



# Hochrheinautobahn A 98 AS Lörrach-Ost - AD Hochrhein

Verkehrsfreigabe Südfahrbahn  
9. Dezember 2010



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung



Baden-Württemberg  
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG



# INHALTSVERZEICHNIS

## GRUSSWORTE

DR. PETER RAMSAUER MDB BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG	4
TANJA GÖNNER MINISTERIN FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG	5
JULIAN WÜRTEMBERGER REGIERUNGSPRÄSIDENT DES REGIERUNGSBEZIRKS FREIBURG	6

## DIE A 98 IM DREILÄNDERECK

BEDEUTUNG DER A 98	7
HEUTIGE SITUATION	7
DIE VORGESCHICHTE DER A 98 / A 861 IM ABSCHNITT A 98 4	8

## DER ABSCHNITT A 98.4 IM FOKUS

DIE HOLZMATTTALBRÜCKE	12
DIE DULTENAUGRABENBRÜCKE	14
DIE DORFBACHTALBRÜCKE	15
TECHNISCHE DATEN	18

## IMPRESSUM



DR. PETER RAMSAUER MDB

BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR,  
BAU UND STADTENTWICKLUNG

BILDQUELLE: BMVBS/FOTOGRAF:  
FRANK OSSENBRINK

Eine gut ausgebaute Infrastruktur gehört zu den wichtigsten Standortvorteilen unseres Landes. Sie ist Grundvoraussetzung für Mobilität und damit für Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand. Die Bürgerinnen und Bürger, aber auch Industrie, Handel und Gewerbe, sind existenziell darauf angewiesen, dass der Verkehr von Personen und der Transport von Gütern möglichst reibungslos funktionieren. Wir stehen deshalb in der Verkehrspolitik vor einer doppelten Herausforderung: Wir müssen einerseits dafür sorgen, dass unser Verkehrssystem den drastisch steigenden Verkehr bewältigen kann. Und zugleich muss der Verkehr von morgen sauber, leise, effizient, klimafreundlich und bezahlbar sein.

Ziel einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik muss es sein, Mobilität zu ermöglichen und die damit verbundenen Belastungen so gering wie möglich zu halten. Dafür brauchen wir leistungsfähige und optimal vernetzte Verkehrswege. Der Neubau der A 98 am Hochrhein ist ein gutes Beispiel dafür, wie wir unsere Infrastruktur weiter optimieren.

Im deutschen Fernstraßennetz verbessert die A 98 die überregionale West-Ost-Verbindung zwischen München und Basel und entlastet die Orte im Zuge der B 34 vom

weiträumigen Verkehr. Mit der jetzt freigegebenen 2. Fahrbahn ist der Neubau dieser Autobahn von der A 5 bei Weil am Rhein bis zur A 861 bei Rheinfelden abgeschlossen. Die 102 Millionen Euro, die der Bund für diese Maßnahme investiert hat, sind gut angelegt. Die Region am Hochrhein wird verkehrlich besser erschlossen.

Ein solches Projekt wäre nicht möglich ohne den professionellen Einsatz aller an Planung und Bau Beteiligten. Bei ihnen möchte ich mich herzlich bedanken. Ich danke außerdem den Bürgerinnen und Bürgern, die mit viel Geduld manche Einschränkungen während der Bauzeit mitgetragen haben. Sicherheit und Funktionsfähigkeit des Straßenverkehrs hängen vor allem auch vom verantwortungsbewussten Verhalten aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ab. In diesem Sinne wünsche ich allen Nutzern der neuen Straßenverbindung eine gute und unfallfreie Fahrt.



TANJA GÖNNER

MINISTERIN FÜR UMWELT, NATUR-  
SCHUTZ UND VERKEHR DES LANDES  
BADEN-WÜRTTEMBERG

Die A 98 ist das einzige Neubauvorhaben im Autobahnbau in Baden-Württemberg. Sie stellt im Süden des Landes die wichtigste Verbindung zwischen der A 5 und der A 81 im Bodenseeraum dar. Daher ist die Fertigstellung dieser Autobahnverbindung ein bedeutsames Ziel der Verkehrspolitik des Landes.

Ich freue mich über die heutige Verkehrsfreigabe. Straßen sind ein wesentlicher Bestandteil des Rückgrats unserer Gesellschaft. Sie schaffen Verbindungen für unsere Bewohner im täglichen Berufsverkehr als auch für den Transport von Gütern. Baden-Württemberg ist auch Dank seiner Verkehrsinfrastruktur ein attraktiver Wohnstandort und starker Wirtschaftsstandort geworden. Dieses Rückgrat leistungsfähig und verkehrssicher zu erhalten, sehen wir als eine unserer wichtigen Aufgaben im Land an. Den Entwicklungen im Straßenverkehr muss auch verkehrs- und finanzpolitisch Rechnung getragen werden. Das Land hat hierzu einen Teil beigetragen, in dem es auf seine Initiative hin seit 2008 deutlich mehr Investitionsmittel als zuvor vom Bundesverkehrsminister auch für den vorliegenden Streckenabschnitt erhalten hat.

Eine gut ausgebaute West-Ost-Autobahnverbindung in der naturnah geprägten Region Hochrhein-Bodensee ist für den Erhalt der Lebensqualität durch ihre erfolgversprechende Entlastung der Ortsdurchfahrten sowie Minderung von Lärm und Autoabgasen in den Orten unverzichtbar. Die Staus auf der B 34 und die erwarteten Zuwächse im

Straßenverkehr zeigen, dass die B 34 schon den heutigen Anforderungen an ein leistungsfähiges Straßennetz nicht mehr gerecht wird.

Die Verkehrsfreigabe der Südfahrbahn zwischen Lörrach-Ost und dem Autobahndreieck Rheinfelden ist daher ein weiterer wichtiger Meilenstein bei der Realisierung der A 98. Heute können wir den fertiggestellten Abschnitt mit seine vielen großen Talbrücken, der Grünbrücke und der LKW-Stauwarnanlage als eine vollwertige Autobahn mit Freude eröffnen.

Ich danke allen an der Planung, dem Bau und der Finanzierung Beteiligten für ihren professionellen Einsatz. Den Bewohnern danke ich dafür, dass sie während der Bauzeit zusätzliche Lasten auf sich genommen haben. Wie es von den griechischen Philosophen heißt: „Panta rhei“ - alles fließt. Nicht nur der Rhein, ab heute auch der Verkehr auf der A 98 zwischen Lörrach und Rheinfelden. Ich wünsche allzeit eine angenehme und sichere Fahrt auf der neuen Straße.



## JULIAN WÜRTEMBERGER

REGIERUNGSPRÄSIDENT  
DES REGIERUNGSBEZIRKS FREIBURG

Der Ausbau der A 98 ist und bleibt neben dem Ausbau der Rheintalbahn das zentrale Verkehrsinfrastrukturprojekt im Regierungsbezirk Freiburg. Meine Straßenbauabteilung arbeitet ebenso wie die weiteren berührten Fachabteilungen mit Hochdruck an dieser Maßnahme. Es ist uns gelungen, in den letzten Jahren auch einige beachtliche Fortschritte beim Bau dieser Autobahn zu erzielen.

Daher freue ich mich ganz besonders, dass die A 98 zwischen Lörrach und dem Autobahndreieck Rheinfeldern jetzt „erwachsen“ geworden ist: Mit der Verkehrsfreigabe der Südfahrbahn in diesem Abschnitt erhalten wir eine vollwertige zweispurige Autobahn.

Hier im äußersten Südwesten Deutschlands zwischen Lörrach und Rheinfeldern weiß es mittlerweile die Bevölkerung zu schätzen, welche Entlastung die Hoahrheinautobahn von Lärm und Abgasen gebracht hat. Damit einhergehend hat sich die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer im Dreiländereck entschieden verbessert. Auch die Wirtschaft profitiert von der neuen Infrastruktur: Neben einer weiteren Grenzübergangsmöglichkeit bei Rheinfeldern sind auch die Wege nach Osten oder Süden kürzer und schneller geworden.

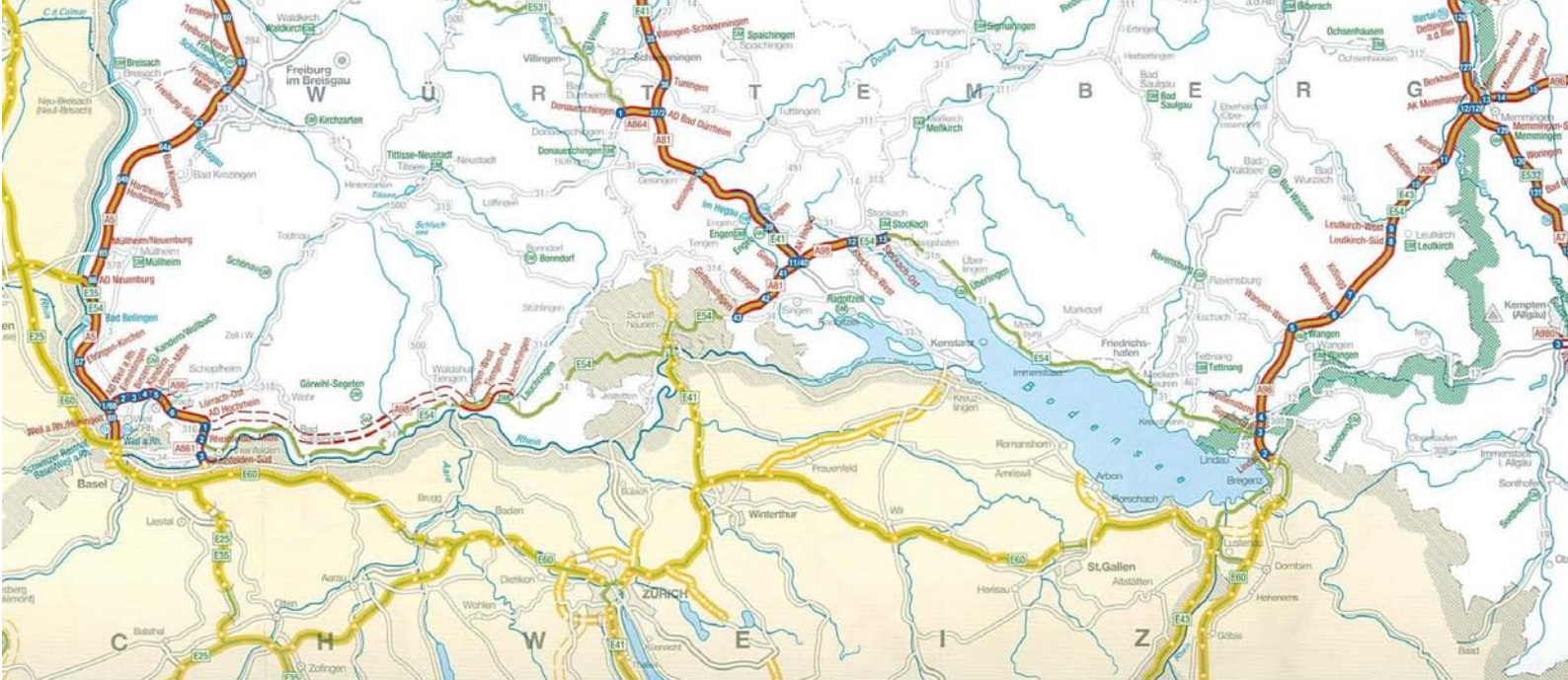
Mit dem Abschnitt zwischen Lörrach und Rheinfeldern haben wir ein wichtiges Etappenziel erreicht. Weitere schwierige Etappen liegen noch vor uns. Die Realisierung

der Hoahrhein-Autobahn ist schon aus topographischen und technischen Gründen äußerst anspruchsvoll. Teure Tunnel- und Brückenbauwerke wechseln sich ab. Bei den begrenzten finanziellen Möglichkeiten stellt dies die Planer vor große Herausforderungen. Aber auch die ständig wachsenden naturschutzrechtlichen Anforderungen und die Ernst zu nehmenden Sorgen der Anwohner in einem verdichteten Siedlungsraum machen intensive Abwägungsprozesse notwendig, die Zeit und Geduld brauchen. Das Gesamtziel des durchgängigen Ausbaus werden wir dabei aber nicht aus den Augen verlieren.

Der Bau der A 98 ist eine Herzensangelegenheit für mich und ich stehe voll und ganz hinter diesem Projekt, das für mich unverzichtbar ist. Ich danke dem Bund, dass er für dieses Vorhaben in den letzten Jahren ausreichend Mittel zur Verfügung stellte, um hier am Hoahrhein ohne Unterbrechung an diesem Jahrhundertprojekt arbeiten zu können. Damit wir in den weiteren Bauabschnitten der A 98 ähnliche Realisierungserfolge feiern können, werden wir für das einzig laufende Autobahnneubauprojekt in Baden-Württemberg auch in Zukunft dankbar die notwendigen Bundesmittel abnehmen.

Julian Würtenberger





# Die A 98 im Dreiländereck

## Bedeutung der A 98

Die A 98 ist das wichtigste Straßenbauprojekt im Regierungsbezirk Freiburg und das einzige Autobahnneubauprojekt in Baden-Württemberg. Wirtschaft und Gesellschaft fordern schon lange den Bau einer leistungsfähigen und die Gemeinden vom Durchgangsverkehr entlastende West-Ost-Verbindung am Hochrhein. Trotz eingeschränkter Finanzsituation beim Bundeshaushalt ist man kontinuierlich dabei, dieses Straßenbauprojekt entsprechend der zur Verfügung stehenden Mittel umzusetzen.

## Heutige Situation

Die A 98 ist zwischenzeitlich eine 29 Kilometer (km) lange Autobahn im äußersten Süden Deutschlands entlang der Schweizer Grenze im Bundesland Baden-Württemberg. Zwischen dem Autobahndreieck (AD) Weil am Rhein (Verknüpfung mit der A 5) und dem Hochrhindreieck bei Rheinfelden (Verknüpfung mit der A 861) sowie zwischen dem Autobahnkreuz Hegau (Verknüpfung mit der A 81) und der Anschlussstelle (AS) Stockach-Ost ist die A 98 Bestandteil der Europastraße E 54 Paris - München.

Aktuell sind in den Abschnitten A 98.4 (Waidhof - Karsau) und A 98.7 (Murg - Hauenstein) Bauaktivitäten zu verzeichnen.

# Die Vorgeschichte der A 98 / A 861 im Abschnitt A 98.4

Kaum noch jemand erinnert sich an die ersten Planungen für eine Autobahn entlang des Hochrheins. Bereits in den Jahren 1940 und 1941 wurde die Idee geboren, aber schon Mitte 1942 wurden alle Planungen und Bauarbeiten an Autobahnen eingestellt. Jedoch mit zunehmendem Verkehr in den Jahren nach 1960 wurde der Wunsch nach einer Entlastung der Ortschaften immer dringender. Mit am meisten betroffen war die Ortschaft Degerfelden, die durch die B 316 mit über 20.000 KFZ/TAG praktisch in zwei Teile zerschnitten wurde.

Erste konkrete Planungen für eine Entlastung mündeten im Entwurf des Regierungspräsidiums Südbaden für eine Hochrheinschnellstraße vom 15. Oktober 1962. Hierzu war im Bereich Rheinfelden eine Taltrasse geplant, die zwischen Degerfelden/Nollingen und Rheinfelden verlaufen sollte. Ein Abzweig in die Schweiz über eine neue Rheinbrücke war schon damals Bestandteil der Pläne.

1970 wurde aus der Hochrheinschnellstraße die Hochrheinautobahn und damit wurde das Autobahnamt Baden-Württemberg in Stuttgart für die Planung zuständig. Die Neubauleitung in Freiburg erarbeitete Pläne und schon 1975 erfolgte die Linienbestimmung durch den Bundesminister für Verkehr - immer noch mit der Taltrasse im Raum Rheinfelden.

Nach aufgeregter Diskussion wurde dann 1983 die heutige Konzeption der A 98 / A 861 in einem Vorentwurf vom Bundesminister für Verkehr genehmigt.

Jäh wurden die Hoffnungen der betroffenen Bürger enttäuscht, als 1988 der Verwaltungsgerichtshof in Mannheim den Planfeststellungsbeschluss aufhob! Die Bürger hatten bis dahin geduldig die Bemühungen der Verwaltung verfolgt. Jetzt aber entstand aus einer Keimzelle in Degerfelden eine breite Bürgerbewegung für die Autobahn, die in der Folge die weitere Planung und den Bau aufmerksam verfolgte. 30.000 Unterschriften sollten den verantwortlichen Politikern deutlich machen, dass die Autobahn dringend gefordert wird, und das in einer Zeit, wo vielerorts Straßenplanungen aus Gründen des Umweltschutzes verhindert oder zumindest verzögert wurden.

1991 wurde aus der Neubauleitung das Autobahnbetriebsamt Freiburg und 1994 erließ das Regierungspräsidium Freiburg einen Planfeststellungsbeschluss für die bisherige Konzeption, aber mit Verbesserungen im Detail und ausführlicher Darstellung der Begründung. Dem konnte auch das Gericht folgen und so war die rechtliche Seite mit dem Gerichtssentscheid und seiner Rechtskraft ein Jahr später geklärt.

Am 9. Juni 1995 erfolgte unter großer Beteiligung von Prominenz und Bevölkerung der erste Spatenstich an der Engelseebrücke „Ost“ im Zuge der A 861. Aus finanziellen Gründen war allerdings nur eine erste Baustufe mit einer einbahnigen Lösung möglich: Weiterführung der Trasse von Waidhof in Richtung Osten über die Holzmattalbrücke, die Dultenaugrabenbrücke und die Dorfbachtalbrücke zum Autobahndreieck, dann nach Süden durch den Tunnel





Nollinger Berg und über die Engelseebrücke zum Anschluss an die B 316. Zusammen mit dem Stadtring der Stadt Rheinfelden ergab sich somit eine Umgehung der Stadt Rheinfelden und ihrer Ortsteile Degerfelden und Nollingen.

Wieder entstanden neue Probleme. Die Unfälle im Montblanctunnel, im Tauerntunnel und schließlich im Gotthardtunnel führten zu neuen erhöhten Sicherheitsvorstellungen beim Tunnelbetrieb. So konnte im Dezember 2002 die neue Strecke nur in Fahrtrichtung Rheinfelden-Lörrach in Betrieb genommen werden. Nollingen war entlastet, in Degerfelden blieb die Hälfte des Verkehrs!

Nach der Neustrukturierung der Straßenbauverwaltung in Baden-Württemberg waren jetzt das Regierungspräsidium Freiburg und das Straßenbauamt Bad Säckingen zuständig. Heute sind beide im Regierungspräsidium vereint.

Drei Jahre sollte die zweite Baustelle planmäßig in Anspruch nehmen. Drei Monate mehr waren dann notwendig, um die zweite Röhre des Tunnels Nollinger Berg, die zweite Engelseebrücke, die Rheinbrücke, mehrere „kleinere“ Brücken und das Erdlos fertig zu stellen.

Mit der feierlichen Verkehrsfreigabe der A 861 und der Grenzzollanlage im März 2006 ist letztendlich das Gesamtprojekt immer noch nicht abgeschlossen. Denn aufgrund der angespannten finanziellen Lage im Bundesfernstraßenbau konnte das gesamte Vorhaben nur entsprechend der Mittelzuweisung in Baustufen angegangen werden. Nach Fertigstellung der Zweibahnigkeit zwischen dem Waidhof bis zum Nollinger Berg Tunnel als dritte Baustufe steht noch die Fortführung der A 98 vom Autobahndreieck Rheinfelden bis Karsau als vierte Baustufe an.

# Der Abschnitt A 98.4 im Fokus

Im Jahr 1995 wurde der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt A 98.4 erlassen und der erste Spatenstich gefeiert.

Der Neubau der rd. 7 km langen A 98.4 von der AS Lörrach-Ost bis zur AS Rheinfelden/Karsau ist Teil der Hoahrheinautobahn A 98 vom AD Weil am Rhein bis Schaffhausen (Schweiz) mit der rd. 5 km langen A 861 von der Grenze zur Schweiz bis zum AD Hoahrhein.

Dieser Streckenzug wurde in vier Unterabschnitte unterteilt: Im rd. 7 km langen Bauabschnitt I AS Lörrach-Ost - AD Hoahrhein - AS Degerfelden ist die Nordfahrbahn fertig gestellt; Kosten ca. 109 Millionen Euro (Mio. Euro).

Der rd. 5 km lange Bauabschnitt II A 861 mit Rheinbrücke in die Schweiz ist seit März 2003 unter Verkehr; Kosten ca. 70 Mio. Euro.

Im rd. 5 km langen Bauabschnitt III AS Lörrach-Ost - AD Hoahrhein ist die Südfahrbahn im Bau; Kosten ca. 41 Mio. Euro.

In der Bauvorbereitung befindet sich der rd. 3 km lange Bauabschnitt IV AD Hoahrhein - AS Rheinfelden/Karsau; Kosten ca. 64 Mio. Euro.

Wenn der gesamte Planfeststellungsabschnitt A 98.4 fertig gestellt sein wird, werden auf deutscher Seite ca. 300 Mio. Euro zuzüglich ca. 15 Mio. Euro für den Teil der Gemeinschaftszollanlage investiert worden sein.

Generell kennzeichnend im Abschnitt A 98.4 zwischen Waidhof und Autobahndreieck Rheinfelden sind die drei mächtigen Brücken Holzmatthal-, Dultenaugraben- und Dorfbachtalbrücke, welche die durch zahlreiche Einschnitte geprägte Region am Hoahrhein überspannen.





AS Lörzach Mitte

Wiesentalbrücke

AS Lörzach Ost

Holzmatthaibrücke

Daitzbachbrücke

Grünbrücke

Autobahndreieck

Dürrenbachbrücke

Tunnel Nollinger Berg

AS bei Degerfelden

AS bei Warmbach

Engelseebrücke

Zollanlage D

Zollanlage C

AS bei Minselfeld

Brombach

Hilsingen

Adelhausen

Salzert

Inzingen

Hührberg

Degerfelden

Warmbach

Herten

RHEINWÄLDEN

Rheinbach

Obereichsel

Minselfeld

Mittelfeld

Niedereichsel

Nollingen

Beudingen

Karsau

Karlshaus

Engelshaus

Engelshaus

Engelshaus

Engelshaus

Engelshaus

Engelshaus

Engelshaus

Engelshaus

Engelshaus

Engelshaus

Engelshaus

Engelshaus

Engelshaus

Engelshaus





## Die Holzmatthalbrücke (BW 98/104 Überbau Süd)

Im Zuge des Neubaus der A 98 wird bei km 10+690 bis 11+092 das Holzmatthal überquert. Für die Überquerung des Tales mit einem schützenswerten Feuchtbiotop wurde eine Talbrücke erforderlich, nachdem in der Planfeststellung die vorgesehene Dammlage der Autobahn vom Naturschutz abgelehnt wurde. Der Überbau der Holzmatthalbrücke ist als ein über 9 Felder durchlaufender Spannbeton-Hohlkasten in Mischbauweise konzipiert und wurde im Taktschiebeverfahren hergestellt.

Die Stützweiten von 36,70 – 3 x 47,00 – 2 x 53,50 – 46,00 – 38,00 – 32,70 m stellen eine optimale Anpassung an das zu erhaltende Wald- und Feuchtbiotop dar und bieten zusammen mit dem Bauverfahren die geringste Beeinträchtigung für den Talgrund. Die Kragarmlängen und die Spannweite der Fahrbahnplatte zwischen den Stegen wurden so gewählt, dass ein ausgewogenes statisches Verhältnis erreicht werden konnte und keine Vorspannung in Brückenquerrichtung erforderlich wurde.

Zur Herstellung des Überbaus waren keine Hilfsstützen erforderlich. Für den einzelligen Hohlkasten mit einer Bauhöhe von 3,20 m ergibt sich eine maximale Schlankheit  $h/l_{\max}$  von 1/16,7.

Im Bauwerksbereich ist die Trassierung im Grundriss ein Kreisbogen mit  $R = 1800$  m. Das Längsgefälle ist konstant  $s = 3,811$  %. Die Querneigung der Fahrbahn beträgt 4 %.

Die Fahrbahnplatte ist insgesamt 13,35 m breit und 407,18 m lang. Der innere Kragarm weist eine Länge von 2,90 m auf. Die Dicke beträgt am Kragarmende 0,25 m und vergrößert sich zum Anschnitt am Steg linear auf 0,60 m. Dies genügt für einen ausreichenden Abstand zwischen den Spanngliedern in der Fahrbahnplatte und den Querleitungen der Brückenentwässerung. Zum Steg hin bieten beide Kragarme ausreichend Platz für Ankerkörper durchlaufender zentrischer Spannglieder. Nach dem Vollausbau beträgt die Breite beider Überbauten, gemessen zwischen den Geländern, 29,00 m. Für jede Fahrtrichtung sind zwei Fahrsteifen mit einer Breite von jeweils 3,50 m vorgesehen mit beidseitig angeordneten Seitenstreifen. Die äußeren Kappen nehmen einen Fluchtgehweg mit einer Breite von 75 cm auf.

Der Überbau hat eine Längsvorspannung in Mischbauweise gem. DIN-Fachbericht 102, Kapitel III, Ergänzungen für Betonbrücken mit externen Spanngliedern. Die externen Spannglieder wurden mit Umlenkungen und Verankerungen in Feldmitten und den Querträgern ausgeführt. Der spätere Einbau von externen Spanngliedern zur Verstärkung und Instandsetzung wurde ebenfalls vorbereitet und ist jederzeit möglich.







## Die Dultenaugrabenbrücke (BW 98/106 Überbau Süd)

Die Dultenaugrabenbrücke ist als eine 8-feldrige 1-zellige Stahlverbund-Spannbeton-Hohlkastenbrücke konzipiert und wurde im Taktschiebeverfahren hergestellt.

Die Stützweiten betragen 35,52 - 44,40 - 53,28 - 66,60 - 75,48 - 71,04 - 57,72 - 39,96 m. Die Brücke ist somit 444 m lang. Die maximale Höhe über Talgrund beträgt 45 m.

Im Bauwerksbereich ist die Trassierung im Grundriss eine Gerade. Die Brücke liegt in einer Wanne mit  $R = 37100$  m mit Tiefpunkt auf der Brücke. Die Querneigung der Fahrbahn beträgt 2,5 %.

Die Fahrbahnplatte ist insgesamt 13,70 m breit. Für Fahrbahnplatte und Kappen wurden  $2280 \text{ m}^3$  Beton verbaut, für die Unterbauten  $3620 \text{ m}^3$ . Die Baustahlmenge beträgt 850 t. 56 t Spannstahle wurden eingebaut. Der Stahltrog ist 1500 t schwer.

# Die Dorfbachtalbrücke (BW 98/110 Überbau Süd)

Als erste der drei Talbrücken wurde die Dorfbachtalbrücke mit einer Länge von 310 m fertig gestellt.

Die sechs bis zu 51 m hohen Talbrückenpfeiler wurden als Stahlbetonpfeiler im Knochenquerschnitt und einem allseitigen Anzug von 1:80 hergestellt. Die Widerlager sind als von außen zugängliche Kastenwiderlager ausgebildet. Das Widerlager West sowie die Achsen 1, 2, 3, 4 und 5 sind flach gegründet. In den Achse 6 sowie das Widerlager Ost in der Achse 7 wurde eine Bohrpfehlgründung DN 1300 ausgeführt. Im Bereich Gründung Pfeiler Achse 3 wurde ein Bodenaustausch mittels 81 tangierenden Bohrpfehlen DN 900 ausgeführt.

Die vorhandenen Karsthohlräume im Untergrund der Achsen 1, 2, 4 und 5 wurden mittels Injektionsbohrungen bis zu einer Tiefe von 15,00 m mit 500 Tonnen Zementsuspension verpresst um die auftretenden Lasten in den Untergrund abtragen zu können. Das Bauwerk liegt im Bereich der Erdbebenzone IV.

Die Dorfbachtalbrücke liegt im Bereich des Dinkelberges an den südlichen Ausläufern des Schwarzwaldes. Offene Spalten und Verkarstungshohlräume wurden mit Fließbeton verfüllt.







Die Herstellung des Überbaus erfolgte im Taktschiebeprozess in 14 Wochentakten mit jeweils ca. 22 m und mit einer zusätzlichen Hilfsstütze im Bereich des Talsohlfeldes. Die Herstellung der Takte erfolgten in der Regel im Wochentakt, nur im Bereich des Taktes 7 wo sich die zusätzliche Endverankerungspunkte der externen Vorspannung mit Bewehrungsgehalten von über  $450 \text{ kg/m}^3$  befinden, wurde die Taktzeit auf 2 Wochen ausgedehnt.

Eingesetzt wurde ein Systemvorbauschubel der ARGE Dorfbachtalbrücke mit einer Länge von 33,60 m. Beim Auffahren auf die Pfeiler musste der Vorbauschubel um maximal 12 cm, mit der an der Spitze angeordneten Hubanlage, angehoben werden. Die gemessenen Pfeilerauslenkungen im Bereich der hohen Talpfeiler in Achse 2 und 3 betrugen max. 10 cm und wurden mittels einer Pfeilerkopfsicherung die mit der Hubreibeanlage verbunden war überwacht.

Der Überbau wurde als längs vorgespannter Hohlkastenquerschnitt in Mischbauweise (interne Vorspannung mit nachträglichem Verbund und zusätzliche externe Vorspannung jeweils System Bilfinger Vorspanntechnik) hergestellt. In Querrichtung wurde keine Vorspannung eingebaut. Die Festhaltung der Brücke erfolgt über einen Horizontalkraftlagersockel im Bereich des Widerlager West. Die Lagerachsen sind parallel zur BAB - Achse ausgerichtet, die nördlichen Brückenlager wurden als allseits bewegliche Topflager hergestellt. Die südlichen Lager wurden als querfeste Topflager ausgebildet.



Um das Talfeld mit einer Spannweite von 70,09 m im Taktschiebeverfahren zu Überwinden wurde durch die ARGE ein Stahlbetonhilfspfeiler im Gleitschalungsverfahren hergestellt. Die Gründung des Hilfspfeilers erfolgte auf bis zu 17,00 m tiefen Bohrpfehlen. Der Pfeiler wurde in nur 7 Arbeitstagen mit einer durchschnittlichen Steiggeschwindigkeit von 25 cm errichtet. Der Pfeiler wurde mit Spannstahl zusätzlich abgespannt. Nach dem Spannen der Externen Vorspannung wurde der Hilfspfeiler entlastet und die Verschiebelager zurückgebaut.

Der endgültige Abbruch des Hilfspfeilers erfolgte durch eine Sprengung am 9. Mai 2007. Bereits am 7.5. wurde ein Keil im Steg des Hilfspfeilers mechanisch herausgebrochen. Am 8.5. wurden die Sprenglöcher im Flanscbereich gebohrt. Vor der eigentlichen Sprengung musste die Bewehrung im hinteren Flansch durchtrennt werden. Anschließend wurden die Abspannseile durch abbrennen der Einzellizen entfernt. Nachdem die Sicherungsposten des THW den Sprenggürtel von 300m gesichert hatten, die Polizei die Autobahn und die L139 gesperrt hatten wurde die Sprengladung scharf gemacht und gezündet.



# Technische Daten:

Baulänge A 98.4.1:	rd. 5 km
Baulänge Wirtschafts-/Radwege:	rd. 10 km
Brückenbauwerke:	4 (z. T. statisch getrennte Überbauten: 2x 310m Dorfbachtal-, 2x 444m Dultenaugraben-, 2x 401m Holzmattal- sowie 1x Geh- und Radwegbrücke)
1 Grünbrücke (1x Kalkofenbrücke)	
Durchlässe für Forstweg:	1 Stück
Länge Lärmschutzwall Höhe =	5,5 m, Länge 100 m
Bodenbewegung:	rd. 3 Mio. m <sup>3</sup>
Entwässerungsrohrleitungen:	rd. 12.000 m
Betonitabdichtung:	rd. 30.000 m <sup>2</sup>
Regenrückhaltebecken:	2 Stück
Havariebecken:	2 Stück
Regenklärbecken:	2 Stück
Kosten:	
Erd- und Straßenbau:	rd. 32 Mio. €
Anschlussstelle Lörrach-Ost:	rd. 1 Mio. €
Straßenbrücken:	rd. 57 Mio. €
LKW-Stauwarnanlage	rd. 1 Mio. €
Ausstattung, Sonstiges:	rd. 3 Mio. €
Bepflanzung + Ausgleichsmaßnahmen:	rd. 1 Mio. €
Grünbrücke	rd. 3 Mio. €
Grunderwerb:	rd. 4 Mio. €
Summe	rd. 102 Mio. € (102, 331 Mio. € KoFo 01.03.2010)
Planung:	
Planfeststellungsbeschluss A 98.4:	10.05.1994
Klagen vom VGH abgewiesen mit Urteil vom	09.12.1994
Baubeginn Nordfahrbahn und Erdbau Südfahrbahn:	1999
Nordfahrbahn unter Verkehr:	Dezember 2002
Weiterbau Südfahrbahn (Talbrücken und Fahrbahndecke):	ab 2005
Südfahrbahn unter Verkehr:	Dezember 2010





