

- Bauabschnitt I:  
Die Trasse nimmt  
Form an
- Durch den Tunnel  
auf die Brücke
- Unterwegs mit den  
Landespflegern



# Großes Baggern mit Hightech: Die Trasse kommt in Form

Auf der Strecke zwischen dem Autobahnkreuz Wittlich und dem Kreiselpunkt bei Platten erstreckt sich der erste Bauabschnitt der B 50neu. Während das Stück zwischen der Anschlussstelle der L 53 bei Altrich und dem Kreiselpunkt Platten bereits fertig gebaut ist, laufen die Arbeiten im Bereich des Autobahnkreuzes bis L 53 auf Hochtouren.

„Hier wird die B 50neu an das Autobahnkreuz Wittlich angeschlossen“, sagt Andreas Lamberty. Der Bereich der aktuellen Arbeiten erstreckt sich über drei Kilometer bis zur Anschlussstelle der L 53. Bis zum Kreiselpunkt bei Platten sind es von hier aus fünf, zur Moselbrücke neun, und bis zum Ende der Trasse bei Longkamp 25 Kilometer.

Lamberty informiert über die laufenden Arbeiten: „Wir öffnen die Einschnitte und stellen mit dem gewonnenen Erdbaustoff die Erdämme her.“ Das bedeutet: Der sogenannte Unterbau für die Straßenrasse wird angelegt. Wo das Niveau des Geländes zu hoch ist, wird Erde abgetragen, wo es zu niedrig ist, wird Erde aufgeschüttet. Direkt am Autobahnkreuz muss ein größerer Erdhügel abgetragen werden, die Erdmassen werden direkt nebenan wieder eingebaut. Bis zu 20 Meter Erdreich muss hier maximal abgetragen werden, um auf das richtige Niveau, das sogenannte Erdplanum, zu kommen.



Die Schachtmeister Heinz Neuhaus und Wolfgang Korst sowie Andreas Lamberty vom Landesbetrieb Mobilität betrachten auf dem Plan, an welchen Stellen noch gearbeitet werden muss.

Links und rechts der zukünftigen Straße werden Schutzwälle aufgeschüttet. So entsteht nach und nach der Unterbau.

Diese Arbeiten sind im wahrsten Wortsinne ein Kraftakt. Acht Dumper - geländegängige Baustellenfahrzeuge -, vier Bagger, vier Raupenfahrzeuge und sechs Walzen sind zurzeit im Einsatz. Rund 180.000 Kubikmeter

Erde wird am Autobahnkreuz ausgehoben, 820.000 Kubikmeter auf dem drei Kilometer langen Teilstück bis zur L 53. Von dieser Million Kubikmetern Erde werden 400.000 Kubikmeter vor Ort wieder aufgetragen, die übrigen 600.000 Kubikmeter werden im Bauabschnitt hinter dem Kreiselpunkt bei Platten in fünf Kilometern Entfernung benötigt.

Unten am Autobahnkreuz, wo die Dumper ihre Ladungen abkippen, vibriert der Boden. Eine 50 Tonnen schwere Planieraupe verteilt die Erde. Zwei Walzenzüge rollen über die Fläche. „Die Erde wird von den Walzen verdichtet, damit der Unterbau stabil wird“, erläutert Wolfgang Korst, Schachtmeister der beauftragten Baufirma. Nicht immer sei der Boden, der ausgehoben wird, auch geeignet, um direkt weiterverwendet zu werden. „Wenn der Boden zu feucht ist, dann kann er beim Einbau nicht richtig verdichtet werden.“ In diesem Fall müsse der Erde vorher Wasser entzogen werden. „Hierfür verwenden wir eine Kalk-Zement-Mischung, die beim Einbau mit der Erde vermischt wird“, sagt Korst. Andreas Lamberty ergänzt: „Von einer Million Kubikmetern Erde, die hier ausgehoben wird, muss mehr als die Hälfte mit dem Gemisch verbessert werden.“ Ein Erdbaulabor untersuche täglich die



Ein Dumper nach dem anderen wird beladen.

Beschaffenheit des ausgehobenen Bodens und kontrolliere Weiterverarbeitung sowie fachgerechten Einbau der Erdmassen.

Bagger und Raupenfahrzeuge navigieren GPS-gestützt. Wie viel Erdmasse an exakt welcher Stelle abgegraben oder eingebaut werden muss, erfahren die Fahrer über ein Display in der Führerkabine. Die Informationen sendet eine Software über eine Funkantenne. „Die gesamte Baustelle ist dreidimensional digital erfasst“, erläutert Schachtmeister Korst. Auf wenige Zentimeter genau könne man mit dieser Navigation arbeiten.

Generell seien die Erdarbeiten sehr witterungsabhängig. Korst erklärt: „Wenn es zu kalt ist und frostige Temperaturen herrschen, dann können wir nicht arbeiten.“ Auch starker Regen sei problematisch: „Mit aufgeweichter Erde kommt man sehr schlecht zurecht. Außerdem würden unsere Baufahrzeuge ständig im aufgeweichten Boden feststecken.“ Vier Wochen mussten die Arbeiten in diesem Jahr wegen schlechten Wetters bereits pausieren. Trotzdem sei man gut im Zeitplan. Krötentunnel würden noch gebaut werden, damit die Amphibien sicher ihre gewohnten Laichgewässer südlich der Trasse erreichen können. Im Anschluss werde der sogenannte Oberbau hergestellt, nämlich die eigentliche Straße mit Frostschuttschicht sowie den aus Asphalt bestehenden Schichten, der Tragschicht, der Binderschicht und der Deckschicht.

Einen knappen Kilometer vom Autobahnkreuz entfernt, direkt an einer kleinen Brücke, die einen Wirtschaftsweg über die Trasse führt, stehen Dumper in Reihe und Glied. Ein Bagger gräbt, die Dumper warten darauf, mit der Erde beladen zu werden. Schachtmeister Korst kommentiert das Geschehen: „16 Meter müssen wir hier noch abtragen.“ Zunächst seien aber ungefähr fünf Meter ausreichend. „Dann haben wir uns unter der bestehenden Brücke durchgegraben. Die muss frei sein, damit wir demnächst mit dem Aushub unter ihr hindurch fahren können.“

600.000 Kubikmeter Aushub sind übrig, das Material wird für den Bau der B 50neu zwischen dem Kreisel bei Platten und der Moselbrücke benötigt. Auf dieser Strecke muss für die Trasse ein Damm von bis zu 10 Metern Höhe aufgeschüttet werden. „Der

Boden wird dann über das bereits fertige Teilstück der B 50neu zwischen der L 53-Anschlussstelle und dem Kreisel bei Platten transportiert“, sagt Lamberty.

Dieses Teilstück der B 50neu ist etwas ganz besonderes. Mitte 2012 wurde der fertige Abschnitt für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Allerdings betrifft das nur die Fahrstreifen links und rechts. Die Mitte der Straße ist zunächst für Baustellenfahrzeuge reserviert, die die Erde in den Bauabschnitt hinter dem Kreisel Platten transportieren. Dies ist der kürzeste Weg, und dabei wird der öffentliche Verkehr nicht gestört.

Die Trasse ist hier sechsstreifig, während der Rest der B 50neu nur vierstreifig gebaut wird. Andreas Lamberty erklärt: „Hier wurde zusätzlich für jede Fahrtrichtung ein sogenannter Verflechtungsstreifen gebaut.“ Tatsächlich wird so die Lücke zwischen dem Teil der L 53 bei Wittlich-Wengerohr und dem Teil westlich von Platten und Osann geschlossen. Dadurch steht nun eine komfortable Route für den regionalen Durchgangsverkehr in der Nord-Süd-Richtung zur Verfügung. „Das hat dann den Effekt, dass durch Altrich, Platten und Osann nun viel weniger Fahrzeuge rollen, als vorher“, weiß Andreas Lamberty.



Das Display zeigt dem Baggerfahrer an, wo genau er wie viel Erde ausheben soll.

# Der Weg ins Moseltal: Durch den Tunnel auf die Brücke



Hier entsteht der Tunnel, durch den die B 50neu auf die Moselbrücke führt.

Der das Moseltal im Westen zu durchdringende Hügelkamm liegt auf einer Höhe von rund 280 Meter über NN, während das Moseltal in diesem Bereich auf rund 100 Meter über NN liegt. Die Moselbrücke wird rund 160 Meter hoch werden. Um die sich in Richtung Wittlich fortsetzende Trasse der B 50neu ebenerdig auf die Brücke führen zu können, muss deshalb ein Einschnitt im Hügelkamm geöffnet werden. Ein solcher Einschnitt, würde er endgültig sein, brächte allerdings Nachteile für Flora und Fauna auf den Moselrandhöhen und deren weiträumige Vernetzung mit sich. Das Landschaftsbild würde verändert werden und von Winzern im Moseltal wird das Einströmen von Kaltluft befürchtet. Um derlei mögliche Auswirkungen zu vermeiden, bleibt der für den Bau der Trasse notwendige Einschnitt nicht geöffnet. Vielmehr wird ein Tunnel gebaut. So kann die Vernetzung der Lebensräume und die bewaldete Moselhangkulisse erhalten bleiben. Hans-Michael Bartnick vom Landesbetrieb Mobilität Trier erläutert: „Die Tunnel-Lösung stellt also eine Kompensationsmaßnahme für die Eingriffe des Straßenneubaus dar.“

Seit Juli 2012 wird auf der Baustelle an den westlichen Moselrandhöhen gearbeitet.

Der Hügelkamm wurde abgetragen, um auf das für Tunnel und Trasse richtige Niveau zu kommen. Die dabei angefallenen 100.000 Kubikmeter Erde werden zum Bau von Dämmen und Schutzwällen weiterverwendet. Mit rund 100 Metern Länge wird der Tunnel relativ kurz. 19 Meter breit wird er gebaut und 4,70 Meter hoch. Doch im Augenblick ist von dem Bauwerk noch nichts zu sehen. Wo es entstehen wird, klafft ein breiter Einschnitt. Erst wenn die umfangreichen vor-

bereitenden Arbeiten abgeschlossen sind, kann der Bau des Tunnels beginnen.

Dirk Honnef vom LBM Trier ist vor Ort für die Überwachung der Bauarbeiten verantwortlich. Er erklärt: „Gleichzeitig mit dem Ausheben des Einschnitts haben wird die Böschungen abgesichert“. Das sei notwendig, damit der Hang nicht abrutscht und die späteren Tunnelarbeiten ungestört ablaufen können. Hiefür habe man eine vernagelte Spritzbetonschale an den Böschungen ange-



Die Enden der Erdnägel ragen aus der Böschung hervor. Sie sind wichtiger Bestandteil der Baugrubensicherung.

bracht. 3100 Tonnen Beton und Zement sowie Stahlmatten mit einem Gesamtgewicht von 65 Tonnen seien dafür eingesetzt worden. Ebenso wurden Erdnägeln von zusammengerechnet 15 Kilometern Länge in die Böschungen getrieben.

„Jetzt werden noch letzte Entwässerungsarbeiten erledigt“, sagt Honnef. Dies ist in der Mitte des Einschnitts zu sehen, wo ein kleiner Graben parallel zur Baugrube verläuft. Ein Gussrohr liegt im Graben. Über dieses Gussrohr wird Schichtenwasser, das sich an den Böschungen sammelt, unter der zukünftigen Trasse abgeleitet. Drainagerohre, die an den beiden Böschungsseiten verlaufen, fangen das Schichtenwasser auf und führen es in das mittige Gussrohr ab. Rohr und Graben müssen nur noch wenige Meter weitergeführt werden, bis das Ende der Baugrube erreicht ist. Während Arbeiter Sand im Graben verteilen, bringt ein Bagger eine Schaufel voll mit neuem Sand. Die Männer gehören zu Schachtmeister Benjamin

Schachs Leuten. Er erklärt, dass der Sand nötig sei, damit das Gussrohr vom grobkörnigen Boden nicht beschädigt wird.

„Eine Betonschicht von zehn Zentimetern Höhe kommt auch noch auf den Boden der gesamten Baugrube“, sagt Schach. Diese sogenannte Sauberkeitsschicht gleiche kleinste Unebenheiten im Boden aus. „Außerdem können unsere Leute besser arbeiten, wenn sie sich beim Tunnelbau nicht auf der blanken Erde bewegen müssen“.

Die eigentlichen Tunnelbauarbeiten stehen nun kurz bevor. Die Konstruktion wird dann in rund zehn Meter langen Abschnitten gebaut. 750 Tonnen Betonstahl und 9000 Kubikmeter Beton kommen dabei zum Einsatz. Anschließend wird über dem Tunnel knapp 20 Meter hoch Erde aufgefüllt und die ursprüngliche Silhouette des Hügelkamms wiederhergestellt. „Im August 2013 sollen die Arbeiten hier abgeschlossen sein“, sagt Dirk Honnef.



Arbeiter verteilen Sand in dem Graben, durch den das Entwässerungsrohr verläuft.

## Wildkatze mit Sender und Grünbrücke mit Kamera: Unterwegs mit den Landespflegern



Roland Janca und Robert Ferring sind Landespfleger im LBM Trier.

Roland Janca und Robert Ferring sind Landespfleger im Landesbetrieb Mobilität Trier. Sie betreuen auch die ökologischen Maßnahmen, die den Bau der B 50neu begleiten.

Die landespflegerischen Maßnahmen sollen den Tieren das Leben mit der neuen Straße leicht machen und der Natur Raum zurückgeben, der mit der Trasse genommen wird. „Hauptsächlich geht es hier um Grünbrücken und um Ausgleichsflächen“, so Roland Janca. Mit Hilfe

der besonderen Bauwerke können Tiere über die Trasse hinweg gelangen - oder unter ihr hindurch. Ihre angestammten Lebensräume bleiben verbunden. Als Ausgleichsflächen werden Flächen bezeichnet, die als Ersatz für den von der neuen Straße beanspruchten Platz ökologisch aufgewertet werden. „Auf ausgelaugten Ackerflächen lassen wir zum Beispiel neuen Wald entstehen, kultivieren Streuobstwiesen oder legen Wiesen an, die nur sehr behutsam bewirtschaftet werden“, sagt Robert Ferring.

Hinter dem Widerlager auf der Hunsrückseite liegt eine solche Fläche. Das Areal von rund 23 Hektar wurde zwischen 2009 und 2011 vom LBM komplett neu gestaltet. Vorher war dort Weide- und Wiesenfläche, also eine Fläche, die intensiv landwirtschaftlich genutzt wurde und keinen besonderen ökologischen Wert hatte. Jetzt wächst hier junger Buchenwald, gut geschützt vor Wildverbiss durch einen Zaun. Auf der Fläche in westli-



Eine Ausgleichsfläche auf dem Moselsporn: Hier wächst junger Buchenwald.

cher Richtung wurde Wiesenlandschaft angelegt. Ein weiterer eingezäunter Bereich, in dem Hecken angepflanzt wurden, ist auch zu sehen. Später einmal werden Insekten und Kleintiere dort Schutz finden können.

Wenige hundert Meter weiter steht eine Grünbrücke. Bauwerk 27. Jedes Bauwerk an der B 50neu-Trasse trägt eine Nummer. Ende 2012 sind die Arbeiten an allen Grünbrücken auf dem Moselsporn nahezu abgeschlossen worden. Bei dieser fehlt nur noch der sogenannte Blendschutz. Das ist ein hölzerner Zaun, der den Übergang für die Tiere links und rechts abgrenzt und verhindert, dass sie zum Beispiel durch das nächtliche Scheinwerferlicht der Fahrzeuge gestört werden. Ein Bauzaun umschließt Bauwerk 27. Doch ohnehin würde niemand auf die Idee kommen, die zukünftige Querungshilfe für Tiere zu betreten.

Feuchte Erdmassen bedecken die Oberfläche des Übergangs vollständig. Aus dieser Perspektive ist es für den Laien kaum möglich zu erkennen, dass er vor einer Grünbrücke steht. Einige Schritte weiter um die Ecke fällt der Blick dann auf den von der Grünbrücke gebildeten Durchlass, durch den die Straßentrasse verlaufen wird. Ohne die Straßentrasse, die einer Grünbrücke ihren Sinn verleiht, steht ein solches Gebäude recht einsam in der Landschaft. Ferring sagt: „Bauwerk 27 ist, wie die meisten Grünbrücken hier oben, noch nicht bepflanzt. Das werden wir in diesem Frühjahr angehen.“ Heutzutage sei es üblich, Grünbrücken bereits fertig gebaut und bepflanzt zu haben, bevor die eigentliche Straße da ist. „So können sich die Tiere länger an die veränderte Umgebung gewöhnen“.

Neben Rehen, Fledermäusen, Dachsen und Füchsen werden auch Wildkatzen voraussichtlich zu den regelmäßigsten Nutzern der Grünbrücken auf dem Moselsporn gehören. Um noch genauere Informationen über das Verhalten der scheuen Tiere zu gewinnen, wird in diesem Jahr eine größere Anzahl von Tieren mit winzigen Sendern versehen werden. „So können wir deren Wege genau nachvollziehen und landespflegerisch noch besser auf die Bedürfnisse dieser Tiere reagieren“, erläutert Ferring.

Auf einer anderen Grünbrücke wachsen bereits Bäume wie Birken, Buchen, Winterlinden und Traubeneichen. Ebenso gibt

es Pfaffenhütchen, Haselnuss, Liguster, Schlehe, wilde Johannisbeere und andere Strauchgewächse. Auch der Beweis dafür, dass hier bereits Tiere unterwegs sind, liegt vor: Der junge Trieb eines gepflanzten Bäumchens wurde offensichtlich abgenagt. „Das könnte ein Reh oder ein Hase gewesen sein“, vermutet Robert Ferring, „das junge Gehölz ist auf deren Speiseplan sehr beliebt.“ In der Mitte des bepflanzen Übergangs verläuft ein Sandstreifen, rund zwei Meter breit. „Hier hinterlassen die kreuzenden Tiere ihre Spuren. Und wir können daran erkennen, um welche Arten es sich handelt.“, erläutert Roland Janca. Parallel zu der bepflanzen Fläche führt auch ein Weg über die Brücke.



Diese Grünbrücke mit Wirtschaftsweg ist bereits bepflanzt. Die Holzstange wurde als Sitzgelegenheit für Greifvögel aufgestellt. Sie sollen Wühlmäuse fangen, welche die Wurzeln der Pflanzen anfressen.

Es handelt sich um einen Wirtschaftsweg, der später zum Beispiel vom Forstbetrieb genutzt werden kann. „Nicht nur Tiere möchten von der einen auf die andere Seite der Straße gelangen. So hat es sich ergeben, dass wir aus manchen der Grünbrücken derartige Multifunktionsbauwerke gemacht haben“, erklärt Janca.

Damit die Tiere die Grünbrücken annehmen, sei es wichtig, ihnen etwas zu bieten, das sie mögen. An Bauwerk 33 kann man das besonders gut sehen: Auf dieser Grünbrücke ist eine Mulde in der Erde angelegt, in der sich Oberflächenwasser sammelt. „Rehe und Vögel können hier trinken, Wildschweine freuen sich über ein Bad im Schlamm, und Libellen kommen zur Eiablage“, erklärt Ferring.

Besonders für Fledermäuse als Grünbrücken-Nutzer spielen sogenannte Leitstrukturen eine wichtige Rolle. Darunter versteht man eine Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern im Umfeld der Grünbrücken, die den Tieren zur Orientierung dient. Speziell für die mit Ultraschall ausgestatteten Fluginsekten ist eine besondere Querungshilfe unter der Trasse hindurch gebaut worden. „Am zahlreichsten sind hier Bechsteinfledermäuse vertreten. Die tief fliegende Art hält sich gerne in Stollen und Höhlen auf.“ Janca geht



Tiere, die diese Grünbrücke überqueren, werden gefilmt. Hier zu sehen ein Bild der Wittlicher Monitoringanlage.

davon aus: „Für die Tiere wirkt dieser Tunnel wie ein Stollen.“ Maschendrahtzaun oberhalb des Durchlasses wird die Fledermäuse davon abhalten, über die Straße zu fliegen. Das Gute an dieser Grünbrücke: Auch andere Tiere, die „zu Fuß“ unterwegs sind, können sie mitnutzen.

Dass Grünbrücken gut angenommen werden, zeigt eine Grünbrücke über die A 1 südlich vom Autobahnkreuz Wittlich. Diese Grünbrücke ist seit April 2008 in Betrieb. Es ist die erste Grünbrücke bundesweit, die

über eine bestehende Autobahn gebaut wurde. Hier steht auch eine Anlage für das sogenannte Monitoring. Um was es dabei geht, erklärt Roland Janca: „Eine Kamera filmt alle Tiere, die die Brücke passieren. Wir werten das Bildmaterial dann aus.“ Die Anlage soll später auch auf den Grünbrücken des Moselsporns eingesetzt werden.

Aufnahmen der Wittlicher Monitoringanlage sind auf der Website des LBM zu sehen: <http://www.lbm.rlp.de/Aufgaben/Planung-Bau/Landespflege/>



Für Fledermäuse wirkt dieser Durchlass wie ein natürlicher Stollen.

# Im Interview: Roland Janca, Landespfleger im LBM Trier

## Wieso sind Sie Landespfleger geworden?

„Ich hatte schon immer großes Interesse an allem, was mit Natur, Naturschutz und den entsprechenden Planungen zu tun hat. Das Studium der Landespflege hat all dies miteinander verbunden. Sowohl die fachlichen als auch die rechtlichen und methodischen Abläufe von Planungsvorhaben konnte ich hier kennenlernen und später dann bei der Straßenverwaltung auch praktisch umsetzen.“

## Was sind Ihre landespflegerischen Aufgaben beim Hochmoselübergang?

„Im Augenblick sind wir dabei, die Maßnahme umzusetzen. Hier stehen andere Kollegen stärker im Mittelpunkt als ich. Meine eigentliche Aufgabe, nämlich das Projekt in der Planungsphase bis zum Baurecht zu begleiten, ist eigentlich schon beendet. Aber auch die ausführenden Kollegen benötigen natürlich öfters eine Rückkopplung mit der Planung. Zum Beispiel bei Fragen zur Planungshistorie oder zur Zielkonzeption von Maßnahmen. Manchmal besteht auch Bedarf an Hintergrundinformationen zu bestimmten fachlichen Entscheidungen. Wir sind ein landespflegerisches Team, ohne enge Zusammenarbeit ließe sich ein solches Mammutprojekt nicht verwirklichen.“

## Was ist das Spannende an dieser Arbeit?

„Als Landespfleger lernt man „neue“ Landschaften kennen, wie die Eifel oder den Hunsrück. Auch finde ich die Auseinandersetzung mit den fachlichen Problemen bei der Planung sehr spannend. Für mich ist es wichtig, hier einen Konsens zwischen den

naturschutzrechtlichen Vorgaben und den technischen Möglichkeiten zu finden. Das Ziel meiner Arbeit ist, Lösungen zu finden, mit denen letztlich alle Beteiligten leben können.“

## Ist der Bau des Hochmoselübergangs eine landespflegerisch anspruchsvolle Aufgabe?

„Absolut. Hier begegnet uns alles, was naturschutzfachlich von Bedeutung ist. Die Artenvielfalt ist groß, es gibt hier beispielsweise Wildkatzen, Bechsteinfledermäuse und verschiedenen Spechte. Außerdem liegen europäische Schutzgebiete wie das Tiefenbach- und das Kautenbachtal im Gebiet der Trasse, ebenso das Vogelschutzgebiet „Wäldern zwischen Wittlich und Cochem“. All das musste bei der Planung berücksichtigt werden. Gemeinsam mit dem Planungsbüro Froelich & Sporbeck, das die umweltfachlichen Gutachten erstellt hat, sind wir aber zu guten landespflegerischen Lösungen gekommen.“

## Was bedeutet die Moselregion für Sie?

„Ich komme ursprünglich aus dem Ruhrgebiet und lebe seit 1988 hier in Trier. Am Anfang hatte ich das Gefühl, da arbeiten zu dürfen, wo andere Urlaub machen. Ich fühle mich sehr wohl an der Mosel, und Trier ist für mich zur zweiten Heimat geworden.“



Roland Janca ist als Landespfleger im LBM Trier unter anderem mit dem Projekt Hochmoselübergang betraut. Janca ist seit 1989 im LBM tätig. Er ist zuständig für die landespflegerische Planung von Großprojekten. So war er an Planungen für den Bau der A 60 zwischen Bitburg und Wittlich beteiligt, ebenso an verschiedenen Ortsumgehungen und Ausbaubauabschnitten der B 51. Er betreute die Planungen zur B 50neu und beschäftigt sich im Augenblick intensiv mit dem A1-Lückenschluss zwischen Blankenheim und Kelberg.

## Wie schätzen Sie die Situation der Landespflege und die weitere Entwicklung ein?

„Die permanente Weiterentwicklung der Landespflege basiert auf unserem ständig zunehmenden Wissen über Arten, ökologische Zusammenhänge und Lebensräume in unserer Landschaft. Dieses Wissen macht es uns oft leichter, richtigen Maßnahmen zur Kompensation von Eingriffen zu finden. Auf der anderen Seite stellt uns das wachsende Wissen auch immer wieder vor neue Herausforderungen.“

## Welche Rolle spielen Natur und Umwelt in Ihrer Freizeit?

„Ich wohne im Grünen und habe außerdem einen Hund, der mich bei jeder Witterung ins Grüne „bellt“.“

## 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

Informationen rund um das Projekt „B 50neu - Hochmoselübergang“ finden Sie auch im Internet unter [www.hochmoseluebergang.rlp.de](http://www.hochmoseluebergang.rlp.de) und im Bürger-Informations-Zentrum (BIZ) in Erden. Weitere Ausgaben dieser Informationszeitung folgen. Ansprechpartner bei Fragen: [presse@lhm.rlp.de](mailto:presse@lhm.rlp.de).