen dann weiterwerkeln wie zuvor? Denn in der Grube gab es 23 Brunnen, von denen lediglich vier genehmigt waren. Die illegalen Anlagen liefen zeitweise auf Hochtouren. Am 21. Februar 2009 beispielsweise wurden 1341,46 Kubikmeter Wasser pro Stunde aus dem Untergrund der Baugrube gezogen. Obwohl der für die Statik verantwortliche Prüfenieur zuvor betont hatte, dass bereits eine Fördermenge von 317,5 Kubikmeter pro Stunde als bedenklich angesehen wird. Großräumige Grundwasserabsenkungen jedenfalls seien am Waidmarkt keinesfalls erlaubt. Hätte er von den gravierenden Wasserproblemen und weiteren Schwierigkeiten gewusst, die ihm verschwiegen worden seien, hätte er die Baustelle sofort stillgelegt, sagte der Münchner Professor im Polizeiverhör nach dem Einsturz. Es sei ein Fehler gewesen, dass die KVB die Aufsicht „aus Kostengründen“ selber übernommen hatte - ein

Bauherr, der sich selber überwacht.

Gerade auch der Umgang mit dem Grundwasser ist für die Ermittler von besonderem Interesse. Neben einer vermuteten Lücke in der Außenwand der Baugrube könnte zu viel entferntes Wasser zur Katastrophe am 3. März 2009 geführt haben. Beim illegalen Abpumpen sei womöglich jede Menge Sand und Kies unter dem Archiv weggespült worden, so ein Insider zum „Kölner Stadt-Anzeiger“. An der Vorderseite des Gebäudes könnte sich dadurch „ein riesiger Hohlraum gebildet haben“. In den Wochen vor dem Unglück hatte es Risse und Setzungen im Archiv gegeben, die jedoch als unbedenklich eingestuft wurden.

Nach dem Einsturz des Stadtarchivs am 3. März 2009 hat die Bezirksregierung Düsseldorf die Bauaufsicht für die Nord-Süd-U-Bahn wieder übernommen. Die Behörde hat die KVB in der vorigen Woche aufgefordert, Unterlagen über die Kontrollen vor dem Unglück vorzulegen. Dass die KVB ihren eigenen U-Bahn-Bau selber überwachen durfte, ist laut einer Bundesverordnung zum Bau von Straßenbahnen zwar zulässig. Doch halten Experten wie Matthias Vollstedt, Hauptdezernent bei der Bezirksregierung Düsseldorf, diese Regelung für „unglücklich - man könnte auch sagen, das ist Murks“. Das für die Bauaufsicht zuständige Personal der KVB befand sich zwangsläufig in einem Interessenkonflikt. Ein Bauherr will sein Vorhaben so günstig und so schnell wie möglich verwirklichen - ein Baukontrolleur darf darauf keine Rücksicht nehmen, für ihn steht die Sicherheit im Vordergrund. Die Bezirksregierung Düsseldorf wende das zweifelhafte Aufsichtsverfahren seit der Katastrophe am Waidmarkt nicht mehr an, sagte Vollstedt am Sonntag dem „Kölner Stadt-Anzeiger“.

Auch im Fall der unterschlagenen Eisenbügel, die zur Verstärkung der Betonschutzwände vorgesehen waren, stellt sich die Frage nach der Aufsicht. Wenn in Stahlbauteilen mehr als 80 Prozent fehlen, hätte das bei der Abnahme selbst ein Laie bemerken können, sagen Insider. Nicht nur die Bezirksregierung Düsseldorf will wissen, warum die KVB-Prüfer den Pfusch nicht bemerkt haben. Das interessiert auch die Staatsanwaltschaft.

[U-Bahn-Bau: Protokoll eines Desasters](#)

[Pfusch am Bau: „Kriminelle Energie hat stark zugenommen“](#)

[U-Bahn: Köln hat auf Lügen gebaut](#)

[Hintergrund: Wer zahlen muss, ist ungewiss](#)

[U-Bahn-Bau: Bilfinger Berger sucht neuen Chef](#)

[U-Bahn-Bau: Kampf um verlorenes Vertrauen](#)

[U-Bahn-Bau: „Da ist mit System gefälscht worden“](#)

[U-Bahn-Bau: Ab 6,50 Meter wird geflutet](#)

[Baumängel: Bau-Pfusch Thema im Bundestag](#)

[Bildergalerie: Krimineller Pfusch in der Baugrube](#)

[Hintergrund: Alles zum Einsturz des Stadtarchivs](#)

Pfusch am Bau

„Kriminelle Energie hat stark zugenommen“

Erstellt 21.02.10, 22:59h

IG-Bau-Chef Klaus Wiese­hügel spricht mit dem "Kölner Stadt-Anzeiger" über Lohndumping, Finanzausstattung der Kommunen und die Entwertung des Facharbeiters. All dies seien Faktoren, die Betrügereien begünstigen würden.



IG-Bau-Chef Klaus Wiese­hügel (Bild: dpa)



IG-Bau-Chef Klaus Wiese­hügel (Bild: dpa)

Herr Wiese­hügel, der Skandal um Betrügereien beim Kölner U-Bahn-Bau weitet sich aus. Nun könnte auch eine ICE-Strecke betroffen sein. Kommt da möglicherweise noch mehr auf uns zu?

KLAUS WIESEHÜGEL: Da es offensichtlich bei mehreren Großprojekten diesen Verdacht gibt, kann es sein, dass sich solche Dinge eingeschlichen haben.

Sie sagen eingeschlichen. Wie kann es zu Betrug in einem solchen Umfang kommen? Es braucht dazu doch einen enormen kriminellen Aufwand.

WIESEHÜGEL: Als ich früher auf der Baustelle gearbeitet habe, konnte ich mir so etwas nicht vorstellen. Zwei Dinge haben sich seitdem enorm verändert: Die soliden Facharbeiter sind weitgehend ersetzt worden durch Arbeitnehmer, die keine Bindung mehr zur Firma haben. Die werden über Werkverträge hin und her verliehen und sehr schlecht bezahlt. Wir haben eine schlechtere Bezahlung und ein geringere Qualifikation auf der Baustelle.

Und zweitens?

WIESEHÜGEL: Die kriminelle Energie auf allen Baustellen hat stark zugenommen. Es hat begonnen mit der Verschieberei von Menschen. Und wenn die Verschieberei von Menschen zur

Gewohnheit wird, dann kommt die Verschieberei des Materials als zweiter Schritt. Mich wundert das nicht wirklich.

Aber wie ist es denn praktisch überhaupt möglich, so viel Material zur Seite zu schaffen?

WIESEHÜGEL: Das Controlling der Bauaufsicht und des Auftraggebers muss völlig versagt haben. Wir beobachten, dass die öffentlichen Bauämter minimiert worden sind. Man fährt dort nur noch mit einer extrem kleinen Mannschaft. Die Bauaufsicht wird weitergegeben an private Firmen oder wie in Köln an den Auftraggeber, was eigentlich ein totaler Witz ist. Das führt den gesetzlichen Sinn der Bauaufsicht ad absurdum.

Warum tun die Städte das?

WIESEHÜGEL: Die Kommunen sind enorm unter Druck, der Bund klaut ihnen das Geld und auch die Länder haben klebrige Finger. Unter dem Spardruck schauen die Städte und Gemeinden, welche Stellen sie abbauen können. Und das trifft auch die Bauämter. Es wird noch vieles passieren in unserem schönen Deutschland, worüber wir den Kopf schütteln werden. Aber das kommt davon, wenn wir die Kommunen in den Ruin stürzen.

Wie sicher können die Menschen in Gebäuden der öffentlichen Hand noch sein?

WIESEHÜGEL: Da, wo mit vielen illegalen Beschäftigten gearbeitet wurde, würde ich auf die Sicherheit keinen Cent wetten.

Warum machen Sie das an diesen Beschäftigten fest?

WIESEHÜGEL: Ich habe den Beruf gelernt. Das ist ein Beruf mit Verantwortung, den man mit Fachkenntnis ausüben muss. Wenn man das nicht gelernt hat und für 2,30 Euro aus Osteuropa hierhergekarrt wird, dann arbeitet man doch nicht mit der gleichen Verantwortung und der gleichen Sorgfalt und Sachkenntnis, wie jemand, der das hier gelernt hat. Wir haben das Bauhandwerk in unserem Land systematisch kaputt gemacht und jetzt wundern wir uns, das es Pfusch gibt.

Der beschuldigte Vorarbeiter von Köln wird ja ein Facharbeiter sein.

WIESEHÜGEL: Das finde ich stark. Da wird ein Riesenmurks gemacht. Es wird keine richtige Bauaufsicht betrieben. Und jetzt ist der Hauptverantwortliche ein Arbeiter. Das ist typisch für unser Land. Die Großen haben nichts damit zu tun und die Kleinen sind jetzt dran. Ich will die Taten nicht entschuldigen. Das ist nicht richtig. Aber von der Logistik her ist das ein Riesenaufwand. Tonnen von Stahl kann ein normaler Facharbeiter gar nicht verschwinden lassen. Dazu gehört ein Netz von Tätern, und zu diesen muss auch ein Verantwortlicher gehören. Wir hätten damals auf der Baustelle so etwas gar nicht machen können. Bevor bei uns der erste Beton kam, kam die Bauaufsicht und hat die Eisenbügel gezählt. Aber das findet offenbar nicht mehr statt. Das ist genauso, wie wenn ich 1000 Euro auf den Tisch legen, gehe ein bisschen spazieren, und wundere mich später, dass die weg sind. Wenn ich keine Kontrolle mehr betreibe, muss ich mich nicht wundern, dass so etwas passiert.

Das Gespräch führte Wolfgang Wagner

U-Bahn-Bau

Politiker wollen Reinarz loswerden

Von Andreas Damm und Detlef Schmalenberg, 02.03.10, 19:17h, aktualisiert 03.03.10, 09:46h

Die Liste der Unregelmäßigkeiten beim U-Bahn-Bau wird immer länger: Auch die Aufzeichnungen zu den abgepumpten Sandanteilen aus der Baustelle am Heumarkt sind fehlerhaft. Für KVB-Vorstand Walter Reinartz wird es eng.



Ein Auslassrohr der U-Bahn-Baustellen im Rheinauhafen unter der Severinsbrücke. Die Protokolle über die ausgespülten Sandmengen seien „unbefriedigend“, kritisiert das NRW-Bauministerium. (Bild: Schwarz)



Ein Auslassrohr der U-Bahn-Baustellen im Rheinauhafen unter der Severinsbrücke. Die Protokolle über die ausgespülten Sandmengen seien „unbefriedigend“, kritisiert das NRW-Bauministerium. (Bild: Schwarz)

Köln - Weitere Unregelmäßigkeiten beim U-Bahn-Bau. Für die Grube am Waidmarkt wurden nicht nur Vermessung- und Betonierungsprotokolle von Wandabschnitten gefälscht - obendrein sind auch die Aufzeichnungen zu den abgepumpten Sandanteilen aus dem Erdreich der Baustelle „inhaltlich unbefriedigend“. Das geht aus einer noch nicht veröffentlichten Mitteilung des nordrhein-westfälischen Bauministeriums hervor, die dem „Kölner Stadt-Anzeiger“ vorliegt.

Die Arbeiten am Waidmarkt gelten als Auslöser für den Einsturz des Stadtarchivs am 3. März 2009. Außer einer vermuteten Lücke in der Außenwand der Baustelle gilt in diesem Zusammenhang die Wasserhaltung als einer der entscheidenden Punkte. Gutachter vermuten, dass viel zu viel Grundwasser und damit eventuell auch eine große Menge Erdreich abgepumpt wurden. Dadurch ist womöglich ein Hohlraum unter der Vorderseite des Archivs entstanden. An der Stelle, an der das am Waidmarkt abgepumpte Grundwasser in den Rhein geleitet wird, wurde nach dem Unglück eine Sandbank entdeckt. Es wird geprüft, ob das Material aus der Unglücksbaustelle stammt.

Die „Sandmengenmessungen“ vor dem Einsturz seien nicht gemäß den geltenden Vorschriften durchgeführt worden, heißt es in dem Papier des Ministeriums. Nach dem Unglück seien die Messverfahren auf Anweisung der Technischen Aufsichtsbehörde bei der Bezirksregierung Düsseldorf „regelkonform angepasst und umgesetzt“ worden. Angesichts der zahlreichen gravierenden Mängel wie beispielsweise den gefälschten Protokollen und den gestohlenen sowie nicht eingebauten Eisenbügeln, die die Außenwände stabilisieren sollen, gehe das Ministerium davon aus, dass es sich „um ein massives kriminelles Verhalten mehrerer beteiligter Personen handeln muss“. Die „offensichtlich hochkriminellen Vorgänge“ müssten „dringend aufgeklärt werden“.

Im Rathaus werden unterdessen personelle Konsequenzen an der KVB-Spitze erwogen. Nach Informationen dieser Zeitung verhandeln Vertreter mehrerer Fraktionen über ein vorzeitiges Ausscheiden des für die Nord-Süd-Stadtbahn zuständigen Vorstandes Walter Reinartz. Dabei komme sowohl eine Abwahl durch den Aufsichtsrat in Frage als auch eine Vertragskündigung von Reinartz selber. Der Manager sei verantwortlich für die mangelhaften Kontrollen auf der Baustelle Waidmarkt, heißt es.

„Zwischen Verantwortung und Schuld besteht ein Unterschied“, betonte die Fraktionsvorsitzende der Grünen, Barbara Moritz, am Dienstag. Die Frage der Schuld müssten die Staatsanwaltschaft und die Gerichte klären. Aber: „Natürlich hat Herr Reinartz als zuständiger Vorstand die Verantwortung

für das Versagen der Bauaufsicht“, so Moritz.

Einige Wochen nach dem Einsturz des Stadtarchivs vor einem Jahr hatten die Aufsichtsratsmitglieder der SPD, der Grünen und der Linken schon einmal versucht, den ehemaligen Kölner CDU-Vorsitzenden Reinartz abzuwählen. Das Vorhaben scheiterte damals an den Stimmen der Arbeitnehmervertreter, der CDU und der FDP.

„An unserer Position hat sich nichts geändert“, sagte die stellvertretende SPD-Fraktionsvorsitzende Susana dos Santos Herrmann. Ähnlich äußerte sich der Chef der Linksfraktion, Jörg Detjen: „Wir bleiben dabei: Die Kontrollen der KVB haben versagt. Dafür trägt Herr Reinartz die Verantwortung.“ Aufgrund der jüngsten Recherchen des Stadt-Anzeiger über die Geschehnisse am Waidmarkt könnte das Kontrollgremium, das nach der Kommunalwahl neu besetzt wurde, seine Einstellung ändern, hoffen die Kritiker von Reinartz.

Doch nicht nur im Rathaus wird über eine mögliche Ablösung des KVB-Vorstandes gesprochen. Auch die nach dem Unglück gegründete Bürgerinitiative „Köln kann auch anders“ fordert aus Anlass des Jahrestages der Katastrophe, Reinartz „von seinen Aufgaben zu entbinden“. Die Stelle müsse „nach Qualifikationskriterien“ neu besetzt werden. Als Vorstandsmitglied „mit einer reinen Verwaltungskarriere“ schein Reinartz „von Beginn an mit der Aufgabe überfordert gewesen zu sein, für eine fachgerechte Beaufsichtigung des U-Bahn-Baus Sorge zu tragen“.

[Leitartikel zum Stadtarchiv: Die Stadt des Misstrauens](#)

[Heumarkt: Behinderungen dauern länger als geplant](#)

[Gedenkminuten: Bahnen stehen still](#)

[Stadtarchiv: Stiftung kommt zustande](#)

[Jahrestag: „Alles hat sich verändert“](#)

[U-Bahn-Bau: Landesweite Suche nach Bau-Pfusch](#)

[Bildergalerie: Wo waren Sie, als das Archiv einstürzte?](#)

[Bildergalerie: Krimineller Pfusch in der Baugrube](#)

[Bildergalerie: Kölns Krisenherde, von oben gesehen](#)

[ksta.tv: „Wir glauben Euch nicht mehr!“](#)

Leitartikel zum Stadtarchiv

Die Stadt des Misstrauens

Von Peter Berger, 02.03.10, 21:05h

Der Einsturz des Stadtarchivs hat Köln in seinen Grundfesten erschüttert. Die Konsequenzen sind verheerend: Die Bürger haben nach den Enthüllungen über den U-Bahn-Bau das Vertrauen in Politik und Verwaltung vollends verloren.



Blick auf das zerstörte Stadtarchiv in der Severinsstraße. (Bild: dpa)



Blick auf das zerstörte Stadtarchiv in der Severinsstraße. (Bild: dpa)

Der Einsturz des Stadtarchivs hat Köln in einer Weise erschüttert, dass alle Folgen dieses Bebens bis heute nicht absehbar sind. Was vor Jahresfrist im Schock über zwei Menschen, die ihr Leben verloren, und unter dem Eindruck von Schutt und Trümmern als vage Ahnung formuliert wurde, stellt sich inzwischen deutlicher dar. Von einer Zäsur war damals die Rede, davon, dass nichts werde mehr so sein wird, wie es vorher war.

Heute wissen wir mehr. Wir können feststellen, dass Köln sein Gedächtnis nicht für immer verloren hat. Es ist zum großen Teil geborgen, lagert in Archiven verstreut über die Republik und wird über Jahrzehnte hinaus gar nicht oder nur eingeschränkt nutzbar sein. Das ist tragisch, aber längst nicht die Katastrophe, die am 3. März 2009 befürchtet worden war.

Was schwerer wiegt ist die Erkenntnis, dass sich der mehr als eine Milliarde teure Bau der Nord-Süd-Stadtbahn als unbeherrschbares Großprojekt erweist. Da werden Eisenbügel gestohlen, Bauprotokolle gefälscht, illegale Brunnen gesetzt und ungenehmigte Grundwassermengen abgepumpt, da versagt die Kontrolle auf allen Ebenen. Angefangen bei der KVB bis hin zu einer staatlichen Instanz, in diesem Fall der Bezirksregierung Düsseldorf, die die hoheitliche Aufgabe der Kontrolle aus Personalmangel an den Bauherrn delegiert. Der möge sich bitte selbst kontrollieren. Dieser Staat, der seine ureigensten Aufgaben nicht wahrnimmt, ja sogar Verordnungen schafft, um sich ihrer zu entledigen, erzeugt Misstrauen.

Genau das erleben wir derzeit in Köln. Die Bürger haben das Vertrauen verloren. In eine Stadtverwaltung, die bei der Aufklärung des Bauskandals hinterher hechelt und in ihrer Not eine Armada von Betonmischern zum Heumarkt schickt, um eine angeblich sichere Baugrube noch sicherer zu machen. In eine Kommunalpolitik, die nicht in der Lage ist, die Konsequenzen aus der Katastrophe zu ziehen. Dass die KVB mit dem Bau der U-Bahn überfordert war, ist bisher ohne Folgen geblieben. Wohl auch, weil Politik und kommunale Unternehmen auch personell so eng miteinander verwoben sind, wie man das vom Eisengeflecht in den U-Bahn-Wänden erwartet hätte.

Man hat sogar den Eindruck, dass die Baufirmen und die KVB angesichts des Desasters weiterhin zusammenstehen. Weil sie auf Gedeih und Verderb aufeinander angewiesen sind.

Das tiefe Misstrauen der Kölner in Politik und Verwaltung hat Folgen. Es ist kein Zufall, dass Initiative „Mut zu Kultur“ innerhalb weniger Wochen 32 000 Unterschriften für den Erhalt des Schauspielhauses gesammelt hat. Und dass „Köln kann auch anders“ in kurzer Zeit derart viele Unterstützer findet.

Viele Kölner werden das Bürgerbegehren zum Schauspielhaus aus purer Verzweiflung unterzeichnet haben: Bitte nicht noch so ein großes Bauprojekt, das dann wieder aus dem Ruder läuft. Die Politik täte gut daran, diese Initiativen ernst zu nehmen. Nur so lässt sich Glaubwürdigkeit zurückgewinnen.

Der U-Bahn-Skandal scheint zu bestätigen, was angesichts des Jahrestages gesagt und geschrieben wird: Köln, das ist die Hauptstadt des Klüngels und der Korruption, in der Pusch zum Brauchtum gehört und Schlamperei ein Ordnungsprinzip ist. Genau das trifft in diesem Fall nicht zu. Geschlampt und geklaut wurde auch beim Stadtbahnbau in Düsseldorf, bei der ICE-Trasse Ingolstadt - München und es ist wahrscheinlich, dass bei den Untersuchungen weiterer großer Projekte ähnliche Skandale ans Tageslicht kommen. Das ist keine Entschuldigung, sondern mag ein kleiner Trost für die Kölner Bürger sein, die ihre Stadt lieben und deshalb zurzeit besonders heftig an ihr leiden.

U-Bahn-Bau: Politiker wollen Reinarz loswerden

Jahrestag: „Alles hat sich verändert“