

Datum: 28. April 2013

Vom roten Staub zum rheinischen

Hans-Peter Linz

Nach einem langen und kalten Winter haben die Bauarbeiten am Hochmoselübergang wieder begonnen. Vier Millionen Kubikmeter Erde werden bewegt, um eine Straße zu bauen, die Eifel und Mosel verbinden wird. Der Wirtschaftskreis Bernkastel-Wittlich unternahm eine Exkursion zu der Großbaustelle.

Bernkastel-Wittlich. Die Luft ist staubig und rot gefärbt, Hunderte PS starke Dieselmotoren dröhnen. Ein Schwerlaster fährt mit Schwung um die Ecke, um immer wieder von einem Bagger mit Erdreich gefüllt zu werden. Die Baukolonne, die derzeit am Anschlussstück des Straßenneubaus der B 50 bei Altrich aktiv ist, frisst sich durch einen Kamm, um endlich ans Ziel zu gelangen: Dem Brückenkopf des sogenannten Hochmoselübergangs. Von hier aus soll die B 50 Eifel und Hunsrück verbinden.

1,7 Kilometer lange Brücke

Eine 160 Meter hohe und 1,7 Kilometer lange Brücke wird dann das Moseltal zwischen Ürzig und Zeltingen-Rachtig überspannen.

Der Wirtschaftskreis Bernkastel-Wittlich hatte zu einer Rundfahrt eingeladen, um interessierte Unternehmer über den Stand der Dinge zu informieren. Edeltrud Bayer vom Landesbetrieb Mobilität, der für den Straßenneubau zuständig ist, führt die 70 Personen starke Gruppe zu den einzelnen Bauabschnitten. Mit zwei Bussen fährt die Gruppe die 25 Kilometer Straßenneubau ab.

Die ersten Ideen, eine Verbindung zwischen Eifel und Hunsrück zu schaffen, habe es schon in den 70er Jahren gegeben, erläutert die Behördenleiterin. 1980 habe man sich dann für die endgültige Linienführung entschieden. Es habe aber dennoch bis 2008 gedauert, bis die Baumaßnahme starten konnte. "Die Baukosten belaufen sich auf 375 Millionen Euro, vier Millionen Kubikmeter Erde müssen bewegt werden."

Der lange Winter habe den Bau verzögert. "Das ist im Moment wie ein riesiger Sandkasten. Weil das Gestein sich schnell löst, gibt es viel Sand und auch roten Staub", sagt Bayer. Das hänge an dem in der Wittlicher Senke vorkommenden Boden, dem sogenannten "Rotliegenden". Einerseits ließe sich diese Sedimentschicht leicht abgraben, andererseits sei sie aber nicht so tragfähig wie das Schiefergestein auf der Hunsrückseite. Deshalb müssten die Brückenpfeiler spezielle Fundamente erhalten. Von den insgesamt 40 benötigten Bauwerken, darunter Wildbrücken, kleinere Tunnels, seien 23 bereits fertig. 17 seien noch im Bau. Dazu zählt auch das größte