



Kölner Oberbürgermeister Schramma, Bergungsarbeiten in den Trümmern des eingestürzten Stadtarchivs: „Was machen Sie mir hier denn

KATASTROPHEN

# Die Schuld der Anderen

Nach dem Einsturz des Historischen Archivs beklagt Köln das nächste Debakel: den peinlichen Versuch der Stadtspitze um Oberbürgermeister Fritz Schramma, sich aus der Verantwortung zu stehlen. Selbst die CDU ist über ihren Mann so bestürzt, dass sie über Ersatz nachdenkt.

**D**a vorn sitzt er. Der rote Schlips ist verrutscht, die Schultern in Nadelstreifen hängen herab, die Finger umklammern einen schwarzen Kugelschreiber. Vor ihm, im Bürgerhaus Stollwerck, sitzen an diesem Mittwochabend 70 Menschen, die in den Wohnungen neben dem Stadtarchiv lebten, das am 3. März in der Baugrube der U-Bahn versank. Sie wollen wissen, wie es nun weitergeht. Von ihm, von Fritz Schramma, dem Kölner Oberbürgermeister.

Einer im Publikum fragt, wer denn nun die Verantwortung habe, die Schuld, und was er, Schramma, damit zu tun habe. Schon seit Tagen hat der Oberbürgermeister das Wort „wir“ aus seinem Sprachschatz verloren, wenn es um die Verantwortung für die U-Bahn ging. Nun aber verliert er auch noch die Beherrschung. Bekommt einen roten Kopf, schnauzt „Was machen Sie mir hier denn für einen Vorwurf“, brüllt fast.

Dann sinkt er in seinem Stuhl zusammen. „Ich werde jetzt wieder ganz ruhig“, sagt er, doch statt einer Antwort gibt er den Opfern am Ende hundert Freikarten für die Reitershow „Apassionata“. Damit „Sie auch mal den Kopf freibekommen“.

Knapp vier Wochen sind vergangen seit der größten Katastrophe in der Nach-

kriegsgeschichte der Stadt. Vier Wochen seit jenem verhängnisvollen 3. März, an dem zwei Menschen starben und mehr als 25 Kilometer Akten, das Gedächtnis der Stadt, unter Schutt und Beton begraben wurden. Jetzt sucht Köln einen Schuldigen, doch der Mann, der nun aufklären und erklären müsste, ist längst selbst zum Inbegriff jener Kölschen Verantwortungslosigkeit geworden, die die Politik dieser Stadt prägt: dass sich hier alle fröhlich alles zutrauen, es am Ende aber trotzdem keiner gewesen sein will.

Jahrelang hat sich Schramma mit der neuen U-Bahn gebrüstet, so als bohrte er selbst die dicksten Löcher in der Stadt. Die Verantwortung dafür aber übertrug er Baufirmen, Stadtbetrieben und Unterbehörden. Schon seit August, das zeigen seit kurzem bekannt gewordene Dokumente, haben beteiligte Firmen und die Bauherrin, die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB), in größter Not versucht, die Probleme mit dem Grundwasser unter Kontrolle zu bekommen. Doch die alarmierenden Befunde kamen in der Stadtspitze nicht an, auch weil mindestens ein städtischer Mitarbeiter die Brisanz nicht erkannte.

Und nun setzt sich die Inkompetenz bei der Aufklärung fort. Informationen wer-

den zurückgehalten, es wird abgewiegelt, auf den Dienstweg verwiesen, geschwiegen. Rette sich, wer kann, auch Schramma. Die politische Verantwortung zu übernehmen, mit einem Rücktritt, den ihm inzwischen auch Unions-Strategen vor Augen führen, lehnt er ab. Nicht mal eine Entschuldigung bekommt er hin: „Es muss ja erst mal jemand schuldig sein, dann kann man sich entschuldigen.“

Sie verstehen ihn nun nicht mehr, diesen Mann, nicht mal in Köln, nicht mal bei der CDU. „Die Leute wollen gerade in der Krise einen Oberbürgermeister, der die Verantwortung übernimmt und zeigt, dass er den Laden im Griff hat. Das ist beim Archiveinsturz bisher nicht gelungen“, sagte Lothar Theodor Lemper, kulturpolitischer Sprecher im Stadtrat, vergangenen Mittwoch bei der CDU-Fraktionssitzung. Und doch sehen viele in Schramma auch eine tragische Figur.

Schramma war das leibhaftige „Et hätt noch immer jot jejeange“. Der Richtige, solange es gutging, solange nichts passierte, was einen Krisenmanager erforderte. Neun Jahre amtierte er als gefeierter Prinz Karneval der Stadtpolitik. Die perfekte Besetzung für die ersten vier Jahreszeiten, die er kaum anders absolvierte als die fünfte, nur



FOTOS: JO SCHWARTZ

für einen Vorwurf?“

dass er dann 150 Narrentermine in drei Monate presste, aus Spaß daran, nicht aus Pflichtgefühl.

Schramma konnte mitlachen und mit-leiden, da war er ganz Mensch und ganz echt und echt gut. Er musste eben nicht schauspielern, damit es so aussah, als könne er sich amüsieren über die derben Späße des Massengeschmacks; es war sein Geschmack. Und er musste auch nicht heucheln, damit man ihm abnahm, dass er betroffen war, wenn andere unter Schock standen. Er war wirklich geschockt, als er vor den Resten des Stadtarchivs stand, am Tag nach dem Einsturz.

Gerade deshalb wurde der Lateinlehrer 1999 Bürgermeister, ein Amt, das vor allem daraus besteht, viele Hände zu schütteln,

bunte Bänder zu zerschneiden, Jubiläen mit einem Auftritt zu adeln. Dann aber starb Schrammas Freund, der Oberbürgermeister Harry Blum, nach nur sechs Monaten im Amt, und Schramma gewann die anschließende OB-Wahl, gleich für neun Jahre Amtszeit.

Schramma hatte danach nicht seinen Arbeitsstil verändert, er veränderte das Amt. „Er hat sich schon immer mehr für Menschen interessiert als für Akten und komplizierte Zusammenhänge“, erinnert sich der langjährige CDU-Kreisvorstand Klaus Laepple.

Repräsentation ging weiter vor Administration, und während sich das Management eines Stadt-Konzerns mit 17 000 Mitarbeitern an Effizienzkriterien ausrichten muss, blieb in Schrammas Wahrnehmung etwas anderes wichtiger. Etwa dass seine Ressortchefs, die Dezernenten, doch bitte keine Weihnachtskarten verschicken sollten, so etwas machte der Oberbürgermeister gern allein. War es dieses Amtsverständnis, das am Ende mit zur U-Bahn-Katastrophe führte?

Den Bau der Nord-Süd-Strecke, eine 4,2-Kilometer-Trasse durch die Innenstadt, hatten CDU, SPD und FDP beschlossen. 2005 begannen die Erdarbeiten, den Goldenen Spatenstich übernahm, wer sonst, Schramma. Damals stand aber schon fest, dass auch die gefühlte Verantwortung der Stadtverwaltung für die neue U-Bahn nicht tiefer reichen sollte als ein Spatenstich.

Schon 2002 hatte das Rathaus nämlich den Bau an die Kölner Verkehrs-Betriebe durchgereicht, an eine Tochterfirma. Sie und nicht die Stadt sollte die Bauarbeiten einer Arbeitsgemeinschaft der Baufirmen Bilfinger Berger, Züblin und Wayss & Freytag überprüfen. Es war nichts anderes als eine Sparmaßnahme. Die Kredite für das Mega-Projekt sollten nicht über die Stadt-

kasse laufen, sondern über die KVB, was auch Steuern sparte.

„Nach dem Gesetz kann die Bauaufsicht bis zum Bauherrn, in diesem Fall die KVB, durchgereicht werden“, bestätigt Janbernd Oebbecke, Professor für Kommunalrecht an der Uni Münster, rein rechtlich brauche sich Schramma also nichts vorwerfen lassen. Nachsagen lassen muss er sich aber eines: „Wir haben uns im Grunde kaputtgespart, indem wir immer mehr teure Kontrollen abgebaut haben“, sagt Oebbecke, „wenn es eine Lehre aus Köln geben kann, dann die: Wir sind zu weit gegangen.“

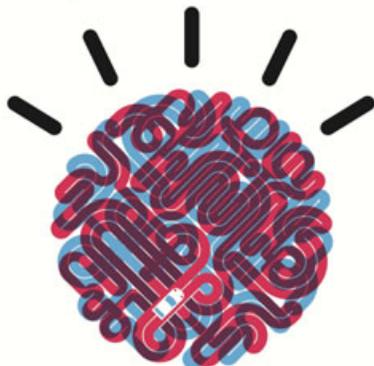
Zumindest muss sich Schramma fragen lassen, wieso er 2006 bei der Tunnelaufe noch so forsch ankündigte, dass „wir“ die „Risiken bewältigen“ werden. „Wir“, das war auf jeden Fall nicht mehr die Stadt, denn die hatte von nun an nur noch zwei Berührungspunkte mit dem größten Projekt ihrer neueren Geschichte: einen einsamen Vermessungstechniker des Liegenschaftsamtes, der die Messergebnisse der Baufirmen kontrollierte und deshalb auch an den Besprechungen für die Baustelle Waidmarkt teilnahm. Und die Untere Wasserbehörde, die bei der Stadt sitzt. Sie prüfte allerdings nicht, wie viel Wasser aus den Baugruben gepumpt wurde – was für den Einsturz des Archivs entscheidend gewesen sein kann – sondern nur, ob kein verschmutztes Wasser in den Rhein floss.

Schon am Tag, an dem das Stadtarchiv von der Erde verschwand, gab es Mutmaßungen, was passiert sein könnte. Der Boden darunter war in die 28 Meter tiefe Baugrube der U-Bahn gerutscht, vor dem Gebäude. Ein gewaltiger Krater hatte das Archiv verschluckt, mit all seinen Schätzen. Nur: warum?

Hatten die Betonwände der Grube nicht gehalten, die Schlitzwände, weil das Grundwasser sie eingedrückt hatte? Oder brach

## Unterwegs in eine intelligentere Welt.

Ideen für einen smarten Planeten, Teil 3



Die Transportnetze von heute sind dem weltweiten Verkehrsaufkommen nicht gewachsen. Allein die Staus auf den Straßen der EU haben 2007 mehr als 135 Mrd. Euro gekostet, Umweltfolgen nicht mitgerechnet. Intelligente Verkehrssysteme können Staus vermeiden, Stadtplaner mit besseren Informationen versorgen und den Treibstoffverbrauch senken. Wir haben die Voraussetzungen, um unsere Städte auf einen „intelligenten“ Verkehr einzustellen. Wie man am besten damit beginnt, erfahren Sie unter [ibm.com/think/de/traffic](http://ibm.com/think/de/traffic)



das Wasser von unten herein, wie ein Geysir, und sprengte die Sohle auf – ein „hydraulischer Grundbruch“, der Horror aller Tunnelbauer? Dabei hätte auch Erde nach oben schießen können, und gleichzeitig wäre der Boden unter dem Archiv möglicherweise abgesackt.

Wand oder Boden, was also hatte versagt, aber vor allem: wer? Wer hatte die Fehler gemacht, wer hatte sie nicht entdeckt, wer hatte sie nicht weitergemeldet?

Schramma, der Oberbürgermeister, hätte sich nun an die Spitze stellen können. Sicher, die Staatsanwaltschaft ermittelte, aber als Politiker und Patriarch aller Kölner hätte er nun selbst versuchen müssen, die richtigen Antworten zu finden, nicht strafrechtliche, sondern die nach der politischen Verantwortung. „Manche von seinem Format wachsen in solchen Momenten über sich hinaus, andere versagen“, philosophiert einer seiner Dezernenten. Schramma versagte.

Die erste Vermutung, von der er gar nicht mehr lassen wollte und die er deshalb wiederholt bei Interviews vortrug: eine Naturkatastrophe. „Es wird ja vielleicht nicht unbedingt jemand sein, der das direkt verursacht hat“, sagte er an der Unglücksstelle. Naturkatastrophe, gleich Schicksal, gleich unabwendbar, gleich keine Schuldigen. Das Leben muss weitergehen, es wäre so einfach gewesen, diese Gleichung. Da hätte Schramma trösten können, umarmen, den Augenblick leben und erleiden, und in dem harten Schicksal wären alle vereint gewesen: die Bürger und ihr Bürgermeister.

Dass aber eine Stadt mehr von einem Mann an ihrer Spitze verlangt als Mitgefühl, dass sie nach einem Schuldigen fragt, der dafür geradestehen muss, und dieser Schuldige nun in langen, zähen Prozessen ermittelt werden soll, das überfordert Schramma. Damit will er nichts zu tun haben. Schuld ist deshalb nicht seine Schuld, Schuld ist die Schuld der Technokraten, der Planer, der Fachleute. „Wir haben hier eine Verantwortungsteilung. Ich bin für die Menschen dieser Stadt der Kümmerer“, sagte er in der Sendung „Kölner Treff“; eine „Kontrollfunktion“ für den U-Bahn-Bau habe er aber nicht.



Karnevalist Schramma, CDU-Landeschef Rüttgers: Völlig perplex

Am Ende flüchtete er sich in die Behauptung, er habe „die U-Bahn nicht verursacht“, der Beschluss sei vor seiner Zeit im Rat gefallen, 1992, dabei folgten zig Beschlüsse noch nach 1994, als er erst im Rat, dann im Chefzimmer saß. Doch nicht mal seine städtischen Mitarbeiter hätten für den Bau eine Verantwortung; die Bauherrin KVB als Stadttochter betrachtete er offenbar als Fremdfirma.

Dabei war der städtische Vermesser anwesend, wenn KVB und Baufirmen die dramatische Lage beim Grundwasser am Waidmarkt besprachen. Das hätte auch Schramma wissen müssen; der Vertrag, mit dem sich die KVB die Vermessungsdienste der Stadt einkaufte, belief sich immerhin auf über 2,924 Millionen Euro. Und unterschrieben hat für die Stadt am 16. Dezember 2003 neben dem Kämmerer auch Fritz Schramma.

Also hätte Schramma sich die Protokolle dieser Baubesprechungen unmittelbar nach der Katastrophe vorlegen lassen können, sie lagen bei dem Vermessungstechniker im Liegenschaftsamt. Doch Schramma forderte die Papiere nicht an. Erst zweiinhalb Wochen nach dem Unglück bat er die KVB darum.

So kamen die Protokolle eher zufällig ans Licht, ebenso zufällig erfuhr Schram-

ma, dass der Baudezernent sie schon acht Tage länger kannte, ohne ihm etwas zu sagen. Und völlig perplex war der Oberbürgermeister, als sich herausstellte, dass KVB und Baufirmen darin schon einen „hydraulischen Grundbruch“ verzeichnet hatten, sechs Monate vor der Katastrophe, später tauchte der Grundbruch regelmäßig in den Protokollen auf. Für Experten ein Alarmsignal.

Eine interne Aufstellung der KVB zeigt nun, wie sehr das Wasser unter der Baustelle zum Problem wurde und wie verzweifelt und vergeblich Baufirmen und KVB versuchten, mit dem Wasser auch das Problem wegzudrücken. Schon am 18. August forderte die Arbeitsgemeinschaft (Arge) der Bauunternehmen mehr Geld, um einen möglichen „hydraulischen Grundbruch“ abzuwehren. Am 8. September, so steht es in einer KVB-Dokumentation, stellt die Arge „einen erhöhten Wassereintritt“ fest. Am Tag danach beschreibt sie zum ersten Mal einen „kleinen hydraulischen Grundbruch“. An anderer Stelle heißt es: „Die Wassermenge ist so groß, dass die Pumpe das Wasser nicht vollständig fassen kann, Wasser läuft daher bereits in die geöffnete Tunnelröhre Ost. Im Hinblick auf die ungeklärte hydrogeologische Situation hält die Arbeitsgemein-

## Unglück mit Ansage

Pannenchronik des Kölner U-Bahn-Baus

**Januar 2004** Start der Bauarbeiten für die Kölner Nord-Süd-Stadtbahn. Schon vorher geben die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) zu, dass es durch die Bauarbeiten zu Rissen an der Gebäudestruktur entlang der geplanten Trassenführung kommen kann.

**29. September 2004** Über Nacht neigt sich der fast 40 Meter hohe Kirchturm der Gemeinde St. Johann Baptist um über 70 Zentimeter zur Seite. Umliegende Gebäude werden evakuiert, der Turm mit Stahlstreben abgestützt. Als Grund wird der Vortrieb eines Versorgungstunnels für die Nord-Süd-Bahn vermutet.



Geneigter Turm der Kirche St. Johann Baptist, 2004

**November 2004** An der Kirche St. Maria im Kapitol treten Risse an Decken und Wänden auf. Die KVB bestreiten einen Zusammenhang mit den benachbarten U-Bahn-Bauarbeiten, einigen sich jedoch mit dem Erzbischof Köln über eine Schadensregulierung.

**August 2007** Der Turm des Historischen Rathauses sackt um 7 Millimeter ab. Es entstehen Schäden an Gewölbe und Wänden. Die KVB übernehmen die Reparaturkosten.

**8. September 2008** Unkontrollierter Wassereintrich in die knapp 30 Meter tiefe U-Bahn-Baugrube am Waidmarkt nahe dem Historischen Archiv.

schaft es für nicht vertretbar, die Tunnelröhre West zu öffnen.“

Immer wieder ging es danach um das Geld, für zusätzliche Brunnen, um den Wasserdruck zu entspannen. „Weiterhin lässt sich das Grundwasser nicht abpumpen“, steht im Protokoll der Baustellenbesprechung vom 16. September. Wollten die KVB wegen des ohnehin schon weit überzogenen Etats sparen? Jedenfalls beklagen sich die Firmen am 18. September: „Sie teilen uns mit, dass Sie trotz unserer von uns sehr deutlich dargestellten Gefahr eines hydraulischen Aufbruchs der Baugrubensohle (...) die notwendigen Kernbohrungen untersagen. Im Hinblick auf die oben genannte Gefahr für die Baugrube durch lokale hydraulische Grundbrüche ist diese Verzögerung nicht zu verantworten.“

Schließlich entstanden die Brunnen. Der Druck sank. Die Untere Wasserbehörde der Stadt erfuhr davon aber nichts, obwohl von neuen Pumpen auch in jenen Protokollen die Rede ist, die beim Vermessungstechniker der Stadt landeten.

Möglicherweise hat auch dieses massive Abpumpen dazu geführt, dass der Boden unter dem Archiv wegrutschte. Doch auch die Schlitzwände waren im Februar undicht. Und: Noch am Tag des Unglücks drang Wasser in die Grube. Protokolliert wurde das alles genau von einer KVB-Mitarbeiterin. Immer wieder schrieb sie den „hydraulischen Grundbruch“ aus dem September in ihre Protokolle. Auch noch am 8. März. Nicht mal jetzt, nach dem Debakel, meldeten sie oder ihr Vorstand das an die Stadtspitze weiter. Die Mitarbeiterin will sich auf Anfrage des SPIEGEL dazu nicht äußern, die KVB ebenso wenig.

Fritz Schramma hat nun ein Disziplinarverfahren eingeleitet, gegen den Baudezernenten, der ihn acht Tage lang nicht über die Protokolle informiert hat. Er will Führung zeigen, aber es gelingt ihm nicht, weil er nach einer Krisensitzung lieber zum Herrenabend des Museums-Fördervereins geht, als eine Pressekonferenz zu halten.

Selbst der Baudezernent, der ihm die Protokolle verschwiegen hat, wirkt nur wie ein Bauernopfer, mit dem sich Schramma aus der Verantwortung stehlen will.

„Das ist der falsche Zeitpunkt für den Wahlkampf“, bellte Schramma in der Ratsitzung am vergangenen Donnerstag, vielleicht bettelte er auch nur um Nachsicht. Aber dass er nun noch alles auf eine „unsägliche Hetzjagd“ gegen ihn reduzieren wollte, lässt selbst Parteifreunde an seiner politischen Zukunft zweifeln. Und nicht nur die. Nach der neuesten Umfrage im Auftrag des „Kölner Stadtanzeiger“ und des „Kölner Express“ würden bloß noch 37,6 Prozent der Kölner Schramma zum Oberbürgermeister wählen, 50 Prozent dagegen seinen SPD-Konkurrenten Jürgen Roters.

Auch in der Spitze der Landespartei wächst der Ärger über Schramma, der wohl glaube, alles aussitzen zu können. Im Juni muss die CDU ihren Kandidaten für die OB-Wahl aufstellen, am 30. August wird gewählt. Viel Zeit bleibt also nicht. Das Debakel von Köln droht der CDU in ganz Nordrhein-Westfalen zu schaden. Nicht einmal ein Wahlkampfleiter hat sich bisher gefunden, mehrere Experten sollen abgesagt haben.

Schrammas Parteifreund Jürgen Rüttgers, der Ministerpräsident, will sich in die Kandidatenkür nicht einmischen, aber ein paar Fäden wird er wohl ziehen, vielleicht hat er es auch schon getan. Sein Wunschkandidat wäre ein Adenauer, einer der Enkel des Altkanzlers, der in der Weimarer Republik Oberbürgermeister der Stadt war. Und zumindest einer würde sich gern biten lassen. Konrad Adenauer, 64, seit 40 Jahren CDU-Mitglied, will zwar nicht gegen Schramma antreten. Verzichtet der aber von selbst, oder die Partei lässt ihn fallen, dann sähe das anders aus. „Wenn die Parteiführung auf mich zukäme, dann würde ich mir das sehr gründlich überlegen.“ Und: „Als Jurist bringe ich bessere Voraussetzungen für die Verwaltungsarbeit mit als ein Philologe.“ Und: „Ich würde mir die besten Leute holen, kritische Geister.“ Anders als Schramma.

Der müsste sich dann um etwas kümmern, wofür er wirklich verantwortlich wäre, nur er, ganz allein: sein Privatleben.

ANDREA BRANDT, JÜRGEN DAHLKAMP,  
BARBARA SCHMID

**9. September 2008** Baufirmen melden die Überschwemmung der Baugrube als kleinen hydraulischen Grundbruch. Grundwasser und mit-gespülter Boden dringen in die Baugrube ein. Fundamente umliegender Gebäude können den Halt verlieren und absinken.

**30. September 2008** Das Aachener Hochschul-institut für Geotechnik im Bauwesen warnt in einem Bericht vor der Nutzung üblicher Berechnungsverfahren für die Statik beim U-Bahn-Bau. Durch die speziellen Bodenverhältnisse könnten Situationen entstehen, die weitere wirtschaftliche Schäden mit sich brächten oder sogar Menschenleben gefährdeten.

**18. Dezember 2008** Gutachter stellen Risse in Decken und Wänden des Historischen Archivs fest.

**5. Januar 2009** Die statische Begutachtung eines Diplomingenieurs kommt zum Ergebnis einer ausreichenden Standsicherheit des Gebäudes. Angeraten wird jedoch die Einschaltung eines öffentlich anerkannten Sachverständigen für Bauwerksschäden.

**3. März 2009** Das Historische Archiv kippt und stürzt in die U-Bahn-Baustelle. Zwei angrenzende Gebäude werden fast vollständig zerstört. Zwei Menschen sterben.

**Finn  
Comfort**  
Made in Germany

**QUALITÄT  
& KOMFORT**

[www.finncomfort.de](http://www.finncomfort.de)



MODELL  
YUMA



**Der Schuh zum Wohlfühlen.**

- » Schonend sanft auftreten und abrollen
- » Sicher und entspannt gehen und stehen
- » Kreislauf und Stoffwechsel anregen
- » Weiches FinnComfort-Wohlfühlbett
- » Geeignet für Maßeinlagen

**Fordern Sie jetzt unseren Katalog an!**

**Mehr als Schuhe: Schön. Bequem. Gesund.**  
FINNCOMFORT · D-97433 HASSFURT/MAIN