

grundwasserbedingt im nördlichen Bereich allerdings nicht möglich: Mehr als 2 Mio. m³ Dammschüttmaterial mußten hier aus dem Grundwasser bei Tiefen um 6 m gewonnen werden. Der Abbau erfolgte im konventionellen Betrieb mit Eimerseilbaggern und bei Tagesleistungen bis zu 18 000 m³.

Um den Bedarf an Fremdmassen gering zu halten, wurden alle Möglichkeiten ausgeschöpft, innerhalb des Baubereichs selbst alle greifbaren und erdbautechnisch verwertbaren Kubaturen „auszubeuten“. Diese Entnahmestellen wurden erforderlichenfalls wieder mit unbrauchbarem Material — auch grundwasserunschädlichem Müll, Schlamm, Rodungsabfällen, etc. — verfüllt, landschaftsgerecht ausgeformt und rekultiviert. Möglichkeiten dazu fanden sich u. a. im Bereich von Knotenpunkten, die dadurch in zweiter Funktion zu Entnahmestellen gemacht wurden. So wurde z. B. im Kleeblatt „Feldkirchen“, das zum Teil in eine ausgebeutete, mit Grundwasser, Müll und Waschlamm gefüllte Kiesgrube zu liegen kam, das Innere einer auf gesundem Boden liegenden Schleifenrampe als Schüttmaterial entnommen und der so entstehende „Topf“ über eine von einem Saugschiff gespeiste Schlammdruckrohrleitung mit dem Waschlamm der Kiesgrube wieder verfüllt.

Fehlende Vorflut, aber auch schützenswerte Belange des Grundwasserhaushalts machten es notwendig, daß das gesamte in Mulden und Leitungen sich sammelnde Oberflächenwasser über Versickereinrichtungen in den Untergrund abgeleitet wird. Das geschieht über einzelne, besser batterieweise angeordnete Versickerschächte, oder aber mit Hilfe von unterhaltungsgünstigeren Versickeranlagen, die aus Ölabscheider, Schlammfang und Versickerbecken bestehen; davon wurden 7 gebaut (Zulauf: 0,2—1,0 m³/s, Fassungsvermögen: 300—2000 m³, Baukosten: 0,2—0,6 Mio. DM/Anlage).

Besondere bauliche Maßnahmen erforderte die Entwässerung eines bei Feldkirchen gelegenen Einschnitts: Hier ist der Autobahnring an der Kreuzung mit einer Bahnlinie aus raumordnerischen Gründen und zugleich mit dem Ziel der Gewinnung schwierig beschaffbarer Schüttmassen in den Einschnitt gelegt worden, wobei die Gradienten in den hundertjährigen Schwankungsbereich des Grundwassers eintaucht. Da einerseits die Ausbildung einer grundwasserdichten Wanne von den Baukosten her wirtschaftlich nicht vertretbar war, andererseits für die schadlose Abführung des Oberflächenwassers im Tiefpunkt ohnedies die Errichtung eines Pumpwerks erforderlich war, hat man sich zu einer Grundwasserabsenkung entschlossen, nachdem aus dem Verlauf der langjährigen Grundwasserganglinien geschlossen werden konnte, daß sich die Betriebskosten der nur zeitweise erforderlichen Grundwasserabsenkung in wirtschaftlichen Grenzen halten. Die Leistung dieses Pumpwerks ist ausgelegt auf 1,45 m³/sec Oberflächenwasser und 0,45 m³/sec Grundwasser bei einer Förderhöhe von rd. 10 m.

4.7 Planfeststellung, Grunderwerb

Für den Bau des Ostabschnittes mußten insgesamt 18 Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, davon 14 nach dem Bundesfernstraßengesetz, 3 nach dem Bundesbahngesetz und 1 Verfahren nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz. Die Dauer dieser Verfahren betrug 5—11 Monate, im gesamten Mittel 8 Monate.

Nur in 3 Fällen haben private Betroffene und in einem Fall eine Gemeinde den verwaltungsgerichtlichen Rechtsweg gegen Planfeststellungsbeschlüsse beschritten. Diese Klagen konnten einvernehmlich beigelegt bzw. mit Erfolg abgewehrt werden.

Bereits 2 Jahre vor Baubeginn wurde mit dem Grunderwerb begonnen. Es war gelungen, mit den meisten der insgesamt rd. 450 Grundabtreter in ein gutes Verhandlungsklima zu kommen, obschon es notwendig wurde, in 63 Verwaltungsschätzverfahren einzutreten, um strittige Grundstückspreise zu klären bzw. Nebenentschädigungen (insbesondere für Durchschneidungsschäden und Umwege) zu quantifizieren. Nur in 2 Fällen mußten Enteignungsanträge gestellt werden;

doch auch in diesen beiden Fällen konnte bereits in der Anlaufphase eine gütliche Einigung erzielt werden.

4.8 Planungs- und Bauablauf (Bild 11)

Bereits zu Beginn der Planung, Anfang 1970, wurde als Bauziel das Jahresende 1975 festgeschrieben: Baureife Planung, Planfeststellung, Grunderwerb, Ausschreibung, Vergabe und Baudurchführung waren hierauf abzustellen.

Um schon frühzeitig Teilerleichterungen in der Verkehrsabwicklung zu erreichen, konnten dank der vorhandenen Netzstruktur kleinere Investitionseinheiten gebildet werden, die dem Verkehr zur Verfügung gestellt wurden, sobald der Stand der Bauarbeiten das jeweils zuließ.

Die sehr knapp angesetzten Baudermeine machten nicht nur eine sehr enge Verzahnung der einzelnen zum Bau führenden Schritte notwendig, sondern auch ein sehr enges Ineinandergreifen der Termine für die Planfeststellung, den Brückenbau und die Erd- und Deckenbauarbeiten. Von besonderer Bedeutung war dabei das Zusammenspiel zwischen Brückenbau und Erdbau, denn nach dem Terminplan war es nur in ganz wenigen Fällen möglich, dem Brückenbau den erwünschten Zeitvorsprung einzuräumen.

Die gesteckten Bauziele haben sich nur erreichen lassen durch synchrone Mitwirkung der betroffenen Versorgungsunternehmen bei den zahlreichen Spartenverlegungen, durch zügige Sachbehandlung der erforderlichen Verwaltungsabläufe und insbesondere auch durch die leistungs- und zugleich qualitätsorientierte Baudisposition der beteiligten Baufirmen.



9: Anschlußstelle Aschheim, 1. Ausbaustufe eines späteren Vollkleeblatts (mit Versickerungsanlage für Oberflächen- und Grundwasser aus dem benachbarten Pumpwerk). Freigegeben Reg. v. Obb. Nr. G 30/8265, Luftbild: Prugger



10: Anschlußstelle Feldkirchen (Kreuzung mit der B 12, die künftig in diesem Bereich als A 94 dienen soll). Freigegeben Reg. v. Obb. Nr. GS 300/7579