



Damit es bei den Bauarbeiten unter der Autobahn A 7 keine bösen Überraschungen gibt, werden im Vorfeld Georadaruntersuchungen durchgeführt.



Um den Ort Kirchdorf an der Iller bei extremen Niederschlagsereignissen besser schützen zu können, wird derzeit ein zweiter großer Kanal zur Ableitung größerer Wassermengen gebaut.

Neue Rohrleitung für Kirchdorf - 60 m im Microtunneling-Verfahren

● MAX WILD

Die Gemeinde Kirchdorf an der Iller baut zur Verbesserung des Schutzes ihrer Ortslage bei extremen Niederschlagsereignissen und als Reaktion auf solche Ereignisse in jüngster Vergangenheit einen zweiten großen Kanal zur Ableitung von größeren Wassermengen. Die anspruchsvolle Verlegung der Stahlbetonrohre mit einer Gesamtlänge von circa 1 km legt die Gemeinde in die Hände des Bauunternehmens Max Wild aus dem schwäbischen Berkheim. Im Juli sollen die Arbeiten für die Erweiterung des Kanals abgeschlossen sein.

Mit dem Beschluss zur Erweiterung des Kanalnetzes stellt die Gemeinde Kirchdorf die Weichen für die Zukunft. Anstelle eines Kanals

wird es im Sommer 2018 zwei parallel verlaufende Kanäle geben. Laut Bürgermeister Rainer Langenbacher soll der neue Kanal der Entlastung des bestehenden Mischwasserkanals im Regenfall dienen. Im Normalfall wird durch diesen Kanal das Regenwasser aus dem neuen Trennsystem zur Iller abgeleitet. Der betreffende Bauabschnitt startet an der Autobahn A 7 in Richtung Kirchdorf und endet mit dem Anschluss an die Kläranlage in Kirchdorf. Verlegt werden müssen 1.280 m Entwässerungsleitungen aus Stahlbeton mit einem Innendurchmesser von 1.400 mm, in einer Tiefe von bis zu 5 m. Anspruchsvoll wird für Bauleiter Christian Sauer und sein Team der Trassenbereich an der Autobahn A 7 sein. Denn auf einer Länge von 60 m sind die Rohrleitungen unterhalb der Autobahn zu verlegen. Um das 60-m-lange Teilstück zu bewältigen, greifen die Tiefbauprofis auf eine grabenlose Technologie zurück, die sich Microtunneling nennt.



Microtunneling – Rohrvortrieb im Vollschnittverfahren

Was früher einmal kaum denkbar gewesen ist, ist heute schon fast Standard: „Der Einsatz ferngesteuerter Tunnelvortriebsmaschinen mit hydraulischer Bohrgutförderung ist im Durchmesserbereich DN1400 heute schon fast als Standardlösung zu bezeichnen“, so Bauleiter Sauer. Damit es bei den Bohrarbeiten unterhalb der Autobahn im April 2018 keine bösen Überraschungen gibt, werden im Vorfeld sogenannte Georadaruntersuchungen durchgeführt. „Die elektromagnetischen Impulse des Georadars dringen in den Boden ein und visualisieren auf diese Weise Hohlräume sowie Anomalien und Schichtgrenzen auf dem Radar“, beschreibt Sauer. Dass im Untergrund Hindernisse warten, kann bei solchen Microtunneling-Projekten durchaus vorkommen. Wichtig ist deshalb, den Ist-Zustand des Untergrunds noch vor der Bohrung zu dokumentieren, um mögliche Bohrhindernisse ausschließen zu können. Die weiteren im Zuge des Projektes zu erledigenden Arbeiten seien Routine – „das ist für uns ganz normaler Leitungsbau in offener Bauweise, wie er für uns Tagesgeschäft ist“, erklärt Sauer.



Die Verlegung der Stahlbetonrohre mit einer Gesamtlänge von circa 1 km wurde in die Hände des Bauunternehmens Max Wild gelegt.

Das Thema Arbeitssicherheit hat höchste Priorität

Selbstverständlich stehen im Zuge dieses Projektes auch Arbeitssicherheitsaspekte im Fokus. Deshalb werden alle Arbeitsgänge vor Aufnahme der Tätigkeiten auf Gefahren untersucht und Sicherheitsplan und Gefährdungsanalysen erarbeitet. Vor der erstmaligen Tätigkeit auf der Baustelle wird das gesamte Team in die Besonderheiten der Baumaßnahme eingewiesen. „Die Sicherheit des Teams zu gewährleisten hat höchste Priorität“, hält Sauer fest. Die Baumaßnahmen durch die Firma Max Wild sollen bis Ende Juli 2018 abgeschlossen sein.