

Protokoll:	Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	114
		TOP:	1
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	21.03.2017		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold, BM Thürnau		
Berichterstattung:	die Herren Dr. Bitzer (DB Projektbau GmbH) und Schröder (TiefbA)		
Protokollführung:	Frau Faßnacht / fr		
Betreff:	Stuttgart 21: Stand und Ausblick Baumaßnahmen Talquerung - mündlicher Bericht -		

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation und die Ausführungen der beiden Berichtersteller, letztere im leicht überarbeiteten Wortlaut, sind dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen werden sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei sind sie in Papierform angehängt.

Die Herren Dr. Bitzer (DB Projektbau GmbH) und Schröder (TiefbA) geben einen ausführlichen Überblick über den derzeitigen Stand und einen Ausblick über die Baumaßnahmen im Zuge der Talquerung (siehe Dateianhang).

Der Vorsitzende wie auch die nachfolgenden Rednerinnen und Redner seitens des Ausschusses danken für den Bericht.

Beeindruckt von den hochkomplexen Bauabläufen und der dahinter stehenden Ingenieurskunst zeigt sich StR Kotz (CDU). Selbstverständlich komme es bei derart verzwickten Baumaßnahmen auf engstem Raum und angesichts vieler unterschiedlich Beteiligten an den Schnittstellen zu Reibungsstellen. Froh ist er angesichts der Verschwenkungen, Kreuzungen und unterschiedlichen Ebenen darüber, dass man sich in Stuttgart für eine unterirdische Variante entschieden hat.

Das Kernerviertel leide derzeit unter den Baumaßnahmen, die mit Lärm, Verkehr, dreckiger Luft usw. einhergehen. Jedoch zeige der Bericht, welche gute Perspektive für das

Kernerviertel entsteht, beispielsweise mit der neuen Haltestelle Staatsgalerie und dem künftig ebenerdigen Übergang zwischen Landhaus-/Kerner-/Sängerstraße und Hauptbahnhof/neues Stadtquartier beim Hotel Méridian. Seines Erachtens lohnt es sich gerade für das Kernerviertel, diese Zeit durchzustehen, um danach eine positive Situation für die nächsten Jahrzehnte zu haben. Er habe gleichzeitig großes Verständnis für die Bewohner und Eigentümer im Kernerviertel, die angesichts der verwendeten Techniken ein mulmiges Gefühl bekommen.

Zum Thema Feinstaub vertritt er die Meinung, auch wenn die baustellenbedingte Luftbelastung nicht ursächlich ist für die Feinstaubsituation in Stuttgart, so müsse man dennoch schauen, die Hintergrundbelastung zu reduzieren. Zur Hintergrundbelastung gehören neben alten Heizungen, Industrie und Kraftwerken wie das in Gaisburg auch das Thema Baustellen. Froh sei man, wenn die Baumaschinen-Richtlinie in Zukunft stärker greift und die großen S 21-Baustellen eines Tages beendet sind.

Zum Nordkopf und Rissen an Gebäuden dort, habe er eine Aussage vermisst. Der Stadtrat bittet den aktuellen Stand dazu darzulegen. Abschließend wünscht er der Maßnahme weiterhin viel Erfolg und unfallfreies Bauen.

StRin Munk (90/GRÜNE) verweist darauf, dass Stuttgart neben seinem Image als Feinstaub-Hauptstadt ein weiteres Image hat, nämlich dass die ganze Stadt eine Baustelle ist. Dies sei wenig attraktiv nicht nur für Gäste, sondern insbesondere für die Menschen, die in der Stadt wohnen und die Baustellen über sehr lange Zeit ertragen müssen. Mit Blick auf den Zeitplan, wo deutlich wurde, dass es bei der Stadtbahnführung eine Verschiebung um ca. sechs Monate geben wird, bittet sie um eine Erläuterung.

Positiv bewertet sie die ausführliche Darstellung hinsichtlich der Hebungsinjektionen und die Beobachtung des gesamten Hangs. Aus ihrer Sicht zeigt dies auch, "dass die Geologie dort sehr spannend ist". Die Stadträtin bittet darum, die heutige Präsentation auch bei der heutigen BürgerInneninformation zu zeigen und außerdem, diese dem Ausschuss zur Verfügung zu stellen. Beides sagt Herr Dr. Bitzer zu. Im Hinblick auf die Feinstaubmessungen und die Belastungsspitzen am 14.01. und 25.02.2017 fragt StRin Munk, ob diese ihre Ursache in der Baustelle haben können und wenn ja, was seitens des Bauherren dafür getan werden kann, um die Bewohner des Kernerviertels davor zu schützen.

StR Körner (SPD) ist positiv überrascht vom Baufortschritt und teilt hinsichtlich der Komplexität der Maßnahme die Einschätzung von StR Kotz, ebenso die seiner Vorrednerin, was die Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger betrifft. Er zollt dieser Bautätigkeit ausdrücklich hohen Respekt und spricht Herrn Dr. Bitzer stellvertretend für all diejenigen, die täglich dort arbeiten, seinen Dank aus.

Die Schillerstraße und der gesamte Bereich um den Gebhard-Müller-Platz seien sehr wichtig. Nach seinem Verständnis soll relativ bald die Verkehrsführung zurückgeführt werden in den endgültigen Zustand. Ihn interessiert, wie die Überlegungen der Stadtverwaltung zur Zukunft der Schillerstraße darin Eingang finden. Seines Erachtens zeigt dieses Beispiel, dass die Vorstellung, wonach S 21 erst in den 2020er-Jahren fertig wird und man insofern eine abstrakte Diskussion führen würde, falsch ist. Bereits heute müsse man an der einen oder anderen Stelle wissen, was man als Stadt in Zukunft will. Seine Frage lautet daher, ob vielleicht personell noch mehr Unterstützung gebraucht wird. Im Kontext dazu erinnert er an die Absicht, vom Gebhard-Müller-Platz in Richtung

Willy-Brandt-Straße baulich aktiv zu werden. Im laufenden Doppelhaushalt wurde hierfür bereits ein zweistelliger Millionenbetrag eingestellt. Er bittet darzulegen, wie dies verbunden ist mit den Bauabschnitten, die dort gerade stattfinden.

Im Zusammenhang mit dem Kernerviertel und den Hebungsinjektionen bittet er Herrn Dr. Bitzer um eine Aussage das Gebäude der Bodenseewasserversorgung betreffend.

StR Pantisano (SÖS-LINKE-PluS) findet, es sei ein Wahnsinn, ein solches Projekt in dieser Stadt durchzuführen. Er erinnert an eine Aussage des ehemaligen Bahnchefs Hartmut Mehdorn von 2008, wonach "man seinen Kopf schon in den Gully stecken muss, um von den S 21-Bauarbeiten etwas mitzubekommen". Der Bericht heute bestätige vielmehr einige Punkte, die von den Projektgegnern jahrelang geäußert wurde, nämlich dass S 21 jahrzehntelang zu großen und erheblichen Schwierigkeiten und Nachteilen für die Bevölkerung führen wird. Dazu gehöre u. a. die Verlegung des Stegs hinter das Planetarium, wo die Hauptradroute 1 verläuft. Er fragt, inwieweit dies bedacht wurde und wie die Planung diesbezüglich aussieht.

Hinsichtlich der Arbeiten mit Rammpfählen und der dadurch ausgelösten Lärmbelastung auch an Wochenenden bittet er darzulegen, wie damit umgegangen wird. Die Fraktionsgemeinschaft habe einen Antrag dazu gestellt, auf welchen er zeitnah eine Antwort erwarte. Die Baustelle zur Haltestelle Staatsgalerie sei für die Nutzer mit erheblichen Veränderungen und Schwierigkeiten mit den Anschlüssen verbunden. Zwar werde die derzeitige Führung im Dezember zurückgenommen, doch stehe dann die Strecke zum Hauptbahnhof nicht mehr zur Verfügung. Er wünscht eine Information zur Dauer dieser Einschränkungen. In Bezug auf die Verlegung der Schillerstraße regt er an, zwei der sechs Spuren wegzunehmen und die Schillerstraße vor dem Königin-Katharina-Stift auf vier Spuren zu reduzieren. Die Verwaltung bittet er diesbezüglich um Stellungnahme.

Laut einer Broschüre zu S 21 werden die Anlieger von den meisten Tunnelbaumaßnahmen wenig belästigt. Dennoch musste am Königin-Katharina-Stift vor Kurzem eine Wand aufgrund von Rissen ausgetauscht werden. "Hängen diese Risse und diese Schwierigkeiten des Königin-Katharina-Stifts mit dieser Baustelle zusammen? Können Sie ein Stück weit die Bürgerinnen und Bürger beruhigen im Kernerviertel, dass diese Injektionsmaßnahmen, die technisch schon sehr spannend aussehen, nicht auch dazu führen, dass da etwas passiert - dass diese Hebungen und Risse, die teilweise berichtet werden aus dem Kernerviertel, minimiert werden?"

Aus seiner Sicht macht Herr Dr. Bitzer es sich zu einfach, wenn er sagt, die Feinstaubproblematik in Stuttgart habe ihre Ursache nicht in der Baustelle. Es fahren unzählige Baustellenfahrzeuge in die Stadt durch die S 21-Baustelle und tragen zu dem großen vorhandenen "Grundrauschen" bei. Daher müsse sich die Bahn fragen lassen, welche Maßnahmen sie unternimmt, um das Feinstaubproblem zu minimieren. Die Fraktionsgemeinschaft behalte sich vor, nach dem Studium der Präsentation weitere Fragen nachzuschieben.

StR Zeeb (FW) dankt "für die kostenlose Vorlesung über die unendlichen Möglichkeiten der heutigen Ingenieursbaukunst in Stuttgart". Jeder, der mit solchen Verbaumaßnahmen zu tun hat, wisse, welche hohe Präzision jeder einzelne Bohrpfahl benötigt. Gleiches gelte für das Verfahren der Hebungsinjektionen, welches vor wenigen

Jahren bzw. Jahrzehnten noch nicht bekannt war bzw. noch nicht eingesetzt werden konnte. Dies alles in die Zukunft zu koordinieren und später eine solche Baumaßnahme korrekt abzurechnen, sei eine wahrlich gigantische Aufgabe! Er bedauert, dass bei der Besichtigung der Baustelle durch den Gemeinderat die S 21-kritischen Mitglieder diese Möglichkeit nicht in Anspruch genommen haben.

Baustellenstaub steht bei diesem Projekt für ihn nicht an erster Stelle. Jede Baustelle bedinge zwangsläufig Einschränkungen. Er denke vielmehr an die Generationen, die von dem Projekt profitieren werden. Auch könne man stolz darauf sein, solche Baustellen in Stuttgart zu meistern, die für künftige Generationen richtungsweisend sind und für die Stuttgart als innovative Stadt weltweit Anerkennung finden wird - wovon er vollständig überzeugt sei.

Was das Thema Baulogistik und Baustraße angeht, so funktioniere der Abtransport angesichts der Mengen an Ausbruch und Bauschutt hervorragend. Auch hierfür spricht er den Akteuren ein großes Kompliment aus. Ihn interessiert, wie viele Arbeitskräfte im Bereich der Innenstadt an diesem Projekt arbeiten. All diese Arbeitskräfte müssten angemessen untergebracht und versorgt werden, was wiederum eine gewaltige Logistik voraussetze. Auch er wünscht für diese schwierige Baustelle weiterhin viel Erfolg und wenige Unfälle.

StR Brett (AfD) stimmt den lobenden Äußerungen seines Vorredners zu. Ihn ärgert, "dass das für die Stadt Stuttgart und für das Land Baden-Württemberg erstklassige Projekt S 21 von einigen Projektgegnern im Gemeinderat immer negativ geredet wird". Er bittet Herrn Dr. Bitzer darum - sofern es den Nachweis hierfür gebe -, in der Presse häufiger darauf hinzuweisen, dass die Baumaßnahmen nicht für die Risse in den Häusern verantwortlich sind. Über den Feinstaub brauche man an dieser Stelle nicht zu reden, da es ein Problem sei, das aufgebauscht wird.

StR Conz (FDP) schließt sich dem Lob "für einen hervorragenden Vortrag zu einem wirklich großartigen Projekt" an. Er hebt die offensichtlich sehr gute Zusammenarbeit zwischen DB, SSB und Tiefbauamt hervor und schließt daraus, dass die anfänglichen Schmerzen zwischen Bahn und Stadtverwaltung Vergangenheit sind. Alle Partner seien gehalten, die Belastungen, die durch die Baustellen entstehen, für die Bevölkerung möglichst gering und möglichst kurz zu halten. Unter den gegebenen Umständen sei das nicht gerade triviale Thema Verkehr trotzdem gut bewältigt. Zu erläutern bittet der Stadtrat nochmals den Übergang von der alten zur neuen Haltestelle Staatsgalerie.

StR Dr. Schertlen (STd) schickt voraus, er sehe den Bericht nicht mit einer rosaroten Brille, da seit der letzten Information im UTA durchaus weniger erfreuliche Meldungen zu vernehmen waren. Zunächst erkundigt er sich nach dem Wassereinbruch vom Herbst 2016 im Tunnel in Untertürkheim. Laut Beantwortung seiner Anfrage dazu gebe es nach wie vor einen Wassereintrag. Um Stellungnahme bittet er auch die Schäden an Gebäuden am Kriegsberg betreffend und weshalb dort Messgeräte ausgefallen sind, sowie die Wand betreffend, die am Königin-Katharina-Stift beschädigt wurde.

Auf Seite 12 der Präsentation sei versäumt worden, einen Weg einzuzeichnen, der parallel zum Innenministerium verläuft und der künftig als Hauptweg genutzt werden wird. Dort gebe es eine massive Engstelle auf Höhe des Ferdinand-Leitner-Stegs, welcher von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden müsse. Er bittet aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend darum, zusätzlich an dieser Stelle eine Behelfsbrücke an-

zubieten, um Fußgänger und Radfahrer zu trennen. Auch beim Fußweg von der Sängergasse in Richtung Staatsgalerie bittet er zu überlegen, eine Behelfsbrücke über die Straße anzubieten.

Die neue Haltestelle Staatsgalerie rücke merklich ab von der Staatsgalerie und näher hin zum Planetarium. Insofern rege er an, über eine Umbenennung der Haltestelle nachzudenken. Hinsichtlich der Seite 15 der Präsentation und die Überwachung der Gebäude, die durch Hebungsinjektionen stabilisiert werden, fragt er, wie die Bahn sicherstellt, dass die Geräte nicht ausfallen, wenn Bewegungen im Hang sich ereignen.

Die Schillerstraße betreffend teilt BM Pätzold mit, man sei in Gesprächen auch mit dem Tiefbauamt, wie auf dem Weg hin zu einer Verlegung die verschiedenen Bauabschnitte ausgeführt werden können. Auf jeden Fall werde man in der Zwischenphase den Querschnitt, den die Schillerstraße bisher hatte, wieder herstellen.

Herr Dr. Bitzer freut sich über das überwiegend geäußerte Lob, welches er gerne an die Kollegen weitergeben werde, und dankt hierfür sehr herzlich. Tatsächlich werde man jeden Tag mit vielen Herausforderungen konfrontiert, dennoch komme man insgesamt gut voran.

Zu den aufgetretenen Rissen am Nordkopf im Bereich Kriegsberg bestätigt er, es treten Schäden auf im Zusammenhang mit dem Tunnelbau. So habe man an verschiedenen Stellen Schäden zu regulieren. Allen Schadensmeldungen gehe man sehr sorgfältig nach und nehme das Thema ernst. Jedoch sei nicht in allen Fällen der Tunnelbau ursächlich. Zunächst nehme man eine erste Beweissicherung vor. Darauf folge eine Zwischen-Beweissicherung und wenn der Tunnelbau fertig ist, werde nachgeschaut, wie hat es sich entwickelt, gibt es einen kausalen und zeitlichen Zusammenhang? Im Projekt gebe es eine umfangreiche Versicherung für diese Art der Schäden. Diese Schäden stellen einen Aufwand dar, jedoch müsse man an keiner Stelle von irgendeiner Gefährdung ausgehen, unterstreicht er ausdrücklich. Die Risse seien allesamt kosmetischer Natur und werden entsprechend reguliert. Im Bereich des Kriegsbergs werde nicht ausgeschlossen, dass entstandene Risse im Zusammenhang mit dem Tunnelbau oder mit der Baumaßnahme insgesamt zusammenhängen, weshalb man dem sehr sorgfältig nachgehe.

Gegenüber StR Dr. Schertlen stellt er klar, es seien dort keine Messgeräte ausgefallen. Sondern dort gebe es so genannte TRIVEK-Messstellen. Es handle sich um Bohrungen, die im Bereich bis zur Tunnelsohle im Bereich Kriegsberg schon lange vor Baubeginn abgetäuft wurden, um Kenntnis darüber zu erhalten, ob der Hang dort in Bewegung ist. Diese Messstellen, die im Jahr 2002 hergestellt wurden, seien nicht mehr durchgängig bis zur Sohle der Messung. Dies könne jedoch sehr unterschiedliche Ursachen haben. Im Zusammenhang mit der dort stattfindenden Oberflächenvermessung könne man davon ausgehen, dass keine signifikante Veränderung aufgetreten ist, wo irgendetwas darauf hindeutet, "dass hier irgendetwas in Bewegung geraten ist, was wir gar nicht verstehen würden". Der Beitrag dieser TRIVEK-Messungen zur Gesamtlage sei interpretierbar und überschaubar.

Messgeräte gebe es an Gebäuden bislang insbesondere zu Erschütterungsmessungen und diese sind in Gebäuden installiert. Im Zusammenhang mit Erschütterungen, die aus dem Sprengvortrieb entstehen, habe man weit überwiegend keine Schwierigkeiten mit den vorgegebenen Anhaltswerten für Erschütterung - auch nicht für die Nacht. Es gebe

dort keinen Ausfall von Messungen. Dauermessungen zu Setzungen werden im Zusammenhang zu den Hebungsinjektionsfeldern jetzt erstmals installiert und finden an der Oberfläche statt. Sollte es zu einem Ausfall von einzelnen Messpunkten kommen, so können diese innerhalb kürzester Zeit wieder hergestellt werden.

Zu den Unterbrechungszeiträumen der Stadtbahn-Tallängslinien informiert Herr Schröder, mit der SSB habe man über den Zeitpunkt der Netzumstellung diskutiert. Ursprünglich war diese für den Sommer 2016 vorgesehen. Im Bereich vor dem Königin-Katharina-Stift habe man Anker zur Unterfangung der Sporthalle hergestellt, die jedoch nicht gehalten haben. Es habe den Zeitplan um drei Monate zurückgeworfen, bis eine Lösung gefunden wurde, wie diese Anker ersetzt werden. Diese Zeit könne man seitens der Tiefbauarbeiten nicht aufholen. Folglich habe die SSB sich damit auseinandersetzen müssen, wann der Betrieb des Netzes 2016 beendet wird. Sie habe dann entschieden, die Dinge zusammenzufassen und sei so auf Dezember 2017 gekommen.

Zur Dauer des neuen Netzes führt er aus, beim Angriff des zweiten Teils der Haltestelle Staatsgalerie - dies werden die Tunnel in der Schillerstraße - sein, sei man davon abhängig, wann die Bahn den Düker in Betrieb nimmt. Erst dann könne der alte Nesenbach-Kanal, wo die Tunnelabschnitte liegen, aufgegeben werden und danach können erst die Stadtbahntunnel fertig gebaut werden. Momentan liege die Inbetriebnahme des neuen Dükers bei Anfang 2020, anschließend erfolgt der Tunnelbau. Somit erfolge die Betriebsunterbrechung zum Hauptbahnhof über mehrere Jahre. Ein genaues Enddatum könne heute noch nicht genannt werden. Seines Wissens wird Herr Arnold das Netz 2018 demnächst im Aufsichtsrat wie auch im Ausschuss vorstellen.

Herr Dr. Bitzer fährt an StRin Munk gewandt fort, die Beobachtung des Hangs erfolge nicht aufgrund des Drucks, der von der Bevölkerung ausgeübt worden ist. Man stehe aber in intensivem Dialog mit den Anwohnern und den Initiativen. Man denke das Projekt vom Ende her, was so viel heißt, als dass "wir aufgefordert sind, nach dem Stand der Technik so setzungsarm wie möglich zu bauen, damit keine Schäden entstehen". Dies habe weniger etwas mit der spannenden Geologie zu tun, sondern vor allem habe es etwas mit den Tunnelquerschnitten zu tun. Diese sind sehr groß, weshalb sich daraus rechnerisch auch entsprechend größere Setzungen ergeben. Wenn der Stand der Technik sich weiterentwickelt hat, so tue man alles, um diese Setzungen zu verhindern. Natürlich könne man Schäden dennoch nicht von vornherein ausschließen, jedoch seien Schäden sehr unwahrscheinlich, da alles getan wurde, was möglich ist. Falls Schäden dort auftreten, so werden sie dort sicherlich nur kosmetischer Natur sein. Auch hier gelte, dass die Eigentümer vollen Anspruch auf Schadenersatz haben, sodass diese daraus keinen Nachteil erleiden werden.

Hinsichtlich der "Ausreißer" beim Thema Staub bestätigt er, das Diagramm zeige, wo die Hintergrundbelastung am Arnulf-Klett-Platz geringer war als im Bereich der Baustelle. Der Gutachter gehe dem Grund dafür nach und prüfe die Bauberichte, Bautagebücher und Aufzeichnungen, welche Ereignisse es gegeben hat, die korrelieren. Die Kalibrierung der Messung sei noch nicht abgeschlossen. Darüber hinaus gebe es noch die Möglichkeit, die Zusammensetzung (mineralisch/organisch) dieses Feinstaubs zu analysieren. Wenn es einen großen Anteil der Baustelle geben sollte, so müsste der mineralische Anteil besonders hoch sein. Anschauen werde man sich auch die Anzahl der Überschreitungstage pro Jahr mit Blick auf den Jahresgrenzwert, wo Ende 2017 eine Bilanz gezogen wird, aber auch unterjährig betrachtet werde, was getan werden kann.

Auf die Frage, was tut die Bahn gegen den Staub, antwortet Herr Dr. Bitzer: "Wir tun extrem viel gegen den Staub, der entsteht. Sie müssen wissen, dass wir beim Tunnelvortrieb oder - und das ist auch bekannt - in einigen wenigen Teilen des Tunnelvortriebs komplett trocken arbeiten müssen wegen dem Anhydrit. Also Anhydrit führender Gipskeuper ist sehr standfest, ein sehr gutwilliges Gebirge zum Tunnelbauen, aber der Tunnelvortrieb muss dort komplett trocken sein. Das heißt, bei den Bohrungen für die Sprengungen und auch beim Schüttern, beim Material aufnehmen, darf dort nicht mit Wasser gearbeitet werden. Entsprechend groß ist der Staubanfall. Was tun wir dagegen? Der Staub geht von der Ortsbrust, wo vorne ist am Tunnel, geht der nach hinten entgegen der Vortriebsrichtung raus aus dem Tunnel und tritt dann am Tunnelportal aus. Und dort ist die Herausforderung, möglichst viel Staub zu binden. Überall wo wir die Problematik haben - Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd oder auch am ZA Prag - wird mit sehr großem Aufwand dieser Luftstaub gebunden. Dort gibt es Wasservernebelungsanlagen, zum Teil mehrfach hintereinander geschaltet, im Bereich des Portals, die dazu dienen sollen, den Staub niederzuschlagen. Das ist eine Maßnahme, wo man auch den Stand der Technik weiter nach vorne geschoben hat, um dort den Staubanfall zu mindern. Überall dort, wo wir Wasser zugeben dürfen beim Sprengen und beim Schüttern, tun wir das auch. Da gibt es auch die Möglichkeit, die Sprenglöcher zusätzlich mit Wasserpatronen, wie Wasserballons, zu versehen, damit so auch der Staub zusätzlich gebunden wird. Wir tun also nach dem Stand der Technik auch da alles, was möglich ist."

Hinsichtlich der Verkehrsführung bestätigt er, man sollte tunlichst die abschließende Oberflächenplanung abstimmen, bevor sukzessive der Verkehr in die Endlage zurückverlegt wird. Die Abstimmung erfolge über das Tiefbauamt, mit welchem man in intensiven Gesprächen stehe. Technisch laufe die Abstimmung gut, doch wenn es ums Geld geht, tun sich beide Seiten schwerer bei der Klärung, welche Kostenanteile von wem zu tragen sind. Der technische Fortgang der Baustelle erleide dadurch jedoch an keiner Stelle Behinderungen. Aufgrund der Planungshoheit der Stadt sei es zwingend, schon lange im Vorfeld die entsprechenden Entscheidungen zu treffen, wie es werden soll. Zu den Grundsatzfragen gehöre die Lage des City-Rings, wissend, dass die Wolframstraße erst deutlich nach Inbetriebnahme von S 21 zur Verfügung stehen kann. Es sei insofern schwierig, vorher vom Rückbau der Schillerstraße auszugehen. Dies sei jedoch auch nicht Gegenstand der Planungen im Augenblick.

Mit Blick auf die Schäden, die am Südkopf aufgetreten sind und das Gebäude der Landeswasserversorgung am Schützenplatz weist er darauf hin, dass diese Schäden schon zu einem Zeitpunkt entstanden sind, wo die Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd aufgefahren wurde. In diesem Bereich seien die Setzungen abgeklungen. Die Tunnelinnenschale sei fertiggestellt und es gebe keinerlei Bewegungen mehr. Der Bereich mit dem Verzweigungsbauwerk liege zudem außerhalb des Hebungsinjektionsfeldes, welches bis zu den Gebäuden entlang der Schützenstraße auf beiden Seiten reicht. Dennoch werde auch dort so setzungsarm wie möglich gearbeitet.

Was die von StR Pantisano angesprochenen Zitate angeht, so sei aus subjektiver Sicht er persönlich mit einer gewissen Euphorie in die langjährige Begleitung des Projekts hineingegangen und habe zu denjenigen gehört, die die Auswirkungen der Baustelle anfangs unterschätzt haben. Objektiv gehöre er zu denjenigen, die die Planfeststellungsverfahren begleitet haben. Dort seien die Konflikte, die bauzeitlich entstehen, immer offen diskutiert und ausgetragen worden. In allen Beschlüssen finde man die intensive Auseinandersetzung damit sowie genaue, umfassende Festlegungen, was zur

Konfliktminimierung getan werden soll. Es habe eine öffentliche politische Auseinandersetzung zu dem Projekt stattgefunden, die von beiden Seiten phasenweise übertrieben und völlig überzeichnet war, und es gab "die ehrliche Antwort derer, die die Rolle hatten, dieses Projekt durch alle Planungsphasen voranzutreiben". In die Leistungsphase 4, Genehmigungsplanung, weit vor Ausführungsplanung, gehören die Konfliktbewältigungen dazu. "Das war immer transparent und ersichtlich, und von daher hat die Aussage auch schon damals eher in den politischen Raum gehört".

Mit Blick auf die Hauptradroute 1 und die angesprochenen Wegebeziehungen, treffe es zu, dass der bestehende Weg hinter dem Innenministerium nicht eingezeichnet ist. Der Ferdinand-Leitner-Steg sei bekanntermaßen ein Nadelöhr, weshalb auch von einer zweiten Querung im Zuge der städtebaulichen Planung über die Schillerstraße die Rede sei. Die Verlegung dieses Weges werde nicht dazu führen, dass man die Trennung von Rad- und Fußgängerverkehr aufheben wird. Ob sich die jeweiligen Nutzer daran halten werden, sei ein anderes Thema - was es aber bereits heute sei. Ganz entscheidend als Gefahrenpunkt sei die enge Kurve unten am Steg, der durch die Geradeausführung aber entschärft werde. Dieses Nadelöhr sollte man bauzeitlich nicht unbedingt der Baustelle anlasten. Er hält die Forderung für unverhältnismäßig, nun zusätzlich zur Schillerstraße bauzeitlich noch eine Behelfsbrücke für Fußgänger zu bauen. Gleiches gelte für die Staatsgalerie. Diesbezüglich müsse man eher die Zielplanung betrachten, wo sich nach der längeren Bauzeit erhebliche Verbesserungen ergeben.

Auf die Frage zu den Rammarbeiten stellt er klar, am Wochenende, insbesondere an Sonn- und Feiertagen werde an allen offenen Baustellen, wo nicht Tunnelvortrieb ist, nicht gearbeitet. Im Umlaufbetrieb erfolge der Tunnelvortrieb 7.24, zu dem auch die Arbeit auf den Baustelleneinrichtungsflächen gehört. Hierzu zähle auch die Bewetterung, welche auch an Sonntagen zu hören sei. Ausnahmen ergeben sich dort, wo im Einflussbereich von Verkehrsachsen gearbeitet wird - sowohl auf der Schiene wie auch bei der Straße. Wenn im Bereich hoch belasteter, stark nachgefragter Bahnstrecken eingegriffen wird, so komme man in den Bereich der Daseinsvorsorge. Diese sei im Grundgesetz verankert und demnach dürfen die Verkehrsbedürfnisse nicht über Gebühr belastet werden. Es werden dort Sperrpausen gewährt, welche häufig auch über Sonn- und Feiertage hinweg gehen. Dadurch entstehe ein Zielkonflikt zwischen einerseits dem Bedürfnis, dass es an Sonn- und Feiertagen möglichst ruhig sein soll und man andererseits aber auch die Verkehrsbedürfnisse nicht über die Maßen belasten soll. Was für die Schiene gilt, gelte für die Straße gleichermaßen. An hochbelasteten Straßen brauche man die enge Abstimmung mit der Verkehrsbehörde, welche z. B. sagt, diese Arbeiten können tagsüber nicht gemacht werden oder können nur am Wochenende oder in der Urlaubszeit gemacht werden, weil dafür Fahrstreifen weggenommen werden müssen. Auch dies stehe wiederum im Konflikt mit der Lärmbelastung. Es sei ein Austarieren verschiedener Zielkonflikte und könne nur im intensiven Dialog mit den zuständigen Behörden gelingen.

BM Dr. Schairer teilt zu der von StR Pantisano angesprochenen Anfrage der Fraktionsgemeinschaft mit, dieses Thema sei rechtlich längst geprüft und geklärt. Es gehe um die Frage der Befreiung von Sonn- und Feiertagsverboten auch für Baustellen-Lkws, wenn es um die Versorgung der Tunnelbaustellen rund um die Uhr geht. Bereits mehrfach und in vielen Schriftwechseln habe die Fachverwaltung die rechtliche Position dargelegt, welche in Übereinstimmung mit dem Land Baden-Württemberg stehe. Nach dem Planfeststellungsbeschluss bedarf es grundsätzlich keiner Einzelgenehmigung, da man nach dem Straßenverkehrsgesetz eine Ermessensreduzierung auf Null hat. Durch

die Planfeststellung sei klar, dass der Durchlaufbetrieb beim Tunnelbau als Bautätigkeit rund um die Uhr grundsätzlich genehmigt und möglich ist. Er sagt zu, die Anfrage schriftlich zu beantworten.

Herr Dr. Bitzer greift die Frage nach der Zahl der Arbeitsplätze auf und erklärt, weil dazu keine Statistiken geführt werden, könne man hierzu keine Aussage treffen. Dies habe mit der Beauftragungssystematik im Bau zu tun. In der Projektgesellschaft arbeiten rund 400 Mitarbeiter, allesamt Projektmanager, welche Aufträge führen von den Auftragnehmern. Es dürfe davon ausgegangen werden, dass allein im Stadtgebiet mehrere hundert Mitarbeiter gleichzeitig auf den Baustellen arbeiten und dort leben. Bezogen auf das Gesamtprojekt sei die Mitarbeiterzahl vierstellig.

Der Feinstaub gehe in die Luft und verteile sich da. Deswegen gelte es zu schauen, "wo können wir aus einer Feinstaub-Messstelle unmittelbar Rückschlüsse ziehen auf eine Emissionsquelle an einer bestimmten Baustelle. Das ist sicherlich nicht so einfach, aber unumwunden ja, die intensive Bautätigkeit in Stuttgart trägt einen Anteil dazu bei zur Hintergrundbelastung. Und für das Stadtklima insgesamt ist es sicherlich besser, wenn dann die Baustellen irgendwann einmal zu sind."

Die Haltestelle Staatsgalerie und den Bauablauf betreffend berichtet Herr Schröder, die alte Haltestelle Staatsgalerie sei nach wie vor in Betrieb und werde in Betrieb bleiben, bis die neue Haltestelle komplett fertig ist. Wahrscheinlich werde es ein "Umstell-Wochenende" geben, an dem die Gleise miteinander verbunden werden müssen vom alten Tunnel in den neuen. Bei der Umstellung der Haltestelle an der Heilbronner Straße sei man ebenfalls auf diese Weise vorgegangen. Hinsichtlich der Namensgebung für die neue Haltestelle merkt Herr Dr. Bitzer an, es läge ihm fern, der SSB Ratschläge für die Namensgebung zu geben, doch wäre aus seiner Sicht eher "Hauptbahnhof Süd" und in Klammern "Planetarium" oder "Staatsgalerie" der richtige Name, um auf die Verkehrsverknüpfung hinzuweisen.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) spricht der SSB ein großes Lob aus. Obwohl die Maßnahme Netz 2016 für die Bürger sehr einschränkend sei, funktioniere das Ganze sehr gut. Nichtsdestotrotz sei es ärgerlich, dass diese massive Einschränkung länger andauert und die darauf folgende Einschränkung noch über eine lange Zeit gehen wird. Er fragt, was diese Verschiebungen für das Gesamtprojekt bedeuten.

StR Dr. Schertlen erinnert an den ehemaligen weiteren Zugangsweg, welcher die linke Wegebeziehung heraus aus dem Park bedient hat, die wegen des Grundwassermanagements obsolet gegangen sei. Für den jetzigen Steg habe die Auflage bestanden, eine Breite von 6 m und die Trennung der Spuren für Fußgänger und Radfahrer vorzusehen. Mit der zukünftigen Wegeführung werde es dagegen so sein, dass beide Verkehrsarten auf dem rechten Ast stattfinden werden. Es ist seines Erachtens nicht akzeptabel, mit dem Zielzustand zu argumentieren, weil die Brücke auf der Seite hinunter Richtung Planetarium nur ca. 2,50 m breit ist und es um einige Jahre gehe, während denen der Zustand problematisch ist und hohes Konfliktpotenzial birgt.

StR Ozasek (SÖS-LINKE-PluS) teilt das Anliegen seines Vorredners. Es bestehe jetzt die Möglichkeit, diese Konfliktsituationen zu beseitigen, indem das Knie umgangen wird und eine direkte Anbindung des Behelfsbauwerks erfolgt, bei dem ein separater Fahrweg ausgebildet wird. Beim Autoverkehr würden große Anstrengungen unternommen und keine Kosten gescheut, um diesen störungsfrei abzuwickeln, weshalb dies auch im

Fall der Hauptradroute 1 geschehen soll. Zum Thema Schillerstraße ruft er in Erinnerung, dass die Fraktionsgemeinschaft zu den Haushaltsplanberatungen Planungsmittel für einen verkehrsberuhigten Bereich beantragt hatte, was aber abgelehnt wurde mit der Aussage, man käme hiermit zu früh. Nach der heutigen Berichterstattung folgere er, dass man eigentlich zu spät damit ist und der Rat sich eigentlich bereits darauf verständigt haben sollte auf eine Lösung, wie die zukünftige Struktur dort aussehen sollte - möglicherweise mit der Option, dass in den Bonatz-Bau ein Fahrradparkhaus integriert werden könnte.

Er beantragt eine separate Berichterstattung seitens der zuständigen Referate, "wie sich die Verwaltung die Rückverschwenkung der Fahrbahnen in der Schillerstraße vorstellen, welcher Zustand herbeigeführt werden soll in der Endlage, und ob man nicht jetzt schon die ersten Schritte ergreifen könnte, um die Schillerstraße auf den Weg zu bringen zu einem verkehrsberuhigten Bereich".

BM Pätzold kündigt einen Bericht zum gesamten Thema Schillerstraße und City-Ring an. Die Verlegung der Schillerstraße könne erst dann erfolgen, wenn die Gleise abgebaut, sprich die Brücken weg sind, weil die Wolframstraße dafür ausgebaut werden muss. Diese werde in einem Zwischenbetrieb, wenn der S-Bahn-Tunnel fertig ist, eine Behelfsführung haben, welche nicht leistungsfähig sein werde, um zusätzlichen Verkehr aus der Schillerstraße aufzunehmen, im Falle dass diese vorab bereits zurückgebaut werden soll. Somit werde es einen Zwischenzeitraum geben, indem die Schillerstraße noch die alte Leistungsfähigkeit hat. Eine Abstimmung werde erfolgen, wenn man weiß, wie die Schillerstraße schlussendlich aussieht. Ziel sei es, für die Schillerstraße und Klettpassage einen Wettbewerb zu machen, um den Bereich gestalterisch aufzuwerten. Auch die Verbindung in den Park soll verbessert werden.

Das Thema Radweg betreffend erinnert er daran, dass die alte Radwegführung wesentlich gefährlicher war als die jetzige. Letztere sei zwar aufgrund der scharfen Kurve schlechter zu fahren, sie führe aber dazu, dass die Radfahrer dort langsamer fahren. Er tendiere im Schlossgarten weiterhin dazu, mit gegenseitiger Rücksichtnahme sowohl Fußgänger als auch Radfahrer verkehren zu lassen. Denn egal welche Markierung vorgenommen wird, gebe es sowohl bei Fußgängern als auch bei Radfahrern die gleich große Menge an schwarzen Schafen. Auf der Hauptradroute 1 habe man verschiedene Baustellen, die Einschränkungen geben. Man sei in enger Abstimmung mit Bahn, Tiefbauamt, SSB und allen, die beteiligt sind, um Lösungen zu finden, die machbar sind. Dennoch werde es nicht ohne gegenseitige Rücksichtnahme gehen.

Zum Gesamtzeitplan stellt Herr Dr. Bitzer klar, bei diesem wie bei den regelmäßigen Berichten insgesamt gehe es um die Nahsicht, "worauf muss sich das Umfeld, worauf müssen sich die Anwohner, die Autofahrer, die Fußgänger, die Radfahrer, in einem merkbaren Vorblick - Größenordnung ein halbes, ein Jahr nach vorne, einstellen". Das Thema Gesamtterminplan komme deswegen hier nicht vor, weil man diesen an anderen Stellen umfangreich dargelegt habe. Nach wie vor stehe das Inbetriebnahmedatum Dezember 2021 im Blick, wissend, dass auf diesen Termin aktuell zwei Jahre Gegensteuerungsbedarf besteht. Von diesen zwei Jahren seien derzeit rund ein Jahr gesichert als Gegensteuerungsmaßnahme.

Vom Realisierungsstand der Roharbeiten her wäre es vermessen, heute schon abschließend zu datieren, wann in Betrieb gegangen wird. Man werde aber sukzessive

auch weiterhin im halbjährlichen bis jährlichen Abstand, auch in den Stadtbezirken, berichten.

Auf nochmalige Nachfrage von StR Peterhoff berichtet Herr Dr. Bitzer, was den Bahnhofs-Südkopf, Bauabschnitte 24, 25, 22 und 23 und die Folgemaßnahme Staatsgalerie anbelangt, bewege man sich auf einer Inbetriebnahme-kritischen Zeitschiene. Dort habe man den größten Gegensteuerungsbedarf, was auch entsprechend kommuniziert worden sei, durch die Verschiebung um ein halbes Jahr für die Wiederinbetriebnahme der Geradeausführung. Entscheidend für die Bauausführung im BA 23 sei aber, wann die Geradeausführung durch die neue Haltestelle Staatsgalerie in Betrieb gehen kann. Es gebe viele Wechselwirkungen, die noch nicht abschließend optimiert wurden und wo man in der Öffentlichkeit noch nicht weiter informieren wolle, wann welche Arbeiten stattfinden werden.

BM Pätzold dankt für den ausführlichen Bericht und stellt abschließend fest:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat vom Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Faßnacht / fr

Verteiler:

- I. Referat StU
zur Weiterbehandlung
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (5)
Referat T
zur Weiterbehandlung
Tiefbauamt (5)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. S/OB
S/OB Mobil
 3. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 4. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
Branddirektion (2)
 5. BVinnen Mitte, Nord
 6. Rechnungsprüfungsamt
 7. L/OB-K
 8. Hauptaktei

- III.
 1. CDU-Fraktion
 2. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 3. SPD-Fraktion
 4. Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS (2)
 5. Fraktion Freie Wähler
 6. AfD-Fraktion
 7. Gruppierung FDP
 8. Die STAdTISTEN