

Vorlage Nr.: GB II/395/2018  
Status: öffentlich  
Geschäftsbereich: GB II Bau - Planung - Umwelt  
Stichwort: Vorstellung Planung  
Aktenzeichen.:  
Datum: 10.07.2018  
Verfasser: Al-Taha Sadeq

---

**TOP**

Sanierung Schleißheimer Straße Süd - Parallelstraße zur B 471; Vorstellung der Planung

---

Beratungsfolge:

Datum Gremium

24.07.2018 Bau-, Planungs- und Umweltausschuss

---

**I. SACHVORTRAG:**

Die Planung umfasst den Abschnitt der Schleißheimer Straße Süd im Bereich zwischen Graf-Zeppelin-Platz im Westen bis zur Einmündung der Daimlerstraße im Osten. Die Breite der Fahrbahn im überplanten Bereich liegt bei ca. 6,0 m und die Länge bei ca. 700 m. Die Straße wird hauptsächlich vom Anliegerverkehr (Gewerbegebiet) genutzt.

Für die Sanierung der Schleißheimer Straße Süd wurde die Variante vier Meter breiter Fahrstreifen mit Einbahnverkehr in West-Ost-Richtung, zusätzlicher Schutzstreifen (zwei Meter breit) für Radfahrer in Ost-West-Richtung entlang des Grünstreifens gewählt. Diese Variante entspricht den Vorgaben des Radwegkonzepts Garching-Hochbrück - Änderung der Verkehrsführung in den Gewerbestraßen, wie von der Planungsgemeinschaft Verkehr im Juni 2017 vorgeschlagen und vom Stadtrat im Juli 2017 und Haupt- und Finanzausschuss im Oktober 2017 beschlossen wurde.

Die bestehende Parallelstraße Süd ist ca. 6,0 m breit. Für den LKW-Verkehr sowie den Radverkehr in West-Ost-Richtung ist eine gemeinsame Fahrspur mit einer Breite von 4,0 m vorgesehen. Der Fahrradschutzstreifen in der Gegenrichtung ist 2,0 m breit und mit einer gestrichelten Schmalstrichmarkierung abgetrennt. Der Schutzstreifen kann im Bedarfsfall (Ein- und Ausfahrten LKW) überfahren werden. Derzeit wird der Grünstreifen häufig durch LKWs zugeparkt. Zum Schutz des Grünstreifens und zur Regulierung des Parkverhaltens ist eine Abgrenzung zwischen Fahrradschutzstreifen und Grünstreifen mit Betonschutzwänden den sogenannten Deltablocs vorgesehen.

Die Grundstückszufahrten wurden mit Schleppkurven überprüft. In den meisten Fällen des „Ausfahrens“ aus den Grundstücken muss der Schutzstreifen mitbenutzt werden. Deshalb wird hier ein Schutzstreifen mit überfahrbarer, gestrichelter Schmalstrichmarkierung gewählt. Bei einem Radfahrerstreifen mit durchgezogener Breitstrichmarkierung wäre ein Überfahren nicht erlaubt. Am westlichen und östlichen Ende der beplanten Strecke wird der Schutzstreifen gemäß Radwegkonzept an die bestehenden Geh- und Radwege angeschlossen.

Die Fahrbahnsanierung umfasst die Erneuerung der Fahrbahnfläche im Bereich des vorgesehenen Fahrradschutzstreifens, da hier durch parkende LKWs große Schäden und Risse in der Fahrbahn entstanden sind. Der Straßenaufbau wird hier als Regelaufbau (LKW-Verkehr) mit 4 cm Asphaltdeckschicht, 14 cm Asphalttragschicht und 42 cm Frostschutzschicht gewählt.

Somit ergibt sich für den frostsicheren Oberbau eine Gesamtstärke von 60 cm. Zusätzlich müssen die Bereiche mit den Absetz- und Sickerschächten neu asphaltiert werden.

Die Fahrbahnentwässerung erfolgt weiterhin in die Straßeneinläufe auf der Nordseite, soweit möglich wird das vorhandene Längs- und Quergefälle optimiert. Die vorhandenen Sickerschächte werden zu Absetzschächten umgebaut und es werden neue Sickerschächte DN 1500 verbaut. Da das nach DWA Regelwerk A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ notwendige Entwässerungsvolumen über Sickerschächte nicht erreicht werden kann, werden bereichsweise zusätzlich in den vorhandenen Grünstreifen Sickermulden angeordnet. Im Bereich des neuen Fahrradschutzstreifens können aufgrund der vorhandenen Sparten (Gas- und Wasserleitung, Schmutzwasserkanal) keine Rigolen eingebaut werden.

### Deltablocs

Das „Deltablocs Rückhaltesystem“ wird für den temporären oder dauerhaften Schutz von Fahrstreifen, zur Baustellensicherung oder als Mittelstreifensicherung bei Autobahnen eingesetzt. Die Betonelemente (Standardlänge 6,0 m, Breite 60 cm, Höhe 80 cm, Einzelgewicht ca. 4-5 to) werden miteinander durch Stahlprofile (eine Art Nut und Feder System) verbunden, sind aber nicht mit dem Untergrund verbunden und werden auf eine verdichtete Kiesunterlage gesetzt. An der Unterseite befinden sich Durchlässe, so dass anfallendes Regenwasser in die Sickermulden im angrenzenden Grünstreifen fließen kann. Die Aufstellung der Deltablocs soll vor allem verhindern, dass LKWs weiterhin den nördlichen Fahrbahnrandbereich und Teile des Grünstreifens zum Parken nutzen und damit die Sickerfläche durch Verdichtung des Untergrundes zerstören.

An Stellen, die weiterhin zugänglich bleiben müssen (Gasschieber, Hydrant) sind Lücken zwischen den einzelnen Betonelementen vorgesehen. Für Reparaturen an darunter liegenden Leitungen können die Elemente zerstörungsfrei lokal entfernt/herausgehoben und danach wieder versetzt werden.

Die geschätzten Baukosten liegen bei ca. 250.000 € brutto.

Herr Börzsöny vom Ingenieurbüro Renner stellt das Planungskonzept vor.

### II. BESCHLUSS:

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss nimmt die vom Ingenieurbüro Renner vorgestellte Planung zur Kenntnis und beschließt, die Planung zur Ausführung freizugeben.

### III. VERTEILER:

#### BESCHLUSSVORLAGE:

- zugestellt
- als Tischvorlage an den Stadtrat
- als Tischvorlage an den Ausschuss

  
  


#### ANLAGE(N):

- zugestellt
- als Tischvorlage an den Stadtrat
- als Tischvorlage an den Ausschuss

  
  


Anlagen: Pläne