

Einspruch gegen das Planänderungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt 1.2 „Fildertunnel“ von Stuttgart 21.



An das
Regierungspräsidium Stuttgart
Abteilung Wirtschaft und Infrastruktur
Postfach 800709
70507 Stuttgart

Absender
Vorname, Name:
Straße, Hausnummer:
Postleitzahl, Ort:
Datum:

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lege ich Widerspruch ein gegen das 2. Änderungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.2 „Fildertunnel“. Ich fordere das Eisenbahnbundesamt auf, die beantragten Änderungen nicht zu genehmigen und die rechtswidrige Planung von Stuttgart 21 einzustellen.

Wichtig:
Ihr Einspruch muss spätestens
am 18.10.2011 im Regierungs-
präsidium Stuttgart sein

Ich bin von der Planung ganz direkt betroffen als **(Zutreffendes bitte ankreuzen)**

- Einwohner/in in Stuttgart bzw. im Großraum Stuttgart
- Eigentümer/in einer direkt betroffenen Wohnung / Hauses / Grundstücks
- Bahnbenutzer/in
- Steuerzahler/in
- Demokrat/in
- Sonstiges:

**Für Sie nicht zutreffende Gründe bitte streichen und –
ganz WICHTIG: Bitte Ihre eigenen Ablehnungsgründe hinzufügen**

Tunnelsicherheit

Zwar ist die Verkürzung des Abstandes der Querstollen von ursprünglich 1000 Meter auf 500 Meter grundsätzlich zu begrüßen, trotzdem wird damit nicht die erforderliche Sicherheit im Tunnel hergestellt. Entgegen der fehlerhaften Angaben im Erläuterungsbericht beträgt die maximale Entfernung, die von Fahrgästen im Falle eines Unfalls bis zu einem sicheren Punkt zurückzulegen ist, immer noch 500 Meter. Es ist damit zu rechnen, dass ein verunglückter Zug den Zugang zum nächstgelegenen Querstollen blockiert. 500 Meter bis zum nächsten Rettungsstollen aus eigener Kraft zurückzulegen ist für gehbehinderte oder verletzte Fahrgäste unmöglich. Das Rettungskonzept ist nach wie vor völlig ungeeignet und führt zu einer erheblichen Gefährdung der Fahrgäste im Schadensfall. Beim Gotthard-Basistunnel beträgt der Abstand der Querstollen beispielsweise nur 325 Meter, und dies trotz geringerer Längsneigung! Die Annahme, dass bei einem Zugbrand, der brennende Zug in der Regel 15 Minuten fahrfähig bleibt und in den Hauptbahnhof zur Brandbekämpfung einfahren kann, ist völlig unrealistisch. Der Hauptbahnhof befindet sich ebenfalls im Tunnel. Der nächste offene Bereich zur externen Brandbekämpfung mit freiem Rauchabzug ist Bad Cannstatt oder Feuerbach.

Der Fildertunnel ist insgesamt nicht genehmigungsfähig, da die Weiterführung auf den Fildern (PFA 1.3) noch völlig offen ist. Hier hat die Bahn noch nicht einmal die Planfeststellung beantragt. Es gibt bis jetzt noch keine schlüssigen oder gar genehmigten Pläne der Bahn über die Ausführung und Anbindung des Flughafenbahnhofs.

Geologische Risiken

Die Grundstücke, durch die der Tunnel gebohrt werden soll, sowie die in einem spitzen Winkel darüber befindlichen Grundstücke können durch Hebungen oder Senkungen beeinträchtigt werden.

Hebungen können durch quellfähiges Gestein, sog. ungelöschten Gipskeuper, der durch das Bauvorhaben mit Wasser in Kontakt kommt, ausgelöst werden. Quellungen können auch den einmal errichteten Tunnel beeinträchtigen und nach einiger Zeit zu umfangreichen Sanierungen führen, die mit weiteren Eingriffen in die betroffenen Grundstücke verbunden sein können. Um solche Gefahren abschätzen und prüfen zu können, ob der Tunnel mit ausreichender Stabilität gegen Quelldrücke errichtet werden soll, ist die Einsicht in die geologischen Gutachten notwendig, aus denen sich die Beschaffenheit des Baugrundes und die Quelldrücke ergeben, mit denen zu rechnen ist. Diese Gutachten sind:

- Baugrundgutachten für den PFA 1.2, Aachen vom 25.01.2010
- Tunnelbautechnisches Gutachten Fildertunnel, Streckenachse 910: km 0+432 – 9+500, Aachen, von März 2010

- Lastenheft bergmännischer Tunnel in Spritzbetonbauweise, Aachen, Februar 2010 (betrifft PFA 1.2)
- Tunnelstrecken im Unausgelaugten Gipskeuper, Quelldruckansatz Maschineller Vortriebe (betrifft PFA 1.2 und 1.6a), Aachen, Januar 2010

Bis auf das Tunnelbautechnische Gutachten sind alle anderen Gutachten nicht Teil der öffentlichen Auslegung. Diese ist insoweit unvollständig.

Insbesondere das „Lastenheft bergmännischer Tunnel in Spritzbetonbauweise, Aachen, Februar 2010 (betrifft PFA 1.2)“ ist von Relevanz und praktisch unverzichtbar. Es enthält die Lastangaben für die im Untergrund herrschenden Quelldrücke. Nach Maßgabe dieser Quelldrücke bemisst sich die Tunnelwandstärke.

Die Gefahr, dass Grundwasser entlang der Tunnelaußenwand geführt wird und auf diesem Weg zu den quellfähigen Gesteinsschichten gelangen könnte, wurde erkannt; daher soll die Anzahl der Dammringe erhöht werden. Statt 12 Dammringe werden nun 15 angebracht. Es fehlt aber an wissenschaftlichen Nachweisen, dass diese Dammringe und ihre geplante Dimensionierung das Eindringen von Wasser dauerhaft verhindern können. Es besteht zudem die Gefahr, dass durch die Tunnelbohrarbeiten Risse im Gebirge hervorgerufen werden, die Wasserwege zum anhydrithaltigen Gestein eröffnen. Angesichts dieser Risiken ist dem Vorhabenträger zur Auflage zu machen, die Grundstücke mit anhydritführendem Gebirge in ein umfassendes Beweissicherungsverfahren einzubeziehen. Generell kritisiere ich, dass die Darstellung des Beweissicherungsbereiches nicht präzise dargestellt ist.

Darüber hinaus ist es dem Vorhabenträger zur Auflage zu machen, von Hebungen oder Senkungen betroffene Grundstückseigentümer gegenüber Haftungsansprüchen Dritter, benachbarter Eigentümer wegen Folgeschäden freizustellen, die von ihrem Grundstück ausgehen.

Wasserrisiken

Im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss wurde eine Grundwasserfördermenge von 5,04 Millionen m³, und – bezogen auf die Gesamtbauzeit von 5 Jahren – eine Grundwasserentnahmerate von maximal 44 l/s bewilligt. Aufgrund der Ergebnisse des fünften Bohr- und Erkundungsprogramms wird eine drastische Erhöhung der Förderquote im Planfeststellungsabschnitt 1.1. (Tiefbahnhof) erforderlich: Nicht drei Millionen, sondern bis zu 6,8 Millionen Kubikmeter Grundwasser müssen aus den Baugruben gepumpt werden. Im Planfeststellungsabschnitt 1.5. werden 1,8 Millionen Kubikmeter erwartet, weshalb eine Erhöhung um 0,1 Millionen Kubikmeter beantragt wurde. Für den Abschnitt 1.2 wurde dagegen keine Erhöhung beantragt. Das erstaunt, ist doch der nördliche Anfahrbereich des Fildertunnels nahe am Planfeststellungsabschnitt 1.1. gelegen, für den mehr als eine Verdopplung des Wasserandrangs ermittelt wurde; für den Anfahrbereich ist dagegen lediglich eine Förderung von 630.000 m³ über vier Jahre gestattet.

Ich bestreite, dass diese Gestattung ausreicht, um den Anfahrbereich des Fildertunnels zu errichten.

Da schon allein für den Planfeststellungsabschnitt 1.1 die Unterlagen bezüglich der beantragten Erhöhung der zulässigen Fördermenge von Grundwasser nach Auffassung der Landeshauptstadt Stuttgart nicht ausreichen, wird dies entsprechend auch für den Fildertunnel gelten.

Lärm

Die Beurteilung von Lärmimmissionen soll nach der AVV-Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) erfolgen. Die AVV-Baulärm wird aber zeitlich begrenzt. Bei Bauarbeiten die länger als 2 bis 5 Jahre laufen, sollte die TA-Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm) als Beurteilungsgrundlage herangezogen werden. Diese hat zwar die gleichen Grenzwerte, lässt aber keine Überschreitungen dieser Grenzwerte zu wie die AVV-Baulärm. Ebenso fehlen in der AVV-Baulärm Zuschläge für Ruhezeiten. In der TA-Lärm werden in der Zeit zwischen 6 und 7 Uhr sowie zwischen 20 und 22 Uhr ein Zuschlag von 6 dB draufgeschlagen.

Feinstaub

Der Stuttgarter Talkessel ist stark feinstaubbelastet. Die Gesundheitsgefahren, die damit verbunden sind, sind inzwischen wissenschaftlich belegt. Grenzwerte sind festgelegt. Der dringende Verdacht drängt sich auf, dass das größte Bauvorhaben Stuttgarts, das sich über mindestens eine Dekade erstrecken soll, zu Feinstaubemissionen führen wird. Die Bewohner der näheren Umgebung, aber auch die Besucher der Stadt, werden dadurch möglicherweise massiv gesundheitlich gefährdet. Es erstaunt, dass keine Untersuchungen zu den Feinstaubbelastungen infolge des Vorhabens vorliegen.

Der BUND Kreisverband Stuttgart, Rotebühlstraße 86/1, 70178 Stuttgart vertritt diesen Einspruch.

Weitere Einspruchs-Gründe: 

(ggfs. weitere Blätter anheften)

Mit freundlichen Grüßen

Unterschrift