

Aufsicht: Zu viel Rost in blauen Rohren möglich

Stuttgart 21 Bahn ist zu genaueren Kontrollen angewiesen

VON KONSTANTIN SCHWARZ

STUTT GART. Das Eisenbahn-Bundesamt hat am Donnerstag erstmals eingeräumt, dass „Einleitungsgrenzwerte für abfiltrierbare Stoffe“ beim Grundwassermanagement für das Projekt Stuttgart 21 „nicht durchgehend eingehalten worden sein könnten“. Eine Sprecherin der Aufsichtsbehörde Eba sagte, es sei möglich, „dass Rost der Grund für den gemessenen höheren Wert ist“.

Eine Gruppe von Ingenieuren gegen das Tiefbahnhof-Projekt hatte der Bahn im Mai vorgeworfen, dass mit den blauen Rohrleitungen in der City rostiges Wasser in den Untergrund geleitet werde. Das Rohrsystem dient dazu, den Grundwasserspiegel im Schlossgarten während des Baus nicht zu sehr absacken zu lassen. Wasser aus den Baugruben wird gereinigt und zu Versickerungsbrunnen gepumpt.

Die S-21-Gegner hatten nach eigener Aussage Wasserproben an verschiedenen Versickerungsstellen entnommen und eine

hohe Eisenbelastung festgestellt. Das städtische Umweltamt widersprach nach eigener Probenentnahme dem Vorwurf.

Bei einem Lkw-Unfall in der Jägerstraße waren zwei Rohre abgerissen worden. Aus einem floss eine rostbraune Brühe. Dieses „rostbraun gefärbte Wasser war neben der Auswertung einer weiteren Stichprobe Anlass, die Kontrollen nochmals zu intensivieren“, sagt die Eba-Sprecherin. Vom 18. August bis zum 17. Oktober müsse die Bahn zusätzlich zur Überwachung des Grundwassermanagements „ein Monitoring durchführen, um über einen längeren Zeitraum belastbare Aussagen zum Eintrag von Stoffen in das Grundwasser zu erhalten“.

Ein Bahn-Vertreter sprach öffentlich vom „inneren Korrosionsschutz“ der Rohre

Grundsätzlich, so das Eba, gebe es in der Baugenehmigung für den Bahnhof keinen Grenzwert für die Einleitung von Eisen. Und es gebe bisher keine Anhaltspunkte dafür, dass bei unverändertem Grundwassermanagement die Wasserqualität leiden könne.

Eisen und Eisenoxid seien keine wassergefährdenden Stoffe. „Indes“, so das Amt, bestehe „grundsätzlich die Möglichkeit, dass eine dauerhafte, starke Einleitung von beispielsweise Eisenkonzentrationen die Beschaffenheit des Grundwassers verändert – wenn etwa der Porenraum des Grundwasserleiters zugesetzt wird“.

Die Projektgegner verweisen auf das um die Baustelle liegende Heilquellenschutzgebiet. Die Bahn habe entgegen ihrer eigenen Pläne Stahlrohre ohne inneren Korrosionsschutz verlegt und so ein Problem geschaffen. In einer Informationsveranstaltung hatte der DB-Konzernbeauftragte Eckhart Fricke 2011 im Rathaus erläutert, dass die Stahlrohre einen Schutz hätten. „Auch der innere Korrosionsschutz ist dort gegeben, er ist Teil der Auflage, die wir von den Behörden haben, sonst dürften wir das Wasser nicht drin führen“, hatte Fricke gesagt.



Offenbar rostig: S-21-Rohre Fotoagentur Stuttgart

S-21-Aushub auf öffentlichen Straßen begrenzt

Eisenbahn-Bundesamt will Abtransport „weiter überwachen“

VON KONSTANTIN SCHWARZ

STUTTGART. Die Baustraße der Bahn zum Abtransport des Erdaushubs aus der Stuttgart-21-Baustelle wird erst im April 2015 komplett fertiggestellt werden. Mitte August ging ein Teilstück ab der Rosensteinstraße Richtung Nordbahnhof in Betrieb. Kritiker des Projekts beklagen, dass die Lkw-Lawine durch Wohngebiete rollt. Das ist laut Eisenbahn-Bundesamt (Eba) zulässig, aber nur bis zu einer Grenze.

250 000 Kubikmeter Gestein und Erde darf die Bahn laut der Genehmigungsbehörde Eba maximal auf öffentlichen Straßen abfahren, und zwar „unabhängig davon, aus welchem Planfeststellungsabschnitt die Menge stammt“, sagt ein Eba-Sprecher. In der City wird Aushub aus dem Tunnelbau nach Feuerbach und Bad Cannstatt, dem zum Flughafen (Fildertunnel), dem nach Obertürkheim und dem Tiefbahnhof selbst anfallen.

Bei der jüngsten Präsentation des Baufortschritts verwies Wolfgang Dietrich, Sprecher des S-21-Kommunikationsbüros, darauf, dass schon 25 000 Kubikmeter zu Güterzügen im Nordbahnhof gefahren worden seien. Pro Arbeitstag fielen jetzt 5000 bis 10 000, in Spitzenzeiten bis zu 15 000 Tonnen an. Gerechnet wird pro Kubikmeter mit zwei Tonnen.

Bei einem flotten Baufortschritt könnte die vom Eba gesetzte Grenze bereits zum Jahresende erreicht werden. Ob sich der Transport über öffentliche Straßen im genehmigten Rahmen bewege, werde das Eba „weiter überwachen“, so der Behördensprecher.

Aus dem Filder- und Obertürkheimer Tunnel sei in nächster Zeit nicht viel Material zu erwarten, sagt eine Sprecherin des Kommunikationsbüros. Nach 166 Metern Bautunnel unter dem Kernerviertel müsse die Röhre erst komplett betoniert werden, bevor die Verzweigung für die beiden Tunnel gegraben werden könne. Das Betonieren werde drei bis vier Monate dauern.

Bremsen musste die Bahn kurzzeitig auch bei ihrer Baustelle in Wangen. An der Ulmer Straße flossen statt des erwarteten einen Liters Wasser pro Sekunde drei in den Stollen. Schäden für Gebäude in der Nähe seien nicht zu erwarten, schrieb das Eba dem von Anwohnern gegründeten Netzwerk Wangen/Untertürkheim. Mit Injektionen habe man in Abstimmung mit dem Eba und dem Umweltamt der Stadt „Gegensteuerungsmaßnahmen durchgeführt“, so die S-21-Sprecherin. Die Arbeiten liefen wie geplant weiter, der Grenzwert für das Wasser werde unterschritten.