

HAENLEIN

PRESSESPIEGEL BUDAPLAN®

Dr.-Ing. A. Haenlein GmbH & Co.
Hufelandstraße 21
80939 München
T: +49-89-31 69 36-0
F: +49-89-31 69 36-20
E: info@haenlein.de
W: www.haenlein.de



B 25-Ortsdurchfahrt wieder durchgängig befahrbar

DINKELSBÜHL (bi/mk) - Nach knapp vierwöchiger Bauzeit mit entsprechenden Umleitungen ist die Dinkelsbühler Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 25 wieder durchgängig befahrbar. Gestern am frühen Abend wurde die Sperrung aufgehoben.

Bis zuletzt waren aber noch Restarbeiten zu erledigen, zum Teil bei bereits schon wieder laufendem Verkehr. Das Foto entstand an der Stauferswallkreuzung und zeigt Mitarbeiter einer Münchener Firma beim Einbringen eines neuen Gullydeckels. Im Rahmen der mit Gesamtkosten von gut 500000 Euro verbundenen Deckensanierung zwischen Polizei und nördlichem Ortsausgang wurden an sieben Stellen die alten Regenwasserläufe entfernt und durch ein System ersetzt, dessen konische Bauform laut Angaben der Firma besser vor Verdrückungen und Klappergeräuschen schützt.

Vor der Aufhebung der Sperrung waren auch noch Fahrbahnmarkierungen aufzubringen und Umleitungsanlagen zu entfernen. Die Baustellenampel an der Olmühle soll, wie OB Dr. Christoph Hammer im Bauausschuss mitteilte, zunächst dort belassen werden. Geplant sei, den Verkehr an der Einmündung der Nordtangente in die B 25 so lange mit der Lichtzeichenanlage zu regeln, bis der Kreisverkehr gebaut werde. Damit sei im kommenden Frühjahr zu rechnen, so der Rathauschef. Indies lobte das Staatliche Bauamt in einer Pressemitteilung die gute Abstimmung mit der Stadt Dinkelsbühl und die effiziente Arbeit der bauausführenden Firmen. Dadurch habe der enge Zeitplan sogar unterschritten werden können. Foto: Jürgen Binder



VON MARTINA HAAS

DINKELSBÜHL - Im Baugebiet Gaisfeld IV soll Wohnen und Einkaufen in einem Gebäude kombiniert werden. Für ein entsprechendes Konzept wurde ein Investitionswettbewerb ausgeschrieben, der am Mittwoch, 11. Dezember, entschieden werden soll. Die Bürger sollen nach der nichtöffentlichen Entscheidung über die Planung des Siegers informiert werden.

Die öffentliche Präsentation der vier Entwürfe aus der Endrunde findet ab 18.30 Uhr im kleinen Schrammsaal statt. Um 19 Uhr soll dann der zuvor vom Stadtrat gefasste Vergabe-Beschluss bekannt gegeben werden. Auf dieses Prozedere hatte sich laut Mitteilung der Stadt Dinkelsbühl im vergangenen Frühjahr der Stadtrat mit einer Zwei-Drittel-Mehrheit verständigt.

Schlechte Stimmung im Bauausschuss

Am 11. Dezember wird Entscheidung über Supermarkt-Projekt im Gaisfeld IV bekannt gegeben

In der jüngsten Bauausschussitzung, in der Oberbürgermeister Dr. Christoph Hammer über den Ablauf der von ihm als „Bürgerversammlung mit Rederecht“ bezeichneten Veranstaltung informierte, merkte die SPD-Stadträtin Ulrike Fees dazu an, dass den Bürgern bei diesem Vorgehen erst nach dem Beschluss ein Rederecht eingeräumt werden würde. Sie regte an, den endgültigen Vergabeentscheid nicht an diesem Tag zu fassen.

Auf diesen Hinweis reagierte der OB ungehalten, sei doch das Verfahren mit allen Beteiligten so beschlossen worden. Überdies gebe es keinen „Architektenwettbewerb“, bei dem die Bürger mitentschieden.

Außerdem schickte er sein Unverständnis hinterher: „Das ist immer wieder so, dass alles noch mal in Frage gestellt wird.“ CSU-Fraktionssprecher Klaus Huber pflichtete dem OB bei. Es sei nicht fair, weder dem Stadtrat noch der Verwaltung gegenüber, dass Fees ihren Einwand im Ausschuss vorbringe.

Die Atmosphäre im Ausschuss schaukelte sich hoch. Grünen-Stadtrat Gerhard Zitzmann schlug auf den Tisch und äußerte mit derben Worten, für die er sich später entschuldigte, dass er die Stimmung in den Gremien „katastrophal“ finde. Sobald jemand etwas „Falsches“ sage, gingen der OB und der CSU-Fraktionssprecher „gleich

in die Luft“. Zitzmann weiter: „Die Aggression ist schlimm.“ Den Oberbürgermeister forderte Zitzmann auf, dafür zu sorgen, dass es im Stadtrat und in den Ausschüssen „sachlich zugeht“. Darauf erwiderte der OB ihm, dass dies ausgerechnet derjenige einfordere, der zuvor selbst auf den Tisch gehauen habe. Sowohl Huber als auch Hammer forderten, dem besprochenen Verfahren treu zu bleiben, gegen das es keinen Widerspruch gegeben habe. Zitzmann indes sprach von Gegenstimmen bei dieser Entscheidung.

Zum geplanten Objekt im Gaisfeld IV hatte die Stadt Anfang März dieses Jahres einen Investitionswettbewerb zum Neubau eines Einzel-

wandlungsprojektes mit Dienstleistung und/oder Wohnen gestartet. Wettbewerbsende war am 24. Mai. Nach Vorprüfung der eingegangenen Projektentwürfe durch den Gestaltungsbeirat, bestehend aus Josef Weber (Leiter des Referats für Planen und Bauen der Stadt Erlangen), Professor Michael Stüblein (Architekt und Stadtplaner Nürnberg) sowie der Dinkelsbühler Stadtbaumeisterin Gerhild Vonhold, hatten die Projektanten im vergangenen Oktober ihre Planungen dem Stadtrat in einer nichtöffentlichen Sitzung vorgestellt und Fragen beantwortet. Nach dieser ersten Runde verblieben laut Mitteilung der Stadt Dinkelsbühl vier Projektanten übrig, die nun am kommenden Mittwoch in einer nichtöffentlichen Sitzung ihre Planungen in der finalen Konzeption vorstellen. Den Zuschlag soll dann einen Vergabeentscheid fassen.

Neue Wählergemeinschaft stellt Liste auf

Gruppe „Wir wollen Wandel – Stimme für Feuchtwangen!“ lädt am Dienstag zur Versammlung in Thürnhofen ein

VON PETER ZUMACH

FEUCHTWANGEN - „Wir wollen Wandel – Stimme für Feuchtwangen!“ – diesen Namen hat sich eine freie Wählergemeinschaft gegeben, zu der sich rund 30 Bürger jetzt neu zusammengeschlossen haben. Ihre Liste mit 24 Stadtratskandidaten für die Kommunalwahl im März wollen sie am kommenden Dienstag, 10. Dezember, aufstellen.

Zu der Versammlung, die um 20 Uhr im Gasthof „Zum grünen Wald“ (Bräutigam) im Stadteil Thürnhofen beginnt, laden Vorsitzende Petra Schweizer und ihre Stellvertreterin, Birgit Hähnelin-Häberlein, alle Feuchtwanger Bürger ein. Denn eines ihrer Ziele sei es, „die Wähler zu den Wahlurnen zurückzubringen“. Aktuell engagierten sich in der Gruppe, die sich in Kürze als Verein formieren will, Personen, die einen „breiten Querschnitt“ der Bevölkerung repräsentierten: Unternehmer und Selbstständige ebenso wie Mitarbeiter im Pflegebereich, Lehrer, Angestellte und Rentner.

„Wir wollen, dass sich in Feuchtwangen wieder etwas bewegt“, erklärten Schweizer und Hähnelin-Häberlein, als sie die neue Wählergemeinschaft gestern im Gespräch mit der FLZ offiziell vorstellten. Es sei notwendig, „die Kommunalpolitik wieder offener zu gestalten und die Leute zu aktivieren“. Angesichts der „Stimmung“ in der Kreuzgangstadt bestehe die „Chance, einen Wandel herbeizuführen“. Aber: „Das geht nur, wenn man in den Gremien mitarbeiten darf“. Deshalb seien die Mitglieder auch zur Kandidatur für den Stadtrat bereit. Indies werde die Gruppe bei der Wahl 2020 keinen Bewerber für das Bürgermeisteramt ins Rennen schicken. „Dafür sind wir jetzt noch zu neu.“

Im Mittelpunkt der Arbeit stehe „das Beste für Feuchtwangen“. Um die Stadt weiterzuentwickeln, wolle sich die Wählergemeinschaft „frei von politischen Gruppierungen bewegen“, an „Themen dranbleiben und nichts zerreden“. Dabei sei „Wir wollen Wandel“ keine Protestpartei, denn „nicht alles war schlecht“. Und: „Wir wollen nicht diskreditieren,

sondern sachlich und offen mit allen kooperieren.“

Als wichtiges Anliegen nannten die Vorsitzenden das Zusammenleben aller Generationen und Bevölkerungsgruppen in einer lebenswerten Stadt. Um seine Attraktivität zu steigern, benötige Feuchtwangen barrierefreie Veranstaltungsräume und Treffpunkte für die Jugend. Mobilität, Verkehr und Parkraum müssten ebenso wie die digitale Infrastruktur optimiert und neue Wohnkonzepte entwickelt werden. Wichtig wäre zudem der Zuzug von Fachkräften, aber auch von Fachkräften, die hier arbeiten wollen.

Ebenfalls lege die Wählergemeinschaft in ihrem Programm Wert auf das Zusammenwachsen der Kernstadt mit ihren Ortsteilen – so es beim Nahverkehr, im kulturellen und im schulischen Bereich. Darüber hinaus gelte es, das „Kirchturmdenken“ gegenüber den Nachbarstädten zu überwinden und mit diesen zusammenzuarbeiten, anstatt zu konkurrieren. Nicht zuletzt müsse die Stadt an der Romanischen Straße mehr für Touristen anbieten.

Reaktion „respektlos“

Dieter Meyer reagiert auf Erklärung des BN-Landesverbands

DINKELSBÜHL (pm/bi) - Das „für die Stadt so wichtige Vorhaben“ als „Unsinnprojekt“ zu bezeichnen, zeuge von „Respektlosigkeit“ gegenüber den Bürgern, die 2009 für die B25-Ostumfahrung votiert hätten. Mit diesen Worten kommentierte gestern Dieter Meyer die jüngste Reaktion der Landesgeschäftsstelle des Bund Naturschutz (BN).

Meyer ist Sprecher einer Gruppe von Bürgern, die per Unterschriften-sammlung die Rücknahme der BN-Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss zur Ostumfahrung der B25 gefordert hatten. Die BN-Verantwortlichen nahmen für sich in Anspruch, demokratisch zu sein, handelten aber „nach Gutsherrenart“, so Meyer. Dass der BN-Landesverband

ein von den Unterzeichnern gewünschtes Gespräch zu den Beweggründen der Klage erst nach der Kommunalwahl führen wolle, sei doch „sehr durchsichtig“.

Zum Hinweis der BN-Landesgeschäftsstelle auf die bahnparrallele Trasse als Alternative zur Ostumfahrung sei zu sagen, dass dies „der Tod der Bahnreaktivierung“ wäre, so Meyer. Wer die Bahnparallelle fördere, nehme auch in Kauf, „dass Dinkelsbühl auf unabsehbare Zeit keine Lösung für sein Verkehrsproblem erhält“. Von den OB- und Stadtratskandidaten sei zu erwarten, dass sie vor der Wahl sagten, wie sie zur Ostumfahrung stünden, denn die Dinkelsbühler wollten vor der Wahl wissen, was auf sie zukame, und nicht die Katze im Sack kaufen.

Kupferkabel gestohlen
DINKELSBÜHL - Zwischen Montag und Donnerstag haben Unbekannte laut Polizei im Mut-

schachweg eine 400 Kilo schwere Kabeltrommel mit Kupferdraht im Wert von über 1000 Euro gestohlen. Hinweise werden unter Telefon 09851/57190 erbeten.

KULMBACH LAND



Marktlegast will sich um die Radwege kümmern
KULMBACH LAND, SEITE 17

In Buchau hat sich's ausgeklappert

SANIERUNG Wer einen abgesenkten Kanaldeckel vor der Haustür hat, der weiß, wie sehr das nerven kann. Der Markt Mainleus setzt nun auf ein Verfahren, mit dem dieses Problem beseitigt werden soll.

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED JÜRGEN GÄRTNER

Buchau – Eine Kanaldeckel-Sanierung ist eigentlich für eine Gemeinde wie Mainleus eine ganz banale Geschichte. Eigentlich. Im Ortsteil Buchau wurde aber ein ganz besonderes Verfahren angewandt, das die Münchner Firma Haenlein entwickelt hat und das im Landkreis Kulmbach erstmals zum Einsatz kam. Die Bilder zeigen, wie der Einbau erfolgt – und wir erklären, was die Vorteile sind.

1. Bild rechts oben: Mit einer eigens dafür entwickelten Schachtrahmfräse rücken die Münchner den alten Schächten an den Kragen. Die Zähne graben sich in den Asphalt. Wie mit dem Zirkel gezogen wird ein schmaler Rand um den Kanaldeckel abgefräst.

2. Saubere Baustelle: Der Staub und die kleinen Steine werden sofort zusammengeschaufelt und -gekehrt.

3. Der alte Kanaldeckel wird in eine Zange geklemmt und herausgehoben. Der neue Deckel liegt schon bereit.

4. Auf Bild 4 ist gut die besondere Form des Kanaldeckels zu erkennen – er ist konisch geformt. Durch die größere Auflagefläche des Rahmens kann er das Gewicht eines darüberfahrenden Fahrzeugs besser in den umgebenden Grund ableiten. Vor 16 Jahren haben die Münchner dieses Verfahren entwickelt, mit dem nicht nur eine deutliche

„In den vergangenen 16 Jahren wurden Technik und Ausrüstung immer weiter optimiert.“

HERMANN STROH
Vormann

Lärmreduzierung erreicht werden soll, weil sich der Deckel nicht mehr so leicht absenkt. Auch die Lebensdauer werde deutlich erhöht, erklärt der Geschäftsführer des Unternehmens, Claus-Dieter Haenlein. Darauf hofft auch Frank Wiesel, der Leiter der Bautechnikabteilung im Markt Mainleus. Auch für ihn ist das System neu, deshalb verfolgte er die Arbeiten selbst vor Ort. Acht Schächte lief die Gemeinde in Buchau in dem Verfahren sanieren. Kosten: 18 000 Euro.

5. Das Team ist eingespielt: Ist der Deckel gesetzt, wird ein Spezialbeton angerührt. Alles läuft wie aus einem Guss. Kein Wunder, denn die Truppe arbeitet seit zehn Jahren zusammen, wie Vormann Hermann Stroh erklärt.

6. Beim Eingießen des Betons ist Fin-gerspitzgefühl gefragt, damit nichts danebengeht. Aber auch das klappt reibungslos.

7. Bei den jetzigen Temperaturen dauert es etwa zehn Minuten, dann ist der Spezialbeton ausgehärtet. Im Sommer geht das deutlich schneller, da kann schon in fünf Minuten weitergearbeitet werden.

8. Der letzte Schritt: Über die Fuge mit dem Spezialbeton kommt eine 160 Grad heiße Heißverguss-Masse. Die wird mit einer kleinen Kanne eingegossen und dann mit einer Spachtel plan zur Straßendecke verstrichen. Das ganze Prozedere von Beginn der Fräsarbeiten bis zum letzten Arbeitsschritt dauert rund 30 Minuten. Für die Firma Haenlein ist Mainleus nicht die einzige Station in Oberfranken an diesem Tag. Nach Abschluss der Arbeiten hatte die fünfköpfige Mannschaft auch noch in Bayreuth zu tun, ehe sie wieder die Heimreise nach München antrat.



Fotos: Jürgen Gärtner

BRÜCKENSANIERUNG

Baustelle bei Lanzendorf wird beendet

Lanzendorf – Spätestens am Nikolaustag (6. Dezember) sollen die Arbeiten rund um die Autobahnbrücke bei Lanzendorf abgeschlossen sein. Das teilt die Autobahndirektion Nordbayern mit. Die Dienststelle Bayreuth der Autobahndirektion Nordbayern hatte die Talbrücke Lanzendorf zwischen den Anschlussstellen Bad Berneck und Bindlacher Berg im Zuge der A9 instand setzen lassen.

Ab heute beginnt nun der Rückbau der bisherigen Verkehrsführung, wie die Behörde mitteilt. Nach erfolgreich durchgeführten Instandsetzungsarbeiten werden jeweils zwei Fahrstreifen am rechten Rand der Richtungsfahrbahnen München und Berlin eingerichtet. Im Mittelstreifen der Autobahn werden dann die für die Verkehrsführung eingerichteten Überfahrten zurückgebaut und mit Fahrzeugrückhaltesystemen geschlossen.

Rampe ab Freitag frei

Die bisher gesperrte Rampe Bamberg – Berlin der Autobahn A 70 wird voraussichtlich am Freitag frei gegeben. Die Restarbeiten werden am 6. Dezember endgültig beendet sein. Unter anderem werden noch zwei Schilderbrücken vor und hinter der Brücke während einer kurzen Nachtsperre eingehoben.

Durch die starke Beanspruchung der Brücke in den vergangenen 22 Jahren war für die Sicherung deren Zukunftsfähigkeit eine erste große Instandsetzung erforderlich. Die nach Angaben der Autobahndirektion sehr anspruchsvolle Baumaßnahme wurde damit wie geplant vor den ersten Schneefällen termingerecht beendet, der ursprünglich veranschlagte Kostenrahmen für die Brückeninstandsetzung von 20 Millionen Euro wurde, wie es in der Mitteilung abschließend heißt, eingehalten. *red*

JUNGSCHE

Kinoabend im Kantorat

Untersteinach – Ausnahmsweise lädt am Freitag, 29. November, die evangelische Kirchengemeinde Untersteinach zur Filmnacht-Jungschär ein. Der Kinoabend startet um 18 Uhr im Kantorat, Kirchplatz 4 in Untersteinach. Diesmal heißt das Thema: „Füße hoch“. Eingeladen sind alle Kinder von 6 bis 11 Jahren. Abholung der Kinder ist um 21 Uhr. Thematisch wird sich die Jungschär mit den „Feiertagen“ beschäftigen und gleichzeitig das dritte der 10 Gebote näher kennengelernt. Dazu gibt es eine interessante Geschichte, und auch ein gefiedelter „Star-Gast“ ist mit dabei. Außerdem gibt es Popcorn, Pizza und Getränke (bitte fünf Euro an Essens- und Getränke-Beitrag mitbringen). Telefonische Rückfragen sind unter 09225/208 möglich. *red*

Münchner Merkur



Millimeterarbeit: Mitarbeiter der Münchner Firma Haenlein tauschten am Samstag Kanaldeckel in der Anton-Bruckner-Straße aus. Ihre neue, konische Form sorgt für weniger Krach und eine deutlich längere Lebenszeit. Foto: Hans Moritz

o f Aktualisiert: 22.09.19 - 12:59

NEUE GULLYDECKEL IN ANTON-BRUCKNER-STRASSE

Schluss mit dem lästigen Geklapper



von Hans Moritz ▾

In Erding wurden jetzt Gullydeckel ausgetauscht, die zuletzt immer mehr Lärm verursacht haben. Aufgrund einer neuen Technologie wird das auch langfristig nicht mehr passieren.

Erding – Auf den ersten Blick sind am Samstag in der Anton-Bruckner-Straße zwischen Kehr und Schwimmbad nur eine Handvoll in die Jahre gekommener Gully-Deckel ausgetauscht worden. Doch hinter der Baumaßnahme steckt eine neue Technologie, die in Erding schon einmal zum Einsatz gekommen ist und künftig häufiger angewendet werden könnte, vor allem auf den Hauptverkehrsadern. „Konisch“ lautet das Zauberwort.

Über die Schächte in der Anton-Bruckner-Straße, die das Regenwasser auffangen und versickern, sind in den vergangenen Jahren hunderttausende Fahrzeuge gerollt, darunter viel Schwerverkehr. Jahr für Jahr drückte es Fundamente und Deckel immer weiter in die Fahrbahn. Die Folge: Vor allem bei Schwerlastern rumpelte es bei jedem Überfahren gewaltig, die Fahrbahn wurde immer schlechter.

„Das ist kein Wunder“, erklärt Claus-Dieter Haenlein. „Alte Gullys sind zylinderförmig. Der Druck geht immer senkrecht nach unten weg – und immer auf die gleiche Stelle.“ Die konische, leicht trichterförmige Bauweise leitet laut Haenlein den Druck auch zur Seite weg. „Damit werden die Konstruktionen haltbarer.“ Verbaut haben sie seine Arbeiter bereits auf der Weißbräu-Kreuzung. Insgesamt gibt es in München über 2000 sowie hunderte weitere in zahlreichen Gemeinden in Bayern und Baden-Württemberg.

Am Samstagvormittag fräste ein Bautrupps im Auftrag der Stadt Erding die alten Abdeckungen heraus, gossen neue Fundamente und setzten dann die neuen Gullys ein. Mit 150 Grad heißen Fibrescreed, einer Art Bitumen, werden dann letzte Lücken geschlossen – Schluss mit der Rumpelpiste Anton-Bruckner-Straße. ham



Bei diesen Treppenliften sparen Senioren bares...

Dieser gratis Anbieter-Vergleich macht's möglich.

Ad

Bad Aibling: Klappern gehört hier nicht zum Handwerk +



Passgenau wird der neue Schachtring auf die bestehende Einstiegs Luke gesetzt. © DC-X

Der Spruch „Dank Haenlein ist jetzt Ruh im Schacht – der Deckel keinen Krach mehr macht!“ trifft nun in weiteren Straßen von Bad Aibling zu: 22 Kanaldeckel klappern nach der jüngsten Sanierungsmaßnahme (wir berichteten) nicht mehr. Unter anderem in der Max-Mannheimer-Straße vor dem Bad Aiblinger Gymnasium waren die Arbeiter im Einsatz.

Bad Aibling – Vom neuen Schuljahr an können sich Schüler mit ihren Pädagogen konzentriert dem Unterricht widmen und werden zumindest über einen längeren Zeitraum nicht mehr durch das nervige Klappergeräusch wackelnder Gusseisendeckel gestört. Ursache dafür waren Absenkungen von Schachtringen infolge von Druck und Schlägen auf ursprüngliche Mörtelverbindungen durch Lkw und – im Fall vor dem Schulgebäude – auch Schulbusse.

Für Abhilfe sorgte dieser Tage Claus-Dieter Haenlein und sein Arbeitstrupp aus München mit einer raffiniert ausgeklügelten Auswechslungstechnik. Über die Schultern schauten ihnen dabei Mitarbeiter der Fachressorts für kommunale Entsorgung aus den Gemeinden Grafing, Bruckmühl und Raubling sowie ein Verantwortlicher aus dem Tiefbauamt im Landratsamt Rosenheim als zuständige Stelle für den Bereich des Gymnasiums.

Tipp der Redaktion: Kennen Sie schon unseren kostenlosen Feierabend-Newsletter? Die Top-Themen der Region um 17 Uhr per E-Mail – sauber recherchiert und aufgeschrieben von Ihrer OVB-Redaktion. [Jetzt Newsletter ausprobieren!](#)

Das Geheimnis „Aus ‚Alt‘ mach klapperfreies ‚Neu‘“ liegt in der Schachtabdeckung mit konischem Beton-Guss-Rahmen nach einem speziellen System. Dazu wird der bestehende Kanaldeckel mittels einer speziellen Ringfräse mit etwas Geräusch und sehr sauberer Arbeitsweise freigelegt. Gleichzeitig arbeitet das Gerät einen konusförmigen Kranz mit Nuten zum Krafteintrag in äußere bituminöse Fahrbeläge.

Lesen Sie auch: [Klappernden Gullys geht's in Bad Aibling an den Kragen](#)

Der zylinderförmige alte Schachtring wird herausgehoben. Im Falle Max-Mannheimer-Straße bedurfte es zusätzlicher bautechnischer Anpassungsarbeiten an der alten Auflagefläche aus Beton mittels Schlaghammer. Strom, Pressluft und Wasser kamen aus einem eigens konstruierten Lkw samt mobilem Baulager.

Pass- und millimetergenau wurde der konische Schachtring, der die vertikalen Lasten seitlich in die Fahrbeläge einleiten soll, über die Kanaleinstiegs Luke eingebracht. Schnelligkeit war beim anschließenden Einmörteln und Einbringen einer rasch härtenden Turbovergussmasse gefragt.

Nur wenige Minuten später hieß es nach Einsetzen des „Kleeblatt-Design-Deckels“: Ausgießen der verbleibenden Fuge zwischen äußeren Gusseisenrahmen und Fahrbelag mit spezieller „Fibrescreed“-Masse mit anschließendem Vergießen der Außenfuge mit schnellhärtendem Turbovergussanem Verstreichen zur Fahrbelag.

Der ganze Arbeitsvorgang dauerte nur knapp 45 Minuten. Dabei war der neue Deckel aus dem seit 2002 erfolgreich durchgeführten Verfahrens bereits voll belastbar.

15 Gullydeckel mit neuem Verfahren erneuert

Wer gestern in der Herbert-Quandt-Allee vor dem BMW-Werk unterwegs war, musste zeitweise mit Verkehrsbehinderungen rechnen.

Von Tino Lex

17. Juli 2019 17:03 Uhr



Das ging schnell: In der Herbert-Quandt-Allee wurden die Gullydeckel an einem Tag erneuert. Foto: TINO LEX

REGENSBURG. Grund war die Sanierung von 15 Kanaldeckeln in diesem Bereich. „Wir sanieren die Schachtrahmen mit dem konischen Budaplan-System“, erklärte Klaus-Dieter Haenlein von der gleichnamigen Firma aus München.

Vor 15 Jahren entwickelte das Unternehmen ein System, bei dem die Gullydeckel nicht direkt von oben auf das Kanalsystem drücken, sondern der Rahmen des Deckels durch eine konische Form das Gewicht des darüberfahrenden Fahrzeugs in geringerem Maß abgibt. „Wir konnten sowohl eine deutliche Lärmreduzierung als auch eine längere Lebensdauer der Kanaldeckel erreichen“, erklärte Haenlein. In diesem Zusammenhang lobte der Ingenieur die Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt der Stadt Regensburg, dessen Mitarbeiter das abgetragene Material und die meist gebrochenen alten Gullyschächte schnell entfernt hatten.

Das System beinhaltet das Ausfräsen des Asphaltmaterials um den Gullydeckel. Danach wird die offene Stelle gereinigt. Schließlich wird der Gullydeckel mit dem konischen Schacht wieder eingebracht. Im nächsten Schritt kommt ein Spezialbeton zum Einsatz. Zu guter Letzt wird ein Gummi-Asphalt-Gemisch als Ausgleich zwischen Deckel und Fahrbahn aufgebracht. (xtl)

Nord- Rundschau

Mittwoch, 24. April 2019

Auf den Straßen hat es sich ausgepoltert

Stuttgarter Norden Im gesamten Stadtgebiet werden etwa 85 wackelige Kanaldeckel ausgetauscht. *Von Sebastian Steegmüller*

Claus-Dieter Haenlein blickt immer wieder auf seine Uhr. In wenigen Minuten gilt die Nachtruhe in Stuttgart. Für ihn ist jedoch noch nicht Zeit, ins Bett zu gehen. Für ihn ist es der Startschuss, um mit seinem Team loszulegen. Endlich springen die Zeiger auf 22 Uhr. Ab jetzt darf die Münchner Firma, die sich auf den Austausch von wackeligen und damit polternden Kanaldeckeln beziehungsweise Rahmen spezialisiert hat, bis 5 Uhr morgens eine „wandernde“ Nachtbaustelle einrichten. Insgesamt wurden in den vergangenen Tagen im gesamten Stadtgebiet rund 85 Stück ersetzt – auch im Stuttgarter Norden, zum Beispiel im Nazariusweg in Zazenhausen, in der Motorstraße in Weilimdorf, in der Tapachstraße in Rot und in der Heilbronner Straße in Feuerbach.

Haenleins Mannschaft ist flott. In Windeseile werden Warnbaken aufgestellt und eine Fahrspur abgesperrt. Mehrere Scheinwerfer, die an Teleskopstangen montiert sind, leuchten die Straße aus. Wie bei einem Boxenstopp in der Formel 1 sitzt jeder Handgriff. Statt eines Rennbolids kommt nun jedoch ein gelbes Ungetüm zum Einsatz. Ein Baufahrzeug, an dessen verlängertem Arm eine riesige Fräse sitzt. Zunächst wird mit ihr der alte Kanaldeckel samt Rahmen aus dem Boden geschnitten, wenig später der neue eingesetzt und die Lücke sauber verschalt. „Genau in diesen Schritten steckt viel Know-how“, sagt Haenlein. Zum Einsatz kommt beispielsweise ein extrem fließfähiger Mörtel, der frost- und salzbeständig ist. Die Heißvergussmasse, die den Abschluss zur Fahrbahn-

oberfläche darstellt, lässt er aus England importieren. „In Deutschland habe ich kein vergleichbares Produkt gefunden.“

Das Besondere an Haenleins Technik ist jedoch der verbaute Schachtrahmen, auf dem der Kanaldeckel liegt. Die Außenwände verlaufen nicht wie bei herkömmlichen Modellen gerade, sondern konisch. Dazu hat er eine Fräse entwickelt, die sich mit aufgesetzten Pratzen schräg in den Asphalt gräbt. Die Idee sei ihm beim Betrachten seines kegelförmigen Badewannenstöpsels gekommen. Der Vorteil: Rollt ein tonnen-schwerer Lastwagen über den Deckel, lastet der Druck nicht nur an der schmalen Unterseite des Rahmens, sondern verteilt sich auf die schrägen Außenwände.

Fünf Jahre hat der technische Kaufmann alleine in die Entwicklung gesteckt, ehe er 2002 zum ersten Mal im Münchner Westen seinen neuartigen Gullydeckel verbauen durfte. „Die Stadtverwaltung hat ihn ein halbes Jahr, über den Winter, beobachtet und dann 200 weitere bestellt.“

Mittlerweile hat er 3000 Stück in der bayerischen Landeshauptstadt verbaut. Der 68-Jährige ist von seinem Produkt so überzeugt, dass er fünf Jahre Garantie anbietet – üblich bei solchen Sanierungen sind zwei. Eine kalkulierbare Kulanz: Sein erster Gullydeckel in München musste auch nach 17 Jahren noch nicht ausgetauscht werden. Kein Wunder ist er bundesweit in Rathäusern ein gefragter Ansprechpartner. 2016 war er mit seinem Team auch schon einmal in Stuttgart zu Gast. Weil die Schwaben jedoch nicht die Katze im Sack kaufen wollten, wurden zu Versuchszwecken zunächst nur neun Kanaldeckel in der Innenstadt ausgetauscht.

Das Ergebnis habe überzeugt, sagt Markus Lieber vom städtischen Tiefbauamt. „Die Qualität ist einwandfrei.“ Ein großer Vorteil sei auch die Geschwindigkeit, mit der Claus-Dieter Haenlein und sein Team arbeiten würde. Mit dem klassischen Verfahren sei der Tausch von lediglich drei Kanalrahmen am Tag möglich.

Mittwoch, 17. April 2019

Die Gullydeckel klappern nicht mehr

S-Ost/Bad Cannstatt Im gesamten Stadtgebiet werden derzeit 85 wackelige Kanaldeckel ausgetauscht. Ab 22 Uhr kann die Münchner Firma loslegen. Bis 5 Uhr ist die „wandernde Baustelle“ unterwegs. *Von Sebastian Steegmüller*

Claus-Dieter Haenlein blickt immer wieder auf seine Uhr. In wenigen Minuten gilt die Nachtruhe in Stuttgart. Für ihn ist jedoch noch nicht Zeit, ins Bett zu gehen. Für ihn ist es der Startschuss, um mit seinem Team in der Benzstraße zwischen Bad Cannstatt und Untertürkheim loszulegen. Endlich springen die Zeiger auf 22 Uhr. Ab jetzt darf die Münchner Firma, die sich auf den Austausch von wackeligen und damit polternden Kanaldeckeln beziehungsweise Rahmen spezialisiert hat, bis 5 Uhr morgens eine „wandernde“ Nachtbaustelle einrichten. Insgesamt werden bis kommenden Donnerstag im gesamten Stadtgebiet, unter anderem in Wangen, Hedelfingen und Stuttgart-Ost, 85 Stück ersetzt.

In Windeseile werden Warnbaken aufgestellt und eine Fahrspur abgesperrt. Mehrere Scheinwerfer, die an Teleskopstangen montiert sind, leuchten die Straße aus. Wie bei einem Boxenstopp in der Formel 1 sitzt jeder Handgriff. Statt eines Rennbolids kommt nun jedoch ein gelbes Ungetüm zum Einsatz. Ein Baufahrzeug, an dessen verlängertem Arm eine riesige Fräse sitzt. Zunächst wird mit ihr der alte Kanaldeckel samt Rahmen aus dem Boden geschnitten, wenig später der neue eingesetzt und die Lücke sauber verschalt. „Genau in diesen Schritten steckt viel Know-how“, sagt Haenlein. Zum Einsatz kommt beispielsweise ein extrem fließfähiger Mörtel, der frost- und salzbeständig ist. Die Heißvergussmasse, die den Abschluss zur Fahrbahnoberfläche darstellt, lässt er aus England importieren. „In Deutschland habe ich kein vergleichbares Produkt gefunden.“

Das Besondere an Haenleins Technik ist jedoch der verbaute Schachtrahmen, auf dem der Kanaldeckel liegt. Die Außenwände verlaufen nicht wie bei herkömmlichen Modellen gerade, sondern konisch. Dazu hat er eine Fräse entwickelt, die sich mit



Claus-Dieter Haenlein an seinen konischen Kanalrahmen.

aufgesetzten Prätzen schräg in den Asphalt grabt. Die Idee sei ihm beim Betrachten seines kegelförmigen Badewannenstöpsels gekommen. Der Vorteil: Rollt ein tonnenschwerer Lastwagen über den Deckel, lastet der Druck nicht nur an der schmalen Unterseite des Rahmens, sondern verteilt sich auf die schrägen Außenwände.

Fünf Jahre hat der technische Kaufmann alleine in die Entwicklung gesteckt, ehe er 2002 zum ersten Mal im Münchner Westen seinen neuartigen Gullydeckel verbauen durfte. „Die Stadtverwaltung hat ihn ein halbes Jahr, über den Winter, beobachtet und dann 200 weitere bestellt.“ Mittlerweile hat er 3000 Stück in der bayerischen Landeshauptstadt verbaut. Der 68-Jährige ist von seinem Produkt so überzeugt, dass er fünf Jahre Garantie anbietet – üblich bei solchen Sanierungen sind zwei. Eine kalkulierbare Kulanz: Sein erster Gullydeckel in München musste auch nach 17 Jahren noch nicht aus-

„Die Qualität der neuen Gullydeckel ist einwandfrei.“

Markus Lieber, Tiefbauamt



Die Heißvergussmasse, die zum Abschluss aufgetragen wird, stammt aus England.

tauscht werden. Kein Wunder ist er bundesweit in Rathäusern ein gefragter Ansprechpartner. 2016 war er mit seinem Team auch schon einmal in Stuttgart zu Gast. Weil die Schwaben jedoch nicht die Katze im Sack kaufen wollten, wurden zu Versuchszwecken zunächst nur neun Kanaldeckel in der Innenstadt ausgetauscht.

Das Ergebnis habe überzeugt, sagt Markus Lieber vom städtischen Tiefbauamt, zuständig für den Bereich Neckar. „Die Qualität ist einwandfrei.“ Ein großer Vorteil sei auch die Geschwindigkeit, mit der Haenlein und sein Team arbeiten würde. Mit dem klassischen Verfahren sei der Tausch von drei Kanalrahmen am Tag möglich. In der Benzstraße wurden 14 in einer Nacht ausgewechselt. „Es ist ein ausgeklügeltes System, das über die Jahre immer weiter verbessert wurde.“ Dabei spielt auch keine Rolle, dass in der Landeshauptstadt 70 Prozent der Rahmen eckig sind. „Als wir 2016 nach Stuttgart kamen, waren wir



Der alte Rahmen ist ausgefräst. Die konischen Wände im Boden sind zu erkennen.

schon etwas überrascht. In München haben wir nur runde“, sagt Haenlein. Kein Problem für den Tüftler, der kurzerhand eine weitere „Reiß-Raus-Maschine“ entwickelt hat.

1800 Euro netto kostet der Einbau des konischen Rahmens, rund 50 Prozent mehr als die Standardvariante. Mehrkosten, die sich schnell amortisieren können – wie man in der Cannstatter Waiblinger Straße sieht. Dort hatten sich drei herkömmliche Kanalrahmen schon kurz nach dem Einbau gelockert. Das Tiefbauamt hat jedoch auf die Gewährleistung verzichtet. Statt sich auf eine Flickschusterei einzulassen, rückten auch dort die Münchner Spezialisten an. Mit dem ursprünglich tätigen Unternehmen habe man sich auf eine Kostenteilung geeinigt.

„Dann haben wir dort hoffentlich für lange Zeit Ruhe“, so Lieber, der große Hoffnung in die Arbeit von Claus-Dieter Haenlein setzt. Schließlich kriege man viele Anrufe von Bürgern. „Sie beschwerten sich, dass sie nachts aus dem Schlaf gerissen werden, weil die Gullydeckel klappern.“



Mit uns macht
Renovieren Spaß

Tel: 0711 321078
www.groeber.net

Fassade und Außenbau
GRÖBER
...schafft Form!



Die Fräse wird exakt über dem bisherigen Gullydeckel positioniert. Nach wenigen Minuten hat sie sich rundherum in die Fahrbahn gegraben.

Fotos: Steegmüller

Es hat sich ausgepoltert

Untertürkheim: Im gesamten Stadtgebiet werden derzeit 85 wackelige Kanaldeckel ausgetauscht

Von Sebastian Steegmüller

Claus-Dieter Haenlein blickt immer wieder auf seine Uhr. In wenigen Minuten gilt die Nachtruhe in Stuttgart. Für ihn ist jedoch noch nicht Zeit, ins Bett zu gehen. Für ihn ist es der Startschuss, um mit seinem Team in der Benzstraße zwischen Bad Cannstatt und Untertürkheim loszulegen. Endlich springen die Zeiger auf 22 Uhr. Ab jetzt darf die Münchner Firma, die sich auf den Austausch von wackeligen und damit polternden Kanaldeckeln beziehungsweise Rahmen spezialisiert hat, bis 5 Uhr morgens eine „wandernde“ Nachtbaustelle einrichten. Insgesamt werden bis kommenden Donnerstag im gesamten Stadtgebiet, unter anderem in Wangen, Hedelfingen und Stuttgart-Ost, 85 Stück ersetzt.

In Windeseile werden Warnbaken aufgestellt und eine Fahrspur abgesperrt. Mehrere Scheinwerfer, die an Teleskopstangen montiert sind, leuchten die Straße aus. Wie bei einem Boxenstopp in der Formel 1 sitzt jeder Handgriff. Statt eines Rennbolids kommt nun jedoch ein gelbes Ungetüm zum Einsatz. Ein Baufahrzeug, an dessen verlängertem Arm eine riesige Fräse sitzt. Zunächst wird mit ihr der alte Kanaldeckel samt Rahmen aus dem Boden geschnitten, wenig später der neue eingesetzt und die Lücke sauber verschalt. „Genau in diesen Schritten steckt viel Know-how“, sagt Haenlein. Zum Einsatz kommt beispielsweise ein extrem fließfähiger Mörtel, der frost- und salzbeständig ist. Die Heißvergussmasse, die den Abschluss zur Fahrbahnoberfläche darstellt, lässt er aus England importieren. „In Deutschland habe ich kein vergleichbares Produkt gefunden.“

Das Besondere an Haenleins Technik ist jedoch der verbaute Schachtrahmen, auf dem der Kanaldeckel liegt. Die Außenwände verlaufen nicht wie bei herkömmlichen Modellen gerade, sondern konisch. Dazu hat er eine Fräse entwickelt, die sich mit aufgesetzten Pratzen schräg in den Asphalt gräbt. Die Idee sei ihm beim Betrachten seines kegelförmigen Badewannen-



Claus-Dieter Haenlein an seinen konischen Kanalrahmen.

stüpsels gekommen. Der Vorteil: Rollt ein tonnenschwerer Lastwagen über den Deckel, lastet der Druck nicht nur an der schmalen Unterseite des Rahmens, sondern verteilt sich auf die schrägen Außenwände.

Fünf Jahre hat der technische Kaufmann alleine in die Entwicklung gesteckt,



Als wir 2016 nach Stuttgart kamen, waren wir von den rechteckigen Kanalrahmen überrascht. In München haben wir nur runde.

Claus-Dieter Haenlein



Der alte Rahmen ist ausgefräst. Die konischen Wände im Boden sind zu erkennen.

zwei. Eine kalkulierbare Kulanz: Sein erster Gullydeckel in München musste auch nach 17 Jahren noch nicht ausgetauscht werden. Kein Wunder, ist er bundesweit in Rathäusern ein gefragter Ansprechpartner. 2016 war er mit seinem Team auch schon einmal in Stuttgart zu Gast. Weil die Schwaben jedoch nicht die Katze im Sack kaufen wollten, wurden zu Versuchszwecken zunächst nur neun Kanaldeckel in der Innenstadt ausgetauscht.

Das Ergebnis habe überzeugt, sagt Markus Lieber vom städtischen Tiefbauamt, zuständig für den Bereich Neckar. „Die Qualität ist einwandfrei.“ Ein großer Vorteil sei auch die Geschwindigkeit, mit der Haenlein und sein Team arbeiten. Mit dem klassischen Verfahren sei der Tausch von drei Kanalrahmen am Tag möglich. In der Benzstraße wurden 14 in einer Nacht ausgetauscht. „Es ist ein ausgeklügeltes System, das über die Jahre immer weiter verbessert wurde.“ Dabei spielt auch keine



Die Heißvergussmasse, die zum Abschluss aufgetragen wird, stammt aus England.

Rolle, dass in der Landeshauptstadt 70 Prozent der Rahmen eckig sind. „Als wir 2016 nach Stuttgart kamen, waren wir schon etwas überrascht. In München haben wir nur runde“, sagt Haenlein. Kein Problem für den Tüftler, der kurzerhand eine weitere „Reiß-Raus-Maschine“ entwickelt hat.

1800 Euro netto kostet der Einbau des konischen Rahmens, rund 50 Prozent mehr als die Standardvariante. Mehrkosten, die sich schnell amortisieren können – wie man in der Cannstatter Waiblinger Straße sieht. Dort hatten sich drei herkömmliche Kanalrahmen schon kurz nach dem Einbau gelockert. Das Tiefbauamt hat jedoch auf die Gewährleistung verzichtet. Statt sich auf eine Flickschusterei einzulassen, rücken auch dort die Münchner Spezialisten an. Mit dem ursprünglich tätigen Unternehmen habe man sich auf eine Kostenteilung geeinigt.

„Dann haben wir dort hoffentlich für lange Zeit Ruhe“, so Lieber, der große Hoffnung in die Arbeit von Claus-Dieter Haenlein setzt. Schließlich kriege man viele Anrufe von Bürgern. „Sie beschwerten sich, dass sie nachts aus dem Schlaf gerissen werden, weil die Gullydeckel klappern.“



Start des Umbaus: Eine Spezialfräse bohrt die konische Form in den Straßenkörper. In wenigen Minuten ist das schräg verlaufende Loch entstanden.

Fotos: Friese



Reste des alten Schachtrahmens werden entfernt. Im Vordergrund wartet der neue, konische Rahmen auf den Einbau.



Am Ende hilft ein Flammenwerfer, die abdichtende Bitumenmasse mit Schacht und Straßenkörper zu verbinden.

Scheppern die Kanaldeckel jetzt nicht mehr?

HEILBRONN Stadt testet neue Technik mit konischen Schachtrahmen – Physik hilft, hohe Auflastkräfte durch Lkw anders zu verteilen

Von unserem Redakteur
Carsten Friese

Ist das die moderne Antwort auf laut scheppernde Kanaldeckel, die Anwohner und Autofahrer mächtig nerven? Die Stadt Heilbronn testet ein neues Kanalschachtsystem, das durch eine konische Struktur Abhilfe schaffen soll.

In der Wannackerstraße im Industriegebiet Böllinger Höfe ist die Premiere. Mit sechs Mann und vier Fahrzeugen ist die Münchener Baufirma Haenlein angerückt, um einen kaputten Schachtrahmen durch ein neues Modell zu ersetzen.

Laute Schläge Durch die konische Rahmenstruktur werde der hohe Auflastdruck vor allem durch Lastwagen „ganz anders verteilt“, erklärt Firmenchef Claus-Dieter Haenlein. Die Auflast ginge zu 80 Pro-

zent in den Straßenkörper, zerstöre nicht mehr so wie bei senkrechten Formen den Schachtrahmen. „Entscheidend für das Klappern ist der Rahmen, nicht der Deckel“, sagt Haenlein. Durch starke Auflast würden Mörtelfugen bei senkrechten Rahmen nach und nach „zerrieben“, der Rahmen sinke ab und wenn Lkw darüberfahren, gebe es laute Schläge.

Reparatur ist bisher Daueraufgabe

Rund **11000 Kanalschächte** gibt es in der Stadt Heilbronn, erklärt Uwe Hertner, Abteilungsleiter Stadtentwässerung. Probleme gebe es vor allem mit älteren Systemen durch Absetzungen. Durch den Absatz würden vor allem durch schwere Lastwagen laute Schläge entstehen. Im Jahr gebe die Stadt Heilbronn zwischen 50 000 und 100 000 Euro für Sanierungen von Schachtabde-

Eine Spezialfräse für konische Formen hat Haenlein 2002 auf einer Baumesse entdeckt, war von dem System angetan. Rund 8000 dieser konischen Schachtrahmen einer hessischen Gussfirma habe seine Firma in Süddeutschland schon verbaut. In wenigen Minuten hat die Fräse die konische Schachtförmigkeit in der Straßenschicht ausgehöhlt. Der

Reparatur koste als Faustregel etwa **1000 bis 2000 Euro**.

Wie lange die Lebensdauer eines alten Kanalschachtsystems einzustufen sei, hänge stark von der Belastung ab. Aber: Mehr als 100 Hinweise auf problematische Schachtabdeckungen oder klappernde Deckel gebe es im Jahr, vor allem durch den städtischen Straßenbegeher, aber auch durch Bürger. cf

schräg geformte Schachtrahmen wird eingesetzt, die Hohlräume werden mit sehr schnell härtendem Spezialmörtel gefüllt. „Budaplan“ heißt das zertifizierte Schachtrahmensystem, bei dem die obere Fuge zwischen Schachtrahmen und Straßenschicht mit einer speziellen Bitumenmischung aus England gefüllt und per Flammenwerfer und Spachtel bearbeitet wird. Dieser Bitumen verbinde sich mit dem Asphalt, dem Guss und dem Mörtel sehr gut, erklärt der Ingenieur.

Alternative Rund 45 Minuten haben die Arbeiter hier gebraucht. Und das hält nun Jahre, ohne sich zu verschieben? Am Münchener Ring, so Haenlein, „hält es seit 15 Jahren“.

An fünf Kanalschächten in Wannacker-, Hafen- und Neckartalstraße soll die Baufirma die konischen Schachtrahmen einbauen. In

der Neckartalstraße stößt der Trupp an dem Abend an Grenzen. Weil der Verkehr zu stark ist, bricht er ab. Eine ganz andere verkehrrechtliche Verfüzung mit einer Umleitung auf die Gegenfahrbahn sei nötig, erläutert Haenlein. Diese Kanalschächte werden sie zu einem späteren Zeitpunkt austauschen.

Für Uwe Hertner, Abteilungsleiter Stadtentwässerung, ist es ein Versuch, die neue Technik zu testen. Er verweist auf den hohen Reparaturbedarf bei alten Schachtsystemen (siehe Hintergrund). Vor allem bei den stark durch Lkw befahrenen Straßen wie der Neckartalstraße, der B 293 in Böckingen oder der Wannackerstraße gebe es große Probleme. Vom Preis sei die neue Technik etwas teurer. Wenn das neue Verfahren Hand und Fuß habe, könne es langfristig aber eine Alternative sein, Kosten zu sparen.



Da klappert nichts mehr: Unter anderem in der Jahnstraße gibt es jetzt die neuen Gully-Deckel. © Pröhl

 Aktualisiert: 19.07.18 - 19:00

WIE BADEWANNEN-STÖPSEL

Stadt setzt auf neuartige Gully-Deckel

Schluss mit nervigem Klappern beim Darüberfahren: Zehn neuartige Gully-Deckel im Tölzer Stadtgebiet machen's möglich.

Bad Tölz – Es rattert und brummt auf der Tölzer Jahnstraße. Ein großes Loch im Straßenbelag macht den Blick frei auf leise gluckernes, klares Wasser im Halbdunkel des Kanals. Dann schneidet eine Fräse schräge Kanten in den Rand des Lochs im Asphalt, das bislang ein ganz normaler Kanaldeckel verschloss. Eine Münchner Firma setzt einen neuen Kanaldeckel, der nicht alltäglich ist: Er bringt einige technische Raffinessen mit sich, die Stadt und Bürger auf Dauer entlasten sollen.

[Auch interessant: Feuerwehr Bichl will für heftige Unwetter gerüstet sein](#)

Bei den Arbeitern geht es Schlag auf Schlag: Sie setzen erst einen Ring aus Beton, dann einen aus Eisen auf das Loch. Es folgt ein schwarzer Sack, der mittels Ventil aufgeblasen wird. Der Luft-Sack füllt nun den gesamten Einstieg zum Kanal. Mit flüssigem Beton verdichten die Arbeiter die Fugen, das Material trocknet innerhalb von Minuten.

„Konisch“, also kegelförmig, sei die neue Form, erklärt Claus-Dieter Haenlein vom zuständigen Münchner Ingenieur-Büro. Zu sehen ist das von außen nicht. Aber man hört es – beziehungsweise man hört eben nichts mehr. „Wir gewährleisten, dass dieser Deckel fünf Jahre lang nicht wackelt oder seine Lage verändert“, sagt Haenlein. Das heißt: Es gibt kein Klappern beim Darüberfahren, das den Anwohnern den letzten Nerv raubt. Für normale Gully-Deckel werde das maximal für zwei Jahre garantiert, so Haenlein. Dem Erfinder des Systems – von seiner Firma ist die konische Fräse für den Asphalt – kam die Idee übrigens in der Badewanne: beim Betrachten seines kegelförmigen Wannenstöpsels.

[Lesen Sie auch: Mehr Busse zwischen den Städten – auch am Wochenende](#)

Haenleins Mitarbeiter setzen an diesem Tag gleich zehn der neuartigen Gully-Deckel im ganzen Stadtgebiet ein. Auftraggeber ist die Stadt. nl

Konisch – nicht komisch

Kanäle Ein neuartiger Schachtrahmen soll in einer Sonthofer Straße dafür sorgen, dass der Deckel nicht mehr klappert

09.2018

VON BENJAMIN LISS

Sonthofen „Konisch, nicht komisch“, so lassen sich Bauarbeiten in der Illerstraße in Sonthofen auf den Punkt bringen. Eine Münchner Firma baute dort einen neuen Schachtring ein, der nun lange Zeit nicht mehr klappern soll. Zumindest gibt die einbauende Firma Haenlein für den Sitz des Rahmens insgesamt fünf Jahre Gewährleistungszeit.

Das Problem mit herkömmlichen zylindrischen Ringen über solchen Kanalschächten: Gerade, wenn schwere Lastwagen darüber fahren, drückt das Gewicht auf die Kanal-



Eine neue Form von Kanalschacht hat eine Firma in der Illerstraße in Sonthofen eingebaut. Dort soll der Deckel nun längere Zeit nicht mehr klappern und Anwohner im Schlaf stören.

Foto: Benjamin Liss

konstruktion darunter durch. Die Dauerbelastung kann die Betonfugen zerreiben. Dann kommt der Schachtrahmen samt Kanaldeckel ins Rutschen und klappert.

Ein Problem, das auch Anwohner Rainer Settele (72) kennt, weil ihn das Klappern beim Schlafen stört: „Ich habe schon so vieles versucht: eine Wand aufgestellt, Tücher an den Zaun gehängt, aber nichts hat etwas gebracht.“ Er hofft, dass mit dem neuen Kanalschacht nun lange Zeit Ruhe herrscht.

„Man kann sich den neuen Schachtrahmen wie einen Stöpsel in der Badewanne vorstellen“, erklärt Claus-Dieter Haenlein, der Erfinder

des Schachtrings. Der neue Ring ist konisch geformt, also ähnlich wie ein umgedrehter Kegel oder eben ein Badewannenstöpsel. Den drückt man auch nicht so leicht durch. Und so soll nun auch in Straßen die Unterkonstruktion von Kanalschächten nicht mehr die volle Belastung abbekommen, sondern nur noch etwa ein Fünftel. Das soll dazu führen, dass Rahmen und Kanaldeckel ihre Lage lange Zeit nicht mehr verändern.

So erfolgte der Austausch: Erst wurde der alte Schachtring in der Illerstraße entfernt, dann rückte ein Bagger mit einer konisch geformten Bohrkronen an. Es folgte eine neue

Fräsung in entsprechender Form in den Boden. Dann wurde der speziell dafür gegossene neue Schachtring eingesetzt und mit Vergussmörtel am Rand aufgefüllt. Am Schluss folgte obendrauf eine dünne Schicht Asphalt. Binnen einer Stunde war der klappernde Deckel gegen einen konischen ausgetauscht.

Weitere Kandidaten

Ob die Stadt Sonthofen weitere Schachtrahmen austauschen lässt, werde sich über den Winter zeigen, sagte ein Mitarbeiter der Stadtwerke. Man hätte jedenfalls noch ein paar klappernde Kandidaten in und um Sonthofen.

Mit freundlicher Genehmigung der Allgäuer Zeitung

5 FAKTEN Konischer Kanaldeckel

Der zunehmende Lkw-Verkehr strapaziert klassische Kanaldeckel – Absenkung und Rumpeln sind die Folge. Konische Deckel stecken die Belastung besser weg

1 FORM Sowohl das für die Installation gefräste Loch als auch der Rahmen des Kanaldeckels vom Typ „Budaplan“ verjüngen sich nach unten hin. Klassische Kanaldeckelrahmen haben eine zylindrische Form.

2 LASTVERTEILUNG Durch die konische Form der „Budaplan“-Kanaldeckel wird die Lkw-Last nicht nur senkrecht nach unten, sondern auch seitlich in die Straße geleitet. Der sogenannte Auflagedruck sinkt dadurch um mehr als den Faktor drei.

3 EINBAU Die Installation erfolgt durch zertifizierte Einbaupartner und mit speziellen Maschinen. Eine vollständige Kanaldeckelsanierung dauert laut Budaplan-Einbaupartner Haenlein (München) etwa eine Stunde.



Haltbar dank spezieller Form: Kanaldeckel „Budaplan HO“

4 VERBREITUNG Haenlein installiert die konischen Deckel seit 2001 vor allem in Süddeutschland. Rund 10 000 Stück sind in Straßen mit hoher Lkw-Belastung bereits eingebaut worden.

5 KOSTEN Die Ausgaben für Material und Einbau beziffert Haenlein für die kleinere Deckelvariante auf 1800 Euro. Das sind rund 800 Euro mehr als bei klassischen Sanierungen.

Nordbayerischer KURIER

Spezielle Kanaldeckeltechnik getestet

Von Leonie Fuhrmann, 13.04.2018 - 15:19 Uhr



15 Jahre sollen die neuen Kanaldeckel halten, die jetzt in der Riedingerstraße getestet werden. Foto: Andreas Harbach

Pilotprojekt für weniger Straßenlärm: Mit einer neuen Technik wurden in der Riedingerstraße zehn Kanaldeckel saniert.

Lothar Ziegler, Dienststellenleiter des Abwasserbetriebs der Stadt Bayreuth, erklärt, dass normalerweise die einfachen Abdeckungen genügen. An dieser Straße, die auch von Lastwagen stark befahren wird, liegen allerdings viele Kanalabdeckungen in der Fahrrinne oder deren Rand. „Das führt zu einer einseitigen Belastung, die der normale, zylindrische Schacht nicht gut aushält.“ Deshalb gab es in der Vergangenheit Schäden, die alle zwei bis drei Jahre behoben werden mussten. Die Reparaturkosten beliefen sich dabei auf circa 500 Euro je Kanalabdeckung.

„Die Belastung durch einen Lastwagen auf die Straße ist etwa 60.000 Mal stärker als durch ein Auto“ sagt Claus-Dieter Haenlein, Geschäftsführer der gleichnamigen Firma, die die Bauarbeiten durchführt. Die neuen konischen Deckel beziehungsweise Schachtrahmen leiten die Last der darüberfahrenden Autos und Lastwagen seitlich in die Fahrbahn, sodass deren Gewicht nicht mehr nur auf einen Punkt trifft. „Die Form kann man sich vorstellen, wie den Stöpsel für den Abfluss im Waschbecken.“ erklärt Claus-Dieter Haenlein.

Nach Erfahrungswerten halten diese Kanaldeckel rund 15 Jahre, „die etwa 2000 Euro pro Deckel sollten sich also rechnen“ meint Lothar Ziegler. Die neuen Abdeckungen sollen jetzt ein Jahr lang getestet werden, dann kommen vielleicht noch weitere nach Bayreuth.

Ein angenehmer Nebeneffekt dieser neuen Kanalabdeckung sei vor allem auch eine deutlich geringere Lärmbelastung. Gerade für stark befahrene Straßen in Wohngebieten kann das laut Claus-Dieter Haenlein besonders interessant sein.

Sollten die neuen Abdeckungen sich bewähren, könnten in Zukunft unter anderem auch die Anwohner der Königsallee davon profitieren, berichtete Lothar Ziegler.

ERLANGER

Nachrichten

Moderne Kanaldeckel in Erlangen

Münchener Spezialfirma baute leisere Gullys ein - 12.04.2018 15:00 Uhr

ERLANGEN - An klappernde Kanaldeckel hat man sich irgendwie schon gewöhnt, ist das doch seit gefühlt 100 Jahren so. In Erlangen könnte das oftmals die Nachtruhe störende Geräusch aber bald der Vergangenheit angehören.



Drei neue Schachtabdeckungen sind während einer Nachtaktion im Kreuzungsbereich Goethe-/Paulistraße eingebaut worden. Zuletzt kommt noch Asphalt drüber - und fertig.

© Klaus-Dieter Schreiter

Wenn die drei in der Goethestraße in einer Nachtaktion eingebauten Schächte das halten was versprochen wird, dann sollen solche auch andernorts eingebaut werden.

Es ist eine Stunde vor Mitternacht. Gelbe Maschinen haben sich an der Kreuzung Goethe- / Paulistraße positioniert. In auffälligem Gelb gekleidete Männer werden aktiv, leuchten die Kreuzung aus, fahren ein Ungetüm mit einem riesigen Bohrer daran über einen Schachtdeckel der Kanalisation. Dann hebt sich das Ungetüm, drückt den Bohrer in den Asphalt, es staubt und knirscht.

20 Minuten geht das so, dann kommt ein Arbeiter mit einem Presslufthammer, und schon liegt der alte, klappernde Schachtring frei, wird zerteilt und entsorgt. Sorgfältig fegen die Männer das Loch um den Kanalschacht sauber, und noch während sie reinigen, kommt eine Maschine angefahren, hat einen neuen Schachtrahmen fest im Griff und setzt ihn auf das Loch.

Der Rahmen ist konisch geformt, läuft genau wie das gebohrte Loch nach unten spitz zu. Genau das ist der Trick bei der Sache: Wenn der Gully durch ein Auto belastet wird, wirken die Kräfte nicht senkrecht nach unten und zermalmen nicht irgendwann den Mörtel, mit dem der Schachtrahmen fest gemauert ist. Die Kräfte gehen durch die konische Form zu 80 Prozent in die Seite, in den Straßenbelag. Dadurch halten die Rahmen wesentlich länger – sacken nicht ab und fangen nicht an zu klappern. Die Fachleute der Münchener Firma Haenlein haben solche Schachtrahmen bereits 10 000 Mal eingebaut.

Sie richten den Rahmen, der zunächst noch an einer Spezialkonstruktion über dem

Kanalloch hängt, mit der Straßenoberfläche aus, gießen dann einen Spezialmörtel zwischen Rahmen, Kanalschacht und Straßenbelag. Der ist so flüssig, dass er jeden Hohlraum ausfüllt, und wird innerhalb weniger Minuten fest.

Anschließend wird noch ein 150 Grad heißer Spezialasphalt als Deckschicht drüber gegossen. Auch der wird in kurzer Zeit hart. Dann wird ein neuer gusseiserner Schachtdeckel herbeigerollt, auf das Loch gesetzt und verschraubt – fertig. Jetzt können die schweren Busse drüber rollen. Das ganze dauert eine Stunde.

"Es ist beeindruckend", staunt Katharine Armbruster vom Entwässerungsbetrieb der Stadt, die die nächtlichen Arbeiten der Münchener Spezialisten beobachtet. Mit dabei ist auch der Chef der Münchener Spezialfirma, Claus-Dieter Haenlein. 3600 Euro netto, sagt er, koste der komplette Einbau eines neuen Gullys mit einem Durchmesser von 80 Zentimetern.

Der kleinere, 62,5 Zentimeter große, kostet die Hälfte. Man sieht ihm an, wie stolz er auf die Arbeit ist, die sein Trupp gerade leistet. Den gesamten Mittleren Ring in München, strahlt er, habe seine Firma bereits mit solchen Gullys ausgerüstet. Auch in Nürnberg und Fürth hat er sie schon eingebaut.

Zwar seien diese Gullys teurer als die herkömmlichen, aber bei den alten sei viel Wartungsarbeit notwendig, sagt Katharine Armbruster. Für die drei jetzt eingebauten gibt Claus-Dieter Haenlein immerhin eine Garantie von fünf Jahren. Darum, so Armbruster, würde sich der Einbau dieser neuen Gullys lohnen.

Außerdem würden die Anwohner von Straßen wie die Goethestraße, auf denen schwere Fahrzeuge unterwegs sind, nicht mehr durch das Klappern der Gullys gestört. Wenn sich die drei an der Kreuzung Goethe- /Paulistraße eingebauten Gullys bewähren, soll auch in anderen Straßen ausgetauscht werden.

KLAUS-DIETER SCHREITER

DONAUKURIER

UNABHÄNGIGE ZEITUNG FÜR POLITIK WIRTSCHAFT KULTUR SPORT LOKALES

erstellt am 22.05.2017 um 18:55 Uhr

[Nachrichten](#) [Lokales](#) [Polizei](#) [Sport](#) [Themen](#) [Freizeit](#) [Bilder & Videos](#) [Anzeigen](#) [Abo](#) [Der Doni](#)

"A Ruah is"

Schluss mit klappernden Kanaldeckeln: Zwei Straßen in der Gemeinde Großmehring saniert

Großmehring (DK) Endlich Ruhe. Lärmgeplagte Anwohner der Demlinger Hauptstraße und der Regensburger Straße in Großmehring können jetzt aufatmen: Maroden Kanaldeckeln wurde das Klappern und Rumpeln ausgetrieben.



Foto: DK

Eine Spezialfirma aus München hat kürzlich insgesamt sieben neue Schachtfassungen samt Deckel in die beiden viel befahrenen Durchgangsstraßen eingebaut. Die neuen Kanaldeckel kosten mit rund 2100 Euro pro Stück zwar rund ein Drittel mehr als herkömmliche Modelle, haben aber laut Claus-Dieter Haenlein deutliche Vorteile: "Sie sind leiser und haltbarer." Das liege an ihrer konischen Form, sagt der findige Straßenbau-Unternehmer, der sein System mittlerweile in ganz Süddeutschland etabliert hat.

Von den "lautlosen" Verbundkanaldeckeln sind Elfriede und Anton Brunner jedenfalls total begeistert: "Vorher war das eine Katastrophe mit dem Lärm. Jetzt hören wir nichts mehr", erzählt das Ehepaar und fügt auf gut Bairisch an: "Endlich is a Ruah." Ihr Haus liegt direkt an der stark befahrenen Hauptstraße (Staatsstraße 2231) in Demling. Hunderte Autos und Lastwagen rollen hier Tag für Tag mitten durch den kleinen Ort. Das Problem waren laut Elfriede Brunner vor allem die schweren Holztransporter: "Wenn die über die alten Gullydeckel gefahren sind, hat es so geschneppert, dass manchmal die Gläser in unserer Küche gewackelt haben." In den vergangenen zwei Jahren sei der Verkehr "immer schlimmer geworden", sagt ihr Mann.

Jetzt ist Ruhe im Schacht - dank des Systems von Claus-Dieter Haenlein. Der 68-jährige Geschäftsführer rückte vor wenigen Tagen mit einem Baurupp und Spezialgerät in der Gemeinde Großmehring an, um sieben locker gewordene Rumpel-Rahmen zu erneuern. Der Clou an den "Stöpseln", die es seit rund 15 Jahren gibt, ist: Wegen ihrer konischen Form leiten sie das Gewicht der Fahrzeuge größtenteils seitlich in den Straßenkörper ab. Damit wird der Unterbau - anders wie bei bislang verbauten Schachtrahmen - geschont.

Rund 15 000 Euro lässt sich die Gemeinde die Sanierung kosten. "Wir haben der Spezialfirma erneut den Auftrag erteilt, weil wir

gute Erfahrungen mit ihr gemacht haben", sagt zweiter Bürgermeister Helmut Sielaff. Bereits vor rund zwölf Jahren hat das Münchner Unternehmen eine Straße in der Nähe des Großmehringer Rathauses mit neuen Kanaldeckeln versehen. "Sie haben ihre Lage nicht verändert und sehen noch so aus wie beim Einbau", versichert Claus-Dieter Haenlein.

Auch lärmgeplagte Anwohner der Großmehringer Straße in Demling können sich freuen: "Noch heuer sollen vier lockere Kanaldeckel ersetzt werden", informiert Helmut Sielaff. Die Schachtsanierung übernimmt allerdings diesmal nicht die Firma Haenlein - weil bei dieser Straße ein anderes Verfahren angewendet werden müsse.

Von Karlheinz Heimisch

Millimeterarbeit ist gefragt

„Wird scho passen“ gilt beim Einbau der Schachtdeckel in Mitterdorf nicht

Mitterdorf. (al) An der Ortsdurchfahrt Mitterdorf wird nicht nach dem Prinzip „wird scho passen“ gearbeitet. Selbst beim Einbau der Schachtdeckel muss alles auf den Millimeter genau stimmen, wie Claus-Dieter Haenlein von der gleichnamigen Baufirma aus München gestern zeigte. Seine Mannen sind in dieser Woche dafür verantwortlich, dass in den lärmindernden Fahrbahnbelag entsprechende Schachtdeckel eingelassen werden. Denn ständig polternde Abdeckungen würden den Nutzen des sogenannten Flüsterasphalts wieder zunichte machen.

Obwohl die Verkehrsteilnehmer nach der Vollendung nichts mehr davon merken, ist der Einbau der Schachtdeckel beinahe eine Wissenschaft für sich. Da täglich mehrere tausend Fahrzeuge die Ortsdurchfahrt passieren, sind die Deckel einer enormen Belastung ausgesetzt. In nicht wenigen Fällen gehen von den Schächten netzartige Risse aus, oder die Deckel setzen sich und bilden ein unangenehmes Hindernis für alle Verkehrsteilnehmer. „Den Nutzen unseres Systems hat die Stadt Roding frühzeitig erkannt“, meint Haenlein, dessen Firma sich auf den Einbau von konischen Schachtabdeckungen spezialisiert hat. Auch in der Pfarrer-Müllbauer-Straße in Neubäu am See vertraute die Stadt der oberbayerischen Firma und ihrem Produkt.



Auf den Millimeter genau kann der Schachtdeckel eingesetzt und der Zwischenraum anschließend ausgegossen werden.

Zunächst muss für den Einbau der vor der Asphaltierung abgedeckte Schacht freigelegt werden, was mittels Fräse geschieht. Zentimeter für Zentimeter schraubt sich der riesige Bohrkopf in den Asphalt und hinterlässt dabei die sich öffnende Form. In diese setzen die Arbeiter die nach unten zulaufende Schachtabdeckung, die mit einem unglaublich schnell aushärtenden Gemisch an Ort und Stelle gehalten wird. Damit auch alle Stellen abgedichtet werden, wird in den Schacht eine Art überdimensionaler Fahrradschlauch gesteckt und aufgepumpt. Nach dem Aushärten, das

nur wenige Augenblicke dauert, wird eine Asphaltmischung eingegossen, die sich um den Ring der Abdeckung legt und diesen fest im Boden verankert. „In München fährt mittlerweile täglich jeder Autofahrer über einen unserer Deckel“, verdeutlicht Haenlein. Über 3000 Stück hat seine Firma in der Landeshauptstadt schon verbaut.

Der Einbau der Schachtabdeckungen ist zugleich der letzte Arbeitsschritt in der Ortsdurchfahrt Mitterdorf. 1,1 Millionen Euro sind dann dort verbaut worden, informiert Baudirektor Dr. Richard Bosl vom Staatlichen Bauamt Regensburg, das für die Staatsstraße 2147 verantwortlich ist. Rund 750000 Euro davon bezahlte der Freistaat, 300000 Euro die Stadt Roding und 70000 Euro die Versorgungsunternehmen.

Dabei ergaben sich höhere Kosten als ursprünglich geschätzt. Schuld daran sind mehrere Faktoren, zählt Bosl auf. Zum einen die geringe Standfestigkeit des Untergrundes, wodurch sich ein Mehraufwand bei den Erdbauarbeiten ergab, zum anderen fanden die Arbeiter „nicht unerheblich teerhaltiges Material“ vor, das natürlich entsprechend entsorgt werden musste.

Ende dieser Woche sollten jedoch alle Arbeiten abgeschlossen und die Ortsdurchfahrt für die Zukunft gerüstet sein – mit lärminderndem Belag und Schachtabdeckungen.



Die Firma Haenlein hat sich auf den Einbau von konischen Schachtdeckeln spezialisiert und ihre Gerätschaften entsprechend umgerüstet.

15 KREIS UND REGION

Schwarzbauten: Trotz neuer Regeln sind einige Gebäude auf dem Söhnstetter Kirchberg noch zu groß (Seite 16).

Linderung für Lärmgeplagte

Aktionsplan Sanierte Schutzwand, Flüsterbelag und ein Radfahrer-Schutzstreifen könnten die Anlieger der Ortsdurchfahrt in Königsbronn entlasten – Neue Kanaldeckel sind ein erster Schritt. *Von Gerhard Stock*

Kommentar
Gerhard Stock
zum Lärmaktionsplan
für Königsbronn



*Ohne Moos
nix los*

Für die Gemeinde ist er eine ungeliebte „Pflichtaufgabe“, für die betroffenen Anlieger ein Silberstreif am Horizont: der von der EU bzw. dem Gesetzgeber verordnete Lärmaktionsplan, der helfen soll, die Belastungen durch Verkehrslärm an der vielbefahrenen Ortsdurchfahrt merklich zu senken. Weil über diese Hauptverkehrsachse jährlich mehr als drei Millionen Kraftfahrzeuge durch den Ort rollen, muss auch Königsbronn auf Basis dieses Planwerks ein genau festgelegtes Verfahren zur Lärminderung durchziehen.

Am Mittwochabend stand dieser Lärmaktionsplan in der Hammerschmiede im Mittelpunkt einer Bürgerversammlung, die sich immerhin etwa drei Dutzend Lärmgeplagte nicht entgehen ließen.

el Stütz und will sich „Verbündete“ suchen: Abgeordnete und die Stadt Heidenheim, die zum Beispiel mit den Vororten Aulhausen und Schnaitheim – ja ebenso vom B19-Verkehr betroffen sei.

Tun könnte man einiges, um die etwa 300 vom Verkehrslärm besonders stark betroffenen Anlieger der Königsbronner Ortsdurchfahrt zu schützen, wie Dr.-Ing. Uwe Frost vom Fachbüro Brenner-Bernard Aalen/Dresden aufzeigte. Kurzfristig sinnvoll und binnen zwei Jahren machbar wäre aus Sicht der Planer entlang der Heidenheimer Straße ein Schutzstreifen für Radfahrer. Der aber wird schon vom Landratsamt Heidenheim kritisch gesehen und hat schon von da her wohl wenig Chancen auf Realisierung. Auch die Anlieger sind wenig begeistert, ginge der Radweg doch stellenweise auch auf Kosten der ohnehin raren Stellplätze.

Bereits umgesetzt wurde vergangene Woche in der Kategorie „kurzfristig“ die Sanierung von zunächst mal elf klappernden Kanaldeckeln nebst Schächten. Dass das System München wie erhofft funktioniert, wurde am Dienstagabend im Saal mehrfach bestätigt. Laut Ortsbaumeister Jörg Bielke sollen nächstes Jahr weitere „tiefe“ und deshalb rumpelnde Deckel in der Ortsdurchfahrt zum Schweigen gebracht werden.

Mittelfristig, also in den nächsten fünf bis zehn Jahren für machbar und auch sinnvoll halten die Planer den Einbau eines Flüsterbelags. Von dieser „lärmoptimierten Asphalt-Deckschicht“ sei eine Reduzierung des Verkehrslärms um zwei bis vier Dezibel zu erwarten: „Diese Verringerung müssten Sie deutlich wahrnehmen können.“ Ebenfalls als mittelfristig eingeordnet: Sanierung der maroden Lärmschutzwand entlang der Aalen-er Straße. Eine „grundhafte Erneuerung“ wird hier für erforderlich gehalten.

Ein gewaltiges Stück Zukunftsmusik steht in der Kategorie „langfristig“: Tieferlegung bzw. Teilumfahrung des Ortes. Planer Helmut Kolb stellte hierzu erst fachmännische Überlegungen vor, wohlweisend, dass dieses zig Millionen kostende Straßenbauvorhaben im



Wer an der Ortsdurchfahrt Königsbronn wohnt, hat täglich mit Verkehrslärm zu kämpfen, den hauptsächlich schwere Lkw produzieren. Mit Hilfe eines mehrstufigen Lärmaktionsplans soll nun bei vertretbarem Aufwand für Abhilfe gesorgt werden. *Fotomontage: Sabrina Balzer*

Wie's jetzt weitergeht mit dem Verfahren und was alles berechnet wurde

Der Gemeinderat wird voraussichtlich in seiner nächsten Sitzung am Donnerstag, 24. November (17.30 Uhr, Rathaus), beschließen, den Lärmaktionsplan zur Einsichtnahme durch die Öffentlichkeit auszulegen, und zwar für mindestens vier Wochen. Auch auf der Homepage der Gemeinde kann man sich das Planwerk dann anschauen.

Während dieser Zeit können alle Einwohner hierzu Anregungen vorbringen bzw. Stellungnahmen ab-

geben. Über diese wird der Gemeinderat dann wiederum in öffentlicher Sitzung beschließen.

Der Jahresmittelwert der Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt wurde mit über 8200 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden errechnet, weshalb die Gemeinde dazu verpflichtet ist, einen Lärmaktionsplan auf die Beine zu stellen.

Als sehr hohe Belastung, die sogar „vordringliches Handeln“ erfordert, gilt tagsüber ein Wert von über

70 Dezibel, nachts ein Wert von über 60 Dezibel.

Per Software wurde ein Lärmrechnungsmodell erstellt, das über eine Lärmkartierung auch eine „Abschätzung“ der von zu viel Straßenlärm betroffenen Einwohner ermöglicht: tagsüber 212 Einwohner und nachts 268 Einwohner.

Am stärksten ist der Verkehrslärm den Ingenieuren zufolge in drei Bereichen: Zum einen in der Ortsmitte auf dem Abschnitt zwischen Brenzquellstraße und

Zanger Straße sowie vor und nach der Adlerkurve.

Zwei Starenkästen sowie mehrere Ampelanlagen führen dazu, dass die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in beiden Richtungen weitgehend eingehalten wird.

Zuschüsse zu Lärmschutzfenstern wird es vorerst wohl nicht mehr geben. Ein erstes Förderprogramm hierzu lief bereits 1979/1980 und wurde auf Initiative der Gemeinde 2012 wiederholt. *gst*

„Diese Verringerung müssten Sie deutlich wahrnehmen können.“

Uwe Frost
Ingenieur des zuständigen Fachbüros

Nicht verschwiegen wurde, dass der Gemeinderat dieses planerische Werk wegen Befürchtungen, es lande mangels Finanzmitteln ohnehin nur in einer Schublade, vor zwei Jahren im ersten Anlauf forsch abgelehnt hatte. Auf dringendes Anraten der Verwaltung – der Bürgermeister hätte offiziell widersprechen müssen – entschloss sich das Gremium dann aber doch dazu, dem vermeintlichen Papierträger näherzutreten. Bleibt das Unbehagen, dass die Gemeinde ähnlich wie bei einem Bebauungsplan zwar reichlich Vorarbeit leisten darf, aber nicht sicher sein kann, die notwendigen Gelder für die Realisierung der Anti-Lärm-Projekte vom eigentlichen Baulastträger Land auch bewilligt zu bekommen. Sozusagen auch noch als Bittsteller auftreten zu müssen, sei aus Sicht der Gemeinde ein Ünding, befand Bürgermeister Micha-

Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht auftaucht. Die 2,3 Kilometer lange Trasse für die Umfahrung würde vom Ortseingang von Oberkochen her links Richtung Norden/Zahnberg schwenken, in diesen trogartig bis zu 90 Meter tief ein-tauchen und dann wieder am anderen Ortsende Richtung Itzelberg in

die bestehende B19 einmünden. Auch wenn man sich einig war, die Verwirklichung dieser auch bergmännisch anspruchsvollen Vision wohl nicht mehr zu erleben, soll das Projekt künftig beharrlich auf die Tagesordnung gesetzt werden. Motto: Auch der längste Weg beginnt mit dem ersten Schritt.

In angeregter Diskussion sparten die Bürger nicht mit Kritik und Anregungen. Eine Idee war zum Beispiel die Verlängerung des Lärmschutzwand Richtung Oberkochen. Mehrfach Klage geführt wurde über stark angewachsenen Schwerlastverkehr und Kolonnenbildung durch Schotter-Lkw.

Nun also doch: Der Lärmaktionsplan für die Ortsdurchfahrt Königsbronn soll nicht nur auf dem Papier stehen oder gar nach Abschluss des Verfahrens in einer Schublade verschwinden. Diesen positiven Eindruck nahmen die Besucher der Bürgerversammlung mit und sehen nun erwartungsvoll der Entscheidung des Gemeinderates entgegen. Der wird sich wohl kaum gegen die fachlich fundierten Vorschläge stellen, mittels Flüsterasphalt und Erneuerung der Schutzwand der täglichen Verkehrslawine wenigstens ein bisschen was von ihrem nervigen Schalldruck zu nehmen.

Ständiger Verkehrslärm kann stark belasten und sogar krank machen. Wer als Anwohner auch noch das Pech hat, in Hörweite eines klappernden Kanaldeckels zu wohnen, weiß das mit Recht zu beklagen. Gründe genug also, den bisher schon entlang der Ortsdurchfahrt bewährten Gegenmitteln wie Lärmschutzfenster und sanierte Schachdeckel nun weitere folgen zu lassen. Von daher steht die Gemeinde auch voll hinter der Planung.

Problematisch allerdings könnte die Finanzierung werden. Denn um die notwendigen Gelder zu bekommen, ist die Kommune auf das Engagement des Regierungspräsidiums Stuttgart angewiesen. Werden die Mittel nicht zur Verfügung gestellt, wird's auch nichts mit weiterem Lärmschutz. Kaum anzunehmen, dass das ohnehin klamme Königsbronn diese Kosten ersatzweise aus eigener Tasche stemmt. Schließlich ist die Ortsdurchfahrt eine Straße des Bundes und die Gemeinde hat wahrlich mit ihrem eigenen maroden Straßennetz genug zu tun.

So richtig einen Ruck geben sollte sich die Gemeinde aber hinsichtlich der denkbar effektivsten Entlastung der Ortsdurchfahrt mittels Teilumfahrung oder Untertunnelung. Auch wenn die noch tief in den Sternen steht, muss endlich ein ernsthafter Grundsatzbeschluss her gefolgt von beharrlichem Bohren dicker Bretter – siehe Heuchlingen.

Konisch – nicht komisch

Stöpseltechnik Wie ein findiger Bauunternehmer aus München auch Königsbronner Kanaldeckeln das Klappern und Rumpeln abgewöhnt. Weniger Verkehrslärm auf der vielbefahrenen Ortsdurchfahrt. *Von Gerhard Stock*

Claus-Dieter Haenlein ist Spezialist für die Sanierung von klappernden Kanaldeckeln. Der 69-jährige Straßenbau-Unternehmer aus München hat nicht den geringsten Zweifel daran, dass „sein“ System das Richtige auch für klappernde Schachtrahmen in Königsbronner Straßen ist. Am Donnerstag war er mit seinem vierköpfigen Helferteam und der kompletten maschinellen Ausstattung der Dr.-Ing. A. Haenlein GmbH & Co. vor Ort, um im Zuge der Ortsdurchfahrt maroden Einlaufschichten das Rumpeln abzugewöhnen.

Insgesamt elf Stück auf dem B 19-Abschnitt von der Einmündung der Brenzquellestraße bis zum Ortsausgang Richtung Itzelberg wurden in haltbaren Ruhezustand versetzt. Dies im Auftrag der Gemeinde Königsbrunn, die sich damit aufgrund makelloser Referenzen bedenkenlos auf die „Budaplan H0“-Methode einließ. Die ist mit etwa 2000 Euro plus Mehrwertsteuer pro Stück zwar teurer als herkömmliche Sanierung, soll aber bedeutend länger halten.

Noch keine Reklamation

Fünf Jahre Gewährleistung räumt der selbstbewusste Unternehmer ein, „außergewöhnlich für Reparaturen“, wie er findet. Über die seit 2001 in ganz Süddeutschland verbauten neuen Deckel, insgesamt immerhin rund 7000 Stück, hat er jedenfalls „noch keine einzige Klage oder Reklamation gehört“. Geht alles glatt, schafft das Team pro Stunde einen Deckel, der Aufwand ist mal niedriger, mal höher.

Seit 15 Jahren zieht der rüstige Senior mit seiner autark eingerichteten und wetterfesten Kolonne samt teurem Spezialgerät von Baustelle zu Baustelle. Vor Ort ersetzt



Claus-Dieter Haenlein und sein Team aus München bestücken die Ortsdurchfahrt von Königsbrunn im Zuge einer versuchsweisen Sanierung mit insgesamt elf neuen, konisch geformten Verbund-Kanaldeckeln. Vorbei ist damit das lästige Rumpeln und Klappern durch losgerüttelte alte Schachtrahmen – was vor allem auch die Anlieger freut. Weitere Fotos auf www.hz-online.de/bilder. *Fotos: Sabrina Balzer*

Rauschen im Blätterwald: viel Zustimmung auch in anderen Orten

Nicht nur in München ist man längst von den Vorteilen der leisen Kanaldeckel der Marke Haenlein überzeugt. Wie ein Blick in die Tageszeitungen anderer Städte und Gemeinden zeigt. So sieht beispielsweise die „Hallertauer Zeitung“ deren Geheimnis in der Spezialfräsung und titelt: „St. Johanner können wieder ruhiger schlafen“.

Eine Plage waren der „Mittelbayerischen“ zufolge dort die eingesunkenen Kanaldeckel, „das Schepern allgegenwärtig“. Doch endlich: „Neue Gullys nehmen Lastern den Schrecken“.

Zum „Deckel-Experten“ erklärte der „Münchner Merkur“ den findigen Bauunternehmer anlässlich

seines tiefschürfenden Wirkens – allerdings auch, weil er die Lokalredaktion in Unterhaching mit Bierdeckeln eingedeckt hatte.

Überzeugungsarbeit geleistet wurde erfolgreich auch im Kreis Miltenberg, für den das „Main-Echo“ meldete: „Wannenstöpsel“ beseitigen Rumpelfallen auf Mainbrücke.

Knackig auf den Punkt brachte es schließlich die schreibende Zunft im Berchtesgadener Anzeiger: „Nachtschicht macht Schacht dicht“.

Wer noch mehr wissen und sich direkt an der Quelle über das neue System informieren möchte, wird auch auf www.haenlein.de fündig.

größten Teil seitlich in den Straßenkörper ab, so dass der Unterbau geschont wird. Die bisher verbauten einfachen Schachtrahmen können diesen Druck komplett nur direkt nach unten weitergeben, was schnell zu Lockerung, Rumpeln und Klappern der ganzen Konstruktion inklusive Deckel führt.

Druck geht seitlich weg

Anlieger vielbefahrener Straßen wissen von diesem nervigen Lärm nicht nur ein Klagelied zu singen. Und sind dann froh, wenn sie von diesem Übel erlöst werden. „Mir homs sogar mol Schinken und Eier broacht“, berichtet Haenlein, dessen Wirkungskreis sich längst nicht mehr nur auf München bzw. Bayern beschränkt. Der mittlere Ring der bayerischen Landeshauptstadt wurde durch das System Haenlein bereits ebenso erfolgreich „kanaldeckelberuhigt“ wie vielgenutzte Straßen im Bodenseeraum, in Ulm, in Langenau und im vergangenen Herbst auch in Stuttgart.

Auf der Ostalb aber war Haenlein jetzt zum ersten Mal. Und wie kam er auf Königsbrunn? Per Zufall. Gemeinderat Hermann-Josef Boch machte im Urlaub Bekanntschaft mit einem Herrn von der Münchener Stadtentwässerung. „Irgendwann mal beim gemeinsamen Wandern“ kam das Gespräch auf klappernde Kanaldeckel. Boch konnte dann auch die Gemeindeverwaltung Königsbrunn für die empfohlene Abhilfe interessieren. Das Abarbeiten des schließlich erteilten Sanierungsauftrags für die elf Deckel in der Ortsdurchfahrt war am Donnerstag für die Kraftfahrer zwar mit Ampelregelung und lästigen Wartezeiten verbunden. Dafür aber haben sie bestimmt bemerkt, dass die neuen „Stöpsel“ nicht klappern, stimmt's?

Nachtschicht macht Schacht dicht

Spezialisten aus München sorgen dafür, dass die Bahnhofstraße leiser wird

Berchtesgaden – Eine Spezialfirma aus München hat in der Nacht auf Mittwoch zehn neue Schachtfassungen samt Deckel in die Bahnhofstraße eingebaut. Die kosten zwar mehr als herkömmliche Modelle, haben aber deutliche Vorteile. Sie sind leiser und haltbarer. Das liegt an ihrer konischen Form. Klingt komisch, ist aber so.

Dienstag, 19 Uhr: Claus-Dieter Haenlein und sein Trupprückten an. Vier Arbeiter hatte der Chef dabei. Und viele gelbe Spezialmaschinen. Den Herren stand eine lange, anstrengende Nacht bevor. Bis zum nächsten Morgen musste alles fertig sein. War es auch. Locker. »Um 3 Uhr sind wir losgefahren, um 6 Uhr waren wir wieder in München«, erzählt Claus-Dieter Haenlein, ein eloquenter Herr im

besten Alter, der weiß, wovon er redet.

Haenlein hat die Schachtrahmen vom Typ »Budaplan« der Firma »MeierGuss« in Süddeutschland etabliert. Von seiner Gully-Parade sind nicht nur Kommunalpolitiker, sondern auch Automobilclubs begeistert. »Fahren Sie in München mal auf dem Mittleren Ring. Dann fahren Sie über unser Werk«, erzählt er stolz. Haenlein hat das neue Schachtsystem vor 15 Jahren auf der Messe »Bauma« entdeckt. Und sich darauf spezialisiert. Seitdem ist er mit seiner Mannschaft in Bayern und Baden-Württemberg unterwegs und sorgt für Ruhe auf den Straßen. Aber wie geht das denn genau?

»Man meint ja, dass die Kanaldeckel beim Drüberfahren

rumpeln«, sagt der Chef. »Aber das stimmt nicht. Es sind die Rahmen.« Die Rumpel-Rahmen haben eine lange Tradition. »Seit über 100 Jahren sind die Konstruktionen rechtwinklig«, erklärt Haenlein. Und der Schlag durch die Fahrzeuge, der sogenannte Lasteintrag, geht zylindrisch zu 100 Prozent auf die darunter liegende Konstruktion. Und irgendwann sind die Fugen so zerrieben, dass der Rahmen keine Verbindung mehr zur Straße hat. Der Deckel rutscht runter. Die neuen, konischen Schachtrahmen können das besser. »Der Lasteintrag geht in erster Linie in die Tragschicht der Straße. Nur 20 Prozent kommen nach unten«, weiß Claus-Dieter Haenlein.

Und so läuft alles nach »Budaplan«: Zunächst wird der

alte Rahmen rausgebohrt. »Das geht mit einem schrägen Schnitt in die Straße«, erklärt Haenlein. Dann kommt der neue Rahmen in das Loch. »Einfliegen« nennt man das. Dann noch einpassen, Luftmantelschachtschalung rum, Fuge mit Mörtel vergießen, härten lassen, Deckel drauf, fertig.

Der Chef freut sich, dass ihm der Marktgemeinderat den Auftrag für die Bahnhofstraße erteilt hat. »Eine gute Entscheidung«, sagt er und lacht. »Das ist ja die Hauptverkehrsader in Berchtesgaden.« Obwohl die konischen Schachtrahmen etwa ein Drittel teurer sind als die herkömmlichen Modelle, setzt auch die Marktgemeinde mit ihrem Bauhof-Tiefbauchef Stefan Schwab auf Haenleins Variante.

Christian Fischer



Fertig: Bereits am frühen Mittwochmorgen waren die Schachtdeckel fertig.



Do schau her: Claus-Dieter Haenlein zeigt dem »Anzeiger«-Fotografen, wie der neue Schachtdeckel in die Bahnhofstraße eingebaut wird. (Fotos: Wechslinger)



Zeit fürs Abendfräsen: Die Spezialmaschinen der Firma Haenlein haben einen Wert von 300.000 Euro.

Münchner Merkur



Da klappert nichts mehr: Unter anderem in der Jahnstraße gibt es jetzt die neuen Gully-Deckel. © Pröhl

o f e t g+ e b Aktualisiert: 20.07.18 - 16:26

WIE BADEWANNEN-STÖPSEL

Stadt setzt auf neuartige Gully-Deckel

Schluss mit nervigem Klappern beim Darüberfahren: Zehn neuartige Gully-Deckel im Tölzer Stadtgebiet machen's möglich.

Bad Tölz – Es rattert und brummt auf der Tölzer Jahnstraße. Ein großes Loch im Straßenbelag macht den Blick frei auf leise gluckernendes, klares Wasser im Halbdunkel des Kanals. Dann schneidet eine Fräse schräge Kanten in den Rand des Lochs im Asphalt, das bislang ein ganz normaler Kanaldeckel verschloss. Eine Münchner Firma setzt einen neuen Kanaldeckel, der nicht alltäglich ist: Er bringt einige technische Raffinessen mit sich, die Stadt und Bürger auf Dauer entlasten sollen.

Auch interessant: Feuerwehr Bichl will für heftige Unwetter gerüstet sein

Bei den Arbeitern geht es Schlag auf Schlag: Sie setzen erst einen Ring aus Beton, dann einen aus Eisen auf das Loch. Es folgt ein schwarzer Sack, der mittels Ventil aufgeblasen wird. Der Luft-Sack füllt nun den gesamten Einstieg zum Kanal. Mit flüssigem Beton verdichten die Arbeiter die Fugen, das Material trocknet innerhalb von Minuten.

„Konisch“, also kegelförmig, sei die neue Form, erklärt Claus-Dieter Haenlein vom zuständigen Münchner Ingenieur-Büro. Zu sehen ist das von außen nicht. Aber man hört es – beziehungsweise man hört eben nichts mehr. „Wir gewährleisten, dass dieser Deckel fünf Jahre lang nicht wackelt oder seine Lage verändert“, sagt Haenlein. Das heißt: Es gibt kein Klappern beim Darüberfahren, das den Anwohnern den letzten Nerv raubt. Für normale Gully-Deckel werde das maximal für zwei Jahre garantiert, so Haenlein. Dem Erfinder des Systems – von seiner Firma ist die konische Fräse für den Asphalt – kam die Idee übrigens in der Badewanne: beim Betrachten seines kegelförmigen Wannenstöpsels.

Lesen Sie auch: Mehr Busse zwischen den Städten – auch am Wochenende

Haenleins Mitarbeiter setzen an diesem Tag gleich zehn der neuartigen Gully-Deckel im ganzen Stadtgebiet ein. Auftraggeber ist die Stadt. nl



Süddeutsche Zeitung

26. Juni 2018, 19:01 Uhr Und jetzt?

"Die Kanalisation stößt an ihre Grenzen"





Nach unten werden die Deckel schmäler, die Claus-Dieter Haenlein auf Münchens Straßen verlegt. (Foto: Alessandra Schellnegger)

Kanaldeckelverleger Claus-Dieter Haenlein macht München sicherer, ruhiger und erklärt, warum manchmal zehn Gullys auf 30 Straßenmetern liegen

Interview von [Philipp Crone](#)

Es sieht an der Truderinger Straße / Ecke Vogelweideplatz aus, als hätte die Stadt einem Spezl von der Kanaldeckelfirma einen großen Gefallen getan. Auf einer Strecke von 30 Metern liegen zehn der runden Eisenplatten im Asphalt. Claus-Dieter Haenlein lächelt, als zwei Passanten ihn darauf aufmerksam machen. "Kennen Sie da jemanden gut?" Nein. Er kennt aber die Gründe, warum so viele Deckel an der Stelle verlegt werden zwischen Bürogebäude-Neubau und Trambahn. Der 69-jährige Maschinenbauer erklärt: konische Deckel. Die sparen Kosten für die Stadt und garantieren dem Münchner Ruhe und Sicherheit, ganz im Gegensatz zu den alten Zylindern.

SZ: Herr Haenlein, warum verlegen Sie Deckel, die nach unten schmaler werden?

Claus-Dieter-Haenlein: Weil sie alle ruhiger schlafen lassen. Sie sinken weniger ein, wenn ein Lkw drüberfährt.

Normale Deckel sinken ein?

Normale Deckel liegen auf schmalen ringförmigen Mörtelschichten um den Schacht herum. Wenn da 20-Tonner drüberfahren, wird der Mörtel extrem strapaziert. Er zerfällt mit der Zeit, zerbröselt, wird dünner, pro Jahr kann das durchaus ein Zentimeter sein.

Dann ist das nach fünf Jahren eine Zigarettenschachtelbreite.

Und das rumpelt dann so richtig. Und für Motorrad- und Fahrradfahrer wird es mit den Kanten gefährlich.

Und Ihre Deckel sinken nicht ein.

Durch ihre Form wird der Druck eines Lkws auf eine viel größere Fläche verteilt. Vor 15 Jahren wurden solche konischen Deckel in München erstmals getestet und die sind seitdem nicht eingesunken.

Da haben Sie bei der Stadt angerufen und gesagt: Wollt ihr meine Deckel?

Die Deckel sind nicht von uns, wir haben nur das Einbau- und Vertriebsrecht in Bayern. Aber ja, da wurde ein Testdeckel versenkt, einen Winter lang beobachtet und dann bekamen wir den Auftrag.

Wo werden die verlegt?

Auf viel befahrenen Straßen. In einem Wohngebiet braucht man das nicht, weil ein Auto keinen Kanaldeckel zum Einsinken bringt.

Der ist zu leicht?

Ja. Ein einziger Lastwagen bringt die gleiche Belastung für den Asphalt auf eine Straße wie 60 000 Autos.

Ihre Mitarbeiter verlegen hier an der Truderinger Straße gerade Dutzende Deckel auf geringstem Raum. Warum so viele?

Mehr als 100 sind das auf einem Kilometer. Es gibt grundsätzlich vier verschiedene Gründe, warum man Deckel braucht. Zum einen die Trambahntrasse. Die liegt in einem Betonbett und das Regenwasser muss seitlich in Sickergruben abgeleitet werden. Die wiederum muss man reinigen und deshalb hinkommen. Deshalb Deckel. Eigentlich geht es immer um einen Zugang zum Reinigen.

Unter der Straße ist ja ordentlich was los.

Das sind ja auch getrennte Systeme, Regen- und Abwasser. Seit einiger Zeit muss ja auch in jedem Privathaus das Regenwasser in einer Sickergrube versickern.

Warum das?

Weil die Kanalisation an ihre Grenze stößt. Die Stadt wächst, die Kanalisation nicht.

Warum klappert ein herkömmlicher Kanaldeckel, wenn ein Lkw drüberfährt?

Der Deckel ist lose, der springt dann ein bisschen hoch, wenn da 20 Tonnen drüberrollen. Und wenn der Deckel schon ein paar Zentimeter eingesunken ist, ist der Effekt umso größer, außerdem hört man dann den Reifen, der über die Kante rattert.

Normalerweise repariert das die Stadt?

Es gibt eigene Maurer-Kolonnen der Stadt-Entwässerung, die durch die Straßen fahren und prüfen, wo Deckel eingesunken sind. Die werden dann repariert. Das kostet dann schon mal 1000 Euro pro Deckel.

Eine Gully-Patrouille. Was kostet einer Ihrer Super-Deckel?

Samt Einbau 1800 Euro. Davon liegen mittlerweile 2500 in der Stadt.

Sie erkennen dann auch sicher, wenn Sie über einen von Ihren drüberfahren.

Klar. Die haben eine Kleeblatt-Form. Außen Gusseisen und innen Beton, das macht einen Deckel noch rutschfester.

Was wiegt der? Haben Sie keine Angst, dass da jemand einen klaut? Immerhin ist er ja lose.

Nein. Erstens wiegt der 88 Kilo, hat einen Durchmesser von 101 Zentimetern und so richtig viel anfangen kann man damit auch nicht.

Gibt es einen Unterschied zwischen einem Gully und einem Kanaldeckel?

Und wie! Kanaldeckel sind für das Abwasser und Gullys für den Wasserablauf der Straße.

St. Johanner können wieder ruhiger schlafen

Kanalabdeckungen saniert - Geheimnis der leisen Kanaldeckel ist eine Spezialfräsung

Von Georg Niesel

Train. Die Spezialfirma Haenlein aus München erneuerte in der vergangenen Woche acht abgesackte Kanaldeckel samt Schachtrahmen in St. Johann im Bereich der B 301. Damit soll der Verkehr nun ohne zusätzliche Lärmbelästigung und rumpelfrei laufen. Die Ortsdurchfahrt wird von durchschnittlich 5 500 Fahrzeugen pro Tag frequentiert, davon sind 508 Fahrzeuge dem Schwerverkehr zuzuordnen. Das Geheimnis der leisen Kanaldeckel ist eine Spezialfräsung. Das kostet erstmal mehr, hält aber länger.

Der Sanierung vorausgegangen war im Herbst 2013 ein Ortstermin mit Vertretern des Staatlichen Bauamtes Landshut und der Gemeinde. Baudirektor Manfred Dreier und Bürgermeister Gerhard Zeitler machten sich dabei ein Bild über den Zustand der Ortsdurchfahrt, insbesondere zu den Lärm verursachenden Kanalabdeckungen. Sogar Umweltminister Marcel Huber informierte sich auf Initiative des CSU-Ortsverbandes vor Ort und Landtagsabgeordneter Martin Neumeyer schrieb in dieser Sache an die Oberste Baubehörde in München.

Nach Ansicht von Bürgermeister Zeitler waren diese Politikeraktionen aber eher kontraproduktiv: „Die Oberste Baubehörde hat diese Angelegenheit an das zuständige Straßenbauamt weitergeleitet und das Amt war zurecht verschunpft wegen der Beanstandung von höchster Stelle.“ „Es gibt einen bayernweit gültigen Vertrag zur Benutzung des Straßengrundes für die Verlegung von Kanälen und Schächten, daher sollte es eigentlich bekannt sein, dass hier die Gemeinde Baulastträger ist und somit auch für deren Instandhaltung verantwortlich ist“, so Zeitler.

Die Gemeinde habe bisher jeden Hinweis in dieser Angelegenheit ernst genommen und wolle auch weiterhin alles tun, um unnötige Lärmbelästigungen zu vermeiden, so Zeitler. Die Ortsdurchfahrt wurde seinen Angaben zufolge 2005 erneuert. Dabei wurden auch neue Schachtabdeckungen eingebaut. In den folgenden Jahren seien immer wieder Nachbesserungen vorgenommen worden. 2011 wurden



Firmenchef Klaus Dieter Haenlein und Bürgermeister Zeitler begutachten das Werk auf der St. Johanner Ortsdurchfahrt. Foto: Niesel

dann einzelne Schachtabdeckungen saniert, weil sich Absenkungen zeigten.

„Dies waren Garantie- und Kulanzfälle, so dass bis dahin für die Gemeinde keine Kosten angefallen sind“, erklärte der Bürgermeister. Inzwischen sei aber die Garantie längst abgelaufen. Die Bestandsaufnahme und die Messung der einzelnen Schachtabdeckungen zeigten: von 15 Schachtabdeckungen befinden sich acht in der Rollspur, davon weisen sieben Abdeckungen nennenswerte Setzungen auf. Der Gemeinderat fasste auf Empfehlung des Straßenbauamtes im Spätherbst den Beschluss, die acht in der Fahrspur liegenden Abdeckungen durch konische Schachtrahmen zu erneuern.

Vorreiterrolle

Train bzw. St. Johann kommt im Landkreis damit eine Vorreiterrolle zu: „Wir haben uns als erste entschlossen, diese neuen Gullydeckel einbauen zu lassen“, erklärte Bürgermeister Zeitler. Claus-Dieter Haenlein, Chef der gleichnamigen bauausführenden Firma, war vor Ort und erläuterte die Vorteile des Systems: „Die üblichen Schachtabdeckungen sind in Zylinderform gebaut und gehen senkrecht nach un-

ten, durch die dauernde Belastung rutschen die Deckel nach unten und liegen dann leicht vertieft in der Fahrbahn. Das neue System besteht unter anderem aus einer konischen Rahmenkonstruktion mit Rillen. Man kann die Wirkungsweise mit dem Stöpsel in der Badewanne vergleichen. Die Belastung wird zu 90 Prozent seitlich abgeleitet und nicht nach unten.“

Dadurch, so der Fachmann, bleiben die Mörtelfugen in der Konstruktion des Kanalschachtes länger erhalten und „bröseln“ nicht mehr aus. Denn wenn die Fugen nicht mehr die ursprüngliche Höhe aufweisen, sinke der gesamte Kanaldeckel mitsamt des zugehörigen Rahmens nach unten: diese „Rumpelfallen“ nerven dann die Anwohner. Denn nicht nur die Fahrzeuge verursachen beim Überfahren der bisherigen Kanaldeckel Geräusche, auch der Deckel selbst und der darunter befindliche Schmutzfänger „scheppern“.

Etwas Besonderes ist laut Haenlein auch die Kanalabdeckung, deren innerer Teil einem Kleeblatt ähnelt. „Der Anteil an Gusseisen ist geringer, die Lüftungslöcher sind durch Lüftungsschlitze ersetzt. Die neuen Kanalabdeckungen werden auch von Zweiradfahrern geschätzt, da sie angenehmer zu befahren sind.

Diese Schachtrahmen sind eine dauerhafte Lösung.“

Die Auswechslung eines alten Kanaldeckelrahmens gegen einen konischen dauerte eine knappe Stunde: Schnell, geräuscharm und ohne Schneidflüssigkeit wurde rund um den alten Rahmen eine konische Öffnung gefräst, der alte Rahmen entfernt und dann alles gesäubert. Anschließend wurde der neue Rahmen eingesetzt und nach dem genauen Ausrichten mit einem speziellen, schnell bindenden Betonmörtel vergossen. „Uns hat die Technik überzeugt“, meint Zeitler. Der Austausch sei zwar teurer als eine Sanierung, werde sich langfristig aber bezahlt machen. Die Firma Haenlein hat große Erfahrung.

Max Pichl, vor kurzem nach 42 Jahren aus dem Gemeinderat ausgeschieden, machte sich als Anwohner selbst ein Bild von den Arbeiten. „Ich war noch bei der Auftragsvergabe dabei und halte das System für sehr gut.“ Einen Haken hat die neue Konstruktion allerdings: Rund 20 000 Euro muss die Gemeinde für diese acht Abdeckungen ausgeben, deutlich mehr als bei herkömmlichen Abdeckungen.

Firmenchef Haenlein erläuterte dazu: „Vor allem auf stark befahrenen Straßen erweisen sich die neuen Systeme als überlegene Lösung bei Sanierung, Unterhalt und Neubau. In München werden im gesamten Stadtgebiet, nicht nur am Mittleren Ring, nur noch die konischen Rahmen eingebaut – sogar Berlin hat auf der Avus die ersten einbauen lassen.“

Neue Gullys nehmen Lastern den Schrecken

SANIERUNG Eingesunkene Kanaldeckel waren den St. Johannern eine Plage, das Scheppern allgegenwärtig – damit soll dank neuer Technik nun aber Schluss sein.

VON BENJAMIN NEUMAIER

ST. JOHANN. Sie waren den St. Johannern seit Jahren ein Dorn im Auge oder vielmehr im Ohr – die Gullydeckel der Ortsdurchfahrtsstraße. Denn die hatten sich seit der Verlegung der Straßenführung 2005 abgesenkt und in wahre Qualgeister verwandelt. Denn wenn die kapp 600 Lastwagen, die täglich durch den kleinen Ort fahren, über die Gullydeckel fahren, hörte sich das laut 3. Bürgermeister Josef Limmer zeitweise an, „wie wenn einer direkt neben dir Schlagzeug spielt – und zwar volle Pulle“. Das Thema wurde auch des Öfteren im Trainer Gemeinderat behandelt. Auf Intervention von Umweltminister Dr. Marcel Huber, dem die CSU die Lärmbelastung bei einem Besuch im Landkreis vor Augen und Ohren führte, „kam wieder Bewegung in die Sache“, sagt Limmer. Laut Bürgermeister Gerhard Zeitler, lief das Projekt allerdings schon an (siehe Infobox).

„Jetzt ist Ruh' im Schacht“

Nun soll die Lärmbelastung der Vergangenheit angehören. Verantwortlich dafür: die Firma Haenlein. Die verspricht getreu ihrem Firmen-Motto: „Dank Haenlein ist jetzt Ruh' im Schacht, der Deckel keinen Krach mehr macht.“ Am Donnerstag rückte die Münchner Firma an und sanierte acht Kanaldeckel der Ortsdurchfahrt. Das an sich ist nichts neues, denn schon in den vergangenen Jahren waren die Gullydeckel mehrmals saniert worden, hatten sich jedoch immer wieder abgesenkt.

Ein neues Verfahren soll dem jetzt aber ein Ende setzen. Denn die Kanaldeckel der Haenlein installiert, sind konisch geformt und nicht gerade, wie die bisher verbauten, erklärt Firmenbesitzer Claus-Dieter Haenlein: „Durch die konische Form verteilt sich der Druck, der durch Fahrzeuge entsteht auch nach außen und nicht mehr nur nach unten, dadurch wird ein Absinken verhindert.“ Knapp 10 000 Kanaldeckel hat die Firma auf diese Weise in den vergangenen zwölf Jahren bereits ausgetauscht – „und bisher gab es keine einzige Beanstandung“, sagt Haenlein.

Mit sieben Mann und einem „Wunder-Lkw“, wie Haenlein ihn aufgrund seiner Ausstattung mit Kompressor, Wassertank und Spezialwerkzeug nennt, rückten die Sanierer in St. Johann an. Mit einer nach unten verjüngten Spezialfräse wurden die alte Schachtrahmen freigelegt, entfernt und der neue kegelförmige Schachtrahmen eingesetzt. Die Höhe wird nivelliert und in den leeren Schachtrahmen eine sogenannte Luftmantelschichtschalung eingesetzt. „Die ist nötig, damit der Mörtel den Schachtrahmen sauber abschließt“, sagt der Firmenbesitzer.

Ein patentiertes System

Der Spezialmörtel – salz- und frostbeständig – wird frisch angerührt, eingegossen und ist bereits nach wenigen Minuten trittfest.

Dieses patentierte System verwendet Haenlein seit knapp zwölf Jahren – und ist begeistert: „Es kommen keine Klagen. Wir wussten ja anfangs selbst nicht, was das neue System wirklich bringt. Aber mittlerweile geben wir fünf Jahre Garantie – beim alten System sind es höchstens zwei Jahre. Aber wie gesagt: Seit zwölf Jahren mussten wir in keinem einzigen Fall nachjustieren.“ Ihre Technik und Ausrüstung haben die Münchner über die Jahre optimiert und ausgebaut.

Als der Mörtel angezogen hat, kommt direkt darauf ein Bitumen-Spray und eine Glasfasermatte, die zwei Funktionen hat. Sie ist an der Unterseite bituminiert, verschmilzt, wenn der heiße Asphalt oben drauf kommt mit dem Mörtel und bindet deshalb besser. Zudem leitet sie den Druck der Fahrzeuge noch besser nach außen ab. Zudem sei der verbauten Kleeblatt-Deckel ebenso eine Verbesserung. „Durch die selbstschärfende Betonoberfläche werden Abschleifungen verhindert. Das mindert besonders die Rutschgefahr für Motorradfahrer.“

Nach knapp 40 Minuten ist der Gullydeckel ausgetauscht und rundherum asphaltiert. Nach weiteren 30 Minuten kann schon wieder der Verkehr drüberrollen – und zwar ab nun ohne Scheppern. Das verspricht Haenlein und Josef Limmer hofft darauf: „Wenn dadurch das Problem im Griff ist, bedeutet das für die St. Johanner Bürger eine Steigerung der Lebensqualität.“

Und wenn das neue System besagt Früchte trägt, „dann waren wir in Train das erste, wohl aber nicht das letzte Mal im Landkreis.“

DAS SAGT BÜRGERMEISTER GERHARD ZEITLER

► **Trains Bürgermeister** äußert sich zur Kanaldeckelsanierung in St. Johann: „Im Rahmen der Ortsdurchfahrtgestaltung 2005 wurden uns vom Planungsbüro die Setzung der Kanaldeckel so empfohlen, wie sie verbaut wurden. Sie haben sich im Laufe der Jahre aber abgesenkt und dadurch beim Überfahren leichte Geräusche verursacht. Deshalb haben wir in Zusammenarbeit mit dem Straßenbauamt Landshut immer wieder Nachbesserungen vorgenommen.“

► **Drei- oder viermal** seien die Kanalschächte ausgebessert worden, „jedoch immer mit dem Ergebnis, dass sie sich wieder abgesenkt haben.“ Die Kosten dafür habe zu keinem Zeitpunkt die Gemeinde getragen, da die Sanierun-

gen als Garantierfall betrachtet wurden.

► **Vom Vorprechen der CSU** mit der Inspektion durch Dr. Marcel Huber sei Zeitler „enttäuscht. Denn erstens war das Straßenbauamt Landshut, zu dem wir ein gutes Verhältnis haben, zu Recht sauer, ob der Beanstandung von oben – zumal ja die Gemeinde für den Kanal zuständig ist – und zum anderen war eine Sanierung durch eine Spezialfirma bereits im Anlaufen – es war klar, dass etwas gemacht werden muss.“

► **Die Spezialfirma** wurde dann über Kontakte zum Straßenbauamt und die Gemeinde Furth gefunden und die Kanaldeckel für 20 000 Euro saniert. „Und jetzt hoffe ich, dass das Thema ad acta gelegt ist“, sagt Zeitler.



Im Laufe der Jahre entwickelte die Firma Haenlein die Spezialwerkzeuge stetig weiter. Fotos: Neumaier



Die Arbeiter nivellieren die Höhe des Kanalschachts.



Die mobile Fräse ist nach unten verjüngt.



Der Spezialmörtel zieht innerhalb von Minuten trittfest an.



Eine Glasfaserschicht verbindet Beton und Asphalt miteinander.



Letzter Arbeitsschritt: Der Asphalt wird verdichtet.

Neue Gullys nehmen Lastern den Schrecken

Eingesunkene Kanaldeckel waren den St. Johannern eine Plage, das Scheppern allgegenwärtig – damit soll dank neuer Technik nun aber Schluss sein.



Die Arbeiter nivellieren die Höhe des Kanalschachts. Fotos: Neumaier

von Benjamin Neumaier, MZ

Sie waren den St. Johannern seit Jahren ein Dorn im Auge oder vielmehr im Ohr – die Gullydeckel der Ortsdurchfahrtsstraße. Denn die hatten sich seit der Verlegung der Straßenführung 2005

abgesenkt und wahre Quälgeister verwandelt. Denn wenn die kapp 600 Lastwagen, die täglich durch den kleinen Ort fahren über die Gullydeckel fuhren, hörte sich das laut 3. Bürgermeister Josef Limmer zeitweise an, „wie wenn einen direkt neben dir Schlagzeug spielt – und zwar volle Pulle“. Das Thema wurde auch des Öfteren im Trainer Gemeinderat behandelt. Auf Intervention von Umweltminister Dr. Marcel Huber, dem die CSU die Lärmbelästigung bei einem Besuch im Landkreis vor Augen und

Ohren führte, „kam wieder Bewegung in die Sache“, sagt Limmer. Laut Bürgermeister Gerhard Zeitler, lief das Projekt allerdings schon an (siehe Infobox). „Jetzt ist Ruh' im Schacht“ Nun soll die Lärmbelästigung der Vergangenheit angehören. Verantwortlich dafür: die Firma Haenlein. Die verspricht getreu ihrem Firmen Motto: „Dank Haenlein ist jetzt Ruh' im Schacht, der Deckel keinen Krach mehr macht.“ Am Donnerstag rückte die Münchner Firma an und sanierte acht Kanaldeckel der Ortsdurchfahrt. Das an sich ist nichts neues, denn schon in den vergangenen Jahren waren die Gullydeckel mehrmals saniert worden, hatten sich jedoch immer wieder abgesenkt.

Ein neues Verfahren soll dem jetzt aber ein Ende setzen. Denn die Kanalabdeckungen die Haenlein installiert, sind konische eformt und nicht gerade, wie die bisher verbauten, erklärt Firmenbesitzer Claus-Dieter Haenlein: „Durch die konische Form verteilt sich der Druck, der durch Fahrzeuge entsteht auch nach außen und nicht mehr nur nach unten dadurch wird ein Absinken verhindert.“ Knapp 10 000 Kanaldeckel hat die Firma auf diese Weise in den vergangenen zwölf Jahren bereits ausgetauscht – „und bisher gab es keine einzige Beanstandung“, sagt Haenlein.

Mit sieben Mann und einem „Wunder-Lkw“, wie Haenlein ihn aufgrund seiner Ausstattung mit Kompressor, Wassertank und Spezialwerkzeug nennt, rückten die Sanierer in St. Johann an. Mit einer nach unten verjüngten Spezialfräse wurden die alte

Schachtrahmen freigelegt, entfernt und der neue kegelförmige Schachtrahmen eingesetzt. Die Höhe wird nivelliert und in den leeren Schachtrahmen eine sogenannte Luftmantelschachtschaltung eingesetzt. „Die ist nötig, damit der Mörtel den Schachtrahmen sauber abschließt“, sagt der Firmenbesitzer. Ein patentiertes System Der Spezialmörtel – salz- und frostbeständig – wird frisch angerührt, eingegossen und ist bereits nach wenigen Minuten trittfest.

Dieses patentierte System verwendet Haenlein seit knapp zwölf Jahren – und ist begeistert: „Es kommen keine Klagen. Wir wussten ja anfangs selbst nicht, was das neue System wirklich bringt. Aber mittlerweile gebe wir fünf Jahre Garantie – beim alten System sind es höchstens zwei Jahre. Aber wie gesagt: Seit zwölf Jahren mussten wir in keinem einzigen Fall nachjustieren.“ Ihre Technik und Ausrüstung haben die Münchner über die Jahre optimiert und ausgebaut.

Als der Mörtel angezogen hat, kommt direkt darauf ein Bitumen-Spray und eine Glasfasermatte, die zwei Funktionen hat. Sie ist an der Unterseite bituminiert, verschmilzt, wenn der heiße Asphalt oben drauf kommt mit dem Mörtel und bindet deshalb besser. Zudem leitet sie den Druck der Fahrzeuge noch besser nach außen ab. Zudem sei der verbaute Kleeblatt-Deckel ebenso eine Verbesserung. „Durch die selbstschärfende Betonoberfläche werden Abschleifungen verhindert. Das mindert besonders die Rutschgefahr für Motorradfahrer.

Nach knapp 40 Minuten ist der Gullydeckel ausgetauscht und rundherum asphaltiert. Nach weiteren 30 Minuten kann schon wieder der Verkehr drüberrollen – und zwar ab nun ohne Schep-pern. Das verspricht Haenlein und Josef Limmer hofft darauf: „Wenn dadurch das Problem im Griff ist, bedeutet das für die St. Johanner Bürger eine Steigerung der Lebensqualität.“ Und wenn das neue System besagt Früchte trägt, „dann waren wir in Train das erste, wohl aber nicht das letzte Mal im Landkreis.“



Der Spezialmörtel zieht innerhalb von Minuten trittfest an.

KANALSANIERUNG



Deckel-Experte Wer hätte gedacht, dass es über einen Kanaldeckel so viel zu erzählen gibt? Doch Claus-Dieter Haenlein kann das. Der Geschäftsführer der Münchner Baufirma Haenlein klingelte anlässlich der Kanalsanierung an der Münchner Straße in Unterhaching an der Tür unserer Redaktion und gab eine Kostprobe von seiner Öffentlichkeitsarbeit. Vorbildlich wurden wir über konische Schachtrahmen, Gewichtsverteilung, Betriebsgarantien, Spezialfräsen und Hydrauliksysteme informiert. Einen 200 Seiten starken Pressespiegel und drei

Bierdeckel der Firma gab es für die Berichterstattung gratis obendrein. Dabei bewies Haenlein intime Sachkenntnis von den Zuständen in einer Zeitungsredaktion: „Die Bierdeckel sind für die Kaffeetassen, die sonst immer ohne Unterlage auf den Schreibtischen stehen.“ Die Lokalredaktion dankte prompt für die umfangreiche Information mit einem „Post“ auf Facebook. Nur leider konnte es keinen ganzen Artikel mehr geben, hatten wir doch schon einmal umfangreich über die konischen Schachtrahmen berichtet, wie Haenleins Pressespiegel zu entnehmen ist.

TEXT UND FOTO: CHRISTOPH BAAB



Wannenstöpsel beseitigen Rumpelfallen auf Mainbrücke

OBERNBURG/ELSENFELD. Durchschnittlich 27000 Fahrzeuge pro Tag passieren die Mainbrücke zwischen Elsenfeld und Obernburg. Mancher Kanaldeckel hat sich vor allem wegen des Schwerverkehrs im Laufe der Zeit in eine Rumpelfalle verwandelt. Sechs von ihnen wurden daher in der Nacht zum Freitag von einer Münchner Fachfirma ausgetauscht. Die nun eingebauten

Schachtrahmen sind konisch, ähnlich einem Wannenstöpsel, und leiten das Gewicht der darüberfahrenden Fahrzeuge in hohem Maße seitlich ab. Dadurch seien sie nicht mehr so anfällig für Setzungen, und der Lärm beim Darüberfahren werde geringer, erklärt Michael Jung vom Staatlichen Bauamt Aschaffenburg. Die Sanierungskosten betragen insgesamt rund 15000 Euro.

Das Bauamt habe sich für das neuartige System namens Budaplan nicht nur wegen der längeren Haltbarkeit der Kanalschächte entschieden, sondern auch weil durch den deutlich schnelleren Einbau der Verkehr weniger behindert wird. Dies rechtfertige vor allem auf einer stark befahrenen Strecke auch die etwa 30 Prozent höheren Kosten gegenüber einer konventio-

nellen Sanierung, so Jung. Für den Austausch der sechs Entwässerungsschächte auf der Fahrspur in Richtung Elsenfeld zwischen ICO-Anschluss und Stachuskreuzung war die Brücke am Donnerstag ab 20 Uhr halbseitig gesperrt, der Verkehr wurde mit einer Ampel geregelt. Zum Berufsverkehr am Freitagmorgen war die Strecke wieder frei befahrbar. rah/Foto: Ralf Hettler

Schwäbische Zeitung

FRIEDRICHSHAFEN

Montag, 28. Oktober 2013



Kanaldeckelsanierung auf Häfler Straßen.

FOTO: GUNNAR FLOTOW

Neue Technik gegen Gerumpel

FRIEDRICHSHAFEN (flo) - In den vergangenen Tagen - und vor allem in den Nächten - sind die Männer der Firma Haenlein auf den Häfler Straßen unterwegs gewesen. Ihr Auftrag: 50 abgesackte Kanaldeckel zu sanieren. Die Münchner sind Spezialisten für ein besonderes Verfahren, bei dem der Asphalt konisch aufgefräst (wie hier in Schnetzenhausen) und eine besondere Rahmen-Deckel-Konstruktion eingesetzt wird. Der Vorteil: Die Kräfte, die durch darüberfahrende Autos und Lastwagen entstehen, drücken nicht mehr senkrecht nach unten, sondern werden zu einem großen Teil seitlich in die Straßendecke abgeleitet. Der Schachtdeckel bleibt dadurch viel länger auf Höhe - und die Lärmbelästigung für die Anwohner gering. Die Gesamtkosten für die Sanierung der Häfler Kanaldeckel belaufen sich auf zirka 100 000 Euro, lässt die Stadtverwaltung wissen.



FRIEDRICHSHAFEN
Die Stadt lässt
50 Kanaldeckel
sanieren
Seite 21

SÜDKURIER

UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Heute
14 SEITEN
Lokales und
Regionales

FRIEDRICHSHAFEN

SÜDKURIER NR. 249 | FN
SAMSTAG, 26. OKTOBER 2013

www.suedkurier.de/friedrichshafen

21

Ruhekissen für lärmende Deckel

- Stadt setzt auf besonderes Sanierungsverfahren
- Rund 100 000 Euro für 50 eingesunkene Kanalschächte

VON MANFRED DIETERLE-JÖCHLE

Friedrichshafen – Ein kleiner Bautrup war in den vergangenen Nächten unter anderem in der Colsmann-, der Maybach-, der Charlotten- und der Eckenerstraße unterwegs. Saniert wurden dort wie auch in anderen Straßen, in denen die Arbeiten tagsüber erledigt wurden, eingesunkene Schachtdeckel von Kanälen. Mit einem neuen, weiter verbesserten Verfahren werden neue Einfassungen für die Schachtdeckel eingebaut. Diese leiten die auftretenden Kräfte, wenn Fahrzeuge darüber fahren, besser ab. So dass diese Deckel nicht mehr so schnell einsinken. Bleiben die Deckel oben, gibt es auch weniger Lärm, denn die Räder von Lastern und Autos rumpeln dann nicht mehr über die eingesunkenen Deckel.

Waren es im vergangenen Jahr 40 Kanaldeckel, die auf diese Art und Weise saniert wurden, hat die Stadt in diesem Jahr einen Auftrag für 50 weitere Schächte an das Münchner Unternehmen Dr.-Ing. A. Haenlein GmbH & Co. vergeben. „Die Kosten für die Sanierung belaufen sich auf rund 100 000 Euro“, teilt Andrea Gärtner, Sprecherin der Stadt auf Anfrage mit.

Der Druck, den darüber fahrende Fahrzeuge verursachen, wird dank der Rahmen-Deckel-Konstruktion, die bei den Sanierungen eingesetzt wird, nicht mehr senkrecht nach unten, sondern seitlich in die Straßendecke verteilt. Um

zusätzliche Tragfestigkeit zu erzeugen, werde erstmals in diesem Jahr unter der Asphalt-Tragschicht eine kreisförmige Glasfasermatte eingebaut, schildert Claus-Dieter Haenlein vom gleichnamigen Unternehmen. Nach seinen Angaben sinken Schachtdeckel in stark, auch von Lastwagen befahrenen Straßenzügen in fünf Jahre so weit ein, dass sie saniert, sprich wieder auf das Niveau der Straße angehoben werden müssen. Wann eine Sanierung der jetzt eingebauten Konstruktionen nötig sei, könne er nicht sagen. Denn bisher habe sich kein Deckel, den sein Unternehmen vor gut zehn Jahren eingebaut hat, gesenkt. Die neuen Einfassungen kosten dreieinhalb Mal so viel wie übliche.

„Das Verfahren wurde von uns auf Grund der fünfjährigen Einbau- und der zehnjährigen Materialgarantie sowie den guten Referenzen der Firma Haenlein ausgewählt. Bei der jährlichen Kontrolle wiesen die bereits im Jahr 2012 sanierten Abdeckungen keine Schäden auf. Auch die Beeinträchtigungen für die Verkehrsteilnehmer wurden durch dieses Verfahren in Verbindung mit der Nacharbeit minimiert. Auf Grund der guten Erfahrungen dieses Sanierungsverfahrens soll dies auch zukünftig in stark belasteten Verkehrswegen eingesetzt werden“, teilt Andrea Gärtner weiter mit. Dieses Verfahren könne nur von lizenzierten Unternehmen wie der Firma Haenlein ausgeführt werden.



Eine Glasfasermatte, die Claus-Dieter Haenlein zeigt, soll noch mehr Tragfestigkeit garantieren. BILDER: DIETERLE-JÖCHLE



Eine Schachtdeckel-Einfassung wird in die sich nach oben öffnende Fräsung eingebaut.



Zwei Stunden nach Einbau ist der neue Kanaldeckel befahrbar – hier fehlt allerdings noch die letzte Asphaltschicht.

Mangfall-Bote

OBERBAYERISCHES VOLKSBLATT

Kolbermoor

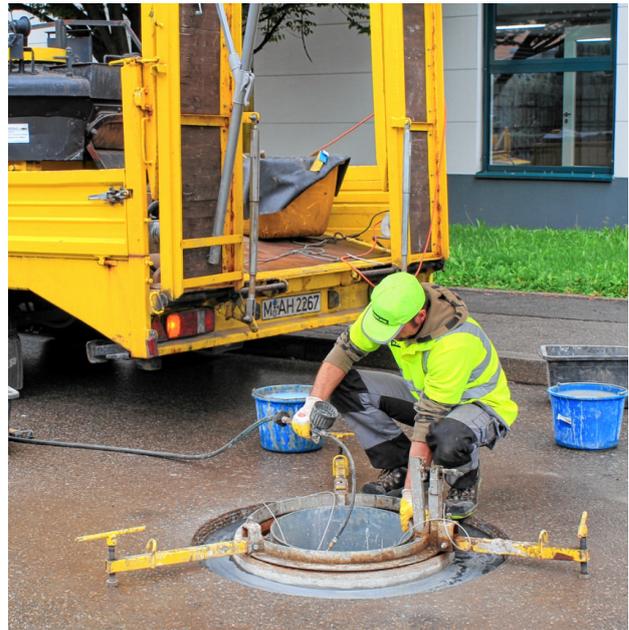
Weniger Lärm, lange Lebensdauer

Spezielle Sanierung der Kanaldeckel

Kolbermoor – In der Flurstraße in Kolbermoor wurden zuletzt vier alte Kanaldeckel gegen konische Schachtabdeckungsrahmen ausgetauscht. Damit betrat die Stadt Neuland, sind es doch die ersten Abdeckungen dieser Art, die nicht nur eine Verlängerung der Standzeiten, sondern auch geringere Verkehrsbehinderung und weniger Lärmbelästigung sowie Folgekosten versprechen. Rund eine Stunde dauerte jeweils der Austausch einer Einheit, bei der zunächst um die alten Kanaldeckel ein

konisches Loch gefräst und dann alles zusammen entnommen wurde. Mit einem Dreibein wurden die neuen Deckel exakt in das Loch eingesetzt und in schwimmendem Einbau ausgerichtet. Nach Bitumen-Voranstrich erfolgte das Einlegen der Spezialmatten und mit Fugenband wurde außen und innen abgedichtet. Darauf kam sodann der Gussasphalt, der die Maßnahme abschloss und schon nach kurzer Aushärtungszeit waren die neuen Kanaldeckel wieder befahrbar.

hko



Die Kanaldeckel in der Flurstraße wurden saniert. FOTO HOFFMANN

Kanaldeckel klappern nicht mehr

INNOVATION Auf der Bundesstraße 85 in Kronach und Weißenbrunn wird ein neues System eingesetzt. Die konische Form gibt den Druck in die Bitumenschicht des Fahrbahnbelags weiter. Das sorgt für weit weniger Lärm.

VON UNSEREM MITARBEITER
KARL-HEINZ HOFMANN

Weißenbrunn – Das Bierdorf und die Lucas-Cranach-Stadt fühlen dem Straßenlärm auf den Zahn. Durch neue Kanalabdeckungen wollen beide Kommunen mehr Lärmschutz und auch schonenderes Fahren für Autofahrer erreichen. Deshalb kam es am gestrigen Montag sowohl in Weißenbrunn als auch in der Kreisstadt auf der B 85 Kronach-West zu Verkehrsbehinderungen. Grund war, dass man ein neues Schachtsystem testen wird.

Das neue Schachtsystem für Kanaldeckel Budaplan-System bietet einen wesentlich schnelleren Einbau bei erheblich geringerer Verkehrsbehinderung mit weniger Lärmbelästigung. Der konische Schachtabdeckungsrahmen mit seinem Krafteintrag in den bituminösen Fahrbahnbelag verlängert die Standzeiten der Schachtabdeckungen entscheidend.

Neue Entwicklung

„Der konische Schachtrahmen leitet die vertikale Last seitlich in die Fahrbahn ein. Das ist eine überlegene Lösung bei Sanierung, Unterhalt und Neubau“, informiert Claus Dieter Hänlein von der Firma Hänlein aus München, die verantwortlich für diese neue Entwicklung ist. Premiere habe in dem Zusammenhang eine neue Glasfaserplatte, die mit eingebaut und in



Am gestrigen Montag kam es zu Verkehrsbehinderungen auf der B 85 in Weißenbrunn und Kronach, weil dort ein neues Kanaldeckelsystem installiert wurde, das der Lärmbelästigung zu Leibe rückt. Das Bild entstand in der Ortsdurchfahrt Weißenbrunn beim Einsetzen des konischen Kanaldeckelsystems.

Foto: K.-H. Hofmann

das System integriert sei und somit nochmals zur Dämpfung von Geräuschen beitrage. Peter Maaß, der Leiter der Stadtwerke Kronach sagte, dass man das System bereits an der B173 in Richtung Ruppen getestet und gute Erfahrungen damit gemacht habe, deshalb werde man weiter in diese etwas teurere

Technik investieren und nun gleich zehn Kanaldeckel an der B 85 erneuern. Durch das Absetzen der Kanaldeckel nach dem bisherigen System entstand, bei durchfahrendem Schwerlastverkehr, erhebliche Lärmbelästigung Tag und Nacht. Bürgermeister Egon Herrmann (SPD), Weißen-

brunn meint dazu: „Das Rumpeln, Klappern und Poltern beim Überfahren der Kanaldeckel soll nun ein Ende haben.“ Die Gemeinde Weißenbrunn wolle dem leidigen Problem abgesenkter Kanaldeckel zu Leibe rücken und eine ruhigere Ortsdurchfahrt mit einem neuen Kanaldeckelsystem schaffen. „Da-

durch wird nicht nur die Lärmbelästigung geringer, sondern auch die Autos werden geschont. Daher fordert der ADAC schon lange, dass das Schulle machen sollte“, sagt der Weißenbrunner Bürgermeister und Vorsitzende des Bayerischen Gemeindetages im Landkreis Kronach, Egon Herrmann.

Neue Presse

UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG IN FRANKEN

Donnerstag, 18. Juli 2013

KRONACH

K3-1

Seite 7

Das Rumpeln hat ein Ende

Auf der B 85 sollen neue Kanalabdeckungen für mehr Lärmschutz sorgen. Auf der B 173 hat die Stadt Kronach damit gute Erfahrungen gemacht.

Weißbrunn/Kronach – Das Bierdorf Weißbrunn und die Kreisstadt Kronach bekämpfen den Straßenlärm. Neue Kanalabdeckungen auf der B 85 sollen für mehr Lärmschutz sorgen und Autofahrern schonenderes Fahren bringen.

Für den Weißbrunner Bürgermeister Egon Herrmann hat das Rumpeln, Klappern und Poltern beim Überfahren der Kanaldeckel nun ein Ende. Die Gemeinde Weißbrunn wolle dem leidigen Problem abgesenkter Kanaldeckel zu Leibe rücken und eine ruhigere Ortsdurchfahrt mit einem neuen Kanaldeckelsystem schaffen. Eine konische Schachtrahmenkonstruktion leite die Lasten nicht senkrecht in den Kanal, sondern verteile sie vertikal seitlich in die Fahrbahn. Dadurch werde nicht nur die Lärmbelastigung geringer, sondern auch die Autos



Auf der B 85 in Weißbrunn und Kronach wurde ein neues Kanaldeckelsystem installiert, um der Lärmbelastigung entgegenzuwirken. Das Bild entstand in der Ortsdurchfahrt Weißbrunn.

Foto: Hofmann

würden geschont. Der ADAC fordere schon lange, dass das System Schule machen sollte, sagte der Bürgermei-

ter und Vorsitzende des Bayerischen Gemeindetages im Landkreis Kronach.

Laut Peter Maaß, Leiter der Stadtwerke Kronach, hat man das System bereits an der B173 in Richtung Ruppen getestet und gute Erfahrungen damit gemacht. Deshalb werde man weiter in diese etwas teurere Technik investieren und nun gleich zehn Kanaldeckel an der B85 erneuern. Durch das Absetzen der Kanaldeckel nach dem bisherigen System sei es durch den Schwerlastverkehr zu einer erheblichen Lärmbelastigung für die Anwohner gekommen. Und dies Tag und Nacht.

Claus Dieter Hänlein von der Firma aus München, die das System entwickelt hat, sagte, das neue Schachtsystem für Kanaldeckel ermögliche einen wesentlich schnelleren Einbau bei erheblich geringerer Verkehrsbehinderung mit weniger Lärmbelastigung. Der konische Schachtrahmen leite die vertikale Last seitlich in die Fahrbahn ein. Das sei eine überlegene Lösung bei Sanierung, Unterhalt und Neubau. Premiere habe in dem Zusammenhang eine neue Glasfasermatte, die mit eingebaut und in das System integriert werde. Sie trage nochmals deutlich zur Dämpfung von Geräuschen bei. *hof*



Wie ein Stöpsel in der Badewanne: Mesut Aksu schließt die Fugen der neuen Kanaldeckel in der Alten Landstraße in Ottobrunn mit einer Teerschicht.

FOTO: ANGELIKA BARDEHLE

Schluss mit dem Geklapper

Neue Kanaldeckel in den Straßen sollen die Lärmbelastigung für Anwohner senken

Ottobrunn – Wumm, wumm, wumm – oft rumpelt es ganz schön, wenn man mit dem Auto über Kanaldeckel fährt. Besonders, wenn sie schon etwas eingesunken sind, weil die Fugen rundherum bröckeln. Lästig für die Fahrer, vor allem aber für die Anwohner. An einigen Kanaldeckeln im Landkreis München wie auch in der Alten Landstraße in Ottobrunn auf der Höhe des Getränkemarkts Orterer dürfte jedoch jetzt Schluss sein mit dem Gerumpel. Konische Gullydeckel sollen es richten.

Am Mittwoch rückte im Auftrag des Staatlichen Bauamts Freising eine Mannschaft von der Münchner Firma Haenlein

GmbH & Co. in der Alten Landstraße an, welche Kanaldeckel nach einem bestimmten konischen System saniert. In Sauerlach ging es dann weiter. 15 Deckel im ganzen Landkreis sollten an einem Tag saniert werden, wie Geschäftsführer Claus-Dieter Haenlein sagt.

Mit einer nach unten verjüngten Fräse wurde der alte Schachtrahmen freigebohrt, entfernt und der neue, kegelförmige Schachtrahmen eingesetzt. Dann wurde die Fuge zur Straße mit einem speziellen Mörtel vergossen. Das System wird in ganz Bayern eingebaut, im Landkreis München bereits seit zwölf Jahren.

„Die konischen Kanaldeckel sind wie die Stöpsel in der Badewanne“, erklärt Haenlein die Vorteile gegenüber herkömmlichen zylindrischen Deckeln. „Sie machen nach unten zu und können nicht runterrutschen.“ Auch der Lastabtrag des Straßenverkehrs sei anders. Auf der Fuge landeten nur noch rund 15 Prozent, der Rest gehe in die Tragschicht der Straße ein, so Haenlein. Das entlaste die Kanäle. Josef Staudenhecht vom Staatlichen Bauamt bestätigt die Vorzüge: „Die Deckel sind auch nach Jahren noch auf dem richtigen Niveau und sie sind lärmindernd. Eine Entlastung für die Anwohner.“

DABO

Münchner Merkur

Südöstlicher Landkre

Donnerstag, 16. Mai 2013 | Nr. 112

standen eine Woche lang, Bürgermeister Günter Hey- mir auch nicht vorschreiben.“ meindeblitzer fast auf null re- Wo demnäch

Schluss mit der Rumpelfalle

Jeden Tag fahren im Landkreis Autos und Lastwagen über die Straßen und verkürzen damit auch die Lebensdauer der Kanaldeckel. Nach und nach werden die Schächte zu richtigen Rumpelfallen.

Deshalb hat das Staatliche Bauamt München gestern viele Kanaldeckel in Sauerlach, Grünwald und auch auf der Professor-Messerschmitt-Straße in Ottobrunn (Foto) sanieren lassen. Die neuen Kanaldeckel besitzen eine spezielle konische Form, die wie ein Pfropf auf der ebenfalls konisch ausgefrästen Baumulde sitzen. So sind sie widerstandsfähiger und die



Landshuter Zeitung

Niederbayerisches Heimatblatt für Stadt und Land · Gegründet 1849

Vilsbiburger Zeitung

Vilsbiburger Nachrichten · Vilsbiburger Anzeiger · Veldener Zeitung

Rottenburger Anzeiger

20

LANDKREIS LANDSHUT

Samstag, 6. April 2013

Das Rumpeln soll dauerhaft verschwinden

Drei konische Kanaldeckel auf B 15 in Essenbach eingesetzt – gute Erfahrungen im Landkreis

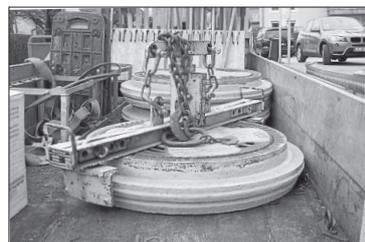
Von Stefanie Wieser

Weniger Druck auf den Kanalschacht, kein Einsinken mehr und kein Rumpeln mehr für Fahrer und Anwohner – die spezielle konische Bauweise, mit der gestern drei Kanaldeckel auf der B 15 in Essenbach saniert worden sind, verspricht zahlreiche Vorteile. 2009 ist ein solcher Kanaldeckel auch in die B 299 in Arth bei Furth eingesetzt worden. Seitdem herrscht dort Ruhe – sowohl was den Sanierungsbedarf als auch Beschwerden von Anwohnern angeht, berichtet der Furthener Bauhelfer Karl Brunner. In Gündlkofen gibt es sogar zwölf solche konischen Gullydeckel.

Gute Nerven brauchten gestern so mancher Autofahrer, der auf der B 15 in Essenbach unterwegs war. An drei verschiedenen Stellen – auf Höhe der Einmündung Alte Landstraße, in der Kurve bei der Einmündung Straubinger Straße und in der Kreuzung mit der Ahrainer Straße – wurden auf der Bundesstraße drei Kanaldeckel saniert. Weniger Nerven soll das in Zukunft Auto- und Lastwagenfahrer sowie Anwohner und auch Gemeindefacharbeiter kosten, die mit dem Problem des Einsinkens der Gully-



Damit der neue Gullydeckel in den Boden eingepasst werden kann, wurde dieser mit einer Fräse mit schrägen Flügeln abgetragen. (Fotos: bot)



Die konische Form der Deckeleinfassung sorgt dafür, dass der Druck nicht mehr voll auf die Fugen des Schachtes wirkt.

ckel zu kämpfen hatten. Besonders oft ist das der Fall, wenn viele Lastwagen auf der Straße unterwegs sind. Denn bei der herkömmlichen Bauweise wirkt der Druck auf den Deckel direkt auf den Kanalschacht und irgendwann gibt das Material der Fugen nach, so Claus-Dieter Haenlein, dessen Firma die konischen Schachtrahmen vor Ort einbaut. Durch die spezielle Form des Bauteils, in welches der Gullydeckel eingefasst ist – das Teil ähnelt einem überdimensionalen Badewannentöpsel – wird Druck vom Schacht genommen und stattdessen seitlich

abgeleitet. Das Einsinken in den Boden wird so verhindert, so Haenlein. Norbert Wilczek von der Gemeinde Essenbach will diese Bauweise nun im Vergleich zur herkömmlichen einmal ausprobieren. Denn auch, wenn zahlreiche Vorteile in der Theorie für das System sprechen, so ist ein solcher Gullydeckel teurer als einer in normaler Bauweise. Mit rund 2000 Euro Kosten ist beim Einbau eines konischen Kanaldeckels zu rechnen, so Haenlein. Wenn wirklich weniger saniert werden muss, könnte es eine gute Investition sein, so Wilczek.

Gute Erfahrungen mit dem System hat bereits Alfred Ottendorfer von der Straßenmeisterei Landshut gemacht. Für einen der drei sanierten Gullydeckel ist das Staatliche Bauamt der Baulastträger, so Ottendorfer. Die zwei anderen wurden von der Gemeinde Essenbach in Auftrag gegeben. Für Ottendorfer ist der Kanaldeckel, für den der Bund und damit das Staatliche Bauamt zuständig ist, (nämlich bei der Einmündung Straubinger Straße) eine prädestinierte Stelle für einen solchen Kanaldeckel. Ein konischer Gullydeckel ist vom Staatli-

chen Bauamt auch schon in der Konrad-Adenauer Straße in Landshut eingesetzt worden. Bisher seien dort keine Nachreparaturen fällig gewesen. Auch in der Gemeinde Furth ist von Nachreparaturen nichts bekannt, berichtet Bauhelfer Karl Brunner. Der Deckel dort ist im April 2009 eingesetzt worden. Kanaldeckel in herkömmlicher Bauweise müssen je nach Belastung zum Teil schon nach einem Jahr ausgetauscht werden, berichtet Brunner von einem aktuellen Fall.

Auch Christian Görgenhuber vom Bauamt der Gemeinde Bruckberg kann davon ein Lied singen. In Gündlkofen in der Dekan-Hortstraße, einer stark befahrenen Kreisstraße, tauchten immer wieder Probleme auf. Abgesunkene Kanaldeckel mussten teilweise alle zwei bis drei Jahre erneuert werden, so Görgenhuber. Deshalb hatte sich die Gemeinde für die Gullydeckel der Firma Haenlein entschieden und im September 2009 sogar zwölf alte durch die konischen Kanaldeckel ersetzt. Seitdem gab es keine Probleme mehr auf dieser Strecke, so Görgenhuber.

Die Sanierung der drei Kanaldeckel in Essenbach war bis zum Abend erledigt. Der Verkehr wurde durch Baustellenampeln geregelt.

Starnberger Merku

Wochenende, 17./18. November 2012 | N

Menge Geld.



Ruhe im Schacht Wer mit dem Auto schon einmal über einen abgesenkten Kanaldeckel gerumpelt ist und dabei Angst hatte, dass eine Achse bricht, weiß die Arbeit der Münchner Firma Haenlein

nen Deckel in Seefeld bezahlt die Gemeinde. Die n
naldeckel sind laut Firmeninhaber Claus-Dieter
wesentlich robuster, weil ihr Schachtrahmen ko
läuft. Deshalb würden sie sich nicht absenken, äh

Oberbayerisches Volksblatt

Rosenheimer Zeitung

Mittwoch, 14. November 2012



Scheppernde Schachtdeckel beseitigt

Im Pruttinger Gemeindeteil Niedernburg ist jetzt eine Lärmquelle beseitigt, die seit Jahren für Ärger sorgte. Die scheppernden Schachtdeckel des Abwasserkanals in den Niedernburger Straßen wurden saniert. Schachtdeckel, die nicht unbedingt laufend zur Verfügung stehen müssen, wurden überteert, nur sechs Deckel bleiben. Diese wurden von einer Münchener Spezialfirma ausgebaut und neu eingepasst. Konische Schachtrahmen leiten die vertikale Last nun seitlich in die Fahrbahn ein, was zu weniger Lärmbelästigung und längerer Haltbarkeit führen soll.

PHOTO: NISSSEN

SÜDKURIER

Friedrichshafen

40 Kanaldeckel geben Ruhe

03.11.2012

Stadtverwaltung lässt eingesunkene Straßenschächte für 70 000 Euro mit neuem Verfahren sanieren.

Klappernde Schachtdeckel können den Schlaf rauben. Unter anderem in der Friedrich- und der Paulinenstraße sowie in Jettenhausen hat die Stadt 40 eingesunkene Kanaldeckel für rund 70 000 Euro sanieren lassen. Wegen deren Lage mussten die Arbeiten in den Nachtstunden erledigt werden. Denn beispielsweise in der Paulinenstraße sollte die betroffene Kreuzung während des Tages offen gehalten werden, wie Andrea Gärtner, Sprecherin der Stadt Friedrichshafen, auf Anfrage des SÜDKURIER schildert. Die Anlieger hätten die Nacharbeiten akzeptiert. Bei der Stadt seien keine Klagen deswegen bekannt geworden. Und inzwischen können die Anwohner der Straßenzüge, in denen die Schachtdeckel saniert worden waren, den Erfolg der Sanierungsarbeiten im wahrsten Sinn des Wortes hören. Wenn Autos jetzt über die Deckel fahren gibt es keine lärmenden Geräusche mehr.

Von der Qualität der Arbeit des beauftragten Münchner Unternehmens sei die Stadtverwaltung angetan, sagt Andrea Gärtner. Es sei durchaus vorstellbar, weitere Aufträge an die Dr.-Ing. A. Haenlein GmbH & Co. zu vergeben. In der Regel sacken die Kanaldeckel bei dauerhaft starker Belastung durch Autos oder Laster ab. Liegen die Deckel tiefer, rumpeln die Räder lärmend darüber. Mit den in den Häfler Straßen eingesetzten konischen Schachtrahmen wird die Last anders verteilt, schildert Claus-Dieter Haenlein vom gleichnamigen Unternehmen. Die Kräfte wirken dank der Rahmen-Deckel-Konstruktion nicht mehr senkrecht nach unten, sondern werden seitlich in die Straßendecke verteilt. Das Prinzip funktioniert wie ein Stöpsel in der Badewanne, so Haenlein.