Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

RheinlandPfalz

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr
Landwirtschaft und Weinbau

L B M
LANDESBETRIEB MOBILITÄT
RHEINLAND-PFALZ

Verlegung der Bundesstraße 9 zwischen Guntersblum und Oppenheim

RheinlandPfalz
Wir machen's einfach.

INHALT

ZAHLEN, DATEN, FAKTEN 3

GRUSSWORTE 4

VORGESCHICHTE DER PLANUNG 8

PLANUNG DER B 9 NEU 11

STRASSENBAU 15

BRÜCKENBAU 18

GRUNDERWERB/LANDESPFLEGE 22

IMPRESSUM

Herausgegeben in Zusammenarbeit mit der Trägerschaft. Änderungswünsche, Anregungen und Ergänzungen für die nächste Auflage dieser Broschüre nimmt die Verwaltung oder das zuständige Amt entgegen. Titel, Umschlaggestaltung sowie Art und Anordnung des Inhalts sind zugunsten des jeweiligen Inhabers dieser Rechte urheberrechtlich geschützt. Nachdruck und Übersetzungen sind – auch auszugsweise – nicht gestattet. Nachdruck oder Reproduktion, gleich welcher Art, ob Fotokopie, Mikrofilm, Datenerfassung, Datenträger oder Online nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Herausgeber:
Landesbetrieb Mobilität Worms
Schönauer Straße 5
67547 Worms
Tel. 06241/401-5
Fax: 06241/401-600
E-Mail: lbm@lbm-worms.rlp.de

Bild- und Textbeiträge
Landesbetrieb Mobilität Worms

67547172/1. Auflage/2007

WEKA info verlag gmbh
Lechstraße 2
D-86415 Mering
Telefon +49 (0) 82 33/3 84-0
Telefax +49 (0) 82 33/3 84-1 03
info@weka-info.de
www.weka-info.de

ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

Beschreibung

B 9 neu, Verlegung zwischen Guntersblum und Oppenheim, Umgehung für die Ortsgemeinden Ludwigshöhe, Dienheim und Oppenheim (teilweise).

Bauherr, Planung und Durchführung

Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität Worms

Beteiligte Firmen und Vertragspartner

Ingenieur- und Straßenbau:
Firma Jaeschke&Preuss, Duisburg
Firma Max Früh, Achern
Firma Fritz Herzog AG, Andernach
Firma Sonntag, Dörth
Firma J. G. Müller, Idar-Oberstein
Firma Faber, Alzey
Firma Kirchner, Bad Hersfeld

Beteiligte Ingenieurbüros, Gutachter etc.

Ing.-Büro Haja, Mainz
Faunistisch-Ökologische Arbeitsgemeinschaft, Trier
WPW Geoconsult, Landstuhl
Baucontrol, Bingen
IBES, Neustadt/Weinstraße
Schönhofen Ingenieure, Kaiserslautern
Trischler und Partner, Darmstadt
Jagsch, Kaiserslautern
Heppding, Dr.-Ing, Idar-Oberstein
Markworth, Kaiserslautern,
Weimer, Trippstadt
Krebs & Kiefer, Darmstadt
Schenk, Neustadt a. d. W.

Daten:

Juli 1986 Planungsbeginn im Rahmen des Raumplanerischen Verfahrens
Mai/Juni 1997 Planfeststellung Offenlage
Dezember 1998 Beschluss
Mai 1999 Rechtskraft (Baurecht)
31.03.2001 Spatenstich
18.12.2007 Verkehrsfreigabe

Zahlen:

5,83 km Gesamtlänge
0,95 km Anschlüsse

Massen

ca. 20.000 m³ Abtragsmassen
ca. 150.000 m³ Auftragsmassen
ca. 138.000 m² befestigte Fahrbahn

Trassierung und Querschnitt

Regelquerschnitt RQ 10,5
mit 7,50 = 2 x 3,75 m Fahrbahnbreite,
70 cm Gesamtaufbau gem. RStO 01

Verkehrsbedeutung

DTV 2010 = von 7.500 Kfz/24 h (Bereich Ludwigshöhe) bis 11.000 Kfz/24 h (Bereich Oppenheim), davon bis zu 13 Prozent Güterverkehr
Entlastung der Ortsdurchfahrten Ludwigshöhe (–80 %), Dienheim (–70 %) und Oppenheim (–55 %)

Bauzeit

6,5 Jahre

Baukosten

32,75 Mio. Euro

GRUSSWORTE

Mobilität stärkt die wachstumsorientierte Wirtschaft, schafft und sichert Arbeitsplätze und sorgt für Freiheit und Flexibilität des Einzelnen. Nur eine moderne, leistungsstarke und effiziente Verkehrsinfrastruktur ist in der Lage, Mobilität heute und in Zukunft zu gewährleisten. Die Sicherung der Mobilität als Grundlage des wirtschaftlichen Erfolges Deutschlands ist deshalb das zentrale verkehrspolitische Ziel der Bundesregierung.
Und die Bedeutung der Mobilität wächst weiter. Die Anforderungen an die Flexibilität im Warenverkehr und bei logistischen Dienstleistungen steigen. Hinzu kommt die berufliche und private Mobilität von Millionen von Menschen.
Der Bau und Erhalt von Infrastruktur ist jedoch kein Selbstzweck. Mobilität darf keinen Raubbau auf Kosten von Mensch und Natur verursachen. Wir haben uns deshalb zu einer integrierten Verkehrs-, Städtebau- und Raumordnungspolitik entschlossen. In diesem Zusammenhang gehört auch die sichere und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs.
Die Verlegung der Bundesstraße 9 zwischen Guntersblum und Oppenheim ist ein gelungenes Beispiel für unsere Bemühungen. Wir entlasten die an der bisherigen Bundesstraße gelegenen Orte vom Durchgangsverkehr. Das bedeutet dort vor allem weniger Lärm und weniger Abgase sowie mehr Sicherheit gerade für schwächere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer. Dies ist ein wichtiger Beitrag für die städtebauliche Entwicklung von Oppenheim, Dienheim und Ludwigshöhe.
Ich wünsche den Anwohnern an den entlasteten Ortsdurchfahrten eine gute Zukunft und eine erfolgreiche städtebauliche Entwicklung. Die straßenbaubedingten Eingriffe in Natur und Landschaft konnten durch die Bündelung mit der parallel verlaufenden Eisenbahnstrecke erheblich reduziert werden. Die Aufwendungen des Bundes für die rund 6 km lange neue Bundesstraße in Höhe von rd. 31 Mio. Euro sind daher gut angelegt. Ein solches Projekt wäre nicht möglich ohne den professionellen Einsatz und die verantwortungsbewusste Arbeit aller an Planung und Bau Beteiligten. Ihnen allen gilt mein Dank. Ich danke aber auch den Bürgerinnen und Bürgern, die während der Bauzeit die unvermeidlichen Belastungen auf sich genommen haben. Den Verkehrsteilnehmern wünsche ich auf der neuen Straße eine allzeit gute und unfallfreie Fahrt.

Wolfgang Tiefensee
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

nach 6-jähriger Bauzeit kann jetzt die verlegte Bundesstraße 9 zwischen Oppenheim und Guntersblum für den Verkehr freigegeben werden.
Für die rund 6 Kilometer lange Neubaustrecke wurden unter der Leitung des Landesbetriebes Mobilität Worms über zwanzig kleinere und größere Bauwerke realisiert. Dabei stellten insbesondere die Unterführungen der Eisenbahnlinie unter Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs eine besondere Herausforderung dar.
33 Millionen Euro haben Bund, die Deutsche Bahn und die Stadt Oppenheim zusammen für die Maßnahme investiert. Der Löwenanteil von rund 31 Millionen Euro wurde dabei vom Bund übernommen. Hierfür gilt es dem Bund einen besonderen Dank auszusprechen. Aber auch der Deutschen Bahn und der Stadt Oppenheim danke ich für ihr finanzielles Engagement. Mein besonderer Dank gilt dem Landesbetrieb Mobilität in Worms sowie allen bauausführenden Firmen für die planerische und bauliche Umsetzung des Vorhabens.
Die Verlegung der Bundesstraße ist die konsequente und logische Weiterführung der 1997 fertig gestellten Umgehung von Guntersblum. Zukünftig werden neben weiten Teilen von Oppenheim auch die Ortslagen von Dienheim und Ludwigshöhe vom Durchgangsverkehr der Bundesstraße entlastet. Mit dem Rückgang des Verkehrs in den Orten ergeben sich ein deutliches Plus an Verkehrssicherheit und Lebensqualität. Darüber hinaus eröffnen sich auch neue städtebauliche Gestaltungs- und Entwicklungsmöglichkeiten für die Ortslagen.
Allen Verkehrsteilnehmern wünsche ich allzeit eine gute und unfallfreie Fahrt auf der neuen Straße. Mein besonderer Appell richtet sich an alle Verkehrsteilnehmer für ein faires Miteinander im Straßenverkehr und eine angepasste Fahrgeschwindigkeit auf der neuen Bundesstraße.

Herzliche Grüße

Hendrik Hering

GRUSSWORT DES BÜRGERMEISTERS DER VERBANDSGEMEINDE GUNTERSBLUM

Lange haben die Menschen an der alten B 9 auf den Bau und die Fertigstellung der Umgehungsstraße von Guntersblum nach Oppenheim warten müssen. Lärm, Schmutz, Fahrzeugabgase sogar Schäden an ihren Häusern, all das hat das Leben an dieser Straße für sie oft unerträglich gemacht. Mit der Verkehrsübergabe der B 9 Umgehung können die Anwohner mit einer spürbaren Reduzierung des Verkehrs und dabei insbesondere des Schwerlastverkehrs rechnen. Sie gewinnen damit ein gutes Stück Lebensqualität zurück.

Besonders freue ich mich natürlich für unsere Ludwigshöher Mitbürgerinnen und Mitbürger, die wegen der engen Ortsdurchfahrt besonders unter dem immer mehr zunehmenden Verkehr zu leiden hatten. Selbst die durch Poller abgegrenzten Gehwege boten insbesondere beim Begegnungsverkehr von Schwerlastern keine Sicherheit mehr. Aber auch unsere Guntersblumerinnen und Guntersblumer können nach der Fertigstellung von Bahnübergang und neuer Anbindung an die B 9 in Alsheim mit einer weiteren Entlastung vom innerörtlichen Durchgangsverkehr rechnen, da bisher viele Alsheimer Autofahrer das oft lange Warten vor den geschlossenen Bahnschranken scheuten und lieber die enge und oft auch überlastete Ortsdurchfahrt in Guntersblum benutzten.

Angesichts dessen, was die Menschen an der „alten B 9“ jahrzehntelang ertragen mussten, war der Bau der Umgehung für sie eine zwingende Notwendigkeit und kein Geschenk der Politik für das sie dankbar sein müssen.

Zu wünschen wäre den Dienheimer und Oppenheimer Bürgerinnen und Bürgern allerdings auch, dass die Querspange der K 41 vor Dienheim bald realisiert würde, damit für sie die volle Wirkung der neuen Verkehrsführung spürbar wird.

Straßen verbinden, seit jeher ziehen sie in ihrem Umkreis Menschen und damit Handel und Gewerbe an und schaffen damit die Grundlage für Existenz und Wohlergehen. So gesehen ist die B 9 für uns und unsere Region eine wichtige Lebensader und eine unverzichtbare Verbindung zu den Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar. Es ist daher in unser aller Interesse, alles daran zu setzen, dass die B 9 eine sichere und schnelle Verbindung zu den Autobahnschnittpunkten in Mainz und Worms wird. Mit der Fertigstellung der Umgehung der B 9 von Guntersblum bis Oppenheim ist dazu ein wichtiger Schritt getan. Was fehlt ist eine schnelle Lösung für Nierstein, die zum einen das Bedürfnis der Menschen nach Schutz vor Lärm, Abgasen und weiteren Belästigungen befriedigt und zum anderen die Notwendigkeit eines reibungslosen Straßenverkehrs berücksichtigt.

Die Verbandsgemeinde Guntersblum ist wegen ihrer Randlage zu den Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar zu ihrer weiteren, wirtschaftlichen Entwicklung in besonderem Maße auf schnelle und sichere Verkehrsanbindungen angewiesen. Sie begrüßt daher die Fertigstellung der neuen B 9 von Guntersblum bis Ludwigshöhe, fordert aber auch nunmehr alle Kraft daran zu setzen für Nierstein eine schnelle Lösung zu finden und diese zeitnah zu realisieren.
Mein Dank gilt der Leitung und den Mitarbeitern des Landesbetriebes Mobilität in Worms für die gute Zusammenarbeit während der Bauzeit, aber auch der „Bürgerinitiative B 9 raus“, die sich konsequent und unnachgiebig aber auch fair für die Umgehung B 9 eingesetzt hat.

Robert Kunnen,
Bürgermeister der Verbandsgemeinde Guntersblum

GRUSSWORT VERLEGUNG BUNDESSTRASSE 9

Liebe Oppenheimerinnen und Oppenheimer,
sehr geehrte Damen und Herren,

nach vielen Jahren der Planung und Diskussion und einer jahrelangen Bauzeit ist es in diesem Herbst endlich so weit: Die Bundesstraße 9 verschwindet endgültig aus Oppenheim.

Der stetig zunehmende Verkehrsfluss auf der B9 wurde in den vergangenen Jahren zu einer immer größeren Belastung für unsere Mitbürgerinnen und Mitbürger. Nicht zuletzt die Diskussion nach Einführung der LKW-Maut hat gezeigt, dass die Belastungsgrenze der Anlieger fast erreicht ist. Abhilfe hat hier die Sperrung der B9 zwischen Guntersblum und Laubenheim für den Transitverkehr geschaffen. Aber immer noch hat sich jeden Tag eine lange Blechkarawane den Weg durch Oppenheim gebahnt – in der morgendlichen und abendlichen Rush-Hour staute sich der Verkehr tagtäglich an der Ampel unter der Bahnunterführung.

Mit der Verkehrsfreigabe gehören diese Probleme der Vergangenheit an. Endlich kann der Verkehr ungehindert und kreuzungsfrei an Oppenheim vorbeifließen. Für die Anlieger wird die Ruhe an der ehemaligen Trasse zunächst ungewöhnlich sein, aber sie werden sie schnell zu schätzen lernen. Und auch für die Pendler zwischen Mainz und Worms wird es eine spürbare Entlastung geben. Insgesamt profitieren also alle von der neuen Verkehrsführung.

Ich freue mich über die Entlastung unserer Stadt und glaube, dass wir alle von der Verlegung profitieren werden. Die stetig zunehmende Lärmbelastung ist nicht zuletzt ein gesundheitliches Risiko. Umso schöner ist es, wenn es gelingt Lärm zu vermeiden. Lange haben die politisch verantwortlichen in der Stadt Oppenheim und in Berlin für diesen Tag gekämpft – ich persönlich betrachte ihn als einen der größten Erfolge meiner Amtszeit.

Ich freue mich mit den Bürgerinnen und Bürgern Oppenheims über ein Stück gewonnene Ruhe und eine gesteigerte Lebensqualität in unserer Stadt.

Mit freundlichen Grüßen,
Ihr

Marcus Held
Stadtbürgermeister

VORGESCHICHTE DER PLANUNG

Eine Verlegung der B 9 im Abschnitt Guntersblum–Oppenheim wurde bereits in den 60er-Jahren untersucht. Ziel war eine anbaufreie Verbindung mit getrennten Richtungsfahrbahnen zwischen Mainz und Worms. Im selben zeitlichen Rahmen fanden auch Vorplanungen für die jetzigen Autobahnen A 61 sowie A 63 statt. 1969 wurde ein Raumplanerisches Verfahren für die B 9 Guntersblum–Oppenheim für einen 2-bahnigen Querschnitt eingeleitet. In der Folge wurde 1972 ein erster RE-Vorentwurf für einen Teilabschnitt zwischen Guntersblum und Dienheim erstellt. Vorgesehen war ein zweibahniger Ausbau mit einer Kronenbreite von 26 m.

Die spürbare Entlastung der B 9 zwischen Mainz und Worms, die nach der Verkehrsfreigabe der A 61 sowie der A 63 zwischen Mainz und Alzey festgestellt wurde, führte 1981 zur Aufhebung des 1969 eingeleiteten Raumplanerischen Verfahrens. In einem 1987 eingeleiteten zweiten Raumplanerischen Verfahren wurde nur noch von einem zweistreifigen Ausbau ausgegangen, was auch, folgt man der 1983 eingeleiteten und auf Basis der Werte von 1991 fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung, dem Verkehrsaufkommen gerecht wird. Dem im Jahr 1989 abgeschlossenen Raumordnerischen Verfahren lagen drei Varianten zugrunde, bei dem letztendlich als Ergebnis des Verfahrens und der Linienbestimmung im Jahr 1990 die Wahl auf die Variante 1 mit der bahnparallelen Trassenführung fiel. Ziel der Raumordnung war die Bündelung der Trassen der beiden Verkehrswege Bahn und Straße. Die Bahnstrecke Mainz–Mannheim war im Bundesverkehrswegeplan als Ausbaustrecke (ABS) eingestuft. Die Bahnlinie sollte streckenweise so ertüchtigt werden, dass als Höchstgeschwindigkeit 200 km/h

Übersichtskarte Raum Guntersblum – Oppenheim

gefahren werden konnte; zur Kapazitätserweiterung war der Bau eines dritten Streckengleises geplant. Dies bedingte die Schließung aller höhengleichen Bahnübergänge.
Für die Planung der B 9 neu unterteilte man die Strecke in zwei Abschnitte, nämlich in die „Umgehung Guntersblum“ und in die „Verlegung der B 9 zwischen Guntersblum und Oppenheim“. Der erste Teil wurde nach dem genehmigten RE-Entwurf im Jahr 1990 und dem Planfeststellungsbeschluss im Jahr 1992 im Dezember 1997 dem Verkehr freigegeben.

Anfang der 90er-Jahre begann man mit dem RE-Entwurf des zweiten Abschnittes der „Verlegung der B 9 zwischen Guntersblum und Oppenheim“ und schloss diesen nach vielen Abstimmungsgesprächen vor allem mit den betroffenen Gemeinden und der DB AG Mitte 1995 ab. Die Genehmigung des Vorentwurfes durch den Bundesverkehrsminister erfolgte dann im Juli 1996. Im März 1997 wurde durch die damalige Planfeststellungsbehörde bei der Bezirksregierung Rheinland-Pfalz in Neustadt das Planfeststellungsverfahren eingeleitet und durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurde die zunächst im Entwurf berücksichtigte „Querspange Dienheim“ aus dem Verfahren herausgenommen und in einem eigenen Planungsverfahren als verlängerte Kreisstraße K 41 an die neue B 9 (Baulastträger Kreis Mainz-Bingen) abgehandelt. Nach der Offenlegung der Planfeststellungsunterlagen von 05.05. bis 06.06.1997 folgte im September des gleichen Jahres der Erörterungstermin. Insgesamt wurden 56 Einwendungen bearbeitet, davon 35 von Trägern öffentlicher Belange und 21 private. Es folgten viele Abstimmungstermine mit den betroffenen Gemeinden, weiteren Trägern öffentlicher Belange und Privatpersonen, bis dann schließlich am 29. Dezember 1998 der Planfeststellungsbeschluss erfolgte. Rechtskraft erlangte der Beschluss mit Ablauf des 31.05.1999, so dass sofort mit der Ausführungsplanung begonnen werden konnte.
Nachdem die Finanzierung erst offen war, wurden im Jahr 2000 nach der Versteigerung der UMTS-Lizenzen zusätzliche Mittel für den Straßenbauhaushalt zur Verfügung gestellt, dies waren Haushaltsmittel aus dem sogenannten „Zukunfts-Investitions-Programm“. In sehr kurzer Zeit wurde dann die Ausführungsplanung für Straße und die Bauwerke begonnen, so konnte bereits im März 2001 mit dem feierlichen ersten Spatenstich der Bau offiziell starten. Eine über 30-jährige Planungsgeschichte konnte nun abgeschlossen werden.

Situation vor Bau der B 9 neu

Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim

Im Land der tausend Hügel, so wie Rheinhessen auch genannt wird, liegt die Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim. Ihr Gebiet erstreckt sich vom Rhein, entlang der B 9 und der neuen Umgehungsstraße, bis weit in das Selztal hinein. Mit ihren zehn Ortsgemeinden und der Stadt Oppenheim ist die Verbandsgemeinde mit Sitz in Oppenheim mittlerweile auf stolze 31.400 Einwohner angewachsen. Zwischen Mainz und Worms zentral und verkehrsgünstig gelegen, ist die Verbandsgemeinde ein attraktiver Anziehungspunkt für Familien und Gewerbe, um sich in einer der Ortsgemeinden oder der Stadt niederzulassen. Optimale Lebensbedingungen für Kinder und Jugendliche sind für junge Familien Grund genug, sich für ein Leben in der Verbandsgemeinde zu entscheiden.

So gibt es neun Kindertagesstätten, die Platz auch schon für Kinder ab zwei Monaten bieten. Die Verbandsgemeinde ist zudem Träger von sechs Grundschulen und der Matthäus-Merian-Hauptschule. In allen Grundschulen sind betreuende Grundschulen eingerichtet, die eine Betreuung der Kinder auch nachmittags ermöglichen. Die Matthäus-Merian-Hauptschule sowie eine Grundschule sind zudem als Ganztagsschulen eingerichtet. Weitere Schulen in der Verbandsgemeinde, die in Trägerschaft des Landkreises Mainz-Bingen stehen, sind die Landskronschule Oppenheim mit Förderschwerpunkt Lernen, die Carl-Zuckmayer-Realschule Nierstein und das St.-Katharinen-Gymnasium Oppenheim. Ein weiterer Anziehungspunkt ist das Hallenbad in Oppenheim. Badespaß für die ganze Familie ist hier garantiert. Eine großzügige Saunalandschaft gehört ebenfalls zu den vielfältigen Angeboten des Hallenbades. Ein attraktives Freizeitangebot bietet die Jugendmusikschule allen interessierten Kindern und Jugendlichen.

Mit 1700 Sonnenscheinstunden im Jahr zählt Rheinhessen zu Deutschlands wärmsten Regionen. So wundert es nicht, dass in dieser Region der Weinbau sehr erfolgreich ist und Rheinhessen sich das größte Weinbaugebiet Deutschlands nennen kann. Rebsorten wie Silvaner, Riesling, Müller-Thurgau oder auch Bacchus lassen das Herz eines jeden Weißweinkenners höher schlagen. Rotweinfreunde können bei den hiesigen Winzern Spätburgunder, Dornfelder oder auch einen süffigen Portugieser genießen. Touristisch reizvoll gelegen ist die Verbandsgemeinde ein beliebtes Urlaubsziel, nicht nur für Weinkenner- und Genießer. Ein Urlaub beim Rheinhessenwinzer ist ebenso beliebt wie der Besuch der vielen Weinfeste und Kirchweihen.

Verbandsgemeinde Nierstein Oppenheim

Besuchen Sie uns doch mal im Internet unter: www.nierstein-oppenheim.de

Ortsgemeinde Dienheim

Das an der B 9 und der neuen Umgehungsstraße gelegene Dienheim ist ebenfalls eine aufstrebende Weinbaugemeinde.

Die Geschichte Dienheims ist sehr wechselhaft: Kelten, Römer und Franken siedelten hier und beeinflussten das Leben entscheidend. Im Jahre 754 wurde Dienheim zum ersten Mal urkundlich erwähnt, sehenswerte historische Zeugnisse seiner Vergangenheit sind die spätgotischen Wandmalereien in der evangelischen Bonifatiuskirche (16. Jh.) mit ihrem romanischen Wehrturm, der Steinerne Stock an der Grenze zu Oppenheim, der ehemals ein Gerichts- und Grenzstein war, und ein in Dienheimer Weinbergen gefundener Grabstein des Römers Silius, der sich heute im Mittelrheinischen Landesmuseum in Mainz befindet.

Dienheim ist heute mit seinen Qualitätsweinen weit über die Grenzen hinaus bekannt. Auf rund 430 ha Rebfläche wachsen Spitzenweine, deren Weinlagen wie Falkenberg, Kreuz, Tafelstein, Paterhof, Schloss und Herrengarten einen guten Ruf haben. In Familienbetrieben liebevoll gepflegt, spielt der Dienheimer Wein bei fast allen Festen eine große Rolle.

Das schon traditionelle Kirchweih- und Weinfest findet am 2. Septemberwochenende statt. Das kulturelle Leben in Dienheim erfährt auch durch das rege und aktive Vereinsleben eine gesellige Note. Sport, Gesang, Musik, Fassenacht und alte Brauchtümer bieten alljährlich bei vielen Anlässen Gelegenheit, die Gemeinde und ihre Bewohner kennen zu lernen. Dazu zählen auch die seit 1975 bestehenden guten Partnerschaftsbeziehungen mit Sours in Frankreich.

Besuchen Sie uns doch mal im Internet unter: www.dienheim.de

ALLGEMEINE BESCHREIBUNG

Die Neubaustrecke der B 9 neu verläuft auf der ganzen Strecke unmittelbar östlich der Bahnlinie Mannheim–Mainz. Die Baulänge beträgt 5,83 km.
Die Neubaustrecke liegt im Zuge der B 9 Mainz–Worms und soll die Ortsdurchfahrten Ludwigshöhe, Dienheim und Oppenheim entlasten. Sie ist Teil einer Gesamtverlegung zwischen Guntersblum und Oppenheim, deren südlicher Beginn, die Umgehung Guntersblum, bereits Ende 1997 dem Verkehr freigegeben wurde.
Die Maßnahme ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als zweistreifige Neubaustrecke enthalten, wobei der hier behandelte Abschnitt als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft ist. Bedingt durch die Parallellage zur Bahnstrecke müssen vier höhengleiche Bahnübergänge in Ludwigshöhe, in der Gemarkung Dienheim und zwei in Oppenheim beseitigt werden.
Die vorhandene B 9 verläuft im Planungsbereich durch die Ortslagen Ludwigshöhe, Dienheim und Oppenheim und weist in den Ortsdurchfahrten die Streckencharakteristik einer städtischen Straße auf. Die verkehrliche Situation auf der B 9 ist durch einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr in/aus Richtung des Oberzentrums Mainz gekennzeichnet.
Die Querverbindung B 9 alt–B 9 neu im südlichen Bereich von Oppenheim (Querspange „Kette-Saar“) bindet das Gewerbegebiet „Kette-Saar“ westlich der Bahn an die B 9 neu an. Die neue B 9 ist als anbaufreie Straße mit einem Regelquerschnitt RQ 10.5 vorgesehen.

Übersichtsplan der B 9 neu

Die Einmündungen sind plangleich mit Linksabbiegestreifen angebunden. Die B 9 neu soll als Kraftfahrstraße gewidmet werden. Der landwirtschaftliche Verkehr soll von der geplanten B 9 ferngehalten werden. Anbindungen bzw. plangleiche Querungen von landwirtschaftlichen Wegen sind nicht vorgesehen.

Einbau der Frostschutzschicht, Baulos 1

Trassierung

Die B 9 stellt eine überregionale Straße der Straßenkategorie „A II“ dar. Aufgrund der Führung der Trasse parallel zur Bahnlinie, des nahezu ebenen Geländes und der gewählten plangleichen Einmündungen wurde die Entwurfsgeschwindigkeit mit Ve = 80 km/h angesetzt.

Die B 9 neu weist folgende Mindest-Trassierungselemente auf:

min R = 800 m

min A = 150 m

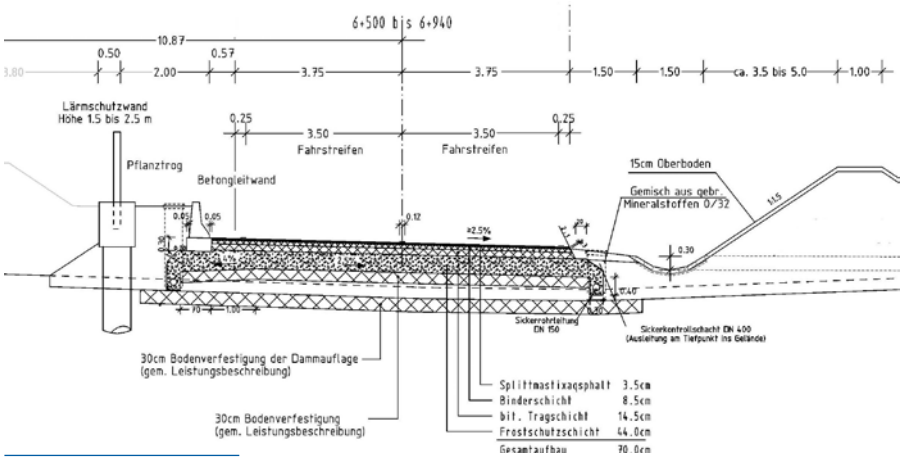
min Hk = 2.700 m

min Hw = 2.500 m

max s = 3,00 %

Generell verhindert die Parallelführung von Straße und Schiene (Verkehrsbündelung) eine zusätzliche Zerschneidung von Lebensräumen.

Der Option für ein drittes DB-Gleis wurde im gesamten Planungsbereich Rechnung getragen, wurde aber seitens der Bahn nach dem Planfeststellungsverfahren wieder relativiert. Insbesondere im Bereich Oppenheim wurden die Lage von Straße und Schiene eng abgestimmt. Die Parallellage zur Bahnstrecke (Gesamtabstand von rund 21 Metern zwischen Achse des heutigen östlichen Bahngleises und westlichem Rand der geplanten B 9) und die sinnvolle Bündelung der Verkehrswege legen die Linienführung weitgehend fest.



Regelquerschnitt der B 9 neu

Querschnitte

Für die B 9 neu ist mit einem Prognoseverkehr von 7.500 bis 11.000 Kfz/24 h für das Jahr 2010 zu rechnen. Der Anteil des Güterverkehrs liegt bei ca. 10 bis 13 Prozent.

Die Wahl des Regelquerschnittes für die B 9 neu wurde nach RAS-Q wie folgt festgelegt:

Straßenbreite 10,50 m mit:

2 Fahrstreifen mit je 3,50 m Breite

2 Randstreifen mit je 0,25 m Breite und

2 Bankettstreifen mit je 1,50 Breite

Fahrbahnbefestigung

Der Deckenaufbau wurde gemäß der RStO 01 in Bauklasse II festgelegt.

Daraus ergibt sich für die Straßen entsprechend der Verkehrsbelastungszahlen folgender Aufbau:

Splittmastixasphalt:	3,5 cm
Binderschicht:	8,5 cm
Bit. Tragschicht:	14,0 cm
Frostschutzschicht:	44,0 cm
Gesamtstärke:	70,0 cm

ENTWÄSSERUNG

Die B 9 entwässert größtenteils großflächig über die Bankette meist in seitlich gelegene landespflegerische Ausgleichsflächen. Die Trasse liegt von Bau-km 1+400 (Bauanfang) bis Bau-km 2+300 in einem Wasserschutzgebiet Zone III b. Es waren diesbezüglich keine baulichen Maßnahmen vorzusehen.
Die Unterführungen Ludwigshöhe und Kette-Saar werden jeweils mittels Pumpstation und Regenrückhaltebecken mit Sickermöglichkeiten und Notüberlauf in einen Vorfluter entwässert.
Ein weiteres Regenrückhaltebecken befindet sich im Bereich der Einmündung B 9 alt/B 9 neu am Ende der Baustrecke.

Verkehrsbedeutung und Notwendigkeit der Baumaßnahme

Die B 9 hat zwischen Worms-Rheindürkheim bis Guntersblum und von Nierstein bis Mainz den Charakter einer gut ausgebauten Straße ohne Ortsdurchfahrten. Der Wegfall der Ortsdurchfahrten Ludwigshöhe, Dienheim und partiell auch Oppenheim vereinheitlicht die Streckencharakteristik der B 9.
Im Regionalen Raumordnungsplan Rheinhessen-Nahe wurde ein verkehrsgerechter und möglichst ortsdurchfahrtsfreier Ausbau der B 9 entlang der Bahntrasse gefordert.
Die völlig unzureichenden Verkehrsverhältnisse in dem durch die Planung betroffenen Bereich der B 9 stellten sich in den Ortsdurchfahrten besonders negativ dar. So standen die große Anzahl von unübersichtlichen Einmündungen und Grundstückszufahrten einer sicheren und flüssigen Passage des starken Durchgangsverkehres (bis zu 70 % des Gesamtverkehrsaufkommens) entgegen. Es gab Bemühungen, die Ortsdurchfahrten durch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen oder Abgrenzung eines minimalen Fußgängerraumes etwas sicherer zu gestalten (z. B. Ludwigshöhe). Ohne eine einschneidende Reduzierung des hohen Durchgangsverkehres bleiben diese Anstrengungen jedoch nur Notbehelfe ohne durchgreifenden Erfolg. Die aufgrund der straßenbaulichen Gegebenheiten sowie der städtebaulichen Situation vorhandenen Verkehrsverhältnisse machten somit eine Entlastung der Ortsdurchfahrten dringend notwendig. Eine aktualisierte Verkehrsuntersuchung geht von einer Steigerung der Belastungszahlen von 1991 bis 2010 um 19 Prozent bis 28 Prozent aus. Gestärkt wird diese Prognose beispielsweise durch Ergebnisse einer Dauerzählstelle in Nierstein, wo ein Anstieg der Verkehrsbelastung von den Jahren 1985 bis 1990 von 30 Prozent zu verzeichnen ist. Überschlägliche schalltechnische Berechnungen haben ergeben, dass ohne Verlegung der B 9 die Lärmpegel in den Ortsdurchfahrten bis zum Prognosejahr 2010 um weitere 1 bis 2 dB(A) angestiegen wären. Mit der Verlegung der B 9 reduzieren sich in den Ortsdurchfahrten die prognostizierten Verkehrsmengen um ca. 55 bis 80 Prozent und die Lärmpegel um 3 bis 7 dB(A) bezogen auf das Jahr 2010.
Da sich eine wirtschaftlich vertretbare Lösung des Lärmproblems durch innerörtliche Baumaßnahmen nicht erzielen lässt, stellte die Verlegung der B 9 die einzige Möglichkeit dar, die Ortsdurchfahrten von dem stetig zunehmenden Durchgangsverkehr zu entlasten.
Außer der Lärmbelastung wird auch die Schadstoffbelastung im vergleichbaren Umfang deutlich zurückgehen.

Nördlicher Anschluss in Oppenheim

KIRCHNER

Seit 1926 ist KIRCHNER mit modernsten Maschinen und hoch qualifizierten Mitarbeitern in allen Bereichen des Bauens aktiv.

Von der Projektplanung über Finanzierung und Bau bis hin zur Refinanzierung alles aus einer Hand.

Abgestimmt auf die individuellen Interessen der Investoren und Nutzer.

Mit der Innovationskraft und dem Know-how einer starken Unternehmensgruppe bauen wir aus guten Ideen tragfähige Lösungen.

Termingenau
Qualitätsgerecht
Kostenoptimiert

Verkehrswegebau
Hoch- und Ingenieurbau
Umwelttechnik
Baustoffproduktion
Projektentwicklung

ZUKUNFT BAUEN

HERMANN KIRCHNER
Bauunternehmung GmbH

Hermann-Kirchner-Str. 6
36251 Bad Hersfeld

Tel. +49 (0) 6621 162-0
Fax +49 (0) 6621 162-188

info.hkb@kirchner.de
www.kirchner.de

Ingenieurbüro für Verkehrstechnik
Dipl.-Ing. Franz Mayer

Signalisierungen & Straßenplanungen
Beschilderungen & ÖPNV Beschleunigungen
Verkehrsgutachten & Verkehrszählungen
Parkleit-Systeme & Feldkartenverwaltung

Bismarckstraße 19 Telefon: 07221 / 31711
76530 Baden-Baden Fax: 07221 / 26748

E-Mail: franz.mayer@ingbuerofm.de
Homepage: www.ingbuerofm.de

baucontrol

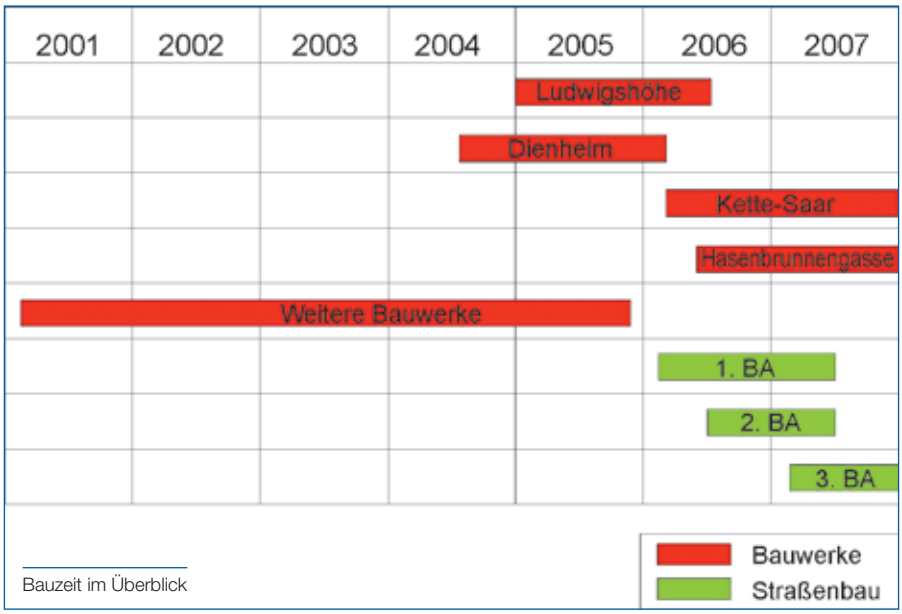
Diplomingenieure Simon & Nowicki
Institut für Baustoff-, Boden- und Umweltprüfungen

Nach RAP Stra anerkannte Prüfstelle, Mitglied im bup
55411 Bingen/Rhein
Tel.: 06721/9425-0 (Fax: -99)

Auch bei dieser Straße unsere verantwortungsvolle Mithilfe im Auftrag des Bauherrn

FINANZIERUNG

Baulastträger für die B 9 neu ist die Bundesrepublik Deutschland. Wegen der Parallellage zur Bahnlinie und der Ausweisung der Bahnstrecke im damaligen Bundesverkehrswegeplan als Ausbaustrecke (ABS) sollten die Kosten für die Beseitigung und den Ersatz der höhengleichen Bahnübergänge nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zwischen dem Baulastträger der querenden Straßen, der Bahn und dem Bund (Interessensdrittel) geteilt werden. Aufgrund der fehlenden Widmung der verlängerten Kirchstraße in Ludwigshöhe wurde die Kostentragung für die Ersatzmaßnahme Ludwigshöhe aus dem Planfeststellungsverfahren herausgenommen. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan ist die ABS Mainz–Mannheim nicht mehr enthalten. Danach entfiel nach Ansicht der DB die Rechtsgrundlage für eine Kostenbeteiligung der Bahn.



Bauzeit im Überblick

Nach langen und zähen Verhandlungen unter Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des rheinland-pfälzischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau einigten sich der LBM und die Deutsche Bahn über die Kostentragung. Demnach verteilen sich die Kosten wie folgt:

Bundesrepublik Deutschland:
30,03 Mio. Euro + 0,84 Mio. Euro Interessensanteil
Deutsche Bahn: 0,84 Mio. Euro
Stadt Oppenheim: 1,04 Mio. Euro
Gesamtkosten: 32,75 Mio. Euro

Kompaktasphalt-Fertiger im Einsatz

Ausschreibung und Vergabe

Die einzelnen Bauwerke sowie der Straßenbau wurden aufgrund der Größenordnung der Gesamtmaßnahme europaweit ausgeschrieben. Die Gesamtlänge der B 9 neu beträgt ca. 5,8 km; daher erschien die Aufteilung des Erd- und Deckenbaus in drei Baulose sinnvoll. Zudem hatten durch die Aufteilung auch mittelständische Unternehmen eine gute Chance im Wettbewerb, dies belegten auch die Ausschreibungsergebnisse.

MASSENBILANZ

Der Umfang der zu gewinnenden Erdmassen beläuft sich auf rund 20.000 m³. Der Großteil dieser Massen ergibt sich aus dem Aushub der Grundwasserwannen.
Demgegenüber besteht ein Bedarf an Erdmassen zur Anhebung der Gradiente und zur Aufschüttung der Erdwälle von rund 150.000 m³.
Für den Straßenbau nicht brauchbare Erdmassen wurden für die Schüttung von Sichtschutzwällen verwendet.

Ausstattung
An Ausstattungsarbeiten wurden ca. 1200 m Betonschutzwand und ca. 2000 m Stahlschutzplanken ausgeschrieben sowie die Markierung und Beschilderung der Gesamtstrecke, der drei Knotenpunkte und die Änderungen der wegweisenden Beschilderung im Umfeld.

Kompaktasphalt
Die Bauweise Kompaktasphalt als Sonderbauweise für die Binder- und Deckschicht wurde als Nebenangebot im 1. Baulos von der Fa. Kirchner angeboten. Nach Prüfung des Angebots wurde diese Bauweise gewählt. Hierbei werden die Binder- und Deckschicht in einem Arbeitsgang aufgebracht. Ein Spezialfertiger wird mit Materialien für beide Schichten beschickt und baut über zwei hintereinander geschaltete Förderschnecken und Einbaubohlen das Material heiß in heiß ein. Der Vorteil gegenüber dem herkömmlichen Einbau liegt in dem sehr guten Schichtenverbund; die Gefahr einer Trennung der Schichten beispielsweise durch Verschmutzung besteht praktisch nicht mehr. Allerdings rechnet sich das Verfahren aufgrund der sehr aufwendigen Logistik erst ab größeren Strecken im Neubaubereich.

Planumsverbesserung durch Vermörtelung
Aufgrund der Baugrunduntersuchungen zeigte sich, dass die Tragfähigkeit des Erdplanums abschnittsweise durch eine Vermörtelung verbessert werden musste. Dabei wird der Zementmörtel in das Planum ca. 30 cm tief eingefräst.

Vermörtelung des Planums

FABER
Bauunternehmung

www.faber-bau.de

Straßen – und Tiefbau

- Autobahnbau
- Bundesfernstraßenbau
- Erschließungsmaßnahmen
- Ortsdurchfahrten
- Erdbau
- Kanalbau
- Recycling

Hoch– und Ingenieurbau

- Ingenieurbau
- Industriebau
- Kläranlagenbau
- Brückenbau
- Wohnungsbau
- Öffentliche Gebäude
- Wasser- und Abwasserbehandlungsanlagen
- Gewerbebau

Wassertechnik

- Maschinelle und elektrotechnische Ausrüstung für Abwasseranlagen und Trinkwasserwerke
- Optimierung der Verfahrenstechnik
- Rohrleitungsbau
- Regenwasserbehandlungsanlagen
- Hochwasserschutz

Wilhelm Faber GmbH & Co.
Bauunternehmung KG

Galgenwiesenweg 23-29
55232 Alzey

Telephone: 06731 492 0
Telefax: 06731 492 248
E-Mail: info@faber-bau.de

WPW GEOCONSULT

BAUGRUND HYDROGEOLOGIE UMWELT

Baugrund:
- Boden- und felsmechanische, ingenieurgeologische Erkundung
- Erdbautechnische Gutachten, Gründungsgutachten
- Erdstatik, Dammstatik, Statik im Spezialtiefbau, Hangsicherung
- Materialprüfungen, Verdichtungsprüfungen (RAP Stra)
- Inklinometermessungen, Pfahlintegritätsprüfungen
- Fachplanung, fachtechnische Bauleitung

Hydrogeologie:
- Hydrogeol. Untersuchungen, Bohrloch- u. Versickerungsvers.
- Grundwassermodellierung (Strömungs- und Transportmodelle)
- Grundwasserabsenkungen, Schutzzonenausweisung
- Geothermie, Geo-Informationssysteme

Umwelt:
- Altlasterkundung u. -bewertung, Ausschreibung u. Überwachung von Sanierungsmaßnahmen, Umweltverträglichkeitsstudien
- Planung und Überwachung selektiver Rückbaumaßnahmen
- Entsorgungsmanagement

WPW GEOCONSULT GmbH
66749 Landstuhl
Bruchwiesenstraße 37
Tel.: 06371 / 4996 – 0
Fax: 06371 / 4996 – 20
E-Mail: wpw-landstuhl@wpw.de
Internet: www.wpw-geoconsult.de

weitere Büros:
Saarbrücken
Mannheim
Wiesbaden
Trier
Luxemburg
Leipzig

Bemerkenswert beim Bau der neuen B 9 zwischen Guntersblum und Oppenheim ist zweifelsohne die Vielzahl an Ingenieurbauwerken, die zum Teil sowohl die Bahn als auch die neue B 9 unterqueren und zum anderen Gräben überbrücken. Von 2002 bis 2007 wurden 20 Bauwerke errichtet, davon fünf Grabendurchlässe, fünf Überführungsbauwerke im Zuge der B 9, vier Wannenbauwerke, drei Lärmschutzwände und drei Bahnüberführungen. Aufgrund der Nähe zur bestehenden und setzungsempfindlichen Bahnlinie musste beim Bau aller Bauwerke auf erschütterungsarme Bauverfahren zurückgegriffen werden. Die Gleise wurden vor, während und nach den Bauarbeiten kontinuierlich vermessen, um kurzfristig auf Setzungen reagieren zu können und Gefahren für den laufenden Bahnverkehr abzuwenden.

Grabendurchlässe

Die Gräben wurden mit Ausnahme des Grabens Ludwigshöhe alle in der gleichen Konstruktionsweise mit Spundwandwiderlagern und Fahrbahnplatten aus Stahlbeton ausgeführt. In Ludwigshöhe wurde der Graben aufgrund seiner Nähe zum parallel verlaufenden und neu gebauten Wannenbauwerk mit diesem zusammen mittels eines Zweifeldbauwerks aus Stahlbeton überbrückt.

Unterführung Kette-Saar in Oppenheim

Überführungsbauwerke der B 9

Über die Grundwasserwannen Kette-Saar, Hasenbrunnengasse, Dienheim und Oppenheim mussten einfeldrige Bauwerke mit verschiedenen Abmessungen, in Ludwigshöhe wie bereits erwähnt ein zweifeldriges Bauwerk vorgesehen werden. Die Einzelstützweiten betragen hier 2 x 12,75 m, die Gesamtbrückenlänge somit 25,50 m. Aufgrund der Bodenverhältnisse war für alle diese Bauwerke jeweils eine Tiefgründung auf Großbohrpfählen erforderlich.

Grundwasserwannen

Aufgrund der hydrologischen Verhältnisse war zur Unterquerung der Bahn und der B 9 jeweils der Bau einer Grundwasserwanne erforderlich.

Kette-Saar

Das größte Bauwerk „Kette-Saar“ befindet sich südöstlich von Oppenheim und dient zur Anbindung des städtischen Straßennetzes an die neue B 9. Es ist im mittleren Bereich mit Stahlspundwänden und einer Stahlbetonsohle hergestellt. In den Endbereichen ist die Grundwasserwanne als Stahlbetontrog ausgebildet. Die Gesamtlänge des Trogbauwerkes beträgt 210 m. Im Bauwerksbereich liegt die lichte Weite zwischen den Trogwänden bei 8,30 m, die kleinste lichte Höhe im Brückenbereich 4,70 m. Der parallel zur Straße verlaufende 80 m lange Rad- und Gehweg wird in einem separaten Stahlbetontrogbauwerk unterführt. Die Fahrbahnbreite des Rad- und Gehweges beträgt 2,50 m, die kleinste lichte Höhe zu den Brückenüberbauten 2,50 m. Zum Bau des Troges wurden über 4200 m² Spundwände bis zu 15,00 m tief bis in natürlich anstehende wasserundurchlässige Schichten eingeschlagen. An Betonmassen wurden über 2500 m³ verbaut.

Dienheim

Durch die Deutsche Bahn wurde in den Jahren 1994/1995 der schienengleiche Bahnübergang Dienheim im Zuge eines Wirtschaftsweges beseitigt und als Unterführung ein Brückenbauwerk mit Grundwasserwanne in Stahlbeton errichtet.

Bei der Planung und dem Bau der Eisenbahnbrücke und der Grundwasserwanne durch die DB wurde berücksichtigt, dass im Zuge des Neubaues der B 9 der östliche Teil des Grundwassertroges wieder abgebrochen wird, um die Wanne um das erforderliche Maß zur Überbrückung der B 9 zu verlängern. Dieser Abbruch begann direkt neben dem bestehenden DB-Bauwerk. Der Anbau des neuen Trogbauwerkteiles erfolgte zusammen mit der Erstellung des B-9-Überführungsbauwerks. Die Lichte Weite beträgt 7,00 m, davon nimmt die Fahrbahn 5,00 m ein. Südlich ist ein 1,50 m breiter und nördlich

Unterführung Hasenbrunnengasse im Bau

MAX FRÜH
BAUUNTERNEHMEN
Brachfeldweg 21 • 77855 Achern
Tel. 07841/6807-0 • Fax 07841/6807-81
www.max-frueh.de • E-Mail: info@max-frueh.de

ein 50 cm breiter Gehweg in Stahlbeton angeordnet. Die Gesamtlänge des Bauwerkes beträgt 126 m.

Hasenbrunnengasse

Das Bauwerk dient zur Unterführung eines Rad- und Gehweges unter der B-9-Brücke und der DB-Brücke. Durch die Baumaßnahme entfällt der beschrankte Bahnübergang. Das 105 m lange Bauwerk wurde in Spundwandbauweise erstellt. Lediglich die ersten zehn Meter der Endbereiche wurden als Stahlbetontrog ausgebildet. Die lichte Breite beträgt 4,30 m, die Durchfahrtshöhe 2,50 m. Im Kreuzungsbereich mit der B 9 dienen die Spundwände gleichzeitig zur Auflagerung des Überbaues des Überführungsbauwerkes. Da im Bereich der Hasenbrunnengasse keine wasserundurchlässigen Schichten im Baugrund vorhanden waren, in die die Spundwände eingebunden werden konnten, wurde hier eine Unterwasserbetonsohle erforderlich. Bei dieser Bauweise wird zwischen den bereits eingebrachten Spundwänden der Boden im Grundwasser ausgehoben und zur Abdichtung Unterwasserbeton eingebracht. Anschließend kann die Baugrube gelenzt und die eigentliche Trogsohle betoniert werden.

Hilfsbrücke unter den Gleisen in Ludwigshöhe

Internet: http://www.slv-mannheim.de
E-Mail: info@slv-mannheim.de

Schweißtechnische Lehr- und Versuchsanstalt Mannheim GmbH

- ***Schweißtechnische Aus- und Weiterbildung***
- ***Werkstoffprüfung im akkreditierten Prüflabor***
- ***Beratung, Gutachten, Bauüberwachung***

Schweißtechnische Lehr- und Versuchsanstalt Mannheim GmbH

Käthe-Kollwitz-Straße 19 • 68169 Mannheim • Telefax (0621) 304091 • Telefon (0621) 3004-0

Ludwigshöhe

Der hier vorhandene schienengleiche Bahnübergang eines Hauptwirtschaftsweges wurde beseitigt und durch eine Unterführung ersetzt. Diese neue Grundwasserwanne mit Stahlspund-Trogwänden ist 147 m lang und hat eine lichte Breite von 6,00 m. Die geringste Durchfahrtshöhe beträgt 4,00 m. Die Abdichtung der Baugrube erfolgte hier über eine Weichgel-Injektionssohle. Bei dieser Bauweise wird durch Bohrungen bis in die erforderliche Tiefe zwischen den bereits gerammten Spundwänden eine Gelmasse in den Porenraum des natürlich anstehenden Bodens eingebracht und kondensiert dort. Dieser wird somit für den Bau der eigentlichen Stahlbetontrogsohle wasserundurchlässig gemacht.

Lärmschutzwände

Zum Schutz der Anlieger vor zusätzlichem Straßenlärm durch die neu hinzukommende B 9 wurden im Bereich Oppenheim drei Lärmschutzwände gebaut. Für die erforderliche Schallabsorbtion sorgen Holzelemente, die zwischen Stahlträgern befestigt und auf einem Stahlbetonsockel aufgesetzt wurden. Zur Gründung wurden auch hier Pfähle vorgesehen, die aufgrund der Nähe zur Bahn nicht gerammt, sondern gebohrt wurden.

Bahnunterführungen

Eine große Herausforderung waren die Arbeiten im Bahnbereich. Unter dem Bahnkörper im Bereich Kette-Saar, Ludwigshöhe und Hasenbrunnengasse mussten Kreuzungsbauwerke hergestellt werden. Dies erfolgte in enger Zusammenarbeit zwischen der DB AG und dem Landesbetrieb Mobilität Worms.
Lange im Voraus wurden Sperrpausen mit der Bahn abgestimmt, in denen ein Gleis zwischen 12 und 48 Stunden zum Bau freigegeben wurde; innerhalb dieser Zeitfenster mussten Hilfsbrücken eingebracht werden, um den Bahnverkehr während der Bauarbeiten aufrechtzuerhalten. Für diese Zeit erstellten die beauftragten Firmen einen separaten Bauzeitenplan, der die genauen Arbeitsschritte in Stunden vorgab. Innerhalb der Sperrpausen erfolgte z. B. der Abbau der Gleise, das Aufbauen einer Ramm- und Bohrebene, das Rammen von Spundwänden, das Erstellen von Bohrpfählen als Gründungskörper für das Bahnbauwerk. Zum Schluss wurde die neue Hilfsbrücke für die Bahn eingebaut.

www.kuk.de

KREBS UND KIEFER

UNSERE LEISTUNGEN

zum Neubau der B 9
- EÜ Ludwigshöhe
- EÜ und Trogbauwerk Kette-Saar

Prüfung in statischer Hinsicht

Krebs und Kiefer
Beratende Ingenieure für das Bauwesen GmbH

- Berlin 0 30/21 73 42-0
- Darmstadt 0 61 51/8 85-0
- Erfurt 03 61/420 64-11
- Freiburg 07 61/2 96 66-0
- Karlsruhe 07 21/35 08-0
- Koblenz 02 61/2 93 56 10
- Dresden 03 51/25 09 68-0

GRUNDERWERB/LANDESPFLEGE

Grunderwerb

Für den Neubau der B 9 zwischen Guntersblum und Oppenheim und die mit dem Straßenbau verbundenen landespflegerischen Ausgleichsmaßnahmen wurden insgesamt rund 680.000 qm Land erworben. Durch den Trassenverlauf war eine Vielzahl von Weinbergsgrundstücken tangiert.

Nachdem die Planfeststellung Rechtskraft erlangt hatte, wurden die Grundstücksverhandlungen mit den jeweiligen Eigentümern aufgenommen. Insgesamt waren 445 Grundstücke betroffen, für die mit rund 230 verschiedenen Grundstückseigentümern Verkaufsverhandlungen geführt und abgeschlossen wurden.

Eine Vielzahl der Grundstücke war verpachtet, sodass zusätzlich zu den Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern ebenfalls mit rund 100 Pächtern Entschädigungsverhandlungen geführt wurden.

Mit dem Grunderwerb begonnen wurde im Bereich der Bauwerke, da diese vor Beginn des Trassenbaus errichtet werden mussten. Anschließend erfolgten die Verhandlungen mit den übrigen Eigentümern entsprechend der Inanspruchnahme durch die eingeteilten drei Bauabschnitte – beginnend aus Richtung Guntersblum. Abschließend wurden und werden noch mit den Eigentümern Verhandlungen geführt, deren Grundstücke als landespflegerische Ausgleichsflächen vorgesehen sind.

Die anfangs unterbreiteten Grundstücksangebote erfolgten auf der Grundlage eines amtlichen Bodenwertgutachtens. Im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen konnten weitgehend allen Forderungen seitens der Betroffenen Rechnung getragen werden und sämtliche Verhandlungen zu einem einvernehmlichen Abschluss gebracht werden.

Die Gesamtsumme der Grunderwerbskosten haben sich bisher auf rund 5,12 Mio. Euro aufsummiert.

Landespflege

Die B 9 neu zwischen Guntersblum und Oppenheim verläuft naturräumlich betrachtet im Übergangsbereich zwischen dem Vorderpfälzer Tiefland und der Mannheim-Oppenheimer Rheinniederung. Die nach Osten anschließende Rheinaue ist durch vielfältige Nutzungen und zahlreiche Feuchtgebiete gekennzeichnet. Der auffällige Geländeanstieg

Amphibien- und Kleintierschutzanlage

Wasserfläche in künftigem Biotopkomplex

westlich der alten B 9 leitet zum Rheinhessischen Tafel- und Hügelland über.
Der Bau einer neuen Straße stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der sich vielfältig auswirkt: Flächenversiegelung, dauerhafte Zerschneidungswirkung, Biotopzerstörung, Landschaftsbildbeeinträchtigungen und Lärm- und Schadstoffimmissionen sind die wesentlichen Konflikte.
Der Gesetzgeber hat durch das Bundesnaturschutzgesetz und das Landesnaturschutzgesetz vorgegeben, dass derartige Eingriffe möglichst zu vermeiden bzw. durch entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu kompensieren sind.
Im sogenannten Landschaftspflegerischen Begleitplan, das ist der Fachbeitrag Naturschutz zur Straßenplanung, sind die erforderlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen verbindlich aufgeführt und beschrieben.
In Absprache mit der Naturschutzbehörde und den betroffenen Kommunen wurde ein Gesamtkonzept erstellt, das ca. 36 ha Ausgleichsflächen beinhaltet. Ein Großteil dieser Flächen wird in der Rheinaue umgesetzt.

Maßnahmen des Konzeptes sind:

- Anpflanzung von Hecken, Gehölzgruppen und Einzelbäumen
- Anlage von Streuobstwiesen
- Herstellung von Pufferflächen um die beiden Naturschutzgebiete durch Entwicklung von Röhricht- und Wiesenflächen auf ehemaligen Ackerstandorten
- Anlage eines Schutzwalles zum Naturschutzgebiet Michelröder
- Ausweisung von 10 m breiten Pufferstreifen an den Gräben mit stellenweiser Uferabflachung (Gewässerrenaturierung)
- Anlage von 30 Amphibien- bzw. Kleintierdurchlässen und ca. 6.600 m Amphibienleiteinrichtung
- Neuanlage von vier Tümpeln mit entsprechend großem und extensivem Umfeld
- Herstellung einer Vernetzung zwischen den Naturschutzgebieten über geplante Feuchtwiesen und Schilfflächen und über die auszubauenden Gräben

Mit dem Straßenneubau wurde bereits die Amphibien- und Kleintierschutzanlage, drei große Tümpel und der Schutzwall zum Naturschutzgebiet Michelröder mitgebaut.