

Redebeiträge 121. Montagsdemo am 30.04.2012

Info-Reihe "Wussten Sie schon ...?": Technikgebäude Wolfgang Kuebart, Ingenieure22

Die Mahnwache ist umgezogen, die Bahn hat (mal wieder) einen Bauzaun aufgestellt und behauptet (mal wieder) mit dem Bau des unterirdischen Technikgebäudes zu beginnen. Doch warum ist dieses Technikgebäude nicht längst fertig? Immerhin wurde bereits im Sommer 2010 der Nordflügel geschleift, um für genau dieses Technikgebäude Platz zu machen. Die Bäume vom Kurt-Georg-Kiesinger Platz wurden im Februar 2011 beseitigt und einen Bauzaun rund um den Parkplatz gab es auch schon einmal.

Wussten Sie schon, dass Wolff & Müller das Technikgebäude nun doch nicht baut?

In der Tat, die Bahn hatte den Auftrag für das Technikgebäude das erste Mal am 18. Januar 2010 zusammen mit dem Abriss des Nordflügels ausgeschrieben und am 28. Mai 2010 vergeben. Doch nur der Nordflügel fiel, an seiner Stelle zeigt seither ein riesiges Werbeplakat die halbe Wahrheit des neuen Bahnhofs. Keinesfalls musste der Bau auf das Grundwassermanagement warten, das braucht man für den Bau dieses Technikgebäudes nicht, denn es gründet nicht so tief.

Am 6. Dezember 2011 wurde der Auftrag erneut ausgeschrieben. Inzwischen war durchgesickert, dass Wolff & Müller das Technikgebäude trotz Auftrag nicht bauen wollte - das Risiko sei zu groß. Das Kommunikationsbüro wollte dazu nichts genaueres sagen. Wenn man die neue Ausschreibung aufmerksam liest, fällt auf, dass diesmal ein kleiner Zusatz im Auftragstext steht: "Hochdruckinjektion (HDI) ca. 1 000 m". Das ist wohl für die "Unterfangung der 160m denkmalgeschützten angrenzenden Bebauung" (damit ist der sog. Bonatzbau gemeint).

Was heißt Hochdruckinjektion? Meist pumpt man unter großem Druck Beton unter Bauwerke, um die Gebäude zu stabilisieren. Hier sollen u.A. tiefer gründende Fundamente entstehen. Wozu? Die Stabilität unseres Bahnhofs wird durch die geplanten Arbeiten auf mehr als eine harte Probe gestellt: Das Technikgebäude soll direkt an die Nordseite anschließen, nach manchen Plänen sogar darunter. Schon allein das ist heikel, denn dafür sind die Fundamente unseres Bahnhofs nicht gemacht. Im weiteren Verlauf sollen direkt unter dem Bahnhof große Teile der S-Bahn-Zwischengeschosse abgebrochen werden, weil sie dem zukünftigen Trogbauwerk im Wege stehen. Das alles soll unmittelbar unter dem Rest unseres Hauptbahnhofs stattfinden, der sich schon einmal empfindlich gesetzt hatte, als man seinerzeit die S-Bahn dort baute.

Mehr als ein Jahr war man sich unsicher, ob das überhaupt geht. Jetzt soll viel Beton helfen. Die neuen Firmen wurden per Ausschreibung gleich darauf verpflichtet. Doch angefangen hat noch niemand.

Wir haben nach wie vor unsere bessere Alternative. Der Kopfbahnhof leistet mehr, als es der Trogbahnhof je kann. Diesen Rückbau der Bahninfrastruktur, der nicht nur das übriggebliebene Bahnhofsgebäude sondern auch alle Nutzer der Bahn empfindlich gefährdet, brauchen wir nicht.

Vielen Dank und Oben Bleiben !

**Keine Politik der vertrockneten Erde, Herr Schuster!
Dr. Ralf Laternser, Geologe**

Jetzt hat die Zahl der Mo-Demos die Zahl der Risiken von Hany Azer erreicht. Hany Azer - hat einst in einem internen Dossier 121 Risiken aufgeführt. Allein 48 Risiken mit 1, 2 Mill Euro Mehrkosten aufgeführt. Die restlichen 73 Risiken wurden einfach nicht bewertet.

Besonders groß sind die geologischen Risiken bei Stuttgart 21, die ich heute einmal auflisten möchte. Sie sind deshalb so hoch, weil bei S21 eine Stadt einem Bahnhof angepasst werden soll - und nicht ein Bahnhof einer Stadt .

Die größten geologischen Risiken sind:

- 1) Eine stark wechselhafter geologischer Untergrund
- 2) Besonders brüchiger Untergrund (Verwerfungen) und Dolinen in den Gesteinsschichten
- 3) Vielfach ungeklärte und schwer zu erfassende Grundwasserströme und Verschmutzung des Mineralwassers durch die geplante Bautätigkeit
- 5) Verschmutzung des Mineralwassers durch bestehende Altlasten
- 6) Rückgang der Mineralwassermenge
- 7) Unkontrollierter Durchbruch des Mineralwassers aus dem Untergrund
- 8) Grundwasserstau im Nesenbachtal durch den geplanten, bis 9 m über die Oberfläche ragenden und quer zum GW-Strom liegenden Tiefbahnhof
- 9) Eine dauerhafte, nicht rückgängig zu machende, Veränderung der Grundwasser-Druckverhältnisse im Untergrund
- 10) Anhydrit-Quellungen bei den geplanten Tunnelabschnitten
- 11) zu dünne Tunnelwände im Vergleich zu bestehenden Tunneln in quellfähigen Schichten
- 12) Schwierigste Tunnelbauverhältnisse auf der Alb
- 13) Millionen Tonnen Gesteinsschutt, die abtransportiert werden müssen
- 14) Setzungen bei privaten und öffentlichen Gebäuden
- 15) Hangrutschungen am Ameisenberg
- 16) Die Baugrundverhältnisse am Nesenbachdüker
- 17) Die Baugrundverhältnisse bei der Untertunnelung des Neckars
- 18) Die Baugrundverhältnisse bei der Untertunnelung der Daimler AG in UT
- 19) Die Baugrundverhältnisse im Rosensteinpark
- 20) Die mit sehr großen Unsicherheiten behaftete Berechnungen des Grundwasser-Managements

Das sind die die wichtigsten geologische Risiken - und die auch vermeintlich teuersten insgesamt. Ständige Umlanungen und sehr schleppende bis fehlende Auftragsvergaben für die entsprechenden Bauabschnitte nach nunmehr 15 Jahren bestätigen diese Risiken klar. Wer diese Risiken kleinredet oder gar verschweigt - täuscht die Bürger. Die Kosten, der Lärm und die Gefahr für Gesundheit, Eigentum und die natürlichen Schätze unser Stadt tragen nämlich alleine wir Bürger. Politik der vertrockneten Erde ist heute das Motto. Bei vertrockneter Erde denken viele von uns wohl zwangsläufig an den Schlossgarten und die übrigen Bäume und an das deutschlandweit einmalige Mineral- und Heilwasservorkommen.

Für mindestens 250 Mio. soll durch ein sog. GWM Grundwasser hin und her gepumpt werden, 3,0 - 6,2 -14 -19 Millionen Kubikmeter - die Zahlen haben sich verdoppelt und sind bis heute nicht sicher! Jeder Kubikmeter kostet bis zu 30 Euro - jeder weitere auch! (Also bis zu 330 Millionen für nichts bleibendes!)

Das GWM ist also nicht nur geologisch, sondern auch finanziell ein besonders großes Risiko und es besteht nach 15 Jahren nach wie vor kein genehmigter Antrag für seine Durchführung. Grund hierfür ist die schwierige und sehr wechselhafte Geologie, die einen großen Interpretationspielraum der Planer, der bisher mangelhafte, in der Praxis untaugliche Ergebnisse im Bezug auf die tatsächlichen Grundwasserströme- und mengen geliefert hat.

Bei der Erklärung zum Fildertunnel sagte der geologische Projektleiter der Bahn: "Ob das Grundwassermanagement funktioniert, wird sich erst im Betrieb zeigen". Ob das System funktioniert ist also nicht klar - das GWM ist ein riesiger, riskanter und sündhaft teurer Pilotversuch in unserer Stadt. Ein so komplexes und großzügiges System ist einfach nicht sicher zu erfassen und es bleibt ein unkalkulierbares Risiko.

Ob sich dieses Risiko lohnt für einen um 30 % leistungsschwächeren Bahnhof für unzählige Milliarden muss jeder für sich selbst überlegen. Die Genehmigung wurde jedenfalls für einen doppelt so leistungsfähigen Bahnhof erteilt. (Wer kauft sich schon einen kleineren Designer-Kühlschrank mit weniger Volumen und höherem Energieverbrauch und muss dafür die halbe Küche abreißen und umbauen?)

Ein fertiger Antrag für das GWM ist nach Jahrzehnten der Vorbereitung im Moment also noch nicht einmal eingereicht. Im Moment geht es um die, nach dem VGH Ma, unzulässige Zentralisierung des GWM. Nach der besorgniserregenden Verdoppelung der abzupumpenden Wassermenge ist also immer noch völlig unklar, wie viel jetzt eigentlich abgepumpt werden soll.

Nach der zurückgezogenen Verdoppelung der Grundwassermenge kursieren jetzt neue Zahlen mit bis zu 18 Millionen Litern. Aber Vorsicht - diese Menge gilt für das gesamte Projektgebiet. (Die Verwirrung hat System!) (Doch wenn das GWM je laufen sollte, würde wohl eh niemand mehr genau schauen woher jetzt genau das Grundwasser kommt.)

Für die Planung, Überprüfung und Genehmigung der Eingriffe in das Heilquellenschutzgebiet sind bis heute die gleichen Fachleute verantwortlich, die schon die 3 Millionen Kubik von 2005 als absolut zuverlässig eingestuft haben. Hierzu ein Zitat aus der Stuttgarter Zeitung vom Samstag: "Bei einem Treffen von Vertretern des Amtes für Umweltschutz, der DB Projektbau sowie des Umweltministeriums und des Regierungspräsidiums im Rathaus sei nicht über Details des Änderungsantrags gesprochen worden, hieß es. Die Experten haben dem Vernehmen nach die Grundwasserentnahme aber generell als technisch machbar bewertet." D.h.: Ohne die Daten zu kennen, wurde einem unbekanntem Modell schon im Voraus die Absolution erteilt!

Die angekündigte Fachaufsicht des Umweltministerium beschränkt sich auf die Aussagen und Gutachten der immer gleichen Fachleute.
(Aber ich frage mal - Wer würde schon seine Arbeit von 15 Jahren in Frage stellen?)

Wir Geologen haben das Umweltministerium vor den großen Unsicherheiten - und den damit verbundenen Risiken für das Mineralwasser gewarnt. Durch die Rücknahme des Wasserrechtsantrages und die abermalige rechnerische Optimierung im stillen Kämmerchen durch die DB sehen wir uns bestätigt. Wir sehen nach wie vor eine mögliche Unschärfe in den berechneten Grundwassermengen weit über dem akzeptablen Restrisiko. Und die Erkundung des Grundwassersystems ist noch lückenhaft, wie aktuelle städtische Programme (MagPlan) zur Altlastenerkundung beweisen. Denn das letzte, das 5. Bohrprogramm, wurde schon 2004 vor der Planfeststellung abgeschlossen.

Ein funktionierendes Grundwassermanagement zur Sicherung des Stuttgarter Mineralwasservorkommens galt und gilt als die Grundvoraussetzung für die Genehmigung von Stuttgart 21. Die deutlich sichtbaren Schwierigkeiten beim Grundwassermanagement seit mehr als einem Jahrzehnt sollten die Verantwortlichen von Stadt und Land alarmieren. Von Sicherheit kann bis heute noch keine Rede sein! Man darf die Sicherheit des Mineralwassers nicht nur der Bahn überlassen.

Stadt und Land müssen dringend eine zeitnahe Aufklärung von der Bahn fordern - eine grundlegend neue Planfeststellung wäre die sicherste Lösung, um das einmalige Stuttgarter Mineralwasser dauerhaft und nachhaltig vor den kurzfristigen Gewinninteressen der Bahn zu schützen.

Wenn man bei einer objektiven Bewertung herausfinden sollte, dass das geplante Grundwassermanagement nicht ausreicht, dann hätten wir eine neue Faktenlage. Für mich wäre die konkrete Gefährdung unseres Mineralwassers ein absolutes K.O.-Kriterium für Stuttgart 21.