



Die beiden letzten Stahlelemente (im Hintergrund) wurden in den vergangenen Tagen verlegt.

(FOTO: LAURENT KOOB)

Stahlgerüst der neuen Brücke überspannt Tal der Schwarzen Ernz

# Umgehung von Junglinster nimmt Form an

Letzte Träger wurden am Samstag und Montag verlegt

VON DENIS DIMMER

**Am Samstag und Montag wurden in Junglinster die letzten Träger der neuen Brücke über das Tal der Schwarzen Ernz verlegt. Die Brücke ist ein Bestandteil der Umgehungsstraße, deren Bau im November 2009 begonnen hatte. Das bedeutende Projekt soll die durch den Ortskern führende N1 entlasten.**

Rund 17 000 Fahrzeuge verkehren derzeit täglich zwischen Luxemburg und Echternach. Durch die Umgehungsstraße soll die Lebensqualität der Anwohner verbessert werden. Ein wichtiger Abschnitt – jedenfalls der spektakulärste – dieses Vorhabens ist der Bau der Brücke über das Tal der „Äessebaach“, der Schwarzen Ernz. Diese Stahlkonstruktion hat eine Länge von 440 Metern und wird in einer Höhe von bis zu 30 Metern über dem Boden verlegt.

Die Breite der Fahrbahn beträgt 17 Meter, was drei Fahrspuren entspricht. Die Konstruktion besteht aus zwei parallel verlaufenden Stahlträgern, deren einzelnen Teile zusammengeschweißt werden.

**440 Meter lang  
und bis zu 30 Meter hoch**

Mit hydraulischen Hebern wird die Stahlkonstruktion ausgerichtet und auf ihren definitiven Auflagern in ihre endgültige Stellung gebracht. Sobald das Stahlgerüst von den Experten zur Belastung freigegeben ist, wird die Betonplatte gegossen. Anschließend wird die ganze Fläche mit einer Abdichtung versehen, der letzte Feinschliff wird erledigt und das Gelände angebracht, ehe dann der Fahrbelag aufgetragen wird.

Außerst spektakulär ging es vergangene Woche auf der Baustelle zu, als es darum ging, die letzten Teilstücke der Stahlkon-

struktion auf die Betonpfeiler zu heben. „Dies ist keine leichte Aufgabe“, wie Cary Arendt, Verantwortlicher der Firma „ATS Cranes S.A.“, die für diese Präzisionsarbeit zuständig war, mitteilte. Die Vorarbeiten, sprich die Berechnungen und die Bereitstellung der Maschinen, hatten bereits im Frühjahr 2013 begonnen. Am Freitag und Samstag wurde jeweils ein 95 Meter langes und 286 Tonnen schweres Stahlelement auf die 25 Meter hohen Pfeiler gehoben. Dazu wurde neben einer Reihe von kleineren Kränen ein Gittermast-Raupenkrane benötigt, der mit dem Ballast ein Gesamtgewicht von 960 Tonnen aufzuweisen hatte. Dieser Kran wurde als Schwertransport mit 30 Lastwagen zur Baustelle gebracht und dort montiert. Der Hebearm, der bis zu 240 Meter ausgefahren werden kann, hatte bei diesem Einsatz eine Länge von 72 Metern. Mit dem

286 Tonnen schweren Stahlelement hätte das Gesamtgewicht rund 1 250 Tonnen betragen. Da der normale Straßenuntergrund sowie der Belag diese Belastung nicht ausgehalten hätten, musste der Straßenbelag massiv verstärkt werden. Aus diesem Grund musste die Straße Junglinster-Rodenbourg während drei Monaten bis Ende März gesperrt werden.

Am gestrigen Montag wurden noch die letzten zwei Teilstücke gehoben, sodass die Stahlkonstruktion das Tal der Schwarzen Ernz nun von der Luxemburger Straße im Westen bis zum „Lénsterbiert“ im Osten, verbindet.

**Ortsumfahrung bis Ende 2015  
fertiggestellt**

Wie Laurent Koob, technischer Ingenieur bei der Straßenbauverwaltung, mitteilte, verlaufen sämtliche Arbeiten im Zusammenhang mit der Umgehungsstraße und

dem Junglinster Lyzeum planmäßig. Diese Woche beginnen die Arbeiten am Tunnel, der den Feldweg von Beidweiler unter der N1 hindurch mit der früheren Echternacher Straße (Recyclingcenter) verbindet. Wegen diesem Tunnel müssen u.a. die Landwirte nicht mit ihren landwirtschaftlichen Maschinen über die Nationalstraße fahren.

Noch vor den Sommerferien wird die Fußgängerbrücke über die Nationalstraße 11, die das Lyzeum mit dem Fußballfeld verbindet, fertiggestellt sein. Auf Höhe des Fußballfelds werden an den Haltestellen für die Schulbusse noch zwei Wartehäuschen, an denen die Schüler auf ihren Bus warten können, errichtet.

Der „Lénster Lycée“ wird am 15. September 2015 seine Türen öffnen, die Umgehungsstraße wird bis zum Jahresende 2015 für den Verkehr freigegeben.



Der Ablauf der verschiedenen Phasen wurde genau abgesprochen.

(FOTOS: DENIS DIMMER)



Per Kran wird der letzte Stahlträger auf den Pfeiler gehoben.