

Einwendung des Landesnaturschutzverbands (LNV) und der Ingenieure22 gegen die 14. Planänderung „Nesenbach-Düker-Verkürzung mit grundlegend geänderter Bauweise“ vom 22.1.2014

*Die Rede von **Wolfgang Kuebart**, Ingenieure22, bei der 218. Montagsdemo am 14.4.2014 zitiert aus dieser Einwendung.*

Stuttgart 21, PFA 1.1, 14. Planänderung Nesenbach-Düker-Verkürzung mit grundlegend geänderter Bauweise

Der LNV hat eine 12-seitige Stellungnahme abgegeben, die sich detailliert mit geologischen Fragestellungen beschäftigt. Der LNV hat sich aber nicht zu den **erheblichen Auswirkungen auf den Stadtbahnbetrieb** geäußert, denn diese Auswirkungen waren aus den Planunterlagen so gut wie nicht zu ersehen. Dass es erhebliche Auswirkungen auf den Stadtbahnbetrieb geben würde, ist erst später aus anderen Quellen bekannt geworden. **Damit sind auch die Voraussetzungen eines vereinfachten Verfahrens, d.h. eines Verfahrens, bei dem gemäß § 73 III 2 VwVfG auf eine Auslegung und dann wohl auch auf eine Erörterung verzichtet werden kann, entfallen.**

Daher fordert der LNV ein weiteres Planänderungsverfahren, in dem die Auswirkungen des Umbaus der Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie auf den Fuß- und Radverkehr, den Autoverkehr, den Busverkehr und insbesondere auf den Stadtbahnverkehr dargestellt sind. Betroffene müssen informiert werden und die Möglichkeit bekommen, sich dazu zu äußern. Das Planänderungsverfahren muss daher mit Bürgerbeteiligung (Auslegung mit Frist für Einwendungen, Erörterung) durchgeführt werden.

Begründung

Mit der 14. Planänderung für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.1. des Projekts Stuttgart 21 wird die grundlegend geänderte Bauweise des Nesenbach-Dükers und eine daraus resultierenden **Unterbrechung des Stadtbahnbetriebs zwischen Staatsgalerie und Hbf** beantragt. Während im ursprünglichen Erläuterungsbericht für den PFA 1.1 auf Seite 243 steht, dass der Stadtbahnbetrieb auf dem bestehenden Gleis 4 (Hbf – Staatsgalerie) für rd. 14 Tage eingestellt wird, ist jetzt bekannt geworden, dass wegen der geänderten Bauweise des Dükers mit einer Unterbrechung von mehr als zwei Jahren zu rechnen ist. In den Planänderungsunterlagen finden sich lediglich auf Seite 26 die Sätze: „Die beiden bestehenden Stadtbahntunnelabschnitte Achse 1 und 4 sind während der Bauzeit des Dükers vollständig außer Betrieb,“, „Infolge des verkürzten Dükers sind die Betriebszustände während der Bauzeit der Stadtbahn Staatsgalerie und damit die Bauablaufplanung der Stadtbahn zu ändern.“, sowie die Bauphasenpläne. Diese Informationen sind nicht ausreichend als Darstellung der Auswirkungen der beantragten Planänderung, weil die Auswirkungen für die SSB-Fahrgäste nicht dargestellt sind. Es sind nicht einmal die Nummern der betroffenen Stadtbahnlinien angegeben.

Außerdem wird mit der 14. Planänderung auch eine **Unterbrechung des Stadtbahnbetriebs zwischen Staatsgalerie und Charlottenplatz** beantragt. Dies geht jedoch lediglich implizit aus dem Abschnitt 3.13.6 des Planänderungsantrags hervor; das Wort „Unterbrechung“ kommt nicht ein einziges Mal im Antrag vor. So gilt auch hier, dass diese Information für die betroffenen Nutzer der

Stadtbahn nicht ausreichend als Darstellung der Auswirkungen der beantragten Planänderung ist. Über die Dauer dieser Unterbrechung liegen zur Zeit unterschiedliche Angaben vor. Wir gehen zur Zeit davon aus, dass der Stadtbahnbetrieb für viele Monate unterbrochen werden muss, während im ursprünglichen Erläuterungsbericht (Stand 09.02.2004, planfestgestellt am 28.01.2005) steht, dass die notwendigen Arbeiten in den Nachtpausen ausgeführt werden.

Dass diese Änderung, die mit der Änderung der Dükerbauweise nichts zu tun hat, im gleichen Planänderungsverfahren wie die Dükeränderung beantragt wird, ohne dies in der Überschrift zu sagen, muss als der Versuch der Verdeckung eines Planungsfehlers von Bahn und SSB bezeichnet werden.

Der Titel des Planänderungsantrags lautete: „Antrag auf Änderung der Planfeststellung für den verkürzten Düker Hauptsammler Nesenbach“. Der Titel hätte jedoch lauten müssen. „Antrag auf Änderung der Planfeststellung für den verkürzten Düker Hauptsammler Nesenbach **und Antrag auf vorübergehende Änderung des Stadtbahnbetriebs**“.

Es muss außerdem kritisiert werden, dass die Anhörung nicht öffentlich war und nur Träger öffentlicher Belange, darunter die Umweltverbände, beteiligt wurden. Durch die jetzt erst erkennbar deutlich längere Unterbrechung des Stadtbahnbetriebs ist aber der Kreis der Betroffenen sehr viel größer und die Beeinträchtigung sehr viel bedeutsamer als dies seither offenbar angenommen worden war. (Ob diese Annahmen schon von Anfang an unzutreffend waren, kann daher dahin gestellt bleiben). Aber selbst wenn eine Erörterung erfolgt wäre und nicht auch auf sie verzichtet worden wäre, hätten nur Bürger, die sich durch die Eingriffe in das Grundwasser und durch die Gefährdung des Mineralwassers betroffen fühlen oder die sich für die Abwasserbeseitigung interessieren und Geologie-Kenntnisse haben, Anlass gehabt, sich mit den Planunterlagen zu beschäftigen. Wer dagegen durch die Einschränkungen des Stadtbahnbetriebs betroffen ist, hätte seine Betroffenheit überhaupt nicht erkennen können und wäre gar nicht auf die Idee gekommen, sich mit den Planunterlagen zu beschäftigen. Dies gilt außer für die direkt betroffenen Fahrgäste unter anderem auch für die Veranstalter von Großveranstaltungen, für die die Linie U11 eingesetzt wird.

Darstellung der Historie

Es wird hier aus der Sicht des LNV dargestellt, wie es dazu gekommen ist, dass erst jetzt bekannt wurde, wie heikel der Umbau der Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie ist. Es werden hier unter anderem Aussagen, die Herr Reichle bei einer Sitzung des Bezirksbeirats Mitte am 13.1.2014 gemacht hat, verwendet.

1994 wurde die Idee geboren, den bestehenden Kopfbahnhof durch einen um ungefähr 90 Grad gedrehten Tiefbahnhof zu ersetzen. Damals wurde der Eindruck vermittelt, dies sei problemlos machbar. Es entstand der Eindruck, es gäbe ein Höhenniveau, auf dem die neuen Gleise unter den Gleisen des bestehenden Kopfbahnhofs und über den S-Bahn- und Stadtbahngleisen hindurch geführt werden könnten und der neue Bahnhof sozusagen im Keller des bestehenden Kopfbahnhofs untergebracht werden könnte.

In der Öffentlichkeit war nicht bekannt,

- dass der Abstand zwischen Bonatzbau und dem damals neuen Gebäude der LBBW (damals Südwest-LB) nur ungefähr 95 Meter beträgt, während zum Beispiel der Bahnhof Karlsruhe 150 Meter breit ist,
- dass die Bahnsteige des Kopfbahnhofs um circa 120 Meter verschoben werden müssen und deswegen das ganze Gleisvorfeld umgebaut werden muss,
- dass die Stadtbahn in der Heilbronner Straße tiefer gelegt werden muss,

- **dass die Stadtbahn in der Willy-Brandt-Straße mit Haltestelle und vier Gleisen höher gelegt werden muss,**
- dass im Tiefbahnhof eine nicht EU- und EBO-konforme Gleisneigung von 15 Promille verbleiben soll,
- dass mit beträchtlichen Problemen mit dem Grundwasser und mit dem Mineralwasser zu rechnen ist,
- dass der Nesenbach und zwei andere große Hauptsammler mit großem technischem und finanziellem Aufwand gedükert werden müssen.

Ende der 1990er-Jahre wurden die Pläne für Stuttgart 21 konkretisiert. Spätestens damals hätte die Bahn und die SSB erkennen müssen, dass die geplante Stelle ungeeignet für den Bau eines Durchgangsbahnhofs für die Landeshauptstadt Stuttgart ist und der Bau mit vielen Risiken und hohen Kosten verbunden ist. Unter anderem hätte man schon damals erkennen müssen, wie heikel der Bereich der Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie ist. Tatsächlich wurden für den Planfeststellungsabschnitt 1.1 Pläne vorgelegt (planfestgestellt am 28.1.2005), von denen erst jetzt bekannt wird, wie unvollständig und ungenau sie sind. Erst jetzt wird deutlich, dass die Pläne als Grundlage für die politischen Entscheidungen und die Volksabstimmung am 27.11.2011 ungeeignet waren und Öffentlichkeit und Mandatsträger nicht richtig informiert waren, obwohl dies den verantwortlichen Vorhabensträgern voll bewusst war. Ein großer Teil der Mandatsträger und der Öffentlichkeit weiß bis heute nicht, wie schlecht die vorgelegten Pläne sind und **wie ungeeignet der gewählte Standort für den Bau eines Durchgangsbahnhofs ist.**

Im Jahr 2009 hat die SSB, die andere organisatorische Strukturen als die Bahn hat, und besser in der Lage ist, komplizierte Tiefbauarbeiten zu planen und auszuführen, die Verantwortung für die Planungen des Stadtbahnumbaus übernommen und erkannt, dass der Umbau der Stadtbahn im Zuge von Willy-Brandt-Straße, Gebhard- Müller-Platz und Konrad-Adenauer-Straße unter rollendem Rad besonders schwierig ist und nur mit sehr großen Aufwand zu machen gewesen wäre. Dies hat Herr Reichle bei der Sitzung des Bezirksbeirats Mitte am 13.1.2014 mitgeteilt. Man muss daher die Frage stellen, warum die SSB die Öffentlichkeit erst jetzt informiert und zum Beispiel nicht schon vor der Volksabstimmung am 27.11.2011 der Öffentlichkeit mitgeteilt hat, dass diese Baustelle ohne längere Unterbrechung des Stadtbahnbetriebs praktisch nicht machbar ist. Selbst in der Kreuzungsvereinbarung und Bauabwicklungsvereinbarung zum Umbau Staatsgalerie vom 31.5.2012 sind diese heiklen Punkte ausgespart.

Wer hat die Verantwortung für die späte Information?

Dass die Unterbrechung der Stadtbahn von der Staatsgalerie zum Hauptbahnhof (Linien U9, U11 und U14 sind betroffen) notwendig geworden ist, ist eine Folge der Änderung der Bauweise des Nesenbachdükers. Die ursprünglichen Pläne, den Düker bergmännisch und unter Luftdruck zu bauen, waren offenbar so unrealistisch, dass keine Tiefbaufirma das Risiko auf sich genommen und ein Angebot gemacht hat. Für diesen Planungsfehler hat die Bahn die Verantwortung zu tragen. Es ist nicht öffentlich bekannt, welche Änderungen in der 4. Planänderung bereits beantragt wurden, auf die in der o.g. Kreuzungsvereinbarung verwiesen wird.

Dafür, dass erst jetzt bekannt wurde, dass die Unterbrechung der Stadtbahn von der Staatsgalerie zum Charlottenplatz (Linien U1, U2, U4 und U11 sind betroffen) notwendig ist, hat jedoch die SSB eine Mitverantwortung.

Schon 2011 hatte **Hany Azer**, der von April 2008 bis Juni 2011 Gesamtprojektleiter für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm war, in seinen – bis vor Kurzem noch geheimen – „**121 Chancen und Risiken**“ auf Probleme bei der Kreuzung Tiefbahnhof/Haltestelle Staatsgalerie hingewiesen. Bei Risiko 62 „Bau-

maßnahmen SSB, fehlende Baudurchführungsvereinbarung mit der SSB“ findet man den sibyllinischen Satz: „**Auf Grund der baukonstruktiven und bauablaufbedingten Abhängigkeiten zwischen Trogbauwerk und SSB-Trassen besteht ein Terminrisiko** wegen der noch nicht zwischen DB-Netz und SSB abgeschlossenen Baudurchführungsvereinbarungen (Heilbronner-Str. und Haltestelle Staatsgalerie). Die Umsetzung der Baumaßnahmen SSB durch die SSB als Bauträger bedarf einer Baudurchführungsvereinbarung zwischen der DB und der SSB.“

Man hat das Problem bis zum spätest möglichen Zeitpunkt auflaufen lassen, um den Entscheidungen für das Projekt keine Hemmnisse in den Weg zu stellen. Die Folgen dafür soll nun die Bevölkerung von Stuttgart und Umgebung geduldig ertragen. Die Genehmigungen der notwendigen Planänderungen werden praktisch unter der Hand den laufenden Planänderungsanträgen untergeschoben.

Eine erneute öffentliche Auslegung der Planänderungsunterlagen ist deshalb zwingend geboten.

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / K.Nr.: 7020 627 400 / BLZ: 430 609 67 (GLS-Bank) / IBAN: DE02 430609677020627400 / BIC: GENODEM1GLS
Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.