

Neuer Schacht? „Dann ist das Projekt tot“

Nur kleines Entgegenkommen von K+S am letzten Tag des Erörterungstermins

VON TAREK ABU AJAMIEH

GIESEN/KREIS HILDESHEIM. Einen Tag früher als geplant endete gestern der Erörterungstermin zur geplanten Wiederaufnahme des Kaliabbaus bei Giesen. Zum Abschluss gab es eine filmreife Vorführung – ein Giesener demonstrierte mit Mehl, Messbecher und Suppenlöffel, wie er sich die Verhinderung eines zweiten Kaliberges vorstellt. Und der Konzern Kali + Salz (K+S) machte den Ahrberger Bahn-Anliegern ein klitzekleines Zugeständnis.

Der Giesener, von Haus aus Ingenieur, wollte darlegen, wie K+S all sein aus der Erde geholtes Material wieder unter Tage bringen könnte – der Konzern bestreitet diese Möglichkeit. Der Ingenieur brachte einen mit Mehl gefüllten Messbecher mit, kippte den Inhalt auf ein Backblech, löf-felte das Mehl zurück in den Becher – und als der voll war, lag noch viel auf dem Blech: „Sie müssen das Material unter Tage regelmäßig verdichten, durch Sprengerschütterungen oder mit Fahrzeugen“, riet er den Konzernvertretern und demonstrierte mit einem Stöbel, wie er sich das vorstellt.

Am Ende lag kein Mehl mehr auf dem Blech, auch die K+S-Vertreter applaudierten – widersprachen aber trotzdem: In den bis zu 200 Meter hohen Hohlräumen, in denen der sogenannte Versatz landen sollte, könnten keine Fahrzeuge fahren und keine Menschen arbeiten – aus Sicherheitsgründen.

Die Bürgerinitiative (BI) unterstrich dennoch erneut ihre Forderung an das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) als Genehmigungsbehörde, einen zweiten Kaliberg in der Feldmark südwestlich des bestehenden zu verhindern oder wenigstens nur so klein wie möglich zu erlauben. Zudem forderten sie, K+S müsse noch intensiver als bisher überlegen, wie es Produktionsrückstände verwerten kann. Andreas Schleicher, Verhandlungsführer der Genehmigungsbehörde LBEG, betonte, die Botschaft sei angekommen. „Sie wollen, dass wir alles prüfen, was zu einer Vermeidung oder zumindest Reduzierung der neuen Halde führt – und das werden wir intensiv tun.“

Leidenschaftlich diskutierten mehrere Ahrberger erneut die Situation am Schacht Fürstenhall und an der Kalibahn. Beruhigen konnte K+S nur in Sachen Verkehr: „Alle Lastwagen parken auf unserem Betriebsgelände, Mitarbeiter kommen nicht mit Autos, sondern mit Shuttle-Bussen vom Schacht Siegfried, sodass dort nicht zugeparkt wird“, erklärte Dirk Uthoff von der K+S-Projektgruppe Siegfried Giesen. Es könnten allein aufgrund der geringen Transportkapazität des Schachts gar nicht mehr als



Für K+S unverzichtbar: Schacht Fürstenhall und das Bahngleis in Ahrbergen.

Archivfoto: Knoppik

vier bis sechs große Transporter anrollen. Sein Chef Johannes Zapp betonte: „Sprengstoff wird nicht an der Oberfläche gelagert, sondern sofort bei Anlieferung unter Tage gebracht.“

Trotz erneuter Proteste beharrte K+S darauf, die alte Kalibahn wieder zu nutzen. Nach längeren Diskussionen kam Uthoff den Ahrbergern allerdings ein wenig entgegen. Wenn es eine Verbesserung bringe, wenn die Züge langsamer als mit den vorgesehenen 25 Stundenkilometern durch den Ort rollten, sei der Konzern dafür offen. Die Bürgerinitiative forderte des LBEG trotzdem auf, K+S noch einmal zur Prüfung alternativer Routen zu verdonnern. Woraufhin Behördenvertreter Andreas Schleicher wie so oft in dieser Woche sagte: „Dann müssen wir das entscheiden, wir sagen Ihnen zu, das intensiv anzuschauen.“

Keinerlei Bewegung gab es hingegen beim Thema Entlüftungsschacht. K+S-Projektleiter Zapp legte noch einmal dar, warum es aus seiner Sicht zu aufwändig

und ohnehin technisch kaum machbar sei, die Luftzirkulation „umzukehren“, sodass die Luft aus dem Bergwerk nicht so nah an einer Ortschaft hinausgepus-tet werde. So würden die daraus entstehenden Temperaturunterschiede zu Schäden in den Schachtwänden führen und dazu, dass Wasser „hineinsuppt“, wie Zapp sich ausdrückte.

Daraufhin fragte ein Ahrberger, ob es im Zweifelsfall nicht möglich sei, einen ganz neuen Schacht zu bohren – „in ei-niger Entfernung vom Ort in der Feldmark“. Das schloss K+S-Vertreter Dirk Uthoff kategorisch aus: „Ein neuer Schacht würde schätzungsweise 50 Mil-lionen Euro kosten. Damit wäre das Pro-jekt definitiv tot.“

Mehrere BI-Vertreter argumentierten zudem, das LBEG solle bei seinen Prü-fungen nicht jede Belastung einzeln be-trachten: „Wir haben es hier mit einer Kumulation zu tun – durch die Bahn, den Schacht Fürstenhall und den Lieferver-kehr. Aus unserer Sicht ist das in der

Summe nicht mehr zumutbar, weshalb im Zweifelsfall zumindest ein Anspruch auf Entschädigung besteht. Dem wiederum widersprach K+S-Jurist Dr. Mat-thias Vogt: „Wenn alle Grenzwerte ein-gehalten werden – und das werden sie – lässt sich auch kein Entschädigungsan-spruch aus den neuen Belastungen ableiten.“ Was einen anderen Anlieger zu der Feststellung brachte: „Hier geht es immer nur darum, was man uns Bür-gern alles zumuten kann. Ich hoffe, die Behörde prüft auch, was sie K+S zumu-ten kann.“

Verhandlungsführer Schleicher sagte nur allgemein: „Wir haben jetzt viel zu tun.“ Das LBEG steht nun vor der Frage, ob es eine Wiederaufnahme des Kaliab-baus genehmigt – und wenn ja, zu wel-chen Bedingungen. Das kann allein noch mal ein Jahr dauern. Dann entscheidet K+S, ob der Konzern unter diesen Bedin-gungen in Giesen wieder ein Kaliberg-werk samt Fabrik betreiben will oder nicht.