

Präzisionsarbeit im Untergrund

Erschließung des Industriegebiets Salzgrube in Villingen-Schwenningen

VILLINGEN-SCHWENNINGEN. Sie sind nicht zu übersehen: die Tiefbauarbeiten, die im Nordosten Villingens erfolgen, wo ein weiterer Teil des Industriegebietes „Salzgrube“ von der Firmengruppe Storz erschlossen wird. Schon zweimal haben in den vergangenen fünf Jahren hier Kolonnen aus der Niederlassung Donaueschingen im Untergrund Kabel und Kanäle verlegt, bevor ihre Schwarzdeckenkollegen für die nötigen Straßen und Fahrbahnen sorgten. Seit Mitte Januar arbeitet Polier Michael Kollath unter der Bauleitung von Sven Stutzmann zusammen mit drei Kollegen an der Erweiterung des Gebietes. Sie bauen sozusagen in „grüne Wiesen“ hinein.



Industriegebiet Salzgrube in der Erschließung.

Foto: Storz

Zwei Kettenbagger sind im Einsatz: darunter ein Cat 349EL mit Friedrich Locher im Cockpit. Etwa ein Drittel der insgesamt 350 Meter Kanalgräben ist Mitte Februar bereits ausgehoben und mit großen grauen Betonrohren belegt. Ihre Durchmesser: 1 400, 1 100 und 1 000 Millimeter; ihre Länge: drei Meter. Ihr gemeinsamer Fluchtpunkt ist ein über 20 Tonnen schweres Schachtbauwerk.

„Wir brauchen hier so große Rohre, weil doch erhebliche Mengen an Regenwasser anfallen“, sagt Michael Kollath, als er über die Baustelle führt und auf die Flachdächer eines großen benachbarten Industrieunternehmens zeigt. „Das könnten an die 20 000 Quadratmeter Dachfläche sein – dieses Wasser muss ja irgendwo hin. Und hier soll weitergebaut werden.“

Im Graben selbst steht Facharbeiter Alexander Knutas. Zwei große Rohrsegmente sind bereits an das Schachtbauwerk angeschlossen, das dritte wird gleich von Baggerführer Locher angeliefert. Wie die anderen wird es in ein 15 Zentimeter mächtiges Bett von Splitt gelegt. Beim ersten Versuch sollte alles klappen. Kollath: „Wenn man einmal angesetzt hat, muss es stimmen. Rausholen und nacharbeiten wäre schwierig. Es sollte beim ersten Mal passen.“

Er und seine Kollegen sind ein eingespieltes Team. Langsam kommt der Cat 349EL angefahren, an seinem Ausleger baumelt das nächste Großrohr, 3,5 Tonnen schwer. Stück für Stück senkt der Baggerführer es herab, sein Kollege Knutas pinselt das Spitzende mit Gleitmittel ein, damit es gut in die Muffe passt, er und Kollath korrigieren – es geht hier jetzt um Millimeterarbeit. Schließlich hebt der Polier den Daumen – alles sitzt. Locher gibt diesem Segment mit dem Ausleger seines Baggers noch einen sanften Schubs, damit es in die Gummidichtung des anderen gleitet – passt!

Kollath ist zufrieden. „Das hier ist Präzisionsarbeit“, sagt er. „Das wissen die wenigsten.“ Woher man denn so genau das Gefälle von einem Prozent bestimmen kann? Na ja, sagt er und lächelt: „Das ist nicht nur Gefühl. Ein Helferlein haben wir schon.“ Und damit meint er den Kanalbaulaser, der sich am Beginn des Rohrstrangs befindet. Er zeigt mit seinem Lichtstrahl exakt Richtung und Gefälle an. Kollath: „Wenn der grüne Laserpunkt die Zielscheibe im neuen Segment richtig trifft, stimmt alles.“ Präzisionsarbeit im Untergrund eben. Spätestens im kommenden Juli soll davon nichts mehr zu sehen sein. Dann haben die Schwarzdeckenkollegen hier die Straßen asphaltiert.