

S21-Baustellen im Bahnhofsbereich

Publiziert am 31. Januar 2011 von Klaus Gebhard



[Hbf Stuttgart - Bedrohte Bäume](#) auf einer größeren Karte anzeigen

In Reaktion auf die Parkschützerbewegung wurde mit Amtsantritt der zwei neuen Stuttgart-21-Sprecher Andriof und Dietrich im Herbst 2010 eine (stadtklimatisch unsinnige) Unterscheidung zwischen Parkbäumen (orange dargestellt) und „weiteren Bäumen in der Bahnhofsumgebung“ (rot dargestellt) eingeführt. Für die erste Bauphase sollten 25 von insgesamt 282 Parkbäumen im Mittleren Schlossgarten sowie 80 Bäume in der Bahnhofsumgebung beseitigt werden. Die 25 Parkbäume wurden am 1.10., dem Tag nach dem „Schwarzen Donnerstag“, gefällt. Nachdem dieser Tag der Landesregierung zum totalen Desaster geriet, wurde das Versprechen gegeben, bis auf weiteres keine weiteren Parkbäume zu fällen. Dieses Versprechen bezieht sich nicht auf die 80 „Umgebungsbäume“ ausserhalb des Parks. Sie sind auf dem Lageplan gelb umkringelt.

Nach den bundesweite Negativ-Schlagzeilen verursacht habenden Ereignissen vom 30.09. ist davon auszugehen, dass sich die Stuttgart-21-Betreiber zumindest bis zu den Landtagswahlen an ihre öffentlich verlautbarten Versprechen halten werden und die dem Bauvorhaben im Weg stehenden Bäume nicht fällen, sondern mit Spezialfahrzeugen zu verpflanzen versuchen werden.

Dass die Ausfallrate beim Wiederanpflanzen am neuen Standort umso höher ist, je älter und größer die verpflanzten Bäume sind, berichten uns alle befragten Landschaftsgärtner und Baumkenner. Doch das Nicht-Anwachsen wird nicht so schnell zu bemerken sein. Umso größer könnte von daher die Versuchung der politischen Projektbefürworter sein, angesichts der nahenden Landtagswahlen die von den unschönen September-Ereignissen verunsicherte Stammwählerschaft mit Fernseh- und Pressebildern von behutsam von Spezialisten und Spezialmaschinen verpflanzten Bäumen wieder einzufangen. Mit derlei inszenierten Gesten des „Goodwill“ ließe sich vor der Wahl, so ein mögliches Kalkül der S21-Politiker, publikumswirksam Einsicht, Lernfähigkeit, „grünes Umweltbewusstsein“ sowie ein Entgegenkommen den Projekt-Kritikern gegenüber demonstrieren.

In der Sache selbst soll es jedoch kein Entgegenkommen geben. Obwohl während der Geissler'schen Schlichtungsrunden die behauptete höhere Kapazität des Tiefbahnhofs nicht nachgewiesen werden konnte, wodurch das aus vielerlei Gründen umstrittene Projekt seines letzten Sinns beraubt wurde, weigern sich Bahn und Landesregierung, bis zum neuerlichen Versuch eines „Fortschritts-Nachweises“ in Form eines computersimulierten „Stresstests“ im Sommer 2011, der legitimen Forderung nach Stopp aller Bau- und

Auftragsvergearbeiten nachzukommen. Dieses Vorgehen wider alle Vernunft und allen Anstand wird sich mit Blick auf das vorhandene Unrechtsbewusstsein in der Bevölkerung in den Landtagswahlergebnissen sicher niederschlagen.



[Geplante Baustellen - Kreuzung Heilbronner-/Schillerstraße](#) auf einer größeren Karte anzeigen

Schon der erste Blick auf diesen Bauplanausschnitt vom Gelände vor dem Nordausgang des Bonatzbahnhofs dürfte selbst Laien erahnen lassen, was alles an Ungemach für die nächsten 15 bis 20 Jahre auf Stadtbewohner, Bahn- und Autofahrer zukäme, wenn das Projekt nicht noch gestoppt wird. So dürfte z.B. für die täglich mit dem Auto in die Stadt einfahrenden Pendler die notwendig werdende Untergrabung der Heilbronner Straße brisant werden. Diese soll fahrbahnweise auf Behelfsbrücken verlagert und so über diverse Gruben geführt werden.

Darüber, in welcher Reihenfolge die vielen Baumaßnahmen angegangen werden sollen, schweigt sich die Bauherrin Deutsche Bahn wie gehabt eisern aus. Sicher ist nur, dass der Bau des unterirdischen, in Offen-Gruben-Bauweise zu errichtenden „Technikgebäudes“ (im Plan die große rote Fläche direkt angrenzend an den verschlossenen Nordausgang) vordringlich ist, da dieses Bauwerk vor Beginn des eigentlichen Tiefbahnhofbaus fertig gestellt sein muss.

Die drei leuchtend roten Bauplanflächen markieren unterschiedlich tiefe Baugruben:

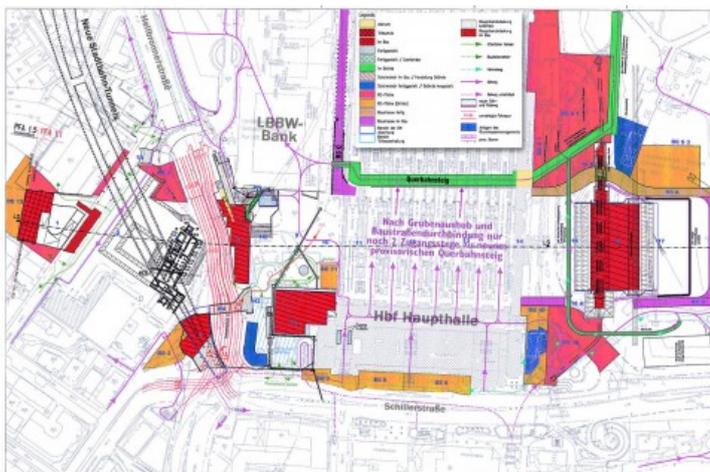
- Das ›Technikgebäude‹ vor dem verschlossenen Nordausgang soll zwei Stockwerke tief in die Erde gegraben werden.
- Die längs der Heilbronner Straße liegende rot gestufte Fläche entspricht der Breite des geplanten S21-Schienenkorridors, der aus dem Kriegsberg kommend in den Tiefbahnhof einschwenkt (auf dem Plan noch nicht eingezeichnet, da dieser eine „frühe“ Bauphase abbildet). Dieses Baugrubenfeld wird zunächst als Angriffsfläche benutzt, um die stark befahrene Heilbronner Straße zu untergraben und auf Behelfsbrücken zu verlegen.
- Die tiefste der drei Gruben befindet sich jenseits der Heilbronner Straße an der Ecke zur Kriegsbergstraße. Von dort aus soll der Tunnelangriff für die zu verlegenden Stadtbahn-Tunnels der Linien U5, U6, U7, U12 und U15 vorgenommen werden.

Der blaue Winkel Ecke Heilbronner-/Schillerstraße ist eine weitere Fläche des umfangreichen sog. Grundwassermanagements. Dazu mehr weiter unten. Apropos Wasser: Auf dem Plan ist auch der „Hauptsammler West“ zu sehen, ein weiterer Abwasserkanal, der den Bauarbeiten ebenfalls im Weg ist und tiefer gelegt werden muss. Er verläuft von der Kriegsbergstraße kommend auf dem Plan „schräg nach unten“ unter dem Grün-Rondell vor der LBBW-Bank und unter dem Bankgebäude selbst hindurch.

In der Jägerstraße ist zu sehen, dass für S21 mitten auf der Fahrbahn eine weitere Baugrube auszuheben ist. Die Jägerstraße wird in diesem Bereich in Richtung des schönen alten Bahndirektionsgebäudes verlegt, das bis auf einen Seitenflügel ganz abgerissen werden soll. Dies ein weiterer Frevel an der ohnehin schon raren historischen Bausubstanz in Stuttgart.

Die Ersatzwegführung für diejenigen, die auf den einzigen ebenerdigen Bahnhofs-Ein- bzw. Ausgang angewiesen sind, ist abenteuerlich (lila Linien). Ausgerechnet Rollstuhlfahrer und Personen mit Kinderwagen oder schweren Rollkoffern würden den weitesten Weg zu laufen haben. Ja schlimmer noch, auf dem Plan endet der für sie ersatzweise einzurichtende neue ebenerdige Ausgangsweg nach einem zunächst vom Stadtzentrum wegführenden (!) Gang über den schmalen Seitenbahnsteig am Gleis 1 an einer provisorisch eingerichteten Autozufahrts-Wendeschleife (grüne Linien). Offenbar wird unterstellt, dass die Gehandicapten allesamt mit dem Auto abgeholt werden, oder, wenn schon weiter zu Fuß unterwegs, sich samt und sonders nur zur LBBW-Bank oder zur Heilbronner Straße stadtauswärts begeben wollen. Ein ebenerdiger Gang in die Stadt hinein ist auf dem Bauplan nicht vorgesehen.

Übrigens: Die drei Taxiplätze, die heute an allen drei Bahnhofs-Ausgängen zu finden sind, werden während der jahrzehntelangen Bauzeit geschlossen. Ersatzweise soll nur noch ein Taxiplatz in der Lautenschlagerstraße zur Verfügung stehen. Dabei stellt sich erneut dieselbe Frage: Wie wollen gehandicappte oder/und schwer beladene Personen ebenerdig dorthin kommen? Der einzige ebenerdige Zugang zum ampelgesicherten Fußgängerüberweg über die Schillerstraße via Nordausgang würde ja verschlossen sein, und der verschlungene ebenerdige Ersatzausgang führte ja nur zu der provisorischen Wagnervorfahrt für Privat-PKW.



Bei obigem Bauplan handelt es sich um eine vergleichsweise frühe Phase der Baumaßnahmen, in der im heutigen Bahnsteigebereich noch keine einzige Grube ausgehoben ist. Gleichwohl ist in hellgrün bereits der um 120 Meter nach aussen verschobene provisorische Querbahnsteig zu sehen. Solange vom Bauablauf her noch keine Gruben im Bahnhofsbereich ausgehoben werden müssen, gelangen die Bahn-Fahrgäste immerhin noch über 7 der heute 8 Bahnsteige zum neuen Querbahnsteig. Sobald jedoch die ersten Gruben sowie der Lückenschluss in der tief gelegenen

„zentralen Baulogistikstraße“ hergestellt ist (auf dem Plan zwischen dem hellbraunen Baustraßenabschnitt auf der Parkseite und der violetten Baustraßenrampe zwischen LBBW-Bank und Gleis 1), werden sich sämtliche DB-Fahrgäste auf nur noch 2 (!) provisorischen Brückenstegen über die Gruben und die Baustraße hinweg zum neuen Querbahnsteig durchquälen müssen. Vom 120 Meter längeren Fußmarsch zu den Zügen erst gar nicht zu reden, was vor allem Pendler „erfreuen“ dürfte, die diese lange enge Wegpassage gleich zwei Mal täglich auf sich nehmen müssten.

Auf dem Plan ist auch der Durchbruch durch den Südflügel (das hell ockerfarbene Quadrat) auf Höhe seines zweiten Vorbaus zu sehen. Was die Planer überhaupt bewogen hat, diesen neuen Wegeanschluss vom provisorischen Querbahnsteig zum Baulärm umtosten Biergarten bzw. Rest-Park einzurichten (die grün markierte neue Wegführung), erschließt sich mir auch nach längerem Nachdenken nicht. Sollte er als eine Abkürzung für alle per Bahn ankommenden Baustellentouristen gedacht sein, damit diese schneller zu Europas größter und teuerster Baustelle gelangen können? Direkt neben diesem Durchbruch durchschneidet

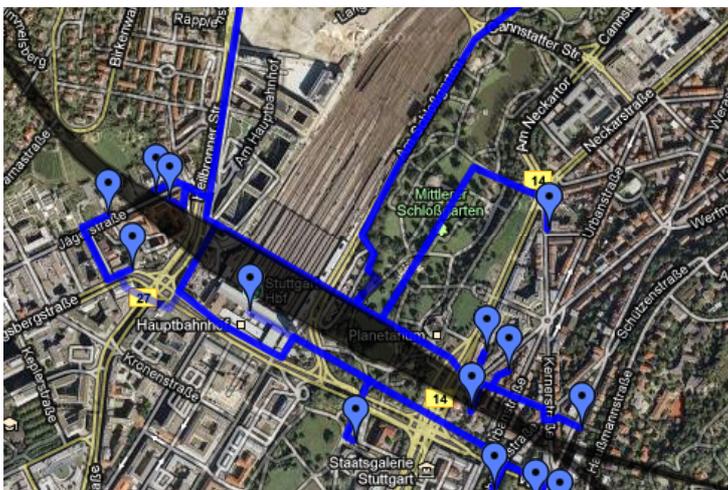
den Südflügel übrigens eine Bauphase später auch die zentrale Baulogistikstraße, die vom Park quer durch den gesamten heutigen Bahnhof führend bis zum Nordbahnhofgelände führen soll.

Überraschend auch die blau markierte Fläche direkt neben dem Südausgang am Turm. Dort, wo sich heute der Taxi-Platz am Turm samt Wendeschleife befindet, bekommt die am 30.09. mit Gewalt begonnene und seither auf dem alten Weg zum Biergarten liegende „zentrale Grundwasser-Reinigungs-Anlage“ eine Schwester-Anlage. Damit läge dann in Fließrichtung der Grund- und Mineralwasserströme gedacht (auf dem Plan von links nach rechts) je eine Grundwasser-Management-Anlage („GWM“ abgekürzt) vor und eine nach dem quer zur Strömungsrichtung liegenden Bahnhofstrog. Auf dem von der DB via Stuttgarter Zeitung veröffentlichten schematischen Plan (siehe unten) ist diese zweite Anlage nicht verzeichnet.

Sinn und Zweck dieser GWM-Anlagen ist es, den Radius der Grundwasserabsenk-Trichter möglichst klein zu halten. Vereinfacht erklärt: Da im Schlossgarten bereits in 4 Meter Tiefe das Grundwasser ansteht, würden die bis zu 15 Meter tief auszuhebenden Bahnhofstrog-Gruben sofort voll laufen. Deshalb muss mit Hilfe starker Pumpen der Grundwasserspiegel während der gesamten Bauzeit um mindestens 15 Meter abgesenkt werden. Das führt im umgebenden Boden zu einer Sogwirkung, so dass auch ausserhalb des trocken zu legenden Areals der Grundwasserspiegel trichterförmig sinkt. Dieser unerwünschte Effekt kann dazu führen, dass Parkbäume, die gar nicht zur Fällung vorgesehen sind und eigentlich stehen bleiben dürften, mit ihren Wurzeln nicht mehr an genügend Wasser heran kommen und doch noch schleichend absterben. Ausserdem würde durch Abpumpen des Grundwassers der Gewichtsdruck verringert, der auf dem in 50 Meter Tiefe fließenden und unter starkem Druck stehenden Mineralwasserstrom lastet, sodass das Mineralwasser überall dort sofort aufzusteigen droht, wo durch Abpumpen des darüber befindlichen Grundwassers der „Gegengewichtsdeckel“ fehlt oder verringert wird.

Diesen beiden unerwünschten Effekten soll mit der 30 Millionen Euro teuren GWM-Anlage begegnet werden, indem vor dem Trog Grundwasser aus dem Boden geholt, in der zentralen Reinigungsanlage gereinigt und nach dem Trog wieder mit Hilfe starker Pumpen in den Boden verpresst wird. So soll die Grundwasserabsenkzone möglichst eng auf das Baustellenareal eingegrenzt werden.

Was sich auf den ersten Blick wie eine überschaubare Aufgabe anhört, erfordert in Wahrheit jedoch eine riesige Anlage aus Pumpwerken, Wasserreinigungsanlagen und einem insgesamt 17 Kilometer langen, überwiegend oberirdisch aufgeständerten Rohrleitungsnetz, das sowohl den Schlossgarten als auch die angrenzenden Stadtteile bis hinab zum Neckar durchzieht!



[Grundwassermanagement](#) auf einer größeren Karte anzeigen

Es erfordert deshalb wenig Prophetie um vorherzusagen, dass spätestens mit Bau-Erfordernis dieses gigantischen Rohrleitungsnetzes das Projekt Stuttgart 21 endgültig scheitern wird. Gegen eine Stadteinwohnerschaft, die mit stabiler Zweidrittelmehrheit dem „Lügen-Projekt“ so „feindlich“ gesonnen ist, dass sie seit nunmehr über einem Jahr wöchentlich dagegen auf die Straße geht, wird sich eine solche das Stadtbild auf Jahrzehnte hinaus verschandelnde Anlage nicht aufbauen lassen. Müsste, zugespitzt gesagt, doch bei der gegenwärtigen Stimmungslage jeder einzelne Ständer Tag und Nacht von einer Hundertschaft Polizei gesichert werden.



*Anschauungsbeispiel GWM-Röhren in Köln
Foto: Claudia Rosenegg / Fotocommunity*

Derartige Anlagen wie hier in Köln werden von der Bevölkerung nur über begrenzte Zeiträume und nur bei mehrheitlich einleuchtender Sinnhaftigkeit des ursächlichen Bauprojekts geduldet. Diese wird am belastbarsten durch eine Bürgerbefragung ermittelt.

Foto: Alex Schäfer

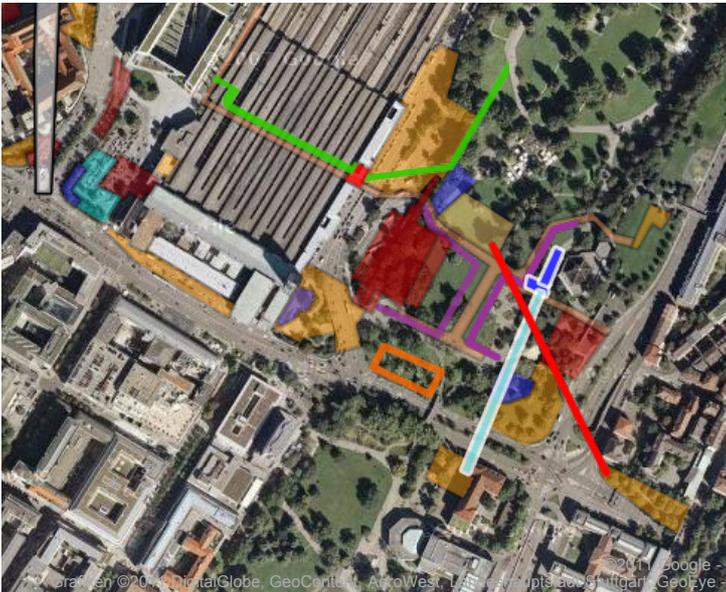


Visualisierung des für die nächsten Jahrzehnte drohenden Bahnhofsanblicks in Stuttgart durch ein 17 km langes Grundwasser-Management-Rohrleitungs-System. Was auf der Bildmontage noch fehlt sind die vermutlich bretterzaunverschalteten Baueinrichtungsflächen BE 7 - 9 entlang der gesamten Bahnhofsfrent, siehe Baupläne weiter oben.

Fotomontage von Vince Leonardo Kolar

Der nachfolgende, maßstabsgetreu von einem Original-Bauplan auf ein Google-Maps-Bild übertragene Übersichtsplan zeigt das ganze Ausmaß der Zerstörungen, die dem beliebtesten Teil unseres innerstädtischen Parks - dem Mittleren Schlossgarten - drohen, wenn das Projekt nicht noch gestoppt wird. Dabei handelt es sich noch um eine „frühe“ Bauphase, der zahlreiche weitere Baugruben folgen würden (siehe StN-Übersichtsplan ganz unten).





[Ground Zero](#) auf einer größeren Karte anzeigen

Den Auftakt einer ganzen Kette abschnittsweise zu eröffnender Baugruben (siehe StN-Plan ganz unten) machen im Mittleren Schlossgarten gleich zwei Baugruben gleichzeitig: die eine entlang dem ZOB-Gelände, die andere an der B14. Erstere dient auch der Tieferlegung des ›Cannstatter Abwasserkanals‹, letztere der Vorbereitung der Verlegung der U-Bahn-Haltestelle ›Staatsgalerie‹, über die nicht weniger als 5 U-Bahn-Linien verkehren. Als dritte notwendige Vorabmaßnahme muss auch der mit 8 Metern Durchmesser größte Stuttgarter Abwasserkanal, der sog. ›Nesenbach-Hauptsammler‹, zwanzig Meter tiefer gelegt werden (im Plan in türkis eingezeichnet). Erst wenn diese drei aufwändigen Vorarbeiten erfolgreich abgeschlossen sind, können weitere Baugruben, die aneinander gereiht einmal den 400 Meter langen und 80 Meter breiten Bahnhofstrog aufnehmen sollen, eröffnet werden.

Der syphonartig unter dem Bahnhofstrog hindurch zu führende Nesenbachkanal (ein „Düker“) soll von der Planetariumsseite aus bergmännisch bis unter den Sport- und Pausenhof des Königin-Katharina-Stift-Gymnasiums („KKS“) getrieben werden. Wie der Plan verrät, schafft es jedoch das mit allerlei Schmutz- und Fäkalstoffen befrachtete Abwasser auf Planetariumsseite nicht aus eigener (Fließ-)Kraft wieder auf die heutige, knapp unter der Erdoberfläche liegende Kanallage aufzusteigen, weshalb ein unterirdisches Pumpenhaus bis ans Ende aller Stuttgarter Tage seinen Dienst aufnehmen müsste.

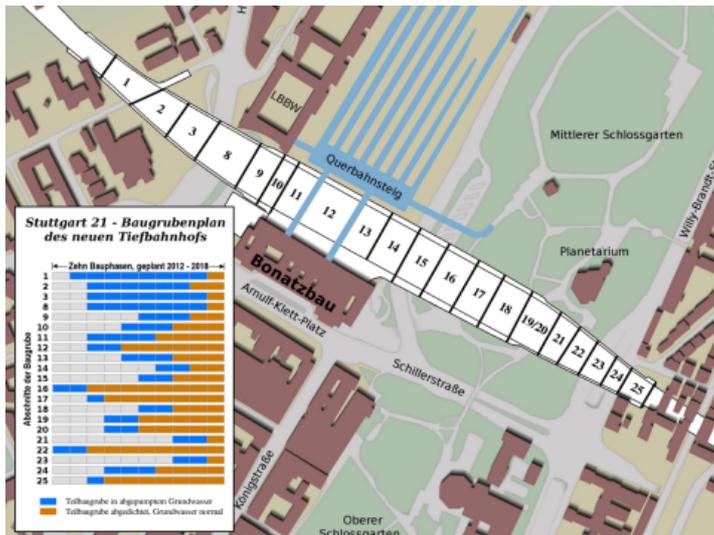
Weil der schulseitige „Kopf“ des Nesenbach-Dükers (das Nesenbachwasser fließt auf dem Plan von unten nach oben) direkt angrenzend zum Schulgebäude auf dem Schulsportplatz gebaut werden muss, muss das gesamte Schulgebäude zunächst „statisch ertüchtigt“ und der Sport- und Pausenhof während der Bauzeit auf die andere Seite der Schillerstraße in das orange umrandete Geviert verlegt werden.

Das auf dem Plan rot gestrichelte, diagonal über die B14 hinweg führende Förderband soll gut die Hälfte der 8 Millionen Kubikmeter Tunnelaushub aus den Tunnelröhren nach Wangen und zum Flughafen mitten in den Park hinein verfrachten. Just dort, wo sich heute die beliebteste Schlossgarten-Liegewiese befindet, soll das Ausbruchsmaterial auf 2400 LKW's täglich (!) verladen werden, die es auf der unter den Bahnsteigzugängen hindurchführenden „zentralen Baulogististraße“ zum ehemaligen Nordbahnhof-Güterbahnhofsgelände verfrachten sollen.

2400 LKW's pro Tag! Das bedeutet bei Vollaussnutzung der zugelassenen 16-Stunden-Schichten 1 LKW alle 24 Sekunden! Eine irgend geartete Erholung wird man unter diesen Umständen auch im übrig bleibenden Rest-Park auf Jahre hinaus vergessen können. Von der zusätzlichen Staub- und Feinstaubbelastung durch die gigantische Baufahrzeugefflotte bei gleichzeitigem Fehlen von 282 großen Stadtluft filternden Parkbäumen erst

gar nicht zu reden.

Und schließlich seien noch die in den Planfeststellungsunterlagen detailliert aufgeschlüsselten Rammarbeiten zur festen Gründung des gigantischen Bahnhofstrogs in dem weichen, ehemals sumpfigen Schlossgarten-Grund erwähnt. Mit 3500 in den Boden einzurammenden Ort beton-Pfählen soll der Tiefbahnhofstrog im Boden verankert werden. Diese werden mit 125 Schlägen je Pfahl durch schwerstes Rammgerät eingerammt, was fast eine halbe Million Rammschläge im dicht besiedelten Stuttgarter Talkessel bedeutet. Anschließend, so der Planfeststellungs-Gutachter, werden mit nochmals erhöhter Rammenergie die Pfahlfüße ausgerammt. Insgesamt bilanziert er die Belastung für die Anlieger als „unzumutbar“, weswegen zur Schonung der Anwohnerschaft die Arbeitszeiten von 6 bis 22 Uhr begrenzt werden sollen.



Stuttgart 21 - Tiefbahnhof - Bauphasen; Grafik:

Fb78/Wikipedia; Lizenz: Diese Datei ist unter der [Creative Commons](#)-Lizenz [Namensnennung 3.0 Deutschland](#) lizenziert. [Die Originaldatei ist hier zu finden.](#)

Share / Save

Dieser Beitrag wurde unter [Allgemein](#) abgelegt und mit [Baustelle](#), [Hintergrund](#), [Plan](#) verschlagwortet. Setze ein Lesezeichen auf den [Permalink](#).

