

Hochmoselbrücke wird viel teurer - Hang muss doch gesichert werden

05.03.2016

Sechs riesige Betonschächte und 120 Anker sollen rutschgefährdeten Berg stabilisieren



(Trier/Ürzig) Der umstrittene Hochmoselübergang könnte nochmals um Zigmillionen Euro teurer werden. Denn entgegen aller bisherigen Aussagen muss der rutschgefährdete Hang bei Ürzig nun doch aufwendig gesichert werden. Zu Bauverzögerungen soll es dadurch nicht kommen.

Immer wieder haben Experten angezweifelt, dass die bis zu 160 Meter hohen Pfeiler der gigantischen Moselbrücke auf dem steilen, rutschgefährdeten Hang bei Ürzig sicher stehen werden. Und immer wieder haben der Landesbetrieb Mobilität und das Mainzer Verkehrsministerium betont, ihr Sicherheitskonzept reiche aus.

Anzeige

Inzwischen scheinen auch den Machern des (noch) 170 Millionen Euro teuren Megaprojekts Zweifel an der Standsicherheit des Baugrunds gekommen zu sein: Der Landesbetrieb hat umfangreiche Baumaßnahmen ausgeschrieben, um den Steilhang zu sichern.

Sechs dübelrunde Betonschächte sollen ab April 40 Meter tief in den Moselhang getrieben werden. Bei einem Durchmesser von sechs Metern sind ihre Wände einen Meter dick. An diesen Riesendübeln werden insgesamt 120 Anker befestigt, die je 50 Meter tief in den Berg hineinragen, um diesen rückseitig zu sichern.

Der Ingenieurgeologe Rafiq Azzam, der das Sicherheitskonzept für den Brückenbau als unzureichend kritisiert hatte, hält die Schächte, von denen einer mit einer Drainage versehen wird, für geeignet, um die Standsicherheit zu erhöhen. Vorher sei das "eine sehr abenteuerliche Maßnahme" gewesen.

Anzeige

Die Kosten schätzt der Aachener Professor auf 50 bis 100 Millionen Euro. "Das erscheint uns deutlich zu hoch", heißt es dazu vom LBM. Belastbare Zahlen könne man aber erst nennen, wenn die Bauarbeiten vergeben seien. Zahlen muss der Bund. Eine Bauverzögerung schließt der LBM aus, da die Dübel unabhängig von den Pfeilern errichtet würden. Azzam zufolge handelt es sich bei der Brücke um das weltweit einzige derartige Bauwerk, das in einem Kriechhang errichtet wird. "Nicht jeder nimmt solch ein Risiko auf sich. Das macht ja auch keinen Sinn - es ist einfach zu teuer", sagt Azzam, der Erdbehrschexperte ist und Gutachter im Verfahren zum Einsturz des Kölner Stadtarchivs war. Aber die deutschen Politiker meinten, sie könnten alles machen. "Sie waren stur. Jetzt müssen sie durch. Die Steuerzahler zahlen das ja."

Auch das Landesamt für Geologie hatte den Baugrund vorab als extrem kompliziert deklariert. Denn fester Fels beginnt erst in 70 Metern Tiefe. Immer wieder kam es zu Rutschungen. Zudem befindet sich in 22 Metern Tiefe eine Gleitfuge, an der der Hang 0,6 Millimeter im Jahr abwärts kriecht.

Der für den Bau verantwortliche Statiker hatte nach Azzams Kritik Anfang 2015 einen Spezialisten hinzugezogen: Rolf Katzenbach, Direktor des Instituts für Geotechnik der TU Darmstadt. Laut LBM wurden die Maßnahmen mit dem Gutachter nun abgestimmt, "um die Sicherheiten weiter zu erhöhen".

[Der Rutschhang muss verdübelt werden - Megaprojekt Hochmoselübergang wird noch teurer \(http://www.volksfreund.de/4445878\)](http://www.volksfreund.de/4445878)

05.03.2016

Katharina de Mos