

## **Antrag**

**der Abg. Dr. Bernd Murschel u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr**

### **Projekt „Stuttgart 21“ und Deponie Fuchsklinge/Tälesbach im Landkreis Calw**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Planungen für die Verbringung und die Einlagerung von Aushub aus den Baugruben bzw. den Tunnelbauten im Rahmen des Projektes „Stuttgart 21“ aktuell verfolgt werden;
2. welches Logistikkonzept für den Abtransport je nach Baulos bereits konkret vorliegt und um welche Materialmengen es sich insgesamt handelt;
3. ob für die Logistikvariante auf dem Schienenweg zur ehemaligen Deponie Fuchsklinge im Landkreis Calw eine noch vorhandene Verbindungsstrecke von Calw bis zur Deponie (ca. 4 km) wieder ertüchtigt wird und welche Kosten in dieser Variante für den Schienentransport insgesamt veranschlagt werden im Vergleich zur entsprechenden Straßentransportvariante mit dem Lkw;
4. wie sie sich bei der Sicherung der Calwer Deponie Fuchsklinge die großen Kostenunterschiede zwischen kleiner Lösung (Einbringung von ca. 400.000 cm<sup>3</sup>) und großer Lösung (Einbringung von ca. 1,2 Mio. cm<sup>3</sup>) erklärt und welche Rolle bei der Abwägung zwischen den verschiedenen Lösungen die mit Transport und Einbau des Erdmaterials verbundenen ökologischen Auswirkungen spielen;
5. welche Kosten-Nutzen-Relation das vorgesehene Sicherungskonzept für die Deponie Fuchsklinge (Einnahmen/Ausgaben) hat;

Eingegangen: 21. 05. 2010 / Ausgegeben: 21. 06. 2010

**1**

6. ob ein Grundwassermonitoring-Programm für beide Deponien an der Fuchsklinge aufgelegt wird;
7. welche Altlasten dort ggf. einen späteren Zugriff von oben notwendig machen könnten (chlorierte Kohlenwasserstoffe oder andere grundwassergefährdende Stoffe) und wie hoch sie deren Gefährdungspotenzial einstuft.

21. 05. 2010

Dr. Murschel, Dr. Splett, Pix, Wölfle, Lösch, Rastätter GRÜNE

### Begründung

Nach Presseberichten soll die alte Deponie Fuchsklinge bei Hirsau mit bis zu 1,2 Millionen Kubikmetern Erdaushub gegen ein zukünftiges Abrutschen gesichert werden. Für den Aushub aus verschiedenen Baugruben beim Projekt „Stuttgart 21“ ist eine Verbringung zur Fuchsklinge mittels Lkw in Planung. Ein Transport auf dem Schienenweg wäre gleichfalls möglich, sofern das letzte Gleisstück von der Nagoldbahn bis zur Fuchsklinge provisorisch hergerichtet würde.

Der Vorteil des Schienentransports liegt in der Vermeidung unnötiger Lkw-Fahrten und der besseren Logistik ohne Umladen, weil die Waggons direkt von der Baustelle bis zur Deponie fahren könnten. Kostenschätzungen für beide Alternativen sind zu prüfen, wobei der Bahntransport außerdem den Vorteil einer höheren Akzeptanz bei den Anliegergemeinden entlang der B 295 bietet. Beim Vergleich der beiden Logistikvarianten sind auch die Folgekosten durch Straßenreparaturen und Instandsetzung zu berücksichtigen.

Zu klären ist außerdem, welche Verfüllmenge zur Stabilisierung der Deponie notwendig ist und welche ökologischen Vor- und Nachteile mit einer höheren Verfüllmenge verbunden wären. Da die Deponie durch das Aushubmaterial lediglich gesichert werden soll, muss alles dafür getan werden, dass keine zusätzlichen Kontaminationen durch das Auffüllmaterial aus der Baugrube im Stuttgarter Bahnhofsbereich erfolgt. Hier sind lückenlose Kontrollen im Zuge der Bauarbeiten unabdingbar. Die Überwachung der Sickerwässer an der Fuchsklinge und im Tälesbach bleibt noch über einen längeren Zeitraum erforderlich (Monitoring-Programm).

## Stellungnahme

Mit Schreiben vom 14. Juni 2010 Nr. 7–3824.1–0–01/23.1 nimmt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,*

*die Landesregierung zu ersuchen*

*zu berichten,*

*1. welche Planungen für die Verbringung und die Einlagerung von Aushub aus den Baugruben bzw. den Tunnelbauten im Rahmen des Projektes „Stuttgart 21“ aktuell verfolgt werden;*

Die Planungen für die Verbringung und Einlagerung von Aushub erfolgen auf der Grundlage einer fundierten Bodenverwertungskonzeption nach folgenden Vorgaben der Planfeststellung:

In der Innenstadt (Baulogistik Mitte) ist eine Kombination von Förderanlagen, internen Logistikstraßen und vorhandenem Schienennetz vorgesehen. Am Nordbahnhof (Teilgebiet C 2) entsteht eine zentrale Baulogistikfläche, die auch für die Planfeststellungsabschnitte 1.2 (Fildertunnel), 1.5 (Zuführung Feuerbach, Bad-Cannstatt, S-Bahn-Anbindung) und 1.6 (Zuführung Ober- und Untertürkheim/Abstellbahnhof) genutzt wird. Bis zu zehn Güterzüge können hier zur Ver- und Entsorgung der Baustellen täglich bereitgestellt werden. Die Ver- und Entsorgung für die Baustellen am Zwischenangriff Prag, am Zwischenangriff Nordbahnhof und in der Jägerstraße erfolgt über die zentrale Logistikfläche am Nordbahnhof. Dort werden Güter über die Schiene angeliefert bzw. Ausbruchmaterialien abtransportiert. Für die Erstellung der Tunnel nach Ober- und Untertürkheim werden insgesamt ungefähr 1,2 Millionen Kubikmeter Ausbruchmaterial zutage befördert. An den Baustellen sind sogenannte Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) vorgesehen, über die die Versorgung mit Materialien und die Entsorgung des ausgebrochenen Erdreichs stattfindet. Für den Abschnitt Stuttgart Hauptbahnhof–Obertürkheim befinden sich diese an der:

- Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd,
- Ulmer Straße,
- Hafenbahnstraße,
- Rettungsplatz Obertürkheim,
- Augsburgener Straße,
- Ostkai.

Die Baustelleneinrichtung für die zwei eingleisigen Tunnelröhren vom Abzweig Wangen nach Untertürkheim liegt auf dem Gleisfeld des zukünftigen Abstellbahnhofs Untertürkheim am nordöstlichen Rand der Tunnelbaugrube. Auch ein Teil der Benzstraße wird als BE-Fläche ausgewiesen. Die Baustelleneinrichtung der Zuführung Cannstatt ist im Werksbereich der Motorenwerke der Daimler AG geplant. Die Bau- und Ausbruchmaterialien können über die Straße, über Schienen- oder Wasserwege transportiert werden.

2. *welches Logistikkonzept für den Abtransport je nach Baulos bereits konkret vorliegt und um welche Materialmengen es sich insgesamt handelt;*

Die Logistikleistungen insgesamt werden in 3 Losen ausgeschrieben. Die Entsorgung und der Transport des anfallenden Aushubs von 6 bis 7 Mio. Tonnen ist in einem Los ausgeschrieben und sieht die Anlieferung über Baustraßen zur zentralen Baulogistikfläche C 2 und von dort den Weitertransport überwiegend per Bahn vor.

3. *ob für die Logistikvariante auf dem Schienenweg zur ehemaligen Deponie Fuchsklinge im Landkreis Calw eine noch vorhandene Verbindungsstrecke von Calw bis zur Deponie (ca. 4 km) wieder ertüchtigt wird und welche Kosten in dieser Variante für den Schienentransport insgesamt veranschlagt werden im Vergleich zur entsprechenden Straßentransportvariante mit dem Lkw;*

Ob die Ertüchtigung der Verbindungsstrecke von Calw bis zur Deponie Fuchsklinge erfolgt, wird u. a. davon abhängen, ob ein Auftragnehmer ein entsprechendes Angebot im Rahmen der Ausschreibung erfolgreich unterbreitet.

Unabhängig von dieser Fragestellung bestehen regional konkrete, aber noch nicht abgeschlossene Überlegungen, die Strecke der Württembergischen Schwarzwaldbahn zwischen Weil der Stadt und Calw zu reaktivieren.

4. *wie sie sich bei der Sicherung der Calwer Deponie Fuchsklinge die großen Kostenunterschiede zwischen kleiner Lösung (Einbringung von ca. 400.000 cm<sup>3</sup>) und großer Lösung (Einbringung von ca. 1,2 Mio. cm<sup>3</sup>) erklärt und welche Rolle bei der Abwägung zwischen den verschiedenen Lösungen die mit Transport und Einbau des Erdmaterials verbundenen ökologischen Auswirkungen spielen;*

Nach einer Standsicherheitsuntersuchung der Ablagerungen wird der Einbau von mindestens 500.000 m<sup>3</sup> Erdmaterial als sog. „kleine Lösung“ für erforderlich gehalten, um Böschungsruutschungen zu vermeiden und eine sichere Rückverlegung des Tälesbaches in das Tal zu ermöglichen. Diese „kleine Lösung“ entspricht dem nach § 4 BBodSchG zwingend erforderlichen Handlungsbedarf. Bei einer „großen Lösung“ mit 1.200.000 m<sup>3</sup> Erdmaterial steigen aufgrund der Massenerhöhung die Kosten deutlich an. Ökologischer Vorteil wäre die komplette Renaturierung des Tälesbaches mit Rückbau der Betonrinne.

Ein durchgeführtes ökologisches Monitoring hat ergeben, dass schwerwiegende Auswirkungen auf streng geschützte Tierarten bei einer Sanierung nicht zu erwarten sind. Der Tälesbach wird durch die Sicherung der Ablagerungen nach Neuverlegung und Renaturierung ökologisch aufgewertet. Die ökologischen Auswirkungen durch den Transport werden bei einem evtl. höheren Füllvolumen geringfügig zunehmen. Die Abwägung der Auswirkungen der Gesamtmaßnahme kann erst im Rahmen der Beurteilung des noch zu erstellenden Sanierungsplanes erfolgen, wenn alle erforderlichen Gutachten vorliegen.

5. *welche Kosten-Nutzen-Relation das vorgesehene Sicherungskonzept für die Deponie Fuchsklinge (Einnahmen/Ausgaben) hat;*

Sanierungsziel der Maßnahme ist die Herstellung der Standsicherheit der extrem steilen und hohen Böschungen. Bei der laufenden Diskussion im Rahmen der Erstellung des Sanierungsplanes kam die gewässerökologische Sanierung durch Beseitigung des Betonabsturzbauwerks und Wiederbelebung des kompletten Tälesbaches als weiteres Teilziel hinzu.

Der primäre Nutzen der vorgesehenen Sanierungsmaßnahme ist die Vermeidung von Böschungsrutschungsschäden zum Schutze von Menschen im Stadtteil Hirsau und zum Schutz der Umwelt. Ein monetärer Nutzen kann sich über die Entgelte ergeben, die für die Einlagerung in der Zukunft bezahlt werden. Da die Marktsituation in Zukunft nicht genau vorhergesehen werden kann und konkrete Vereinbarungen zur Ablagerung von Erdmassen nicht vorliegen, ist eine genaue Kosten-Nutzen-Rechnung derzeit nicht möglich.

*6. ob ein Grundwassermonitoring-Programm für beide Deponien an der Fuchsklinge aufgelegt wird;*

Die Bewertungskommission Altlasten kam durch die bereits durchgeführten Grundwasseruntersuchungen zum Ergebnis, dass ein weiteres Monitoring nicht erforderlich ist. Vor dem Einbau von Bodenmaterial ist eine Qualitätssicherung des Materials durchzuführen.

*7. welche Altlasten dort ggf. einen späteren Zugriff von oben notwendig machen könnten (chlorierte Kohlenwasserstoffe oder andere grundwassergefährdende Stoffe) und wie hoch sie deren Gefährdungspotenzial einstuft.*

Das Gefährdungspotenzial der eingelagerten Abfallstoffe wurde beim stufenweisen Vorgehen näher untersucht. Danach ist in den Altablagerungen nicht mit Grundwassergefahren durch eingelagerte Stoffe zu rechnen, die weitere Sanierungsmaßnahmen erforderlich machen.

Gönner

Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr