

STUTTGART STADT,
REGION
& LAND

Sowohl das Amt für Umweltschutz als auch Gegner von Stuttgart 21 haben kritische Fragen an die Bahn, was das Grundwassermanagement betrifft.

Foto: Michael Steinert

Stadt will wieder intensivere Überwachung

Stuttgart 21 Beim Grundwassermanagement sorgt der Stopp des ausgedehnten Monitorings für Streit. *Von Thomas Durchdenwald*

Offiziell geht alles seinen normalen Gang beim Grundwassermanagement von Stuttgart 21 – das jedenfalls ist der Eindruck, den die Bauherrin Bahn in der vergangenen Woche bei einer Besichtigung vermitteln wollte. Und in der Tat: das System der blauen Rohre in der Innenstadt wird normal betrieben und überwacht, nachdem das intensive Monitoring Mitte Oktober endete und vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nicht verlängert worden war. Doch hinter den Kulissen gibt es Ärger. Ein internes Schreiben, das der Stuttgarter Zeitung vorliegt, belegt, dass die Experten der Stadt weiterhin eine intensivere Überwachung für richtig halten. Das städtische Amt für Umweltschutz widerspricht der Einschätzung der Bahn, dass die Analysen belegten, die Einleitkriterien würden dauerhaft eingehalten. „Diese Auffassung wird fachlich nicht geteilt“, heißt es. Auch die S-21-kritischen Ingenieure 22 halten – mit Bezug auf offizielle Messprotokolle, die ihnen vorliegen – die von der Bahn verantwortete Überwachung für untauglich.

Von Mitte August bis Mitte Oktober war das Wasser in den blauen Rohren intensiver untersucht worden. Mit dem System soll der Grundwasserspiegel während der S-21-Arbeiten stabil gehalten werden, indem Wasser abgepumpt, gereinigt und wieder in den Untergrund gepumpt wird. Das sogenannte Monitoring war vom EBA angeordnet worden, weil Messungen der In-

genieure 22 und der Austritt von rostbraun verfärbtem Wasser aus einem blauen Rohr nach einem Unfall im vergangenen Jahr Zweifel genährt hatten, ob das Wasser, das in den Untergrund zurückgepumpt wird, die Grenzwerte einhält.

Für die Ingenieure 22 enthält es zu viele Rostpartikel, weil die Stahlrohre im Innern korrodieren. Sie haben die Bahn, die von ihr beauftragten Unternehmen, das EBA und die Stadt im Herbst 2014 angezeigt, fortgesetzt gegen Umweltschutzgesetz zu verstoßen. Die Stuttgarter Staatsanwaltschaft prüft aber noch immer, ob Ermittlungen aufgenommen werden. In einigen Wochen werde es ein Ergebnis geben, sagte jetzt die Behördensprecherin.

„Im Ergebnis wurden die Einleitwerte für abfiltrierbare und absetzbare Stoffe eingehalten“, begründet eine Sprecherin des Eisenbahn-Bundesamts die Rückkehr zum normalen Prozedere. Der Brief legt aber die Vermutung nahe, dass das städtische Amt für Umweltschutz, das das EBA in Fragen des Wasserschutzes berät, aber keine Entscheidungsbefugnisse hat, und die Bahn die Situation offenbar unterschiedlich einschätzen. Anlass für das Schreiben des städtischen Experten waren zwei Probeentnahmen von Anfang Oktober 2014 – also noch während der Zeit des intensiven Monitorings. Dabei waren an zwei Brun-

nen mit 570 und 542 Milligramm pro Liter extrem hohe Werte für abfiltrierbare Stoffe festgestellt worden; der laut Planfeststellung erlaubte Grenzwert für ungelöste Stoffe – also feine Teilchen wie Rost oder anderes – liegt bei 20 Milligramm. Die Ingenieure 22 hatten in von ihnen entnommenen Wasserproben ebenfalls erhöhte Werte von maximal etwa 130 Milligramm analysiert. Diese Ergebnisse waren von Bahn, EBA und der Stadt immer scharf zurückgewiesen worden.

Die Anfang Oktober auch vom Bahn-Prüflabor ermittelten stark erhöhten Gehalte waren in einem ersten Prüfbericht an das Amt für Umweltschutz enthalten, in einer zweiten Version waren die Brunnen – und damit auch die hohen Werte – nicht mehr aufgeführt. Die Bahn, in deren Auftrag das Prüflabor tätig wird, erklärte diesen Vorgang damit, dass erst nach Übermittlung des ersten Prüfberichts durch einen externen Hinweis bemerkt worden sei, dass die hohen Werte unplausibel sein müssten, da die Proben keine „optischen Auffälligkeiten“, also keine Trübung, gehabt hätten. Normalerweise wird dann nochmals in einer zum gleichen Zeitpunkt erfolgten Kontrollprobe gemessen – doch diese war nicht mehr vorhanden. Der städtische Experte kommentiert den Vorgang mit den Worten: „unüblich“, „ungewöhnlich“, „fachmethodischer Mangel“. Das Streichen von Analyseergebnissen aus Prüfberichten „ist keinesfalls zulässig“.

So harsch er das Verfahren bewertet, so eindeutig ist seine Bewertung der Werte:

Wie das EBA sei er der Ansicht, dass es sich um Fehlmessungen handle, sie müssten bei der Beurteilung des zweimonatigen Monitorings nicht berücksichtigt werden.

Vor diesem Hintergrund kam die Bahn im Oktober zu der Einschätzung, dass „an keiner der 320 durchgeführten Parameteranalysen Überschreitungen der Einleitgrenzwerte festgestellt“ worden seien. Die Analysen belegten, dass „beim Betrieb des Grundwassermanagements die Einleitkriterien dauerhaft eingehalten“ worden seien. Wohl aufgrund dieser Angaben beendete das EBA die intensivere Überwachung.

Diesem pauschalen Freibrief, den sich die Bahn ausstellte, widersprach aber die Stadt. Die 320 Analysen könnten „nicht ohne Einschränkung“ gewertet werden, da für abfiltrierbare Stoffe nur neun Analyseergebnisse vorlägen. „Mit einer derartig geringen Anzahl belastbarer Befunde lassen sich keine hinreichend abgesicherten Langzeitprognosen zur ortsspezifischen Einhaltung der Einleitgrenzwerte geben“, befindet der Experte der Stadt. Er zieht daraus den Schluss: „Insofern wird die Auffassung der Vorhabenträger (die Bahn, d. Red.) – die Analysen würden belegen, dass die Einleitkriterien dauerhaft eingehalten würden – fachlich nicht geteilt“.

Noch weiter gehen die Ingenieure 22: Wegen „vielfältiger förmlicher und sachlicher Fehler und Mängel“ sei die bisherige Überwachung „untauglich als Nachweis für die Unbedenklichkeit des Infiltrationswassers in den Untergrund“, sagte ihr Experte Hans Heydemann. Sie werfen der Bahn zudem vor, zu akzeptieren, dass Prüfergebnisse abgeändert und verfälscht würden.

Hobby-Highlander aus Schorndorf und Gin mit Bums

Bad Cannstatt Eine Spirituosenmesse hat gezeigt, dass die Schwaben nicht nur auf Trollinger stehen. *Von Wolfgang Schulz-Braunschmidt*

Am Wochenende ist in Bad Cannstatt bei der „0711 Spirits“ Hochprozentiges im Angebot gewesen. Die Kandidaten konnten 35 bis knapp 60 Prozent vorweisen – Werte, von denen die meisten Politiker nicht einmal zu träumen wagen. Und mit rund 3000 Besuchern schlug die erste Spirituosenmesse im Römerkastell auch ganz locker jede Wahlparty.

Durch die Phoenixhalle waberten am Samstag verführerische Aromen. Die feinen Nasen der Besucher verfolgten Spurenelemente von Single Malt Whisky, schwäbischem Rum oder verfielen den magischen Molekülketten der Lenninger Birne. Letztere kann zwar auch in dieselbe gehen. Aber als Edelbrand einer schwäbischen Destille mit drei Generationen Erfahrung betört sie zuerst die Nase und danach noch Zunge und Gaumen.

Miroslav und sein Freund Ralf halten die zierlichen Probierteller mit einem „Single Malt Whisky, Einzelfass“ behutsam in ihren kräftigen Händen. Ihrem Gesichtsausdruck nach befinden sich die beiden Hobby-Highlander vom Typ Schrankwand

gerade vor der Pforte zum Paradies. „So einen Whisky genießt man Schluck für Schluck drei Mal“, schwärmt Ralf. „Mit der Nase, mit der Zunge und in der Kehle.“ Jeder Whisky habe eine eigene Seele. Die Vielfalt schottischer Single Malts offenbare eine große Geschmacksvielfalt.

Rebecca sucht einen Gin mit kräftiger Wacholdernote. „Davon könnte ich oft schon vor der großen Pause einen vertragen“, sagt die Gymnasiallehrerin. Nach einem Irrweg mit Whisky („nix für mich“) dockt sie mit ihrer Freundin an einem very britischen Stand an. Und nach dem ersten Schluck vom „Royal Dock Gin“ leuchten die Augen der Pädagogin: „Hey, der ist echt gut.“ Das findet auch der Verkäufer. „Der hat Bums unter der Haube, 57 Prozent“, erklärt er mit britischem Understatement.

Und legt nach: „Den hatte früher auch die britische Marine an Bord.“ Nach einem Schluck Mineralwasser netzt als nächster „Old Tom Gin“ Zunge und Gaumen. „Nö, zu süß, ein Oma-Gin“, lautet Rebeccas Todesurteil. „Ja, das sind nur Pömps statt High Heels“, lässt der Marinefachmann eifertig einfließen. Dann muss Rebecca etwas essen und nachdenken. Die favorisierten 57 Umdrehungen wollen gut überlegt sein: „In einer halben Stunde komme ich wieder.“

Miroslav und Ralf schotten sich nicht ab. Sie haben sich mit ihrem Whisky bloß in eine stille Ecke zurückgezogen, weil der „Bratwurstgeruch in der großen Halle beim Probieren stört“. Die beiden Freunde genießen Single Malts seit zehn Jahren. „Einen Schluck am Tag“, sagt Ralf. Für eine gute Flasche geben sie bis zu 40 Euro aus. „Auch mal 70“, gesteht Miroslav. Nicht mehr. In jedem Highlander aus Schorndorf steckt schließlich noch ein Restschwabe.

Veranstalter Christoph Leuschner ist wegen „des Erfolgs der ersten Spirits“ auch ohne Gin und Whisky trunken – vor Glück. Draußen verlieren sich die Aromen in der frischen Luft. Procente schrumpfen zu Promille. Und die sind – ganz großes Ehrenwort – alle mit Bus, Bahn oder Taxi nach Hause gefahren. Irgendwo war bestimmt ein Gin an Bord – wahrscheinlich ein 57er.



Auch Apothekerflaschen machen aus Gin noch lange keine Medizin.

Foto: factum/Granville

Glosse

Schmal machen, Jungs



Leserinnenklage Wenn Männer breitbeinig in der Bahn sitzen, gefällt das nicht jedem. *Von Hans Jörg Wangner*

Stuttgarter! Männer! Geschlechtsgegnossen! Wir müssen reden. Jetzt. Es hat Klagen gegeben. Über euch, über uns. Denn Frau Hildegard R. aus Stuttgart-U. ist aufgefallen, „dass in öffentlichen Verkehrsmitteln die männlichen Fahrgäste unanständig breitbeinig dasitzen“.

Frau R. gibt zwar zu, dass sie keine ausgewiesene Expertin bei diesem Thema ist: „Von der Anatomie her kann ich nicht beurteilen, ob es eventuell schmerzhaft wäre, wenn sie“ – also wir – „die Beine etwas enger platzieren würden.“ Oder ob es „eine Notwendigkeit oder Annehmlichkeit ist, ihr“ – also unser – „Gemäch während der Fahrt etwas zu lüften“. Wie gerne würde Frau R. mal nachfragen – „doch mein Anstand hält mich davon ab“.

Das ist jetzt eine schwierige Situation. Einerseits nehmen wir den Ärger unserer Leserinnen natürlich sehr ernst. Andererseits ist eine seriöse Tageszeitung vielleicht nicht das richtige Forum für so eine Diskussion. Ob den beiden Parteien vielleicht mit einem Ratschlag gedient ist? Frau R. kann vielleicht einfach in eine andere Richtung schauen. Und wir machen uns schon mal schmal, Jungs.

Flughafen

Kerosin-Pipeline soll Transporte ersetzen

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) will seine Belieferung mit Kerosin umstellen – bisher wird der Treibstoff mit täglich etwa 22 Gefahrguttransportern zum Flughafen gebracht, künftig soll der Airport an die Central European Pipeline (bekannter als NATO-Pipeline) angeschlossen werden, die von Tübingen und Reutlingen in Richtung Aalen verläuft. Dazu ist der Bau einer Stichelung notwendig. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat dafür jetzt das Raumordnungsverfahren eingeleitet.

Zwei Trassen sind im Gespräch, wobei der genaue Verlauf erst im Zuge des Verfahrens geklärt werden soll. Eine Variante sieht vor, dass die Leitung von Oberboihingen im Kreis Esslingen aus weitgehend entlang der Autobahn A 8 verlegt wird. Betroffen wären die Gemarkungen von Wendlingen, Oberboihingen, Unterensingen, Königs, Denkendorf und Neuhausen auf den Fildern. Die Alternative wäre, die Leitung von Rommelsbach bei Reutlingen aus entlang der Bundesstraßen B 464 und B 27 zu führen. Sie würde dann die Gemarkungen von Reutlingen, Pliezhausen, Waldorfhäsle, Schlaitdorf, Aichtal und Filderstadt durchqueren.

Die Bürger können die Unterlagen bei den genannten Gemeinden einsehen und zu dem Vorhaben Stellung nehmen. Eine erste Übersicht bietet der Flughafen auch auf den Seiten www.str-pipeline.de.

Das Regierungspräsidium befürwortet die Pipeline im Grundsatz, da der Wegfall der Gefahrguttransporte gut für die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz sei. Bisher bezieht der Flughafen etwa zwei Drittel des Kerosins – es sind jährlich 235 000 Kubikmeter – aus einem Lager in Heilbronn, das aber 2017 schließt. Der Rest kommt aus Plochingen. *fal*

Winterwetter

Staus bleiben aus

Trotz teils heftiger Schneefälle hat es am Samstag und Sonntag kaum witterungsbedingte Behinderungen gegeben. Auch sei keine höhere Zahl von Unfällen zu beobachten gewesen, so die Polizei. Dies galt sowohl für das Stuttgarter Stadtgebiet als auch für die Autobahnen. Am Freitagabend war es dagegen wegen der Schneefälle zu teils langen Staus gekommen; am Flughafen hatten zudem Maschinen umgeleitet werden müssen. Am Sonntag lief der Flugbetrieb dagegen wieder ganz normal. *fal*

Kontakt

Lokalredaktion

Telefon: 07 11/72 05-12 71/12 72
E-Mail: lokales@stz.zgs.de