

Staatsanwaltschaft Baden-Baden  
Gutenbergstr. 13  
27.09.2017  
76532 Baden-Baden  
loe - 16/17 -

## **Strafanzeige**

In Sachen

1. Dr. Winfried Wolf, Verkehrsexperte und ehemals Mitglied des Deutschen Bundestages
2. Dieter Reicherter, Vorsitzender Richter am Landgericht a.D.
3. Dr. Eisenhart v. Loeper, Rechtsanwalt und Sprecher des Aktionsbündnisses gegen „Stuttgart 21“

gegen

1. die Verantwortlichen der Deutschen Bahn AG und der DB AG-Tochter DB Netz AG, insbesondere den Infrastrukturvorstand bei der DB Holding, Ronald Pofalla, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin
2. die Mit-Verantwortlichen der für die Tunnelunterfahrung der Rheintalbahn in Rastatt beauftragten Arbeitsgemeinschaft ARGE Tunnel Rastatt - hinsichtlich der technischen Federführung diejenigen von Ed. Züblin und hinsichtlich der kaufmännischen Federführung diejenigen von Hochtief Solutions AG

wegen fahrlässig verursachten, gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr nach § 315 Absatz 1 Ziffer 4, Abs. 6 StGB.

Namens und in Vollmacht der Anzeigeerstatter Ziffer 1 und 2 sowie im eigenen Namen erstatte ich gegen die Vorgenannten Strafanzeige mit dem

### **Tatvorwurf:**

Den Tatverdächtigen der Deutschen Bahn AG und der DB Netz AG sowie der Arbeitsgemeinschaft ARGE Tunnel Rastatt (Ziffern 1 und 2 der Strafanzeige) wird wegen der

#### **Tunnelhavarie an der Rheintalbahn bei Rastatt**

vom 12. August 2017 zur Last gelegt, dass sie die Sicherheit des Bahnverkehrs auf der Rheintalbahn dadurch beeinträchtigten, dass sie mit der Tunnelvortriebsmaschine unter der nur 4 bis 5 m entfernten, weiter für den Bahnverkehr genutzten Bestandsstrecke den Tunnel bohrten, obwohl die angewendete Methode bei solchen Gegebenheiten und bei Aufrechterhaltung des Fahrbetriebs (ohne jegliche Streckensperrung) nicht in der Praxis bewährt war und – ohne geeignete Absicherungen – als zu riskant hätte unterbleiben müssen, wodurch pflichtwidrig vorhersehbar und vermeidbar

- a) Mitreisende und Zugpersonal in verschiedenen Zügen, insbesondere im Regionalzug DPN-L 85543, der die Unfallstelle um 11.03 Uhr passierte, und im ICE 200 auf der Fahrt von Basel nach Köln, der die Unfallstelle zwischen 10.47 Uhr und 10.49 Uhr überfahren haben dürfte, durch die fortschreitende, nicht mehr aufzuhaltende Gleissenkung am 12.08.2017 spätestens ab 10.47 Uhr bis zur erfolgten Sperrung dieser Strecke um 11.03 Uhr die kritische Stelle in Fahrtrichtung Karlsruhe-Basel um 11.03 Uhr passierten, an Leib und Leben gefährdet wurden und
- b) Personen und Transportgut im Güterzug Bau 94701, der aus Fahrtrichtung Basel-Karlsruhe um 10.57 Uhr die Stelle der Tunnelhavarie passierte, in Gefahr gerieten.

Ein Vergehen des gefährlichen, fahrlässig begangenen Eingriffs in die Sicherheit des Schienenverkehrs nach 315 Abs. 1 Ziffer 4, Abs. 6 StGB.

Nach Auffassung der Anzeigerstatter haben die Angezeigten, wie der nachfolgenden Begründung zu entnehmen ist, bei der Planung, Leitung und Ausführung des Tunnelbaus auch fahrlässig gegen die allgemein anerkannten Regeln der Technik verstoßen und dadurch Leib oder Leben der Menschen in den Zügen, die nach dem Wassereinbruch die Unglücksstelle passierten, fahrlässig gefährdet.

Ein tateinheitliches Vergehen der fahrlässigen Baugeschädigung gemäß §§ 319 Abs. 1, Abs. 4, 52 StGB.

Auch angrenzende Anwohner von vier nächst gelegenen Häusern waren mit ihrem Hab und Gut derart einer Gefährdungslage ausgesetzt, dass sie evakuiert werden mussten. Daher wird zu prüfen sein, ob sich Menschen im Zeitpunkt des Unglücks in den Häusern aufhielten und ob auch bei ihnen Gefahr für Leib oder Leben bestand.

## **Begründung:**

### **I. Rechtliche Anforderungen der Strafanzeige**

Der Straftatbestand des gefährlichen Eingriffs in den Schienenbahnverkehr umfasst nach § 315 Absatz 1 Ziffer 4 StGB drei grundlegende Voraussetzungen:

1. Die den Tatverdächtigen vorgeworfene Tathandlung muss die Sicherheit des Bahnverkehrs durch „gefährlichen Eingriff“ über die normale „Betriebsgefahr“ hinaus beeinträchtigen (vgl. BGH 10, 405); dazu zählt bereits die vorschriftswidrige Ausführung von Gleisarbeiten (BGH 24, 23). Die Tathandlung ist nicht auf Eingriffe von außen beschränkt, erfasst also auch verkehrsisinternes Verhalten (BGH 21,173 f., 24, 231, 232 ff., Fischer, StGB-Kommentar, 61. Auflage, § 315 Rn 8 mit weiteren Nachweisen).
2. Durch den Eingriff müssen außerdem Leib und Leben eines anderen oder Sachen von bedeutendem Wert konkret gefährdet werden.

Vorausgesetzt wird dafür nicht ein effektiver Schaden, sondern die nicht fernliegende Möglichkeit, dass das Schutzgut verletzt wird (vgl. RG 30, 179). Dies soll der Fall sein, wenn der Täter die Auswirkungen der Lage nicht beherrscht, in die er andere durch sein Verhalten gebracht hat, d.h. das Ausbleiben oder der Eintritt eines Schadens in bedrohliche Nähe gerückt war und sich die Schadensvermeidung nur noch als Zufall darstellt. So liegt der Tatvorwurf hier.

3. Den Tatverdächtigen wird eine fahrlässige Straftat vorgeworfen, die nach § 315 Absatz 1 Ziffer 4 StGB in Verbindung mit Absatz 6 dieser Vorschrift in Tateinheit mit § 319 Abs. 1, Abs. 4 i. V. m. § 52 StGB strafbar ist.

## II. Zur Sachlage nach Darstellung der DB AG

Die Bundesregierung hat jüngst am 20.09.2017 die umfangreiche „Kleine Anfrage“ der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, MdB Matthias Gastel u.a. im Deutschen Bundestag - auf Mitteilungen der staatseigenen Deutschen Bahn AG beruhend - beantwortet. Sie erläutert den Verlauf der „Tunnelhavarie an der Rheintalbahn bei Rastatt“:

Am 12. August 2017 habe der Schicht-Ingenieur um 10.47 Uhr Wassereintritt im Tunnel festgestellt. Nach der Bewertung des Schadens und einer Abstimmung mit dem Bauleiter informierte dieser den Fahrdienstleiter um 11.02 Uhr über das Ereignis. Der zuständige Fahrdienstleiter habe daraufhin um 11.03 Uhr die Streckensperrung vorgenommen. Der Güterzug Bau 94701 in Fahrtrichtung Karlsruhe-Basel mit Fahrtziel Weil/Rhein habe gegen 10.53 die Schadenstelle passiert. Der Regionalzug DPN-L 85543 in entgegengesetzter Fahrtrichtung Basel-Karlsruhe mit Fahrtziel Karlsruhe habe gegen 11.03 Uhr die Schadenstelle noch überfahren, unmittelbar bevor es um 11.03 Uhr zur Streckensperrung kam.

Beweis: Bundestagsdrucksache 18/13475 vom 20.09.2017 als Anlage 1 (S. 1, 2)

Bericht von Andreas Müller, Stuttgarter Zeitung, „Zug passierte Rastatt noch nach Havarie“ vom 21.09.2017, Anlage 2

Nach der Antwort der Bundesregierung auf Frage 19 der Kleinen Anfrage sah der Ausschreibungsentwurf für die Unterfahrung der Rheintalbahn zunächst die Spritzbetonweise vor. Aufgrund eines Änderungsvorschlags der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt setzte sich letztlich die Unterfahrung mit der Tunnelvortriebsmaschine durch.

In Frage 14 der Kleinen Anfrage zitiert die GRÜNEN - Fraktion die Badische Zeitung. Hiernach habe die DB AG vor der Tunnelhavarie das Tunnelbauverfahren als „Weltpremiere“ titulierte, nach dem Unfall aber von „vielfach bewährter“ Bauweise gesprochen. In Frage 15 wird problematisiert, ob es eine vergleichbare Konstellation zu den Besonderheiten der Fallgestaltung gebe, die gekennzeichnet seien durch: Einsatz von Tunnelbohrmaschine und Vereisungstechnik bei geringer Überdeckung, schwierige geologische Bodenverhältnisse mit Sand und Kies und oben laufendem Bahnbetrieb mit entsprechenden Erschütterungen.

Insoweit antwortet die Bundesregierung, das Vortriebsverfahren inklusive Vereisungsverfahren seien erprobte Bauverfahren, schränkt aber ein, „spezifisch beim Tunnel in Rastatt ist ... der relativ lange durchgehend vereiste Korridor, den die Tunnelvortriebsmaschine durchfahren hat“.

Beweis: Wie oben

Damit hängt wohl der Hinweis zusammen, dass die DB AG von einer „Weltpremiere“ gesprochen und sich nach der Havarie auf die „vielfältig bewährte“ Bauweise zurückgezogen hat. Die amtlichen Antworten auf die Fragen 14 bis 16 ergeben jedenfalls bereits, dass das Tunnelbauverfahren in vorliegend angewendeter Form und Verhältnissen bisher einzigartig ist.

Beweis: Wie oben

### **III. Weitere Hinweise zur Sachlage:**

Im Hinblick auf die Sachdarstellung der DB AG gibt es viele Widersprüche und Klärungsbedarf. Auf Folgendes ist insoweit hinzuweisen:

**Zur Schadensdimension:** Das auf der DB-AG-Website abgebildete Foto zeigt Gleise, die nur „Verformungen“ aufweisen, die jedoch weitgehend eben im Gleisbett zu liegen scheinen. Dass die Gleise um mindestens 40 Zentimeter absanken – laut Fachblatt *Eisenbahn-Kurier* waren es „bis zu 80 Zentimeter“ –, geht aus einzelnen Fotos hervor.

Beweis: <https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?002,8269019,page=3>  
 Fachzeitschrift Eisenbahn-Kurier, Heft 10, 2017, S. 34-43, Anlage 3  
 Foto als Anlage 4

Das „Schadensereignis“ hätte Auslöser für eine Eisenbahnkatastrophe sein können.

Es entstand eine sehr bedrohliche Gefahrenlage, weil nicht absehbar war, wie schnell sich die Gleisabsenkung durch den Wasser- und Tunnleinbruch realisieren und durch Zugentgleisung in eine Verletzung von Leib und Leben der Mitreisenden umschlagen konnte.

Das folgt bereits aus den Erläuterungen der DB AG und der Bundesregierung oben Seite 3, die den Voraussetzungen der Gefährdung nach § 315 Absatz 1 Ziffer 4 StGB genügen, weil die Gleissenkung im Gang war und der tiefere Tunnleinbruch mit schlimmsten Folgen für die Mitreisenden jederzeit eintreten konnte. Wenn die DB AG und die Bundesregierung dies bestreiten, verwechseln sie die Frage des effektiven Schadens mit der konkret eingetretenen Gefährdungslage.

Abweichend von den oben auf Seite 2 zitierten amtlichen Auskünften wird auf die unten Seite 8 bis 10 erläuterte Auflistung der Züge verwiesen, welche die Gefahrenzone noch nach dem Wasser- und teilweisen Tunnleinbruch vom 12.08.2017 passierten.

Die Verantwortlichen der DB und der beteiligten Baufirmen haben das Risiko eines solchen schweren Eisenbahnunglücks erkennbar grob fahrlässig auf sich genommen, unter anderem dadurch, dass sie nach dem Tunneleinbruch noch 16 Minuten lang Züge über die sich senkenden Gleise rollen ließen. Fast beschwörend hieß es immer wieder, es habe „keine Gefährdung des Schienenverkehrs und der Reisenden gegeben“ (so die Stellungnahme der Bundesregierung, Anlage 1).

Das Rastatt-Desaster erzeugte mit geschätzt deutlich mehr als einer Milliarde Euro Gesamtkosten den größten Schaden, den es außerhalb von Kriegszeiten jemals bei einem vergleichbaren Ereignis im Bereich der Schieneninfrastruktur in Deutschland gab. Siehe dazu den Bericht als Anlage 5 „Warnung vor Kollaps bei Güterverkehr“ vom 6.09.2010, SRF-Bericht „Zwischen Stottern und Stillstand“: Die Folgen von Rastatt, vom 5.09.17, Anlage 6, sowie Eisenbahn-Kurier, Anlage 3, Wochenzeitung KONTEXT vom 16.08.2017, Der Schienen-Gau, Anlage 7 Nichts dergleichen findet sich in den Darstellungen von DB AG und der Bundesregierung.

Dass sich die Schweizer Regierung bei der Deutschen Bahn AG über das Fiasko auf der Rheintalbahn offiziell beschwerte – nichts dergleichen wird von DB und Bundesregierung eingestanden; im Gegenteil wurde auf der Website der DB AG Mitte September und bis zum 20. September das falsche Bild eines Einvernehmens formuliert: „Aus Sicht der DB ist es erfreulich, dass die vereinbarte Kooperation zwischen den großen europäischen Bahnen Früchte trägt. DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Richard Lutz: ‘Meine Kollegen und ich stehen in regelmäßigem Kontakt mit den Eisenbahnern in der Schweiz, in Österreich und in Frankreich. Die Zusammenarbeit funktioniert, und dafür sind wir dankbar.’“

Zieht man aktuell eine *Bilanz des Rastatt-Desasters*, dann haben die Verantwortlichen auf *folgenden Ebenen* versagt:

### **1. Wahl der risikoreichen und überteuerten Trasse.**

Die Bahn wählte in Rastatt für die neue, unterirdisch geführte Verbindung bereits im frühen Stadium der Planung eine risikoreiche Linienführung; sie lehnte zugleich eine deutlich sicherere und preiswertere Trassenführung ab. Bereits Anfang der 1990er Jahre, als die nun in Bau befindliche Trasse mit einem Tunnel unter der Rheintalbahn bei Rastatt im Stadtteil Niederbühl geprüft wurde, hatte es nach in der „Welt am Sonntag“ veröffentlichten Berichten bahnintern heftige Kritik an dieser Linienführung gegeben. Ein beim Projekt engagierter Ingenieur schrieb im August 1992 an den Vorstand der damaligen Deutschen Bundesbahn: „Setzungsvorkehrungen, um Schäden an der Oberfläche zu vermeiden, sind [gemeint: bei dieser stadtnahen Variante] nur mit einer über Strecken *vollständigen Vereisung* [hervorgehoben vom Verfasser] oder Injektion zu beherrschen. Diese und ständig neue Erkenntnisse“ machten „den Tunnel zu einem nicht kalkulierbaren und zeitlich unüberschaubaren Wagnis.“

Tunnelvarianten, die nicht in Wohngebieten verliefen, insbesondere eine Trasse, die unter der „grünen Wiese“ und „entlang der Autobahn A5 verlaufen wäre“, wurden abgelehnt bzw. nicht untersucht.

Beweis: Vorlage des Berichts der Welt am Sonntag, Anlage 8, einer bahninternen Ausarbeitung vom 4.06.1991, Anlage 9, sowie diesseits aufgrund vorliegender Dokumente erstellte „Hinweise zur alternativen Planung des Rastatter Tunnels“, Anlage 10

So antwortete der damalige Bahnvorstand Ulf Häusler dem Ingenieur der DB im August 1992 wie folgt: Eine „östliche Umfahrung Rastatts in Tunnellage an der Autobahn“ könne keinesfalls in Frage kommen, da damit ein „Präzedenzfall“ geschaffen und dieser dann „von der Bundesbahn an vielen anderen Stellen eingefordert werden könnte.“

Eine solche Begründung ist nicht sachgerecht. Wenn aber schon die risikoreichere Variante gewählt wurde, hätte umso mehr eine gesteigerte Sorgfaltspflicht beachtet werden müssen, um die Sicherung des Bahnverkehrs und den vorbeugenden Gefahrenschutz für Leib und Leben der Menschen zu gewährleisten.

## **2. Entscheidung für ein höchst riskantes und „einzigartiges“ Bauverfahren**

Die Bahn und die ausführenden Baufirmen entschieden sich bei der geplanten Unterfahrung der Bestandsstrecke im Rastatter Stadtteil Niederbühl aber für ein spezifisches, im vorliegenden Fall einzigartiges Verfahren. Auf einer Länge von 205 Metern wurde der den Tunnel umgebende Erdboden mithilfe eines ringförmigen Vereisungskörpers stabilisiert.<sup>1</sup> Die nach dem Rastatt-Desaster von der DB AG vielfach vorgetragene Behauptung, das Verfahren sei im gegebenen Kontext „erprobt“, wird von der DB AG selbst widerlegt (siehe dazu bereits oben Seite 3 f.).

Die Sendung *swr aktuell* vom 3. August brachte eine Reportage zu Rastatt, in der der DB-Vertreter Frank Roser, vorgestellt als „DB-Bauingenieur“, mit einem gewissen Ingenieursstolz ausführte, das gewählte Verfahren sei „insofern einzigartig [...], dass eine Unterfahrung einer im Betrieb befindlichen Eisenbahnstrecke mit einer Tunnelvortriebsmaschine im Eiszylinder meines Wissens noch nie irgendwo in Deutschland bewerkstelligt wurde.“ Dabei handelte es sich nicht um eine individuelle Meinung. Auch in einer Pressemitteilung der DB vom 24.

<sup>1</sup> Die Beschreibung des Verfahrens sieht laut Mitteilung der DB Netze vom 25.07.2017 wie folgt aus: „Im ersten Schritt wurden auf der östlichen und westlichen Seite der Rheintalbahn je [Tunnel-; W.W.] Röhre zwei Vereisungsschächte errichtet. Aus diesen Schächten wurden von Juni 2016 bis Mai 2017 die rund 200 horizontalen Vereisungsbohrungen hergestellt. Die Gefrierrohre werden als geschlossenes Kreislaufsystem im Boden betrieben. Dazu zirkuliert eine Kühlflüssigkeit (Sole) mit einer Temperatur von bis zu minus 33 Grad Celsius in den Gefrierrohren und entzieht dem Boden die Wärme. So bildet sich mit der Zeit um die Gefrierrohre herum ein Frostkörper, der sich schließlich mit denen der anderen Rohre verbindet, sodass sich ein Eisring bildet. Das Bodenwasser [evtl. gemeint: das Grundwasser (?); W.W.] wird dadurch nicht nur verfestigt; das Eis übernimmt zugleich eine abdichtende Funktion.“

Mai ist hinsichtlich der Untertunnelung („Unterfahrung“) der Rheintalbahn ebenfalls von „einer ganz besonderen Herausforderung“ die Rede.

Das Gesamtrisiko wurde bei diesem „einzigartigen“ Bauverfahren noch dadurch deutlich erhöht, weil bei dem Tunnel der Abstand zwischen der Tunneloberkante und der Geländeoberfläche außerordentlich gering war. Die DB spricht von „lediglich fünf Metern“ Überdeckung. Im Fachblatt *Eisenbahn-Kurier* (10-2017) heißt es, die „Überdeckung“ sei „abschnittsweise kleiner als fünf Meter“. Auf der Website von DB Netze ([www.karlsruhe-basel.de/tunnelbau-tunnel-rastatt.html](http://www.karlsruhe-basel.de/tunnelbau-tunnel-rastatt.html); abgerufen am 24. 9. 2017) heißt es sogar: „An einigen Stellen beträgt die Überdeckung des geplanten Tunnels weniger als vier Meter. Dies gilt für [...] die Fußgängerunterführung Niederbühl.“ Letzteres war exakt der Bereich des „Schadensereignisses“ (siehe unten).

Aufgrund dieser außerordentlich niedrigen Überdeckung griffen die DB bzw. die ARGE an anderen Abschnitten des Tunnelbaus zu erheblichen Hilfsmaßnahmen. Am 21. Februar teilte die DB mit: „Um einen sicheren Vortrieb unter der [Landstraße] L77 hindurch zu ermöglichen, wird die Straße auf Höhe der Murgtalstraße temporär mit Erde aufgeschüttet.“ Am 13. April hieß es in einer DB-AG-Mitteilung: „Aufgrund der geringen Überdeckung wird der Sportplatz temporär mit Bodenmaterial aufgeschüttet.“ Aufschüttungen dieser Art sind ein *Notbehelf*, um einen teilweisen Ausgleich für die allzu kritische Überdeckung zu erreichen. Die Bundesregierung hat dieses kritische Thema dadurch auf die Spitze getrieben, dass sie in Beantwortung einer entsprechenden Frage des MdB der Grünen, Matthias Gastel, antwortete: „Nach Mitteilung des Eisenbahn-Bundesamtes gibt es keine Begrenzung der Mindestüberdeckung für die Errichtung eines Tunnels.“ (Anlage 1, S. 8). Das ist grotesk; danach hätte die Überdeckung auch einen Zentimeter betragen können.

DER SPIEGEL, berichtete am 19.08.2017 unter dem Titel „Neben der Spur“, dass das Unglück absehbar war, genauso wie der Mangel an Ersatzstrecken. Er führt u.a. aus:

„Offenbar, sagen Insider des Bauprojekts, hatten es die Bohrfachleute in der Schlussphase zu eilig. Ihr Hightech-Bohrer ist ein sensibles Gerät. Um sich durchs Erdreich und Gestein zu fräsen, muss die Maschine an den fertiggestellten Tunnelringen abgestützt werden. Mit Hydraulikzylindern wird der Bohrschild so Schritt für Schritt nach vorn gedrückt. Der Maschinenführer muss dabei penibel die Geschwindigkeit regulieren. Ist sie zu hoch, verschiebt sich der fertiggestellte Tunnelring, und der Boden unter der Röhre kann nachgeben. ...“

Die neue Trasse schneidet die alte in einem extrem spitzen Winkel, eine riskante Planung, denn dadurch muss der Tunnel ziemlich lang werden ...“ DER SPIEGEL beruft sich weiter auf Eberhard Hohnacker, Professor für Eisenbahnwesen am Karlsruher KIT, die Bahn habe es unterlassen, die alte Strecke mit einem Hilfsbauwerk, einer Art Brücke, zu sichern, weil sie offenbar habe sparen wollen.

Beweis: SPIEGEL-Bericht, Ausgabe Nr. 34, Seite 50 f., Anlage 11

Bei Einsatz eines fachgerechten Hilfsbauwerks zur Absicherung der Rheintalbahn wäre der Tunneleinbruch und die Gleisabsenkung in jedem Falle vermieden worden.

Beweis: Vernehmung des Professor Eberhard Hohnecker, Karlsruhe, als Sachverständigen

### **3. Die Untertunnelung ohne Streckensperrung war unverantwortlich und unnötig.**

Das Risiko bei der Realisierung der gewählten Tunnelvariante und Unterführung der Bestandsstrecke wurde dadurch deutlich erhöht, indem die Unterführung der Bestandsstrecke während des uneingeschränkten Bahnbetriebs erfolgen sollte. Tatsächlich erfolgte dann der Tunneleinbruch während dichtem Schienenverkehr auch am helllichten Tag – um 10.47 Uhr. Roser in der zitierten swr-Reportage: „Der Bahnbetrieb muss nach Bahnangaben aufrechterhalten werden.“ Nach DB-Vorgaben durfte es auch keine zeitweilige Sperrung der Strecke geben.

Eine besondere Gefahr für die Sicherheit ergab sich in einem solchen Fall dadurch, dass dieser äußerst dichte Schienenverkehr – mit S-Bahnen, Regionalbahnen, IC-EC-Zügen, ICE-Zügen und Güterzügen – mit Erschütterungen verbunden ist, die dynamisch auf den Erdboden einwirken. Das musste sich „auflockernd“ auf die Vereisung auswirken – und dies ohne Zweifel in einem solchen Umfang, dass dadurch ein Tunneleinbruch begünstigt wurde.

Dabei war eine Untertunnelung („Unterführung“) bei laufendem Betrieb nicht notwendig. Die Leistung der eingesetzten Tunnelvortriebsmaschine (TVM) mit Namen „Wilhelmine“ wurde von der DB mit „bis zu 23 Metern“ pro Tag angegeben. Damit hätte die rund 30 bis 45 Meter lange *direkte* Unterführung der Bestandsstrecke einschließlich einer ersten Aushärtung des Betons, der zur Stabilisierung der Tunnelbauelemente (der „Tübbing“) eingespeist wird, im Zeitraum eines verlängerten Wochenendes durchgeführt werden können. Bei entsprechender kluger Planung von Umleitungsverkehren (u.a. über Stuttgart – Singen (Gäubahn) und über die linksrheinische, französische Verbindungsstrecke (Strasbourg – Mulhouse) hätten sich in einem solchen Fall die Einschränkungen im Schienenverkehrs auf ein akzeptables Maß reduzieren lassen.

### **4. Es gab nicht nur ein „plötzliches Schadensereignis“. Vielmehr gab es Gleissenkungen vor und nach dem eigentlichen Tunneleinbruch. Das unterstreicht zusätzlich, dass das gewählte Bauverfahren problematisch war.**

Entgegen den Behauptungen der DB, wonach es lediglich am 12. August einen plötzlichen Einbruch im Tunnel (und daraufhin eine umgehende Reaktion der DB mit der Streckensperrung gegeben habe), spricht vieles dafür, dass es einen länger anhaltenden Prozess der Gleisbettabsenkungen gab. Und zwar vor dem eigentlichen Tunneleinbruch und danach.

Bereits am 3. August kam es laut *Eisenbahn-Kurier* „unmittelbar im Bereich der Unterquerung der Oströhre unter der Rheintalbahn zu einer

Gleisverwerfung“. Die DB versuchte dies, so der Bericht, durch „Handstopfarbeiten“ im Schotterbett zu beheben. Einen Monat vor dem Baustellenunfall wurde die DB über YouTube von „Trainboy 111143146“ über Auffälligkeiten im betreffenden Bahnabschnitt hingewiesen (Bericht *Deutsche-Verkehrs-Zeitung* v. 18.8.2017). Die DB bedankte sich explizit für die Hinweise und fügte hinzu: „Wir werden die Information an die zuständige Stelle im Unternehmen weiterleiten.“ Die Bundesregierung antwortete, als sie im Rahmen des MdB-Gastel-Fragekatalogs zu Rastatt auf diese Warnungen hingewiesen wurde, wie folgt: „Nach Angaben der DB AG befand sich die Tunnelvortriebsmaschine zum Zeitpunkt dieses Hinweises noch nicht im Bereich der Rheintalbahnquerung. Ein Zusammenhang zum Tunnelvortrieb ist daher ausgeschlossen.“

Selbstverständlich gab es diesen „Zusammenhang“: Wenn es „Auffälligkeiten“ in der unterirdischen Führung *im Vorfeld* der Rheintalquerung gab, dann mussten diese als Warnzeichen dafür gewertet werden, dass solche Auffälligkeiten auch bei der Rheintalbahn-Unterquerung auftreten könnten, wobei sie in diesem Fall nochmals deutlich kritischer zu sehen sein würden.

Dass generell die gewählte Bauweise, wie oben beschrieben, problematisch war, zeigt die Mitteilung der DB AG vom 15. August, hier zusammengefasst im zitierten *Eisenbahn-Kurier*-Bericht, wonach „zwei Tage“ *nach* dem eigentlichen Einbruch „eines der Tübbing-Segmente [d.h. Betonbauelemente der Tunnelwände] um ca. 50 Zentimeter ein(sackte).“ Nach Angaben der mit dem Bau beauftragten Baufirmen war – so weiter der EK-Bericht – „dieses Segment schon seit einer Woche verbaut. Der Ringspaltmörtel hätte hier demnach den Tübbingsegmenten längst festen Halt geben müssen. Der Eintritt von Wasser und die Verformungen des Tübbingrings hätten so nicht passieren dürfen.“

Die Verantwortlichen der DB und ihrer Baufirmen bestätigen damit, dass sie die Ursache des folgenschweren Desasters nicht erklären können, weil sie inkompetent und viel zu riskant sich auf ein in der Praxis nicht bewährtes Verfahren einließen.

### **5. Die DB und die Rastatt-Tunnel-Baufirmen ließen es zu, dass nach dem Tunneleinbruch noch 16 Minuten lang bis zu einem Dutzend Züge über die Stelle mit den sich absenkenden Gleisen rollten.**

Die DB behauptete direkt nach dem Bauunfall und bis zum 22. September, es sei am Samstag, dem 12. August, „gegen 11 Uhr“, zu dem „Schadensereignis“, einem *plötzlichen* Einbruch des Tunnels unter der Bestandsstrecke gekommen. Man habe dann *sofort*, und zwar exakt um „11.03 Uhr“, den gesamten Zugverkehr für beide Richtungen gestoppt. Diese Darstellung war *definitiv unwahr*.

So verschwiegen die DB und das Bundesverkehrsministerium bewusst, dass der Tunneleinbruch in Wirklichkeit um 10.47 Uhr stattgefunden hatte. Sie vertuschten damit, dass nach dem Tunneleinbruch mehr als eine Viertelstunde lang Züge über die Gefahrenstelle rollten. Das spürten einige Journalisten und stellten auf der Pressekonferenz der DB am 15. August, an der der DB AG-Konzernbevollmächtigte für Baden-Württemberg, Sven

Hantel, und Bahnsprecher Jürgen Kornmann teilnahmen und über die in der *Badischen Zeitung* vom 15. August ausführlich berichtet wurde, die Fragen nach den letzten Zügen, die über die Gefahrenstelle rollten. Der genannte Bahnsprecher Kornmann antwortete, man wisse *nicht*, welcher Zug als letzter über den dann gefährdeten Gleisabschnitt rollte.

Das war damals bereits unglaublich; im Schienenverkehr wird jede Zugfahrt sekundengenau registriert.

Inzwischen musste die Bundesregierung in der Beantwortung des Fragenkatalogs des MdB Matthias Gastel den oben Seite 3 dargestellten Sachverhalt eingestehen, dass Zugverkehr Rastatt noch nach der Havarie passierte.

Unterstellt, diese Darstellung ist nun die richtige, dann heißt bereits dies: Nach dem „Schadensereignis“ Tunneleinbruch fahren noch 16 Minuten lang Züge über die sich senkenden Gleise. Der letzte Zug in Fahrtrichtung Karlsruhe – Basel war dabei der „Güterzug Bau 94701 gegen 10.53 Uhr“ und der letzte in Fahrtrichtung Basel – Karlsruhe der „Regionalzug DPN-L 85543 um 11.03 Uhr“.

Nach unserer Aufstellung waren es mindestens drei Züge, die die Gefahrenzone nach dem Tunneleinbruch passierten – siehe nachfolgende Tabelle.

### **Züge, die die Gefahrenzone nach dem Wasser- und teilweisen Tunneleinbruch passierten**

Ein bahnternes Informationssystem dokumentiert die fahrplanmäßigen („Soll“) und die realen („Ist“) Ankunfts- und Abfahrtszeiten sowie die Abweichungen und nennt in einigen Fällen die Gründe für die Abweichungen. Der folgende Screenshot enthält nur Nahverkehrszüge. Die als S-Bahn bezeichneten Züge sind mehrsystemfähige Straßenbahnen, also vergleichsweise leichte Fahrzeuge.

Bahnhofstafel Rastatt (RRA) <span style="float: right;">Startzeit: 12.08.17, 10:13 Uhr</span>									
<input type="radio"/> Aktuell <input checked="" type="radio"/> 12.08.17 10:13 <input type="button" value="-0 Min"/> <input type="button" value="+60 Min"/> <input type="button" value="Abfahrt/Ankur"/> <input checked="" type="checkbox"/> Fern <input checked="" type="checkbox"/> Nah <input checked="" type="checkbox"/> S-Bahn <input checked="" type="checkbox"/> Dritte <input type="checkbox"/> ÖPNV <input type="button" value="Alle Fahrten"/>									
Via-Filter: <input type="text"/> <input type="button" value="Übernehmen"/>									
Fahrt	Streckenführung	von	nach	Ankunft	Abfahrt	Gleis	TP	Aktuelles	
Zugnummer	via			Soll $\Delta$ (+/-)	Soll $\Delta$ (+/-)	Soll			
				Ist $\Delta$	Ist $\Delta$	Prog			
RE RE 17307		Karlsruhe Hbf	Offenburg	10:14 10:14	10:19 (+2) 10:21	2			
S 8 (85511)		Eutingen im Gäu	Tullastraße/ Verkehrsbetriebe, Karlsruhe	10:20 (+2) 10:22	10:22 10:22	5b			
RE RE 4721		Karlsruhe Hbf	Konstanz	10:22 (+2) 10:24	10:23 (+3) 10:26	3		Verzögerungen im Betriebsablauf	
S 81 (85521)		Rastatt	Karlsruhe Hbf		10:24 10:24	6			
S 81 (85190)		Karlsruhe Hbf	Freudenstadt Hbf	10:28 10:28	10:29 10:29	5b			
RE RE 4710		Konstanz	Karlsruhe Hbf	10:33 (+12) 10:45	10:34 (+12) 10:46	4		Verzögerungen im Betriebsablauf fehlende Fahrradbeförderung	
S 81 (85176)		Karlsruhe Hbf	Rastatt	10:35 10:35		6			
S 8 (85748)		Tullastraße/ Verkehrsbetriebe, Karlsruhe	Freudenstadt Hbf	10:37 (+3) 10:40	10:38 (+2) 10:40	5b			
S 7 (85584)		Tullastraße/ Verkehrsbetriebe, Karlsruhe	Achern	10:56 (+7) 11:03	10:57 -	3		Bitte Zuglauf beachten: Endet heute bereits in Rastatt.	
S 7 (85543)		Achern	Tullastraße/ Verkehrsbetriebe, Karlsruhe	11:02 (+3) 11:05	11:02 (+4) 11:06	4			

Die Züge 2, 4, 5, 7 und 8 tulla fuhren planmäßig *nicht* über die Unfallstelle.

Die Züge 1, 3 und 6 fuhren vor dem Wassereinbruch, den Bahn und Bundesregierung inzwischen mit 10:47 Uhr angeben, über die Unfallstelle. Zug 6, der RE aus Konstanz, tat dies nur wenige Minuten vor dem Wassereinbruch – möglicherweise haben schon die von diesem Zug verursachten Vibrationen dem instabilen Gebilde oberhalb der Tunnelbohrung „den Rest gegeben“.

Zug Nummer 10 ist der in der Antwort der Bundesregierung genannte „Regionalzug DPN-L 85543 um 11.03 Uhr“. Er erreichte Rastatt um 11:05 Uhr. Dieser Zug befand sich also im Bereich der Unfallstelle, als geschlagene 15 Minuten nach dem Wassereinbruch endlich jemand von der Baustelle aus den Fahrdienstleiter informierte, der dann die Strecke sofort sperrte und somit – buchstäblich in letzter Sekunde – die Abfahrt der Zuges Nummer 9 verhinderte: Dieser stand wegen seiner Verspätung noch abfahrtsbereit in Rastatt.

In der Tabelle nicht enthalten sind Fern- und Güterzüge. Aus der Antwort der Bundesregierung geht hervor, dass etwa 6 Minuten nach dem Wassereinbruch der „Güterzug Bau 94701 gegen 10.53 Uhr“ die Unfallstelle passierte. Der einzige Fernzug, der an jenem Tag planmäßig gegen oder nach 10:47 Uhr die Unfallstelle passieren sollte, war ICE 200 auf der Fahrt von Basel nach Köln mit planmäßiger Abfahrt in Offenburg um 10:33 Uhr und planmäßiger Ankunft in Karlsruhe um 10:58 Uhr. Gemäß DB-Informationssystem war dieser Zug an beiden Bahnhöfen pünktlich und müsste somit zwischen 10:47 Uhr und 10:49 Uhr die Unfallstelle überfahren haben, also genau dann, als der Wassereinbruch erfolgte.

## **6. Bei den Tunnelbauarbeiten unter der Rheintalbahn wurde offensichtlich ein Fußgängertunnel übersehen bzw. nicht ausreichend beachtet.**

Nach Berichten aus dem DB-Bereich, die dem Anzeigerstatter Ziffer 1 vorliegen, spielt in den aktuellen Debatten über den Unglückshergang die ehemalige Fußgängerunterführung in der Nähe der Tunneleinsturzstelle eine wichtige Rolle. Diese Unterführung wurde Anfang 2016 geschlossen und laut Angaben der Bahn „mit Kies verfüllt“. Sie sollte 2018, nach Vollendung der Bauarbeiten, wieder geöffnet werden.

Hier stellen sich die folgenden Fragen: Wurde die konkrete Beschaffenheit dieser Unterführung einschließlich ihrer Ummantelung ausreichend untersucht? War Kies die geeignete Verfüllung? War die Verfüllung ausreichend dicht oder gab es Hohlräume? Und vor allem: Konnte damit die Vereisung ausreichend wirken; erfasste sie den Bereich der Unterführung?

Die DB bzw. die von dieser beauftragte ARGE scheinen nach Schließung und Verfüllung der Unterführung selbst ein ungutes Gefühl gehabt und die Unterführung als *Schwachstelle* identifiziert zu haben. In einer Presseinformation von DB Netze, datiert auf den 2. Juni 2017, wird darüber berichtet, dass „in der Nacht von Montag, 5. Juni [...] auf Dienstag, 6. Juni [...] in Rastatt-Niederbühl im Bereich der Fußgängerunterführung [...] die Lage der Gleise angepasst werde. In einer weiteren DB-Netze-Pressemitteilung, datiert auf den 5. Juli, heißt es, „im Bereich der Fußgängerunterführung in Niederbühl“ würde in Form von „Stopfarbeiten“

der „Schotteroberbau der Gleise ausgebessert“, dies erfolge „in einem Bereich von jeweils rund 60 m vor und hinter der Fußgängerunterführung“. Es gab also eine beinahe liebevolle Bearbeitung des kleinen Streckenabschnitts, an dem der Tunneleinbruch stattfand.

Eine Erklärungsvariante für das Unglück, welche die Unterführung im Zentrum sieht, lautet: Die Tunnelvortriebsmaschine wich aufgrund eines unerwarteten Druckunterschieds im Bereich des Bohrschildes – weil sie z.B. auf die Betonwände der Unterführung gestoßen war oder weil ein deutlich reduzierter Gegendruck registriert wurde – um rund 25 Zentimeter vom geplanten Kurs aus der Längsachse ab. Zu einer solchen Kursabweichung kann es auch ohne menschliches Tun kommen. Durch das Abdrehen der Tunnelvortriebsmaschine wurden hinter derselben Tübbinge so beschädigt, dass diese dem Erd- und Grundwasserdruck nicht mehr standhielten. Es erfolgte ein Einbruch von Kies und Wasser. Wobei dieses „Schadensereignis“ auch bereits am frühen Samstagvormittag stattgefunden haben kann.

Bei Einbau des oben III Ziffer 2 im SPIEGEL-Bericht zitierten Hilfsbauwerks zur Absicherung der Rheintalbahn wäre dies absolut vermeidbar gewesen.

**7. Die DB AG und die von ihr beauftragten Baufirmen haben eine unabhängige Untersuchung des Tunneleinbruchs sehr erschwert, weil sie die Unglücksstelle umgestalten und Beweismittel vernichten.**

Dabei erklärt selbst die DB, man habe „keine Erklärung“ für das Rastatt-Desaster; das „Schadensereignis“ wird gewissermaßen im diffusen Bereich „höhere Gewalt“ verortet.

Dabei sollte es durchaus Möglichkeiten geben, Licht ins Tunnel-Dunkel zu bringen. So war nach Berichten, die den Anzeigerstatistern vorliegen, die Feuerwehr nach dem Schadensereignis im Tunnel; es gibt auch ein Video, das den Schadensumfang – mit starken Wassereintrüben – festhält. Bislang sind die Videoaufnahmen nicht öffentlich zugänglich gemacht worden.

Gut möglich ist auch, dass durch die Streckensperrung massiv geschädigte Firmen und mit der Schadensregulierung beauftragte

Versicherungsgesellschaften zur Beweissicherung der Schadensursache Erkenntnisse erhalten konnten, die sich zur Aufklärung eignen.

Grundsätzlich festzuhalten ist aber, dass die Tatverdächtigen erste, im öffentlichen Interesse unabweisbare Sicherungsmaßnahmen an der Baustelle versäumten und im Vorfeld keinen Plan B zur Verminderung des Schadens hatten, zu dem es nun im Zeitraum 12. August bis 2. Oktober mit dem gut siebenwöchigen Ausfall von Zügen und mit der Umleitung vor allem von Tausenden Güterzügen kam.

Besondere Beachtung verdient auch die Information, wonach bei den zitierten „Stopfarbeiten“ im Gleisbett, die am 8. bis 10. Juli 2017 stattfanden, die „Messsensoren und Tachymeter (sic!), die für das Monitoring der Rheintalbahn angebracht sind, demontiert“ wurden (Presseinformation DB Netze vom 5.7.2017). Sie sollten „nach erfolgter Arbeit [...] wieder montiert“ werden. Zu prüfen ist, inwieweit das Letztere

erfolgte und inwieweit die neuerliche Montage so erfolgte, dass die Geräte zum Monitoring der Strecke einwandfrei arbeiteten. Irritierend ist in diesem Zusammenhang die bereits mehrfach zitierte Rastatt- Mitteilung der Bundesregierung. In dieser heißt es zum Thema Monitoring: „Bei Auswertung des Gleismonitorings kann nach Mitteilung der DB AG festgestellt werden, dass sich die Absenkung der Gleise sehr langsam entwickelt hat. So bestand nach der Ereignismeldung bis zur eingeleiteten Streckensperrung keine Gefährdung des Schienenverkehrs und der Reisenden. Erst ab 11.18 Uhr haben die vorsorglich installierten Messsysteme eine Gleislage dokumentiert, welche nach dem oberbautechnischen Regelwerk der DB Netz AG eine Herabsetzung von 80 km/h auf 60 km/h erforderlich gemacht hätte.“

Damit sagen die Bundesregierung und die DB, die sensiblen Messsysteme hätten nach dem Wassereinbruch und nach dem teilweisen Tunnelleinsturz eine halbe Stunde lang (von 10.47 Uhr bis 11.18 Uhr) und während mehrere Züge die Gefahrenstelle durchfuhren keinerlei Erdbewegung und keinerlei veränderte Gleislage registriert (!) Darüber hinaus wird gesagt, man hätte auch nach 11.18 Uhr weiter mit Tempo 60 km/h Güterzüge und Personenzüge über die Strecke fahren lassen können.

Offensichtlich sollen auch alle Debatten über den erwähnten Fußgängertunnel abgewürgt werden. So ließ die DB Ende August mitteilen, „die Fußgänger-Unterführung an der Baugrube im Ortsteil Niederbühl“ müsse „abgerissen“ werden.<sup>2</sup>

In einem Offenen Brief an Verkehrsminister Dobrindt und an die EU-Verkehrskommissarin Bulc, veröffentlicht als ganzseitige Anzeige in der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* vom 6. September, schrieben mehr als ein Dutzend Spediteure, Interessensverbände und Umweltorganisationen, darunter VCD und BUND: „Es ist für viele Experten nicht nachvollziehbar, warum die Vollsperrung nicht durch den Bau einer behelfsmäßigen, einspurigen Ersatzstrecke unmittelbar nach der baubedingten Beschädigung der Rheintalbahn vermieden bzw. deutlich verkürzt werden konnte.“

Nach unserer Kenntnis verfügen nicht nur Bundeswehr und Technisches Hilfswerk, sondern auch die Deutsche Bahn AG, hier die DB-Tochter DB Bahnbau Gruppe, über Behelfsbrücken. Dies gilt bis zu einer Gesamtlänge von 31 Metern. Doch es wurde offensichtlich nicht einmal geprüft, ob eine solche Behelfsbrücke eingebaut werden könnte.

Der Bahnkonzern will nicht nur am Schadensort mit Beton, sondern jede weitere Diskussion deckeln. Offensichtlich sollen auch alle Debatten über den erwähnten Fußgängertunnel abgewürgt werden. So ließ die DB Ende August mitteilen, „die Fußgänger-Unterführung an der Baugrube im Ortsteil Niederbühl“ müsse „abgerissen“ werden. Die *Mittelbadische Presse - Zeitung der Ortenau* vom 31. 8. klagt: „Damit wird die Verbindung zwischen dem Ort und der Sporthalle unterbrochen. Rastatts OB Hans-Jürgen Pütsch [...] fordert gleichwertigen Ersatz.“

Tunnelvortriebsmaschine einbetoniert. Geknickte Schienen abgebaut. Unterführung abgerissen; sie soll nicht mehr neu geöffnet werden. Das erweckt den Eindruck, dass Zusammenhänge der Tunnelhavarie im Dunkel bleiben sollen.

#### IV. Ergebnis

1. Es spricht alles dafür, dass die Verantwortlichen der DB AG im Zusammenwirken mit ihren Baufirmen ein zu riskantes Tunnelbau-Verfahren gewählt haben, das die Tunnelhavarie verursachte. Vielfache zitierte Äußerungen der DB AG ergeben, dass sie sich der „Weltpremiere“ und besonderen Gefahrenlage bewusst war, aber die billigere Variante der Planumsetzung wahrgenommen hat und dabei aus etlichen vorhersehbaren und vermeidbaren Gründen gescheitert ist. Dies war keine „höhere Gewalt“. Das Verfahren des Tunnelbaus war vorhersehbar zu riskant und bei dem situationsbedingten Zusammentreffen aller Komponenten nicht bewährt. Die Tatverdächtigen der DB AG, an deren Spitze Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla, haben trotz des Einsatzes der Tunnelvortriebsmaschine auf dem zeitgleichen dichten Bahnbetrieb ohne vorübergehende Sperrung bestanden. Sie haben es dabei auch sträflich unterlassen, der Gefahr einer Eisenbahnkatastrophe entgegenzuwirken, die Hunderte Menschen das Leben hätte kosten können und die infolge der sieben Wochen dauernden Streckenstilllegung und fehlender Ausweichmöglichkeiten den Güterverkehr fast in den Kollaps geführt hätte. Sich darauf einzulassen, war ein schwerer Pflichtverstoß der Tatverdächtigen. Dabei kann die DB AG wegen der letztlich von ihr gesetzten Prämissen des Tunnelbaus ihre Verantwortung nicht auf die beauftragten Baufirmen abwälzen. Von einem bewussten und gewollten Zusammenwirken der Tunnelbau- und Finanzplaner der DB AG mit den Baufirmen ist auszugehen, wie aus den Ausführungen unter III Ziffer 1 bis 7 hervorgeht.
2. Unabhängig davon, was der Schadensauslöser war, steht fest, dass der Wasser -und Tunneleinbruch und die zunehmende Gleisabsenkung jedenfalls am frühen Vormittag des 12. August einsetzte, um 10.47 Uhr vom Schicht-Ingenieur bemerkt wurde und von da an bis zur Streckensperrung um 11.03 Uhr nach diesseitiger Überzeugung jedenfalls drei Züge, und zwar auch ein von Basel nach Köln fahrender ICE 200 - von der DB nur zugestanden ein Regionalzug sowie ein Güterzug - die kritische Stelle passierten (siehe oben S. 3 f. und S. 10). Die DB AG und ihre Baufirma konnten in diesem Stadium die Auswirkungen der Tunnelhavarie längst nicht mehr steuern. Die weitere Gleissenkung und damit verbundene Entgleisung der Züge war sehr bedrohlich nahe gerückt. Die Mitreisenden waren der Gefahr der Zugentgleisung mit möglichen schlimmsten Folgen ausgesetzt. Auch das Transportgut des Güterzugs war als bedeutender Sachwert im Sinne des Gesetzes konkret gefährdet.

3. Die beschriebene Gefährdung war fahrlässig verursacht, da sie vorhersehbar und vermeidbar war.

Nach der vorgetragenen nachweisbaren Sach- und Rechtslage ist der eingangs beschriebene Tatvorwurf begründet. Der vorliegende Anfangsverdacht gebietet es, Ermittlungen zur weiteren Klärung des Sachverhalts und zur Sicherung der Beweise einzuleiten.

Ich bitte, mir den Eingang der Strafanzeige alsbald zu bestätigen und das dortige Aktenzeichen mitzuteilen.

Außerdem beantrage ich, mir bei Abschluss der Ermittlungen die Akten zur Einsicht zu übersenden.

Rechtsanwalt