

# Das XXL-Stahl-Puzzle: Aus 40 mach eins

**IMSWEILER:** Die Schleifmühlen-Talbrücke wächst und wächst. Bis sie an Ort und Stelle ist, gibt's aber noch viel zu tun. Denn vermutlich für September ist beim Bau der B-48-Ortsumgehung eine „Schiebung“ im ganz großen Stil geplant. Bis dahin steht eine zeitaufwendige Arbeit im Mittelpunkt. Die ist eher unspektakulär – gleichwohl aber sehr wichtig.

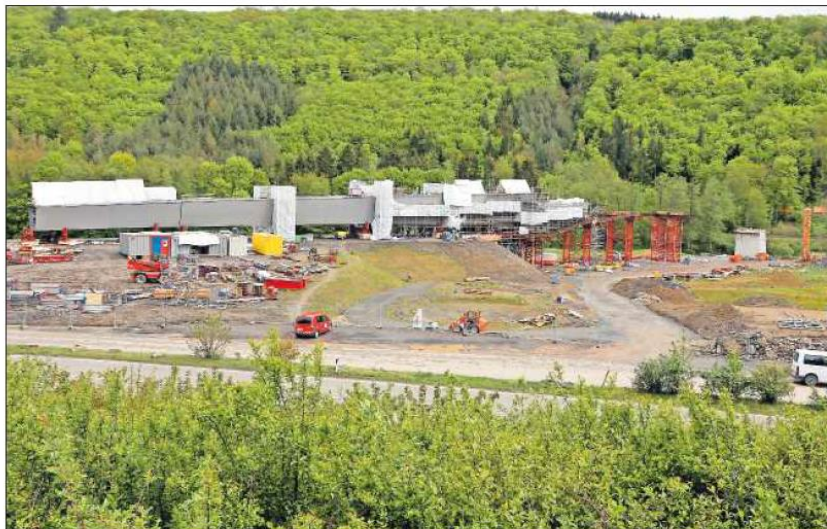
VON RAINER KNOLL

Wer den aus Richtung Rockenhausen rechts der Bundesstraße 48 verlaufenden Feldweg kurz vor der Abzweigung nach Dörnbach ein paar Meter nach oben läuft, hat einen wunderbaren Blick auf die gegenüberliegende Baustelle. Und bekommt einen Eindruck von den imposanten Ausmaßen des Projekts: 222 Meter lang und zirka 15 Meter hoch wird die Brücke, die nach einem kurzen Straßenabschnitt den nördlichen Ausgangspunkt der 1,78 Kilometer langen Ortsumgehung bildet (siehe „Zur Sache“). Bis das Bauwerk – laut Planung im Sommer 2022 – fertiggestellt ist, werden rund 1000 Tonnen Stahl, 4500 Kubikmeter Beton und geschätzte 17 Millionen Euro verbaut. Ein paar Meter weiter beginnt dann der Tunnel, der die Verkehrsteilnehmer künftig auf fast 400 Metern Länge durch den Bergrücken führt – es wird der erste seiner Art im Donnersbergkreis sein.

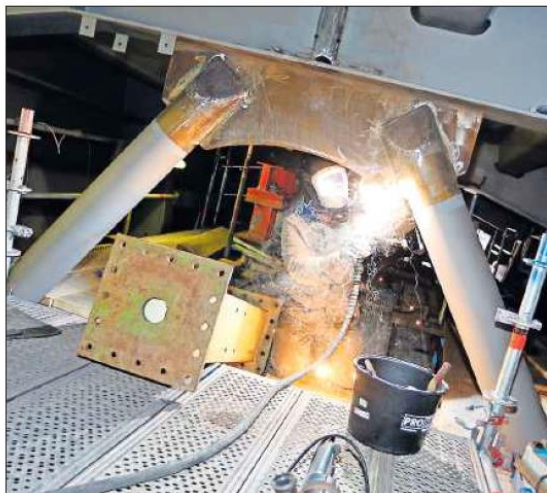
## Wie ein riesiges Vierkanthrohr

Volker Priebe steht auf der kleinen Anhöhe und beobachtet das Treiben auf der anderen Straßenseite. „Es ist eines der größten Projekte, die derzeit in unserem Zuständigkeitsbereich laufen“, sagt der stellvertretende Leiter des Landesbetriebs Mobilität (LBM) Kaiserslautern. Beim ihm laufen die Fäden für den vor vier Jahren begonnenen Bau der Umgehung zusammen. In vollem Gange ist die Herstellung der „Talbrücke Schleifmühle“ – genauer gesagt des riesigen Hohlkastens, der die 35 Zentimeter dicke Fahrbahnplatte tragen wird. Zusammengesetzt wird der Unterbau – eine Art überdimensionales vierieckiges Stahlrohr – aus 14 Modulen. Diese sogenannten Schüsse bestehen wiederum aus zwei bis sechs Einzelteilen, die bis 30 Meter lang und 40 Tonnen schwer sind. Hergestellt werden sie im sächsischen Plauen, im Abstand von mehreren Wochen per nächtlichem Schwertransport in die Nordpfalz geliefert.

„Insgesamt reden wir von 40 separaten Stahlteilen, aus denen der Hohlkasten zusammengefügt wird. 18 sind bislang vor Ort, da sind wir also schon fast in der Hälfte“, erläutert Priebe. Von oben lässt sich gut erkennen, dass die Seitenwände der Mammut-Konstruktion von der Mitte zum Rand der Brücke abfallen, das heißt unterschiedlich hoch sind. Mit der Folge, dass „im Grunde jedes Teil anders ist“. Manche sind U-, andere L-förmig, was entweder der Hälfte oder einem Viertel des Kasten-Querschnitts entspricht. An der Innenseite ist dieses XXL-Rohr übrigens nicht glatt, sondern enthält etliche Aussteifungen und Rippen. „Sie helfen



**Mammut-Projekt Ortsumgehung:** Derzeit wird der Unterbau für die 222 Meter lange Talbrücke hergestellt. Der Hohlkasten besteht aus 40 einzelnen Stahlteilen. Diese werden je zur Hälfte auf dem Straßendamm und auf Hilfsfeilern (rot) ausgelegt. Danach wird die Konstruktion 111 Meter Richtung Berg verschoben. FOTO: J. HOFFMANN



**Schweißtreibende Arbeit:** Derzeit sind sechs Schweißer permanent damit beschäftigt, die riesigen Stahlteile miteinander zu verbinden. FOTO: J. HOFFMANN

das Gewicht der Fahrbahn zu tragen und verhindern, dass sich der Stahl im Laufe der Zeit unter dieser Last verbiegt“, erklärt der Projektleiter.

## Eine Brücke geht auf Reisen

Ein Weiteres fällt dem Betrachter auf: Der bislang vorhandene Part der Brücke liegt größtenteils auf dem von der B 48 abzweigenden Straßen-

damm auf. Grund dafür ist die spezielle Technik, mit der das Bauwerk an seinen Platz gehievt wird (wir berichteten am 25. August 2020): Denn zunächst werden die Stahlsegmente je zur Hälfte auf dem „Festland“ sowie auf zwischen vorderem Widerlager und Mittelpfeiler im Tal errichteten Hilfsstützen ausgelegt. Ist der Hohlkasten komplett, werden die Hilfsstützen wieder entfernt.

von 111 Metern an seinem endgültigen Platz angekommen ist.

Dieses Spektakel soll laut Priebe im September über die Imsweilerer „Freilichtbühne“ gehen. „Bestimmt wird das Interesse daran groß sein. Da müssen wir überlegen, wie wir das organisieren“, betont der stellvertretende LBM-Leiter mit Verweis auf seiner zahlreiche Baustellenfans. Bis dahin gilt es aber noch eine Menge zu erledigen. Allen voran müssen die Stahlelemente miteinander verschweißt werden – Einzelteile der Länge nach, die verschiedenen Schüsse rundum mit einer drei bis fünf Zentimeter dicken Naht.

## Zwei Schüsse „im Kasten“

„Es wird geschweißt, geschliffen, saubergemacht, geschaut, dann wieder geschweißt – das ist die Tätigkeit, die uns momentan am meisten in Anspruch nimmt und sehr zeitaufwendig ist“, sagt Priebe. Aber natürlich zugleich sorgfältig ausgeführt werden muss. Sechs Schweißer – jeder von ihnen hat noch einen eigenen Schlosser zur Hand – sind permanent mit dieser Sisyphos-Arbeit beschäftigt. „Mehr ginge auch nicht, „dazu ist im Inneren zu wenig Platz“. Immerhin: Seit voriger Woche sind nun zwei der 14 Schüsse im doppelten Wortsinn „im Kasten“. Nach und nach werden die nächsten folgen.

Ehe die große Aktion beginnt, steht ein weiterer Auftrag an: Auf der zur B 48 hin gelegenen Brückenseite wird im hinteren Bereich die Fahrbahnplatte schon hergestellt und aufbetoniert. „Wir brauchen das Gegengewicht, damit das Ganze beim Schieben nicht nach vorne kippt“, erklärt Priebe. Läuft alles planmäßig, können im Herbst die Arbeiten an der Fahrbahnplatte fortgesetzt werden. Denn schon einige Monate, bevor der unter anderem per Sprengung aus Richtung Schweisweiler errichtete Tunnel aus dem Berg kommt, muss die Brücke befahrbar sein. „Das ist nötig, damit von dieser Seite bereits die Anschlagwand des Tunnels zur Gelände-Stabilisierung hergestellt werden kann.“

Dessen Bau soll im Frühjahr 2022 beginnen. Voraussetzung ist, dass noch dieses Jahr die Aufträge vergeben werden – Priebe ist da guter Hoffnung. Am südlichen Anschluss, zwischen Imsweiler und Schweisweiler, wird momentan nicht gearbeitet. „Dort ist die Anschlagwand hergestellt, die Böschung gesichert – es ist alles bereit, dass die Arbeiten am Tunnel beginnen können“, sagt Priebe. Ziel ist es, dass 2024 das erste Auto über die neue Straße rollt. Für potenzielle Kibitzler ein frühzeitiger Tipp: Vom Feldweg an der B 48 hat man einen wunderbaren Blick auf die „Talbrücke Schleifmühle“.

## ZUR SACHE

### Verlauf der Ortsumgehung

Aus Richtung Rockenhausen beginnt die 1,78 Kilometer lange Umgehung in Höhe des bisherigen Parkplatzes an der B 48, kurz vor der Abzweigung der K 7 nach Dörnbach. Die 222 Meter lange und 15 Meter hohe Talbrücke überquert die Bahnlinie, die Alsenz samt Überschwemmungsgebieten sowie den Radweg. Durch den Bergrücken führt ein rund 400 Meter langer Tunnel, der eine Etage höher als die Eisenbahntrasse liegt. Ab dem Ausgang Richtung Schweisweiler verläuft die Straße teils in die Erde eingeschnitten, teils im Freien und passiert den Quellbach, ehe sie rund 600 Meter hinter Imsweiler wieder auf die alte B 48 trifft. Die ursprünglich mit 28 Millionen Euro veranschlagten Kosten sind wegen Problemen mit dem Untergrund, Grundwasser im Bereich des Tunnels und höheren Baupreisen auf 66 Millionen Euro gestiegen. |kra

Danach wird ein selbstfahrender Spezial-Transporter, der auch beim Bau von Windrädern zum Einsatz kommt, samt einer Verschiebestütze vor dem Widerlager der Brücke platziert und Richtung Mittelpfeiler bewegt. Ein weiterer Selbstfahrer drückt aus Richtung Bundesstraße von hinten gegen den Stahl-Koloss – dieser wandert Stück für Stück Richtung Berg, ehe er nach einer Reise