

Sperrung des S21-Referenz隧nells Freudenstein

**Das Ende des Märchens vom sicheren Bauen im Anhydrit**

Nach dem Bekanntwerden von Schäden im Eisenbahntunnel Freudenstein infolge von Anhydritquellungen werden alte Fragen zur Tunnelsicherheit bei Stuttgart21 wieder aktuell und müssen von der Bahn beantwortet werden, so Dieter Reicherter, Sprecher des Aktionsbündnisses. Rechtzeitig vor Ostern hat die Deutsche Bahn AG ihren Kundinnen und Kunden ein faules Ei ins Nest gelegt. Der Freudensteintunnel auf der Schnellfahrstrecke Stuttgart - Mannheim wird ab Gründonnerstag für 7 Wochen vollständig gesperrt werden. Die Fahrtzeit zwischen Stuttgart und Mannheim wird sich dadurch um 45 Minuten verlängern. Erst 2020 war die Strecke umfangreich saniert worden.

Grund für die Sperrung des Eisenbahntunnels ist ein Quellen des Gesteins, das zu Rissen in der Innenschale der Tunnelröhre geführt hat. Wie der Freudensteintunnel liegen auch ca. 20 km der Stuttgart21-Tunnel im quellfähigen Gipskeuper. Bei Berührung mit Wasser quillt das Gestein. Der Vorgang kann nicht mehr gestoppt werden. Immer wieder werden Sanierungen nötig wie beim Stuttgarter Wagenburgtunnel, dem Leonberger Engelbergtunnel und der Altstadt von Staufen im Breisgau. Über diese ewig sprudelnden zusätzlichen Aufträge freut sich zumindest die Bauindustrie. Geradezu hilflos wirkt da der Plan der DB, Steinschlag von der Decke auf die Züge u.a. mit 1000 m Drahtnetzen unter dem Tunnelfirst zu verhindern. Allein diese ersten Maßnahmen kosten den klammen Staatsbetrieb 7,5 Millionen Euro.

Wie bei Stuttgart 21 war die Problematik des Bauens im Anhydrit auch beim Freudensteintunnel bekannt. Doch rühmten sich die Bahn und vor allem ihr Berater Prof. Dr. Walter Wittke („Experte für Tunnelbau im Anhydrit“), die Probleme im Griff zu haben. Die Bahn richtete am Freudensteintunnel sogar einen Forschungsstollen ein („20 Jahre Versuche und Messungen“). Doch alles nutzte nichts: Der Anhydrit hält sich nicht an Wittkes Versicherungen - und quillt.

Wittke wurde beim Geißlers Faktencheck zu S21 2010 als Sachverständiger präsentiert und legte sich auf ausdrückliche Nachfrage beim Freudensteintunnel fest: „Es gibt kein Quellen im Freudensteintunnel. Diesen zähle ich zu den erfolgreichsten. Sie können auch lange warten; es wird nichts passieren, wenn Sie sich das genau anschauen.“ Unter ausdrücklichem Bezug auf diese positiven Erfahrungen äußerte sich Wittke zum Anhydrit bei S21: „Das Risiko ist vernachlässigbar.“

Wieder einmal scheinen die Gegner\*innen des Projekts Recht zu behalten. Ein sicherer und zuverlässiger Bahnbetrieb nach einer etwaigen Inbetriebnahme von Stuttgart 21 steht damit infrage. Denn schon eine Hebung des Tunnelbodens um wenige cm bedeutet, dass der Tunnel für lange Zeit gesperrt werden muss. Dies hätte ganz erhebliche Auswirkungen auf den Bahnbetrieb in Stuttgart insgesamt. Sperrungen und Umleitungen werden die Folge sein. Für den Fernverkehr wird einmal mehr Esslingen an die Stelle des Stuttgarter Hauptbahnhofs treten müssen.

„Derweil wird“, so Reicherter, „der nächste Milliardenauftrag ausgekugelt. Wittkes Firma WBI wird im Mai in Weinheim den 10. Felsmechanik- und Tunnelbautag veranstalten. Dort geht es unter anderem um die „Anwendung des Partnerschaftsmodell Schiene beim Pfaffensteintunnel“, also dem längsten Eisenbahntunnel Deutschlands für die Gäubahn. Sponsor der Tagung ist die DB InfraGo AG, welche auch für Stuttgart 21 verantwortlich ist. Im Beirat sitzt der Tunnelbauer Dr. Martin Herrenknecht ebenso wie Manfred Leger, ehemals bei der Bahn direkt für Stuttgart 21 verantwortlich.“

*Kontakt: Dieter Reicherter: 07192 930522 oder 0151 263 711 31, Werner Sauerborn: 0171 320 980 1*