

Amsterdam bohrt sich in die Pleite. Tunnelprojekt für Metro wird zum Fass ohne Boden – ein Schildbürger

Geschrieben von: Helmut Hetzel

Montag, 23. Februar 2009 um 01:08 Uhr - Aktualisiert Montag, 23. Februar 2009 um 01:11 Uhr



Von HELMUT HETZEL

Amsterdam. „Der Patient ist kranker als ich dachte,“ spricht der Stadtrat und erklärt im nächsten Atemzug seinen Rücktritt. Die Worte stammen aus dem Mund des Amsterdamer Stadtrats Tjeerd Herrema. Er will nicht mehr die Verantwortung für den Weiterbau des Metro-Tunnelprojekts in der niederländischen Hauptstadt übernehmen. Denn die „Nord-Südlinie“ wie das ehrgeizige Metroprojekt im Volksmund heißt, das den Amsterdamer Norden, die Innenstadt und den Süden fast bis zum Flughafen Schiphol Airport hin verbinden soll, droht zu einem Fass ohne Boden zu werden und die Stadt finanziell zu ruinieren. Wenn ein Arzt solche Worte wie die des Amsterdamer Stadtrates sprechen würde, machte er sich wegen Verletzung seines Eides wohl strafbar. Nicht so ein Amsterdamer Stadtrat. Er wirft einfach hin. Andere sollen nun den Patienten retten. Der aber liegt im Koma. Die Lage ist ernst. Amsterdam droht wegen einer Art Schildbürgerstreich der finanzielle Ruin.

Schon sechs Jahre lang wird jetzt gebohrt und gebaggert. So lange schon fressen sich die gigantischen eigens in Deutschland gefertigten Bohrköpfe durch den teilweise sumpfigen, teilweise lehmigen Boden und durch die Fundierungen unter den noblen Amsterdamer Grachtenhäusern, die zum großen Teil auf Zehntausenden von Holstämmen ruhen. Dass das fast zehn Kilometer lange Mega-Tunnelprojekt einer Hybris gleich kommt und möglicherweise sogar schief gehen könnte, daran hat Geert Dales wohl nicht gedacht, als er als Stadtkämmerer im Jahr 2002 das Mega-Projekt und dessen Finanzierung genehmigte. Er und andere nicht.

Der Etat für das Mammut-Projekt, das Dales und mit ihm der damalige Amsterdamer Stadtrat in 2002 absegnete, betrug seinerzeit 885 Mio. Euro. Heute, sieben Jahre später, sind die Kosten explodiert. Sie werden jetzt auf mindestens 2,4 Mrd. Euro geschätzt. Doch das dürfte noch lange nicht das Ende der Fahnenstange sein.

Geschrieben von: Helmut Hetzel

Montag, 23. Februar 2009 um 01:08 Uhr - Aktualisiert Montag, 23. Februar 2009 um 01:11 Uhr

Denn derzeit liegen die Bauarbeiten, die Amsterdam seit sechs Jahren in die größte Baustelle der Niederlande und in eine örtlich hässliche Hauptstadt verwandelt haben, wieder einmal still. Mucksmäuschenstill. Nichts rührt sich. Nichts passiert, weil nämlich etwas Schlimmes passiert ist.

An der noblen Vijzelgracht, im Herzen Amsterdams, wo einer der U-Bahnhöfe unter der Erde gebaut werden soll, da geschah es. Es geschah, was die Kritiker dieses Projekts immer schon befürchtet hatten. Die feudalen Grachtenhäuser und deren Fundierung wurden durch die Bauarbeiten schwer beschädigt. Sie sackten einfach teilweise in sich zusammen wie Kartenhäuser. Heulende Kinder mussten aus den Häusern evakuiert werden, weil sie einzustürzen drohten. Ihre Eltern, die die teuren Grachtenhäuser für zwei, drei oder vier Millionen Euro gekauft hatten, mussten mit zusehen, wie ihr Eigentum - und damit ihr Vermögen - langsam und immer tiefer wegsackte. Bis zu zwölf, 15 Zentimeter an manchen Stellen. Keine Tür, kein Fenster lässt sich in den einst so schönen Häusern mehr öffnen. Das Abwassersystem funktioniert nicht mehr. Von den edlen mit Ornamenten aus dem 17. Jahrhundert verzierten Decken bröckelt der Stuck. Tiefe Risse überall in den einst so schmucken Häusern. Baufällig das Ganze. Fast wertlos die Häuser jetzt. Die Familien wurden evakuiert. Nun gilt ein absoluter Baustopp. Denn es kam noch schlimmer. Die Metro-Station an der Vijzelgracht wurde auch noch zu einem Fiasko, weil sie von einem skrupellosen Bauunternehmer mit fehlerhaftem Beton beliefert wurde. Folge: An dieser Stelle drohte alles einzustürzen, weil der Beton nicht hielt und nicht dicht war. Er ließ das Grundwasser durch. Nun wurde in einer Notaktion dort, wo eigentlich ein U-Bahnhof entstehen sollte, alles mit Sand eiligst zugeschüttet mit dem Ziel, zumindest die Grachtenhäuser zu stabilisieren und den ständigen Grundwasserzufluss zu stoppen. Allein diese Rettungsaktion kostete 70 Mio. Euro zusätzlich.

Eigentlich sollte die Metro schon im Jahr 2012 den Norden mit dem Süden Amsterdams verbinden und unter den Grachten hindurch flitzen. Das sei nötig, um das ständige Verkehrschaos in Amsterdam wenigstens einigermaßen zu mildern, meinen die Befürworter der Metrolinie Nord-Süd. Jetzt, wo niemand mehr weiß, wann und ob überhaupt noch weitergebaut werden soll, heißt es: Eröffnung der U-Bahn-Linie frühestens 2017. Könnte auch 2020 werden, wenn überhaupt. Denn sogar die Option, alles wieder dicht zu machen, wird jetzt debattiert. Alles nur eine Schnapsidee? „Wenn wir mit dem Bau stoppen, kostet das rund eine Milliarde Euro,“ erklärte der für die Finanzen zuständige Stadtrat Lodewijk Asscher, der sich allerdings für die Säuberung des Amsterdamer Rotlichtbezirks weit mehr engagiert als für das Metroprojekt, das Amsterdam nun echt finanziell zu ruinieren droht. Der holländischen Hauptstadt droht das Geld auszugehen. Und die Haager Regierung hat auch keins mehr, weil sie ständig damit beschäftigt ist, die wegen der Finanzkrise vom Bankrott bedrohten Banken des Oranjestaats mit staatlichen Finanzspritzen zu retten. Dafür hat sich schon 20 Mrd. Euro ausgegeben.

Amsterdam bohrt sich in die Pleite. Tunnelprojekt für Metro wird zum Fass ohne Boden – ein Schildbürger

Geschrieben von: Helmut Hetzel

Montag, 23. Februar 2009 um 01:08 Uhr - Aktualisiert Montag, 23. Februar 2009 um 01:11 Uhr

Wird die Amsterdamer Nord-Süd-Metrolinie realisiert, dann kostet jeder Meter des Amsterdamer Metro-Tunnels nach heutigen Berechnungen etwa 200.000 Euro. Per Saldo wird die Metro-Verbindung vom Amsterdamer Norden in den Süden nach vorsichtigen Schätzungen weit mehr als drei Milliarden Euro kosten. Dafür wird man dann wahrscheinlich ab dem Jahr 2018 in Amsterdam eine „Grachtenrundfahrt“ unter dem Wasser machen können und die nette Reiseführerin wird dann in vielen Sprachen in der Metro ansagen: „Sie unterqueren gerade die Herengracht, die Keizersgracht, die Prinsengracht. Nun fahren sie am Palast der Königin vorbei. Zur Linken liegt der berühmte Rotlichtbezirk.“ Nur sehen kann man all die Amsterdamer Attraktionen von der neuen Amsterdamer Metro aus nicht. Da die geografischen Abstände in der Amsterdamer Innenstadt - anders als in Berlin, Paris oder London, ohnehin sehr klein sind, stellt sich ferner die Frage: Welcher Amsterdam-Tourist wird die neue und so teure Metro je nutzen? Vorausgesetzt sie fährt überhaupt irgendwann einmal, irgendwann nach 2017.

/ Textende / Copyright © by HELMUT HETZEL / Den Haag /