

Hinweise zur alternativen Planung des Rastatter Tunnels (Rheintalbahn)

Bei der Deutschen Bundesbahn ist die Unterfahrung Rastatts (Variante R) durch den Tunnel, wie sie der erfolgten Planfeststellung entspricht, fachlich schon vor 25 Jahren sehr umstritten gewesen, weil die Variante A Tunnelbau unter nicht bebautem Gebiet fachlich aus vielen Gründen vorzugswürdig erschien.

Bei Variante A wären hiernach a) die Risiken und b) die Kosten sehr viel geringer und c) die Bauzeit sehr viel kürzer gewesen.

Genau so ist es, wenn man statt Stuttgart 21 den Umstieg davon wahrnimmt.

Die Variante R lässt sich nach diesen hausinternen Unterlagen mit zweimal 4,85 km langer bergmännischer Bauweise unter Wohngebiet und Mischgebiet auf höchstmögliche Risiken ein mit „nicht quantifizierbaren Risiken“ an der „Grenze des technisch Machbaren“, höheren Kosten und längerer Bauzeit.
(für die Richtigkeit gez. EvL, 25.08.17)

Zusätze Wolfgang Kuebart:

Ein paar Zitate aus dem Schreiben 19920816 der DB-Projektgruppe an den Vorstandsvorsitzenden der DB Dürr, die für sich sprechen:

„Obwohl dieses jedem im Hause bekannt war, versuchte niemand die richtigen Zahlen an die ZHVB und das BZA München zu melden, obwohl auch diesen Experten die in der Kalkulation aufgetretenen Mängel hätten auffallen müssen. Stattdessen wurde von diesen Stellen die Entscheidungsfindung an die Projektgruppe zurückgegeben. Inzwischen wurde in einer haus-internen Verfügung des Projektgruppenleiters bekanntgegeben, daß sich jeder nur in seinem Fachbereich Gedanken machen und nicht in andere Zuständigkeitsbereiche eingreifen solle.“

„- Die im Trassenbereich liegenden aus dem Quartär stammenden Baumstämme sind unter Mehraufwand und Stillstand der Vortriebsmaschine manuell von Hand zu beseitigen
- Setzungsvorkehrungen um Schäden an der Oberfläche zu vermeiden sind nur mit einer über Strecken vollständigen Vereisung oder Injektion zu beherrschen.“

„Im direkten Vergleich ist die Trassierung für die Unterfahrung alles andere als später ausbaufähig.

* Kurvenradien die nach DS 800/2 der Sondergenehmigung bedürfen (bei einem Tunnel sollte eigentlich die Trassenwahl frei sein - wozu sonst einen Tunnel?)

* Überhöhungen und Rampen am maximalen Wert (250 km/h ist eigentlich schon ein Grenzwert).

Daraus ergibt sich, daß alleine schon aufgrund der höheren Schienenabnutzung ein riesiger Unterhaltungsaufwand mit entsprechenden Ausfallzeiten die späteren Unterhaltskosten in die Höhe treibt. Kosten, die bis jetzt in keiner Aufstellung berücksichtigt wurden, aber den späteren Eigner des Tunnels erheblich finanziell belasten.“

„Selbst Gutachter, die im Auftrag der DB arbeiten und am überteuerten Tunnel gutes Geld verdienen, sagten schon in aller Offenheit, solch einen Schildbürgerstreich müsse man eigentlich dem SPIEGEL, STERN usw. bekanntgeben, um diesen Unsinn noch zu stoppen, wenn es die DB nicht aus eigenen freien Stücken tut.“

„Holen Sie bitte unabhängig voneinander bei den entsprechenden Stellen der Projektgruppe (N1, Np3, PL) genauere Informationen ohne daß dies einen offiziellen Charakter haben sollte, da Sie sonst wieder nur geschönte Zahlen vorgelegt bekommen (sämtliche Infos vom Dez. N1 gehen nur über Np3 und PL nach außen).“

Der Hammer ist aber die Begründung bei der Ablehnung der internen Stellungnahme aus dem Jahr 1991 (Schreiben 19911019):

„Daher kann die von Ihnen angesprochene östliche Umfahrung Rastatts in Tunnellage an der Autobahn keinesfalls infrage kommen, da dieser Präzedenzfall unter der grünen Wiese von der Deutschen Bundesbahn an vielen anderen Stellen eingefordert werden könnte und damit zu erheblichen Mehrkosten im Streckenausbauprogramm führen würde.“

Die von der DB in Angriff genommene Trasse "R" schneidet RTB in einem Winkel von weniger als 10°, während die Alternativtrasse "Ax" unter einem wesentlich steileren Winkel von ca 20° kreuzt. Das führt zu erheblich verringrigerter Gefahr für die Bestandsstrecke beim Auffahren des neuen Tunnels.

Man hat also auch hier die riskantere Variante gewählt.
