

TUNNELA B B L I C K

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 4 • 9. FEBRUAR 2012



Erst zerstören, dann planen: schweres Gerät beim Abbruch des Bahnhof-Südflügels (Foto: Alexander Schäfer)

MurkS 21: die Katastrophenplanungen der Deutschen Bahn

Ende Januar hat die Deutsche Bahn AG damit begonnen, den Südflügel des denkmalgeschützten Bonatzbaus zu zerstören. In Kürze wird der Konzern auch bedeutende Teile des Mittleren Schlossgartens dem Erdboden gleichmachen: 186 Bäume werden gefällt, 62 sollen „verpflanzt“ werden.

Dieser Frevel an Kultur und Natur geschieht aus rein politischen Gründen. Für den weiteren Baufortschritt sind diese Maßnahmen vollkommen unnötig. Denn noch auf Jahre hinaus werden die Planer der Bahn alle Hände voll zu tun haben, die nötigen Baugenehmigungen zu bekommen. Und immer neue technische Probleme werden bekannt.

Stuttgart 21 – das Alles-oder-nichts-Projekt

Der Tiefbahnhof kann erst in Betrieb gehen, wenn sämtliche Bauabschnitte und auch die Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm komplett fertiggestellt sind. Bei vielen Planfeststellungsabschnitten laufen derzeit jedoch Änderungsverfahren, etwa beim Tiefbahnhofstrog wegen erhöhter Grundwasserentnahme und beim

Fildertunnel wegen geänderter Bauweise. Der Abstellbahnhof Untertürkheim ist noch nicht abschließend genehmigt, für den Abschnitt Filderbahnhof am Flughafen (in ca. 30 m Tiefe unter den Messehallen) und die Rohrer Kurve hat die Bahn noch nicht einmal genehmigungsfähige Planungen eingereicht. Bei der Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen–Ulm gibt es lediglich für einen einzigen, sieben Kilometer langen Teil der insgesamt sieben Abschnitte einen rechtskräftigen Beschluss, der der Bahn ein Baurecht einräumt.

Offene Rechtsfragen

Vor dem Baubeginn müssten außerdem einige grundlegende Rechtsfragen geklärt werden:

- Der Finanzierungsvertrag, der dem Projekt zugrunde liegt, beruht auf einer Mischfinanzierung. Dies ist nach Art. 104a Grundgesetz verfassungswidrig.
- Der 8-gleisige Tunnelbahnhof stellt einen Rückbau von Bahninfrastruktur dar. Dies bedarf nach § 11 des Allgemeinen Ei-

senbahngesetzes (AEG) der Genehmigung. Eine solche gibt es nicht.

■ Der Kopfbahnhof muss vor einer Stilllegung Dritten zur Nutzung angeboten werden. Schon jetzt hat die Stuttgarter Netz AG Interesse an der Weiternutzung der Anlagen bekundet. Weder der Kopfbahnhof noch das Gleisvorfeld dürften in diesem Fall abgerissen werden.

Derzeit fehlt aber der politische Wille, diese Fragen von den Gerichten prüfen zu lassen.

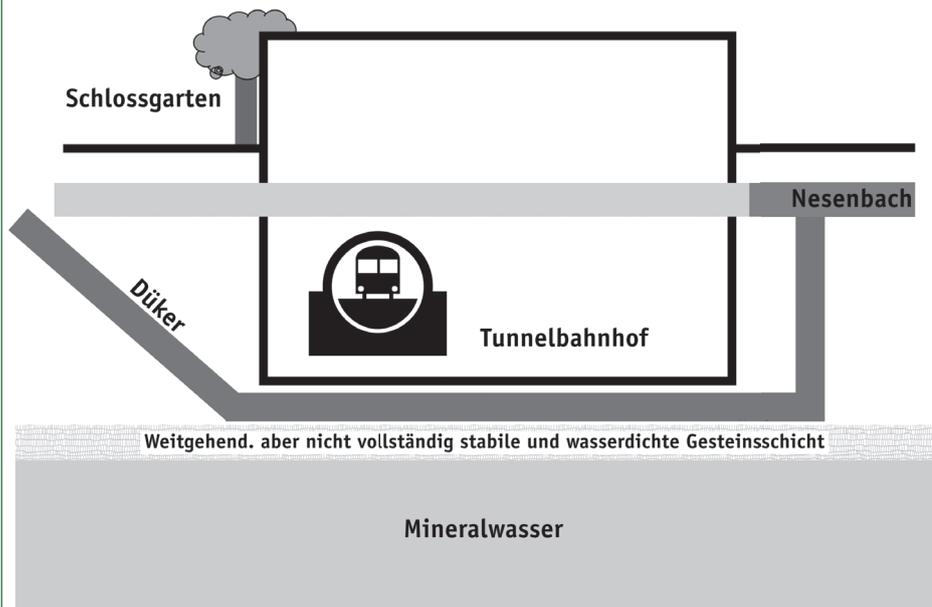
Megabaustellen – Megaprobleme

Liegen alle Genehmigungen vor, müssen zwischen Feuerbach und Ulm insgesamt 21 Tunnel und 5 Unterführungen mit einer Gesamtlänge von 120 Kilometern gebohrt werden – z. T. unter dem Neckar (zwischen Wangen und Untertürkheim) und durch schwierigstes Gestein.

Ferner müssen 38 Brücken und 17 Eisenbahnüberführungen gebaut werden, so über den Neckar bei Bad Cannstatt (vierspurig, 355 m lang, wobei vorher die

Für den Abschnitt Filderbahnhof am Flughafen hat die Bahn noch nicht einmal genehmigungsfähige Planungen eingereicht.

Problem Nesenbachdüker



Der Nesenbach muss in 30 Meter Tiefe in einem Düker unter dem Bahnhofstrog durchgeleitet werden. Der Bau ist hoch riskant: Wird die darunter liegende Gesteinsschicht

durchstoßen, könnte das unter Druck stehende Mineralwasser nach oben durchbrechen. Die Bahn hat bisher kein Unternehmen gefunden, das dieses Risiko tragen will.

Quelle: Matthias von Herrmann

B 10 in den Rosensteinpark verlegt werden muss), bei Wendlingen (136 m lang) sowie über die Fils bei Mühlhausen und Wiesensteig (530 m lang und in einer Höhe von bis zu 85 m über dem Tal).

Am abgerissenen Nordflügel des Hauptbahnhofs sollte ein Technikgebäude für den Betrieb des neuen Tunnelbahnhofs gebaut werden. Die ursprünglich beauftragte Baufirma Wolf & Müller hat den Auftrag zurückgegeben, weil sich bei genauerem Hinsehen unkalkulierbare statische Risiken ergaben.

Der Nesenbach fließt in einem unterirdischen Kanal. Dieser muss zwischen Katharinenstift und Planetarium in einer Röhre, einem „Düker“, von 8 Meter Durchmesser unter den Tiefbahnhofstrog gelegt werden – in 30 Meter Tiefe. Dabei besteht die Gefahr der Kontamination des Mineralwassers. Trotz mehrfacher Ausschreibung gibt es noch kein Bauunternehmen, das dieses Projekt ausführen und das damit verbundene Risiko auf sich nehmen will.

Die Stadtbahnhaltestellen Heilbronner Straße und Staatsgalerie müssen verlegt und neu gebaut werden. Dafür gibt es noch nicht einmal einen unterschriftsreifen Vertrag mit der SSB.

An neuen Bahnhöfen sind neben dem Tiefbahnhof zu bauen: S-Bahn-Station Mittnachtstraße, Abstellbahnhof Unter-

türkheim und Filderbahnhof Flughafen. Der Hauptbahnhof Ulm muss umgebaut werden.

Es geht nicht nur um einen Bahnhof

Dies alles wird mindestens 15 bis 20 Jahre dauern. Für den Bau des eigentlichen Tiefbahnhofs sind ca. 6 bis 7 Jahre vorgesehen. Der Bahnhofs-Südflügel und die Bäu-

me im Schlossgarten könnten also noch viele Jahre erhalten bleiben und so lange segensreich für Stadtklima, Natur, Tiere, Vogelwelt und die Menschen in Stuttgart wirken.

Doch bei Stuttgart 21 geht es eben nicht nur um einen Bahnhof. Stadt und Region sind zum Spielball von Politik und Wirtschaft geworden, die das Wohl von Mensch und Natur ihren Macht- und Profitinteressen geopfert haben.

TERMINE:

Donnerstag, 9. Februar, 18:15 Uhr: Parkgebiet bei der Blutbuche im Mittleren Schlossgarten in Stuttgart

Donnerstag, 9. Februar, 20:00 Uhr: Diskussion über eingebetteten Journalismus; Stuttgart, Cafe Stella, Hauptstätter Str. 57; mit Journalisten der Kontext-Wochenzeitung und Gerd Manthey von der Deutschen Journalistinnen- und Journalisten-Union DJU

Montag, 13. Februar, 18:00 Uhr: 111. Montagsdemo an der Südflügel-Ruine des Stuttgarter Hauptbahnhofs

Dienstag, 14. Februar, 18.45 Uhr: Kundgebung der Esslinger Initiative am Schelztorturm; **ab 19:30 Uhr:** Plenum im Hendl House

Mittwoch, 15. Februar, 19:00 Uhr: Stresstest – was nun? Bürgerhaus S-Feuerbach, Stuttgarter Str. 15, 1. OG; Veranstalter: NaturFreunde Feuerbach & Initiative Feuerbach für K21



Abriss des Bahnhof-Nordflügels im August 2010. Bis heute ist das Gelände eine Baubrache. (Foto: Alexander Schäfer)