

COPYRIGHT

Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt. Es darf ohne Genehmigung nicht verwertet werden. Insbesondere darf es nicht ganz oder teilweise oder in Auszügen abgeschrieben oder in sonstiger Weise vervielfältigt werden. Für Rundfunkzwecke darf das Manuskript nur mit Genehmigung von Deutschlandradio Kultur benutzt werden.

Deutschlandradio Kultur

Länderreport

Nach dem Einsturz

Vor drei Jahren stürzte das Stadtarchiv Köln ein

Autorinnen Barbara Schmidt-Mattern

Friederike Schulz

Redaktion Claus Stephan Rehfeld

Sendung vom 1.3.2012, 13.07 Uhr

Länge 17:41 Minuten

Atmo 1 Straße, Baulärm

AUT Zur Mittagszeit ist in der Kölner Severinstraße nicht viel los. Nur ab und zu fährt langsam ein Auto durch die Einbahnstraße in Richtung Süden. Hier, am oberen Ende der Straße, gibt es keine Geschäfte, nur einen kleinen Kiosk und eine Kneipe, das „Papa Rudis“. Dort wo eigentlich das nächste Haus folgen müsste, klafft noch immer ein Loch, so groß wie ein Fußballfeld, rund 30 Meter tief. Dort stand bis zum 3. März 2009 das Kölner Stadtarchiv, ein fensterloser Bau aus den 70er Jahren. Anja Spörk wird diesen 3. März vor

drei Jahren wohl nie vergessen. Sie ist die Wirtin des „Papa Rudis“. Erst Ende 2008 hatte sie den Laden übernommen – in dem Glauben, dass die Bauarbeiten an der neuen U-Bahnlinie unter der Severinstraße 2010 abgeschlossen sein würden. Der Tunnel war bereits fertig, es fehlte nur noch die Gleiswechselanlage „Waidmarkt“ auf Höhe des Stadtarchivs – nur wenige Meter vom „Papa Rudis“ entfernt. Doch es kam anders. Am 3. März 2009 um kurz vor zwei Uhr nachmittags stand Anja Spörk vor der Tür und wartete auf eine Freundin, den Blick in Richtung Stadtarchiv, als sie auf einmal merkte, dass mit dem Nachbarhaus etwas nicht stimmte.

O-Ton 1

(Spörk) „Das ging also von dieser Seite aus los, also von dem Eckhaus Severinstraße. Da war unten eine Spielhalle drin. An der linken Seite der Spielhalle ging dann plötzlich ein Riss die Wand hoch. Dann flitschte der erste Putz von den Wänden. Dann sind die ersten Fenster geborsten, die dann raus sprangen. Und dann ging alles eigentlich relativ schnell. Dann sackte ein Haus nach dem anderen in die Grube. Und dann sah man, wie sich das Stadtarchiv nach vorne neigte und dann auch nach unten ging. Dann kam schon diese enorme Schuttwolke, die sich dann langsam auf das Haus zugeschoben hat. Und dann habe ich gedacht, es ist jetzt besser, wenn du läufst.“

AUT Zwei Männer sterben unter den Trümmern, und es grenzt fast an ein Wunder, dass nicht noch viel mehr Opfer zu beklagen sind. Vom Stadtarchiv bleibt nur ein Schuttberg übrig. Die Nachbarhäuser sind so stark beschädigt, dass sie abgerissen werden müssen.

Atmo 2

AUT In den Wochen nach dem Einsturz ist der Lärm der schweren Räumgeräte das vorherrschende Geräusch in der gesamten Kölner Südstadt. Über der Einsturzstelle ist ein provisorisches Dach gespannt. Daran sind Seilwinden angebracht, mit denen sich die Feuerwehrleute absichern, um nicht in das Loch zu stürzen. Sie bergen die Akten aus mehr als 1000 Jahren Stadtgeschichte - eine der bedeutendsten kommunalen Sammlungen Deutschlands. Heute, drei Jahre später, sind 95 Prozent der Bestände geborgen. Die aufwändige Restaurierung geht einige Kilometer entfernt im Kölner Osten vonstatten:

50 Atmo Fahrstuhl/ Einstieg bei ca 0.55

AUT Rauf und runter, runter und rauf. Für Nadine Thiel, 30 Jahre alt und Diplom-Restauratorin, geht es den ganzen Arbeitstag lang in dem klapprigen Fracht-Fahrstuhl nur auf- und abwärts. Ihre Arbeitstage auf den drei Etagen im Restaurierungszentrum in Köln-Porz sind lang:

O-Ton 2

(Thiel) Gestern war ich um halb zehn zuhause... (schmunzelt)

AUT Die Arbeit zwischen brummenden Gefriertruhen und staubigen dicken Archivalien macht ihr eben Spaß. Ganze Schätze aus dem eingestürzten Stadtarchiv werden hier in Porz sozusagen repariert.

O-Ton 3

(Thiel) Das, was wir hier gerade machen, und auch während der Bergung, das hat uns so viel Antrieb und Ehrgeiz gegeben, weil weit über 90, 95 Prozent ist rettbar!

AUT Die Rettungsarbeiten finden nun auf zehntausend Quadratmetern in einem kargen und hoch gesicherten Lagerhaus statt. Gestiftet von einem Möbelzentrum, gelegen in einer unwirtlichen Gegend im Kölner Osten, zwischen Großparkplätzen und Autobahnrampen. Kein Ort für Feingeister und filigrane Fingerarbeiten, doch die elf Restauratoren und 27 Restaurierungshelfer haben zu viel zu tun, um darüber nachzudenken. Wer wo eingesetzt ist, das sagt Nadine Thiel auf, wie im Schlaf:

O-Ton 4

(Thiel) In der Trockenreinigung, in der Gefriertrocknung, in der fotografischen Dokumentation, in der schriftlichen Dokumentation, in der Anleitung von Hilfskräften und so weiter.

AUT Mittendrin Nadine Thiel. Blass, mit einem strengen geraden Pony über den Augenbrauen. Wegen der ständigen Zugluft in der Lagerhalle trägt sie eine dicke Wolljacke, und immer ist Nadine Thiel in Bewegung.

O-Ton 5

(Thiel) Ja, allerdings!

AUT Mal ruckelt der Fracht-Fahrstuhl runter zur Gefriertrocknungsanlage im Erdgeschoss, dann wieder zurück zu den Tiefkühl-Truhen im ersten Stock. In den großen weißen Behältern könnten ebenso gut Erbsen oder Erdbeeren lagern. Doch was Nadine Thiel da hervorzieht, ist Papier, eingeschweißt in Plastik. Tief gefroren bei minus 28 Grad sehen die Dokumente aus wie ein Stück Fischfilet:

O-Ton 6

(Thiel) Die haben den Einsturz mechanisch relativ gut überlebt. Man sieht hier noch eindeutig die Kanten. Aber sie sind halt völlig durchnässt, das sieht man hier bei diesen ziemlich transparenten Bereichen, und ja, man hört es auch. (klopft auf tief gefrorenes Dokument)

AUT Wenn Nadine Thiel auf Partys geht, fragen die Leute ihr wegen ihrer ungewöhnlichen Arbeit oft Löcher in den Bauch. Wie sie jenen Moment am 3. März 2009 um 13.58 Uhr erlebt hat, darüber möchte die junge Frau nicht mehr reden. Zwei Menschen seien gestorben, sagt sie nur, und wechselt das Thema:

O-Ton 7

(Thiel) Was mich am meisten bewegt oder berührt hat, sind halt wirklich sehr empfindliche Archivalien, die Kriege überstanden haben, Jahrhunderte überstanden haben, und zwar völlig unversehrt. Und durch den Einsturz total zerstört worden sind, und zwar unwiederbringlich. Das, was nicht mehr da ist, können sie ja nicht wieder hinzaubern, und das ist schon sehr tragisch.

AUT Genug geredet. Es folgt ein Abstecher ins Magazin, wo in so genannten Rollgitter-Boxen das Kölner Stadtgedächtnis lagert: Urkunden, Chroniken, Handschriften. Und auch die Akten der Rheinischen Eisenbahngesellschaft von 1878:

O-Ton 8

*(Thiel) Hier ist vermerkt, welche neuen Linien es gibt bei der Rheinischen Eisenbahn, auch
Fahrbahnpläne usw., also es ist alles dokumentiert:*

AUT Es klingt geradezu sammelwütig, was die Kölner über Jahrhunderte hinweg alles
aufgehoben haben:

O-Ton 9

*(Thiel) Welche Änderungen sich im Fahrplan gemacht haben, welche Linie dazukommen soll,
welche vielleicht abgesetzt werden kann, welche Haltestelle dazukommt, tja, und das steht dann
wieder dem Bürger und Wissenschaftler zur Verfügung.*

AUT Neben der Restaurierung werden sämtliche Archivalien in Porz zugleich auch digitalisiert,
unter Einsatz modernster Technik. Vielleicht, so hofft die Restauratorin, wird ja für den
Einsturz des Stadtarchivs doch einmal jemand verurteilt werden, und der- oder diejenigen
müssten dann die Kosten übernehmen. Die Schadenssumme liegt bei einer Milliarde Euro.
Jeder Handgriff von der Evakuierung bis hin zur Restaurierung des kostbaren Papiers
muss also genauestens dokumentiert werden.

Atmo noch mal Fahrstuhl/ Thiel: „Das ist der Aufzug, der nur zwischen E und 1. Etage fährt“
Dann unter dem nachfolgendenText blenden mit

Atmo Trockenreinigungshalle!

AUT Alles brummt in Porz – auch die Lüftungen in der Trockenreinigungshalle. Auf hundert
Quadratmetern stehen hier elf Werkbänke mit Fensterscheiben. Direkt am Eingang sitzt
Restaurierungshelfer Medin Höppner und tastet vorsichtig über die Seiten eines dicken
Wälzers:

O-Ton 10

(Thiel) Ja, das ist ein sehr aufwändiges Exemplar... ich habe jetzt 10 Zentimeter geschafft, ungefähr 16 Stunden gebraucht. Das ist nicht ohne.

AUT Dem 28-Jährigen steht der Schweiß auf der Stirn, doch von der Technik ist er begeistert. Das eigens angefertigte Umluftsystem saugt allen Dreck weg und schützt Höppner vor Staub und Schimmelsporen. Er trägt keine Atemmaske, nur Handschuhe und Kittel. Medin Höppner zeigt auf die Seiten:

O-Ton 11

(Höppner) Sehr sandig, sehr verklebt. Jede Seite muss man, wie Sie hier sehen können, total vorsichtig mit so einem Falz, sonst reißt das ein, öffnen. Sie sehen hier, was da für ein Matsch drunter ist. Und da das alles nass war und dann so gefriergetrocknet worden ist, sind die halt total verklebt und ineinandergefaltet. Und dann ist das noch viel komplizierter, die zu lösen. Ist halt ein bisschen anspruchsvoll!

AUT Aber das Beste, so verrät jetzt der Gesichtsausdruck von Nadine Thiel, kommt ja erst noch: Die Gefriertrocknungsanlage. Sagenhafte drei Tonnen schwer – deshalb muss sie unten im Erdgeschoss stehen. Also noch mal in den Fahrstuhl.

Atmo Fahrstuhl kurz hoch, dann weiter Text. Unter den Text: Atmo Brummen GFA

AUT Die Trocknungsanlage – etwa so groß wie ein Kleinwagen – erinnert an jene James-Bond-Filme, in denen die Schurken in ähnliche Apparaturen eingesperrt werden. In einer Edelstahlröhre, in die man von beiden Seiten durch Plexiglastüren hineinblicken kann, liegen Akten und Bücher auf einer beheizten Stellfläche. Über Pumpen wird das gasförmige Wasser abgeführt – es ist Jahre altes Grundwasser aus der Kölner Severinstraße:

O-Ton 12

(Thiel) Es stinkt. Ja, es stinkt ziemlich! (lacht) Auf jeden Fall, aber es ist nicht definierbar. Also es gibt Akten, da geht's noch. Und es gibt aber auch Akten, da wird einem ziemlich übel. Solange sie aber nur stinken und ansonsten einen guten Zustand haben, ist das in Ordnung....lacht.

AUT Wenn der Neubau des Kölner Stadtarchivs erst einmal fertig ist, wird Nadine Thiel mit ihren Schätzen wieder in die Innenstadt ziehen. Gut 20 Kilometer Archivgut kommen da wohl zusammen, so hat sie ausgerechnet. Doch bis dahin ist noch viel zu tun in Porz. Zum Jahrestag gibt es einen Tag der Offenen Tür im Restaurierungszentrum – und Nadine Thiel wird dann wieder erzählen, was sie und ihre Kollegen hier draußen in Porz täglich leisten:

O-Ton 13

(Thiel) Alles das, was wir in den letzten drei Jahren geschafft, haben, ist so unglaublich, also darauf können wir so stolz sein, und das ist doch Antrieb genug!

Atmo 2 Baugrube

AUT Zurück in der Severinstraße. In der Baugrube am Waidmarkt steht ein Bagger, Arbeiter schleppen Stahlstreben herbei. Sie errichten einen Besichtigungsschacht für die Einsturzstelle, damit Gutachter der Staatsanwaltschaft die Wände der Baustelle untersuchen können. Im Sommer soll der Schacht fertig sein, dann erst können die Untersuchungen an der Unglücksstelle beginnen. Dass der Einsturz eine Folge des U-Bahn-Baus ist, gilt jedoch jetzt schon als sicher. Schon lange vor dem 3. März 2009 hatte es Zweifel an der Standfestigkeit des Gebäudes gegeben. So sind in einem statischen Gutachten vom Januar 2009 zum Beispiel diverse Schäden aufgelistet, die durch den Tunnelbau verursacht wurden. Es wurde empfohlen, einen Sachverständigen für Bauwerksschäden hinzuzuziehen. Dies ist jedoch nicht geschehen, wie Baudezernent Bernd Streitberger wenige Tage nach der Katastrophe offen zugab.

O-Ton 8

(Streitberger)

Wir haben davon abgesehen, dort noch mal mit einem Bauschadenssachverständigen zu sprechen, weil wir natürlich wussten, warum sich das Gebäude unterschiedlich setzte. Es hat entlang der Nord-Südbahn bei den Bauarbeiten natürlich ständig Setzungen an Gebäuden. Das gehört natürlich mit zum Wesen solcher Bauarbeiten. Und da es sich um einen sechsgeschossigen

vorderen Bauteil handelte, der deutlich schwerer war als der eingeschossige rückwärtige Bauteil, ist es sehr gut nachvollziehbar, dass es dort ein unterschiedliches Setzungsverhalten gegeben hat. Dafür gibt es auch Dehnungsfugen im Gebäude, die genau für so einen Sachverhalt ausgelegt sind.

AUT Ein paar Wochen nach dem Unglück überraschte dann das Umweltamt der Stadt mit folgender Mitteilung: Die beauftragten Baufirmen hätten am Waidmarkt deutlich mehr Brunnen zum Abpumpen des Grundwassers gebaut als die vier bis dahin genehmigten.

Zitat 2

Zusätzlich wurden vom 22. April bis 11. Dezember 2008 neunzehn weitere Brunnen errichtet, die in den Plänen als Zusatzbrunnen bezeichnet wurden. Damit ist festzustellen, dass entgegen der wasserrechtlichen Erlaubnis insgesamt 23 Brunnen gebohrt wurden. Die Anzahl der ungenehmigten Brunnen erhöht sich damit auf neunzehn.

Dies könnte ein möglicher Grund für den Einsturz sein: Wird dem Erdreich zu viel Wasser auf einmal entzogen, wird der Untergrund porös und gibt nach. Doch die Verantwortlichen, unter ihnen der Bauleiter Rolf Pabst, weisen bis heute alle Anschuldigungen selbstbewusst von sich.

O-Ton 7

(Pabst)

Wir haben, je nachdem in welcher Bauphase wir uns befanden, bei den Schildfahrten stündlich, bei anderen Maßnahmen täglich, Vermessungsarbeiten durchgeführt und haben so mindestens Woche für Woche, Tag für Tag gemerkt, um wie viel sich die Gebäude bewegen. Ich behaupte: Um 13.58 Uhr ist dieses Schadensereignis eingetreten. Wenn wir zehn Minuten vorher gemessen hätten, wären keine Auffälligkeiten da gewesen.

AUT Wenige Monate nach dem Einsturz gibt ein Polier zu, an einem anderen Bauabschnitt Stahlbügel gestohlen zu haben. Die Befürchtung, dies könne auch in der Severinstraße der Fall gewesen sein, erweist sich nach Auskunft der Bauleitung jedoch als unzutreffend. Auch generellen Zweifeln an der Bauweise mit so genannten „Schlitzwänden“ erteilt Vorstandssprecher der Kölner Verkehrsbetriebe, Jürgen Fenske, eine Absage. Nach dem

Einsturz hatten sich mehrere Tunnelbauingenieure zu Wort gemeldet, die erklärten: Statt das Grundwasser mit Brunnen abzupumpen, sei es sicherer, den Boden unter Wasser mit Beton auszugießen.

O-Ton 10

(Fenske)

Die Schlitzwände haben am Waidmarkt eine Einbindung von 43 Metern. Das alles ist mehrfach gutachterlich untersucht worden und auch als eine ausreichende Einbindung gesehen worden.

Dort ist alles mehrfach geprüft worden von den Gutachtern, von uns und auch von den Statikern.

AUT Wie gründlich die Bauaufsicht tatsächlich den Untergrund geprüft hat, ist jedoch fraglich. Schließlich wunderte sich die Öffentlichkeit nicht schlecht, als bekannt wurde, dass die Verkehrsbetriebe sich als Bauherr tatsächlich selbst kontrolliert hatten. Die Stadt Köln hatte den Verkehrsbetrieben die Bauaufsicht übertragen – weil die schließlich kompetente Ingenieure hätten. Das ist inzwischen nicht mehr so: Ein Ingenieurbüro aus Düsseldorf hat die Aufsicht übernommen. Den Kölner Oberbürgermeister Fritz Schramma von der CDU kostete der Einsturz das Amt – zumindest indirekt. Den Rücktrittsforderungen konnte er sich noch widersetzen, doch die Kritik in den eigenen Reihen brachte ihn schließlich davon ab, im Sommer 2009 noch einmal für das Amt zu kandidieren. Das hat seither Jürgen Roters von der SPD inne, der mit Verweis auf die laufenden Ermittlungen einen großen Bogen um das Thema Stadtarchiv macht. Direkte personelle Konsequenzen gab es nur eine: Nach langem Zögern berief der Aufsichtsrat der Verkehrsbetriebe 2010 den technischen Vorstand, Walter Reinartz, ab. Ansonsten hat sich nichts geändert, und Vorstandssprecher Jürgen Fenske wirbt nach wie vor begeistert für das Bauprojekt.

O-Ton

(Fenske) Meine feste Überzeugung ist, dass die viertgrößte Stadt eine U-Bahn in Nord-Süd-Richtung dringend nötig hatte und hat. Es gibt acht gute Gründe, der wichtigste ist, dass wir damit auch die Kölner Südstadt mit dem ÖPNV erschließen. Die Südstadt hat den geringsten ÖPNV-Anteil insgesamt in Köln. Es gibt auch eine ganze Reihe städtebaulicher Chancen für die Stadt, oben kann der Straßenraum wesentlich attraktiver gestaltet werden, man merkt es teilweise heute schon. Ohne Wenn und Aber: Das war und ist eine richtige Entscheidung.

AUT Auf der Internetseite der Verkehrsbetriebe können interessierte Bürger die Bauarbeiten an der Nordsüd-Bahn per Webcam verfolgen. Es gibt kostenlose Postkarten, auf denen der künftige Verlauf der Nord-Südbahn eingezeichnet ist. „Acht gute Gründe für acht neue Stationen“, steht darauf. Dass die Baukosten inzwischen bei mehr als einer Milliarde Euro liegen und damit doppelt so hoch sind wie ursprünglich geschätzt, ist den Verantwortlichen anscheinend noch nicht einmal peinlich.

Atmo Baulärm

AUT An der neuen Haltestelle „Hackenbergplatz“ in der Altstadt sind bereits die Schienen verlegt – Arbeiter montieren Deckenplatten, die den Schall in der großen Eingangshalle dämmen sollen. Ende des Jahres soll hier die erste U-Bahn der Nord-Südverbindung halten. Stück für Stück wollen die Verkehrsbetriebe die Linie in Betrieb nehmen. Beim Ausbau der Tunnelröhren und der Haltestellen lege man größten Wert auf Sicherheit. Jürgen Fenske zählt die Konsequenzen auf, die sein Unternehmen aus dem Einsturz gezogen hat:

O-Ton

(Fenske 2)

Wir haben auch technische Messsysteme doppelt und dreifach an jedem Bauwerk installiert, um auch Bewegungen nachzuvollziehen. Wir haben zudem den TÜV durch die gesamte Stadt entlang der Trasse geschickt, um Häuser zu begutachten. Wir haben darüber hinaus ein technisches Risiko- und Sicherheitsmanagement, bei dem sowohl einzelne Bauabschnitte und bestimmte Bauverfahren- und prozesse minutiös extern geprüft werden. Das Ergebnis ist, dass an keiner Stelle irgendwo ein Risiko heute besteht.

AUT Wann die Nord-Südbahn alle geplanten Haltestellen anfahren wird, ist noch immer nicht klar. Ursprünglich sollten die Bauarbeiten 2012 abgeschlossen sein. Nun ist vage von 2019 die Rede – im Rathaus kursierte jüngst gar das Datum 2022.

Atmo Kneipe

AUT Im „Papa Rudis“ neben der Baugrube am Waidmarkt sind inzwischen die ersten Gäste zum Dart-Spielen eingetroffen. Wirtin Anja Spörk spült Gläser. Dass die Severinstraße noch mindestens sieben Jahre lang eine Baustelle bleiben wird, nimmt sie gelassen.

O-Ton

(Spörk)

Ich schwanke manchmal ein wenig. Ich bin manchmal schon an dem Gedanken, dass ich sage: Komm, lass alles fallen. Aber dazu bin ich nicht der Typ, jetzt haben wir gesagt: Jetzt erst recht.