

**Autobahn GmbH**  
**BAB A99 West 6-streifiger Ausbau AD München-Süd-West (BAB A99 / BAB A96) bis**  
**Tunnel Aubing - Notwendigkeit Ausbau Radweg- und Gehwegbreiten auf**  
**Brückenbauwerken sowie den Zuwegungen**

**Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 07835**

Anlagen:

1. Präsentation Argumente / Notwendigkeit Mehrbreiten
2. Schemaskizze geplanter Ausbau Autobahn GmbH
3. Planungen Ausbau Brückenbauwerke
4. Stellungnahme des BA 22
5. Stellungnahme SKA

**Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 15.03.2023 (SB)**

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

<b>I.</b>	<b>Vortrag des Referenten.....</b>	<b>2</b>
1.	<b>Anlass und Ziel.....</b>	<b>2</b>
2.	<b>Ausbau Brückenbauwerke .....</b>	<b>5</b>
2.1.	<b>Anschlussstelle Germering Nord - Autobahnzubringer Freiam (Bundesstraße B2) .....</b>	<b>5</b>
2.2.	<b>Anschlussstelle München-Freiam Mitte – Bodenseestraße (Bundesstraße B2) .....</b>	<b>6</b>
2.2.1.	<b>Anschlussstelle München-Freiam Mitte Nordseite .....</b>	<b>6</b>
2.2.2.	<b>Anschlussstelle München Freiam Mitte Südseite.....</b>	<b>7</b>
3.	<b>Kosten Ausbau Brückenbauwerke und Zuwegungen.....</b>	<b>8</b>
3.1.	<b>Erste grobe Kostenschätzung für den Bau der Mehrbreiten.....</b>	<b>9</b>
3.1.1.	<b>Anschlussstelle Germering Nord - Autobahnzubringer Freiam.....</b>	<b>9</b>
3.1.2.	<b>Anschlussstelle München Freiam Mitte - Bodenseestraße (B2) .....</b>	<b>10</b>
3.1.3.	<b>Gesamtkosten .....</b>	<b>10</b>
4.	<b>Beteiligung der Referate/ Dienststellen .....</b>	<b>10</b>
5.	<b>Beteiligung der Bezirksausschüsse .....</b>	<b>11</b>
<b>II.</b>	<b>Antrag des Referenten .....</b>	<b>12</b>
<b>III.</b>	<b>Beschluss.....</b>	<b>13</b>

## **I. Vortrag des Referenten**

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss gem. § 7 Abs. 1 Nr. 16 der Geschäftsordnung des Stadtrates, da die Angelegenheit grundsätzliche verkehrsplanerische Bedeutung hat.

Eine rechtzeitige Zuleitung der Sitzungsvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die Arbeiten an der Beschlussvorlage noch nicht abgeschlossen waren.

Im Beschluss wird der Sachverhalt einer von der Landeshauptstadt München notwendig, gesehenen Verbreiterung der Rad- /Gehwegverbindungen auf den Brückenbauwerken im Zuge des Ausbaus der Bundesautobahn BAB A99 West behandelt.

Das MOR sieht hier die dringende Notwendigkeit eines erweiterten Ausbaus (in Anlehnung des Radentscheides) der Rad- /Gehwegverbindungen gegenüber der Autobahn GmbH, die einen Ausbau nach ERA-Standard vorsieht. Der Beschluss muss im Mobilitätsausschuss am 15.03.2023 behandelt werden, da die Autobahn GmbH eine Entscheidung der Landeshauptstadt München zu den geplanten Mehrbreiten auf den Autobahnbrücken im März erwartet, um hinsichtlich der vorgesehenen Zeitschiene die Planungen weiter voranzutreiben. Die Autobahn GmbH wird ohne die Entscheidung der Landeshauptstadt München keinen erweiterten Ausbau der Rad- /Gehwegverbindungen auf den Brückenbauwerke in die Planungen zum Ausbau der Bundesautobahn BAB A99 aufnehmen.

### **1. Anlass und Ziel**

Am 18.02.2006 wurde das letzte Teilstück des Autobahnringes 99 West im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle München-Lochhausen und der A96 dem Verkehr übergeben. Im Sommer 2006 erfolgte dann die Verkehrsfreigabe für das ergänzte Hauptstraßennetz Mühlangerstraße / An der Langwieder Haide im Münchner Westen.

Mit Kabinettsbeschluss der Bundesregierung vom 03.08.2016 und den darauffolgenden Ausbaugesetzen vom 02.12.2016 für die Straßenbauverwaltung wurde der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 beschlossen. Darin ist unter anderem der 6-streifige Ausbau der BAB A99 zwischen dem AD München-Südwest und dem AK München-West sowie der 8-streifige Ausbau der BAB A99 vom AK München-West in Langwied bis Brunnthäl, inklusive Allacher Tunnel zwischen dem AD München-Allach und dem AD München-Feldmoching als vordringliche Maßnahme mit Engstellenbeseitigung vorgesehen.

Als Vorwegmaßnahme soll zudem zwischen dem AD München-Allach und dem AD München-Feldmoching eine temporäre Seitenstreifenfreigabe eingerichtet werden.

Aufgrund von Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum der Stadt München sowie in der Region hat sich in den folgenden Jahren gezeigt, dass der Tunnel Allach in den Hauptverkehrszeiten an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit gelangt ist, so dass es zu zähfließendem bzw. stockendem Verkehr in den Morgenstunden in Richtung Osten und in den Abendstunden in Richtung Westen kommt.

Anfang 2022 ist die Autobahn GmbH auf die Landeshauptstadt München mit ersten genaueren Planungsunterlagen zum hier behandelten 6-streifigen Ausbau der BAB A99 zwischen dem AD München-Südwest und dem AK München-West zugekommen. Dabei sind die Auswirkungen auf die Brückenbauwerke sowie den angrenzenden Schutzwall bzw. die Notwendigkeit eines Um- / Ausbaus aufgezeigt worden. Seitdem laufen zahlreiche Abstimmungsgespräche zwischen der Autobahn GmbH und der Landeshauptstadt München.

Im betrachteten Streckenabschnitt betrifft den Ausbau der BAB A99 die nachfolgenden Brückenbauwerke (Auflistung von Nord nach Süden):

1. Germeringer Weg
2. Anschlussstelle Germering Nord – Autobahnzubringer Freiham (Bundesstraße B2)
3. München-Freiham / Germering Nord – Annemarie-Renger-Straße
4. Anschlussstelle München-Freiham Mitte – Bodenseestraße (Bundesstraße B2)
5. München / Germering Süd - Streiflacher Weg

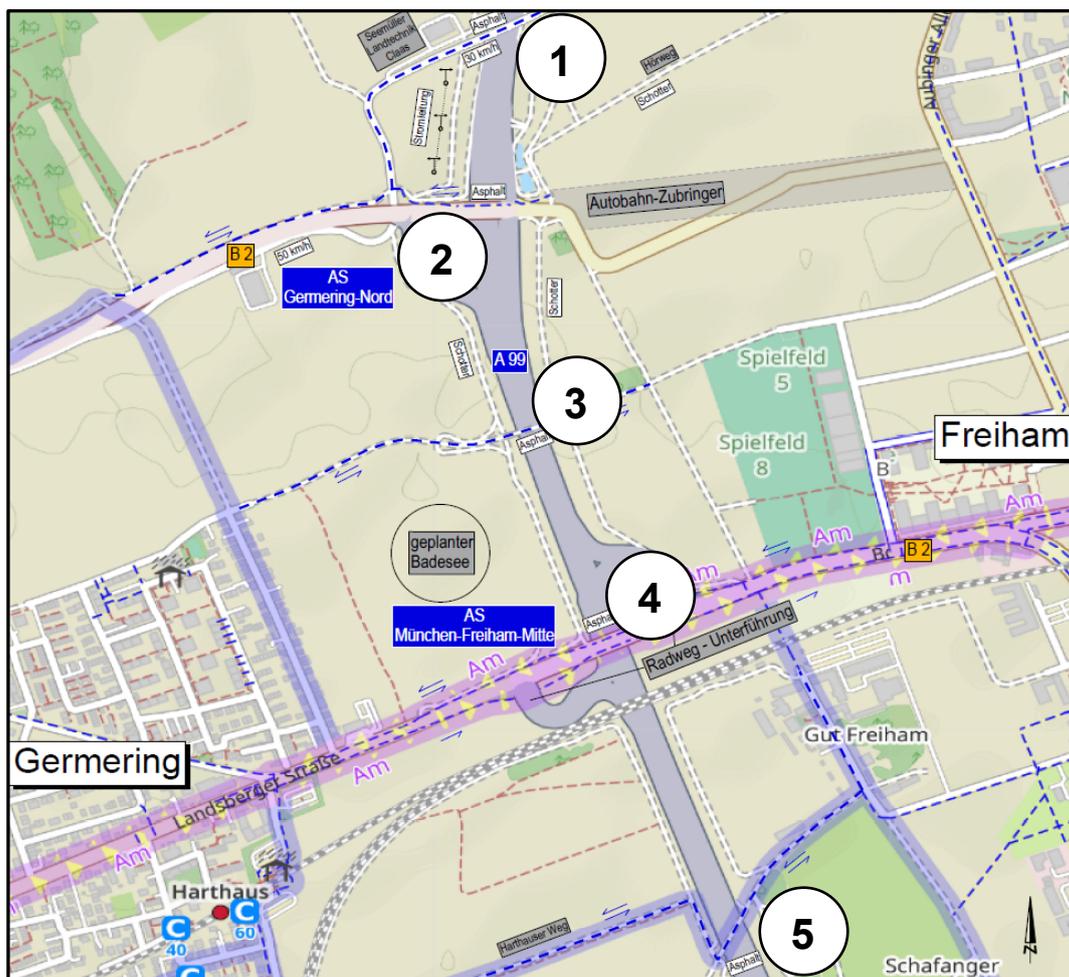


Abbildung 1: Übersicht Autobahnbrücken (Quelle: Autobahn GmbH)

Dabei können die nachfolgenden Brückenbauwerke erhalten werden

- Germeringer Weg [Nr. 1]
- München-Freiham / Germering Nord - Annemarie-Renger-Straße [Nr.3]
- München / Germering Süd - Streiflacher Weg [Nr.5]

Für die Brückenbauwerke

- Anschlussstelle Germering Nord
  - Autobahnzubringer Freiham (Bundesstraße B2) [Nr.2]
- Anschlussstelle München-Freiham Mitte
  - Bodenseestraße (Bundesstraße B2) [Nr.4]

ist ein Ausbau bzw. einen Umbau erforderlich.

Die Autobahn GmbH plant bei dem Ausbau bzw. Umbau der Brückenbauwerke die Radwege (als gemeinsame Rad- /Gehwege) nach den geltenden Richtlinien „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV ERA, Köln 2010). D.h. die Zuwegungen zum Brückenbauwerk werden als gemeinsamer 2-Richtungsrad- und Fußweg mit 2,50m und auf der Brücke selbst mit 3,0m Breite vorgesehen (siehe Anlage 2).

In diesem Zusammenhang hat die Autobahn GmbH angefragt, ob die Landeshauptstadt München hinsichtlich der Rad- und Gehwege beim Ausbau bzw. den vom Umbau betroffenen Brückenbauwerken ein besonderes Anliegen hat.

Die von der Autobahn GmbH geplanten Breiten werden aus Sicht des Mobilitätsreferats einer nachhaltigen Förderung des Radverkehrs entsprechend der Intention des Münchner Radentscheids, sowie allgemein den Rad- und Fußwegverbindungen an den genannten Stellen nicht gerecht. So ist für die Verbindung an der Anschlussstelle München-Freiham Mitte bzw. der Bodenseestraße vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr eine Beschilderung für eine ausgewiesene Alltagsradroute vorgesehen.

Aus diesem Grund sieht die Landeshauptstadt München die Notwendigkeit von Mehrbreiten gegenüber den vorgesehenen Breiten der Autobahn GmbH für die geplanten Rad- und Gehwege auf den Brückenbauwerken sowie den Zuwegungen (siehe Anlage 1).

Um der Intention des Radentscheids einerseits gerecht zu werden und da es zu der konkreten Situation im Übergangsbereich ins Umland andererseits bislang noch keine weiterführenden Planungen gibt, werden für die geplanten (gemeinsamen) Rad- und Gehwege entsprechende und der hier vorhandenen Situation angemessenen Breiten aus den neuesten und verbesserten Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, HRSV; Köln 2021) herangezogen.

Die in der Vorlage betrachteten Radwegrouten über die Bundesautobahn BAB A99 sind den Radwegekategorie IV und der Kategorie V zu zuordnen. Somit sind diese gegenüber den Kategorien II und III für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten einer niedrigeren Kategorie zugeordnet. Die in den HRSV benannten Breiten bewegen sich zwischen 3,50m bzw. 4,0m bei der Kategorie III bis zu 5,0m bei der Kategorie II, die mit den geforderten Breiten erfüllt bzw. sogar höher sind.

Nachfolgend werden die aus Sicht der Landeshauptstadt München erforderlichen Breiten für die geplanten Rad- und Gehwege benannt und die Notwendigkeit des Ausbaus durch entsprechende Argumente gestützt.

## **2. Ausbau Brückenbauwerke**

### **2.1. Anschlussstelle Germering Nord - Autobahnzubringer Freiham (Bundesstraße B2)**

An der Anschlussstelle Germering Nord existiert nur eine Rad- /Gehwegverbindung auf der Nordseite. Gleichzeitig erfolgt nach den Planungen der Autobahn GmbH eine Verbreiterung des Brückenbauwerkes aufgrund der Erweiterung der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr nach Norden.

Die Landeshauptstadt München sieht an dieser Stelle die Notwendigkeit des Ausbaus der Zuwegungen auf 5,0m (statt 2,50m Planung Autobahn GmbH). Damit wird ein sehr guter, direkter und entsprechend breiter Anschluss an die Wegeverbindungen, welche im Osten aus dem Landschaftspark herausführen, geschaffen.

An der lichtsignalgeregelten Querungsstelle für den Rad- und Fußgängerverkehr über die Zufahrtsrampe Richtung Norden auf die Bundesautobahn BAB A99 ist eine entsprechende Freigabezeit (Grünphase) für den Rad- und Fußgängerverkehr zu fordern. An dieser Stelle ist keine Bedarfsampel (Anforderung der Radfahrer und Fußgänger von Grün) vorzusehen, sondern die Grünphase für den Rad- und Fußgängerverkehr in die Festzeitprogramme mit einzuplanen.

Im weiteren Verlauf wird ein Ausbau des Rad-/Gehweges auf dem Brückenbauwerk und weiter Richtung Westen in der Zuwegung bis zum Germeringer Weg mit ebenfalls 5,0m Breite als notwendig angesehen. Mit einem solchen Ausbau der Rad- / Gehwegverbindung wird ein sehr guter und direkter Anschluss, mit größeren Breitenmaßen für die vorliegende Kategorie als in den Richtlinien angegeben, zu den Umlandgemeinden geschaffen.

Die geplante Route aus dem Landschaftspark Freiham heraus wird in der aktuellen Netzplanung innerhalb der Landeshauptstadt München der Radwegekategorie V bzw. außerhalb geschlossener Ortschaften als AR IV zugeordnet. Dabei handelt es sich um eine spezielle Route für nahräumige, zwischengemeindliche Verbindung für den alltäglichen zielbezogenen und den touristischen Radverkehr.

Die genannten Breiten werden insbesondere als notwendig gesehen, da auf der Verbindung ein hohes Potenzial für Rad- und Fußverkehr gesehen wird, da durch diese Verbindung eine

- direkte Verbindung zwischen Freiham und Germering Nord bzw. bis nach Fürstenfeldbruck entlang der Bundesstraße B2 mittels angrenzendem Rad- / Gehweg,
- wichtige Verbindung zur zukünftigen U-Bahnstation Freiham [Verlängerung der U5] als Umstieg vom Fahrrad zum ÖV [B&R] für die westlich gelegenen Ortschaften
- Verbindung zum attraktiven Naherholungsbereich Mooschwaige bzw. dem Landschaftspark Freiham

geschaffen wird.

Allgemein ergibt sich die notwendige Breite einerseits aus dem geplanten Weg / Verbindung zum Landschaftspark und andererseits in Anlehnung an die benannten Breite für einen gemeinsamen 2-Richtungsrad- und Fußweg aus den HRSV. Insgesamt wird die benötigte Breite für zu Fuß gehende hier etwas geringer gesehen, da etwas weniger Fußverkehr zu erwarten ist.

Aus den vorgenannten Gründen wird die Notwendigkeit gesehen eine Breite für den Rad-/ Gehweg von 5,0m - entsprechend dem Anschluss an den Landschaftspark - auf den Zuwegungen und dem Brückenbauwerk auszubauen. Mit den weiteren Querungsmöglichkeiten sind somit im gesamten Umbaubereich der Bundesautobahn BAB A99 mehrere gute, sichere und entsprechend breite Angebote als Schnittstelle zwischen dem Umland mit der Stadt Germering bzw. dem Landkreis Fürstenfeldbruck und der Landeshauptstadt München vorhanden.

## **2.2. Anschlussstelle München-Freiham Mitte – Bodenseestraße (Bundesstraße B2)**

An der Anschlussstelle München-Freiham Mitte existiert heute beidseitig eine Rad- / Gehwegverbindung als gemeinsamer Rad- /Gehweg mit jeweils einem 2-Richtungsverkehr für die Radfahrenden. Nach den Planungen der Autobahn GmbH wird beidseitig eine Verbreiterung des Brückenbauwerkes aufgrund der Erweiterung der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr erforderlich.

### **2.2.1. Anschlussstelle München-Freiham Mitte Nordseite**

Die Landeshauptstadt München sieht auf der Nordseite des Brückenbauwerkes die Notwendigkeit des Ausbaus der Rad- und Gehwegverbindung auf 5,50m (statt 3,0m Planung Autobahn GmbH). Damit wird ein sehr gutes, breites und sicheres Angebot für den potenziellen Rad- und Fußgängerverkehr geschaffen.

Im Zuge der Zuwegungen in Richtung Westen (bis zur Stadtgrenze) und Richtung Osten wird der Rad-/ Gehweg ebenfalls mit einer Breite von 5,50m ausgebaut. Dabei muss das Tunnelbauwerk an der Zufahrtsrampe in Richtung Norden zur Bundesautobahn BAB A99 im Osten entsprechend verbreitert werden. Die „Lücke“ zwischen dem geplanten Ausbauende der Anschlussstelle und dem heute bestehenden gemeinsamen Rad- und Gehweg am Schulcampus Freiham auf der Ostseite ist dabei mit einer Breite von mindestens 4,0m - entsprechend der Breite des bestehenden gemeinsamen Rad- und Gehweges - anzupassen bzw. auszubauen.

Die Rad-/Gehweg ist in der in Aufstellung befindlichen Netzplanung vom Mobilitätsreferat innerhalb von München als Radwegekategorie IV bzw. außerhalb geschlossener Ortschaften als AR III zugeordnet. Die Strecke ist eine spezielle Route für regionale sowie nahräumige Verbindung für den alltäglichen zielbezogenen und den touristischen Radverkehr. Zudem war die Route im VEP-R aus dem Jahr 2006 als Hauptroute ausgewiesen und ist in den derzeitigen Planungen vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr ebenfalls als Alltagsradroute ausgewiesen.

Ein sehr hohes Potenzial für den Rad- und Fußverkehr wird auf der Nordseite der Bodenseestraße (Bundesstraße B2) gesehen, da es

- Planungen eines Badesees westlich der AS Freiham Mitte mit einer zusätzlichen Zuwegung zum S-Bahnhalt Freiham gibt,
- die Strecke für den Rad-/Fußgängerverkehr - insbesondere den Schülerverkehr - eine direkte Verbindung zwischen dem Schulcampus Freiham und Germering darstellt,
- die Strecke allgemein für den Rad-/Fußgängerverkehr eine direkte Verbindung zwischen Freiham / Aubing und Germering ist und
- die Rad-/Gehwegstrecke auch eine Verbindung zu den Freizeiteinrichtungen mit dem Landschaftspark Freiham sowie z. B. dem Gut Freiham mit Biergarten darstellt.

Die notwendigen Breiten werden in Anlehnung an die Breite für einen gemeinsamen 2-Richtungsrad- und Fußweg aus den HRSV hergeleitet. Dabei wird eine größere Breite als aus den HRSV gewählt. Die geforderte Breite auf dem Brückenbauwerk ist insgesamt gegenüber der Brücke bzw. Verbindung „Germering Nord“ etwas höher angesetzt, da aufgrund der vielen unterschiedlichen Nutzungen auf der nördlichen Straßenseite der Bodenseestraße (Bundesstraße B2) ein höherer Fußverkehr erwartet wird.

Aus den vorgenannten Gründen wird die Notwendigkeit gesehen die Rad- und Gehwegverbindung auf der Nordseite mit einer durchgehenden Breite von 5,50m im Bereich der Planungen der Autobahn GmbH auszubauen. Mit den weiteren Quermöglichkeiten sind im gesamten Umbaubereich der Bundesautobahn BAB A99 mehrere gute, sichere und entsprechend breite Angebote als Schnittstelle zwischen dem Umland mit der Stadt Germering bzw. dem Landkreis Fürstfeldbruck und der Landeshauptstadt München vorhanden.

### **2.2.2. Anschlussstelle München Freiham Mitte Südseite**

Das Mobilitätsreferat sieht auf der Südseite des Brückenbauwerkes die Notwendigkeit des Ausbaus der Rad- und Gehwegverbindung auf 4,50m (statt 3,0m Planung Autobahn GmbH). Damit wird ein gutes und sicheres Angebot für den Rad- und Fußgängerverkehr auf der südlichen Straßenseite der Bodenseestraße geschaffen.

Das Tunnelbauwerk an der Zufahrtsrampe aus Richtung Süden von der Bundesautobahn BAB A99 im Westen muss auch hier entsprechend verbreitert werden. Im Zuge der

Zuwegungen in Richtung West bis zur Stadtgrenze wird der Rad-/Gehweg ebenfalls mit einer Breite von 4,50m ausgebaut. In Richtung Osten ist eine Anpassung der Breite der Rad- und Gehwegverbindung auf 4,50m bis zur Freihamer Allee nur mit Entfall von Bäumen - bestehende Baumallee - möglich. Hier sollte auf eine Anpassung verzichtet werden oder erst im Zuge von erforderlichen Baumfällungen oder möglichen Baumneupflanzungen eine Verbreiterung vorgesehen werden.

Die Breiten ergeben sich - entsprechend der Nordseite - aus der Zuordnung der Strecke innerhalb geschlossener Ortschaften als Radwegekategorie IV bzw. außerhalb geschlossener Ortschaften als AR III, als spezielle Route für regionale sowie auch nähräumige Verbindung für den alltäglichen zielbezogenen und den touristischen Radverkehr. Die Route war schon im VEP-R aus dem Jahr 2006 als Hauptroute ausgewiesen und ist in den derzeitigen Planungen vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr als Alltagsradroute ausgewiesen.

Ein hohes Potenzial für den Rad- und Fußverkehr wird auf der Südseite der Bodenseestraße (Bundesstraße B2) gesehen, da die Strecke

- eine direkte Verbindung zum Gewerbegebiet Freiham und den gewerblichen Nutzungen an der Bodenseestraße ist
- eine direkte Verbindung zum Gut Freiham mit Einkaufsmöglichkeiten und einem Biergarten ist
- eine gute Verbindung zwischen Freiham / Aubing und Germering ist
- eine Zuwegung zum S-Bahnhalt Freiham ist.

Die Breite auf der Südseite des Brückenbauwerkes ist etwas schmaler angesetzt wie auf der Nordseite, da auf der dieser Seite der Bodenseestraße ein etwas geringes Fußgängerverkehrsaufkommen zu erwarten ist.

Aus den vorgenannten Gründen wird die Notwendigkeit gesehen die Rad- und Gehwegverbindung auf der Südseite mit einer durchgehenden Breite von 4,50m im Bereich der Planungen der Autobahn GmbH auszubauen. Mit den weiteren Querungsmöglichkeiten sind im gesamten Umbaubereich der Bundesautobahn BAB A99 mehrere gute, sichere und entsprechend breite Angebote als Schnittstelle zwischen dem Umland mit der Stadt Germering bzw. dem Landkreis Fürstfeldbruck und der Landeshauptstadt München vorhanden.

### **3. Kosten Ausbau Brückenbauwerke und Zuwegungen**

Für die an beiden Anschlussstellen verlaufende Bundesstraße B2 ist das Staatliche Bauamt Freising (StBaFS) Straßenbaulastträger, so dass alle Informationen zur Notwendigkeit der Mehrbreiten an die Autobahn GmbH über das StBaFS weitergegeben werden.

Vom Staatlichen Bauamt Freising ist ein positives Signal für die Begründung der Mehrbreiten gekommen, da das Staatliche Bauamt Freising bei der Zusendung der Unterlagen an die Autobahn GmbH mitgeteilt hat, „sich der Forderung nach Mehrbreiten auf den Bauwerken vorbehaltlich der Kostentragung durch den Bund bzw. der Landeshauptstadt München anzuschließen.“ Auch die Autobahn GmbH steht der Forderung positiv gegenüber und hat in einem Entwurfsschreiben zu diesem Thema an

das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ausgesagt, dass „Die Autobahn GmbH des Bundes die Wünsche nach Geh- und Radwegverbreiterungen nachvollziehen kann und würde diese auch begrüßen.“

Hinsichtlich einer möglichen Kostentragung durch den Bund kann zum jetzigen Zeitpunkt dennoch keine abschließende Aussage getroffen werden. Für dieses Thema werden die Vorentwurfsunterlagen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vorgelegt und im Rahmen eines „Gesehenvermerks“ sind dann Informationen zur Kostentragung zu erwarten. Zurzeit kann ein genauer Termin der Vorlage beim BMDV nicht genannt werden. Als worst-case ist davon auszugehen, dass von einer Übernahme der gesamten Mehrkosten durch die LHM ausgegangen werden muss.

Für die ggf. von der Landeshauptstadt München zu tragenden Mehrkosten werden von der Stadtkämmerei in Abstimmung mit dem Baureferat die einschlägigen Förderprogramme rechtzeitig identifiziert und entsprechende Mittel (u.a. aus der Nahmobilitätspauschale) bei Vorliegen der Voraussetzungen beantragt.

Falls eine Umsetzung der Mehrbreiten beschlossen wird, ist auch eine Kostenübernahmeerklärungen nötig. Hier werden im weiteren Verfahren frühzeitig Gespräche zwischen dem BMDV, dem StBaFS, der Landeshauptstadt München und den weiteren Projektbeteiligten geführt. Allerdings sollten dafür schon konkretere Informationen, insbesondere zu den geschätzten Baukosten und den voraussichtlichen Kostenanteilen der Beteiligten, vorliegen.

### **3.1. Erste grobe Kostenschätzung für den Bau der Mehrbreiten**

Mittels Kostenansätzen, die beim Baureferat angefragt worden sind, wurde eine grobe Kostenschätzung für die Maßnahme durchgeführt.

Die angenommenen Längen sind den Planungen der Autobahn GmbH mit Stand 01. Juli 2022 entnommen worden.

#### **3.1.1. Anschlussstelle Germering Nord - Autobahnzubringer Freiham**

Ausbau Zuwegung / Brücke 5,00m  
 Zuwegungen: Mehrbreite 2,50m  
 $2,50\text{m} \times 225\text{m} \times 250 \text{ €/qm} = \text{ca. } 140.000 \text{ €}$

Brücke: Mehrbreite 2,00m  
 $2,00\text{m} \times 80\text{m} \times 7.500 \text{ €/qm} = \text{ca. } 1.200.000 \text{ €}$

### 3.1.2. Anschlussstelle München Freiham Mitte - Bodenseestraße (B2)

Nordseite: Ausbau Zuwegung / Brücke 5,50m

Zuwegungen: Mehrbreite 3,00m

3,00m x 550m x 250 €/qm = ca. 415.000 €

SÜ Rampen: Mehrbreite 1,50m => Annahme Breite Bestand 4,0m

1,50m x 25m x 7.500 €/qm = ca. 280.000 €

Brücke: Mehrbreite 2,50m

2,50m x 70m x 7.500 €/qm = ca. 1.315.000 €

Südseite: Ausbau Zuwegung / Brücke 4,50m

Zuwegungen: Mehrbreite 2,00m

2,00m x 300m x 250 €/qm = ca. 150.000 €

SÜ Rampen: Mehrbreite 0,50m => Annahme Breite Bestand 4,0m

0,50m x 25m x 7.500 €/qm = ca. 95.000 €

Brücke: Mehrbreite 1,50m

1,50m x 70m x 7.500 €/qm = ca. 790.000 €

### 3.1.3. Gesamtkosten

Anschlussstelle Germering Nord = ca. 1.340.000 €

Anschlussstelle München-Freiham Mitte (Nord) = ca. 2.010.000 €

Anschlussstelle München-Freiham Mitte (Süd) = ca. 1.035.000 €

plus 20% Unvorhergesehenes = ca. 900.000 €

---

**Gesamtsumme = ca. 5.285.000 €**

Der Baubeginn ist, nach Rücksprache der Autobahn GmbH nicht vor dem Jahr 2025 zu rechnen, so dass in den nächsten drei Jahren keine Haushaltsmittel eingestellt werden müssen.

## 4. Beteiligung der Referate/ Dienststellen

Stadtkämmerei:

Mit Zusendung der Stellungnahme am 02.12.2022 stimmt die Stadtkämmerei der Beschlussvorlage zu.

Einzig wurde darum gebeten eine Passage zu Punkt 3, hinsichtlich der Möglichkeit Fördermittel zu identifizieren und zu beantragen, aufzunehmen. Dies ist erfolgt.

Baureferat:

Durch Zusendung der Stellungnahme am 22.11.2022 hat das Baureferat „ohne Einwand“ gezeichnet.

## 5. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 22 Aubing-Lochhausen-Langwied wurde gemäß § 9 Abs.2 und 3 Bezirksausschuss-Satzung angehört.

### **Stellungnahme Bezirksausschuss des Stadtbezirks 22 Aubing-Lochhausen-Langwied**

Der Bezirksausschuss hat sich in seiner Sitzung am 18.01.23 mit der vorliegenden Beschlussvorlage befasst und hat dazu eine einstimmig beschlossene Stellungnahme abgegeben (siehe Anlage Nr. 4).

Der Bezirksausschuss schlägt nachfolgende Änderungen des Antrages vor

1. Die Rad-/Gehwegverbindungen sollen *als getrennte Rad- / Gehwege (StVO-Zeichen Nummer 241)* angeordnet und beschildert werden.  
Stellungnahme MOR:  
Eine Anordnung der Trennung Rad-/ Gehweg nach StVO ist nicht Gegenstand der Vorlage und muss nicht per Stadtratsbeschluss herbeigeführt werden. Eine Trennung nach Bauausführung wird soweit möglich nach den vorgeschlagenen Breiten berücksichtigt. Eine Anordnung der Beschilderung erfolgt aber erst nach der Ausführung der Baumaßnahme.
  
- d. Die bestehende Verbindung Birnbaumsteg / A.-Renger-Straße soll mit einer Breite von 5,50m ebenfalls ausgebaut werden.  
Stellungnahme MOR:  
Im Rahmen der Baumaßnahme Ausbau Bundesautobahn A99 West ist die Aussage der Bundesautobahn GmbH, dass die bestehende Verbindungsbrücke Birnbaumsteg (Fahrbahnbreite 3,50m) erhalten bleibt. Somit wird auch von der Landeshauptstadt München kein Ausbau bzw. Neubau gefordert.
  
- e. Zwischen der Bahnstrecke München - Augsburg im Norden und dem Germeringer Weg im Süden soll eine neue Verbindungsbrücke mit einer Breite von 5,50m hergestellt werden.  
Stellungnahme MOR:  
Im Rahmen der Baumaßnahme Ausbau Bundesautobahn A99 West ist laut Aussage der Bundesautobahn GmbH derzeit nicht geplant, eine neue Brücke zwischen der Bahnstrecke München - Augsburg im Norden und dem Germeringer Weg im Süden zu bauen. Aus Sicht des Mobilitätsreferates reichen die beiden bestehenden Querungen der A99-West am südlichen Ende des Aubinger Tunnels und der Brücke Germeringer Weg für die prognostizierten Verkehre aus. Hinzu kommt, dass die Finanzierung einer zusätzlichen Brücke vollständig durch die LHM erfolgen müsste und der geplante Lärmschutzwall für diese Verbindung unterbrochen werden müsste. Aus diesen Gründen ist nicht vorgesehen, eine neue Verbindungsbrücke zu bauen.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Andreas Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hans Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag des Referenten**

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat stimmt der Notwendigkeit des Ausbaus der Rad- und Gehwegbreiten auf den Brückenbauwerken sowie der Zuwegungen zu.  
Dabei soll bei den Brückenbauwerken, Zuwegungen und Straßenüberführungen eine Breite an der
  - a) Anschlussstelle Germering Nord - Autobahzubringer Freiham (Bundesstraße B2) mit 5,0m
  - b) Anschlussstelle München Freiham Mitte – Bodenseestraße (Bundesstraße B2) auf der Nordseite mit 5,50m und
  - c) Anschlussstelle München Freiham Mitte – Bodenseestraße (Bundesstraße B2) auf der Südseite mit 4,50m umgesetzt werden.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, das Staatliche Bauamt München und Freising zu bitten, dass die entstehenden Mehrkosten im Sinne der Förderung des Fuß- und Radverkehrs vom Bund übernommen werden.
3. Sofern die Mehrkosten vom Bund nicht übernommen werden, erklärt sich die Landeshauptstadt München bereit die (anteiligen) Mehrkosten zu übernehmen.
4. Die Finanzierung erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat

**IV. Abdruck von I. mit III.**

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV Mobilitätsreferat GL5-Beschlusswesen**

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (1x)
3. An den Bezirksausschuss 22
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An das Referat für Klimaschutz und Umwelt
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
10. An die Stadtkämmerei
11. An den Behindertenbeirat
12. An die Stadtwerke München GmbH
13. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
14. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
15. An das Mobilitätsreferat – GB1
16. An das Mobilitätsreferat – GB2
17. Autobahn GmbH  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
18. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB 2.12  
zum Vollzug des Beschlusses

**Am**

**Mobilitätsreferat GL5-Beschlusswesen**