

Rede von **Dipl.-Ing. Klaus Gebhard**, Ingenieure22, auf der 383. Montagsdemo am 28.8.2017

Das Desaster von Rastatt und die Folgen

Guten Abend, liebe Bewohner eines Dritte-Welt-Landes,

ja, sie haben richtig gehört, so weit ist es schon gekommen: Unser einst so stolzes High-Tech-Land wird wegen der bei uns sich so auffällig häufenden Bau-Desaster vom Ausland mittlerweile als Entwicklungsland verspottet. So schreibt etwa die Basler Zeitung zum jüngsten Rastatter Tunnelbohr-Unglück: „Die Schweiz täte gut daran, Deutschland künftig als Drittweltstaat einzustufen, insbesondere, wenn es dort um Infrastruktur- und Verkehrspolitik geht. Die Schweiz muss sich deshalb überlegen, ihr Entwicklungshilfebudget aufzustocken, um so im Krisengebiet vor Ort dringend benötigte Planer und Ingenieure zum Einsatz bringen zu können. Nach Deutschland mitreisen könnten gleich auch ein paar Juristen, die in Berlin die Bedeutung von Unterschriften erklären. Deutschland hat sich 1996 per Staatsvertrag verpflichtet, seinen Gotthard-Zubringer auf eigenem Territorium fertigzustellen. Rechtzeitig. Der Termin ist verstrichen, ein neuer ist nicht in Sicht.“

Also nochmal guten Abend, liebe Eingeborene eines Bahn-Schwellenlandes!

Mit dem jüngsten Unglück in Rastatt haben wir einen gewichtigen Grund mehr, den systemischen Ursachen für die schmachvoll sich häufenden Großprojekte-Debakel in unserem Land und Ländle auf den Grund zu gehen. Wir brauchen dazu keine TVM, keine Tunnelvortriebsmaschine, dafür reicht eine LVM, eine Logikvortriebsmaschine. Die hat jeder direkt unter seinem Schädeldach.

Stellt sich als erstes die Frage: Was ist da in Rastatt passiert? Nun, nichts Genaues weiß man nicht. Die Verlautbarungen der Bahn wie auch der beteiligten Baufirmen sind bisher ebenso spärlich wie widersprüchlich. Entsprechend schwirrt das Internet nur so vor Mutmaßungen und Theorien. Auch unsere Ingenieure22 versuchen sich mit detektivischem Spürsinn anhand der wenigen bisher gesicherten Info-Puzzleteile einen Reim auf das Geschehen zu machen. Gleichwohl steht zu befürchten, dass wir die ganze, mittlerweile einbetonierte Wahrheit womöglich nie erfahren werden. Denn der angerichtete Schaden im europaweiten Schienentransportnetz ist so immens – die Branche spricht schon von dreistelligen Millionenbeträgen –, dass mit Blick auf die sich aufaddierenden Haftungssummen nur noch die firmeninternen Juristen darüber befinden, was nach draußen kommuniziert werden darf und was nicht.

Das wenige, was bisher offiziell zugegeben wurde, entnehme ich dem Spiegel von letzter Woche: „Am 12. August gab es um 11 Uhr zunächst einen Wassereinbruch im Rastatter Tunnel – und zwar in dem Teil, in dem sich noch die Schildvortriebsmaschine befand. Die Betonsegmente zur Stabilisierung des Tunnels, die sogenannten Tübbinge, waren dort zwar schon eingebaut und hätten eigentlich den Tunnel abdichten sollen, ebenso wie ein Eisring von circa zwei Metern Dicke. (...) Dennoch trat kurz hinter dem Bohrschild zunächst Wasser ein, zwei Tage später sackte sogar eines der Tübbing-Segmente um etwa einen halben Meter ab. Dieses Segment, teilte Bahn-Vorstand Dirk Rompf mit, sei sogar bereits eine Woche vor dem Schadenseintritt gesetzt worden. Dass an dieser Stelle Wasser eintritt, hätte [laut Rompf] ‚eigentlich nicht passieren dürfen‘“.

Spätestens an dieser Stelle müssen bei uns in Stuttgart alle Alarmglocken schrillen! Tübbingsegmente, so haben wir neu dazulernen, können auch absacken, nachdem sie bereits gesetzt und verschraubt sind. Und was das eindringende Wasser angeht: Versichert uns nicht auch hiesigenorts

ein einsamer Tunnelbau-Ingenieur im Sold der Bahn, dass dank seiner *innovativen Abdichttechnik* bei der Durchbohrung von gut 17 km quellfähigen Stuttgarter Gipskeupers niemals Wasser den unbedingt trocken zu haltenden Anhydrit erreichen wird? Fatal an dieser 1-Mann-Versicherung für unsere Stadt ist nur, dass „innovativ“ im Umkehrschluss nichts anderes heißt als: *noch nicht erprobt!*

Womit wir auch schon auf die größte und gefährlichste Gemeinsamkeit zwischen dem „wider Erwarten“ eingetreten Tunnelbohr-Debakel von Rastatt und allen noch lauernenden Debakeln bei Fortsetzung des Abenteuers Stuttgart 21 gestoßen sind. Es ist dies die gemeinsame Geisteshaltung in den Chefetagen der verantwortlichen Projektbetreiber, die ich letztes in einem Tagesschau-Interview als Glücksrittertum gebrandmarkt habe. Glücksritter sind laut Wikipedia Personen, die sich bei ihrem Planen und Handeln vor allem auf ihr Glück verlassen. Und tatsächlich: Wie sich nun ein Mal mehr in Rastatt zeigt, haben die Glücksritter aus den oberen Konzernetagen alle intern geäußerten Ingenieurs-Bedenken hochmütig beiseite gewischt und in ihrer Hybris obendrein keinerlei Plan-B-Vorsorge für ein etwaiges Misslingen getroffen!

Die Folgen derart verblendeten Verhaltens sind nun mindestens acht Wochen lang zeitraubende Schienenersatzverkehre für zehntausende Bahnfahrer täglich, sowie von Rotterdam bis Genua sich stauende Güterzüge, weil potentielle Ausweichstrecken im plötzlich ganz nackt und elend dastehenden Musterländle entweder gerade zwecks überfälliger Reparaturarbeiten selber gesperrt, oder über weite Strecken nur eingleisig gebaut und nicht elektrifiziert sind. Letzteres trifft für den gesamten Südwesten von Ulm über Friedrichshafen bis Basel zu – ein großer Teil Baden-Württembergs, der in Bahnfreundkreisen schon lange warnend als „Dieselloch“ bezeichnet wird. Noch so ein Dieselskandal, den eine lange Ahnenreihe extrem kurzsichtiger CDU-, CSU- und SPD-Verkehrspolitiker zu verantworten hat.

Eine weitere Gemeinsamkeit zwischen Rastatt und Stuttgart 21 ist, dass wir es aufgrund des starken Konzentrationsprozesses in der Baubranche bei allen großen Bauprojekten mit den immer selben Firmen zu tun haben. Das ist ein sehr ernster Befund, denn solange die ausführenden Ingenieure von oben herab von den immer selben Führungspersonen projektgesteuert und gegebenenfalls mundtot gemacht werden, müssen wir uns nicht wundern, wenn sich die immer selben Risiko-Umgangsmuster wiederholen. Diese alle Schalthebel besetzende oberste Kaste – die ich übrigens auch gerne als „Krawattengesindel“ bezeichne – bezeichnen sich ja selbst gern als Global Player, also als *Spieler*, was wiederum sehr nah an meinen Begriff der Glücksritter herankommt.

Ein Zeit seines Lebens für die Bahn gearbeitet habender, verantwortungsbewusster Ingenieur, der an diesen Spieler-Chefetagen schier verzweifelt, hat es mit seiner Insider-Kenntnis nüchtern so formuliert: *„Leider gibt es im Vorstand der Bahn keine Ingenieure mehr. Wer jetzt noch regiert, sind meines Erachtens Hazardeure, die von Technik keine Ahnung haben.“*

Ich füge noch hinzu: Aber von Geld und strategischem Vorgehen haben sie sehr wohl eine Ahnung. Denn dies ist die nächste Gemeinsamkeit mit Stuttgart 21:

Hier wie da werden die schwierigsten Bauabschnitte möglichst zuletzt angegangen! Erst möglichst viel abrechenbare Bauleistung in einfacherem Gelände und die harten Nüsse, die baulich wie finanziell aus dem Ruder laufen könnten, zuletzt. Eine höchst unseriöse Reihenfolge, die den gemeinen Nebeneffekt hat, dass dadurch auch alle umstrittenen Projekte in den Augen der Mehrheit schneller *unumkehrbar* erscheinen. In Rastatt war diese aufgesparte härteste Nuss die Unterbohrung der wichtigsten Schienenverkehrsachse ganz Europas bei laufendem Bahnverkehr bei minimaler Bodenüberdeckung in sehr lockerem Flussgrund.

Die Stichworte minimale Überdeckung und lockerer Flussgrund sollten in Stuttgart den Blick sogleich nach Ober- und Untertürkheim schwenken lassen. Das dortige Infobündnis ‚Zukunft Schiene‘ schreibt: *„Die dort geplanten Tunnelröhren unterqueren vom Hauptbahnhof kommend das Neckarbett. Dann kommen sie unter bebautem Gebiet wieder nach oben, um an der Geländeoberfläche in die Bestandsstrecke*

*Richtung Obertürkheim und in den Abstellbahnhof Untertürkheim (bis heute nicht planfestgestellt!) einzu-
münden. Die Bodenüberdeckung verringert sich also auf relativ kurzer Strecke von maximal 30 Meter auf 0
Meter. Knapper geht's nicht!" Und weiter: „In Rastatt ist von heiklem Rheinkies die Rede. In einer der jüngst
genehmigten Planänderungen für den PFA 1.6a in Richtung Obertürkheim war ausdrücklich von hochdurch-
lässigen Neckarkiesen die Rede.“*

Überzeugen Sie sich bitte selbst vom dort geplanten Tunnelverlauf, entweder auf der großen Karte am Mahnwachenzelt, oder indem Sie zuhause die Seite www.biss21.de aufrufen, dort von Kartenan-
sicht auf „Luftbilder“ umschalten, und sich dann an den Neckarhafen heranzoomen. Wenn Sie nah
genug ran fahren, blendet die Seite auch die Tiefenmeter ein, in denen die Tunnelgleise unter der
Erde liegen sollen. Da aber nicht die Gleislage, sondern der 6,5 m höher liegende Tunnelröhrenscheitel
die kritische Größe ist, müssen Sie diese Zahl noch von jeder Tiefenanzeige abziehen. Dann werden
sie mit eigenen Augen das folgende noch viel zu wenig bekannte Stuttgart-21-Abenteuer auf
unsere Stadt zukommen sehen:

Die beiden nach Obertürkheim schwenkenden Neckartunnelröhren, die laut aktuellem Bohrstands-
bericht der Bahn merkwürdigerweise noch immer vor den Sportplätzen am Bruckwiesenweg im nas-
sen Geröllgrund feststecken, sollen hinter den Sportplätzen noch etliche Häuser und Bürogebäude in
gerade einmal 14 m Tiefe unter dem Erdboden unterfahren – etwaige Keller machen den Abstand
entsprechend noch geringer –, um dann, stetig ansteigend, mit nur 28 m seitlichem Abstand an den
riesigen Öltanks des Stuttgarter Ölhafens vorbeizuschrammen. Im Zuge dieses an sich schon brand-
gefährlichen Trassenverlaufs – zum Vergleich: in Rastatt wurden nach dem Verbruch vorsorglich
angrenzende Wohnhäuser bis in 50 m Entfernung zur Tunneltrasse evakuiert – kreuzen die beiden
Tunnelröhren auch noch die beiden Betankungsgleise des Ölhafens in kurzen Abständen und langen
Winkeln gleich 2 Mal hintereinander in geringer Tiefe! Höhe- oder Tiefpunkt dieses Wagnisses ist
schlussendlich dann die Untertunnelung des einzigen Zufahrtsgleises zum Öl- wie zum Container-
hafen, das, wie eben in Rastatt gescheitert, in nur 5 Meter (!) Tiefe untertunnelt werden soll. Und das
gleich zwei Mal, in einem Neckartalboden, der genauso nass und instabil sein dürfte wie der Rhein-
talgrund. Viel Spaß dabei, möchte man da den Tunnelbauern zurufen, wenn es für unsere Stadt nur
nicht so ernst wäre!

Damit soll es für heute sein Bewenden mit den bedenkenswerten Gemeinsamkeiten zwischen Rastatt
und dem noch weitaus krasserem Stuttgart 21 haben. Ich hoffe, Sie nehmen mit: Es gibt noch viele
gewichtige, ja lebenswichtige Gründe für einen raschen Projekt-Umstieg und ein dadurch ermöglich-
tes sicheres **Obenbleiben!**

Kuhn im Taifun

Stuttgarter Ballade aus Limerick-Versen von Thomas Felder

Man nennt diesen Ort Landeshauptstadt
Obwohl es hier hauptsächlich Staub hat
Je lichter das Laub
Desto dichter der Staub
Was findet denn hier überhaupt statt

Nur Kaufhäuser Banken Konzerne
Man sieht in der Nacht keine Sterne
Kein Schlossgarten mehr
Gestank und Verkehr
Mal ehrlich wer wohnt hier noch gerne

Auf Brunnen in Stuttgart-Bad Cannstatt
Da findet ein richtiger Run statt
Denn jeder will doch
Was trinken da noch
Bevor man das Wasser verpanscht hat

Sie baggern sie buddeln und bohren
Den finsternen Mächten verschworen
Die Köpfe im Sand
Ihr letzter Verstand
Ging ihnen beim Bohren verloren

Ein Stuttgarter Ob-Bürgermeister
Verdreht seinen Hals immer dreister
Man fragt sich ja nun
Regiert hier ein Huhn
Wenn nicht na dann sagt mir wie heißt er

Ich seh noch den jungen den kühnen
Als Freigeist auf ehrbaren Bühnen
Heut weiß ich er ist
Ein Karrierist
Wie andere auch von den Grünen

Ihr wisst noch wie Fritze sich gegen
Ein Großprojekt tapfer tat regen
Kaum saß er im Amt
Verflixt und verdammt
Gab er dem Projekt seinen Segen

Wenn -zigtausend Bürger begehren
Dass Stadträte ihnen zuhören
Dann sieht man Fritz Kuhn
Sein Möglichstes tun
Den Bürgern ihr Recht zu verwehren

Wir brachten vom Umstieg die Pläne
Ins Vorzimmer zum Kapitäne
Er richtete aus
Ich bin zwar im Haus
Da läuft aber nix weil ich gähne

Fritz Kuhn muss mit uns nicht ertrinken
Der Kahn wird nicht schnell genug sinken
Bevor viel passiert
Ist er pensioniert
Und wird aus der Wirtschaft uns winken

Nach zünftiger Zeche im Besen
Fängt Fritz noch im Bett an zu lesen
Er liest Moby Dick
Und träumt sein Geschick
Er sei mal ein Seemann gewesen

Den schneeweißen Wal wollt er fangen
Und wie es ihm dabei ergangen
Berichtet sein Traum
Man glaubt es ja kaum
Doch muss man nicht fürchten noch bangen

Das Schiff war ins Eismeer gekommen
Die Bestie kam auch schon geschwommen
Sie stank aus dem Maul
Wie Schwefel so faul
Der Fritz hat den Masten erklommen

Hier könnte das Drama wohl enden
Doch lass ich's dabei nicht bewenden
Bevor ich erwähn
Den Schiffskapitän
Der will ein Signal uns noch senden

Zum Ungetüm sprach Käptn Ahab
Mal sehn was ich grade so da hab
Er spießte Fritz Kuhn
Auf seine Harpun
Vom Angriff der weise Wal sah ab

Die Spitze von Ahabs Harpune
Durchstach nur den Kittel vom Kuhne
Und wer sein Talent
Als Windfähnchen kennt
Weiß Kuhn übersteht auch Taifune

Was solln wir tun mit Kuhn im Taifun? Lasset ihn nun in Frieden...