

Einige offene Fragen zu den S21-Baumaßnahmen

– Resümée einer Gesprächsrunde am 13.01.2016 mit Teilnehmern des Netzwerks Killesberg, der Nordlichter und der DB Projekt GmbH

Vorgeschichte: Am 10. November 2015 fand für die Bürger des Stuttgarter Nordens eine Informationsveranstaltung der Bahn statt, zu der die städtische Bürgerbeauftragte Alice Kaiser eingeladen hatte. Die Veranstaltung war seitens des Netzwerks Killesberg und der „Nordlichter“ mit einem langen Katalog offener Fragen vorbereitet. Diese waren der Bahn (DB Projekt GmbH) mit der Bitte um Antworten zugegangen.

Vieles, was die Bahn seinerzeit präsentiert und vorgetragen hat, blieb allerdings hinter den Erwartungen zurück, was die Gruppen enttäuschte und veranlasste, Antworten auf die offen gebliebenen Fragen aus der Veranstaltung noch einmal schriftlich bei der Bahn einzufordern. Parallel hatte die Bahn angeboten, die Themen in einem kleinen Kreis noch einmal zu diskutieren. Dieser Kreis von 17 Mitgliedern des Netzwerks Killesberg und der Nordlichter traf sich am Mittwoch, 13. Januar, mit drei Vertretern der Bahn im Haus der Bürgerbeauftragten. Pauschales Fazit: Es gab einige Klärungen und Zusagen seitens der Bahn. Viele Fragen blieben aber offen, über manche ausweichende Antwort blieb Unzufriedenheit zurück.

Nachstehend resümieren einzelne Teilnehmer:

Uli Hangleiter stellte im **Themenblock I: Information, Kommunikation, Offenheit** Fragen nach den bis Ende 2016 anstehenden Baumaßnahmen und danach wann und wo für den Tunnelvortrieb gesprengt wird. Er forderte detaillierte Informationen dazu und zeigt sich schließlich einigermaßen zufrieden: „Es wurde uns zugesagt, dass die jeweiligen Vortriebsstände Adress-genau ins Netz gestellt werden, und zwar in den nächsten Wochen. Das ist das, was wir wollten.“ Auch die Ankündigungen von Sprengungen waren nach Auffassung des Netzwerks bislang viel zu global und zu pauschal. Auch hier waren die Zusagen der Bahn so, dass sich Hangleiter zufrieden zeigte: „Wenn die Bahn die Sprengungen künftig auf ihrer Website sowie – parallel – über ein elektronisches Verteilsystem ankündigt, kann man sich darauf einstellen. Wichtig ist, dass dies zeitnah erfolgt“. Unzufrieden zeigt sich Hangleiter freilich über die Handhabung der Informationsveranstaltungen zu den Gestattungsverträgen: „Hier können wir eine klare, von Offenheit geprägte Linie nicht erkennen. Das Flächenmanagement der Bahn scheint die Improvisation zu mögen“.

Rudi Röder ging im **Themenblock II: Geologie** auf die Bewertung der Risiken des Tunnelbaus im Anhydrit ein. Mit der schriftlichen Antwort, dass die „Maßnahmen zur Gewährleistung der Unversehrtheit der Tunnelbauwerke so umfangreich sind, dass für die Bauwerke über dem Tunnel keine Gefahr besteht“, wollten er und das Netzwerk sich nicht zufrieden geben. Röder verwies auf den S-Bahn-Bau in den 1980er Jahren in Stuttgart, wo nur ausnahmsweise gesprengt und ansonsten mit größter Sorgfalt gefräst wurde. Auch nach den Ausführungen der Bahnvertreter stellte Röder fest, dass es bei Stuttgart 21 an der entsprechenden Sorgfalt mangle. „Wenn meine Aussage, die Bahn würde die Risiken für unsere Bauwerke aus dem Anhydrit grund-

weg ignorieren, von einem Bahnvertreter mit „Verschwörungstheorie“ diffamiert wird, muss ich feststellen: da fehlen wohl die sachlichen Argumente“. Und weiter: „Auf unsere Fragen nach Daten aus den TRIVEC-Messungen, mit denen seit Jahren Verschiebungen im Berg erfasst werden, bekommen wir keine Antworten. Vertrauensbildend ist das nicht“.

Die Vertreter der Nordlichter nahmen im **Themenblock III die Baustellenlogistik** ins Visier. Sie beklagten, dass die reale Nutzung der Baulogistikstraßen immer noch weit hinter den Ankündigungen herhinkt und dafür die öffentlichen Straßen, insbesondere im Nordbahnhofviertel, unerträglich beansprucht werden. Anke Wollny dazu: „Es mag ja sein, dass die mit Abraum beladenen LKWs inzwischen überwiegend über die Baulogstraße geführt werden. Tatsache ist aber, dass zum Beispiel die Anlieferung von Beton vor allem zum ZA Nord ausschließlich über öffentliche Straßen abgewickelt wird. Ebenso gehen zahlreiche Leerfahrten über öffentliche Straßen. Eine solch nennenswerte Nutzung des öffentlichen Straßennetzes bis in die Wohngebiete hinein steht im klaren Widerspruch zum Planfeststellungsbeschluss.“ Die Bahn wollte diese Aussage so nicht stehen lassen und behauptete, dass die Planfeststellungsbeschlüsse für PFA 1.1 und 1.5 dies wohl abdeckten. Da steht Aussage gegen Aussage. Eine Klärung ist ggf. beim Eisenbahnbundesamt (EBA) einzufordern.

Zur Behandlung des **Themenblocks IV: Lärm und Immissionen mit Schwerpunkt Zwischenangriff (ZA) Prag** blieb leider nur wenig Zeit in der Gesprächsrunde. Dies ärgerte nicht nur Marianne Pauli-Aretz, die die drängenden Fragen der Anwohner des Gebietes Wartberg beantwortet wissen wollte. „Das neue Lüftungskonzept mit Entlüftungsrohren auf dem Schallschutzdach sowie die damit einhergehenden Lärmbelastungen überzeugt uns noch gar nicht. Schon jetzt ist die starke Lärmbelastung durch die lauten Lüftungsaggregate, für die wir nachts bis zu 68 dB gemessen haben, unerträglich.“ Die Bahn erklärte dazu, dass an der Schall- und Lärmreduzierung zurzeit intensiv gearbeitet wird.

Was Pauli-Aretz weiter beunruhigt, sind die aus dem ZA Prag entweichenden Schadstoffe und die Feinstaubbelastung sowie deren Messungen. Sie fordert vor dem Hintergrund stinkender, weißer Wolken nach jeder Sprengung im Tunnel die Einrichtung einer Messstelle am ZA Prag für Staub und Schadstoffe sowie Abluftfilter.

Pauli-Aretz benennt die immer noch offenen Fragen:

- Wie werden die aktuellen Lärmimmissionen überprüft?
- Wie lange ist mit den starken Lärmimmissionen zu rechnen?
- Was tut die Bahn, um die Aggregate für die Belüftungsrohre zu dämmen?
- Wie viel Lärm wird bei den direkt Betroffenen am Zwischenangriff nach Abschluss der aktiven Schallschutzmaßnahmen ankommen?
- Welche Schutzmaßnahmen wirken gegen die Kombination von Luftschall und Körperschall aus der Baumaßnahme?
- Wie will die Bahn bei den passiven Schallschutzmaßnahmen den von der Logistik-Fläche emittierte Lärm berücksichtigen?
- Wie hoch ist die Schadstoffbelastung der Luft und was wird dagegen unternommen? Die Belastung muss unbedingt gemessen werden.