

Mülltransport mit der Bahn scheitert an den Kosten

26 000 zusätzliche Lastwagentouren aus dem Umland nach Münster – 700 Meter langes Förderband nötig – OB-Kandidat schreibt OB

Stuttgart erhält von 2006 an Besuch aus dem Umland: Etwa 13 000 Müllfahrzeuge pro Jahr werden rund 300 000 Tonnen Müll nach Münster fahren, um die Verbrennungsanlage auszulasten. Ein Transport mit der Bahn sei unwirtschaftlich, heißt es.

Von Jörg Nauke

Unglaublich, aber wahr: da von 2005 an verboten sein wird, den Hausmüll unbehandelt auf die Deponie zu kippen, werden verschiedene Landkreise (siehe Grafik) ihren Abfall vor Ort auf große Lastwagen mit 20 bis 25 Tonnen Fassungsvermögen laden und ihn in den ohnehin schon stark belasteten Ballungsraum transportieren. Die Mülllasten aus Esslingen und dem Rems-Murr-Kreis fahren direkt von der Haustür nach Münster. Dort, an der tiefsten Stelle des dicht besiedelten Stuttgarter Talkessels, wo Frischluft Mangelware ist, wird der in ländlicher Idylle produzierte Müll dann verbrannt.

Den Stuttgarter Bürgern wird dennoch geraten, sich an diesem Abfalltourismus zu erfreuen; hätten die Kreise Tübingen und Reutlingen, der Zollernalbkreis, der Bodenseekreis sowie der Rems-Murr-Kreis und der Kreis Esslingen als Endstation nicht Münster ausgewählt, würden die Müllgebühren in der Landeshauptstadt explodieren. Die Rauchgaswäsche ist für 420 000 Tonnen Jahresproduktion ausgelastet; denn mit dem Stuttgarter Müll allein – es sind nur noch 110 000 Tonnen – könnten die beiden Kessel gar nicht wirtschaftlich betrieben werden.

Wenn der Müllimport schon nicht zu verhindern ist, sollte wenigstens der Transport so umweltfreundlich wie möglich durchgeführt werden, schrieb der Grünen-Landtagsabgeordnete Boris Palmer nun an Oberbürgermeister Wolfgang Schuster (CDU) – es ist gleichzeitig seine erste politische Aktion als OB-Kandidat. Er fordert Schuster auf, sich wenigstens bei den Kreisen Reutlingen und Tübingen für einen Transport mit der Bahn einzusetzen, um den Entscheidungsträgern

deutlich zu machen, „dass sie nicht völlig unbeachtlich der Interessen der Stadt Stuttgart agieren sollten“. Wenn nicht einmal mehr der Müll auf die Schiene verlagert werden könne, der nicht Gefahr laufe zu verderben, „dann sind alle Bekenntnisse zur Schiene nichts mehr wert“. Neben den knapp 46 000 Fahrten von Stuttgarter Mülllastern wird künftig mit jährlich 26 000 An- und Abfahrten der Fahrzeuge aus den Kreisen gerechnet – etwa 115 pro Arbeitstag. Die

Hälfte, so schätzt Palmer, könnte vermieden werden, wenn OB Schuster die Nachbarn überzeugte; es müsste nur gelingen, die Kosten für die Bahn zu verringern. Heute geht man von 19 Euro pro Tonne beim Transport mit Lastwagen, aber 32 Euro mit der Bahn (und der Anlieferung und Abtransport zum und vom Bahnhof mit Lastwagen) aus.

Die Stadt hat schon 1999 die Möglichkeiten vergleichen lassen. Damals kam sie zum Schluss, dass die Anlieferung mit der Bahn möglich sei – aber nicht nur teurer, sondern

ökologisch schlechter, weil zwischen Sammelstelle und Entsorgungsanlage zwei Verkehrsträgerwechsel (vom Lastwagen auf den Waggon und zurück) stattfinden. Daraufhin hat man im Jahr 2001 die Industriegleise herausgerissen. Der ehemalige Gleisanschluss sei ungeeignet gewesen, das sieht auch Palmer ein, der verkehrspolitischer Sprecher der Grünen-Landtagsfraktion ist. Die Strecke Bad Cannstatt-Zuffenhausen könnte jedoch durch eine Umladestelle am Gleis und ein Förderband an den Müllbunker angeschlossen werden. Die Kosten: etwa 600 000 Euro. Laut der Entsorgungsfirma U-Plus wäre ein 700 Meter langes Förderband mit zwei 90-Grad-Richtungswechseln nötig.

Thomas Meyer-Knufinke, Geschäftsführer des Zweckverbandes Abfallverwertung Reutlingen/Tübingen sagte, der Beschluss über das Transportmittel stehe noch aus. Bei der jetzigen Preisspanne „führt aber kein Weg auf die Schiene“. Man warte aber eine neue Studie der Uni Stuttgart ab. Diese untersuche neue Verladetechniken. Außerdem werde geprüft, ob Investitionsmittel aus dem EU-Programm Marco Polo fließen könnten.

