

Stabilisator:  
Über den  
abgesackten  
Tunnel wird ein  
Betondeckel  
montiert

Foto: Keystone



## Vermeidbares Fiasko

Der Gleisschaden auf der Rheintal-Strecke zwischen Basel und Karlsruhe hätte verhindert werden können. Doch die Deutsche Bahn ignorierte frühere Warnungen von Ingenieuren – aus Kostengründen

Max Zimmermann

**Rastatt** Deckel drauf und fertig. So in etwa repariert die Deutsche Bahn aktuell eine der wichtigsten Bahnstrecken Deutschlands. Eine Abdeckung aus Beton und Stahl soll die Erde über der abgesackten Tunnelbaustelle bei Rastatt in Baden-Württemberg stabilisieren. Dort ist seit einem Monat die Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel unterbrochen. Normalerweise verkehren auf ihr täglich bis zu 200 Güterzüge in Richtung Schweiz oder zu den Häfen Nordeuropas, ausserdem ICE und Regionalzüge. Zumindest die Güter werden derzeit, so gut es eben geht, auf Ausweichstrecken umgeleitet. Als «wirklich dramatisch» bezeichnete SBB-CEO Andreas Meyer die Situation gestern im Schweizer Radio.

Am 12. August senkte sich unter der Bahnstrecke die Erde ab, mitsamt den Schienen, die danach verbogen auf der Trasse lagen. Ein paar Meter tiefer hatten Arbeiter die Panne in einer Tunnelbohrmaschine schon geahnt. Wasser war unerwartet in die Röhre eingedrungen, obwohl der Boden rund um die umgerechnet über 20 Millionen Franken teure Maschine aufwendig vereist worden war. Doch die Erde gab trotzdem nach. Ein Super-GAU für das Tunnelprojekt. Allein das Minus für den Güterverkehr auf der Rheintalbahn soll bei umgerechnet 13,6 Millionen Franken pro Woche liegen. Statt der Personenzüge fahren nun Busse zwischen Rastatt und Baden-Baden.

Das Fiasko hätte sich die Deutsche Bahn vermutlich ersparen können. Dieser Zeitung liegen Unterlagen vor, aus denen hervorgeht, dass es zu der risikoreichen Tunnelstrecke unter Rastatt eine Alternative gegeben hätte. Bereits seit den 1980er-Jahren will die Bahn die Strecke zwischen Karlsruhe und der Schweizer Grenze viergleisig ausbauen. Der kurvige Weg durch Rastatt war dabei immer eine Herausforderung für die Planer.

### «Machen Tunnel zu einem nicht kalkulierbaren Wagnis»

Zusätzliche Gleise durch die Stadt zu legen wäre zu aufwendig gewesen und hätte vermutlich nur mit einer geringen Durchfahrts-geschwindigkeit realisiert werden können. Also wurden 1983/84 verschiedene oberirdische Umfahrungen von Rastatt durchgespielt. Weil die Politik eine hohe Lärmbelastung bei diesen Varianten fürchtete, blieb nur ein Tunnel unter der Stadt im Gespräch, obwohl der Boden im Rheintal vor allem aus leichteren Gesteinsschichten besteht und einen hohen Grundwasserstand aufweist. «Setzungs-vorkerhungen, um Schäden an der Oberfläche zu vermeiden, sind nur mit einer über Strecken vollständigen Vereisung oder Injektion zu beherrschen», heisst es in einem Schreiben eines Ingenieurs an den damaligen Vorstand der Deutschen Bundesbahn vom August 1992. «Diese und ständige neue Erkenntnisse machen diesen Tunnel zu einem nicht kalkulierbaren und zeitlich unüberschaubaren Wagnis.» Dem Schreiben liegt eine

Stellungnahme eines weiteren Ingenieurs vom Juni 1991 zugrunde, der die Leitung für die Konstruktion von Tunneln und Brücken der Neubaustrecke innehatte. Hier heisst es: «Im Interesse der DB, aber auch im wohlverstandenen eigenen Interesse halte ich es für meine Pflicht, auf mögliche prekäre Situationen bei diesem Vorhaben rechtzeitig hinzuweisen.»

Zwar seien im Raumordnungsverfahren mehrere Trassen untersucht worden. Doch Tunnelvarianten, die nicht unter Wohngebieten verliefen, wurden nicht in Erwägung gezogen. Womöglich ein Fehler: Auf 23 Seiten vergleicht der Ingenieur die Vor- und Nachteile der Tunnelvariante unter Rastatt mit einer Trasse, die unter der «grünen Wiese» neben der Autobahn A 5 verlaufen wäre. «Ein Tunnelbau durch tektonische Strukturen, wie sie im Rheintalgraben vorliegen, ist einem Tunnelbau

unter Wohngebiet stets vorzuziehen», lautete das Ergebnis des Vergleichs. Schon bei dieser Gelegenheit kritisierte der Ingenieur, dass bei der Tunnelvariante unter der Stadt «eindeutig nachgewiesene Verwerfungen existieren».

Doch die Idee, statt der riskanten Variante eine grüne Wiese zu untertunneln, stiess bei der Bahn auf Gegenwehr. Die Sorge: Auch andere Gemeinden könnten fordern, dass die Bahntrasse bei ihnen unter Wiesen und Feldern verlegt wird. Ein Argument, das der sachverständige Ingenieur schon damals nicht gelten lassen wollte. Die von der Bahn favorisierte Linienführung sei nicht nur risikoreicher, sondern bedeute für die dort wohnende Bevölkerung «ein Höchstmass an Beeinträchtigung». Die Alternative würde dagegen «keinerlei Beeinträchtigung der Anwohner durch Immissionen und Erschütterungen während und

nach der Baumasnahme» mit sich bringen. Noch bestehe die Wahl für die «in jeder Hinsicht bessere» Variante ausserhalb der Stadt, «bevor riesige Investitionen fehlgeleitet werden», mahnte der Sachverständige. Zwei Wochen später ergänzte der Ingenieur die Stellungnahme gar um den Hinweis, dass die weiter optimierte neue Variante Einsparungen von 80 bis 165 Millionen D-Mark ermögliche.

Aus Bahn-Kreisen drang diese Lösung niemals heraus. Im Schreiben an den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bundesbahn, Heinz Dürr, heisst es weiter: «Ein weiterer Punkt, der mich ärgerlich stimmt, ist die Tatsache, dass die betroffenen Gemeinden von einer Alternative, sei sie nun billiger oder teurer, überhaupt nichts wissen und somit auch nicht ihren Einfluss geltend machen können.»

### «Eine solche Lösung könnte seit 2000 in Betrieb sein»

Bei der Deutschen Bundesbahn hatte man sich offenbar auf die Tunnelösung unter Rastatt festgelegt. Im Oktober 1992 antwortete der damalige Verwaltungsrat Ulf Häusler dem Ingenieur, dass man den Finanzrahmen des Projekts genau betrachten werde, nicht nur beim Abschnitt in Rastatt: «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 Mehr-

kosten im Streckenausbauprogramm führen würde.»

25 Jahre später kann der damals aktiv gewordene Ingenieur die Entscheidung immer noch nicht nachvollziehen. Es habe «allgemeines Unverständnis» gegeben, «dass eine einfachere, günstigere Lösung von «oben» blockiert wurde». Als Ingenieur suche man immer nach einer möglichst einfachen Lösung.

Die heutige Deutsche Bahn kommentiert die Sachlage zu Rastatt nur knapp. Es habe ein Raumordnungsverfahren gegeben, bei dem alle Seiten beteiligt gewesen seien. «Die östlichen Planungsvarianten wurden ausgeschlossen und konnten nicht weiterverfolgt werden», erklärt eine Sprecherin. Auf Details geht man ebenso wenig ein wie auf die Frage, warum ein Präzedenzfall unter der grünen Wiese verhindert werden sollte.

Nach Jahren der Diskussion muss der Konzern in Offenburg nun aber auch einen teuren Tunnel für die Rheintalbahn bauen – teilweise unter der «grünen Wiese». In Rastatt hätte eine solche Lösung «seit der Jahrtausendwende in Betrieb sein» können, ist der Ingenieur von damals überzeugt. Wie lange sich die Bauarbeiten am nun havarierten Tunnel noch verzögern, kann bisher noch niemand abschätzen. Denn eine zweite Tunnelbohrmaschine muss die alte Trasse der Rheintalbahn, auf der ab 7. Oktober wieder Züge fahren sollen, noch unterqueren. Damit die Erde hier nicht ebenfalls absackt, setzt die Bahn gleich einen weiteren Betondeckel unter die Gleise. Sicher ist sicher.

### Verkehrsminister Dobrindt antwortet Leuthard

Der deutsche Verkehrsminister Alexander Dobrindt versucht, die Schweizer Transporteure, Güterbahnen und auch Verkehrsministerin Doris Leuthard wegen der Streckensperre und der anhaltenden Schwierigkeiten auf der Rheintalstrecke bei Rastatt zu beruhigen. In einem Brief an Leuthard hat er gemäss dem Verkehrsdepartement (Uvek) «darauf hingewiesen, dass rund um die Uhr gearbeitet wird, um die angespannte Situation zu verbessern, die Probleme

schnellstmöglich zu lösen und Ausweichstrecken zur Verfügung zu stellen». Konkrete Zusagen für eine raschere Wiedereröffnung des Streckenabschnittes hat er aber keine gemacht. Leuthard hatte Dobrindt vor zwei Wochen auf die Dringlichkeit zusätzlicher Massnahmen, insbesondere Umleitungsstrecken, hingewiesen, damit der Schienengüterverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz und nach Italien bewältigt werden kann. (dwb)