

A 96 LINDAU - MEMMINGEN - MÜNCHEN

FERTIGSTELLUNG DER A 96 IN BAYERN



Abschnitt Memmingen-Ost - Erkheim
Verkehrsfreigabe am 8. Juli 2008



A 96 LINDAU - MEMMINGEN - MÜNCHEN FERTIGSTELLUNG DER A 96 IN BAYERN

Abschnitt Memmingen-Ost - Erkheim
Verkehrsfreigabe am 8. Juli 2008

Fotos Titelseite:
Ein Straßenzug im Wandel der Zeit:
Die A 96 / B 12 bei Weißling (Blickrichtung Landsberg)

Inhalt

Verkehrsbedeutung.....	6
Planungs- und Baugeschichte der A 96 / B 18 / B 12 (Teil 1).....	7
Planungs- und Bauablauf.....	10
Planungs- und Baugeschichte der A 96 / B 18 / B 12 (Teil 2).....	12
Abschnitt Memmingen-Ost - Erkheim.....	14
Entlang der Strecke.....	16
Zahlen & Fakten.....	18
Impressum.....	19



Die A 96 nördlich des Ammersees

Verkehrsbedeutung

Die Bundesautobahn A 96 Lindau – Memmingen – München ist im süddeutschen Autobahnnetz eine der bedeutenden Ost-West-Magistralen. Sie verbindet München mit dem südlichen Bayerisch-Schwaben und den angrenzenden Teilen Baden-Württembergs. Die Autobahn geht bei Lindau in die österreichische A 14 über und ist somit ein wichtiger Verkehrsweg in Richtung Vorarlberg, Schweiz und darüber hinaus Norditalien.



Abb.: Übersichtskarte A 96 Lindau - Memmingen - München

Der überwiegend in Baden-Württemberg gelegene Abschnitt zwischen Memmingen und Lindau hat durch die Verknüpfung mit der A 7, die sich von Füssen durch die ganze Bundesrepublik bis nach Flensburg erstreckt, gleichzeitig eine wichtige Verbindungsfunktion in Nord-Süd-Richtung.

Selbstverständlich überlagert sich dieser großräumige Verkehr mit dem regional vorhandenen Wirtschafts- und Berufsverkehr, im Bereich Münchens insbesondere mit den Pendlerverkehrsströmen von und zur Landeshauptstadt.

Die durchschnittlichen Verkehrsbelastungen im Jahr 2008 liegen auf der A 96 bei rund 30.000 bis über 90.000 Fahrzeugen / Tag.

Planungs- und Baugeschichte

Die A 96 ersetzt zwischen München und Buchloe die B 12 und in Fortsetzung bis Lindau die B 18. Beide Straßen verliefen bis 1960 im Wesentlichen noch so wie schon Jahrhunderte zuvor. Ab Beginn der 1960er Jahre wurden jedoch viele Umgehungsstraßen gebaut, die aus der alten, durch die Ortschaften führenden „Chaussee“ eine moderne Bundesstraße machten.

Ausbau der ersten Abschnitte in den 1970er Jahren

In Oberbayern führte im Jahr 1970 die alte B 12 nur noch durch Unterpfaffenhofen-Germering und durch Landsberg. Der entscheidende Schritt zur A 96 erfolgte anlässlich der Olympischen Spiele 1972 in München: Zwischen dem Mittleren Ring in München-Sendling und Oberpfaffenhofen entstand die zweibahnige B 12 neu.

Nach Aufgabe der ursprünglichen Planung, eine Voralpenautobahn von der Salzburger Autobahn (Bad Aibling) über die Garmischer Autobahn (Penzberg) und Kempten zum Bodensee zu bauen, war eine neue leistungsfähige Straße, die B 12 neu, umso wichtiger. Ihre Trasse sollte parallel zur bestehenden B 12, allerdings einige Kilometer nach Norden abgesetzt, verlaufen. Die 1979 dem Verkehr übergebene Umgehung von Landsberg wurde noch als B 12 neu mit einer Fortsetzung Richtung München auf neuer Trasse nördlich der B 12 gebaut. Bereits damals gab es aber Überlegungen, die bestehende B 12 zur A 96 zu erweitern.

Das dritte noch in den 1970er Jahren zweibahnig begonnene Teilstück der A 96 ist der 7,7 Kilometer lange, im Landkreis Lindau gelegene Abschnitt von der österreichischen Bundesgrenze bei Hörbranz bis zur baden-württembergischen Landesgrenze bei Esseratsweiler.

Beim Bau dieses Abschnitts wurde zunächst kein Anschluss der B 12 an die A 96 vorgesehen, da seinerzeit die ursprünglich geplante Voralpenautobahn, die hier die B 12 zwischen Kempten und Lindau entlastet hätte, bei Wangen an die Autobahn angebunden werden sollte. Diese Planung wurde mit der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen 1980 aufgegeben. Deshalb wurde Ende der 1980er Jahre die Anschlussstelle Weißenberg nachträglich geplant und am 1. August 1996 für den Verkehr freigegeben.



Die B 18 um 1950



Autobahnkreuz (AK) Memmingen im Jahre 1975

Abschnitt Memmingen - Lindau

Hier dient die A 96 auch der Verbindung in Nord-Süd-Richtung. Schon vor rund 70 Jahren war eine Verbindung zwischen Ulm und dem Bodensee vorgesehen worden.

In den 1960er Jahren wurde in Abstimmung zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem Freistaat Bayern eine Netzkonzeption für eine Autobahn A 96 zwischen Memmingen und Lindau entworfen, die allerdings weiter westlich verlaufen sollte.

Parallel dazu sollte die B 18 ausgebaut werden. Im Jahr 1974 einigte man sich darauf, die B 18 als A 96 auszubauen, um die Verbindung Memmingen - Lindau herzustellen.

In Baden-Württemberg, genauer gesagt im Landkreis Ravensburg, verlaufen 49 Kilometer der A 96. Davon sind rund 41 Kilometer bereits ausgebaut. Der Ausbau im verbleibenden Abschnitt zwischen Dürren (nördlich der Anschlussstelle Wangen-Nord) und Leutkirch-Gebratzhofen (südlich der Anschlussstelle Leutkirch-Süd) wurde im Oktober 2005 begonnen und wird voraussichtlich Ende 2009 fertig gestellt. Derzeit läuft der Verkehr hier einbahnig auf der bestehenden Bundesstraße 18.



Kohlbergtunnel westlich von Mindelheim

Abschnitt rund um Memmingen

Mit den Planungen für eine Umfahrung von Memmingen wurde Ende der 1960er Jahre begonnen. Im Jahr 1978 wurde der Streckenabschnitt von Aitrach bis Memmingen-Ost einbahnig als B 18 für den Verkehr freigegeben, lediglich im Bereich der seit 1972 bestehenden A 7 wurden 2,2 Kilometer rund um das Autobahnkreuz zweibahnig gebaut. Die zweite Fahrbahn der A 96 wurde im Dezember 1990 für den Verkehr freigegeben.

Abschnitt Memmingen – München

Die Pläne aus den 1960er Jahren sahen zunächst keine Autobahnverbindung zwischen Memmingen und München vor. Die Ost-West-Beziehung sollte durch eine weiter südlich verlaufende Voralpenautobahn abgedeckt werden. Gleichzeitig wurden aber die meisten Ortsdurchfahrten beispielsweise im Bereich zwischen dem westlichen Ende der Umfahrung Landsberg am Lech und Bad Wörishofen und der Abschnitt Memmingen-Ost – Erkheim durch zügig trassierte, kreuzungsfreie Kraftfahrstraßen ersetzt. Seit Anfang der 1970er Jahre war ein zweibahniger Ausbau der bestehenden Bundesstraßen B 12 und B 18 vorgesehen, bevor dann dieser Streckenzug im Jahr 1976 als Autobahn A 96 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommen wurde. Der Ausbau war weitestgehend bestandsnah geplant, lediglich bei



Tunnel Eching mit autobahnparalleler Straße

den Orten Mindelheim und Oberkammlach wurde die Streckenführung aus der Ortslage heraus auf eine Trassenführung südlich der Bebauung verlegt.

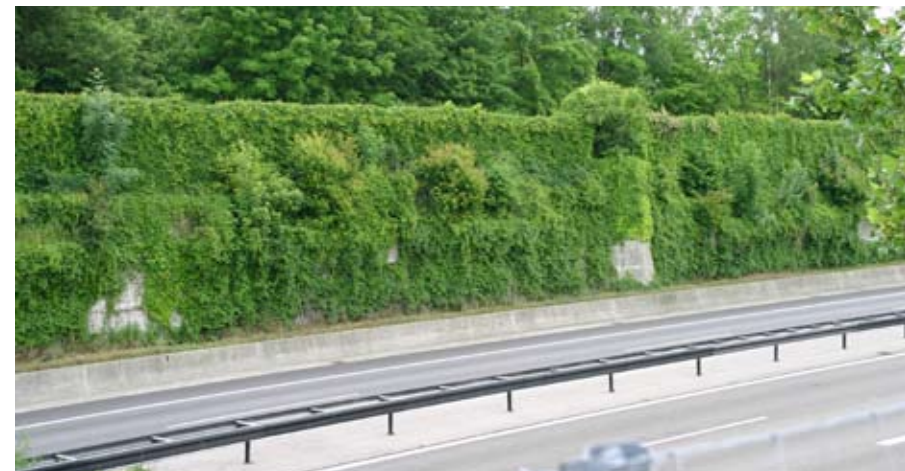
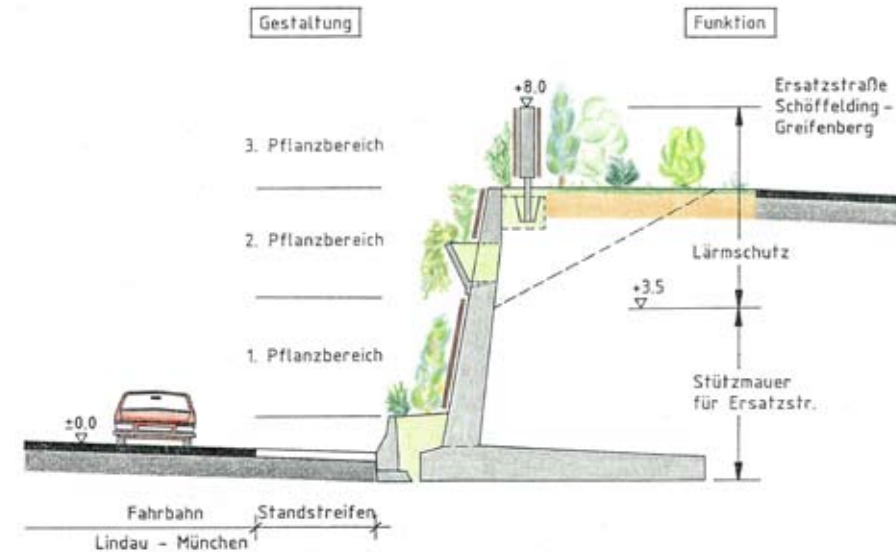
Im Abschnitt zwischen Landsberg und Oberpfaffenhofen wurde der bestandsnahe Ausbau der bestehenden B 12 zur A 96 im 1977/1978 durchgeführten Raumordnungsverfahren bestätigt und landesplanerisch positiv beurteilt. Das von den entlang der Straße liegenden Gemeinden geforderte Abrücken nach Norden mit einer Neutrassierung der Autobahn wurde aus Naturschutz- und Landschaftsschutzgründen abgelehnt. Der bestandsbezogene Ausbau warf jedoch bei trassennaher Bebauung schwerwiegende Fragen des Lärmschutzes, der Ortsplanung und der Führung des Verkehrs von und zu den Anschlussstellen auf. Weitere Probleme gab es mit dem landwirtschaftlichen Verkehr und dem Radverkehr.

So ist aufgrund von Forderungen der Anliegergemeinden fast durchgehend eine autobahnparallele Straße gebaut worden. In den Gemeinden Eching und Etterschlag reichte die Bebauung beidseitig bis an die geplante Trasse heran, so dass hier jeweils Tunnel zum Immissionsschutz und zur Aufrechterhaltung der Wege- und Sichtbeziehungen zwischen den Gemeindeteilen gebaut wurden. Bei weiteren trassennahen, aber nur einseitig gelegenen Baugebieten konnte auf kostenintensive Tunnelbauwerke verzichtet werden. Hier wurde nach den örtlichen Gegebenheiten die Trasse teilweise von der Bebauung abgerückt und die Gradienten abgesenkt. Zudem wurden umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Schwerpunkt des Autobahnbaus

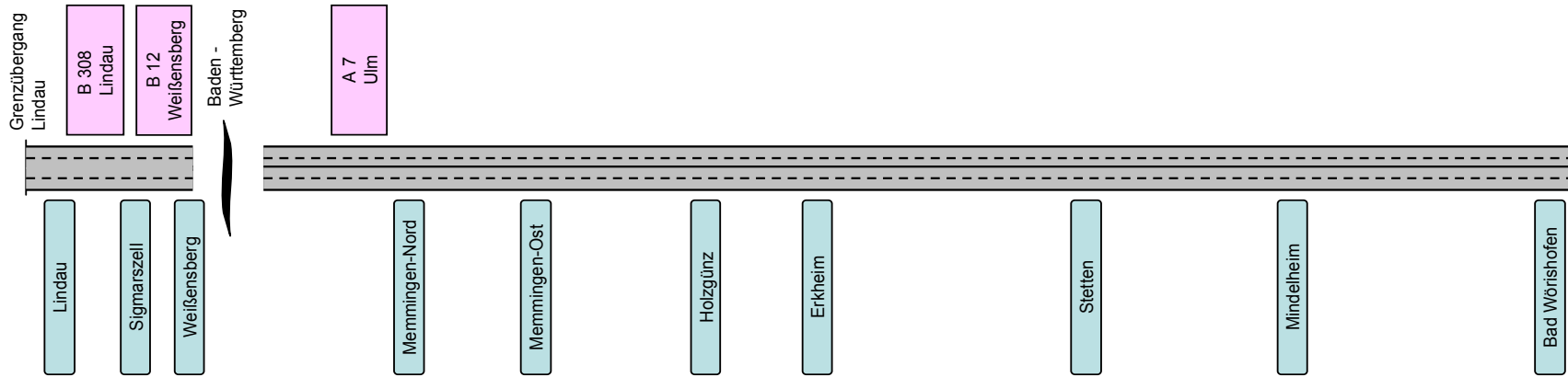
Um 1990 war die A 96 der Schwerpunkt des Autobahnbaus in Bayern. Die Verkehrsbelastung der bestehenden Bundesstraßenverbindung war in den 1980er Jahren stark angestiegen und hatte beispielsweise im Bereich von Eching mit 24.400 Fahrzeugen / Tag eine Größe erreicht, die in der Verkehrsstärke und Verkehrszusammensetzung nur wenig unter dem damaligen Durchschnittswert für die bayerischen Autobahnen lag. Die Wichtigkeit des Ausbaus ließ sich auch an der Unfallhäufigkeit auf den noch nicht ausgebauten Teilstücken ablesen. Hier lag die Unfallrate um vier bis fünf Mal höher als auf den zweibahnig fertig gestellten Abschnitten. Aufgrund der Dringlichkeit des Ausbaus wurden einige Teilstücke wie zum Beispiel der Kohlbergtunnel und die östlichsten 4,8 Kilometer der Umfahrung Mindelheim, aber auch die

Fortführung der Umfahrung von Landsberg bis nach Schöffelding auf Grundlage des sogenannten „Sofortvollzugs“ begonnen. Größere Verzögerungen durch Klagen gegen die Planfeststellungsbeschlüsse konnten so vermieden werden.



Gestaltungsprinzip der Lärmschutzwand bei Windach

Planungs- und Bauablauf: Ausbau der B 18 / B 12 zur A 96



1969 -									
1973									
1974 -									
1978									
1979 -									
1983									
1984 -									
1988									
1989 -									
1993									
1994 -									
1998									
1999 -									
2003									
2004 -									
2008									

B 12
Kempten

B 17
Kaufering

B 471
Fürstentfeldbruck

A 99 -West
Stuttgart

B 2 R
Mittlerer Ring

Buchloe-West

Jengen / Kaufbeuren

Buchloe-Ost

Landsberg L.-West

Landsberg L.-Nord

Landsberg L.-Ost

Schöffelding

Windach

Greifenberg

Inning a. Ammersee

Wörthsee

Oberpfaffenhofen

Gilching

Germering-Süd

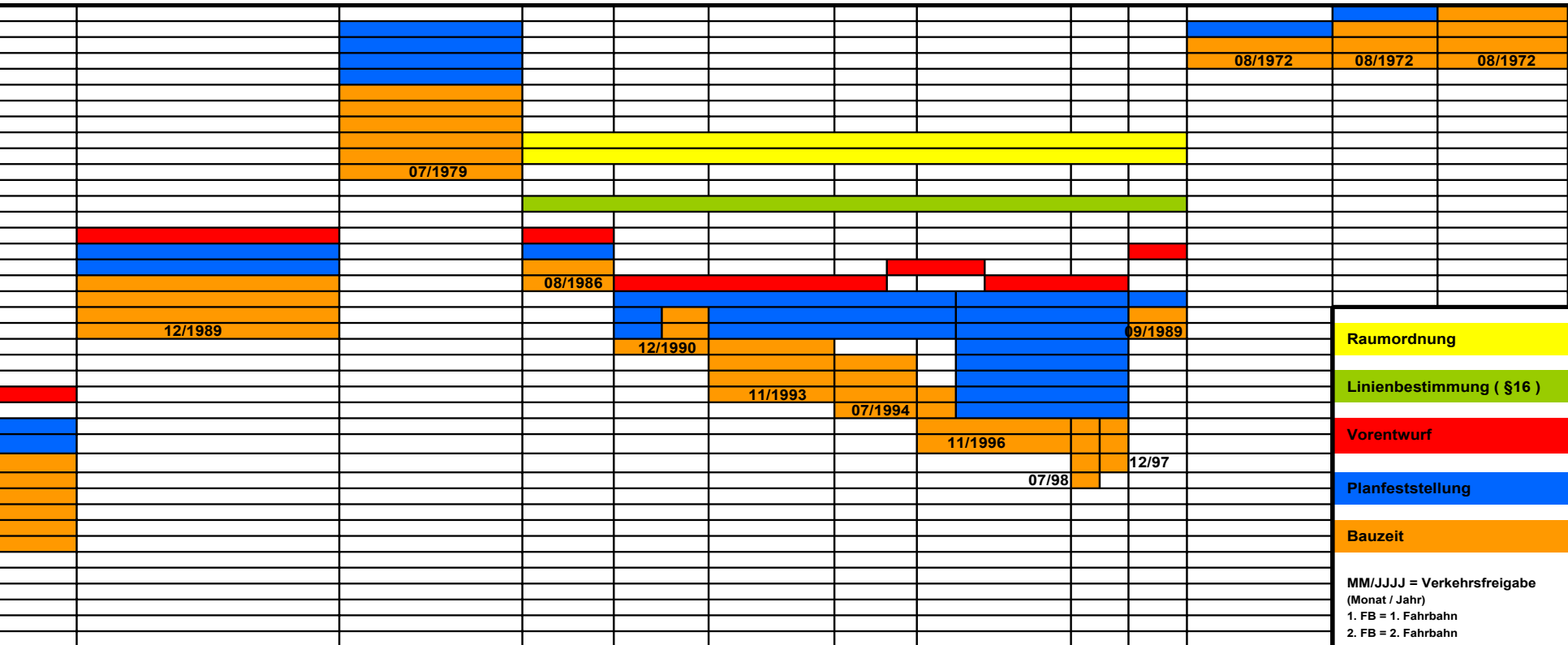
M.-Freiham-Süd

Gräfelfing

München - Blumenau

München - Laim

München - Sendling



Raumordnung (Yellow bar)

Linienbestimmung (§ 16) (Green bar)

Vorentwurf (Red bar)

Planfeststellung (Blue bar)

Bauzeit (Orange bar)

MM/JJJJ = Verkehrsfreigabe
(Monat / Jahr)
1. FB = 1. Fahrbahn
2. FB = 2. Fahrbahn

Betrieb

Um den Betriebsdienst auf der A 96 wahrnehmen zu können, wurden zwei Autobahnmeistereien (AM) bei Mindelheim und Inning gebaut.

Die Aufgaben des Betriebsdienstes sind:

- Streckenwartung, d. h. regelmäßige Kontrollfahrten, sofortige Absicherung von Gefahrenstellen, Wartungsarbeiten
- Sofortmaßnahmen nach Verkehrsunfällen oder Unwettern
- Winterdienst
- Mäharbeiten und Gehölzpflege rund um die Straße, aber auch auf den ökologischen Ausgleichsflächen
- Reinigung des Straßenumfeldes
- Wartung von Verkehrszeichen

Diese Leistungen werden von den Autobahnmeistereien überwiegend mit eigenem Personal, aber auch durch die Vergabe an private Unternehmer erbracht. Im Oktober 1994 wurde die neu errichtete AM Mindelheim an der gleichnamigen Anschlussstelle in Betrieb genommen, zwei Jahre später die AM Inning am Nordende des Ammersees. Beide Meistereien wurden mit einem Betriebsgebäude, einer großen und einer kleinen Kfz-Halle, einer Salzhalle und dem Wohngebäude für den Straßenmeister ausgestattet.



Der Fuhrpark der Autobahnmeisterei Mindelheim

Das äußere Erscheinungsbild wurde ansprechend gestaltet und die Anordnung der Gebäude erfolgte gemäß funktionellen Vorgaben des Betriebes.

Service

Entlang einer Autobahnstrecke sollte die Möglichkeit zu Zwischenstopps gegeben sein. Im Mai 1996 wurde nördlich von Landsberg am Lech beidseitig die bewirtschaftete Rastanlage Lechwiesen feierlich eröffnet. Seither kann der Autobahnnutzer hier eine Pause einlegen und sich mit Treibstoff und Essen versorgen. Entlang der Strecke gibt es darüber hinaus einige Parkplätze, die jeweils in beiden Fahrrichtungen vorhanden sind.

Zwischen München und Landsberg bietet ein Parkplatz zwischen Germering und Gilching die erste Möglichkeit für einen Halt, im Weiteren trifft man unweit des Ammersees auf den Parkplatz mit WC-Gebäude (PWC) Martinsberg.

Zwischen Landsberg und Memmingen bieten zukünftig drei PWCs die Möglichkeit für eine Rast. Unweit von Bad Wörishofen wird ab Herbst 2008 ein weiterer Parkplatz bei Wiedergeltingen gebaut und mit dem Bauabschnitt Memmingen-Ost - Erkheim entsteht das PWC Hasenloh. Auf dem PWC Kammlachtal finden sich Kunstwerke, die den im Landschaftsraum Unterallgäu allgegenwärtigen Gedanken an die Wasserkuren nach Pfarrer Kneipp aufgreifen.



Rastanlage Lechwiesen

Zukünftige Projekte im Bereich der A 96

Obwohl die A 96 in Bayern ab Juli 2008 durchgängig zweibahnig befahrbar ist, sind bereits jetzt weitere Ergänzungen geplant bzw. in Bau. Zwischen Bad Wörishofen und Buchloe müssen noch rund viereinhalb Kilometer der ursprünglichen B 18 mit einem Seitenstreifen ergänzt werden, darüber hinaus warten noch vier Brücken auf Erneuerung. Hier wird auch das neue PWC bei Wiedergeltingen zu liegen kommen. Bei Landsberg wird das Netz der Bundesfernstraßen um einen Knoten erweitert. Ab Ende 2009 bindet hier die zweibahnig ausgebaute B 17 von Norden her an die Autobahn an und findet südlich die Fortsetzung in der Umgehungsstraße von Landsberg. Der Kreisverkehr an der Anschlussstelle, der einen Durchmesser von über 300 Metern hat und dessen Fahrbahn rund einen Kilometer lang ist, ist schon seit Herbst 2007 in Betrieb.



Anbindung der B 17 an die A 96 mit einem Kreisverkehr bei Landsberg

Nach der Eröffnung des Westabschnittes des Münchener Autobahnringes im Zuge der A 99 im Februar 2006 hat der Verkehr auf der A 96 zwischen Oberpfaffenhofen und Germering sprunghaft zugenommen. Dort kommt es jetzt regelmäßig zu Überlastungen und Staus. Eine Erweiterung dieses ältesten Teiles der A 96 auf sechs Fahrstreifen war bei der Aufstellung des geltenden Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen 2004 noch nicht berücksichtigt worden. Es wird geprüft, ob unabhängig von der fehlenden Einstufung im Bedarfsplan kurzfristig die Planung für den 6-streifigen Ausbau aufgegriffen werden kann.

Verkehrsfreigabe des neuen Autobahnteilstücks bei Holzgünz:



1. Der Verkehr läuft auf einer Fahrbahn im Gegenverkehr.



2. Der Verkehr wird angehalten. Die Beschäftigten der Autobahnmeisterei verschieben die roten Absperrbaken.



3. Die Lücke zwischen den Betongleitwänden im Mittelstreifen wird provisorisch abgesperrt - Im Hintergrund nähern sich die ersten Fahrzeuge.



4. Auch aus der Gegenrichtung kommt der Verkehr - Im Folgenden wird die Markierung ergänzt und der Verkehr auf zwei Fahrstreifen pro Richtung freigegeben.

Abschnitt Memmingen-Ost – Erkheim Ausbau der B 18 zur A 96

Die in den Jahren 1957 - 1963 gebaute B 18 zwischen Memmingen und Erkheim war die letzte Lücke im bayerischen Abschnitt der Autobahn A 96 Lindau - Memmingen - München. Dieser „Flaschenhals“ war Ursache für fast tägliche Staus und entsprechend viele Unfälle.

Im in den Jahren 1999 bis 2001 durchgeführten Planfeststellungsverfahren wurde in einem Verkehrsgutachten für das Jahr 2015 ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von 34.500 Fahrzeugen / Tag prognostiziert. Dieser Verkehr kann nur mit dem Ausbau der zweispurigen Bundesstraße 18 zu einer vierspurigen Autobahn bewältigt werden. Im Jahr 2005 nutzten täglich bereits 28.000 Fahrzeuge den weitgehend noch zweispurigen Streckenabschnitt.

Nachdem der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben vom August 2001 rechtsbeständig war, verhinderten fehlende Haushaltsmittel zunächst einen schnellen Baubeginn. Im Oktober 2004 konnte mit Hilfe nicht verausgabter Investitionsmittel der Deutschen Bahn mit dem Ausbau begonnen werden.

Die 12,3 Kilometer lange Strecke wurde in drei Bauabschnitten aufgeteilt, um die Verkehrsbehinderungen auf der B 18 während des Baus so gering wie möglich zu halten. Ferner blieb damit der Umfang der Hauptlose auch für mittelständische Bauunternehmen attraktiv. Aus Kostengründen wurde die B 18 voll in den Bau der A 96 integriert.

Die Baukosten für den Abschnitt Memmingen-Ost - Erkheim betragen rund 56 Mio. Euro, der erforderliche Grunderwerb kostete rd. 6,8 Mio. Euro.

Durch den Bau einer neuen Anschlussstelle Holzgünz weiter östlich und einer neuen Anschlussstelle Erkheim weiter westlich der vorherigen Anschlussstellen an die B 18, konnte der alte Anschluss Westerheim entfallen. Beide neuen Verknüpfungen bieten die Option, zukünftig Ortsumgehungsstraßen von Erkheim bzw. Holzgünz anzubinden.

Mit dem Ausbau der B 18 zur A 96 konnte umfangreicher Lärmschutz realisiert werden. Insgesamt wurden zur Entlastung der Anwohner über 10 Kilo-



Streckenabschnitt Memmingen - Erkheim (von Schwaighausen - Blickrichtung Osten)

meter Lärmschutzwälle und -wände gebaut. Eine außergewöhnliche Lärmschutzmaßnahme wurde im Bereich Trunkelsberg durchgeführt. Wegen der Nähe der Wohnbebauung wurde hier durch eine Tieferlegung der Fahrbahn ein bis zu zwölf Meter tiefer Einschnitt gebaut, wodurch die am Tag geltenden Lärmschutzgrenzwerte eingehalten werden können. Der Abtrag wurde als kostengünstiges Material zum Bau von Autobahndämmen (585 000 m³) und Lärmschutzwällen (243 000 m³) verwendet. Auf der Höhe von Holzgünz kam ein auf das Bankett der ursprünglichen B18 aufgesetzter Steilwall zum Einsatz, weil hier der Bewuchs der nördlichen Böschung schützenswert ist.

Herzstück der landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen ist die Schaffung und Entwicklung von Biotopflächen am Zusammenfluss von westlicher und östlicher Günz rund viereinhalb Kilometer nördlich der A 96: hier hat sich inzwischen ein Biotop für den Weißstorch entwickelt.



Bewuchsschützender Steilwall im Bereich Holzgünz



Neubildung einer Mäanderschleife der östlichen Günz

Künstlich hergestelltes Nahrungsbiotop für den Weißstorch

Ein äußerst ungünstiger Baugrund östlich der AS Memmingen-Ost erforderte aufwendige Spezialtiefbaumaßnahmen. So mussten als Stützmaßnahme rund 1500 Rüttelstopfsäulen aus Schotter mit Zementsuspension mit einem Durchmesser von 60 cm und einer Gesamtlänge von ca. elf Kilometern in den gering tragfähigen Boden eingebracht werden.



Spezialtiefbaumaßnahme: Rüttelstopfsäulen aus Schotter mit Zementsuspension

Die Strecke wurde nach Vollendung von verkehrswirksamen Teilabschnitten stufenweise eröffnet:

- ca. 2,4 km von der Anschlussstelle (AS) Erkheim nach Osten mit Anbindung an die A 96, um den früher regelmäßig auftretenden Rückstau in den Kohlbergtunnel zu vermeiden (24. Nov. 2006)
- ca. 5,6 km von der AS Erkheim bis zur Bahnbrücke bei Schwaighausen (29. Nov. 2007)
- ca. 4,3 km von der Bahnbrücke bei Schwaighausen bis zur AS Memmingen-Ost und damit Fertigstellung des gesamten A 96 – Abschnittes Memmingen-Ost – Erkheim (8. Juli 2008).



Entlang der Strecke - Der Weg von der bayerischen Landeshauptstadt ans schwäbische Meer, den Bodensee

Eine touristische Reisebeschreibung von München nach Lindau



Die Reise beginnt in München-Sendling direkt am Mittleren Ring. Linker Hand liegt hinter hohen Erdwällen verborgen der Westpark. Zu der Zeit, als die Autobahn unter dem Namen B 12 neu entstanden ist, war hier noch Brachfläche. Erst 1983 wurde der Park für die Internationale Gartenausstellung modelliert. Sehenswert sind unter anderem der japanische und der chinesische Garten, die Seebühne bietet im Sommer den Zuschauern neue und ältere cineastische Highlights.

Auf den ersten Kilometern windet sich das breite Band der Autobahn zwischen den dicht besiedelten Münchener Stadtteilen Sendling, Laim, Hadern und Blumenau durch, bevor es in Gräfelfing kurzzeitig im Tunnel verschwindet. Seit der Eröffnung des am Autobahnkreuz München – Süd-West anschließenden Westabschnitts des Münchener Autobahnringes im Februar 2006 ist der gesamte Münchener Westen verkehrlich neu geordnet.

In Freiamt haben sich bereits die ersten Gewerbebetriebe angesiedelt, weiterer Bebauung steht ein großes Entwicklungsgebiet offen.

Die Großstadt und ihren Dunstkreis hinter sich lassend erreicht der Verkehrsteilnehmer nach kurzer Zeit das Fünf-Seen-Land. Ein Schild kündigt vom Kloster Andechs, das am Ostufer der Ammersees hoch über Herrsching liegt. Der Heilige Berg lädt zur Wallfahrt ein, aber auch zahlreiche Ausflügler fühlen sich angezogen und stärken sich nach dem Aufstieg bei den Benediktinermönchen mit dem weithin bekannten Bier.

Am Südeinde des Ammersees lädt ein weiterer sehenswerter Sakralbau, das Marienmünster von Dießen, zur inneren Einkehr ein. Besonders gut lässt sich der See von einem der Schaufelraddampfer aus erleben oder die Umgebung per Fahrrad entdecken. An klaren Tagen bietet die Gegend eine großartige Aussicht ins bayerische Voralpenland bis der Blick an den Alpengipfeln hängen bleibt. Im Norden verlandet der durch Eiszeiten entstandene See im unter Naturschutz stehenden Ampermoos, viele Uferbereiche rund um den See bieten zahlreichen heimischen Vogelarten Schutz.

Nördlich des Sees und der Autobahn zeigt sich eine weitere Benediktinerabtei, die Erzabtei St. Ottilien. Das Kloster unterstützt die Mission und Entwicklungshilfe in fast allen Erdteilen, ist aber bekannter durch das zugehörige katholische Gymnasium und Internat.

Von Osten kommend betrat der reisende Händler die Stadt Landsberg früher durch das Bayertor, auch heute noch ein sehenswerter Zugang zur Altstadt. Hier führte die Salzstraße von Salzburg und Bad Reichenhall über München kommend nach Landsberg hinein und weiter nach Memmingen und in die Schweiz. Die Salzstraße war von Heinrich dem Löwen über eine von ihm errichtete neue Lechbrücke gelegt worden. Dieser Straße und dem später zugesprochenen Recht, Salzzölle zu erheben, verdankte die Stadt erheblichen Reichtum. Bis in die heutige Zeit ist die mittelalterliche Stadtmauer fast vollständig erhalten.



Nach vielen Sehenswürdigkeiten erwartet den Gast nun auf der Hälfte des Weges zum Bodensee ein Ort der Entspannung. Bad Wörishofen ist ein Heilbad mit Kurgarten und zahlreichen Unterkünften, umgeben von einer Landschaft, die zum Wandern und Radfahren einlädt. Hier führten weder außergewöhnliche Mineral- noch Torfvorkommen zur heilenden Wirkung des Aufenthalts, es war vielmehr die Wiederentdeckung der Wasserkur durch Pfarrer Sebastian Kneipp (1821-1897), die Wörishofen zum beliebten Kurort werden ließ.

Der Reisende kann aber nicht nur etwas für den Körper tun, auch die Augen und Ohren kommen im Landkreis Unterallgäu auf ihre Kosten. Zahlreiche Burgen, Schlösser, Kirchen und Klöster werben um einen Besuch. Musikliebhaber wenden sich nach Norden in Richtung Kirchheim in Schwaben. Im Ostflügel des zwischen 1578 und 1585 von Johannes Fugger erbauten Renaissance-Schlusses bietet der weltweit bekannte, kunstvoll gestaltete Zedersaal eine hervorragende Akustik für zahlreiche Konzerte.

In Mindelheim ersteht im Drei-Jahres-Rhythmus das Mittelalter wieder auf. Der historische Altstadt kern dient als wahrheitsgetreue Kulisse für die zahlreichen früheren Zeiten nachempfundenen Gewänder, die auf dem zu Ehren des gleichnamigen Rittergeschlechts stattfindenden Frundsbergfestes zu sehen sind.

Die dritte Benediktinerabtei an der Strecke findet sich in Ottobeuren, auch hier wird wie in Andechs und St. Ottilien nach den Regeln des Ordensgründers „ora et labora – bete und arbeite“ gelebt. Die barocke Basilika überragt Kloster und Ort, hier finden regelmäßig Konzerte mit erstklassigen Musikern statt.

Am Kreuzungspunkt der Autobahnen A 96 und A 7, unweit der Landesgrenze zu Baden-Württemberg liegt die Stadt Memmingen, seit kurzem noch besser

erschlossen durch einen Flughafen. Auch Memmingen hat eine gut erhaltene mittelalterliche Innenstadt. Jedes Jahr im Juli findet hier der Memminger Fischertag statt. Der Stadtbach wurde traditionell einmal im Jahr abgelassen, gereinigt und repariert. Vorher wurden die Forellen ausgefischt. Der Fänger des schwersten Fisches wird auch heute noch für ein Jahr zum König gekrönt.

Weitere Informationen über die traditionelle schwäbische Lebensweise bietet das Bauernhofmuseum Illerbeuren. In dem Freilichtmuseum sind dreißig historische Gebäude aus vier Jahrhunderten ihrer jeweiligen Zeit entsprechend eingerichtet. Im Bereich des Museums werden alte Kulturpflanzensorten angebaut und alte Haustierrassen wie das Augsburgische Huhn oder das Zaupelschaf gehalten.

Auf den verbleibenden Kilometern schwenkt die Autobahn Richtung Süden und durchquert den Landkreis Ravensburg immer mit Blick auf die Alpen. Ganz im Süden des Landkreises lädt das Schloss Achberg zu einer Verschnaufpause ein. Das im Argental gelegene barocke Schloss bietet im Sommerhalbjahr viele kulturelle Angebote mit Ausstellungen und Konzerten der unterschiedlichsten Stilrichtungen.

Schließlich sind die 173 Kilometer der A 96 geschafft und der Bodensee ist erreicht. Die strategisch günstige Lage der Gegend um Lindau am See wurde wie Siedlungsspuren beweisen schon vor über 2000 Jahren genutzt. Heutzutage lockt die außergewöhnliche, auf einer Insel gelegene Altstadt der ehemaligen Freien Reichsstadt zahlreiche Touristen an. So verwundert es nicht, dass der Tourismus eine der Haupteinnahmequellen ist.

Hier an der berühmten Hafeneinfahrt, beim Leuchtturm und dem bayerischen Löwen, endet die Reise zu den Sehenswürdigkeiten entlang der Autobahn A 96.



Zahlen & Fakten

1. Länge der Strecke	Gesamt	172,5 km
	davon in Bayern	124,1 km
	davon in Baden-Württemberg	48,4 km
<hr/>		
2. Gesamtkosten der Strecke in Bayern		rd. 650 Mio. Euro
<hr/>		
3. Regelquerschnitt	Bundesgrenze bei Lindau - Landesgrenze By/BW	RQ 29
	Landesgrenze By/BW - Oberpfaffenhofen	RQ 26
	Oberpfaffenhofen - Gräfelfing	RQ 29
	Gräfelfing - München	RQ 37,5
<hr/>		
4. Knotenpunkte	Anschlussstellen	29
	Autobahnkreuz	1
	Autobahndreieck	1
<hr/>		
5. Bauwerke	Überführungen	87
	Unterführungen	107
	Tunnel	4
<hr/>		
6. Bauzeit		vor 1970 bis 2008
<hr/>		
7. Bauherr und Kostenträger	Bundesrepublik Deutschland vertreten durch den Freistaat Bayern dieser vertreten durch die Autobahndirektion Südbayern	

Herausgeber:

Autobahndirektion Südbayern
Seidlstraße 7-11
80335 München

Tel.: +49 89 54552-0
Fax: +49 89 54552-200
E-mail: poststelle@abdsb.bayern.de
Internet: www.abdsb.bayern.de

Stand: 06.2008

Fotos:

Autobahndirektion Südbayern
Ralf Lienert
Studio Bachschmid
Polizei-Hubschrauberstaffel

Grafiken:

Autobahndirektion Südbayern

Gestaltung und Druck

Autobahndirektion Südbayern
Medienhaus Mintzel-Münch

Eching a. Ammersee mit B 12 vor 1990



Eching a. Ammersee mit A 96 im Jahr 2008

