

GREVENBROICH

Die ersten Rheinwasser-Röhren sind da

Diese Woche sind die ersten XXL-Rohre für die Rheinwasser-Transportleitung geliefert worden. Sie werden in Grevenbroich zwischengelagert. Warum die Röhren in der Türkei hergestellt werden und wie der Transport abläuft.



Zwölf Meter lang, 15 Tonnen schwer: Die ersten Röhren für die Rheinwasser-Transportleitung sind jetzt in Grevenbroich angekommen. Sie werden auf dem RWE-Gelände zwischengelagert. FOTO: RWE

VON CHRISTIAN KANDZORRA

GREVENBROICH | Nach einer mehrwöchigen See- und Bahnreise sind diese Woche die ersten Stahlrohre für die Rheinwasser-Transportleitung angekommen. Das teilte RWE Power mit. Die Röhren sind um halb Europa gereist: Sie wurden in einem Stahlwerk in der türkischen Provinz Osmaniye nahe der Grenze zu Syrien gefertigt und anschließend verschifft. Auf dem Seeweg ging es quer durchs Mittelmeer, durch die Straße von Gibraltar, den Golf von Biskaya, den Ärmelkanal und schließlich über Nordsee und Weser nach Brake bei Bremen. Dort wurden die je zwölf Me-

ter langen und 15 Tonnen schweren Teile auf einen Güterzug verladen. Das Ziel: Grevenbroich. Am Montag wurde die erste Röhren-Lieferung auf RWE-Betriebsgelände in Empfang genommen. Weit mehr als 200 werden noch folgen.

Die Rohre für die Rheinwasser-Transportleitung werden von dem türkischen Stahlproduzenten Tosityali hergestellt, der Werke in der Türkei und in Algerien betreibt. Den Zuschlag hat der Stahlproduzent nach in der Branche kursierenden Informationen in der ersten Jahreshälfte erhalten. Es ist ein Auftrag, der es in sich hat: RWE hat 9120 Stahlröhren bestellt, die das Unternehmen braucht, um die 45 Kilometer lange Wasser-Pipeline vom Rhein bei Dormagen bis nach Garzweiler und Hambach verlegen zu können. Dort sollen die Tagebau-Gruben geflutet werden. Dem Fluss sollen über einen Zeitraum von rund 40 Jahren hinweg zusammen gerechnet mehrere Milliarden Kubikmeter Wasser entnommen und in die dann stillgelegten Braunkohle-Gruben geleitet werden.

Dafür sind Röhren mit einem gewaltigen Durchmesser vonnöten: Drei Pipelines mit einem Rohr-Durchmesser von jeweils 2,2 Metern (man könnte theoretisch mit einem Motorrad hindurchfahren) sollen vom Rhein bei Dormagen bis Grevenbroich-Allrath parallel geführt werden. Dort soll der Zufluss für die Tagebaue Garzweiler und Hambach [in einem Verteilbauwerk geregelt werden](#). Zwei 2,2-Meter-Rohre werden weiter gen Süden geführt bis Hambach, zwei Röhren mit kleinerem Durchmesser (1,4 Meter) bis Garzweiler. RWE rechnet mit einer Bauzeit von fünf Jahren und Kosten im dreistelligen Millionenbereich. Mit dem Bau soll im kommenden Jahr begonnen werden, ab 2030 soll das Wasser fließen.

Die Röhren dafür sollen in den kommenden Monaten nach und nach geliefert werden; auf den Kraftwerks-Geländen in Grevenbroich werden sie zwischengelagert und nach Bedarf per Lkw zu den Stellen transportiert, an denen sie verlegt werden. Warum sich RWE Power für einen türkischen Stahlproduzenten entschieden hat? Wie RWE-Sprecher Guido Steffen erklärt, war in Deutschland kein Unternehmen gefunden worden, das Stahlrohre in der Größe produzieren kann. „Deshalb mussten wir uns auf dem Weltmarkt umschauchen“, sagt Steffen.

Fündig geworden ist RWE in der Türkei – und auch kostentechnisch ist man sich

einig geworden. Bisher sollen alle Rohre in der vereinbarten Qualität geliefert worden sein. Am Ende dürfte der türkische Produzent allein für das Mammut-Projekt Rheinwasser-Transportleitung 130.000 Tonnen Stahl verarbeitet haben. Tosalı bezeichnet sich selbst als ein weltweit führender Hersteller von „grünem“ Stahl; im algerischen Werk des Unternehmens soll beispielsweise Wasserstoff als saubere Energiequelle zum Einsatz kommen.

Nicht nur die Herstellung der gewaltigen Stahlrohre ist eine Herausforderung. Auch die Logistik. So werden die Röhren auf speziellen Schiffen transportiert – und auch auf dem Schienenweg musste man sich auf den Transport der großen Pipeline-Elemente einstellen. Mit dem Kölner Unternehmen Rheincargo hat RWE Power für die „letzten Meilen“ von Brake ins Rheinische Revier einen Partner gefunden. Der Logistik-Dienstleister hat eigens für den Transport der Rheinwasser-Röhren 45 Güterwaggons angemietet, die über ein spezielles Befestigungssystem verfügen.

Aus Sicht von Rheincargo-Geschäftsführer Götz Jesberg werden mit dem Transport-Projekt Maßstäbe gesetzt: „Erstmals werden hier Rohre in einer solchen Größenordnung auf der Schiene transportiert.“ Projektleiter Necati Kula sagt: „Pro Ganzzug werden 40 Rohre geladen, zwei auf jedem Waggon.“ Gezogen werden die Waggons von Hybrid-Lokomotiven, die sowohl mit Strom als auch mit Diesel fahren können. Projektleiter Kula: „Das hat den Vorteil, dass wir in den kurzen Start- und Zielabschnitten, in denen es keine Elektrifizierung gibt, den bordeigenen Dieselantrieb des Fahrzeugs nutzen können, ohne umspannen zu müssen.“

Für das Handling der Rohre kommen bei RWE spezielle Stapler zum Einsatz, die denen ähneln, die in Seehäfen Container greifen können. Mithilfe eines speziellen Aufsatzes, der ein Vakuum produziert, können die tonnenschweren Röhren gegriffen und abgeladen beziehungsweise neu verladen werden. Das System hat sich bewährt – so wurden die ersten Röhren zu ihrem Lagerplatz gehievt.

INFO

Das Mammut-Projekt Rheinwasser-Leitung

Zweck Mithilfe der Rheinwasser-Transportleitung sollen nicht nur die Tagebau-

Gruben von Garzweiler und Hambach geflutet werden. Benötigt wird das Wasser in der Region auch, um Feuchtgebiete wie etwa im Bereich Schwalm-Nette zu versorgen. Zudem spielt die Stabilisierung des Grundwasserhaushalts in der Region eine Rolle.

Entnahme und Bau Dem Rhein sollen maximal 18 Kubikmeter Wasser pro Sekunde entnommen werden; das Wasser soll dann durch die 45 Kilometer lange Pipeline strömen. Mit dem Bau der Trasse soll 2025 begonnen werden. Vorgesehen ist eine überwiegend offene Bauweise in Abschnitten.

Kritik Das Projekt gilt als umstritten. Kritiker machen sich insbesondere Sorgen um die Qualität des Rheinwassers, das eingeleitet wird. RWE hat in der Vergangenheit auf Untersuchungen des Wassers verwiesen. Diese sollen ergeben haben, dass es für die Befüllung der Seen geeignet ist.