

Datum: 05. November 2012

Für die Riesenbrücke steigt der Minister in Gummistiefel

Marion Maier

Die Arbeiten am Hochmoselübergang liegen im Plan, die Kosten fallen hingegen mit 375 Millionen Euro höher aus als angekündigt. Zum dritten Mal hat Minister Roger Lewentz die Baustelle des Hochmoselübergangs in diesem Jahr besucht.



Ein Minister in Gummistiefeln: Roger Lewentz (Dritter von links) zusammen mit (von links) Heinrich Frießem, Hans-Michael Bartnick vom Landesbetrieb Mobilität und einem Journalisten. TV-Foto: Marion Maier Zeltingen-Rachtig. Verkehrsminister zu sein, hat offenbar seine schönen Seiten. "Ich werde noch häufiger vorbeikommen, ich finde es spannend", sagte ein gut gelaunter Roger Lewentz gestern bei seinem dritten Pressetermin in diesem Jahr an der Mammutbaustelle zum Hochmoselübergang bei Zeltingen-Rachtig.

Ob es am Wetter lag oder an Resignation ist unklar, ungewohnt unbehelligt von Projektgegnern konnte der Verkehrsminister jedenfalls gestern die aktuellen Arbeiten hoch über der Mosel in Gummistiefeln besichtigen. Derzeit laufen die Bohrungen für die bis zu 47 Meter langen Pfähle, auf die zunächst Stahlbetonplatten und dann die Brückenpfeiler aufgesetzt werden. Der Minister sprach vom "Ambitioniertesten an Ingenieurtechnik, was es derzeit in Europa gibt" und schwärmte von den insgesamt 41 Brücken und anderen Bauwerken, die für die Bundesstraße 50 neu zwischen Wittlich und Longkamp errichtet werden. Lewentz: "Das weckt auch ein bisschen den Jungen im Mann."

Weiter verkündete der Minister, dass die Arbeiten gut im Zeittakt lägen. Bis 2016 soll die Trasse fertig sein. Die unangenehmeren Nachrichten überließ Lewentz den Fachleuten des Landesbetriebs Mobilität (LBM). So werden die Kosten für die gesamte B 50 neu, die ursprünglich auf 360 Millionen Euro geschätzt wurden, mittlerweile auf 375 Millionen Euro beziffert. Als Gründe werden die Ergebnisse der konkreten Auftragsvergaben und Nachträge angegeben.

Bei solch einem riesigen Projekt mit zig kleinen Details könne die Planung nicht punktgenau erfolgen, hieß es. Heinrich Frießem, Diplomingenieur vom LBM Koblenz, sagte: "Die Statik ist in diesem Fall ein besonderes Werk. Sie umfasst 35 000 Seiten." Vom Prüfstatiker kämen immer wieder neue Auflagen, wie es bei dieser

Größenordnung auch zu erwarten sei. Mehrfach sei beispielsweise die Form der Brücke im Windkanal getestet worden.

Zur Frage, ob die Brückenpfeiler tatsächlich auf sicherem Untergrund stünden - was von den Brückengegnern immer wieder bezweifelt wird - betont Frießem: "Wir haben das ganze Projekt im Griff." Der betreffende Untergrund sei mit 80 Bohrungen erkundet worden. Zu 99 Prozent wüssten die Planer, was sie erwarte. Stoße man dennoch auf Unerwartetes, könnten die Pfeiler angepasst werden.

Und die Optik? Dass der 1700 Meter lange Hochmoselübergang, der mit seinen 160 Metern Höhe den Kölner Dom toppt, das Moseltal verschandeln könnte, glaubt Lewentz im Gegensatz zu den Kritikern nicht. Er spricht von einem filigranen Bauwerk, das in die Landschaft passen könne.

Extra

Die **Bundesstraße 50 neu**, die vom Autobahnkreuz bei Wittlich über die Mosel zur B 50 bei Longkamp auf den Hunsrück führt, ist 25 Kilometer lang. Zu dem Projekt gehören der Zubringer Erden/Lösnich, der 1700 Meter lange Hochmoselübergang, vier Talbrücken, ein 100 Meter langer Tunnel durch den Moselhochrücken bei Ürzig, zwölf Grün- und Wildbrücken sowie 23 weitere Bauwerke wie Unter- und Überführungen. Macht zusammen 41 Bauwerke, von denen derzeit 28 fertiggestellt sind. Für die Hochmoselbrücke bei Zeltingen-Rachtig werden zehn Brückenpfeiler gebaut mit Höhen zwischen 20 und 150 Metern. Jeder Pfeiler steht auf mehreren Bohrpfählen, über die wiederum eine bis zu zwei Meter dicke Bohrkopfplatte gelegt wird. Für die Brücke werden mehr als 100 Bohrpfähle hergestellt, die bis zu 47 Meter lang sind und einen Durchmesser von 1,80 Meter haben. mai