

Landeshauptstadt Stuttgart
Der Oberbürgermeister
GZ: OB 7831 - 10.00

Stuttgart, 19.12.2018

Beantwortung und Stellungnahme zu Anfrage und Antrag

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS
Datum 31.08.2018
Betreff ÜBERFLUTUNGSGEFAHREN der Innenstadt und des Tiefbahnhofs durch S21

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

Zu Ihren Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu Fragen 1 bis 2 hat die Deutsche Bahn AG folgendes mitgeteilt

Die Leistungsfähigkeit des städtischen Entwässerungsnetzes wird durch das Projekt Stuttgart 21 nicht reduziert. Die den unterirdischen Bahnhof querenden Hauptsammler / Hauptkanäle sind in Abstimmung mit und nach den Vorgaben der Stadtentwässerung Stuttgart dimensioniert.

Da Kanalnetze jedoch grundsätzlich für Bemessungsszenarien dimensioniert werden, kann es im Falle extremer Regenereignisse und einer daraus resultierenden Überlastung der städtischen Kanalisation theoretisch und mit einer geringen Eintrittswahrscheinlichkeit zu überlastungsbedingten Hochwasserszenarien bzw. Überschwemmungen im Stadtgebiet kommen. Die Vorhabenträgerin hat in diesem Zusammenhang bereits im Planfeststellungsverfahren darauf hingewiesen, dass sämtliche Bahnhofseingänge über dem Höhenniveau der umliegenden Straßen- bzw. Verkehrsflächen liegen und dass das anströmende Wasser - wie bereits heute - durch eine Schneise im Mittleren Schlossgarten zwischen dem Zugang Staatsgalerie und dem Bahnhofsgebäude durch das natürliche Gefälle in Richtung Neckar abgeführt wird. Denn kommt es im Falle extremer Regenereignisse zu überlastungsbedingten Überschwemmungen im Stadtgebiet, kann gemäß den Untersuchungen im Rahmen einer

wasserbaulichen Studie des Instituts für Wasser und Gewässerentwicklung der Universität Karlsruhe (heute KIT) der Oberflächenabfluss bei einem maximalen Wasserstand im Bereich der Schillerstrasse von 242,20 m+NN sichergestellt werden.

Dies entspräche einem überlastungsbedingten Hochwasser im Übergangsbereich Schillerstrasse/Ferdinand-Leitner-Steg zum Mittleren Schlossgarten von ca. 0,8 Metern.

Ein Anstieg der Grundwasserstände im gleichen Maße ist unwahrscheinlich. Aber selbst wenn sich die extremen Niederschlagsereignisse auf die Höhe der Grundwasserstände auswirken sollten, ist die Auftriebssicherung gegen ein Aufschwimmen des Bahnhofstroges immer gewährleistet.

Die Auftriebssicherung wird durch eine Drainage auf der Höhe des 200-jährigen Grundwasserstandes ohne Wassereintritte in den Bahnhof sichergestellt. Ein weiterer Anstieg des Grundwassers über den 200-jährigen Grundwasserstand hinaus im Umfeld des Bahnhofstroges wird durch die zeitweilige Ableitung des Grundwassers in die Vorflut unterbunden. Ein Wassereintritt in den Bahnhof über zusätzliche Überläufe erfolgt nur im Falle des Versagens der Drainage.

Zu Frage 3 hat die Deutsche Bahn AG folgendes mitgeteilt:

Wie unter 1. und 2. ausgeführt ist ein Wassereintritt infolge von Starkregenereignissen oder extrem hohen Grundwasserständen in den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof äußerst unwahrscheinlich. Nach solchen und vergleichbaren Ereignissen müssen die notwendigen Instandsetzungskonzepte stets nach Aufnahme der konkreten Schäden aufgestellt werden.

Zu Frage 4

Die Bemessung und Auslegung von Abwasserkanälen wurde aktuell in der EN 752 und DWA A118 durch den Ansatz von Bemessungsregen geregelt. Es wird darin die Leistungsfähigkeit von Abwassersystemen festgelegt.

Zu Frage 5

Eine Vorhersage über die Häufigkeit von Starkregenereignissen ist nicht möglich.

Zu Frage 6

Jeder Punkt der Stadt kann von Starkregenereignissen betroffen sein. Ob daraus eine Überflutung resultiert, hängt von Dauer, Intensität und örtlichen Verhältnissen ab.

Zu Frage 7

Der Abfluss eines Starkregenereignisses aus dem Bereich des künftigen Hauptbahnhofs wird in Richtung Neckar abgeführt. Dazu ist im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs, im Mittleren Schlossgarten, eine entsprechende Modellierung der Geländeoberfläche vorgesehen. Dieses Konzept ist vom Eisenbahn-Bundesamt bereits in dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.1 vom 28.01.2005 unter .III.4.8.2.1 (S.369 f.) ausdrücklich so beschrieben. Die Funktionsfähigkeit des Abflussbereichs wurde im Rahmen einer wasserbaulichen Studie vom Karlsruher Institut für Technologie (KIT) überprüft und bestätigt. Gemäß der Studie des KIT ist außerdem vorzusehen, bei relevanten Hochwasserszenarien die Eingänge der Klettpassage und des Bahnhofes mit mobilen Hochwasserschutzmaßnahmen zu sichern.

Zu Fragen 8 bis 11

Die örtliche Festlegung der Haltevorrichtungen wird vom Eigentümer der Klettpassage getroffen. Dies gilt auch für die Dammbalken und das Einsatzszenario.

Zu Fragen 12 bis 16

Aufgrund von Modellversuchen ist nicht mit übermäßigen Ablagerungen in den Dükern zu rechnen. Die Häufigkeit der Reinigungen ist abhängig vom Zustand der Kanäle. Im Rahmen der erforderlichen Zustandserfassungen gemäß Eigenkontrollverordnung werden die Düker gereinigt und unterhalten.

Zu dem Antrag die beiden Experten Hans Heydemann und Dr. Christoph Engelhardt in den übernächsten S21 Ausschuss einzuladen, wurde vom Ausschuss in seiner Sitzung am 13. November 2018 beschlossen, die beiden Herren nicht hinzuziehen.

Fritz Kuhn

Verteiler
<Verteiler>