

DIALOG HOHENBRUNN

**PROTOKOLL DES THEMENABENDS ORTSUMFAHRUNG 2 IN DER HALLE K**

**AM 25. SEPTEMBER 2018**

Donnerstag, den 4. Oktober 2018

**I. RAHMENDATEN**

Ort: Halle K - Hohenbrunn

Uhrzeit: 19:00 - 22:00 Uhr

Teilnehmer: etwa 55 Bürgerinnen und Bürger, Gemeinderäte aus Hohenbrunn, Mitarbeiter der Gemeindeverwaltung

Ziele: Information und Diskussion des Themas Ortsumfahrung im Rahmen einer zukunftsorientierten Gemeindeentwicklung

**II. STRUKTUR DES THEMENABENDS**

Der Themenabend im Rahmen des Bürgerdialogs Hohenbrunn war als Folgeveranstaltung zum Themenabend Ortsumfahrung 1 (04.07.2018) angesetzt. Nach Grundlagenklärung und der Beantwortung offener Fragen blieben die Themen Trassen, Zielsetzung und Kriterienkatalog noch offen. Die Halle K wurde aufgeteilt in einen Plenarbereich und 3 Arbeitsbereiche mit bestuhlten Tischen. Die Arbeitsbereiche behandelten verschiedene Themen: Arbeitsbereich 1 - Zielsetzungen des Gemeinderats zum Verkehr, Arbeitsbereich 2 - Kriterien für die Planung einer Ortsumfahrung, Arbeitsbereich 3 - Trassenvarianten. Die Arbeitsbereiche enthielten an Stellwänden visualisierte Informationen und Flächen zum Zusammenfassen der erarbeiteten Argumente, Themen und Ideen. Im hinteren Teil der Halle wurde ein Infomarkt mit Infoplakaten auf Stellwänden und Stehtischen mit Infomaterial sowie Listen für die Eintragung zum Erhalt weiterer Informationen errichtet.

Zunächst wurden die anwesenden Bürgerinnen und Bürger im Plenumsbereich durch den Ersten Bürgermeister Dr. Stefan Straßmair begrüßt und per Powerpoint-Vortrag über den aktuellen Verfahrensstand sowie den Ablauf des Bürgerdialogs informiert. Anschließend gab Daniel Schreyer einen kurzen Rückblick auf den Themenabend 1 und erläuterte den aktuellen Stand. Daraufhin wurde die Arbeitsweise für den Abend erklärt.

Auf jedem Plenumsitzplatz war ein Zettel mit einem Buchstaben (A, B oder C) ausgelegt, welche die anwesenden Bürgerinnen und Bürger in drei Gruppen einteilte. Die Gruppen wurden auf die 3 Arbeitsbereiche aufgeteilt. Die Gruppen wanderten im Folgenden nach einer Arbeitszeit von 45 bis 60 Minuten immer zum nächsten Arbeitsbereich, sodass nach drei Durchgängen und jeweils 5 min



Pause für den Wechsel, jede Gruppe alle Arbeitsbereiche durchlaufen hatte. Innerhalb der Arbeitsgruppen wurde jeweils mit einem Moderator diskutiert und Ideen festgehalten.

Im Anschluss an die Workshop-Einheit bestand die Gelegenheit zur freien Diskussion.

### **III. DISKUSSIONSTHEMEN/HÄUFIGE FRAGEN/WORTMELDUNGEN INNERHALB DER ARBEITSPHASE**

- Arbeitsbereich 1 – Zielsetzungen des Gemeinderats zum Thema Verkehr
  - Die Diskussion aller drei Gruppen baute aufeinander auf, so dass am Ende auf drei Tafeln eine Übersicht aller Ziele erstellt wurde, der keiner der Teilnehmer mehr etwas hinzuzufügen hatte.
  - Das maßgebliche und damit wichtigste Ziel für alle Teilnehmer ist die Verlagerung des Schwerlastverkehrs und die damit einhergehende Entlastung des Ortskerns.
  - Dabei soll nach Möglichkeit in einem transparenten Prozess eine ausgewogene und faire Lösung gefunden werden, die keinen Ortsteil von Hohenbrunn (und auch keine Anrainergemeinde) zusätzlich belastet. Eine Verkehrsentwicklung sollte daher auch gemeinsam mit den Nachbargemeinden (insbesondere Höhenkirchen-Siegertsbrunn) und dem Landkreis koordiniert werden.
  - Einige Bürger mahnten zudem an, dass die Ortsumfahrung so gestaltet werden müsste, dass sie im Fall eines Staus auf der Autobahn nicht als Ausweichoption „missbraucht“ werden könne. Sonst würde sich die Verkehrsbelastung im Ortsgebiet nicht verringern, sondern weiter erhöhen.
  - Von einigen Seiten wurde zudem betont, dass bei der Planung der Ortsumfahrung nicht nur das Gewerbe rund um die MUNA im Blick behalten werden sollte, sondern auch das Gewerbegebiet Riemerling. Zudem wiesen einige Bürger darauf hin, dass auch eine strategische Gewerbeplanung helfen würde, das Verkehrsaufkommen zu senken.
  - Wichtig war vielen Teilnehmern auch, dass die Themen Ortsumfahrung und Ortsentwicklung zusammen betrachtet werden: Nur wenn es gelänge, den Verkehr nach außen zu lenken, würde man die Ortsmitte wiedergewinnen und weiterentwickeln können.
  - Parallel zum Bau einer Ortsumfahrung müsste zudem der Ausbau des innerörtlichen Verkehrsnetzes vorangetrieben werden, was sowohl das Nahverkehrsangebot als auch das Radwegenetz umfasst.



- Um das prägende Erscheinungsbild von Hohenbrunn zu bewahren, sollte zudem die Rodungsinsel nach Möglichkeit geschützt werden.
  
- Arbeitsbereich 2 – Kriterien für die Planung einer Ortsumfahrung
  - Thematisiert wurde zunächst, dass es für die Bewertung von Kriterien entscheidend sei, welche Interessen man verfolge. Plane man eine Erschließungsstraße, seien die Kriterien anders zu bewerten und gewichten als für eine reine Umgehungsstraße. Viele Bürger hielten aber auch einer Vereinbarkeit beider Interessen für möglich. Die meisten Bürger hielten die Entlastungsfunktion jedoch für die wichtigere Zielsetzung für die Gesamtgemeinde. Insgesamt wurde angeregt, dass eine für alle insgesamt „Fairste Lösung“ zu finden sei.
  - Kritisiert wurde, dass einige Kriterien nicht trennungsscharf seien. So z.B. Kosten und Trassenlänge. So hat die Trassenlänge eine Auswirkung sowohl auf Kosten, Akzeptanz durch die Autofahrer und die verbrauchte Fläche. Vorgeschlagen wurde die Zusammenfassung der Kriterien zu einem Kriterium der ‚Trassenkomplexität‘, um Doppeltgewichtungen zu vermeiden. Dem konnte sich die Mehrheit jedoch nicht anschließen. Es wurde empfohlen, die Bewertung der Trassenlänge auf die Akzeptanz zu beschränken, um die Doppelgewichtung bei Kosten und Flächenverbrauch zu vermeiden.
  - Auch ein Kriterium, wie viele Bürger von einer Trasse betroffen seien wurde diskutiert. Viele Bürger sahen das Kriterium der Anzahl Betroffener jedoch als weniger wichtig an bzw. taten sich schwer in der Abgrenzung der Betroffenenheiten. Die Ortsumfahrung würde schließlich alle betreffen.
  - Vorgeschlagen wurde ein zusätzliches Kriterium der ‚Geschwindigkeitsbegrenzung der Trasse‘, da bis 50 km/h lediglich ein Abrollgeräusch entstehen würde, bei höheren Geschwindigkeiten jedoch auch Fahrtlärm. Man kam überein, dass dieses Kriterium für eine Auswahl jedoch nur relevant würde, wenn auf den Trassen unterschiedliche Geschwindigkeiten festgelegt werden würden. Dann müsste dieses Kriterium neu eingeführt werden.
  - Gefragt wurde, ob die Kriterien nur bewertet oder anschließend auch gewichtet würden. Dies wurde bejaht. Auch der Gemeinderat hat die Kriterien gewichtet – dies müsse jeder ganz individuell für sich selbst vornehmen, da nicht bei jedem Kriterium hart gezählt oder gemessen werden könne.
  - Besonders wichtig waren den Teilnehmern folgende Punkte (Reihenfolge):



Entlastung aller Wohngebiete: 29

Vermeidung Lärmbelastung: 14

Schutz des Naherholungsgebiets: 8

Keine Restriktionen für zukünftige Siedlungsentwicklungen: 7

Möglichst geringer Flächenverbrauch: 7

Trennwirkungen vermeiden: 6

Erschließung künftiger Siedlungen: 5

Kosten der Trasse: 5

Entlastung der M24: 5

(Geschwindigkeit: 3)

Artenschutz: 2

Grundstücksverfügbarkeit: 2

Auswirkung aufs Landschaftsbild: 2

Eingriffe in den Wald: 2

Auswirkungen auf Ortsbild: 1

- Diskutiert wurde das Kriterium „Entlastung der Ortsmitte vom Schwerlastverkehr“  
Zunächst wurde vorgeschlagen, dies in „Entlastung aller Ortsteile“ zu ändern. Dies wurde jedoch ebenfalls kritisiert, da dies faktisch nicht möglich sei. Vorgeschlagen wurde eine Ersetzung durch ‚maximal mögliche Entlastung‘. Hierüber bestand dann Einverständnis unter allen Teilnehmern.
  - Das Kriterium Lärmbelastung soll in Lärm- und Feinstaubbelastung geändert werden.
- Arbeitsbereich 3 – Trassenvarianten
- Zu 1a: Viele Bürger hielten diese nur mittels einer Tunnellösung für realisierbar, da die Anwohner ansonsten mit massiven Beeinträchtigungen durch den entstehenden Lärm zu rechnen hätten. Umfangreiche und kostenintensive Lärmschutzmaßnahmen wurden daher auch als ein Nachteil dieser Variante gesehen. Die Entlastungswirkung dieser Trasse hielten viele Bürger für gering, da effektiv nur der Verkehr aus dem Gewerbegebiet MUNA abgeleitet würde. Weiterhin seien umfangreiche Anbindungsmaßnahmen notwendig, das Problem des Abflusses von



der Autobahn werde nicht gelöst und die Rosenheimer Landstraße hätte mit einem starken Anstieg des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Positiv beurteilt wurde diese Variante aufgrund des, im Vergleich zu anderen Varianten und Alternativen, geringeren Flächenverbrauchs und der Vermeidung einer Zerschneidung des Gemeindegebietes. Aufgrund der Tatsache, dass die Luitpoldstraße auf dem Gemeindegebiet von Höhenkirchen-Siegertsbrunn liegt, ist hier nur eine interkommunale Lösung vorstellbar.

- Zu 1b: Hier hielten viele Bürger die Betroffenheit von Anwohnern zwar für hoch, aber dennoch geringer als bei der Trassenvariante 1a und sahen auch eine bessere und direkte Anbindungsmöglichkeit an die Rosenheimer Landstraße – wobei die Komplexität der Anbindung an die Rosenheimer Landstraße auch hier eine große Herausforderung darstellte. Allerdings würde diese Trasse eine kostenintensive S-Bahn Unterführung benötigen. Aufgrund der Möglichkeit einer Tieferlegung könnten hier aber höhere Geschwindigkeiten gefahren werden, wodurch eine Umgehungsstraße attraktiver würde. Weiterhin wurde bemängelt, dass ein Wasserschutzgebiet und ein Naherholungsgebiet zu durchqueren seien. Diese Trassenvariante würde zudem eine starke Zerschneidungswirkung im Gemeindegebiet nach sich ziehen und eine Einengung für die weitere Ortsentwicklung bedeuten.
- Zu 1c: Vorteile wurden in der guten Anschlussmöglichkeit an die Trasse 3a gesehen. Viele Bürger sahen lediglich dann einen Sinn in dieser Trassenvariante, falls eine Ortsentwicklung westlich der S-Bahn geplant würde. Als Nachteile wurden die Zerschneidungswirkung, die Notwendigkeit einer S-Bahn Unterführung, die evtl. fehlende Akzeptanz bei Autofahrern durch Länge und Lage der Strecke, sowie eine fehlende Wirksamkeit ohne Kombination mit Trasse 3a genannt.
- 1c\*: Die Bürger sahen hier dieselben Vor- und Nachteile wie bei der Trasse 1c gegeben. Sowohl bei dieser, als auch bei der Trassenvariante 1c sei die aktuelle Betroffenheit sehr gering. Bei einer Ortsentwicklung westlich der Bahn würde die Betroffenheit aber deutlich zunehmen. Zudem würde sich Hohenbrunn durch eine ortsnahe Umfahrung perspektivisch weitere Entwicklungen erschweren.
- 2a: Als Vorteile wurden von den Bürgern eine mögliche, direkte Verbindung von Autobahn zum Gewerbegebiet MUNA gesehen und damit einer maximalen Entlastung des Ortskerns von Schwerlastverkehr sowie die aktuell geringe Anzahl betroffener Anwohner. Zusätzlich wäre diese Variante aus der Sicht einiger anwesender Bürger eine zukunftsfähige Umfahrung für die wachsenden Gemeinden im Umland. Bedenken wurden hingegen in Bezug auf den Naturschutz im



ökologisch hochwertigen Waldrandbereich, den starken Flächenverbrauch dieser Option, die ungeklärte Anbindungsfrage im Westen (an 1a, 1b, 1c oder 1c\*), die Akzeptanz als Umgehungsstraße, und die Möglichkeit, dass bei Stau auf der Autobahn der Ausweichverkehr über die Luitpoldsiedlung fahren könnte, geäußert.

- Für 2b und 2c sahen die Bürger die gleichen Vor- und Nachteile wie für 2a.
- 3a: Einen Vorteil sahen viele Bürger in der Entlastung der B471, also des Dorfkerns, sowie der Anschlussmöglichkeit an die Trasse 1c. Kritisiert wurde, dass diese Trassenvariante zu keiner Entlastung in Bezug auf das MUNA Gewerbegebiet führen würde. Zudem führe diese Variante zu einem Verlust von Naherholungsgebiet.
- 3b: Hier sahen die Bürger kaum nennenswerte Vorteile. Negativ bewerteten viele Bürger den hohen Verbrauch von Naherholungsgebiet sowie den Flächenverbrauch allgemein (insbesondere wegen einer in diesem Gebiet bestehenden Stromtrasse), die einzige Funktion als Autobahnparallele, und die dadurch entstehende, starke Belastung, u.a. durch den Verkehr aus Nachbargemeinden, insbesondere für Riemerling. Als gefährlich erachteten es viele Bürger, dass die Nachbargemeinden die Autobahnparallele verlängern könnten, sodass das Ende in Hohenbrunn liege und sich dort der gesamte Verkehr aufteile und die Gemeinde zusätzlich belaste. Weiterhin würde auch hier das Gewerbegebiet MUNA nicht entlastet.
- In der Gruppe wurde die Variante 2d neu aufgenommen. Diese sieht eine Verschiebung der bisherigen 2er Varianten auf die landwirtschaftlichen Flächen Richtung Dorf Hohenbrunn vor. Diese Trassenvariante würde östlich an der MUNA entlang geführt und könnte zusätzlich eine weitere Gewerbeansiedlung auf 32 ha Fläche begünstigen. Unter Umständen wäre sogar ein weiterer Trassenverlauf auf der Gemarkung Begründet wurde dieser Variantenvorschlag damit, dass die hohe ökologische Sensibilität am Waldrand eine Genehmigung für eine dort verlaufende Trasse erschweren würde. Die Genehmigung einer Variante auf landwirtschaftlichen Flächen wäre einfacher zu erhalten, so die Annahme einiger Bürgerinnen und Bürger. Gleichwohl wurden aber auch die Sorge und die Vermutung geäußert, dass die Landwirte einem Verkauf ihrer landwirtschaftlich genutzten Flächen wohl nicht zustimmen würden. Einige Bürgerinnen und Bürger wünschten sich hier vorab konkrete Gespräche des Gemeinderates mit den Grundstückseigentümern.
- Neu aufgenommen wurden auch die Varianten 4a und 4a\*, die östlich des Dorfgebietes über landwirtschaftliche Flächen verlaufen und eine Entlastung für die Verkehre aus der MUNA bedeuten würden. Von der Putzbrunner Straße abzweigend würde diese Umgehungsstraße östlich um das Dorf herum auf den



Pframmerner Weg führen. Analog zu 1c und 1c\* verliefen die neu vorgeschlagenen Varianten einmal weiter entfernt und einmal näher zum Dorf Hohenbrunn.

- In den geführten Diskussionen wurde auch deutlich, dass viele Bürger eine interkommunale Lösung befürworten.

#### **IV. BEWERTUNG DER VERANSTALTUNG**

Die Veranstaltung war mit 55 Bürgerinnen und Bürgern gut besucht. Die Diskussionen verliefen sachlich und themenorientiert. Es zeigte sich, dass nahezu alle Bürger eine zukunftsorientierte, infrastrukturelle Entwicklung in Hohenbrunn für notwendig erachten. Viele Bürger priorisieren die Entlastungswirkung vor der Erschließungswirkung und dem Naturschutz. Viele Bürger wünschen einen verbesserten Nahverkehr und mehr Fahrradwege und erhoffen sich dadurch eine Entlastung der Ortsstraßen. Es besteht der Wunsch nach einer interkommunalen Lösung.

Am intensivsten verliefen die Diskussionen zu den Trassenvarianten. Dies ist darauf zurückzuführen, dass hier die konkreten Trassenverläufe die Debatte für die Bürger greifbarer für eine Diskussion machten. Am konfliktfreisten verliefen die Diskussionen zum Thema „Verkehrliche Zielsetzungen des Gemeinderates“. Hier bestand weitgehend Konsens über die Motive der Entwicklungsvorhaben. Auch der Kriterienkatalog des Gemeinderats wurde mit wenigen Änderungen von den Bürgern anerkannt.

Viele Bürger konnten über den aktuellen Stand der Thematik und über die bereits im Gemeinderat diskutierten Optionen und Kriterien informiert und aufgeklärt werden. Die Bürger standen dem Konzept weitgehend offen und positiv gegenüber.

#### **V. PRESSE**

- Vor Ort war Frau Christina Hertel von der SZ-Lokalredaktion. Sie berichtete über den Workshop-Abend in einem Artikel, der am 26. September 2018 online veröffentlicht wurde.

#### **VI. VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE**

- Aufgrund der räumlichen Situation mussten zwei Arbeitsgruppen in der Halle diskutieren, was zu einem hohen Geräuschpegel führte. In der Folge mussten die Bürger sehr laut sprechen sowie sehr genau zuhören, was bei einigen Teilnehmern für Unmut sorgte. Falls möglich sollten die Arbeitsgruppen in Zukunft räumlich getrennt werden.