

# VIKING

Erschließung der Schiffsanlegestelle  
Hospitalsmühle in Trier Nord

Anlage zum Antrag auf Plangenehmigung

Im Auftrag der

**Viking Technical GmbH**

bearbeitet durch

FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH, Am Metternicher Bahnhof 4, 56072 Koblenz



Koblenz, im März 2025

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1.</b>	<b>Veranlassung und Aufgabenstellung</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>6</b>
2.1.	Planungsunterlagen	6
2.2.	Programme und Berechnungsverfahren	6
<b>3.</b>	<b>Örtliche Gegebenheiten</b>	<b>7</b>
3.1.	Beschreibung der Planung	8
3.1.1.	Allgemein	8
3.1.2.	Versorgungsleitungen	8
3.1.3.	Zuwegung	8
3.1.4.	Straßenbeleuchtung	9
3.1.5.	Ausgleich des Retentionsvolumens	9
3.1.6.	Baugrund	9
<b>4.</b>	<b>Erlaubnis</b>	<b>10</b>

### **ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

Abb. 1-1: Gesetzliches Überschwemmungsgebiet im Planungsgebiet (Geodaten: Geoportal Wasser RLP, LVerm Geo RLP)	5
Abb. 3-1: Hochwassergefahrenkarte HQ 100 mit Wassertiefen im Planungsgebiet (Geodaten: Geoportal Wasser RLP, LVerm Geo RLP)	7
Abb. 3-2: Wasserspiegellage des vorläufig festgesetzten Überschwemmungsgebietes im Planungsgebiet (Quelle: Wasserportal RLP)	8

### **TABELLENVERZEICHNIS**

Tab. 2-1: Planungsunterlagen	6
------------------------------	---

### **ANLAGENVERZEICHNIS**

Anlage 1: Lageplan Versorgung
Anlage 2: Lageplan Zuwegung
Anlage 3: Höhenplan Zuwegung Anlegestelle Ost
Anlage 4: Höhenplan Zuwegung Anlegestelle West 1
Anlage 5: Höhenplan Zuwegung Anlegestelle West 2
Anlage 6: Regelquerschnitt 1
Anlage 7: Regelquerschnitt 2
Anlage 8: Längsschnitt Deichquerung
Anlage 9: Längsschnitt Treppe
Anlage 10: Grabenprofile

## 1. Veranlassung und Aufgabenstellung

Die Firma Viking Technical GmbH plant die Erstellung einer Schiffsanlegestelle am südlichen Ufer der Mosel in Trier Nord, westlich der Straße „An der Hospitalsmühle“ mit 4 Liegeplätzen an 2 Pontons. Hierfür sind außer den Pontons und den Zugangsbrücken Versorgungsleitungen (Trinkwasser und Strom) und die Zuwegungen erforderlich.

Das Grundstück befindet sich im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet der Mosel, welches den Wasserstand eines HQ 100 widerspiegelt (siehe Abb. 1-1).

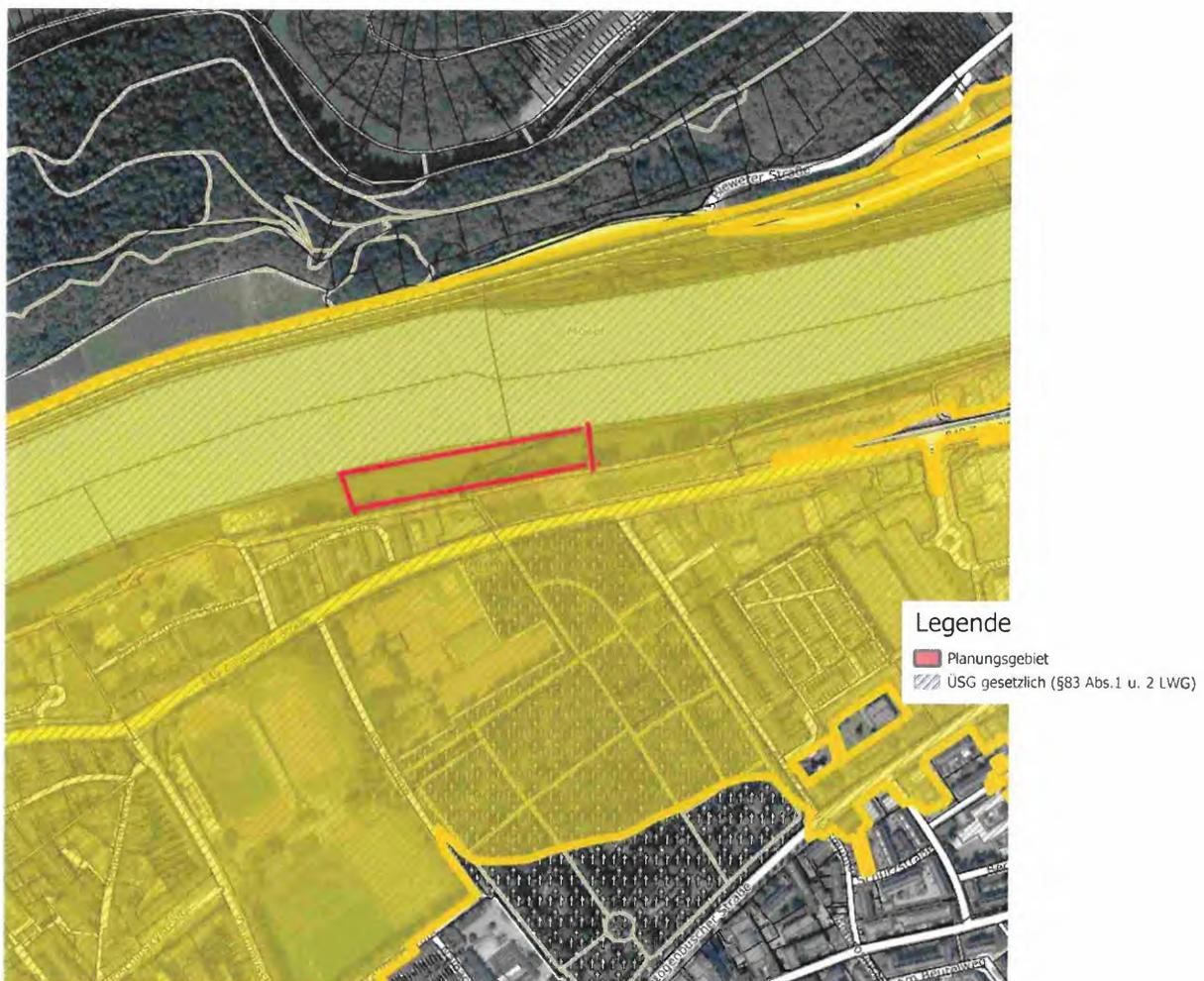


Abb. 1-1: Gesetzliches Überschwemmungsgebiet im Planungsgebiet (Geodaten: Geoportal Wasser RLP, LVerm Geo RLP)

Aufgrund des Bauverbotes in gesetzlichen Überschwemmungsgebieten ist eine wasserrechtliche Genehmigung der Maßnahme (Plangenehmigung) und der Ausgleich des durch die Anlagen verloren gehenden Rückhalterausms erforderlich. Dieser Ausgleich erfolgt innerhalb des Planungsgebietes.

## 2. Grundlagen

### 2.1. Planungsunterlagen

Für die Projektbearbeitung standen die nachfolgend aufgeführten Unterlagen zur Verfügung.

Tab. 2-1: Planungsunterlagen

Planungsunterlage	Quelle	Stand
Liegenschaftskataster	SWT	2024
Höhenangabe HQ100	Wasserportal RLP (MKUEM)	2025
Vorläufig festgesetztes Überschwemmungsgebiet	GeoDatenArchitektur Wasser (MKUEM)	2025
Open Geodata RLP (z.B. DTK 25, DTK 5, DOP 40, ÜSG, HWGK)	LVerM Geo RLP	2024
Bestandsgeländehöhen	Vermessung Stadtwerke Trier Ergänzungsvermessung Trigis	2024 2025
Planunterlagen Pontons und Zugangsbrücken	Ingenieurbüro Schumacher	Dez. 2024
Entwurfsplanung Verkehrsanlagen	SWT / SIG	Juni 2024

### 2.2. Programme und Berechnungsverfahren

Folgende Programme wurden für die Datenermittlung verwendet:

- Plandarstellung und Geländeplanung mit Civil3D von Autodesk
- Wegeplanung mit Vestra

### 3. Örtliche Gegebenheiten

Das Planungsgebiet befindet sich in Trier Nord in Rheinland-Pfalz. Dort überschneidet es die Flurstücke 1/3, 1/5, 1/10, 1/18, 1/19, 1/21, 16/11, und 2/40 auf Flur 1 und Flurstück 16/16 auf Flur 25 in geringer Entfernung zum Gewässer 1. Ordnung Mosel. Die Brückenlandlager zu den Pontons befinden sich bei Fluss-km 189,86 und 190,05-

Der größte Teil der Maßnahme befindet sich auf der Gewässerseite des Deiches. Trinkwasser- und Stromversorgungsleitung werden von den Übergabepunkten auf der trockenen Seite des Deiches unter diesem wasserdicht in den Uferbereich geführt.



Abb. 3-1: Hochwassergefahrenkarte HQ 100 mit Wassertiefen im Planungsgebiet (Geodaten: Geoportal Wasser RLP, LVerm Geo RLP)

Über das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität (MKUEM) wurde für den maßgeblichen Bereich der HQ100 mit einer Höhe von 131,4m über NHN festgesetzt (siehe Abb. 3-2).

**Lagekoordinaten:** 331030 / 5515917

**Überschwemmungsgebiet:** gesetzlich

**Wasserspiegellage:** 131,4 mNHN bei HQ100 (Tiefe 4,9 m) / 132,8 mNHN bei HQextrem (Tiefe 6,4 m)

Abb. 3-2: Wasserspiegellage des vorläufig festgesetzten Überschwemmungsgebietes im Planungsgebiet (Quelle: Wasserportal RLP)

### **3.1. Beschreibung der Planung**

#### **3.1.1. Allgemein**

Die Liegestellen bestehen aus zwei Pontons am südlichen Moselufer ca. 200 m voneinander entfernt. An jedem Ponton können bis zu zwei Schiffe liegen. Die Pontons sind durch bewegliche Brücken mit einem Brückenlandlager aus Spundwandprofilen verbunden. Die westliche Liegestelle wird weiterhin vom Deichweg über eine kleine Treppe und einen Fußweg direkt erreichbar sein. Von den Stadtwerken Trier wird auf Höhe der Liegeplätze zur Zurmaiener Straße hin ein Busterminal erstellt.

#### **3.1.2. Versorgungsleitungen**

Die Liegeplätze bzw. die Pontons werden mit Versorgungsleitungen für Strom (Landstrom und Beleuchtung) und Trinkwasser erschlossen. Die Leitungen werden weitgehend neben den Andienungswegen erdverlegt. Somit sind sie bei Schäden oder Anpassungen ohne Eingriff in den Wegeaufbau zugänglich. Am Brückenlandlager wird jeweils für Wasserversorgung und für Stromversorgung ein Übergabeschacht gesetzt. Im Übergabeschacht für die Wasserversorgung befindet sich jeweils auch ein Schachthydrant.

Je Liegestelle sind ca. 48 Kabel zu verlegen. Die Wasserleitungen werden in PEHD SDR 11 in DA90(DN80) für beide Pontons und DA63(DN50) für die Einzelleitungen nach Aufspaltung vorgesehen.

Die Übergabepunkte für Versorgung sind eine Umspannanlage und ein Wasserzählerschacht der Stadtwerke Trier, welche noch hergestellt werden müssen. Automatische Spülvorrichtungen für die Sicherstellung der Trinkwasserhygiene sind in den Trinkwasserterminals auf den Pontons vorgesehen.

#### **3.1.3. Zuwegung**

Die Andienung erfolgt über 4 m breite Zufahrtswege. Die Bemessungsfahrzeuge werden durch den Betrieb der Schiffsanlegestelle vorgegeben. Nach Überquerung des Deiches an einer bereits vorhandenen Zufahrtsrampe in den Uferbereich teilen sich die Zufahrtswege zu den beiden Brückenlandlagern auf. Direkt vor dem Brückenlandlager münden die Zufahrtswege in kleinen Wendehämmern für die Betriebsfahrzeuge.

Eine Anforderung an die Zufahrtswege ist die Barrierefreiheit. Deshalb werden die steilen Bereiche am Deich mit maximal 6 % Gefälle und Zwischenpodesten ausgeführt. Die Zufahrtswege werden in Asphaltbauweise ausgeführt, um große Widerstandsfähigkeit gegen Flutschäden zu erreichen und ausreichende Dauerhaftigkeit insbesondere an den Rampen sicherzustellen.

#### 3.1.4. Straßenbeleuchtung

Die Lichtmasten der Wegebeleuchtung stehen auf der dem Wasser abgewandte Seite der Zuwegungen. Eine detaillierte lichttechnische Berechnung erfolgt durch den Elektrofachplaner. Die Stromversorgung für die Straßenbeleuchtung im Vorland erfolgt von den Pontons aus. Die Leuchtmasten werden mindestens unterhalb des HW100 wasserunempfindlich ausgebildet. Elektro-Sicherungsanlagen werden oberhalb der HW100-Linie installiert.

#### 3.1.5. Ausgleich des Retentionsvolumens

Durch die teilweise erforderliche Verlängerung der Rampe am Deich erfolgt ein Retentionsraumverlust. Weitere Retentionsraumverluste sind durch den untergetauchten Teil der Pontons, den Aufbau des Brückenlandlagers und die Beleuchtungsmasten gegeben. Durch den Wegedamm ergibt sich rechnerisch ein Retentionsraumverlust von ca. 1.800 m<sup>3</sup>. Die Retentionsraumverluste können durch Abgrabung im westlichen Teil zwischen Zuwegung und Deich als auch einer zur Mosel hin offenen Abgrabung im Mittleren Bereich ausgeglichen werden. Mit den dargestellten Retentionsraumausgleichsflächen kann ein Volumen von fast 2.800 m<sup>3</sup> unterhalb des HW100 hergestellt werden. Weitere Retentionsraumverluste, wie oben beschrieben, sind mit den zusätzlichen 1.000 m<sup>3</sup> sicher ausgeglichen. Ferner können die Retentionsausgleichsräume aufgrund der hohen Sicherheit in der Volumenbilanz auch für ökologische Ausgleichsmaßnahmen bepflanzt werden.

#### 3.1.6. Baugrund

Anhand einer orientierenden Geo- und umwelttechnischen Studie ist beim ersten Horizont Ton/Schluff, stark organisch unterhalb des Oberbodens mit stofflichen Belastungen bis DKII zu rechnen. Andere Bodenschichten sind nach Einschätzung der Gutachter umwelttechnisch unbedenklich. Zu erwartende stark aufgeweichte Böden mit teilweise organischen Bestandteilen sind für die Wiederverwendung im Straßendamm nicht geeignet und müssen voraussichtlich entsorgt werden. Alternativ sind die innerhalb der schluffig, feinsandigen Lage anstehenden Bodengruppen UL, TM, SU\*/SU für eine Bodenverbesserung bzw. –verfestigung mittels Bindemittel (Zement, hydr. Tragschichtbinder) als geeignet zu bewerten. Nach entsprechender Aufbereitung können diese somit, außerhalb der frostsicheren Einbindetiefen, als Einbaumaterial wiederverwertet werden.

#### 4. Erlaubnis

Diese Erläuterung dient der Ergänzung der Planunterlagen für das Plangenehmigungsverfahren.

Weitere Daten können den als Anlage beigefügten Unterlagen entnommen werden.

Aufgestellt:

Koblenz, im März 2025

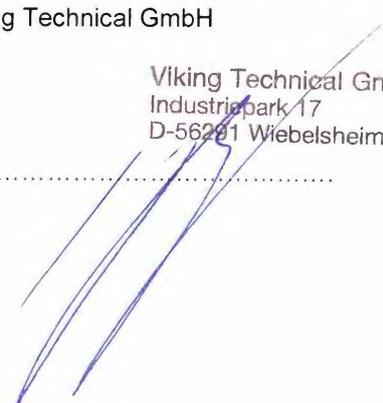
FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH

Der Antragsteller:

56291 Wiebelsheim im März 2025

Viking Technical GmbH

Viking Technical GmbH  
Industriepark 17  
D-56291 Wiebelsheim



.....