



Dieser Schacht wird neun Meter in die Tiefe gehen, wenn der Aushub beendet ist. Erst dann kann die Maschine für den Rohrvortrieb hinabgelassen werden. Foto: Hennes

Erster Schacht für die Sanierung

Arbeiter heben für die Arbeiten am neuen Kortelbachbett eine neun Meter tiefe Grube aus

Von Christoph Ueberfeld

Unna. Schaufel für Schaufel hebt der Bagger die Erde aus dem runden Loch. Rund drei Meter tief ist schon der erste Schacht für die Kortelbachsanierung unweit des Busbahnhofs. Bis auf neun Meter Tiefe müssen die Arbeiter aber noch runter.

Erst dann kann in diesem Schacht der sogenannte benannte Rohrvortrieb beginnen. Dafür müssen die Tiefbauer aber nach jedem Meter

mit Spritzbeton den Rand verstärken, um ein Nachsacken des Erdreichs zu verhindern. Ist dieser Schacht fertig, dann erfolgt der Rohrvortrieb unter Zuführung von Frischluft bis zu zehn Meter unter der Erde mit einem Maschinenführer. Er steuert einen Spezialbagger, der von Schacht zu Schacht gräbt, um Platz zu schaffen für ein 1,40 Meter breites Rohr. Hierbei wird der Boden abgebaut, mit einer Lore zum Bauschacht transportiert, dort mit einem Kran an

die Oberfläche befördert und entsorgt. Der Maschinenführer wird sich in einem ersten Schritt in Richtung AOK vorarbeiten. 90 Meter beträgt die Distanz. Ausgehend von diesem ersten Schacht wird die Maschine dann um 90 Grad gedreht und der nächste, 280 Meter lange Abschnitt in Angriff genommen, der auch unter der Gleisanlage hindurchführt.

Ein nicht ganz einfaches Unterfangen, auch wenn Thomas Matter, bei den Stadtbetrieben zuständig für

dieses Projekt, davon ausgeht, dass es keine Probleme geben wird. Mit Bombenblindgängern sei in diesem Bereich nicht zu rechnen, zumal es sich dort um Felsgestein handle. Dort würden in der Regel keine Blindgänger aus dem 2. Weltkrieg liegen. „Dennoch arbeiten wir uns sehr vorsichtig vor und achten auf Verfärbungen im Boden, die auf Bomben hinweisen“, sagt Matter.

Zudem hätte die Bahn sehr strikte Auflagen erteilt. Zwischen dem neuen Kanalrohr

und den Gleisen müssen mindestens fünf Meter Erdreich sein. Zur Sicherheit messen die Stadtbetriebe während der Arbeiten in diesem Bereich die Gleise nach, ob sich diese abgesenkt haben. Um sich vor eventuellen Schadensersatzansprüchen von Hauseigentümern zu schützen, hatten die Stadtbetriebe im Vorfeld der Sanierung schon Häuser auf eventuelle Vorschäden begutachten lassen, unter denen das neue Bachbett entlang führen wird.