

Rede von Dipl.-Ing. Hans Heydemann auf der 370. Mo-Demo am 22.5.2017

Stuttgart 21 übertrifft BER – von Dükern, Tunnelbauschäden und ungelöstem Brandschutz

Liebe Mitstreiter und Kopfbahnhof-Freunde!

Kürzlich hat die ARD in ihrer Sendung „Brisant“ eines Jubiläums der besonderen Art gedacht: **5. Jahrestag der Nicht-Inbetriebnahme** des künftigen Berliner Großflughafens BER! Dazu den ganzen Reigen der (un-)verantwortlichen Politiker von Platzeck bis Mehdorn mit ihren flotten Sprüchen damals, man sei auf einem guten Weg und zuversichtlich, daß der Flugbetrieb jetzt bald losgehen werde. Inzwischen sind fünf Jahre vergangen – auf dem Rollfeld wächst derweil Gras, von Fliegern keine Spur! Und **Stuttgart 21** wird die nächste, **noch größere Pleite** sein! Ich bin gespannt, was dann über die **Nichtinbetriebnahme** von **Stuttgart 21** berichtet wird.

Stuttgart 21 sei **im Bau**, es gebe **kein Zurück**; er sei finster entschlossen, das Vorhaben zu den **vereinbarten Kosten** und **Terminen fertigzustellen** – so der neu ernannte Bahn-Vorstandschef der Deutschen Bahn AG, Richard Lutz. Doch der **Kostenrahmen** wurde schon mal **um die Hälfte auf 6,5 Mrd. € erhöht** und der **Zeitrahen** von ursprünglich 2019 auf jetzt **2023 verlängert** – weitere **Kostensteigerungen** und **Terminverschiebungen** sind absehbar. Vom kostensparenden Umstieg 21 will man bei der DB und deren Aufsichtsrat nichts wissen; Stuttgart 21 wurde vom Aufsichtsrat abermals vertagt.

Beim **Bau von Stuttgart 21** geht es – allen verkündeten Beschleunigungsmaßnahmen zum Hohn – nur **außerordentlich zögerlich** voran. In den drei Jahren seit dem Beginn der Baugrube 16 hat man dort gerade mal ein Stück Bodenplatte betoniert, der ganze Rest ist noch nicht einmal fertig ausgehoben. Immerhin wurde jetzt mit dem **Bau der ersten Kelchstütze begonnen** – nach Bauplan war das im September 2015 vorgesehen, also vor knapp 2 Jahren. Die neue Bauzeitplanung der DB sieht nun vor, den Rohbau der Tiefbahnsteighalle 2021 fertigzustellen. Mit Innenausbau sowie Betriebserprobung wird es dann **Ende 2024, ehe Stuttgart 21 in Betrieb** gehen könnte. Die **Genehmigung** der 18. PÄ zum **Verschieben der Fluchttreppen** steht immer noch aus. Doch man ändert munter weiter – es gibt inzwischen **über 70 Planänderungen** zu diesem **bestgeplanten Projekt** aller Zeiten!

Der Bau des **Nesenbachdükers** zieht sich gleichfalls in die Länge; nach Mitteilung der DB soll er jetzt erst 2019 fertig sein – eigentlich hätte er **schon vor vier Jahren**, im Juni 2013 in Betrieb gehen sollen; doch erst im Juni 2015 wurde überhaupt mal mit dem Bauen angefangen. Erst wenn der **Nesenbachdüker** fertig ist und in Betrieb genommen wurde, kann der darüber liegende Teil der **Tiefbahnsteighalle** gebaut werden. Andererseits kann der Nesenbachdüker aber **erst fertiggebaut** werden, wenn die SSB den darunterliegenden **Stadtbahntunnel** vom Bahnhof zur Staatsgalerie **gebaut** hat. Bis jetzt sieht man davon nur eine **halbfertige Teil-Baugrube**. Den zum Bahnhof führenden Tunnel hingegen kann die SSB aber erst bauen, wenn der **Nesenbachdüker fertig** ist.

Die gegenseitigen Abhängigkeiten der einzelnen Bauwerke zueinander sind so verworren, daß ein störungsfreier Bauablauf kaum zu erwarten ist. Das Nachhinken eines Bauteils wirkt sich dabei unweigerlich auf die übrigen aus und somit auf die Gesamt-Fertigstellung. Erschwerend kommt hinzu, daß die einzelnen Bauwerke von unterschiedlichen Bauunternehmen im Auftrage verschiedener Bauherren zu erstellen sind. Damit erklärt sich auch, warum die SSB kürzlich bekannt

gab, die Fertigstellung der neuen Haltestelle Staatsgalerie verzögere sich, die **alte Haltestelle müsse noch mehrere Jahre in Betrieb** bleiben. Die **Sperrung** der Strecke Charlottenplatz – Staatsgalerie **verlängere sich bis Dezember 2017**, also auf 1½ Jahre – ursprünglich sollte das nur 6 Monate dauern. Die anschließende Sperrung des Streckenabschnittes Hbf – Staatsgalerie, 2014 noch mit 26 Monaten angegeben, soll jetzt **mehrere Jahre dauern** – genauer will sich die SSB nicht mehr festlegen. 2010 hatte es noch geheißen: Hauptbauarbeiten der SSB dauern von 2012 bis 2016 mit einer **vierzehntägigen Sperrung**. Soviel zur Verlässlichkeit der Angaben von Bahn und SSB! Wo ist da ein Unterschied zum BER?

Kürzlich ließ die Bahn über die Tagespresse verkünden, die Hälfte der Zulauftunnel für Stuttgart 21 sei jetzt geschafft. Was nicht dazu gesagt wurde, ist daß die **großen Anhydrit-Strecken** beim Fildertunnel und beim Kriegsbergtunnel und damit die **größten Schwierigkeiten erst noch bevorstehen**. Und zur Hälfte fertig sind die Tunnel noch lange nicht – der untere Tunnel-Abschnitt bis zur Sohle, immerhin etwa 1/6 des Ausbruch-Querschnittes, ist aus bautechnischen Gründen noch gar nicht ausgehoben; das geschieht erst unmittelbar vor dem **Einbau der tragenden Innenschale**, die ebenfalls noch fehlt und erst zwei Jahre nach den Tunnel-Ausbrucharbeiten eingebaut werden soll. Solange muß die **vorläufige Spritzbeton-Schale dem Gebirgsdruck alleine standhalten**. Da stehen noch etliche weitere Überraschungen an.

Überraschungen erlebten indes schon **etliche Hausbesitzer**, unter deren Grundstück oder in deren Nachbarschaft ein Tunnel gebohrt wurde. Immer wieder mal wurde in der Zeitung von **Schäden an untertunnelten Gebäuden** berichtet, die durch die unvermeidlichen **Setzungen** nach dem Tunnelvortrieb oder durch die **Sprengarbeiten** ausgelöst waren. Doch die **Bahn bestreitet** stets jeden Zusammenhang mit den Tunnelbauarbeiten und den Sprengungen.

Ansprüche auf Schadensersatz werden **von der DB zurückgewiesen** mit der Behauptung, die Setzungen wie auch die Erschütterungen lägen allesamt im zulässigen Bereich und könnten deshalb die Risse in den Gebäuden auch nicht hervorgerufen haben! Es müsse sich folglich um Altschäden handeln, für die sie **nicht aufzukommen** habe. Die **S21-geschädigten Hauseigner** stehen mit leeren Händen da; von der bei Unterzeichnung des Gestattungsvertrages von der Bahn zugesicherten „unbürokratischen Schadensregulierung“ ist **keine Rede** mehr; ein Klageverfahren gegen die DB kann sich **über Jahre hinziehen**, mit **ungewissem Ausgang**.

Viele sind **gutgläubig darauf hereingefallen** – die Bahn hat kürzlich bei einer Bürger-Veranstaltung in Degerloch eingeräumt, ihr seien **85 solcher Schäden gemeldet** worden, wovon 47 derzeit geprüft würden. **85 S21-geschädigte Hausbesitzer** – von denen nur die allerwenigsten überhaupt als S21-Geschädigt anerkannt werden und dann allenfalls eine geringfügige Entschädigung zugesprochen erhalten – nach **jahrelangem Nervenkrieg** mit Behörden, Versicherungen und Gerichten! Und es können noch weit mehr werden; die Tunnelarbeiten gehen ja noch jahrelang weiter. Wir haben eine Liste über bekanntgewordene Fälle angelegt; wer solche Tunnelbauschäden kennt, möge diese bitte uns oder bei der Mahnwache melden, damit möglichst viele erfaßt werden.

In einem Geschäftshaus in der Jägerstraße, unter dem der neue Stadtbahntunnel gebaut wurde, habe ich mit eigenen Augen eine Vielzahl von teils **beachtlichen Rissen in tragenden Bauteilen** gesehen, das Gebäude ist **einseitig leicht gekippt** und hat sich **verzogen**, viele **Fenster** ließen sich **nicht mehr schließen**. Auch hier hat der **Gutachter** angegeben, es handele sich überwiegend um Altschäden, und hat nur einen **geringen Schadensumfang** anerkannt.

Vorläufiger Höhepunkt dieser Tunnelbaubedingten Gebäudeschäden: der **Einsturz** einer **Unterdecke** in der **Kunstakademie** am Kochenhof am 21. März d.J., bei der zwei Studentinnen verletzt wurden. Der Einsturz ereignete sich kurze Zeit nach einer deutlich wahrnehmbaren Sprengung in dem unter der Kunstakademie verlaufenden Feuerbacher Tunnel. Die **Bahn bestreitet** jeglichen Zusammenhang mit der Sprengung und verweist auf das Alter der in den 50iger Jahren errichteten Gebäude. Und das für die Kunstakademie zuständigen Landesamt hat diesen Vorfall noch **nicht einmal der Bahn als Schadensfall angezeigt**, sondern will dies selber regeln – ein unglaublicher **Skandal** einer weiteren **S21-Unterstützung** durch die **Landesregierung** unter **Grüner Führung!**

Noch ein paar Worte zum **unzureichenden Brandschutz bei S21** - eine der Achillesfersen des Vorhabens, die das **Desaster** beim **BER weit in den Schatten stellen** wird.

Am 20.10.16 wurde die **15. PÄ Schwall- und Entrauchungsbauwerk „Süd“ genehmigt**. Dagegen hatte ich im November 2016 **Beschwerde** beim **EBA** eingelegt und **Akteneinsicht** gefordert – ich wollte wissen, was die Bahn zu meinen Einwendungen entgegnet hatte. Immerhin heißt es im Planänderungsbeschuß des EBA dazu, der Vorhabenträger sei den Bedenken in ausreichender Form begegnet. Doch die **Einsichtnahme** wurde vom **EBA verweigert** mit der Begründung, bei den angeforderten Unterlagen handle sich **nicht um Umweltinformationen** wie Luft, Atmosphäre oder Wasser; das EBA beschied „Entgegen Ihrer Auffassung handelt es sich bei **sämtlichen** das Vorhaben **Stuttgart 21** betreffenden Informationen **nicht um Umweltinformationen**“. Hiergegen habe ich im März Beschwerde eingelegt und warte seither vergeblich auf Antwort. Die Bürger sollen sich gefälligst mit den Jubel-Meldungen der Bahn zu Stuttgart 21 auf deren Herzlein-Seite zufrieden geben und keine dummen Fragen stellen, und das EBA steht der Bahn dabei zu Diensten.

Inzwischen **kauft die Bahn kritische Fachleute auf**: Prof. Dr. Uwe Steinborn von der TU Dresden, der 2014 bei der Filder-Anhörung die Bahn mit seinem Vortrag über die Verspätungsanfälligkeit der S-Bahn durch S21 gehörig in Verlegenheit gebracht hatte, ist jetzt **Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG**. Von ihm kann also keine Kritik mehr kommen.

Doch auch wenn es nicht so scheinen mag, unser Widerstand gegen den S21-Irrsinn ist keineswegs wirkungslos. Unsere Kritik an Stuttgart 21 wird hinter den Kulissen sehr genau verfolgt; das Scheitern von S21 will aber noch niemand von den Verantwortlichen eingestehen, also wird blindlings einfach weitergemacht – und die Verantwortungsträger machen sich einer nach dem andern davon, zuletzt Grube und Kefer. Weitere werden folgen und am Ende wird keiner mehr da sein, um die Verantwortung zu übernehmen.

Doch wir bleiben dabei, wir geben nicht auf,
wir bleiben Oben!