

**Datum:** 11. Januar 2012

## Hochmoselübergang: Neuer Streit um Standsicherheit

Harald Jansen

**Ein von der Bürgerinitiative Pro Mosel beauftragtes Institut hält die Untersuchungen des Baugrunds für die Hochmoselbrücke für unzureichend. Es fehle unter anderem an einem modernen Messverfahren, um Bewegungen am Graacher Rutschhang erkennen zu können. Das Ministerium sieht keinen Handlungsbedarf.**



Zeltingen-Rachtig. Wissenschaftler neigen normalerweise dazu, Sachverhalte kühl und emotionslos zu bewerten. Doch angesichts der geologischen Untersuchungen des Baugrunds für die Hochmoselbrücke im Zuge der Bundesstraße 50 neu bei Zeltingen-Rachtig sagt Diplom-Geologe Dr. Johannes Feuerbach: "Das ist Wahnsinn." Er und sein Team des Instituts "Geo International" aus Mainz haben im Auftrag der Bürgerinitiative Pro Mosel Unterlagen ausgewertet und sich das Gelände angeschaut, auf dem die rund 160 Meter hohe Brücke das Moseltal überspannen soll.

Der Untergrund im Bereich des Rutschhangs bei Graach auf der Hunsrückseite ist eine Herausforderung. Das ist eine der wenigen Tatsachen, in denen sich Befürworter und Gegner des Bauwerks einig sind. Während die einen ein Abrutschen befürchten, halten die Planer der Brücke den Untergrund für beherrschbar (der TV berichtete).

In einer Stellungnahme kommt nun "Geo International" zum Schluss, dass bei den Planungen zwar die schwierigen Baugrundverhältnisse erkannt worden seien. Es hätte jedoch als Konsequenz nicht nur ein geeignetes Messprogramm während der Bauphase geben müssen, sondern eines, das Daten schon vor den Arbeiten gesammelt hätte. Dann hätten spätere Auffälligkeiten besser bewertet werden können, heißt es in der Stellungnahme.

Im Gespräch mit dem TV äußert Feuerbach deutliche Kritik am Messverfahren. Das sei antiquiert. Laut seiner Kenntnis werde nur vier Mal jährlich gemessen. "Es gibt inzwischen Systeme, die ständig mögliche Veränderungen messen und diese sofort weiterleiten", sagt der Geotechniker. Dabei werden Sonden in Bohrlöcher abgesenkt, die ständig Daten übermitteln.

Das eng mit der Mainzer Universität verbundene Institut kommt in seiner Stellungnahme zum Schluss, dass aufgrund des "sehr schwierigen Baugrundes mögliche Trassenvarianten auf ihre Wirtschaftlichkeit hin" hätten untersucht werden müssen. Laut Institut sei es riskant, "die Trasse bis in unmittelbare Nähe des nicht ausreichend erkundeten Baugrunds zu führen."

Feuerbach sagt, dass mögliche Probleme mit dem Baugrund durch Stabilisierungsarbeiten behoben werden können. Dies sei jedoch mit hohen Kosten verbunden.

Das zuständige Infrastrukturministerium in Mainz sieht keinen Grund, aufgrund der bislang zur Verfügung stehenden Unterlagen des Gutachtens zu reagieren. Das hat ein Sprecher auf TV-Anfrage mitgeteilt. Das Ministerium hatte sich rund einen Monat Zeit für die Beantwortung der Fragen gelassen. Der Untergrund im Bereich der Pfeiler sei durch ein anerkanntes Ingenieurbüro sorgfältig ermittelt worden. Ergebnis: Die mit den geologischen Verhältnissen vor Ort verbundenen Anforderungen sind ingenieurtechnisch beherrschbar. "Ergänzende Untersuchungen werden derzeit nicht als notwendig angesehen", teilt das Ministerium mit. Ungeachtet der Expertenmeinung gehen die vorbereitenden Arbeiten für den Brückenbau weiter. Dabei wird aktuell unter anderem der Bau der Fundamente der zehn Pfeiler vorbereitet.