Moseltalbrücke der Bundesautobahn A 61

Autobahnbrücke der A 61 bei Winningen / Dieblich

Schlagwörter: Autobahnbrücke, Autobahn
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Dieblich, Winningen
Kreis(e): Mayen-Koblenz
Bundesland: Rheinland-Pfalz





Die über das Moseltal führende Autobahnbrücke der A 61 bei Winningen / Dieblich, Ansicht von Winningen aus, links im Bild Gleise der Moselstrecke der Bahn (2021).
Fotograf/Urheber: Franz-Josef Knöchel

Die Moseltalbrücke der Autobahn A 61 am Unterlauf der Mosel bei Winningen zählt zu den bedeutenden Großbrücken des bundesdeutschen Autobahnbaus der Nachkriegszeit. Ihre Entstehung steht im Zusammenhang des Ausbaus der A 61 als leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung zwischen Niederrhein, Eifel, Hunsrück und Oberrhein. Der Bau erfolgte zwischen 1969 und 1972 im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums.

Die Baugeschichte ist - wie auch der Bau heutiger Hochbrücken an der Mosel - wesentlich durch die schwierigen geotechnischen Bedingungen des Moseltals geprägt. Im Bereich der Gründungen wurden Kies- und Sandschichten von bis zu 22 Metern Mächtigkeit angetroffen, die eine Tiefgründung erforderlich machten. Die Pfeilerfundamente wurden daher mittels Großbohrpfählen aus Stahl und Beton bis in tragfähige Felsschichten in die Tiefe geführt. Die Errichtung der Brückenpfeiler selbst erfolgte in Stahlbetonbauweise unter Einsatz kombinierter Gleit- und Kletterschalungen, was eine kontinuierliche und wirtschaftliche Herstellung der bis zu 136 Meter hohen Stützen erlaubte.

Konstruktiv handelt es sich um eine Mehrfeld-Balkenbrücke mit durchlaufendem Stahlüberbau. Der Überbau ist als Hohlkasten ausgebildet, der in segmentierter Bauweise hergestellt und von beiden Talseiten aus vorgetrieben wurde. Dabei wurden vorgefertigte Stahlsegmente - „Schüsse“ - sukzessive montiert und miteinander verschweißt, wodurch sich ein wachsender Tragkörper entwickelte. Der so entstehende Überbau legt sich über sieben Stützen mit unterschiedlich ausgebildeten Lagerpunkten: Festlager, gelenkige Lager und Gleitlager ermöglichen temperatur- und lastbedingte Längenänderungen des Überbaus von bis zu etwa 60 Zentimetern. Der Stahlüberbau weist eine Konstruktionshöhe von etwa 6 bis 8,5 Meter auf und trägt eine Fahrbahnplatte mit Gussasphaltbelag. Mit einer Gesamtlänge von rund 935 Metern und einer Breite von etwa 30,5 Metern überspannt die Brücke das Moseltal.

Gestalterisch folgt die Brücke dem Leitbild der funktionalen Ingenieurästhetik der späten 1960er und frühen 1970er Jahre. Die schlanken, hoch aufragenden Pfeiler mit Hohlquerschnitt und geringen Wandstärken erzeugen eine vertikale Rhythmisierung des Talraumes, während der horizontale, durchlaufende Überbau als ruhende Linie darübergelegt ist. Die klare Trennung von Tragstruktur und Fahrbahn sowie die Beschränkung auf konstruktiv notwendige Elemente verleihen dem Bauwerk eine sachliche, beinahe abstrakte Erscheinung. Trotz ihrer Größe fügt sich die Brücke durch diese Zurückhaltung vergleichsweise ruhig in die steilen Weinberglandschaften des Moseltals ein.

In technischer Hinsicht ist die Brücke auch ein Beispiel für die zunehmende Systematisierung von Wartung und Betrieb im späten 20. Jahrhundert. Begehbare Hohlkästen, integrierte Kontrollgänge in den Pfeilern sowie spezielle Brückengleitwagen ermöglichen eine kontinuierliche Inspektion und Instandhaltung. Ergänzt wird dies durch Messsysteme für Windgeschwindigkeit und Fahrbahntemperatur, die aufgrund der exponierten Tallage von Bedeutung sind. Sicherheitsrelevante Einrichtungen wie Fangseile in den Geländern oder Absprungsicherungen zeigen die Anpassung an zunehmende Verkehrsbelastungen und sicherheitstechnische Anforderungen. Die heutige Nutzung ist durch den deutlich intensivierten Autobahnverkehr geprägt; täglich passieren zehntausende Fahrzeuge das Bauwerk. Gleichzeitig zeigt sich der altersbedingte Verschleiß der Stahlkonstruktion: Ermüdungserscheinungen an Schweißnähten und steigende Belastungen haben seit den 2020er Jahren Sanierungsmaßnahmen erforderlich gemacht.

Insgesamt stellt die Moseltalbrücke der A 61 ein paradigmatisches Beispiel des großmaßstäblichen Brückenbaus der Nachkriegsmoderne dar: technisch geprägt durch Stahlverbund- und Hohlkastenbauweise, konstruktiv optimiert für große Spannweiten und gestalterisch bestimmt durch eine reduzierte, funktionale Formensprache.

(Karl Peter Wiemer, Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V., 2026)

Internet

www.autobahn.de: Moseltalbrücke Winningen (abgerufen 30.08.2026)
de.wikipedia.org: Wikipedia-Eintrag zur Moseltalbrücke (abgerufen 30.08.2026)
www.swr.de: SWR-Film über die Moseltalbrücke (abgerufen 30.08.2026)
www.auto-motor-und-sport.de: Belastungstest der Brücke (abgerufen 30.08.2026)

Moseltalbrücke der Bundesautobahn A 61

Schlagwörter: Autobahnbrücke, Autobahn
Ort: 56333 Winningen
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Geländebegehung/-kartierung, Literaturauswertung, Vor Ort Dokumentation
Historischer Zeitraum: Beginn 1969 bis 1972
Koordinate WGS84: 50° 18 52,1 N: 7° 29 37,67 O / 50,31447°N: 7,4938°O
Koordinate UTM: 32.392.762,95 m: 5.574.680,96 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.606.440,36 m: 5.576.455,71 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY-NC-SA 4.0 (Namensnennung, nicht kommerziell, Weitergabe unter gleichen Bedingungen). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Karl Peter Wiemer, „Moseltalbrücke der Bundesautobahn A 61“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-343131 (Abgerufen: 31. Oktober 2026)

Copyright © **LVR**