

## Schadenrisiko Tunnelbau im Anhydrit und Wittkes Glaubwürdigkeit:

Tunnelbau im **Anhydrit** ist mit einem **sehr hohen Risiko von Bauschäden** behaftet, wenn durch Wasserzutritt der Anhydrit sich zu Gips umwandelt und dabei **sehr hohe Quelldrücke** über sehr lange Zeiträume hin entstehen, die die **Tunnelsohle anheben** und sogar die **Tunnelwände eindrücken** können, wie an **nahezu sämtlichen Tunneln** geschehen, die im Anhydrit gebaut worden sind:

### 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, regelmäßige Sanierung**
- ▶ **S-Bahn-Wendeschleife Stgt.-Schwabstr.:** erbaut 1980; **bisher keine Schäden**
- ▶ **Heslachtunnel II Stgt.:**erbaut 1988; **Hebungen**; **Quellung dauert an, Schäden bislang gering**
- ▶ **Adlertunnel / CH:** erbaut 1994-2001; **Sanierung 2010, Quellung dauert an**
- ▶ **Chienbergtunnel/CH:** erbaut 2007; **Quellschäden**; **große Sanierung 6 Jahre nach Fertigstellung**

Für das Vorhaben „Stuttgart21“ sollen 62 km Tunnel gebaut werden, davon **mehr als 15 km durch Anhydrit-führende Schichten**. Es besteht ein hohes großes Risiko von Bauschäden, die nicht nur die Baukosten erheblich vergrößern, sondern auch noch später **immer wieder zu langen Betriebsunterbrechungen** führen werden, wenn **Zulauftunnel wieder repariert** werden müssen. Dann wird Stuttgart von der „Europäischen Magistrale Paris – Bratislava abgehängt – dank S21!

Im KPMG-Gutachten bemängeln die Prüfer, daß die DB PSU sich beim Tunnelbau allein auf die Aussagen von Prof. Dr. W. Wittke als einzigem Gutacher stützt:

*„Zudem halten wir die **ausschließliche Abstützung auf einen einzigen Experten** für die Beurteilung der höchst komplexen Anhydrit-Problematik **für diskussionsfähig**. Ein für diesen Sachverhalt einberufener ... **Beirat, zusammengesetzt aus mehreren internationalen Experten, hätte für ein derartiges Vorhaben eine breitere Basis bieten können.**“ [S. 52]*

Die Bahn aber hält weiterhin unbeirrt an Prof. Wittke fest und verweist auf dessen „internationale Erfahrungen“ im Tunnelbau.

Doch **Wittke ist keineswegs unfehlbar!** Er war seinerzeit beim Bau der Stuttgarter S-Bahn-Tunnel **verantwortlicher Gutachter**, der die „vorhandenen horizontalen Gebirgsspannungen“ **nicht erkannt hatte**, die am **26. - 28. Feb. 1981** den **Einsturz** des **Tunnelvortriebes** im Bereich „Universität“ **auf 35 m Länge** auslösten, wobei sechs darüber befindliche, **vom Einsturz bedrohte Wohnhäuser** am „Bienenweg“ im Wohngebiet Schranne eiligst für mehrere Tage evakuiert werden mußten, bis der gefährdete Tunnelabschnitt in Tag- und Nacht-Einsätzen mit Beton verfüllt war. Die Folgen: **Mehrkosten in Millionenhöhe** und **ein Jahr verspätete Fertigstellung** der geänderten Tunneltrasse! [nachzulesen im Buch „Der Tunnel“, S.148 ff]

Außerdem ereigneten sich beim Bau der S-Bahn-Tunnel in Stuttgart drei weitere schwere Schäden an Gebäuden, mit anschließenden langwierigen Schadensersatz-Prozessen:

- ▶ **Bauschäden** in Millionenhöhe am **Dienstgebäude der Deutschen Post** in der Lautenschlagerstraße durch **Baugrubenbewegung** und **Grundwasser-Entzug!**
- ▶ **Bauschäden** an großem **Wohnblock** einer Wohnungsbau-Genossenschaft Ecke Rotebühl-/Seyfferstraße
- ▶ **Bauschäden** am **Naturwissenschaftlichen Zentrum der Universität Stuttgart**, Bereich S-Vaihingen infolge Bodenbewegungen

Damals hatte **Wittke** beim Bau des S-Bahn-Tunnels einen **schweren Fehler zu verantworten**. Und heute sollen wir **Wittke blind vertrauen**, daß **schon nichts passieren werde?**