



## 32. Hauptversammlung der Arbeitsgemeinschaft (AGAB) vom 17. bis 19. April 2015

Das 32. Treffen der AGAB führte uns diesmal an die Mosel im Bundesland Rheinland-Pfalz. Dort ist das derzeit größte und gleichzeitig anspruchsvollste Brückenbauprojekt in Deutschland. Die 1.700 Meter lange Hochmoselbrücke quert in bis zu 158 Meter Höhe das tief eingeschnittene Moseltal zwischen Ürzig und Zeltingen-Rachtig. Das Brückenbauprojekt gehört zur Bundesstraße B 50 neu, die die Eifel mit dem Hunsrück verbindet. Sie ist Teil der internationalen Straßenachse zwischen den Beneluxstaaten und dem Rhein-Main-Gebiet. Hotel und Tagungsort für das 32. Vereinstreffen war der Deutschherrenhof in Zeltingen-Rachtig.

Am Samstagmorgen, den 18. April erwartete uns auf dem Parkplatz am Kloster Machern Herr Horst Lörsh, Leiter des Baubüros Graach des Landesbetriebs Mobilität (LBM) Trier. Er führte uns äußerst sachkundig und unterhaltsam in den nächsten drei Stunden über die gesamte Baustelle.

Die Hochmoselbrücke ist eine 1.700 Meter lange Balkenbrücke mit einem stählernen Überbau und einer 29 Meter breiten orthotropen Fahrbahnplatte. Die Hohlkastenbrücke ruht auf zwei Widerlagern und zehn schlanken, taillierten Betonpfeilern mit Höhen von 15 bis 150 Meter. Die Stützweiten der elf Brückenfelder liegen zwischen 104,8 und 209,5 Meter. Als Brückenbauweise wird das Taktschiebverfahren angewendet. Am Widerlager Hunsrück wird dabei der Überbau abschnittsweise zusammengeschweißt und eingeschoben. Zunächst führen wir von Löslich an der Mosel auf der Baustraße hoch zum Widerlager Hunsrück. Von den 1.700 waren bereits 300 Meter zusammengeschweißt. Zunächst fiel uns der imposante



*Erläuterungen von Horst Lörsh*



*Vorbauschubel der Moselbrücke*



*Fertigung des Überbaus Moselbrücke*



*Taktkeller der Moselbrücke*



*Bei den Graacher Schanzen*

„Vorbauschubel“ ins Auge. Er besitzt nicht die sonst übliche Fachwerkform, sondern ist bereits der erste Abschnitt des Überbaus mit einer Windverkleidung. In der großen Höhe über dem Moseltal sind die Windlasten enorm. Mit Hilfe eines 80 Meter hohen Hilfspylons und beidseitiger Stahlseil-Abspannungen ermöglicht er später die Verschiebung des Überbaus über die Mosel ohne zusätzliche Hilfspfeiler.

Anschließend befuhren wir die Baustrecke auf dem langen Sporn an der Moselschleife im Bereich von Bernkastel-Kues und Traben-Trarbach. Hier entstehen eine Reihe von Grün- bzw. Wildbrücken. An den „Graacher Schanzen“, einem Befestigungswall aus dem Jahre 1794 legten wir einen Zwischenstopp ein. Die Grünbrücken dienen dazu, Wildtieren – unter anderem Wildkatzen und besonders Fledermausarten – die Kreuzung der B 50 n zu ermöglichen.

Nach den umfangreichen Besichtigungen und Diskussionen bedankten wir uns bei Herrn Lörsh und machten Mittagsrast auf dem Parkplatz der Autobahnkirche St. Paul in Wittlich-Wengerohr. Am 27. Juni 2010 ist die 1969 errichtete Kirche zur 37. Autobahnkirche erklärt worden. Außen besitzt sie ein Mahnmal für die Zwangsarbeiter beim Autobahnbau 1939 – 1942. Es war Anlass für uns inzuhalten und auch der Opfer des Autobahnbaus zu gedenken.

Bevor wir die Baustelle der B 50 n auf der Eifeler Seite besuchten, statteten wir einigen Bauwerken der A 1 nördlich der Anschlussstelle (AS) Hasborn einen Besuch ab. Die A 1 und A 48 im Bereich der Eifel im Umfeld von Daun werden auch als Eifelautobahn bezeichnet. Schon im Frühjahr 1937 hat die Oberste Bauleitung Reichsautobahnen (OBR) Köln Linienführungen für die



Eiserne Weinkarte der Mosel



Auf einer Grünbrücke



Autobahnkirche Wittlich-Wengerohr



Unterführung L 16 bei Manderscheid



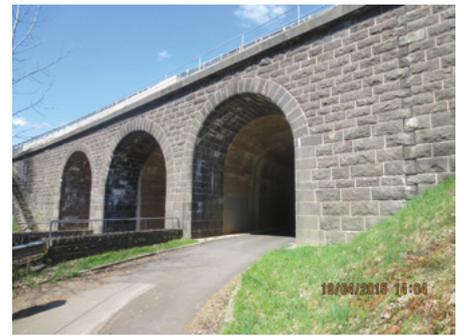
Unterführung L 64 bei Eckfeld

Autobahn Köln – Trier – Kaiserslautern untersucht. 1939 wurde für die Eifel die Linienführung der Strecke 140 Landstuhl – Trier – Mehren festgelegt. Anfang 1942 waren auf der Autobahn Koblenz – Trier zwischen der heutigen AS Kaisersesch und AS Wittlich-Mitte 13,6 Kilometer einbahnige Fahrbahn und 34 Brücken ganz oder teilweise fertig gestellt. Bis 1964 erfolgte die einbahnige Verkehrsfreigabe dieser 44 Kilometer langen Strecke als B 408; 1970 wurde die B 408 zur Autobahn aufgestuft.

An der AS 122 Manderscheid der A 1 nahmen wir die Unterführung der L 16 in Augenschein. Der Überbau ist durch eine Stahlkonstruktion in der Mitte unterstützt. Nicht weit davon entfernt unterquert die L 64 die A 1 mit einem parabelförmigen Bogenbauwerk. An der AS 123 Hasborn ist ein schönes Bauwerk mit drei Bögen erhalten, durch das zwei Feldwege und in der Mitte früher die Bahnlinie in Richtung Daun die A 1 unterquerten. An der AS Hasborn kreuzt die L 52 die A 1. Die Widerlager sind als Bunker im Zusammenhang mit dem „Westwall“ ausgebaut worden. Einige unserer Mitglieder ließen es sich nicht nehmen, über Türen in den Widerlagern diese zu besichtigen. Die Widerlager sind nach dem Krieg für die Beschleunigungs- und/oder Standstreifen verbreitert worden.

Zum Schluss fuhren wir zur 200 Meter langen Talbrücke Bieberbach der B 50 n und weiter an zwei Talbrücken vorbei in Richtung Hochmoselbrücke, wo die B 50 n in einem 100 Meter langen Straßentunnel unter dem Moselhochrücken geführt wird. Er ist in offener Bauweise mit einem Rechteckquerschnitt hergestellt worden. In unmittelbarer Nähe des Straßentunnels ist das Widerlager Eifel der Hochmoselbrücke.

Von dort aus hatten wir als krönenden Abschluss der Bereisung einen grandiosen Blick auf das tief unter uns liegende Moseltal, auf die



Bahnunterführung bei Hasborn



Blick vom Widerlager Eifel auf das Moseltal

Baustelle der Brücke und auf Zeltingen-Rachtig. Damit war unsere Besichtigungsfahrt beendet und wir fuhren über steile Baustraßen und steile Weinbergwege zurück zum Tagungshotel „Deutschherrenhof“, einem jahrhundertealten, geschichtsträchtigen Bau in Zeltingen-Rachtig.

Auch beim 32. Vereinstreffen konnten wir uns über das inzwischen legendäre „AGAB-Wetter“, nämlich angenehmes und sonniges Wetter freuen, obwohl wir darauf bekanntermaßen keinen Einfluss haben. Allen bei der Organisation und Durchführung des 32. Treffens Beteiligten – insbesondere Herrn Horst Lörtsch vom LBM Trier und unserem Mitglied Frank Buchold – sagen wir hiermit herzlichen Dank!

Über das 33. Vereinstreffen vom 18. bis 20. September 2015 in Gütersloh / Oelde berichten wir im nächsten ABD Journal. Themen waren der Neubauabschnitt der A 33, die historische Autobahnmeisterei Oelde und Bauwerke der unvollendeten Strecke 77 bei Hamm.

Stefan Broocks, Frank Buchold  
Dr. Wolfgang Seele, Roman Wagner