

B 14 Ersatzneubau der Unterführung der K 1858 bei Korb

Fachinformationen:

Felix Blümle, Projektleiter

felix.bluemle@rps.bwl.de

Zahlen und Fakten

Ortslage: B 14 Anschlussstelle Waiblingen-Nord/Korb

Zweck: Unterführung K 1858 und Radweg

Bauherr: Bundesrepublik Deutschland

Baukosten: ca. 11,2 Mio. € brutto (Stand: 12/23)

Voraussichtliche Bauzeit: 2 Jahre

Spannweite: rd. 29,00 m

Brückenbreite: 33,78 m (gesamt)

Länge der Baumaßnahme: ca. 0,150 km

Länge der bauzeitlichen Verkehrsführung: ca. 0,500 km

Aktueller Stand des Verfahrens

Aktuell befindet sich das Bauvorhaben in der Entwurfsplanung. In dieser Phase entsteht der Bauwerksentwurf, der die Grundlage für die Ausschreibung sowie für die Genehmigungen schafft.

Parallel hierzu werden vor Ort Erkundungen im Hinblick auf Versorgungs- und Entwässerungsleitungen durchgeführt sowie Naturschutz- und Artenschutzbelange geklärt.

Herausforderungen & Lösungen

- Zwei Freileitungstrassen überqueren das Baufeld der Baumaßnahme
- Auf der B14 herrscht eine hohe Verkehrsstärke, hierdurch ist es notwendig die vier Fahrspuren (je zwei Richtungsfahrbahnen) aufrechtzuhalten
- Abbruch und Neubau jedes Teilbauwerk erfolgt unter Verkehrsbetrieb der B 14
- Aufgrund eines schwierigen Baugrunds in diesem Gebiet ist eine sehr detaillierte Untersuchung des Baugrundes und der Gründungsart notwendig
- Die darunterliegende Kreisstraße K 1858 soll so selten wie möglich von Vollsperrungen betroffen sein.

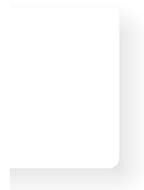
Bauzeitliche Verkehrsführung:

B 14: 4 Fahrspuren auf dem jeweils bestehenden Teilbauwerk.

- 1. Bauphase Verkehrsführung auf dem östlichen Bauwerk

- 2. Bauphase Verkehrsführung auf dem westlichen Bauwerk

K 1858: Zeitweise Teil-/Vollsperrung



Das Projekt

- **Ausgangslage**
- **Neubau**
- **Geplante Maßnahmen**

Ausgangslage

Im Bereich der Anschlussstelle Waiblingen-Nord/Korb unterquert die Kreisstraße K 1858 die vierspurige Bundesstraße B 14. Die Unterführung der K1858 besteht aus zwei Teilbauwerken aus dem Jahr 1975.

Der Überbau, mit einer Spannweite von rd. 25,00 m, der Einfeldbrücke, ist in Spannbetonweise hergestellt. Die beiden Teilbauwerke zusammen, kommen auf eine Gesamtbreite von rd. 33,50m und weisen jeweils eine Fahrbahnbreite von 12,75 m auf.

In Querrichtung besteht die Konstruktion je Teilbauwerk aus einem zweistegigen Plattenbalken mit Hohlkörpern.

Die Lärmschutzwand von 1992 ist mit einem eigenständigen Tragwerk vor das östliche Teilbauwerk gesetzt.

Aufgrund von Setzungen bzw. Verkippungen der Widerlager infolge von schlechten Baugrundverhältnissen ist eine Brückensanierung nicht mehr wirtschaftlich und die beiden Bauwerke müssen durch einen lagegleichen Ersatzneubau ausgetauscht werden.

Neubau

Informationen zum geplanten Ersatzneubau werden bereitgestellt, sobald der Entwurf fertiggestellt ist.

Geplante Maßnahmen

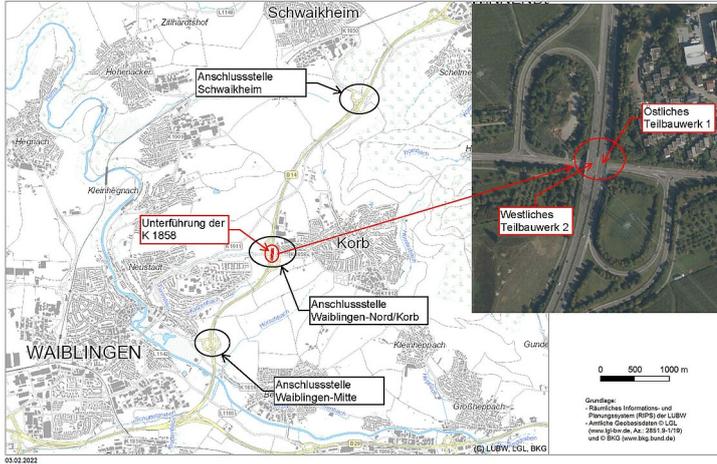
- Einrichten Verkehrsführung mit jeweils zwei Richtungsfahrbahnen auf dem östlichen Bauwerk
- Abbruch und Neubau des westlichen Bauwerks (Fahrtrichtung Waiblingen/Stuttgart)
- Einrichten Verkehrsführung mit jeweils zwei Richtungsfahrbahnen auf dem westlichen Brückenneubau
- Abbruch und Neubau östliches Bauwerk und vorgesetzte Lärmschutzwand (Fahrtrichtung Winnenden/Backnang)
- Rückverlegung vorhandener Versorgungs-/Entwässerungsleitungen

Informieren Sie sich

- **Öffentlichkeitsbeteiligung**
- **Bisheriger Planungsverlauf**
- **Planungsunterlagen**

Öffentlichkeitsbeteiligung

Alle Maßnahmen zur Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikationsmaßnahmen werden in den Planungsprozess des Projektes integriert. Hier können Sie sich über die aktuellen Beteiligungsmaßnahmen informieren und die aktuellen Planungsunterlagen einsehen:



LUBW

Übersichtskarte



Bauwerk-Bestand Ansicht Ost (Teilbauwerk 1) mit vorgesetzter Lärmschutzwand

Regierungspräsidium Stuttgart

Bauwerk-Bestand Ansicht Ost, Teilbauwerk 1



Bauwerk-Bestand Ansicht West (Teilbauwerk 2)

Regierungspräsidium Stuttgart

Bauwerk-Bestand Ansicht West, Teilbauwerk 2

Bisheriger Planungsverlauf

In einem ersten Schritt fand die Untersuchung von insgesamt 10 Varianten statt.

Hiervon wurden 3 Varianten weiterverfolgt:

- Variante 1: Gevouteter Einfeldrahmen
- Variante 2 : 3-feldrige Vollplatte mit Ovalstützen
- Variante 3 : 3-feldrige Vollplatte mit Baumstützen

Am Ende der Untersuchung fiel die Entscheidung auf die Vorzugsvariante gevouteter Einfeldrahmen.

Planungsunterlagen

Folgen zum gegebenen Zeitpunkt.