

Planungsgrundlagen der Vorplanung Variante 3neu

Projekt: Bau der L52neu 2. BA Koblenz-Metternich
hier: Planungsparameter Variante 3 – überwiegende 2-Spurigkeit
Planungsstand: 11.08.2023

Ausgangslage

Das Büro KIG ist seitens des LBM Cochem- Koblenz mit den Planungsleistungen LPH 1-7 zu dem o.g. Projekt beauftragt und hat bisher die beauftragte Variante 1 aus dem Hauptvertrag (ca. halbe 4- Spurigkeit und ca. halbe 2-Spurigkeit) sowie per Nachtrag eine Variante 2 (durchgehende 4- Spurigkeit) jeweils als Vorplanungen ausgearbeitet und dem LBM Ende 2021 übergeben.

Nach zwischenzeitlichen Abstimmungen und Vorlage eines Verkehrsgutachtens von VERTEC aus 8/2022, soll nunmehr die durchgängige 4- Spurigkeit aufgegeben und überwiegend eine 2- Spurigkeit, mit grundsätzlicher Möglichkeit der Nachrüstung einer 4- Spurigkeit, als Variante 3 geplant werden.

Nach Abstimmung der Grundsätze der neuen Variantenplanung am 09.02.2023 hat das Büro KIG zwischenzeitlich einen Trassierungsvorschlag zur überwiegenden 2-Spurigkeit erarbeitet, der nachfolgend kurz erläutert wird (Anmerkung: In den Lageplanunterlagen zur Variante 3 ist die Hauptachse der ehemaligen 4-spurigen Variante in lila Farbe mit dargestellt):

1. *Trassierung*

- Die Trassierung der Hauptachse und die Gradienten der 4- spurigen Planung wurden grundsätzlich beibehalten und auf die neue Variante übertragen. Für die Variante 3 wurde jedoch eine parallele neue Hauptachse 1 berechnet und die ehemalige Hauptachse der 4-spurigen Planung wurde in Achsnr. 100 umbenannt.
- In den Bereichen, in denen die bisherige Planung auf einen 2-spurigen Querschnitt reduziert wurde, wurden bis auf Übergangsbereiche die beiden südlichen Fahrspuren aus der 4- spurigen Planung beibehalten. So kann zu einem späteren Zeitpunkt eine Erweiterung auf 4 Spuren in nördlicher Richtung erfolgen.
- Die Fahrstreifen in der 4-spurigen Variante sind 3,50 m und 3,25 m breit (zuzgl. beidseitigen 0,50 m breiten Randstreifen). Daraus ergibt sich eine Gesamtfahrbahnbreite je Fahrtrichtung von jeweils 7,75 m. Für die vorliegende 2-spurige Planung wurde der südliche Fahrbahnrand um 0,25 m verbreitert, damit beide Fahrspuren eine Breite von 3,50 m + 0,50 m Randstreifen erhalten. Die Gesamt-Fahrbahnbreite beträgt in den 2-spurigen Bereichen dann 8,0 m (entspricht dem Regelquerschnitt RQ 11 der RAL). Bankette, Mulden und Böschungen wurden daher in Bezug auf den Rand der 4-spurigen Planung, um 0,25 m nach außen verschoben.

2. *Lage der Knoten*

- Der Knoten A (in Höhe BWZ/Anschluss in Richtung A61) wurde grundsätzlich planfrei, so wie bisher in der 4- spurigen Planung vorgesehen, übernommen. Die

Reduzierung auf eine 2-spurige Verkehrsführung erfolgt zwischen dem Knoten A und der geplanten Wirtschaftswegebücke (Bauwerk 2).

- Der Knoten B (im Bereich Anschluss Industriestraße Metternich) wurde ebenfalls planfrei gemäß der bisherigen 4-spurigen Planung übernommen. Die L 52neu verläuft jedoch nur mit 2 durchgehenden Fahrspuren unterhalb des Bauwerks 3. Die nördlichen Ein- und Ausfädelungsspuren wurden entsprechend neu angerechnet und die Rampenführung wurde an die 2-Spurigkeit der L 52neu angepasst.
- Der Knoten C (Kreuzung Weinacker) wurde ebenfalls aus der 4-spurigen Planung übernommen und an die ankommende 2-spurige L52neu angerechnet.
- In den Bereichen zwischen den Knoten A und B sowie zwischen den Knoten B und C wurde die L 52neu 2-spurig eingeplant. Die Böschungen wurden an die neue Trassierung angepasst und wie in der ursprünglichen Planung mit Abrundung gemäß RAL eingeplant.

3. *Ein-Ausfädelungsspuren*

- Die Ein- Ausfädelungsspuren wurden RAL-konform in 150 m Länge (einschl. 30 m Verziehung) eingeplant. Die südlichen Ein- und Ausfädelungstreifen wurden dabei aus der 4-spurigen Planung übernommen. Am Knoten B wurden die Ein- und Ausfädelungstreifen an die 2-spurige L52neu angerechnet.
- Die nord-östliche Ausfädelungsspur am Knoten B musste lagemäßig östlich vom Bauwerk 3 eingeplant werden, da durch die Mittelpfeiler des Brückenbauwerks (im zukünftigen Mittelstreifen einer 4-spurigen L 52) ansonsten keine RAL-konforme 150 m lange Ausfädelung möglich gewesen wäre. Die Ausfahrtsrampe verlängert sich entsprechend und muss bei einem zukünftigen 4-spurigen Ausbau wieder rückgebaut werden.

4. *Rad- Wirtschaftswege*

- Die Führung der Rad- Wirtschaftswege wurde grundsätzlich aus der 4-spurigen Planung übernommen.

5. *Weiterer Planungsfortschritt*

Nach planerischer Abstimmung der neuen Variante 3 wird das Büro KIG diese Planung dann als Entwurfsplanung weiter ausarbeiten.

KIG Mayen, 11.08.2023
gez. (G. Göbel, T. Berdel)