Hildesheimer Allgemeine Zeitung vom 05.12.2014, S. 1

Sie fräst neue Straßen unter Giesen

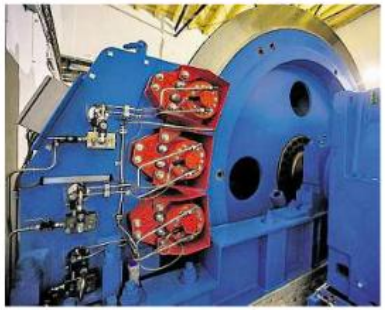
GIESEN. Eine Wiederaufnahme des Kali-Abbaus in Giesen wird immer wahrscheinlicher. Schon jetzt bereiten 20 Experten dort alles vor. Auch mithilfe einer riesigen Fräse, die die schon vorhandenen Straßen in 750 Metern tiefer verbreitert – damit auch neue, größere Fahrzeuge dort Platz finden./*abu* **Seite 26**

Hildesheimer Allgemeine Zeitung vom 05.12.2014, S. 26

Vieles spricht für neue Bergwerks-Ära

Vertreter von „Kali + Salz“ zeigen sich optimistisch: Fakten und Positionen zum Mega-Projekt bei Giesen

200 Meter lang, 16 Meter breit – und doch zu klein: Die unterirdische Werkstatt von K+S in 750 Metern Tiefe. Der Konzern plant einen Neubau unterhalb von Sarstedt. Fotos: Heidrich



Die neue Winde kann viel mehr – K+S will jetzt öfter Besuchergruppen unter Tage bringen.

Mit dieser Maschine bohren Spezialisten horizontal, um herauszufinden, wo genau wie viel Salz lagert.

VON TAREK ABU AJAMIEH
UND SEBASTIAN KNOPPIK

GIESEN. Gestern Morgen wurde im Stollen unterhalb von Ahrbergen erst einmal nicht gefräst oder gehämmert, sondern gefeiert. Am Namenstag ihrer Schutzpatronin, der heiligen Barbara, versammelten sich die Bergleute zu einem kleinen Fest, hatten dafür eigens Weihnachtsbäume in 750 Meter Tiefe gebracht und geschmückt. Ob in den kommenden Jahrzehnten solche Barbarafeiern unter Tage zur Dauereinrichtung werden, steht noch nicht fest. Schließlich muss erst das Planfeststellungs-Verfahren abgeschlossen werden, das im Januar beginnt. Anfang 2016 will der Konzern Kali + Salz dann über die Wiederaufnahme seines Giesener Bergwerks entscheiden.

Doch offenbar wird der Neustart immer wahrscheinlicher. Johannes Zapp, Projektleiter in Giesen, zeigte sich jetzt „überzeugt, dass wir das machen". Vorsichtshalber sagte er gleich dazu, als Projektleiter müsse er ja auch von dem Vorhaben überzeugt sein. Doch tatsächlich spricht vieles dafür – mit weit reichenden Folgen für die Region. Und zwar positiv wie negativ. Bei einem Pressetermin unter Tage gaben sich die Firmenvertreter optimistisch – und zeigten sich auf Nachfrage bemüht, Sorgen in der Bevölkerung zu begegnen.

Der Weltmarkt

Der Absturz des Kalipreises ruft Skeptiker auf den Plan: Kann der Konzern den Standort Giesen mit einer Investition von rund einer halben Milliarde Euro wirklich stemmen? Und lohnt sich das dann? Dass die Nachfrage da ist, davon zeigt sich Konzernsprecher Volker Göbel überzeugt. „Sie steigt eher an – und 2020/21 beenden wir die Förderung im Werk Sigmundshall bei Wunstorf." Da könne Giesen nahtlos anschließen. Hinzu komme: In Giesen wolle das Unternehmen Magnesium-Sulfat fördern – und daraus Spezialdünger herstellen.

Die Gewinnspanne sei auch wegen des knappen Angebots höher als bei Standard-Produkten und damit auch höher als bei „dem Kalipreis", von dem immer die Rede sei. Ein wichtiger Faktor laut Zapp zudem: Rund 40 Prozent des abgebauten Materials könne K+S tatsächlich für Dünger nutzen, in vielen anderen Bergwerken seien es nur 20 bis 25 Prozent. Das mache die Sache wirtschaftlich attraktiver.

Wer braucht den Spezial-Dünger?

Aus Kaliumchlorid, wie es früher auch in Giesen gefördert wurde, entstehen Standard-Dünger, welche fast alle Landwirte benutzen. Magnesium-Sulfat dient als Grundlage für Dünger in trockenen Gegenden, weil es den Boden weniger versalzt. Im Weinbau oder bei Palmen werde es oft eingesetzt – und generell in Gegenden mit wenig Niederschlag.

Was schon investiert wurde

Bis zur Entscheidung, ob das Bergwerk überhaupt wieder in Betrieb geht, wird Kali + Salz nach eigenen Angaben bereits 30 Millionen Euro ausgegeben haben. Allein die neue Förderanlage mit Seilwinde, die 30 (statt bisher acht) Menschen aufnehmen und diese in zwei (statt bisher 30) Minuten auf 750 Meter Tiefe bringen kann, hat rund 4,5 Millionen Euro gekostet. Eine riesige Fräse, die derzeit Straßen unter Tage erweitert, schlug mit einer Million zu Buche.

Ein Straßennetz im Untergrund

Noch aus der Zeit des früheren Bergbaus gibt es tief unter Sarstedt, Giesen, Ahrbergen und Barnten ein weitverzweigtes, 300 Kilometer langes Straßennetz. Die vor Jahrezehnten in den Berg gehauenen Strecken sind vier bis sechs Meter breit und etwa 3,50 Meter hoch. Die einzelnen Sohlen – quasi die Etagen des Bergbaus – werden mit sogenannten Wendelstrecken miteinander verbunden. Schneckenförmig angeordnete Fahrwege wie in einem Parkhaus mit einer Steigung von 14 bis 18 Prozent. Im Moment arbeiten schon 20 Menschen unter Tage. Neben Bergleuten sind hier unter anderem auch Elektriker, Schweißer oder Schlosser tätig.

Wirtschaftsfaktor für die Region?

Welche wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Region das Bergwerk hätte, ist umstritten. K+S-Projektleiter Johannes Zapp sagt dazu, die Gewerbesteuer sei gar nicht entscheidend. „Ich denke, die Arbeitsplätze und damit das Einkommen der Leute bringen den Gemeinden mehr." Dabei gehe er davon aus, einen Großteil der künftigen Belegschaft in Giesen und Umgebung zu rekrutieren: „Wir rechnen nicht damit, dass viele Mitarbeiter aus Sigmundshall mit hierher kommen, zumal das Durchschnittsalter dort auch eher hoch ist."

Stattdessen gehe es darum, Nachwuchs in der Region zu rekrutieren und auszubilden. „Dabei geht es keineswegs nur um Ingenieure und Bergleute, sondern auch um jede Menge Mechaniker, Elektriker und so weiter", betont Zapp.

Wie ein anderer Planet: Salzschutt im Giesener Bergwerk.

Die nächsten Schritte

Im kommenden Jahr soll die Untersuchung des Salzgesteins unter Tage beginnen. Das war eigentlich schon für dieses Jahr geplant. Doch der Hersteller lieferte die Spezialmaschine für diese Aufgabe nicht rechtzeitig. Und mit Standard-Werkzeug lässt sich das Gestein nicht untersuchen. Eingesetzt wird nämlich ein Spezialbohrer, der Bohrkerne aus bis zu anderthalb Kilometern Entfernung aus dem Gestein holen soll. Ermitteln wollen die Experten von K+S damit, wie hoch der Anteil des wertvollen Magnesiumsalzes im Gestein ist. Das ist ein wichtiger Faktor bei der Entscheidung, ob der Bergbaubetrieb in fünf bis sechs Jahren wieder aufgenommen wird.

Eigene Auto-Werkstatt

Ebenfalls noch aus der früheren Giesener Bergbau-Zeit stammt eine riesige Kraftfahrzeug-Werkstatt unter Tage. Diese befindet sich derzeit in der Nähe von Ahrbergen – nur eben 750 Meter unter der Erde. Die 200 Meter lange und 16 Meter breite Halle im Salzstock ist komplett mit Hebebühnen, Untersuchungsgruben und einem riesigen Kran ausgestattet. Bei Inbetriebnahme soll diese Werkstatt ausgegeben werden – und eine neue unter dem Schacht Sarstedt gebaut werden, die noch etwas größer sein soll. Die alte Werkstatt reicht für die modernen Fahrzeuge nicht aus.

Die Werkstatt unter Tage ist nicht nur wichtig, damit die Wagen für den Grubenbetrieb repariert und gewartet werden. Zumindest die größeren Spezialfahrzeuge werden erst unter Tage zusammengesetzt. Im Ganzen würden sie nämlich nicht durch den Schacht passen, der einen Durchmesser von lediglich vier Metern hat.

Abgase sollen reduziert werden

Die Giesener Bürgerinitiative verlangt einen besseren Schutz vor den Abgasen aus dem Schacht in Ahrbergen. Diese Emissionen entstehen unter anderem durch den Betrieb der Diesel-Fahrzeuge unter Tage und durch Sprengungen im Bergwerk.

„Beim Thema Staub-Emissionen sind wir weit unter den Grenzwerten", versichert K+S-Sprecher Ulrich Göbel. Erreichen wolle das Unternehmen dies auch dadurch, die Abgase möglichst bereits unter Tage zu vermeiden. So sind die Wagen etwa mit sehr starken Rußpartikel-Filtern ausgestattet.

Einfach das Wetter umkehren?

Im Bergbau gibt es immer einen Schacht, in dem die Frischluft angesaugt wird (der Bergmann spricht vom einziehenden Wetterschacht) und einen, aus dem die verbrauchte Luft herausströmt (ausziehender Wetterschacht). Der einziehende Wetterschacht ist bei Barnten, der ausziehende in Ahrbergen. Viele Menschen in Ahrbergen kritisieren nun, dass ausgerechnet dort – mitten im Wohngebiet – die mit Schadstoffen versetzte Luft hinausgeblasen wird. Doch das wäre nach Angaben der K+S-Experten nur mit großem Aufwand anders möglich. Denn um eine solche Wetterumkehr zu erreichen, müsste nach Angaben von Projektleiter Johannes Zapp der Schacht in Fürstenhall nach unten hin verlängert werden, da der ausziehende Wetterschacht immer tiefer als der einziehende sein muss.

Wohin mit der Halde?

Was viele Giesener kritisieren: Muss wirklich noch ein zweiter, größerer Kaliberg entstehen? Und vor allem: Muss der an exponierter Stelle oberhalb der Schacht-Siedlung an der Straße nach Emmerke entstehen? K+S hat nach eigenen Angaben drei Standorte geprüft. Einen östlich der ICE-Strecke bei Barnten – „da ist eine Altdeponie, da kann man nichts drauf ablagern", sagt Konzernsprecher Volker Göbel. Einen nordöstlich des bestehenden Kalibergs und einen nordwestlich davon – in beiden Fällen liege der Boden des Kalibergs aber zu nah am Grundwasser. Deshalb sei ein höherer Standort nötig. Einen Verzicht auf die Halde hat K+S für seinen Antrag ausgeschlossen: Man könne nicht alle Rückstände in Giesen wieder verfüllen, ohne Halden-Erlaubnis sei das ganze Vorhaben wirtschaftlich tot.

Sinken Häuser ab?

Eine weitere häufig geäußerte Sorge in Giesen, Ahrbergen oder Sarstedt ist die Angst, der Boden und damit die Häuser könnten absinken, wenn darunter die Erde ausgehöhlt wird. K+S wehrt sich vehement dagegen: Der Abbau beginne erst in 450 Metern Tiefe – und es würden immer nur schmale „Salz-Scheiben" aus dem Gestein herausgelöst. So könne ein Salzflöz zwar 200 Meter hoch sein, aber höchstens zehn Meter breit – und bis zur nächsten Abbaustelle stünden oft Hunderte von Metern Gestein. K+S rechnet zum Beispiel für Ahrbergen damit, dass sich der Boden binnen 40 Jahren um 0,13 Millimeter pro Meter senken könnte. Für ein zehn Meter breites Haus würde das bedeuten, dass die gegenüber liegenden Wände 1,3 Millimeter Höhenunterschied hätten.

Hafen und Stichkanal

Fünf bis sechs Jahre lang sollen die Kalizüge den aktuellen Plänen zufolge auch durch Harsum in Richtung Hildesheimer Hafen rollen, um die Produkte dort in Schiffe zu verladen. Danach will K+S seinen eigenen Hafen nördlich von Harsum für 10 Millionen Euro saniert haben – die Anlage in Hildesheim brauche man dann nicht mehr, sagt Johannes Zapp. Zum von Politik und Wirtschaft in Hildesheim erhofften Ausbau des Stichkanals sagt er: „Wir sind nicht davon abhängig, würden aber davon profitieren – weil wir dann größere Schiffe einsetzen könnten, was wirtschaftlicher wäre."