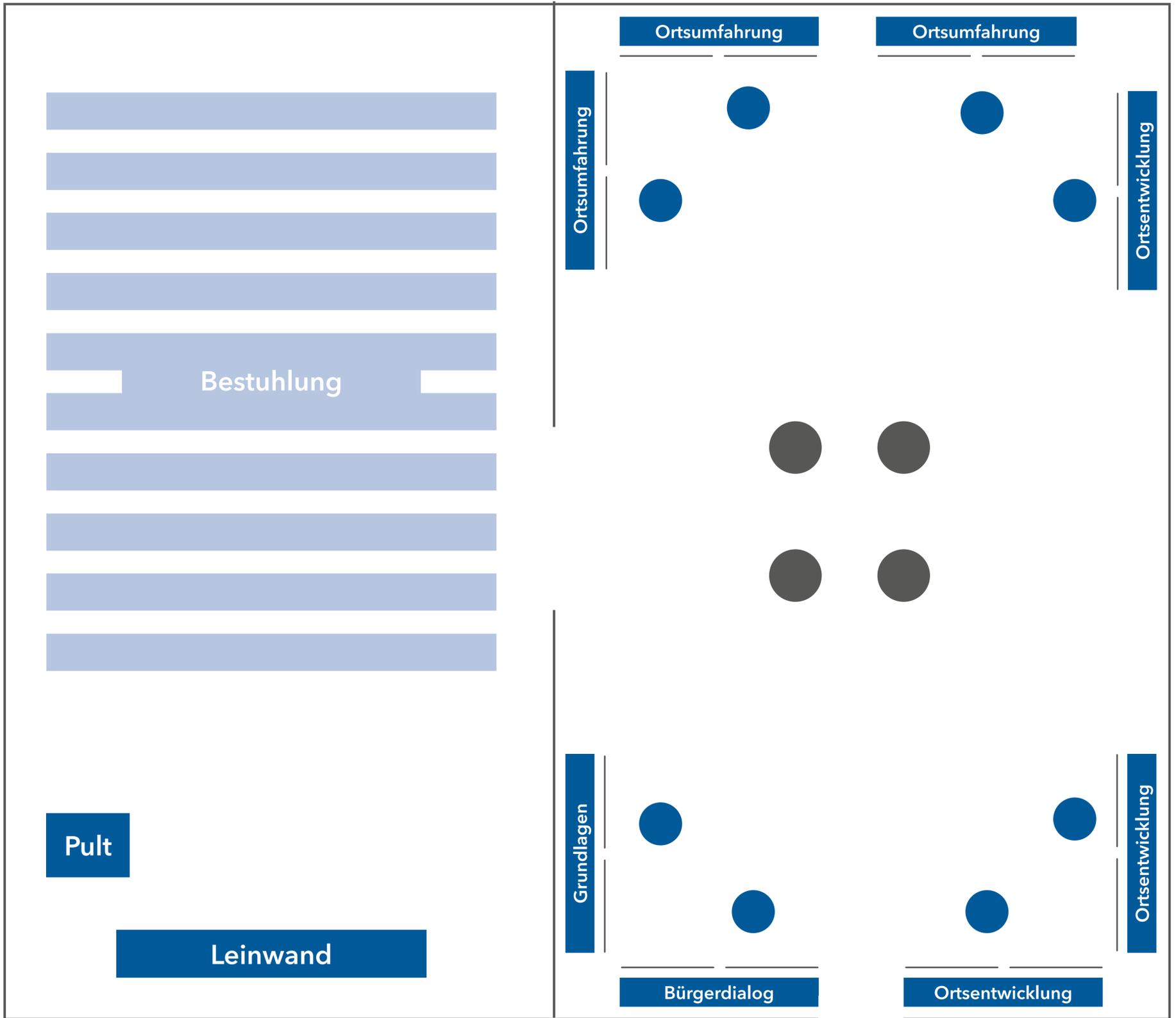


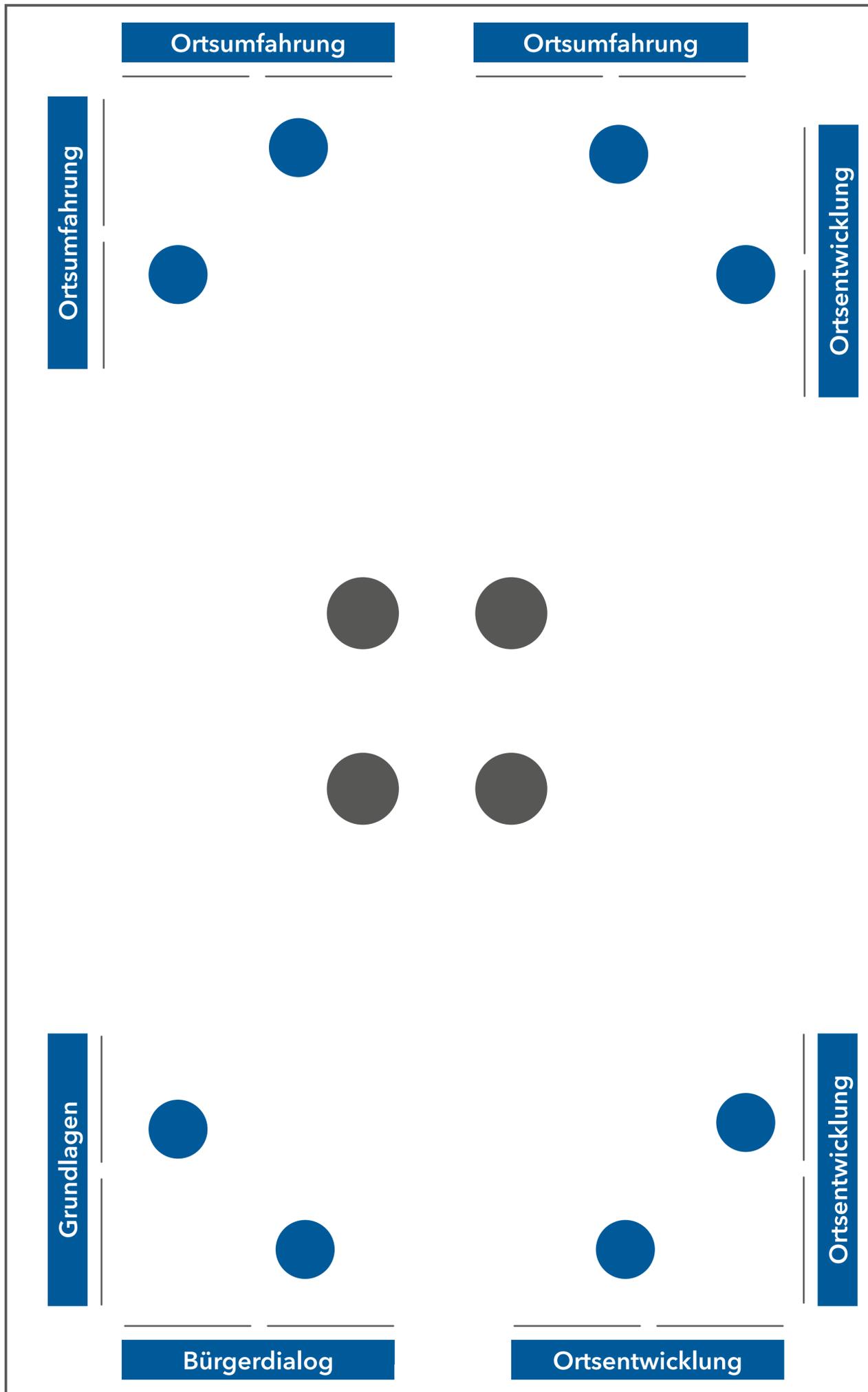
Raumplan Bürgerdialog



EINGANG



Raumplan Bürgerdialog



EINGANG



Termine und Verlauf



Gesamtablauf Ortsentwicklung und Ortsumfahrung

KONTINUIERLICHER DIALOG

Beteiligungsphase

Information, Dialog & Mitwirkung

- Information und Sachstand
- Dialog
- Mitwirkung an den Vorgaben für die Planung
- Entscheidungen des Gemeinderats zu Ortsentwicklungszielen und Vorzugstrasse

Konzeptphase

Strukturkonzept
Trassenkonzept

- Erstellung der Rahmenplanungen zu Ortsentwicklung und Umgehungsstraße

Entscheidung

Information, Dialog & Mitwirkung

- Information mit Vorstellung der Rahmenplanungen
- Dialog
- Mitwirkung an Vorgaben für Planung
- Verzahnt mit Planungsphasen
- Entscheidung

Planungsphase

Strukturkonzept
Trassenkonzept

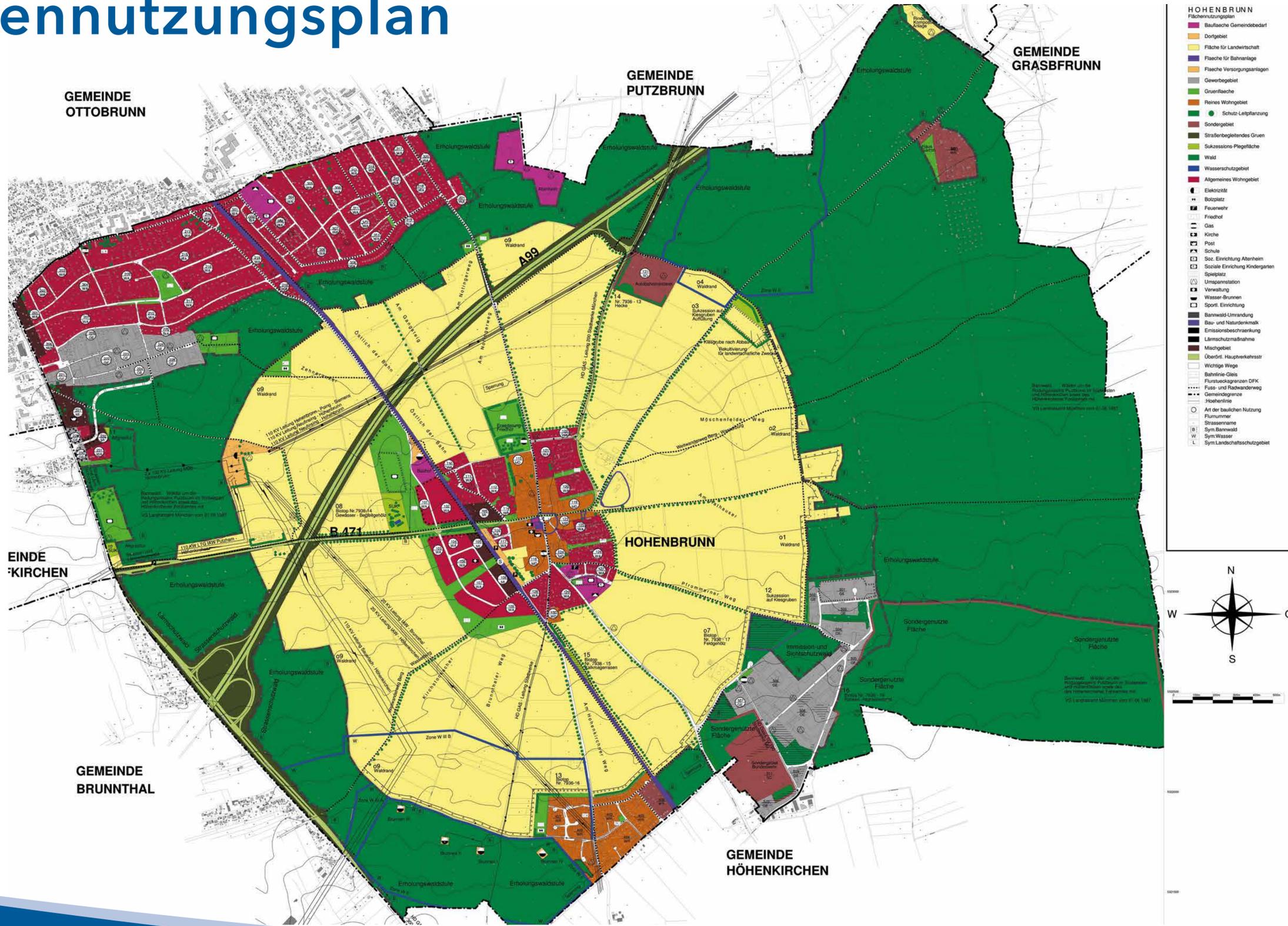
- Vorgaben von Bürgern und Gemeinderat
- Aufstellung Bebauungsplan
- frühzeitige und formelle Öffentlichkeitsbeteiligung
- Entscheidung

REALISIERUNG

- Freiwillige Öffentlichkeitsbeteiligung mit Information und Dialog zur Ausführung
- Baustellenbegleitende Kommunikation



Flächennutzungsplan



Zielsetzung des Gemeinderats



Ortsmitte entlasten und aufwerten



Verkehrsentlastung durch Verlagerung Schwerlastverkehr



Auslastung der örtlichen Infrastruktur gewährleisten



Keine zusätzliche Belastung Luitpoldsiedlung, idealerweise Entlastung



Abstimmung mit Nachbarkommunen zur regionalen Verkehrsplanung



Siedlungsentwicklung mittel – statt langfristig vorantreiben



Gewerbe durch gute Anbindung stärken



Nahversorgungssituation in der Gemeinde verbessern



Aufenthaltsqualität im Bereich Pfarrer-Wenk-Platz verbessern



Defizite im S-Bahnhofsbereich beseitigen (**Gestaltung, Funktion, Zugänglichkeit**)

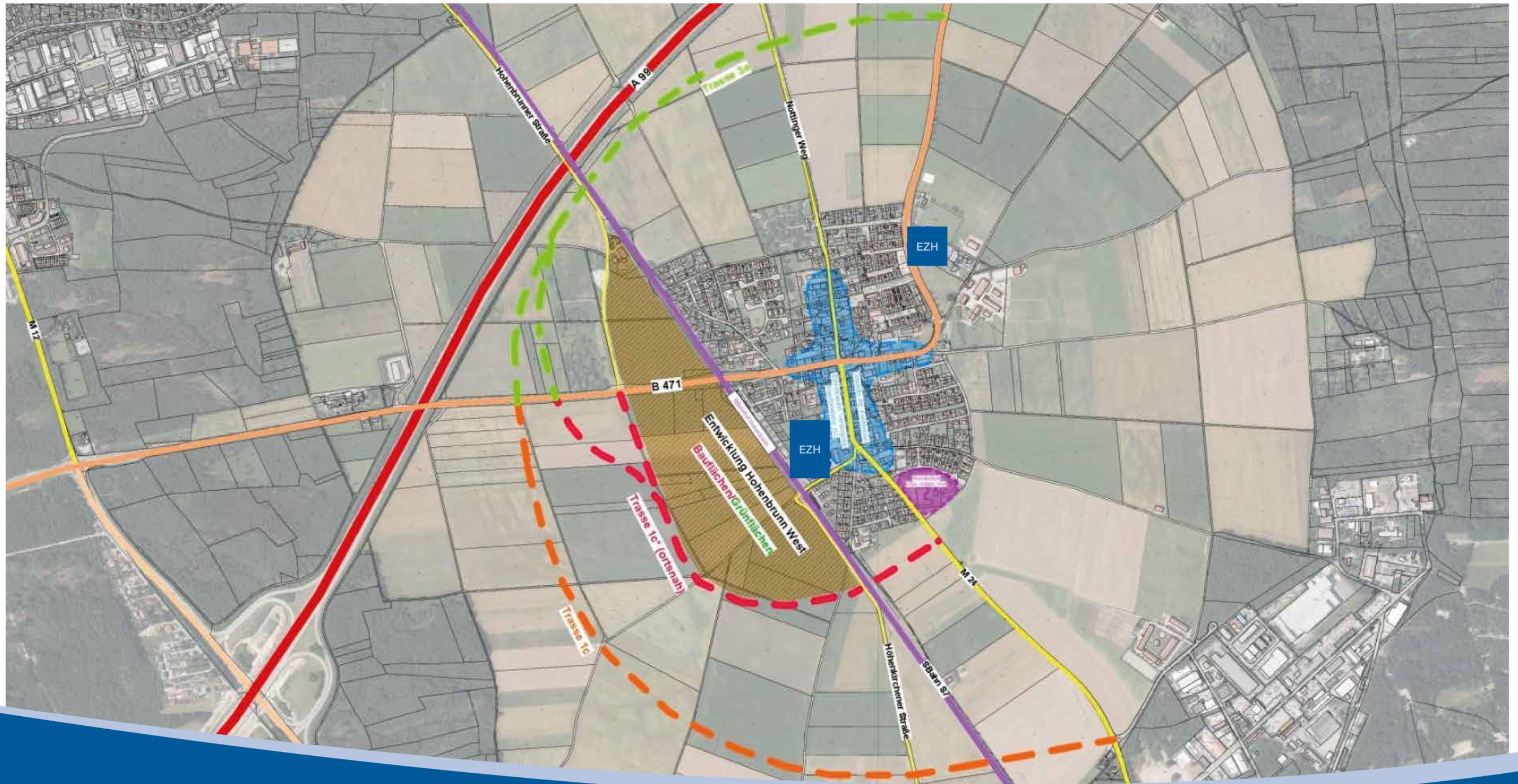


Zielsetzung der Bürger

A large area for writing, consisting of two columns of horizontal dotted lines.



Idee: Entwicklung der Flächen westl. der Bahn mit West- (und Nord-)umfahrung



Siedlungsentwicklung westlich des S-Bahnhofs Ihre Meinung ist gefragt!

Welche **Chancen/Risiken** sehen Sie im Hinblick auf...

- die verkehrliche Situation der Ortsmitte
- die Teilfinanzierung der Ortsumgehung
- die Einwohnerentwicklung
- die Einnahmesituation (Haushalt) der Gemeinde
- das soziale Leben im Ort
- die Realisierung neuer Wohnformen
- die soziale Infrastruktur im Ort
- die Versorgungssituation im Ort
- das Orts- und Landschaftsbild
- den S-Bahnhof und dessen Umfeld

CHANCEN

RISIKEN

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

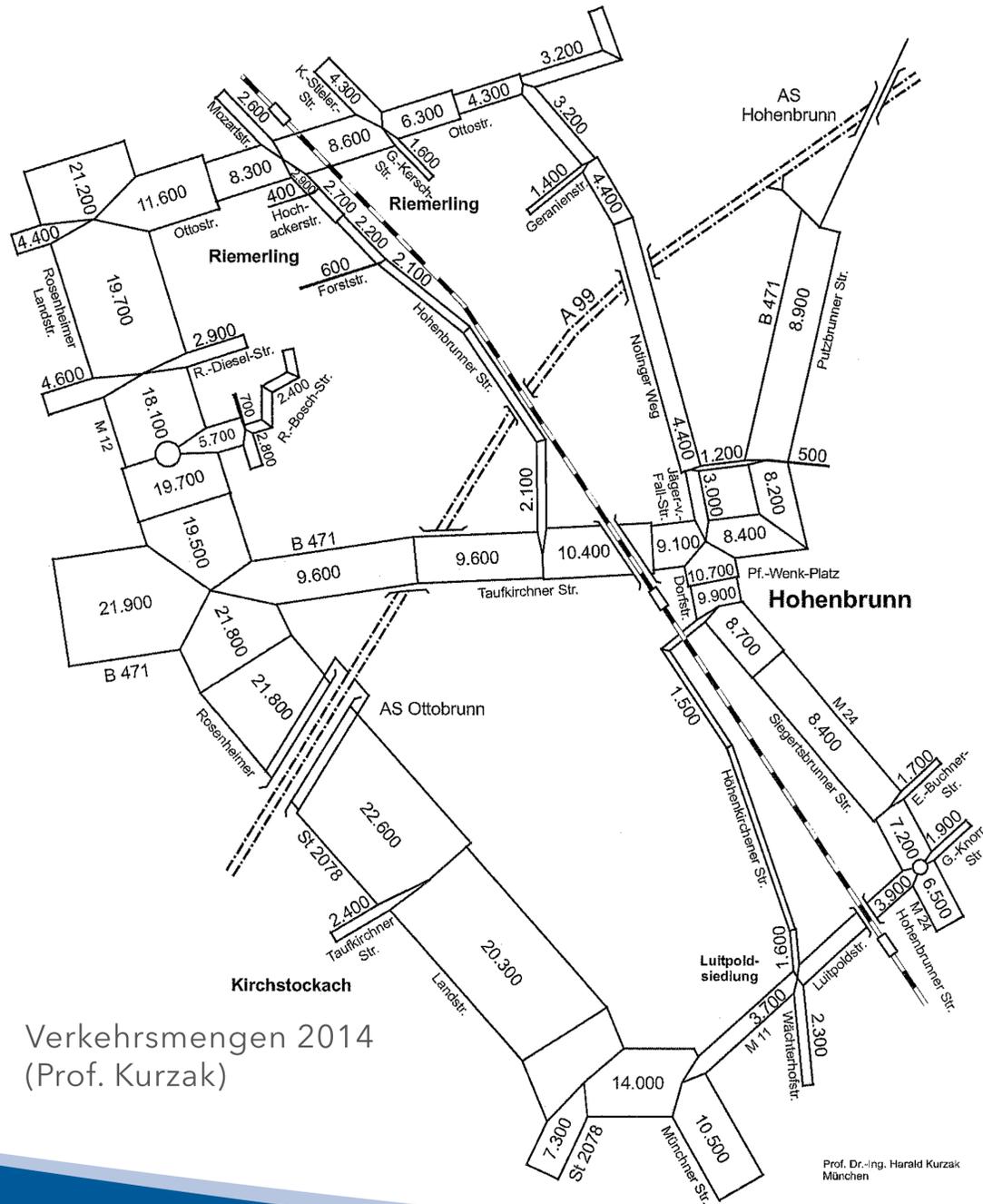
.....

.....



Verkehrsmengen

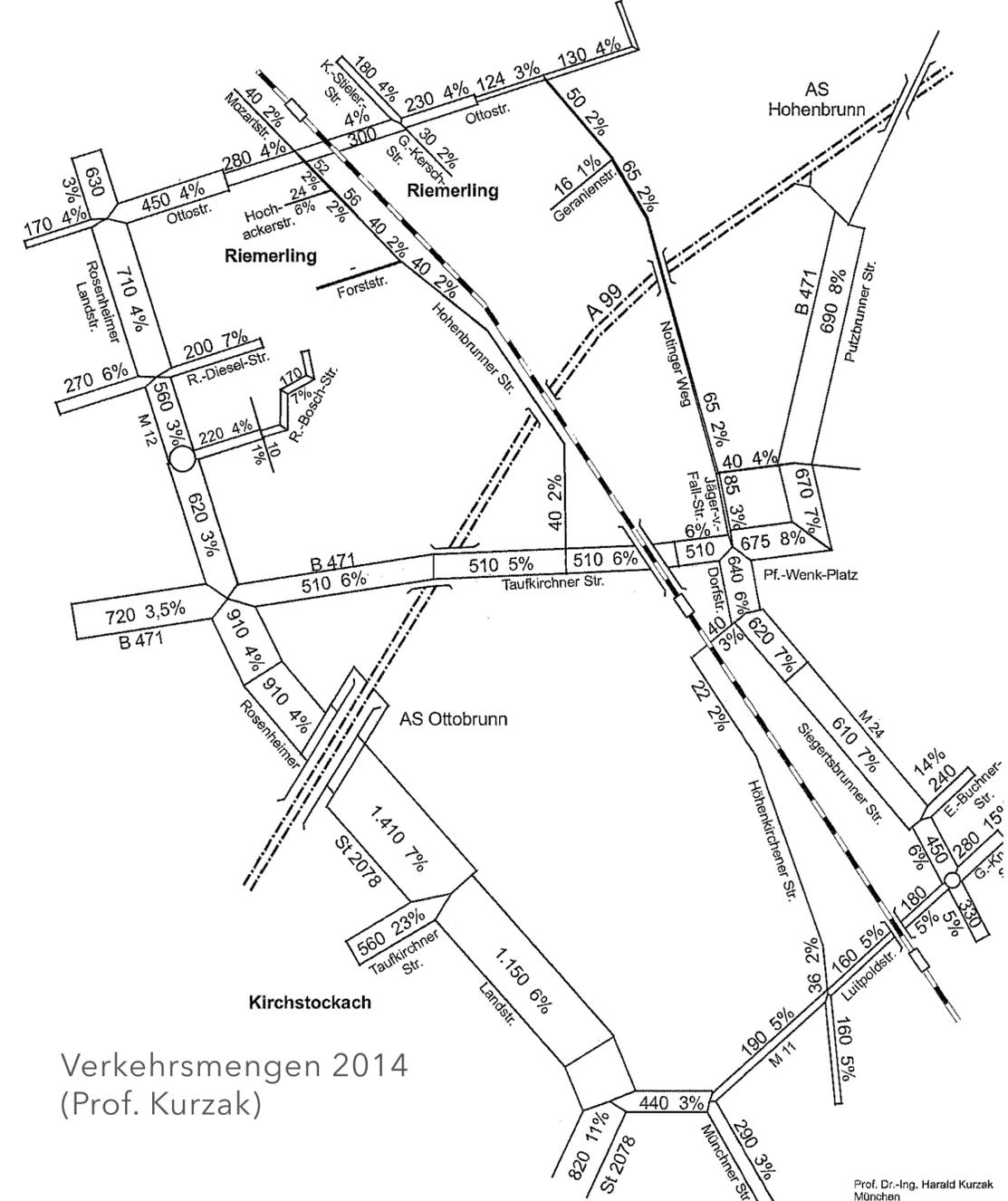
Querschnittsbelastungen Hohenbrunn
Gesamtverkehr in KFZ/24 Std./Zählung 7. März 2014



Verkehrsmengen 2014
(Prof. Kurzak)

Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

Querschnittsbelastungen Hohenbrunn
Schwerverkehr in KFZ/24 Std./Zählung 7. März 2014

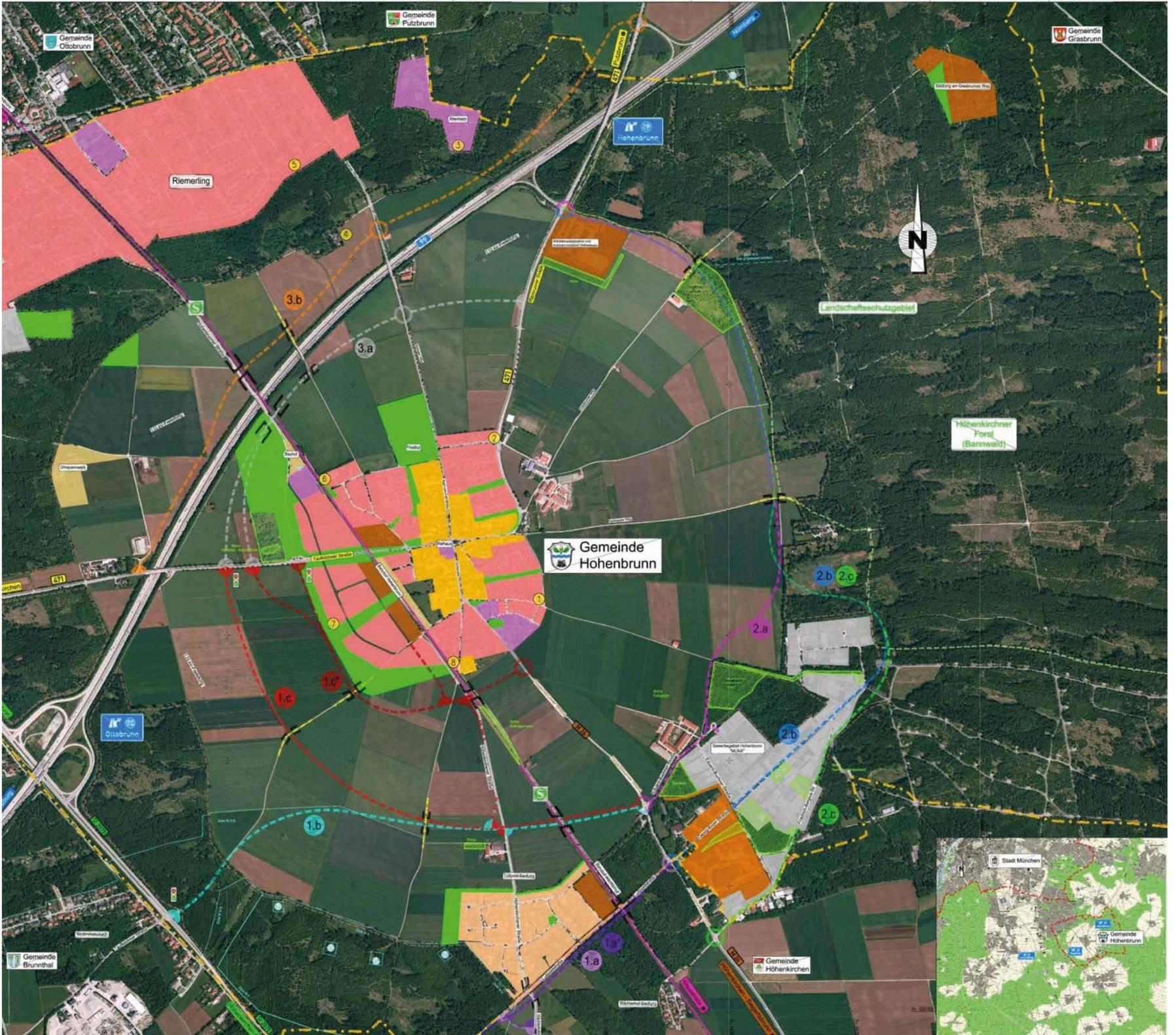


Verkehrsmengen 2014
(Prof. Kurzak)

Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München



Trassenalternativen (Stand 2012)



Legende

Nutzungsarten gem. Flächennutzungsplan:

- Reines Wohngebiet (WR)
- Allgemeines Wohngebiet (WA)
- Dorfgebiet (MD)
- Mischgebiet (MI)
- Gewerbegebiet (GE)
- Sondergebiet Bundeswehr
- Baufläche Gemeindebedarf
- Fläche Versorgungsanlagen
- Grünfläche
- Sukzessionsfläche

Grenzen:

- Gemeindegrenze
- Bannwaldgrenze
- Grenze Landschaftsschutzgebiet
- Grenze Wasserschutzgebiet/Brunnen
- Grenze Biotop

Trassenvarianten:

- Trasse 1a
- Trasse 1a*
- Trasse 1b
- Trasse 1c
- Trasse 1c*
- Trasse 2a
- Trasse 2b
- Trasse 2c
- Trasse 3a
- Trasse 3b
- Feld- und Waldweg

Knotenpunkte und Bauwerke:

- Einmündung
- Einmündung mit Lichtsignalanlage
- Kreisverkehr
- Straßenüberführung
- Straßenunterführung
- Tieflage

Schalltechnische Untersuchung

- Berechnungspunkt

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
1	Veränderung Varianten 1a*/1b	17.08.15	Fürmann
2	Veränderung 1a*, 1c* und 2c	05.10.12	Fürmann

		Wagner Ingenieure 80634 München Tel. 089 309000-1 Fax. 089 309000-20 E-Mail: wagner@wagner-ingenieur.de	Datum: 08.05.11 Zeichnung: 1 Blatt: 1 von 1
		Gemeinde Hohenbrunn Linienfindung Ortsumfahrung Hohenbrunn Lageplan Luftbild Maßstab: 1 : 5.000	



Trassenauswahl

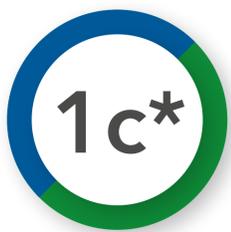
Diskussion und Beschlüsse

- 1a** Aufgrund der teilweisen Lage in der Nachbargemeinde ist eine **interkommunale Lösung** zusammen mit Höhenkirchen-Siegertsbrunn notwendig. Die Planung würde auf fremden Gemeindegebiet verlaufen zudem bestehen Probleme bei den Grundstücksverfügbarkeiten. Zeithorizont für einen Ausbau der Unterführung Luitpoldstraße ist mindestens 10 Jahre bis zur Realisierung. Lärmschutzmaßnahmen wird es nur bei einem Komplettausbau der Straße geben. Hohe Kosten für Tunnellösung.
→ Entscheidung des Gemeinderats: Trasse nicht weiter verfolgen
- 1b** Diese Variante **löst den Verkehr** im Süden der Gemeinde **nur zum Teil**. Gegebenenfalls aber Alternative zu den Trassen 1c, 1c*.
→ Entscheidung des Gemeinderats: Hinter Trassen 1c, 1c* zurückgestellt.
- 1c** oder **1c*** Eine **Westumfahrung** wird aufgrund der Eigentumsverhältnisse zu einer Siedlungsentwicklung **westlich des S-Bahnhofs** führen. Deshalb soll diese Variante zusammen mit der Bürgerschaft vor diesem Hintergrund weiter diskutiert werden.
→ Entscheidung des Gemeinderats: Trassen weiter verfolgen.
- 2a** Bei diesen Trassen ergeben sich **zahlreiche Probleme**:
- geringer Wirkungsgrad/Entlastungswirkung bei hohen Kosten aufgrund der Länge
 - Grundstücksverfügbarkeit schwierig
- 2b**
- Auswirkung auf Waldrand/Rodungsinsel, daher naturschutzfachliche Bedenken
 - Anschluss durch Gewerbegebiet schwierig
- Die Varianten 2b + 2c sind als Umgehungsstraßen nicht geeignet: So ist die Georg-Knorr-Straße zu eng, Parkbuchten sowie ggf. extra Parkstreifen nur schwer möglich.
- 2c** → Entscheidung des Gemeinderats: Trassen nicht weiter verfolgen
- 3a** Die Variante 3a würde für eine **Entlastung im Westen und Norden** der Gemeinde sorgen
→ Entscheidung des Gemeinderats: Trasse weiter verfolgen.
- 3b** Diese Variante kommt nicht in Frage, da über fremdes Gemeindegebiet geplant werden müsste und die Planung sich daher als schwierig erweisen würde. Zudem wird nur eine geringe Entlastungswirkung erreicht. Auch Riemerling wäre negativ betroffen.
→ Entscheidung des Gemeinderats: Trasse nicht weiter verfolgen



Bau- und Grunderwerbskosten*

*Stand: 2015



Erforderlicher Grunderwerb für 1.725m Länge		Land max.	Option 1
		15 EUR/m ²	30 EUR/m ²
ohne Lärmschutzwall ca. 17.5m Breite	30.000 m ²	450.000 EUR	900.000 EUR
Gesamtkosten		4.511.800 EUR	4.961.800 EUR
mit Lärmschutzwall ca. 23m Breite	40.000 m ²	600.000 EUR	1.200.000 EUR
Gesamtkosten		5.200.000 EUR	5.800.000 EUR

Anmerkung: Lärmschutzwall ist wegen der Nähe zur möglichen Bebauung erforderlich



Erforderlicher Grunderwerb für 2.260m Länge		Land max.	Option 1
		15 EUR/m ²	30 EUR/m ²
ohne Lärmschutzwall ca. 17.5m Breite	38.000 m ²	570.000 EUR	1.140.000 EUR
Gesamtkosten		5.470.000 EUR	6.040.000 EUR
mit Lärmschutzwall ca. 23m Breite	50.000 m ²	750.000 EUR	1.500.000 EUR
Gesamtkosten		5.650.000 EUR	6.400.000 EUR
mit Lärmschutzwall ca. 23m Breite	50.000 m ²	750.000 EUR	1.500.000 EUR
Gesamtkosten		6.418.400 EUR	7.168.400 EUR

Anmerkung: Der Lärmschutzwall ist wegen der Entfernung zur möglichen Bebauung nicht erforderlich.
Es empfiehlt sich jedoch der Grunderwerb hierfür, um eine nochmalige Orterweiterung zu ermöglichen.



Erforderlicher Grunderwerb für 2.070m Länge		Land max.	Option 1
		15 EUR/m ²	30 EUR/m ²
ohne Lärmschutzwall ca. 17.5m Breite	35.000 m ²	525.000 EUR	1.050.000 EUR
Gesamtkosten		4.825.000 EUR	5.350.000 EUR
mit Lärmschutzwall ca. 23m Breite	45.000 m ²	675.000 EUR	1.350.000 EUR
Gesamtkosten		4.975.000 EUR	5.650.000 EUR
mit Lärmschutzwall ca. 23m Breite	45.000 m ²	675.000 EUR	1.350.000 EUR
Gesamtkosten		5.699.500 EUR	6.374.500 EUR

Anmerkung: Der Lärmschutzwall ist wegen der südlich vorhandenen Bebauung teilweise erforderlich (ca. 100m).
Es empfiehlt sich jedoch der Grunderwerb hierfür auf ca. 80 % der Länge, um eine nochmalige Gebietserweiterung der Luitpoldsiedlung zu ermöglichen.



Kriterienkatalog für die Beurteilung der Trassenalternativen

Verkehrliche Effekte
Entlastung vom Durchgangsverkehr auf der B 471
Entlastung vom Durchgangsverkehr auf der M 24
Entlastung vom „Stauvermeidungsverkehr“ (A 99)
Entlastung vom Gewerbeverkehr (MUNA)
Entlastung der Ortsmitte vom Schwerlastverkehr
Verbesserung d. Erreichbarkeit des Gewerbegebietes (MUNA)
Routenführung/Trassenlänge/„Umwegigkeit“

Siedlungsstruktur
Erreichbarkeit/Anschlüsse bestehender Bauflächen
Erschließungsfunktionen für künftige Bauflächen
Restriktionen für künftige Siedlungsentwicklung
Trennwirkung
Auswirkungen auf das Ortsbild

Raumnutzungskonflikte
Nutzungskonflikte Artenschutz
Nutzungskonflikte Waldwirtschaft
Nutzungskonflikte Landwirtschaft
Lärmbelastung

Umsetzungskriterien
Grunderwerb/Grundstücksverfügbarkeit
Kosten Trassen (Baukosten)
Kosten Lärmschutzmaßnahmen
Kosten Ausgleichsflächen

Natur und Landschaft
Flächenverbrauch
Waldfunktionen/Eingriffe in den Wald
Beeinträchtigung d. Naherholungsfunktionen
Auswirkungen auf das Landschaftsbild
Bodenschutz/agrarstrukturelle Belange

Beispiele der Bewertung

Folgendes Meinungsbild entstand nach der Bepunktung:

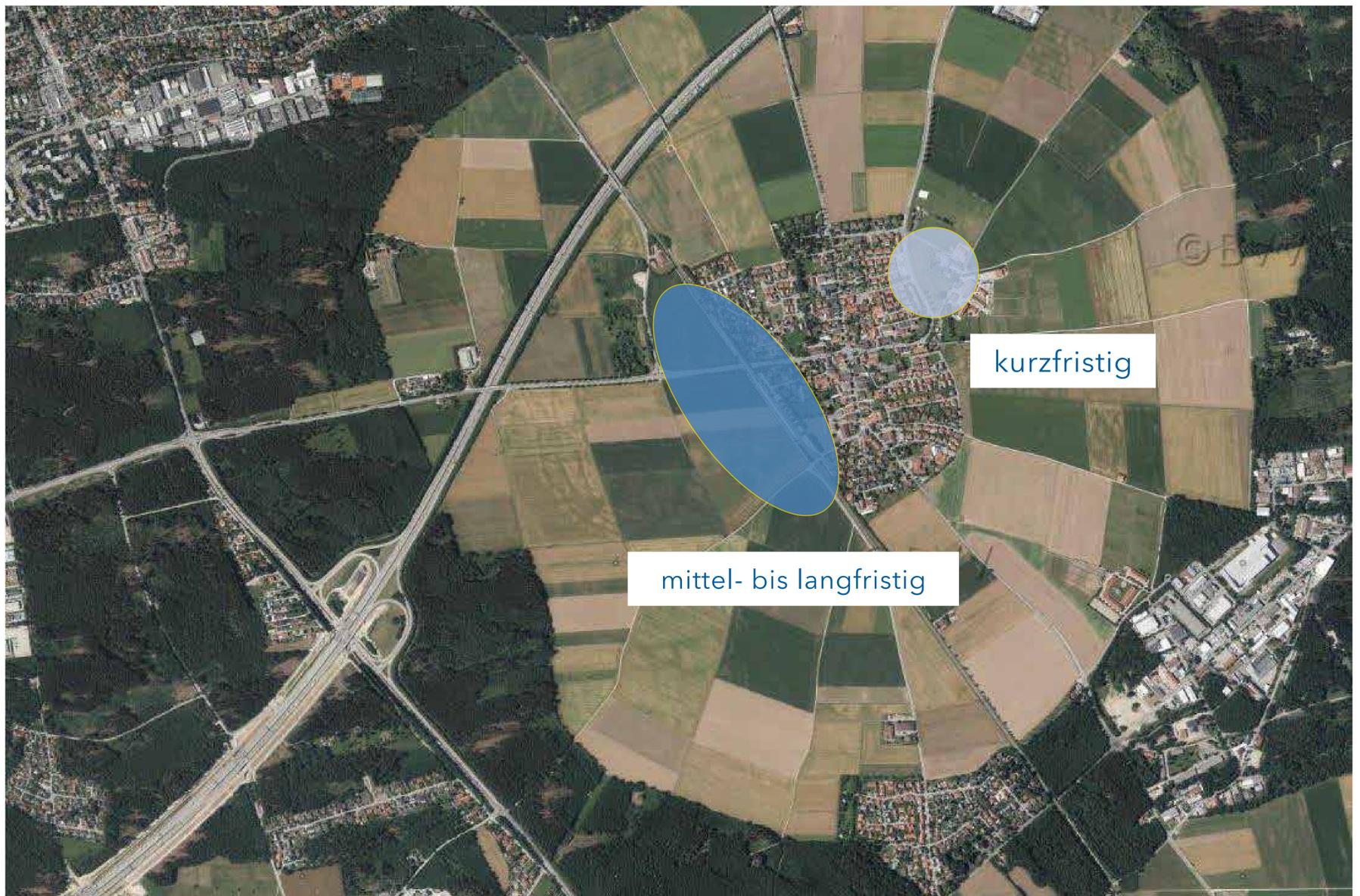
Kriterien zur Beurteilung von Trassenoptionen	
Verkehrliche Effekte	
Entlastung vom Durchgangsverkehr auf der B 471	-
Entlastung vom Durchgangsverkehr auf der M 24	3 P
Entlastung vom „Stauvermeidungsverkehr“ (A 99)	2 P
Entlastung vom Gewerbeverkehr (MUNA)	3 P
Entlastung der Ortsmitte vom Schwerlastverkehr	15 P
Verbesserung der Erreichbarkeit des Gewerbegebietes	11 P
Routenführung /Trassenlänge /„Umwegigkeit“	-
Natur und Landschaft	
Flächenverbrauch	5 P
Waldfunktionen / Eingriffe in den Wald	4 P
Beeinträchtigung der Naherholungsfunktionen	7 P
Auswirkungen auf das Landschaftsbild	7 P
Bodenschutz / agrarstrukturelle Belange	1 P
Raumnutzungskonflikte	
Nutzungskonflikte Artenschutz	2 P
Nutzungskonflikte Waldwirtschaft	-
Nutzungskonflikte Landwirtschaft	1 P
Lärmbelastung	4 P
Sicherheit/Querbarkeit	-
Umsetzung	
Grunderwerb / Grundstücksverfügbarkeit	10 P
Kosten Trassen (Baukosten)	6 P
Kosten Lärmschutzmaßnahmen	-
Kosten Ausgleichsflächen	-
Nachbargemeinden (Flächenerwerb)	-
Siedlungsstruktur	
Erreichbarkeit / Anschlüsse bestehender Bauflächen	1 P
Erschließungsfunktionen für künftige Bauflächen	-
Restriktionen für künftige Siedlungsentwicklung	1 P
Trennwirkung	-
Auswirkungen auf das Ortsbild	7 P

Ergebnis Gruppe 1:

Kriterien für die Beurteilung der Trassenoptionen	Trassenvarianten							
	1a	1b	1c	2a	2b	3a	3b	3c
Verkehrliche Effekte								
Entlastung vom Durchgangsverkehr auf der B 471	+	+	+	+	+	+	+	+
Entlastung vom Durchgangsverkehr auf der M 24	+	+	+	+	+	+	+	+
Entlastung vom „Stauvermeidungsverkehr“ (A 99)	+	+	+	+	+	+	+	+
Entlastung vom Gewerbeverkehr (MUNA)	+	+	+	+	+	+	+	+
Entlastung der Ortsmitte vom Schwerlastverkehr	+	+	+	+	+	+	+	+
Verbesserung der Erreichbarkeit des Gewerbegebietes	+	+	+	+	+	+	+	+
Routenführung /Trassenlänge /„Umwegigkeit“	-	-	-	-	-	-	-	-
Natur und Landschaft								
Flächenverbrauch	-	-	-	-	-	-	-	-
Waldfunktionen / Eingriffe in den Wald	-	-	-	-	-	-	-	-
Beeinträchtigung der Naherholungsfunktionen	-	-	-	-	-	-	-	-
Auswirkungen auf das Landschaftsbild	-	-	-	-	-	-	-	-
Bodenschutz / agrarstrukturelle Belange	-	-	-	-	-	-	-	-
Raumnutzungskonflikte								
Nutzungskonflikte Artenschutz	0	0	0	0	0	0	0	0
Nutzungskonflikte Waldwirtschaft	0	0	0	0	0	0	0	0
Nutzungskonflikte Landwirtschaft	0	0	0	0	0	0	0	0
Lärmbelastung	0	0	0	0	0	0	0	0
Umsetzung								
Grunderwerb / Grundstücksverfügbarkeit	-	-	-	-	-	-	-	-
Kosten Trassen (Baukosten)	-	-	-	-	-	-	-	-
Kosten Lärmschutzmaßnahmen	0	0	0	0	0	0	0	0
Kosten Ausgleichsflächen	0	0	0	0	0	0	0	0
Nachbargemeinden (Flächenerwerb)	-	-	-	-	-	-	-	-
Siedlungsstruktur								
Erreichbarkeit / Anschlüsse bestehender Bauflächen	0	0	+	0	+	0	0	0
Erschließungsfunktionen für künftige Bauflächen	0	+	+	0	0	0	0	0
Restriktionen für künftige Siedlungsentwicklung	0	0	+	0	0	0	0	0
Trennwirkung	0	-	-	0	0	-	-	-
Auswirkungen auf das Ortsbild	0	-	-	+	+	0	0	0



Entwicklungsflächen



Entwicklungsstrategien

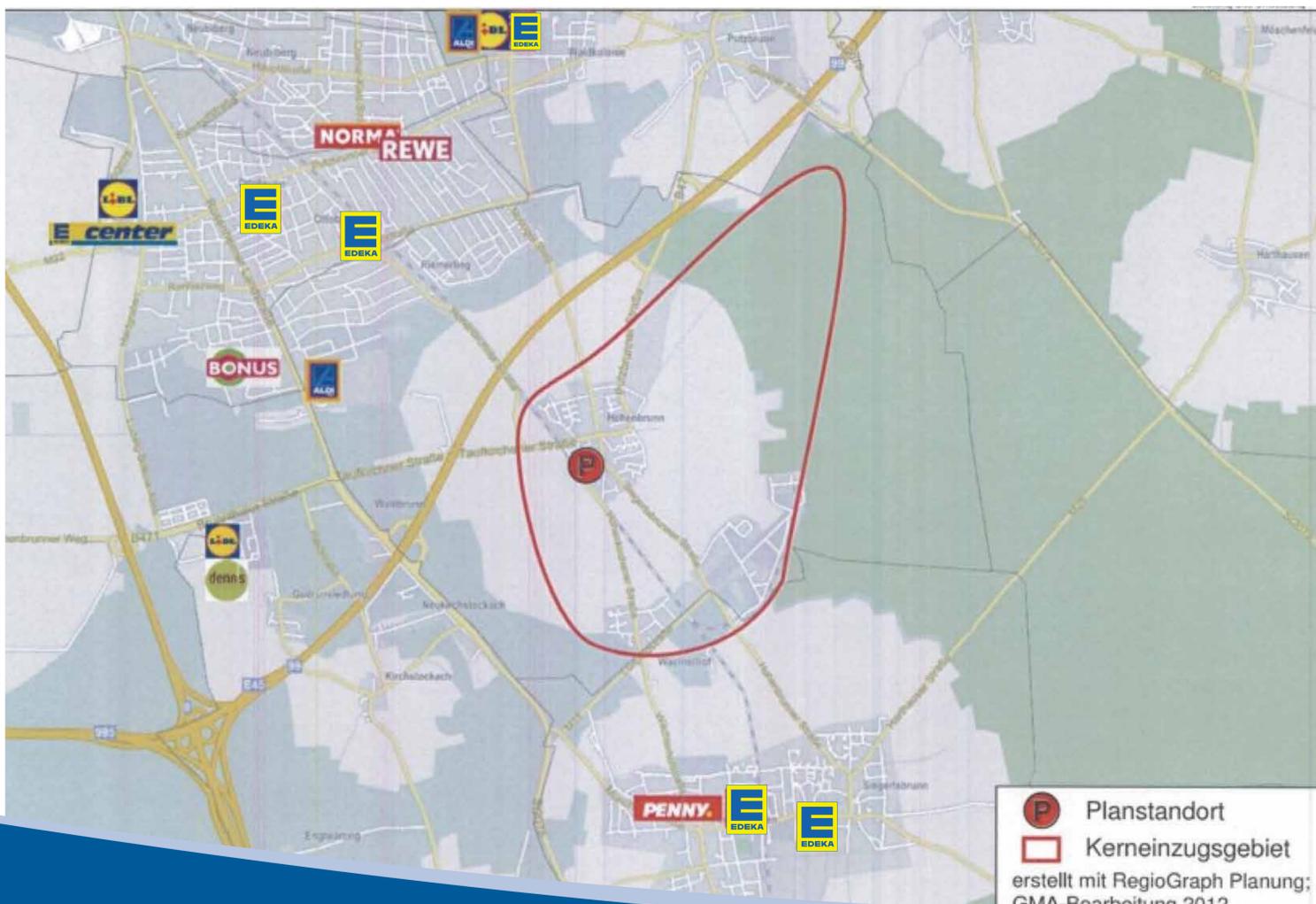
- Die Bevölkerungsentwicklung in Hohenbrunn kann durch Bauflächenentwicklung aktiv durch die Gemeinde beeinflusst werden - (Gewinne durch Zuzug, Angebote für junge Familien, besondere Wohnformen, die künftig mehr nachgefragt werden).
- Die vorhandene soziale Infrastruktur im Ort Hohenbrunn (insbesondere die Grundschule) könnte damit weiter ausgelastet und erhalten bleiben. Wichtig für die künftige Ortsentwicklung ist ein **kontinuierliches und gesteuertes Wachstum**.
- Die Anforderungen der bestehenden Bevölkerung hinsichtlich der demographischen Entwicklung (**Anforderungen an Infrastruktur, Wohnungsgrößen, Wohnformen etc.**) muss dabei beachtet werden!



Nahversorgung

- Der **Angebotschwerpunkt** größerer Verkaufsflächen befindet sich im Ortsteil Riemerling oder **in den Nachbargemeinden** (GMA 2012).
- Die Ortsmitte Hohenbrunn weist Versorgungsfunktion und Treffpunktfunktion auf, allerdings ist die **Aufenthaltsqualität durch die Verkehrsbelastung derzeit noch negativ beeinflusst** (langfristiges Ziel durch Ortsumfahrung: Aufwertung und Belebung der Ortsmitte).
- Der Baubestand in der Ortsmitte Hohenbrunn ermöglicht kaum die **Neuansiedlung von neuen, größeren Einzelhandelsbetrieben** (Vollsortimenter oder Discounter) als Frequenzbringer (zur Sicherung des bestehenden Angebotes).
- Ein Standort in der Nähe des S-Bahnhofs wird für Investoren erst dann interessant, wenn die **bauliche Entwicklung westlich der S-Bahn** kommt (mittel- bis langfristig)
- Derzeit ist die **Lage an Hauptverkehrswegen für Betreiber** noch von großer Wichtigkeit, um als Ergänzung zu den Einwohnerpotenzialen (mittels Pendlerströmen) ausreichende Kundenpotenziale zu generieren.
- In der Ortsmitte befinden sich derzeit im Bereich der Dorfstraße, des Pfarrer- Wenk-Platzes und der Taufkirchner Straße **kleinflächige Einzelhandelsbetriebe**: z.B. Bäcker, Metzger, Getränkemarkt, Blumenlanden, Zeitschriften/Schreibwaren, Weinhändler und ein Küchengeschäft.
- Ergänzend befinden sich in der Ortsmitte **einige Dienstleister, Gastronomiebetriebe und Banken**.
- Die **Ortsmitte** weist **Versorgungsfunktion und Treffpunktfunktion** auf, allerdings ist die Aufenthaltsqualität durch die Verkehrsbelastung negativ beeinflusst. Die Ortsentwicklung ermöglicht die Neuansiedlung von neuen, Einzelhandelsbetrieben.

Kerneinzugsgebiet und Hauptwettbewerber im Untersuchungsraum



Der Angebotschwerpunkt größerer Verkaufsflächen befindet sich im Ortsteil Riemerling oder in den Nachbargemeinden (GMA 2012)



Bezahlbarer Wohnraum

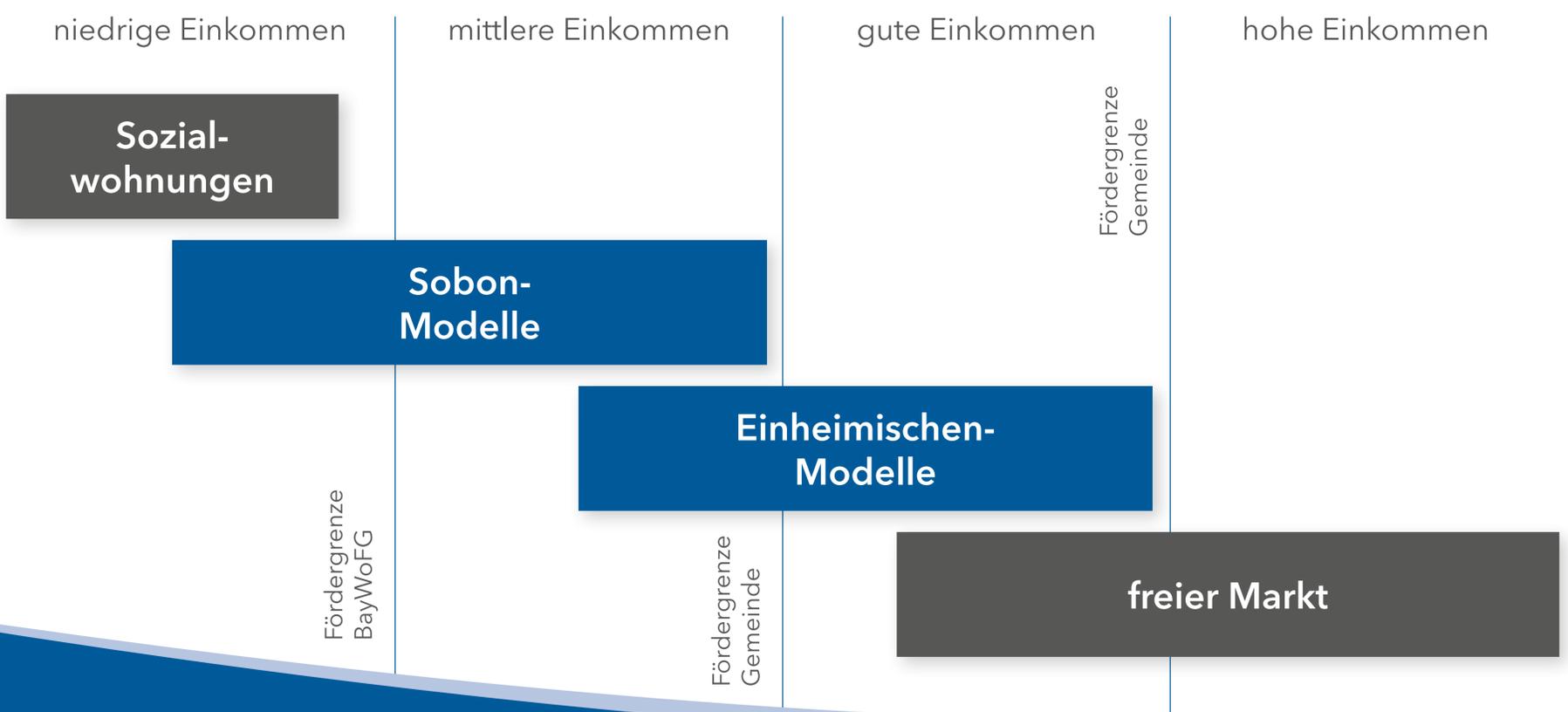
Überblick Handlungsfelder, Instrumente, Akteure



Alternative Wohnformen

- Geschosswohnungsbau (höhere Dichte, sparsame Flächeninanspruchnahme)
- Kleine Wohnungen
- Seniorengerechtes Wohnen/Inklusion
- Betreutes Wohnen
- Mehrgenerationenwohnen
- Flexible Grundrisse
- Gemeinschaftsräume & Freiflächen

Überblick Zielgruppe



Siedlungsentwicklung westlich des S-Bahnhofs

CHANCEN

Wohnen in der Nähe zur S-Bahn;
ÖPNV fußläufig erreichbar

Chancen für die Aufwertung des
S-Bahnhofsbereich sowie für
den barrierefreien Ausbau

Realisierung neuer Wohnformen

Erhalt der sozialen Infrastruktur
(Grundschule!)

Verkehrsentlastung im Ort

Teilfinanzierung der Orts-
umgehung (Trasse 1 c ortsnah)

RISIKEN

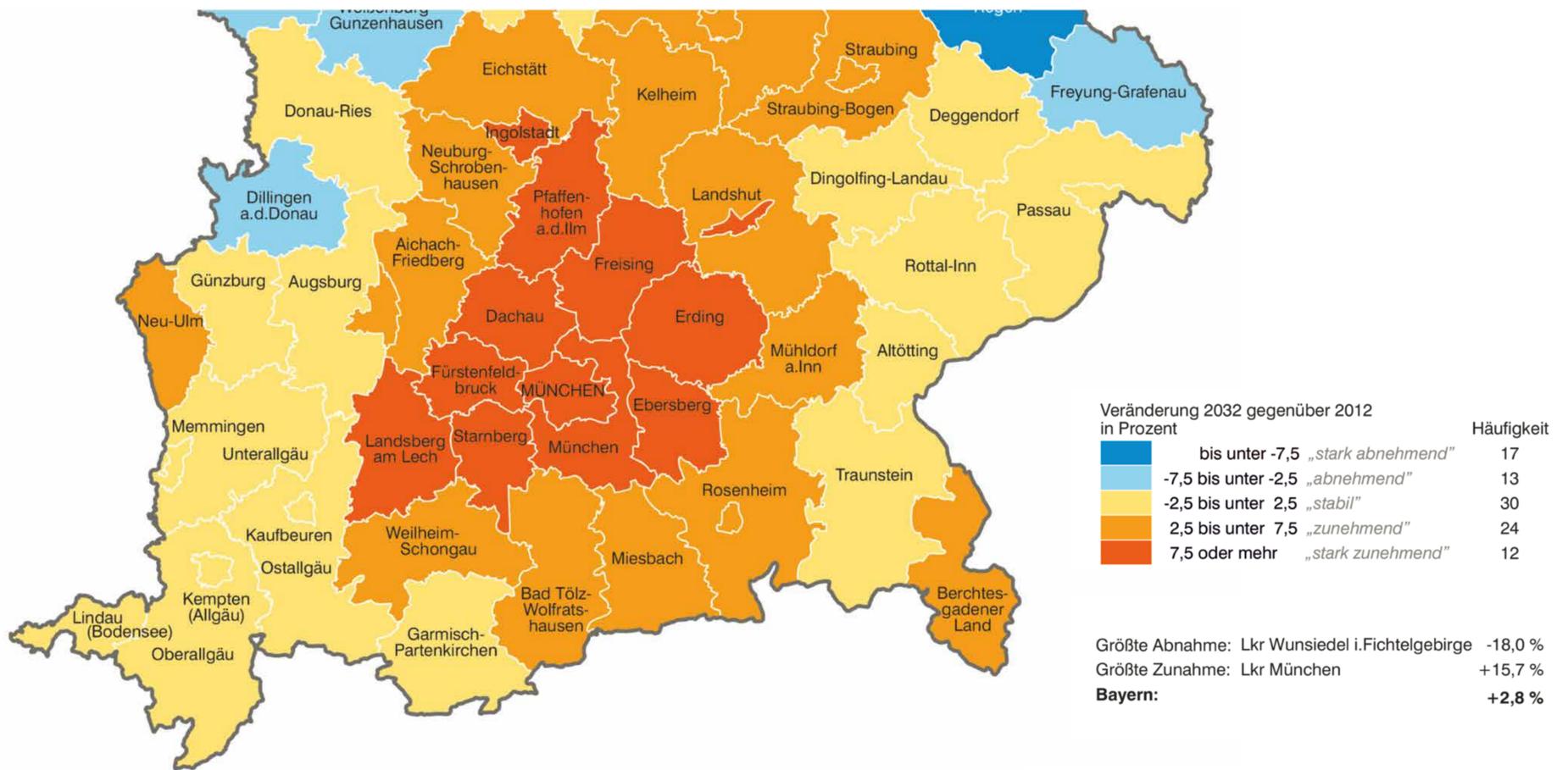
Beeinträchtigung des sozialen
Zusammenlebens im Ort bei zu
schnellem Wachstum

Überforderung der Infrastruktur

Beeinträchtigung des
„gewachsenen“ Ortsbildes



Bevölkerungsentwicklung



- Auffallend ist aber in jüngerer Vergangenheit, dass der **negative Geburtensaldo** immer weniger durch Wanderungsgewinne ausgeglichen werden kann, da auch der Wanderungssaldo eine sinkende Tendenz aufweist (Gesamtsaldo stagnierend)
- Ein Anstieg im Wohnungsbestand führte i. R. auch zu einem **Wachstum durch Zuwanderung**. Seit 2008 ist dies aber nicht mehr deutlich feststellbar.
- Der Hauptteil der Hohenbrunner Einwohner wohnt nicht im Hauptort, sondern in **Riemerling**.
- Im **Hauptort mit S-Bahnhaltepunkt** leben nur knapp 25 % der Hohenbrunner Bevölkerung.
- **Geringe Wachstumsgewinne im Hauptort** in den letzten 10 Jahren.
- Die **Auswirkungen des demographischen Wandels** werden in Hohenbrunn deutlich; Hohenbrunn hat einen hohen Anteil von Senioren im Verhältnis zu den Erwerbstätigen.
- Die Entwicklung der Bevölkerung u. d. Altersstruktur sollte von einer Gemeinde insbesondere hinsichtlich der Auswirkungen auf die Steuereinnahmen, aber auch hinsichtlich der erforderlichen Kosten/Folgekosten für die Infrastruktur betrachtet werden.



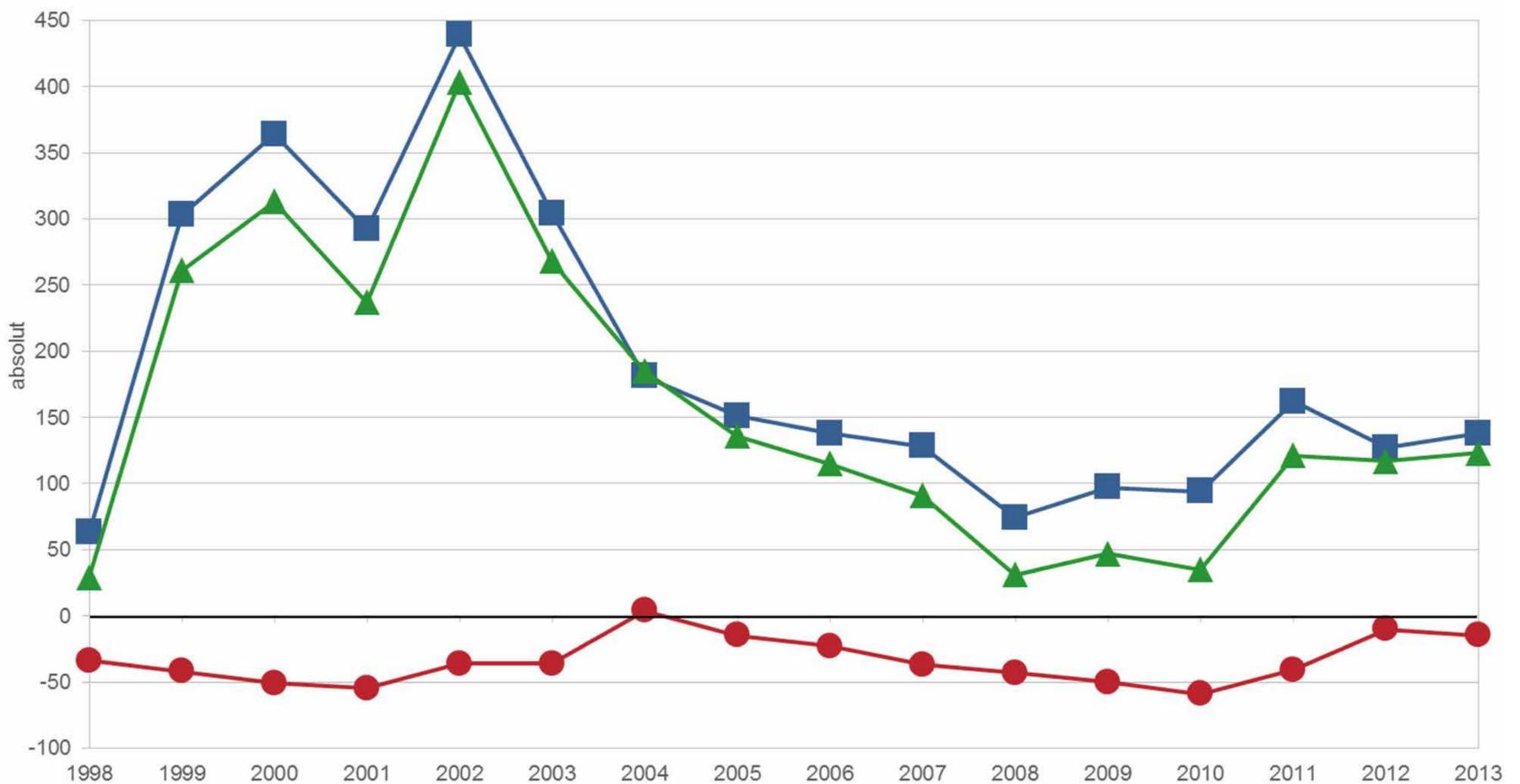
Statistische Daten (1)

- Bevölkerungsentwicklung

Jahr	gesamt	darunter weiblich	Veränderung gg. Vorjahr	darunter weiblich
2003	8.313	4.281	268	113
2004	8.498	4.380	185	99
2005	8.632	4.439	134	59
2006	8.749	4.472	117	33
2007	8.842	4.507	93	35
2008	8.872	4.511	30	4
2009	8.919	4.532	47	21
2010	8.954	4.556	35	24
2011	8.459	4.318	-495	-238
2012	8.577	4.368	118	50
2013	8.703	4.418	126	50

- Das **Bevölkerungswachstum** verlief in den letzten 10 Jahren **unterschiedlich stark**, es betrug von 2003 - 2013 ca. 4,7 %.
- Vor **2006** waren die **Wachstumsraten pro Jahr relativ hoch**, seit 2007 stagniert es eher auf niedrigerem Niveau (im Mittel jährlich um ca. +1%).
- Der **Höchststand** der Bevölkerungszahl war **2010 mit 8.954 EW** erreicht, seither gingen die Einwohnerzahlen eher zurück, wobei der starke negative Knick im Jahr 2011 auf den ZENSUS zurückzuführen ist.
- Derzeit meldet das Einwohnermeldeamt Hohenbrunn für den Stichtag 30.06.2015: **8783 Einwohner mit Hauptwohnsitz und 577 Einwohner mit Nebenwohnsitz.**

Bevölkerungsbewegung Saldo (absolut)



Da es seit vielen Jahren in Hohenbrunn mehr Sterbefälle als Geburten gibt, ist die Gemeinde von einem negativen Geburtensaldo geprägt. Das Wanderungssaldo hingegen ist positiv (mehr Zuzüge als Fortzüge). Auffallend ist aber in jüngerer Vergangenheit, dass der negative Geburtensaldo immer weniger durch Wanderungsgewinne ausgeglichen werden kann, da auch der Wanderungssaldo eine sinkende Tendenz aufweist, das Gesamtsaldo stagniert also.

Quellen: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung und eigene Berechnungen



Statistische Daten (2)

- Bevölkerung nach Ortsteilen

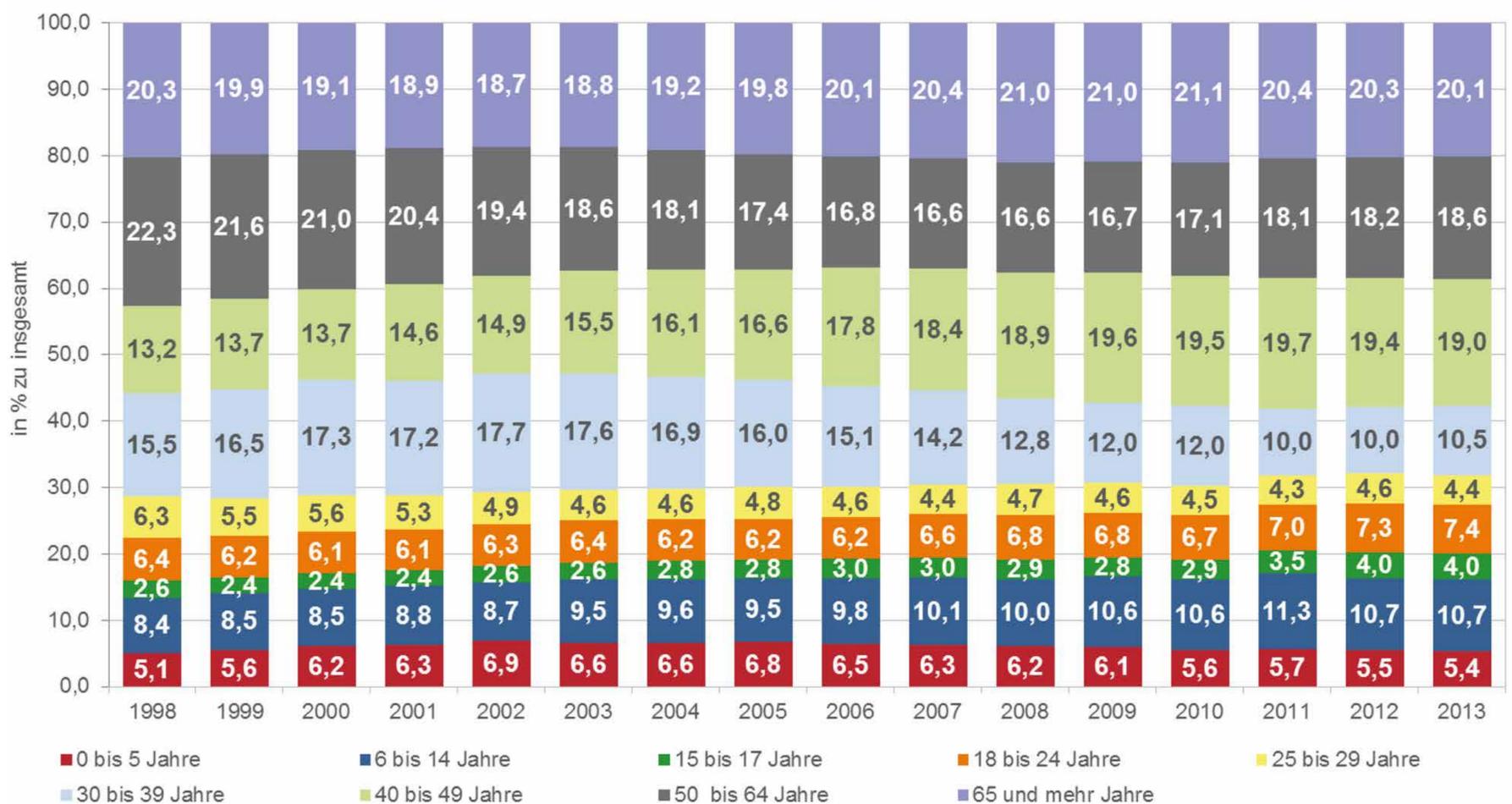
Derzeit meldet das Einwohnermeldeamt Hohenbrunn für den 30.06.2015 einen Einwohnerstand von **8783 EW** mit Hauptwohnsitz und **577 EW** mit Nebenwohnsitz. Die Aufteilung auf die Ortsteile zeigt folgende Tabelle:

Ortsteile	am 01.07.2012			am 30.06.2015		
	HW	NW	Gesamt	HW	NW	Gesamt
Grasbrunner Siedlung	124	12	136	110	12	122
Luitpoldsiedlung	635	43	678	620	48	668
MUNA	114	14	128	146	12	158
Hohenbrunn	2125	108	2233	2171	108	2279
Riemerling Ost	2411	204	2615	2584	186	2770
Riemerling West	3073	210	3283	3152	211	3363
Gesamt	8482	591	9073	8783	577	9360

HW= Hauptwohnsitz NW = Nebenwohnsitz

- Der **Hauptteil** der Hohenbrunner Einwohner wohnt nicht im Hauptort, sondern im Ortsteil Riemerling.
- Im **Hauptort Hohenbrunn** mit S-Bahnhaltepunkt leben nur **knapp 25 %** der Hohenbrunner Bevölkerung.
- **Geringe Wachstumsgewinne** in vor allem in größeren Ortsteilen (Entwicklung MUNA nicht repräsentativ)

Das folgende Diagramm zeigt den **demographischen Wandel** der Hohenbrunner Bevölkerung

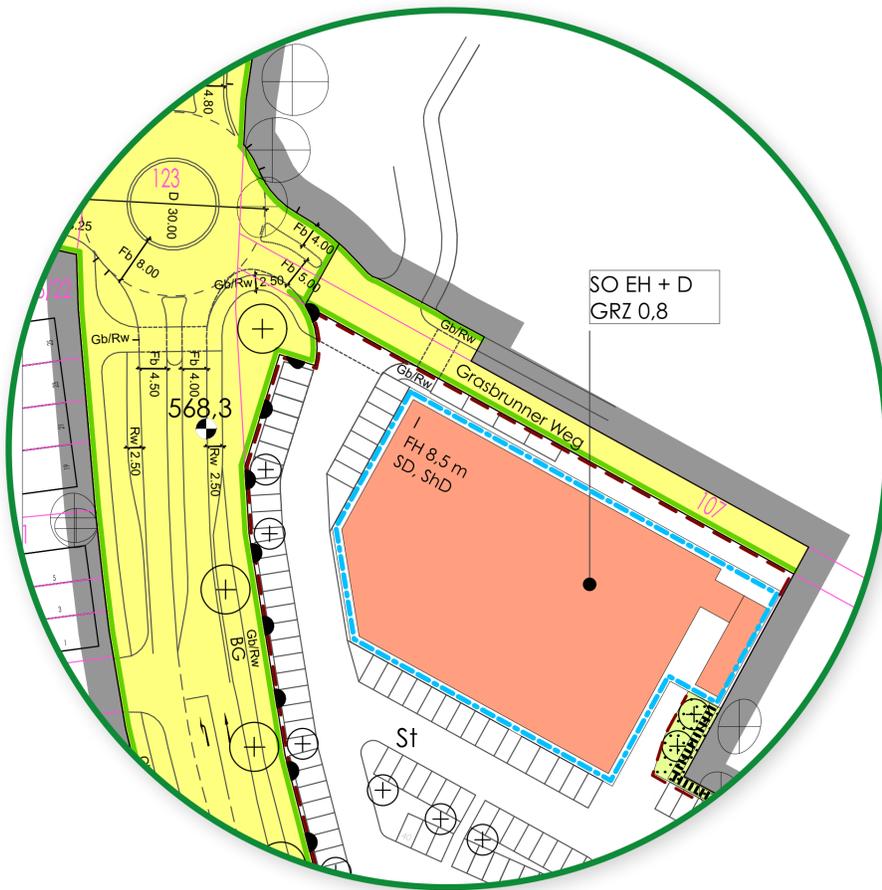


- Der Anteil der **über 65-Jährigen** in Hohenbrunn macht seit den Jahren 2008 -2013 mit **über 20% der Bevölkerung** aus, d.h. jeder fünfte Hohenbrunner ist über 65 Jahre alt.
- Der Anteil der **unter 6-Jährigen** dagegen stieg in Hohenbrunn bis 2005 auf 6,8 % an u. sank bis 2013 dann wieder auf nur noch 5,4 %.
- Der Anteil der **jungen Erwachsenen** (25 bis 29 Jahre) sank im Zeitraum 1998 bis 2013 von 6,8 % auf 4,4 %.
- Deutlich sank der Anteil der **Erwachsenen** „in der potentiellen Familiengründungsphase“ (30 bis 39 Jahren) seit 2002 von 17,7 auf nur noch 10,5 % 2013.

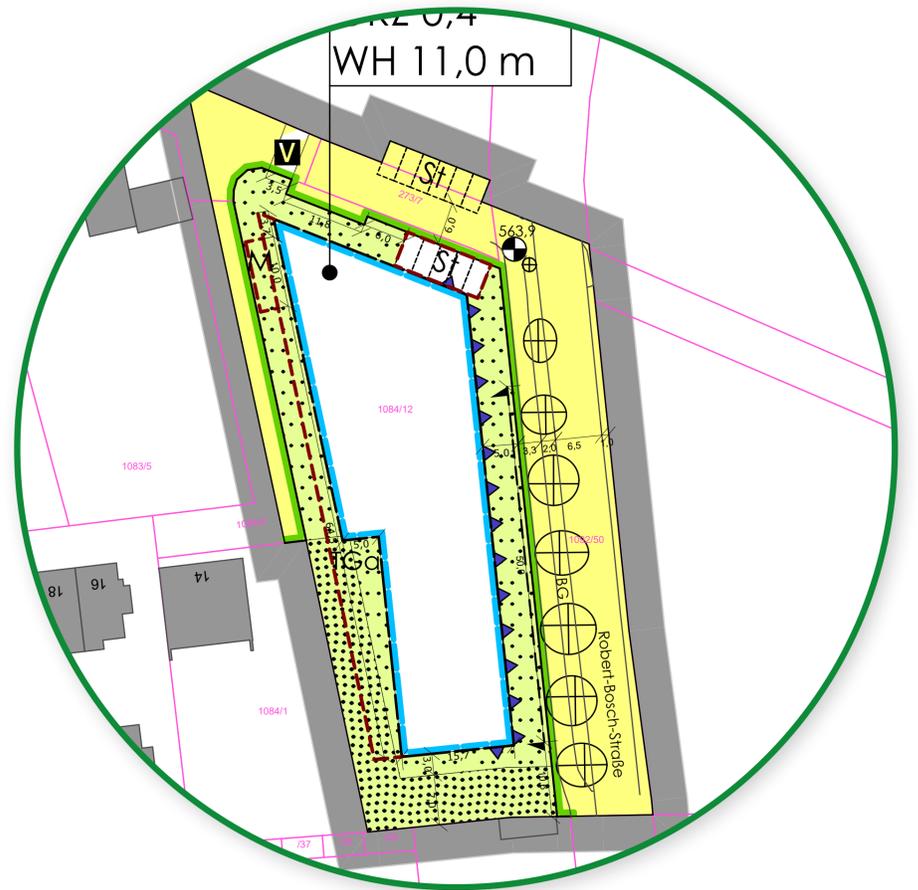
Quellen: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung und eigene Berechnungen



Laufende Projekte



Putzbrunner Straße



„am Hölzl“



Schwimmbad und Turnhalle



Entwicklung am S-Bahnhof



Stand der Diskussion:

- Defizite am S-Bahnhof bezüglich **Gestaltung, Funktion und Zugänglichkeit**
- Planungsauftrag an die Deutsche Bahn hinsichtlich **barrierefreier S-Bahnhof**
- Überlegungen zur **Nachverdichtung und Aufwertung** des Areals



Soziale Infrastruktur

Soziale Infrastruktur - Grundschule

Schulhaus Riemerling

2005/06 **204 Schüler**
 2006/07 **194 Schüler**
 2007/08 **178 Schüler**
 2008/09 **170 Schüler**
 2009/10 **167 Schüler**
 2010/11 **178 Schüler**
 2011/12 **187 Schüler**
 2012/13 **211 Schüler**
 2013/14 **199 Schüler**
 2014/15 **224 Schüler**
 2015/16 **232 Schüler**



Schulhaus Hohenbrunn

2005/06 **159 Schüler**
 2006/07 **177 Schüler**
 2007/08 **182 Schüler**
 2008/09 **154 Schüler**
 2009/10 **161 Schüler**
 2010/11 **142 Schüler**
 2011/12 **142 Schüler**
 2012/13 **132 Schüler**
 2013/14 **118 Schüler**
 2014/15 **117 Schüler**
 2015/16 **99 Schüler**



aktuelle Zahlen

Mittelschule
400 Schüler
 Schulhaus
 Riemerling
218 Schüler
 Schulhaus
 Hohenbrunn
107 Schüler
 Senioren- und
 Pflegeheim
216 Betten

- Kindertagesstätten

Hohenbrunn

Kinderwelt Kindergarten Hohenbrunn

Am Schulgarten 4
 85662 Hohenbrunn
 Kapazität: 113 Plätze

Kinderwelt Kinderkrippe Hohenbrunn

Am Schulgarten 4
 85662 Hohenbrunn
 Kapazität: 60 Plätze

Wichelhaus e.V. (Vorkindergarten)

Wichelhaus Hohenbrunn
 Am Schulgarten 4
 85662 Hohenbrunn
 Kapazität: 24 Plätze

Hort „Phantasia“ Hohenbrunn

(Grundschul Kinder)
 Siegertsbrunnen Straße 11
 85662 Hohenbrunn
 Kapazität: 25 Plätze

- Kindertagesstätten

Riemerling

Kindergarten und -krippe „Am Waldpark“

Sommerstraße 3a
 85521 Riemerling
 Kapazität: 78 Plätze

Haus des Kindes (Kindergarten und Hort)

Georg-Kerschensteiner-Straße 5
 85521 Riemerling
 Kapazität: 75

Wichelhaus Riemerling-West (Vorkindergarten)

Sommerstraße 3a
 85521 Riemerling
 Kapazität: 36 Plätze

AWO Waldkindergarten „Die Waldmeister“

Waldfläche Am Gangsteig
 85521 Riemerling
 Kapazität: 14

AWO Waldhort „Outback“

Friedrich-hofmann-Straße 8
 85521 Riemerling
 Kapazität: 15

Plätze in Ottobrunn:
 Hort St. Magdalena: 8 Plätze



Ökologie und Nachhaltigkeit

Konzept für Energie und Klimaschutz

- Öffentlichkeitsarbeit & Bewusstseinsbildung
- Energetische Sanierung und Energieeinsparung im privaten und öffentlichen Bestand
- Gemeindeinterne Projekte (z.B. Energiecontrolling, Wärmenetz)
- Energieerzeugung & Erneuerbare Energien
- Lokale Wirtschaft
- Mobilität



Was ist bisher passiert?

- **Klimaschutzmanagement**
Seit 03/2016 eigene Stelle „KlimaschutzmanagerIn“, Lenkungsteam Klimaschutz, seit 06/2018 eigener „Umwelt- und Klimaschutzausschuss“
- **Öffentlichkeitsarbeit**
Gemeindeblatt, Homepage, Aushänge und Veranstaltungen
- **Regionale und überregionale Netzwerkarbeit**
- **Umweltschutzbildung**
Energiedetektive, Kasperltheater „Inspektor Energie“, Kindermeilen-Aktion, Umweltprojektwoche
- **Radverkehrsförderung**
Radwegbeschilderungskonzept, Ausbau Radabstellanlagen, Stadtradeln, Kindermeilen-Aktion, Mitarbeiter-Aktion ‚Radl-Sommer‘
- **Aufbau eines kommunalen Energiemanagements**
monatliche Verbrauchsdatenerfassung und -monitoring
- **Update Förderrichtlinien**
„Förderprogramm zur Energieeinsparung und Erschließung erneuerbarer Energien“
- **Ausbau Energieberatungsangebot**
Beraterstützpunkt der Verbraucherzentrale, Ausbau gemeindlicher Fördermöglichkeiten, Expertenliste mit Beratern aus der Region
- **Ausbau und Energieoptimierung Wärmenetz**
- **Gründung Energiegenossenschaft Hohenbrunn-Riemerling eG**
- **Ausbau erneuerbarer Energien**
Photovoltaik Grundschule Riemerling, PV-Anlage auf neuer CSM, Solar-Potentialanalyse für weitere Liegenschaften, Ausschreibung weiterer PV-Anlagen für Kitas
- **LED Umstellung**
Straßen und Innenbeleuchtung
- **Sanierungskampagne**
Vor-Ort Energieberatungen im Rahmen der „Energiekarawane“



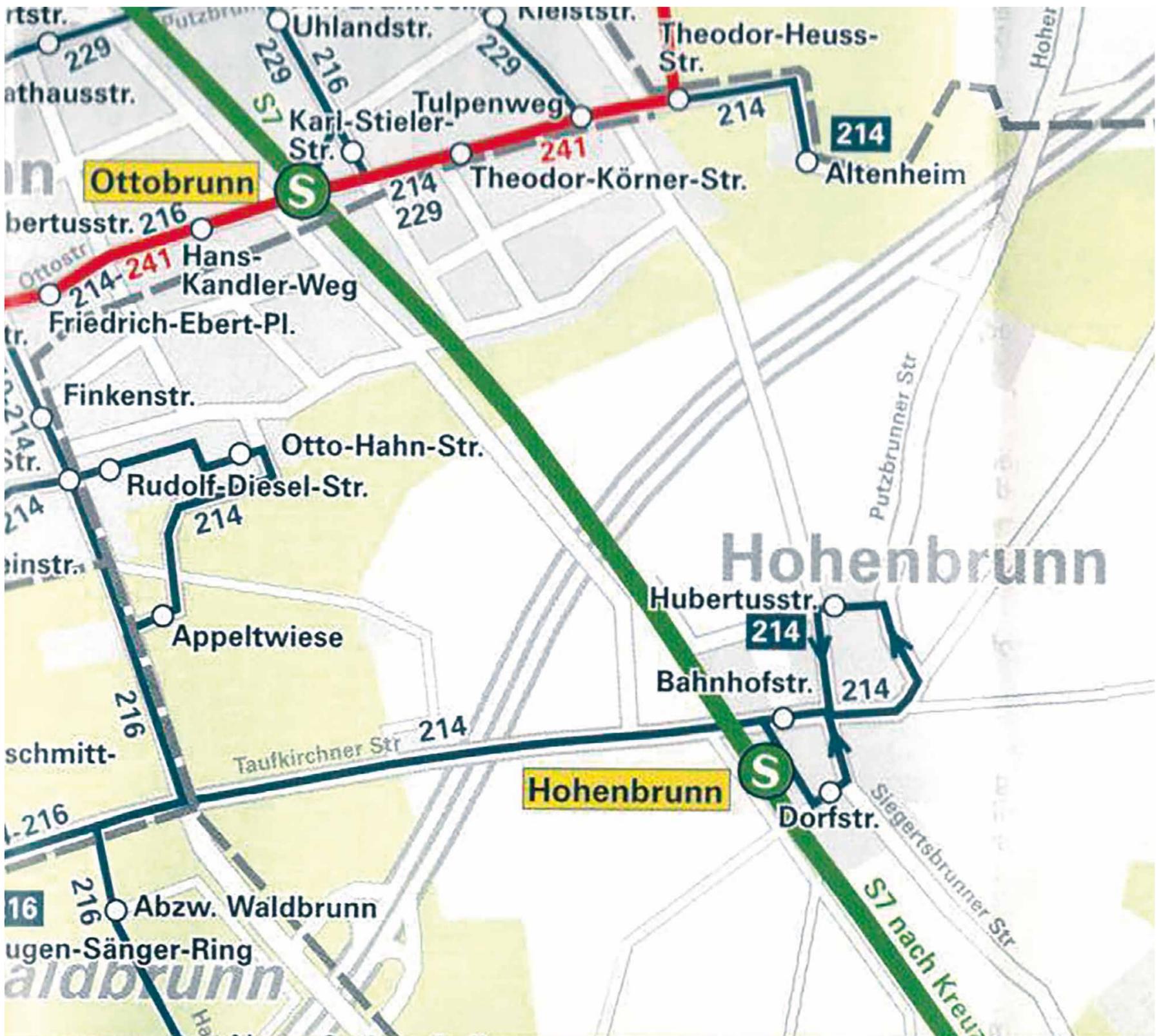
Ziele für eine nachhaltige Ortsentwicklung

Ihre Wünsche für die Zukunft

Two columns of horizontal dotted lines for writing.



Öffentlicher Personennahverkehr



- **MVV-Bus** mit den Linien 214 und 241 im 20-Minuten-Takt
- **S-Bahn S7** im 20-Minuten-Takt
- **Anruftaxi** ausserhalb des Busfahrplans



Soziale Infrastruktur

