

A 99 — Autobahnring München

Faktenblatt und FAQ

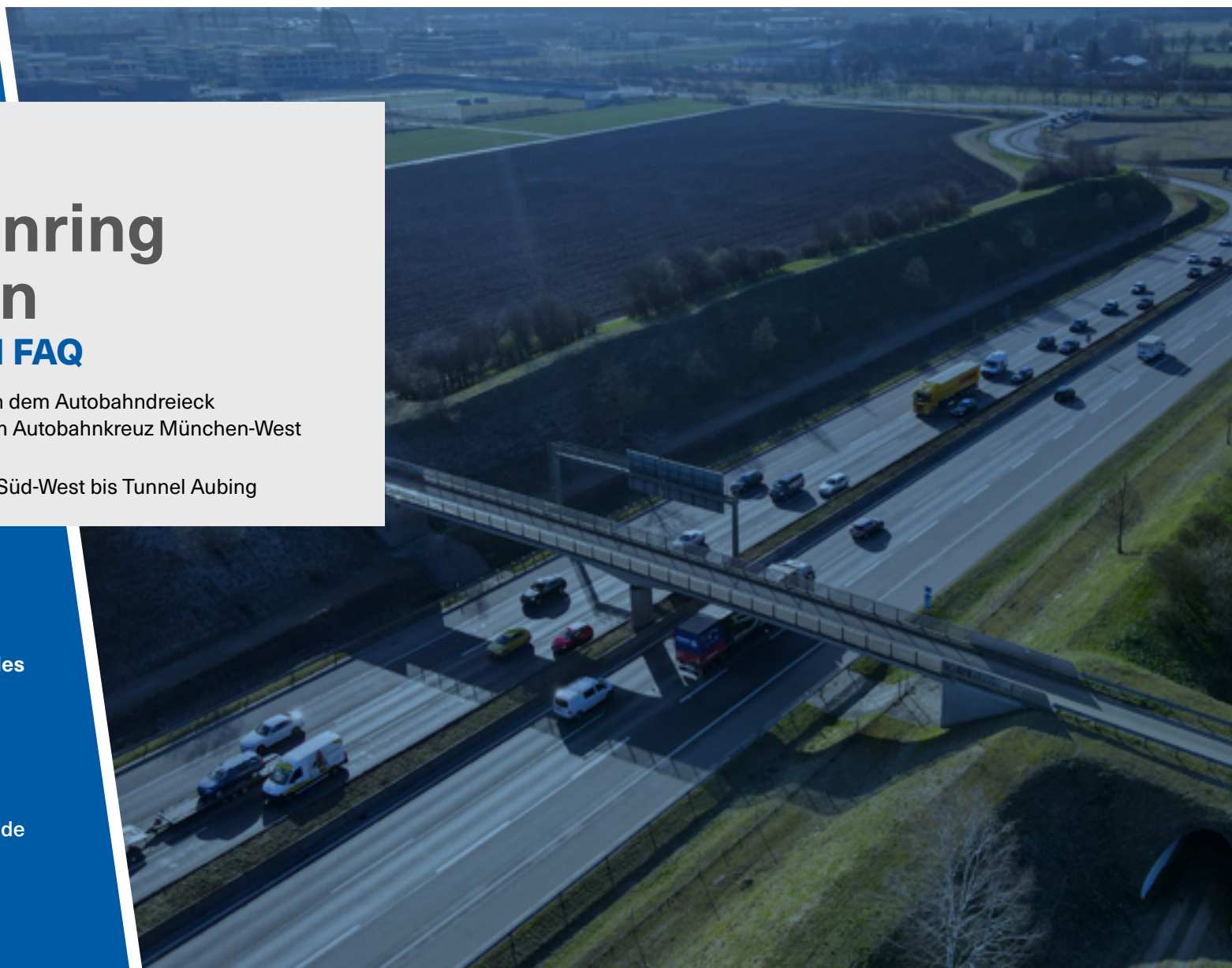
6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahndreieck
München-Süd-West und dem Autobahnkreuz München-West

Bauabschnitt I:

Autobahndreieck München-Süd-West bis Tunnel Aubing

Die Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Südbayern
Seidlstraße 7 – 11
80335 München

T +49 89 54552 3308
F +49 89 54552 3200
presse.suedbayern@autobahn.de
www.autobahn.de



Das Planungsgebiet im Überblick



Das Projekt im Überblick

Ausgangslage

Die A 99 ist eine der wichtigsten Verkehrsadern im Freistaat Bayern. Sie dient als Autobahnring um München zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs und ist der Hauptverkehrsweg für den Fern- und Güterverkehr der bayerischen Landeshauptstadt. Gleichzeitig ist sie eine der am stärksten belasteten Autobahnen im bayerischen Verkehrsnetz.

Im Münchner Westen verbindet die 2006 freigegebene A 99 das Autobahndreieck München-Süd-West und das Autobahnkreuz München-West. Die Strecke umfasst auf einer Länge von knapp sieben Kilometern die Anschlussstellen München-Freiham-Mitte, Germering-Nord und München-Lochhausen sowie den Tunnel Aubing und zahlreiche Überführungen. Für den Verkehr stehen pro Fahrtrichtung jeweils zwei Fahrstreifen mitsamt Seitenstreifen zur Verfügung.

Auf welcher Grundlage wird geplant?

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Strecke plant die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern (Autobahn Südbayern) den Ausbau der A 99 in diesem Abschnitt von zwei auf jeweils drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Dieser 6-streifige Ausbau ist im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan 2030 niedergeschrieben und als „vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung“ eingestuft.

Was wird geplant?

Das gesamte Ausbauvorhaben ist in zwei Bauabschnitte unterteilt, die nacheinander geplant und umgesetzt werden. Zunächst plant die Autobahn Südbayern den ersten Bauabschnitt zwischen dem Autobahndreieck München-Süd-West und dem Südportal des Tunnels Aubing auf einer Länge von etwa drei Kilometern.

Die A 99 West und die Entwicklung des Stadtteils Freiham-Nord

Das Planungsgebiet befindet sich in einem herausfordernden Umfeld und ist geprägt von einer Vielzahl paralleler Planungen der Landeshauptstadt München. Im östlichen Bereich neben der Autobahn entsteht auf 250 Hektar der neue Stadtteil Freiham für rund 25.000 Menschen. Neben der Wohnbebauung umfasst der neue Stadtteil auch einen direkt an die Autobahn angrenzenden geplanten Landschaftspark, einen neuen Autobahnzubringer an der Anschlussstelle Germering-Nord und eine U-Bahn-Station der Linie U 5 mitsamt Abstellanlage in unmittelbarer Nähe der A 99.

Die Autobahn Südbayern und die Landeshauptstadt München arbeiten entlang dieser Schnittstellen partnerschaftlich zusammen, um die zahlreichen parallelen Planungen in Einklang zu bringen.

Wie ist der Zeitplan?

Das Projekt befindet sich in der Planungsphase. Die Autobahn Südbayern hat der planfeststellenden Regierung von Oberbayern die Planungsunterlagen zur Genehmigung vorgelegt. Die Regierung von Oberbayern hat das Planfeststellungsverfahren Anfang April 2025 offiziell eingeleitet. Nach erfolgreichem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens beginnen die sogenannten Ausführungsplanungen. Anschließend erst kann mit der Umsetzung begonnen werden.

Wie informiert die Autobahn Südbayern?

Die Autobahn Südbayern veröffentlicht die wesentlichen Informationen zur Planung und weiteren Themen des Projekts auf der Projektwebsite: www.a99-west.de

Darüber hinaus sind Informationsveranstaltungen geplant, die sich an Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbetreibende, Kommunen und Mandatsträger aus dem Projektumfeld richten.

Zahlen und Fakten zum Projekt:

Projektstatus im April 2026:

Laufendes Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern

Vorhaben:

A 99 Autobahnring München – 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahndreieck München-Süd-West und dem Autobahnkreuz München-West; Bauabschnitt I: Autobahndreieck München-Süd-West bis Tunnel Aubing

Länge des 1. Ausbauabschnitts:

Rund 3 Kilometer, zwischen dem Autobahndreieck München-Süd-West und Tunnel Aubing

Künftige Bauherrin:

Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Die Autobahn GmbH des Bundes – Niederlassung Südbayern

Vorhabenträgerin:

Die Autobahn GmbH des Bundes – Niederlassung Südbayern

Geplante Baumaßnahmen:

- Erweiterung der A 99 von vier auf sechs Fahrstreifen, einen pro Fahrtrichtung
- Erweiterung der Anschlussstellen München-Freiham-Mitte und Germering-Nord
- Bauliche Anpassung der Überführungsbauwerke an den Anschlussstellen München-Freiham-Mitte und Germering-Nord

Lärmschutz:

Neubau von Lärmschutzanlagen, teils als Ersatz für bestehende Lärmschutzanlagen, sowie Ausstattung beider Fahrbahnen mit lärmminderndem Belag.

Naturschutz:

Umfangreiche Schutzmaßnahmen für Flora und Fauna während der Bauzeit; Schaffung von Ausgleichsflächen und Ersatzhabitaten

Nächste Schritte im Projekt:

- Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern
- Nach erfolgtem Planfeststellungsbeschluss: Start der Ausführungsplanungen

FAQ

häufig gestellte Fragen zum Projekt

Welche Ziele verfolgt das Projekt?

Der 6-streifige Ausbau ist notwendig, um die Leistungsfähigkeit der A 99 West wiederherzustellen und zu sichern. Nur eine leistungsfähige Autobahn ist in der Lage, den Verkehr von anderen Straßen fernzuhalten. Der Ausbau sorgt für zusätzliche Kapazitäten auf der Autobahn und damit für eine spürbare und notwendige Entlastung auf angrenzenden Verkehrswegen – insbesondere im städtischen Raum im verkehrlich hoch belasteten Münchner Westen.

Das gesamte Ausbauprojekt ist aufgrund seiner Länge und der hohen Komplexität in zwei Bauabschnitte unterteilt, die nacheinander geplant und umgesetzt werden. Der erste Bauabschnitt umfasst den etwa drei Kilometer langen Bereich zwischen dem Autobahndreieck München-Süd-West und dem Südportal des Tunnels Aubing.

Die genannten, positiven Auswirkungen auf den Verkehr werden sich einstellen, sobald auch der zweite Bauabschnitt zwischen dem Tunnel Aubing und dem Autobahnkreuz München-West umgesetzt ist.

Auf welcher Grundlage wird das Projekt geplant?

Der 6-streifige Ausbau der A 99 West ist im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten und als „vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung“ eingestuft. Der Gesetzgeber hat die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern (kurz: Autobahn Südbayern) mit der Planung und Umsetzung des Ausbauprojekts beauftragt.

Die Planung der Autobahn Südbayern basiert auf einer mit der Stadt München abgestimmten Verkehrsprognose, um ein realistisches Bild der künftigen Verkehrsbelastung im Ausbaubereich zu erhalten. Dabei wird auch die Entwicklung des angrenzenden, neuen Stadtteils Freiam mitsamt des daraus resultierenden Bevölkerungswachstums berücksichtigt.

Verkehr

Wie ist die derzeitige Verkehrsbelastung und das Stauaufkommen der A 99 im Ausbaubereich?

Die Verkehrsbelastung der A 99 ist im Ausbaubereich bereits aktuell sehr hoch. Laut aktuellen Verkehrszählungen nutzen im Schnitt etwa 91.000 Kraftfahrzeuge pro Werktag die A 99 in diesem Bereich. Vor allem in den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs am Morgen und am Nachmittag erreicht die Autobahn heute regelmäßig ihre Belastungsgrenze. Die Folge: Stau, stockender Verkehr und ein erhöhtes Unfallrisiko – auf der Autobahn und im untergeordneten Verkehrsnetz. Zeitweise kommt es auch zur Überlastung des Tunnels Aubing, wodurch eine Blockabfertigung ausgelöst wird. Der Tunnel wird dabei aus Sicherheitsgründen kurzzeitig gesperrt, damit sich der Stau auflösen kann.

Auf welcher Grundlage beruhen die Verkehrsberechnungen?

Die Autobahn Südbayern hat den aktuellen und künftigen Verkehrsbedarf für die A 99 sorgfältig untersucht – mit einem besonderen Augenmerk für die Entwicklung des Stadtteils Freiam. Dabei wurden das bayrische Landesverkehrsmodell für die überregionalen Verkehre und das Münchner Verkehrsmodell für das Stadtgebiet der Landeshauptstadt München miteinander verknüpft. Das Ergebnis ist ein Verkehrsgutachten, dass den Verkehr für das Prognosejahr 2035 valide abbildet und eine belastbare Grundlage für die weiteren Planungen darstellt.

Wie entwickelt sich der Verkehr in Zukunft?

Aufgrund der generellen Verkehrsentwicklung im Großraum München sowie der Entwicklung des Stadtteils Freiam werden die Verkehrszahlen auf der A 99 West aus heutiger Sicht weiter zunehmen. Die Berechnungen der Autobahn Südbayern prognostizieren für das Jahr 2035 einen Anstieg auf etwa 120.000 Kraftfahrzeuge pro Werktag.

Planung – Gesamtmaßnahme

Wie wird der gesamte Ausbauabschnitt geplant?

Das Ausbauprojekt ist in zwei Bauabschnitte unterteilt, die nacheinander geplant und umgesetzt werden. Zunächst plant die Autobahn Südbayern den ersten Bauabschnitt zwischen dem Autobahndreieck München-Süd-West und dem Südportal des Tunnels Aubing. Der zweite Bauabschnitt schließt den Tunnel Aubing ein und erstreckt sich bis zum Autobahnkreuz München-West.

Warum ist der Ausbau in zwei Abschnitte untergliedert?

Insgesamt erstreckt sich der Ausbauabschnitt zwischen dem Autobahndreieck München-Süd-West und dem Autobahnkreuz München-West über eine Länge von knapp sieben Kilometern. Aufgrund dieser Länge und der hohen Komplexität wird das Projekt in zwei Bauabschnitten geplant und umgesetzt. Außerdem stellt die bauliche Anpassung des Tunnels Aubing an eine 6-streifige Nutzung besondere Anforderungen an die Planung, die eine intensive und komplexe Vorbereitung bedingen.

Die Autobahn Südbayern strebt an, beide Bauabschnitte unmittelbar nacheinander und mit höchstmöglichem Tempo zu realisieren, um die Leistungsfähigkeit der A 99 West wiederherzustellen und die Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmenden so gering wie möglich zu halten.

Wie ist der Stand der Planungen für den zweiten Bauabschnitt?

Die Planung des zweiten Bauabschnitts befindet sich noch in einem sehr frühen Stadium. Die Voruntersuchungen haben begonnen.

Planung – 1. Bauabschnitt

Wie ist der Zeitplan des Projekts?

Das Projekt befindet sich in der Planungsphase. Die Autobahn Südbayern hat bei der planfeststellenden Regierung von Oberbayern die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beantragt. Die Regierung von Oberbayern hat das Planfeststellungsverfahren Anfang April 2025 offiziell eingeleitet. Nach erfolgreichem Abschluss des Verfahrens beginnen die sogenannten Ausführungsplanungen, bevor mit der Umsetzung begonnen werden kann. Mit einem Start der Baumaßnahmen rechnet die Autobahn Südbayern aus heutiger Sicht frühestens im Jahr 2031.

Welche Baumaßnahmen sollen umgesetzt werden?

Im Zuge des Ausbaus wird die A 99 West von vier auf sechs Fahrstreifen erweitert, also um einen Fahrstreifen pro Richtungsfahrbahn. Die beiden Anschlussstellen München-Freiham-Mitte und Germering-Nord werden ebenfalls erweitert, um die prognostizierte Verkehrsbelastung aufnehmen zu können. Hierfür müssen die Überführungsbauwerke der Anschlussstellen erneuert bzw. baulich angepasst werden. Die weiteren Brückenbauwerke können erhalten bleiben. Zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Verkehrslärm werden im Bereich Germering und Freiham Lärmschutzwände errichtet und es wird lärmindernder Straßenbelag auf der Hauptstrecke eingebaut.

Planfeststellungsverfahren

Wann hat das Planfeststellungsverfahren begonnen?

Die Autobahn Südbayern hat im Februar 2025 die Planfeststellung für den 6-streifigen Ausbau der A 99 im Bauabschnitt I: Autobahndreieck München-Süd-West bis Tunnel Aubing bei der zuständigen Regierung von Oberbayern beantragt. Das Verfahren wurde von der Regierung von Oberbayern Anfang April 2025 offiziell eingeleitet. Die Unterlagen werden vom 7. April 2025 bis 6. Mai 2025 digital ausgelegt, mit einer Einwendungsfrist von vier Wochen.

Wie läuft das Planfeststellungsverfahren ab?

Das Planfeststellungsverfahren beginnt mit der Beantragung durch den Vorhabenträger, der sämtliche Planungsunterlagen, fachliche Ausarbeitungen, Gutachten, Prognosen und weitere notwendige Untersuchungen bei der Planfeststellungsbehörde einreicht. Diese prüft die eingereichten Unterlagen auf Vollständigkeit und rechtliche Korrektheit und leitet das Verfahren offiziell ein.

Mit der offiziellen Bekanntmachung durch die planfeststellende Behörde wird ein Zeitraum bestimmt, in dem die Planungsunterlagen öffentlich ausgelegt werden. Dies erfolgt digital auf der Website der Regierung von Oberbayern. Die öffentliche Einsichtnahme ist einen Monat lang möglich. Anschließend haben Betroffene – also jeder, dessen Belange durch das Vorhaben beeinflusst werden – vier Wochen Zeit (sogenannte Einwendungsfrist), um Einwendungen schriftlich bei der planfeststellenden Behörde vorzubringen.

In einem abschließenden Erörterungstermin wird das Vorhaben und seine Auswirkungen mit den Betroffenen und Einwendern besprochen. Dieser hat den Zweck, Planungsinhalte sachlich detailliert zu besprechen und Einwendern die Möglichkeit zu geben, ihre Bedenken persönlich zu erläutern und Anregungen für die Planung einzubringen. Die Ergebnisse des Termins werden protokolliert und von der planfeststellenden Behörde ausgewertet. Es ist möglich, dass der Vorhabenträger infolge dieser Ergebnisse Anpassungen an seinen Planunterlagen vornehmen muss.

Zum Abschluss des Verfahrens steht der Planfeststellungsbeschluss, der die Planung genehmigt. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird dem Vorhabenträger Baurecht für das geplante Vorhaben erteilt.

Was passiert nach dem Planfeststellungsverfahren?

Nach erfolgtem Planfeststellungsbeschluss beginnt die sogenannte Ausführungsplanung. Diese ist die letzte Planungsphase vor der Umsetzung des Vorhabens. In dieser Phase werden auf Grundlage der Entwurfs- und Genehmigungsplanung die finalen Planunterlagen für die Bauausführung erstellt. Dazu gehören insbesondere die Planung von Baustelleinrichtungsflächen und Verkehrsführungen während der Baumaßnahmen. Nach Abschluss der Ausführungsplanung kann mit dem Bau begonnen werden.

Weitere Planungen im Umfeld

Inwiefern werden die Planungen zum Ausbau der A 99 von der Planung und der Entwicklung des Stadtteils Freiham beeinflusst?

Aufgrund der Entwicklung des Stadtteils Freiham existieren im direkten Projektumfeld zahlreiche Schnittstellen zwischen den Planungen der Autobahn Südbayern und den Planungen der Landeshauptstadt München. Die Autobahn Südbayern und die handelnden Referate der Landeshauptstadt München sind sich bewusst, dass der Erfolg der einzelnen Projekte in dieser komplexen und fordernden Gemengelage von enger Zusammenarbeit und gemeinsamer Abstimmung abhängt. Durch partnerschaftliche Kooperation ist es gelungen, gegenläufige Ziele auszugleichen und einen Prozess zu entwickeln, der die zahlreichen Anforderungen berücksichtigt und einbezieht.

Die Vielzahl unterschiedlicher Planungen im Projektumfeld hat Einfluss auf verschiedene Aspekte der Planung, die gemeinsam bearbeitet werden:

- Umweltplanung
- Lärmschutz
- Ingenieurbau
- Verkehrsplanung

Welche Vorhaben werden parallel im direkten Projektumfeld geplant?

Das direkte Projektumfeld ist geprägt durch zahlreiche parallele Vorhaben, die einen unterschiedlichen Stand hinsichtlich Planung und Realisierung aufweisen und in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München synchronisiert werden:

- Entwicklung des neuen Stadtteils Freiam-Nord
- Planung des Landschaftsparks Freiam
- Neubau eines Autobahnzubringers an die Anschlussstelle Germering-Nord durch den Stadtteil Freiam-Nord und den geplanten Landschaftspark
- Vorhaltemaßnahmen für eine U-Bahn-Abstellanlage für die Linie U 5 östlich der Anschlussstelle Germering-Nord
- Planung eines Badesees als Naherholungsgebiet westlich der A 99
- Grobplanung für den Ausbau der S-Bahnstrecke S 4 von München-Pasing nach Eichenau auf der Oberfläche des Tunnels Aubing

Greift der Ausbau der A 99 in den geplanten Landschaftspark ein?

Der Ausbau hat in unmittelbarer Nähe der Autobahn Auswirkungen auf den geplanten Landschaftspark. Dank der gemeinsam ausgewählten Vorzugsvariante fällt die Flächeninanspruchnahme des Ausbaus der A 99 West so gering wie möglich aus. Hierzu steht die Autobahn Südbayern in engem Austausch mit der Landeshauptstadt München.

Umwelt- und Lärmschutz

Wie werden Flora und Fauna geschützt?

Flora und Fauna haben sich seit dem Bau und der Verkehrsfreigabe der A 99 entlang der Strecke, trotz der Autobahnnähe, zu höherwertigen Lebensräumen entwickelt. Die Planung berücksichtigt den dadurch entstandenen naturschutzfachlichen Wert und versucht, diesen bestmöglich zu erhalten. Die Autobahn Südbayern nimmt Umwelt- und Artenschutz sehr ernst und arbeitet auch bei diesem Projekt bereits seit frühen Planungsphasen konstruktiv mit den zuständigen Naturschutzbehörden zusammen. Um die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten, wird die baufachliche Planung durch eine eng eingebundene Umweltplanung begleitet. Dadurch wird sichergestellt, dass die vorhandenen Lebensräume erkannt werden und Eingriffe in die Habitate geschützter Arten größtmöglich reduziert oder gänzlich vermieden werden. Für die korrekte Erfassung von Flora und Fauna mit allgemeiner und besonderer Planungsrelevanz wurde ein Kartier-Programm mit der planfeststellenden Regierung von Oberbayern abgestimmt.

Wird es Ausgleichs- und Ersatzflächen geben?

Ausgleichsflächen werden gemäß der Bayerischen Kompensationsverordnung nach Möglichkeit in unmittelbarer Nähe des Ausbauabschnitts angelegt, um die Auswirkungen für Natur und Landschaft zu minimieren. Die neu zu entwickelnde Lebensräume orientieren sich bestmöglich an den ursprünglichen Habitaten, wobei Gestaltung und Artenschutz zusammen geplant und umgesetzt werden sollen.

Wie werden Zauneidechsen geschützt?

Im Umgang mit Zauneidechsen im Projektumfeld wird bereits im Rahmen der Vorentwurfsphase nach einer geeigneten Lösung gesucht. Für Zauneidechsen im Umfeld der Fahrbahn ist für die Bauzeit eine Umsiedlung vorgesehen. Nach Abschluss der Baumaßnahmen können die Zauneidechsen die Flächen entlang der Fahrbahn, welche entsprechend den Bedürfnissen der Zauneidechsen neu angelegt werden, wieder besiedeln.

Welche Lärmschutzmaßnahmen sehen die Planungen vor?

Die Autobahn Südbayern ist bestrebt, den Anwohnerinnen und Anwohnern entlang des Streckenabschnitts einen adäquaten Schutz vor Verkehrslärm zu ermöglichen, der den geltenden gesetzlichen Vorgaben entspricht. Der Lärmschutz wird in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt München geplant.

Nach den Berechnungen der Autobahn Südbayern sind die bereits vorhandenen und vorab errichteten Lärmschutzanlagen teilweise ausreichend. In Teilen werden bestehende Anlagen erweitert und neue Anlagen errichtet.

- Lärmschutzanlagen an der Ostseite der Fahrbahn (Freiham)
Entlang der östlichen Seite der Fahrbahn in Richtung Salzburg ist zwischen der Anschlussstelle München-Freiham-Mitte und dem Germeringer Weg eine vier Meter hohe Lärmschutzwand auf dem bestehenden Wall geplant. Im Bereich der Anschlussstellen sind zwischen zwei und sieben Meter hohe Lärmschutzwände am Fahrbahnrand geplant.
- Lärmschutzanlagen an der Westseite der Fahrbahn (Germering)
Entlang der westlichen Seite der Fahrbahn in Richtung Lindau ist zwischen den Anschlussstellen München-Freiham-Mitte und Germering-Nord eine bis zu 8,4 Meter hohe Lärmschutzwand inklusive Photovoltaik-Aufsätzen am Fahrbahnrand geplant.
- Weitere Lärmschutzmaßnahmen
Im Zuge des Streckenbaus wird die Fahrbahn mit lärm-minderndem Straßenbelag ausgestattet.

Kontakt für Rückfragen

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

**Aktuelle Informationen zum Projekt finden
Sie unter www.a99-west.de**

