



[+](#)

Dirk Bruhn und Markus Thiel (von links) erläutern die Bedeutung der Probebohrungen und Bodenerkundung im Wehrheimer Wald. Foto: Pieren © map

16.03.19 02:16

Umgebung

Neue B 456 soll unter der alten hindurchführen – Fachfirma nimmt Proben aus bis zu 30 Metern Tiefe

von Matthias Pieren

Sein Haus möchte niemand auf Sand bauen. Ebenso möchte Hessen Mobil wissen, auf welchem Grund die Brücken, Dämme und in Einschnitten verlegte neue Usinger Nordostumgehung gebaut wird. Deshalb lässt das Straßenverkehrsamt als Bauherr derzeit die Bodenbeschaffenheit auf der geplanten Trasse erkunden.

Mooriger Morast wird im Wehrheimer Wald in bis zu 30 Metern Tiefe sicherlich nicht anzutreffen sein. Andernfalls würden dort gewiss keine stattlichen Buchen wachsen.

Wie der Boden am Rande der Bundesstraße 456 aber genau beschaffen ist, weiß niemand. Doch das interessiert die Planer der Usinger Nordostumgehung ungemein. Schließlich soll hier künftig die neue Umgehungsstraße – kurz nach der Kreuzung am Oberloh – nach links von der bestehenden Bundesstraße abzweigen und unter der alten hindurch geführt werden.

Im aktuellen Plan der Nordostumgehung, der derzeit im Planfeststellungsverfahren beim Regierungspräsidium Darmstadt bearbeitet wird, ist diese Unterführung als Bauwerk 9 geführt. Es ist das letzte auf der 5,8 Kilometer langen Umgehung vorgesehene Bauwerk. Direkt danach ist Bauwerk 8 vorgesehen.

Eine Fledermausbrücke

Auf der sogenannten „Fledermausbrücke“ wird ein forstwirtschaftlicher Weg über die in einem Schacht verlaufende neue B 456 hinweg geleitet. „Für die endgültige Detailplanung benötigen wir ein ingenieurgeologisches Gutachten, das den genauen Baugrund berücksichtigt“, erklärt Markus Thiel, Leiter des Fachbereichs Bau der Straßenverkehrsbehörde Hessen Mobil auf Anfrage dieser Zeitung. Die Grundlagen für dieses Gutachten werden derzeit von Mitarbeitern der Firma Terra Control aus Ober-Mörlen zutage gefördert. Das Team von Geschäftsführer Dirk Bruhn entnimmt seit Wochen Bodenproben aus bis zu 30 Metern Tiefe, um den exakten Baugrund zu erkunden, auf dem später einmal die Fundamente für die Brücken errichtet werden.

Bodenplatte oder Pfahlgrund

Gleiches gilt für den Bau des „Trog“, in dem die tiefergelegte Bundesstraße verlaufen wird. „Die entnommenen Bohrkerne geben Antwort auf die Frage, ob es überhaupt Sinn macht, exakt an der vorgesehenen Stelle die geplanten Bauwerke zu errichten“, sagt der Brückenbau-Ingenieur.

Der genaue Aufschluss über die Bodenbeschaffenheit gibt den Planern auch Antworten darauf, ob – einfach ausgedrückt – beispielsweise eine betonierte Bodenplatte oder ein Pfahlgrund vonnöten sein werden. Entscheidend ist, dass der Untergrund und das Fundament die Lasten der künftigen Straßen-Bauwerke tragen können. Terra Control hat bei den Erkundungsbohrungen an Ort und Stelle fünf Bohrkerne entnommen. Für diese Zeitung hat der Geschäftsführer das abgebildete Foto zur Verfügung gestellt, das die Bohrkerne aus den Bodenschichten in 12 bis 17 Meter Tiefe zutage gefördert haben.

„Man sieht deutlich die steil schräg einfallende Schieferung als Hauptgefüge-Element“, erläutert Diplom-Geologe Dirk Bruhn. „Es handelt sich um einen Tonschiefer mit Grauwacken-Schichten. Das ist ein fragiler Boden. Entsprechend vorsichtig und langsam müssen meine Mitarbeiter bohren, um aussagefähige Bohrkerne zu entnehmen.“

Für ein einziges, rund 30 Meter tiefes Bohrloch benötigt das Experten-Team deshalb rund eine Woche. Die geologische Ergebnisdokumentation von Terra-Control wird abschließend an ein Team von Hessen Mobil bei der Baustoffuntersuchung in Wetzlar geschickt, die es nochmals für ein abschließendes Gutachten analysieren wird.