

Rede von **Dr.-Ing. Hans-Jörg Jäkel**, Gruppe Nordlichter; auf der 299. Montagsdemo am 30.11.2015

## Probleme bei der Statik des Tiefbahnhofs

Liebe Freunde,

Das Projekt S21 schwimmt bzw. läuft völlig aus dem Ruder. Aber Bund, Land, Region und Stadt wollen das offenbar nicht sehen. Sie wollen von den Verantwortlichen der Bahn belogen werden.

Beim Bahnhofstrog sollte es seit Sommer 2014 richtig vorangehen. Aber es ging in den letzten Wochen durch die Presse, dass es keine genehmigte Statik für die Bodenplatte gibt. Durch den mehrjährigen Verzug ist eine bereits erteilte Genehmigung abgelaufen und ein neuer Antrag muss veränderten Regelungen entsprechen. Beispielsweise muss die Erdbebenfestigkeit umfassender nachgewiesen werden, was sicher nicht einfach ist.

Der Trog soll 80 Meter breit, mehr als 10 Meter tief und im Bahnsteigbereich mehr als 400 Meter lang werden. Daran schließt sich auf beiden Seiten noch das Bahnhofsvorfeld mit den Weichenstraßen an – insgesamt also fast 900 Meter. Dieser Trog muss wegen des Grundwasserandrangs wasserdicht sein. Er muss aber auch so stabil sein, dass über Jahrzehnte hinweg keine Setzungen und Hebungen auftreten und das bei sehr unterschiedlichem Baugrund quer zum Tal. Das ist keine leichte Aufgabe und das EBA fordert jetzt völlig zu Recht beim Statiknachweis nicht nur die Betrachtung jedes einzelnen der 25 Baufelder, sondern auch die Einbeziehung der Nachbarfelder.

Um welche Größenordnung es beim Bahnhofstrog geht, das kann man sich gut bei einem Vergleich mit den größten Flugzeugträgern der US-Marine verdeutlichen. Diese haben einen Rumpf von etwa 300 x 40 Metern bei etwas mehr als 10 Meter Tiefgang. Der Tiefbahnhofstrog soll aber dreimal so lang und doppelt so breit werden. Den Nachweis zu führen, dass dieser Trog so gebaut werden kann, dass er dauerhaft stabil ist, das erweist sich offenbar als großes Problem – ganz zu schweigen von den Unmengen Stahl und Beton, die für so ein „Riesenschiff im Nesenbachtal“ notwendig sind. Wieviel Sinnvolles könnte damit geschaffen werden?

Dass die Statik für die Bodenplatte des Bahnhofstroges fehlt, das ist nicht erst seit ein paar Wochen ein Problem, sondern schon seit vielen Monaten, aber niemand will es wahr haben. Im August 2014 hieß es bei einem Pressetermin von Dr. Kefer, Herrn Leger und Vertretern der Baufirma Züblin ganz großspurig: „Jetzt geht's los“. Dabei wurde ganz ausführlich auch der Ablaufplan für das Baufeld 16 mitten im verwüsteten Schlossgarten vorgestellt. Von August 2014 bis Mai 2016 sollte in 22 Monaten ein Bahnhofssegment komplett mit Trog, Bahnsteigen und 2 Kelchen entstehen.

Ende November 2015 sind 16 Monate vorbei – also mehr als 2/3 – aber ein Vergleich von Plan und Realität ist katastrophal. Von 18 Bauschritten sind nur 6 fertiggestellt (1/3). Man beginnt offenbar jetzt gerade mit Schritt 8, dem Bau des Dükers Cannstatter Straße. Das war für Januar vorgesehen, aber nicht für 2016, sondern für 2015. Es waren also 5 Monate geplant und nun hat es eben mal 16 Monate gedauert. Das Projekt schwimmt.

Ein privater Häuslebauer hätte sich bei einem derartigen Terminverzug längst eine neue Baufirma gesucht, es sei denn, dass er durch ständige Umplanungen und fehlende Genehmigungen das Dilemma selbst zu verantworten hat. Aber dann sollte die Baufirma ihre Konsequenzen ziehen und

ihren guten Namen nicht weiter beschädigen. Doch Züblin scheint so viel zu verdienen, dass sie davor zurückschrecken.

Als Alibi für den Verzug hat man den Testkelch errichtet. Dies war im August 2014 überhaupt nicht geplant. Im Gegenteil, als Bauschritt 16 sollte von August bis Oktober 2015 der erste richtige Kelch entstehen. Dann mutet es schon wie Hohn an, wenn der Geschäftsführer der Projekt-GmbH, Herr Leger, am Jahresanfang zum Bau des Bahnhofstrogos noch groß posaunte: „*Sie werden sich wundern, wie schnell wir noch werden*“. Wir wundern uns schon lange über dieses irrsinnige Projekt und nun aber auch darüber, was Herr Leger offenbar unter Schnelligkeit versteht.

Die Statik der Bodenplatte musste übrigens schon mal an die erforderlichen Fluchttreppenhäuser in der Bahnsteigmitte angepasst werden. Jetzt sollen diese Treppenhäuser aus dem eigentlichen Bereich der Bahnsteige heraus in den Nord- bzw. Südkopf verlegt werden. Für den normalen Betrieb hat das sicher Vorteile durch mehr Platz auf den Bahnsteigen. Aber die Fluchtwege werden deutlich länger. Da der Rauch nach oben steigt und sich unter der Decke gleichmäßig verteilt, ohne dabei die Neigung des Bahnhofs zu beachten, wird er zuerst die oberen nördlichen Fluchtwege erreichen. Wenn irgendwie möglich sollte man daher nach unten zum tiefer gelegenen Südausgang, also in Richtung SSB-Haltestelle Staatsgalerie fliehen.

Für die Verlegung der Fluchttreppenhäuser bedarf es aber noch einer Planänderung. Natürlich hat diese Verlegung auch wieder Auswirkungen auf die Statik und sonstige Planungen. Die DB selbst räumt dann dafür auch Mehrkosten und Terminverzug ein. Doch das ist bei Weitem nicht die einzige Änderung. Im letzten Lenkungskreis hat die Bahn die gewaltige Zahl von 29 Planänderungen für S21 und von 10 Änderungen für die Neubaustrecke vorgestellt. Allein schon daran ist zu erkennen, dass das Projekt schwimmt. Die allermeisten Änderungen befinden sich auch noch im Stadium ‚In Vorbereitung‘ und sie betreffen fast alle Ecken des Projektes. Ich könnte noch Stunden darüber berichten.

Nur eines noch: Auch an der Wolframstraße, im Dreieck von neuer SSB-Brücke und dem geplanten S-Bahn-Tunnel soll ein bisher dort geplantes Fluchttreppenhaus jetzt an eine andere Stelle gebaut werden. Warum? Man hat festgestellt, dass es genau dort günstig wäre, eine Umleitung für die von der S-Bahn zertrennten Wolframstraße zu bauen.

Es herrscht nur noch Chaos und das Projekt schwimmt – inhaltlich, kostenmäßig und beim Zeitplan. Aber weder Bund, Land, Region oder Stadt wollen das wahr haben. Sie lassen sich von Musterkelchen und irreführenden Präsentationen wie ein Tanzbär am Nasenring durch die Manege ziehen.

Aber wir und endlich auch ab und zu die Medien werden die sich weiter verschärfenden Probleme immer wieder öffentlich machen, denn es ist weiterhin unser großes Ziel: Wir wollen ‚oben bleiben‘!