



Heimatblätter

Für das Jahr 2021

wünschen wir allen der Heimatgeschichte Verbundenen viel Gutes, besonders Gesundheit! Wir hoffen sehr, dass in diesem Jahr wieder nach und nach mehr Aktivitäten möglich werden: Die Planungen für Ausflüge und Vorträge laufen bereits, aber noch müssen wir abwarten. Sicher ist weiterhin das monatliche Erscheinen der Heimatblätter, für die wieder eine große Vielfalt von Themen eingereicht wurde. So geht es gleich los mit einem „Brückenschlag“ und „neuen Wegen“ in das frisch begonnene Jahr. Im Märzbeitrag erinnern wir an ein besonderes Jubiläum, das der Heimatblätter selbst, die dann seit 100 Jahren (mit Unterbrechungen) erscheinen. Und mit diesen wichtigen Veröffentlichungen der Regionalforschung wird es auch in Zukunft weitergehen. Viel Freude mit den Beiträgen!

... und auch viel Freude an dieser Winterstimmung am Niederhäuser Stausee, die im Januar letzten Jahres aufgenommen wurde. So ein Blick macht wieder Lust auf Ausflüge in unsere schöne Heimat!



Foto: Anja Weyer

Von der Eisenbahn-Doppelbrücke in Altenbamburg

über B 48 und Alsenz

VON ROLF SCHALLER, BAD KREUZNACH

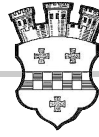
Alsenz, Eisenbahn und Fernverkehrsstraße 48

Die Alsenz entspringt am Nordrand des Diemersteiner Waldes auf einer Höhe von 292 Meter ü. NN im Alsenborner Becken. Von dort aus fließt sie in zahlreichen Windungen überwiegend in nördlicher Richtung durch das Nordpfälzer Bergland. An ihrem Lauf liegen unter anderem die Ortschaften Winnweiler, Rockenhausen, Dielkirchen und Alsenz. Über Hochstätten und Altenbamburg fließt die Alsenz weiter nach Ebernburg, wo sie auf 110 Meter ü. NN von rechts in die Nahe mündet. Unmittelbar nach der Inbetriebnahme der Rhein-Nahe-Bahn hatte man die Möglichkeiten des Baus weiterer Anschlusslinien von Münster am Stein durch das Alsenz- beziehungsweise Glantal untersucht. Obwohl die Strecke

durch das Glantal als vorteilhafter galt, gab die Bayerische Regierung der Alsenzlinie den Vorzug, da sie auf der ganzen Länge durch bayerisches Hoheitsgebiet führte. Am 28. Oktober 1865 wurde ein diesbezüglicher Staatsvertrag zwischen Bayern und Preußen abgeschlossen und am 23. November 1867 erging der Auftrag an die „Gesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen“, die Alsenzbahn von Hochspeyer bis Münster am Stein zu bauen. Die Länge der Bahnlinie betrug 49,16 Kilometer. Die Baukosten für die vorerst eingleisige Strecke wurden auf 7,7 Millionen Gulden veranschlagt.

Insgesamt 15 Alsenzbrücken und die Nahebrücke von Ebernburg nach Münster am Stein mussten errichtet werden. Am 29. Oktober 1870 konnte die Strecke Hochspeyer-Winnweiler und am 16. Mai 1871 die Stre-

cke Winnweiler-Münster am Stein eingeweiht werden. Der zweigleisige Ausbau der Alsenzbahn geschah erst nach der Jahrhundertwende. Brücken und Tunnel waren allerdings von Anfang an für den zweigleisigen Betrieb konzipiert. Zwischen Hochstätten und Ebernburg wendet sich die Alsenz in ihrem Verlauf dreimal in großen Schleifen nach Westen. Bei der Projektierung der Bahnstrecke in den Jahren 1868/69 erforderte dies die Planung von sechs großen, doppelbogigen Steinbrücken, jeweils zwei am Ackerberg zwischen Hochstätten und Altenbamburg, zwei beim „Windhof“ in Altenbamburg und zwei weitere beim sogenannten „Frauenwörth“ in beziehungsweise unterhalb von Altenbamburg. Alle sechs Steinbogenbrücken sind weitgehend baugleich.



Die alte Doppelbrücke über B 48 und Alsenz (rechts) aus Richtung Ortslage um 1975.

Foto: Sammlung Rolf Schaller



Der alte Bahnhof von Altenbamberg.

Foto: Rolf Schaller



Die Altenbamberger Eisenbahnbrücke über die Alsenz mit der neuen Fahrbahnplatte.

Foto: Rolf Schaller

Die alte „Fernverkehrsstraße 48“, ab 1934 „Reichsstraße 48“ genannt, war ursprünglich nur eine 16 Kilometer kurze Verbindungsstrecke zwischen Bingen und Bad Kreuznach, welche die Reichsstraßen R 9 (in Bingen) und R 41 (in Bad Kreuznach) verband. 1937 „verlängerte“ man die Reichsstraße 48 bis Winnweiler, wo sie in die Reichsstraße 40 (Mainz-Saarbrücken) einmündete. Mit dem Bundesfernstraßengesetz von 1953 wurde die 130 Kilometer lange Gesamtstrecke von Bingen bis Bad Bergzabern zur Bundesstraße 48 erhoben.

Vom Bahnhof Altenbamberg kommend musste die Eisenbahnstrecke 3320 Hochspeyer-Bad Münster, die sogenannte Alsenzbahn, zuerst die alte Ortsstraße von Altenbamberg (die heutige B 48) überqueren und unmittelbar im Anschluss daran die Alsenz. Beide Brücken wurden von der „Gesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen“ in den Jahren 1870/71 errichtet.

An der alten Steinbogen-Brücke wurden zwar ebenfalls Umbauten vorgenommen, aber der Neubau der B 48-Unterführung in den Jahren 1982–1984 hat das Ortsbild von Altenbamberg völlig verändert.

Die steinerne Bogenbrücke über die Alsenz

Die steinerne Bogenbrücke über die Alsenz ist 24 Meter lang. Die beiden Öffnungen haben eine Spannweite von jeweils acht Metern. Obwohl die Brücke von der Straße aus kaum einsehbar ist, hat man die Stützmauern, den Pfeilersockel und die Bogensteine mit viel Liebe zum Detail mit bossierten Sandsteinquadern geschmückt. Zusätzlich sind die beiderseitigen Widerlager noch einmal abgesetzt und ca. 0,3 Meter breiter als die eigentliche Bogenbrücke.

In den Jahren 1984/85 ließ die Bahn an der damals schon über 110 Jahre alten Steinbrücke dringend notwendige Instandsetzungsarbeiten ausführen. Wichtigste Maßnahme dabei war der Einbau einer neuen, mächtigen Fahrbahnplatte aus Stahlbeton zur Entlastung der Brückengewölbe. Schadhafte Mauerwerk wurde ausgebessert und mit Zementinjektionen verfestigt. Außerdem erhielt die Brücke ein neues Geländer aus Metall-Hohlprofilen.

Die heute 150 Jahre alte Steinbrücke hat durch den Umbau viel von ihrem alten Flair verloren.

Die B 48-Unterführung

Das Tragwerk der Brücke über die alte Bezirksstraße bestand aus zwei genieteten, eingleisigen Blechträgern mit schotterlosem Oberbau, die Widerlager aus Sandsteinmauerwerk. Wie bei der benachbarten Bogenbrücke waren auch hier die Widerlager mit bossierten Sandsteinquadern verziert. Die Blechträger taten über viele Jahrzehnte ihren Dienst.

Am Mittwochnachmittag, dem 2. November 1977, brach das Unheil herein. Ein Tieflader der Bad Kreuznacher Baufirma Matthern, der einen Bagger geladen hatte, befuhr die Bundesstraße 48 in Altenbamberg in Richtung Ebernburg. Vermutlich war der Ausleger des Baggers nicht ganz eingefahren, jedenfalls blieb der Tieflader am südlichen Tragwerk der Eisenbahnunterführung hängen. Der Anprall war so heftig, dass der Träger aus der Verankerung gerissen und die Schienen bis zu 30 cm auseinandergebogen wurden.



Die B 48 ist provisorisch unter die Alsenzbrücke umgeleitet.

Foto: Sammlung Rolf Schaller

Wie der Oeffentliche Anzeiger berichtete, konnte nur durch die schnelle Reaktion des Ebernburger Stellwärters ein schweres Eisenbahnunglück verhindert werden. Dieser hatte die Strecke sofort sperren lassen. Fahrplanmäßig hätte nur zehn Minuten nach dem Unfall ein vollbesetzter Schnellzug die Brücke passiert. Der Zug wäre mit Sicherheit entgleist und von der Brücke gestürzt, es hätte vermutlich viele Verletzte und auch Tote gegeben. Das Unglück setzte bei der Bahn ungeachtet der erforderlichen Klärung des Unfallgeschehens ein eingespieltes Verfahren in Gang. Umgehend wurden die technischen Daten des beschädigten Brückenträgers nach Konz gemeldet.

In dem kleinen Städtchen Konz bei Trier gibt es ein bundesweit einmaliges Depot, ohne das der Schienenverkehr kaum noch laufen würde. Dort lagern rund 630 Hilfsbrücken unterschiedlichster Konstruktionen, Bauformen und Längen. Rund 400 davon sind meist im Einsatz. Von hier aus werden die Abläufe in ganz Deutschland und sogar im benachbarten Ausland gesteuert. Die Behelfsbrücken werden von Konz zu ihrem Einsatzort verbracht und verbleiben dort, bis eine neue Brücke zur Verfügung steht. Dann werden sie zum Depot zurück gebracht oder gleich an einen neuen Einsatzort transportiert.

Für Altenbamburg war die Nähe des Lagers in Konz ein Glücksfall. Die Behelfsbrücke wurde umgehend geordert und schon am Nachmittag des nächsten Tages angeliefert. Zeitgleich rückten Arbeiter eines Bundesbahn-Batrupps und der Gleisbaufirma Krebs aus Bad Münster am Stein an, um den schwer in Mitleidenschaft gezogenen Brückenteil zu ersetzen. Nach der Vollsperrung der B 48 begannen die Spezialisten am Donnerstagabend gegen 20 Uhr damit, die Schienen zu demontieren und den beschädigten Träger abzuschweißen. In strömendem Regen konnte um Mitternacht das verbogene Tragwerk von einem Schwerlastkran der Firma Weinand KG aus den Widerlagern gehoben und auf einen Eisenbahnwaggon verladen werden. Danach setzten die Fachleute eine vorgefertigte Stahlkonstruktion als Behelfsbrücke ein. Schon am nächsten Morgen konnte die Eisenbahnstrecke wieder freigegeben werden. Die Züge durften die Brücke allerdings

nur mit verminderter Geschwindigkeit passieren. Der Schaden belief sich nach Angaben der Deutschen Bundesbahn auf über 300 000 DM. Nun standen Bahn und Straßenbauverwaltung vor der Frage, ob die über 100 Jahre alte Brücke noch einmal instand gesetzt werden sollte. Nachdem der vorgesehene Ausbau der B 48 in Altenbamburg mit der Verbreiterung der B 48-Alsenzbrücke im Ortskern im Jahr 1977 bereits ein ganzes Stück gediehen war, entschloss man sich, die Verbreiterung des Straßenabschnitts Richtung Ebernburg vorzuziehen. Die Doppelkurve mit der engen Bahnunterführung war der Straßenbauverwaltung schon lange ein Dorn im Auge. Der zunehmende Verkehr auf der B 48 wurde durch die Engstelle stark behindert. Außerdem war die Durchfahrthöhe für eine Bundesstraße zu niedrig.

Im Jahr 1979 – nach zwei Jahren der Vorbereitung – schloss die Straßenbauverwaltung mit der Bundesbahn eine Vereinbarung über die Aufweitung der Unterführung und die Tieferlegung der B 48 in einer

160 Meter langen, abgedichteten Wanne aus Stahlbeton. Den Auftrag zum Bau der neuen Eisenbahnbrücke erhielt die Bad Kreuznacher Baufirma Ernst Gerharz, die Gleisbauarbeiten übernahm die Firma Krebs aus Bad Münster am Stein. Da der Zugbetrieb nicht behindert werden sollte, gestaltete sich das Bauvorhaben kompliziert und langwierig.

Am 1. Oktober 1982 begannen die Bauarbeiten mit der provisorischen Verlegung der B 48 durch die erste Öffnung der danebenliegenden Alsenzbrücke. Danach nahm die Firma Gerharz die Aufweitung der alten Unterführung in Angriff.

Dafür mussten zuerst die neuen Widerlager unter den Behelfsbrücken hergestellt werden. Die Firma Gerharz arbeitete das ganze Jahr 1983 an der Brücke. Nach den entsprechenden Vorbereitungen betonerte die Baufirma links und rechts der Gleise je eine 25 Meter lange Brückenplatte aus Stahlbeton auf sogenannten Verschubbahnen aus Teflon.

Am Samstag, dem 10. Dezember 1983, war es dann so weit. „Seitdem der letzte Zug um 20 Uhr die Strecke passiert hat, wird auf der Baustelle unter gleißendem Scheinwerferlicht fieberhaft gearbeitet. Etwa 50 Bauarbeiter, Gleisbauer, Rangierer, Maschinisten und Bahnpolizisten bevölkern den Bahndamm, Kommandos der Poliere übertönen noch den Lärm der Bagger und Planierdrauben“, schrieb der Oeffentliche Anzeiger am darauffolgenden Montag. Kräne hoben das Gleis der Strecke Hochspeyer-Bad Münster heraus. Planierdrauben trugen die Bahnböschung ab. Hydraulische Pressen drückten sodann die erste Brückenplatte Zentimeter für Zentimeter an Ort und Stelle. Nach jeweils 60 cm mussten die Pressen nachgeschoben und neu verankert werden. Der starke Frost behinderte zudem den Fortgang der Arbeiten. Zuletzt konnte der Schotter aufgeschüttet und das Gleis wieder montiert werden. Pünktlich um 7 Uhr Morgens passierte der erste Zug den neuen Brückenteil. In gleicher Weise verfuhr man eine Woche später in der Nacht vom 17. auf den 18. Dezember 1983 mit dem zweiten Brückenteil.

Das Bauwerk wurde am 14. Juni 1984 abgenommen.



Baubeginn bei der Aufweitung der alten Eisenbahnunterführung. Auf dem Foto ist links die umgeleitete B 48, über dem Bagger die eingesetzte Behelfsbrücke zu erkennen.

Foto: Sammlung Rolf Schaller



Einschub der betonierten Brückenplatten auf die neuen Widerlager.

Fotos: Hans-Ernst Gerharz

Erst danach konnte mit dem Bau der 160 Meter langen, abgedichteten Wanne mit massiver Sohle und Wänden aus Stahlbeton begonnen werden. Ein Jahr darauf konnte die neue, tiefer gelegte Bundesstraße 48 in Altenbamburg dem Verkehr übergeben werden.

Die Brücke über die Bundesstraße 48 am Ortseingang von Altenbamburg hat eine Gesamtlänge von ca. 20 Metern und ist 9,5 Meter breit. Für die Arbeiten an der Unterführung wurden insgesamt rund 4000 Kubikmeter Erde bewegt und 700 Kubikmeter Beton und Stahl verarbeitet. Die Gesamtkosten betragen über 2,5 Millionen DM.

Die Zuständigkeit für die Instandhaltung des Brückenbauwerks liegt heute bei der DB Netz AG, für die Bundesstraße 48 ein-

schließlich der Wanne ist der Landesbetrieb Mobilität verantwortlich. In der im Internet veröffentlichten Studie über den Zustand der Eisenbahnbrücken in Deutschland tragen sowohl die 150 Jahre alte Steinbogenbrücke über die Alsenz als auch die „neue“ Brücke über die B 48 den Vermerk: „punktueller Schäden“ (Zustandskategorie 1).

Mit dem Unterführungsbauwerk hat man dem Verkehr auf der B 48 Vorrang eingeräumt. Das Ortsbild von Altenbamburg wurde jedoch – insbesondere durch die 160 Meter lange Betonwanne – auf Dauer beeinträchtigt.

Kurioserweise hat die Straßenbauverwaltung nach dem großzügigen Ausbau der B 48 im innerörtlichen Bereich von Altenbamburg wieder künstliche Straßenver-

engungen durch Gehwegs-Ausbuchtungen eingebaut, um allzu eilige Autofahrer auszubremsen.

Quelle:

Rolf Schaller: Brücken an der unteren Alsenz, 2019.

Die Bad Kreuznacher Heimatblätter erscheinen monatlich in Zusammenarbeit mit dem Verein für Heimatkunde für Stadt und Kreis Bad Kreuznach e.V. (i. A. Anja Weyer M.A., Richard-Wagner-Str. 103, 55543 Bad Kreuznach, Telefon 0671/757 48, E-Mail anjaweyer@gmx.de).



Die fertige Unterführung der B 48 in Altenbamburg.

Foto: Rolf Schaller