

Kölner Stadt-Anzeiger

Kölner Stadtarchiv Wer soll die U-Bahn weiterbauen?

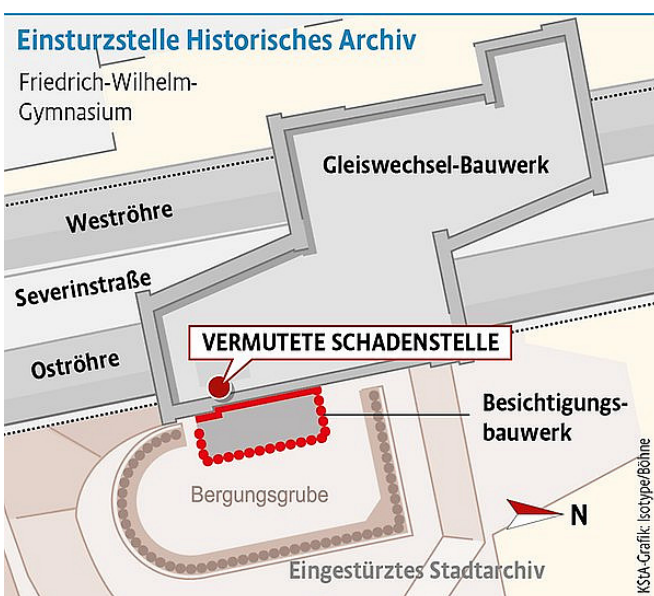
Von Andreas Damm, 19.04.16, 08:16 Uhr



Blick in die Baugrube am Waidmarkt. Im Bild zu sehen ist die Zwischendecke – darunter befindet sich das Gleiswechsel-Bauwerk, das nach Abschluss der Ermittlungen saniert werden muss. Foto: Michael Bause

- Die Stadt will jene Firmen mit dem U-Bahn-Weiterbau beauftragen, die das Unglück verursacht haben könnten.
- Aufgrund des enormen, nur schwer zu überblickenden Schadens dürften andere Unternehmen kaum bereit sein, die Baustelle zu übernehmen.

Köln – Im Zusammenhang mit dem Einsturz des Stadtarchivs stehen die Ratspolitiker vor einer wichtigen Entscheidung: Wer soll den bei dem Unglück beschädigten U-Bahn-Tunnel und die Gleisanlagen unter der Severinstraße sanieren und fertig bauen? Baudezernent Franz-Josef Höing schlägt vor, die Unternehmen zu beauftragen, die von Anfang an für die Nord-Süd-Stadtbahn zuständig waren; jene Arbeitsgemeinschaft also, die nach Einschätzung der Verwaltung und der Kölner Verkehrs-Betriebe den Zusammenbruch durch Pfusch zu verantworten hat. So widersinnig das klingen mag, im Rathaus hält man das für die sinnvollste Möglichkeit.



Wer soll den bei dem Unglück beschädigten U-Bahn-Tunnel und die Gleisanlagen unter der Severinstraße sanieren und fertig bauen? Baudezernent Franz-Josef Höing schlägt vor, die Unternehmen zu beauftragen, die von Anfang an für die Nord-Süd-Stadtbahn zuständig waren; jene Arbeitsgemeinschaft also, die nach Einschätzung der Verwaltung und der Kölner Verkehrs-Betriebe den Zusammenbruch durch Pfusch zu verantworten hat. So widersinnig das klingen mag, im Rathaus hält man das für die sinnvollste Möglichkeit.

Aufgrund des enormen, nur schwer zu überblickenden Schadens dürften andere Unternehmen kaum bereit sein, „die hochkomplexen und ei-

nen deutlich zweistelligen Millionenbereich umfassenden Sanierungsarbeiten mit voller Übernahme der Verantwortung für die mängelfreie Ausführung zu übernehmen“, heißt es in einem für den Stadtrat bestimmten Papier. Vereinfacht ausgedrückt: Angesichts der Unwägbarkeiten würde niemand außer der Arbeitsgemeinschaft das Risiko eines solchen Auftrages übernehmen. Im Falle einer erfolgreichen Ausschreibung in einem europaweiten Vergabeverfahren würde sich die Sanierung noch weiter hinauszögern, und die U-Bahn-Verbindung zwischen Breslauer Platz und Bonner Wall würde noch später eröffnet. Ohnehin gehen die Verkehrs-Betriebe schon heute davon aus, dass die Gesamtstrecke frühestens 2023 in Gänze befahrbar sein wird.

Die Arbeitsgemeinschaft, ein Zusammenschluss der Firmen Bilfinger Berger, Züblin und Wayss & Freytag, ist nach wie vor Vertragspartner der Stadt. Sie soll neun unterschiedliche Sanierungsvarianten untersuchen. Erst später, wenn die Beweissicherung des Gerichtsgutachters und der Staatsanwaltschaft vorangeschritten ist, werden sich Stadt und KVB für eine der Varianten entscheiden. Sollten dann noch weitere Beweiserkundungen auf der Baustelle nötig sein, werde das berücksichtigt.

Schutt als Beweismaterial sichern

Die Kosten der Sanierung hat die Verwaltung nicht beziffert. Da das Gleiswechsel-Bauwerk zum Zeitpunkt des Einsturzes noch nicht vollendet war, lässt sich zumindest das sagen: Die damals verbleibenden Arbeiten hätten rund 15 Millionen Euro gekostet. In der beabsichtigten Sanierungsvereinbarung ist die Vergütung so geregelt, dass keine endgültigen Fakten geschaffen werden. Bei einem Gesamtschaden von 1,2 Milliarden Euro, der durch den Archiveinsturz entstanden ist, gilt ein Gerichtsprozess durch alle Instanzen als wahrscheinlich. „Ist die Arbeitsgemeinschaft verantwortlich, wovon Stadt und KVB ausgehen, so muss die Arbeitsgemeinschaft die erhaltenen Vergütungen für die Planung und Ausführung der Sanierung vollständig an die KVB zurückzahlen“, schreibt Höing in seiner Vorlage an den Stadtrat. Seien beide Seiten gemeinsam verantwortlich, so richtet sich die Bezahlung nach der Haftungsquote, die durch ein Gerichtsurteil bestimmt werden dürfte. Der KVB-Vorstand will den Aufsichtsrat am heutigen Dienstag über die beabsichtigte Vereinbarung informieren.

Die Sanierung soll beginnen, sobald der Gerichtsgutachter die Baugrube freigibt. Das wird nach derzeitiger Planung Ende 2017 sein. Von Januar 2018 an wird es fünf Jahre dauern, bis die U-Bahn-Anlagen unter der Severinstraße betriebsbereit sind. Als erstes muss das eigens für die Gutachter errichtete Besichtigungsbauwerk an der äußeren U-Bahn-Wand abgebrochen und die Grube verfüllt werden. Danach kann das Grundwasser aus der U-Bahnbaustelle gepumpt werden. Denkbar ist zudem, das Wasser zu vereisen, um ein Eindringen in den Tunnel zu verhindern. Schutt und Geröll müssen herausgeholt und als mögliches Beweismaterial gesichert werden. Die gewaltigen Betonmengen, mit denen der Einsturzkrater befestigt worden ist, müssen ebenfalls abtransportiert werden, die Tunnelwände wiederhergestellt, die Röhren von Erdreich und Trümmern befreit werden. Erst dann kann die Arbeitsgemeinschaft den U-Bahn-Abschnitt am Waidmarkt zu Ende bauen.