

# bulletin municipal



# Vorwort



Gemeinsam mit dem deutschen Bundesverkehrsminister erfolgte am 30. April 2013 offiziell der Spatenstich für die wegen erheblicher baulicher Mängel erforderlich gewordene Erneuerung der Grenzbrücke zwischen Grevenmacher und Wellen. Die neue Brücke konnte bereits wieder nach einer kurzen, allgemein mit hohem Interesse verfolgten, Baustelle am 15. Oktober 2013 dem Verkehr übergeben werden.

Die neue Brücke mit einer Gesamtlänge von 213 m und einer Spannweite von 114 m über die Mosel genügt somit nicht nur den erhöhten verkehrlichen Anforderungen, sondern auch den höheren Ansprüchen der modernen Schifffahrt. So wird sie ebenfalls einer eventuellen zukünftigen Verdopplung der Moselschleusen nicht im Wege stehen. Auch ist die Brücke mit breiten Bürgersteigen ausgestattet, welche Raum für Fußgänger und Radfahrer bieten und somit die Radwegenetze beidseitig der Mosel miteinander verbinden werden.

Die Wahl einer stählernen Struktur, welche in großem Bogen die Mosel überquert, ermöglichte es diese Randbedingungen einzuhalten, und gleichzeitig das Stadtbild sicherlich zu bereichern, ohne jedoch das Moseltal zu stark zu prägen.

Mit Fertigstellung der Brücke ist somit wieder die Verbindung zwischen Grevenmacher und Wellen auf lange Zeit gesichert. Doch auch für die alte Brücke ist der Kreislauf noch nicht geschlossen, so konnten die Widerlager der alten Brücke in die neuen integriert werden und die beim Abriss der alten Brücke anfallenden Materialien sind im Sinne einer Schonung natürlicher und finanzieller Ressourcen fast ausnahmslos wiederverwertbar und werden anderweitig wieder mitverbaut werden.

Beeinträchtigungen für den Grenzverkehr auf dieser vielgenutzten Verkehrsader sollten so gering als möglich ausfallen und wurden deshalb auf 4,5 Monate beschränkt. Der dadurch bedingte sehr eng getaktete Zeitplan konnte trotz einigen Widrigkeiten und dank hohem Einsatz aller am Bau Beteiligten eingehalten werden, und die Brücke konnte auf den Tag genau wie geplant dem Verkehr wieder übergeben werden. Ich möchte an dieser Stelle dann auch allen nicht nur am Projekt beteiligten für ihren Engagement, sondern auch den Verkehrsteilnehmern und Anwohnern der Gemeinden Grevenmacher und Wellen, sowie der angrenzenden Gemeinden für Ihr Verständnis danken.

Die gute und reibungslose Zusammenarbeit zwischen Dienststellen auf der luxemburgischen und deutschen Seite bereits während der Planungsphase konnte auch über die Bauphase hinweg weitergeführt werden.

Wie vereinbart gemäß Staatsvertrag werden die Kosten die sich im gesteckten Kostenrahmen befinden durch beide Staaten getragen.



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

**François Bausch**  
Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastrukturen





## Brücken schaffen freundschaftliche Verbindungen

*„Von allem was der Mensch baut und aufbaut, gibt es nichts Besseres und Wertvolleres als Brücken“*

*(Ivo Andric, jugoslawischer Novelist und Nobelpreisträger in Literatur 1961).*

Die neue Moselbrücke zwischen unseren beiden Ortschaften ist schon nach kürzester Zeit zu einem wertvollen Wahrzeichen unserer Region geworden.

Wir bedanken uns bei allen Mitwirkenden, die zum Gelingen dieses doch nicht alltäglichen Bauvorhabens mitgewirkt haben. Insbesondere möchten wir uns bei den Verantwortlichen von InCA, Ponts & Chaussées, CDCL, Ministère des Transports sowie bei dem Landesbetrieb Mobilität, der Kreisverwaltung, der Verbandsgemeindeverwaltung und dem Bundesverkehrsministerium für den reibungslosen Ablauf bedanken.

Unser Dank gilt ebenfalls den Verantwortlichen der Nachbargemeinden, die sehr konstruktiv mitgearbeitet haben, obwohl das Verkehrsaufkommen in deren Gemeinden durch den Brückenbau erheblich zunahm.

Durch den Bau der neuen Brücke intensivierten sich auch die Kontakte zwischen den Politikern aus der Moselregion, etwa um über die grenzüberschreitenden Probleme und insbesondere die Verkehrsproblematik zu diskutieren.

Zurzeit fahren wieder über 15.000 Pendler über die Brücke, die wieder zu einer Hauptverkehrsader der Großregion geworden ist. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit muss weitergeführt werden.

Gemeinsam müssen wir in unseren Ortschaften mit den staatlichen Verwaltungen weiter daran arbeiten, dass ein zusammenhängendes Mobilitätskonzept erschlossen wird, damit den Pendlern in Zukunft auf beiden Seiten der Mosel mehr Park&Ride-Möglichkeiten zur Verfügung stehen, um mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ohne Stress und Hektik zu ihrer Arbeitsstelle zu gelangen.

Grevenmacher und Wellen haben durch den Bau der neuen Brücke davon profitiert, um in Zusammenarbeit mit „LEADER“ eine gemeinsame Aussichtsplattform auf dem Brückenaufstieg in Wellen zu kofinanzieren. Hier werden die lokale Entwicklung der beiden Moselortschaften, sowie die touristischen und kulturellen Attraktionen unserer Region vorgestellt. Auf der von Ponts&Chaussées erstellten Plattform auf Grevenmacher Seite wird das Wesen und Werden der Grenzbrücken von 1882 und 1955 thematisiert.

Anlässlich der offiziellen Brückeneinweihung wird die Geschichte der verschiedenen Moselbrücken zwischen Grevenmacher und Wellen in einer Ausstellung aufgearbeitet. Des Weiteren werden die Fotos der Preisträger des Brückenfotowettbewerbs zu bewundern sein.

Wir freuen uns, Sie bei der offiziellen Einweihung der neuen Moselbrücke begrüßen zu dürfen.



**Léon Gloden**  
Député-Maire der Stadt Grevenmacher



**Hans Dostert**  
Ortsbürgermeister von Wellen



## Eine vorbildliche Zusammenarbeit

**Redaktion:** Das Brückenprojekt wurde finanziert von Luxemburg und Deutschland. Wie haben Sie die Schnittstellen, besonders in der Ausführungsphase, zu den verschiedenen Instanzen und Firmen koordiniert, um das Projekt reibungslos über die Bühne zu bringen?

**Gilles Didier (PCH):** Schnittstellen und Herausforderungen bei diesem Projekt lagen insbesondere im Bereich der Schifffahrt und dem hohen Grenzverkehrsaufkommen, und somit bei den dafür zuständigen Instanzen und Gemeinden auf beiden Seiten der Mosel. Bedingt durch die gemeinsame Unterhaltung des Kondominiums, d. h. der Mosel und den Bauwerken durch Luxemburg und Deutschland auf Basis des Aachener Grenzvertrags von 1816, konnte sich auch hier die Zusammenarbeit auf schon zum Teil vorhandene Strukturen stützen. Ergänzt wurden letztere durch einen Staatsvertrag zur Erneuerung und Unterhaltung der Brücke. Bewährt hat sich vor allem in der Planungsphase, zum Teil ein Jahr im Voraus, die Feinabstimmung der Abläufe und der möglichen Bauphasen gemeinsam mit allen Beteiligten. Nichtsdestotrotz ist nicht alles planbar auf einer Baustelle, insbesondere bei Arbeiten am und im Wasser, dies umso mehr bei sehr eng gesteckten Fristen, wo jeder Ausrutscher große Auswirkungen haben konnte. Eine nicht selbstverständliche Reaktivität bei der Bauaufsicht, dem Planungsbüro, den Schifffahrtsverwaltungen und nicht zuletzt dem Bauunternehmen, ermöglichte es jedoch frühzeitig Probleme zu erkennen und zu lösen.

**Redaktion:** Wie ist die Baufirma mit den Risiken, die ein solches Projekt birgt, umgegangen, um es letztlich erfolgreich umzusetzen?

**André Weiler (CDCL):** Seitens CDCL wurden die Risiken durch eine detaillierte Analyse des Bauvorhabens, die kontinuierliche Kontrolle während der Arbeiten, den Wissensaustausch unter den verschiedenen Hauptakteuren, die eigenen Erfahrungswerte durch ähnliche Projekte, die genaue Kenntnis über die kritischen Punkte und unter Einbezug sämtlicher interner Ressourcen versucht herauszufiltern.

Um etwaige Risiken, sei es in der Planungs-, respektive während der

Bauphase, zu erkennen und einzustufen, ist es unabdingbar, mit Hilfe von Simulationen, Notfallplänen und Berechnungen sogenannte Pufferzonen zu erarbeiten, um eventuelle Ausreißer beherrschen zu können und somit nicht in zeitliche Bedrängnis zu geraten.

Unerlässlich sind die planerische und kalkulatorische Vorbereitung einer solchen Baustelle, die tägliche Kontrolle vor Ort sowie der Verlass auf die Mitarbeiter und Zulieferer.

Nicht zu vernachlässigen war die vorbildliche Zusammenarbeit zwischen den Planern der Bauherrschaft während der Ausführung, welche alle ein gemeinsames Ziel verfolgten und akribisch darauf hinarbeiteten: die Wiederherstellung des reibungslos ablaufenden KFZ-Verkehrs zwischen den beiden Ländern.

**Redaktion:** Was sind die entscheidenden Kriterien, um ein Projekt dieser Komplexität in dem vorgegebenen Zeit- und Finanzrahmen umzusetzen?

**Andrea De Cillia (InCa):** Die Brücke in Grevenmacher ist ein gutes Beispiel für die gelungene Umsetzung eines Projektes, das sowohl den engen Zeitplan als auch den budgetären Rahmen betrifft.

Folgende Voraussetzungen waren dafür nötig:

1. Eine ausreichende Planungszeit vor der Ausschreibung, in der bis ins Detail alles festgelegt wurde, sodass es in der Ausführungsphase zu keinen wesentlichen Änderungen mehr gekommen ist, die Auswirkungen auf Zeit- und Budgetplan gehabt hätten.
2. Alle involvierten Instanzen, wie Planungsbüro, Bauunternehmen, Behörden, Gemeinden der beiden Länder und – nicht zu vergessen – die Bevölkerung, haben sich in dem festen Willen zusammengetan, dieses Projekt vorantreiben zu wollen. Die kurzen Wege wurden gesucht und meist auch gefunden.

Es war eine große Herausforderung für alle Hauptbeteiligten, dieses Vorhaben zeit- und budgetgerecht zu verwirklichen, eine Frage der Ehre, oder niemand wollte den „Schwarzen Peter“ ziehen.

# Die neue Grenzbrücke über die Mosel als Verbindung zwischen Grevenmacher (L) und Wellen (D)

## 1) Beweggründe

Auf der Internetseite der Luxemburger Straßenbauverwaltung kann man Anfang 2013 folgende Mitteilung lesen:

Die bestehende Straßenbrücke verbindet das Zentrum von Grevenmacher mit der Ortschaft Wellen an der deutschen Uferseite und stellt für die Grenzregion eine wichtige Verkehrsader dar. (...)

1955 wurde die bestehende Brücke erbaut. Es handelt sich um eine funktionale Brücke, welche unter zeitlichem und finanziellem Druck die 1944 zerstörte Brücke ersetzen musste.

Die periodisch durchgeführten Inspektionen an der Brücke zeigen seit einiger Zeit eine evolutive Verschlechterung des Brückenzustandes. Die Hauptmängel wurden im Bereich der Vorspannkabel identifiziert, die wesentliche Elemente für die Stabilität der Brücke darstellen.



Provisorische Maßnahmen mussten deshalb bereits ergriffen werden. Allerdings können diese nicht als langfristige Lösung dienen und eine Erneuerung der Brücke ist erforderlich.

Die neue Brücke mit einer Gesamtlänge von 213 m wird als Bogenbrücke mit einem Mittelbogen ausgeführt und mit einem Radweg ausgestattet.

(Um die erforderlichen Arbeiten zu ermöglichen, wird die bestehende Brücke für den Verkehr im folgenden Zeitraum gesperrt sein: 21.05.2013 bis 15.10.2013.)

Dieser letzte Abschnitt wurde später hinzugefügt.

Im Beitrag „Neue Moselbrücke“, ebenfalls auf der Internetseite der Luxemburger Straßenbauverwaltung, heißt es weiter:

Da nach eingehender Prüfung, eine Erhaltung der bestehenden Brücke aus sowohl technischen als auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht vertretbar war, begann die Planung für eine neue Brücke.

Der Beitrag schließt mit der Feststellung:

Wie für alle anderen Grenzbrücken sind sowohl Luxemburg als auch Deutschland für diese Brücke verantwortlich. Die Federführung, die von Bauwerk zu Bauwerk wechselt, liegt in diesem Fall bei Luxemburg.

## 2) Chronologie eines besonderen Events

### A) VORBEREITUNGEN AUF STAATLICHER EBENE IN LUXEMBURG UND IN DEUTSCHLAND

Am 21. Oktober 2010 wird das Abkommen – ein Staatsvertrag – betreffend den grenzüberschreitenden Bau der neuen Moselbrücke zwischen Grevenmacher (L) und Wellen (D), in Grevenmacher auf dem Passagierschiff „MS Princesse Marie-Astrid“ unterzeichnet durch Claude Wiseler, Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastrukturen im Großherzogtum, und Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die beiden Staatsmänner machen folgende Aussagen: „Ein bilaterales Projekt mit Symbolcharakter“, sagt Claude Wiseler. „Ein verbindendes Element für die europäische Sache“, unterstreicht Peter Ramsauer.

Damit ist der Neubau der Moselbrücke sozusagen „in trockenen Tüchern“, auch wenn in beiden Ländern noch einige gesetzliche Hürden genommen werden müssen.

Zu diesem Zeitpunkt steht längst fest, dass die neue, mit einem Radweg ausgestattete Brücke – über die N10, die Mosel und die B419; Gesamtlänge: 213 m – als Vierfeldbrücke errichtet wird, dass das Hauptfeld über die Mosel mit einer Spannweite von 113,80 m als Bogenbrücke mit einem Mittelbogen ausgeführt wird und dass der Überbau mit einem Gesamtgewicht von 1.900 t aus einer stählernen Konstruktion besteht, die auf neu herzustellende Pfeiler aus Beton gegründet sein wird.



Der Gesamtpreis für den Brückenbau wird mit geschätzten 16,5 Millionen Euro angegeben, wovon rund 70 Prozent von Luxemburg und etwa 30 Prozent von Deutschland finanziert werden. Zu dem Zeitpunkt sieht die Verwaltungslösung vor, die neue Grenzbrücke, eine schwingvolle Konstruktion, von der zu diesem Zeitpunkt bereits definitive Pläne vorliegen, größtenteils auf der Moselpromenade in Grevenmacher zusammenzuschweißen, eine Lösung, die schlussendlich zugunsten einer besseren Variante nicht zurückbehalten wurde.

Mai 2011: Der Gesetzentwurf „Grenzbrücke über die Mosel zwischen Wellen und Grevenmacher“ wird im Luxemburger Parlament deponiert.

## Die neue Grenzbrücke über die Mosel als Verbindung zwischen Grevenmacher (L) und Wellen (D) (Fortsetzung)

In der „Revue Technique Luxembourgeoise 2/2011“ stellen die beiden „Hauptakteure“, Dipl. Ing. Gilles Didier (Luxemburger Straßenbauverwaltung) und Dipl. Ing. Andrea De Cillia (InCa Ingénieurs Conseils Associés) am **13. Juli 2011** die neue Grenzbrücke zwischen Grevenmacher und Wellen in einem ausführlichen und fundierten Beitrag vor.

**Mai-November 2011:** Nachdem der deutsche Bundesrat am **8. Juli 2011** keine Einwände gegen den am 27. Mai 2011 eingereichten Gesetzentwurf betr. die Erneuerung und die Erhaltung der Grenzbrücke über die Mosel zwischen Wellen und Grevenmacher erhoben hat, wird der Entwurf am **15. Juli 2011** im Deutschen Bundestag deponiert. Dort beginnen die entsprechenden Beratungen und das Gesetz wird schließlich am **4. November 2011** angenommen.

(Gesetz zu dem Abkommen vom 21. Oktober 2010 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Großherzogtum Luxemburg über die Erneuerung und die Erhaltung der Grenzbrücke über die Mosel zwischen Wellen und Grevenmacher – Ratifikation des am 21. Oktober 2010 in Grevenmacher unterzeichneten Abkommens: Neubau der Moselbrücke, Planung und Bauausführung, Kosten, Betretungsrecht und Aufenthaltstitel, Steuerbestimmungen und Datenschutz, Gemischte Kommission zur Vertragsdurchführung.)



**11. Oktober 2011:** Das Gesetz betr. den Neubau der Grenzbrücke zwischen Wellen und Grevenmacher wird auch im Luxemburger Parlament ohne Gegenstimme angenommen.

**12. November 2011:** Veröffentlichung des entsprechenden Gesetzes im Memorial (Amtsblatt des Großherzogtums Luxemburg) A-N° 238: «Pont frontalier sur la Moselle entre Wellen et Grevenmacher. Loi du 12 novembre 2011 portant approbation de la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérale d'Allemagne relative au renouvellement et à l'entretien du pont frontalier sur la Moselle entre Wellen et Grevenmacher, signée à Grevenmacher, le 21 octobre 2010». Damit wird definitiv „grünes Licht“ für die Arbeiten gegeben.

### B) ENTSTEHEN DER NEUEN GRENZBRÜCKE

Am **11. Januar 2013** wird die „Brücke zwischen Luxemburg und Deutschland – Ersatzneubau über die Mosel bei Grevenmacher und Wellen“ u. a. den Gemeindeverantwortlichen der angrenzenden Gemeinden im Hafen von Mertert vorgestellt, wo das Mittelteil später auch zusammengeschweißt wird.

Bei dieser Vorstellung macht Dipl.-Ing. Gilles Didier (Straßenbauverwaltung) eine Bestandsanalyse betr. zwei Grenzverbindungen (1880/81 und 1955) über die Mosel zwischen Grevenmacher (L) und Wellen (D) und besonders betr. die zu ersetzende Spannbetonbrücke (1955-2013) und die Schäden an diesem Bauwerk. Dipl.-Ing. Andrea De Cillia (InCa Ingénieurs-conseils, Luxembourg), wartet bei dieser Gelegenheit mit der „Formfindung“ der neuen Brücke sowie mit den entsprechenden Plänen auf.

Die verschiedenen Bauphasen werden thematisiert, nämlich: Abrissarbeiten vom **22. Mai bis 21. Juni 2013**, Montagearbeiten an drei verschiedenen Orten (Grevenmacher, Wellen, sowie Mertert-Hafen) vom **15. März bis 31. Oktober**, Arbeiten an der Zufahrtsrampe Grevenmacher vom **19. August bis 15. Oktober** sowie Moselsperre und Straßensperren in Grevenmacher und in Wellen.

Am **19. Februar 2013** findet in Grevenmacher eine gut besuchte Informationsversammlung statt, bei welcher das Brückenprojekt erstmals der breiten Öffentlichkeit vorgestellt wird.



Zusammen mit den Dipl. Ing. Gilles Didier und Andrea De Cillia sowie mit André Weiler („Directeur logistique“ der Baufirma CDCL, die mit dem Brückenprojekt betraut ist), besuchen am **26. März 2013** Mitglieder des Grevenmacher Schöffen- und Gemeinderates und der Gemeindeverwaltung sowie Gemeindeverantwortliche aus dem benachbarten Wellen die Ateliers Roger Poncin & Cie. S. A., in Ocquier bei Marche-en-Famenne (B), wo die einzelnen Teile für die imposante Stahlkonstruktion hergestellt und von wo aus diese Teile nach Mertert transportiert werden.

Mit dem ersten Spatenstich, am **30. April 2013**, durch Claude Wiseler, Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastrukturen des Großherzogtums Luxemburg, und Dr. Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland, im Beisein von Jürgen Häfner, Staatssekretär im Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz, erfolgt in Grevenmacher offiziell der Beginn der Bauarbeiten zur Erneuerung der Moselbrücke. Auch die Bürgermeister Léon Gloden (Grevenmacher) und Hans Dostert (Wellen) sowie die Schöffenräte der beiden Gemeinden und weitere Gäste sind bei diesem denkwürdigen Akt mit dabei.

Bereits vor dem Beginn der Bauarbeiten sowie während der Zeit des Brückenbaus finden regelmäßig Baustellenbesprechungen sowie weitere Treffen von allen am Bau Beteiligten statt.



Mitte Mai 2013 schreiben die Stadt Grevenmacher und die Ortsgemeinde Wellen einen öffentlichen Fotowettbewerb zum Brückenbau aus, der allerdings nur auf mäßiges Interesse stößt.

Des Weiteren stellt man der Bevölkerung diesseits und jenseits der Mosel einen Baustellenkalender sowie Informationen betreffend Änderungen im öffentlichen Transport während der Zeit der Brückensperre zur Verfügung. Diese Informationen sind ebenfalls auf diversen Internetseiten einzusehen.



Am 21. Mai 2013 wird die Moselbrücke für den Verkehr gesperrt, und die Abrissbirne kann mit ihrer Arbeit beginnen. Die letzten Stunden der alten Brücke haben geschlagen. Die Sprengung der mittleren Brückenpfeiler, welche für den 8. Juni 2013 vorgesehen war, kann wegen der hohen Pegelstände der Mosel nicht stattfinden, und die Pfeiler müssen „klassisch“ abgetragen werden, was ein Mehr an Arbeit mit sich bringt.

und die Abrissbirne kann mit ihrer Arbeit beginnen. Die letzten Stunden der alten Brücke haben geschlagen. Die Sprengung der mittleren Brückenpfeiler, welche für den 8. Juni 2013 vorgesehen war, kann wegen der hohen Pegelstände der Mosel nicht stattfinden, und die Pfeiler müssen „klassisch“ abgetragen werden, was ein Mehr an Arbeit mit sich bringt.



Am 5. Juli 2013 stellen die Stadt Grevenmacher und die Ortsgemeinde Wellen im Stadthaus in Grevenmacher das erste gemeinsame Gemeindebulletin betreffend verschiedene Grenzbrücken zwischen den beiden Ortschaften vor. Die Veröffentlichung, die an alle Haushalte verteilt wird, stößt auf äußerst großen Anklang.

Die Abrissarbeiten schreiten zügig voran. Im Juli 2013 zeigt die „Museselzeitung“ als Titelbild „Maacher oben ohne“, derweil das Mittelfeld der neuen Brücke im Hafen von Mertert allmählich Gestalt annimmt und Anfang August 2013 für die große Reise über die Mosel bereit ist. Letzte Vorbereitungen für den Transport werden am 6. August 2013 getroffen, das Mittelfeld der neuen Brücke wird vom Hafenkai quer auf ein Ponton verschoben.



Der 8. August 2013 ist ein ganz besonderer Tag. Am frühen Morgen wird das mittlere Bogenfeld der neuen Brücke mit Hilfe von Pontons eingeschwommen und anschließend auf die Pfeiler aufgesetzt.

Ein beeindruckendes Schauspiel bietet sich an diesem Tag den äußerst zahlreichen Schaulustigen auf beiden Seiten der Mosel, werden doch zuerst insgesamt 3.800 Tonnen (Brücke samt Pontons) über die Mosel bewegt.

Es gilt, das Hauptelement der neuen Grenzbrücke zu drehen, es exakt über den Pfeilern in Position zu bringen und dann millimetergenau aufzusetzen.

Viele am Brückenbau Beteiligte werden an diesem Abend aufgeatmet haben... Oder war das „mission accomplie“ so selbstverständlich?

Während der kommenden Wochen werden die Randfelder der Brücke fertiggestellt, bevor das Feld, welches die Grevenmacher „rue du Pont“ mit der Brücke verbindet, am 20. August 2013 eingesetzt wird. Die Elemente für diese Randfelder wurden in Châteauneuf-sur-Loire (F) erstellt.

Nach wochenlangen weiteren Arbeiten, u. a. am Belag, an den Gehwegen, am Fahrradweg, usw., teilt das Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastrukturen am 14. Oktober 2013 mit:

Die neue Moselbrücke zwischen Grevenmacher und Wellen wird am morgigen Dienstag, den 15. Oktober am späten Nachmittag für den Straßenverkehr freigegeben und nach viereinhalb-monatigen Bauarbeiten wieder in beide Fahrtrichtungen befahrbar sein.

## Die neue Grenzbrücke über die Mosel als Verbindung zwischen Grevenmacher (L) und Wellen (D) (Fortsetzung)



Die Bauarbeiten sind planmäßig verlaufen und können somit pünktlich abgeschlossen werden. Die Buslinien werden ebenfalls ab dem **16. Oktober** die gewohnten Strecken bedienen.

Aufgrund der hervorragenden und konstruktiven Zusammenarbeit beider Länder, der betroffenen Gemeinden und der zwei Straßenbauverwaltungen konnte dieses anspruchsvolle Bauprojekt im vorgegebenen Zeitrahmen abgewickelt werden.

Claude Wiseler: „Der Brückenschlag mit einem einzigen Bogen über die Mosel wird wesentliche Vorteile für die Schifffahrt bringen. Der grenzüberschreitende Verkehr für PKW, LKW und Busse ist dann wieder im vollen Umfang gewährleistet und die breit angelegten Bürgersteige werden die regionale Straßenverbindung für Fußgänger und Radfahrer deutlich verbessern. Unser Dank gilt allen am Projekt Beteiligten, sowie den Anrainern und Verkehrsteilnehmern für ihr Verständnis während der Sperrung der Moselbrücke.“

Die Gesamtheit der Bauarbeiten wird Anfang 2014 abgeschlossen sein, Sperrungen werden jedoch nur noch punktuell erforderlich sein.

Am **15. Oktober 2013**, kurz nach 18 Uhr, ist es dann soweit: Die ersten Autos rollen über die elegante Grenzbrücke mit ihrer fast filigranen Struktur; die direkte Verbindung zwischen Grevenmacher und Wellen ist wieder hergestellt.

15.000 Pendler dürfen sich freuen, denn die Moselbrücke zwischen Wellen und Grevenmacher stellt eine äußerst wichtige Verkehrsader in der Grenzregion dar.

### 3) Großes Medieninteresse

Die neue Brücke zog bereits beim öffentlichen Planungsbeginn am **21. Oktober 2010**, während der gesamten Dauer der Arbeiten und bis zu ihrer Eröffnung am **15. Oktober 2013** sowie darüber hinaus das Interesse der Medien, vornehmlich in Luxemburg und in der deutschen Grenzregion, auf sich. Insgesamt 43 Artikel aus inländischen Zeitungen werden am **22. Oktober 2013** im gut bestückten Pressedossier der Straßenbauverwaltung, den man auf der entsprechenden Internetseite konsultieren kann, zurückbehalten.

Auf großen Anklang stießen zudem die auf Luxemburger Seite aufgestellte Webcam sowie die Fotogalerien betreffend den Abriss der

alten Brücke, das Einschwimmen des Mittelstückes und die Fertigstellung der neuen Brücke.

Allerdings muss man auch kritische Stimmen beachten, die besonders im Vorfeld der Brückensperre laut wurden.



Am **11. Dezember 2012** kann man auf [volksfreund.de](http://volksfreund.de) lesen: „Pendler erbost über Brückenpläne. (...) Pendler rechnen mit einem Verkehrschaos während der Vollsperrung der alten Brücke ab **Ende Mai 2013**.“

Als dann wird berichtet über einen ersten Infoabend zum Projekt in Wellen, wo es Kritik zur geplanten Verkehrsführung auf deutscher Seite und besonders an der neuen Zufahrt, gab.

Auch in den Nachbargemeinden Wormeldingen und Mertert, mit der Grenzortschaft Wasserbillig, macht man sich Sorgen über ein viel





stärkeres Verkehrsaufkommen während der Dauer der Brückensperre. Die Gemeinde Wormeldingen entscheidet sich für eine Einbahnregelung innerhalb der Grenzortschaft Wormeldingen; Regelung, die sich positiv auf den Verkehrsfluss auswirken wird, genau wie der auf dem Gebiet der deutschen Nachbarortschaft Wincheringen eingereichte Kreisverkehr.

In Wasserbillig verbucht die Fährverbindung zwischen Wasserbillig und Oberbillig regen Zuspruch, was im Berufsverkehr längere Wartezeiten erfordert. Auch der Verkehr durch Wasserbillig ist in Spitzenstunden noch dichter. Lediglich in Grevenmacher herrscht dank der Verkehrsberuhigung durch die nicht vorhandene Brücke „Ausnahmezustand“.



Man muss unbedingt darauf hinweisen, dass die Straßenbauverwaltung sowie das Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur (Bereich: öffentlicher Transport), zusammen mit allen betroffenen Gemeinden sich bereits im Vorfeld, sowie während der Arbeiten, mit Lösungsvorschlägen für die aufkommende Verkehrsproblematik befassen.

Ein Pressebeitrag betreffend „die Verkehrssituation im deutsch-luxemburgischen Grenzgebiet seit der Brückensperre in Grevenmacher“ soll besonders hervorgehoben werden, weil darin die Gesamtsituation beleuchtet wird. Das „Luxemburger Wort“ schreibt am

8. Juni 2013: „Ein Mega-Stau, der nicht mega wurde“ und berichtet auf zwei ganzen Seiten über diverse Ausweichrouten, Rückstau, bzw. mehr Verkehr in verschiedenen Ortschaften, wie Wormeldingen oder Wasserbillig.

Allgemein kann man sagen, dass der Brückenbaustelle und der neuen Brücke sowohl von Printmedien als auch von online-Anbietern und audiovisuellen Medien eine besondere Aufmerksamkeit gezollt und „gut bedient“ wurden – wohl auch, weil die Informationen seitens des „Bauherrn“ flossen und die Kommunikation meistens stimmte.

#### 4) Zahlen

8.125 Euro kostete, laut Aussagen von Minister Claude Wiseler, die Grenzbrücke von 1880/81. (Laut einer detaillierten Aufstellung, die der Gemeinde Grevenmacher vorliegt, waren es genau 370.959,81 „damalige“ Franken – heute wären das 9.195,85 Euro.)

Mit 625.000 Euro schlug die „Nachkriegsbrücke“, die 1955 für den Verkehr freigegeben wurde, zu Buche. Zusätzliche 960.000 Euro Unterhaltskosten waren bis 2013 fällig.

Mit geschätzten 16,5 Millionen Euro wird der Gesamtpreis für den jetzigen Brückenbau angegeben.

Zusammenstellung:  
MONIQUE HERMES



#### Quellenangabe:

Recueil de Législation A – N° 238 / 23 novembre 2011: Pont frontalier sur la Moselle entre Wellen et Grevenmacher.

Deutscher Bundestag: Gesetzentwurf der Bundesregierung – Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 21. Oktober 2010 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Großherzogtum Luxemburg über die Erneuerung und die Erhaltung der Grenzbrücke über die Mosel zwischen Wellen und Grevenmacher.

offenesparlament.de: Gesetz zu dem Abkommen vom 21. Oktober 2010 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Großherzogtum Luxemburg über die Erneuerung und die Erhaltung der Grenzbrücke über die Mosel zwischen Wellen und Grevenmacher – Etappen.

www.pch.public.lu: Erneuerung der Moselbrücke zwischen Grevenmacher und Wellen sowie weiterführende Beiträge zum Thema.

Zahlen: Aussagen von Minister Claude Wiseler, bei Gelegenheit des Unterschreibens des Staatsvertrages, am 21. Oktober 2010, zitiert in „tageblatt“ vom 22. Oktober 2010.

Sonderpressemappe der Stadt Grevenmacher: Construction nouveau pont frontalier.

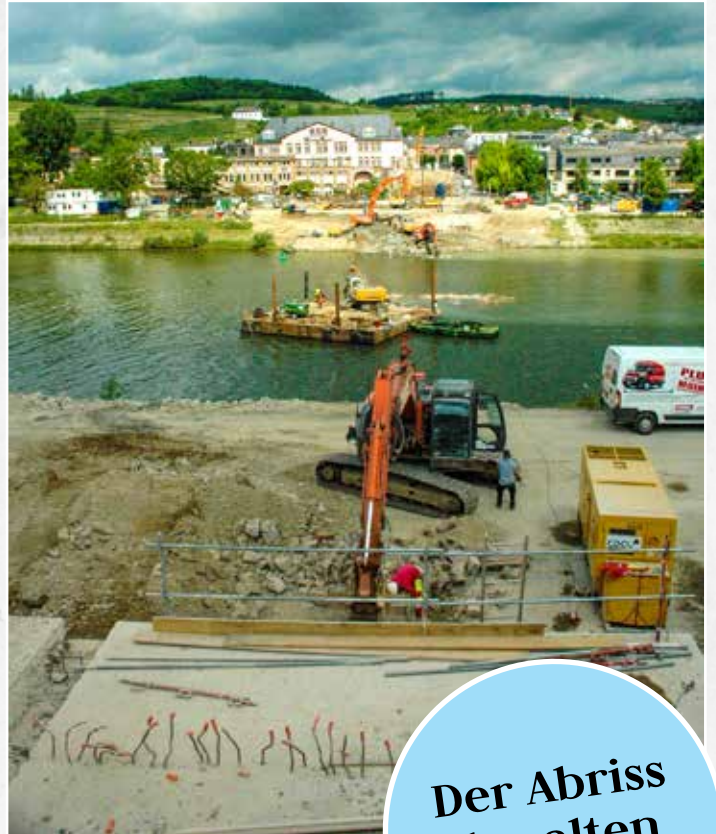
Verschiedene in der Zusammenstellung zitierte Artikel sowie ein Sonderbeitrag, der mit der Quellenangabe versehen ist.

## Die neue Grenzbrücke über die Mosel als Verbindung zwischen Grevenmacher (L) und Wellen (D)



**Spaten-  
stich**





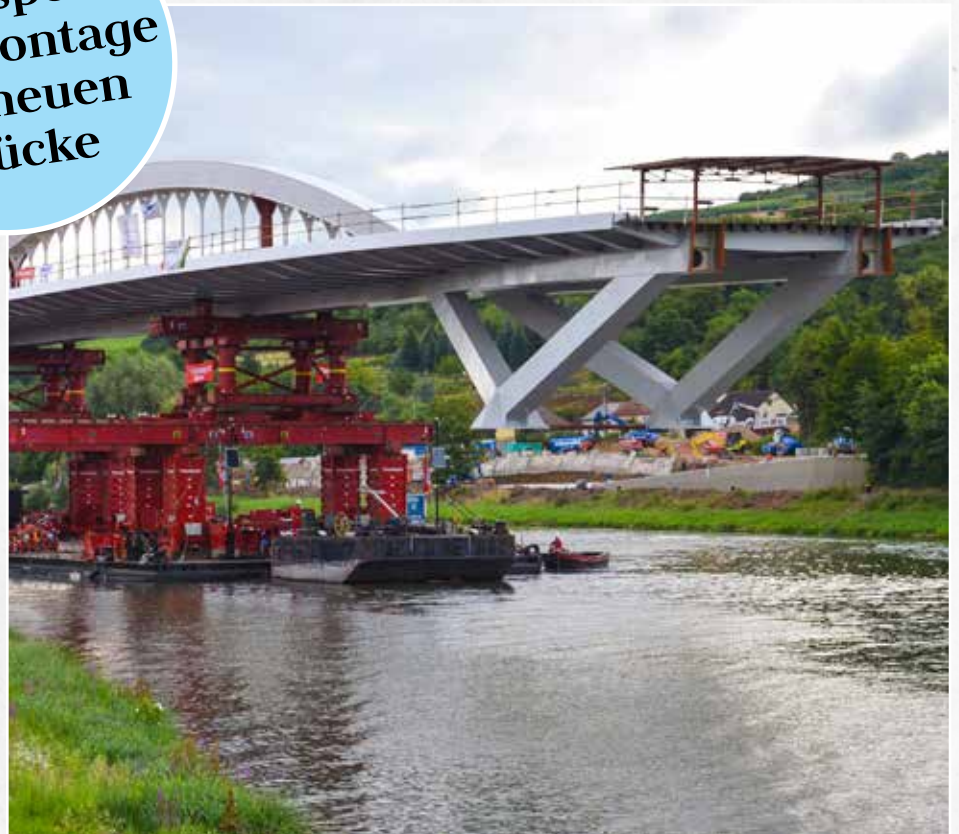
**Der Abriss  
der alten  
Brücke**







**Transport  
und Montage  
der neuen  
Brücke**













**Die neue  
Brücke  
an ihrem  
Standort**





## Impressum

---

### **Arbeitsgruppe:**

Hans Dostert, Horst Fantes jr., Léon Gloden,  
Jean Goedert, Monique Hermes.

### **Texte:**

Monique Hermes, Andrea De Cillia –  
InCA Ingénieurs Conseils Associés.

### **Fotos:**

Monique Hermes, Emile Krier, Camille Nies,  
Jean-Marie Sadler, Fotoclub „Flash“,  
InCA Ingénieurs Conseils Associés, Ponts&Chaussées.

### **Herausgeber:**

Stadt Grevenmacher und Ortsgemeinde Wellen.

### **Layout und Druck:**

Presss s.à.r.l.

# Die Brücke als starkes Signal in ein neues Zeitalter



Das Interessante an der Brücke ist die symbolische Kraft, die sie in der breiten Öffentlichkeit genießt. Eine Brücke steht für Verbindung. Im funktionalen wie im übertragenen Sinn. Sie überwindet Distanzen, sie bringt Menschen zusammen. Oft stellt sie ein Wahrzeichen für eine Stadt dar, weil sie über das Funktionale hinaus Bedeutung hat. Die Menschen identifizieren sich mit dem Bauwerk, vorausgesetzt es löst Emotionen aus. Diese Emotionen können sehr vielfältig sein. Eines der stärksten Kriterien für diese emotionsauslösende Wirkung ist sicherlich die Ästhetik der Brücke. Als Ingenieur wurde ich bei der Konzeption dieser Brücke von den Idealen des „Structural Art“ beeinflusst, was bedeutet, ein Projekt zu entwickeln, das Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Eleganz vereint. Das Erfüllen dieser Ideale ist maßgebend, dass die Brücke von der Bevölkerung angenommen wird. Nur so hat man seine Aufgabe als Planer gut erfüllt.

Die jahrhundertealte Geschichte der Brücke Grevenmacher-Wellen, die Bedeutung dieser Verbindung, die in der jüngsten Geschichte eher als Abgrenzung fungierte, sowie das neue Zusammenwachsen der Großregion, waren wichtige geopolitische Komponenten, die in

die Konzeption der Brücke einfließen mussten – die Brücke als starkes Signal in ein neues Zeitalter. In die Entscheidungsfindung flossen weitere äußere Zwänge ein, wie die kurze Brückensperre von 4,5 Monaten und die nur einwöchige Moselsperre. Daraus resultierend fiel die Wahl auf eine stählerne Brücke mit einer schlichten aber ausdrucksstarken Architektur, die sich gut ins Moseltal einfügt. Eine selbstbewusste Präsenz, ohne sich jedoch dominierend über die Stadt stellen zu wollen, das war eine Prämisse.

Der Bau der Moselbrücke Grevenmacher-Wellen, und besonders das Einschiffen des Mittelteils, lösten landesweit und darüber hinaus eine starke Anteilnahme in der Bevölkerung aus. Am 8. August 2013 kamen hunderte Menschen aus der ganzen Region, um ihre Brücke „entgegenzunehmen“; es war ein Volksfest der besonderen Art. Ab diesem Tag gehört die Brücke uns allen.

**Andrea De Cillia**  
InCA Ingénieurs Conseils Associés



# Fotowettbewerb "Muselbréck" Die Gewinner

1. Phase:  
"Letzte Stunden"  
der Brücke  
& Abriss



**1. Preis**  
Beatrix Beckers  
Grevenmacher



**2. Preis**  
Gilbert Paulus  
Grevenmacher



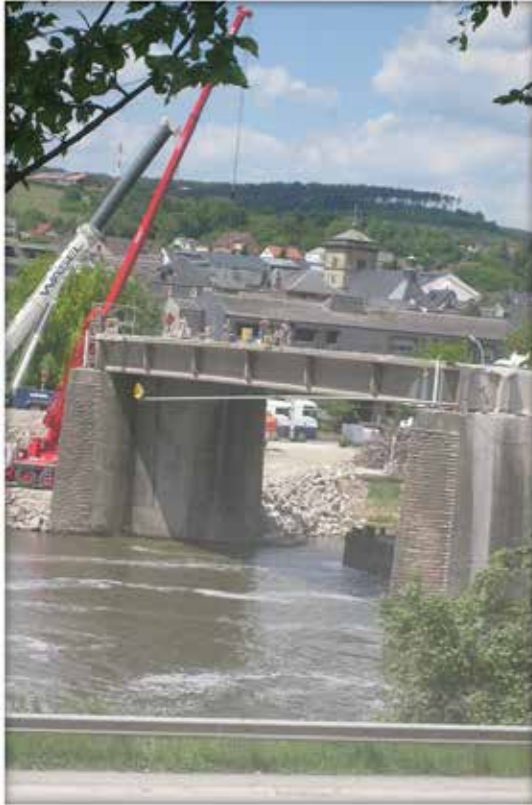
**2. Preis** (ex aequo)

Paolo Flora  
Grevenmacher



**3. Preis**

Paul Emering  
Grevenmacher



**3. Preis** (ex aequo)  
Anne Walté  
Grevenmacher



**Spezialpreis - Technik**  
Dirk Hoffmann  
Wellen



**2. Phase:  
Transport über  
die Mosel &  
Montage-  
arbeiten**

**1. Preis**  
Paolo Flora  
Grevenmacher



**2. Preis**  
Beatrix Beckers  
Grevenmacher

**3. Preis**  
Guy Rhein  
Grevenmacher



**3. Phase:**  
Neue Brücke  
an definitivem  
Standort

**1. Preis**  
Paolo Flora  
Grevenmacher





**2. Preis**  
Gilbert Paulus  
Grevenmacher



**3. Preis**  
Alain Goedert  
Grevenmacher

