

Als Baugrund gut geeignet

Kleinkems (cl). Bei der Böschungprofilierung auf dem Kleinkemser Zementwerkareal gegenüber vom östlichen Tunnelausgang fielen etwa 110 000 Kubikmeter an Locker- und Festgestein an. Das besonders gute Kalkschotter-Material wurde an die Alte Weinstraße gekarrt, um damit Gelände für Bauplätze aufzuschütten. Dieser Schotter wurde dann lageweise verdichtet. Mit dieser Auffüllung sei das Areal für eine Bebauung vorbereitet, erklärt Rolf Brändlin vom Ingenieurbüro BFB. Das übrige Material landete im Rekultivierungsbereich des alten Steinbruchs.

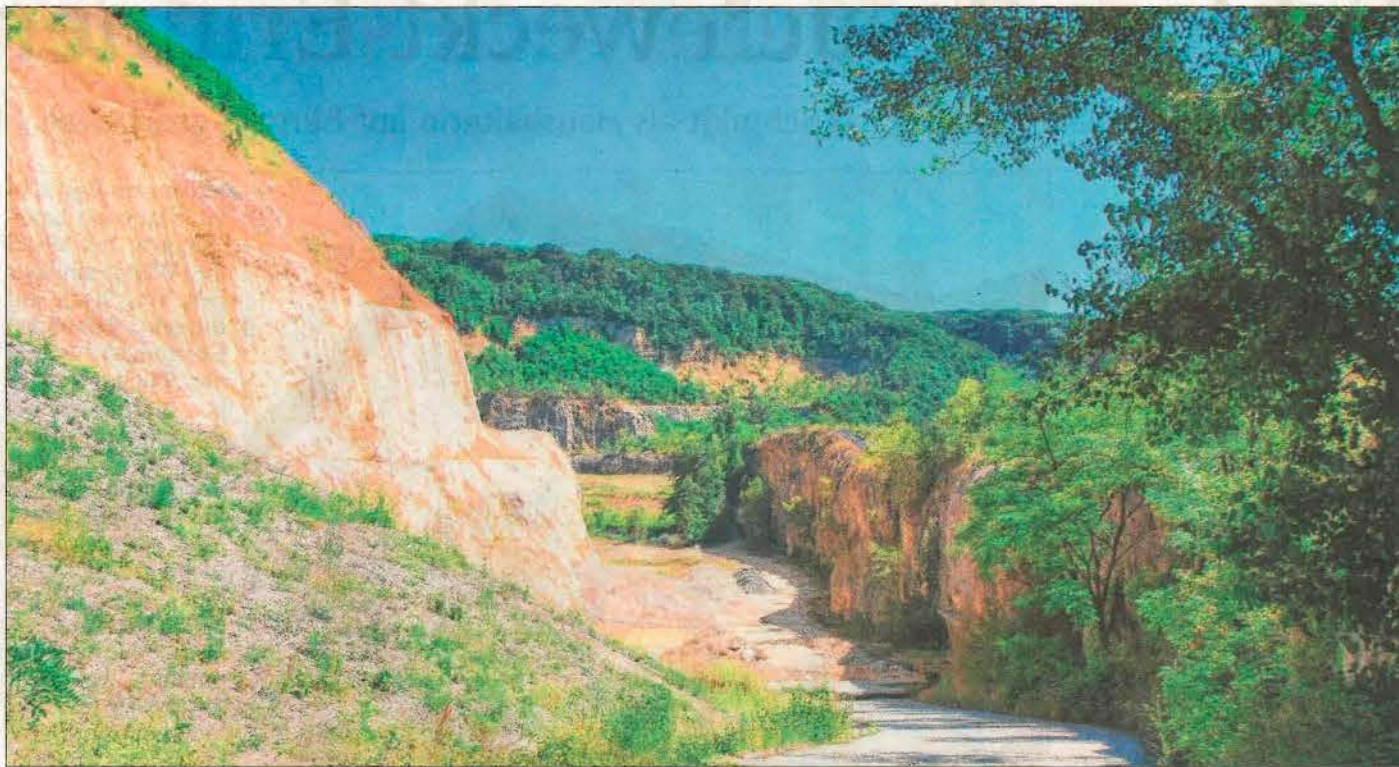
KURZINFO

Der tiefergelegte Tunnel auf dem Kleinkemser Zementwerk-Areal wird einspurig befahrbar sein, und deshalb wird eine Ampel die Durchfahrt regeln. Die Fahrbahn weist 3,35 Meter Breite auf und an beiden Seiten jeweils eine rund 50 Zentimeter breite Sicherheitszone mit Schrammbord. Die Höhe misst künftig 4,50 Meter mit einem zusätzlichen Sicherheitsabstand, so dass keine Einschränkungen für Lkws mehr zu erwarten sind. Die Öffnung im Herbst wird nur provisorisch sein, die endgültige Gestaltung hängt auch von den Wünschen der künftigen Nutzer ab. Wichtig war, dass der Tunnel deutlich vor dem Winter befahrbar ist, damit die Firma Trickes jederzeit anfahrbar ist. Denn die Notzufahrt ist steil - bei Eis und Schnee also schlecht passierbar.



Rolf Brändlin (links) und Bernd Strittmatter, die Geschäftsführer des Büros für Baurealisierung (BFB) in Efringen-Kirchen.

das Areal im nördlichen Abschnitt zwar „nicht für jeden Betrieb geeignet“, doch habe es den „Charme“, dass es Wohnbebauung nicht mit Lärm belästigt, deshalb rund um die Uhr eine Produktion samt An- und Ablieferung möglich ist, und die Anbindung an die Autobahn konkurrenzlos kurz ist.



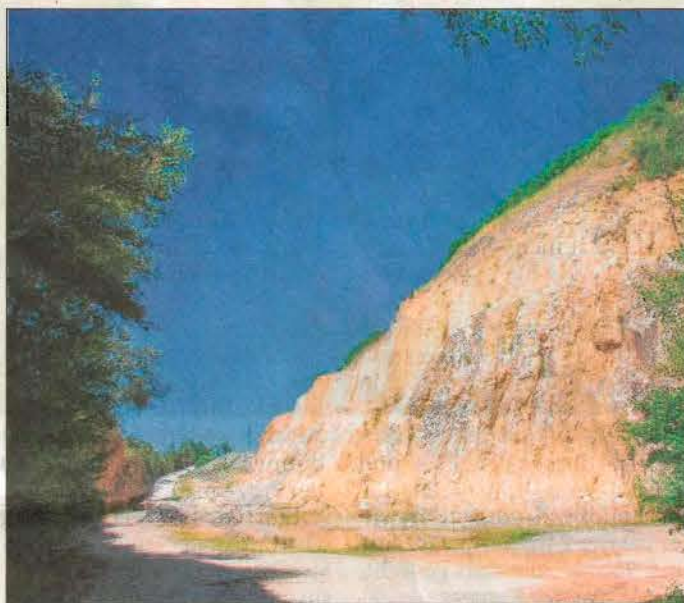
Steil führt die Betonstraße zum Tunnel und zum südlichen Teil des Zementwerk-Areals hinab. In der Mitte befindet sich der Abschnitt, der bis hoch zur Bahnlinie noch verfüllt werden soll, dahinter der grüne südliche, nun weitgehend naturbelassene Abschnitt. Links oben ist der schon erfolgreich bewachsene Böschungskopf zu erkennen.

Fotos: Clemens Leutz

Baustelle neben einem Paradies

Facettenreiches Kleinkemser Zementi-Areal / Verzögerung beim Tunnelbau

Kleinkems (cl). Der typische Baustellenlärm mit brummenden Motoren mischt sich mit munterem Plätschern an der Baustelle für die Tunnelzufahrt zum Zementi-Gewerbegebiet östlich der Bahn. Die Baufirma fräst den Boden so aus, dass die Fahrbahn 1,50 Meter tiefer liegt und dann auch 40-Tonnen-Lastzüge die Engstelle mit ihrem spitzbogigen Querschnitt passieren können. Nach dem neusten Zeitplan soll der Tunnel nun Ende Oktober, also vier Wochen später als zuletzt prognostiziert, zunächst provisorisch passierbar sein.



Dieser Bereich im Vordergrund soll mit Material von Baustellen, etwa von der A98, verfüllt werden. Die Betonstraße im Hintergrund führt hoch zum nördlichen Abschnitt des Zementi-Areals.

Die Baustelle auf dem Areal des ehemaligen Zementwerks Kleinkems erweist sich seit Anbeginn als diffizil. Und so konnten auch die Arbeiten für die Tieferlegung des Tunnels schon wetterbedingt erst vier Wochen später beginnen, außerdem tauchte ein Telekom-Kabel auf, mit dem niemand gerechnet hatte und das prompt zwei Wochen Verzögerung kostete.

Keine Überraschung war das Wasser, denn es stammt aus den Wallisquellen, die mit ihren Wasserfällen und fischreichen Absetz- und Pufferbecken dem weiter südlich gelegenen alten Steinbruch eine fast schon paradiesische Anmutung geben. Das anfallen-

de Nass wird künftig ebenso im Medienkanal unter der Fahrbahn unter der Bahnlinie hindurchgeführt wie Ver- und Entsorgungsleitungen. Die eigentliche Fahrbahn wird in einem Betontrog ruhen, der Stabilität verleiht.

Als nicht so leicht zu stabilisieren erwies sich in der Vergangenheit die Felswand gegenüber vom östlichen Tunnelausgang, ist der Kalkstein doch durchsetzt von Lösslinen. Nach einer Kosten-Nutzen-Rechnung - eine Sicherung der Böschung wäre aufwendig und teuer - entschied sich die Gemeindeentwicklungsgesellschaft (GEG), die

das alte Zementi-Areal zum Gewerbegebiet umgestaltet, dafür, auf Anfragen wegen Deponierungen einzugehen. Nun will die GEG einen Bereich südlich des Tunnels bis auf die Höhe der Bahnlinie mit Erdmaterial auffüllen und in Richtung Felswand profilieren. Angeklopft hatte vorrangig das Regierungspräsidium wegen einer Ablagerung von Erdmaterial aus dem Bau der A98. Die Menge ist indes überschaubar, mehr als 300 000 Tonnen Material haben auf der Fläche zwischen dem Tunnel und der ehemaligen Tontrocknung gar nicht Platz, denn es schließt sich im Süden

gleich der alte Steinbruch an. Und der darf zur Bahnlinie hin - die östliche Felsseite ist ohnehin tabu, dort wird die Natur sich selbst überlassen - nur mit Material zur Rekultivierung verfüllt werden, das auch an der Böschung gegenüber vom Tunnel abgebaut wurde.

Am Böschungskopf sei derweil übrigens Ruhe eingekehrt, machen Rolf Brändlin und Bernd Strittmatter, die beiden Geschäftsführer des Ingenieurbüros BFB, deutlich. Dort hat eine Schweizer Firma, die auf das Begrünen von exponierten Felsbereichen spezialisiert ist, Jutematten aufgelegt und Saatgut ausgebracht. Das sprießende Grün stabilisiert mit seinen tiefen Wurzeln und als sehr guter Wasserspeicher den oberen Bereich des Hangs.

Unterhalb der Böschung wird die Zufahrtstraße einen vergrößerten Bogen in Richtung Norden machen, um die verlängerte Steigung zur schon heute relativ steilen Aufahrt auf eine längere Strecke zu verziehen, erläutert Strittmatter. Dafür müsse dort die Felswand noch um fünf Meter nach Osten zurückgenommen werden. Im Anschluss an diese Zufahrtsstraße aus Betonplatten strebt die GEG eine „nutzerspezifische Erschließung“ an, sagt Brändlin. Zunächst soll geklärt werden, wer das Gebiet einmal erwirbt, bevor tatsächlich eine Ringstraße angelegt wird. Mit seinen mehreren Ebenen sei