

„Verbohrt, verrohrt, verantwortungslos“
Aktuelle Informationen zum geplanten Grundwasser-
Management von Stuttgart 21

Bad Cannstatt den 18.4.2013

Dr.(geol.) Ralf Laternser

„Verrohrt, verbohrt, verantwortungslos“

Aktuelle Informationen zum geplanten Grundwasser- Management von Stuttgart 21

Aktueller Stand

Zitat 1:

„**Nach derzeitigem Kenntnisstand** kann davon ausgegangen werden, dass sich keine erheblichen Eingriffe in das Heil- und Mineralwassersystem im Stuttgarter Talkessel ergeben werden. **Hier bestehen vor allem während der Bauzeit Risiken**, die jedoch durch aufwendige Bauverfahren, ein **ausgeklügeltes Grundwassermanagement** sowie ein differenzierte "Handlungskonzept Problemszenarien" beherrschbar sind.“

„Verbohrt, verrohrt, verantwortungslos“

Aktuelle Informationen zum geplanten Grundwasser- Management von Stuttgart 21

Aktueller Stand im Jahre 2005

Zitat 1:

„**Nach derzeitigem Kenntnisstand** kann davon ausgegangen werden, dass sich keine erheblichen Eingriffe in das Heil- und Mineralwassersystem im Stuttgarter Talkessel ergeben werden. **Hier bestehen vor allem während der Bauzeit Risiken**, die jedoch durch aufwendige Bauverfahren, ein **ausgeklügeltes Grundwassermanagement** sowie ein differenzierte "Handlungskonzept Problemszenarien" beherrschbar sind.“

Grundlage für Genehmigung 2005

Zitat 2:

„Der Arbeitskreis Wasserwirtschaft hat bisher über 100 Sitzungen abgehalten und zusätzlich noch zahlreiche Unterarbeitskreise gebildet..... . **Die durchgeführten Untersuchungen sind aus Sicht der beteiligten wasserwirtschaftlichen Fachbehörden zur Beurteilung des Vorhabens und zur Bewertung der Auswirkungen für die Planfeststellung ausreichend.“**

Waren sie wirklich ausreichend?

Planung Grundwasser Stand 2005

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) sah es jedenfalls so:

„Da die Vorhabenträgerin damit im entscheidenden Punkt der Grund- und Mineralwassersicherheit nachgewiesen hat, dass die vor allem während der Bauzeit bestehenden Risiken beherrschbar und keine dauerhaften Auswirkungen auf das Mineralwasser zu befürchten sind, kann dem Vorhaben ein Eingriff in Belange des Heil- und Mineralwasserschutzes nicht entgegengehalten werden.“

Genehmigung 2005

Und durch die angeblich „nachgewiesene“ Beherrschbarkeit des Grundwasser-Managements durch die Bahn AG und die Fachbehörde wird Stuttgart 21 für das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) also genehmigbar.

Stand Grundwassermanagement Mai 2011

Doch die Realität heute ist eine ganz andere!

Bahn will viel mehr Grundwasser abpumpen dürfen

Stuttgart 21: Antrag auf Genehmigung beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt

VON KONSTANTIN SCHWARZ

STUTTGART. Die Deutsche Bahn AG will für den Bau ihres Tiefbahnhofs beim Projekt Stuttgart 21 erheblich mehr Grundwasser aus den Baugruben abpumpen dürfen, als bisher genehmigt wurde. Dazu hat sie vor wenigen Tagen einen Antrag auf Planänderung beim Eisenbahn-Bundesamt (Eba) in Bonn gestellt. Die Genehmigungsbehörde hat das Umweltamt der Landeshauptstadt zur Stellungnahme aufgefordert.

Vorletzten Montag hatte die Bahn AG vor dem Bezirksbeirat Mitte erstmals öffentlich Probleme mit dem Grundwasser eingeräumt. „Die Bodenschichten sind teils durchlässiger, als wir angenommen hatten“, sagte ein Ingenieur. Man müsse beim

Stand Stuttgart 21 Frühjahr 2013

Seit September 2012 öffentliche Planänderung wegen stark erhöhter notwendiger Grundwasser-Entnahmemengen für S 21 durch „vertiefte“ geologische Erkundung und neue Erkenntnisse zur geologischen Schichtlagerung und Durchlässigkeit für Grundwasser im Gange.

Öffentliche Auslegung, da nach EBA auch belange Dritter berührt:

Bisher: Auslegung der Pläne

Möglichkeit des Einspruches für Betroffene

In Folge: Öffentliche Erörterung

Aber dann: Alleinige Entscheidungsgewalt liegt am Ende beim Eisenbahn-Bundesamt.

Stand Stuttgart 21 2013

In der Zwischenzeit

Seit Mai 2011: Projekt-MagPlan der Satdt Stuttgart erkundet die Grundwasser-Ströme in Stuttgart; aktuelle Bohrung ins Mineralwassersystem am Kunstgebäude.

Seit 2011: 3 weitere nicht-öffentliche Planänderungen im Wirkungsbereich des Grundwasser-Managements wurden genehmigt.

Herbst 2012: Eisenbahn – Bundesamt genehmigt 5. Planänderung

Frühjahr 2013: Bahn AG beginnt mit „Verrohrung“ der Innenstadt. Aktuell in der Hanglage des Kerner-Viertels.

Neue (13.) Planänderung PFA 1.1 für Nesenbach-Düker angekündigt

Planänderungen Stuttgart 21

7 verschiedene Bauabschnitte (PFAs) über das gesamte Stadtgebiet

Abschnitt Tiefbahnhof (PFA 1.1)

- 7. Planänderung – in der Erörterung!
- 9. Planänderung – **aktuell genehmigt !**
- 10. Planänderung – **aktuell genehmigt!**
- 11. Planänderung - **aktuell genehmigt!**
- 12. Planänderung – in Bearbeitung des EBA!
- 13. Planänderung Nesenbachdüker schon angekündigt

**Insgesamt schon 12 Planänderungen allein beim
„Tiefbahnhof*“**

* In Anführungszeichen da mit Lichtaugen teilweise bis 12m über heutigem Gelände!

Planänderungen Stuttgart 21

3 Planänderungen Fildertunnel (PFA 1.2)

6 Planänderungen Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt (PFA 1.5)

2 Planänderungen Zuführung Unter-/Obertürkheim)(PFA 1.6a)

Ausnahmen ohne (bekannte) Planänderungen / ohne Genehmigungen:

Abstellbahnhof U.türkheim (PFA 1.6b)

nicht genehmigt

Flughafenbahnhof (PFA 1.3)

nicht eingereicht

Anschluss Wendlingen (PFA 1.4)

genehmigt

Aktuelle Bewertung der Situation

Immer neue Planänderungen der Bahn-AG verlangen aktuell im Vergleich zur ursprünglichen Genehmigung zusätzliche und modifizierte Eingriffe in das Grundwasser und die schützende Mineralwasser-Dichtschicht (Grundgips-Schichten) für das Projekt Stuttgart 21.

Bei Stuttgart 21 sind momentan mengenmäßig und zeitlich weit erheblichere Eingriffe in das Grundwasser und den Druckbereich des Mineralwassers als bei der Genehmigung vor 8(!) Jahren geplant und als unkritisch bewertet.

Gilt noch die gleiche Gesamtbewertung für Stuttgart 21 wie bei der im Nachblick vorschnellen Genehmigung von 2005 durch das EBA

Auswirkungen auf Dritte (Menschen, Umwelt, Gemeinwesen)

- Die Neue Erkenntnisse zu Untergrund/Grundwasser und die
- Vielzahl neuer Bauverfahren und Modifikationen der ursprünglichen Planung
- vernetzt in einer kaum überschaubaren Anzahl von Planänderungen über lange Zeit

.....ergeben eine völlig veränderte Sachlage und damit Gefährdungssituation Dritter!

Ganz abgesehen vom aktuellen Kosten-Nutzen-Verhältnis oder der angeblichen Leistungssteigerung durch S 21!

„Taktik“ Planfeststellung S 21

Aufspaltung des Großprojektes in viele Teilabschnitte

Schnelle Genehmigung und damit „Baurecht“ einzelner Teilabschnitte auf grober Datenbasis und mit optimistischer Bewertung

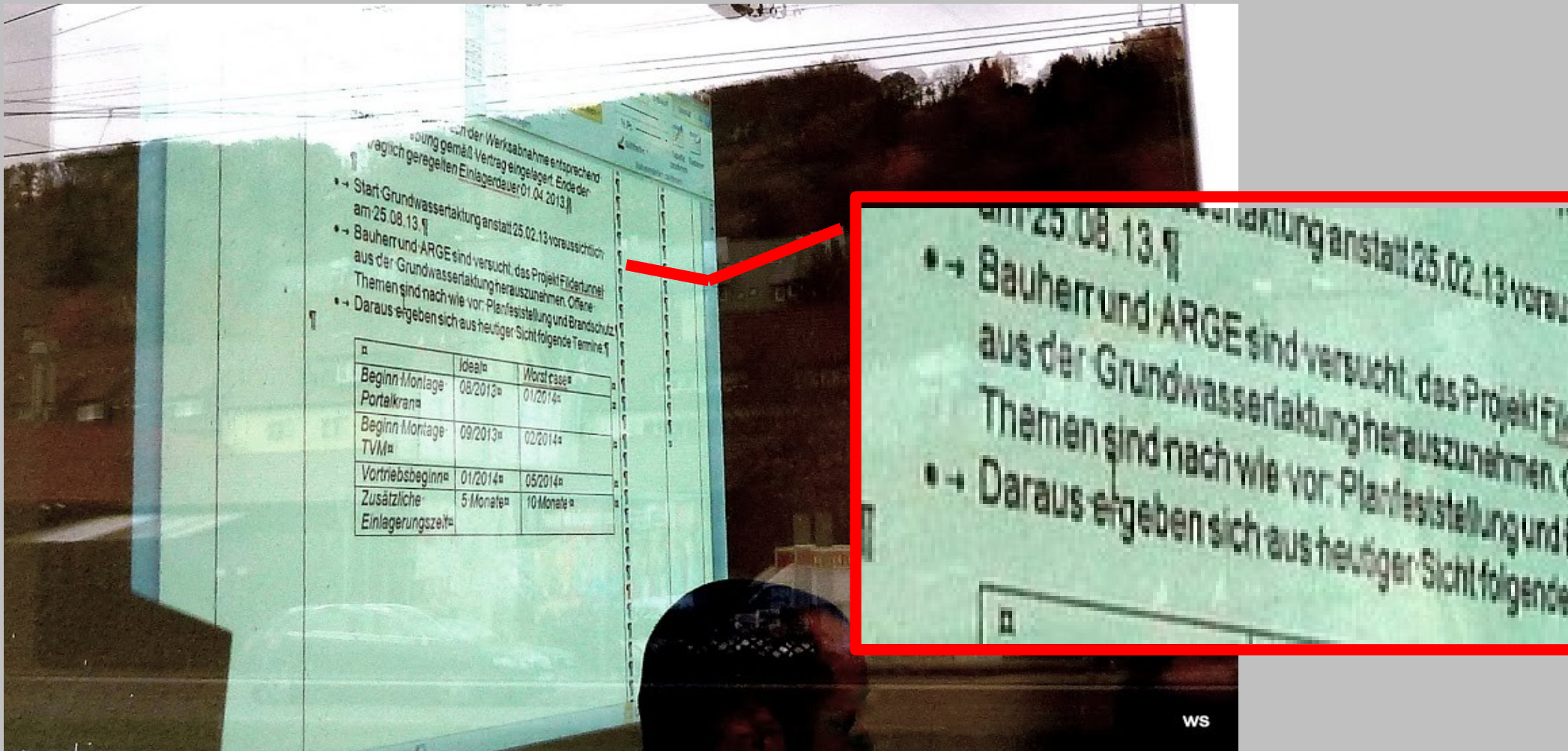
Willkürliche bis gezielte Trennung zusammenhängender umwelträumlicher und technischer Probleme durch Teilabschnitte

Die wirkliche Detailplanung und geol. Erkundung mit absehbaren Folgen für Dritte oder realistischen Kostenrechnungen wird in die unvermeidbare „Planänderungsphase“ ausgelagert

Schwierige technische Probleme werden in die Ausführungsplanung ausgelagert

Schaffung von „Tatsachen“ trotz fehlender Genehmigungen ganzer Teilabschnitte und nötiger Teilgenehmigungen (Planänderungen) von erheblichem Ausmaß und mit ungewissem (?) Ausgang

Willkürliche und gezielte Trennung zusammenhängender umweltträumlicher Probleme: Beispiel: Fildertunnel (PFA 1.2)



Aktuelle Verrohrung

Aktuell werden aufgrund der Genehmigung der 5. Planänderung Pfa 1.1- „Tiefbahnhof“) die „Blauen Rohre“ verlegt im:

Rosensteinpark (PFA 1.5)

Um den Bahnhof (PFA 1.1)

Im Kernerviertel (PFA 1.2; 1.6a)

Feststellung: Das Grundwasser-Management betrifft all diese Planungsabschnitte und vernetzt die Auswirkungen der Eingriffe in Grundwasser!

„Zentrales*“ Grundwassermanagement

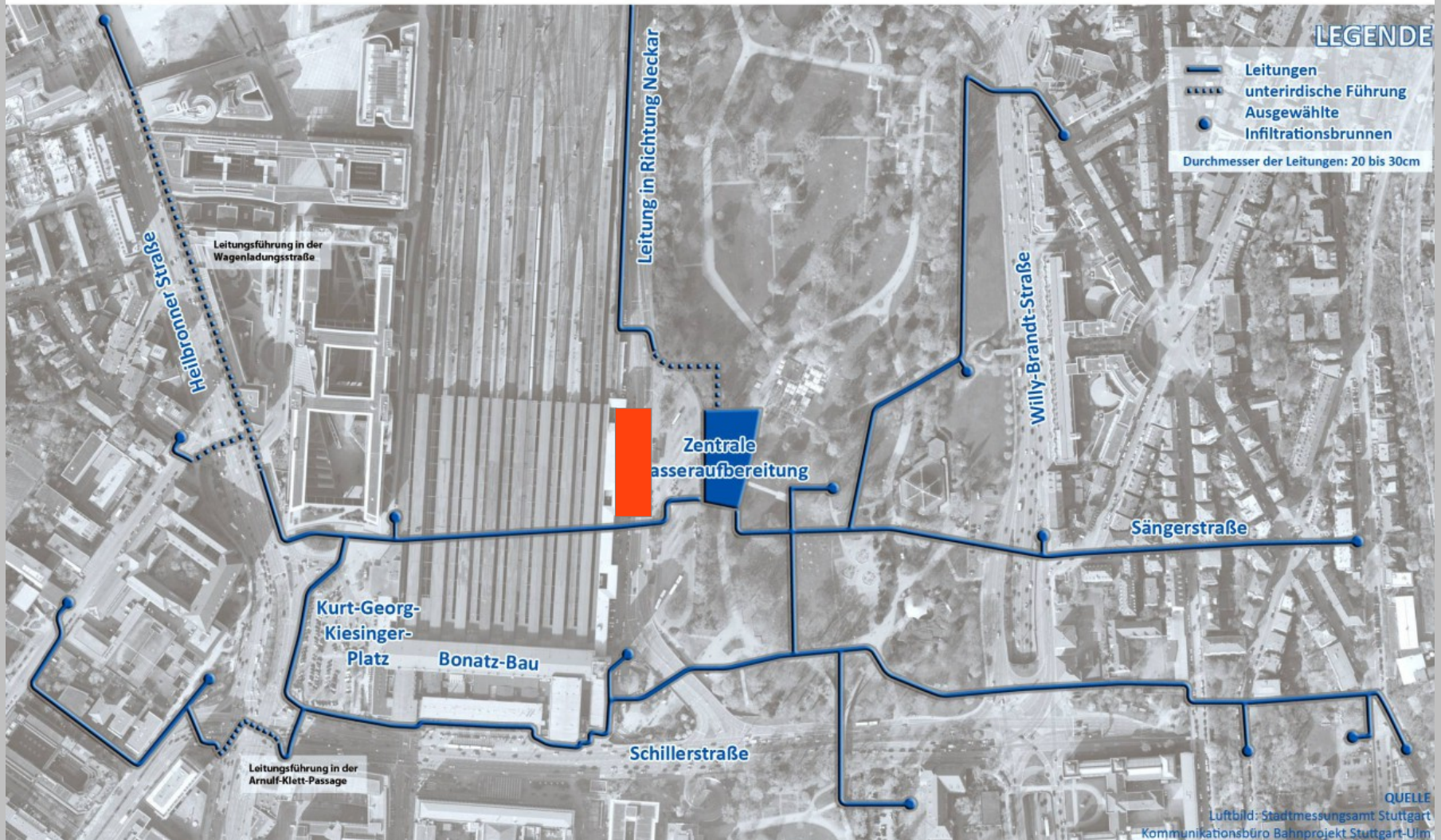
Rohrleitungen des Grundwassermanagements verbinden „grenzüberschreitend“ die Planfeststellungsabschnitte und Grundwasser soll über „Grenzen“ transportiert werden.

Ausgangspunkt ist das nunmehr genehmigte „zentrale“* GW-Management-Anlage im ehemalige Mittleren Schlossgarten.

*zusätzlich ist jetzt doch wieder eine zweite „mobile“Großanlage in einer neuen Planänderung (Nr.7 in PFA 1.1) beantragt

*Halb-aktuelle Systemskizze der Bahn AG

SYSTEMSKIZZE GRUNDWASSERMANAGEMENT



*Halb-aktuell von aktueller DB-Webseite , da weitere Grundwasserzentrale (Rot) längst geplant

Aktuelle Informationen zum Grundwasser-Management Dr. (geol.) Ralf Laternser www.geologie21.de

Verdacht!



Bild 044: Rohrbrücke über Fußweg an Ehmman-Strasse,
im Hintergrund vorab verlegte Verbundleitung DN 200 (nicht genehmigt)

24.3.2013

Illegale Rohrverlegung ? im Bereich des Rosensteinparkes nach Plänen der noch nicht genehmigten 7. Planänderung

Bild und Bewertung Dipl. Ing. Hans Heydemann

Grundsätzliches zur „Verrohrung“

Bahn verlegt Rohre obwohl die entscheidende Genehmigung zur 7. Planänderung (Steigerung!) der absoluten Grundwasser-Mengen noch aussteht!

Absicht: Die Bahn will schon möglichst mit den alten (überholten) Grundwasserberechnungen schon mal mit dem „Pumpexperiment“ anfangen – und somit weitere Tatsachen schaffen (siehe Seite 14).

Die nachgewiesenermaßen fehlerhaften Grundwasser-Daten werden von der Bahn als rechtskräftige Grundlage für Eingriffe in das Stuttgarter Grund- und Mineralwassersystem betrachtet.

Mit eventuell folgenschweren Auswirkungen für Stuttgart und seine Bürger (und die Grund- und Mineralwasservorkommen).

Gutachten: Gaßner, Groht, Siederer & Coll. (Berlin)

im Auftrag des Umweltministeriums Ba-Wü

Fazit: Die Planfeststellungsbeschlüsse, die von der beantragten Erhöhung der genehmigten Grundwassermengen betroffen sind, dürfen nicht vollzogen werden.

.....

Die bisher erteilten Planfeststellungsbeschlüsse decken das nunmehr vorgesehene neue Vorhaben nicht, weil dieses die Genehmigungsfrage neu aufwirft.

Ein kurzfristiger Baubeginn ist von Rechts wegen nicht möglich.

Verantwortungslosigkeit

1. Das alte und das neue Grundwassermodell weisen erhebliche fachliche Fehler auf
2. Das Landesamt für Geologie bewertet die Unterlagen der Bahn AG für die 7. Planänderung als nicht nachvollziehbar und fordert eine Neuauslage
3. Wichtige Belange besorgter Bürger im Bezug auf ihr Eigentum und Gesundheit (Hangstabilität), die Stadt und Ministerium teilen werden absolut ignoriert.
4. Ständige - aktuelle und zukünftige Planänderungen im Grundwasserbereich (9., 10., 11., geplante 13. Planänderung PfA 1.1 „Tiefbahnhof“) lassen auch die „Neuen“ Grundwassermodelle der Bahn AG als nicht mehr aktuell erscheinen!

1. Fachliche Fehler Grundwassermanagement

- sind beim alten Modell durch 7. Planänderung durch Bahn selbst eingeräumt (mehr als Verdopplung der ursprünglich genehmigten Grundwassermenge)
- werden von den Ingenieuren 22 spätestens bei der Erörterung ausführlich dargelegt

Grundsätzliches Problem: Sämtliche Gutachter sind im erheblichen Umfang Auftragnehmer der Bahn (Prof. Kobus, Prof. Wittke) und somit nicht wirklich unabhängig!

2. Bewertung durch Landesamt für Geologie und Rohstoffe (LGRB)

Das LGRB empfiehlt eine zusammenfassende und harmonisierte Stellungnahme zu allen oben aufgeführten

Einzelfragen, wie dies bereits von Seiten der Landeshauptstadt Stuttgart (Schreiben vom 27.07.2011) empfohlen wurde. Diese Stellungnahme sollte durch einen geotechnischen Sachverständigen erfolgen.

In dieser Stellungnahme sind

- die hydro- und ingenieurgeologisch-geotechnischen Verhältnisse in aussagekräftigen Schnitten (Baugrundmodell, Grundwasserstände, Auslaugungszone, Gips- und Anhydritspiegel) und Abbildungen darzustellen,
- die in Gutachten zu Grunde gelegten Höhenkoten, Raumlagenabgrenzungen und
- Berechnungsangaben (z.B. Absenk- und Infiltrationswasserstände, charakteristische Grundwasserstandsganglinien, Gipsführungen, Gleitflächenlagen, Inklinometermessungen, charakteristische Kornverteilungskurven bezüglich der Suffosionsstabilität, Berechnungsergebnisse charakteristischer Setzungsberechnungen und daraus resultierenden Winkelverdrehungen etc.) einzuarbeiten

und dadurch ein eigenständiges und gesamthaft prüfbares Dokument zu schaffen, das der Beantwortung der aufgeworfenen geotechnischen Fragestellungen dient und sicherstellt,

dass jeweils von denselben hydro- und ingenieurgeologischen Grundannahmen, Erkundungsständen und Bemessungen ausgegangen wird.

LGRB

Im Original gezeichnet

Prof. Dr. Watzel
Abteilungspräsident

Kurze Analyse zur LGRB-Stellungsgnahme

Gefordertes umfassendes Gutachten zur Hangstabilität und damit Schutz der Bürger seit fast 2 Jahren von Bahn AG (und EBA) unterlassen.

Unterlagen zur 7 .Planänderung ohne Zusammenhang und damit im Bezug auf die geologischen Risiken nicht abschließend bewertbar.

Zusammenfassung:

Bahn AG ignoriert Sorgen der Bürger und Stadt und scheint Überblick über die erheblichen geologische Risiken und Vielzahl von Planänderungen insgesamt verloren zu haben!

3. Ingenieurgeologisches Gutachten

Risiko durch bautechnischen und hydrologischen Eingriff in Hang, Hangfuß Kerner-Viertel muss von der Bahn AG schlüssig ausgeräumt werden.

1. Das fordern die Anwohner schon seit Beginn der Planung
2. Die Stadt Stuttgart offiziell seit dem 27.7.2011
3. Das Landesamt für Geologie und Rohstoffe seit Oktober 2012

Frühjahr 2013: Das Eisenbahn-Bundesamt genehmigt Planänderung Fildertunnel (PFA 1.2) und damit erhebliche Eingriffe in den Hangbereich Kerner-Viertel ohne ein solches Gutachten.

Veraltete aktuelle Projekt -Webseite vom 18.4.2013 beweist, das Bahn diese Ergebnis bereits erwartet hatte:

„Ein Änderungsantrag zum Bauverfahren wurde bereits erörtert, die Genehmigung durch das EBA wird erwartet“.

Aktuelle Umplanungen im Grundwasserbereich

PFA 1.1 „Tiefbahnhof“:

- 9. Planänderung - "Modifikation der Teilbaugrube 4"**
- 10. Planänderung - "Gradientenänderung der U-Bahn"**
- 11. Planänderung - "Gründungen von Ingenieurbauwerken
- Bauwerke: Düker HS-West sowie Medien- und
Fernheizkanal KGK-Platz"**
- (13. Planänderung - Nesenbachdüker?)**

Planungen waren lange „geheim“ das vom Eisenbahn-Bundesamt keine Auswirkungen auf Belange Dritter* erwartet werden!

* Wie bei der geheimen 5. Planänderung zum Bau der heutigen Grundwasser-Management-Anlage, die gerichtlich als unzulässig eingestuft wurde und wiederholt werden musste!

Aktuelle Umplanungen im Grundwasserbereich

Planänderung 9 (PFA 1.1):

- mittlerweile genehmigt
- Gründung in die Mineralwasserschutzschicht („Grundgips“), da mächtiger als vermutet!
- großvolumige Zementinjektion in den Untergrund (auch Schutzschicht)

Grund: „vertiefte geologische Erkenntnisse“

- **Ausnahmegenehmigung für Eingriff in Schutzschicht durch städtische Behörde erteilt, da „beherrschbare Gefahr“ für Mineralwasser!**

Aktuelle Umplanungen im Grundwasserbereich

Bemerkungen dazu:

Verwendete Bohrdaten von 2003 (schon vor der Genehmigung)

Nur eine Bohrung randlich des Baugrube erschließt MiWa-Schutzschicht

Ursprüngliche Planung fußt vor allem auf geologischen Vermutungen

Hier am Hangfuß Gips -Auslaugungsschwerpunkt mit besonders vielen Hohlräumen in Schutzschicht

(Bsp: KH, ehem. MB-Niederlassung Türlenstraße, KuGeKiesinger-Platz)

Oberfläche/Mächtigkeit/Konsistenz der Schutzsicht kleinräumig stark wechselhaft

HDI-Schirm verändert Grundwasserströmungen grundsätzlich.(In der 7. Planänderung nicht berücksichtigt!)

Bautechnische Probleme werden ohne technische Lösung in Ausführungsplanung verschoben

Aktuelle Umplanungen im Grundwasserbereich

Dazu Zitate aus den Unterlagen der 9. Planänderung:

Großprojekt Stuttgart 21 – Wendlingen-Ulm, PFA 1.1
Wasserwirtschaftliche Untersuchung und Bewertung einer Änderung des Baukonzeptes der
Teilbaugrube 4 der Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße

- 12 -

da die Eingriffstiefe die gleiche bleibt. Ohne dies modelltechnisch nachgerechnet zu haben, wird geschätzt, dass der Wasserandrang um bis zu 5 % in der TB 4 geringer und der Mineralwasseraufstieg aufgrund der geringfügigen Verkleinerung der Potenzialumkehrfläche etwa 1 – 2 % geringer ausfallen wird.

Westheim, den 08.11.2011



Dr. Theo Westhoff
(Dipl.-Geol.)

Bescheid EBA vom 5.10.2012:

„Ferner ist durch einen geotechnischen Sachverständigen im Rahmen der Ausführungsplanung darzustellen, wie etwaige, durch den Bohrvorgang verursachte Auflockerungszonen des Untergrunds im Zuge des späteren Betonier-/Verpressvorgangs abgedichtet werden können“.

Aktuelle Umplanungen im Grundwasserbereich

Planänderung 10 (PFA 1.1):

- mittlerweile genehmigt
- Stadtbahntunnel soll 70 cm tiefer
- Unterführung soll nicht abgebrochen werden

Grund: Probleme einer gegenseitigen Beeinflussung der Tunnelbauwerke durch Streuströme

Nun starke Verkehrsbehinderungen befürchtet

Aktuelle Umplanungen im Grundwasserbereich

Bemerkungen dazu:

- mittlerweile genehmigt
- Streustromproblematik nach Meinung der Ingenieure 22 nur vorgeschoben

Aktuelle Umplanungen im Grundwasserbereich

Planänderung 11 (PFA 1.1)

- bereits genehmigt
- ca. 400 Gründungspfähle mehr in den Untergrund wegen „vertiefter“ geologischer Erkundung
- wechselhafter, z.t. sehr instabiler Untergrund
- u.a. Doline unbekannter Ausmaßes
- auch Bohrpfähle erlaubt
- Pfähle dürfen jetzt auf MiWA-Dichtschicht gesetzt werden
- „ohne Auswirkungen auf Dritte“
- „ohne negative Auswirkungen auf das Mineralwasser“

Planänderung 11 (PFA 1.1)

Bemerkungen dazu:

Verwendete Bohrdaten von 2003 (schon vor der Genehmigung).
Doline war also schon vor Genehmigung bekannt

Untergrund bei Genehmigung in diesem geotechnisch besonders heiklen Bereich bei der Genehmigung bei weitem nicht ausreichend erkundet

Mineralwasser:

MiWa-Schutzschicht wird zumindest „berührt“

Bodenaustausch und Bohrpfähle. Bohrpfähle in Genehmigung 2005 ausdrücklich ausgeschlossen wegen Gefahr MiWa-Aufbruch

Aber: Obwohl klar Belange des Heilquellenschutzes berührt werden findet dieser keine Anwendung bzw. keinerlei Beachtung!

Planänderung 11 (PFA 1.1)

weitere Bemerkungen dazu:

Erhöhung der Pfähle (insgesamt 4000 + Zementinjektionen) vermindert weiter den Grundwasserdurchfluss im Untergrund des Nesenbach-Tals.--> weitere dauerhafte Veränderung der Grundwasserverhältnisse durch Aufstau. (In der Genehmigung 2005 ausgeschlossen!)

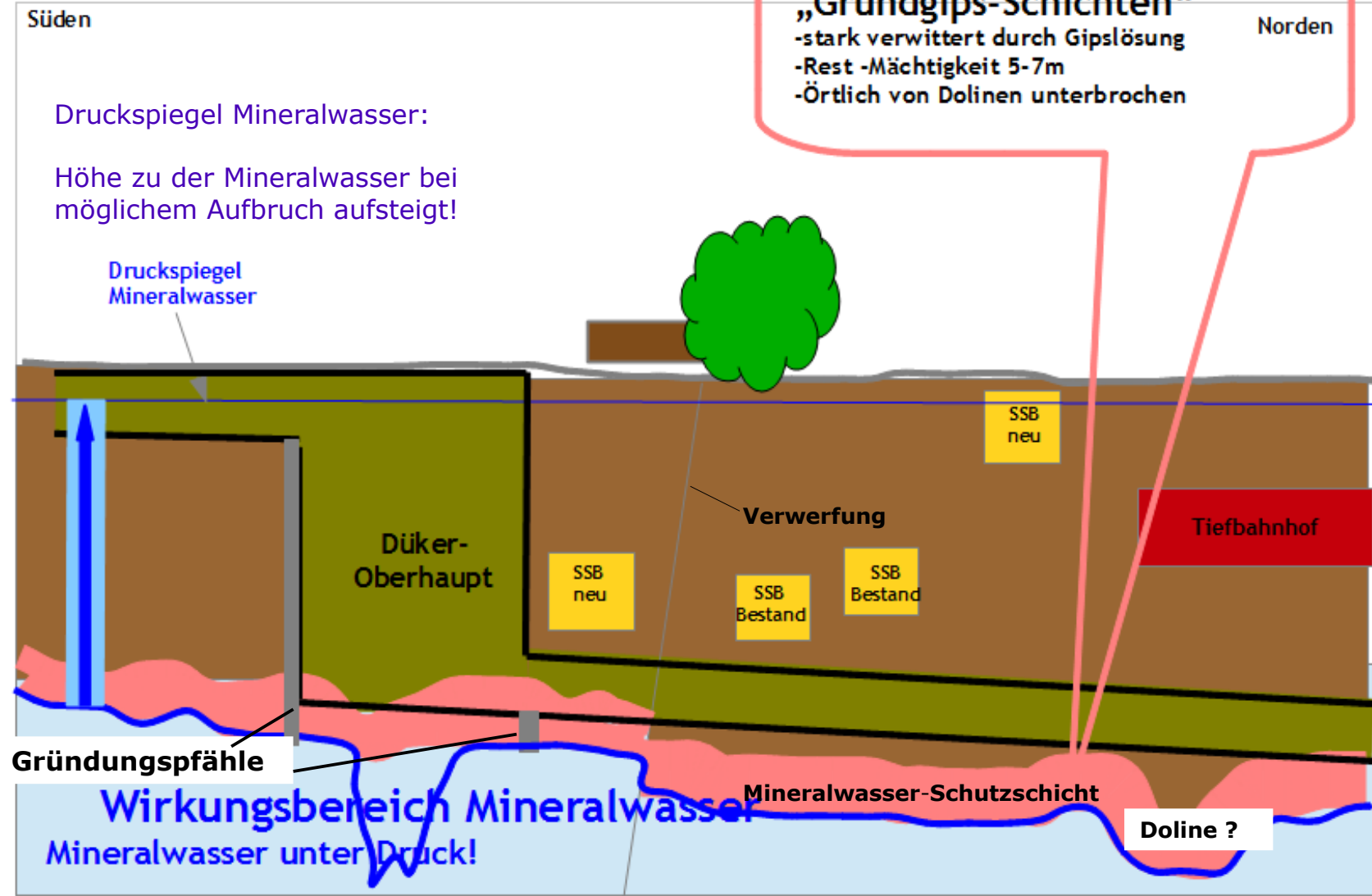
Außerdem:

Für Stuttgart 21 soll schon immer die gesamte Mineralwasserschutzschicht an einem geologisch besonders heiklen Punkt im Bereich der 11.Planänderung durchstoßen werden:

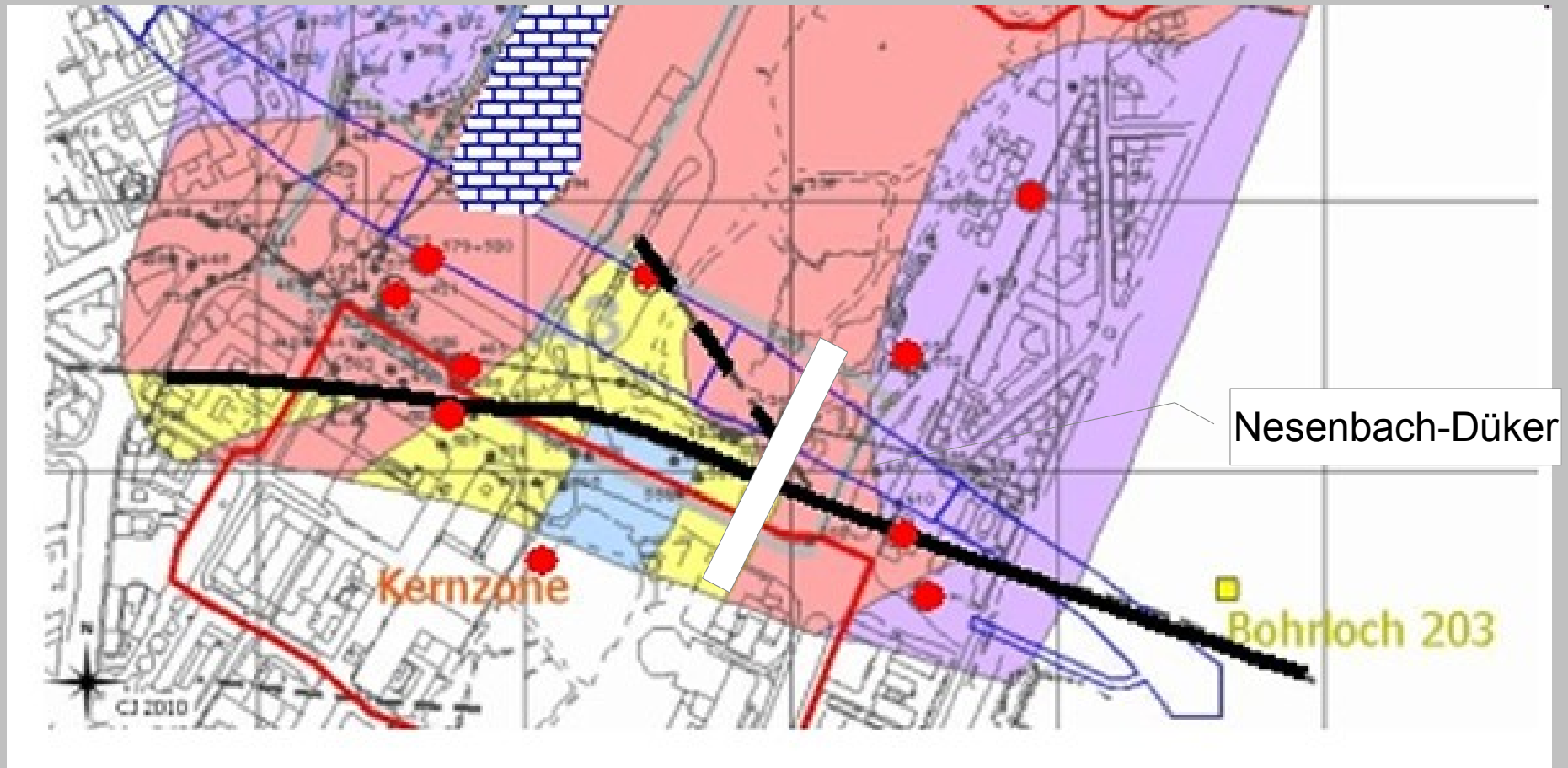
Dem Nesenbach-Düker!

Nesenbach-Düker

Dr.(geol.) Ralf Laternser
www.geologie21.de



Geologischer Überblick Nesenbach-Düker



Bekannte Verwerfungen (schwarze Linien), bekannte Dolinen (rote Punkte), Kernzone Mineralwasser-Schutzgebiet (rot umrandet) mit Nesenbach-Düker (weiß)

Musterbeispiel Nesenbach-Düker

- typischer kostenintensiver, bautechnisch heikler Kollateralschaden für Stuttgart 21
- Standfestigkeit Königin-Katharina-Stift gefährdet
- Bauwerk soll verwitterte MiWa-Schutzschicht bis auf ca. 1 m Restmächtigkeit durchdringen
- Gründung reicht bis ins Mineralwassersystem (Lettenkeuper) hinein

Musterbeispiel Nesenbach-Düker

- geologisch extrem schwieriger Bereich mit Dolinen und geologischem Bruch (Verwerfung)
- in „unantastbarer“ Kernzone des MiWa-Schutzgebiets. Sonderstatus bei der Genehmigung!
- hochkompliziertes Druckluft-Bauverfahren mit erheblichen Risiken in „schwammiger“ Geologie und dicht unter Stadtbahn-Tunnel
- Unterhalt Nesenbachdüker soll Stadt zahlen
- **Weitere Planänderung für Nesenbachdüker geplant, da „sichere Lösung“ der Genehmigung von 2005 scheinbar nicht sicher ist!**

Zitate 7. Planänderung Nesenbach-Düker vom September 2012

Für den südlichen Abschnitt des Dükers Nesenbach (Hochscholle) ist beim Bau des Oberhauptes (ab einer festgelegten Eingriffstiefe) und generell im bergmännischen Vortriebsbereich (~~mit Ausnahme des 20 m-Anfahrbereichs~~) Druckluft Einsatz oder Aushub unter Wasser vorgesehen, um einen Aufbruch von hochgespanntem Mineralwasser aus tieferen Stockwerken über die Baugrubensohle zu unterbinden.

Demnach bestehen vor allem in Talmitte potentielle hydraulische Verbindungen zwischen Einflussbereich der Bauwasserhaltungen und dem Mineralwasseraquifer, die bereits ab Bauschritt 1 wirksam werden.

Die relativ größte Beeinflussung des Mineralwasseraquifers und der Mineral- und Heilquellen Stuttgart ergibt sich in den Bauschritten 1 - 3.

Allein fürs Mineralwasser würde es also schon am Anfang sehr ernst!

Zusammenfassung

Geologische Kenntnisse und darauf aufbauende Planung waren bei der Genehmigung in entscheidenden Bereichen ungenügend und/oder real nicht durchführbar.

Ständige Umplanungen bestätigen diesen Zustand bis heute.

Die geplante „Umwälzung“ von deutlich erhöhten Grundwasser-Mengen in einer dicht besiedelten Stadt ist bis heute nicht unabhängig überprüft durch nicht direkt am Projekt wirtschaftlich beteiligte Gutachter. Die Risiken für Dritte sind bis heute noch nicht abschätzbar.

Die fachliche Auseinandersetzung mit den Kritikpunkten von betroffenen Bürgern und Umweltverbänden steht noch aus (sog. Erörterung)

Die Bahn AG setzt auf die Schaffung von Tatsachen. Mit überholten Genehmigungen für mittlerweile selbst eingeräumte gravierende Fehlberechnungen will die Bahn AG trotzdem schon mal mit der Grundwasser-Bewirtschaftung beginnen.

Besorgte betroffene Bürger haben mittlerweile Klagen gegen die 10. und 11. Planänderung und die völlig neue Betroffenheit durch das unübersichtliche Planungschaos von Stuttgart 21 eingereicht.

Danke für Ihr Interesse

Ralf Laternser

www.geologie21.de