

Presseerklärung vom 16. September 2010

## „Ingenieure gegen Stuttgart 21“ demonstrieren vor Ort

Stuttgart, 16. September 2010: Der von Parkschützern neu gegründete Arbeitskreis „Ingenieure gegen Stuttgart 21“ protestiert heute um 18 Uhr gegen die geplante Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Die Ingenieure werden dazu eine Ortsbegehung am Gleisvorfeld durchführen und sich dabei einen Eindruck über den Stand der Arbeiten verschaffen. Über 30 Ingenieure, Techniker und Naturwissenschaftler verschiedener Fachrichtungen, darunter Bauingenieure, Elektroingenieure, Sicherheitsingenieure, Umwelttechniker und Physiker nehmen an diesem interdisziplinären Arbeitskreis teil. Sie alle lehnen den Bau des unterirdischen Durchgangsbahnhofs wegen der Defizite und Risiken entschieden ab, die sie anhand der Planungsunterlagen festgestellt haben. Ihrer fachlichen Einschätzung zufolge wird er die Anforderungen an das Verkehrssystem Schiene nicht erfüllen. Zudem birgt das Projekt Stuttgart 21 zu hohe Risiken, sowohl im Hinblick auf den hochproblematischen Stuttgarter Untergrund als auch bezüglich erheblicher Kostensteigerungen. Die Ingenieure sind sich einig, dass der Erhalt und die Modernisierung des Kopfbahnhofs (K21) eine Alternative mit besserer Flexibilität und größeren Ausbaureserven für die Zukunft ist. Ziel des Arbeitskreises ist es daher, die Öffentlichkeit über die Defizite und Risiken des Projekts Stuttgart 21 umfassend und verständlich zu informieren

„Die vorgesehene Lösung, den Bahnhof unter die Erde zu verlegen, ist rein politisch motiviert“, sagt Oliver Guhse, Diplomingenieur Elektrotechnik. „Hätten die Fachleute unabhängig planen dürfen, wären sie nie zu einer solchen Lösung gekommen. Als Ingenieur sehe ich mich daher durch Stuttgart 21 in meinem Berufsethos verletzt.“ Peter Kurtenacker, staatlich geprüfter Bautechniker, sieht dies ähnlich: „Das Projekt ist in erster Linie ein Immobilien- und Städtebauprojekt. Oberstes Ziel dabei ist, möglichst viele Flächen für eine spätere Bebauung freizumachen. Deswegen soll der Bahnhof unter die Erde gelegt werden, egal ob dies verkehrstechnisch sinnvoll ist oder nicht.“

Herausgekommen ist am Ende ein Projektplan, den die Ingenieure als völlig unzulänglich und hochriskant bezeichnen. Der geplante achtgleisige und nicht erweiterungsfähige Durchgangsbahnhof wäre für die Großstadt Stuttgart von Anfang an ein Engpass. Die Umsetzung eines Integralen Taktfahrplans (ITF), Grundlage jeglicher zukunftsorientierter Verkehrsplanung, wäre mit acht Gleisen dauerhaft ausgeschlossen. Im Gegensatz dazu könnte bei einem modernisierten 16-gleisigen Kopfbahnhof der Integrale Taktfahrplan implementiert werden. Ebenso bliebe das sogenannte Tunnelgebirge erhalten, das den kreuzungsfreien Zugverkehr auf drei Etagen ermöglicht und nach wie vor eine hervorragende und international viel bewunderte Ingenieursleistung darstellt.

Besonders große Risiken sehen die Ingenieure darin, den Bahnhof quer zu den Grundwasserströmen zu legen. Dies ist wesentlich kritischer als der damalige Bau der S-Bahn, bei dem die Trasse parallel zu den unterirdischen Wasserströmen verläuft. Als verantwortungsbewusste Fachleute lehnen sie eine solche Lösung, bei der die Gefahr des Aufschwimmens des Bahnhofstrogs und des Einströmens von Mineralwasser in quellfähigen Anhydrit aufgrund des fehlenden Grundwasserdrucks besteht, ab.

**Rückfragen** an Matthias von Herrmann, Pressesprecher der Parkschützer, Tel. 0174-7497868

**Presseerklärungen und Hintergrundinfos / Presseportal:** [www.parkschuetzer.org/presse](http://www.parkschuetzer.org/presse)

**Internet:** [www.bei-abriss-aufstand.de](http://www.bei-abriss-aufstand.de) und [twitter.com/AbrissAufstand](https://twitter.com/AbrissAufstand) und [www.parkschuetzer.de](http://www.parkschuetzer.de)



**Matthias von Herrmann**  
Pressesprecher  
0174 - 74 97 868  
[presse@parkschuetzer.org](mailto:presse@parkschuetzer.org)  
[www.parkschuetzer.org/presse](http://www.parkschuetzer.org/presse)