

B50 BIZ

Ausgabe 4
2 in 2014

Info Zeitung Hochmoselübergang

Erster Bauabschnitt:
Autobahnkreuz
Wittlich bis zum Kreisel
bei Platten

Ortsumgehungen
Wittlich-Wengerohr und
Osann-Platten

Info



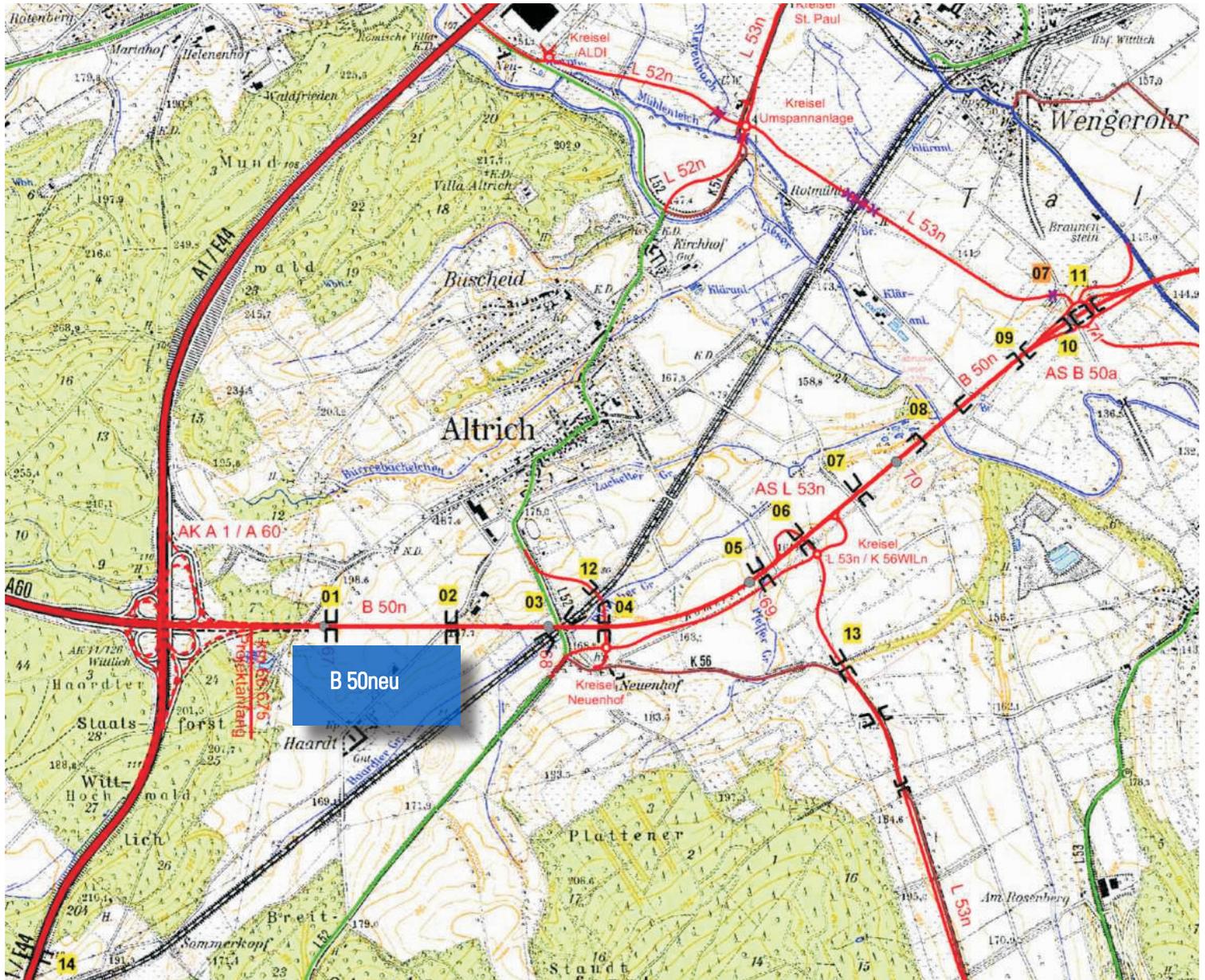
Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



Rheinland-Pfalz
MINISTERIUM
DES INNERN, FÜR SPORT
UND INFRASTRUKTUR



B 50neu, erster Bauabschnitt - Autobahnkreuz Wittlich



Die Bauwerke

- | | | | |
|---|---|----|--|
| 1 | Überführung Grünbrücke | 8 | Talbrücke Lieser |
| 2 | Überführung Wirtschaftsweg | 9 | Unterführung Wirtschaftsweg |
| 3 | Überführung der Bahnstrecke Saarbrücken – Koblenz | 10 | Unterführung Kreisfahrbahn |
| 4 | Überführung L 52 und Pinricher Graben | 11 | Unterführung Kreisfahrbahn |
| 5 | Überführung Wirtschaftsweg und Pfeffergraben | 12 | Unterführung Bahnstrecke Saarbrücken – Koblenz und Pinricher Graben (L 52) |
| 6 | Überführung L 53neu | 13 | Unterführung Kimpetgraben im Zuge der L 53neu |
| 7 | Überführung Wirtschaftsweg | 14 | Überführung Grünbrücke A 1 (Wittlich) |

lich (A 1 / A 60) bis zum Verteilerkreisel bei Platten

Der erste Bauabschnitt der B 50neu führt vom Autobahnkreuz Wittlich (A 1 / A 60) bis zum Verteilerkreisel bei Platten. Dieser Streckenzug ist rund 5,3 Kilometer lang. Zwei Drittel der Strecke, von der A 1 bis zur Anschlussstelle L 53neu (Abzweig Richtung Mülheim), sind mit vier Fahrstreifen, ausgestattet; die Fortsetzung in Richtung des Verteilerkreisels bei Platten mit sechs Fahrstreifen. Beide Randspuren dienen dabei als Verflechtungsstreifen und schließen die Lücke zwischen den Ortsumgehungen Wittlich-Wengerohr und Osann-Platten. Insbesondere der regionale Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung profitiert hiervon.

Für diesen Bauabschnitt liegt seit Januar 2003 Baurecht vor. Der Spatenstich erfolgte am 28. Mai 2003. Das erste Teilstück zwischen der Anschlussstelle der L 53 bei Altrich und dem Kreisel bei Platten ist bereits seit August 2012 unter Verkehr.

Die Erdbewegungen im ersten Abschnitt der B 50neu beinhalteten ein Abtragsvolumen von rund 1.700.000 Kubikmetern - 1.000.000 Kubikmeter hiervon wurden bis zum Verteilerkreisel in die Dämme eingebaut, die übrigen 700.000 Kubikmeter über den Verteilerkreisel hinaus im zweiten Bauabschnitt in Richtung Hochmoselbrücke.

Die Verkehrsprognose für diesen ersten Abschnitt der B 50neu weist eine Größenordnung von rund 25.000 Kfz pro Tag auf. Der Schwerverkehrsanteil liegt im Prognosejahr 2025 bei rund 24 Prozent.

Besonderheiten

Der Verteilerkreisel bei Platten

Der Verteilerkreisel in Platten besitzt sieben Arme. Er bindet nicht nur mit vier Rampen die B 50neu an das untergeordnete Straßennetz an, sondern gleichzeitig auch die Ortsumgehung Wittlich-Wengerohr sowie das Industriegebiet „Wittlich-Süd“ bzw. die Ortslage Wengerohr.

Naturschutz

Im ersten Abschnitt der B 50neu wurden zehn Stahlbetonrahmen als Amphibien-Querungen verlegt. Deren Längen entsprechen jeweils in etwa der darüber liegenden Fahrbahn mit einer Breite von 26 Meter. Der Wildschuttszaun begleitet die gesamte Strecke auf beiden Seiten in unterschiedlichster Ausprägung (normal bis Wildschuttszaun).

Bauwerke

Zum ersten Abschnitt gehören insgesamt 14 Brückenbauwerke. Sie wurden – wie im Straßenbau üblich – vor der eigentlichen Trasse gebaut. Dies hatte zeitweise zur Folge, dass fertige Brücken scheinbar allein inmitten der Landschaft standen.

Zu den besonderen Bauwerken zählen die Grünbrücke über die bestehende A 1 bei Wittlich, die beiden kombinierten Bachüberführungen Pinricher Graben und Pfeffergraben, die Talbrücke Lieser und – auf Grund der ungewöhnlichen Bauweise – die Wirtschaftswegeüberführung Bauwerk 2.

Diese Bauwerke werden im Folgenden gesondert dargestellt.

Grünbrücke Wittlich



Die Grünbrücke über die A 1 bei Wittlich wurde bereits im Jahr 2008 in Funktion genommen. Die Brücke war seinerzeit die erste Grünbrücke in Rheinland-Pfalz, die über eine bereits bestehende Autobahn gebaut wurde. Sie verbindet die Gebiete westlich der Autobahn 1 mit den östlichen. Gemeinsam mit der Talbrücke Königsbuche (A 60) und der Grünbrücke über die B 50neu (Bauwerk 1 im ersten Bauabschnitt) vernetzt sie alle Teilflächen um das Autobahnkreuz A 1/ A 60 / B 50neu

Die Brücke wird von vielen Tierarten, ob groß oder klein, sehr gut angenommen. Dies belegt nicht zuletzt die umfangreiche Videodokumentation. Seit Juni 2009 wird per Video aufgenommen, welche Tiere wann die Brücke nutzen. Die Videotechnik stammt von einem Sicherheitsunternehmen aus Baden-Württemberg. Im Frühjahr 2011 wurde die Kameratechnik modernisiert. Dank einer höheren Auflösung hat sich die Bildqualität verbessert. Besonders die Nachtaufnahmen profitieren davon. Video-Nachweise von Fuchs, Hase, Reh, Wildschwein, Dachs und Wildkatze auf der Wittlicher Grünbrücke finden Sie auf der Internetseite des LBM (www.lbm.rlp.de).

Überführung Pinricher Graben und Überführung Pfeffergraben

Dass Brücken über Bäche führen, ist nichts Neues. Aber ein Bach, der über eine Brücke führt, hat Seltenheitswert. Im ersten Bauabschnitt der B 50neu gibt es gleich zwei Brücken, über die Bäche fließen. Durch den Bau der neuen Bundesstraße werden nämlich zwei Bachläufe unterbrochen: Der „Pinricher Graben“ und der „Pfeffergraben“. Die B 50neu wird an dieser Stelle aufgrund der festliegenden Eisenbahnhauptstrecke Koblenz-Trier in Tieflage gebaut, das heißt, die Trasse liegt meterweit im Einschnitt. Damit die Bäche trotzdem weiter fließen können, wurden vorgesehene Verkehrs-Bauwerke als Kombibrücken mit wasserwirtschaftlicher Funktion ausgebildet. Ein leichtes Gefälle sorgt dabei dafür, dass das Wasser den richtigen Weg über die Brücke findet. Für den Bau mussten einige Abschnitte der Bäche verändert und verlegt werden. Dabei wurde darauf Wert gelegt, den neuen Verlauf der Bäche möglichst naturnah zu gestalten. So wurden für das neue Bett auch Steine und Erde aus den alten Bachläufen genutzt.



Talbrücke Lieser (im Bau, Juni 2011)



Die Dimensionierung der Talbrücke Lieser (BW 8) ist wasserwirtschaftlich begründet. Die 220 Meter lange und rund 6 Meter hohe Brücke überspannt die Talauflage der Lieser sowie zwei Wirtschaftswege. Mit ihrer lichten Weite von 220 Metern ist sie, im Vergleich zur normalerweise schmalen Lieser, vergleichsweise lang. Grund für die Konzeption der Brücke sind mögliche Hochwasserzeiten. Die Lieser erhält so genügend Platz, um sich auszubreiten.

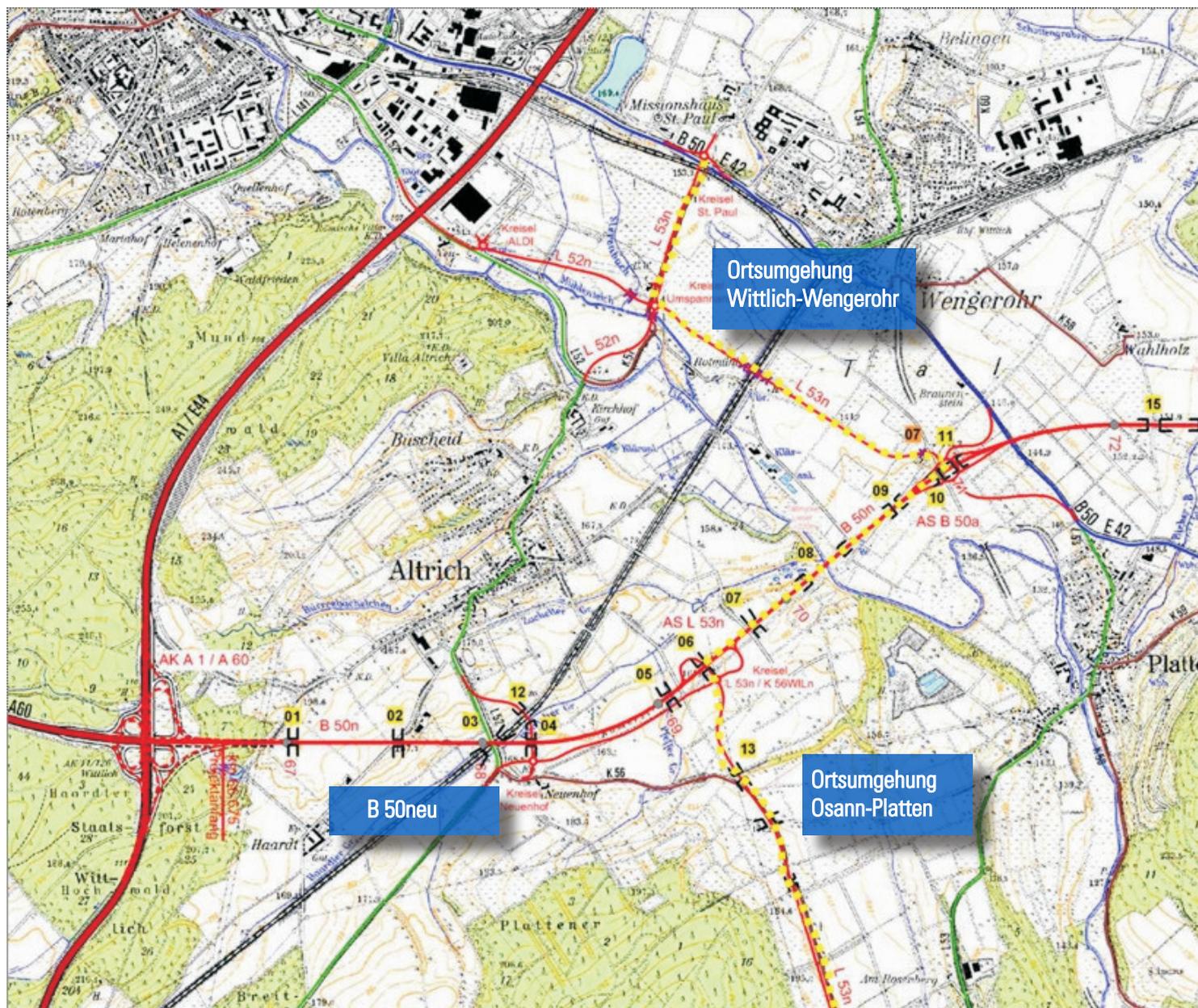
Wirtschaftswegeüberführung



Der Überbau liegt auf der Erde, die Pfeiler sind noch „versteckt“ (kleines Bild). Rund 17 Meter Erde mussten abgetragen werden, um die Brücke „freizulegen“ (großes Bild).

Die 82 Meter lange und rund 17 Meter hohe Wirtschaftswegeüberführung (BW 2) zeichnet sich durch ihre besondere Bauweise aus. Als Pfeiler für den 3-feldrigen Überbau dienen zwei Bohrpfähle (1,80 m Durchmesser), die in den Überbau eingespannt sind. Die Bohrpfähle wurden aus Stahlbeton hergestellt. Hierzu wurden zuvor Löcher in den Boden gebohrt – der Brückenbauer spricht hier von „abteufen“, also vom Herstellen senkrechter Hohlräume. Anschließend wurden die Bohrlöcher mit Bewehrungskörben und Beton gefüllt. Der Brückenüberbau konnte dadurch auf dem gewachsenen Boden wirtschaftlich hergestellt werden. Die Erde wurde erst mit Beginn des Erdbaus für die Trasse Stück für Stück abgetragen – die Pfeiler wurden sozusagen aus dem Erdreich „herausgeschält“.

Ortsumgehungen Wittlich–Wengerrohr (L 52 / L 53) und Osann–Platten (L 53)



Durch das überregionale Projekt B 50neu war eine Neuordnung und Verknüpfung des untergeordneten Straßennetzes in der Wittlicher Senke konsequent. Die beiden Ortsumgehungen Wittlich-Wengerrohr und Osann-Platten im Zuge des Landesstraßennetzes folgen dieser Leitidee.

Erste Überlegungen, die Orte mit Umgehungsstraßen vom Verkehr zu entlasten, existierten bereits in den 70er-Jahren. In der Studie „Gestaltung des Straßennetzes im Raum Wittlich-Wengerrohr im Zusammenhang mit der A 60“ wurde seinerzeit vorgeschlagen, die L 53 so zu verlegen, dass sie die Funktion einer Ortsumgehung für Wengerrohr und Platten übernehmen kann – ein Vorschlag, der heute in seiner Gesamtheit in die Tat umgesetzt wurde.

Die konkreten Planungen für die beiden Umgehungen begannen im Jahr 1992. Zuvor bestätigte die Verkehrsuntersuchung Wittlich-Ost einen Netzzusammenhang zwischen der L 53 und der A 60 bzw. B 50neu. So dient die L 53 unter anderem als Zubringer für die B 50neu. Um Osann, Platten, Altrich und Wengerrohr von dem dadurch steigenden Verkehrsaufkommen zu entlasten, wurden Ortsumgehungen erforderlich.

L 52 / L 53, Ortsumgehung Wittlich-Wengerohr



Die Ortsumgehung Wittlich-Wengerohr (gelbe Markierungen), eingezeichnet in ein Luftbild. Im Vordergrund der Kreisell bei Platten.

Das Neubauprojekt beinhaltet die eigentliche Ortsumgehung der Ortslage Wengerohr (L 53) und die Splitting des Verkehrs (Kreisell Umspannanlage) vor Wittlich in und aus östlicher Richtung (Mosel) – über die L 53 (B 50alt, Kurfürstenstraße) und über die L 52 (Bahnhofsstraße).

Im rund fünf Kilometer langen Streckenverlauf wurden drei Kreisverkehre angelegt. Zum Projekt gehört zudem der Teilrückbau von alten Fahrbahnen, unter anderem von der L 52 und der K 57. Auch musste die Funktion des unterbrochenen Wirtschafts- und Radwegenetz wiederhergestellt werden.

Eine Vielzahl unterschiedlichster Ver- und Entsorgungsleitungen waren zu berücksichtigen, zum Teil zu sichern und zu verlegen. Sieben Brücken, darunter die Überführung der zweigleisigen Eisenbahnstrecke Trier-Koblenz, vervollständigen die Maßnahme.

Im März 2006 erfolgte der erste symbolische Spatenstich. Im August 2007 begann der Erd- und Deckenbau westlich der Eisenbahnstrecke Trier-Koblenz. Bereits neun Monate später konnten dreiviertel der Neubaustrecke freigegeben werden – jedoch noch ohne eine Entlastungswirkung für Wengerohr. Rund ein Jahr später begann der Bau des Eisenbahn-Kreuzungsbauwerks. Im März 2011 folgte der Erd- und Deckenbau östlich der Eisenbahnstrecke. Seit Dezember 2011 fließt der Verkehr über die neue Ortsumgehung und durch den Verteilerkreis bei Platten.

Für die Anwohner gehörte damit die Zeit, in der mehr als 16.000 Fahrzeuge am Tag durch die Ortschaften fuhren, der Vergangenheit an. Hier ist zwischenzeitlich eine deutliche Entlastung von Lärm und Abgasen feststellbar.

Die Ortsumgehung hat eine lange Planungsgeschichte: Bereits vor mehr als vierzig Jahren gab es erste Überlegungen für den Bau einer Umgehung. Damals sollten die heutige A 60 und B 50 nördlich von Wittlich an die A 1 angebunden werden. Diese Planung verwarf der Bund jedoch Mitte der 70er-Jahre. Erst in den 90er-Jahren entwickelten die Planer das jetzt verwirklichte Konzept, für das 2004 der bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss erlassen wurde.

AUF EINEN BLICK

Länge:	5 Kilometer
Bauzeit:	2006-2011
Kosten:	rd. 12,8 Millionen Euro
Bauwerke:	sieben Brücken drei Kreisell
Besonderheiten:	Kreisell bei Platten als Knotenpunkt zur B 50neu

L 53, Ortsumgehung Osann-Platten

Die Ortsumgehung Osann-Platten (L 53) ist 5,2 Kilometer lang. Sie beginnt im Bereich der Anbindung an die L 47 bei Osann und führt bis zum Kreisel Platten. Ohne die Bauwerke im Trassenzug der B 50neu, die in der Verflechtungsstrecke liegen, wurden drei neue Bauwerke für die Ortsumgehung hergestellt.

Im Jahr 2005 konnte das erste rund 2,3 Kilometer lange Teilstück der Ortsumgehung Osann-Platten über dem Straßenkörper der alten K 56 (von Osann kommend) verwirklicht werden. Seitdem gibt es eine Zwischennutzung der neuen Ausbaustrecke. Der Verkehr von Osann nach Wittlich und umgekehrt konnte - zusammen mit der ebenfalls ausgebauten Ortsdurchfahrt Altrich - einen durchgängig sicheren und leistungsfähigen neuen Straßenzug nutzen.

Die endgültige Umgehungsfunktion für die Orte Osann und Platten wurde allerdings erst mit der Verkehrsfreigabe des ersten Bauabschnitts der B 50neu erreicht. Die äußeren beiden Verflechtungsstreifen der B50n dienen nämlich nicht nur als Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen der Bundesstraße, sondern auch als Lückenschluss der beiden neuen Ortsumgehungen.

Die Teilstrecke zwischen dem Kreisel bei Platten und der Anschlussstelle der L53 bei Altrich ging bereits im August 2012 unter Baustellenbedingungen unter Verkehr. Die Verkehrsteilnehmer nutzten hierbei pro Fahrt-

richtung jeweils die äußeren Fahrstreifen. Sicher abgetrennt transportierten die Baustellenfahrzeuge den großen Erdbau in der Mitte der künftigen Fahrbahn.

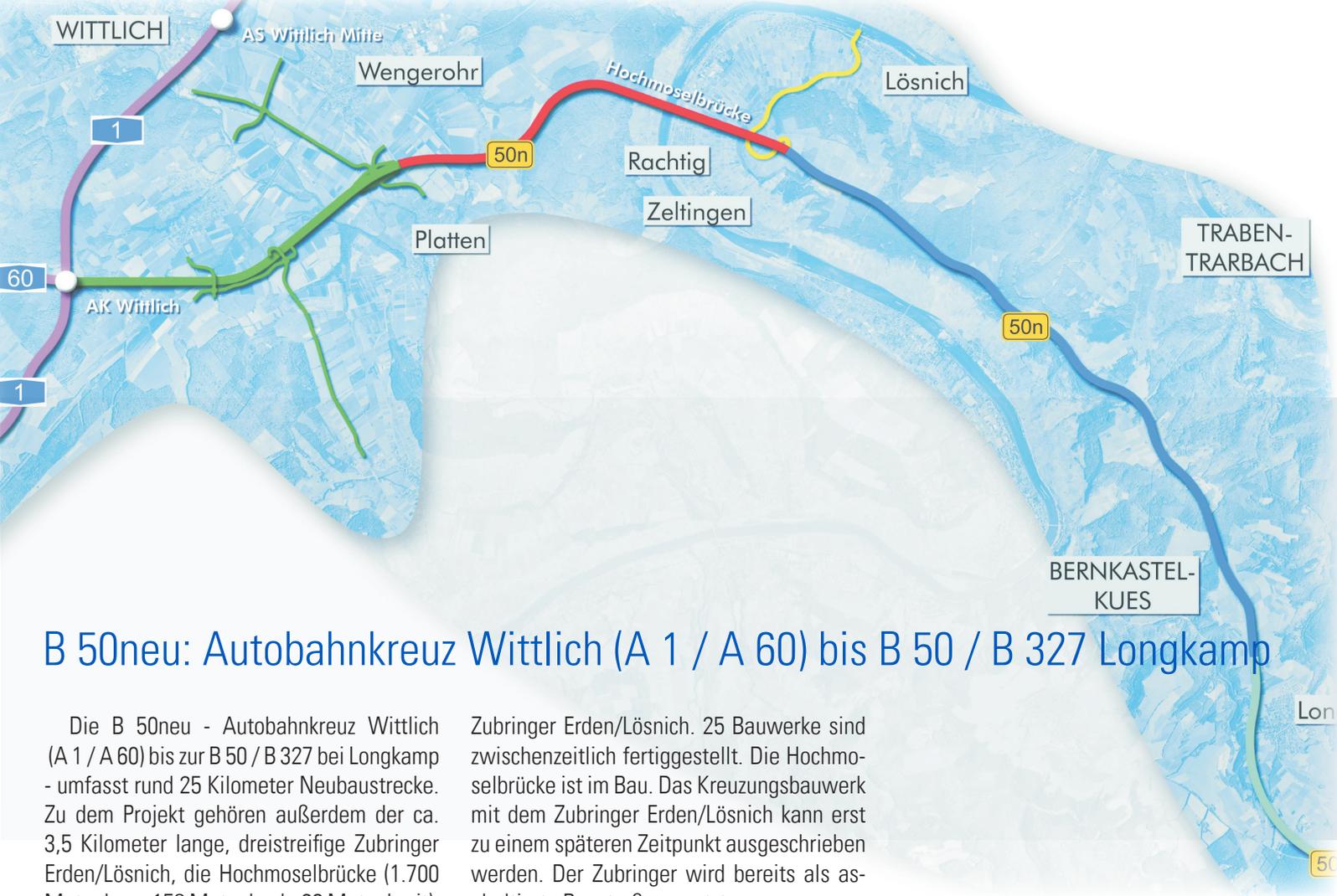
Auch die Planungshistorie der Umgehung Osann-Platten geht bis in die Mitte der 70er-Jahre zurück. Im Juli 2002 erlangte der Planfeststellungsbeschluss Bestandskraft, 2004 war Baubeginn.

AUF EINEN BLICK

Länge:	5,2 Kilometer
Bauzeit:	2004-2014
Kosten:	rd. 8,4 Millionen Euro
Bauwerke:	drei Brücken (ohne Verflechtungsstreifen B 50neu)
Besonderheiten:	Tierdurchlass



Die Ortsumgehung Osann-Platten in der Visualisierung.



B 50neu: Autobahnkreuz Wittlich (A 1 / A 60) bis B 50 / B 327 Longkamp

Die B 50neu - Autobahnkreuz Wittlich (A 1 / A 60) bis zur B 50 / B 327 bei Longkamp - umfasst rund 25 Kilometer Neubaustrecke. Zu dem Projekt gehören außerdem der ca. 3,5 Kilometer lange, dreistreifige Zubringer Erden/Löslich, die Hochmoselbrücke (1.700 Meter lang, 158 Meter hoch, 29 Meter breit), vier Talbrücken, ein Landschafts-Tunnel (100 Meter lang) durch den Moselhochrücken bei Ürzig, zwölf Grün- bzw. Wildbrücken (sieben Über- und fünf Unterführungen) sowie 23 weitere Bauwerke als Unter- bzw. Überführungen.

Der erste Bauabschnitt führt vom Autobahnkreuz Wittlich (A 1 / A 60) bis zum Verteilerkreisel Platten (B 50alt). Die Arbeiten haben im Mai 2003 begonnen. Ende 2014 wurde der Abschnitt freigegeben.

Der zweite Bauabschnitt reicht von Platten bis Longkamp und beinhaltet unter anderem die Umgehung Longkamp sowie den

Zubringer Erden/Löslich. 25 Bauwerke sind zwischenzeitlich fertiggestellt. Die Hochmoselbrücke ist im Bau. Das Kreuzungsbauwerk mit dem Zubringer Erden/Löslich kann erst zu einem späteren Zeitpunkt ausgeschrieben werden. Der Zubringer wird bereits als asphaltierte Baustraße genutzt.

Die Arbeiten an der Hochmoselbrücke wurden im Herbst 2011 mit dem Widerlager Hunsrück begonnen. Die transparente Brücke kommt mit nur zehn Pfeilern aus, die zwischen 20 Meter und 150 Meter hoch sind. Jeder Pfeiler steht auf einer Einzelgründung aus mehreren Bohrpfehlern und jeweils einer Bohrkopfplatte. Die Pfeiler entstehen – nach Disposition der Baufirma – der Reihe nach vom Widerlager auf der Hunsrückseite aus in Richtung Moselufer und anschließend auf der anderen Moselseite.

Die Pfeiler werden auf Bohrpfehlern im Boden gegründet – in Summe werden mehr

als 100 Pfehle hergestellt, die bis zu 47 Meter lang sind. Die Bohrdurchmesser schwanken zwischen 1,80 und 2,00 Metern.

Die Hochmoselbrücke wird im sogenannten Taktchiebeverfahren gebaut. Der erste Verschiebung des Stahlhohlkastens fand im Herbst 2013 statt. 83 Meter hat sich hierbei der Stahlüberbau in Richtung Widerlager bewegt – ein vergleichsweise unspektakulärer Verschiebung, der sich ausschließlich auf dem Vormontageplatz abspielte. Der erste Verschiebung in Richtung Tal erfolgte Ende Juni 2014. Hierbei wurde der Überbau weitere 117 Meter verschoben. Anfang 2015 folgt der nächste Verschiebung.

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@lhm.rlp.de

Weitere Informationen

www.hochmoseluebergang.rlp.de