



Im Schwarzbereich der Baustelle: Dort, wo die Kontaminierung am stärksten ist – darf nur in voller Schutzausrüstung gearbeitet werden. Dr. Hans-Joachim Fischer, Geologe und Managing Director bei der Firma Kom-pakt GmbH erklärt die Abläufe auf der Großbaustelle des ehemaligen Pfeleiderer-Areals.

„Wir gehen auf Nummer doppelt sicher“

Wie laufen Aushub und Abtransport des kontaminierten Erdreichs auf dem ehemaligen Pfeleiderer-Areal?

Von BT-Redakteur
Stephan Juch

Gernsbach – Ein Mann in Gummistiefeln, Ganzkörperschutzanzug und Gasmasken schleppt einen Schlauch in Richtung Baugrube, wo später mal eine Tiefgarage entstehen soll. Er ist der Einzige, der sich zeitweise im sogenannten „Schwarzbereich“ der Großbaustelle auf dem ehemaligen Pfeleiderer-Areal bewegen darf. Ansonsten laufen sämtliche Arbeiten im Schadens-



finden wir sehr positiv“, bedankt sich der Geschäftsführer der Firma Kom-pakt für das Vertrauen und auch für das große Verständnis der Bevölkerung, wenn auf dem Pfeleiderer-Areal Meißelarbeiten im Zuge des Ausbaus von Betonbodenplatten, Fundamenten und Kyan-Becken anstanden. Denn: „Alles, was wiederverwertet werden kann, wird im Sinne des Kreislaufwirtschaftsgesetzes wieder verwertet.“ So generiere das Unternehmen wertvollen Baustoff, der im

kern maschinell ab. „Wir gehen auf Nummer doppelt sicher“, betont Dr. Hans-Joachim Fischer. Der Diplom-Geologe von der Firma Kom-pakt GmbH koordiniert die Abläufe auf der Baustelle – und gewährt bei einem Rundgang Einblicke in Aushub und Abtransport des kontaminierten Erdreichs.

Circa 15 Lastwagen fahren derzeit quasi in Dauerschleife täglich von Gernsbach nach Heilbronn, wo der belastete Erdaushub auf einem nach Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) genehmigten Zwischenlager aufgehaldet, final deklariert und dann auf verschiedene Deponien zur Endlagerung gebracht wird. Die ausführenden Firmen sind die SER Sanierung im Erd- und Rückbau GmbH und die RUZ Mineralik GmbH – beide zertifizierte Entsorgungsbetriebe. „Wir arbeiten nur mit Firmen zusammen, die zertifizierte Entsorgungsbetriebe sind“, versichert Fischer.

Wer mit ihm über den „Weißbereich“ – also den versiegelten Teil des rund 30.000 Quadratmeter großen Grundstücks eingangs der Stadt – schlendert, bekommt schnell einen Überblick über die aus-



Moby Dick: Jeder Lkw, der das Gelände verlässt, muss durch die Waschanlage, damit über die Reifen kein Erdreich mit nach draußen gelangt.

Fotos: Stephan Juch

geklügelte Logistik, die hinter dem Projekt steckt, das von einigen Bürgern der Stadt mit Argusaugen verfolgt wird. Sie und den Rest der Bevölkerung kann Fischer aber beruhigen: „Von der Baustelle geht keine Gefahr aus.“

Hintergrund

Dafür sorgt auch „Moby Dick“: Die Reifenwaschanlage säubert die Lastwagen vor dem Verlassen des Geländes, damit über die Reifen auch kein Feinabrieb des für die Baustraßen eingesetzten Recyclingmaterials auf die Hördener Straße gelangt. Zudem steht immer ein Mitarbeiter an der kleinen Brücke bereit, um gegebenenfalls händisch nachzufassen. Mit dem „Schwarzbereich“ kommen die Lkw, für die auf der Baustelle eine Einbahnstraßenregelung gilt, ohnehin nicht in Kontakt. Das Aushubmaterial

wird von einem Bagger über einen eigens errichteten Schutzwall, der nicht nur den Aushubbereich (Schwarzbereich) abgrenzt, sondern auch als Überflutungsschutz fungiert, direkt verladen, abgedeckt und abtransportiert.

Der Aushub erfolgt nach vorab eingemessenen Quadranten, welche circa 1.000 Tonnen Erdreich entsprechen, die aus dem Schadenskern herausgeholt werden. Im Aushubbereich werden die Hinterlassenschaften der früheren Nutzung entfernt, vor allem unterschiedliche arsenhaltige Salze, Quecksilberchlorid oder auch Steinkohlenteeröl, mit denen auf dem Pfeleiderer-Areal von 1858 bis 1952 Bahn-schwellen imprägniert wurden.

„Das Grundstück hat gelebt“, blickt Fischer zurück. Der Geologe verweist auf zahlreiche alte Betonfundamente, die man schon an der Oberfläche vorgefunden habe, als man

die Arbeiten aufgenommen hat: „Baustellen dieser Größenordnung ohne Überraschungen gibt es eigentlich nicht.“

„Das Grundstück hat gelebt“

Bis auf die Tatsache, dass die ehemaligen Kyan-Becken komplett im Untergrund ange-troffen wurden, sei man aber bisher größtenteils davon verschont worden, freut sich Fischer. Auch das Wetter spiele dem Projekt bislang in die Karten: Weil es bislang durchgehend feucht war, trocknet das erdfeuchte Aushubmaterial kaum aus, sodass bislang keine Auswehungen oder Staube-ntwicklungen zu beobachten sind. Und Hochwasser gab es ebenfalls noch keines.

Auch Beschwerden aus der Bevölkerung hielten sich bislang in argen Grenzen: „Das

Zuge der Wiederbebauung des Areals eingesetzt werden kann.

Die auf dem Grundstück bereits seit mehreren Jahren betriebene Grundwassersanierung läuft auch während der Aushubmaßnahmen unvermindert weiter. Da neben dem tiefer gehenden Aushub im Bereich der ehemaligen Kyan-Becken (Kernschadensbereich) die Grabungen für die geplanten Tiefgaragen ebenfalls den alten zentralen Produktionsbereich erfassen, unterstützen die Aushubarbeiten durch die Reduzierung der im Untergrund befindlichen Schadstoffmenge die laufende Grundwassersanierung.

Im Hauptschadensbereich grabe man zum Teil bis zu zwei Meter tief unter dem Grundwasserspiegel. Wenn dann nach Abschluss der Aushubarbeiten die tiefer gehenden Grabungsbereiche wieder mit natürlichem Material aufgefüllt und durch die Errichtung der geplanten Tiefgarage eine zusätzliche Versiegelung des Aushubbereichs erfolgt sein wird, ist der Status quo deutlich verbessert. Die Arbeiten erfolgen insgesamt nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft und der technischen Möglichkeiten, versichert Fischer.

◆ **Zum Thema**