Sachgebiet: Tiefbau

Vorlage Nr.: 2026/6670

Beratungsfolge	Termin	Öffentlichkeitsstatus	
Bau- und Verkehrsausschuss	10.11.2026	öffentlich	Vorberatung

Grundsanierung der Hauptstraße im Bereich zwischen Kaiserstraße und Josef-Kyrein-Straße (3./4. Bauabschnitt) sowie Gehwegsanierung zwischen Josef-Kyrein-Straße und Cramer-Klett-Straße

Grundsanierung der Hauptstraße im Bereich zwischen Kaiserstraße und Josef-Kyrein-Straße (3./4. Bauabschnitt) sowie Gehwegsanierung zwischen Josef-Kyrein-Straße und Cramer-Klett-Straße

Anlass

Bereits im Jahr 2016 hat sich die Gemeinde Neubiberg ein Straßenerhaltungskonzept gegeben, mit welchem der Wert- und Funktionserhalt der gemeindlichen Straßen erreicht werden soll.

Dieses Straßensanierungskonzept wurde letztmalig Anfang 2024 überprüft und für die Jahre 2024 bis 2026 neu aufgesetzt. Auf die Vorlagen-Nr. 2024/5818, und 2024/5818/1 wird verwiesen.

Die seinerzeit thematisierte Sanierung der Hauptstraße, lt. Vorlage „in mehreren Bauabschnitten“ wurde seither für zwei Abschnitte umgesetzt:

1. Sanierung zwischen Cramer-Klett- und Josef-Kyrein-Straße
   - Fahrbahnerneuerung inkl. Straßenentwässerung
   - behindertengerechter Ausbau der Bushaltestelle Schulzstraße
   - Die Gehbahnsanierung wurde hier noch nicht vorgenommen, um dem Breitbandausbau der entsprechenden Anbieter nicht vorzugreifen. Da die Spartenzone in den Gehwegen verläuft, wären diese, kaum fertiggestellt, wieder aufgerissen worden.

2. Sanierung zwischen Bahnübergang und Lindenallee (Vorlagen-Nr. 2022/5138 sowie ergänzender Beschluss des Gemeinderates in der Sitzung vom 24.03.2025, Vorlagen-Nr. 2025/6089)
   - Grundhafte Sanierung der Fahrbahn inkl. Straßenentwässerung
   - Anpassungen im Bereich der Stellplätze vor der Lindenallee 1 (Bäckerei)
   - behindertengerechter Ausbau in diesem Bereich (Querungen, Ampelanlage) mit taktilen Elementen
   - Sanierung der Gehbahn, hier mit Verlegung entsprechender Leerrohre
   - Diese Arbeiten waren zeitlich gekoppelt an die Sanierung des Bahnübergangs, welcher von der Deutschen Bahn für 2025 vorgegeben wurde.

Sachverhalt und Umgriff

Das Tiefbauamt plant nun mit der hier folgend geschilderten Sanierung gleich die Umsetzung zweier Bauabschnitte. Dies u.a. auch deshalb, da in 2026 aufgrund von Personalengpässen keine Abarbeitung des Straßenerhaltungskonzeptes für die Hauptstraße erfolgen konnte, der Straßenzustand jedoch immer schlechter wird und die Verkehrssicherheit nicht mehr vollumfänglich gewährleistet werden kann.

Mit der Objektplanung der Verkehrsanlage nach § 47 HOAI ist im Mai 2026 nach beschränkter Ausschreibung

Sachgebiet: Tiefbau

die planum+ GmbH, 83533 Edling, mit den Leistungsphasen 3 bis 9 beauftragt worden. Abgerufen sind bisher die Leistungsphase 3 Entwurfsplanung und die Leistungsphase 4 Genehmigungsplanung.

Der zu planende Umgriff reicht für die Grundsanierung von der Kaiserstraße im Westen (ohne Kreuzungsbereich und Ampelanlage) bis zur Josef-Kyrein-Straße im Osten und eine reine Gehwegsanierung soll zwischen Josef-Kyrein-Straße und Cramer-Klett-Straße erfolgen (sh. Ziff. 1, bisher zurückgestellt). In den Anlagen 1 und 2 ist der Umgriff der Maßnahme dargestellt. Insgesamt handelt es sich um rd. 500 m Grundsanierung (Fahrbahn, Gehbahn, Entwässerung, Nebenanlagen) und rd. 250 m ergänzende Gehbahnsanierung.

Weiterhin hat das Tiefbauamt das Planungsbüro damit beauftragt, folgende Anträge und Beschlüsse sowie Vorgaben abzuarbeiten:

- Betrachtung eines sinnvoll geplanten, einseitigen Schutzstreifens für Radfahrer in Anlehnung an den Beschluss des Bau- und Verkehrsausschusses vom 15.12.2015 (Vorlagen-Nr. 2015/2633). In diesem Zusammenhang wird auch auf die Vorlagen-Nr. 2022/5115 verwiesen.
- Dauerhafter Umbau im Bereich der jetzt noch provisorischen Querungshilfe Hauptstraße 55 „Eiscafé Delfino“ (Vorlagen-Nr. 2018/3657 und 2018/3657/1)
- Antrag der Fraktion FW.N@U auf Prüfung der Beseitigung der „Gefahrenstelle“ Verschwenkung des Fahrrad-Schutzstreifens in der Hauptstraße vor der Kreissparkasse (Vorlagen-Nr. 2024/5885)
- Ergebnis der Befahrung neuralgischer oder kritischer Stellen mit der Radverkehrsbeauftragten der Gemeindeverwaltung sowie der ADFC-Ortsgruppe am 17.11.2025
- Beachtung des Klimaschutzanpassungskonzeptes: Entsiegelung, Begrünung
- Mitdenken und vorbereiten eines weiteren, geeigneten Standortes für das Laden von e-Fahrzeugen
- Mitdenken und vorbereiten der künftigen Sanierung der Hohenbrunner Straße
- Behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen Barbarossastraße und aller Straßenquerungen

Die planum+ GmbH hat die vorliegende Entwurfsplanung (Anlage 3 und Anlage 6) auf der vom Tiefbauamt zur Verfügung gestellten Vorplanung aufgebaut. Insbesondere die Bereiche vor Sparkasse und dem Eiscafé Delfino sowie der Kreuzungsbereich der Hohenbrunner Straße mit der Hauptstraße wurden gemeinsam mit dem Tiefbauamt sehr detailliert abgestimmt.

Beschreibung verschiedener Planungsaspekte

1. Generelles

Planungsauftrag war, die Fahrbahn und die Randeinfassungen vollständig auszubauen und neu herzustellen. Die Nebenanlagen sollen ebenfalls erneuert werden; bei den Randeinfassungen der Nebenanlagen sollte aus Gründen der Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit ein Aus- und Wiedereinbau des vorhandenen Materials angestrebt werden. Gut erhaltene Baumaterialien, wie z.B. Pflastersteine, werden in diesem Fall also wiederverwendet.

2. Straßenbau – Fahrbahn

Bei der sog. grundhaften Straßensanierung (sh. auch folgende Ziff. 18) ist bei ordnungsgemäßer Unterhaltung von einer langfristigen Sicherung des verkehrssicheren Zustands auszugehen. Die technische Nutzungsdauer der Straßenbefestigung beträgt lt. Literatur in der Regel etwa 30 Jahre; natürlich könnten einzelne Schichten bereits früher erneuerungsbedürftig werden, was insbesondere abhängig ist von deren Beanspruchung und deren Unterhalt.

Das Tiefbauamt hat festgestellt und mittels eines Baugrundgutachtens erkundet, dass sich sowohl der vorhandene Fahrbahnbelag, als auch der Untergrund, infolge der in den vergangenen Jahren gestiegenen Verkehrsbelastung derzeit in einem desolaten Zustand befindet. Die Gemeindeverwaltung empfiehlt daher den

Sachgebiet: Tiefbau

vollständigen Ausbau und die Herstellung eines verstärkten Oberbaus nach RStO 12/24 neu für eine Belastungsklasse BK10 (Hauptverkehrs- und Geschäftsstraße mit mittlerer bis hoher Belastung).

Die Randeinfassung ist analog zum bereits fertiggestellten, östlich angrenzenden Bereich der Hauptstraße mit Granitbordsteinen und vorgelagerter Rinne geplant. Damit entstünde ein einheitliches Erscheinungsbild der Hauptstraße auf einer Gesamtlänge von rd. 750 m.

Der Einbau eines lärmmindernden Asphaltbelags wurde ebenfalls geprüft (sh. folgend, Ziff. 3).

3. Vergleich normaler Asphalt <-> Flüsterasphalt

Flüsterasphalt – was genau ist das?
Flüsterasphalt ist eine spezielle, lärmmindernde Asphaltdeckschicht, die insbesondere zur Reduzierung des Verkehrslärms eingesetzt wird. Im Straßenbau wird er vor allem dort verwendet, wo Anwohner durch den Straßenverkehr stark belastet werden.

Der wesentliche Unterschied liegt in der Oberflächenstruktur und der Zusammensetzung des Asphalts.
Beim Flüsterasphalt ist der Dünnschichtbelag mit 1,5 cm deutlich dünner als die normale Deckschicht mit 4 cm Stärke. Damit die Gesamtdicke der Asphaltschichten nach RStO 12/24 für die Belastungsklasse BK 10 erhalten bleibt, muss die fehlende Dicke in der Binderschicht darunter ausgeglichen werden. Statt 8 cm wären also 10,5 cm Binder einzubauen.

Vergleich normale Deckschicht und Flüsterasphalt:

Kriterium	**Normale Deckschicht AC 11 DS (derzeitiger Entwurfsstand)**	**DSH-V (Flüsterasphalt)**
Schichtdicke	4 cm	1,5 cm
Aufbau darunter	8 cm Binderschicht nach RStO.	Binderschicht um 1,5 cm dicker, damit die Gesamtdicke erhalten bleibt.
Lärm	Eine neue, ebene Decke ist schon per se deutlich leiser als die heutige Fahrbahn mit Flicken und Schlaglöchern, insofern ist die Straßensanierung selbst bereits eine Lärmreduktion.	Rund 3 dB(A) leiser beim Rollgeräusch. Die Wirkung lässt mit den Jahren jedoch erwiesenermaßen nach.
Wo der Lärmvorteil wirkt	–	Vor allem bei gleichmäßiger Fahrt um 50 km/h. Beim Anfahren, Bremsen und an der Bushaltestelle überwiegt das Motorgeräusch. Dort bewirkt der Belag also wenig Lärmreduktion.
Schächte, Rinnen, Einbauten	Anschlüsse an vorhandene (Gulli-, Kanal-)Deckel, Rinnen und Borde sind Routine, auch in Handarbeit.	Für Handarbeit ist der Flüsterasphalt nur bedingt geeignet, weshalb an den vielen Schachtdeckeln, Rinnen und Einmündungen Risse entstehen können, an denen der Belag zuerst Schaden nimmt. Als Beispiel hierfür kann in Ottobrunn die Kreuzung Rosenheimer Landstraße/Putzbrunner Straße genannt werden (sh. Anlage 7).

Sachgebiet: Tiefbau

Kriterium	**Normale Deckschicht AC 11 DS (derzeitiger Entwurfsstand)**	**DSH-V (Flüsterasphalt)**
Risse und Nähte	Die dickere Schicht überbrückt kleinere Unebenheiten und Nähte in der Unterlage	Die dünne Schicht zeichnet Risse und Nähte der Unterlage schneller nach oben ab (sh. Anlage 7)
Reparatur	Einfacher und wirtschaftlicher.	Aufwändiger mit speziellen Reparaturverfahren und Materialien, die die Offenporigkeit erhalten.
Erscheinungsbild	Einheitlich mit den beiden fertigen Bauabschnitten der Hauptstraße.	Abweichender Oberflächenaufbau und -färbung auf diesem Teilstück. Gefahr von Spurrinnen, gut erkennbar am Beispiel Ottobrunn (sh. Anlage 7).
Winterdienst	Bewährte Standardverfahren.	Höhere Anforderungen.
Reinigung	Relativ unkompliziert. Wenig empfindlich gegenüber Verschmutzung und mechanischer Beanspruchung.	Aufwändiger. Poren der Asphaltschicht müssen funktionsfähig bleiben.
Lebensdauer	Bis zu 30 Jahren möglich.	Durchschnittlich 6-10 Jahre.
Kosten für rd. 4.500 m² (*)	rd. 330.000 EUR brutto	rd. 390.000 EUR brutto

(*) Der Kostenvergleich beinhaltet de kompletten Aufbau Asphalttragschicht, Binderschicht, Deckschicht gem. Anlage 9.

Das Tiefbauamt empfiehlt, auf den Einbau von Flüsterasphalt zu verzichten. Die Nachteile überwiegen auch aus Sicht des Fachplaners gegenüber den Vorteilen. Insbesondere lässt die lärmmindernde Wirkung – Hauptgrund für die Erwägung, überhaupt Flüsterasphalt einzubauen - mit zunehmender Nutzungsdauer ab, weshalb der Hauptvorteil über kurz oder lang entfällt.

Im Bereich von Bushaltestellen erscheint normaler Asphalt sinnvoller, da Busse dort regelmäßig abbremsen, anfahren, rangieren. Der Flüsterasphalt ist gegenüber mechanischen Beanspruchungen deutlich empfindlicher.

Bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist nicht nur der Einbaupreis zu sehen, welcher in Anbetracht der Gesamtkosten des Projektes tatsächlich verschwindend gering ist, sondern auch Instandhaltung, Winterdienst, Reinigung und Reparaturen verursachen über die gesamte Nutzungsdauer erhebliche Kosten.

Verschiedene Untersuchungen u.a. des Deutschen Asphaltverbandes oder auch dem Bayerischen Verkehrsministerium ermitteln Mehrkosten für den Flüsterasphalt wie folgt:

- Instandhaltung: 375 EUR/km pro Jahr
- Winterdienst: 750 EUR/km pro Jahr
- Kosten für Reparatur und Reinigung: Abhängig von den Methoden, der Notwendigkeit, der Flächengröße

4. Straßenbau – Nebenanlagen

Ziel der Planung ist die Entsiegelung der Nebenanlagen.

Sachgebiet: Tiefbau

Gehwege: Das Tiefbauamt schlägt vor, die vorhandenen Asphaltflächen auszubauen und einheitlich mit Münchner Gehwegplatten im Format 35/35/6,5 cm neu herzustellen. Bereits mit Gehwegplatten befestigte Flächen sollen hierbei auf ihren Zustand geprüft und bei Bedarf, wo nötig, erneuert werden. Münchner Gehwegplatten haben, neben der Entsiegelung, den Vorteil, dass sie z.B. bei Verlegung von Sparten problemlos herausgenommen und schadlos wieder eingebaut werden können. Die unschönen und zu Setzungen neigenden Spartenquerungen können dadurch zukünftig vermieden werden.

Parkflächen: Um dem Klimaanpassungskonzept weiter gerecht zu werden schließt sich das Tiefbauamt dem Vorschlag der planum+ GmbH an, sämtliche Stellplätze zu entsiegeln und sie mit einem Belag aus Rasenfugenpflaster im Format 20/20/10 cm mit 3 cm Fugenbreite herzustellen.

5. Ergänzende Detailbeschreibung: Umbau der Stellplatzanordnung vor Hauptstraße 29 (Kreissparkasse München Starnberg Ebersberg)

Im Bereich der Sparkasse hat das Planungsbüro auf Veranlassung des Tiefbauamtes verschiedene Varianten zur Neuordnung der öffentlichen Stellplätze untersucht (sh. auch folgend Ziff. 18). Dabei sollte das Augenmerk insbesondere auch auf die Beibehaltung bzw. Neuordnung der Schrägstellplätze gerichtet werden.

Die Analyse der Bestandssituation zeigt, dass die vorhandenen Schrägstellplätze häufig aus westlicher Fahrtrichtung über Wendemanöver angefahren werden. Hierdurch entstehen unübersichtliche Verkehrssituationen sowie zusätzliche Konfliktpunkte mit dem fließenden Verkehr. Insbesondere beim Ein- und Ausparken ergeben sich eingeschränkte Sichtverhältnisse für Verkehrsteilnehmende und querende Fußgängerinnen und Fußgänger. Für Radfahrende entsteht durch die derzeitige Ausgestaltung eine Verschwenkungssituation des Fahrrad-Schutzstreifens.

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurde festgestellt, dass die Anordnung von Schrägstellplätzen gegenüber einer Senkrechtaufstellung keine wesentlichen funktionalen Vorteile bietet. Gleichzeitig erfordern Schrägstellplätze größere Verkehrsflächen und schränken die Möglichkeiten zur Vergrößerung der Grünflächen sowie zur Verbesserung der Baumstandorte ein.

Aus diesem Grund empfiehlt auch das Planungsbüro, die Variante mit Schrägstellplätzen nicht weiterzuverfolgen und stattdessen die bestehenden Schrägstellplätze vor der Sparkasse durch Senkrechtstellplätze zu ersetzen. Dabei kann die erforderliche Anzahl von acht öffentlichen Stellplätzen vollständig erhalten werden. Gleichzeitig werden die Fahrbeziehungen vereinfacht, die Übersichtlichkeit verbessert und konfliktträchtige Wendemanöver vermieden.

Durch die Neuordnung der Stellplätze könnten zudem bislang versiegelte Asphaltflächen entsiegelt und den vorhandenen Baumstandorten zusätzliche Grünflächen zugeordnet werden. Dies ermöglicht die Verbesserung der Standortbedingungen der Bäume und trägt zur ökologischen und gestalterischen Aufwertung des Straßenraums bei.

Die jetzt im Rahmen der Entwurfsplanung entwickelte und in der Sitzung vorgestellte Lösung vereint somit die Anforderungen an Parkraum, Verkehrssicherheit und Klimaanpassung in besonderem Maße.

6. Niederschlagsentwässerung

Die Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers soll nach den aktuell gültigen Regelwerken geplant (u. a. DWA-A 102, DWA-A 138-1) werden, so dass diese wieder zukunftsfähig ist. Das Tiefbauamt hat die letzten Starkregenereignisse zum Anlass genommen und planum+ gebeten, bei der Bemessung der Versickerungsanlagen dieser Tatsache zunehmend verstärkt auftretender Starkregenereignisse Rechnung zu tragen.

Sachgebiet: Tiefbau

Bei der vorliegenden Entwurfsplanung sind die Anlagen so nun so bemessen, dass sie ein statistisch einmal in 5 Jahren auftretendes Regenereignis aufnehmen können. Zusätzlich hat das Tiefbauamt gebeten zu prüfen, wie sich ein stärkeres Regenereignis, das statistisch einmal in zehn Jahren auftritt, auswirken würde. Auf dieser Basis soll das Büro planum+ den sog. Überflutungsnachweis führen.

Das Tiefbauamt hat für die Gemeinde folgende Vorzugsvariante ermittelt: Vorreinigung über Substratfilteranlagen mit Versickerung über unterirdische Rigolen. Alternativ wäre eine Vorreinigung über Absetzschächte und Sickerschächte denkbar, welche jedoch wegen der Vielzahl von Schachtabdeckungen betrieblich, aber nicht zuletzt auch gestalterisch als ungünstiger bewertet wird. Deshalb empfiehlt das Tiefbauamt die Weiterverfolgung der Vorzugsvariante.

Im wasserrechtlichen Erlaubnisverfahren könnten grundsätzlich jedoch beide Varianten eingebracht werden, so dass der Ausschuss hier eine umzusetzende Variante noch festlegen kann. Das Tiefbauamt weist jedoch vorsorglich darauf hin, dass die abschließende Festlegung, welche der beiden Varianten zur Ausführung kommen kann, nicht zuletzt durch das Wasserwirtschaftsamt bzw. das Landratsamt München im Genehmigungsverfahren festgelegt wird.

7. Grünflächen und Baumstandorte

Die vorgelegte Entwurfsplanung berücksichtigt den Wunsch der Bürgerinnen und Bürger, die Grünflächen im Bereich der Bestandsbäume, soweit unter den gegebenen Randbedingungen möglich, zu vergrößern, um den Bäumen zusätzliche unversiegelte Wurzel- und Versickerungsflächen zur Verfügung zu stellen und die Aufenthaltsqualität der Hauptstraße zu verbessern. Mit Ausnahme eines jungen Baumes vor dem Gebäude Hauptstraße 49, der aufgrund der geplanten Umgestaltung versetzt werden muss, können alle vorhandenen Bäume erhalten werden.

Besondere Berücksichtigung findet der Bereich der prägenden Bestands-Eiche vor dem Gebäude der Hauptstraße 65. Zur Abstimmung der hierfür vorgesehenen Maßnahmen wurde im Planungsprozess eine gemeinsame Ortsbegehung mit der zuständigen Vertreterin des Umweltamtes durchgeführt.

Im Planungsprozess wurde leider deutlich, dass die Schaffung zusätzlicher Baumstandorte im Bereich der Hauptstraße aufgrund der dichten Spartenbelegung sowie des hohen Bedarfs an öffentlichen Stellplätzen nur eingeschränkt und in der Regel nur über einen Entfall bestehender Parkmöglichkeiten möglich ist. Sofern hier der Wunsch besteht, weitere Baumstandorte zu schaffen, könnte dies in der Ausführungsplanung aber jederzeit entsprechend berücksichtigt werden.

Eine unterirdische Vergrößerung des verfügbaren Wurzelraums, beispielsweise durch den Einbau von Baumsubstraten oder überbaubaren Wurzelraumsystemen, ist grundsätzlich ebenfalls denkbar. Aufgrund des damit verbundenen technischen, räumlichen und wirtschaftlichen Aufwands hat das Tiefbauamt bisher auf einen solchen Planungsauftrag für die planum+ GmbH verzichtet. Sollte hier Bedarf von Seiten der Ausschussmitglieder gesehen werden, so könnte selbstverständlich eine gesonderte Detailprüfung im weiteren Planungsverlauf erfolgen.

Abschließend möchte das Tiefbauamt festhalten, dass durch den Umbau der Kreuzung Hohenbrunner Straße/Hauptstraße jedoch auf alle Fälle bereits jetzt die Möglichkeit ersichtlich ist, bis zu drei neue Bäume zu pflanzen.

8. Ergänzende Detailbeschreibung: Planung des Kreuzungsbereichs Hohenbrunner Straße/Hauptstraße

Der Anbindungsbereich Hohenbrunner Straße soll im Zuge der Sanierung der Hauptstraße ebenfalls umgebaut werden. Geplant ist, die vorhandenen „Pseudo“-Radwege sowie die unübersichtlichen Stellplätze aufzulösen.

Sachgebiet: Tiefbau

Da in der Hohenbrunner Straße die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt ist, kann eine problemlose Nutzung der Fahrbahn für Radfahrer erfolgen. Die vorhandenen Asphaltflächen können somit bedenkenlos auch hier durch Münchner Gehwegplatten ersetzt und insofern entsiegelt werden.

Sofern der Umbau wie vorliegend genehmigt wird, wird die Querung der Hohenbrunner Straße taktil- und barrierefrei ausgebaut. Zusätzlich werden Grünflächen geschaffen und Baumstandorte vorgesehen.

9. Elektromobilität
Die bestehenden Ladesäulen vor dem Anwesen Hauptstraße 47 müssen im Zuge der Maßnahme an die geänderte Straßenraumgestaltung und die neue Verkehrsflächengeometrie angepasst werden. Die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit der Ladeinfrastruktur bleibt dabei ohne Einschränkung erhalten.

Auf Anregung der Klimamanagerin der Gemeinde wurde darüber hinaus ein zusätzlicher Standort für Ladeinfrastruktur vor dem Anwesen Hauptstraße 58 in die Planung aufgenommen. Hierdurch soll das Angebot an öffentlich zugänglichen Ladepunkten im Projektgebiet bedarfsgerecht erweitert werden.

10. Radverkehr – Schutzstreifen
Entlang des südlichen Fahrbahnrands ist ein durchgehender Radschutzstreifen mit 1,50 m Breite in Planung, von der Kaiserstraße im Westen bis zur Josef-Kyrein-Straße im Osten. Weiter ist der Fahrradschutzstreifen bereits vorhanden und führt bis zur Cramer-Klett-Straße.

Das Planungsbüro hat dem Tiefbauamt geraten, auf einen Schutzstreifen am nördlichen Fahrbahnrand aus folgenden Gründen bewusst zu verzichten:
Ein beidseitiger Schutzstreifen ist wegen des ruhenden Verkehrs und der erforderlichen Restfahrbahnbreite nicht umsetzbar. Ein abschnittsweise wechselnder Schutzstreifen bietet keinen durchgängigen Schutz und verunsichert alle Verkehrsteilnehmer.

Das Tiefbauamt kann der Argumentation aus fachlicher Sicht folgen und Empfiehlt die Ausgestaltung des Fahrradschutzstreifens wie oben geschildert.

Radfahrende aus Richtung Osten, die eine geschützte Führung wünschen, können über die nördlich gelegenen Nebenstraßen geführt werden**.**

11. ÖPNV
Die Bushaltestellen im Bereich der Barbarossastraße sollen einen Ausbau entsprechend den geltenden Regelwerken der Barrierefrei erfahren (sh. auch folgend Ziff. 12 und Ziff. 13). Die Gestaltung der Haltestellen orientiert sich an der bereits barrierefrei ausgebauten Haltestelle Schulzstraße, um ein einheitliches Erscheinungsbild und Ausstattungsniveau sicherzustellen.

Die Errichtung von Wartehallen bzw. Wetterschutzeinrichtungen kann aufgrund der derzeit nur teilweise bekannten Spartenlage nicht verbindlich vorgesehen werden. Im Zuge der weiteren Planung und Bauausführung wird daher eine detaillierte Erkundung der vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen durchgeführt werden.

Auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse werden dann die technischen und räumlichen Möglichkeiten zur Herstellung entsprechender Warteeinrichtungen geprüft und ggf. umgesetzt.

12. Barrierefreiheit
Ergänzend zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen sollen auch die Fahrbahnübergänge und

Sachgebiet: Tiefbau

Querungsstellen entsprechend den Anforderungen der Barrierefreiheit hergestellt werden. Die Abstimmung der vorgelegten Entwurfsplanung erfolgte mit der Behindertenbeauftragten der Gemeinde.

Zur Gewährleistung einer sicheren und selbstständigen Nutzung für alle Verkehrsteilnehmer sollen die Querungsstellen mit taktilen Leitelementen ausgestattet (Anlage 4) werden. Die Ausbildung der Bordanlagen kann als sogenannte „getrennte Querungsstelle“ mit einer Regelbordhöhe von 3 cm für Menschen mit Sehbehinderung sowie einer niveaugleichen Absenkung (0 cm) für Rollstuhl-, Rollator- und Kinderwagennutzende erfolgen. Hierdurch werden die Anforderungen an eine barrierefreie und nutzerfreundliche Querung des Straßenraums berücksichtigt.

13. Ergänzende Detailbeschreibung: Planung der Querungshilfe/Bushaltestelle Barbarossastraße

Wie bereits im Abschnitt zur Barrierefreiheit (Ziff. 12) beschrieben, soll auch die Bushaltestelle Barbarossastraße im Zuge der Maßnahme barrierefrei ausgebaut werden.

Das Planungsbüro wurde gebeten, mehrere Varianten zu durchdenken. Im Ergebnis wurden dem Tiefbauamt drei Varianten vorgestellt, mit Vor- und Nachteilen.

- Variante 1, lange Mittelinsel (derzeitiger Entwurfsstand):
  Bei Ausbildung dieser Variante soll die Mittelinsel über die ganze Länge zwischen den beiden Haltestellen verlängert werden.

  In der Mitte liegt eine feste Querungsinsel, an deren Enden dann die Inselköpfe mit 10 cm Bordhöhe ausgeführt werden. Dazwischen wird die Insel mit zuvor ausgebautem Granitpflaster befestigt und bleibt überfahrbar, damit die Grundstücke erreichbar bleiben. Durch die abweichende Oberflächengestaltung und Materialwahl wird jedoch eine optische Einengung des Straßenraums erzielt, die zu einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und einer erhöhten Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer führt. Dadurch wird das Vorbeifahren an stehenden Linienbussen erschwert und die Sicherheit der ein- und aussteigenden Fahrgäste verbessert. Die Fahrstreifen sind je 3,25 m breit.

- Variante 2, kurze Querungsinsel:
  Soll diese Variante hergestellt werden, so wird die provisorische Insel im Bestand zurückgebaut und eine Insel mit 4,00 m Querungsbreite fest installiert. Bis auf die Änderung zur barrierefreien Querung bleibt so der IST-Zustand unverändert.

- Variante 3, die sog. KAP-Lösung:
  Die KAP-Lösung (Kap-Haltestelle bzw. Buskap) ist eine besondere bauliche Form einer Bushaltestelle, bei der der Gehweg im Bereich der Haltestelle bis an beziehungsweise in die Fahrbahn hinein verbreitert wird. Dadurch entsteht eine vorgezogene Haltestellenfläche, an der der Bus direkt am erhöhten Bordstein halten kann, ohne in eine separate Bushaltebucht einfahren zu müssen.

  Die südliche Haltestelle könnte als KAP-Lösung hergestellt werden. Ein Halteverbot vor der Haltestelle wäre in diesem Fall nicht erforderlich, da durch die klare Abgrenzung des ruhenden Verkehrs der Bus direkt an den Bordstein fahren kann. Im Haltestellenbereich wird die Fahrbahn auf 6,00 m Breite reduziert. Aufgrund der geringeren Querungsbreite kann auf eine explizit ausgebildete Querungshilfe verzichtet werden. Ein Vorbeifahren am haltenden Bus ist weiterhin möglich.

Vor- und Nachteile der drei Varianten

Sachgebiet: Tiefbau

Kriterium	**Variante 1: Lange Mittelinsel (derzeitiger Entwurfsstand)**	**Variante 2: Kurze Querungsinsel**	**Variante 3: KAP-Lösung**
Vorbeifahren am haltenden Bus	Deutlich erschwert. Neben dem Bus bleibt kaum Platz, Autos warten erfahrungsgemäß in der Regel dahinter.	Wie im IST-Zustand, kann weiterhin an den haltenden Bussen vorbeigefahren werden. Die Gefahrenquelle für querende Passanten bleibt bestehen.	Wenn auch etwas erschwert, so ist das Vorbeifahren am haltenden Bus weiterhin möglich und die Gefahrenquelle für querende Passanten bleibt.
Querende Fahrgäste	Können die Straße in zwei Schritten queren und in der Mitte warten. Die Insel schützt über die ganze Länge.	Zurverfügungstellung der Querungshilfe in heutiger Lage und Größe, jedoch barrierefrei ausgebaut.	Querung der Fahrbahn ohne Querungsinsel, d.h. ohne wirklichen Schutz bzw. Erleichterung nur auf Länge der Bushaltestelle aufgrund der Fahrbahnverengung.
Geschwindigkeit	Pflaster und Inselköpfe lassen die Straße enger wirken, die Autofahrer werden langsamer und aufmerksamer.	Keine zusätzliche Wirkung.	Kaum dämpfende Wirkung, die Fahrbahn wirkt breit.
Barrierefreiheit	Busbord 18 cm, taktile Leitelemente, barrierefreie Querung.	Wie Variante 1.	Wie Variante 1, jedoch ohne barrierefreie Querung.
Grundstückszufahrten	Bleiben erreichbar, die Insel ist zwischen den Köpfen überfahrbar.	Wie heute.	Wie heute.
Wartefläche für Fahrgäste	Gehwegbreite wie im Bestand.	Wie heute.	Größer, da der Gehweg vorgezogen wird.
Beschlusslage	Setzt den Auftrag an das Tiefbauamt zur Errichtung einer dauerhaften Querungshilfe und zum barrierefreien Ausbau um (sh. Vorlagen-Nr. 2018/3657 und 2018/3657/1).	Setzt den Auftrag an das Tiefbauamt zur Errichtung einer dauerhaften Querungshilfe und zum barrierefreien Ausbau um (sh. Vorlagen-Nr. 2018/3657 und 2018/3657/1), jedoch bleibt die Gefahr durch überholende Fahrzeuge am stehenden Bus bestehen.	Setzt den Auftrag an das Tiefbauamt zur Errichtung einer dauerhaften Querungshilfe nicht um, da keine gebaut wird. Die Anforderung an einen barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle wird erfüllt.

Die Gemeindeverwaltung empfiehlt die Weiterverfolgung der Variante 1, da die anderen beiden Varianten nicht sämtliche Probleme an dieser Stelle lösen. Autos könnten weiter am haltenden Bus vorbeifahren, und die

Sachgebiet: Tiefbau

Fahrgäste wären nur auf einem kurzen Stück geschützt.

Variante 1 schützt die Fahrgäste am wirksamsten, dämpft das Tempo und hält die Zufahrten offen. Die Kosten sind bei allen Varianten vergleichbar, aber nur Variante 1 bietet den größtmöglichen Schutz der Fahrgäste, querenden Passanten und auch der vulnerablen Bürger und Bürgerinnen Neubibergs.

Auch eine Verlegung der Haltestellen wurde anfangs geprüft. Diese ist aber aufgrund der Lage der Grundstückszufahrten nicht möglich und insofern im Planungsprozess nicht weiterverfolgt worden.

14. *Sparten*

Die Spartenträger wurden in Bezug auf Leitungsauskünfte von der planum+ GmbH angefragt. Weiter liegt den Bayernwerk und Telekom, Vodafone und SWM ein Übersichtsplan der Straßenbaumaßnahme vor.

Sobald die Entwurfsplanung fertigstellt und durch die Gremien genehmigt ist, wird durch das Tiefbauamt eine Spartenerinnerung angestoßen. Insbesondere mit den Bayernwerk GmbH ist zu klären, wie die Straßenbeleuchtung auf gesamter Länge (Cramer-Klett-Straße bis Kaiserstraße) künftig betrieben werden wird – ob weiter mit überirdischen Kabeln oder einer unterirdischen Verkabelung - und welche Kosten hier ggf. auf die Gemeinde zukommen. Idealerweise sollten natürlich Synergieeffekte genutzt werden.

15. Baum- und Parkplatzbilanz

	Bisher	Umsetzen	Neu
Baumstandorte	25	1	29
Parkplätze	ca. 111 (*)	-/-	ca. 104 (*)

(*) Die hier ermittelte Anzahl der Parkplätze ist berechnet aufgrund von Standardmaßen. In weiten Teilen der Hauptstraße wird allerdings nur der Beginn der Parkzone für Längsparker angezeigt und das Ende, nicht jedoch mittels Markierung eine bestimmte Anzahl von Parkplätzen festgelegt. Die reelle Anzahl hängt somit tatsächlich von der Größe der geparkten Fahrzeuge ab und von der Art und Weise, wie geparkt wird. Parken viele kleine Autos bzw. sind die parkenden Fahrzeuge platzsparend abgestellt, können mehr Autos entlang der Hauptstraße abgestellt werden im Vergleich zu vielen großen, langen oder mit weiten Abständen stehenden Fahrzeugen.

16. Bauabwicklung und Verkehrsführung

Der Baubeginn kann aufgrund der erforderlichen Vorarbeiten der Stadtwerke München an der Gas- und der Telekom an der Glasfaserleitung frühestens nach den Pfingstferien 2027 erfolgen. Die Fertigstellung der Maßnahme ist nach derzeitiger Terminplanung bis Ende 2027 vorgesehen.

Für eine zügige Bauabwicklung (Anlage 5) ist geplant, grundsätzlich unter halbseitiger Sperrung der Hauptstraße mit Einbahnregelung zu arbeiten. Zur Optimierung des Bauablaufs würde das Tiefbauamt noch prüfen lassen, ob die Pflasterarbeiten im Abschnitt ab der Josef-Kyrein-Straße parallel zu den Leitungsverlegearbeiten der Stadtwerke München bzw. der Telekom durchgeführt werden könnten. Hierdurch könnten Synergieeffekte genutzt und die Bauzeit verkürzt werden.

Die Umleitung des Busverkehrs wird im Zuge der weiteren Planung detailliert mit dem MVV und der Verkehrsbehörde abgestimmt.

17. Kostenbetrachtung Teil 1

Das Tiefbauamt hat das Fachplanungsbüro gebeten, eine Kostenberechnung zum Stand der Entwurfsplanung abzugeben. Sie basiert auf einer gegenüber der Vorplanung weiterentwickelten Planung, bei der die

Sachgebiet: Tiefbau

wesentlichen technischen Lösungen, Dimensionen und Qualitäten grundsätzlich festgelegt sind.

Die vorliegende Kostenermittlung (Stand 26.10.2026) basiert also auf dem aktuellen Planstand der Entwurfsplanung und stellt eine Prognose der voraussichtlichen Projektkosten dar.

Im Zuge der weiteren Planung bis zum Abschluss der Ausführungsplanung können sich noch Kostenänderungen ergeben. Diese können insbesondere durch die Konkretisierung der Planung, genauere Mengenermittlungen, zusätzliche Erkenntnisse zum Baugrund, Ergebnis der Genehmigungsplanung für die Entwässerungseinrichtungen sowie durch Preisentwicklungen entstehen.

Mit fortschreitender Planung wird die Kostenberechnung weiter präzisiert. Häufig wird für die reinen Baukosten in der Literatur die Abweichung von etwa ± 20 % gegenüber den späteren tatsächlichen Kosten genannt. Das Tiefbauamt schlägt daher vor, diesem Umstand mit einem Kostenblock „Unvorhergesehenes“ (sh. folgende Aufstellung) Rechnung zu tragen.

Die tatsächlichen Baukosten stehen erst nach Ausschreibung und Vergabe fest. Es ist beabsichtigt, vor der Vergabe die Gremien erneut zu befassen. Dies geschieht voraussichtlich im Q2/2027.

Die folgend genannten Kosten sollen in der HH-Mittel-Planung für 2027 ff berücksichtigt werden.

Kostenermittlung planum+ GmbH, Stand 26.10.2026	2.300.000 EUR brutto
Unvorhergesehenes, 20 % aus Pos. 1 der Kostenermittlung planum+	350.000 EUR brutto
vrsl. Gesamtkosten der Maßnahme Sanierung 3. und 4. BA Hauptstr.	**2.650.000 EUR brutto**

Wie sich die von der planum+ GmbH ermittelten Kosten im Detail zusammensetzen, kann Anlage 8 entnommen werden.

Um die o.g. Kosten für das Gremium größenmäßig einzuordnen, hat das Tiefbauamt diese für die abgeschlossene Sanierung der Hauptstraße im Abschnitt Cramer-Klett-Straße – Josef-Kyrein-Straße sowie für die Sanierung der Hauptstraße zwischen Bahnübergang und Lindenallee aufbereitet und mit den prognostizierten Kosten der aktuell geplanten Maßnahme (ohne Unvorhergesehenes) verglichen.

Cramer-Klett-Straße – Josef-Kyrein-Straße
Festzustellen ist, dass hier die Gehbahnsanierung noch nicht ausgeführt ist und es sich im Gesamten nicht um eine grundhafte Sanierung, sondern um eine Oberflächensanierung handelte. Außerdem sind hier weder Parkplätze umgebaut worden, noch wurde ein Kreuzungsbereich, wie jetzt derjenige bei der Hohenbrunner Straße, saniert. Straßenbegleitgrün ist in diesem Bereich kaum vorhanden, welches hätte Berücksichtigung finden müssen. Die Gesamtlänge der sanierten Straße beträgt 240 m.

Bahnübergang – Lindenallee
Die Gesamtlänge des Abschnitts beträgt rund 135 m. Grundhafte Sanierung mit Gehbahnen und Anpassung der Parkplätze vor der Bäckerei Aumüller. Für die Ampelanlage und die Bushaltestelle erfolgte hierbei ein barrierefreier Ausbau.

Kostenvergleich (gerundet):

Kriterium	**Sanierung Hauptstr. CKS-JKS (Preisniveau 01/2024)**	**Sanierung Hauptstr. BÜ – Lindenallee (Preisniveau 10/2024)**	**Sanierung Hauptstr. 3./4. BA (Preisniveau 10/2026)**
Baukosten, inkl. Sparten	480.200 EUR brutto	417.500 EUR brutto	2.136.600 EUR brutto

Sachgebiet: Tiefbau

Planungs-kosten	39.750 EUR brutto	75.600 EUR brutto	163.400 EUR brutto
Gesamtkosten	519.950 EUR brutto	493.100 EUR brutto	2.300.000 EUR brutto
Kosten je m Straße	2.165 EUR/m brutto Oberflächensanierung *ohne* Gehbahn	3.652 EUR/m brutto Grundsanierung inkl. Gehbahn	4.180 EUR/m brutto Grundsanierung inkl. Gehbahn u. Umbauten

Bereinigter Kostenvergleich:
Werden vergleichbare Maßnahmen zu unterschiedlichen Zeitpunkten ausgeführt, sind die tatsächlichen Kosten aufgrund der allgemeinen Preisentwicklung nur bedingt direkt vergleichbar. Mithilfe des sogenannten Baupreisindex können die Kosten auf einen einheitlichen Zeitpunkt umgerechnet werden.

Der Baupreisindex zeigt, wie sich die Preise für Bauleistungen im Laufe der Zeit verändern. Er macht sichtbar, ob und in welchem Umfang Bauarbeiten beispielsweise durch gestiegene Material-, Lohn- und andere Baukosten teurer geworden sind.

Das Tiefbauamt hat die o.g. Kosten bereinigt, d.h. mit dem Baupreisindex fortgeschrieben. Dies deshalb, um die verschiedenen Preisniveaus auf das heute, hier in Rede stehende, Preisniveau von 2026 zu heben.

Würde man also die beiden Sanierungsmaßnahmen der Hauptstraße von Cramer-Klett-Straße bis Josef-Kyrein-Straße und vom Bahnübergang bis zur Lindenallee heute ausschreiben und vergeben, so würden sich die Kosten je lfdm. Meter Straße empirisch wie folgt darstellen:

	Sanierung Hauptstr. CKS-JKS (Preisniv. bereinigt 26)	**Sanierung Hauptstr. BÜ – Lindenallee (Preisniv. bereinigt 26)**	**Sanierung Hauptstr. 3./4. BA (Preisniveau 2026)**
Kosten je m Straße	2.495 EUR/m brutto	4.040 EUR/m brutto	4.180 EUR/m brutto

Quelle: Statistisches Bundesamt, Preisindizes für Bauwerke, Ingenieurbau (Basisjahr 2021)

Die Kosten je Meter Straße der Sanierung Hauptstraße zwischen Cramer-Klett- und Josef-Kyrein-Straße erscheinen günstig. Allerdings sind diese durch das Nicht-Sanieren der Gehbahn nicht vollständig. Zudem wurde die Sanierung der Fahrbahn, wie bereits erläutert, nicht grundhaft durchgeführt.

Die Kosten je Meter Straße für die Sanierung Hauptstraße zwischen Bahnübergang und Lindenallee und die hier gegenständlichen Sanierungskosten sind auf demselben Niveau. Bedenkt man, welche weitgreifende Sanierungen und Umbauten im 3. und 4. BA der Hauptstraße erfolgen sollen, so wird ersichtlich, dass diese plausibel sind.

Wird noch berücksichtigt, dass der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen Barbarossastraße, der Querungshilfe und der Querung Kaiserstraße förderfähig sind, so ist das Preisniveau der beiden Sanierungsmaßnahmen quasi identisch. In der Kostenermittlung der planum+ GmbH haben die in Aussicht gestellten Fördergelder noch keinen Niederschlag gefunden.

18. Kostenbetrachtung Teil 2
Die Hauptstraße stammt historisch gesehen aus den Jahren rund um 1900 und wurde über das vergangene Jahrhundert hinweg immer wieder in Abschnitten und je Kreuzungsbereich schrittweise saniert und v.a. modernisiert.

Heute wird sie erneut nicht mehr den aktuellen Verkehrsmengen, den neuen Fahrzeugtypen (z.B. Gelenkbusse

Sachgebiet: Tiefbau

des ÖPNV), den Regeln der Technik, den Anforderungen an das Klimaanpassungskonzept und die Barrierefreiheit sowie den modernen Erwartungen gerecht.

Im Zuge der Erstellung der vorliegenden Entwurfsplanung hat planum+ für alle Bereiche, in denen sich der Straßenraum ändert, mehrere Gestaltungsvarianten ausgearbeitet und mit dem Tiefbauamt abgestimmt.

Dabei kann festgestellt werden, dass die Gestaltung nur wenig Einfluss auf die Kosten hat, denn diese entstehen durch den Umfang der Arbeiten, also durch die Flächen, den Fahrbahnaufbau und die Entwässerung, nicht jedoch durch die Frage, wie Stellplätze, Inseln oder Streifen angeordnet werden.

Betrachtete Gestaltungsvarianten:

Bereich	**Geprüfte Varianten**	**Gewählt**	**Ausschlaggebend für die Wahl**
Stellplätze vor der Sparkasse	Schrägparker neu geordnet, Senkrechtparker, Wegfall von Stellplätzen.	Senkrechtparker.	Keine Wendemanöver, bessere Übersicht, mehr Grün, alle 8 Stellplätze bleiben.
Bushaltestelle und Querung Barbarossastraße	Variante 1 lange Mittelinsel, Variante 2 Bestand ohne Kap, Variante 3 Buskap ohne Querungshilfe, Verlegung der Haltestellen.	Lange Mittelinsel.	Schutz der Fahrgäste, kein Vorbeifahren am Bus, Tempodämpfung. Eine Verlegung scheitert an den Zufahrten.
Radverkehr	Beidseitiger, abschnittsweise wechselnder oder einseitiger Schutzstreifen.	Durchgehend Südseite.	Beidseitig zu schmal, wechselnd ohne durchgängigen Schutz.
Entwässerung	Substratfilter und Rigole, Absetz- und Sickerschacht.	Substratfilter und Rigole.	Regelwerk, Stauvolumen, weniger Deckel, bessere Lage zu den Leitungen.
Deckschicht	Normaler Asphalt, Flüsterasphalt.	Normaler Asphalt.	Haltbarkeit, Eignung für Haltestellen, Einmündungen und Schächte, Einheitlichkeit.
Belastungsklasse	BK 3,2 oder BK 10	BK 10	Künftige Verkehrszahlen, ÖPNV-Belastung, Einheitlichkeit.

Grundhafte Sanierung oder Deckensanierung?

Bezüglich der Art und Weise, wie die Sanierung der Hauptstraße erfolgen könnte, gibt es zwei grundsätzlich verschiedene Denkansätze.

Entweder es erfolgt eine reine Deckensanierung. Dabei wird nur die Deckschicht erneuert (Abfräsen der obersten Asphaltschicht und anschließender Neueinbau) und Fahrbahnrand, Nebenanlagen und Entwässerung bleiben im aktuellen, teils maroden, IST-Zustand. Damit ist dies unter einer Instandsetzung der Oberfläche einzustufen, nicht jedoch als echte Sanierung der Hauptstraße mit ergänzender Abarbeitung der bereits als

Sachgebiet: Tiefbau

Arbeitsauftrag an die Gemeindeverwaltung gestellten Anträge. Lediglich der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen Barbarossastraße und der Querunghilfe als Minimalanforderung wird weiter umgesetzt.

Oder die Straße wird grundhaft und vollständig (= mit Fahrbahn, Fahrbahnrändern, Nebenanlagen und Entwässerung) erneuert, womit sie dem neuesten Stand der Technik entspricht und zukunftssicher wird. Dazu wird die eigentliche Fahrbahn mit neuem Unterbau hergestellt, alles Weitere soll saniert werden wie dargelegt.

Es ist festzustellen, dass er Abschnitt Cramer-Klett- bis Josef-Kyrein-Straße einen Zwischenzustand darstellt. Dort wurden nur die Randeinfassungen und der Asphalt komplett erneuert. Eine grundhafte Erneuerung der Entwässerung ist jedoch nicht erfolgt, die Nebenanlagen wurden, wie bereits beschrieben, bis heute zurückgestellt.

Vergleich der möglichen Sanierungsansätze:

Kriterium	**Reine Deckensanierung**	**Grundhafte Sanierung (derzeitiger Entwurfsstand)**
Fahrbahn	4 cm fräsen, Deckschicht neu.	Vollausbau nach RStO 12/24, BK 10, mit Bodenaustausch und Frostschutzschicht.
Fahrbahnränder	Aktueller IST-Zustand.	Neu.
Entwässerung	Bleibt unverändert, ohne Erlaubnis nach aktueller Rechtsprechung.	Neu, nach den Regeln der Technik, wasserrechtlich erlaubt.
Gehwege und Parkflächen	Aktueller IST-Zustand.	Neu und entsiegelt.
Barrierefreiheit	Nur für Bushaltestellen Barbarossastraße und Ersatz der provisorischen Querungshilfe gegen eine Endgültige.	Haltestelle Barbarossastraße mit langgezogener Querungshilfe und alle weiteren Straßenquerungen.
Förderung möglich	Nur für barrierefreier Ausbau.	Ja, für Entsiegelung, Begrünung und Barrierefreiheit der Haltestellen und der Querungen. Noch zu prüfen für Fahrradschutzstreifen und Ladeinfrastruktur.
Charakter	Zwischenlösung.	Zukunftssicher.

Zusammenfassend ersetzt eine reine Deckensanierung die grundhafte Sanierung der Hauptstraße aus Sicht des Tiefbauamtes nicht, sondern schiebt sie lediglich zeitlich nach hinten. Erfahrungsgemäß ist davon auszugehen, dass nach ca. 10 Jahren erneut eine Sanierung ansteht, dann jedoch aufgrund der aktuellen Lage in der Baubranche vermutlich zu wesentlich höheren Preisen.

Die Kosten einer reinen Deckensanierung (Erneuerung der Deckschicht bei gleichzeitigem Erhalt des Fahrbahnrandes, der maroden Nebenanlagen und der nicht mehr up-to-date Entwässerung, sowie ohne Umsetzung der diversen vorliegenden Anträge gem. des Abschnitts „Sachverhalt und Umgriff“) belaufen sich gem. Anlage 10, Kostenberechnung des Fachplaners, Stand 04.11.2026 auf

Kostenermittlung planum+ GmbH, Stand 04.11.2026	rd. 930.000 EUR brutto
Unvorhergesehenes, 20 % aus Pos. 1 der Kostenermittlung planum+	rd. 154.000 EUR brutto

Sachgebiet: Tiefbau

vrsl. Gesamtkosten Deckensanierung 3. und 4. BA Hauptstr. (*)	**rd. 1.084.000 EUR brutto**

(*) Es handelt sich um eine überschlägige Kostenschätzung, die das Fachplanungsbüro aufgrund der Bitte des Tiefbauamtes sehr kurzfristig erstellt hat. Sie beruht auf groben Mengenansätzen und Erfahrungswerten, nicht auf einer Planung dieser Variante. Die Zahlen haben deshalb lediglich einen Genauigkeitsgrad einer Kostenschätzung, wie sie in der Vorplanung üblich ist. Nicht enthalten sind daher insbesondere die Erneuerung und Anpassungen an Entwässerung und Borde.

Sachgebiet: Tiefbau

Es wurde ausschließlich die Deckensanierung und die Neupflasterung der Nebenanlagen berücksichtigt. Die Randeinfassungen der Fahrbahn und Nebenanlagen bleiben unberücksichtigt.

Das Tiefbauamt bittet die Ausschussmitglieder daher, die Zahlen lediglich zur groben Orientierung und als Diskussionsgrundlage heranzuziehen. Für eine belastbare Aussage müsste die detaillierte Planung dieser Variante noch beim Fachplaner in Auftrag gegeben werden.

Sollte dies dem Wunsch der Ausschussmitglieder entsprechen, so weißt das Tiefbauamt der Vollständigkeit halber darauf hin, dass sog. verlorene Planungskosten in Höhe von rd. 22.000 EUR brutto entstehen werden. Der Zeitverlust aufgrund des Neubeginns der Planung „Variante Deckensanierung“ beträgt ca. 3-4 Monate.

Ungeachtet dessen hat das Tiefbauamt das Planungsbüro gebeten, den Kostenunterschied für die Ausschussmitglieder grob verbal zu beschreiben.

Der Kostenunterschied entsteht durch Leistungen, die der Ausschuss der vorgestellten Entwurfsplanung entnehmen kann und deren Umsetzung durchweg aus fachlicher Sicht vom Tiefbauamt empfohlen wird.

Im Wesentlichen sind dies:

Leistung	**brutto, ca.**	**Gegenwert für die Gemeinde**
Bodenaustausch und Frostschutzschicht	180.000 EUR	Frostsicherer, tragfähiger Unterbau.
Neue Entwässerung	390.000 EUR	Regelkonform und wasserrechtlich erlaubt, Reinigung, Stauvolumen für Starkregen.
Gehwege, Zufahrten und entsiegelte Parkflächen	Bis 530.000 EUR	Ebene, barrierefreie Gehwege auf rund 750 m, darunter die beim letzten Abschnitt zurückgestellten 250 m. Weniger Versiegelung.
Kreuzung Hohenbrunner Straße	100.000 EUR	Sichere Radführung, barrierefreie Querung, bis zu drei neue Bäume.
Bushaltestelle und Querung Barbarossastraße	60.000 EUR	Lange Mittelinsel statt Provisorium, barrierefreier Einstieg, erschwertes Vorbeifahren am haltenden Bus, förderfähig.

Weiterer Projektablauf

Sofern die vorliegende Entwurfsplanung durch den Bauausschuss und den Gemeinderat in den jeweiligen Novembersitzungen beschlossen wird, erfolgt bis zum Jahresende 2026 die Erstellung der Ausführungs- und Genehmigungsplanung.

Die Ausschreibung der Baumaßnahme ist dann ab Januar 2027 vorgesehen; die Auftragsvergabe ca. März/April 2027. Es wird sich aufgrund der erwarteten Auftragssumme um eine nationale öffentliche Ausschreibung handeln, die gemeinsam mit dem Fachplaner planum+ über die e-Vergabe-Plattform des Zweckverbands Kommunale Dienste Oberland abgewickelt wird.

Fazit

Die Verwaltung empfiehlt, die Entwurfsplanung in vorliegender Form zu genehmigen, um mit der Ausführungsplanung sofort beginnen und die Umsetzung in 2027 realisieren zu können.

Die Verwaltung empfiehlt dazu den Abruf der Leistungsphasen 5 – 7 beim Planungsbüro planum+ GmbH.

Sachgebiet: Tiefbau

Die dargelegten Kosten werden in Anbetracht der Länge des zu sanierenden Bereichs und der zahlreichen dringend notwendigen bzw. über verschiedene, teils viele Jahre zurückliegende, Anträge angestoßenen Anpassungen als angemessen erachtet und mit dem Kostenblock für Unvorhergesehenes in die HH-Planung 2027 ff eingestellt.

Mit der grundhaften Sanierung wird wieder eine technischen Nutzungsdauer von rd. 30 Jahren erreicht, die diese Investition rechtfertigt. Langfristig bedeutet dies eine tragfähige und verkehrssichere Straßeninfrastruktur. Von Zwischenlösungen, insbesondere von einer reinen Deckensanierung, rät das Tiefbauamt und auch das Fachplanungsbüro ab.

Dem Sachverhalt liegen folgende Unterlagen bei (im RIS unter Vorlagennr.: 2026/6670 abrufbar):

Anlage 1: Übersichtskarte vom 09.09.2026

Anlage 2: Übersichtslageplan vom 27.10.2026

Anlage 3: Lagepläne Straßenbau vom 27.10.2026

Anlage 4: Detailplan taktile Elemente vom 27.10.2026

Anlage 5: Bauphasenpläne vom 25.10.2026

Anlage 6: Querschnitte vom 26.10.2026

Anlage 7: Fotodokumentation Zustand Flüsterasphalt Ottobrunn ca. 2 Jahre nach Fahrbahnsanierung

Anlage 8: Übersicht zur Kostenberechnung vom 26.10.2026

Anlage 9: Kostenvergleich Asphaltaufbau

Anlage 10: Kostenvergleich Deckensanierung - grundhafte Sanierung vom 04.11.2026

Der Bau- und Verkehrsausschuss hat als Fachgremium am 10.11.2026 vorberaten und Folgendes beschlossen:

Beschlussvorschlag:

Empfehlung an den Gemeinderat:

1. Der Gemeinderat nimmt den Sachvortrag zur Kenntnis.

2. Der Gemeinderat stimmt der vorgelegten Entwurfsplanung in seiner Gesamtheit zu.

3. Der Gemeinderat stimmt dem Abruf der Leistungsphasen 5-7 bei der planum+ GmbH zu, um die Planung zeitnah weiterzuführen.

Sachgebiet: Tiefbau

4. Der Gemeinderat stimmt der Ausschreibung der Bauleistungen zu. Die Verwaltung wird ermächtigt, dem wirtschaftlichsten Bieter den Zuschlag zu erteilen.

5. Der 1. Bürgermeister wird ermächtigt, entsprechende Erklärungen abzugeben**.**

6. Der Gemeinderat nimmt die voraussichtlichen Gesamtkosten (Bau- und Planungskosten) inkl. Unvorhergesehenes in Höhe von 2.650.000 EUR brutto zur Kenntnis. Die entsprechenden HH-Mittel sind in der Haushaltsplanung 2027 ff. zu berücksichtigen.