

Feierliche Verkehrsfreigabe

A3, sechsstreifiger Ausbau westlich der Anschlussstelle Rohrbrunn bis westlich der Anschlussstelle Markttheidenfeld

Am 19. November 2019 fand für die beiden sechsstreifigen Ausbaulose „A3, westlich der Anschlussstelle Rohrbrunn bis Haseltalbrücke“ und „A3, östlich der Haseltalbrücke bis westlich der Anschlussstelle Markttheidenfeld“ die feierliche Verkehrsfreigabe statt. Auf der neu hergestellten PWC-Anlage „Kohlsberg-Süd“ fanden sich bei regnerischem Wetter zahlreiche Gäste ein und verfolgten die Begrüßung von Herrn Präsident Pirner sowie die Ansprachen von Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer und dem Amtschef des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, Herrn Ministerialdirektor Schütz. Nach den geistlichen Worten der Dekane Rudi Rupp (ev.) und Hermann Becker (kath.) wurde als symbolischer Akt zur Eröffnung der beiden Baulose in gewohnter Tradition das Band durchgeschnitten.

Mit der Verkehrsfreigabe der letzten beiden Bauabschnitte im Spessart kann der im Jahr 1995 mit dem Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Aschaffenburg-Ost und Hösbach begonnene sechsstreifige Ausbau zwischen Aschaffenburg und dem Autobahnkreuz Biebelried mit Ausnahme des 5 Kilometer langen Ausbauabschnittes bei Würzburg auf 89 Kilometer Länge fertiggestellt werden. Die für die bauliche Umsetzung zuständige Dienststelle Würzburg hat seit dem Beginn des sechsstreifigen Ausbaus im Bereich zwischen Aschaffenburg und dem Autobahnkreuz Biebelried über 1,2 Milliarden Euro baulich umgesetzt.

Durchnässt und ausgekühlt fanden sich die Festgäste danach in der Mehrzweckhalle der anliegenden Gemeinde Esselbach ein. Für die vielen Projektbeteiligten sowohl der ABDN als auch der Ingenieurbüros und Baufirmen war es eine schöne Gelegenheit sich zusammenzufinden und auf das zurückzublicken, was gemeinsam geschafft wurde.

Die große Resonanz der Kolleginnen und Kollegen an der Veranstaltung zeigt trotz hoher Arbeitsbelastung und der anstehenden Umstrukturierung der Autobahnverwaltung die Verbundenheit und Geschlossenheit der „Autobahner“!



Reinhard Pirner



Andreas Scheuer



Helmut Schütz



Rudi Rupp und Hermann Becker



Mit der Durchtrennung des Bandes wurde der Verkehr auf der A3 freigegeben.



Abschnitt westlich der Anschlussstelle Rohrbrunn bis Haseltalbrücke

Im Anschluss an den sogenannten „Kauppenaufstieg“ der A3 bei Weibersbrunn schließt sich westlich der neuen Anschlussstelle Rohrbrunn bis zur Haseltalbrücke das aus topografischer Sicht mit etwa 500 Meter ü. NN am höchsten gelegene Baulos zwischen Aschaffenburg und Würzburg an, der „Hochpunkt der Spessartquerung“. Bei Wintereinbrüchen liegt hier zuerst und dann zumeist auch am längsten Schnee.

Der sechsstreifige Ausbau der A3 von westlich der Anschlussstelle Rohrbrunn bis westlich der Haseltalbrücke hat eine Bauloslänge von etwa fünf Kilometern. Er bildet einen Teil des durchgehend geplanten sechsstreifigen Ausbaus der A3 von Aschaffenburg bis Würzburg.

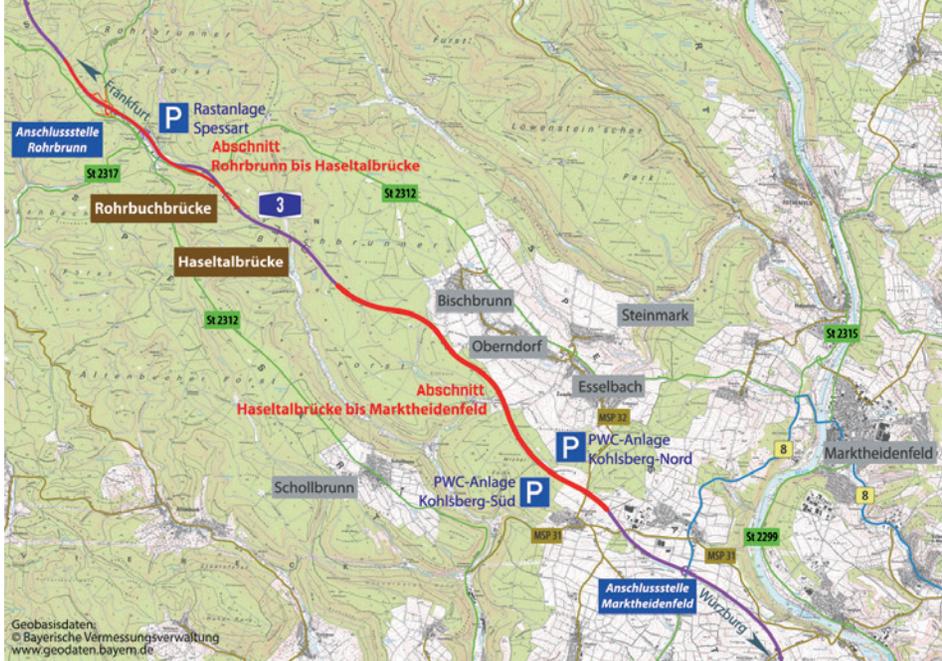
Statt der bisherigen vier Fahrstreifen mit 2 x 11,50 Meter Fahrbahnbreite werden künftig sechs Fahrstreifen mit 2 x 14,5 Meter Fahrbahnbreite den Verkehr aufnehmen.

Der gesamte Streckenabschnitt befindet sich im Landschaftsschutzgebiet Spessart. Beidseitig entlang der Autobahntrasse verlaufen die Grenzen des europäischen Vogelschutzgebietes „Spessart“ und des FFH-Gebiets „Hochspessart“. Deshalb wurde der Ausbau überwiegend bestandsnah geplant. Lediglich östlich der Tank- und Rastanlage Spessart erhielt die ausgebaute Autobahn auf einer Länge von 1,5 Kilometer eine neue Linienführung. Die neue Trasse der Autobahn lag in diesem Bereich auf dem bisherigen Verlauf der Staatsstraße St 2312. Vor Beginn des Autobahnausbaus musste die St 2312 daher auf 1,8 Kilometer verlegt werden. Durch die neue Linienführung kann die bisher sehr enge Radienführung wesentlich optimiert werden.

Im vorliegenden Abschnitt war die bisherige Anschlussstelle Rohrbrunn in die Tank- und Rastanlage Spessart integriert. Sie bindet die Staatsstraßen St 2312, St 2316 und St 2317 an die A3 an. Die Anschlussstelle Rohrbrunn wurde im Rahmen des Autobahnausbaus aus der Tank- und Rastanlage Spessart nach Westen auf Höhe der kreuzenden Staatsstraße St 2317 als neue Anschlussstelle verlegt.

Monobogen - Oktober 2019





Übersichtskarte zu beiden Abschnitten

Im Zuge des Ausbaus wurden sämtliche Entwässerungseinrichtungen neu hergestellt. Durch die Anordnung von Absetz- und Regenrückhaltebecken wird das Wasser der Fahrbahnen und Einschnittsböschungen gesammelt in den Absetzbecken mechanisch gereinigt und über die Regenrückhaltebecken gedrosselt den Vorflutern zugeführt.

Der offizielle erste Spatenstich fand am 30. Juni 2016 statt. Ab Juli 2016 erfolgte die erforderliche Standstreifenertüchtigung der Richtungsfahrbahn Frankfurt. Über die Wintermonate ruhten zwar die Arbeiten an der Autobahn, abseits der Strecke wurden jedoch Rückhaltebecken sowie eine hohe Dammverbreiterung hergestellt. Zudem erfolgte die Verlegung der Staatsstraße 2312, was Voraussetzung für den weiteren Bau der Autobahn ab 2017 war. 70.000 m² Erdabtrag waren für die Verlegung der Staatsstraße erforderlich, damit die neue Trasse Anfang September 2017 an das neue, weithin sichtbare Überführungsbauwerk der A3, den Monobogen, angebunden werden konnte.

Der Monobogen ist sicherlich das optische Highlight dieses Bauloses, vielleicht sogar des gesamten Abschnitts zwischen Aschaffenburg und Würzburg. Mit der Ausführung des Bauwerks als Stahlbogen mit Seilabspannung des Stahlverbundüberbaus entstand ein gestalterisch prägnantes Ingenieurbauwerk. Das neue Bauwerk ist aufgrund seiner exponierten Lage über der Bundesautobahn eine weithin sichtbare Wegmarke am Hochpunkt der Spessartquerung. Bautechnisch stellte die Brücke höchste Anforderungen. Geringe Fertigungstoleranzen mussten eingehalten werden, damit die speziell für dieses Bauwerk angefertigten Stahlseile eingebaut werden konnten. Wären die Seile auch nur um wenige Zentimeter zu kurz gewesen, hätten die Seile neu gefertigt werden müssen. Dies hätte zeitliche Verzögerungen von mindestens einem halben Jahr nach sich gezogen.

Neben den Herausforderungen des Brückenbaus galt es beim Straßenbau die sehr großen Erdmassenbewegungen zu bewältigen. Etwa eine Million Kubikmeter Boden wurden – teilweise über Zwischenlager – gelöst, im Bauwerk transportiert und wieder eingebaut. Die im Untergrund anstehenden Felsmassen wurden zum Teil durch Sprengungen aufgelockert. Zwischenlager ragten teilweise 20 Meter in die Höhe.

Innerhalb von zwei Jahren wurden die beiden Richtungsfahrbahnen hergestellt. In der ersten Bauphase 2017 wurde die Richtungsfahrbahn Nürnberg fertiggestellt. Der Verkehr lief ab Ende 2017 über die Trasse der verlegten Autobahn und somit durch einen neuen ca. 40 Meter tiefen Einschnitt und das erste Teilbauwerk der neuen Talbrücke Rohrbrunn.

In den Wintermonaten 2017/2018 stand die Vorbereitung des Brückenabbruchs der alten Rohrbrunnbrücke an. Die Brücke sollte aus zeitlichen Gründen gesprengt werden, so dass nach der erfolgten Sprengung unmittelbar mit dem Bau des zweiten neuen Teilbauwerks der Talbrücke Rohrbrunn begonnen werden konnte. Zwar liefen die Planungen zur Sprengung planmäßig, allerdings wurde bei den Vorbereitungen der Sprengung in der alten Brücke ein großes Fledermauswinterquartier entdeckt. Die Sprengung konnte erst mit circa drei Monaten Verspätung, nachdem die Fledermäuse ihr Winterquartier verlassen hatten, durchgeführt werden.

Durch die Verzögerungen beim Bau der Rohrbrunnbrücke konnte Ende 2018 der zweite Bauabschnitt, die Richtungsfahrbahn Frankfurt, nicht auf ganzer Länge für den Verkehr freigegeben werden. Über den Winter 2018/2019 und bis Anfang November 2019 mussten die Verkehrsteilnehmer noch über eine Baustellenverkehrsführung über den südlichen Teil der Brücke fahren.

Die Gesamtkosten für diesen Abschnitt belaufen sich auf etwa 89 Millionen Euro.



Abschnitt östlich der Haseltalbrücke bis westlich der Anschlussstelle Marktheidenfeld

Der Abschnitt „östlich Haseltalbrücke bis westlich der Anschlussstelle Marktheidenfeld“ wurde 2016 mit dem Bau des sogenannten „Jägerdunchlasses“ begonnen. In geschlossener Bauweise wurde in etwa 20 Meter Tiefe durch den bestehenden Autobahndamm eine Querung für den Grüntalbach erneuert. 2,5 Meter hoch ist der 125 Meter lange „kleine Tunnel“, durch den auch ein Steg geführt wird, auf dem Spessartwanderer die Autobahn unterqueren können.

Mit den Vorarbeiten für die bauzeitliche 4+0 Verkehrsführung setzten sich die Arbeiten im Herbst 2017 fort. Die bestehenden Fahrbahnen wurden verbreitert und somit die Voraussetzungen geschaffen, dass in der ersten Phase des Streckenbaus der Verkehr mit zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf einer Richtungsfahrbahn geführt werden konnte. Zudem wurden Waldwege zu Baustraßen ertüchtigt, damit die Zugänglichkeit zum Baufeld aus dem angrenzenden, fast durchgängig bewaldeten Gebiet geschaffen wurde.

Ab dem Frühjahr 2018 konnten dann die eigentlichen Arbeiten zum sechsstreifigen Ausbau in diesem Bereich beginnen. Neben dem Streckenbau mit einer Länge von 7,8 Kilometer wurden im Rahmen eines Gesamtlozes für Straßen- und Brückenbauarbeiten noch vier Unterführungsbauwerke erneuert. Durch die teilweise hoch überschütteten Bauwerke waren sehr umfangreiche Baugrubensicherungsmaßnahmen erforderlich. Die großen Abhängigkeiten zwischen den Brücken- und Straßenbauarbeiten sowie die umfangreichen Erdarbeiten für die Baugrubenverfüllung führten zu dem Entschluss, ein Gesamtloz zu bilden, was sich in der Vertragsabwicklung als durchweg positiv bewahrheitete.

Eine bautechnische Besonderheit in diesem Bauabschnitt war die Ausbildung von Steilböschungen mit Neigungsverhältnissen bis zu 1:1,15 auf einer Länge von fast einem Kilometer. Durch den Zusatz von hydraulischem Bindemittel wurden die bis zu 20 Meter hohen Bestandsdämme so verbreitert, dass der neue Regelquerschnitt mit einer Kronenbreite von 36 Meter aufgenommen

werden konnte. Ursprünglich waren zur Verbreiterung der bestehenden Dämme Kunststoffbewehrte-Erde-Konstruktionen (KBE) vorgesehen, um die Eingriffe in die unmittelbar an die Autobahn angrenzenden geschützten Waldflächen des Spessarts zu vermeiden. Durch die gewählte Ausführung mit einer qualifizierten Bodenverbesserung konnte von einer KBE-Konstruktion und damit auch von einer auf Dauer zu prüfenden Gabionenwand als Vorsatzschale abgesehen werden.

Die PWC-Anlage „Kohlsberg-Süd“ bot sich als Ausrichtungsort für die feierliche Verkehrsfreigabe an, sie wurde aber natürlich nicht für diesen Zweck errichtet. Vielmehr ergänzt sie die bereits im Vorgriff errichtete PWC-Anlage „Kohlsberg-Nord“ um weitere 40 Lkw-Stellplätze, 12 Stellplätze für Busse und Pkw mit Anhänger sowie 51 Stellplätze für Pkw.

Nachdem bereits in den östlich angrenzenden Erd- und Oberbaulosen Gussasphalt als Deckschicht verwendet wurde, kam im Abschnitt „östlich Haseltalbrücke bis westlich der Anschlussstelle Marktheidenfeld“ diese auch bei hoher Schwerverkehrsbelastung standfeste Deckschichtart wieder zum Einsatz.

In der Bauabwicklung stellte die bereits in dem östlich benachbarten Baulos tätige Baufirma erneut ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis. Statt der vertraglichen Fertigstellung Ende Juni 2020 konnten die baulichen Arbeiten an den Richtungsfahrbahnen bereits um circa acht Monate früher abgeschlossen und damit der Verkehr bereits Mitte November 2019 freigegeben werden.

In einem konstruktiven Miteinander von Auftraggeber, der extern beauftragten Bauoberleitung und Bauüberwachung und dem Auftragnehmer konnten zu vorgeschlagenen Optimierungen im Bauablauf kostenneutrale vertragliche Vereinbarungen gefunden werden.

Die Gesamtkosten für diesen Abschnitt belaufen sich auf etwa 87 Millionen Euro.

Stefan Weißkopf
Dienststelle Würzburg

Spatenstich A3:
siehe Ausgabe
2/2016,
Seite 10