Antrag

der Abg. Daniel Renkonen u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Sicherheit im geplanten Tiefbahnhof Stuttgart 21

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. ob die Deutsche Bahn AG (DB AG) ein Not- und Störfallkonzept für den geplanten Tiefbahnhof vorgelegt hat und wie die Landesregierung dies beurteilt;
2. wie sie die Behindertenfreundlichkeit (barrierefreie Übergänge) des geplanten Bahnhofs basierend auf dem aktuellen Planungsstand bewertet;
3. ob ihr neue Erkenntnisse über mögliche geologische Risiken durch Tunnelbohrungen in den Gipskeuper-Anhydrit-Gesteinsformationen vorliegen;
4. ob sie Kenntnis davon hat, wie häufig Reparaturen oder Sanierungen von Zufahrtstunneln in Gipskeuper-Anhydrit-Gesteinsformationen im Regelfall durchgeführt werden müssen;
5. welches Notfallkonzept die DB AG für den Fall vorgelegt hat, dass sie einen Zufahrtstunnel oder S-Bahntunnel wegen außerplanmäßiger Störungen im Betriebsablauf teilweise oder ganz sperren muss;
6. ob die DB AG für ihr 17 Kilometer langes Grundwasser-Leitungssystem ausschließlich Stahlrohre ohne Korrosionsschutz verwendet;
7. welche Planungsverfahren für den geplanten Bau des Flughafenbahnhofs noch notwendig sind und wie diese bewertet werden;
8. wie die rechtliche Aufteilung (aufgeteilt nach mehreren Planfeststellungsabschnitten) des Bahnprojektes Stuttgart 21 aus technischer Sicht beurteilt wird.

08. 07. 2011

Renkonen, Schwarz, Raufelder, Marwein, Werner Wölfle GRÜNE

Begründung

Ein zentraler Bestandteil des Stresstestes für den geplanten Tiefbahnhof Stuttgart 21 ist ein umfassendes Stör- und Notfallkonzept, das von der Bahn bislang nicht vorgelegt wurde. Wir wollen wissen, wie das Konzept aus fachlicher Sicht bewertet wird, sofern die DB AG es inzwischen ausgearbeitet hat. Dies ist umso wichtiger, weil geologische Risiken in den Gipskeuper-Anhydrit-Gesteinsformationen nach Aussagen von Fachleuten nicht ausgeschlossen werden können. Durch einen erhöhten Sanierungsaufwand der Tunnel müssten möglicherweise einzelne Streckenabschnitte gesperrt werden, was zu empfindlichen Störungen in den Betriebsabläufen führen könnte. Daneben ist auch das Störfallkonzept für den häufig auftretenden Fall einer betrieblichen Sperrung des S-Bahn-Innenstadttunnels von Bedeutung. Uns interessiert, ob hierzu neue fachliche Erkenntnisse vorliegen. Darüber hinaus bitten wir um Auskunft zu einzelnen offenen Planfragen, die auch den Flughafenbahnhof betreffen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 24. August 2011 Nr. 3-3824.1-0-01/111 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. ob die Deutsche Bahn AG (DB AG) ein Not- und Störfallkonzept für den geplanten Tiefbahnhof vorgelegt hat und wie die Landesregierung dies beurteilt;*
- 5. welches Notfallkonzept die DB AG für den Fall vorgelegt hat, dass sie einen Zufahrtstunnel oder S-Bahntunnel wegen außerplanmäßiger Störungen im Betriebsablauf teilweise oder ganz sperren muss;*

Die Deutsche Bahn AG hat zur Präsentation des Stresstests am 29. Juli 2011 die Notfallkonzepte Sperrung S-Bahn Stammstrecke Hauptbahnhof–Schwabstraße und Sperrung Fildertunnel–Terminal Stuttgart vorgelegt. Diese können auf der offiziellen Seite der Schlichtung unter

http://www.schlichtung-s21.de/fileadmin/schlichtungs21/Redaktion/pdf/110729/notfallkonzept_sbahn.pdf

und

http://www.schlichtung-s21.de/fileadmin/schlichtungs21/Redaktion/pdf/110729/notfallkonzept_fildertunnel.pdf

abgerufen werden. Die Konzepte werden derzeit noch ausgewertet.

- 2. wie sie die Behindertenfreundlichkeit (barrierefreie Übergänge) des geplanten Bahnhofs basierend auf dem aktuellen Planungsstand bewertet;*

Die DB Station&Service AG stimmt die Planung regelmäßig mit dem DIPB (Dachverband Integratives Planen und Bauen e. V.) ab. Der DIPB bündelt in Arbeitskreisen die Interessen von mobilitätseingeschränkten bzw. orientierungseingeschränkten Menschen. Am 11. Januar 2011 hat die Auftaktveranstaltung für fortführende und regelmäßige Gespräche zwischen der Arbeitsgruppe von Betroffenen und der DB AG stattgefunden. Im Rahmen dieser Gespräche hat die DB AG auch bereits Verbesserungen auf Grundlage des Schlichterspruches abge-

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

stimmt wie z. B. die Vergrößerung der zentralen Aufzüge. Insbesondere wurde eine spezielle Regelung für barrierefreie Fluchtwege über Aufzüge entwickelt, die aufgrund der Besonderheiten des neuen Hauptbahnhofes wegen der Lage und Anzahl der Aufzüge sowie der räumlichen Situation möglich ist.

Unabhängig davon ist die Tatsache zu bewerten, dass im Evakuierungsfall höhere Anforderungen an einen Tunnelbahnhof bestehen, die mit oberirdischen Bahnhöfen nicht vergleichbar sind.

3. ob ihr neue Erkenntnisse über mögliche geologische Risiken durch Tunnelbohrungen in den Gipskeuper-Anhydrit-Gesteinsformationen vorliegen;

Zur Frage möglicher geologischer Risiken durch Tunnelbohrungen in den Gipskeuper-Anhydrit-Gesteinsformationen wie auch zur Thematik „Gipskeuperquellen“ liegen seit den zurückliegenden Schlichtungsrunden zu Stuttgart 21 keine neuen Erkenntnisse vor.

4. ob sie Kenntnis davon hat, wie häufig Reparaturen oder Sanierungen von Zufahrtstunneln in Gipskeuper-Anhydrit-Gesteinsformationen im Regelfall durchgeführt werden müssen;

Eine Statistik über die Unterhaltungsmaßnahmen an solchen Schienenwegen liegt der Landesregierung nicht vor.

Die DB AG gibt dazu an, dass in ihrem Verantwortungsbereich in den letzten 3 bzw. 4 Jahrzehnten die folgenden Tunnel im anhydritführenden Gipskeuper gebaut wurden:

- Wendeschleife der S-Bahn Stuttgart unter dem Hasenberg, seit ca. 33 Jahren ohne quellbedingte Schäden und Reparaturen im Betrieb;
- Hasenbergtunnel der S-Bahn Stuttgart, seit ca. 28 Jahren ohne quellbedingte Schäden und Reparaturen im Betrieb;
- Freudensteintunnel auf der Neubaustrecke von Mannheim nach Stuttgart, seit ca. 20 Jahren ohne quellbedingte Schäden und Reparaturen im Betrieb.

Da die Tunnel für das Projekt Stuttgart 21 im gleichen Baugrund und in den gleichen Bauweisen hergestellt werden, rechnet die Bahn nicht mit quellbedingten Schäden und Reparaturen.

Angesichts der Erfahrungen mit anderen Tunnelbauwerken wie dem Engelbergtunnel im Zuge der A 81 oder dem Adlertunnel (Eisenbahntunnel bei Basel, Schweiz) können aber Probleme mit Anhydritgesteinsformen keineswegs ausgeschlossen werden. Aufgrund der bislang divergierenden Erfahrungen lassen sich jedoch Regeln nicht aufstellen.

6. ob die DB AG für ihr 17 Kilometer langes Grundwasser-Leitungssystem abschließlich Stahlrohre ohne Korrosionsschutz verwendet;

Die DB AG verweist darauf, dass die von ihr beauftragte Fachfirma seit dem 50-jährigen Bestehen der Firma gleichwertige Rohrleitungssysteme mit Stahl als medienberührtes Material einsetzt.

Die DB AG ist nach dem Planfeststellungsbeschluss verpflichtet, ein umfassendes Grundwassermanagement zu gewährleisten. Zu den Pflichten gehört auch die Verwendung von jeweils den anerkannten Regeln der Technik entsprechenden Materialien. Die DB AG muss entsprechende Eignungsnachweise vorhalten und auf Verlangen präsentieren. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) wird dies im Rahmen seiner Aufsichtstätigkeit überwachen.

7. welche Planungsverfahren für den geplanten Bau des Flughafenbahnhofs noch notwendig sind und wie diese bewertet werden;

Der geplante Flughafenbahnhof ist Bestandteil des beantragten Planfeststellungsabschnittes (PFA) 1.3. Die DB Netz AG hat bislang keine abschließenden Pläne

vorgelegt. Das Planfeststellungsverfahren wurde noch nicht eingeleitet. Im Zuge der Abschnittsbildung bei den bisher abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren wurde allerdings festgestellt, dass dem Gesamtvorhaben keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen, d. h. dass sich die planerische Konzeption des Planfeststellungsabschnitts 1.3 grundsätzlich verwirklichen lasse. Diese Feststellung erfolgte in den bisherigen Planfeststellungsentscheidungen – speziell in der zentralen, gerichtlich bestätigten Entscheidung zum PFA 1.1.

8. wie die rechtliche Aufteilung (aufgeteilt nach mehreren Planfeststellungsabschnitten) des Bahnprojektes Stuttgart 21 aus technischer Sicht beurteilt wird.

Im Eisenbahnrecht muss im Gegensatz zum Straßenrecht nicht jedem Planfeststellungsabschnitt eine selbstständige Verkehrsfunktion zukommen. Die Bildung von Unterabschnitten ist für solche Großprojekte wie das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm unerlässlich, damit der Planungsvorgang mit einer Berücksichtigung einer Vielzahl von Belangen praktikabel und effektiv gestaltet werden kann. Die Abschnittsbildung für das Projekt Stuttgart 21 hat sich als sachlich gerechtfertigt und rechtlich zulässig erwiesen. Sie ist das Ergebnis planerischer Abwägung und insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Durchführung eines sachgerechten Anhörungsverfahrens so gewählt worden. Die Einzelheiten der Beurteilung der Abschnittsbildung durch die zuständige Planfeststellungsbehörde finden sich in den Planfeststellungsbeschlüssen, für den Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof) z. B. in dem Abschnitt B.III.2.

Unabhängig davon ist die Frage zu betrachten, ob ein Baubeginn ohne Abschluss sämtlicher Planfeststellungsabschnitte und Kenntnis der Auswirkungen anzustreben ist. Dies gilt insbesondere, wenn bei Tunneln die nachfolgenden Anschlüsse (Planfeststellungsabschnitte) für das Gesamtprojekt entscheidend sind.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur