

Badische Zeitung



Der Abbruch der Zementi geht voran: auch die Filteranlagen (linkes Bild) werden noch fallen. Heikel ist der Abbruch der Gebäude direkt an der Bahnlinie. Eine Gummimatte (rechtes Bild Mitte) soll die Gleisanlagen vor herunterfallenden Teilen schützen. Immer dabei: die Sicherheitsaufsichtskraft der Bahn.

Heikler Abbruch an der Bahnlinie

Derzeit fallen die Zementi-Verwaltungs- und Werkstattgebäude / Heinz Graf rechnet mit dem Ende der Arbeiten in etwa einem Jahr

VON UNSERER REDAKTEURIN
VICTORIA LANGELOTT

KLEINKEMS. Wie sich das Gesicht der ehemaligen Zementi verändert, können Bahnreisende am besten verfolgen. Sie haben einen idealen Beobachtungsplatz – vorausgesetzt, ihr Zug braust nicht allzu rasch daran vorbei. Viele der Gebäude sind bereits abgebrochen, das heikelste Manöver ist derzeit im Gange: der Abbruch der Verwaltungs- und Werkstattgebäude, die direkt an der Bahnlinie liegen.

Vor sechs Wochen wurde mit dem Abtragen der gerade mal acht Meter von den Gleisen entfernten Gebäude begonnen, wie Rolf Brändlin, Ingenieur vom Büro für Baurealisierung in Weil am Rhein, berichtet. Bis Ende kommender Woche werden die Arbeiten in diesem kritischen Bereich seiner Einschätzung nach noch dauern. „Sollte etwas auf die Oberleitung fallen und würde sie beschädigt, stünde der Zugverkehr still“. Und dann würden Millionenbeträge für den Verursacher fällig, wie Brändlin anmerkt. Die Abbruchfirma Freimuth trage das volle Risiko.

Es versteht sich von selbst, dass diese Arbeiten in enger Zusammenarbeit mit der Bahn vonstatten gehen. Ein Sakra steht immer daneben, wie Brändlin die speziell ausgebildete Sicherheitsauf-



Den linken Teil des Rohmühlengebäudes wird man abreißen, den rechten Teil nutzt die Mineralgussfirma Trickes.

FOTOS: LANGELOTT

sichtskraft der Bahn nennt, die im Notfall auch die Kompetenz hat, die Strecke zu sperren. Den kritischsten Teil des Abbruchs hat man vergangenen Sonntag hinter sich gebracht. Weil dies ist der Tag mit dem geringsten Zugverkehr ist. Fuhr ein Zug vorbei, wurden die Arbeiten unterbrochen. Freimuth-Mitarbeiter waren zusätzlich als Sicherheitsposten im Einsatz – per Sprechfunk miteinander verbunden. Alles, um auf Nummer sicher zu gehen, wie Rolf Brändlin und Heinz Graf gestern bei einem Rundgang über das Areal mit der BZ betonten. Für Heinz Graf

ist mindestens einmal pro Woche Ortstermin auf der Baustelle. Als Geschäftsführer der GeG (Gemeindeentwicklungsgesellschaft), der nun das Areal gehört, ist er erster Ansprechpartner für alle am Abriss Beteiligten.

Zuerst waren die Dächer der Gebäude abgetragen worden, dann die hinteren Gebäudeteile. Damit es Platz gab, um die bahnnahen Mauern nach hinten wegzuziehen, wie Heinz Graf erklärt. Eine haushohe starke Gummimatte hing gestern – gehalten von einem Schwerlastseilbagger – so, dass etwaige herabstürzende Teile gegen die Gummimatte und nicht auf die Bahnlinie fielen. Drei Maschinen waren damit beim Abbrechen der früheren Werkstatt beschäftigt: neben dem Seilbagger knabberte ein Longfrontbagger mit einer Betonschere die Mauern ab und eine andere Maschine zog das abgebrochene Material weg.

Weitere Maschinen arbeiteten nicht weit davon entfernt, um die Reste des Schachtofengebäudes zu beseitigen. Längst verschwunden sind der Siloturm und weiter südlich auf dem Areal die Tontrocknungsanlage. Auf den Abriss warten die beiden Filteranlage der Drehöfen, die am Hang gebaut sind. Fallen wird auch noch ein Teil des Rohmühlengebäudes, wie Heinz Graf erklärt. Einen Teil davon nutzt die auf dem Areal ansässige Firma Trickes, das ganze Gebäude wäre ihr

allerdings zu groß, wie Heinz Graf erklärt. Der übrigbleibende Komplex werde noch saniert, das Dach werde erneuert und die umweltschädlichen Eternitplatten würden gegen eine Blechverkleidung ausgetauscht.

Für Heinz Graf bringt die Baustelle viel Arbeit. Noch hat für ihn der Abbruch Vorrang. Die Entwicklung des auf dem Areal geplanten Gewerbe- und Industriegebiets kommt später. „Zunächst muss alles bereinigt werden“. Nächster Schritt ist für ihn die Erschließungsplanung, zu der das Planen der Straßen und der Anbindung an die L 137 gehört – und das Thema Straßentunnel. Das bestehende Nadelöhr, das unter der Bahnlinie hindurch auf das Areal führt, soll aufgegeben, weiter südlich ein neuer, breiterer Zugang geschaffen werden.

Das Erarbeiten eines konkreten Baugebietes ist für Graf der dritte Schritt. Interessenten für das Gelände gebe es bereits, sagt er. Ende 2008 – so schätzt er – werde man mit ihnen in die konkrete Planung gehen können.

Nächster großer Akt auf der Abbruchbaustelle wird das Sichern der Felswand sein. Um das künftige Baugebiet vor Felsabstürzen zu schützen, will man die bis zu 40 Meter hohe Wand über eine Strecke von 400 Metern Länge abstufen. 150 000 Kubikmeter Gesteins-, Humus- und Pflanzenmaterial werden dabei anfallen.