

aus unserem Archiv vom 16. Oktober 2011

## Arbeit an B 50 neu geht in die nächste Runde

Anita Lozina

**Die Arbeiten an der Bundesstraße 50 neu sind im vollen Gange: 20 Brücken sind bereits fertiggestellt, die Umgehungsstraße bei Wengerohr soll ab Ende November freigegeben werden. Auch die Arbeiten an der Hochmoselbrücke haben begonnen, ab Frühjahr sollen die Brückenpfeiler errichtet werden.**



Wittlich/Ürzig/Graach. Langsam kann man ihn erahnen: den Kreisverkehr bei Wittlich-Wengerohr, durch den die Ortsumgehung für den Stadtteil führen soll und der Teil der 25 Kilometer langen B 50 neu sein wird. Doch noch fahren nur schwere Baufahrzeuge durch die verschnörkelten Wege. Ein Arbeiter trägt mit seinem Fahrzeug eine Asphaltsschicht auf die Straße auf, sein Kollege streicht den Belag mit einer Schaufel glatt.

Gottfried Schiff, Leiter der Bauüberwachung Neubau beim Landesbetrieb Mobilität (LBM) in Trier, fährt mit seinem Auto an den Arbeitern vorbei, grüßt sie mit einem Handzeichen. Die Reifen an seinem Auto geben leise knisternde Geräusche von sich. "Die jetzige Schicht auf der Straße ist eine Binderschicht, sie klebt daher ein bisschen", sagt er. "Es ist die vorletzte Asphaltsschicht." Die Straße wird also bald fertig sein. Etwa Ende November soll die Ortsumgehung Wengerohr für den Verkehr freigegeben werden - falls das Wetter mitspielt. Eine kleine Etappe des Projekts B 50 neu steht damit kurz vor dem Abschluss.

Doch es gibt immer noch viel zu tun. Insgesamt werden für das Projekt 41 Brücken gebaut. 20 davon sind bereits fertiggestellt, 15 derzeit im Bau. Momentan sind 110 Arbeiter im Einsatz.

Auch die Arbeiten an der Hochmoselbrücke bei Ürzig haben bereits begonnen. Auf der Hunsrückseite wird derzeit ein Widerlager errichtet - der spätere Endpunkt der Brücke -, das Teil der sogenannten Fertigungstation sein wird. "Man könnte sie auch als Fabrik bezeichnen", sagt Schiff. "Hier wird voraussichtlich ab Frühjahr 2012 der Überbau hergestellt."

Der Überbau ist ein großes Stahlkonstrukt, das später zwischen den zehn Brückenpfeilern und der Fahrbahn liegen wird. "Diese Stahlkonstruktion muss vor Ort zusammengeschweißt und lackiert werden, da sie im fertigen Zustand einfach zu groß für einen Transport wäre - denn die einzelnen Stahlteile werden im Elsass und bei Salzgitter gefertigt." Etwa 300 Meter des Konstrukts werden pro Halbjahr auf der Hunsrückseite fertiggestellt und in Richtung Eifel geschoben.

Damit sie nicht ins Leere geschoben werden, beginnen im Frühjahr auch die Arbeiten an den Brückenpfeilern. Zuerst wird das Fundament gelegt: Dazu werden mittels der sogenannten Pfahlgründung Löcher mit 1,80 Meter Durchmesser bis zu 50 Meter in die Erde gebohrt. Zum Schluss wird ein Korb aus Stahl in das Loch eingelassen und dann Beton eingefüllt. Auf diesem Fundament können dann die Pfeiler gebaut werden - Stück für Stück mit der sogenannten Selbstkletterschalung. "Das bedeutet, dass die Schale, in die der Beton gegossen wird, nach der Trocknung per Hydraulik-Motor hochgefahren werden kann, um den nächsten Abschnitt zu bauen. Dann muss das nicht mit einem Kran gemacht werden, der ohnehin auf der Baustelle viel zu tun haben wird." All diese Techniken seien nicht neu, fährt Schiff fort. "Die Herausforderung bei dieser großen Brücke ist es, die Logistik gut hinzubekommen."

