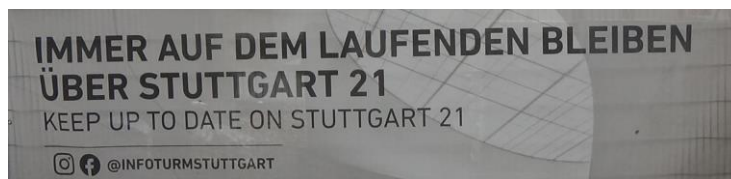


Märchenstunde oder Gruselkabinett?

Das fragen sich viele Menschen, die einmal an einer Baustellenführung durch den Stuttgarter Tiefbahnhof teilnahmen. Dennoch gibt es gute Gründe, sich solch eine Führung ab und zu anzutun. Das empfiehlt sogar die Deutsche Bahn.



Allerdings verfolgt sie damit nicht die Absicht, die mehr oder weniger fachkundigen Teilnehmer der Führungen über den tatsächlichen Fortschritt der Bauarbeiten und erst recht nicht über auftretende Probleme zu unterrichten.

So erklärte zum Beispiel der Projektleiter Olaf Drescher während der Gemeinderatssitzung am 1. Oktober 2024, dass man bei dem Projekt gut im Zeitplan liege. Das allein ist schon eine Lüge, denn immerhin hat Stuttgart 21 bisher mindestens 7 Jahre Verspätung. Aber da ja Verspätungen bei der DB normal sind, regt sich auch Herr Drescher über derartige „Kleinigkeiten“ nicht auf.

Auf Nachfrage musste er allerdings zugeben, dass es riesige Probleme gibt.



Vor allem mit dem European Train Control System (ETCS) tappt die Bahn ziemlich im Dunkeln. Ursprünglich sollte das System von der Ditzinger Firma THALES umgesetzt werden. Diese aber wurde an den japanischen Konzern HITACHI verkauft. Laut Drescher gibt es nun Probleme mit der Lieferung der benötigten Teile und auch mit der technischen Umsetzung.

Abschließend sagte er sinngemäß: „Wir bauen ETCS, aber da es sich beim Digitalen Knoten Stuttgart (DKS) um ein Pilotprojekt handelt, wissen wir selbst noch nicht, was am Ende dabei herauskommt.“

Ein sehr erhellendes Eingeständnis!

Abgesehen von der signaltechnischen Ausstattung der tiefergelegten Haltestelle sind aber auch bauliche Mängel ein riesiges Problem.

Zur Eröffnung der Stadtbahnhaltestelle „Staatsgalerie“ wurde diese als „Das kleine Stuttgart 21“ bezeichnet. Das ist verständlich, denn immerhin waren dort der gleiche Architekt (Ingenuhoven) und die gleichen Baufirmen federführend.

Wenn man sich allerdings die Haltestelle etwas genauer betrachtet, so glaubt man mit Sicherheit nicht mehr, dass sie 100 Jahre halten wird.

So musste die Treppe in Richtung Neckartor bereits 2023 wegen technischer Mängel komplett erneuert werden. Allerdings brachte auch diese Erneuerung keinen Erfolg.



Die Stufen brechen sowohl auf der waagerechten Trittfläche als auch senkrecht.

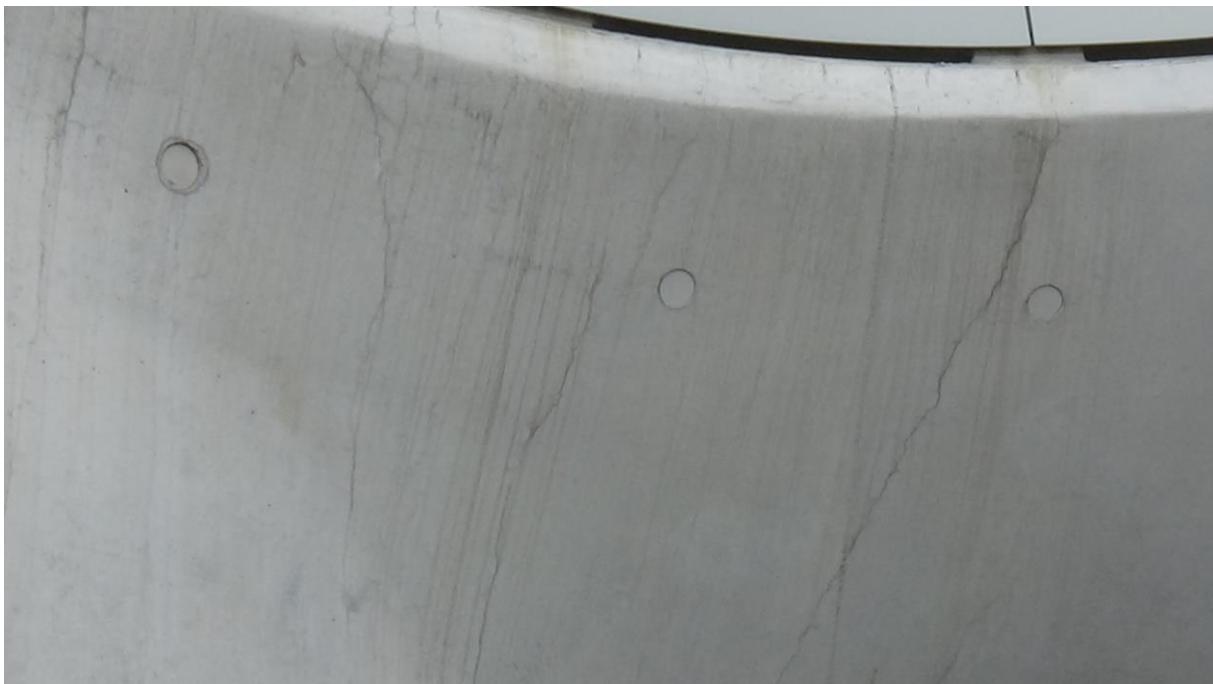


Und auch die Fugen lassen deutlich erkennen, dass hier nicht fachmännisch vorgegangen wurde.



Teilweise ist nicht einmal zu erkennen, dass die Fertigteile überhaupt verfugt wurden.

Aber ist das ein Wunder? Den Zuschlag für den Bau von Stuttgart 21 und auch der Haltestelle Staatsgalerie bekam die Firma Züblin, die zum österreichischen Konzern Strabag gehört. Strabag ist der korrupteste Konzern Österreichs. Den Beton liefert die Firma Godel, deren Chef wegen Fälschung von Zertifikaten für Godel-Beton vorbestraft ist.

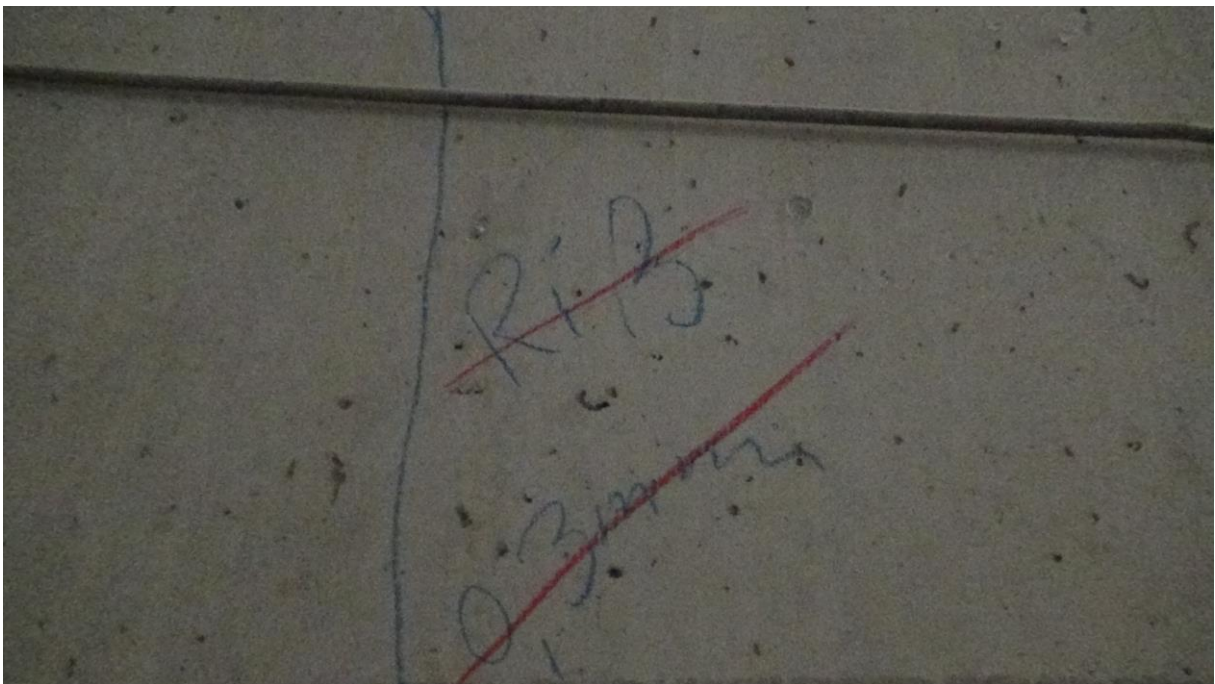


So ist es auch nicht verwunderlich, wenn der Beton der geschwungenen Dachkonstruktion der Haltestelle Staatsgalerie bereits nach 4 Jahren Betrieb deutliche Risse zeigt.



Riss in der Seitenwand der Haltestelle Staatsgalerie (zum Vergleich eine 1-Cent-Münze)

Und auch in den Tunneln von S21 sind bereits deutliche Risse zu erkennen und werden sogar dokumentiert.



Risse am Nordkopf

Dem Laien mögen 0,3 mm recht wenig erscheinen, aber selbst durch diese relativ kleinen Risse kann Feuchtigkeit in den Beton eindringen und den Armierungsstahl schädigen. Im Klartext heißt das, dass der Stahl rostet, und da Rost ein größeres Volumen hat als Stahl, sprengt der Rost früher oder später Teile des Betons ab.



Wie das dann in einigen Jahren aussehen wird, kann man an der Unterführung der B14 unter dem Charlottenplatz deutlich sehen.



Aber nicht nur die Bauausführung ist fragwürdig. Auch bei der Planung wurden bereits gravierende Fehler gemacht. So plant man für den Zugang von der Haltestelle Staatsgalerie nur eine Rolltreppe ein, die je nach Bedarf nach oben **oder** nach unten fahren soll. Das kann natürlich nicht funktionieren, da das Fahrgastaufkommen viel zu hoch sein wird.

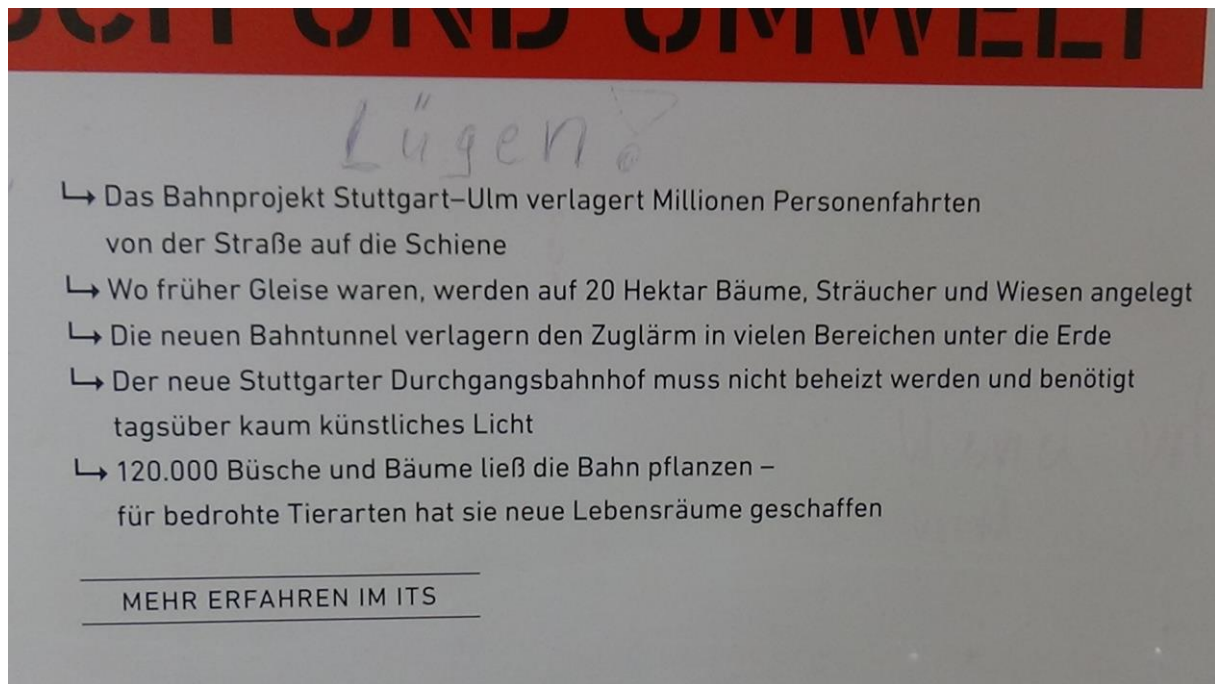
Noch schlimmer aber ist, dass selbst in die Zugänge von den 4 Fernbahnsteigen zur S-Bahn nur jeweils eine Rolltreppe eingebaut wird.



Im Info-Turm Stuttgart (ITS) ist man jedoch der Meinung, das sei ausreichend.

Übrigens wird es auch an den Querstegen A und C jeweils nur eine Rolltreppe zu den Bahnsteigen geben.

Das alles und noch viel mehr erfährt man bei den für die PSU (Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm) lukrativen Führungen über die Baustelle. Allerdings widerlegen selbst die Mitarbeiter des ITS gelegentlich Behauptungen, die noch immer auf großen Bannern zu lesen sind.



Was also stimmt überhaupt noch an den (mittlerweile längst überholten) Behauptungen der Bahn?

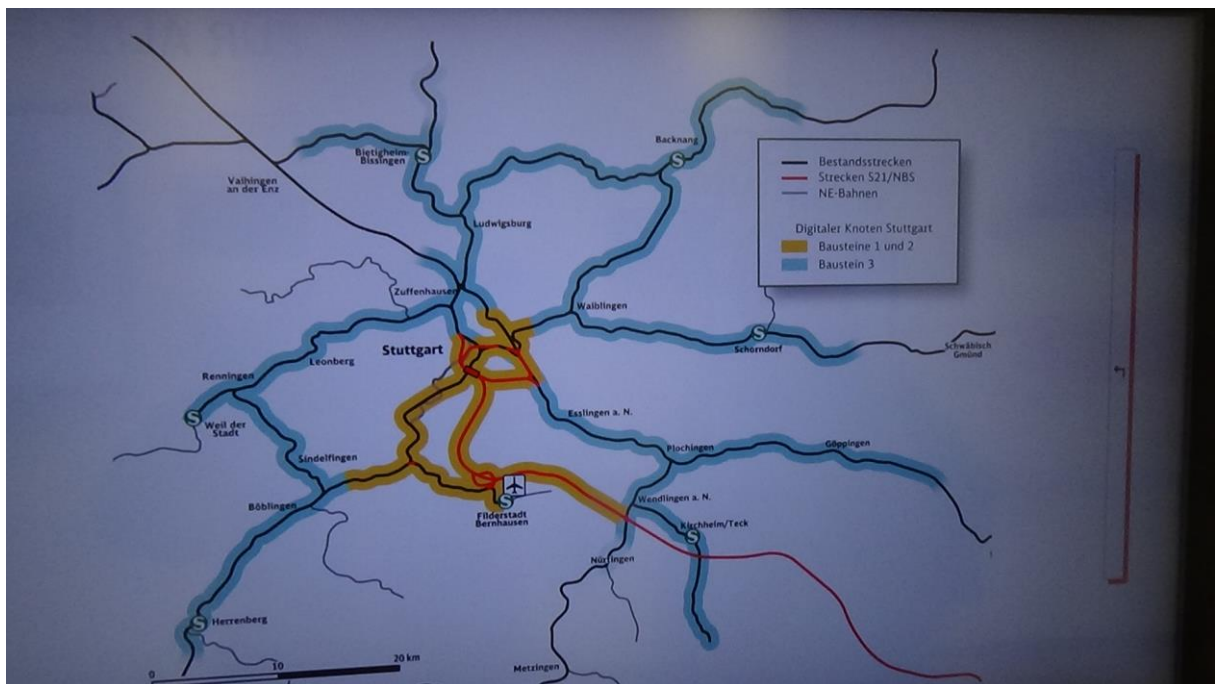
Dass S21 Millionen Personenfahrten von der Straße auf die Schiene verlagern wird, ist nicht möglich. Eher dürfte das Gegenteil der Fall sein. Wegen der mangelnden Kapazität von S21 setzt die Bahn alle Hoffnungen auf ETCS, weiß aber nicht, ob das funktionieren wird.

Ein ganz neuer Aspekt ist, dass der Tiefbahnhof weder Heizung noch künstliches Licht braucht. Hat denn der Kopfbahnhof eine Heizung? Und was das Licht betrifft, so erfährt man mittlerweile bei den Führungen, dass die Bahnsteighalle nun doch künstlich beleuchtet werden muss, weil das einfallende Tageslicht nicht ausreicht.

Was die neuen Lebensräume für bedrohte Tierarten betrifft, so weiß man zum Beispiel von dem Eidechsenhabitat auf dem Killesberg, dass die Eidechsen dieses nicht angenommen haben und abgewandert sind. Auch anderswo hat nicht alles so geklappt, wie von der Bahn versprochen.

Eine Anlage zur „Zwischenhälterung“ von Eidechsen in der Nähe der S-Bahn-Station Altbach ist mittlerweile total verfallen. Diese Anlage war auch wenig sinnvoll, da sie für streunende Katzen, Kleinraubtiere und Greifvögel gut zugänglich war. Wenn man dann behauptet, dass die Umsiedelung jeder Eidechse 4.000,- Euro gekostet hätte, dann kann man nur sagen, dass dieses Geld sinnlos zum Fenster hinausgeworfen wurde.

Kommen wir noch einmal zum Digitalen Knoten Stuttgart (DKS). Die Medien berichten, dass die Bundesregierung kein Geld für den Ausbau der Stufe 3 (blau gezeichnet) zur Verfügung stellen werde.



Bei den Baustellenführungen sieht man darin kein Problem. „Es geht auch so“ ist der lapidare Kommentar zu dem Thema. Internationale Verkehrsexperten sehen das ganz anders, und selbst Projektleiter Drescher zeigte sich besorgt ob dieser Entwicklung, will aber das Projekt unbedingt zu Ende bringen, obwohl er bereits das Rentenalter erreicht hat.

Im Tiefbahnhof selbst geht es auch nur langsam vorwärts. Bereits zu Ostern hatte man begonnen, die Verfüllungen zwischen den Bahnsteigen abzubaggern, um danach die Gleise zu verlegen.



Im Oktober waren zwar die Verfüllungen beseitigt, aber von den Gleisen war nur wenig zu sehen. Dafür gab es Wasser, wo es nicht sein sollte.



In den ringförmigen Vertiefungen um die Kelchstützen sollen eigentlich später Scheinwerfer Platz finden, die dann die Stützen anstrahlen. Vorerst war da jedoch nur Wasser. Auch in einigen Kabelkanälen war Wasser zu entdecken.



Wer also auf diesem Stuhl gesessen hat, dürfte nasse Füße bekommen haben.

Aber die Bahn plant ja ohnehin, den Tiefbahnhof bei Starkregen zu fluten, wofür extra Öffnungen in die Seitenwände eingebaut wurden.



Inzwischen wurden diese Öffnungen mit Lochblechen abgedeckt und die gesamten Seitenwände mit Betonsegmenten versehen.

Bei den Baustellenführungen bleiben auch die Projektkritiker nicht unerwähnt. So wurde zum Beispiel am 2. Oktober 2024 noch immer Folgendes behauptet: „Die Baustellenführungen konnten zeitweise nur unter Polizeischutz durchgeführt werden.“ Dazu ist zu sagen, dass die Führungen stets in einem massiv abgesperrten Bereich stattfanden, zu dem unbefugte Personen ohnehin keinen Zutritt hatten.

Weiterhin hieß es, dass die S21-Gegner die Muttern an den Schienen gelöst hätten, um den Kopfbahnhof zu zerstören. Allerdings war es stets das Ziel der Projektgegner, den Kopfbahnhof zu erhalten. Warum also hätten sie ihn zerstören sollen? Von wem im Zusammenhang mit S21 die Gewalt ausging, ist hinreichend dokumentiert und sogar gerichtlich festgestellt (Verwaltungsgericht Stuttgart).

Zusammenfassend kann man sagen, dass einem bei diesen Führungen für 30,- Euro (25,- Euro ermäßigt) viele Halb- und Unwahrheiten geboten werden.

Im Gegensatz zu früheren Baustellenführungen haben das wohl mittlerweile auch zumindest einige Teilnehmer erkannt und glauben längst nicht mehr alles, was dort behauptet bzw. versprochen wird. Die Menschen werden zunehmend kritischer und das ist gut so.

Der Bahn hingegen schwimmen die Felle weg, spätestens seit durch die Änderung des AEG auch der letzte Grund für den Bau von S21, der Wohnungsbau, weggefallen ist.

Beobachten wir also weiter, wie sich das Projekt entwickelt oder ob es auch den Bach runter geht.

Vi.S.d.P.: P. Müller 18107 Rostock Rigaer Str. 13

03.11.2024