

## A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
– Drucksache 17/5262 –

### Hochmoselbrücke – aktueller Sachstand

Die Kleine Anfrage – Drucksache 17/5262 – vom 1. Februar 2018 hat folgenden Wortlaut:

Nach Medienberichten soll das Bundesprojekt Hochmoselbrücke im Zuge der B 50 neu im Jahr 2019 für den Verkehr freigegeben werden. Im Jahr 2015 wurden im Zuge der baubegleitenden Untersuchungsmaßnahmen Sicherungsmaßnahmen bei der Pfeilergründung auf der Eifelseite im sogenannten „Rutschhang“ als notwendig erachtet. Dem vorausgegangen waren verschiedene Fachgespräche des LBM mit Professor Dr. Dr. Rafiq Azzam, Experte für Ingenieur- und Hydrogeologie und Inhaber des Lehrstuhls für dieses Fachgebiet an der RWTH Aachen, der öffentlich Kritik an der seiner Ansicht nach mangelnden Beachtung des Rutschhanges erhoben hatte. Nach Medienberichten waren auch Veränderungen gegenüber den ursprünglichen Plänen erforderlich, was den Windschutz auf der Brücke betrifft.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Welche baulichen Maßnahmen wurden im Einzelnen in den Hang eingebaut, um eine Gefährdung der Umgebung und des Bauwerks durch Rutschbewegungen auszuschließen?
2. Welche Geschwindigkeit ist bei den Rutschungen auf Grundlage der vorliegenden Berechnungen zu erwarten?
3. Von wem wurden die Berechnungen erstellt?
4. Welche Kosten sind durch die zusätzlichen Hangsicherungsmaßnahmen und die baulichen Maßnahmen entstanden?
5. Welche Bauzeitverzögerung ist durch die zusätzlichen Hangsicherungsmaßnahmen und die baulichen Maßnahmen entstanden?
6. Warum musste der Windschutz verstärkt werden?
7. In welcher Höhe sind durch die Umsetzung dieser Verstärkungsmaßnahmen weitere Kosten entstanden?

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 20. Februar 2018 wie folgt beantwortet:

Der Neubau des Hochmoselübergangs mit der Hochmoselbrücke ist eines der bedeutendsten Verkehrsinfrastrukturprojekte in Rheinland-Pfalz. Sowohl die Landesregierung als auch der zuständige Landesbetrieb Mobilität begleiten das Projekt mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit, die regelmäßig von den öffentlichen Medien aufgegriffen wird. Darüber hinaus wird auf der Informations-Homepage des Hochmoselübergangs (<http://www.hochmoseluebergang.rlp.de>) fortlaufend über den aktuellen Stand sowie Hintergründe informiert.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die vorbezeichnete Kleine Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1:

Um die Sicherheiten des Eifelhanges vorsorglich noch weiter zu erhöhen, werden seit Mitte August 2016 sechs sogenannte Dübelschächte in zwei Reihen zwischen den Brückenpfeilern zwei und drei gebaut. Sie werden senkrecht im Berg hergestellt und haben jeweils eine Länge von rund 40 Metern. Die jeweils drei Dübelschächte einer Reihe sind an ihrem Kopf mit einem durchgehenden Betonbalken (Kopfbalken) verbunden, der zusätzlich durch Stahlanker in den Berg gesichert wird. Die später sichtbaren Betonteile werden mit Weinbergsmauersteinen verblendet. Einer der Schächte wird mit einer Drainage versehen. Die Drainage dient der Absenkung der weit unterhalb eines möglichen Wurzelwerkes anstehenden Grundwasserlinie.

Zu den Fragen 2 und 3:

Mittels einer aufwendig installierten Messtechnik wurden im Jahr 2013 an bestimmten Inklinometern (zwischen Achse 2 und 3) in einer Tiefe von rund 22 m eine Kriechverformung von rund 0,6 mm im Jahr festgestellt.

b. w.

Zu Frage 4:

Der Auftrag wurde für rund 9 Mio. Euro vergeben.

Zu Frage 5:

Keine.

Zu den Fragen 6 und 7:

Aktuelle Änderungen beim Windschutz auf der Hochmoselbrücke sind nicht bekannt. Die Dimensionierung des Windschutzes richtet sich nach den statischen Erfordernissen und den herstellereigenen Produktspezifikationen.

Dr. Volker Wissing  
Staatsminister