

Schriftwechsel zwischen Frau Kaiser, Kommunikationsbüro der Bahn, und Dipl.-Ing. Hans Heydemann, Ingenieure22 – Ingenieure für den Kopfbahnhof

Sehr geehrte Frau Kaiser,

Sie haben am 11.7.2011 auf die Frage von Herrn Schoeller nach den „rostigen Rohren“ zur Grundwasser-Ableitung folgendes geantwortet:

Sehr geehrter Herr Schoeller,

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 28. Juni 2011. Als Bürgerbeauftragte der Stadt Stuttgart für Stuttgart 21 bin ich Ihrer Fragestellung nachgegangen. Die Deutsche Bahn AG hat mir dazu Folgendes mitgeteilt:

- „Die Deutsche Bahn AG als Vorhabenträgerin des Projekts Stuttgart 21 hält sich grundsätzlich an die Planfeststellungsbeschlüsse und hat dem folgend bei der Ausschreibung der Bauleistungen für das Grundwassermanagement die Verwendung von Stahlrohren mit PE-Innenbeschichtung vorgegeben. Genau dies hat der Konzernbevollmächtigte der Deutsche Bahn AG für Baden-Württemberg bei der öffentlichen Veranstaltung am 27.05.2011 im Rathaus der Landeshauptstadt Stuttgart auf Nachfrage bestätigt. Der Vorwurf der öffentlichen Lüge müssen wir daher zurückweisen; er ist haltlos.
- Gängige Praxis bei der Erstellung der Verdingungsunterlagen ist aber auch, allen Bietern die Chance zu eröffnen, neben den vom Auftraggeber vorgegebenen Baumaterialien auch gleichwertige Alternativen anzubieten; das ist auch Teil des gewünschten Wettbewerbs.
- Bei der Vergabe der Bauleistungen für das Grundwassermanagement im PFA 1.1 ist dieser Fall eingetreten. Die Baufirma, ein in Bereich Wasserhaltung, Brunnenbau und Umwelttechnik sehr erfahrenes und renommiertes Unternehmen mit langjähriger Erfahrung bei Großprojekten, hat eine solche Alternative angeboten. Die Deutsche Bahn AG hat die Firma entsprechend aufgefordert, die Gleichwertigkeit des Materials nachzuweisen. Eine entsprechende Dokumentation liegt vor. Wir erkennen weder eine Verletzung gegen die Bestimmungen aus der Planfeststellung noch sehen wir eine Gefährdung des Grundwassers.
- Die von der Firma vorgelegten Unterlagen wurden der zuständigen Aufsichtsbehörde, dem Eisenbahn-Bundesamt, übergeben.“

Bei weiteren Fragen zu Stuttgart 21 stehe ich Ihnen selbstverständlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Soweit Ihr Antwortschreiben an Herrn Schoeller, welches ich hier ganz bewusst in vollem Wortlaut wiedergebe, damit auch klar ist, wovon im folgenden die Rede sein soll.

Zunächst geht es um die Frage, ob denn die z. Zt. von der Fa. HÖLSCHER für das GWM eingesetzten Rohre aus „schwarzem“ Stahl P235 (entspricht St 37) ohne jeglichen inneren Korrosionsschutz den nach Angabe der Bahn ja „mit PE-Innenbeschichtung“ ausgeschriebenen Stahlrohren vergleichbar seien! Das ist aber keineswegs der Fall! Jeder weiß, das gewöhnlicher, nicht legierter Stahl (Eisen) in kurzer Zeit „wegrostet“, wenn er mit sauerstoffhaltigem Wasser in Berührung kommt und nicht durch einen Schutzüberzug gegen Korrosion geschützt ist, was durch die nach Angaben der Bahn ausgeschriebene PE-Innenbeschichtung immerhin vermieden werden könnte.

Unter dem Einfluss des sauerstoffhaltigen Grundwassers rosten die ungeschützten Stahlrohre; dies ist eine nicht zu bestreitende Tatsache, siehe hierzu auch die angehängten Bilder, die schon sehr deutliche Rost-Erscheinungen bereits nach wenigen Tagen Lagerung am Bauplatz durch etwas eingedrungenes Regenwasser aufweisen.

Maßgebend ist dafür das Korrosionsverhalten von Eisenwerkstoffen unter Einfluss von Sauerstoff und Wasser, wobei sich Eisenhydroxid als Korrosionsprodukt bildet. Wasser bei Luftsättigung (10 mg O₂ / l) kann 26 g Fe (Eisen) je m³ Wasser umsetzen. Hieraus folgt, daß bei der vorgesehenen Grundwasser-Entnahme von insgesamt 6,8 Mio. m³ während der 7-jährigen Bauzeit somit 26 g/m³ x 6,8 x 10⁶ m³ = 176,5 Tonnen Eisen aus den 17 km langen Rohren herausgelöst und in den Untergrund weggeschwemmt werden. Das ist beileibe keine Kleinigkeit! Dem Grundwasser werden auf diese Weise Fremdstoffe zugeführt; die vorgeschaltete Reinigung im GWM ist insoweit nutzlos, weil damit die Korrosion in den nachgeschalteten Leitungen nicht verhindert werden kann.

Die Bahn verstößt mit den hier eingesetzten Rohren ohne inneren Korrosionsschutz eindeutig gegen eine ausdrückliche Forderung des Planfeststellungs-Beschlusses. Dort heißt es in PFB 1.1 / S.60: 7.1.10. Baumaterialien Baustoffe bzw. Baumaterialien die bauzeitlich oder dauerhaft im Kontakt mit dem Grundwasser stehen (bzw. bei denen mittelfristig ein Kontakt mit dem Grundwasser nicht ausgeschlossen werden kann) müssen grundwasserverträglich sein. Auf Anforderung des Eisenbahn-Bundesamtes sind für bestimmte Baumaterialien zusätzliche Untersuchungen zur Grundwasserverträglichkeit (z.B. Laboruntersuchungen, Elutionsverhalten, Aufalkalisierung von Grundwasser etc.) durch anerkannte Labore/Prüfinstitute vorzunehmen.

Mit dieser Auflage ist im Genehmigungsverfahren ausdrücklich auf den Schutz des Grund- und Mineralwassers vor der Einleitung von Fremdstoffen aller Art, zumal auch von Korrosionsprodukten der verwendeten Rohrleitungswerkstoffe, abgestellt worden.

Die jetzt von der Bahn behauptete Gleichwertigkeit dieser hier verwendeten Rohre ohne inneren Korrosionsschutz zu solchen mit PE-Innenbeschichtung ist nicht gegeben; diese Behauptung der Bahn stellt lediglich den dreisten Versuch dar, diesen nun offenbar gewordenen Verstoß gegen das erteilte Baurecht kleinzureden!

Der Hinweis auf das vom schließlich beauftragten Bieter HÖLSCHER Wasserbau vorgelegte kostengünstigere Alternativ-Angebot entlastet die Bahn in keiner Weise, war dieses doch von der Bahn vor Vergabe auf die Erfüllung der Ausschreibungs-Anforderungen hin zu überprüfen! Entweder ist dies nur unzureichend geschehen; dann hat die Bahn bei der Vergabe grob fahrlässig gehandelt!

Oder – schlimmer noch! – maßgebend für diese Entscheidung war womöglich die damit erreichte sehr erhebliche Kosteneinsparung, wofür angesichts der im Vergabezeitraum für das GWM im Frühjahr 2010 vom Bahnvorstand Grube öffentlich verkündeten „Kosten-Einsparungen“ um rd. 900 Mio. € einiges spricht, und man hat sich bei der Bahn kurzerhand über diese Auflage des PFB hinweggesetzt in der Erwartung, es werde schon keiner merken. Das wäre eine vorsätzliche Täuschung und ein klarer Rechtsbruch! Dieser wäre auch nicht der erste; erinnert sei hier an die Missachtung der Auflagen zum Artenschutz und des Baum-Fällverbotes vom 30.9.2010 durch die Bahn!

Wie auch immer, diese Rohre entsprechen nicht den Anforderungen des Planfeststellungs-Beschlusses und dürfen deshalb nicht eingebaut werden! Die Bahn wird aufgefordert, den Einbau dieser Rohre sofort zu stoppen, bereits eingebaute Rohre wieder ausbauen und sämtliche angelieferten Rohre von der Baustelle entfernen zu lassen! Die dadurch entstehenden Kosten sind ausschließlich von der Bahn zu vertreten – diese sollten den dafür Verantwortlichen bei der Bahn auferlegt werden!

Abschließend noch zu der Aussage des Konzernbevollmächtigten, Herrn Fricke am 27.5.2011 im Stuttgarter Rathaus zum inneren Korrosionsschutz der Rohre: Herr Fricke versucht sich jetzt damit herausreden, er habe lediglich bestätigt, dass eine innere Korrosionsschutzbeschichtung geplant und ausgeschrieben worden sei (was durch Vorlage der Ausschreibung und der Angebote hierzu erst noch nachzuweisen wäre!). Die von mir bei dieser Veranstaltung an ihn gestellte Frage, ob nun ein innerer Korrosionsschutz der Rohre vorgesehen sei oder ob die Bahn eine „Rostbrühe in den Untergrund einleiten“ wolle, bezog sich auf die tatsächlich zu verlegenden Rohre, wobei ich ihn noch darauf hingewiesen habe, dass das dabei gezeigte Modell ohne jeglichen inneren Korrosionsschutz war – genau so wie die später dann angelieferten Rohre. Hierauf nun zu antworten, wie er es getan hat: „Selbstverständlich ist ein innerer Korrosionsschutz der Rohre vorgesehen“, stellt ein glatte Täuschung der Öffentlichkeit dar! Als Konzernbevollmächtigter für das Vorhaben S-21 mußte er Kenntnis davon gehabt haben, dass der vergebene Auftrag eben keinen inneren Korrosionsschutz der Rohre vorsieht! Dies in einer öffentlichen Veranstaltung zum GWM anders darzustellen, ist allerdings eine glatte Lüge!

Hochachtungsvoll

Dipl.-Ing. Hans Heydemann
Beratender Ingenieur für Energie- und Anlagentechnik