

Datum: 04. November 2013

Riesenbergbrücke nimmt langsam Formen an

Hans-Peter Linz

Es war bereits sein dritter Besuch in diesem Jahr: Der rheinland-pfälzische Innenminister Roger Lewentz hat den Hochmoselübergang bei Zeltingen-Rachtig besichtigt. Bis zu 20 000 Fahrzeuge sollen später die Brücke nutzen, davon 20 Prozent LKW.



Bernkastel-Wittlich. Es ist derzeit das größte Brückenbauprojekt in Europa: Der Hochmoselübergang bei Zeltingen-Rachtig soll in Zukunft eine schnelle Verbindung zwischen Eifel und Hunsrück ermöglichen.

Die Bundesstraße 50 wird sich dann nicht mehr ins Moseltal hinab- und wieder hinaufwinden müssen, sondern auf einer 160 Meter hohen und 1,7 Kilometer langen Brücke direkt in den Hunsrück führen. Der Landesbetrieb Mobilität ist für die Baustelle verantwortlich, die ein Baustein im 25 Kilometer langen Ausbau der B 50 von Platten bei Wittlich bis Longkamp im Hunsrück ist. Die Fertigstellung ist 2016 geplant, insgesamt soll das Projekt rund 375 Millionen Euro kosten. Der rheinland-pfälzische Innenminister Roger Lewentz hat das Bauprojekt nun bereits zum dritten Mal besucht. Mit Helm, Jeans und einer LBM-Arbeitsjacke in Signalfarbe ließ er sich von LBM-Chefin Edeltrud Bayer über die Baustelle führen.

Die Brücke, deren maximale Spannweite bei 210 Metern liegt, wird von dem französischen Baukonzern Eiffel und dem österreichischen Konzern Porr gebaut. Die Brücke werde in Stahlbauweise gefertigt und bestehe aus jeweils 30 Meter breiten und sechs bis acht Meter hohen Stahlsegmenten, erläuterte Bayer. Diese werden in Hannover in Deutschland und in Lauterbourg in Frankreich vorgefertigt und dann zur Baustelle transportiert. Insgesamt werden 82 Segmente benötigt, um die Brückenfahrbahn fertigzustellen.

Zwei Pfeiler sind auf der Hunsrückseite schon fertiggestellt, vier weitere im Bau. Die Fundamente der Pfeiler reichen bis zu 40 Meter tief ins Erdreich. Auf der Eifelseite werde man erst im nächsten Jahr mit dem Bau von Pfeilern beginnen. Ein paralleler Bau von Pfeilern auf der gegenüberliegenden Seite sei nicht effizient. Die Brücke wird nämlich im Taktchiebeverfahren gebaut, bei dem ein Segment auf den nächsten Pfeiler vorgeschoben wird, anschließend wird darüber das nächste Segment vorangeschoben und verankert. Die Bauzeit pro Pfeiler beträgt bis zu 60 Wochen, auf der gesamten Baustelle sind zwischen 70 und 100 Arbeitern im Einsatz.

Der Innenminister ließ es sich nicht nehmen, sich eines der Stahlsegmente von innen anzuschauen. Der Hohlkörper ist acht Meter hoch und hat innen Querverstrebungen, damit die Fahrbahn stabil ist. Roger Lewentz hob die besondere Bedeutung des Projekts für den gesamten europäischen Raum hervor. Es gehe dabei um die Errichtung einer großräumigen Verkehrsachse von den belgischen Containerhäfen bis in den Rhein-Main-Raum: "Der Flughafen Hahn war nicht der einzige Grund, die B 50 zu bauen. Es geht um die Kanalisation und Konzentration auf definierte Verkehrsachsen." Das entlaste andere, dafür weniger gut geeignete Straßen und helfe, CO zu sparen. Man rechne mit bis zu 20 000 Fahrzeugen täglich mit einem LKW-Anteil von 20 Prozent.

Ob man später von der Brücke ins Moseltal schauen kann? Diese Frage verneinte Edeltrud Bayer, da ein Windschutz angebracht werden müsse. Lewentz stellte aber eine Besucherterrasse auf der Hunsrückseite in Aussicht. Außerdem seien Licht-Installationen und eine Kletterwand an einem Pfeiler derzeit in der Diskussion.

Extra

41 Bauwerke gehören zum Ausbau der B 50 auf einer Gesamtlänge von 25 Kilometern. Dazu zählen eine Moselbrücke, vier Talbrücken, 12 Grünbrücken und ein Landschaftstunnel. Die Fläche der Trasse beträgt 230 Hektar. Beim Bau werden circa 4,1 Millionen Kubikmeter Erde bewegt. Die ersten Arbeiten begannen im Jahr 2003. Die Brücke über die Mosel, der sogenannte Hochmoselübergang, hat eine Länge von 1,7 Kilometern und eine Höhe von 160 Metern. Der Überbau, auf dem die Straße liegt, ist 29 Meter breit. Zehn Pfeiler stützen die Brücke über das Moseltal. Die Pfeiler sind 20 bis 150 Meter hoch. Das Projekt soll insgesamt 375 Millionen Euro kosten und 2016 abgeschlossen sein. Ursprünglich waren 360 Millionen Euro geplant. hpl

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten