

Datum: 07. Januar 2015

588 PS jagen Riesenrohre ins Gestein - Die Bohrarbeiten für die Gründung der Hochmoselbrücke am Eifelhang haben begonnen

Katharina Hammermann

Ein mehr als 30 Meter hoher Spezialbohrer hat am Eifelhang bei Ürzig seine Arbeit aufgenommen: Er drillt Löcher für die Pfahlgründung der umstrittenen Hochmoselbrücke. Der Hang gilt als rutschgefährdet.

Bohrungen für Hochmoselbrücke begonnen



alle
10 Fotos

Roter Matsch schmatzt unter den Gummistiefeln der Journalisten, während sie mitten im Interview plötzlich einem Baufahrzeug ausweichen müssen. Es transportiert ein riesiges Stahlrohr zum 33 Meter hohen Spezialbohrer. Nur wenige Minuten später lassen 588 PS den Motor der Maschine aufheulen. Der fast zwei Meter breite Bohrkopf frisst sich rotierend ins lockere Gestein und treibt das Stahlrohr in die Tiefe. Die mit Spannung erwarteten Gründungsarbeiten am Eifelhang der Hochmoselbrücke haben begonnen.

Über den Lärm hinweg erklären Bernd Hölzgen und Edeltrud Bayer vom Landesbetrieb Mobilität, was die Maschine hoch über dem Moseltal da bohrt: Es ist eines von 15 Löchern, die benötigt werden, um das Widerlager - also den eifelseitigen Beginn der der Brücke - im Hang zu verankern. Ist die Tiefe von 20 Metern erreicht, wird ein Stahlgeflecht ins Rohr geschoben und so viel Beton hineingegossen, wie in sieben Betonmischer passt. Dann werden die Rohre wieder herausgezogen. Fertig ist der Bohrfahl.

Trotz aller Zweifel, die Brückengegner und Experten in der Vergangenheit an der Standsicherheit der Brücke geäußert haben, sind die Planer überzeugt, dass das 160 Meter hohe Bauwerk stabil stehen wird. Den als Rutschgebiet bekannten Hang bezeichnet Bayer zwar als anspruchsvoll - zumal das Festgestein erst in unerreichbarer Tiefe beginnt. Der Untersuchungsaufwand sei hoch, große Sorgfalt unerlässlich. Doch sei die Bauweise erprobt: Ähnliche Pfahlgründungen hätten auch Hochhäuser in Frankfurt oder Amsterdam sowie die Trierer Römerbrücke.

Zu einem Erdbeben wie am Linzer Berg könne es nicht kommen, sagt Hölzgen und weist auf eine mehrere Meter hohe Spritzbetonwand, die den Hang oberhalb der Baustelle sichert. Mit bis zu zwölf Meter langen Metallstangen ist sie rückwärtig verankert. Auch zwei von drei Pfeilern am Problemhang werden mithilfe von Stahlbetonschächten vor rutschenden Erdmassen geschützt. Im Frühjahr soll der Bau des obersten Pfeilers beginnen. In der Ferne des wintergrauen Tals ragen jenseits der Mosel bereits fünf riesige Stelen in den Himmel.

Trotz einiger Pannen - die Bohrmaschine ging kaputt und Diebe randalierten - liegt das Projekt laut Hölzgen im Zeitplan. 2018 (ursprünglich war 2016 geplant) sollen dort, wo nun im roten Matsch gebohrt wird, die ersten Autos auf die Brücke rollen.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten