

Sechstes Schlichtungsgespräch zu Stuttgart 21

Risiken beim Tunnelbau durch quellenden Gipskeuper, Gefahren für das Stuttgarter Mineralwasser, Brandschutz und weitere Fragen der Sicherheit beim Bahnprojekt Stuttgart 21 standen im Mittelpunkt der sechsten Fachschlichtung am **Samstag, 20. November 2010**. Dabei ging es um eine Reihe von Fragen, die viele Bürger sehr beschäftigen. Um sie zu beantworten, mussten die Experten teilweise weit in die Tiefen ihrer Fachgebiete eindringen. www.schlichtung-s21.de

Risiko vernachlässigbar gering

Zu Beginn des sechsten Schlichtungsgesprächs wurde über die Gefahren beim Tunnelbau durch quellenden Gipskeuper informiert. Professor Walter Wittke, der beratende Ingenieur, stellte die geologische Situation bei den verschiedenen Tunneln und die entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen wie zweifache Abdichtungsbauwerke („Gürtel mit Hosenträgern“) vor. Außerdem verwies er auf die umfangreichen Erkundungen, insgesamt 1500 Kernbohrungen für das Projekt, auf die reichen Erfahrungen in Stuttgart zum Beispiel beim Hasenbergstunnel vom Stuttgarter Westen nach Vaihingen mit der Wendeschleife bei der Schwabstraße vor rund 30 Jahren ohne Schäden im Betrieb.

Der Experte der Gegenseite, Jakob Sierig, hielt ihm entgegen, dass von 14 Tunneln in Baden-Württemberg, die durch Gipskeuper führen, nur bei zweien keine Probleme aufgetreten seien. Außerdem führte er den 1994 bis 2001 in der Schweiz gebauten Adlertunnel an, der zurzeit saniert werden müsse. Auf jeden Fall entstünden Mehrkosten, wenn Schäden auftreten.

Nach einem Schlagabtausch zwischen Befürwortern und Gegnern stellte Boris Palmer die Frage: „Können Sie 100-prozentig ausschließen, dass etwas passiert?“ Wittke erklärte, dass es bei Ingenieuren um den Begriff des Risikos gehe. „Und dieses Risiko ist vernachlässigbar gering.“ Die Beantwortung von Fragen Palmers nach dem Notfallkonzept, wenn ein Tunnel saniert werden muss, und zu der Verteuerung durch besondere Sicherheitsvorkehrungen musste verschoben werden.

Schutz des Mineralwassers

Ein weiteres Thema des Schwerpunkts Geologie war der Baugrund unter dem geplanten Durchgangsbahnhof und das Grundwassermanagement zur Sicherung des Stuttgarter Mineralwassers bei Stuttgart 21, die von Professor Walter Lächler, Sachverständiger für Erd- und Grundbau, beschrieben wurde. Auch er setzte auch die Erfahrungen aus zahlreichen Bauprojekten in der Vergangenheit. Zu den Streitpunkten gehörte ein „Notfallkonzept“, das Gangolf Stocker aus dem Planfeststellungsbeschluss anführte. Dort sei von der Möglichkeit die Rede, Trinkwasser direkt in die mineralwasserführenden Schichten zu pumpen, um zu verhindern, dass Mineralwasser austritt. Dem widersprachen die Fachleute der Bahn. Der angenommene Notfall sei äußerst unwahrscheinlich.

Bahnhofsturm steht auf Eisenbetonpfählen

In eine weitere, seit langem diskutierte Frage konnte Walter Lächler Klarheit bringen. Er hat nämlich das Dokument zur Statik des Turmfundaments aus dem Jahr 1914 gefunden. Aus der mit Prüfvermerk versehenen Urkunde geht hervor, dass der Turm des Bonatz-Baus auf 289 Eisenbetonpfählen steht. Also nicht auf Eichenpfählen, wie von manchen befürchtet, da

diese während der Bauarbeiten brüchig werden könnten. Auch Peter Conradi zeigte sich erleichtert: „Das können wir ad acta legen.“

Entwarnung wurde auch bei der Gefahr gegeben, dass die Bäume des Schlossgartens durch die Absenkung des Grundwasserspiegels verdursten könnten. Vorgesehen ist eine Infiltration des Geländes bis nahe an die Baustelle und die Bäume künstlich zu bewässern, falls dennoch Schäden auftreten sollten.

Brandschutz

Um Sicherheitsfragen beim Brandschutz ging es im zweiten Teil der Fachschlichtung. Klaus-Jürgen Bieger, Brandschutzexperte der Bahn seit 33 Jahren betonte, das Sicherheitskonzept für das Notfallmanagement bei Stuttgart 21 sei in der Zusammenarbeit mit Feuerwehren entstanden. Alle Beanstandungen, wie die Breite des Gehwegs neben den Rolltreppen im Bahnhof, seien geprüft worden. Alexander Drewes vom Fahrgastverband Pro Bahn machte sich für die Interessen von Behinderten und anderen in ihrer Bewegung eingeschränkten Menschen stark. Für diese sei der ebenerdige Kopfbahnhof auf jeden Fall besser.

Keine Einigung zwischen den Gegnern und Befürwortern konnte in Fragen der Sicherheit in den Fluchtstollen der Tunnel erzielt werden. Auf besonderes Unverständnis stieß, dass die Forderung der Stuttgarter Branddirektion, die Trockenleitungen entlang der Tunnelröhren gefüllt zu halten, abgelehnt worden sei.

Ebenso strittig blieb die Einschätzung der Gefahren durch die Neigung der Bahnsteige im geplanten Durchgangsbahnhof. Volker Kefer, Technik Vorstand der Bahn, betonte, dass alle möglichen Risiken während des Planfeststellungsverfahrens eingehend diskutiert und abgewogen wurden, und das Eisenbahnbundesamt die Ausnahmegenehmigung für die 15 Promille Neigung (statt der vorgeschriebenen 2,5 Promille) erteilt hat. Demgegenüber bezeichnete der Experte der Gegner, Eberhard Happe, diese Genehmigung „nicht berechtigt“. Die Gefahr, zum Beispiel dass der Zug 100 Meter zurückrollt, könne nicht ausgeschlossen werden. Schlichter Heiner Geißler mahnte, die Bahn solle die Bedenken Ernst nehmen, und die Schlichtung als Chance betrachten, Anregungen und Bedenken zu berücksichtigen. "Es geht um die Interessen der Menschen." Diese dürften nicht den Eindruck haben, dass ihre Interessen der Kostenfrage untergeordnet werden. Ziel der Schlichtung sei doch, Vertrauen und Glaubwürdigkeit zurückzugewinnen.

Die nächsten Schlichtungsgespräche sind am Freitag und Samstag, 26. und 27. November, statt. Die abschließende Sitzung findet am Dienstag, 30. November - und nicht wie ursprünglich geplant am 29. November - statt.

Teilnehmer der Schlichtungsgespräche

Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Schlichtungsgesprächs am 20. November waren:

- Dr. Heiner Geißler, Schlichter Stuttgart 21
- Klaus Arnoldi, Verkehrsclub Deutschland, stellvertretender Vorsitzender Landesverband Baden-Württemberg
- Peter Conradi, Architekt
- Dr. Brigitte Dahlbender, Vorsitzende BUND Baden-Württemberg
- Boris Palmer, OB Tübingen (nur 20.11., in Vertretung von Winfried Kretschmann MdL)
- Peter Pätzold, Architekt und Stadtrat in Stuttgart (in Vertretung von Werner Wölfle, damaligem MdL)
- Hannes Rockenbauch, Stadtrat SÖS, Stuttgart

- Gangolf Stocker, Initiative Leben in Stuttgart - kein Stuttgart 21
- Bernhard Bauer, Amtschef, Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (als zweiter Vertreter der Landesregierung)
- Thomas Bopp MdL, Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart
- Johannes Bräuchle, Bündnis der Befürworter - Wir sind Stuttgart 21
- Tanja Gönner, damalige Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg
- Matthias Hahn, Bürgermeister, Landeshauptstadt Stuttgart (in Vertretung des damaligen OB Dr. Wolfgang Schuster)
- Dr.-Ing. Volker Kefer, Vorstand Technik, Systemverbund, Dienstleistungen und Infrastruktur, Deutsche Bahn AG
- Ingulf Leuschel, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Berlin

Expertinnen und Experten der S21-Befürworter

- Josef-Walter Kirchberg, Rechtsexperte
- Prof. Dr. Helmut Kobus, Emeritus, Institut für Wasserbau, Universität Stuttgart
- Prof. Dr. Walter Lächler, Smoltczyk und Partner
- Dr. Klaus Pieroth, Arcadis
- Prof. Dr. Ralf Watzel, Landesamt für Geologie
- Prof. Dr. Walter Wittke, WBI Wittke Beratende Ingenieure
- Prof. Dr. Gerd Wolff, Geologie, Heilquellenschutz, Landeshauptstadt Stuttgart

Die Stuttgart21-Befürworter machen von der Möglichkeit Gebrauch, im Bedarfsfall zu den Themen Sicherheit und Bauablauf weitere Experten hinzuzuziehen, ohne dass die Gesamtzahl von sieben am Schlichtungstisch zulässigen Experten überschritten wird.

Expertinnen und Experten der S21-Kritiker

Zum Thema Geologie, Sicherheit, Bauablauf (20.11.):

- Sascha Behnsen, Freiberuflicher Berater im Eisenbahnverkehrswesen
- Alexander Drewes, Jurist, Behindertenbeauftragter, Fahrgastverband Pro Bahn
- Rainer Engel, Chefredakteur "Der Fahrgast"
- Dipl.-Ing. Eberhard Happe, Dezernent und Leiter der Abteilung für Zugförderung a. D. in Hamburg
- Dipl.-Ing. Hans Heydemann, Beratender Ingenieur für Energie- und Anlagentechnik
- Gerd Hickmann, Verkehrsplaner, Nahverkehrsberatung Südwest
- Dipl.-Ing. Udo Sämann, Bauingenieur (TH Stuttgart)
- Dr. Jakob Sierig, Geologe, Geschäftsführer Geothermiekontor GmbH

Es werden zu den Einzelthemen jeweils nur sieben Experten mit am Schlichtungstisch sitzen.



Heiner Geißler bekommt von Bernhard Bauer, Amtschef, Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, ein kleines Geschenk überreicht. Foto: Franziska Kraufmann



Stenograf Stefan Ernst bei der Arbeit. Foto: Franziska Kraufmann



Ein inzwischen schon „altbekanntes“ Bild: Der Mittlere Sitzungssaal des Rathauses, in dem die Schlichtungsgespräche stattfinden. Foto: Franziska Kraufmann



Professor Walter Wittke - von WBI Wittke Beratende Ingenieure - war als Experte der Befürworter dieses Projekts geladen. Foto: Franziska Kraufmann



Ein Experte der Gegner des Bahnprojekts - der Geologe Jakob Sierig von Geothermiekontor GmbH - bei seiner Präsentation. Foto: Franziska Kraufmann