

In den 1920ern begann die „Planung“

ENKENBACH-ALSENBORN: Erster schriftlicher Nachweis für Umgehungspläne aus dem Jahr 1924 – In der 70ern und 80ern sprossen die Ideen

Morgen Nachmittag wird die Umgehung Enkenbach offiziell freigegeben. Damit enden sechs Jahre Bauzeit eines 23-Millionen-Projektes. Die Planungen dauerten hingegen sehr viel länger. Ab Ende 1950er Jahren wurden etliche Entwürfe diskutiert. Doch schon in den 1920er Jahren gab es erste Überlegungen für eine Umgehung.

Durch die Ortsmitte Enkenbachs rollte schon in den 1960er Jahren recht viel Verkehr. So wurde in der Bevölkerung immer wieder der Ruf nach einer Umgehung laut. Während die Forderung, das Zentrum vom Verkehr zu entlasten, eine Konstante in all den Jahrzehnten war, variierte die vorgeschlagene Trassenführung stark. Mal ging es im Westen, mal im Osten um Enkenbach herum, mal wurde die Trasse nördlich, mal südlich verlängert.

„Bereits 1924 wurde eine Umgehungsstraße in der Gemeinderatssitzung diskutiert“, weiß Ortsbürgermeister Jürgen Wenzel aus alten Protokollen, die sich noch in der Verwaltung finden. Der Antrag einer Fraktion, die vier Bahnübergänge zu schließen und durch eine Umgehung zu ersetzen, ist nachzulesen. „Die erste fertige Planung gab es schließlich 1938“, hat Wenzel recherchiert. Da Enkenbach-Alsenborn Hauptumschlagplatz für Munition war, wurden derartige Pläne durch den Krieg zerschlagen.

Nach dem Krieg war man erst einmal mit dem Wiederaufbau beschäftigt. Doch schon in den 1950er Jahren war die Idee einer Umgehung Enkenbach wieder erwacht. Und nachweisbar: Aus dem Juni 1958 stammt der Vorentwurf, den Alt-Bürgermeister Hans Buch in seinem Privatarchiv hat. Für ihn waren die umstrittenen Planungen einer Ortsumgehung – und der Trasse der A63 – übrigens Motivation, sich politisch zu engagieren, sagt der 78-Jährige heute: 1970 kam er in den Orts Gemeinderat, 74 in den VG-Rat und von 1982 bis 2001 war er schließlich VG-Bürgermeister.

Der Entwurf des Straßenbauamtes Kaiserslautern von 1958 zeichnete eine aus heutiger Sicht eher abenteuerliche



In den 1970ern und 80er entstanden viele sehr unterschiedliche Pläne. Bereits 1980 stand eine Streckenführung, die sich mit der heutigen ungefähr deckt.

Trassenführung nach. Genau genommen sind es drei Varianten, die mal früher, mal etwas später im Norden Alsenborns von der L395 nach Süden abzweigen, die Bahnlinie in verschiedenen Höhen kreuzen, anschließend um Enkenbach mal weiter, mal enger südlich und dann westlich herum laufen

1960 sollte die Trasse durchs Grundstück des heutigen Altbürgermeisters gehen.

und schließlich weit im Norden in die B48 münden.

1960 erreichte Hans Buch das Thema Umgehung dann ganz persönlich. „Mein Vater erfuhr vom damaligen Alsenborner Bürgermeister Eller, dass über unser Grundstück in der Rosenhofstraße 68 laut den Planungen der Straßenbauamtes Kaiserslautern eine Straße führen soll“, erinnert er sich. Jener blieb angesichts dieser Neu-

igkeiten jedoch recht gelassen, fährt Buch fort. „er wollte es nur frühzeitig wissen, um verkaufen und neu bauen zu können“.

Dazu kam es jedoch nicht – das Buch'sche Haus steht noch heute –, denn in den folgenden Jahren sprossen die verschiedensten Entwürfe aus den Zeichenbüros. Auch die Ansiedlung der Polizeischule 1971 bis 1974 im Süden Enkenbachs hatte Einfluss auf die Planungen: Die Polizei bemühte sich um einen direkten Anschluss an die A6 – jedoch erfolglos. Heute ist sie an die Umgehung angebunden und somit indirekt an die A6.

Von Mitte der 1970er bis Anfang der 1980er Jahre wurde an der Trassenführung ordentlich gewerkelt. Von 1975 stammt ein recht schlichter Plan, der eine Umgehung lediglich von der B48 westlich abzweigt, über die Gleise führt und parallel dazu zwischen Enkenbach und Alsenborn entlangläuft lässt. Drei Jahre später kam die „Hufe-



In den 1970ern und 80er entstanden viele sehr unterschiedliche Pläne. Bereits 1980 stand eine Streckenführung, die sich mit der heutigen ungefähr deckt.

sentrasse“ am Bahnhof hinzu: „Die Bahnlinie wird von der L395 in einer Schleife Richtung Süden überquert, der Bahnübergang geschlossen und für Fußgänger und Radfahrer eine Unterführung gebaut“, beschreibt Buch die Variante. „Doch sowohl Bürger wie Gemeinderat waren auch mit dieser Lösung nicht einverstanden.“

Verkehrszählungen von 14.000 Fahrzeugen in 24 Stunden am Bahnhof untermauerten die Dringlichkeit der Planungen, die viele Blüten trieb: Eine Westumgehung kam – wieder – ins Spiel, die diesmal von der B48 im Süden nach Westen abzweigte, um Enkenbach herumführte und im Norden wieder in die B48 mündete. Ein Anschluss nach Alsenborn war grob eingeplant. Eine Variante aus dem Jahr 1980 mit dem Namen „Ost-Nahumgehung B48 neu und Südumgehung L395 neu“ kommt schließlich der heutigen Streckenführung sehr nah: Von Nord nach Süd parallel zur Bahn

und B48 zwischen den beiden Ortsteilen hindurch und dann südlich um Enkenbach zur L395.

Wenzel erinnert sich noch an wilde Zeiten, als sich die Bürger gegen die Planungen auflehnten: „In einer Variante ging die Umgehung von Mehlingen kommend, von der Neukircher Straße abzweigend über eine Brücke, so dass Häuser hätten weichen müssen“, erzählt er. „Transparente an den Häusern zeugten damals vom Unmut der Leute. Der Plan verschwand in der Schublade.“

Nachdem die 1980 ersonnene Trasse 1984 vom Rat beschlossen wurde, dauerte es noch mal bis 2001, bis das Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurde. Geändert wurde nur noch der Fuß- und Radweg am Bahnhof: Statt einer Unterführung entschied sich der Rat – zum „Leidwesen“ von Buch – für eine Überführung. Am 15. September 2009 war erster Spatenstich für das Großprojekt. (gzi)

Nach Jahrzehnten endlich Realität

ENKENBACH-ALSENBORN: Umgehung gestern Nachmittag für den Verkehr freigegeben – Bevölkerung nimmt regen Anteil

Lange haben die Enkenbach-Alsenborner gewartet, gestern war es schließlich soweit: Das letzte Teilstück der Umgehungsstraße ist fertig und damit die drei Kilometer lange Gesamtstrecke um Enkenbach herum durchgängig befahrbar.

Der Einladung des Landesbetriebs Mobilität (LBM), der die Bevölkerung „herzlich zur Verkehrsfreigabe eingeladen“ hatte, wurde prompt Folge geleistet: Nicht nur der Parkplatz vor den Supermärkten und die noch gesperrte B48 am Bahnhof waren stark bevölkert, sondern vor allem die Fußgängerbrücke diente als Zuschauertribüne.

Direkt darunter stimmten Sängerin Sabrina Roth und Bassist Sven Sommer sanft auf die kommenden Reden der Beteiligten vom LBM bis zur Bundespolitik ein. Immerhin „über 20 Bauverträge“ waren für das 22,8-Millionen-Euro-Projekt nötig, informierte LBM-Leiter Richard Lutz. Dass auf der drei Kilometer langen Strecke vier Kreisel zu umrunden sind, provozierte Landrat Paul Junker (CDU) am Rande zu der Bemerkung, dass man in seinem Landkreis in Enkenbach-Alsenborn nun „Kreiselverkehr“ finde. In seiner Ansprache scheute er sich auch nicht zu erwähnen, dass eine Umgehung den Zweck habe, den Verkehr



Dass bereits 1938 ein fertiger Entwurf für eine Umgehung stand, erwähnte Ortsbürgermeister Jürgen Wenzel gestern noch einmal vor den zahlreich erschienenen Enkenbachern und Alsenbornern. FOTO: WIEW

von den Menschen zu trennen – hier aber auch Enkenbacher von Alsenbornern getrennt würden.

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr, Norbert Barthle (CDU) aus Schwäbisch Gmünd, hatte vorab im Internet über sein gestriges Ziel gelernt, es habe „beste Verkehrsverbindungen mitten in Europa“. „Aha“, sagte er beeindruckt, „jetzt weiß ich, wo ich bin! Und es stimmt nun tatsächlich!“ Der Bund hat mit zwölf Millionen Euro den Löwenanteil an dem Projekt; das Land trägt 6,2 Millionen, die restlichen rund 4,6 Millionen teilen sich Deutsche Bahn und Gemeinde.

Dass die Planung des Projektes Zeit in Anspruch genommen hatte, ließ sich Landesstaatssekretär Günter Kern (SPD) von der Bevölkerung bestätigen. „Auf meine Frage oben, ‚Freut ihr euch jetzt?‘ hieß es spontan: ‚Klar, wir haben ja zwanzig Jahre gewartet!‘“

Dass eine Umgehung auch Nachteile mit sich bringen kann, nämlich für die vom Durchgangsverkehr abgeschnittenen Geschäfte, ließ Ortsbürgermeister Jürgen Wenzel (CDU) nicht unerwähnt. Hatte aber eine Antwort darauf: „Mit der geplanten Umgestaltung des Ortskerns samt Parkplätzen hoffen wir, Umsatzeinbußen ins Gegenteil verkehren zu können.“ (gzi)