

B50

BIZ

Ausgabe 1/2013

Info Zeitung Hochmoselübergang

- Projektübersicht
- Geschichte
- Hochmoselbrücke
- Ökologie

Info

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich, nun den Startschuss für die Informationszeitung zum Projekt Hochmoselübergang / B 50neu geben zu können. Mit dieser ersten Ausgabe möchten wir Ihnen einen Überblick über die gesamte Baumaßnahme verschaffen. Später folgende Ausgaben werden Sie über aktuelle Neuigkeiten informieren und spezielle Themen näher beleuchten.

Bei der B 50neu, auch Hochmoselübergang genannt, handelt es sich um den rund 25 Kilometer langen Neubauabschnitt der B 50 zwischen der A1 bei Wittlich und der bestehenden B 50 bei Longkamp. Auf der gesamten B 50 zwischen Wittlich (A 1) und Rheinböllen (A 61) wird der Verkehr mittelfristig auf vier Fahrstreifen geführt. Sie stellt einen wichtigen Lückenschluss im europäischen Fernverkehrsnetz dar.

Während an dem circa fünf Kilometer langen Abschnitt der B 50neu zwischen der A1 und Platten bereits seit 2003 gebaut wird, gestaltete sich die Baurechtsschaffung bei dem rund 20 Kilometer langen Teil zwischen Platten und Longkamp als schwieriger. Mit Beschluss vom 17. Juli 2008 konstatierte das Bundesverwaltungsgericht dann höchstrichterlich, dass nun auch hier gebaut werden darf. Seit dem Spatenstich am 27. April 2009 entstanden bereits viele der notwendigen Bauwerke an der Trasse der B 50neu, darunter einige Grünbrücken. Im Rampenlicht des öffentlichen Interesses steht sicherlich die imposante Hochmoselbrücke. Sie verbindet in einer Höhe von fast 160 Metern auf kürzestem Weg die Eifel mit dem Hunsrück. Die Baustelle an der Mosel stellt zurzeit Europas größte Brückenbaustelle dar.



Dipl.-Ing. Bernd Hölzgen
Technischer Geschäftsführer LBM

Mein besonderer Dank gilt hier dem LBM Trier, der für die Bauausführung des kompletten Projektes „B 50neu“ verantwortlich ist.

Wie bei allen großen Bauvorhaben gibt es auch hier nicht nur Befürworter des Projektes. Trotz des Widerspruches der Gegner möchte ich die Menschen in den betroffenen Moselgemeinden aber dazu ermuntern, die großen Chancen einer besseren Anbindung und Erreichbarkeit der Region Mittelmosel durch den Hochmoselübergang zu sehen und anzuerkennen.

Der Eingriff in das Landschaftsbild der Moselregion ist eher punktueller Natur. Das gewählte Taktschiebeverfahren zur Herstellung der Brücke minimiert die Belastungen während des Baus.

Für die Regionen Eifel, Hunsrück und Mosel dominieren die Vorteile der besseren Anbindung an ein komfortables Fernstraßennetz, insbesondere durch tägliche Zeitgewinne, geringere Verkehrsbelastungen in den Ortschaften und eine höhere Verkehrssicherheit.

Ich danke Ihnen für Ihr Interesse an unserer Baumaßnahme. Werben Sie für den Besuch der Kulturlandschaft Mosel, während des Baus und insbesondere nach Abschluss des Projektes.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß mit der Lektüre.

IMPRESSUM

Herausgeber

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, 56068 Koblenz
Landesbetrieb Mobilität Trier, 54292 Trier

Bilder und Grafiken

V-KON.media, Trier
Bildarchiv Landesbetrieb Mobilität Trier

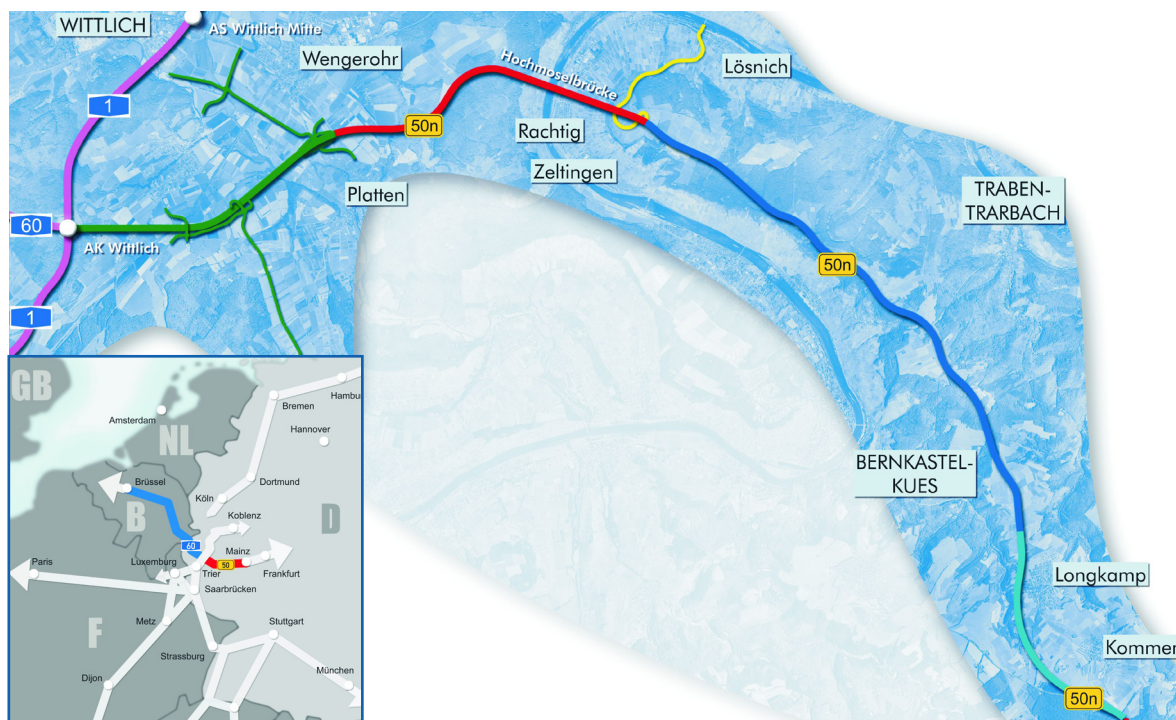
Redaktion

Stabsstelle Interne/Externe Kommunikation/Pressestelle
Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
presse@lbm.rlp.de

Weitere Informationen

www.hochmoseluebergang.rlp.de

Der Brückenschlag gewinnt an Gestalt: Eine Einführung



Der Hochmoselübergang verläuft über eine Strecke von 25 Kilometern und verbindet die Eifel mit dem Hunsrück.

Die B 50neu, auch als Hochmoselübergang bezeichnet, ist die rund 25 Kilometer lange Straßenverbindung, die zwischen dem Autobahnkreuz Wittlich in der Eifel und dem Anschluss zur alten B 50 bei Longkamp im Hunsrück gebaut wird. Die Verbindung wird vierstreifig gebaut und verläuft vom Autobahnkreuz aus zunächst in östliche Richtung. Gegenüber von Zeltlingen-Rachtig, noch auf der linken Moselseite, wird sie durch einen kurzen Tunnel geführt. Von hier aus geht es weiter über das Glanzstück des gesamten Projektes, die Hochmoselbrücke. An der höchsten Stelle ist die Brücke 158 Meter hoch, so hoch, wie der Kölner Dom. Auf einer Länge von 1,7 Kilometern überquert die Trasse der B 50neu das Moseltal und führt in südöstlicher Richtung weiter, vorbei an Longkamp, um dann in die bestehende B 50 zu münden. Zu dem Projekt gehört der Zubringer: Es handelt sich um eine Straße, die von Lösnich hinauf zur Hochmoselbrücke führt und so die umliegenden Gemeinden im Moseltal an die B 50neu anbindet. Außer der Hochmoselbrücke entstehen im Zusammenhang mit der B 50neu weitere 40 Bauwerke, zum Beispiel vier Talbrücken, der 100 Meter lange Tunnel, eine Brücke zur Überführung einer Bahnlinie sowie zahlreiche Grünbrücken. Für die 230 Hektar Landschaft, die die Trasse

einnimmt, wird ein Ausgleich geschaffen: 592 Hektar groß ist die Gesamtfläche des Areals, das als Ersatz ökologisch aufgewertet wird. Das kann zum Beispiel heißen, dass neuer Wald angepflanzt wird.

Erste Arbeiten am Hochmoselübergang haben bereits im Jahr 2003 begonnen. Circa 4,1 Millionen Kubikmeter Erde müssen insgesamt bewegt werden.

Der Hochmoselübergang verbindet Menschen

Der Hochmoselübergang bringt für den überregionalen Verkehr sowie für die Menschen in der Region und ihre Mobilitätsbedürfnisse große Vorteile. Er ist Teil der Fernstraßenverbindung, welche die belgischen und niederländischen Nordseehäfen sowie die belgischen Ballungsgebiete mit dem Rhein-Main-Gebiet und Südwestdeutschland verbindet. Ein weiteres wichtiges Ziel der Maßnahme ist die Anbindung des Flughafens Hahn. Im Westen knüpft der Hochmoselübergang bei Wittlich an die A 60 an, die bis zur belgischen Grenze führt. Südöstlich, auf der anderen Moselseite bei Longkamp, endet die B 50neu und geht in die alte B 50 über, welche mittelfristig bis zum Flughafen

Hahn bei Büchenbeuren ausgebaut werden soll. Der Abschnitt zwischen Büchenbeuren und der A 61 bei Rheinböllen ist bereits ausgebaut.

Eifel, Mosel und Hunsrück werden mit dem Hochmoselübergang, der sich wie eine Hauptschlagader durch die Region zieht, besser miteinander vernetzt. An fünf Anschlussstellen sowie über den Zubringer bei Lösnich kann der regionale Verkehr auf die neue Trasse auffahren. Die gute Anbindung an das Fernstraßennetz fördert den lokalen Tourismus. Auch örtliche Unternehmen profitieren von einer verbesserten Verkehrsinfrastruktur. Beide Aspekte führen dazu, dass neue Arbeitsplätze entstehen. Die zentrale Moselbrücke ermöglicht direktere Wege und kürzere Fahrzeiten. Gleichzeitig sinkt die Verkehrsbelastung in den Ortschaften. Der Durchgangsverkehr geht zurück, und Schwerlastverkehr wird aus den Ortschaften herausgehalten. Das bedeutet für die Menschen vor Ort eine Steigerung der Lebensqualität.

Daten und Fakten

Gesamtlänge:	25 Kilometer
Länge Zubringer:	3 Kilometer
Anschlussstellen mit Zubringer:	6
Bauwerke:	41
darunter:	1 Moselbrücke 4 Talbrücken 12 Grünbrücken 1 Landschaftstunnel
Erdbewegung:	4,1 Millionen Kubikmeter
Fläche Trasse:	230 Hektar
Fläche Ausgleichsmaßnahmen:	592 Hektar

Was bisher geschah: Von der Idee bis zum Baubeginn

Erste Planungen

Die Idee, eine Verbindung der belgischen und niederländischen Nordseehäfen und Wirtschaftszentren mit dem Rhein-Main-Gebiet beziehungsweise Südwestdeutschland über die Region Eifel-Mosel-Hunsrück zu schaffen, gibt es schon lange. 1968 begannen erste Planungen. Zunächst hatte man eine durchgehende Autobahn von der belgischen Grenze durch die Moselregion und über den Nahraum bis Mainz im Sinn. In den Bedarfsplan des Bundes ging diese Strecke später als A 60 ein.

Wenn das Vorhaben auch nicht in dieser Form umgesetzt wurde, so ist doch den damaligen Planungen der Umstand geschuldet, dass die heute bestehende A 60 zwei voneinander getrennte Abschnitte hat: Der eine verläuft von der belgischen Grenze bis Wittlich in die Eifel, der andere zwischen Bingen, Mainz und Rüsselsheim.

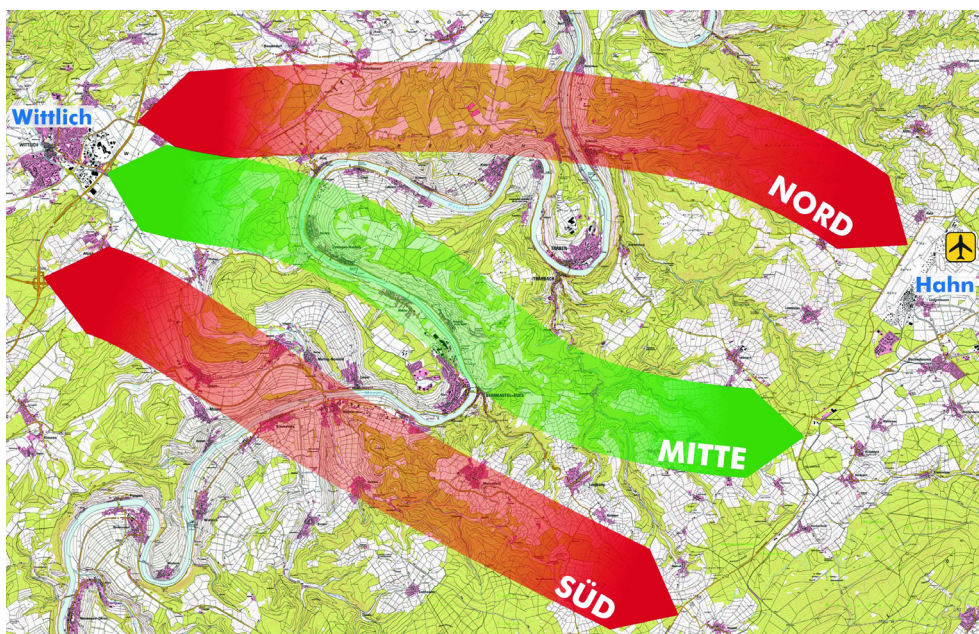
Was noch fehlte und was jetzt entsteht, ist die Verbindung, der Lückenschluss. Von der Idee einer durchgehenden Autobahn kam man ab, der Lückenschluss wird nun mit einer vierstreifigen Bundesstraße realisiert.

Das Projekt wird konkreter

Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen in den frühen 1970er Jahren hatten zum Ergebnis, dass der Korridor bei Ürzig und Zeltingen-Rachtig am besten für eine Moselquerung geeignet ist. Es folgte das raumplanerische Verfahren mit vielen verschiedenen Einzeluntersuchungen und Variantenvergleichen, bis die Vorzugslinie 1987 vom Bundesverkehrsministerium festgelegt wurde. Die Planfeststellungsbeschlüsse für die B 50neu ergingen im Jahr 2000.

Der Lange Weg zum Baurecht

Gegen die Planfeststellungsbeschlüsse ergingen insgesamt 15 Klagen, parallel dazu gab es zwölf Eilverfahren. Kläger waren der Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND), drei Gemeinden und elf Privatpersonen. Keine der Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Bauabschnitt



Verschiedene sogenannte Hauptvarianten für eine Moselquerung wurden bereits in den frühen 1970er-Jahren untersucht.

„B50-I“ (zwischen Wittlich und Platten) hatte Erfolg, auch nicht die vom BUND. Der BUND hatte Einwände gegen die geplante Trassenführung durch die Liesertalau vorgebracht. Diese Einwände wurden vom Oberverwaltungsgericht zurückgewiesen. Das Gericht stellte fest: Bei der Liesertalau handelt es sich nicht um ein Schutzgebiet nach EU-Richtlinien. Folglich konnte Baurecht erteilt werden. Die Arbeiten am Abschnitt „B50-I“ begannen im Jahr 2003.

Im Einklang mit Naturschutzrecht

Ebenso klagte der BUND gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Bauabschnitt „B50-II“ (zwischen Platten und Longkamp). Er bemängelte, dass die B 50neu hier durch Gebiete führen soll, in denen seltene Arten leben und die als Teil des europäischen Naturschutznetzes vorgesehen sind. Eines dieser Gebiete ist ein Vogelschutzgebiet.

Das Gericht gab der Klage teilweise statt. Allerdings hob es den Planfeststellungsbeschluss nicht auf sondern erklärte ihn lediglich für rechtswidrig. Das bedeutete, dass der Planungsträger damit die Möglichkeit zur Nachbesserung erhielt. Dieses Urteil wurde vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt. In der Folge überarbeitete der Landesbetrieb

Mobilität die Planunterlagen. Der hierzu ergangene neue Planfeststellungsbeschluss lag 2006 vor. Er sah vor, dass die ursprünglich geplante Trasse beibehalten wird, dabei allerdings verstärkt auf den Schutz der Tierwelt geachtet wird: Zusätzliche Grünbrücken und Überflughilfen für die in den betroffenen Gebieten lebenden Fledermäuse wurden eingeplant, ebenso die Sicherung von Altholzbeständen für Spechte.

Der BUND klagte auch gegen den neuen Planfeststellungsbeschluss, doch das Oberverwaltungsgericht wies die Klage ab. Eine Revision wurde nicht zugelassen. Die Planung des Hochmoselübergangs ist im Einklang mit deutschem und europäischem Naturschutzrecht. So konnte 2008 uneingeschränktes Baurecht auch für den Abschnitt „B50-II“ erteilt werden.

Nachdem die Finanzierung des Projektes Ende 2008 gesichert war, begannen die Arbeiten an diesem Abschnitt 2009.

Brückenbau seit 2011

Die Arbeiten an der Hochmoselbrücke, dem Kernstück des Bauvorhabens, wurden 2011 aufgenommen.

Planfeststellung und Baurecht

Generell geht es bei einem Planfeststellungsverfahren um die rechtliche Zulässigkeit eines Vorhabens. Eine wichtige Rolle dabei spielt die Beteiligung der von einem Projekt betroffenen Bürger sowie sogenannter Träger öffentlicher Belange (zum Beispiel Gemeindeverwaltungen) während des Genehmigungsprozesses. Die Planunterlagen für das Bauvorhaben werden öffentlich zugänglich gemacht, so dass sich jedermann gründlich darüber informieren kann. Stellungnahmen und Einwendungen werden entgegengenommen. Die Einwendungen werden dann während des Erörterungstermins mit dem Ziel einer Einigung besprochen.

Nach gründlicher Abwägung aller Aspekte und Würdigung der Einwendungen erlässt die Planfeststellungsbehörde letztendlich den Planfeststellungsbeschluss. Hiermit ist das Bauvorhaben rechtlich zulässig.

Der Beschluss wird ebenfalls der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Sofern keine Klagen erhoben werden, besteht für das Vorhaben Baurecht. Andernfalls müssen zunächst alle Klagen geklärt werden. Erst wenn dies der Fall ist, können die Bauarbeiten beginnen.

Unter den Wolken über das Tal: Die Hochmoselbrücke



Mit der Hochmoselbrücke entsteht bei Zeltingen-Rachtig ein imposantes Bauwerk. Hier können die Fahrzeuge das Tal auf dem kürzesten Weg überqueren.

Kernstück des Projektes

Über 1,7 Kilometer soll sie sich erstrecken, bis zu 158 Meter über der Talsohle. Das charakteristische Kernstück des Bauprojektes B 50neu, die Hochmoselbrücke, verbindet die westliche Moselseite mit der östlichen. Hier können die Fahrzeuge das Tal auf kürzestem Wege überqueren. Der Überbau der Brücke besteht aus einem vergleichsweise leichten Stahlhohlkasten. Es handelt sich dabei um den Teil der Brücke, der waagrecht auf den Pfeilern liegt und über den die eigentliche Straße führt. Stahlbeton wird in den Unterbauten eingesetzt, hierzu zählen

unter anderem Widerlager, Brückenpfeiler und Gründungen inklusive Bohrpfähle zur Verankerung im Boden. Umfangreiche statische und logistische Planungen sind notwendig, noch lange bevor der erste Arbeiter einen Handgriff tut.

Bauablauf

Der Bau der Brücke beginnt auf der Hunsrückseite. Als erstes entsteht das diesseitige Widerlager, der Teil, der den Übergang der Brücke zur dahinter liegenden Straße bildet. Der Überbau selbst, also die Konstruktion, die das gesamte Tal überspannen

soll, wird hinter dem Widerlager zusammengeschweißt. Dies geschieht in der zu diesem Zweck errichteten Montageanlage, und zwar Stück für Stück. Da der Überbau der Hochmoselbrücke aus Stahl besteht, wird auf ihn ein Korrosionsschutz aufgetragen. Außerdem erhält er hier den endgültigen blauen Anstrich. Parallel werden die Brückenpfeiler gebaut. Der langsam entstehende Überbau wird dann nach und nach über die Pfeiler geschoben. Diese Brückenbautechnik nennt man Taktschiebverfahren.

Rund 900 vorgefertigte Stahlteile, jeweils 20 bis 25 Meter lang, werden für den



In der Taktstation hinter dem Widerlager werden die Stahlteile montiert und von dort aus Stück für Stück über die Brückenpfeiler geschoben.

Überbau benötigt. Jedes einzelne Teil ist ein Unikat mit individueller Abmessung und hat seinen genau festgelegten Platz in der Gesamtkonstruktion.

Die einzelnen Teile werden in Stahlwerken bei Hannover und Lauterbourg vorgefertigt und mit Schwerlasttransportern zur Baustelle gebracht. Die Transporter fahren dabei über den Zubringer bei Lösnich, um auf den Moselsporn zu gelangen. Ein Großteil des Baustellenverkehrs wird über den Zubringer abgewickelt.

Die Pfeiler der Brücke entstehen der Reihe nach vom Widerlager auf der Hunsrückseite

aus in Richtung Moselufer und schließlich auf der anderen Moselseite. Die verschiedenen Pfeilerstandorte sind während der Bauarbeiten auf der Hunsrückseite über einen Schotterweg erreichbar, auf der Eifelseite über bestehende Wirtschaftswege.

Beim Bau der Pfeiler wird eine sogenannte Selbstkletterschalung genutzt. Diese Gussform nimmt Beton für einen Teil des jeweiligen Pfeilers auf. Wenn der Beton dann ausgehärtet ist, wird die Schalung hydraulisch weiter Richtung Pfeilerspitze befördert. Neuer Beton wird eingefüllt, und der Vorgang wiederholt sich. Dies geht so weiter, bis der Pfeiler in seiner endgültigen Höhe

errichtet ist. Dabei kommen auch Baukräne zum Einsatz.

Das Fundament eines jeden der zehn Brückenpfeiler wird mit Bohrpfählen bis zu 47 Meter tief im Boden verankert. Die oberen Enden der Bohrpfähle werden an jedem Pfeilerstandort mit einer sogenannten Pfahlkopfplatte verbunden, welche die Last verteilt. Auf der Eifelseite wird das zweite Widerlager gebaut. Zum Schluss kommt die Straßenausstattung auf den Überbau.

Trotz ihrer Größe ist die Hochmoselbrücke derart gestaltet, dass der optische Eingriff in das Landschaftsbild so dezent wie möglich ausfällt.

Die Balkenbrücke wirkt vergleichsweise schlicht, ihr Stahlüberbau ist relativ leicht. Wegen des geringen Gewichtes sind insgesamt nur zehn Pfeiler nötig, um die Last zu tragen. Die Pfeiler werden tailliert gebaut, das heißt, zur Mitte hin dünner werdend. Der Überbau, der das Moseltal überspannt, befindet sich in sehr großer Höhe. Alle drei Aspekte bewirken, dass die Sicht durch das Moseltal von der Brücke kaum eingeschränkt wird.

Die große Höhe wirkt sich auch dadurch günstig aus, dass Verkehrsgeräusche und Abgase der Fahrzeuge so nur eingeschränkt im Moseltal ankommen. Ebenso spielt hierbei die gute Schallisolation der Fahrbahnplatte unter der Straße eine wichtige Rolle.

Daten und Fakten

Art:	Balkenbrücke
Länge:	1,7 Kilometer
maximale Höhe:	158 Meter
Breite Überbau	29 Meter
Pfeiler:	10
Höhe der Pfeiler:	20 bis 150 Meter
Abstand zwischen Pfeilern:	105 bis 201 Meter
Bohrpfähle zur Verankerung:	mehr als 100
Durchmesser pro Bohrfahl:	1,80 bzw. 2,00 Meter

Im Detail: Das Taktschiebverfahren

Das Taktschiebverfahren ist eine Brückenbautechnik, bei der der Überbau im sogenannten Taktkeller hinter einem der Widerlager Stück für Stück aus Einzelteilen montiert wird. Sobald ein Teilstück einer bestimmten Länge fertig ist, wird es mit Hilfe von hydraulischen Pressen über die Pfeiler geschoben. Auf den Pfeilern sind Gleitlager angebracht. An den Teil der Konstruktion, der sich noch im Taktkeller befindet, wird das nächste Teilstück montiert. Der dann fertige Abschnitt wird erneut eingeschoben. Dies geht so weiter, bis der Überbau komplett an seinem endgültigen Platz auf den Brückenpfeilern liegt.

Das Taktschiebverfahren kommt häufig beim Bau von längeren Brücken zur Anwendung. Eine andere rheinland-pfälzische Brücke, die auf diese Weise hergestellt wurde, ist die Sauertalbrücke an der Grenze zu Luxemburg.



Einschub des Überbaus in 160 Metern Höhe.

Auch Tiere brauchen Brücken: Ökologische Aspekte und der verantwortungsvolle Umgang mit dem Landschaftsraum



Diese Grünbrücke ist bereits vor der Straße fertig gebaut. Die Tiere sollen sich schon jetzt an die neuen Wege gewöhnen.

Mit Umsicht geplant

Der Bau einer Straße bedeutet normalerweise auch, dass ein Eingriff in Natur und Landschaft vorgenommen wird. Dies ist kaum zu vermeiden, denn eine Straße beansprucht Fläche und trennt Räume. Allerdings wird sehr darauf geachtet, dass Natur und Landschaft nicht stärker beeinträchtigt werden, als unbedingt erforderlich ist. Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen kompensiert. Der Landesbetrieb Mobilität ist sich seiner Verantwortung für einen schonenden Umgang mit den Ressourcen des Landschaftsraumes bewusst. In allen Phasen der Planung und Realisierung eines Projektes zeigt sich dieses Bewusstsein in seinem Handeln.

Bereits in einem sehr frühen Stadium der Planung werden umfangreiche Untersuchungen vorgenommen, um einen auch unter

ökologischen Gesichtspunkten verträglichen Korridor für die Trasse zu finden. Verschiedene Möglichkeiten werden dabei verglichen und analysiert, Umweltverträglichkeitsstudien werden angefertigt. Für den Hochmoselübergang wurden drei verschiedene Trassenkorridore untersucht, die beste unter diesen Varianten wird nun realisiert.

Landespflegerische Betreuung

Während der späteren Detailplanung steht dann die Betrachtung von Tier- und Pflanzenwelt in der konkreten Umgebung der vorgesehenen Trasse im Vordergrund. Solcherlei landespflegerische Aufgaben übernimmt im Landesbetrieb Mobilität eine hierfür zuständige Fachgruppe. Die Mitarbeiter kümmern sich um Belange von Umwelt- und Naturschutz im Zusammenhang mit Straßenplanung und Straßenbau.

Um herauszufinden, welche Beeinträchtigungen durch eine Baumaßnahme konkret

zu erwarten sind, wird die Natur vor Ort gezielt beobachtet und untersucht. Solche Untersuchungen sind sehr aufwändig und nehmen viel Zeit in Anspruch. Die Landespfleger betrachten zum Beispiel über längere Zeiträume, wo Tiere ihre bevorzugten Nahrungsstellen haben, an welchen Orten sie ihre Jungen aufziehen, und welche Wege sie nutzen. Manchmal werden ihre Wege durch neue Straßen unterbrochen und der Lebensraum der Tiere verändert. Für fast alle Tierarten stellen Straßen Barrieren dar. Ihnen ist es dann unmöglich, Teile ihres gewohnten Lebensraumes ungefährdet zu erreichen. Eine große Hilfe können hier Grünbrücken sein.

Grünbrücken sorgen dafür, dass der Lebensraum der Tiere verbunden bleibt. Diese besonderen Bauwerke überbrücken eine Straße (es gibt ebenso Durchlässe unter Straßen) und sind bepflanzt. Die Lage einer Grünbrücke muss auf das Vorkommen

und die Lebensräume der Tierarten ausgerichtet sein, denen mit der Grünbrücke geholfen werden soll. Das Ziel ist, dass der Übergang von den Tieren gar nicht als Brücke wahrgenommen wird, sondern als Teil ihres gewohnten Lebensraumes. Damit diese Querungshilfen von den Tieren optimal angenommen werden, wird versucht, die Grünbrücken so zu gestalten, dass sie der Landschaft sehr ähnlich sind, die zuvor an dieser Stelle vorhanden war. Damit die Tiere auf der Grünbrücke nachts nicht durch Lichtreflexionen gestört werden, sind die Begrenzungen des Übergangs an den Seiten zur Straße hin mit sichtdichten Holzwänden versehen. Die Zäune am Rand der Straße halten die Tiere davon ab, sich auf selbige zu verirren, gleichzeitig werden sie so auf die Grünbrücke geleitet.



Ein kleiner Tunnel führt hier unter der Trasse hindurch. Es handelt sich um eine Querungshilfe für Fledermäuse.

Im Zusammenhang mit der B 50neu entstehen zwölf Grünbrücken zwischen Wittlich und Longkamp, zehn davon auf dem Moselsporn, der Erhöhung in der Moselschleife auf der Hunsrückseite, über den die Trasse verläuft. Das Besondere dabei: Die Grünbrücken werden noch vor der Straßentrasse gebaut. Wildkatzen, Füchse und Rehe, auch fliegende Bewohner von Feld, Wald und Wiese wie Insekten und Fledermäuse, sowie viele weitere Arten, können sich schon einmal an die Brücken gewöhnen. Wenn die B 50neu dann da ist, kennen die Tiere ihre neuen Wege bereits. Dass die Grünbrücken von den Tieren gerne angenommen werden, kann man besonders an der Querungshilfe südlich vom Autobahnkreuz Wittlich sehen: Hier ist eine Kamera installiert, die Tag und Nacht den tierischen Verkehr dokumentiert. Eine solche Videoüberwachung, Monitoring genannt, ist auch für Grünbrücken auf dem Moselsporn geplant. So kann der Landesbetrieb Mobilität ermitteln, welche Tiere hier tatsächlich unterwegs sind, und ihr Verhalten analysieren. Diese Analysen helfen dabei, zukünftige Brücken noch besser an die Bedürfnisse der Tierwelt anzupassen.



Noch lässt sich lediglich erahnen, dass dieses Bauwerk bald eine Querungshilfe für Tiere sein wird.

592 Hektar als Ersatz

Die Folgen für Natur und Umwelt, die mit einem Großprojekt wie dem Bau des Hochmoselübergangs einhergehen, können

abgefangen und gemildert werden. Trotzdem bleibt es ein Eingriff. 230 Hektar Landschaftsraum nimmt die Trasse der B 50neu ein. Um hier einen Ausgleich zu schaffen, werden Flächen im größeren Umkreis des Bauprojektes als Ersatzflächen ökologisch aufgewertet. Um welche Flächen es sich konkret handelt, und was genau gemacht wird, ist im landespflegerischen Begleitplan fixiert und damit fester Bestandteil des Projektes. Beispielsweise werden bei Aufforstungsmaßnahmen Laubbäume gepflanzt, oder in bestehenden Waldgebieten findet eine sogenannte Altholzsicherung statt. Das

bedeutet, dass alte Bäume in diesem Gebiet zukünftig nicht mehr entfernt werden. Altholz ist ökologisch wertvoll.

Die Flächen können im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens in den Besitz des Landesbetriebs Mobilität übergegangen sein, oder es wurden verbindliche Vereinbarungen mit den Besitzern getroffen.

592 Hektar groß ist die Gesamtfläche in der Umgebung der B 50neu, auf der diese und andere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stattfinden.