

Parallelen zwischen Rastatt („R17“) und S21

Die Baustellen von Rastatt und S21 sind hinsichtlich ihrer *Größenordnung* (8,5 km / 60 km Tunnel), *geologischen Verhältnisse* (instabiler Flussgrund / hartes Felsgestein) und *verkehrlichen Bedeutung* (Ertüchtigung europäischer Verbindung Rotterdam-Genua / Halbierung der Bahnhofs-Gleiszahl, Verbringung in den Untergrund zum Gewinn von Immobilienflächen) zunächst gar nicht zu vergleichen.

Bei näherem Hinsehen zeigen sich aber dennoch mehrere deutliche Parallelen:

1. Ungewöhnlich hohes Risiko wegen nicht erprobter Technik

In beiden Fällen geht die Bahn ein enormes Risiko ein, indem sie ohne vorherige Bewährung in der Praxis Bauverfahren einsetzt, und zwar an für das Bahnnetz kritischen Stellen:

- Die in Rastatt angewandte **Vereisungstechnik** wurde bisher nirgendwo sonst unter laufendem Rad (Züge im Drei-Minuten-Takt) und zudem bei einer geringen Überdeckung von teilweise nur vier Metern angewandt.
- Die in Stuttgart angewandte Technik zum Bau von Tunnels im bei Wasserkontakt um 60 Prozent quellfähigen **Anhydrit** wurde nach Angaben des Beraters Prof. Walter Wittke exklusiv für die Stuttgarter Situation entwickelt und wird hier weltweit erstmalig eingesetzt – und das auch noch in gigantischem Umfang (für insgesamt zirka zwanzig Kilometer Anhydrit-gefährdete Tunnelstrecken).

2. Ungewöhnlich hohes Risiko für Folgeschäden

Im Bauwesen können immer unvorhergesehene Situationen und Unglücke entstehen – allerdings ist das zum vorbeugenden Gefahrenschutz so weit als möglich einzubeziehen. Im Wissen um diese Selbstverständlichkeit geht die Bahn gleichwohl in beiden Fällen ein enormes Risiko ein, ohne weitere Überlegungen anzustellen und Vorkehrungen zu treffen, um schwerwiegende Schadensfolgen – beim Eintreten solcher Störungen – vermeiden zu können:

- In Rastatt hat die Bahn in Kauf genommen, dass der Bahnverkehr auf der „**Hauptschlagader**“, der einzigen direkten Schienenverbindung zwischen der Nordsee (Rotterdam) und dem Mittelmeer (Genua), bei einer Störung im Bauablauf in Gefahr gerät. Da es angesichts der seit Jahren fortschreitenden Ausdünnung und Vernachlässigung des Schienennetzes **keine belastbaren Ausweichstrecken** gibt, ist dies unverzeihlich.
- Nach Bahn-eigenem KPMG/Basler-Gutachten bestehen im Anhydrit „unüblich hohe, nicht beherrschbare Risiken für die Betriebstauglichkeit“. Mit diesen Risiken nimmt die Bahn in Stuttgart in Kauf, dass bei Störungen im späteren Betrieb (die Anhydrit-Quellungen können auch noch nach Bauabschluss beginnen und bis zu 100 Jahre anhalten) regelmäßig einzelne oder mehrere Tunnels für aufwändige Sanierungen langfristig gesperrt werden müssen. Damit würde – je nachdem, welcher der zahlreichen Tunnels betroffen wäre – der **Hauptbahnhof einer Landeshauptstadt nur noch im Notbetrieb** erreichbar werden, mit katastrophalen Folgen für die Mobilität in der Metropolregion und das ohnehin völlig überlastete Straßennetz. Und das in der „Feinstaub-Hauptstadt“ Deutschlands, die dringend einen Ausbau, nicht eine Reduktion des öffentlichen Verkehrs braucht. Zusätzlich ist bei Quellvorgängen im Stadtbereich eine große Zahl von Gebäuden bedroht.

3. Ungewöhnlich schlechte Kommunikation

- Im Vorfeld der Rastatter Bauarbeiten hat die Bahn – genauso wie im Vorfeld der S21-Bauarbeiten – grundsätzlich behauptet, sämtliche **Risiken völlig im Griff** zu haben. Es ist erstaunlich, dass ein solch inflationärer Gebrauch von Beschwichtigungsformeln den Betroffenen, der Politik und den Medien nicht den inflationären Verfall des Wertes dieser Aussagen aufdrängt.
- Bei der aktuellen Havarie in Rastatt wie bei Bau-Pannen in Stuttgart hat die Bahn-Kommunikation sich immer auch dadurch ausgezeichnet, dass sie mit sachdienlichen **Informationen extrem sparsam** umgegangen ist. Dass die Öffentlichkeit sowohl einen Anspruch darauf hat, über Ursachen und Folgen von Problemen informiert zu werden – und

vor allem darüber, welche Folgen sie für Betroffene haben und was sie tun können –, ignoriert die Bahn mit einer Kaltschnäuzigkeit, die man sonst nur von Obrigkeitstaaten kennt.

- Mit dem Einbetonieren der Tunnelbohrmaschine hat man die Ursachenforschung unmöglich gemacht. Damit hat man notwendige Schlussfolgerungen für alle anderen gerade laufenden Tunnelbauten, die mit Tunnelvortriebsmaschinen (TVM) aufgefahren werden, vernichtet. Bis zur Klärung der Unfallursachen und den daraus ableitbaren Lehren für laufende Tunnelbauprojekte müssen diese Projekte angehalten werden.
- Laut Bericht der *Stuttgarter Nachrichten* vom 25. August 2017 beschweren sich Bürger über Baulärm am Bahndamm und viele Anwohner sorgen sich um ihre Häuser. **Es dürfe mit dem Bau nicht weitergemacht werden, forderte eine Bürgerin, bevor die Ursache des Unglücks nicht zweifelsfrei festgestellt und die Auswirkungen beherrscht würden.**

Es ist untragbar, die Klärung der Schadensursache der DB AG und ihren Baufirmen zu überlassen, statt eine neutrale Aufklärung des Schadensereignisses herbeizuführen. Vom Schadensfall Betroffene könnten ein gerichtliches Beweisverfahren (Paragraf 485 Zivilprozessordnung) herbeiführen.