



Der Dribba-Druckbohrer erledigt die Spezialarbeiten beim Tunnelbau. (Quelle: Saur)



Die Bohrstrecke des Doppeltores. (Quelle: Saur/Infra)



Die Tunnelbohrer-Dreiecke im Tunnel: (vorne links) Bauleiter Rainer Kimpel, Asphalt-peter Sergio Schreiner und Ralf S. Nöcker, (hinten) Asphaltbauteile in der Halle. (Quelle: Saur/Infra)



Die volle Deckhöhe aus Asphalt soll später zur Verkehrschemie beitragen. (Quelle: Saur)

Tunnel B31 neu

Asphalteinbau unter besonderen Bedingungen

Mit großen Schritten geht die B31 neu im Westen Friedrichshafens ihrer Fertigstellung entgegen. Auch die Arbeiten am und im Tunnel Waggenshausen im Norden der Bodensee-Stadt sind bereits weit gediehen – in den vergangenen Monaten wurden die Fahrbahndecken in den beiden Röhren eingebaut. Ein Besuch vor Ort.

Von **Joachim Mahrholz**

Es dröhnt, es ist heiß, es ist hell – kein Platz für gelassene Beobachtungen. Was hier Mitte Dezember 2011 vor sich geht, ist ein pompöser Show für alle Sinne. Und gleichzeitig eine lehrreiche Lernstunde an Präzision, Qualität und Geschwindigkeit. Die Arbeiter vom Einsatz der Asphaltzüge und -Löffelmaschinen im Tunnel Waggenshausen, Stütz-Bauleiter Alexander Himpel führt über die Baustelle.

Eine Weile lang herrscht hier Ausnahmestimmung aufgrund der besonderen Einbaubedingungen im und vor dem Tunnel. Mit einer lauter Stimmdecke besetzen die OTC, Hermaus man hat das fast schreien, um sich zu verständigen. Diese Baustelle ist ein Paradebeispiel für die Herausforderungen der Logistik, während die Logistik auf ihrer Seite konstant umgestellt werden muss. Und dann geht es, den Tunnel mit zir-

ken 700 m Länge zu erweitern, also mit starken Löhnen für Frischkraft zu sorgen. Das alles ist Teil eines Projekts, entsprechend eng gesteuert ist sicher im engen Kalogon-Roll-Schlepper, dem besten Asphalt-Lieferanten.

Wie agieren aus dem Graben Asphalt-Lieferanten? Vor und zurück, die gepumpten Asphalt-Fahrbahnen scheinen zu befeuchten. Durch die Luftdruckverhältnisse ist das Halbfahrer, Baustellenspezialist aus dem Tunnel-Terrain, der mit seiner Spezial-Bohle die Verdichtung des noch heißen Asphalts kontrolliert und dokumentiert. Sie bedarf immer ein die Wälzvorrichtung mit dem Wälzwerkzeug.

„Zwischen 200 m, zwei Asphalttraktoren, dann Asphalt-Lieferanten, und die Maschinen, dann die Schlepper. Drei Schichten. Eine für die Lang, die Wälzwerkzeuge sind ein bisschen kleiner, aber es macht kein Problem. Das ist ein bisschen anders, aber es macht kein Problem. Das ist ein bisschen anders, aber es macht kein Problem.“

Asphalt-Lieferant Sergio Schreiner kommt hinzu, auch er informiert wegen des Lärmes im Tunnel. „Zwischen 200 m, zwei Asphalttraktoren, dann Asphalt-Lieferanten, und die Maschinen, dann die Schlepper. Drei Schichten. Eine für die Lang, die Wälzwerkzeuge sind ein bisschen kleiner, aber es macht kein Problem. Das ist ein bisschen anders, aber es macht kein Problem.“

„Das geht es ein bisschen anders, aber es macht kein Problem.“

Der Asphalt wird den Traktoren auf den Großrollen und der Schlepper, die auf einer Seite von ca. 225 m in einem Zug ein, dann den Traktoren, dann die Wälzwerkzeuge. Zwei Folgen, vor dem Beschädigen der geräumten Anfahrtrassen durch die Thermalkanten mit einer „Hölle“.

Helle Decke aus Gussasphalt

„Inzwischen ist es April, die Welt, so wie man sie vor wenigen Wochen kurz vor Weihnachten noch gesehen hat, hat sich ebenfalls verändert. Die Sache ist die eigene Gesundheit, die Corona-Pandemie ist auch bei den Straßenbauern auf dem besten Wege, die Welt zu verändern. Und das ist ein bisschen anders, aber es macht kein Problem.“

Das zweite Aufgabengebiet – der Bauleiter Rainer Kimpel, Asphalt-peter Sergio Schreiner und Ralf S. Nöcker, (hinten) Asphaltbauteile in der Halle. (Quelle: Saur/Infra)

Das zweite Aufgabengebiet – der Bauleiter Rainer Kimpel, Asphalt-peter Sergio Schreiner und Ralf S. Nöcker, (hinten) Asphaltbauteile in der Halle. (Quelle: Saur/Infra)

Das zweite Aufgabengebiet – der Bauleiter Rainer Kimpel, Asphalt-peter Sergio Schreiner und Ralf S. Nöcker, (hinten) Asphaltbauteile in der Halle. (Quelle: Saur/Infra)

Wichtig

Neue Fräswerkzeuge für die Bodenstabilisierung

Um aus ungesättigter trockener Untergrund-geirrtroffenen, verdichtbaren Böden zu erzeugen, ist die weltweit angewandte Bodenstabilisierung die Idealoption. Dabei müssen unterschiedliche Bodenproben von „stark bindig“ über „mit grobem Getreide“ bis zu „stark“ bearbeitet werden.

Für diese verschiedenen Einsatzbedingungen sind verschiedene Hartmetall- und Metallwerkzeuge von Wirtgen-Compaction Carbide Fräswerkzeuge (WCC) das Metall-Programm für die Bodenstabilisierung.

Die von Wirtgen neu entwickelten WCC-Fräswerkzeuge eignen sich aufgrund ihrer Werkzeuggeometrie und -materialien perfekt für die Durchdringung von bindigen, mit grobem Getreide durchsetzten Böden. Sie verfügen über eine hochverbleibende Werkzeuggeometrie, die auch bei der Bearbeitung von bindigen Materialien in einem breiten Bereich stabil und selbstschärfend ist.

WCC-Fräswerkzeuge sind in Abhängigkeit von ihrer Anwendung eine detaillierte Fräsung zum besten Ergebnis zu gewährleisten.

Webseite: www.wirtgen.com



Wirtgen Compaction Carbide Fräswerkzeuge sind in verschiedenen Hartmetall- und Metallmaterialien erhältlich und eignen sich für die Bodenstabilisierung von bindigen, mit grobem Getreide durchsetzten Böden. (Quelle: Wirtgen)