

Eine Brücke für die Lücke

03.12.2025 / Deutschland / Salam K., Projektleiter bei der PORR GmbH & Co. KGaA, Ingenieurbau

TIEFBAU/
INFRASTRUKTUR



Exakt 1.365 Tage nach der spektakulären Sprengung hat die PORR die gewaltige Lücke in der Autobahn über dem Salzbachtal geschlossen. Und eine hochmoderne Brückeninfrastruktur in Rekordzeit realisiert.

Die letzten Absperrungen fallen. Motorengeräusche sind wieder zu hören. Nicht von Baumaschinen, von Autos. Denn plötzlich ist sie wieder da: die Verbindung zwischen Wiesbaden, Mainz und Frankfurt. Jahrelang klappte hier eine Lücke, wo vorher Tausende pendelten. Heute steht da ein neues Wahrzeichen der Ingenieurskunst: die Salzbachtalbrücke. Stärker, moderner und bereit für alle Anforderungen der Zukunft.

Marode Verbindung

Die 304 m lange Brücke aus den Sechzigerjahren hatte gravierende Schäden und war dem stark gestiegenen Schwerlastverkehr nicht mehr gewachsen. Nach der Havarie der Südbrücke im Juni 2021 wurde das gesamte marode Bauwerk im November gesprengt. Damit war die A66 – eine zentrale Verkehrsader im Rhein-Main-Gebiet – unterbrochen. Und das führte zu großen Verkehrsbehinderungen.



Moderner Neubau



Kaum war der Staub der Sprengung verweht, haben wir mit dem Wiederaufbau begonnen. Wir realisierten die neue, 324 m lange Brücke in einer ARGE mit der Plauen Stahl Technologie GmbH. Der Auftrag der Autobahn GmbH des Bundes beinhaltet zwei moderne Stahlverbundbrücken mit sechs Stahlbetonpfeilern und vier Widerlagern sowie eine Stahlbetonbrücke über die eingleisige Strecke der Arltalbahn. Hinzu kamen noch drei Regenrückhaltebecken, die in ein modernes Entwässerungssystem integriert sind. Präzision, Know-how und Schulterschluss waren gefragt, um eines der bedeutendsten Infrastrukturprojekte der Region termingerecht fertigzustellen.

Präzise Ingenieurskunst

Der PORR Spezialtiefbau setzte für die Gründung 186 Bohrpfähle ein. Schon im September 2022 schoben wir den ersten 100 m langen und 940 t schweren Stahlabschnitt der Südbrücke millimetergenau über das Tal. Im Dezember 2023 konnten wir die südliche Teilbrücke termingerecht fertigstellen und wieder für den Verkehr freigeben. Parallel dazu wuchs auch die Nordbrücke. Der Brückenschlag erfolgte im Juni 2024. Zusätzlich führten wir unterhalb der Brücke Geländemodellierungs- und Pflasterarbeiten sowie den Anschluss der Entwässerungsleitungen durch. Wie bei all unseren Projekten hatte die Sicherheit unseres Teams auch hier oberste Priorität. „Die neue Salzbachtalbrücke steht nicht nur für moderne Ingenieurskunst, sondern auch für Teamgeist, Präzision und Verlässlichkeit. Mein Dank gilt allen Beteiligten, die mit großem Engagement und Fachwissen diesen Meilenstein möglich gemacht haben“, sagt der Projektleiter Salam K. Die neue Salzbachtalbrücke ist schon für den sechsstreifigen Ausbau der A66 ausgelegt, erfüllt höchste Anforderungen an Lärmschutz und Verkehrsfluss und ist damit viel mehr als nur ein Lückenfüller.



FAQ zur neuen Salzbachtalbrücke

1. Warum musste die alte Salzbachtalbrücke ersetzt werden?

Die ursprüngliche, 304 m lange Brücke aus den 1960er-Jahren wies gravierende bauliche Schäden auf und war dem stark gestiegenen Schwerlastverkehr nicht mehr gewachsen. Nach der Havarie der Südbrücke im Juni 2021 wurde das gesamte Bauwerk aus Sicherheitsgründen im November desselben Jahres gesprengt, wodurch die wichtige Verkehrsverbindung der A66 im Rhein-Main-Gebiet unterbrochen war.

2. Was zeichnet den Neubau der Salzbachtalbrücke aus?

Die neue Brücke ist 324 m lang und wurde als moderne Stahlverbundkonstruktion mit sechs Stahlbetonpfeilern und vier Widerlagern errichtet. Zusätzlich umfasst das Projekt eine Stahlbetonbrücke über die Aarthalbahn sowie ein integriertes Entwässerungssystem mit drei Regenrückhaltebecken. Die Infrastruktur erfüllt höchste Anforderungen an Lärmschutz, Verkehrsfluss und zukünftige Belastungen.

3. Wie konnte das Projekt in so kurzer Zeit umgesetzt werden?

Dank präziser Planung, modernster Bautechnologie und enger Zusammenarbeit aller Projektbeteiligten konnte der Wiederaufbau in Rekordzeit realisiert werden. So wurden unter anderem 186 Bohrpfähle für die Gründung eingesetzt und ein 100 m langer, 940 t schwerer Stahlabschnitt millimetergenau über das Tal geschoben. Parallel zur Fertigstellung der Südbrücke wuchs auch die Nordbrücke, sodass der Brückenschlag im Juni 2024 erfolgen konnte.