

Vorläufige Fassung

Weitere **Rückmeldungen** für die finale Dokumentation werden bis einschließlich **11. November 2018** berücksichtigt!



Hohenbrunn

Dokumentation zum Bürgerdialog

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,



am 22. Februar 2018 hat der Gemeinderat die Durchführung eines Bürgerbeteiligungsprozesses für die Themen Ortsentwicklung und Ortsumfahrung (Umgehungsstraße) beauftragt. In einem Workshop Ende April wurden die Vorgehensweise zur Umsetzung des Beteiligungsprozesses und die Zeit- und Terminalschiene von den Mitgliedern des Gemeinderates, gemeinsam mit den beauftragten Beratern von Hendricks & Schwartz, erarbeitet und beschlossen.

In den vergangenen Monaten haben wir Sie in vielen Veranstaltungen sowie im Gemeindeblatt Hohenbrunn und auch online umfassend informiert. Im Dialogprozess haben wir Ihre vielen Fragen beantwortet und zahlreiche wertvolle Ideen, Anregungen, Vorschläge

und Hinweise zu den Themen Ortsentwicklung und Ortsumfahrung erhalten und dokumentiert. Seien Sie versichert: Kein Hinweis geht verloren! Vielen Dank an dieser Stelle für Ihre bisherige Beteiligung und Ihr großes Engagement im Dialogprozess und ein herzliches „Vergelt's Gott“!

Auf den folgenden Seiten finden Sie die wichtigsten Daten und Fakten zum Bürgerdialogprozess, genauso wie Ihre bisherigen Rückmeldungen sowie Ihre Fragen zusammen mit unseren Antworten. Informieren Sie sich auch gerne weiterhin über Facebook sowie die Website www.buegerdialog-hohenbrunn.de und lassen Sie uns weitere Hinweise und Vorschläge gerne zukommen.

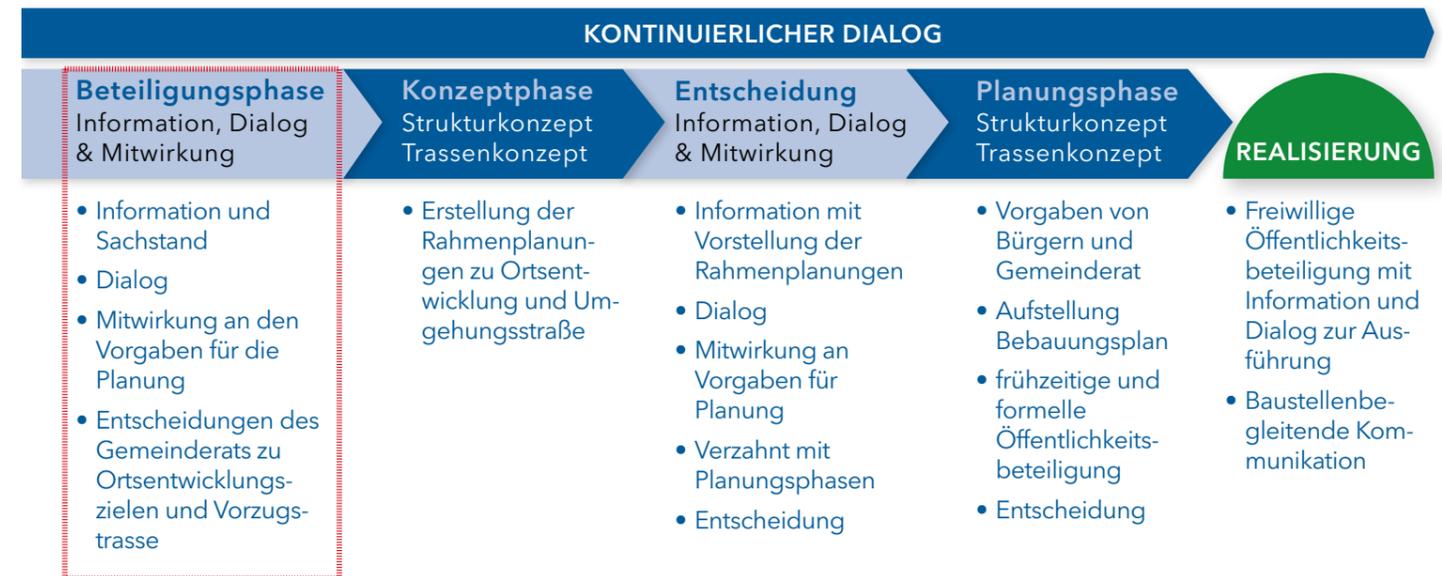
In seiner Sitzung am 15. November 2018 wird dem Gemeinderat die finale Dokumentation des Bürgerdialogprozesses übergeben. Wir erhoffen uns mit diesem Dokument eine gute und ergänzende Entscheidungsgrundlage hinsichtlich der weiteren Beschlussfassung zu den Themen Ortsentwicklung und Ortsumfahrung. Selbstverständlich informieren wir Sie zeitnah und umfassend über die weiteren Entwicklungen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Stefan Straßmair

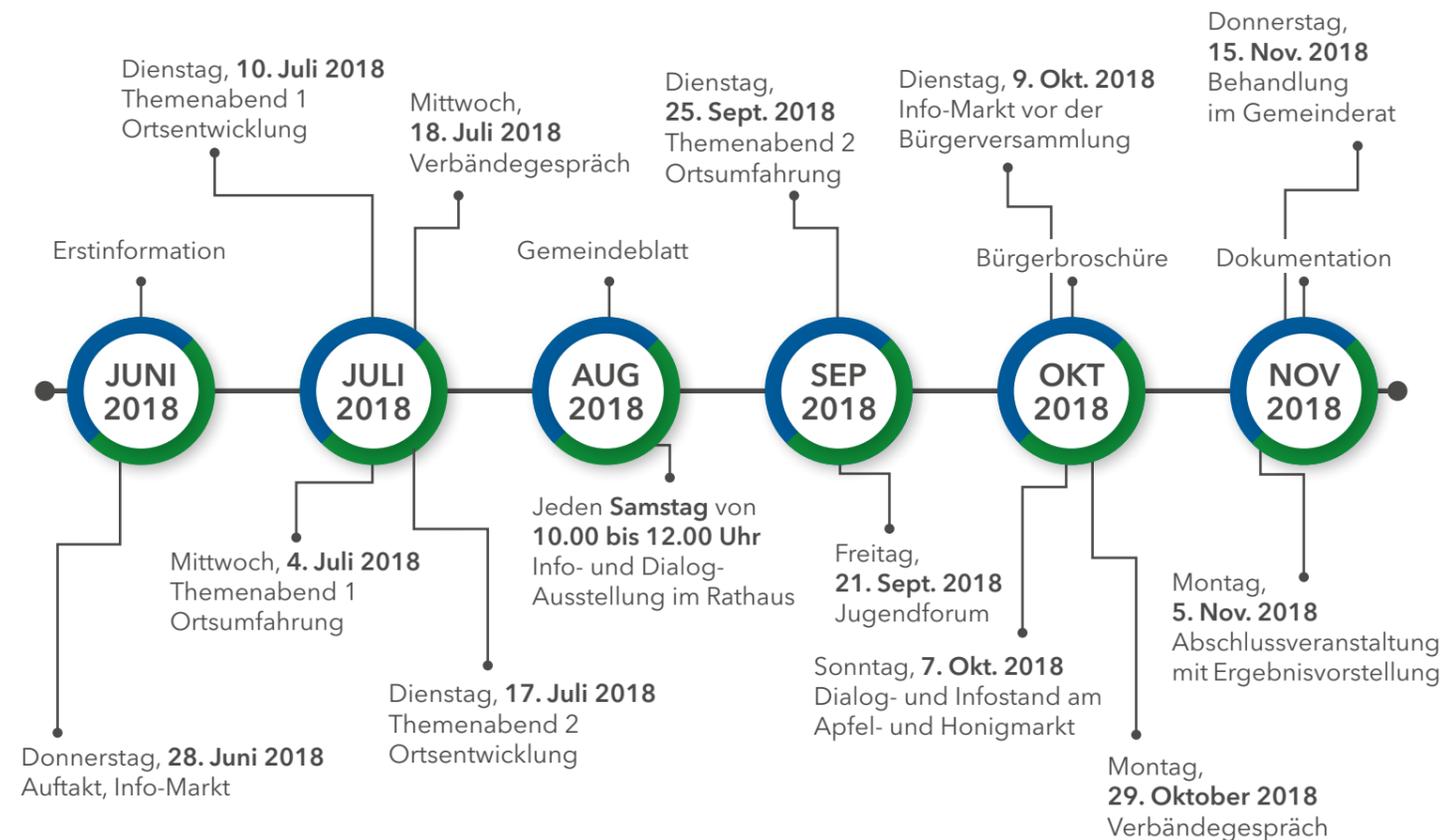
Gesamtablauf

Wir befinden uns hier in einer sehr frühen Beteiligungsphase



Zeitplan

Intensiver und eng getakteter Dialog



Ausgangssituation

Kontroverse Diskussion zu Ortsentwicklung und Ortsumfahrung seit vielen Jahren

1970-2009

Bereits in den 70er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurde über das Thema Ortsentwicklung in Hohenbrunn diskutiert. In den Flächennutzungsplänen aus den 90er-Jahren wurde ein mögliches, neues Baugebiet westlich der S-Bahn-Strecke ausgewiesen, das modular bebaut werden könnte. Auch das Thema Ortsumfahrung ist seit Langem ein Diskussionsthema in der Gemeinde. Bereits im Jahre 1999 wurde von der Gemeinde Hohenbrunn ein Verkehrsgutachten beauftragt, das dann 2009 vom Büro Prof. Harald Kurzak fortgeschrieben wurde. Im November 2009 wurde das Thema Ortsentwicklung erneut aufgegriffen, als die Bayerische Städtebau ihre eigenen Flächen westlich der Bahn entwickeln wollte.

2009-2015

In diesen Jahren entstanden weitere Verkehrsuntersuchungen und Machbarkeitsstudien, mit denen sich die Parteien, Verbände und der Gemeinderat intensiv beschäftigt haben. Zum Thema Ortsumfahrung wurde zudem eine interkommunale Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, gleichzeitig fanden mehrere gemeinsame Bauausschusssitzungen mit einigen Nachbargemeinden statt, um hier gemeinsame Lösungen zu erarbeiten.

2015-2017

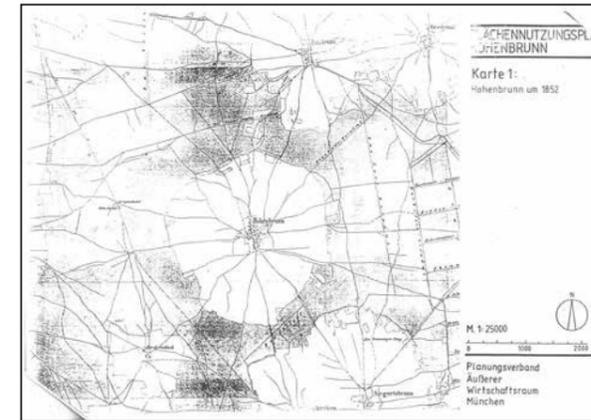
Mit der Gemeinderatsklausur im Oktober 2015 zeichnete sich eine Lösung in beiden Themenfeldern ab. Man einigte sich unter anderem darauf, dass eine weitere Bebauung für den Ort von Vorteil sei. Insbesondere im Bereich Hohenbrunn-West sollte eine geordnete, weitsichtige und langfristige Entwicklung ermöglicht werden. Zudem wurden vom Gemeinderat mehrere Trassenvarianten zurückgestellt, so dass nur noch einige wenige Varianten weiterverfolgt werden sollten. Die letzte Gemeinderatsklausur zu diesen beiden Themenfeldern fand im Juni 2016 statt. Dabei wurde eine Reihe von Maßnahmen besprochen, die für die weitere Ortsentwicklung von besonderer Bedeutung sind. Darüber hinaus wurde die Trassenplanung konkretisiert und die Trassenvarianten priorisiert. Im September 2016 trafen sich Kommunalpolitiker von Hohenbrunn und den Nachbargemeinden Putzbrunn, Grasbrunn und Höhenkirchen-Siegertsbrunn mit dem Ziel, ihre Verkehrsprobleme durch einen regionalen Verkehrsplan gemeinsam zu lösen. Vor weiteren Beschlüssen wollte der Gemeinderat die Meinung der Bürger einbeziehen. Im Gemeinderat wurde ein Bürgerbeteiligungsprozess beantragt.

2018

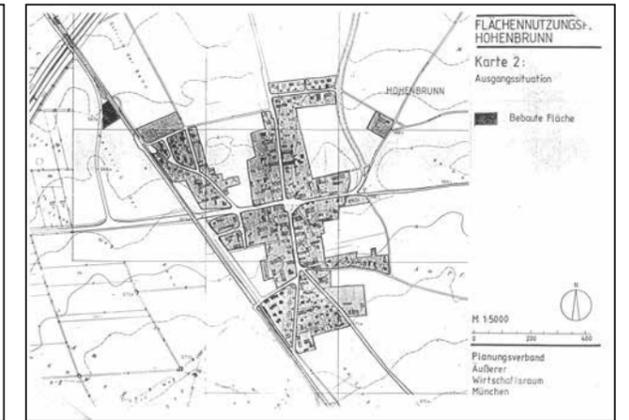
Anfang 2018 beauftragte der Gemeinderat die Beratungsfirma Hendricks & Schwartz mit der Erarbeitung und Umsetzung einer Bürgerbeteiligung zu den Themen Ortsentwicklung und Ortsumfahrung. In mehreren Veranstaltungen, mit jeweils zwei Themenabenden zur Ortsentwicklung und Ortsumfahrung, einem Jugendforum sowie einem Infostand auf dem Apfel- und Honigmarkt und online über Website und Facebook-Auftritt konnten sich die Bürgerinnen und Bürger in den Dialog einbringen und ihre Ideen, Anmerkungen, Vorschläge und Hinweise äußern. Eine Vielzahl von Ideen wurde zur zukünftigen Entwicklung von Hohenbrunn eingereicht, die in einer Abschlussveranstaltung noch einmal vorgestellt werden. Eine Abschlussdokumentation soll den Gemeinderat bei den zu treffenden Entscheidungen zur Ortsentwicklung und Ortsumfahrung unterstützen.

Gedanken zur Ortsentwicklung zu Beginn der 90er-Jahre

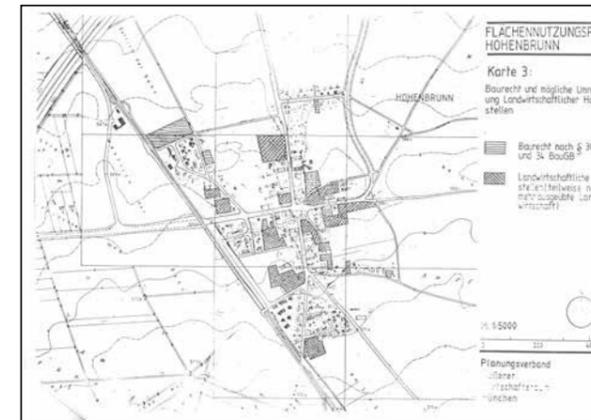
Arbeitspapier des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München von 1992



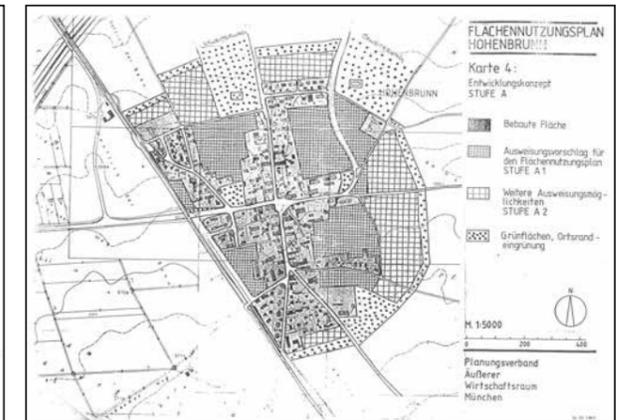
Hohenbrunn 1852



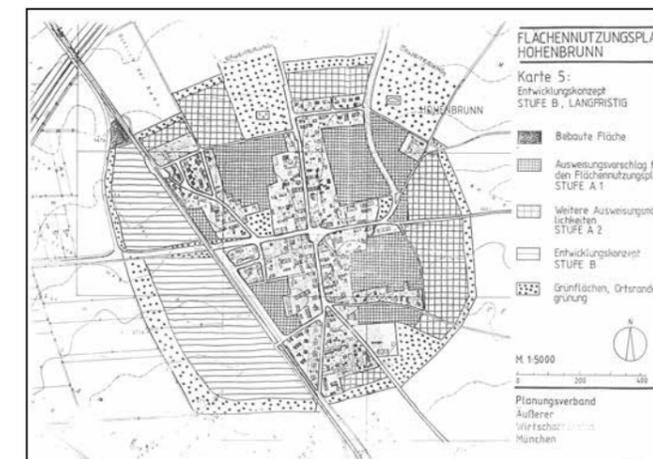
Ausgangssituation 1992



Baurecht (Umnutzung landw. Hofflächen), Stand 1992



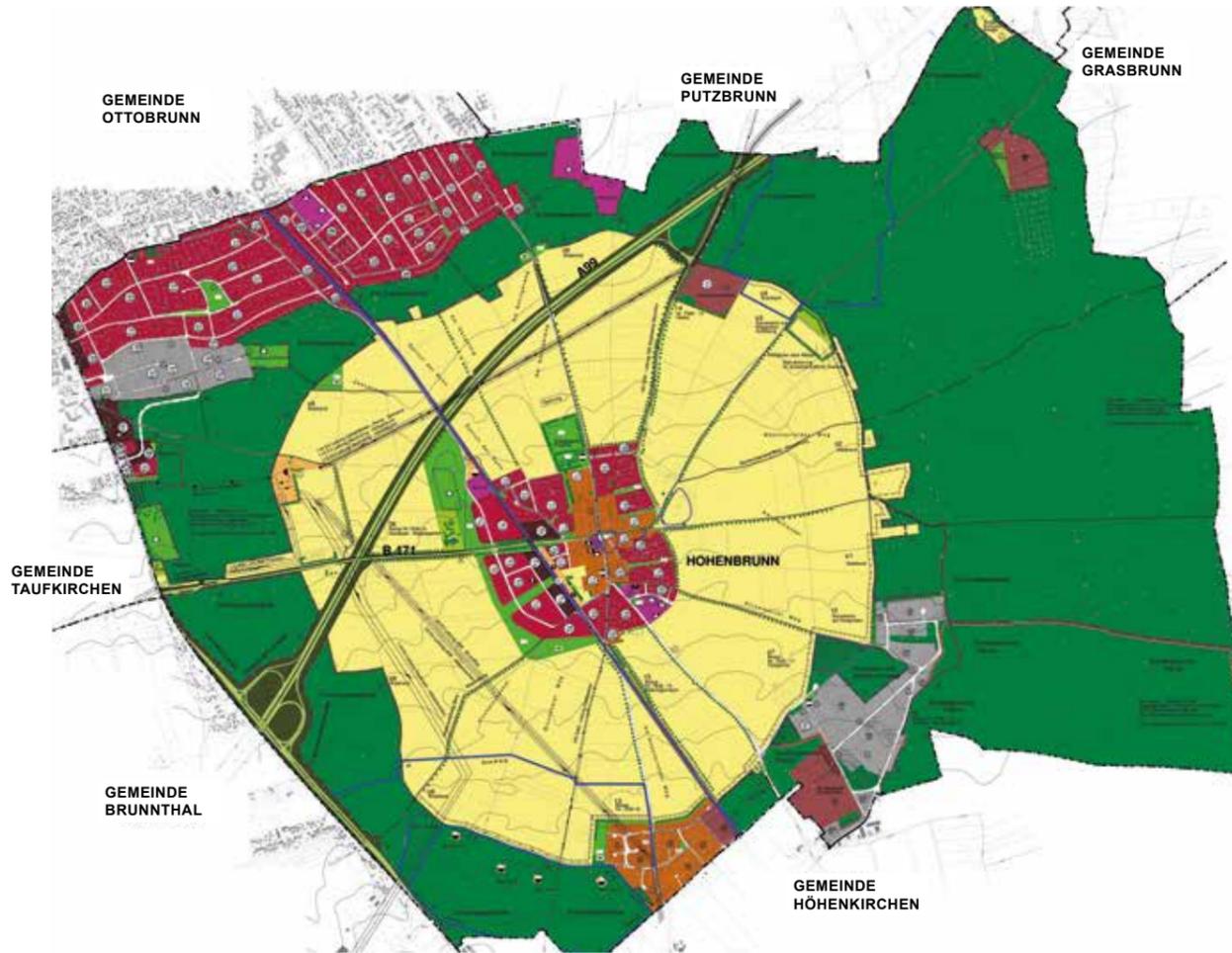
Entwicklungskonzept Stufe A (Plan bis 2015)



Entwicklungskonzept Stufe B, langfristig (Plan ab 2015)

Der Flächennutzungsplan von 1999

Die Planungsgrundlage für alle baulichen Entwicklungen in Hohenbrunn



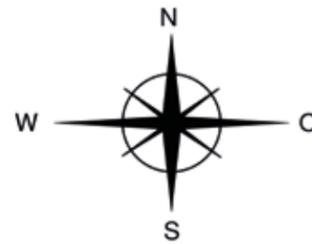
HOHENBRUNN

Flächennutzungsplan

- Baulaiche Gemeindebedarf
- Dorfgebiet
- Fläche für Landwirtschaft
- Fläche für Bahnanlage
- Fläche Versorgungsanlagen
- Gewerbegebiet
- Grünfläche
- Reines Wohngebiet
- Schutz-Leitpflanzung
- Sondergebiet
- Straßenbegleitendes Grün
- Sukzessions-Pflegefläche
- Wald
- Wasserschutzgebiet
- Allgemeines Wohngebiet

- Elektrizität
- Bolzplatz
- Feuerwehr
- Friedhof
- Gas
- Kirche
- Post
- Schule
- Soz. Einrichtung Altenheim
- Soziale Einrichtung Kindergarten
- Spielplatz
- Umspannstation
- Verwaltung
- Wasser-Brunnen
- Sportl. Einrichtung
- Bannwald-Umrandung
- Bau- und Naturdenkmal
- Emissionsbeschränkung
- Lärmschutzmaßnahme
- Mischgebiet
- Überört. Hauptverkehrsstr.

- Wichtige Wege
- Bahnlinie-Gloss
- Flurstücksgrenzen DFK
- Fuss- und Radwanderweg
- Gemeindegrenze
- Höhenlinie
- Art der baulichen Nutzung
- Flurnummer
- Strassenname
- Sym.Bannwald
- Sym.Wasser
- Sym.Landschaftsschutzgebiet



Derzeitige Beschlusslage des Gemeinderates

Entwicklung der Flächen westl. der Bahn mit West- (und Nord-)Umfahrung



Bewertung der Trassenvarianten durch den Gemeinderat

Diskussion und Beschlüsse

1a

Aufgrund der teilweisen Lage in der Nachbargemeinde ist eine **interkommunale Lösung** zusammen mit Höhenkirchen-Siegertsbrunn notwendig. Die Planung würde auf fremdem 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 das Verkehrsproblem** im Süden der Gemeinde **nur zum Teil**. Probleme wegen Waldquerung und Anbindung an hochbelastete Rosenheimer Landstraße. Gegebenenfalls aber Alternative zu den Trassen 1c, 1c*.
→ Entscheidung des Gemeinderats: Hinter Trassen 1c, 1c* zurückgestellt.

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.
oder
1c* → Entscheidung des Gemeinderats: Trassen weiter verfolgen.

2a Bei diesen Trassen ergeben sich **zahlreiche Probleme**:

- Grundstücksverfügbarkeit schwierig
- Auswirkung auf Waldrand/Rodungsinsel, daher naturschutzfachliche Bedenken
- Anschluss durch Gewerbegebiet aufgrund von Bebauung schwierig

2b 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

Was denkt die Jugend?

Ideen und Vorschläge der Jugend für die Zukunft Hohenbrunn



Etwa 20 Jugendliche und junge Erwachsene folgten der Einladung ihrer Gemeinde zum Jugendforum im Jugendtreff Hohenbrunn.

Ziel war der Austausch mit der Jugend zu den Themen Ortsentwicklung und Ortsumfahrung.

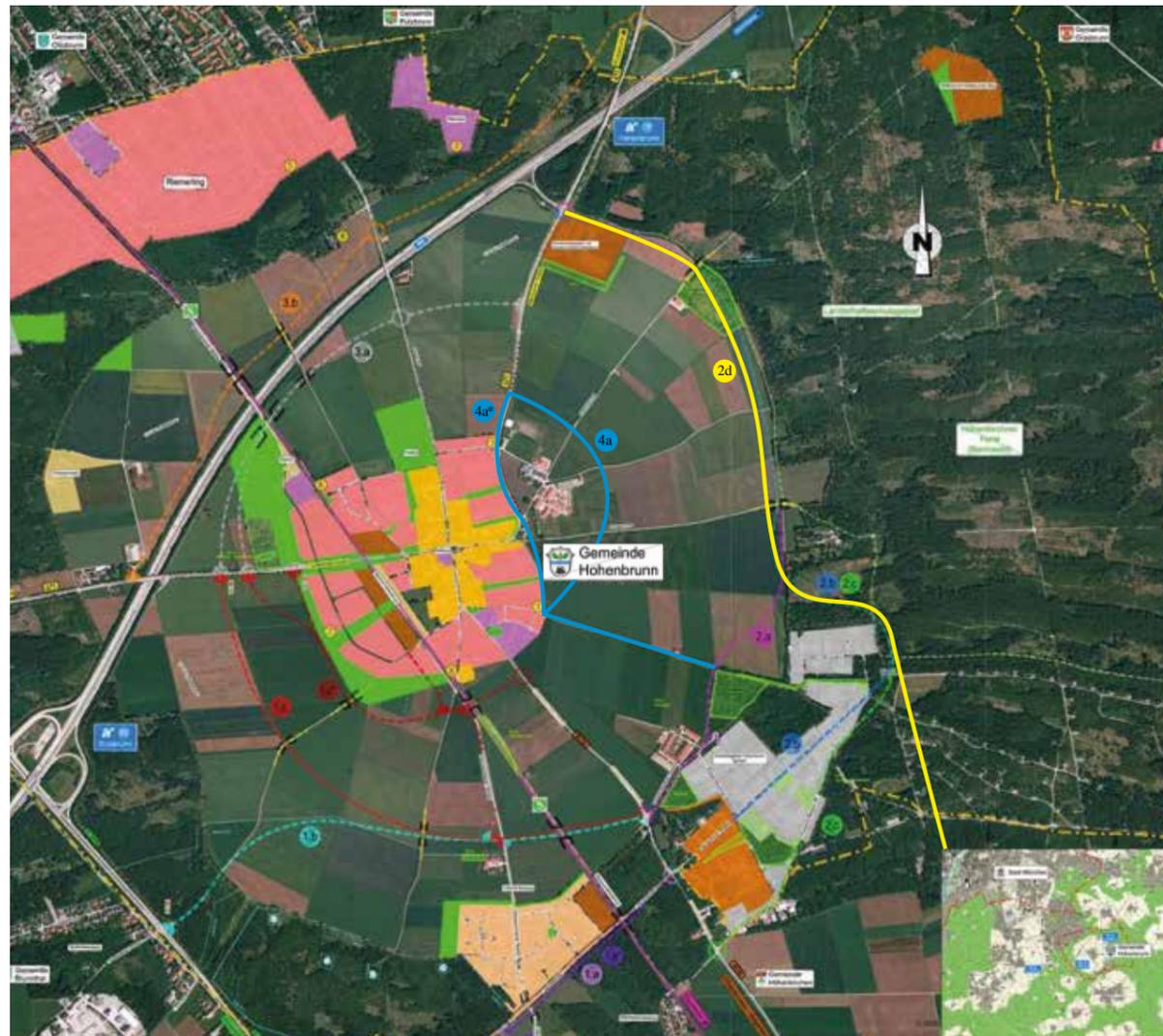
In lockerer Atmosphäre bei Grillwürstln, Brez'n und alkoholfreien Getränken tauschten sich die interessierten Jugendlichen und jungen Erwachsenen untereinander aus, diskutierten sachlich und offen und hielten die Ergebnisse auf Plakaten fest. Diese wurden am Ende der Veranstaltung allen Anwesenden vorgestellt und Verständnisfragen geklärt. Abschließend bewerteten die Teilnehmer die genannten Punkte, um die Bedeutung der einzelnen Themen hervorzuheben.

Vorschläge (und Bewertungen) **BÜRGERMEINUNG**

- Gaming-Raum (WLAN-Partys) **(6 Punkte)**
- Orte wie „Gleis 3“ in Neubiberg oder „Funpark“ (auf ehem. Landeplatz) **(5 Punkte)**
- Ausbaumöglichkeiten Umgehungsstraße **(5 Punkte)**
- Dörfliches Ambiente beibehalten (auch bei den geplanten Wohnungen an der B471) **(5 Punkte)**
- Eisdiele **(5 Punkte)**
- Wohnraum für 20- bis 30-Jährige **(3 Punkte)**
- Hotspot/WLAN im Jugendtreff/Dorfmitte **(3 Punkte)**
- Anzeigetafel am S-Bahnsteig **(2 Punkte)**
- Veranstaltungssaal **(2 Punkte)**
- Öffnung der MUNA **(2 Punkte)**
- Glasfaser **(2 Punkte)**
- Baggersee **(2 Punkte)**
- Direkte Buslinie von Hohenbrunn nach Putzbrunn und Haar **(2 Punkte)**
- Jugendhaus auch in Riemerling **(1 Punkt)**
- Öffentliche Jugendtreffpunkte (Bsp.: Feuerstellen) **(1 Punkt)**
- Drogenaufklärung in der Schule ab der 8. Klasse **(1 Punkt)**
- Behindertengerechter Ausbau S-Bahnhof **(1 Punkt)**
- BMX-Bahn Hohenbrunn **(1 Punkt)**

Trassenalternativen

Stand 2012 und neue Bürgervorschläge



Ausgangspunkt sind eine Vielzahl von Trassenalternativen

- | | |
|----------------------------|--|
| 1a: Luitpoldstraße | 2c: MUNA östlich bis BAB 99 |
| 1b: MUNA zur St. 2078 | 2d (Bürgervorschlag): MUNA weiter östlich bis BAB 99 |
| 1c: Westumfahrung | 3a: Taufkirchner Straße im Westen bis Putzbrunner Straße im Norden |
| 1c* Westumfahrung ortsnah | 3b: nördlich BAB 99 |
| 2a: MUNA bis BAB 99 | 4a (Bürgervorschlag): Ostumfahrung |
| 2b: MUNA mittig bis BAB 99 | 4a* (Bürgervorschlag): Ostumfahrung Ortsrand |

Vorläufige Ergebnisdokumentation zu den Themen Ortsumfahrung und Ortsentwicklung

Im Laufe des Dialogs haben wir zahlreiche Ideen, Anregungen, Vorschläge und Hinweise von Ihnen, den Bürgerinnen und Bürgern Hohenbrunn, zu den Themen Ortsumfahrung und Ortsentwicklung erhalten. Im Folgenden haben wir diese Rückmeldungen zu einer „vorläufigen“ Ergebnisdokumentation zusammengestellt. „Vorläufig“ deshalb, weil wir sichergehen möchten, dass kein Vorschlag, kein Hinweis und keine Idee verlorengeht. **Deshalb haben wir die von Ihnen eingebrachten Beiträge auch nicht auf ihren Wahrheitsgehalt und Richtigkeit überprüft, sondern versucht, alles mit aufzunehmen, was uns erreicht hat. Eine genauere Analyse findet erst durch den Gemeinderat und die Gemeindeverwaltung bei der weiteren Bearbeitung der Ergebnisse des Bürgerdialogs statt.**

Sollten Sie hier Inhalte vermissen oder ergänzen wollen, so sprechen Sie uns gerne direkt an, schreiben Sie uns an kontakt@buergerdialog-hohenbrunn.de oder geben Sie uns eine Rückmeldung auf www.buergerdialog-hohenbrunn.de - wir werden alle weiteren Rückmeldungen bis einschließlich 11. November 2018 berücksichtigen und die finale Ergebnisdokumentation dem Gemeinderat zur weiteren Behandlung am 15. November 2018 übergeben.

Ortsumfahrung (Rückmeldungen aus dem Bürgerdialog)

NULL-VARIANTE

Nur wenige Bürgerinnen und Bürger sehen kein Erfordernis für eine Ortsumfahrung.

1ER-VARIANTEN **BÜRGERMEINUNG**

(betr. alle 1er-Varianten: Sollte eine „1“-Trasse realisiert werden, unbedingt Höhenkirchener Str. als Anliegerstraße ausweisen, um keine zusätzliche Belastung der Luitpoldsiedlung zu generieren)

Variante 1a **BÜRGERMEINUNG**

- 1a ist die einzige Trasse, die keinen Ortsteil vom Dorf abtrennt.
- Sollte die S-Bahnunterführung am Wächterhof in absehbarer Zeit erweitert werden, ist die Luitpoldstraße damit automatisch eine der zukünftigen Umgehungsstraßen.
- 1a ist die einzige Trasse, auf der jetzt schon eine Straße besteht, es ist also von der geringsten Flächenversiegelung auszugehen.
- Tieferlegung ist sicher ein ziemlicher Kostenfaktor (mehr Grunderwerb), Lärmschutzwände zerschneiden die Rodungsinsel. Anfangs sind sie einfach nur hässlich (sieht man in Grasbrunn), wenn sie dann begrünt sind, ist der Waldrand gefühlt ziemlich nah am Dorf. Natürlich benötigt man auch an der Luitpoldstraße Lärmschutz - aber auf einem vergleichsweise kurzen Stück.
- Ortsumfahrung mit dem Verlauf: Luitpoldstraße → Rosenheimer Landstraße von Einmündung Luitpoldstraße bis Kreuzung Taufkirchener Straße → Taufkirchener Straße von Rosenheimer Landstraße bis Einmündung Hohenbrunner Straße erscheint wegen vieler Vorzüge geradezu alternativlos (Variante 1a weiterverfolgen):
 - Ist bis auf den Sanierungsabschnitt S-Bahnunterführung vorhanden.

- Fungiert auch als Anbindung Hohenbrunner und Siegertsbrunner Gewerbegebiete.
- Besitzt in ihrem Verlauf einen Autobahn-Anschluss.
- Lässt sich an die vorhandene Höhenkirchener Westumfahrung anbinden (für Höhenkirchen von besonderem Interesse).
- Ist kompatibel mit der eventuell später zu realisierenden Nordumfahrung (Autobahnparallele).
- Bis auf den Bereich der Luitpoldsiedlungs-Bebauung sind keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich (auf der Rosenheimer Landstraße sind sie, wo wünschenswert, schon vorgenommen und auch an der Höhenkirchener Westumfahrung vorhanden).
- Benötigt keine neuen, bisher unversiegelten Flächen, beteiligt sich also nicht an dem berüchtigten bayerischen Flächenfraß.
- Lässt bei der Ortsentwicklungs-Planung freie Hand.
- Schmäleret die Lebensqualität nicht, die die Rodungsinsel bietet, indem vom Dorf ohne Überquerung einer Straße über Feldwege der Wald (wo noch vorhanden) erreichbar ist.
- Verschont die laut Regionalem Planungsverband „landschaftskulturell bedeutende Rodungsinsel“ vor einem weiteren Tiefschlag.
- Wegen sparsamen Flächenverbrauchs bin ich beim Thema Ortsumfahrung für die Variante Luitpoldstraße (1a). M.E. reichen eine Tieferlegung und maßvoller Lärmschutz aus.
- Geringe Entlastungswirkung, da effektiv nur der Verkehr aus dem Gewerbegebiet MUNA abgeleitet würde.
- Umfangreiche Anbindungsmaßnahmen sind notwendig, das Problem des Abflusses von der Autobahn wird nicht gelöst und die Rosenheimer Landstraße hätte mit einem starken Anstieg des Verkehrsaufkommens zu rechnen.
- Ist nur in Form einer interkommunalen Lösung vorstellbar.

Variante 1b **BÜRGERMEINUNG**

- Bei Variante 1b bräuchte man den Lärmschutz auf der Dorfseite über die ganze Länge und sicher auch auf einem Stück auf der Luitpoldsiedlungsseite.
- Bei Variante 1b braucht man S-Bahn- und Straßenquerung (über- oder unterirdisch) - ein weiterer Kostenfaktor.
- Bei dieser Variante müsste der Verkehr effektiv von der Luitpoldstraße weg nach Norden gedrängt werden, um dort eine Entlastung zu schaffen.
- Gefahr des Abschneidens der Luitpoldsiedlung vom Kerngebiet der Gemeinde.
- Vorgesehene Anbindung an die Höhenkirchner Straße kann dort zu einer erheblichen Mehrbelastung führen.
- Hohe Betroffenheit von Anwohnern (aber nicht so hoch, wie bei der Variante 1a).
- Bessere und direkte Anbindungsmöglichkeit an die Rosenheimer Landstraße (im Vergleich zu 1a), aber ebenso hohe Komplexität der Anbindung.
- Aufgrund der Möglichkeit der Tieferlegung könnten hier höhere Geschwindigkeiten gefahren werden, wodurch die Umgehungsstraße attraktiver würde.
- Es müssten ein Wasserschutz- und Naherholungsgebiet durchquert werden.
- Würde eine Einengung für die weitere Ortsentwicklung bedeuten.

Varianten 1c bzw. 1c* **BÜRGERMEINUNG**

- Bei Variante 1c braucht man S-Bahn- und Straßenquerung (über- oder unterirdisch) - ein weiterer Kostenfaktor.
- Die Umgehung 1c + 1c* finde ich gut, doch diese sollten am Ortsrand zusammenfließen, somit bräuchten wir bloß eine größere Unterführung.
- Variante 1c beeinträchtigt die Blickbeziehung erheblich und zerschneidet den Raum.
- Gute Anschlussmöglichkeit an die Trasse 3a, aber fehlende Wirksamkeit ohne Kombination mit Trasse 3a.
- Sinnvoll nur bei einer Ortsentwicklung westlich der S-Bahn, wobei dann auch die Betroffenheit deutlich zunehmen würde (aktuell geringe Betroffenheit).
- Erschwert perspektivisch weitere Entwicklungen.

2ER-VARIANTEN **BÜRGERMEINUNG**

(betr. alle 2er-Varianten: Überörtliche Lösung: Östliche 2er-Variante mit zwei Stromtrassen, Genehmigung mit vier Gemeinden / 2er-Trassen werden aufgrund geringer Entlastungswirkung und hoher Kosten ausgeschlossen → gem. Ing.-Büro Wagner sind diese aber die günstigsten Varianten und die mit der höchsten Entlastung / 2er-Trassen werden auf Grund Auswirkungen auf Waldrand und naturschutzfachlicher Bedenken ausgeschlossen → im Gutachten steht davon nichts / Wenn der Trassenverlauf über landwirtschaftliche Flächen gehen würde, wäre der Waldrand nicht belastet / 2er-Varianten würden auch im Bau keine Anwohner stören, da die Trasse je nach Variante deutlich außerhalb der Ortsbebauung liege / 2er-Varianten hätten die geringste Trennwirkung für die bestehenden Ortsteile)

Varianten 2a/2b/2c **BÜRGERMEINUNG**

- Direkte Verbindung von Autobahn zum Gewerbegebiet MUNA.
- Maximale Entlastung des Ortskerns von Schwerlastverkehr.
- Geringe Anzahl betroffener Anwohner.
- Zukunftsfähige Umfahrung für die wachsenden Gemeinden im Umland.
- Bedenken in Bezug auf den Naturschutz im ökologisch hochwertigen Waldrandbereich.
- Hoher Flächenverbrauch und ungeklärte Anbindung im Westen (an 1a, 1b, 1c oder 1c*).
- Gefahr, dass bei Stau auf der Autobahn der Ausweichverkehr über die Luitpoldsiedlung fahren könnte.
- Problematische Flächenverfügbarkeit wegen landwirtschaftlicher Nutzung.

Variante 2d (neu) **BÜRGERMEINUNG**

- Neue „Trasse 2d“ direkt am Ort (?) würde weniger kosten und den Ortskern Hohenbrunn entlasten (meines Erachtens die „fairste Lösung“).
- Problematische Flächenverfügbarkeit wegen landwirtschaftlicher Nutzung.

3ER-VARIANTEN

Variante 3a **BÜRGERMEINUNG**

- Trasse 3a mit konsequentem Rückbau der „B471-alt“ ist ein MUSS.
- Trasse 3a bevorzugt: Würde extremen Verkehr von der Autobahn durch Hohenbrunn fernhalten! Auch die Autofahrer, die aus Ottobrunn und Riemerling auf die Autobahn fahren, müssen dann nicht mehr durch Hohenbrunn.
- Entlastung der B471 bzw. des Dorfkerns.
- Gute Anschlussmöglichkeit an die Trasse 1c.
- Bringt keine Entlastung in Bezug auf das MUNA-Gewerbegebiet.
- Führt zum Verlust von Naherholungsgebiet.

Variante 3b **BÜRGERMEINUNG**

- hoher Verbrauch von Naherholungsgebiet und hoher Flächenverbrauch.
- Gefahr, dass Nachbargemeinden die Autobahnparallele verlängern könnten, sodass das Ende in Hohenbrunn liegt und die Gemeinde zusätzlich belastet.
- Keine Entlastung hinsichtlich des MUNA-Gewerbegebietes.

4ER-VARIANTEN

Variante 4a (neu) / 4a* (neu) **BÜRGERMEINUNG**

- Entlastungswirkung für die Verkehre aus der MUNA.
- Problematische Flächenverfügbarkeit wegen landwirtschaftlicher Nutzung.

KOMBINATIONEN-VARIANTEN

Kombination 3a + 1c **BÜRGERMEINUNG**

- Trassenkombination 3a + 1c: Wenn der Autobahnverkehr über die Trasse 3a abfließen kann, wird dies an der Kreuzung B471/Rosenheimer Landstraße zu langen Rückstaus führen. Bereits heute steht man dort zu Stoßzeiten über mehrere Ampelphasen.
- Wird Trasse 3a mit 1c zusammengeführt, ist es sehr naheliegend, dass der Verkehr dann über diese Trasse weiterfließen wird, um von dort über die Höhenkirchener Straße (Einmündungspunkt mit 1b, c) und Luitpoldstraße oder Siegertsbrunner Straße weiter zu gelangen: Damit wird ein Problem im Ortskern gelöst, um es an anderer Stelle im Gemeindegebiet in noch drastischerer Form neu zu schaffen (Dies gilt analog für die Trassenkombination 2(a,b,c) + 1(a,b,c)).

Kombination 2 + 3a **BÜRGERMEINUNG**

- Diese Kombination ist nicht umsetzbar, da diese eine gute Umgehungsmöglichkeit des Südkreuzes darstellt und zu einer massiven Mehrbelastung der Luitpoldstraße führt.

ALLGEMEINE HINWEISE **BÜRGERMEINUNG**

- Verkehrsvermeidung vor Verkehrsentslastung.
- Umgehungsstraßen sollten alle tiefergelegt werden aus Lärmschutzgründen.
- Blick müsste auf die gesamte Stadtentwicklung erweitert werden und hier Zusammenhänge berücksichtigt werden.
- Es sollte nur über Kombinationen gesprochen werden, da die einzelnen Varianten für sich nur halbe Umgehungen ohne echte Entlastungswirkung darstellten.
- Beim Thema Ortsumfahrung müsste man sich mit den umliegenden Gemeinden zusammenschließen, um ein weitreichenderes Verkehrskonzept für die Region zu erstellen.
- Die Ortsdurchfahrt sollte unattraktiver gestaltet werden, um den Verkehr generell auf die Autobahn zu drängen.
- Wunsch nach einer Umfahrung mit größerem Spielraum, damit die Rodungsinsel für weitere Ortsentwicklungen genutzt werden kann.
- Weitere Umgehungsstrecken können erst geplant werden, wenn Siedlung westl. der Bahn und Pläne von Höhenkirchen zur Luitpoldstraße geklärt sind.
- Entlastung des Ortskerns vom Durchgangsverkehr ohne dass andere Ortsbereiche belastet werden.
- Eine Umgehungsstraße ist nur vertretbar im Westen in Verbindung mit dem Baugebiet. Kommt dort dieses Baugebiet nicht, kommt keine Ortsumfahrung, gibt es nur die Null-Lösung.
- Bei allen Trassen benötigt man entweder eine Tieferlegung oder Lärmschutz.
- Bei den Trassen nördlich vom Dorf sollte man meiner Meinung nach erstmal abwarten, was der Ausbau der Autobahn bringt.
- Bitte bei allen Kombinationen sehr darauf bedacht sein, keinen Ringschluss zu erzeugen, der eine bequeme Alternative zur Autobahn darstellt.
- Nur Kombination der Trassen ergibt Sinn. Nicht einzelne Trassen.

Ortsentwicklung (Ergebnisse aus dem Bürgerdialog)

ORTSMITTE UND NAHVERSORGUNG **BÜRGERMEINUNG**

- Der alte Ortskern sollte mit Flair und Struktur neu gestaltet und in die Betrachtung mit einbezogen und nicht von neuen Entwicklungen getrennt werden.
- Fehlender Ortskern/Marktplatz.
- Supermarkt und Ärztehaus gehören an die S-Bahn und nicht an den Ortsrand Putzbrunner Straße.
- Großer Vollsortimenter zieht weiteren Verkehr in den Ort.
- Es dürfen nicht nur wieder Preistreiber kommen, es muss erschwinglich bleiben.
- Fußläufig erreichbarer Vollversorger → Weniger Einkaufstourismus.
- Bio-Markt statt Vollsortimenter an der Bundesstraße.

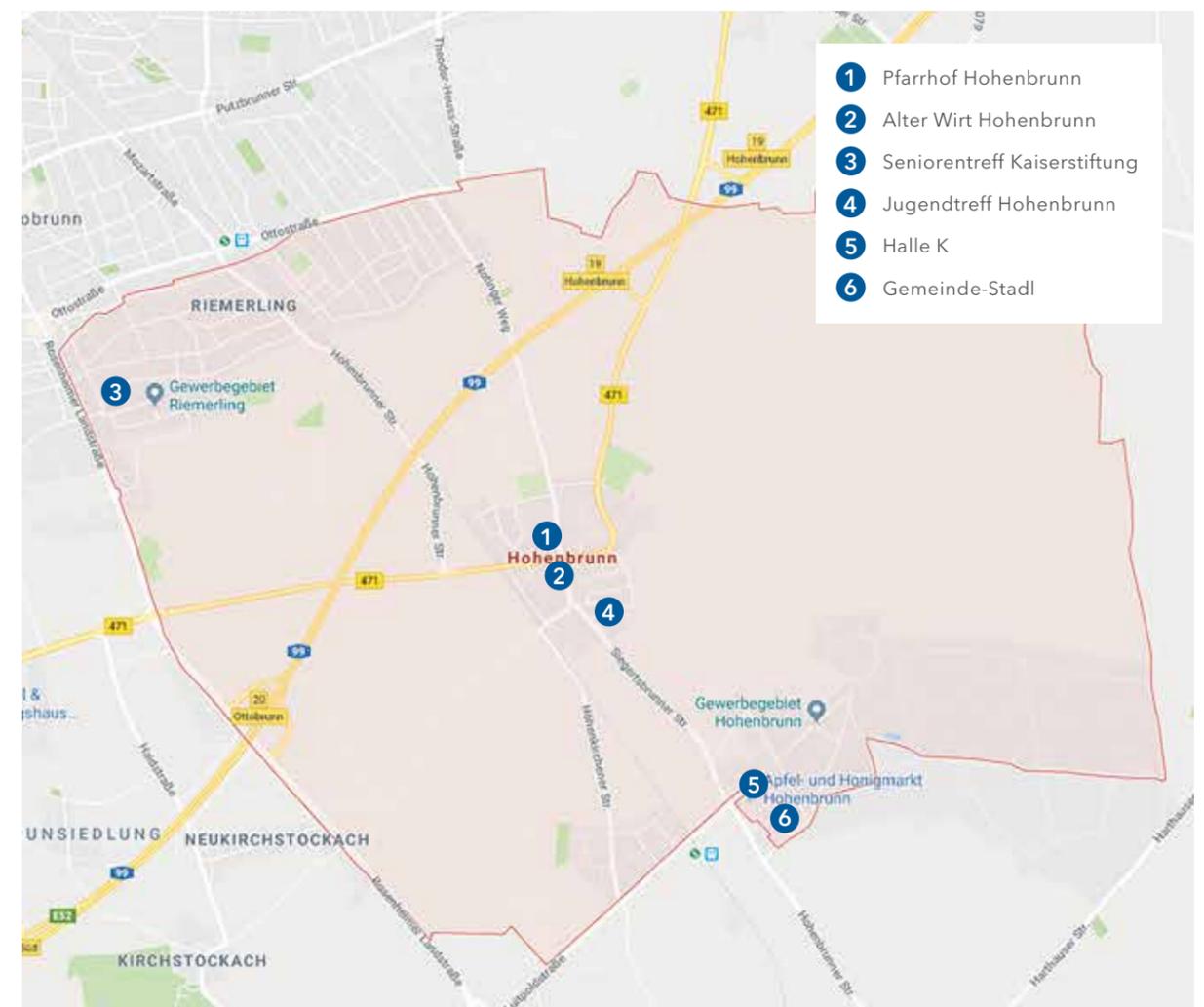


- Vorstellung des Planes des Investors für Putzbrunner Straße ist erwünscht; Ggf. Alternativvorschläge.
- Es ist dringend notwendig, dass ein Supermarkt kommt.
- Ein Vorschlag zum Vollsortimenter am Sportplatz: statt viel Fläche für Parkplätze zu versiegeln, sollte man den Großteil der vorgeschriebenen Parkplätze entweder unterirdisch oder auf dem Dach des Gebäudes anlegen (oder beides). Dann könnte man die gesparte Parkplatz-Fläche unversiegelt lassen (oder für Wohnbebauung nutzen).
- Ortsmitte sollte ein Platz der Begegnung werden (Marktplatz), und zwar ein lebendiger! Genossenschaftsmodelle, Mehr-Generationen-Häuser.
- Ortskern mit Marktplatz, Brunnen für Infrastruktur, Handel (Bäckerei, Metzgerei, etc.) und Begegnung.
- Eine Ortsmitte zum Verweilen (Verkehrsberuhigung, Bänke, Bäume).

GEMEINDELEBEN UND BEGEGNUNG BÜRGERMEINUNG

- Sanierung der Halle K, des Stadls und der Außenanlagen.
- Private Nutzung der Halle K.
- Ein Bürgerhaus fehlt.
- Neue Begegnungsorte in Riemerling schaffen.

- Der geplante große Raum zwischen Pfarrsaal und Rathaus sollte für Veranstaltungen von „Bürgergruppen“ genutzt werden können.
- Zusätzliche Räumlichkeiten für Vereine und Verbände.
- Nutzung der Sporthalle der Grundschule Riemerling ermöglichen.
- Öffentliche Nutzung des Platzes beim Kriegerdenkmal.
- Öffnung des MUNA-Geländes.
- Erstellen einer Gemeinde-App (Beispiel Höhenkirchen-Siegertsbrunn).
- Schaffung von Attraktivität für Gastronomie.
- Begegnungsstätten in Riemerling, Mehrgenerationensiedlung.



SOZIALE INFRASTRUKTUR BÜRGERMEINUNG

- Lage von einigen Spielplätzen ist nicht optimal.
- Hohes Verkehrsaufkommen erschwert den Zugang zu öffentlichen Plätzen sowie zum Wald und ist ein zusätzlicher Gefahrenherd.
- Zu wenig Personal für die Kleinkindbetreuung und fehlende Wohnungsmöglichkeiten für solches.

- Es fehlen Angebote für Sechs- bis Achtjährige im Ortsteil Riemerling-West.
- Überlastung der sozialen Infrastruktur durch zu schnelles Wachstum soll vermieden werden.
- Es fehlen eine offene Ganztagschule sowie eine Realschule.
- Wunsch nach besserer medizinischer Versorgung durch mehr Ärzte (Ärztehaus) und einer örtlichen Apotheke.
- Gewünscht werden ein Altenstift und Möglichkeiten des betreuten Wohnens.

WEITERE RÜCKMELDUNGEN DER JUGEND BÜRGERMEINUNG (ERGÄNZEND ZU SEITE 9)

- Jugendhaus verschönern/erweitern.
- Wintergarten für den Jugendtreff.
- Instagramseite für den Jugendtreff.
- Öffnungszeiten des JUZ (Jugendzentrum) erweitern.
- Amazon Prime/Netflix für das JUZ.
- Stereoanlage für das JUZ.
- Rollos für das JUZ.
- Mehr Verständnis für Spielstraßen seitens Anwohner und Autofahrer.
- Gewünscht wird eine Ampelanlage am Sportplatz.
- Zugänge zum S-Bahnhof von beiden Seiten in Hohenbrunn.
- Mehr Fahrradständer am Bahnsteig.
- Supermarkt im Dorf.
- Mietradsystem
- Mobilität
- Grünflächen sind wichtig.
- Bedingungen/Voraussetzungen für eine Entwicklung westlich der Bahn:
Dörflicher Charakter, Apotheke und grünes, bepflanztes Rondell mit Bänken.
- Mehr Platz für die Jugend.
- Platz für Kinder im Alter von 6 bis 16 Jahren, z.B. Basketballkorb, Bolzplatz, o.ä.
→ evtl. einige Straßen zu ‚Spiel-Straßen‘ bzw. Einbahnstraßen machen.

WOHNEN UND SIEDLUNGSENTWICKLUNG BÜRGERMEINUNG

- Die Ortsentwicklung auf der Westseite wird generell befürwortet, solange dies nicht zu überhastet geschieht, für eine differenzierte Struktur und unterschiedliche Typologien gesorgt wird und die Planungsgewinne in Infrastruktur und sozialen Wohnraum fließen.
- Vorschläge zu Mehr-Generationen-Häusern, gemischt mit sozialem Wohnungsbau.
- Gebaut werden sollte platzsparend, vermehrt mehrstöckig als auch unterirdisch.

Möglichkeiten zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums



- Mehr Wohnungen für Kinder, die von zu Hause ausziehen (vereinfacht durch den Bau von altersgerechten Wohnungen oder durch Wohnungs-Austausch-Möglichkeiten und Mehr-Generationen-Häuser).
- Durch eine Bebauung westlich der Bahn darf es nicht zu einer Trennung kommen wie in Riemerling, getrennt in Ost und West, deshalb ist ein gemeinsamer, verbindender Ortskern nötig.
- Eine Entwicklung soll in maßvollem Rahmen, schrittweise und nicht überhastet stattfinden.
- Wichtig sind neue, erschwingliche Grundstücke, v.a. für Ortsansässige.
- Keine einheitlichen Wohnungsbauten, sondern eine großzügige Mischung aus Ein-, Doppel- und Mehrfamilienhäusern, Mehr-Generationen-Häusern sowie Wohnmöglichkeiten für Junge und Senioren.
- Nähe zum S-Bahnhof, Grünflächen und Freiräume sollen berücksichtigt werden.
- Höhe der Neubauten soll sich am Bestand orientieren, der je nach Standort auch 3 bis 4 Stockwerke zulässt.
- Keine Entwicklung wie in Aschheim.
- Baggersee oder Naturbad realisieren.
- Über der Bahn soll auch ein Altenstift entstehen.
- Hohenbrunn verliert den Dorfcharakter durch die massive Bebauung am Ortseingang Putzbrunnerstraße (Riegelbau).
- Für Riemerling: Eine Aufstockung der Bebauung und Schaffung von mehr Freiflächen/Grünflächen.

- Siedlungsentwicklung westlich des S-Bahnhofs ist unnützer Flächenverbrauch.
- Altersgerechte Wohnungen innerhalb der Gemeinde für Senioren.
- Hohenbrunn ist auch Riemerling!
- Riemerling: Keine weitere Nachverdichtung, weder Fläche noch Höhe.
- Ich vermisse ein Bürgerzentrum im Ort Hohenbrunn.
- Dorfcharakter beibehalten.
- Günstige Mietwohnungen für Hohenbrunner oder die dort arbeiten.
- Bezahlbarer Baugrund/Wohneigentum für Familien im Einheimischen-Modell; Attraktivität für Familien; Anpassung an den demografischen Wandel (Mehrfachnennung).

ÖKOLOGIE UND NACHHALTIGKEIT BÜRGERMEINUNG

- Photovoltaik ist wichtig.
- Es fehlt ein ökologisches Leitbild bzw. eine Vision.
- Ein Klimaneutralitätsziel von < 0,5t CO₂ pro Einwohner im Jahr 2050 soll für Hohenbrunn beschlossen werden. Das aktuelle Ziel ist nicht ambitioniert genug.
- Artenvielfalt der Pflanzenwelt fördern (in den Siedlungsgebieten, Feld und Wald).
- Grünflächen im Siedlungsgebiet Riemerling-Ost & West als Orte der Begegnung.
- Bäume an der Durchgangsstraße inkl. Parkbuchten.

ÖPNV UND RADWEGE BÜRGERMEINUNG

- Benötigt werden bessere Buslinien, die auch den Vollsortimenter als Station einbeziehen.
- Radwegen und ÖPNV mangelt es an Attraktivität, zudem fehlt Infrastruktur für Radfahrer.
- ÖPNV-Verbindung nach Brunnthal wird bemängelt, gewünscht wird eine tarifliche Zugehörigkeit zum Münchener Innenraum und eine schnellere Verbindung nach München und zu den umliegenden Ortschaften (z.B. Busverbindung nach Putzbrunn).
- Verbesserungsbedarf besteht bei der Beschilderung und Information zum bestehenden Ruf-Taxi.
- Es fehlt an Radparkplätzen und an E-Bike-Ladestationen.
- Radwege sollten attraktiver gemacht werden (z.B. durch weniger Stopps).
- S-Bahnunterführung am Wasserwerk sollte durch Spiegel noch sicherer gemacht werden.
- Eine Gefahr für die Verkehrssicherheit sind die ungesicherten Bahnübergänge (besonders am Ortsende Riemerling und an der Hohenbrunner Straße).
- Gewünscht werden eine klare Rad- und Fußwegtrennung sowie ein Zaun zum Schutz vor der S-Bahn.

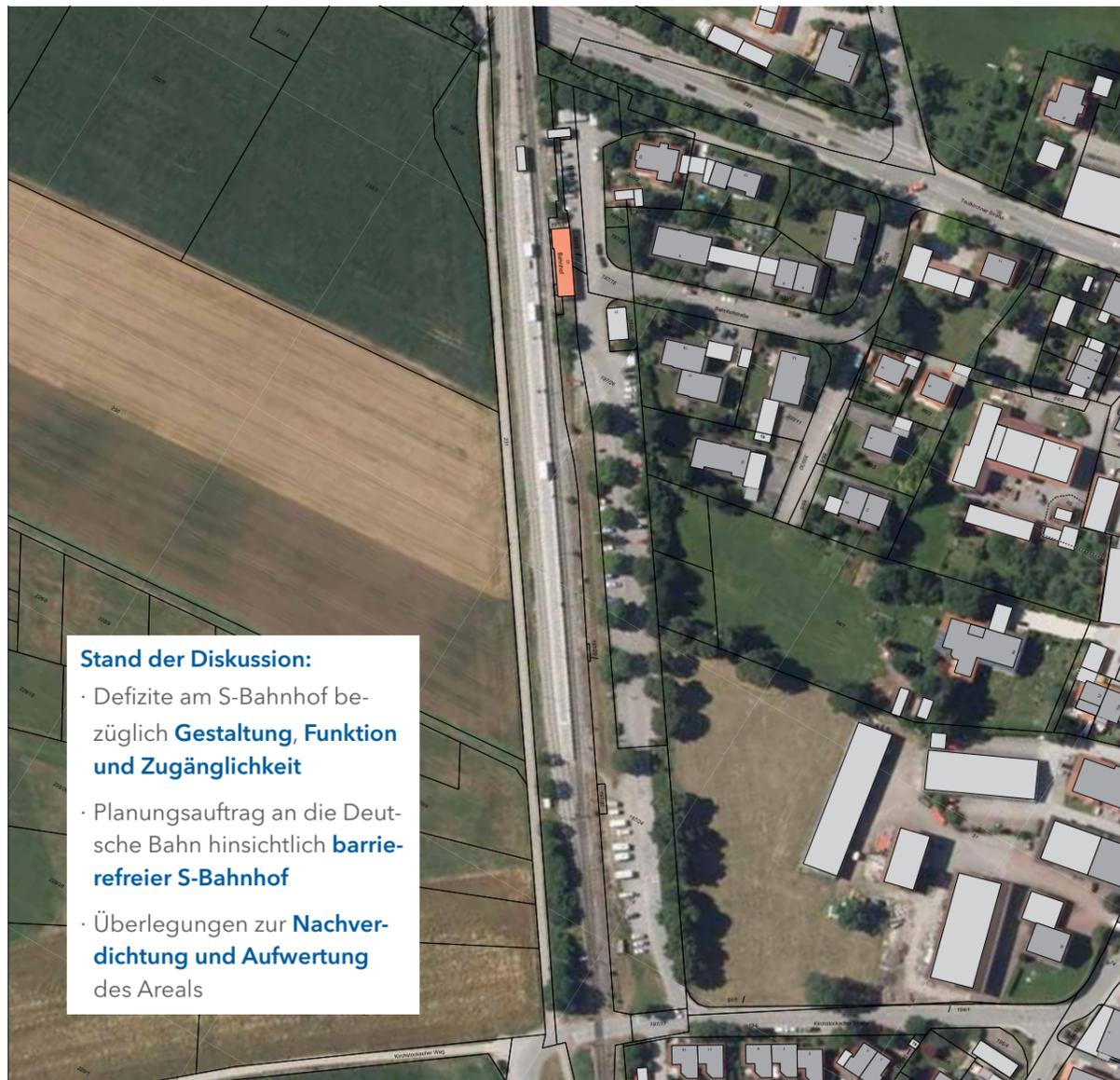


- Parkverstöße sollten strenger geahndet werden, die Beschilderung und die Straßenbeleuchtung verbessert werden.
- Es sollte Lastenfahräder zum Mieten geben.
- Mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer, Bänke.
- Riemerling: Radweg von Ost nach West.
- Sicherheit für Kinder, Erwachsene und Senioren, die Rad statt Auto nutzen (zu Schule, Kindergarten, Sportcampus, Kaiserstiftung, Spielplatz Riemerling-West Rodungsinsel) – hohe Zustimmung.
- Bessere Radinfrastruktur, um den Umstieg auf das (E-)Bike zu fördern.
- Luitpoldsiedlung: Unterführung 4,3m Durchfahrt – Rad- & Fußweg, S-Bahn!
- Fußgänger-Bahnunterführung von Riemerling-West nach Riemerling-Ost.
- Schlechter Zustand von Fußwegen.
- Fahrradwege auch innerorts.
- Unterquerung der S-Bahnüberführung in halber Höhe der südlichen Böschung der Taufkirchener Straße (B472) als Fuß- und Radweg, der den Gemeindeteile verbindenden Fuß-, Rad- und Jogger-Weg mit dem Dorffinneren verbindet.
- Der Ortsbus durch Hohenbrunn ist unnötig.
- Eine Busverbindung von der Siedlung am Grasbrunner Weg wird vermisst.

S-BAHNHOF UND UMFELD

BÜRGERMEINUNG

- Bau weiterer Fußwege, um den Parkverkehr rund um den S-Bahnhof zu vermindern.
- S-Bahn-Areal als Marktplatz gestalten, Ansiedlung von Geschäften, Cafés, Wochenmarkt, „Bücherschrank“, Freisitzflächen und Grünanlagen, autofreie Zone, nahe E-Tankstellen für Fahrräder/Leihräder.
- Wunsch nach Barrierefreiheit des S-Bahnhofes und nach einem Zugang von beiden Seiten.
- Wunsch nach einem Außenbahnsteig und nach Fahrkartenautomaten am Bahnsteiganfang.
- Verbesserung der Geh- und Radwegsicherheit im Bahnhofsumfeld (v.a. Bahnhofstraße inkl. Park+Ride-Plätze und Bahnübergang).
- Bahnhof soll als integrierendes Element für alle Ortsteile dienen, die S-Bahnunterführung soll als verbindendes Element zwischen den Ortsteilen Ost und West ausgebaut werden.



- Sichere Querung zum S-Bahnhof Ottobrunn.
- S-Bahnhof Wächterhof: barrierefreier Ausbau, mehr Sicherheit nachts (v.a. für Frauen), Vandalismus besser überwachen.
- Einen Zugang zum Bahnhof (Hohenbrunn) von Süden.
- Gepflegter Bahnhof mit Aufzug.
- Bahnhof-Videoüberwachung.
- Umbau des Bahnhofs mit zwei Mittelgleisen und zwei außenliegenden Richtungsbahnsteigen, die durch Anböschung auf der ganzen Länge zugänglich sind.

MOBILITÄT UND VERKEHR

BÜRGERMEINUNG

- Verkehrsberuhigte Ortsmitte, Tempo 30 max.
- Verkehrssituation Ottostraße.
- Verkehrsentslastung von Schwerlastverkehr und Ausweichverkehr.
- Im Ort komplett Tempo 30, besonders in der Dorfstraße.
- An den Ampeln grüne Rechtsabbieger-Pfeile.
- Gleichrangige Vorfahrtsregelung in der Höhenkirchener Straße zur Geschwindigkeitsreduzierung einführen (Rechts vor Links an allen Kreuzungen).
- Schließung der Autobahnausfahrt Hohenbrunn zur Entlastung Hohenbrunn.
- Tempobeschränkung zur Vermeidung von Lärm auf der Bundesstraße und Autobahn.
- Verlegung der Autobahnausfahrt Putzbrunn/Hohenbrunn nach Süden.
- Verkehrsvermeidung statt nur Verlagerung! Neue Straßen fördern noch mehr Verkehr!
- Lärmschutz A99 insbesondere Riemerling-Ost/Geranienstraße.
- Überkommunales Verkehrskonzept.
- Ottostraßen-Durchbruch nach Putzbrunn.
- Verkehrssicherheit im Ort, v.a. Hohenbrunner Straße, hat sich sehr verschlechtert.
- Verkehrsbelastung Ottostraße S-Bahnbereich ähnlich hoch wie auf B471 Ortsmitte Hohenbrunn (Putzbrunner Straße → Taufkirchner Straße) → Belastung reduzieren, weitere Erhöhung vermeiden.

Zielsetzung des Gemeinderats

inklusive Ergänzungen der Bürgerinnen und Bürger

-  **Ortsmitte entlasten und aufwerten**
-  **Verkehrsentlastung** durch Verlagerung des Schwerlastverkehrs
-  **Auslastung** der örtlichen Infrastruktur **gewährleisten**
-  **Keine zusätzliche Belastung** der Luitpoldsiedlung, idealerweise Entlastung
-  **Keine zusätzliche Verkehrsbelastung** für die versch. Ortsteile/umliegenden Gemeinden*
-  **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**)
-  **Innerörtliches Verkehrsnetz ausbauen**, insbesondere Fahrradverbindungen und ÖPNV*
-  **Schutz der Rodungsinsel**, um das Erscheinungsbild von Hohenbrunn zu schützen*

* Ergänzungen durch die Bürgerinnen und Bürger

Kriterienkatalog für die Beurteilung der Trassenalternativen

| Verkehrliche Effekte |
|--|
| Entlastung vom Durchgangsverkehr auf der B471 |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr auf der M24 |
| Entlastung vom „Stauvermeidungsverkehr“ (A99) |
| Entlastung vom Gewerbeverkehr (MUNA) |
| <i>Entlastung der Ortsmitte vom Schwerlastverkehr Maximal mögliche Entlastung aller Wohngebiete*</i> |
| Verbesserung der Erreichbarkeit des Gewerbegebietes (MUNA) |
| Routenführung/Trassenlänge/„Umwegigkeit“ |
| <i>Geschwindigkeitsbegrenzung* (bei untersch. Geschwindigkeiten auf den Trassen)</i> |

| 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 |
| <i>Lärmbelastung Lärm- und Feinstaubbelastung*</i> |

| Natur und Landschaft |
|---|
| Flächenverbrauch |
| Waldfunktionen/Eingriffe in den Wald |
| Beeinträchtigung der Naherholungsfunktionen |
| Auswirkungen auf das Landschaftsbild |
| Bodenschutz/agrarstrukturelle Belange |

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

*Änderungen/Ergänzungen der Bürgerinnen und Bürger

Wichtige Fragen der Bürgerinnen und Bürger aus dem Dialog

„Warum startet die Gemeinde Hohenbrunn einen Bürgerdialog?“

Der Gemeinderat Hohenbrunn hat sich in den letzten Jahren sehr intensiv mit Themen der Ortsentwicklung und der Ortsumfahrung auseinandergesetzt. Bevor dazu Beschlüsse gefasst werden, sollen die Bürger die Gelegenheit haben, sich hierzu einzubringen. Zudem soll umfassend informiert werden.

„Wie wollen Sie sicherstellen, dass nach der Realisierung der Umgehungsstraßen nicht trotzdem durch die Gemeinde gefahren wird, weil das der kürzeste Weg ist? Wenn auf dem Navi der kürzeste Weg als Standard eingestellt ist, wird genau das passieren.“

Die Navigationsgeräte sind heute nicht allein auf die kürzeste Route geeicht, sondern schlagen immer auch die schnellste Route vor, die im Regelfall vom Fahrer dann auch ausgewählt wird. Sinnvoll geplante Umgehungsstraßen haben den entsprechenden Erfolg. Zudem werden ja weitere Maßnahmen, wie Verkehrsberuhigungsmaßnahmen u.ä., folgen. Damit sollte Ihre Befürchtung nicht zum Tragen kommen.

„Welche zulässige Geschwindigkeit wird auf der hier diskutierten Ortsumfahrung gefahren werden? Sind Kreuzungen mit Ampeln oder Auf-/Abfahrtsrampen geplant? Gibt es entlang der Umfahrung abgetrennte Fahrrad-/Fußgängerwege entlang der Umfahrung oder räumlich komplett getrennte Fahrrad-/Fußgängerwege?“

Wir befinden uns in einer sehr frühen Phase. Das heißt es gibt noch keinerlei Planungen, sondern nur Vorüberlegungen und grobe Trassenverläufe. Erst mit einer Vorplanung und vor allem dann in der konkreten Bauplanung werden die von Ihnen aufgeworfenen Fragen beantwortet.

„Im Dialog vom 12. + 16.07.18 wurde erarbeitet, dass die Entwürfe der möglichen Ortsumfahrungen immer mit einer Fahrgeschwindigkeit von 80 km/h berechnet und geplant wurden. Heißt das, dass die Ergebnisse der Entlastung des Ortskern aufgrund der Nutzung einer Umfahrungsvariante von der zulässigen Geschwindigkeit abhängt? Je schneller, desto mehr Verkehr wird aus dem Ortskern abgezogen?“

Es ist davon auszugehen, dass die Geschwindigkeit eine Rolle spielt. Aber für die Akzeptanz einer neuen Verbindung spielen allgemein auch der Zeitvorteil bei der Befahrung – also Streckenlänge, Ausbildung und Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte – und die Attraktivität der Strecke insgesamt eine große Rolle.

Wichtige Fragen der Bürgerinnen und Bürger aus dem Dialog

„Jeder, der schon einmal vom S-Bahnhof Hohenbrunn eine Reise mit einem schweren Koffer unternommen hat, wird sich die Frage stellen, wann endlich der S-Bahnhof Hohenbrunn so ausgebaut wird, dass auch behinderte Bürger ohne Probleme den Bahnhof nutzen können. Der Bahn ist eine Zumutung und Frechheit. Es muss doch auch Lösungen geben (wie z.B. einen Aufzug), die schneller zu realisieren sind als noch weitere 10 Jahre zu warten, bis die Bahn oder Gemeinde endlich tätig wird.“

Das Thema Barrierefreiheit am S-Bahnhof Hohenbrunn wurde auch im Gemeinderat schon mehrfach diskutiert. Betreiber der Bahnhöfe in Deutschland ist die DB Station & Service AG. Die Gemeinde ist auf die DB Station & Service AG bzgl. der von Ihnen erwähnten Probleme zugegangen und befindet sich aktuell noch in Abstimmungsgesprächen, um hier eine Lösung herbeiführen zu können.

„Kann ausgeschlossen werden, dass Entscheidungen in der Funktion als Gemeinderat, durch persönliche Betroffenheiten beeinflusst sind? Enthalten sich Gemeinderäte in der Abstimmung, wenn Varianten jeweils mit persönliche Interessen kollidieren? Insbesondere Bezug zu Wert des Eigentums, Wertsteigerung, persönliche negative Beeinflussung, persönliche monetäre Einflüsse?“

Nach Art 49 der Bayerischen Gemeindeordnung darf „Ein Mitglied (des Gemeinderats) (kann) an der Beratung und Abstimmung nicht teilnehmen, wenn der Beschluss ihm selbst, einem Angehörigen (Art. 20 Abs. 5 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes) oder einer von ihm vertretenen natürlichen oder juristischen Person oder sonstigen Vereinigung einen unmittelbaren Vorteil oder Nachteil bringen kann.“ Unserer Auffassung nach ist das klar formuliert. Wir gehen davon aus, dass der Gemeinderat Hohenbrunn diese Regelung einhält. Wir waren natürlich nicht immer mit dabei, da die Missachtung dieser Regelung aber zu ungültigen Beschlüssen führen kann, sind wir uns sicher, dass so korrekt vorgegangen wird.

„Wenn wir jetzt mal davon ausgehen, dass Höhenkirchen-Siegertsbrunn die Erweiterung der S-Bahnunterführung auf eigene Kosten durchführen lässt, dann würden damit Fakten geschaffen, die unserer Meinung nach alle weiteren Diskussionen zu den alternativen Trassen obsolet machen würden. Wie wahrscheinlich hält die Gemeinde Hohenbrunn ein solches Vorgehen und wie würde man auf eine solche Vorgehensweise reagieren?“

Leider können wir Ihnen Ihre Befürchtungen nicht ganz zerstreuen. Die Luitpoldstraße liegt auf der Flur der Nachbargemeinde. Gleichzeitig ist sie Kreisstraße mit Zuständigkeit beim Landkreis. Beide (Landkreis und Höhenkirchen) könnte daher eine Lösung in eigener Entscheidungshoheit finden. Da Hohenbrunn und Höhenkirchen in gutem Austausch stehen und Dr. Straßmair auch im Kreistag sitzt bzw. über die Bürgermeisterdienstbesprechungen ohnehin in gutem Austausch mit dem Landkreis steht, ist dies nicht zu erwarten, aber eben grundsätzlich möglich. Je nach konkreter Ausgestaltung des Umbaus/der Erweiterung und deren Folgen für die Gemeinde Hohenbrunn bestünde u.U. eine Klagemöglichkeit der Gemeinde Hohenbrunn bzw. dann der Anlieger. Wir sind aber überzeugt davon, dass es juristisch sichere Lösungen für unsere Nachbargemeinde/den Landkreis geben würde, so dass auch diese Reaktion u.U. nicht weiter führen würde.

Wichtige Fragen der Bürgerinnen und Bürger aus dem Dialog

„Die Anzahl der jüngeren Bürger nimmt seit einigen Jahren kontinuierlich ab, während die Anzahl der älteren Bürger in unserer Gemeinde steigt. Für beide Altersgruppen fehlt in unserer Gemeinde das Angebot an Single- und 2 Zi. Wohnungen. Hier besteht dringend Handlungsbedarf. Oder sollen in Hohenbrunn-Riemerling nur wohlhabende Bürger sich ansiedeln, die sich eine DHH oder EFH leisten können?“

Die von Ihnen angesprochenen Herausforderungen sehen wir auch. Der jetzt geführte Dialogprozess soll Anregungen und Ideen der Bürger zu den Themen Ortsentwicklung und Ortsumfahrung sammeln, damit der Gemeinderat eine gute Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen hat.

„Der Verkehr in unsere Gemeinde nimmt ständig zu - nicht nur im H-Dorf. Auch die Straßen von Riemerling West und Ost sind vollgeparkt. Wäre es nicht sinnvoll, gerade in diesen Gebieten eine Einbahnstraßen-Regelung zu wählen, damit der Verkehr leichter fließen kann? Weshalb spricht man nicht mit der Gemeinde Putzbrunn, um einen Verkehrsfluss von der Ottostraße auf die A99 Anbindung Putzbrunn zu schaffen?“

Ihren Vorschlag einer Einbahnstraßen-Regelung nehmen wir gerne auf und prüfen, ob eine solche Regelung verkehrstechnisch sinnvoll und umsetzbar ist. Das Thema „Verlängerung der Ottostraße“ wurde bereits im Gemeinderat thematisiert. Die Gemeinden Putzbrunn und Ottobrunn haben aber signalisiert, dass dieser Vorschlag für sie nicht in Frage käme. Da zur Lösung eine interkommunale Einigung erforderlich ist, sind wir auf die Zustimmung der Nachbargemeinden angewiesen, und die vorgeschlagene Lösung wird aktuell von den Beteiligten abgelehnt.

„Wie würden die im Falle einer Öffnung der Bahnunterführung zwingend nötigen Folgeaktivitäten in Angriff genommen, wie bspw. Schallschutz, Tunnellösung, Umgang mit Wertminderung, etc.?“

Jede Baumaßnahme, auch und gerade der Straßenbau muss mit einer Regelung der Auswirkungen einhergehen. D.h. es müssen Lärmschutz- und Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden, um die gesetzlichen Regelungen einzuhalten. Zwingend. Andernfalls könnten die Betroffenen dagegen klagen. Zu beachten wäre, dass dies bei einem Umbau nur der Unterführung dann auch nur für diese und nicht die gesamte Straße gelten würde. Weitergehende Maßnahmen als die gesetzlichen Regelungen wären freiwillig und nicht rechtlich durchsetzbar. Wertverlust ist unserer Ansicht (keine Rechtsberatung) nur sehr schwer durchsetzbar, weil vorher i.d.R. Schutzmaßnahmen vom Vorhabenträger (hier: Nachbargemeinde bzw. Landkreis bzw. DB) getroffen werden. Die dann nach Logik dieser gesetzlichen Regelungen eben nicht mehr zu Wertverlust führen würden. Unabhängig davon würde sich die Gemeinde Hohenbrunn vorbehaltlich entsprechender Gemeinderatsbeschlüsse immer für den größt- und bestmöglichen Lärmschutz für seine Bürger einsetzen.

Wichtige Fragen der Bürgerinnen und Bürger aus dem Dialog

„Zeigt das Plakat „Trassenkosten“ die aktuellen Kosten der einzelnen Trassenvarianten und -alternativen?“

Die genannten Kosten sind nicht mehr aktuell und können entsprechend nicht als absolute Werte, sondern höchstens als relative Werte betrachtet werden. Vor allem können sich Kosten aufgrund Inflation und Preissteigerungen ändern, d.h. diese können unter Umständen höher ausfallen als zum Zeitpunkt der Kostenbetrachtung. Bestimmte Kostenfaktoren, wie z.B. die Kosten für Ausgleichsflächen, sind zudem in dieser Betrachtung nicht enthalten, und ein reiner Vergleich der Kosten ist daher sehr schwierig.

„Aus den Medien ist zu erfahren, dass die Stadt München bereits in ihren Planungen ja damit rechnet, dass bis ca. 2030 und damit im Bereich einer evtl. neuen Gemeindegebietsreform viel heutiges, noch LK-Gebiet innerhalb der BAB A99 Stadtgebiet wird und baut/plant deshalb bereits seine Schulen, Wohnungen und Infrastruktur dementsprechend aus. Bleibt die Frage dabei, was aus Hohenbrunn bei einer neuen Gebietsreform wird?“

Unseres Wissens nach ist eine Gebietsreform nicht zu erwarten. Diese wird auch nicht allein wegen des Interesses der Landeshauptstadt durchgeführt, sondern wenn wirklich übergeordnete, staatliche Interessen berührt sind.

„Meine Befürchtung ist bei einer Ortsentwicklung Hohenbrunn-West, dass durch eine zu dichte Bebauung im Hochhaus-Charakter eine ähnliche Entwicklung einsetzt, wie damals in Taufkirchen am Wald. Welche Art von Bebauung ist geplant?“

Im jetzigen Bürgerdialogprozess möchte der Gemeinderat zunächst erfahren, was die Bürgerinnen und Bürger grundsätzlich über eine Ortsentwicklung denken und wo eine solche erfolgen könnte. Der aktuelle Flächennutzungsplan, aufgestellt im Jahr 1999, sieht eine mögliche Entwicklung westlich der Bahn vor. Sollte der Gemeinderat zukünftig konkrete Planungen für eine Ortsentwicklung beschließen, so werden die Art der Bebauung bzw. das Maß der baulichen Nutzung im Bebauungsplan festgelegt. In diesem Prozess ist auch eine Bürgerbeteiligung vorgeschrieben. In den bisherigen Rückmeldungen haben sich alle für eine maßvolle und an der bisherigen Bebauung orientierte Entwicklung ausgesprochen. Eine Bebauung im „Hochhaus-Charakter“ möchte niemand.

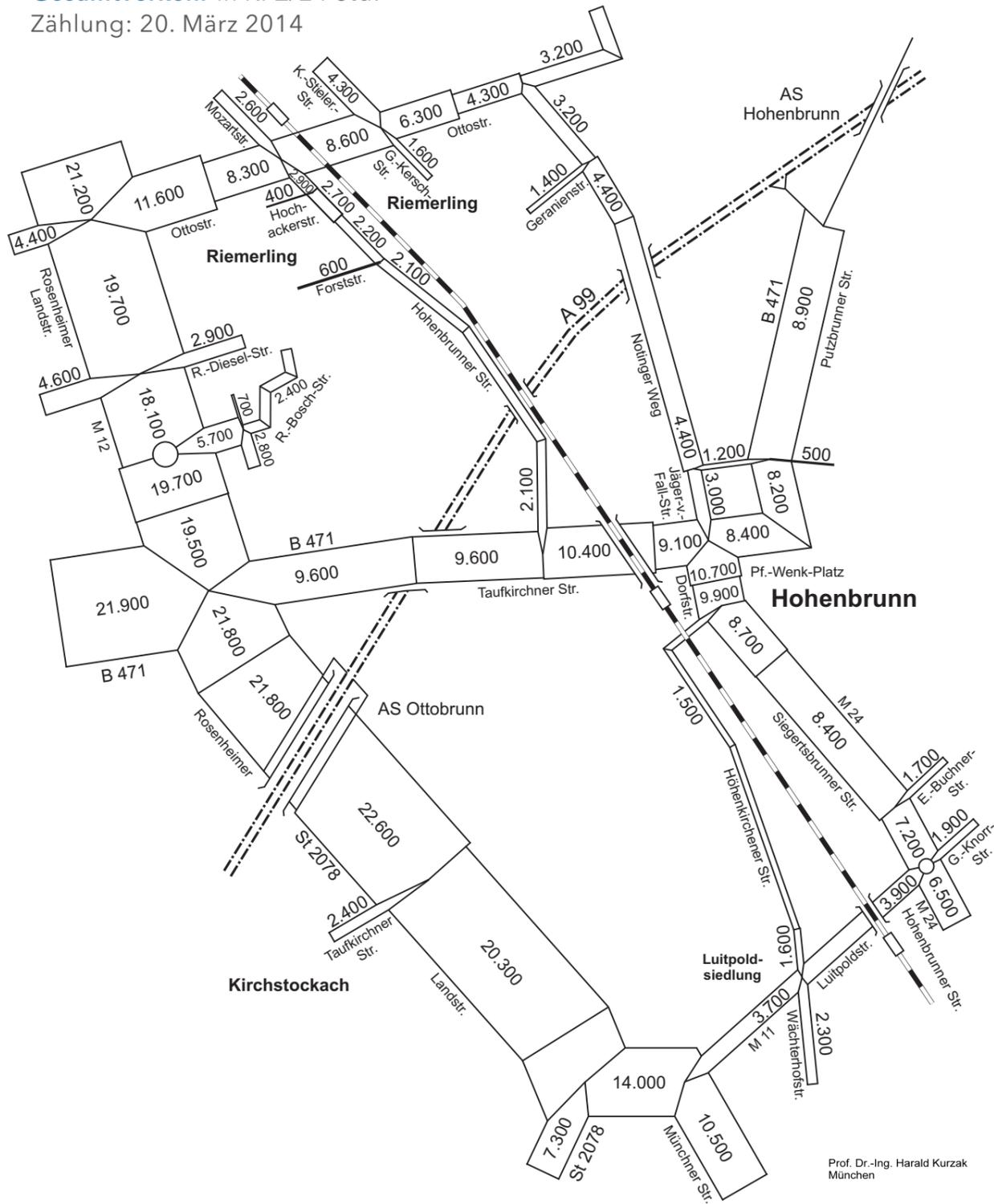
Alle Fragen und Antworten finden Sie auch online:
www.buergerdialog-hohenbrunn.de

Verkehrsmengen

Querschnittsbelastungen Hohenbrunn

Gesamtverkehr in KFZ/24 Std.

Zählung: 20. März 2014

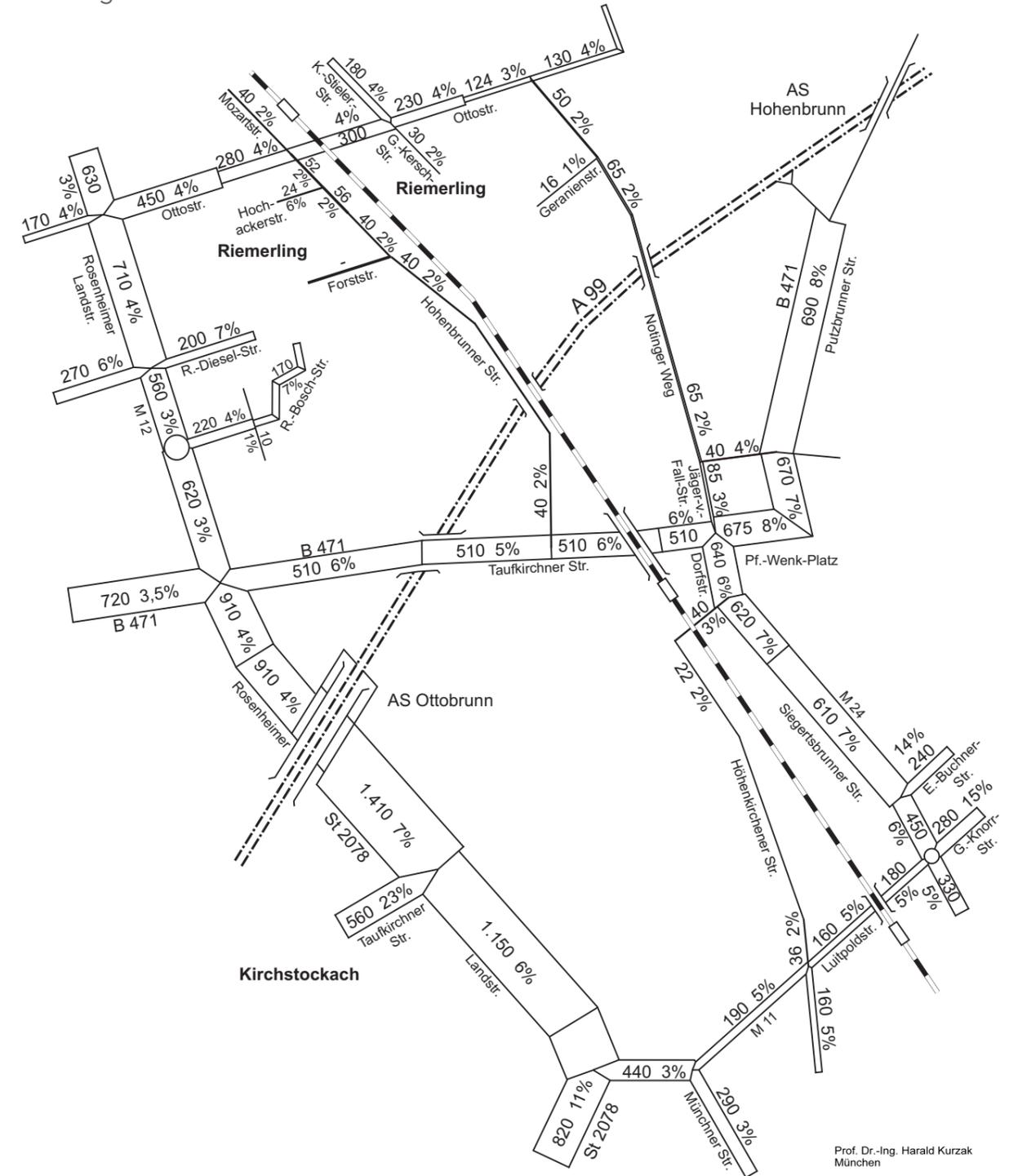


Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

Querschnittsbelastungen Hohenbrunn

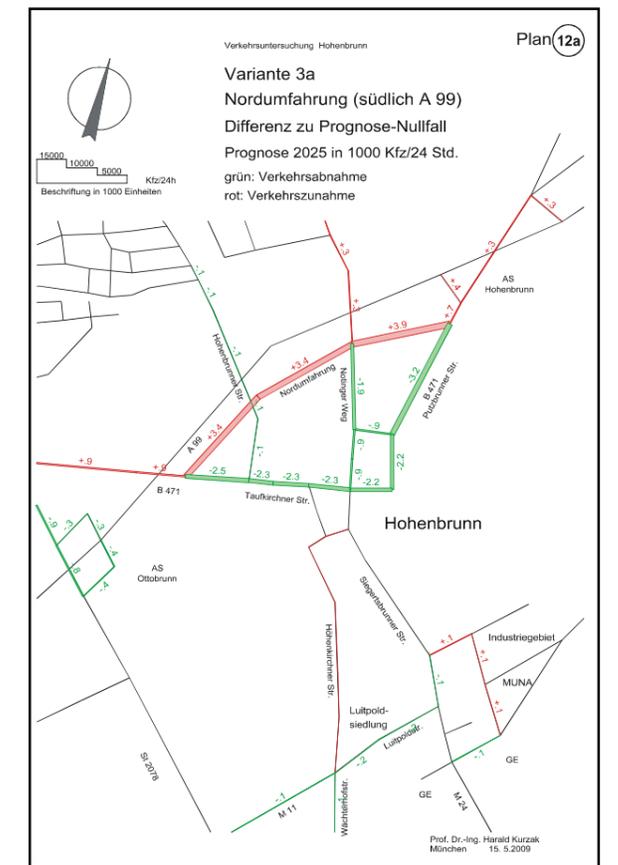
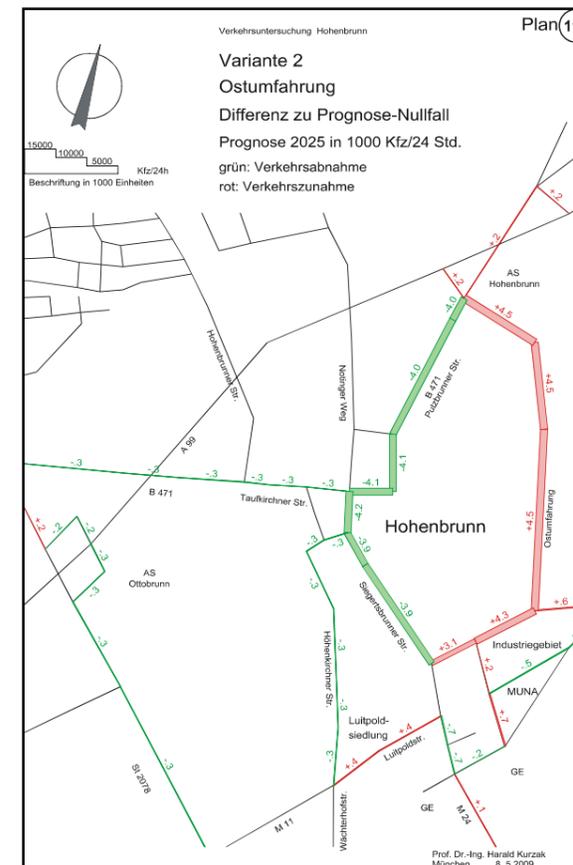
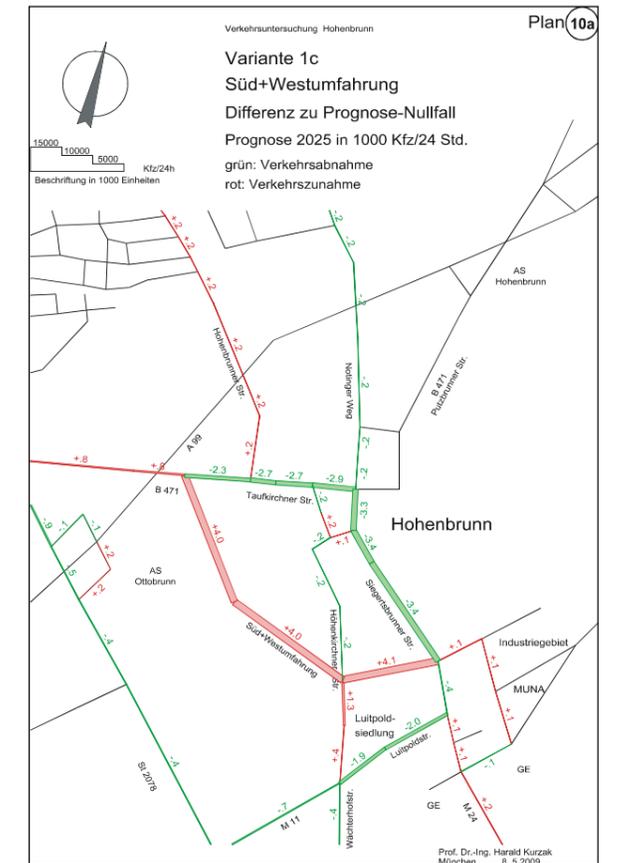
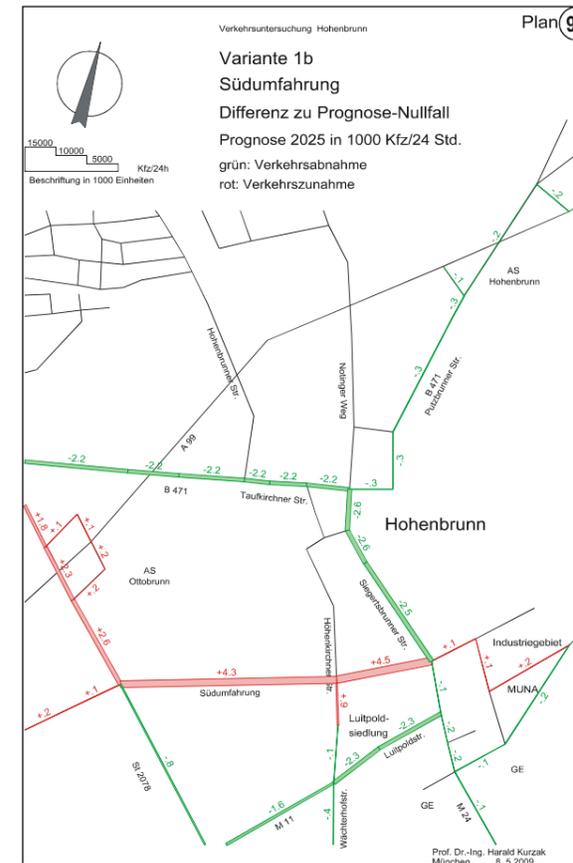
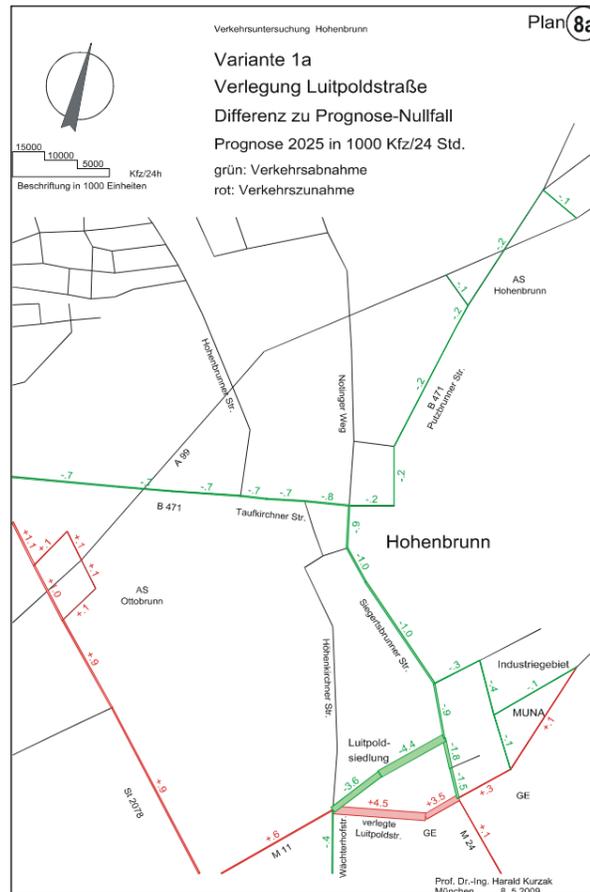
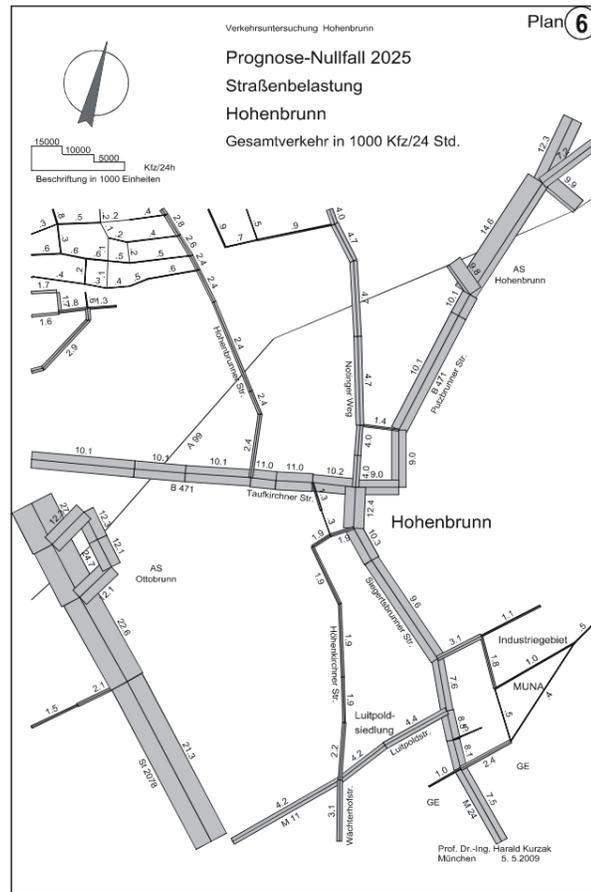
Schwerverkehr in KFZ/24 Std.

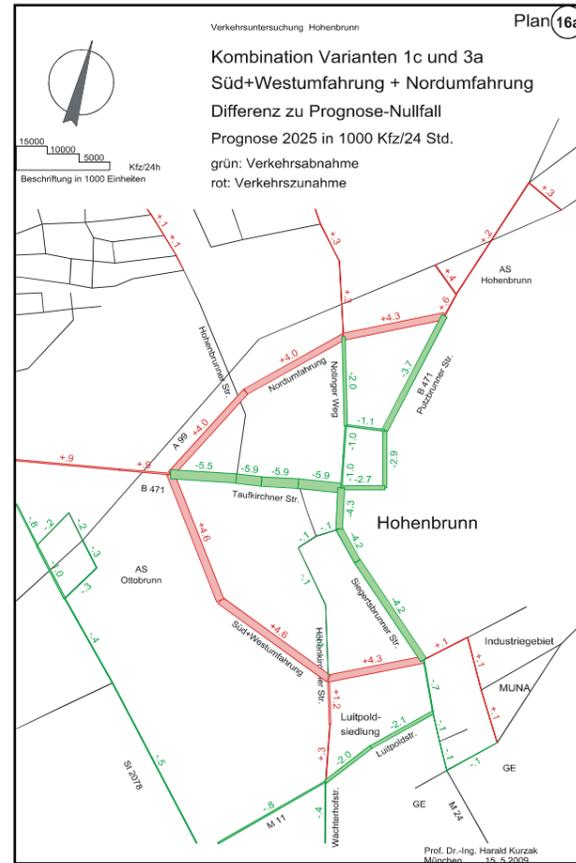
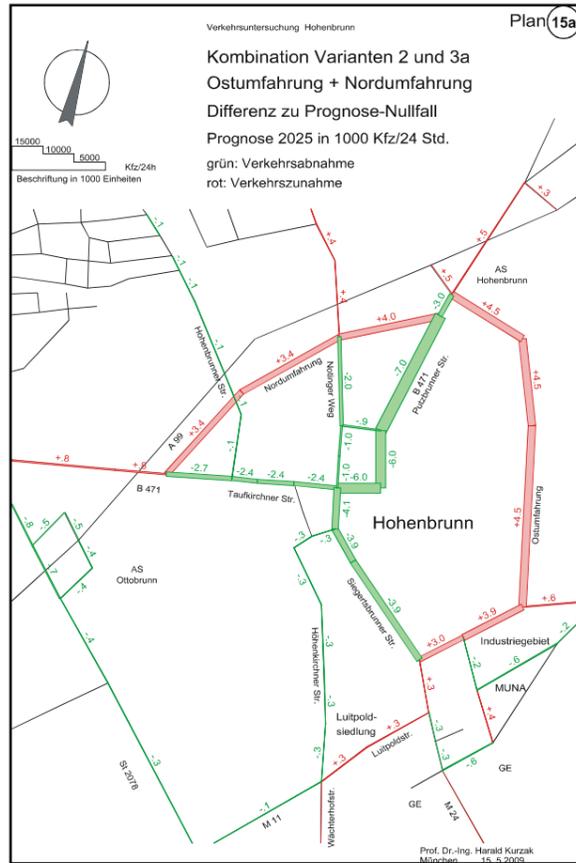
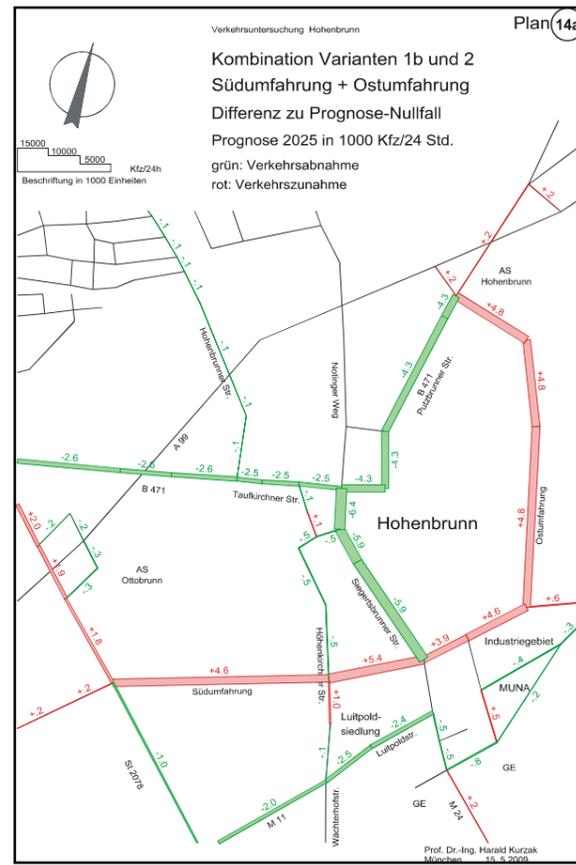
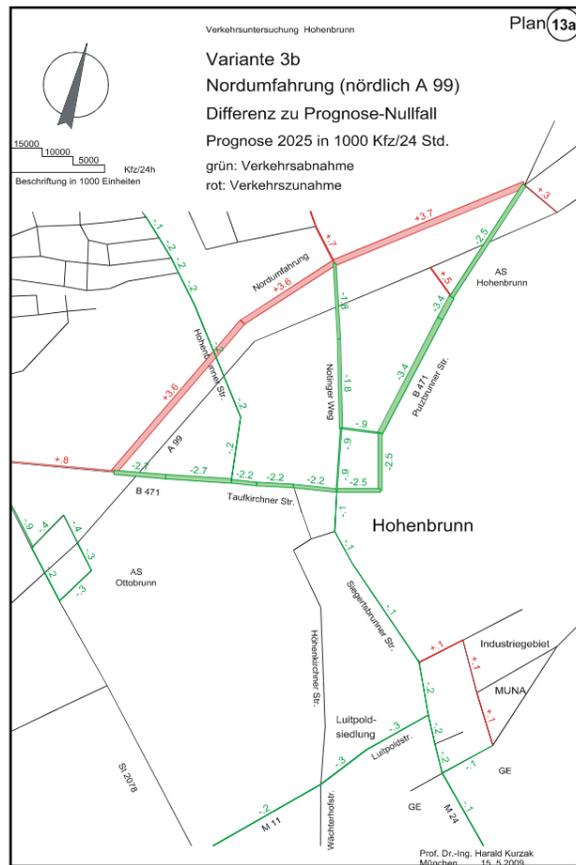
Zählung: 20. März 2014



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

Vehrkehrsuntersuchungen Hohenbrunn





Downloadbereich

BÜRGER DIALOG Hohenbrunn | ORTSENTWICKLUNG | ORTSUMFAHRUNG | BÜRGERDIALOG | KONTAKT

Blog | Dialog | Zeitplan & Termine | Downloads | Infomarkt

| PLAKATE UND FLYER | PROTOKOLLE | SONSTIGES |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Info- und Dialogausstellung im Rathaus (A1-Plakate) 85-hohenbrunn_ausstellung_a1-plakate... 11,9MB vom 19.09.2018 Info- und Dialogausstellung im Rathaus (A0-Plakate) 84-hohenbrunn_ausstellung_a0-plakate... 4,7MB vom 19.09.2018 Plakate zum Bürgerdialogverfahren 41-hohenbrunn_plakate_a1_290618_web... 5,2MB vom 02.07.2018 Informationsflyer vom 19. Juni 2018 40-hohenbrunn_flyer_140618_web.pdf 828,5KB vom 29.06.2018 | <ul style="list-style-type: none"> Protokoll zum Info- und Dialogstand am Apfel- und Honigmarkt 114-hohenbrunn_protokoll_apfel-undhon... 102,4KB vom 02.11.2018 Protokoll zum Themenabend Ortsumfahrung 2 113-hohenbrunn_protokoll_themenaben... 173,3KB vom 02.11.2018 Protokoll zum Jugendforum 112-hohenbrunn_protokoll_jugendforum... 115,8KB vom 02.11.2018 Protokoll Themenabend Ortsentwicklung 2 93-hohenbrunn_protokoll_themenabendo... 226,1KB vom 01.10.2018 Protokoll Themenabend Ortsentwicklung 1 76-hohenbrunn_protokoll_themenabend... 188,9KB vom 21.08.2018 Protokoll zum Themenabend | <ul style="list-style-type: none"> Fotoprotokoll Apfel- und Honigmarkt_2 111-fotoprotokoll_apfel-honigmarkt_2.jpg 1,4MB vom 15.10.2018 Fotoprotokoll Apfel- und Honigmarkt_1 110-fotoprotokoll_apfel-honigmarkt_1.jpg 1,6MB vom 15.10.2018 Fotoprotokoll zum Themenabend 2 Ortsumfahrung_16 109-weiteretrassenvorschlaege.jpg 174,8KB vom 02.10.2018 Fotoprotokoll zum Themenabend 2 Ortsumfahrung_15 108-trassenalternativen.jpg 150,6KB vom 02.10.2018 Fotoprotokoll zum Themenabend 2 Ortsumfahrung_14 107-neuervorschlagtrasse4.jpg 72,1KB vom 02.10.2018 Fotoprotokoll zum Themenabend |

Die Gemeinde Hohenbrunn hat im Zeichen vollständiger Transparenz alle Unterlagen, Präsentationen, Daten und Fakten zur Ortsentwicklung im Bürgerdialog zur Verfügung gestellt. Alle Themen rund um den Bürgerdialog sollen für die Bürger nachvollziehbar und belegbar sein. So gibt es mittlerweile rund 70 Dateien zum Download.

Impressionen aus den Dialog-Veranstaltungen



Auftaktveranstaltung



Auftaktveranstaltung



Themenabend Ortsentwicklung 2



Themenabend Ortsentwicklung 1



Jugendforum



Themenabend Ortsentwicklung 2



Themenabend Ortsumfahrung 1



Themenabend Ortsentwicklung 1



Themenabend Ortsumfahrung 1



Themenabend Ortsumfahrung 2

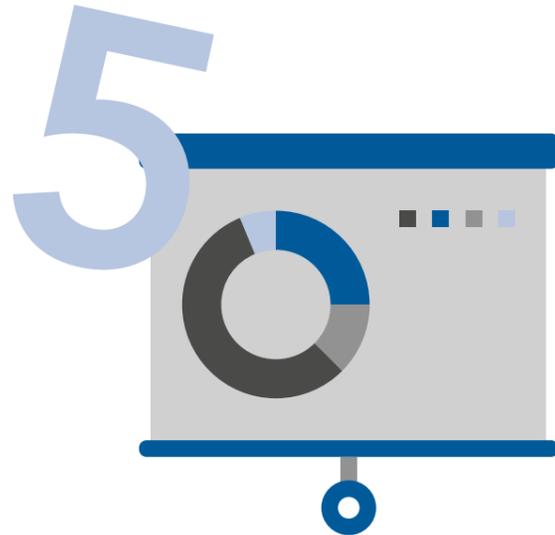


Themenabend Ortsumfahrung 2

5 Monate Bürgerdialog



Dialog- und Infomärkte



Themenabende



Verbandesgespräche

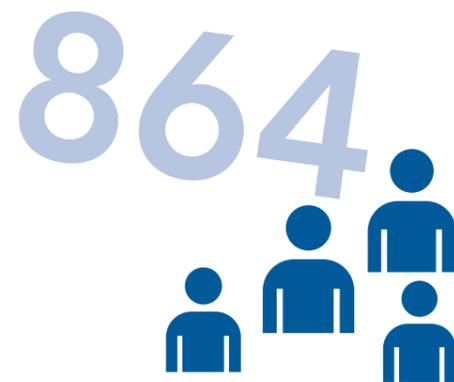


Bürgerrückmeldungen

mit rund

300

eingereichten Fragen, Ideen und Anregungen



Besucher bei den Veranstaltungen

Bilanz



Dialog- und Projektwebsite



Facebook-Seite mit

1.176 Nutzern

und

491

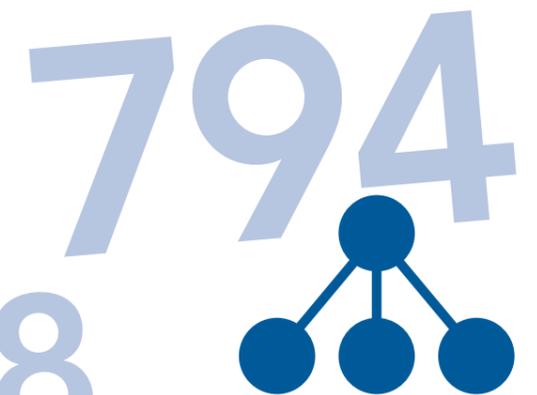
Beiträgen



Dateien im Download-Bereich

1.038

Downloads durch die Besucher



Websitebesucher mit über 5 Minuten Verweildauer



BÜRGER
DIALOG 
Hohenbrunn

Gemeinde Hohenbrunn
Pfarrer-Wenk-Platz 1
85662 Hohenbrunn