



A 99 Autobahnring München - Westabschnitt - Einhausung Aubing

**BSVI-Wettbewerb
„Straße und Umwelt 2010“
Belobigung für Wettbewerbsbeitrag
„A 99 / Tunnel Aubing“
der Autobahndirektion Südbayern**



Der Wettbewerbsbeitrag

A 99 Autobahnring München - Westabschnitt - Einhausung Aubing

eingereicht am 29.09.2009



Ausgangssituation

Der mittlerweile realisierte Westabschnitt des Münchner Autobahnringes A 99 zwischen der Bahnlinie München-Augsburg und dem Anschluss an die BAB A 96 liegt in einem Raum, der von einer dynamischen städtebaulichen Entwicklung geprägt ist. Gleichzeitig besitzt dieses am westlichen Stadtrand von München liegende Gebiet aber auch bedeutende ökologische Ressourcen.

Der Waldbestand der Aubinger Lohe, die Niedermoorlandschaft um die Mooschwaige und der Bannwald Kreuzlinger Forst liegen als großflächige, naturnahe Landschaftselemente in unmittelbarer Nachbarschaft zu den rasch wachsenden Wohngebieten von Aubing, Lochhausen und Freiam. Die Magerrasen der so genannten Langwieder Haide sind ein wichtiger Bestandteil der über das Stadtgebiet verteilten und vernetzten Trockenlebensräume. Teilbereiche dieser naturnahen Lebensräume sind als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen.

Es war daher eine der zentralen Fragestellungen im Planungsprozess zur A 99, die durch das Straßenbauvorhaben entstehenden Zerschneidungseffekte sowohl in städtebaulicher wie auch in ökologischer Hinsicht so gering wie möglich zu halten. Die ökologisch wertvollen Gebiete sollten über die Autobahn A 99 hinweg in einem großräumigen Biotopverbund miteinander vernetzt werden, Grünkorridore in Kombination mit Fuß- und Radwegen sollten den ökologischen Austausch wie auch die Erreichbarkeit dieser auch für die Naherholung bedeutenden Gebiete verbessern.

Einhausung und Tieflage waren deshalb von vornherein die richtungsweisenden Lösungsansätze für die Planung.



Lage im Raum





Landschaftsgestaltung / Landschaftspflege



verlegter Langwieder Bach



Pflege durch Triftbeweidung



Ausgleichsflächen Aubinger Lohe



Herleitung der Ziele

Aus diesen besonderen städtebaulichen und ökologischen Rahmenbedingungen heraus resultierten folgende Ziele:

- Lärm- und Immissionsschutz für die Wohngebiete optimieren und städtebauliche Zerschneidungseffekte vermeiden
- Naherholungsflächen erhalten, erschließen, verbinden und neu schaffen
- großräumigen Biotopverbund der Trockenlebensräume erhalten, sichern und verbessern
- Zerschneidungseffekte für Tier- und Pflanzenarten vermeiden und minimieren





Flora und Fauna auf Ausgleichsflächen



Flussregenpfeifer



Sibirische Schwertlilie



Karthäusernelke



Lösungsansatz und Planung

Die A 99 wurde zwischen den Münchener Stadtteilen Aubing und Lochhausen als Einhausung ausgeführt. Nach einem Variantenvergleich mit unterschiedlichen Tunnellängen war der Variante mit der größten Tunnellänge von ca. 1,9 km der Vorzug gegeben worden. Der ca. 450 m lange südliche Abschnitt der Einhausung wurde dabei von der Landeshauptstadt München finanziert. Die Stadt hat damit einen deutlich verbesserten Lärmschutz insbesondere für den geplanten Stadtteil Freiham erreicht. Der anschließende Streckenabschnitt bis zur A 96 wurde in Tieflage gebaut.

Die Tunneldecke wurde durchgehend als Grünfläche gestaltet. Ziel der Gestaltung war ein blütenreicher Magerrasen mit parkartiger Bepflanzung durch Strauchgruppen und Einzelbäume. Daher wurde die Tunneldecke nur flachgründig mit Oberboden angedeckt und mit ausgewähltem Saatgut begrünt. Geh-, Rad- und Reitwege als Verbindung zwischen der Langwieder Haide und dem südlichen Tunnelende erschließen nunmehr die viel besuchten Naherholungsgebiete Aubinger Lohe und Mooschwaige.

Anstelle einer Unterdükerung wurde der grabenähnliche Langwieder Bach bereits vor Beginn des Straßenbaus um die Tunnelstrecke herumgeführt und mit einem Bauwerk in ausreichend lichter Höhe unter der A 99 durchgeführt. Die naturnahe Gestaltung der Verlegungsstrecke erfolgte nach tierökologischen Gesichtspunkten. Die Tieflage der Autobahn und die Einhausung machten zusätzliche Lärmschutzeinrichtungen entbehrlich. Die Offenheit der Bebauung und die Blickbeziehungen zwischen den Siedlungsrändern und der freien Landschaft blieben erhalten.

Als Ergänzung zu den neuen Lebensräumen auf der Tunneldecke (ca. 19,0 ha) wurden im näheren Umfeld weitere naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt: Neuschaffung eines Waldrandlebensraums mit zahlreichen Amphibienlaichgewässern an der Aubinger Lohe (ca. 7,5 ha), Neuschaffung von Magerrasenflächen an der Langwieder Haide (ca. 1,5 ha) und Anlage eines naturnahen Waldes am Kreuzlinger Forst (ca. 7,2 ha). Für die Pflanzungen und Ansaaten kam ausschließlich autochthones Pflanz- und Saatgut zur Anwendung. Die Öffentlichkeit konnte sich bereits während der Bauphase mit Hilfe von Schautafeln und weiterem Informationsmaterial umfassend über die Planungsziele und die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen informieren.



Ergebnisse

Einhausung und Tieflage bieten optimalen Immissionsschutz.

Die Fuß- und Radwege auf der Tunneldecke verknüpfen die benachbart liegenden Wohngebiete.

Neue Naherholungsflächen sind über den Verkehrsflächen der Autobahn bereitgestellt und die Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten wie der Aubinger Lohe ist verbessert.

Die landschaftliche Vielfalt ist erhöht, da die mit Gehölzen, Baumreihen und Magerwiesen begrünte Tunneldecke in dem vormals intensiv landwirtschaftlich genutzten Trassenbereich zahlreiche ökologisch bedeutende Strukturen enthält.

Die Lage einer großen ökologischen Ausgleichsfläche zwischen bestehendem Landschaftsschutzgebiet Aubinger Lohe und der begrünten Tunneldecke gewährleistet beste Erfolgsaussichten für eine wirkungsvolle Kompensation.

Durch geringe Versiegelung werden die Beeinträchtigungen im Hinblick auf die Schutzgüter Boden, Wasser und Klima weitest möglich minimiert.

Durch die Magerrasen der Tunneldecke in Verbindung mit den nördlich und südlich angrenzenden straßenbegleitenden Grün- und Ausgleichsflächen entsteht eine großräumige Vernetzungsachse zwischen den Magerrasen der Vorkriegstrasse sowie der Langwieder Haide im Norden und den Trockenstandorten des ehemaligen Gleislagers Neuaubing im Süden.

Die Pflege der mageren Wiesenflächen auf der Tunneldecke erfolgt über Triftbeweidung durch eine Wanderschäferei. Dazu wurde ein Konzept entwickelt, welches die Autobahnabschnitte mit den zugehörigen Ausgleichsflächen im gesamten Raum nördlich und westlich von München einbezieht (A 8 West, A 9, A 96, A 99). Ein Monitoring zur Entwicklung der Magerrasenflächen und deren Verflechtung mit benachbarten Flächen ist vorgesehen.



vorher - nachher



Zustand vor Baubeginn



Bauzustand 2004



Zustand 2009



Eine insgesamt nachhaltige Lösung wurde erzielt, weil -

- ein optimaler Immissions- und Lärmschutz gegeben ist
- die Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten verbessert ist
- Naherholungs- und Biotopflächen neu entstanden sind
- ein funktionierender Biotopverbund aufgebaut ist und
- der Verlust an landwirtschaftlich genutzten Flächen minimiert ist.





Wettbewerb Straße und Umwelt 2010

BSVI

Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure e. V.

Bauherr und Kostenträger:

Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den
Freistaat Bayern, dieser vertreten durch die:



Autobahndirektion
Südbayern

Zukunft Bauen
Bayern



Dr. H. M. Schober
Gesellschaft für Landschaftsarchitektur mbH
Obere Hauptstraße 45 • 85354 Freising • Germany
Tel.: +49 - (0)8161 30 01 • Fax: +49 - (0)8161 9 44 33
zentrale@schober-larc.de • www.schober-larc.de