

Samstag, 7. Juli 2018

Seite 15

RINGKANAL-SEELEITUNG WIRD NEU AUF DEM GRUND VERANKERT

Bauarbeiten in 45 Metern Wassertiefe

Am 7. Mai 2017 konnten Schwimmer und Segler auf den ersten Blick glauben, das Ungeheuer von Loch Ness sei im Chiemsee aufgetaucht. Zwischen Prien und Bernau schwamm ein längliches Etwas an der Oberfläche. Ungeheuerlich fand das der Abwasser- und Umweltverband (AUV) Chiemsee. Sein Ringkanal war an die Oberfläche getrieben.

VON DIRK BREITFUß

Chiemsee – Bis heute kann niemand mit Sicherheit sagen, warum die 60 Zentimeter dicken Kunststoffrohre Auftrieb bekommen hatten. Die wahrscheinlichste Erklärung ist eine Gasblase, die sich im Innern durch chemische Prozesse der Fäkalien gebildet hatte. Weil möglicherweise nicht mehr alle Betonringe, die vor 30 Jahren beim Bau in je 3,5 Metern Abstand um den Kanal gelegt wurden, rutschfest waren, geriet die Konstruktion in Bewegung nach oben.

Der AUV reagierte schnell. Vier Wochen lang wurde der 3,5 Kilometer lange Seekanal-Abschnitt zwischen den Pumpstationen in Bernau-Felden und Prien-Osternach praktisch rund um die Uhr mit Seewasser durchgespült, erinnert sich stellvertretender Betriebsleiter Georg Wörndl im Gespräch mit der Chiemgau-Zeitung. Wörndl brachte die Heimatzeitung und AUV-Vorsitzenden Josef Mayer mit dem „Saubwasser II“, dem Arbeitsboot des Verbands, zur wohl ungewöhnlichsten Großbaustelle im ganzen Chiemgau.

Sie braucht keine Umleitung und auch keine „Eltern haften für ihre Kinder“-Beschilderung. Hierhin, auf eine etwa 30 Quadratmeter kleine künstliche Insel mitten auf dem See, verirrt sich wohl kaum jemand. Von weitem schaut es aus wie ein Hausboot, was da ein paar hundert Meter vom Ufer entfernt zwischen Romed-Klinik und Panorama-Camping Harras auf dem Wasser schwimmt. An einem Ende der Plattform steht ein Gerüst mit Stahlseilen. Zwei von ihnen gehen von massiven Haken senkrecht ins Wasser. An deren anderem Ende, heute in knapp 30 Metern Tiefe, wartet ein Taucher auf den nächsten 400-Kilo-Sack.

185 solcher Eigenbauten sind nötig, um die Seeleitung wieder durchgehend auf der ganzen Strecke am Grund zu fixieren. Der Plan entstand im Frühjahr nach dem Einsatz des „Pipe Inspectors“, erklärte Wörndl. So heißt der Spezialroboter, mit dem der Unterwasserkanal vor ein paar Monaten innen und außen abgefilmt wurde. Allein diese Unterwasseranalyse kostete 30000 Euro. Und ohne Risiko war sie auch nicht. Immer wieder verhedderte sich der Roboter mit Angelhaken und -schnüren, die sich in den 30 Jahren, seit das Jahrhundertbauwerk Ringkanal gebaut wurde, an der Unterwasser-Anlage angesammelt haben, berichtete Wörndl.

Dafür wissen AUV und die „Nautik GmbH Keppler und Vitt“ nun punktgenau, wo sie die Säcke platzieren müssen, damit das Unterwasserrohr rutschfest auf dem schlammigen Chiemsee-Grund verankert wird. Die Spezialfirma aus dem Breisgau hatte laut Verbandschef Josef Mayer, dem Rimstinger Bürgermeister, ein Angebot abgegeben, das um einige 10000 Euro unter dem Betrag lag, mit dem der AUV gerechnet hatte. Finanziert werden solche Investitionen über die Umlagen, die alle zehn Anliegergemeinden als AUV-Mitglieder jährlich an den Verband überweisen.

Von Stock aus arbeiten sich die Spezialisten seit vier Wochen in Richtung Bernau vor. Etwa drei Wochen werden sie noch brauchen, bis ihr Auftrag erledigt ist, schätzte Vorarbeiter Philipp Korbas im Gespräch mit der Heimatzeitung.

Im Hafen der Chiemsee-Schiffahrt haben die Profitaucher von Rhein ihr Basislager aufgeschlagen. Dort sind jeden Tag zwei Mann beschäftigt, die Kunststofffolien von einer Rollenbahn zu ziehen, abzuschneiden, zusammenzunähen und aus einem Silo mit Zementbeton zu füllen. Für diesen Knochenjob haben sich die Arbeiter extra eine schräge Rampe aus Holz als Ablage gebaut. Improvisation ist an der Tagesordnung, denn auch für die Firma, die zum Großteil unter Wasser ihr Geld verdient, vor allem mit Bergungen, ist der Auftrag am Bayerischen Meer etwas Neues.

Auf einer Plattform werden immer vier bis fünf fertige Sandsäcke, die in Farbe und Form an Riesenweißwürste erinnern, zum Einsatzort transportiert. Dort kündigt Luftblasen gerade an, dass der Taucher nach 40 Minuten nach oben kommt, um abgelöst zu werden. Seine Aufgabe ist es, mit einer selbst gebauten Schlaufe das Führungsstahlseil um die Seeleitung zu fixieren, bis am eingehakten Transportseil der Sandsack herangeleitet. Der wiegt zwar unter Wasser durch den Auftrieb-Effekt „nur“ die Hälfte, aber 200 Kilo dick in Neopren verpackt fein zu justieren, ist kein Kinderspiel. Zumal in knapp 30 Metern Tiefe, wo das Wasser sieben Grad kalt ist. Mehrere Männer wechseln sich beim Tauchen schichtweise ab.



Vorbereitung zum Versenken der Riesenweißwürste: Auf einem Stück Ringkanal bekommen die 400-Kilo-Kunststoffsäcke voll Zementbeton ihre Passform, bevor sie vom selbst gebauten Kran an den Haken genommen und am Stahlseil zum Bestimmungsort hinabgelassen werden. Rechts kommt auf einer Plattform aus dem Hafen der Chiemsee-Schiffahrt schon Nachschub. (1) / db (1) / AUV (2) FOTOS BERGER

Andererseits kommt auch moderne Technik zum Einsatz. Taucher und Kollegen auf der Plattform kommunizieren per Funk, die genauen Standorte der Sandsäcke werden mittels GPS-Daten angepeilt. Auf der Plattform werden die überdimensionalen Satteltaschen auf ein Originalstück Ringkanal mit 60 Zentimetern Durchmesser gelegt, damit sie sich schon an die Form anpassen, bevor sie versenkt werden. Einmal im Wasser, wird der Zementbeton langsam hart.

Das schwerste Stück liegt noch vor den Spezialisten. Bis zu 45 Meter tief ist der Chiemsee vor Bernau-Felden. In flacheren Abschnitten hat die Crew am Anfang bis zu 26 Sandsäcke an einem Tag platzieren können, berichtete Korbas. Jetzt sind es weit weniger, die Wege werden über und unter Wasser von Tag zu Tag länger.



Jahrhundert- Bauwerk

Der Chiemsee-Ringkanal sorgte bei seinem Bau in den späten 1980er-Jahren bundesweit für Schlagzeilen. Die zehn Anliegegemeinden des Bayerischen Meeres hatten sich zusammengerauft, um die Hinterlassenschaften ihrer Bürger und Urlaubsgäste gemeinsam zu entsorgen. Um das Kanalnetz rund ums Bayerische Meer zu knüpfen, ließen sie unter anderem für das „Jahrhundert-Bauwerk“ auf 28 Kilometern Länge dicke Kunststoffrohre im See versenken. Betonringe in drei Metern Abstand halten sie auf dem Grund. Zwischen Prien und Bernau sind diese verrutscht, als der Kanal vor gut einem Jahr an die Oberfläche trieb. Deshalb wird die Seeleitung jetzt mit Sandsäcken beschwert.



<p>Trockentraining: Philipp Korbas von der Spezialfirma aus dem Breisgau zeigt AUV-Vorsitzendem und Auftraggeber Josef Mayer (links), wie das Transportseil an der Seeleitung fixiert wird, damit die Riesensäcke tief unter Wasser punktgenau platziert werden können.</p>