



Ingenieure22 c/o Frieder Faig,, 71332 Waiblingen

An den
Präsidenten
des Eisenbahnbundesamtes Bonn
Herrn Gerhard Hörster
Heinemannstraße 6
53135 Bonn

Stuttgart, den 30.Juli 2014

nachrichtlich an:

- Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Stuttgart
- Regierungspräsidium Stuttgart, z.Hd. Herrn Trippen, Frau Bühler
- Umweltministerium Stuttgart, z.Hd. Herrn Langner
- Stadtverwaltung Stuttgart, z.Hd. Herrn Baubürgermeister Hahn
- BUND Landesverband, z.Hd. Frau Dr. Dahlbender sowie Kreisverband Stuttgart, Herrn Pfeifer
- Presse-Verteiler

OFFENER BRIEF

Betr.: Förderband PFA1.1 Stuttgart 21

Sehr geehrter Herr Präsident Hörster,

in der Stuttgarter Zeitung vom 19.07.2014 lesen wir mit großer Überraschung unter der Überschrift „Förderband für Tunnelabraum“, dass die Deutsche Bahn AG in Stuttgart über die Willy-Brandt-Straße ein Förderband aufgestellt hat. Dass diese Zeitungsinformation korrekt ist, erkennt man beim Betrachten der Bilder der Anlage zu diesem Artikel. Es ist klar zu erkennen, daß es sich um ein Förderband handelt. Die auf dem Förderband ausgewiesene Herstellerfirma Marti-Technik gibt diese Anlage sogar als Referenzprojekt für ihre weltweit verbreiteten Förderbandanlagen an. (Siehe beigefügte Anlagen)

Das verwundert uns Ingenieure sehr, schließlich ist im Planfeststellungsbeschluss des PFA1.1 des Projektes Stuttgart 21 von 2005 auf Seite 214 zu lesen: *"Im übrigen wies die Vorhabenträgerin in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der Transport von Ausbruchmaterial des Fildertunnels zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) nicht mit einem Förderband sondern mit einer noch zu entwickelnden elektrischen Transporteinrichtung anderer Art erfolgen wird."* Diese Feststellung wurde in den nachfolgenden Planänderungen nicht widerrufen.

Damit ist klar, daß die Deutsche Bahn AG an dieser Stelle zwar eine Genehmigung für eine Transporteinrichtung besitzt, aber nur, wenn diese neuartig und von anderer Art als ein Förderband ist. Dies trifft für das von Marti-Technik im Auftrag der Deutschen Bahn AG aufgebaute Förderband jedoch nicht zu.

Auch wenn in den weiteren Erläuterungstexten der Planfeststellung allgemein von zusätzlichen Förderbändern zu lesen ist, ist dies hier ohne Belang, weil im Planfeststellungsbeschluss bei der Festlegung strittiger Punkte (§74(2) VwVfG) explizit festgeschrieben wird, dass an dieser Stelle kein Förderband sondern eine Transportvorrichtung anderer Art verwendet wird.



Die in der 2. Planänderung zum PFA 1.2 (Fildertunnel) gemachten Ausführungen über den Ersatz des Muldenkipperbetriebes durch Förderbänder innerhalb des Fildertunnels, ausgelöst durch den Einsatz einer Tunnelbohrmaschine, kann den in der Planfeststellung zu PFA1.1 festgelegten Ausschluss eines Förderbandes nicht aufheben. Dieses Förderband, als Teil der Bauleistung dem PFA 1.1 zugehörig, ist aus dem Verfahren zu PFA 1.2 ausgeschlossen. Auf solche Abtrennungen hat die Vorhabenträgerin stets sehr großen Wert gelegt.

Wir fordern sie deshalb auf, Ihre Aufsichtsfunktion wahrzunehmen, der Bahn den Betrieb dieser nicht genehmigten Anlage zu untersagen und ihren Abbau anzuordnen.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Frieder Faig

Projektassistentin Heidi Keilbach

Dipl.-Ing. Harald Schmid

Anlagen

Anlagen:

Zu „Förderband“ im Planfeststellungsbeschluss PFA1.1 von 2005:

Seite 50:

4.11. Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, soweit dies technisch möglich ist, die Förderbänder einzuhausen.

4.12. Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, den Förderbandabwurf je nach Haufengröße und Haufenhöhe variierbar und möglichst tief bzw. mit geringer Windexposition und kleinem freien Fall einzurichten

S. 214.

3.36. Varianten der Baulogistik:

Um das Ziel einer emissionsarmen, flexiblen, zuverlässigen und wirtschaftlichen Transportkette zu erreichen, wird im Wesentlichen eine Transport-Kombination aus Lkw und Bahn gewählt, die wegen der besonderen Lage der Baustellenbereiche in der Innenstadt einerseits so flexibel ist, dass sie der Vermeidung von zusätzlichen Verkehrsbelastungen Rechnung trägt, andererseits aber die Gewähr bietet, dass vor allem die enormen Aushub- und Ausbruchmassen konfliktarm zum Ablagerungsort transportiert werden können. Elektrische Transporteinrichtungen kommen aus technischen Gründen lediglich über kurze Strecken zum Einsatz, wo Baustraßen nicht möglich sind, um einzelne Baustelleneinrichtungsflächen an die übrigen zentralen Logistikeinrichtungen anzubinden.

Es wurde insbesondere der Massentransport mit Lkw über die Baulogistik-Straße BS C kritisiert (u.a. von den Anwohnern/Anwohnerinnen des Nordbahnhofviertels und dem SPD-Ortsverein, Schreiben vom 09.04.2003). Vorgeschlagen wurde ein Transport über Förderbändern, Bahn-Shuttle und weiter per Schiff. Hiergegen spricht jedoch die Beschaffenheit des Materials vor allem aus dem Fildertunnel, das größtenteils nicht fest genug für einen Bandtransport ist. Außerdem könnte die maximal mögliche Korngröße von 300 mm (die im Protokoll genannten 30 mm beruhen auf einem Schreibfehler) nur mit einer vorgeschalteten Brecheranlage eingehalten werden, was wiederum zu größerem Platzbedarf und höheren Lärmimmissionen führen würde. **Im übrigen wies die Vorhabenträgerin in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der Transport von Ausbruchmaterial des Fildertunnels zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) nicht mit einem Förderband sondern mit einer noch zu entwickelnden elektrischen Transporteinrichtung anderer Art erfolgen wird.** Diese wiederum ist nicht dazu geeignet, den gesamten Massenansturm über längere Strecken zu transportieren, sondern dient nur der Überbrückung zwischen der Baustelleneinrichtungsfläche S2 am Wagenburgtunnel (PFA 1.2) und der Verladestelle S3 am ZOB. Würde dieses oder ein ähnliches System ausschließlich für den Massentransport genutzt, müsste bei einem Ausfall wegen des kontinuierlichen Anfalls der Ausbruchmassen auf Lkw-Verkehr über das öffentliche Straßen-netz ausgewichen werden, weil eine Baustraße auf Bahngelände dann nicht zur Verfügung stün-de.

S. 216:

Der überwiegende Transport mit Lkw bringt zwar im Vergleich mit anderen Transportmitteln wie Förderbändern, Zug und Schiff größere Schadstoffbelastungen mit sich. Da jedoch - wie oben gezeigt - diese Transporteinrichtungen aus baulogistischen und technischen Gründen nur in eingeschränktem Maße nutzbar sind, muss der Aspekt geringerer Schadstoffbelastung hier

zurücktreten. Gerade angesichts der langen Bauzeit überwiegt hier das Interesse an einer zügigen und möglichst reibungslosen Bauabwicklung, auch um die Gesamtbelastung durch den Baubetrieb möglichst gering zu halten.

Referenz:



Artikel in der Stuttgarter Zeitung (<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-foerderband-fuer-tunnelabraum.031c7e6f-b747-4134-ae21-0c16bc757d2b.html>)

Anlagen Bilder:

Förderband in Einhausung:



Bandmaterial:



Bandeinbau:



Transportband eingebaut:



Hersteller Marti-Technik:



Förderband:



Aufnahmen mit freundlicher Genehmigung Alexander Schäfer und Wolfgang Rüter



Referenzen										
Projekt	Land	Auftraggeber	Vortriebsmethode	Förderdistanz [m]	Kurvenradius [m]	Gurtbreite [mm]	Kapazität [t/h]	Leistung [kW]	Quantität [t]	Erstellt
Bärenwerk	A	Marti GmbH Graz	TBM	3100	500	800	250	110		2013
Calanisetta	I	Empedocle 2 S.p.a.	TBM	4140	1460	1200	1800	1066		2013
Evergreen	CA	SILCO-SEL Joint Venture	TBM (Caterpillar)	2000	396	1000	1060	200		2013
Fréjus Downhill	F	Siatifa S.p.A.	TBM	245	1000	1000	1060	250		2013
Madalenia	I	Venusa Società Consortile a.r.l.	TBM	7461	1000	800	700	1000		2013
Rheinsaline	CH	Schweizer Rheinsalinen AG	TBM	25	650	650	200	11		2013
São Paulo Metro Linie 5 Los 3	BR	Consorcio Andrade Gutierrez-Camargo Correa	TBM	2 x 5000	300	800	500	1200		2013
São Paulo Metro Linie 5 Los 7	BR	Consorcio Metropolitanano 5	TBM	5870	300	1000	1000	1015		2013
Sollia	I	S.E.L.I. SPA	TBM	2800	500	500	160	160		2013
Stoussak	NO	MARTI-TRAY-CONSULT UK	SPV	6207	1120	600	300	1330		2013
Stuttgart 21 Deponiebandanlage	D	ARGE ATCOS121	SPV	330	1000	1200	1200	225		2013
Ufa Metro	RU	Ufa Metro	TBM	300	500	500	350	30		2012
Brenner Basistunnel (Aloia)	I	Consorzio Brennero 2011 S.R.L.	SPV	10600	400	800	500	720		2012
Brenner Basistunnel (Ampass)	A	ARGE Fensterstollen Ampass	TBM	565	150	800	100	90		2012
Genale Project	ET	Qinhuangdao Tianye Tolan Heavy Industry Ltd.	TBM	26900	500	1000	1000	3130		2012
Inelfe	F	HVDC Tunnel GEIE	TBM	12100	500	1000	1000	1620		2012
Rheinsaline Saldomo 2	CH	ARGE Marti-Bitterli	TBM	6000	1500	650	260	300	155000	2012
Tabalout	DZ	ARGE FAZEL-CMCRA-Tabalout	TBM	275	800	800	3920	70		2012
Tunnel Choindez	CH	Marti Tunnelbau AG	SPV	4760	800	800	1100	110		2012
Ulu Jelai	MY	S.E.L.I. SPA	TBM	8400	200	650	200	470		2012
Kramertunnel	D	ARGE EKS Kramertunnel	SPV	2600	600	2x 1600, 2x 1000	1000	790		2011
Milchbuckentunnel	CH	Marti Tunnelbau AG	TBM	1200	500	500/1000	200	140	245000	2011
Passante di Firenze	I	S.E.L.I. SPA	TBM	5700	320	800	850	790		2011
Sparvotunnel Los A	I	Toto Costruzioni Generali S.p.A.	TBM	1994	1400	1000	1500	800		2011
Sparvotunnel Los B	I	Toto Costruzioni Generali S.p.A.	TBM	1094	800	800-1200	800	370		2011
Nant de Drance	CH	Groupement Marti Implemia GMI	TBM	5540	800	1000	1000	2170	1050000	2010
Pumpspeicherkraftwerk "Limmern"	CH	ARGE Kraftwerk Limmern	SPV/TBM	2500	650	800	600	1550		2010
Tunnel Fréjus	F	Fazel S.A.S.	TBM	6330	650	1000	600	710	1200000	2010
Bahnhof Zürich	CH	ARGE Betonbau und Logistik	TBM	300	800	800	400	52		2009
Bioratunnel	D	ARGE Bioratunnel	SPV	2 x 2700	600	800	500	710		2009
Crevola Toce III	I	S.E.L.I. SPA	TBM	6000	500	650	200	310	65900	2009
Deponie Goler	CH	ARGE Goler A9	TBM	3600	500	1000	800	1100		2009
Jilping-II Hydropower Station	CN	Ertan Hydropower Development Company Ltd.	TBM	2 x 7000	1100	1200	2 x 2800	2 x 2800	11000000	2009
Jilping-III Hydropower Station	CN	Herrenknecht GmbH	TBM (Gripper)	14700	1200	1200	1800	2800	4440000	2009
Tsuen Wan Drainage	HK	Maeda-CREC-Seil JV	TBM	5200	255	800	525	510	420000	2009
Tunnel Eyholz	CH	ARGE Hauertunnel Eyholz	SPV	3100	724	1000	800	600		2009
West Drainage Ost	HK	Dragages-Nishimatsu JV	TBM	4015	300	800	550	360	200000	2009
Brenner Basistunnel	CH	ARGE Hauertunnel Eyholz	TBM	6400	300	1000	750	810	400000	2008
Gautrain Rapid Rail Link	SA	Bombela Civils Joint Venture	TBM	10400	400 / 500 / 1200	800	450	720		2008
Kieswerk Finsterhennen	CH	Vibron Kies AG	TBM	3000	650	800	450	250		2008
Melbourne Northern Sewerage Project	AUS	John Holland Pty Ltd.	TBM	70	1000	160	160	70		2008
Sydney Water: Desalination Plant	AUS	Blue Water JV	TBM	2 x 2500	500	500	240	2 x 220		2008

Quelle: http://www.martitechnik.com/de/...%5CReferenceList%5CRefliste_F%20B6rderbandanlagen_de.pdf