



Vom Wasser zum Abwasser und wieder zurück

Wie wird aus Abwasser wieder sauberes Wasser? Die Stadtentwässerung Stuttgart ist seit 25 Jahren dafür zuständig

Die Abwasserkanäle Stuttgarts müssen regelmäßig überprüft werden, so wie hier im Hauptsammler Nesenbach unter dem Neckartor.

Fotos: Lichtgut/Achim Zweygarth

Klimawandel, Digitalisierung, neue Schadstoffe – auch die Stuttgarter Stadtentwässerung hat mit immer neuen Herausforderungen zu kämpfen. Rund eine Milliarde Euro werden in den nächsten 15 Jahren anfallen.

VON KATRIN MAIER-SOHN

STUTT GART. Der Geruch könnte besser sein, dafür ist es angenehm warm. Die braune, stinkende Brühe fließt gemächlich das Kanalrohr entlang. Vor vielen Jahren war der Nesenbach die Lebensader für Stuttgart. Heute fließt dort alles durch, was oben runtergespült wird. Die wichtigste Abwasserader der Stadt verläuft von Vaihingen durch die Innenstadt und die Schlossgartenanlagen bis zum Leuze Mineralbad. Hier mündete der frühere Nesenbach in den Neckar. Heute wird das Abwasser weitergeleitet bis ins Klärwerk in Mühlhausen.

Vom Wasser zum Abwasser und wieder zurück – dieser Weg ist lang. Das Abwasser aus Haushalt, Gewerbe und Industrie wird in der Kanalisation gesammelt und zu den Klärwerken abgeleitet. Hier wird der Schmutz vom Wasser getrennt und das gereinigte Wasser wieder in den natürlichen Kreislauf eingeleitet. Bis zu 220 Millionen Liter Abwasser müssen in Stuttgart täglich abgeleitet und in den vier Stuttgarter Klärwerken gereinigt werden. Betätigt in Kaltental jemand seine Klospülung, dauert es 2,5 Stunden, bis das Abwasser durch den Kanal und einmal durch Stuttgart geflossen ist. Nach ungefähr einem Tag ist die Reinigung in der Kläranlage abgeschlossen.

„Wir befinden uns bei der Stadtentwässerung bereits in der High-End-Phase.“

Dirk Thürnau
Technischer Bürgermeister Stuttgart

Seit 25 Jahren ist hierfür die Stadtentwässerung Stuttgart (SES) zuständig. Anlass der Gründung des Eigenbetriebs waren damals die umfangreichen Investitionen, die sich allein mit Geld aus dem städtischen Haushalt nicht realisieren ließen. So gründete man einen Eigenbetrieb, der sich unmittelbar aus den Abwassergebühren finanziert.

So verteilt sich das Abwasser auf die Klärwerke

Einzugsgebiete und Klärwerke für Abwässer aus Stuttgart und benachbarten Gemeinden



SIN-Grafik; Langer / Quelle: Stadt Stuttgart

Keiner hat seitdem an dem Modell gerüttelt, „wir stehen als Stadt gut da“, betont Technikbürgermeister Dirk Thürnau. „Es gibt natürlich Verbesserungsmöglichkeiten aber wir befinden uns bei der Stadtentwässerung bereits in der High-End-Phase.“

Über eine Milliarde Euro hat der SES in den vergangenen 25 Jahren investiert. Die Gelder flossen in die Erhaltung und den Neubau von Kanälen und Regenbecken, in die Anlagen zur Abwasserreinigung und Klärschlammverwertung sowie in die Energiegewinnung. In den nächsten 15 Jahren soll eine weitere Milliarde Euro fließen – zum Beispiel in Vorkehrungen, die der Klimawandel fordert. So ist geplant, mehr Versickerungsflächen anzulegen, damit die Stadt besser gewappnet ist gegen Starkregen und

Überflutungen. Investitionen in die weitere digitale Entwicklung seien zudem nötig, um die Gefahr von Hackerangriffen abzuwehren. „Wir haben extra dafür IT-Fachleute eingestellt“, berichtet der Erste Betriebsleiter Wolfgang Schanz.

Auch Stoffe, die eigentlich nicht ins Abwasser gehören und vor einigen Jahren in diesem Ausmaß noch nicht da waren, beschäftigen die Angestellten der SES. Neben Wattestäbchen und feuchtem Toilettenpapier gehören vor allem Chemikalien und Medikamente nicht ins Klo. Diese sogenannten Spurenstoffe verunreinigen das Wasser und sind aufgrund ihrer Mikrogröße nur schwer herauszufiltern. Ein neues Verfahren, die sogenannte vierte Reinigungsstufe, soll fortan mithilfe von Aktivkohlefiltern



Wolfgang Schanz (links) und Technikbürgermeister Dirk Thürnau im Untergrund

Phosphor und Spurenstoffe entfernen. „Für die vierte Reinigungsstufe müssen wir in den nächsten Jahren einige Millionen Euro investieren“, sagt Schanz.

Aktuell sind in Baden-Württemberg im Rahmen der Spurenstoffstrategie 16 Kläranlagen mit der vierten Reinigungsstufe ausgerüstet. Der baden-württembergische Umweltminister Franz Untersteller informierte den Ministerrat darüber, dass im Land etwa 125 kommunale Kläranlagen für eine sogenannte vierte Reinigungsstufe in Frage kommen. Mit dem weiteren Ausbau der Spurenstoffstrategie „können wir dazu beitragen, dass der ökologische Lebensraum von Gewässern erhalten bleibt und die Trinkwasserressourcen noch besser geschützt werden“, so Untersteller.

Nach der Filterung des Abwassers sammeln sich die Schadstoffe und der Schmutz im Klärschlamm. Dieser kann verbrannt und damit Energie gewonnen werden. „Wir stellen ungefähr die Hälfte unserer Energie selbst her und wollen das in Zukunft noch steigern“, kündigt Frank Endrich, Kaufmännischer Betriebsleiter der SES, an.

Im Jubiläumsjahr 2020 bietet die SES verschiedene Veranstaltungen an. Der Hauptsammler Nesenbach kann schon jetzt im Rahmen einer Führung besucht werden. Mit Helm, Handschuhen und Gummistiefeln ausgestattet, können Interessierte die unterirdische Kanallandschaft erkunden. Ob dort wirklich ein Krokodil lebt – wie es die Legende erzählt – wird sich ohne Beweisfoto nicht nachweisen lassen.

Nordoststring-Gegner: Idee ist unterirdisch

VON THOMAS DURCHDENWALD

STUTT GART. Die Reaktionen, auf die von der Initiative Landschaftsmodell Nordoststring um den Waiblinger Unternehmer Rüdiger Stihl und den Münchner Architekten Hermann Grub vorgeschlagene Tunnellösung für die Straßenverbindung von Kornwestheim nach Waiblingen/Fellbach, sind höchst unterschiedlich. Während die Befürworter der neuen Bundesstraße, die bisher als oberirdische Führung geplant ist, also CDU, Freie Wähler und FDP, weitgehend schweigen, machen die Nordoststring-Gegner von Grünen und Linken massiv Front gegen die Idee.

„Der Vorschlag ist eine unterirdische Idee“, erklären die Landtagsabgeordneten Jürgen Walter (Ludwigsburg) und Willi Halder (Waiblingen). Beide sprechen sich klar gegen den Plan aus, da er mehr Autoverkehr anzieht und das „Milliardenprojekt“ Mittel binden würde, die andernorts sinnvoller eingesetzt wären.

Von einer „ökologisch sinnvollen Idee“ könne keine Rede sein. Das Linksbündnis im Stuttgarter Gemeinderat sieht darin „absurde Tunnelfantasien der Autolobby“. Der Nordoststring würde keine spürbare Wirkung auf die Verkehrsbelastung Stuttgarts haben und als Autobahnringchluss die Blechlawine noch anwachsen lassen, so Verkehrsexperte Christoph Ozasek.

Hinter die Idee stellt sich die Stuttgarter FDP-Landtagsabgeordnete Gabriele Reich-Gutjahr. Der Vorschlag bringe die „berechtigten Forderungen der Wirtschaft“ nach einer besseren Verkehrsverbindung und die „notwendige Reduzierung des Durchgangsverkehrs“ in Stuttgart zusammen. Das Land müsse sich „mit voller Kraft“ der Planung widmen.

Stadtleben

Milliarden vom Staatsanwalt

Sonderlob für die Stuttgarter Staatsanwaltschaft: Sie hat den Kassen des Landes im vergangenen Jahr Rekorderlöse von mehr als 1,5 Milliarden Euro beschert. Das liegt an den Bußgeldern, die bei den Dieselskandal-Ermittlungen 2019 von den Konzernen Daimler, Porsche und Bosch bezahlt wurden. Ein guter Einstand für den neuen Leiter der Staatsanwaltschaft, Joachim Dittrich (58), der am Donnerstag im Neuen Schloss



Guido Wolf (Mitte) hat Joachim Dittrich (rechts) im Amt begrüßt – er folgt auf Siegfried Mahler. Foto: Lg/Kovalenko

offiziell in sein Amt eingeführt wurde. Das Verdienst fällt freilich in die Ära des Vorgängers, Siegfried Mahler, der 13 Jahre Chef der Strafverfolger in der Neckarstraße war. „Andererseits darf man sich aber auch nicht die Fortsetzung solcher Bußgeldzahlungen wünschen“, so Landes-Justizminister Guido Wolf. Die Ermittlungen gegen einzelne Beteiligte im Zusammenhang mit dem Abgasskandal dauern an. Dittrich ist bereits seit 100 Tagen im Amt. Der gebürtige Berliner ist in Stuttgart kein Unbekannter: Von 2006 bis 2009 war er stellvertretender Leiter der Behörde. Danach wirkte er zehn Jahre lang als Chef der Staatsanwaltschaft Rottweil. Die Stuttgarter Staatsanwaltschaft zählt 180 Ermittler, ist für Stuttgart und elf Amtsgerichte in den Landkreisen zuständig. In dem Gebiet leben laut Justizministerium etwa 2,17 Millionen Einwohner. Jährlich gehen mehr als 100 000 Verfahren gegen Beschuldigte ein. (wdo)

Kundeninformation

KW 4/2020

SSB Fahrgast-Raum

Der "gelbe" Nahverkehr in Rückblick und Ausblick



Man muss sich nur zu helfen wissen: Die Straßenbahn als Überlebenshilfe. Hier schleppt sie Kohle in die Wohnviertel – eine Szene von 1918.

Die Stadtgruppe Stuttgart des Schwäbischen Heimatbunds (SHB) bietet Anfang Februar einen Vortrag unter dem Titel 'Die Stuttgarter Straßenbahnen AG – gestern, heute und morgen.' Das Thema ist historisch wie gleichermaßen aktuell: Aus dem Stadtbild sind die über 210 gelben Stadtbahnen und die rund 265 Busse der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) nicht wegzudenken; sie befördern dank gut 3250 engagierten Mitarbeitern rund 620 000 Fahrgäste pro Tag, mehr, als die Stadt Stuttgart Einwohner hat. Und die Stadtbahn ist, das können ihre Dauerkunden beurteilen, fast immer pünktlich.

Schon im Jahr 2008 hat die EU Grenzwerte für Immissionen von Stickoxiden festgelegt, zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Feinstaubalarm und Verkehrsbeschränkungen für hochemittierende Fahr-

zeuge werden diskutiert. Seitdem ist der Beitrag des öffentlichen Verkehrs zur Verbesserung der Luftqualität wieder voll ins Bewusstsein gerückt – und dass die Politik wohl noch mehr für den öffentlichen Verkehr tun muss. Immerhin hat sich in Stuttgart der öffentliche Nahverkehr über alle Jahrzehnte erhalten, während in vielen anderen Städten ganze Straßennetze aufgelassen wurden. Auch in Stuttgart war die Verkehrschronik nicht frei von Krisen: Selbst in der vermeintlich "guten alten Zeit" gab es langen und heftigen Streit zwischen Stadtverwaltung und privater Pferdebahn.

Sogar die Abschaffung des Oberflächenverkehrs stand einst zur Diskussion, sah man allenfalls eine stark reduzierte echte U-Bahn als Option für die Zukunft. Es wundert auch nicht, dass ein Chaos im Straßenverkehr schon 1935 oder gar

1950 beklagt wurde, mit dem Tenor: "So geht es nicht mehr weiter."

Ein Rückblick auf die Geschichte des städtischen Nahverkehrswezens ist daher immer auch spannend, wenn es um die Anforderungen der Gegenwart geht.

Vorstände referieren

Als Referenten für den Vortrag konnte Stefan Frey, Vorsitzender der Stadtgruppe, zwei Experten aus erster Hand gewinnen: Wolfgang Arnold, bis Dezember 2018 Technischer Vorstand und Vorstandssprecher der SSB, wird in Wort und Bild über die Entwicklung der SSB berichten, mit dem Schwerpunkt Planungsgeschichte der letzten zwei Jahrzehnte. Thomas Moser, seit 2019 Nachfolger von Arnold, wird sich der aktuellen Situation und den künftigen Projekten widmen. Da sind nicht

nur die für Stuttgart als "deutschem San Francisco" typischen Exoten wie Zahnradbahn, Seilbahn, Strecken mit Rekordsteigungen oder die Killesbergbahn und die historische Meterspurstraßenbahn. Es geht auch um das, was kommt und kommen könnte: weitere Stadtbahnlinien, Schnellbusse, die S 2 nach Neuhäusen und mögliche Seilbahnen.

Donnerstag, 6. Februar 2020, 18 Uhr: Die Stuttgarter Straßenbahnen AG – gestern, heute und morgen. Stuttgart Mitte, Weberstraße 2, Geschäftsstelle des SHB. Am Wilhelmplatz Stuttgart (Haltestelle Rathaus oder Österreichischer Platz). Teilnahmebeitrag 5 €, für Mitglieder und Studierende 3 €, Schüler frei. Begrenzte Teilnehmerzahl. Anmeldung bis 1. Februar 2020 an stefan.frey@t-online.de Telefon 0711 / 44 29 35 www.schwaebischer-heimatbund.de

Wir sind für Sie da!
Die nächste Haltestelle, ein Verbundpass, der günstigste Tarif, Anregungen, Fragen?

SSB-Kundenservice:
Telefon 0711.78 85-33 33
ssb-ag.de/Kundeninformation

SSB-Kundenzentren:
Am Hauptbahnhof
Arnulf-Klett-Platz 3
Mo-Fr 7.30 - 18.30 Uhr

Charlottenplatz
Mo-Fr 7.30 - 18.30 Uhr
Sa 10 - 14 Uhr

Rotebühlpassage
Mo-Fr 7.30 - 18.30 Uhr

Stuttgarter Straßenbahnen AG
www.ssb-ag.de