

Gebaut wird immer

Auf einer Baustelle gibt es viel zu sehen – und zu beachten. Was für Laien mitunter wie ein heilloses Durcheinander anmutet, haben Fachleute sorgfältig geplant. Trotzdem muss manchmal improvisiert werden. Ein Blick hinter die Kulissen einer Kölner Großbaustelle.

Theo Lövenich stützt eine Hand auf den Bauzaun und beugt sich leicht vor. Was er sieht, freut ihn: Die Bauarbeiten auf der Rückseite des Domes sind schon fortgeschritten. Bald muss er nicht mehr den Umweg um dessen Westseite nehmen, um vom Bahnhofsvorplatz zur Altstadt zu gelangen. „Ich wollte nur ein Bier trinken gehen“, sagt Lövenich und deutet Richtung Rheinufer. „Jetzt bin ich einmal um den Dom herumgelaufen, um hierher zu kommen.“

Ein Ordnungsamt für Baustellen

Nicht nur für Fußgänger, auch für Autofahrer sind Baustellen ein Ärgernis. Fahrspuren werden verengt oder umgeleitet. Statt des gewohnten Weges erwartet den Fahrer ein Gewirr aus Schildern und Absperungen, das sich teils täglich verändert. Gerade östlich des Domes an der Trankgasse, wo Tunnel in alle Himmelsrichtungen führen, brauchten Autofahrer in den vergangenen zwei Jahren starke Nerven: Rund 30-mal wurde dort die Verkehrsführung geändert. Damit die Belästigung so gering wie möglich ausfällt, hat die Stadt im April 2014 ein zentrales Baustellen-



Foto: Johanna Berges – Die Journalisten GmbH



Die Umgebung des Kölner Domes wird durch bauliche Veränderungen attraktiver gestaltet und aufgewertet. Mit der 2005 fertiggestellten Domtreppe am Bahnhofsvorplatz wurde ein erster Schritt in diese Richtung unternommen. Nun erhält auch die östliche Domumgebung ein neues, ansprechendes Gesicht.

management eingerichtet. Es ist für die Kontrolle und Koordination aller Baumaßnahmen zuständig, die den Straßenverkehr beeinflussen – ein „Ordnungsamt für Baustellen“, wie Baustellenmanager Thomas Weil es beschreibt. Warum stehen noch Absperrgitter herum, obwohl der Bau schon fertig ist? Warum wurde die Verkehrsführung noch nicht geändert? Das sind Fragen, mit denen Weil häufig zu tun hat. „Ich bin zentraler Ansprechpartner und Kümmerer für all diejenigen, die von den oftmals unangenehmen Bedingungen des Bauens betroffen sind“, sagt er.

Das ist eine Herausforderung, denn in Köln gibt es rund 25.000 Baumaßnahmen pro Jahr. Laut Weil hat das Baustellenmanagement die Koordination mit anderen Baustellenbetreibern, wie den Kölner Verkehrsbetrieben, deutlich verbessert. „Außerdem gibt es jetzt eine Stelle, die die Entscheidungshoheit hat. Wenn nötig, lehnen wir Baumaßnahmen konsequent ab.“ Das kann schon mal eine Verzögerung um ein Jahr nach sich ziehen – etwa wenn nur während des ruhigeren Verkehrs in den Sommerferien gebaut werden kann. Mit dem Baustellenmanagement gebe es zudem erstmals ein Kontrollorgan, das auch Sanktionen einleiten kann. Wird eine Baustelle nach Abschluss der Arbeiten nicht aufgeräumt, veranlasst Weil ein Bußgeld. All das trage zu einem Bewusstseinswandel bei den Beteiligten bei.

Gucklöcher im Bauzaun

Zu den Maßnahmen der Stadt gehört auch die verstärkte Information der Bürger. Gerade bei Bauprojekten in der Innenstadt ist das öffentliche Interesse groß. Um mehr Akzeptanz für die Bauarbeiten am Dom zu schaffen, brachte die Stadt nicht nur Infotafeln und Bilder vom geplanten Areal am Bauzaun an. Sie ließ auch auf verschiedenen Höhen Gucklöcher hineinsägen, die vor dem Eingang des Museum Lud-



Immer wieder kommt es zu unvermeidlichen Arbeiten auf den Fahrbahnen. Eine Geduldsprobe für die Autofahrer.

Foto: Johanna Böttges – Die Journalisten GmbH

wig „Durchblicke für Groß und Klein ermöglichen“, erklärt Projektleiter Jörg Kreikebaum. Knapp 20 Millionen Euro wird die Neugestaltung der Domplatte und den darunter liegenden Straßen und Tunnel kosten, ein Teil des Geldes kommt von der UNESCO. Ein Prestigeprojekt, wie Martin Heuvel vom Amt für Brücken und Stadtbahnbau weiß. Der Bauingenieur betreut einen Teil der Baustelle, die sich zwischen Dom, Museum Ludwig und Bahndamm erstreckt. Mehrmals in der Woche ist er auf der Baustelle unterwegs, um den Fortgang der Arbeiten zu begutachten. Immer dabei: ein kleiner Fotoapparat. Fortschritte und Mängel kann er so direkt an Planer und Architekten übermitteln. Zu seiner Ausrüstung gehören außerdem eine orange-farbene Warnweste, ein weißer Helm und schwere Sicherheitsschuhe.

Die Baustelle erwacht

Es ist halb sieben Uhr morgens, die Baustelle erwacht langsam. Die ersten Arbeiter steigen die noch unfertige Treppe von der Trankgasse zur Domebene hinauf, Richtung Container, um sich umzuziehen. Toiletten, Pausen- und Umkleieräume sind in den grauen Boxen am Fuße des Domes untergebracht, aber auch Büros für die Projektleitung. „Die Poliere kommen als Erste“, erklärt Heuvel. Als Vorarbeiter

stehen sie in der Baustellen-Hierarchie zwischen dem Bauleiter, der das jeweilige Gewerk anführt, und der Arbeiterkolonne. Heuvel begrüßt jeden mit einem beherzten „Moin!“. Um sieben beginnt der Arbeitstag, Feierabend ist gegen 16 Uhr. „Gewerke, die in Zeitnot sind, arbeiten etwas länger“, so Heuvel.

Etwa 15 verschiedene Gewerke arbeiten gleichzeitig auf dem Gelände: An diesem Morgen trifft Heuvel unter anderem Maler, Fassadenbauer, Technische Gebäudeausstatter und Stahlbetonbauer. Das zu koordinieren, sei nicht immer einfach, so Heuvel. Heute beginnen die Fassadenbauer, im erneuerten Domhofs-tunnel die Deckenplatten zu verlegen – weiße Rechtecke, die Licht in den Tunnel bringen sollen. Doch das Baumaterial einer anderen Firma versperrt den Weg. Die Logistik ist für Heuvel eine der größten Herausforderungen: Zum Lagern von Materialien ist kaum Platz, auch Parkplätze sind rar – dabei arbeiten auf der Baustelle bis zu 70 Menschen gleichzeitig. Gesonderte Zulieferwege gibt es nicht, die Lieferanten müssen im fließenden Verkehr rangieren.

Den Überblick behalten

Früher galt die Ostseite des Domes als Schandfleck. Fußgänger wagten sich nur ungern in das dunkle

Baustelle östliche Domumgebung – Zahlen und Fakten

Wie viel Material wurde bisherverbaut?

3400 Kubikmeter Beton – so viel wie ein gefüllter Heißluftballon.
 310 Tonnen Bewehrungsstahl – Stahlbetonstäbe mit einem Gewicht von sechs Pottwalen.
 3500 Quadratmeter Natursteinplatten – eine Fläche, so groß wie zwei Eishockeyfelder.
 3200 Meter Kabel und Rohre – aneinandergelagert reichen sie vom Kölner Dom bis zum Zoo.

Wie hoch reichte der höchste Kran?

30 Meter.

Welches war der älteste archäologische Fund?

Ein Teil der römischen Stadtmauer.

Wie viele Menschen sind an dem Projekt beteiligt?

40 Firmen aus ganz Deutschland mit rund 250 Mitarbeitern.

Baustellenmanagement der Stadt Köln

baustellenmanager@stadt-koeln.de
 Weitere Infos unter www.stadt-koeln.de/service/adressen/baustellenmanagement und www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/verkehrsmanagement/

Kölner Baustellenfibel – Ein Leitfaden zur Organisation von Bauvorhaben

www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/verkehrsmanagement/koelner-baustellenfibel



Foto: Johanna Böttges – Die Journalisten GmbH

Anzeige

Körper-Formen

aktuelle Möglichkeiten der plastischen und ästhetischen Chirurgie

- Körperstraffung (Brust- und Bauchdeckenstraffung)
- Fettabsaugung
- Minimal-invasive Fillerbehandlung im Gesicht

Im Anschluss an die Kurzvorträge beantworten Frau Dr. Meinhardt und Herr Prof. Fuchs Ihre Fragen gerne bei einem kleinen Buffet.

Patientensymposium am 16.11.2015, 18 Uhr im Studio DuMont, Breite Str. 72, 50667 Köln

Klinik für Plastische und Ästhetische Chirurgie, Handchirurgie und Schwerbrandverletzentzenrum
 Chefarzt: Prof. Dr. med. P. C. Fuchs

Amsterdamer Straße
 Holweide
 Merheim

www.kliniken-koeln.de

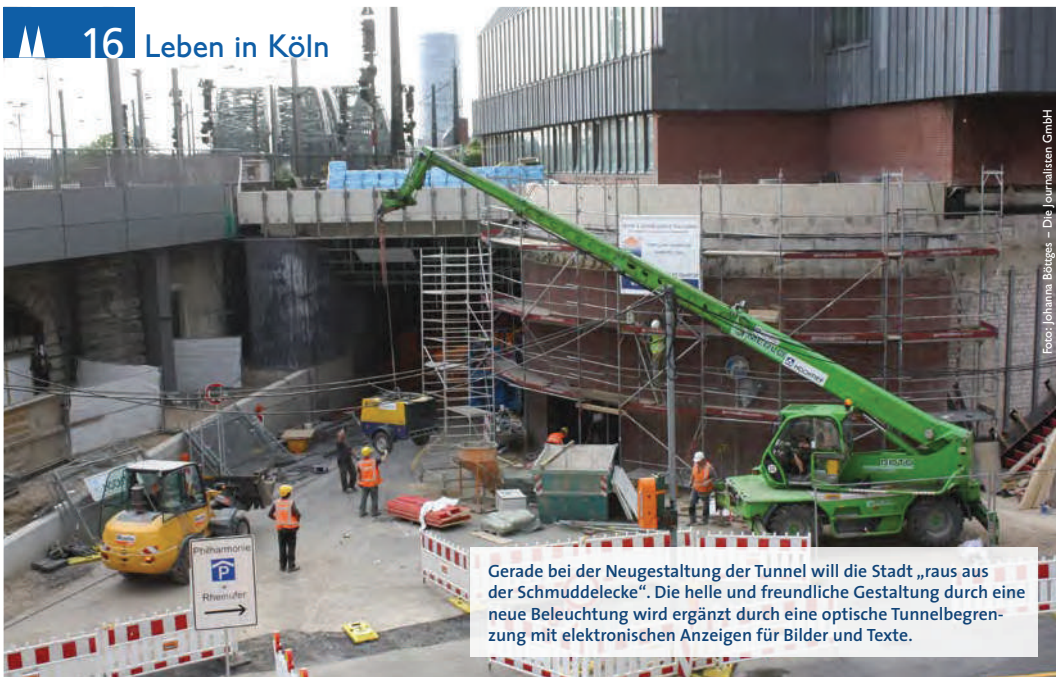


Foto: Johanna Börges – Die Journalisten GmbH

Gerade bei der Neugestaltung der Tunnel will die Stadt „raus aus der Schmutzdecke“. Die helle und freundliche Gestaltung durch eine neue Beleuchtung wird ergänzt durch eine optische Tunnelbegrenzung mit elektronischen Anzeigen für Bilder und Texte.

Tunnelgewirr, in dem es oft übel roch. Heute ist Heuvel stolz auf die helle Gestaltung und die Schaulinien im Tunnel und entlang der Straße. Sie werden Ausstellungstücke der Hohen Domkirche und des Römisch-Germanischen Museums zeigen. Passanten wie Theo Lövenich, der sich für die Restaurierungsarbeiten am Dom interessiert, können das Areal dann wie ein Freilichtmuseum begehen.

Am Ende des Tunnels herrscht reger Betrieb: Eine Leiter versperrt den Weg, eine Tischkreissäge surrt, daneben hämmert ein junger Mann Nägel in Holzleisten. Der Boden ist mit Nägeln und Spänen bedeckt. Ein paar Meter weiter werden die Holzstücke zu Schalungen gezimmert – rechteckige Holzfasungen, in die der Beton für das Treppenfundament gegossen wird. Draußen reinigt ein Mann mit einem Wasserstrahl die Treppenrampe, die zum Museum Ludwig führt. Über ihm baumelt an einem Kran ein Generator, groß wie ein Fahrradanhänger. Auf dem Bürgersteig ausgebreitet liegen tischdeckengroße Bauskizzen, in Plastikfolie verpackt. „Sie sehen, hier wird exakt nach Plan gearbeitet“, sagt Heuvel. Und: „Bitte etwas schneller gehen, es befinden sich Lasten über uns.“ Die Übersicht behalten im scheinbaren Chaos – das ist die Kunst der Baustellenleiter. Auch wenn das Bauprojekt noch so sorgfältig geplant ist: Ein Baumanager muss improvisieren können. Schon beim Abriss der alten Baumasse und den Bohrungen für das neue Fundament galt es mehrere

Hürden zu überwinden. Beim Graben stieß man auf Kabel unklarer Herkunft. Wie sich herausstellte, gehörten sie dem Stromnetzbetreiber. Der Domsockel sollte, wie die übrige Domplatte, mit speziellen Sorten Naturstein aus Italien bedeckt werden. Doch die Ausschreibung war fehlerhaft und musste zurückgezogen werden. Beim zweiten Versuch fehlten die Bewerber. Erst beim dritten Anlauf fand sich ein Lieferant. Ins Stocken kamen die Arbeiten auch, als die Tiefbaufirma auf historisches Gestein stieß. Archäologen des Römisch-Germanischen Museums identifizierten Mauerteile aus römischer Zeit, so dass die Erde Stück für Stück abgetragen werden musste.

Wackelt der Dom?

Auch in anderer Hinsicht barg die Baulage Herausforderungen: „Die Tunneldecke ist gleichzeitig die Bodenplatte des Museum Ludwig“, sagt Heuvel. „Als wir den Beton abgebrochen haben, gab es Schwingungen.“ Um Schäden in Dom und Museum vorzubeugen, wurde ein sogenannter Beweissicherer beauftragt. An Säulen und am Fußboden im Kirchenschiff brachte er Messsensoren an, die jede Erschütterung aufzeichneten. Bei einem Ausschlag von 4,5 Millimetern lösten sie Alarm aus, die Bauarbeiten wurden gestoppt oder reduziert. „Ab und zu gab es gewaltige Ausschläge, wenn die Putzfrau mit dem Besen daran stieß“, erinnert sich Heuvel

lachend. Im September wurde der erste Teil der östlichen Domumgebung fertiggestellt. Vor dem Eingang der neu gestalteten Vorhalle des Baptisteriums, einem mittelalterlichen Taufbecken, sprudelt nun der Dionysos-Brunnen. Obwohl nach dem griechischen Gott des Weins benannt, handelt es sich beim Nass aber doch um Wasser von Kölle.

Zukunft und Vergangenheit

Auch auf der gegenüberliegenden Rheinseite, am Rheinboulevard, zeigen Infobanner den Passanten, wie es auf dieser Baustelle aussieht. Seit Juli ist die Freitreppe geöffnet, aber die Arbeiten auf dem darüber liegenden Panoramaweg sind noch nicht abgeschlossen. Volker Dennebieer ist dort Stammgast. Seit 20 Jahren beobachtet der 53-Jährige die Großbaustellen in Deutz und fotografiert ihren Fortgang. Mehr als doppelt so lange lebt er schon dort. „Vor 20 Jahren hat man gesagt: In Deutz passiert ja nichts.“ Seither hat sich der Stadtteil rasant entwickelt: Die LanxessArena, der LVR-Turm des Landschaftsverbands Rheinland, die Nordhallen der Kölnmesse sind entstanden. Dennebieer fasziniert diese Entwicklung – Bauen bedeutet für ihn Zukunft. „Ich habe dokumentiert, wie Deutz sich verändert.“

Der Wandel des Stadtteils ist auf der Baustelle am Rheinboulevard greifbar. „Hier sind 1700 Jahre Geschichte komprimiert“, erzählt Dennebieer begeistert. „Aus jeder Epoche findet man etwas.“ Mit der spätrömischen Festung Divitia liegt dort der Ursprung der Deutzer Siedlung begraben. Überreste eines Wehrturms, von Gräbern und der Kirche Alt Sankt Urban kamen bei den Bauarbeiten zum Vorschein. Denkmalpfleger legten zudem Teile des ehemaligen Bahnhofs der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft aus dem späten 19. Jahrhundert frei. Die restaurierte Drehscheibe, auf der die Loks des Kopfbahnhofs gewendet wurden, wird künftig zusammen mit weiteren Fundstücken in einem archäologischen Park am Rheinufer zu sehen sein.

Mittlerweile hält Dennebieer den Fortgang städtischer Baustellen ganz offiziell im Auftrag der Stadt fest. Er ist stolz, wenn er auf all die Bauwerke zurückblickt, deren Entstehen er miterleben durfte: „Aber wenn ein Gebäude fertig ist, ist da schon manchmal ein bisschen Wehmut.“ Im Hauptberuf ist Dennebieer Koch. Er selbst baut nur im eigenen Schrebergarten, „wenn mal eine Mauer gezogen oder ein Dach ausgebessert werden muss“. Im nächsten Leben, könnte er sich gut vorstellen, auch Ingenieur zu werden. jb

PÜTZ-ROTH

Trauer braucht eine Heimat.

Trauer ist Ausdruck der Fortsetzung der Liebe nach dem Tod. Diese Liebe braucht eine Heimat. Dazu gehören ein angemessenes Grab als Ort der Erinnerung, aber auch eine würdevolle, dem Leben des Verstorbenen entsprechende Beerdigung. Gern auch mit einer Trauerfeier um den in der Kirche aufgebahrten Sarg.

Sprechen Sie uns gerne an. Jederzeit.

Pütz-Roth, Bergisch-Gladbach, Kürtener Str. 10
(02202) 9 35 80, www.puetz-roth.de

Messe Grünes Geld

Ethische und nachhaltige Geldanlagen

21. November 2015
9.30 – 18.00 Uhr Eintritt frei
im Gürzenich, Martinstraße
Köln-Zentrum

- Ausstellung mit Vortragsprogramm
- Anleger-Checkpoint: Produktneutrale Informationen zur nachhaltigen Geldanlage
- Podiumsdiskussion mit Finanzexperten: „Schuldenkrise, niedrige Zinsen: Sind nachhaltige Geldanlagen der sichere Hafen?“
- Experimentieren & Basteln für Kinder

Näheres zum Programm: gruenes-geld.de/koeln

Sponsoren:

Veranstalter:

Alle Messeangebote im Detail: www.gruenes-geld.de

info@ecoeventmanagement.de
www.gruenes-geld.de