

Bombige Überraschungen

ENKENBACH-ALSENBORN: Der Bau der Umgehung liegt im Zeitplan

Ein Haufen Munition und mehrere Flakstellungen aus dem Krieg: Obwohl beim Bau der Umgehung Enkenbach-Alsenborn einige Überraschungen zu Tage befördert wurden, liegt das Projekt im Zeitplan. Die Unterführung unter den Gleisen hinter dem Bahnhof ist fast zur Hälfte geschafft, und die Brücke im Südwesten über die Gleise nach Kaiserslautern ist im Bau.

Klingelingelingelingeling... Die Schranken am Bahnübergang zwischen Enkenbach und Alsenborn senken sich behände. Und machen auch vor Richard Lutz und Volker Priebe, dem Leiter und seinem Stellvertreter des Landesbetriebs Mobilität (LBM) aus Kaiserslautern, nicht Halt. „Jeder, der fragt, wozu wir die Umgehung überhaupt bauen, müsste hier täglich in der Schlange stehen“, nimmt Priebe den unfreiwilligen Stopp scherzend zum Anlass, die Nützlichkeit des Baus zu betonen. Immerhin 18 Millionen Euro verschlingt das Projekt, das im September 2009 begonnen wurde und bis Ende 2012 fertig sein soll.

„Alle drei Bauabschnitte sollen möglichst gleichzeitig beendet sein“, erklärt Lutz das Ziel. Den größten Fortschritt sieht man am ersten – und zugleich schwierigsten – Abschnitt: der Unterführung hinter dem Bahnhof. Auf der insgesamt drei Kilometer langen Umgehung werden sich dann tummeln: eine Unter-



GRAFIK: DOSTAL | QUELLE: LANDESBETRIEB MOBILITÄT

führung, zwei Brücken, vier neue Kreisel, natürlich die verbindenden Straßen dazwischen, und ein Rad- und Fußgängerüberweg beim heutigen Bahnübergang, der dann geschlossen wird.

Der LBM will die Umgehung 2012 fertig haben, die Gemeinde den Überweg erst 2013.

Wer mit dem Auto von der Hauptstraße zum Beispiel zu den Supermärkten in der Rosenhofstraße will, muss künftig den Umweg über die Unterführung nehmen. „Naja, ich denke, dies ist dem Autofahrer zuzumuten“, verteidigt Priebe die Umgehung, „und mit dem Rad oder zu Fuß kommt man hier ja weiterhin über die Gleise.“ Dieser Überweg ist nicht Sache des LBM, sondern der Gemeinde. „Im Frühjahr 2012 ist Baubeginn, im Frühjahr oder Sommer 2013 soll der Übergang fertig sein“, erläutert Ortsbürgermeister Jürgen Wenzel (CDU). Falls die Umgehung dann schon stehen sollte, „kann der Bahnübergang auch noch ein halbes oder dreiviertel Jahr länger für Fußgänger und Radfahrer geöffnet bleiben“, hat

sich Wenzel bei der Bahn versichert.

Zu Fuß kommt man derzeit vom Bahnhof aus bis unter das erste Gleis, dann ist Schluss. „Wir können immer nur unter einem nicht befahrenen Gleis arbeiten, und so nutzen wir den Winter, da dann keine Touristenzüge fahren und der Bahnverkehr über ein Gleis abgewickelt werden kann“, erklärt Richard Lutz. Deshalb wurde zwischen Oktober und 1. Mai die erste Hälfte gegraben, im kommenden Winter wird die zweite Hälfte der Unterführung beendet.

Eine weitere Schwierigkeit an diesem Kreuzungspunkt, der allein 5,2 der 7,7 Millionen Euro des ersten Bauabschnitts verschlingt, ist das Grundwasser. Um die Fahrbahn von unten für Nässe undurchlässig zu machen, muss eine so genannte Grundwasserwanne angelegt werden. „Und damit die Wanne nicht durch den Auftrieb hochgedrückt wird, muss sie mit Bohrpfehlen verankert werden“, beschreibt Lutz das Vorgehen. Für Erstaunen bei den beiden Experten haben die geologischen Gutachten gesorgt: „Der Buntsandstein fällt hier extrem ab. Auf der östlichen Seite der Gleise ist das Gestein noch fünf Meter über uns“, zeigt Vol-

ZAHLEN UND FAKTEN

1. Bauabschnitt:

Kosten: 7,7 Millionen Euro, getragen hauptsächlich vom Bund.
Geplante Fertigstellung der Unterführung: Spätsommer 2012.

2. Bauabschnitt:

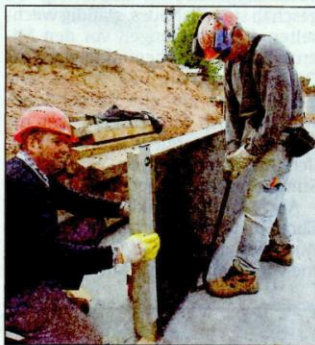
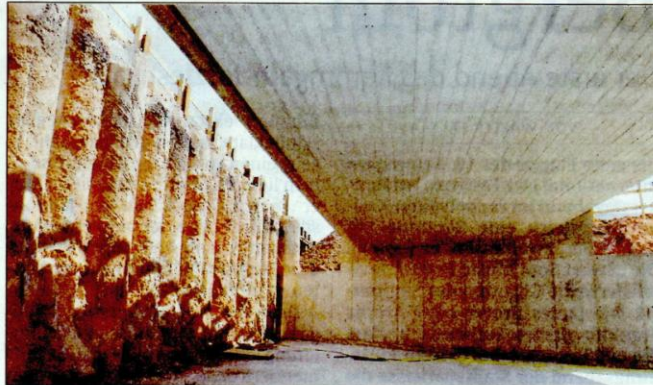
Kosten: 7,5 Millionen Euro, getragen zu je einem Drittel von Bahn, Bund und Land plus Gemeinde.
Geplante Fertigstellung der Brücke: Frühsommer 2012.

3. Bauabschnitt:

Kosten: 2,8 Millionen Euro, getragen vom Land.
Geplante Fertigstellung der Brücke: Oktober 2012.
= Gesamtkosten: 18 Millionen Euro, Gesamtfertigstellung: Ende 2012.

plus Kosten der Gemeinde: 1 Millionen Euro (für Fußgänger- und Radüberweg sowie für diverse Fußwege)

– Erstaunlich viele Munitionsfunde auf der Trasse



Die erste Hälfte der Unterführung am Bahnhof ist fertig (oben). Eine Wand stützt das Erdreich unter dem zweiten Gleis; dort wird erst im Winter weitergearbeitet, wenn das Gleis darüber nicht benutzt wird. Die Grundwasserwanne verhindert Nässeinbruch von unten. Auch an der Brücke über die Schienen nach Kaiserslautern wird schon gebaut (links).

FOTOS: VIEW

ker Priebe an der Gesteinswand hoch, „und auf der anderen Seite ist es so niedrig, dass eine Aufpfählung nötig war, damit die Grundwasserwanne überhaupt stehen kann.“

Etliche weitere Hindernisse mussten noch für die Wanne aus dem Weg geräumt werden: Der Klosterbach wurde kurzerhand westlich umgeleitet. Und weil früher dort ein Güterbahnhof war, verliefen unzählige Leitungen in der Erde. „Bestimmt 80, 90 Kabel stecken jetzt in einem Rohr, für die gesamte Signalanlage der Alsenzbahn“, berichtet Lutz. „Allein die Kabelverlegung hat eine Million Euro gekostet!“

Enkenbach bekommt sogar eine „Talbrücke“: die über den Klosterbach im Süden.

Eine echte Überraschung war jedoch, was im Boden zwischen Elefantenkreisel und Bahnhof schlummerte: „Drei Monate lang haben wir die gesamte Trasse absuchen lassen, und hier waren etliche Flakstellungen und unzählige Munition!“, erzählt Priebe von Funden, wie er sie noch nie bei einem Bau gesehen hat.

Trotz all dieser Schwierigkeiten hat sich der LBM für eine Unterführung der Umgehungsstraße entschieden, obwohl eine Überführung nur die Hälfte oder ein Drittel gekostet hätte. „Erstens aus Landschaftsgründen“, sagt Lutz, „und zweitens reicht die Fläche bis zur B48 für eine Brücke nicht aus; wir hätten sechs Meter lichte Höhe gebraucht.“

Genug Platz gibt es an der zweiten Kreuzung mit den Gleisen. Und dort wird nicht nur eine schöne Brücke, sondern sogar eine Talbrücke stehen. „Die Spannweite beträgt 108 Meter – und ab 100 Metern darf man sie Talbrücke nennen!“, verkündet Priebe stolz dem sogar überraschten Kollegen. Und so wird in sechs bis acht Wochen mit dem Bau der Klosterbachtalbrücke begonnen werden.

Bereits eifrig gebaut wird derweil an der zweiten Brücke über die Gleise nach Kaiserslautern. Die Trassenfundamente sind gegossen, die zwei Pfeiler kommen noch. Sie wird mit 53 Metern auch deutlich kürzer.

Deutlich kürzer als beim Start der Baustellenbesichtigung ist dann auch die Schlange am Bahnübergang. Nämlich null Meter. Glück gehabt – je nach Sichtweise. (gzi)