



Ein Tunnel für Neuhof

Entwässerungs- und Feuerlöschleitungen aus duktilen Gusseisen

„Am besten wäre es, sie kämen nie zum Einsatz, sagt Karl-Wilhelm Römer vom BGW-Verkaufsbüro Kassel, „aber wenn es zum ‚case of emergency‘ kommt, dann müssen die zuverlässig funktionieren.“ Die Rede ist von Feuerlöschleitungen in Tunnelbauwerken. Im Brandfall sind die Rettungskräfte darauf angewiesen, dass Löschwasser in ausreichender Menge zur Verfügung steht. Seit Jahren vertrauen Tunnelbau-Verantwortliche auf das notwendige Sicherheitspotenzial duktiler Gussrohre, das sich aus ihrer hohen Widerstandsfähigkeit gegen innere und äußere Belastungen, der Feuerbeständigkeit und Robustheit des Materials und natürlich aus der zuverlässigen Verbindungstechnik ergibt. Letzteres spielt bei Druckleitungen, wie sie gerade im Brandschutz fast immer vorkommen, eine entscheidende Rolle.



Nicht anders war es in Neuhof, der kleinen hessischen Bergbaugemeinde, in der seit über 100 Jahren Kalisalz abgebaut wird. Seit Anfang 2008 beherrschen schwere Baumaschinen das Ortsbild. Der Grund für den regen Baustellenverkehr: In Neuhof beginnt der sieben Kilometer lange Lückenschluss der Autobahn A66 zwischen der Anschlussstelle Neuhof-Süd und dem Kreuz Fulda-Süd. Das Herzstück des Schlussabschnittes der Lücke ist ein 1,6 Kilometer langer, zweiröhriger Tunnel durch die Ortslage von Neuhof. Das Tunnelbauwerk wird in offener Bauweise in einer Schneise errichtet, die in den Berg geschlagen wurde. Nach Abschluss der Arbeiten wird die Röhre komplett mit Erde bedeckt. Die Maßnahme ist wegen der erforderlichen Lärm- und Emissionsschutzbestimmungen notwendig. Was die Löschwasserversorgung angeht, brachte man sich in Neuhof auf die „sichere duktile Seite“, denn zur technischen Perfektion gehört vor allem das richtige Rohrmaterial. Für die 3.300 Meter lange Löschwassereinrichtung kommen Buderus-Rohre DN 150 mit der bewährten und flexiblen BLS®-Verbindung und blauer Epoxidharz-Deckbeschichtung zum Einsatz. Neben den Feuerlöschleitungen liefert BGW auch die Rohre für die Entwässerung des Tunnels – 3.000 Meter duktile Buderus-Gussrohre DN 300 und DN 400 mit Zink-Überzug und rotbrauner Epoxidharz-Deckbeschichtung.

2013 soll der gesamte Autobahnabschnitt für den Verkehr freigegeben werden.