

In der Sendung der ARD-Tagesschau am 2.Dez. 2016 über das von der DB bislang unterschätzte Risiko von Tunnelschäden durch Anhydrit-Quellungen, wie vom Gutachter KPMG +EBP dargestellt, hat die Bahn erklärt:

"Im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 sind bereits über die Hälfte der relevanten Anhydrit-Linsen erfolgreich durchfahren worden; die Hebungen liegen innerhalb der Toleranzen. Damit hat sich das angewandte Bauverfahren bewährt."

Dies stellt erneut eine **bewußte Falschmeldung** der **Bahn** gegenüber der Öffentlichkeit dar – diesmal sogar **gegen die Aussage des eigenen Gutachters!**

Dazu führt der Sprecher der Bahn zunächst eine neue Begrifflichkeit ein: „**Anhydrit-Linse**“. Was bezeichnet der Bahnsprecher hier mit „Linse“? Das hört sich nach einer kleinen Sache an; diese Wortwahl soll das Problem verniedlichen! Damit aber wird verschleiert, daß hier **insgesamt rd. 15 Kilometer lange Anhydritstrecken** zu durchhörtern sind und nicht nur ein paar „Linsen“ – mit entsprechend **großen Risiken**.

Sodann die **unhaltbare und tatsachenwidrige Behauptung der DB**: „...**bereits die Hälfte der Anhydrit-Linsen erfolgreich durchfahren**“. Das soll vortäuschen, die Hälfte der Risikostrecken sei bereits geschafft –und zwar mit Erfolg! Dabei wurde **gerade erst** mit einigen **Anhydrit-Strecken überhaupt begonnen**.

Im **Fildertunnel** wurde in der **Oströhre** erst vor kurzem der **Übergangsbereich zum Anhydrit-führenden Gipskeuper erreicht**; die hier im Anhydrit bislang gegrabene Tunnelstrecke beträgt **bestenfalls ein paar hundert Meter** – von hier insgesamt rd 4,5 km im Anhydrit! In der **Weströhre** des Fildertunnels wird man **noch Monate** brauchen, um an diesen Übergangsbereich überhaupt heranzukommen.

Im **Feuerbacher Tunnel** wurden Zeitungsmeldungen zufolge vor kurzem **die ersten 50 m im Anhydrit-Gestein** gebohrt – nur in einer der beiden Tunnelröhren; in der anderen ist man noch nicht soweit. Der Tunnel nach Feuerbach wird als **besonders kritisch** in Bezug auf ein **Quellrisiko** gesehen.

Auch der **Tunnel nach Cannstatt** muß **durch Anhydrit** gebohrt werden, der ebenfalls **noch gar nicht erreicht** ist.

Im **Tunnel nach Ober-/Untertürkheim** ist man auch erst vor kurzem an die **Anhydrit-Front** herangekommen; wegen eines **fortdauernden erheblichen Wasser-Einbruches** sind die **Tunnelbauarbeiten** dort z.Zt. **weitgehend eingestellt**.

In Summe sind bislang nur **wenige hundert Meter Tunnel im Anhydrit gegraben**; das entspricht einigen **wenigen Prozent** bezogen auf die insgesamt 15 km Anhydrit-führenden Strecken. Von deren **Hälfte** ist die Bahn noch **meilenweit entfernt!**

Schließlich zu den **Hebungen** aufgrund von **Quellvorgängen des Anhydrit**: diese stehen derzeit noch aus, es wurde ja erst vor kurzem mit den Tunnelarbeiten begonnen. Bis sich diese unter Tage bemerkbar machen, kann es dauern; das hängt auch ab vom **Wasserzutritt**. Offenbar sind hier aber **solche Hebungen bereits aufgetreten**; denn die Bahn verkündet ja, diese lägen im „**Toleranzbereich**“. Es wird sich noch zeigen, ob diese **weiterhin im Toleranzbereich bleiben** – oder nicht doch **kostenaufwendige und bauzeitverzögernde Nacharbeiten in erheblichem Umfange** nach sich ziehen, wie dies an vielen anderen im Anhydrit verlaufenden Tunneln geschehen ist, was nachfolgende Aufstellung zeigt.

Dies dann auch noch als **Bewährung des angewandten Tunnelbauverfahrens** herauszustellen, ist an Dreistigkeit kaum noch zu überbieten! Hier wird kein besonderes Tunnelbauverfahren angewandt; es werden lediglich sogen. „**Dichtringe**“ am Tunneleintritt in die Anhydritschicht eingebaut, die eine „**Längsläufigkeit**“ des Grundwassers entlang der Tunnelwandung verhindern sollen. Ob dieses Ziel damit

dauerhaft erreicht werden kann, ist nach wie vor offen. Diese Abdichtringe sind jedoch wirkungslos bei den Anhydritstrecken, bei denen der Anhydrit nur die untere Tunnelhälfte erreicht. Quellvorgänge des Anhydrit werden allein durch Wasserzutritt hervorgerufen; ein völliges Trockenhalten beim Tunnelvortrieb ist nicht gewährleistet, Wasser sickert unaufhaltsam durch Klüfte und Risse im Gestein, die durch den Tunnelbau noch vergrößert und vervielfacht werden.

Die **Hebungen** aufgrund von **Quellvorgängen des Anhydrit** werden auch nach Betriebsaufnahme weitergehen und **S21 zum kostenträchtigen Dauer-Sanierungsfall machen** - siehe **Wagenburg-** und **Engelbergtunnel** und viele weitere im Anhydrit. Dazu müssen die **Zulauftunnel immer wieder für Monate gesperrt** werden – **Stuttgart** wird dann von der **Magistrale Paris-Bratislava abgehängt**, der Fernverkehr muß außen herum umgeleitet werden – **wegen Stuttgart21!** Darüber aber schweigt die Bahn.

Zum **Kronzeugen Prof. Dr.Ing. W. Wittke** als Experte für den Tunnelbau im Dienste der DB AG bei S21: Wittke ist kein Geologe, sondern Tiefbau-Ingenieur. Und **Wittke** ist in seinen Vorhersagen **keineswegs unfehlbar!**

Erinnert sei hier an den Bau des **S-Bahn-Tunnels im Bereich „Universität“**: Dort brach am **26.Feb. 1981** unvermittelt auf einer Strecke von 35 m Länge der im Bau befindliche Tunnel ein. Glücklicherweise gab es dabei keine Toten; doch die Tunnelbaumaschine steckt dort noch heute im eiligst in Tag- und Nacht-Einsätzen mit Beton aufgefüllten Tunnelabschnitt, um den Einsturz der darüber liegenden 6 Wohnhäuser am Bienenweg zu vermeiden. Die Hals über Kopf evakuierten Bewohner konnten erst nach Tagen wieder in ihre Häuser zurück; der Tunnelabschnitt mußte aufgegeben und daneben ein neuer Tunnel gebaut werden mit hohen Mehrkosten und einem Jahr Bauzeitverlängerung.

Verantwortlicher Gutachter damals: **Prof. Dr.Ing. W. Wittke**, der die „vorhandenen Horizontalspannungen im Gebirge **nicht erkannt hatte**“. Nachzulesen im Buch: „Der Tunnel“ auf S. 148ff.

Aufgetretene Tunnel-Schäden durch Anhydrit-Quellung /Auswahl:

- ▶ **Wagenburg-Tunnel Stuttgart**: erbaut 1942-54 – Anhydrit auf 450 m Länge; **Gesamt-Hebung** bisher **über 103 cm**; laufende **Sanierungen** erforderlich
- ▶ **Autobahn-Tunnel Leonberg**: erbaut 1998 – Anhydrit auf 500 m Länge; Gesamt-Hebung bisher **über 130 cm**; laufend **Sanierungen** erford., große Sanierung ab 2017 bis 2021 vorgesehen
- ▶ **Freudenstein-Tunnel**: erbaut 1992; **Quellung, bisher ohne Schäden**
- ▶ **Weinsberger Tunnel**: erbaut um 1864; **Quellung dauert an**
- ▶ **Kappellesbergtunnel**: erbaut um 1878; **Quellung nach 100 Jahren still**
- ▶ **Schanztunnel**: erbaut um 1880; **Quellung nach über 100 Jahren still**
- ▶ **Hauenstein-Basistunnel**: erbaut um 1919; **Quellung dauert an**
- ▶ **Belchentunnel**: erbaut um 1970; **Quellung dauert an**
- ▶ **Einschnitt Oberndorf**: erbaut um 1973; **Hebung 2 m**; **Quellung dauert an**
- ▶ **S-Bahn-Wendeschleife Stgt.-Schwabstr.**: erbaut 1980; **bisher keine Schäden**
- ▶ **Heslachtunnel II Stgt.**:erbaut 1988; **Hebungen**; **Quellung dauert an**
- ▶ **Adlertunnel / CH**: erbaut 1994-2001; **Sanierung 2010**, **Quellung dauert an**
- ▶ **Chienbergtunnel/CH**: erbaut 2007; **Quellschäden**; **große Sanierung 6 Jahre nach Fertigstellung**