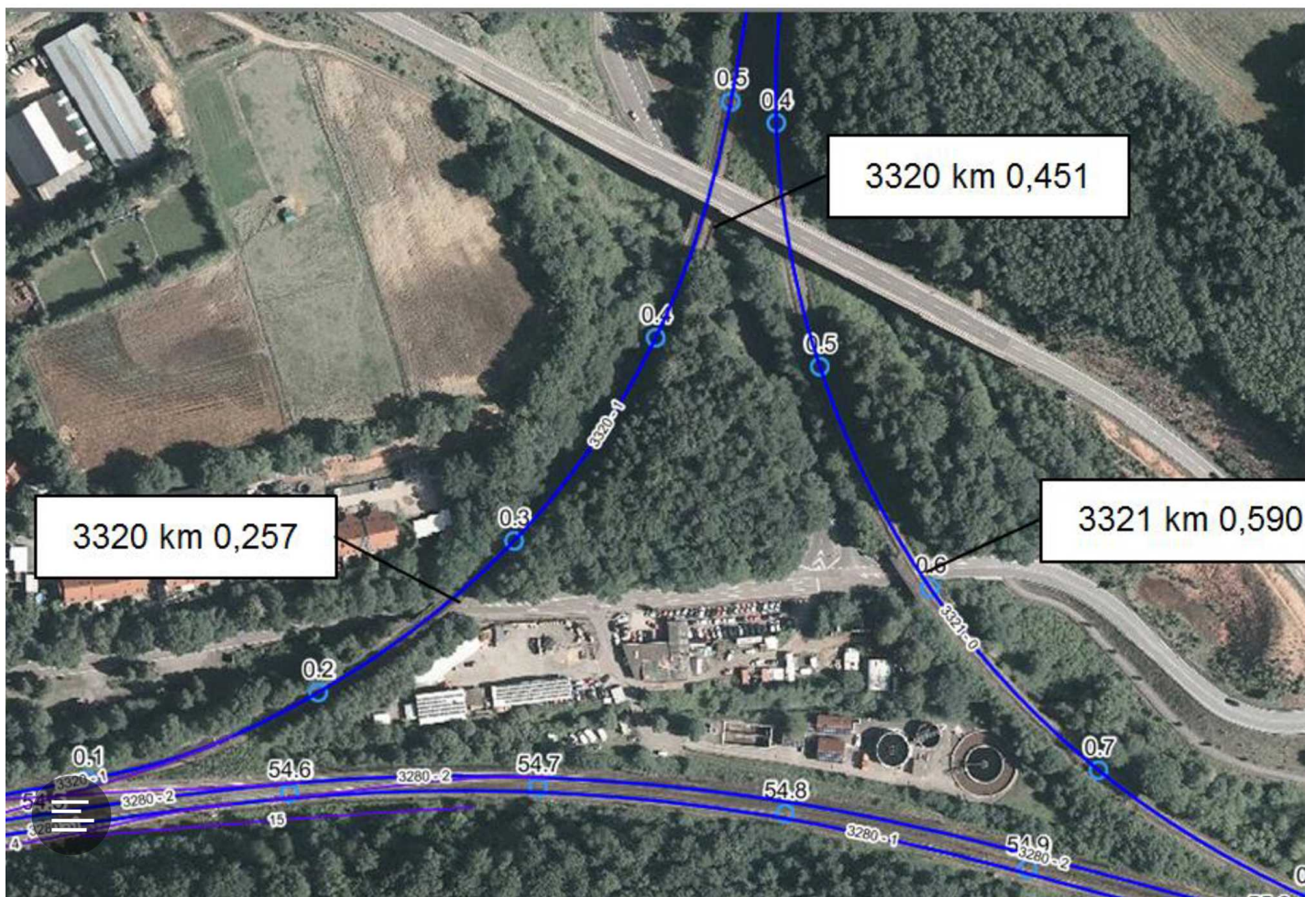


FRAGEN UND ANTWORTEN:

Neue Radwege unter neuen Brücken

Die Bauarbeiten an der Ortsdurchfahrt in Hochspeyer sind sozusagen der Startschuss für einige weitere Baumaßnahmen an den Verkehrswegen rund um den Ort. Was alles umgebaut werden muss, damit am Ende Radfahrer, Fußgänger und Autofahrer sicherer an ihr Ziel kommen.



VON POLA SCHLIPF

HOCHSPEYER. Am Ortsausgang von Hochspeyer Richtung Frankenstein verbindet ein Gleisdreieck die Ost-West-Bahnlinie von Kaiserslautern nach Neustadt und die Nord-Süd-Route von Bad Münster am Stein nach Hochspeyer. An drei Stellen werden dort die Gleise über kreuzende Straßen geführt. Genau diese

Eisenbahnüberführungen müssen ab diesem Herbst komplett umgebaut werden, weil sich an den Straßen darunter einiges ändern soll.

Was wird gemacht?

Die Eisenbahnbrücken über die B48 Fahrtrichtung Fischbach und die B48, die ein Stück als Hauptstraße durch Hochspeyer führt, sowie der Zubringer zur B37 werden aufgrund eines sogenannten „Aufweitungsverlangens“ des Landesbetriebs Mobilität Kaiserslautern (LBM) umgebaut beziehungsweise erneuert, teilt die Deutsche Bahn (DB) Netz AG mit, die für das Projekt zuständig ist. Die Durchfahrtshöhe und -breite der Überführungen, die 1910 und 1935 errichtet wurden, wird vergrößert. Derzeit sind die Bauwerke laut Bahn circa 4,27 Meter hoch und 10,17 Meter breit, künftig sollen es 4,70 und 18,85 Meter sein.

Warum stellt der LBM dieses Aufweitungsverlangen?

Zum einen soll das Radwegenetz zwischen Hochspeyer, Fischbach und Frankenstein ausgebaut und die vorhandenen Lücken geschlossen werden. Dafür sei vorgesehen, Rad- und Gehwege an die B48 und den Zubringer zur B37 anzubauen, was die Straßen deutlich verbreitert, wie Richard Lutz, der Leiter des LBM in Kaiserslautern, mitteilt. Zum anderen soll ein Kreisverkehr mit einem äußerlichen Durchmesser von knapp 36 Metern an der Einmündung der B48 östlich von Hochspeyer die bisherige Ampel ersetzen. Der LBM verspricht sich davon auch, dass die bisher mangelhafte Entwässerungssituation im Kreuzungsbereich behoben wird. An alle diese neuen Verkehrssituationen müssten die ohnehin sanierungsbedürftigen Eisenbahnbrücken angepasst werden.

Ein bepflanzter Fahrbahnteiler am südlichen Ortseingang von Fischbach gehöre zu diesem Umbau ebenfalls dazu, sagt Lutz. Autofahrer sollen dadurch langsamer fahren und Fußgänger die Fahrbahn leichter überqueren können. Darüber hinaus würden die vorhandene Straßenbrücke über den Fischbach erneuert sowie eine neue separate Brücke Richtung Frankenstein errichtet, die

nur für Radfahrer und Fußgänger gedacht sei. Neben diesen Brücken werden laut Lutz noch weitere Bauwerke, wie zum Beispiel Stützwände und Durchlässe, abgebrochen, neu errichtet oder saniert.

Wann geht es los und wie lange dauern die Arbeiten?

Die DB Netz AG plant, die Eisenbahnüberführung über den Zubringer zur B37 zwischen November 2023 und Ende April 2024 umzubauen. Vorbereitende Rodungen und Baufeldfreimachungen sind schon angelaufen. Die Arbeiten an den Brücken über die B48 sollen sich ab August 2024 anschließen und bis zum Ende des Jahres oder Anfang 2025 dauern. „Alle Arbeiten an den Eisenbahnbrücken einschließlich Baustellenräumung sollen dann bis Juli 2025 abgeschlossen sein“, blickt LBM-Leiter Lutz voraus. Erst danach könne mit den Straßenbauarbeiten begonnen werden. Diese sollen bis etwa Mitte 2026 folgen.

Welche Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen?

„Die durch die neue Trassierung der B48 nicht mehr benötigten Fahrbahnflächen südlich der Ortslage Fischbach werden teilweise zurückgebaut und renaturiert“, nennt Lutz ein Beispiel. Im Gegenzug zur Neuversiegelung von Fläche soll also eine Entsiegelung an anderer Stelle stattfinden. Auch über das LBM-eigene Ökokonto könne ein Teil kompensiert werden. Darauf zahlen Verbesserungen der ökologischen Bodenfunktionen und damit Aufwertungen des Naturraumes ein. Außerdem werde versucht, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume beim Bauen zu schützen. Um die Bauwerke in das Landschaftsbild einzubinden, würden des Weiteren Gehölze gepflanzt. „Zur Kompensation des Eingriffs werden neue Biotopstrukturen in Form von Hecken und Staudenfluren geschaffen“, führt Lutz weiter aus. Biotopfördernde Maßnahmen sollen die Fischbachaue sowie die Entwicklung eines Waldmantels mit Saum den Wald aufwerten.

Wie viel kosten die Maßnahmen und wer zahlt davon welchen Anteil?

Die Gesamtkosten der Ausbaumaßnahme einschließlich Eisenbahnbrücken beliefen sich derzeit auf rund 16,9 Millionen Euro, sagt Lutz. Sie würden komplett vom Bund getragen.