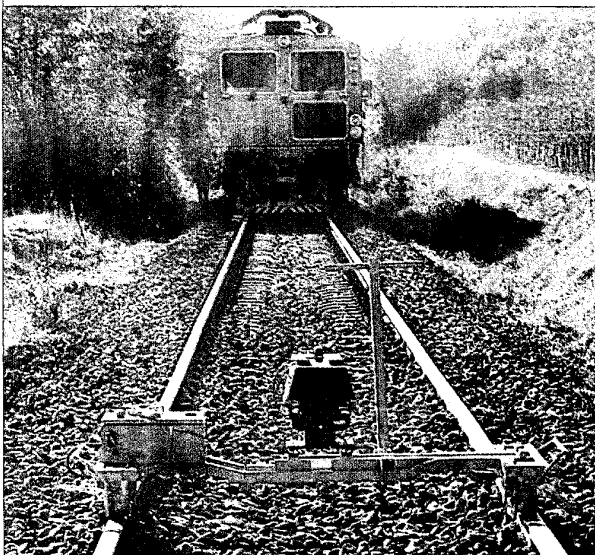


# Demnächst bis zu Tempo 80 mit der Bahn gen Alzey

KIRCHHEIMBOLANDEN: Für drei Millionen Euro umfangreiche Erneuerungen auf privater Strecke – Zum Schulbeginn fertig



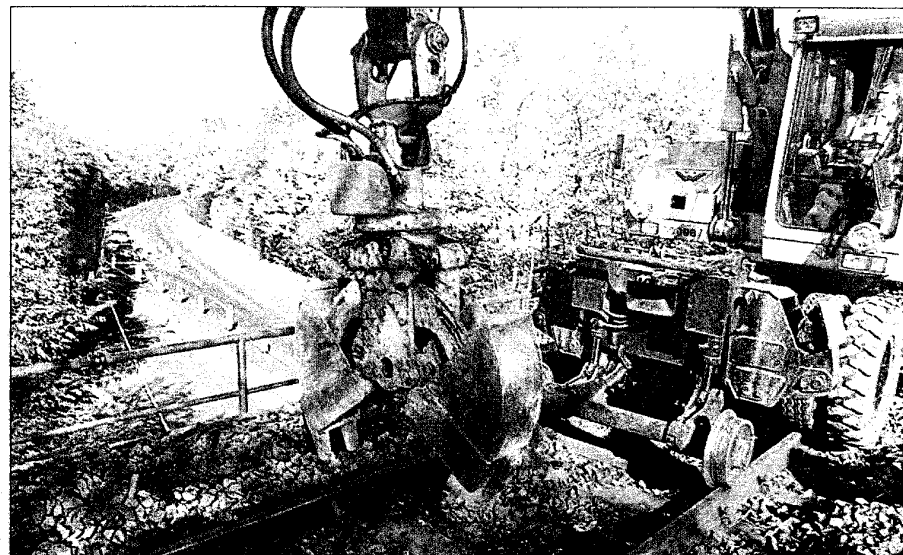
Mit Spezialgerät und modernster Messtechnik werden die erneuerten Gleise – wie hier bei Wahlheim – wieder „ins Lot“ gebracht.

VON UNSEREM MITARBEITER  
JOERG SCHIFFERSTEIN

► Irgendwie scheinen die Schienen auf der Strecke zwischen Kirchheimbolanden und Alzey an manchen Stellen ein wenig in Schlangenlinie zu verlaufen, teilweise sind LÖcher zwischen den Schwellen zu sehen, und auch die Bahnübergänge sind nicht in dem Zustand, in dem sie zum sicheren Passieren von Fahrzeugen und Zügen sein sollten. Alles kein Grund zur Beunruhigung für Klaus Freidel und Winfried Sievert von der RP-Eisenbahn GmbH mit Sitz in Wachenheim an der Weinstraße. Das Unternehmen, dem die 15 Kilometer lange Strecke zwischen der Kleinen Residenz und der Volkerstadt gehört, erneuert sie in den Herbstferien innerhalb von genau zwei Wochen für rund drei Millionen Euro. Pünktlich am 3. November zum Schulstart soll der Regelfahrbetrieb von der Rheus-Keolis Euro-Bahn wieder aufgenommen werden.

Die RP-Eisenbahn GmbH verdient ihr Geld damit, die Strecke durch Rheinhessen und diesen nördlichen Zipfel der Pfalz zu vermieten. „Wer fährt, muss dafür nach einem festgelegten Kilometerentgelt Gebühr entrichten“, erklärt Klaus Freidel. Die jetzige Millionen-Investition rechne sich durch langfristige Verträge, die sein Unternehmen mit den Nutzern abgeschlossen habe. „Egal, wer die Schiene befährt und gleich zu welchem Zweck, er muss dafür zahlen“, so Freidel. Neben den 15 Kilometern in Rheinland-Pfalz hat das Unternehmen weitere 40 Kilometer in Sachsen zwischen Freiberg und Holzgau gepachtet.

Die Hintergründe zur Streckensanierung erläutert Winfried Sievert. 1999 wurde die Linie für den Schienenahverkehr innerhalb von nur vier Monaten reaktiviert. Die Fahrgastzahlen sprachen nach einjährigem Probebetrieb für den Dauerbetrieb – das erforderte jetzt größere Investitionen. Schon bei der Reaktivierung seien alle Bahnübergänge mit neuen Sicherungs-



Zwischen Kirchheimbolanden und Morschheim wird der Straßenverkehr einspurig unter der Bahnbrücke hindurchgeführt, während oben der Bagger am Gleisbett arbeitet.

—FOTOS: STEPAN

anlagen versehen worden. „Es gab einige Defizite, jetzt war der Punkt erreicht, dass für den Dauerbetrieb der Strecke etwas getan werden musste“, so Sievert. Parallel zur Maßnahme der RP-Bahn GmbH werden auch die Bahnsteige erneuert – darunter fällt auch der Neubau des Kirchheimbolander Bahnhofes. Allerdings hat dies mit der Baumaßnahme seines Unternehmens nichts zu tun, so der oberste Betriebsleiter von RP-Eisenbahn.

Abschnittsweise werde die Gleisanlage so erneuert, dass Züge künftig mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern fahren können, und dies mit maximalem Komfort. „Es gibt drei Abschnitte. Zum Teil werden nur Schwellen erneuert, teils Schienen ausgetauscht, die dritte Variante ist die Überarbeitung vorhandener Schienen“, so Sievert. Zuerst werden mit einem Umbauzug die alten Schienen und Schwellen im Fließbandverfahren ein- und ausgebaut. Das bedeutet, beide Arbeiten werden vom Um-

bauzug aus erledigt. Dann kommen die beiden Reinigungsmaschinen an die Reihe, sie säubern den Schotter, der das Planum (so nennen die Fachleute den Bahndamm) bildet. Der dritte Arbeitsschritt, der derzeit auf der Strecke bereits läuft, ist der Einsatz einer Stopfmaschine, die Höhe und Seitenlage der Gleise korrigiert und das Gleis ausrichtet. Auf der Strecke kommt der Stopfexpress des Unternehmens HF Wiebe zum Einsatz, eine Maschine, die erst 2003 gebaut wurde. „Unser Unternehmen hat hier insgesamt drei Mitarbeiter im Einsatz, die 35 Mitarbeiter, die in zwei Kolonnen arbeiten, kommen alle von HF Wiebe, dem Gleisbauunternehmen, das die Arbeiten in unserem Auftrag durchführt“, so Sievert. Nach dem Stopfen werden die Schienen verschweißt und komplett neu eingeschliffen, dafür kommt wieder eine andere Großmaschine zum Einsatz. Auch die Brücken entlang der Strecke werden saniert, so der Betriebsleiter.

„Die Verschleißgrenze war in man-

chen Bereichen der Strecke erreicht, allerdings müssen wir immer Instandsetzungsarbeiten durchführen, diesmal war der Umfang nur größer als sonst“, sagt Sievert.

„Wir liegen bislang sehr gut im Zeitablauf“, ergänzt Klaus Freidel, der das Projekt auch mit ein paar Zahlen umreißt. „Bis zum Abschluss der Arbeiten werden wir hier 10.000 Tonnen Schotter neu eingebaut, 4.000 Schwellen erneuert und 5.000 Meter Schiene, also 2.500 Meter Gleis, verlegt haben. Die Maßnahme ist mit 14 Tagen Zeitrahmen kurz, aber heftig“, betont Freidel. Vier Straßen seien während der Arbeiten gesperrt worden, da auch an den Bahnübergängen gearbeitet wurde. Zwischen Morschheim und Ilbesheim, in Wahlheim, am Heubergerhof und am Kettenheimer Weg mussten entlang der Strecke Straßen gesperrt werden. „Sicher führt das zu Behinderungen, aber bei weitem nicht alles, was im Umfeld gebaut wird, hat mit uns zu tun“, so Freidel.