

Faktenblatt und FAQ

München, 17. Februar 2023

A 99 Autobahnring München

Sanierung Tunnel Allach & Temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF)
zwischen den Autobahndreiecken München-Allach und München-
Feldmoching

Version 1.1 (Februar 2023)

Inhalt

Ausgangslage	2
Was wird geplant?	2
Wie ist der zeitliche Projektablauf?	2
Wie informiert die Autobahn Südbayern?	2
Zahlen und Fakten zum Projekt:	3
Kontakt für Rückfragen	3
FAQ - häufig gestellte Fragen zum Projekt	4

Geschäftsführung
Stephan Krenz (Vorsitzender)
Gunther Adler
Anne Rethmann

Aufsichtsratsvorsitz
Dr. Michael Güntner

Sitz
Berlin
AG Charlottenburg
HRB 200131 B

Steuernummer
30/260/50246

Bankverbindung
Uni Credit Bank
IBAN
DE10 1002 0890 0028 7048 95
BIC HYVEDEMM488

Ausgangslage

Die A 99 (Autobahnring München) zählt zu den am stärksten belasteten Straßen in Bayern und ist aufgrund ihrer Lage und ihrer Verbindungsfunktion für die Landeshauptstadt ein zentrales Element im Netz der bayerischen Autobahnen.

Im Münchner Norden verläuft die A 99 durch den von 1996 bis 1998 erbauten, rund einen Kilometer langen Tunnel Allach. Der Tunnel hat zwei Röhren – jeweils eine pro Fahrtrichtung – und unterquert die Eversbuschstraße (Staatsstraße 2063), die Wilhelm-Zwölfer-Straße, die Siberstraße, die Bahntrasse München-Nürnberg und den Fluss Würm.

Der Tunnel Allach liegt im rund 6,8 Kilometer langen Abschnitt der A 99 zwischen den beiden Autobahndreiecken München-Allach (A 8) und München-Feldmoching (A 92), westlich der Anschlussstelle München-Ludwigsfeld (B 304). Die Verkehrsbelastung dieses Abschnitts liegt derzeit bei durchschnittlich 132.000 Fahrzeuge pro Tag. In diesem Abschnitt verfügt jede Fahrtrichtung über drei Fahrstreifen mit jeweils einem Seitenstreifen. In den Spitzenzeiten des Verkehrs, insbesondere zum Berufsverkehr am Morgen und Abend, ist dieser Abschnitt des Autobahnringes München überlastet und der Tunnel Allach wird zum Nadelöhr.

Was wird geplant?

Tunnelsanierung

Die Autobahn GmbH des Bundes – Niederlassung Südbayern (Autobahn Südbayern) plant derzeit die Sanierung des Tunnels Allach. Im Zuge der Sanierung sollen die Tunnelwände instandgesetzt, eine neue Betriebstechnik installiert sowie die Entwässerungsanlagen im Tunnel erneuert werden. Die Sanierung ist nach mehr als zwei Jahrzehnten Betrieb bautechnisch dringend notwendig.

Verkehrsentlastung durch Temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF)

Um dennoch vergleichsweise zeitnah eine verkehrliche Entlastung zu erzielen, plant die Autobahn Südbayern im Zuge der Tunnelsanierung eine Temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) zwischen den Autobahndreiecken München-Allach (A 8) und München-Feldmoching (A 92). Damit können die Seitenstreifen auf diesem rund 6,8 Kilometer langen Autobahnabschnitt zukünftig in Spitzenzeiten als vierte Fahrstreifen temporär für den Verkehr freigegeben werden. Für die TSF müssen die Kabel und Leitungen der Tunnelbetriebstechnik in eine neu zu errichtende Trasse auf der Tunneloberfläche verlegt werden. Zu dieser Kabeltrasse zählen auch sechs Kabelhäuser, die auf der Tunneloberfläche neu gebaut werden sollen.

Wie ist der zeitliche Projektlauf?

Das Projekt befindet sich momentan im Planfeststellungsverfahren. Die Antragsunterlagen zur Planfeststellung wurden Ende 2020 bei der [zuständigen Regierung von Oberbayern](#) eingereicht.

Sämtliche Terminfristen und rechtliche Informationen zum Planfeststellungsverfahren werden daher ausschließlich auf der Webseite der Regierung von Oberbayern bereitgestellt:

https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/service/planfeststellung/oeffentlichkeit/planung_bau/index.html

Nach dem Planfeststellungsbeschluss beginnen die Detailplanungen, Ausschreibungen und Bauvorbereitungen. Für die erst daran anschließend folgende Maßnahmenumsetzung rechnet die Autobahn Südbayern derzeit mit einer reinen Bauzeit von acht Jahren.

Wie informiert die Autobahn Südbayern?

Die Autobahn Südbayern veröffentlicht die Planunterlagen sowie viele weitere Informationen zur Planung und weiteren Themen des Projekts auf der Projektwebseite www.tunnel-allach.de. Darüber hinaus sind Informationsveranstaltungen (Pandemie-bedingt ggf. in digitaler Form) geplant. Zudem wird die Autobahn Südbayern mit den Kommunen, die durch die geplanten Baumaßnahmen und die verkehrlichen Auswirkungen der Maßnahmenumsetzung betroffenen sein werden, Kontakt aufnehmen.

Zahlen und Fakten zum Projekt:

Status 17.2.2023:	Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern, 1. Tektur der Planfeststellungsunterlagen
Vorhaben:	Sanierung Tunnel Allach & Temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) zwischen den Autobahndreiecken München-Allach und München- Feldmoching
Länge TSF:	rund 6,8 Kilometer, zwischen Autobahndreieck (AD) München- Allach und AD München-Feldmoching
Länge Tunnel Allach:	rund 1 Kilometer
Künftiger Bauherr:	Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Die Autobahn GmbH – Niederlassung Südbayern
Vorhabenträger:	Die Autobahn GmbH des Bundes – Niederlassung Südbayern
Geplante Bauzeit:	8 Jahre in zwei Bauphasen Bauphase 1 (geplant für 3 Jahre) auf der Tunneloberfläche und auf der Strecke Bauphase 2 (geplant für 4-5 Jahre) im Tunnel
Lärmschutz:	Neubau von Lärmschutzwänden mit insgesamt rund 1,3 Kilometern Länge, teils als Ersatz für bestehende Lärmschutzanlagen
Entwässerung:	Umbau und Sanierung der Entwässerungseinrichtungen des Tunnels Neubau bzw. Sanierung der Entwässerungseinrichtungen der beiden Fahrbahnen außerhalb des Tunnels
Baumaßnahmen auf der Tunneloberfläche:	Auf der Tunneloberfläche werden für die betriebstechnische Aus- und Umrüstung des Tunnels folgende Maßnahmen umgesetzt: <ul style="list-style-type: none">• eine Kabeltrasse (nach dem Bau wieder begrünt)• sechs Kabelhäuser• Brückenbauwerk über die Würm (für die Kabeltrasse und einen beschränkt öffentlichen Weg)
Naturschutz:	Umfangreiche Schutzmaßnahmen von Flora und Fauna während der Bauzeit sowie Anlage von Ausgleichsflächen und Ersatz-Habitaten.

Kontakt für Rückfragen

Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern, Pressestelle
Josef Seebacher
Tel: 089/54552-3308
E-Mail: presse.suedbayern@autobahn.de

Aktuelle Informationen zum Projekt finden Sie unter www.tunnel-allach.de

FAQ – häufig gestellte Fragen zum Projekt

Ist dieses Projekt der „Achtstreifige Ausbau der A 99“?

Nein. Dieses Projekt umfasst die notwendige Sanierung des Tunnels Allach und die Maßnahmen zur Temporären Seitenstreifenfreigabe auf der A 99 zwischen den Autobahndreiecken München-Allach und München-Feldmoching.

Überlegungen für eine bauliche Erweiterung der A 99 auf acht Fahrstreifen in diesem Abschnitt mit einer zusätzlichen Tunnelröhre existieren zwar und werden als eigenes Projekt „Achtstreifiger Ausbau“ im Bundesverkehrswegeplan geführt. Ob, wann und wie dieses Projekt finanziert und umgesetzt werden kann, ist momentan jedoch völlig offen.

Welche Ziele verfolgt das Projekt?

Der Tunnel ist sicher, muss aber aus baulichen Gründen saniert werden. Indem die Seitenstreifen beider Fahrrichtungen temporär für den Verkehr aktiviert werden, kann der wichtige Abschnitt der A 99 zukünftig in Spitzenzeiten entlastet werden. Die Temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) schafft mehr Kapazität, das bedeutet für Pendler, Fernreisende und Wirtschaftsverkehr weniger Stau und Reisezeitverluste. Ein besserer Verkehrsfluss erhöht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und schont durch weniger Emissionen auch die Umwelt.

Welche Baumaßnahmen sollen umgesetzt werden?

Bauphase 1:

Erneuerung der Betriebs- & Verkehrstechnik des Tunnels

In einer voraussichtlichen Bauzeit von drei Jahren soll eine vollständig neue Betriebs- und Verkehrstechnik des Tunnels in einer Kabeltrasse auf der Tunneloberfläche verlegt werden. Für die Unterbringung der notwendigen Knotenpunkte der Betriebs- und Verkehrstechnik und der Anbindung der Kabel in den Tunnel ist die Errichtung von insgesamt sechs Kabelhäusern auf der Tunneldecke vorgesehen. Die Kabeltrasse wird auch über die Würm verlaufen. Hierfür soll eine Brücke über den Fluss errichtet werden, die zukünftig als beschränkt öffentlicher Weg auch dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung steht.

Baumaßnahmen zur Ermöglichung der Temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF)

Zeitgleich mit den Bauarbeiten auf der Tunneldecke sollen mit einer Bauzeit von rund zwei Jahren die Baumaßnahmen umgesetzt werden, die für die TSF außerhalb des Tunnels notwendig sind. Hierzu zählen folgende Maßnahmen:

- Einbau eines neuen Fahrbahnbelags mit guter Drainagewirkung zur Ableitung des Niederschlagwasser, dessen Offenporigkeit die Sprühnebelbildung bei nasser Fahrbahn reduziert
- Erneuerung der Fahrbahnmarkierungen
- Bau von acht Nothaltebuchten
- Bauliche Umgestaltung der Anschlussstelle München-Ludwigsfeld inkl. Neubau einer Parallelfahrbahn in Fahrtrichtung Salzburg
- Erneuerung von Lärmschutzanlagen zwischen der Anschlussstelle München-Ludwigsfeld und dem Autobahndreieck München-Feldmoching

- Neubau von Schilderbrücken über den Fahrbahnen sowie von Videomasten am Fahrbahnrand
- Sanierung, Teilerneuerung und Neubau von Fahrbahmentwässerungseinrichtungen

Damit die verschiedenen Arbeiten auf der Strecke zügig und sicher vonstattengehen können, sind Verkehrsführungen notwendig. Von zeitlich begrenzten Einschränkungen abgesehen werden während der dreijährigen Bauphase 1 nach aktuellem Stand der Planungen in beiden Fahrtrichtungen weiterhin drei Fahrstreifen für den Verkehr zur Verfügung stehen.

Bauphase 2:

Tunnelsanierung

Zu den wesentlichen Maßnahmen der Tunnelsanierung zählen die Instandsetzung der Tunnelwände aus Stahlbeton, um Schäden durch vorhandenen Chlorideintrag zu beheben und künftig zu vermeiden. Zudem sollen die Entwässerungseinrichtungen saniert und verbessert, die Notgehwege und die Fahrbahnen in beiden Tunnelröhren erneuert, sowie die technische Ausstattung und die Beschilderung im Tunnel angepasst werden, damit die Temporäre Seitenstreifenfreigabe auch im Tunnel Allach möglich wird.

Die Arbeiten im Tunnel werden voraussichtlich vier bis fünf Jahre dauern. Da der Autobahnverkehr während der Sanierung weiterhin durch den Tunnel fließen muss, können nicht beide Röhren zeitgleich gesperrt werden. Zudem muss die Betriebs- und Verkehrstechnik des Tunnels durchgehend funktionieren. Insofern folgt die Sanierung des Tunnels im Anschluss an die Erneuerung der Tunnelbetriebstechnik auf der Tunneloberfläche und nach Umsetzung der Baumaßnahmen für die Temporäre Seitenstreifenfreigabe außerhalb des Tunnels.

Was passiert zwischen dem Planfeststellungsbeschluss und dem Baubeginn?

Nach dem Planfeststellungsbeschluss beginnen die Detailplanungen, Ausschreibungen und Bauvorbereitungen. Für die erst daran anschließend folgende Maßnahmenumsetzung rechnet die Autobahn Südbayern derzeit mit einer reinen Bauzeit von acht Jahren.

Wie ist der Stand des Planfeststellungsverfahrens?

Die Autobahn Südbayern hat im Dezember 2020 die Planfeststellungsunterlagen für das Projekt „Sanierung Tunnel Allach und Temporäre Seitenstreifenfreigabe“ bei der zuständigen Regierung von Oberbayern eingereicht. Die Unterlagen wurden im Februar und März 2021 ausgelegt, mit einer Einwendungsfrist zum 15. März 2021.

Im laufenden Verfahren wurden bis dato die Einwendungen und Stellungnahmen von beteiligten Gebietskörperschaften, von Trägern öffentlicher Belange sowie von Privatpersonen bearbeitet. Unter anderem haben die untere Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München und die höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern Einwendungen vorgebracht.

Was ist eine Tektur?

Mit „Tektur“ wird in der Fachsprache die Änderung von Unterlagen bei einem laufenden Bauantrag oder in einem laufenden Planfeststellungsverfahren bezeichnet.

Was beinhaltet die 1. Tektur?

Die Autobahn Südbayern antwortet auf die oben genannten Einwendungen in Form einer Tektur eines Teils der Planfeststellungsunterlagen. Mit der Tektur werden

- Schutzmaßnahmen für Zauneidechsen und zeitliche Regelungen zum Abfangen und zur Umsiedlung konkretisiert;
- Vorkehrungen zum Schutz besonderer Vogelarten, Fledermäuse und nachtaktiver Insekten dargestellt, insbesondere durch das weitgehende Vermeiden von Nachtbaustellen;
- Pläne für Ausgleichsmaßnahmen bei trocken-warmen Säumen ergänzt, inklusive einer Vergrößerung der Ersatzfläche in Krailling, und
- kleinere Unstimmigkeiten zwischen verschiedenen Gutachten im Umweltbereich korrigiert und redaktionell vereinheitlicht.

Die Tektur berücksichtigt auch zwischenzeitlich erfolgte Änderungen bei der Einstufung geschützter Biotope nach Art. 23 (1) [Bayerisches Naturschutzgesetz](#) (BayNatSchG) sowie zwei private Einwendungen zum Schutz von Großbäumen in Privatgärten und zum Schutz von Reptilien vor Einwanderung in das Baufeld.

Welche Unterlagen wurden verändert, und wo finde ich sie?

Eine vollständige und detaillierte Übersicht über die Änderungen entnehmen Sie bitte der Unterlage 1T1. Die im Zuge der 1. Tektur geänderten Unterlagen stellt die Autobahn Südbayern auf der Projektwebseite www.tunnel-allach.de zur Ansicht und zum Download bereit. Geänderte Dokumente sind deutlich durch ein „T1“ gekennzeichnet.

Was passiert mit den überholten Unterlagen?

Die mit der 1. Tektur überholten Unterlagen stehen zum Abgleich weiterhin zur Verfügung. Innerhalb der Dokumente sind ergänzte bzw. veränderte Textpassagen lila hinterlegt. Streichungen sind als durchgestrichener Text markiert und damit ebenfalls nachvollziehbar.

Verfahrensrechtlicher Hinweis

Sämtliche Terminfristen und rechtliche Informationen zum Planfeststellungsverfahren werden ausschließlich auf der Webseite der Regierung von Oberbayern bereitgestellt:

https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/service/planfeststellung/oeffentlichkeit/planung_bau/index.html

Wie wirkt sich das Projekt auf den Verkehr aus?

Wie viel Verkehr fließt heute durch den Tunnel Allach?

An einem typischen Werktag nutzen gegenwärtig rund 132.000 Fahrzeuge den Tunnel. Am Wochenende liegt diese Zahl etwas niedriger. Zur Einordnung: Der Mittelwert für alle bayerischen Autobahnen lag 2018 bei etwa 50.000 Fahrzeugen pro Tag. Der Tunnel Allach als Teil des Münchner Nordrings gehört damit zu den hochfrequentierten Autobahnabschnitten in Bayern und bundesweit. In den verkehrlichen Spitzenzeiten, in der Regel werktags in den frühen Morgen- und Abendstunden, durchfahren bis zu 10.000 Fahrzeuge pro Stunde beide Röhren des Tunnels.

Der Schwerverkehrsanteil (LKW) liegt werktags im Allacher Tunnel bei knapp 15 Prozent. Das entspricht dem Durchschnittswert für die bayerischen Autobahnen.

Laut Verkehrsgutachten wird das Verkehrsaufkommen durch die allgemeine Verkehrsentwicklung im Großraum München in den nächsten Jahren weiter zunehmen.

Welche Kapazität hat der Tunnel?

Laut der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen ist eine Autobahn mit drei Fahrspuren in jeder Fahrtrichtung (sechsstreifiger Querschnitt), wie sie heute im Tunnel Allach zu finden ist, für bis zu 115.000 Fahrzeuge im Tagesdurchschnitt ausgelegt. Damit ist die Kapazität bereits im Bestand ausgeschöpft. Nach Abschluss des Projekts wird der Tunnel zukünftig knapp 25 Prozent mehr Verkehr aufnehmen können.

Wie hoch ist das Stauaufkommen heute?

In den Spitzenstunden an Werktagen wird heute die Kapazität des Tunnels fast täglich überschritten und der Verkehr stockt oder staut sich.

Aus Sicherheitsgründen muss die Betriebszentrale bei einem Stau im Tunnel eingreifen. Es kommt dann zur Blockabfertigung, d.h. der Tunnel wird kurzzeitig gesperrt, damit sich der Stau auflösen kann.

Wie wird der Verkehr nach Abschluss des Projekts geführt?

Nach Abschluss der Arbeiten und Inbetriebnahme des Systems zur Temporären Seitenstreifenfreigabe können die Seitenstreifen zwischen den Autobahndreiecken München-Allach und München-Feldmoching bei sehr hohem Verkehrsaufkommen für den Verkehr freigegeben werden. In Spitzenzeiten stehen dann insgesamt acht Fahrstreifen zur Verfügung. Pannenfahrzeuge nutzen dann in beiden Fahrtrichtungen die acht dafür erstellten Nothaltebuchten. Aus Sicherheitsgründen wird die Höchstgeschwindigkeit während der Seitenstreifenfreigabe im Tunnelbereich auf 60 Km/h begrenzt.

Wie entwickelt sich der Verkehr in Zukunft?

Als Grundlage für alle Planungen des Projekts wurde eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben, die die Verkehrsbelastung für das Jahr 2035 für zwei Fälle prognostiziert:

- Der sogenannte **Prognosenullfall** stellt die Verkehrszahlen im Jahr 2035 ohne Umsetzung der geplanten Maßnahmen für die Temporäre Seitenstreifenfreigabe dar.
- Der sogenannte **Prognoseplanfall** bildet die Verkehrszahlen für 2035 inklusive aller geplanten Maßnahmen für die Temporären Seitenstreifenfreigabe ab.

Für beide Fälle wird sowohl der betreffende Abschnitt der A 99 betrachtet als auch das untergeordnete Straßennetz in einem großräumigen Umgriff.

Solche verkehrlichen Gesamtbetrachtungen werden in Planungsprozessen von Infrastrukturmaßnahmen immer durchgeführt. Hier sind sie besonders wichtig, da die A 99 einen wichtigen Teil des Verkehrsnetzes im Münchner Norden darstellt, sowohl im regionalen Berufsverkehr als auch im Fernverkehr. Das bedeutet, dass sich verkehrliche Einschränkungen auf der A 99 ebenso wie Maßnahmen zu Verbesserungen des Autobahnverkehrsflusses auf das umgebende Straßennetz auswirken.

Die Modellrechnungen ergeben einen allgemeinen Anstieg des Verkehrs für das Jahr 2035. Dieser ist vor allem durch den Bevölkerungszuwachs im Großraum München induziert. Durch die Errichtung der Temporären Seitenstreifenfreigabe (Prognoseplanfall) kann die Zunahme der Verkehrszahlen im umgebenden untergeordneten Straßennetz im Vergleich zum Prognosenullfall ohne die geplante Maßnahme an der A 99 vermindert werden.

Wie wird der Verkehr während der Bauzeit geführt?

Aufgrund der Bedeutung der A 99 für den Verkehr im Münchner Norden und weil leistungsfähige Alternativrouten zur A 99 nicht vorhanden sind, sollen die Arbeiten zur

Tunnelsanierung und zur Temporären Seitenstreifenfreigabe im laufenden Betrieb der A 99 durchgeführt werden. Um Platz für die Sanierung zu schaffen und die Sicherheit der Bauarbeiten zu gewährleisten, wird sich die Kapazität des Tunnels durch Verkehrsführungen jedoch verringern. Insbesondere trifft das für die Bauphase 2 zu, in der die Tunnelsanierung durchgeführt wird.

Wie ist die Verkehrsführung konkret geplant?

Damit die Arbeiten sicher und zügig vorstatten gehen können, sind an verschiedenen Stellen und zu verschiedenen Zeiten Baustellenverkehrsführungen erforderlich. Das bedeutet in der Bauphase 2 insbesondere für den Tunnel: Während eine Tunnelröhre saniert wird, teilt sich der Verkehr beider Fahrtrichtungen auf jeweils 2 verengten Fahrspuren die andere Tunnelröhre (so genannte 4+0 Verkehrsführung). Nach Abschluss der Arbeiten in einer Tunnelröhre erfolgt einmalig der Wechsel in die andere Tunnelröhre. Bei diesem Wechsel können kurzzeitig und voraussichtlich nur nachts einzelne fahrtrichtungsweise Sperrungen notwendig werden.

Welche anderen Optionen wurden geprüft?

Im Zuge der Planung wurden verschiedenen Alternativen betrachtet. Eingeflossen sind dabei Rettungs- und Fluchtwege, Aspekte der Arbeitssicherheit, die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und die Länge der Bauzeit. Bei einer Verkehrsführung durch beide Tunnelröhren (im Gegensatz zur abwechselnden Sperrung) könnten Rettungswege, der Arbeitsschutz und die Verkehrssicherheit nicht durchgehend gewährleistet werden. Zu dem würde sich die Bauzeit um etwa 1 Jahr verlängern.

Der Fahrbahnbelag im Tunnel lässt sich technisch nur in einer gesperrten Röhre erneuern, während der Verkehr in der oben beschriebenen Art und Weise durch die andere Röhre geführt wird.

Muss der Tunnel Allach während der Bauzeit komplett gesperrt werden?

Damit eine Tunnelröhre saniert werden kann, muss der Verkehr in beiden Fahrtrichtungen durch die andere Röhre fließen. Für den Aufbau dieser Verkehrsführung werden voraussichtlich kurzzeitige fahrtrichtungsweise Sperrungen der A 99 notwendig; die andere Fahrtrichtung bleibt währenddessen für den Verkehr freigegeben. Um die Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmer möglichst gering zu halten, werden die Sperrungen nur in den Nachtstunden durchgeführt. Über die Termine der Sperrungen wird die Autobahn Südbayern frühzeitig informieren.

Mit welchen Beeinträchtigungen ist während der Bauzeit zu rechnen?

Während der Bauzeit ist mit einer deutlich höheren Belastung des Straßennetzes im Münchner Norden sowie in den angrenzenden Landkreisen und erheblich längeren Fahrtzeiten zu rechnen. Das betrifft insbesondere die Bundesstraße 471.

Was unternimmt die Autobahn Südbayern, um den Beeinträchtigungen entgegenzuwirken?

Die Autobahn Südbayern untersucht derzeit, mit welchen technischen und kommunikativen Maßnahmen verkehrliche Beeinträchtigungen abgemildert und Staus auf der Autobahn und auf den umliegenden Straßen während der Bauzeit möglichst vermieden werden können.

Es sind frühzeitig Gespräche mit den verkehrlich betroffenen Gemeinden und Straßenbaulastträgern geplant, um ggf. zeitgleich stattfindende Arbeiten und Einschränkungen mit denen auf der A 99 möglichst aufeinander abzustimmen.

Die Autobahn Südbayern steht zudem mit großen Unternehmen im Münchner Norden, der MVG und weiteren Akteuren im Dialog. Ziel ist es, partnerschaftlich Lösungen für die zu

erwartenden verkehrlichen Auswirkungen zu erarbeiten. Dazu zählt insbesondere der Ansatz, den Verkehr durch zeitliche Verlagerung und Umstieg auf andere Verkehrsmittel in den täglichen Spitzzeiten zu reduzieren.

Die Öffentlichkeit wird frühzeitig über das Projekt und dessen Auswirkungen informiert.

Wie werden Flora und Fauna geschützt?

Das Baukonzept sieht keine Eingriffe in den benachbarten Allacher Forst vor. Der Allacher Forst ist national als Naturschutzgebiet und europaweit als Flora-Fauna-Habitatgebiet geschützt.

Jedoch sind insbesondere für die Arbeiten der Bauphase 1 auf der Tunneldecke Eingriffe in die dortigen Lebensräume unvermeidbar. Um die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten, wurde die baufachliche Planung durch eine Umweltplanung begleitet. Den Antragsunterlagen liegen umfangreiche Unterlagen dazu bei. Dadurch wird sichergestellt, dass die vorhandenen Lebensräume erkannt werden und durch Vermeidung und Minimierung der Eingriff in die Lebensräume größtmöglich reduziert wird. Das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept wurde bereits vor dem Antrag auf Planfeststellung mit den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmt.

Während der Bauzeit wird eine Umwelt-Baubegleitung unterstützend zur Seite gestellt. Dadurch können die in den Antragsunterlagen vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der Lebensräume in besonders sensiblen Bereichen sichergestellt werden.

Maßnahmen zum Schutz von Flora und Fauna während der Bauzeit

Zum Schutz von Tieren und Pflanzen sieht das Konzept in sensiblen Bereichen räumliche Begrenzungen der Baufelder (Baustellenflächen und Baueinrichtungsflächen) auf das notwendige Minimum vor. Darüber hinaus dienen zeitliche Beschränkungen von Rodungs- und Erdarbeiten dazu, Tiere wie brütende Vögel oder Zauneidechsen in Winterstarre nicht zu gefährden und es werden vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen wie die Umsiedlung von Zauneidechsen in eigens geschaffene Habitate durchgeführt.

Gestaltungsmaßnahmen auf der Tunneldecke

Im Bereich der Tunneldecke werden diejenigen Flächen, in die im Zuge der Bauphase 1 Eingriffe unvermeidlich sind, zum Abschluss der Arbeiten neu angelegt. So werden auf der Tunneldecke wärmeliebende Gehölzgruppen, Ufergehölz am Würmufer und Einzelbäume auf neu angelegten Magerwiesen und Krautsäumen gepflanzt.

Ausgleichs- und Ersatzflächen

Durch die geplanten Baumaßnahmen werden insgesamt 2,15 Hektar Fläche neu versiegelt und 3,13 ha anderweitig verbaut. Diese Flächenumnutzung wird teilweise in unmittelbarer Nähe des Autobahnabschnitts ausgeglichen durch neu zu entwickelnde Lebensräume wie 0,43 Hektar Halbtrockenrasen mit Gebüsch oder 2,46 Hektar extensiv gepflegten Wiesen mit Gebüschgruppen.

Ein Teil des naturschutzfachlichen Ausgleichs wird im Umfang von 0,83 Hektar und in 13 Kilometern Entfernung im Landkreis Starnberg (Gemeindegebiet Krailling) in Form von natürlichem Waldumbau umgesetzt.

Schutz der Zauneidechse

Für Zauneidechsen im Baufeld auf der Tunneldecke ist für die Bauzeit eine Umsiedlung vorgesehen. Nach Abschluss der Baumaßnahmen können die Zauneidechsen die Tunneloberfläche, welche entsprechend der Bedürfnisse der Zauneidechsen neu angelegt wird, wieder besiedeln.

Welche Lärmschutzmaßnahmen sehen die Planungen vor?

Lärmberechnung

Als Grundlage für alle Planungen des Projekts wurde eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben, die die Verkehrsbelastung für das Jahr 2035 für zwei Fälle prognostiziert:

- Der sogenannte **Prognosenullfall** stellt die Verkehrszahlen im Jahr 2035 ohne Umsetzung der geplanten Maßnahmen für die Temporäre Seitenstreifenfreigabe dar.
- Der sogenannte **Prognoseplanfall** bildet die Verkehrszahlen für 2035 inklusive aller geplanten Maßnahmen für die Temporären Seitenstreifenfreigabe ab.

Für beide Prognosefälle wurden die Lärmimmissionen des Autobahnverkehrs im Jahr 2035 entsprechend den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90“ berechnet. Aus diesen Berechnungen ergibt sich keine Erhöhung der Lärmimmissionen. Das bedeutet, dass die vorhandenen Lärmschutzanlagen, die bestehen bleiben, ausreichend dimensioniert sind, um die Anwohnerinnen und Anwohner auch vor dem zukünftigen Verkehrslärm adäquat zu schützen. Als Ersatz für Lärmschutzanlagen, die im Zuge der geplanten Arbeiten abgebrochen werden müssen, werden in denselben Dimensionen und mit mindestens gleichbleibender Lärmschutzwirkung Lärmschutzanlagen neugebaut.

Ersatzneubau von Lärmschutzanlagen

Im Zuge der Temporären Seitenstreifenfreigabe wird die Einfahrtsituation in Fahrtrichtung Salzburg an der Anschlussstelle München-Ludwigsfeld neugestaltet. In diesem Zuge muss die bestehende, rund 860 Meter lange Lärmschutzwand entlang der Richtungsfahrbahn Salzburg zwischen der Anschlussstelle München-Ludwigsfeld und der Feldwegüberführung (Bauwerk 14/1 ÖFWW) abgebrochen und mit derselben Höhe (5 Meter), jedoch bis zu zwei Meter näher an der Fahrbahn neugebaut werden. Im südlichen Bereich der Anschlussstelle München-Ludwigsfeld ist eine neue Lärmschutzwand mit rund 165 Metern Länge geplant.

Zudem sind entlang von zwei neuzubauenden Nothaltebuchten im östlichen Projektabschnitt neue Lärmschutzwände mit je 4 Metern Höhe und 176 Metern Länge vorgesehen.