



LINKS UND RECHTS DER A92 entsteht die Kreuzung, an der die neue B15 auf die A92 und somit die neue Nord-Süd-Verbindung auf die bestehende Ost-West-Verbindung trifft. Der Kreuzungspunkt dieser beiden Fernstraßen ist bedeutsam für das überregionale Straßennetz im ganzen südbayerischen Raum und darüber hinaus. Die Übergänge bilden vier kreisrunde Straßen und haben von oben betrachtet die Form eines Kleeblatts. (Fotos: Christine Vinçon)

Das „Kleeblatt“ nimmt erste Formen an

Die Kreuzung von B15 neu und A92 ist das Herzstück des Großbauprojekts

Von Sonja Kirchensteiner

Selten hat man die Gelegenheit, einem überregional bedeutsamen Verkehrsknotenpunkt, der das Straßennetzwerk in Südbayern maßgeblich prägen wird, beim Wachsen zuzusehen. Wer allerdings öfter oder gar täglich die A92 nutzt, kann genau das gerade erleben. Links und rechts neben der Autobahn Deggendorf-München entsteht auf der größten Baustelle im Landkreis das so genannte Kleeblatt, der Anschluss der B15 neu an die A92. Monströse Traktoren mit Kippanhänger bewegen seit Wochen massenhaft Erde. Lastwagen mit tonnenschwerer Ladung schützen riesige Flächen mit Kies auf. Bagger graben sich durch die Erde. Etliche Kräne säumen die Autobahn. Keine Frage: Hier verändert sich im Moment nicht nur das Bild des Isartals. Dieses Projekt ist das wahrscheinlich wichtigste Straßenbauprojekt der vergangenen Jahrzehnte für die Region.

Selbst für Andreas Appelt, Sachgebietsleiter Planung Bau Süd bei der Autobahndirektion Südbayern, ist das keine gewöhnliche Baustelle. Dabei ist die B15 neu nur eines von mehreren Großprojekten, die er betreut. Bei der Begehung der Baustelle erfährt man von ihm und dem örtlichen Bauleiter Michael Sandbichler beeindruckende Zahlen: 8 000 Tonnen Erdmaterial wurden in den vergangenen Wochen pro Tag bewegt. Insgesamt waren das 4000 Kubikmeter. Das entspricht zirka 400 Lastwagen-Ladungen voll. Dazu waren zum Teil 16 Traktoren und andere Transportfahrzeuge, insgesamt 30 Stück, im Einsatz.

5000 Kubikmeter Beton, zirka 500 Tonnen Stahl und 150 Tonnen Spannstahl werden allein für das derzeit entstehende Teilbauwerk



Unter anderem 16 Traktoren haben Tonnen von Erdmaterial bewegt.

südlich der A 92 verbaut. Schon die Vorarbeiten für die künftige Kreuzung der beiden Fernstraßen seien äußerst umfangreich gewesen, erläutert Appelt. Gashochdruck-, Kanal- und Wasserleitungen, die durchs Baufeld führten, mussten verlegt werden. Ebenso eine 220-Kilovolt-Überlandleitung. Das allein hat laut Appelt Kosten in Höhe von über zwei Millionen Euro verursacht. Insgesamt belaufen sich die Kostenschätzungen für den gesamten Teilabschnitt im Moment auf 182 Millionen Euro.

Weite Teile werden in Grundwasserwanne gebaut

Das „Kleeblatt“ ist das Herzstück dieses neun Kilometer langen Abschnitts zwischen Ergoldsbach und Essenbach. Am „Kleeblatt“ wird die B15 neu unter der A 92 durchgeführt. Die Erdbauarbeiten haben im April begonnen. Wo die künftige B15 neu-Trasse tiefer liegen muss als das Gelände, werde das Material abgetragen, so Appelt; dort, wo man Erde braucht, werde sie wieder aufgeschüttet. Im Norden des Straßensegments sind die Einschnitte der Trasse tiefer. Deshalb wird mehr Material von Norden nach Süden

ins Isartal transportiert. Weite Teile des „Kleeblatts“ werden in eine Grundwasserwanne gebaut. Das muss man sich wie einen „Tunnel ohne Deckel“ vorstellen, erklärt Christian Unzner, Leitender Baudirektor bei der Autobahndirektion Südbayern. Die Wasserstände seien im Isartal so hoch, dass das Grundwasser im schlimmsten Fall sogar über die Geländeoberkante steigen könne, ergänzt Appelt.

Die Wanne werde deshalb komplett aus Beton mit einer Betonsole und Betonwänden und nicht, wie zuerst geplant, nur aus Bohrpfehlwänden sein. Diese Wanne wird ab März 2016 gebaut. Der Bau erfolgt in 13 Abschnitten, erklärt Unzner. Dazu werden Stahlwände in den Untergrund gerammt, sodass das Grundwasser gestaut ist. Auf diese Weise habe man dann eine Art Badewanne, aus der das Wasser ab- und in den Längenmühlbach gepumpt wird. Das Ergebnis ist eine trockene Baustelle. Während dieser Bauabschnitte gibt es ein umfangreiches Grundwassermanagement. Appelt: „Wir haben vor Ort viele Pegel, die ein Beauftragter täglich kontrolliert und überwacht, um auszuschließen, dass es zu Problemen kommt, beziehungsweise um

schnell auf Probleme reagieren zu können.“ Damit auch später keine Aufstauungen oder Absenkungen entstehen, werden laut Appelt unter der Wanne sogenannte Grundwasserüberleitungen gebaut. Dazu werden Rohre verlegt. Wenn das Wasser auf die Wanne zuströmt, wird es durch die Rohre unter der Wanne durchgeleitet. Das „Kleeblatt“ ist das mit Abstand aufwendigste Bauwerk, die Grundwasserwanne das größte Ingenieurbauwerk in diesem Bauabschnitt. „Es bestimmt letztlich auch den Fertigstellungstermin“, sagt Appelt.

Für Fertigstellung Ende 2019 gut im Zeitplan

Für eine Fertigstellung Ende 2019 sei man bisher gut im Zeitplan. Warum die aufwendige Variante mit Grundwasserwanne einer Brückenvariante vorgezogen wurde, erklärt Appelt so: „Das ganze Umfeld ist schon relativ stark mit Infrastruktur belastet. Hätte man eine Überführung mit entsprechendem Lärmschutz gebaut, hätte das einen kompletten Riegel in 15, 16 Metern Höhe ergeben.“

Vom dem Kreuz werde man durch die Unterführung weniger spüren, als das bei anderen derartigen Kreuzungen der Fall ist. Obwohl bis dato unklar ist, ob und wie die Straße weitergebaut wird, müssen laut Appelt alle vier „Kleeblätter“ gebaut werden. „Bei der Anlage von nur zwei Teilen des ‚Kleeblatts‘ könnten nicht alle Fahrbeziehungen abgewickelt werden, zum Beispiel von München kommend in Richtung Regensburg oder von Regensburg kommend in Richtung Deggendorf.“ Deshalb wird am Ende der B 15 neu ein Wall aufgeschüttet, den man dann schnell wieder abtragen könne.



Auf der rechten Seite im Bild ist das „Kleeblatt“ zu sehen. (Grafik: Autobahndirektion Südbayern)



Künftige Straßentrassen deuten sich bereits an.