

B19 Ortsumgehung Schwallungen

Bau der Ortsumgehung Schwallungen



Bild 1: Standort am Körnebachtal vor Baubeginn - Blick in südwestliche Richtung (geplante Trasse rechts der 110 kV-Freileitung) - Herbst 2003



Bild 2: Standort südlich des Körnebachtals vor Baubeginn - Blick in nördliche Richtung (geplante Trasse links der 110kV - Freileitung) - Herbst 2005



Bild 3: Standort (analog Bild 1) am Körnebachtal - während des Baues (südliches Widerlager der Körnebachtalbrücke) - Juli 2006



Bild 4: Standort (analog Bild 2) südlich des Körnebachtals - während des Baues (nördliche Richtung - nördliches Widerlager) - Juli 2006



Bild 5: nördliches Widerlager der Körnebachtalbrücke - Juli 2006



Bild 6: Klingebrücke - Juli 2006



Bild 7: Körnebachtalbrücke - Juli 2006



Bild 8: Trasse Richtung Norden - Juli 2006



Bild 9: Körnebachtalbrücke - Bau der Pfeiler - Oktober 2006



Bild 10: Körnetalbrücke - Einschaltung des Überbaus - November 2006



Bild 11: Körnetalbrücke - Blick in südliche Richtung - Mai 2007



KörBild 12: Körnebachtalbrücke - Mai 2007



Bild 13: Körnebachtalbrücke - vor dem Ausschalen - Mai 2007



Bild 14: Talbrücke Klinge - Juli 2007



Bild 15: Anschlussbauwerk Nord - Juli 2007



Bild 16: Anschlussbauwerk Süd - Juli 2007



Bild 17: Ende der Körnebachtalbrücke; Blick in nördliche Richtung - Dezember 2007



Bild 18: Körnebachtalbrücke in Richtung Norden - Dezember 2007



Bild 19: Körnebachtalbrücke; Blick in nördliche Richtung - Dezember 2007



Bild 20: Körnebachtalbrücke; Blick in Südliche Richtung - Dezember 2007



Bild 21: Klingebrücke in Richtung Süden - Dezember 2007

Bauherr:	Bundesrepublik Deutschland
Entwurfsaufsteller:	Straßenbauamt Südwestthüringen
Entwurfsbearbeiter:	SEIB Ingenieur-Consult GmbH & Co.KG Würzburg
Spatenstich	05.12.2005
Verkehrsfreigabe Strecke:	20.12.2007
Endabnahme:	30.09.2008
Baudurchführung:	Fa. Stolz - Bau GmbH
Baulänge:	2,606 km
Fahrbahnbreite:	RQ 10,5 8 m mit Zusatzfahrstreifen und verbreiterten Randstreifen
Ingenieurbauwerke:	4 Brückenbauwerke, davon eine ca. 230 lange Talbrücke über das Körnebachtal
Bauzeit:	2005 - 2008
Baukosten	ca. 13 Mio €



OU Schwallungen
Kartenausschnitt

[PDF](#) OU Schwallungen Kartenausschnitt (PDF)

Größe: 165.7 kB

Beschreibung der Baumaßnahme

Die Ortsumgehung Schwallungen im Zuge der B 19 ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes enthalten. Im Landesentwicklungsprogramm Thüringen und im Regionalen Raumordnungsplan Südthüringen, Teil B, ist die B 19 als überregionale Verkehrsachse Eisenach – Werratalachse mit vordringlichen Entwicklungszielen definiert.

Die B 19 verläuft in Nord-Südrichtung von Eisenach über Meiningen, Landesgrenze Thüringen/Bayern, Mellrichstadt, Bad Neustadt a. d. Saale über Würzburg nach Ulm. Sie stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem thüringischen und dem unterfränkischen bzw. südfränkischen Raum dar. Die Ortsumgehung Schwallungen ist eingepasst in ein Gesamtkonzept zur großräumigen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für die B 19 im Raum Barchfeld bis Meiningen. Erst mit der Realisierung des gesamten Streckenabschnittes zwischen Waldfish und Wasungen wird eine ausreichende Streckenleistungsfähigkeit erreicht. Mit dem schrittweisen Neubau der B 19 wird wesentlich dazu beigetragen, eine funktionsfähige verkehrliche Erschließung der Regionen zu erreichen, die zur Förderung der Wirtschaftsstruktur in der Region beiträgt. Die Verkehrsbelastungen der B 19 liegen auf den freien Strecken zwischen 8.000 bis 12.000 Kfz/24h, die Ortsdurchfahrten sind wegen des wachsenden Binnenverkehrs um ca. 3.000 bis 5.000 Kfz/24h höher belastet. Aufgrund des Ausbaustandards, der teilweise noch fehlenden Umgehungsstraßen, der oft engen und winklig geführten Ortsdurchfahrten und einer Vielzahl von niveaugleichen Bahnübergängen treten bei diesen Verkehrsmengen erhebliche Defizite im Hinblick auf Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Verkehrsablaufes auf.

Die alte L 2692, von Westen kommend, wurde ungefähr in Ortsmitte von Schwallungen mit der B 19 alt verknüpft. Jetzt führt die K 84 (alt - L 2692) bis an den nördlichen Knotenpunkt heran. Früher wurde die B 19 in der Ortsdurchfahrt über einen größeren Abschnitt als Einbahnstraßensystem geführt.

Die vorhandenen Straßenabschnitte in der Ortslage waren infolge von Kurven und Engstellen unübersichtlich und führten zu einer hohen Verkehrsbelastung des Ortskernes (ca. 14 % Schwerverkehrsanteil). In bestimmten Bereichen war die Anlage von Gehwegen nicht möglich. Hier war die Gefährdung der Fußgänger bei beidseitiger enger Bebauung durch den Schwerverkehr am höchsten. Ein Ausbau der Ortsdurchfahrt war durch die örtlichen Gegebenheiten (städtebauliche Verhältnisse und Zwangspunkte) nicht möglich bzw. hätte mit umfangreichen Gebäudeabrissen in der Ortslage gerechnet werden müssen. Damit hätte man allerdings die hohen Lärm- und Schadstoffimmissionen, die vorhandene Trennwirkung der Straße, die gestörte Straßenraumgestaltung (keine bzw. geringe Funktionsflächen) sowie erschwerte Andienbarkeit der Anliegergrundstücke nur in geringem Maße verbessern können. Deshalb war der Bau einer Ortsumgehung dringend notwendig.

Die Ortsumgehung Schwallungen im Zuge der B 19 umfährt die Ortslage Schwallungen östlich und schwenkt dann in westliche Richtung auf die bestehende B 19. Sie beginnt südlich der Ortslage an der alten B19. Hier entstand ein niveaugleicher Knotenpunkt mit Linksabbiegespur, der eine Erschließung der Ortslage über die alte B 19 ermöglicht. Die vorhandenen Wirtschaftswege werden über ein Bauwerk gebündelt die Trasse der Ortsumgehung niveaufrei unterqueren. Anschließend wird Richtung Norden das Klingetal mit einem ca. 50 m langem Bauwerk überspannt. In einem großen Bogen nähert sich die Trasse der 110kV-Freileitung und quert mit einer ca. 230 m langen Talbrücke das Körnebachtal um weiterhin östlich in nördliche Richtung die Ortslage Schwallungen zu umfahren. Nach Unterquerung der 110kV-Freileitung schwingt die Trasse Richtung Nordwesten zur bestehenden B 19. Hier entstand ein niveaufreier Knotenpunkt. Die Anschlussrampen sind über einen Kreisverkehr mit der alten B 19 (nördlicher Ortsanschluß, neu K 84) und der Gewerbegebietserschließungsstraße verknüpft.

Die Trasse führt durch bewegtes Gelände. Die max. Längsneigung beträgt ca. 4,5 %. Im Trassenbereich befinden sich Einschnitts- und Auftragsbereiche mit max. 10 m Höhenunterschied. Die Massenbilanz ist durch die zusätzlich angeordneten Verwaltungsbereiche zum größten Teil ausgeglichen. Es erfolgten Erdmassenbewegung von ca. 250.000 m³.

Für das Vorhaben wurde zur Vermeidung größerer Eingriffe in das Eigentum betroffener Grundstückseigentümer eine Unternehmensflurbereinigung nach § 87 FlurbG beim TMLNU beantragt. Das Flurbereinigungsverfahren wurde in 2004 angeordnet und umfasst 308 ha. Der Unternehmensträger wurde über eine vorzeitige Besitzeinweisung in die erforderlichen Bauflächen eingewiesen.

Die Ausführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgte ab Herbst 2008 und sie werden voraussichtlich im Sommer 2009 abgeschlossen sein. Unter anderem erfolgt die Renaturierung des Körnebaches mit Anlage eines beidseitigen Uferstrandstreifens auf einer Länge von ca. 1 km sowie die Neuschaffung von ca. 4,0 ha Hecken-Magerrasen-Streuobstkomplexen auf den Talhängen des Körnebachtales.