



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 Rückmeldungen sowie Ihre Fragen zusammen mit unseren Antworten. Damit ist diese erste Phase der Bürgerbeteiligung vorerst abgeschlossen.

Wir erhoffen uns mit dieser Dokumentation zum Bürgerdialog 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

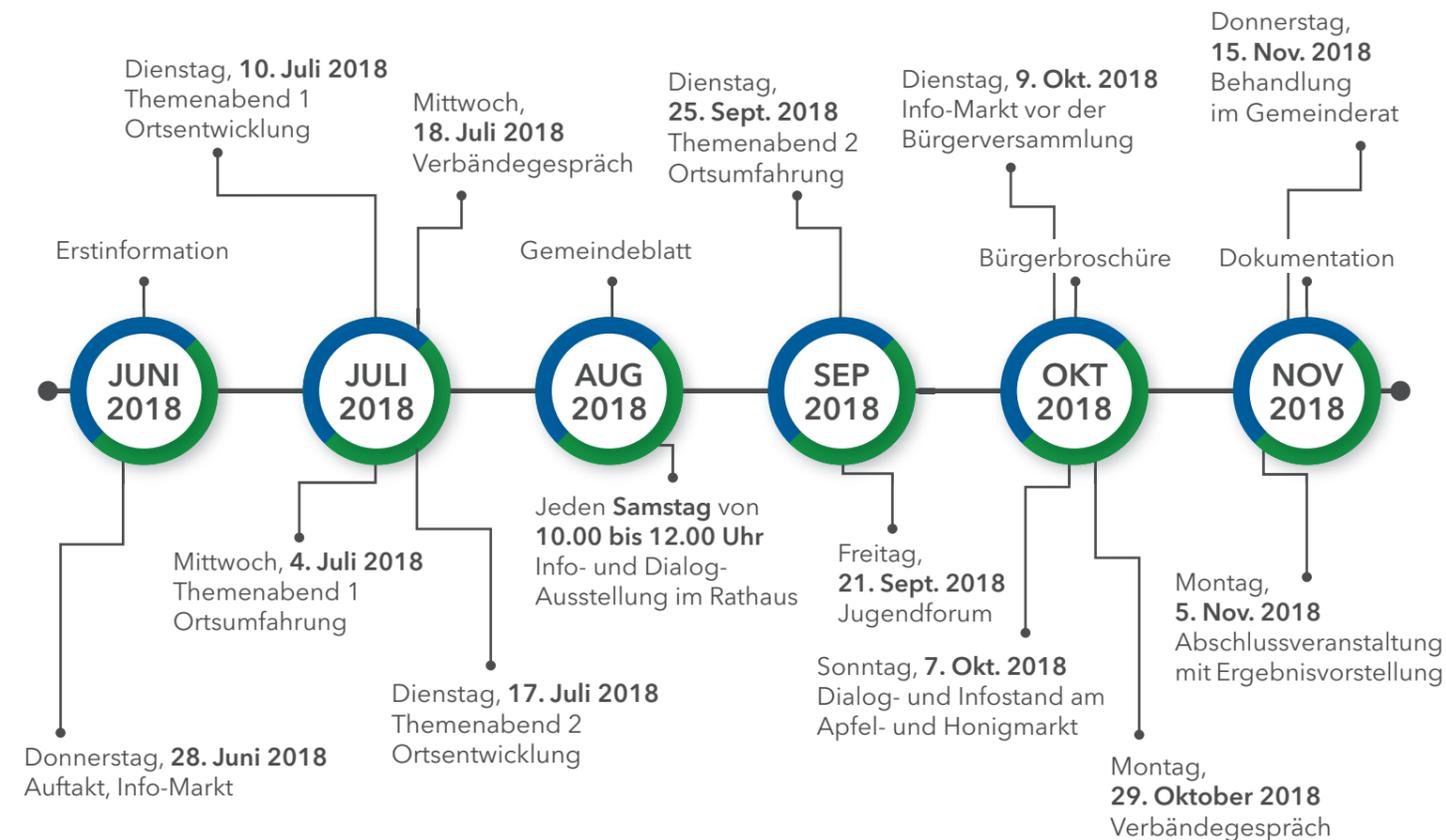
Gesamtablauf

Der Dialog fand in einer sehr frühen Beteiligungsphase statt



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

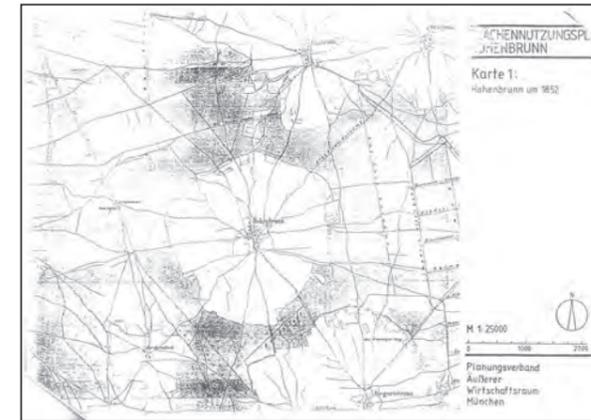
Mit der Gemeinderatsklausur im Oktober 2015 zeichnete sich eine Lösung in beiden Themenfeldern ab. Man einigte sich unter anderem darauf, dass eine weitere Bebauung für den Ort von Vorteil sei. Insbesondere im Bereich Hohenbrunn-West sollte eine geordnete, weitsichtige und langfristige Entwicklung ermöglicht 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

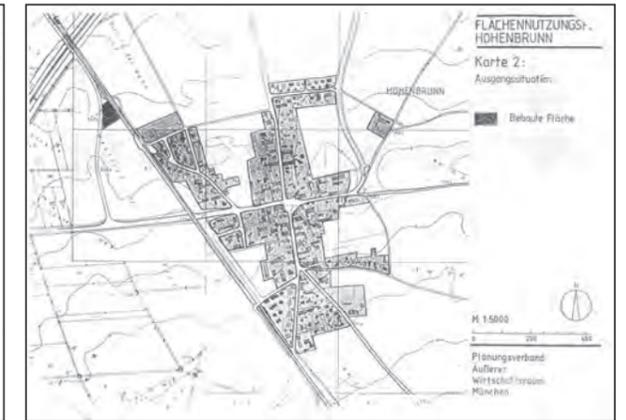
Anfang 2018 beauftragte der Gemeinderat die Beratungsfirma Hendricks & Schwartz mit der Erarbeitung und Umsetzung einer Bürgerbeteiligung zu den Themen Ortsentwicklung und Ortsumfahrung. In mehreren Veranstaltungen, mit jeweils zwei Themenabenden zur Ortsentwicklung und Ortsumfahrung, einem Jugendforum 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 wurden. Eine Abschlussdokumentation soll den Gemeinderat bei den zu treffenden Entscheidungen zur Ortsentwicklung und Ortsumfahrung unterstützen.

Gedanken zur Ortsentwicklung zu Beginn der 90er-Jahre

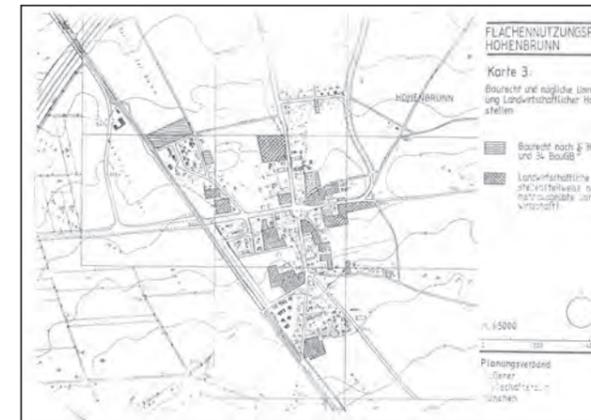
Arbeitspapier des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München von 1992



Hohenbrunn 1852



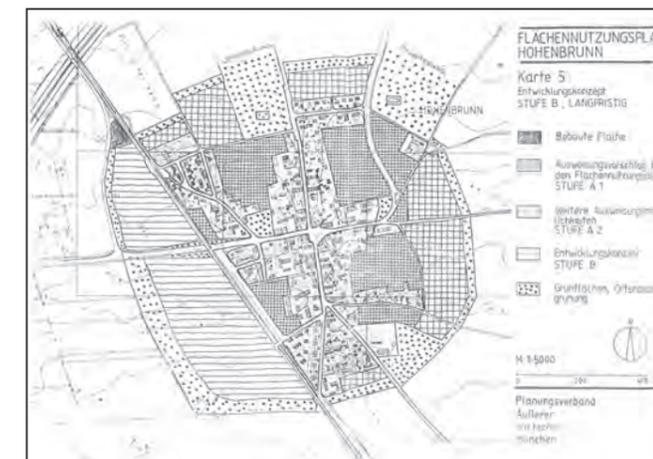
Ausgangssituation 1992



Baurecht (Umnutzung landw. Hofflächen), Stand 1992



Entwicklungskonzept Stufe A (Plan bis 2015)



Entwicklungskonzept Stufe B, langfristig (Plan ab 2015)

Der Flächennutzungsplan von 1999

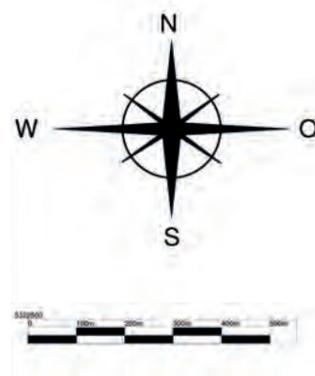
Die Planungsgrundlage für alle baulichen Entwicklungen in Hohenbrunn



HOHENBRUNN

Flächennutzungsplan

- | | | |
|---------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| Baulaiche Gemeindebedarf | Elektrizität | Wichtige Wege |
| Dorfgebiet | Bolzplatz | Bahnlinie-Gleis |
| Fläche für Landwirtschaft | Feuerwehr | Flurstücksgrenzen DFK |
| Fläche für Bahnanlage | Friedhof | Fuss- und Radwanderweg |
| Fläche Versorgungsanlagen | Gas | Gemeindegrenze |
| Gewerbegebiet | Kirche | Höhenlinie |
| Grünfläche | Post | Art der baulichen Nutzung |
| Reines Wohngebiet | Schule | Flurnummer |
| Schutz-Leitpflanzung | Soz. Einrichtung Altenheim | Strassenname |
| Sondergebiet | Soziale Einrichtung Kindergarten | Sym: Bannwald |
| Straßenbegleitendes Grün | Spielplatz | W: Sym: Wasser |
| Sukzessions-Pflegefläche | Umspannstation | L: Sym: Landschaftsschutzgebiet |
| Wald | Verwaltung | |
| Wasserschutzgebiet | Wasser-Brunnen | |
| Allgemeines Wohngebiet | Sportl. Einrichtung | |
| | Bannwald-Umrandung | |
| | Bau- und Naturdenkmal | |
| | Emissionsbeschränkung | |
| | Lärmschutzmaßnahme | |
| | Mischgebiet | |
| | Überörtl. Hauptverkehrsstr. | |



Derzeitige Beschlusslage des Gemeinderates

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



Bewertung der Trassenvarianten durch den Gemeinderat

Diskussion und Beschlüsse



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.

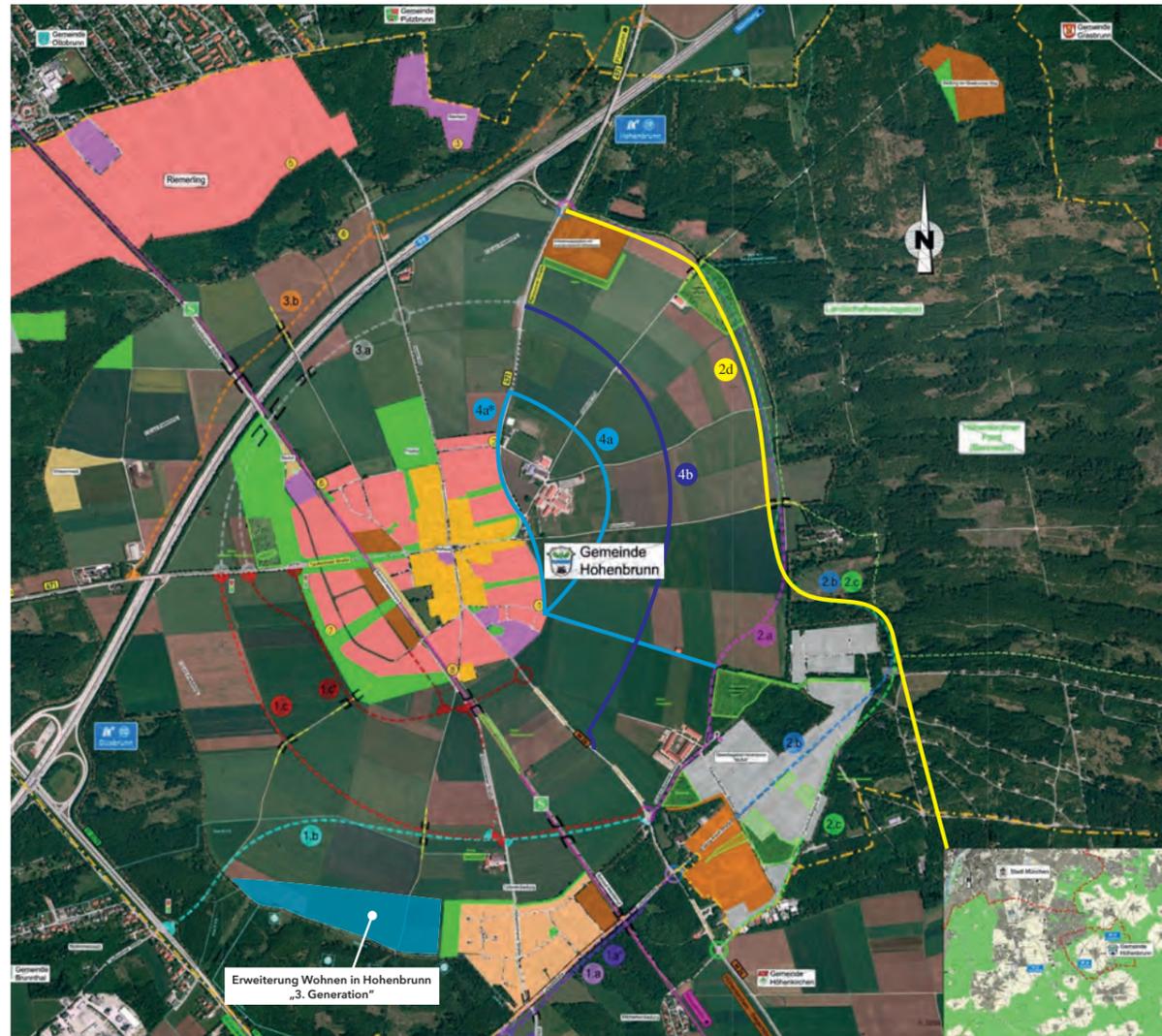
Abschließend bewerteten die Teilnehmer die genannten Punkte, um die Bedeutung der einzelnen Themen hervorzuheben.

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

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 / Optimale Lösung ist eine westliche Umfahrung von Hohenbrunn in Verbindung mit einer Ortsverbindung / Die 1er Trassenvarianten könnten letztlich in ferner Zukunft wieder mitten durch den Ort verlaufen, wenn sich die bestehenden Ortsteile weiter ausdehnen. Dieses Szenario sollte mit Weitblick auch berücksichtigt werden. Auch wird die Rodungsinsel von noch einer Straße durchfurcht. Hier unterscheiden sich diese Trassenvarianten nicht von denen im Osten)

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.

- Schmälerert 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.
- Tieferlegung und Verbreiterung der Luitpoldstraße für Verkehre aus dem Gewerbegebiet MUNA und aus Höhenkirchen-Siegertsbrunn bis zur Rosenheimer Landstraße.
- Planerische Kooperation der Gemeinden Hohenbrunn und Höhenkirchen-Siegertsbrunn notwendig zur Lärmminimierung für Luitpoldsiedlung.
- Die Luitpoldsiedlung scheint sehr viel Aufmerksamkeit zu bekommen, obwohl es, gemessen an der Bewohnerzahl, Bereiche in Hohenbrunn gibt, die weitaus stärker belastet sind/werden und dichter besiedelt sind. Hier entsteht leider der Eindruck, dass die die am lautesten schreien auch die meiste Aufmerksamkeit bekommen.
- Ausbau Luitpoldstraße zur Ableitung des Verkehrs aus MUNA und neuem Gewerbegebiet Höhenkirchen-Siegertsbrunn und aus südlichen Gemeinden (Reduzierung des Verkehrs im Ort Hohenbrunn um ca. 30%) durch Verbreiterung und Tieferlegung mit geeigneten Lärmschutz-Maßnahmen an der Luitpoldstraße, in Zusammenarbeit (planerisch und finanziell) mit Höhenkirchen-Siegertsbrunn.
- Keine „echte Ortsumfahrung“, da Trasse unmittelbar an einem Wohngebiet vorbeiführt.
- Keine zusätzliche Belastung der Luitpoldsiedlung.
- Meterhohe Lärmschutzwände sind unzumutbar. Größtmögliche Akzeptanz nur durch Tunnelösung erreichbar.
- Mir erscheint die Lösung 1a als sinnvollste Lösung. Es muss keine neue Straße gebaut werden und somit auch nicht mehr (Naherholungs-)Fläche „draufgehen“, der kleine S-Bahn-Tunnel am Wächterhof kann endlich ausgebaut werden und die Rodungsinsel wird nicht weiter durchschnitten. Begrünte Lärmschutzwände sollten natürlich Lärm von den Anwohnern fernhalten.

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.
- Bei einer Westentwicklung ist mit einer Lärmbelastung für dortige Einwohner zu rechnen.
- Risiko, dass für viel Geld die Westumfahrung gebaut wird, aufgrund Akzeptanzprobleme (kürzeste Strecke zur Autobahn führt für Verkehre aus MUNA und Höhenkirchen-Siegertsbrunn meist direkt durch das Dorf) dann aber doch eine Ostumfahrung gefordert wird.
- 1c wird favorisiert, da der Schwerverkehr Richtung Gewerbegebiet (MUNA) abgefangen und um den Ort herum abgeleitet wird, dies führt zu einer direkten Entlastung des Ortskerns.
- Querung der Eisenbahnschienen ist baulich wahrscheinlich weniger aufwendig, wie eine Verbreiterung der Unterführung an der Luitpoldstraße.
- 1c* ist die kürzeste Variante und für eine Ortsanbindung aus beiden Richtungen nicht zu weit entfernt.
- Anwohner auf der Westseite von Hohenbrunn sind heute schon durch Lärm von der Autobahn und der S-Bahn belästigt. Es sollten keine zusätzlichen Lärmquellen, wie z.B. durch Trasse 1c, dazukommen!

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 / Eine östliche Umgehung am Waldrand ist aus ökologischen Gründen grundsätzlich abzulehnen / Die 2er-Varianten (östliche Ortsumgehung) führen aus meiner Sicht zu einer ökologischen Katastrophe. Jede Straße am Biotop „Waldrand“ oder im Wald stellt für Pflanzen und Tierwelt eine unüberwindbare Hürde dar und unterbricht auf's größte die natürlichen Kreisläufe. Die Natur verfügt über keine Rückzugsgebiete mehr. Überdies stellt eine Straße auch für Kinder, die in den Wald wollen, eine gefährliche Zone dar. Jede Straße lädt außerdem zur Müllentsorgung ein – siehe entlang sämtlicher bestehender Straßen)

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.
- Gute Lösung, da Kreuzungen bereits vorhanden sind, nur bestehende Feldwege müssten ausgebaut werden.
- Die Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn sollte bei der Finanzierung beteiligt werden, da diese Varianten auch eine Lösung für die Verkehrsanbindung des dortigen Gewerbegebiets darstellen.
- Belästigung der angrenzenden Dorfbewohner und die Einschnürung des Dorfes für zukünftige Entwicklungen.
- Offenlegen, wer im Gemeinderat von den Umfahrungsvarianten 2a, 2b und 2c betroffen ist.

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 **BÜRGERMEINUNG**

(betr. alle 3er-Varianten: Für uns Riemerlinger ist genau der Freiraum hinter dem Wäldchen zur Autobahn bis Hohenbrunn das Naherholungsgebiet, das durch eine weitere Straßenführung noch stärker in Mitleidenschaft gezogen würde. Je näher die Trassenführung an den Ortsteil Riemerling herangerückt wird, je mehr zusätzlicher Verkehr wird dort zwangsläufig zu verzeichnen sein. Kostproben davon hat man durch die Sperrung des Kreisels wegen Straßenbauarbeiten beim Aldi erfahren können, denn als Ausweichroute wurde dann auch die Forststraße und Parkstraße von Autofahrern gewählt, die in diesen Tagen ein kleines Verkehrschaos verursachten, nicht nur weil sich keiner an Tempo 30 hielt. / Zusätzliche Lärmbelastung in Riemerling durch Umfahrungstrassen 3a/b. Schon jetzt hört man bei Inversionswetterlagen (wärmere Luftschichten über kaltem Boden) die BAB 99 in Riemerling deutlich. Den Verkehr auf der Umfahrung wird man dann zusätzlich hören; Abhilfe wären beidseitig ziemlich hohe (z.B. 5 m) Schallschutzwände)

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.
- Eine Route möglichst nah an der überirdischen Stromleitung sollte verfolgt werden (parallel zur Autobahn), da keine nutzbare Fläche für Bau oder Freizeit in unmittelbarer Nähe der Stromleitung.
- Die Trasse 3a trennt nördlich von südlich. Der nördliche Teil wird kaum benutzbar sein, deswegen den nördlichen Teil möglichst klein machen.

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) / 4b (neu) **BÜRGERMEINUNG**

- Entlastungswirkung für die Verkehre aus der MUNA.
- Problematische Flächenverfügbarkeit wegen landwirtschaftlicher Nutzung.
- Belästigung der angrenzenden Dorfbewohner und Einschnürung des Dorfes für zukünftige Entwicklungen.

- Über die neuen Trassenvorschläge 4a und 4a* sollte unbedingt nachgedacht werden: Ein Gewerbegebiet im Osten, ein Autobahnanschluss im Osten und dann eine Umfahrung im Westen - wie passt das zusammen? Dies bedeutet: dreiviertel des Ortes wird umfahren (nach Realisierung von 3a, ansonsten bleibt sogar der ganze Schwerlastverkehr weiter im Ort) mit allen negativen Auswirkungen wie Lärm und Dreck.

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)).
- Die größte Wirkung hinsichtlich Verkehrsentslastung mit gleichzeitiger Schonung der Natur ergibt sich aus der Kombination der Varianten 1c* (ortsnah) und 3a, südwestliche und nördliche Umgehung.

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.
- Verlängerung der Ottostraße sollte wieder mit den Nachbargemeinden diskutiert werden. Dies würde eine große Entlastung von Riemerling Ost und im Speziellen des Notinger Wegs bringen.
- Lärmbelästigung durch Autobahn in Riemerling ist enorm, da es Richtung Putzbrunn weder eine Troglage noch Lärmschutzwände gibt. Lärmmessungen einfordern und aktiver eine nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung und Lärmschutzwände einfordern.
- Umfahrungsvarianten sollten vor allem gewichtet nach der Anzahl der entlasteten Bürger in Kombination mit Kostenminimierung ausgewählt werden.
- Kreisverkehre im Ortsausgang und Eingang von Hohenbrunn an B471 zur Verlangsamung und damit weniger attraktiv für A99 Ausweichfahrer (Gewerbegebiete Brunnthäl und Riemerling-West sind über Autobahnen erreichbar).
- Keinerlei weitere Umgehungstrassen (außer Ausbau Variante 1a), um erstens keinen zusätzlichen Verkehr anzuziehen, zweitens die Trennung Riemerling und Hohenbrunn nicht weiter zu zementieren und drittens Fehlplanungen in die Zukunft, auch finanzieller Art, zu vermeiden.
- Der Individualverkehr muss insgesamt zurückgehen, d.h. mehr Fahrgemeinschaften, Nutzung des ÖPNV und des Fahrrads, Kinder nicht überall mit dem Auto hinfahren und nicht jeder 18-Jährige benötigt gleich ein Auto.
- Der Schwerlastverkehr muss insgesamt abnehmen, d.h. Verlagerung von Gütern auf die Schiene, denn nicht jede Kleinigkeit muss man online bestellen, mehr auf regionale Produkte setzen.
- Individualverkehr und Schwerlastverkehr müssen weitgehend aus dem Ort herausgehalten werden: Umgehungsstraßen und gleichzeitig die Ortsdurchfahrt unattraktiv für Schleichverkehr machen. Hier helfen nur einschneidende Maßnahmen wie z. B. die Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen oder gar Spielstraßen auf den jetzigen Durchgangsstraßen.
- Der um Hohenbrunn herum geleitete Verkehr soll möglichst wenig weiteren Verkehr anziehen, d.h. überwachte Geschwindigkeitsbegrenzung.
- Umgehungsstraßen möglichst autobahn- oder ortsnah in Einschnitten führen, Querungen nach außen bzw. zu den anderen Ortsteilen, z. B. mittels Grünbrücken, um Flächenverbrauch und Zersiedelung zu minimieren.

- Ortsentwicklung und Trasse(n) im 21. Jahrhundert verlangen weit in die Zukunft reichende kluge, mutige Entscheidungen und Gestaltungswillen, keinesfalls auf 30-40 Jahre alten Ideen und Hochrechnungen aus der Zeit der alten Mobilität, sondern auf die Zeit mit neuer Mobilität der Industrie 4.0 bzw 5.0 basierend.
- Das hohe Verkehrsaufkommen der B471, auch der mittlerweile starke Schwerlastverkehr, besonders der Dauerstau mitten in unserem Dorf verursacht durch Unfälle auf der Autobahn, ist nicht mehr hinnehmbar.
- Die Rodungsinsel ist ein wertvolles Naherholungsgebiet für Hohenbrunn und in ihrer Art einzigartig. Sie sollte nicht durch eine Umgehungsstraße zerschnitten werden und damit ihre Erholungsfunktion zerstört werden.
- Die Vielzahl der Spaziergänger, Hundefreunde, Jogger, Radler, die auf der Westseite täglich unterwegs sind, sprechen klar dafür, dass auch die Westseite einen hohen Naherholungswert hat.

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.
- Es ist zu befürchten, dass ein Supermarkt den bestehenden Betrieben das Wasser abgräbt.
- 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 gesparrte 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).

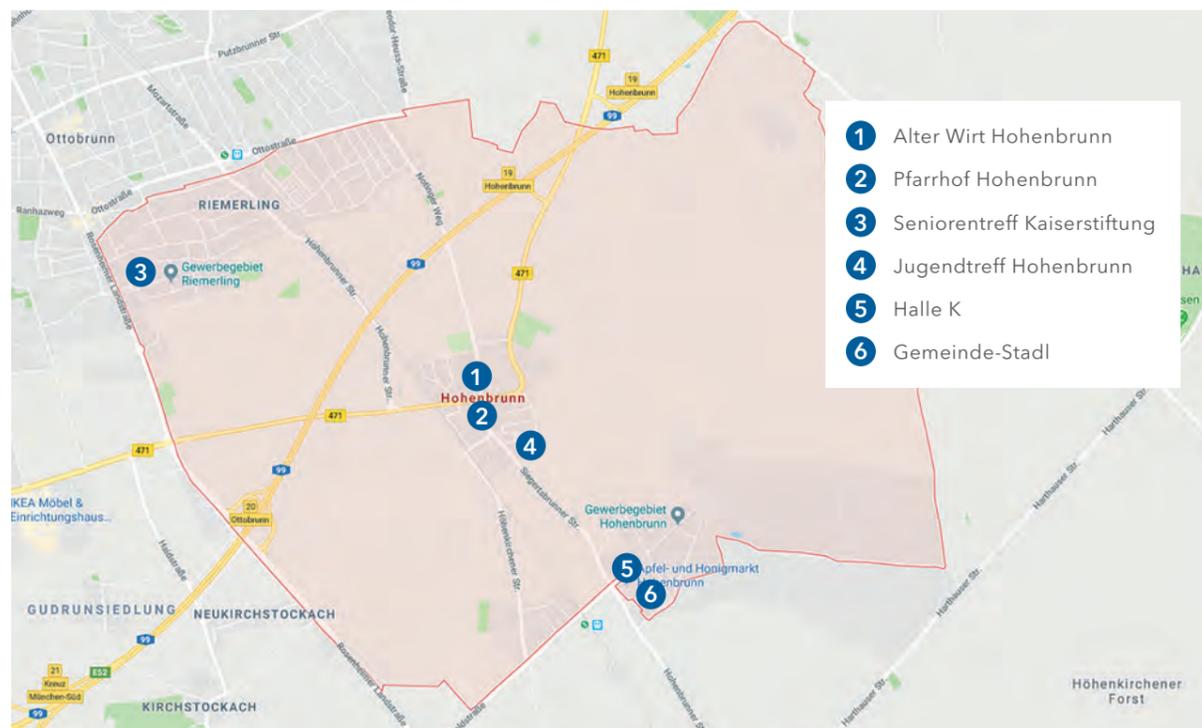


- Dringend benötigt werden: Lokale Geschäfte des täglichen Bedarfs, Ärzte, Therapeuten, Restaurants. Bürger müssen dafür aktuell in die Nachbargemeinden (Ottobrunn, Brunnthal oder Höhenkirchen-Siegertsbrunn) ausweichen.
- Ein vom Verkehr entlasteter Ortskern sollte so lebendig gestaltet werden, dass er von allen Gemeindeteilen auch als solcher wahrgenommen und genutzt wird. Ein Zusammenwachsen der Teile kann genau in diesem Zentrum stattfinden.
- Schaffung eines real nutzbaren Ortskerns: Durch verkehrsberuhigte Zonen oder Spielstraßen ergäbe sich fast automatisch ein rustikaler Ortskern rund um das Rathaus, welcher derzeit ausschließlich vom Verkehr dominiert ist. Mit etwas Weitsicht und Geschick könnte so bis zum Bahnhof eine Zone geschaffen werden, die gemütliches Flanieren und gesellschaftliche Treffen erlaubt.
- Nach Verkehrsentlastung könnte im Ortskern bei koordinierter Planung etwas sehr Attraktives entstehen: ein verkehrsberuhigtes Zentrum mit Kirche, Rathaus, Gasthaus, Café, Läden und Grün, das zum Verweilen einlädt. Das alles völlig unabhängig davon, ob und wann eine Entwicklung westlich der Bahn jemals stattfindet.
- Wann kommt endlich der Lebensmittelmarkt?
- Schöne verkehrsberuhigte Dorfmitte (muss nicht am Maibaum sein) mit Treffplatz für Familien (Café, Spielplatz, Wochenmarkt, etc.).

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.
- Mehr offene Flächen und allgemein nutzbare Räume (Musik, Tanz, Sport, Werkstätten).
- Nachtschaltung der Kirchturmglöcke von 22.00/23.00 Uhr bis 05.00/06.00 Uhr morgens.
- Ich bezweifle, dass der Finanzrahmen ausreicht, damit sich die Gemeinde ein Hallenbad mit mehr als 20 Mio. leisten kann.



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 Wohnmöglichkeiten 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.
- 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).
- Entwicklung westlich der Bahn soll als Leuchtturmprojekt gestaltet werden, welches Natur, intelligenteste Technologien und Gemeinschaft verbindet.
- Grob-Raster für Einzelbauten mit Freiheit für einzelne Bauherren für ein facettenreiches Siedlungsbild.

Möglichkeiten zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums



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

- Angedachtes Wachstum in westliche Richtung des Ortes ist zu begrüßen, da aufgrund der derzeitigen Zuzugszahlen in den Großraum München jede Gemeinde in der Pflicht steht einen Beitrag zur Schaffung von Wohnraum zu leisten.
- Zur Ortsentwicklung modernere Bauten zulassen. Schade, dass in Hohenbrunn jedes Haus wie ein Stadel aussehen muss.
- Erhalt des ländlichen, dörflichen Charakters von Hohenbrunn und des Gemeinschaftslebens und nicht ein Hohenbrunn, von Schnellstraßen umzingelt, durch Feinstaub und Stick- und Kohlenstoffoxiden eingehüllt.
- Bei einer Entwicklung westlich der Bahn müsste sowohl die am nördlichen Ende des Bahnhofs vorhandene Unterführung deutlich erweitert und nach Westen verlängert werden, als auch in der Nähe des südlichen Bahnsteig-Endes eine weitere breite Unterführung gebaut werden.
- Bebauung westlich der Bahn: Vierstöckige Wohnblocks würden m.E. nicht zum Dorfcharakter Hohenbrunns passen. Drei Stockwerke gingen m.E. noch so gerade.
- Generationsübergreifendes Wohnen (z.B. „Dahoam im Inntal“).
- Altersgerechte Wohnungen innerhalb der Gemeinde für Senioren.
- Befürchtung bei einer Westentwicklung ist, dass durch eine zu dichte Bebauung im Hochhaus-Charakter eine ähnliche Entwicklung einsetzt, wie damals in Taufkirchen am Wald.
- Da Hohenbrunn von insgesamt 29 Landkreisgemeinden an viertletzter Stelle bei der Bevölkerungsentwicklung ist, ist es dringend angezeigt, dass westlich der S-Bahn schrittweise gebaut wird und dazu eine naheliegende Umgehungsstraße (1c) entsteht.
- Beim Ausweisen von zusätzlich bebaubarer Fläche Flächenfraß vermeiden (Negativbeispiel Höhenkirchen-Siegersbrunn) und immer auch Infrastruktur (KiTa, Schule, usw.) mitplanen.

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.
- Ziele im 21. Jahrhundert: Energiegewinnung durch Solarzellen, öffentliche Elektro-Tanksäulen für Fahrzeuge (auch Elektroräder), Energiespeicher (Warmwasserspeicher als Pufferlösung, Elektroautos), schnelle Vernetzung (Glasfaser).
- Mehr Grünflächen und enge Verbindung zur Natur.
- Finanzierung von Solarzellen und Speichern evtl. als Beteiligungsgesellschaft für Hohenbrunner und Riemerlinger Gemeinschaft.

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 Lastenfahrräder zum Mieten geben.
- Mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer, Bänke.
- Riemerling: Radweg von Ost nach West.



MVV-Bus

mit den Linien 214 und 241
im 20-Minuten-Takt

S-Bahn S7

im 20-Minuten-Takt

Anruftaxi

außerhalb des Busfahrplans

- 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 (B471) als Fuß- und Radweg, der den Gemeindeteile verbindenden Fuß-, Rad- und Jogger-Weg mit dem Dorffinneren verbindet.
- Der Ortsbus durch Hohenbrunn ist unnötig, da er meist nicht benutzt wird.
- Eine Busverbindung von der Siedlung am Grasbrunner Weg wird vermisst.
- Verbindung Riemerling-Ost/-West durch Radweg/Unterführung. Es gibt keine legale Möglichkeit die S-Bahngleise zwischen dem Ottobrunner Bahnhof und dem Hohenbrunner Bahnhof zu queren.
- Tangentialtrasse des ÖPNV um München (evtl. auch Bus).
- Fahrradschnellwege, evtl. Nutzung bestehender Straßen (z.B. Notinger Weg und Hohenbrunner Straße) und diese als einspurige Einbahnstraßen ausschreiben.
- Nahverkehrsplanung im Dialog mit dem Behindertenbeirat.
- Habe als Radfahrerin, die zum Einkaufen fährt, große Bedenken, ob man die Hohenbrunner Straße eigentlich noch gefahrlos nutzen kann.
- S-Bahn-Unterquerung auf der Nordseite der Rodungsinsel bei Riemerling für Fußgänger/Läufer/Fahrradfahrer. Etablierung eines unverhärteten Lauf-/Spazier-/Langlaufwegs am Waldrand entlang der gesamten Rodungsinsel (z.B. ausgewiesene Halbmarathonstrecke).

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.
- Vorschlag zum barrierefreien Umbau des S-Bahnhofs: Lösung mit Rampen durch Verlegung der Weiche an der Südseite auf die andere Seite des Bahnübergangs Kirchstockacher Straße und Verschiebung des Bahnsteigs soweit stadtauswärts, dass Platz für eine Rampe von der Unterführung auf den Mittelbahnsteig gewonnen wird.
- Die S-Bahn-Haltestelle Hohenbrunn sollte dringend den heutigen Bedürfnissen angepasst werden (kinderwagen- und rollstuhlfahrgerecht, langfristig von vier Seiten zugänglich, etc.). Auch sollte sich die Gemeinde dafür einsetzen, Teil der M Zone zu werden – Flächenmäßig sind sicher 25% innerhalb des Autobahnringes und bevölkerungstechnisch vermutlich noch deutlich mehr.

MOBILITÄT UND VERKEHR **BÜRGERMEINUNG**

- Verkehrsberuhigte Ortsmitte, Tempo 30 max.
- Verkehrssituation Ottostraße.
- Verkehrsentlastung 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 Hohenbrunns.
- 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.
- Mobilitätsgestaltung der Zukunft: Abgetrennte breite Fahrradschnellbahnen, Zufahrtsgebiete nur für emissionsfreie Autos, Parkplätze für Carsharing bei selbstfahrenden Autos.
- Um Verkehr zu vermeiden sollte jeder Gedanken dazu machen, wann eine Fahrt mit dem Auto unbedingt erforderlich ist.
- Einbahnregelung Riemerling.
- Überwachung Parkverbote.

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 dieses 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.

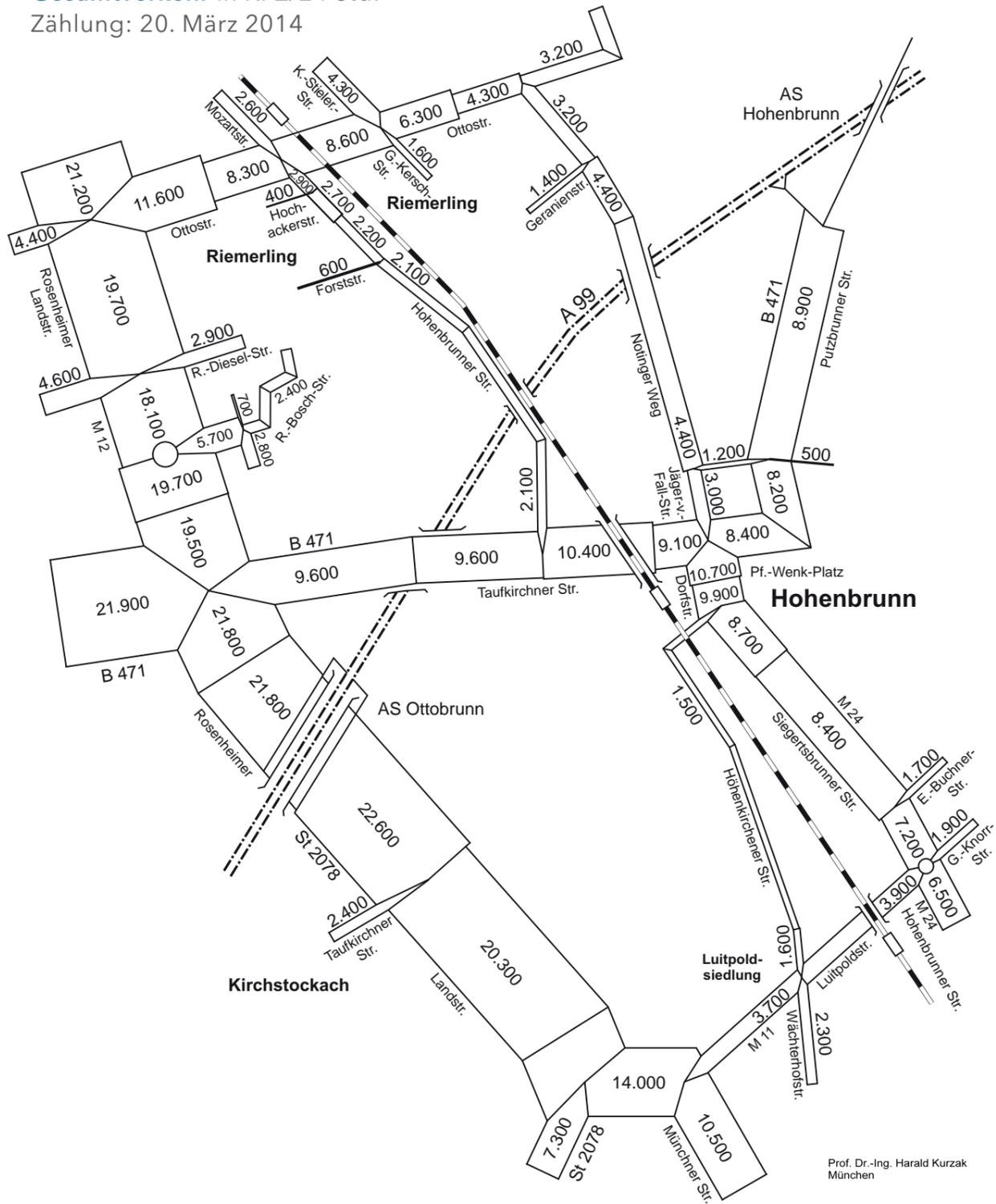
Alle Fragen und Antworten finden Sie auch online:
www.buergerdialog-hohenbrunn.de

Verkehrsmengen

Querschnittsbelastungen Hohenbrunn

Gesamtverkehr in KFZ/24 Std.

Zählung: 20. März 2014

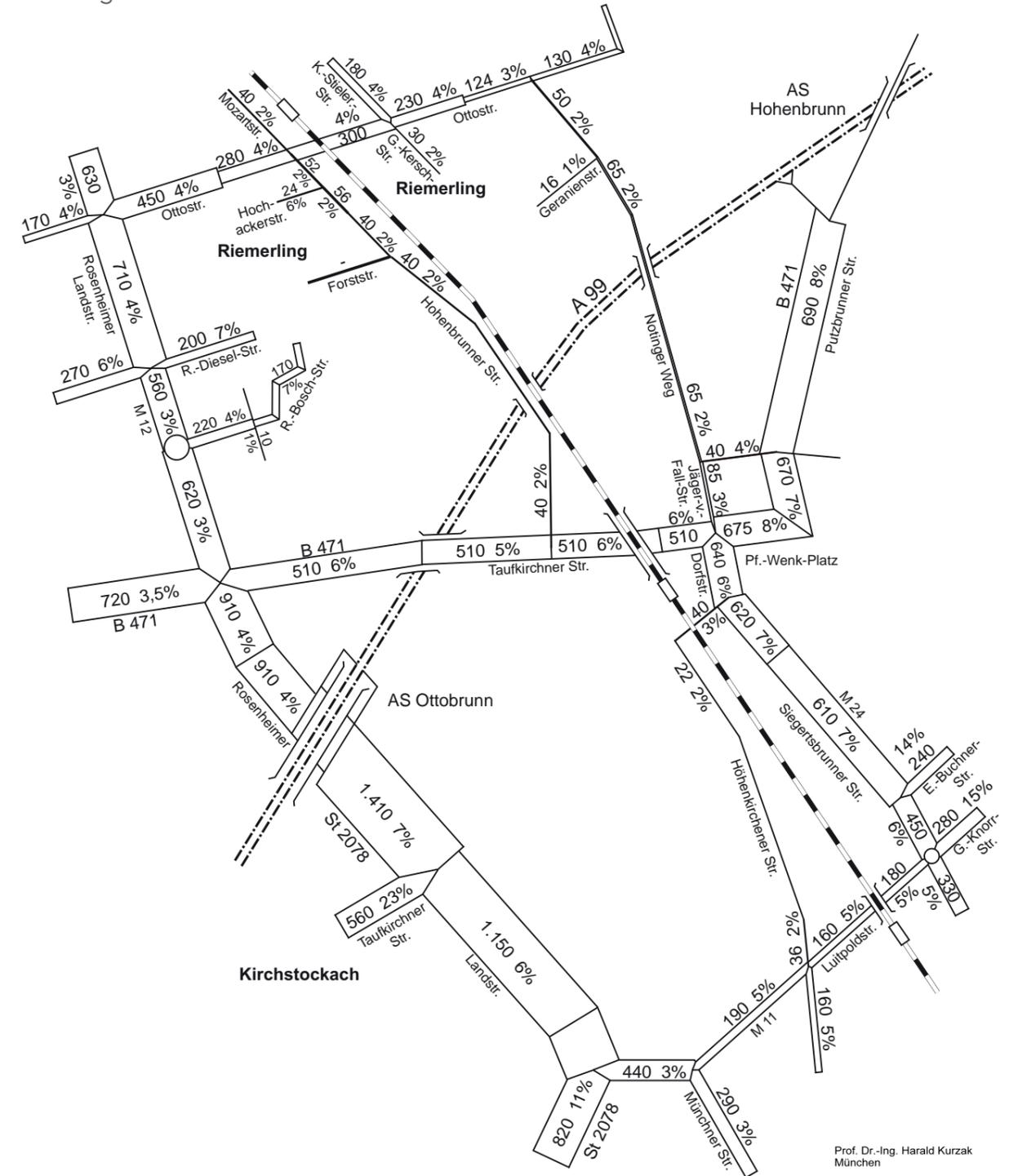


Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

Querschnittsbelastungen Hohenbrunn

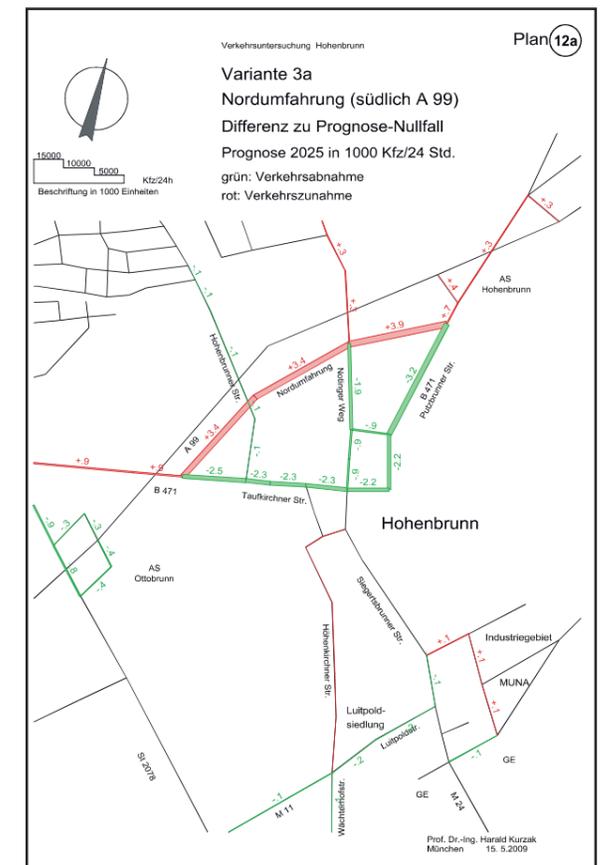
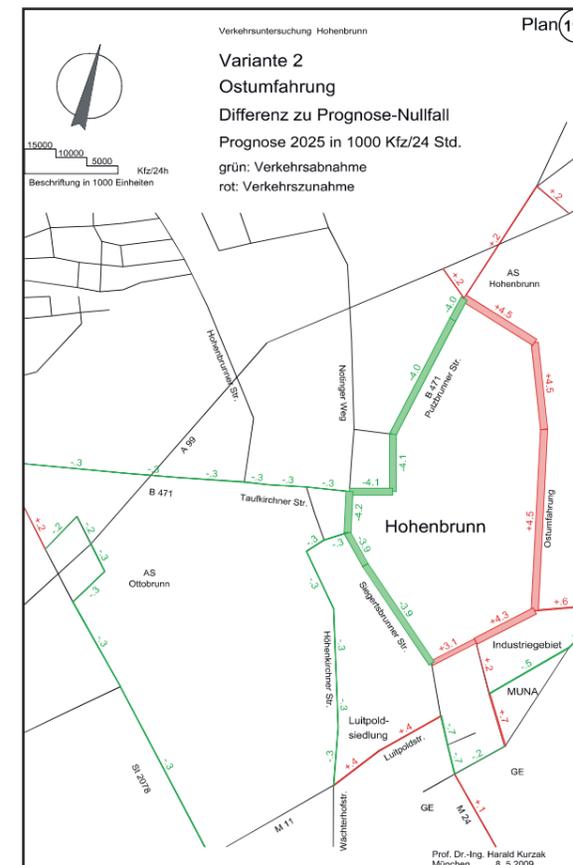
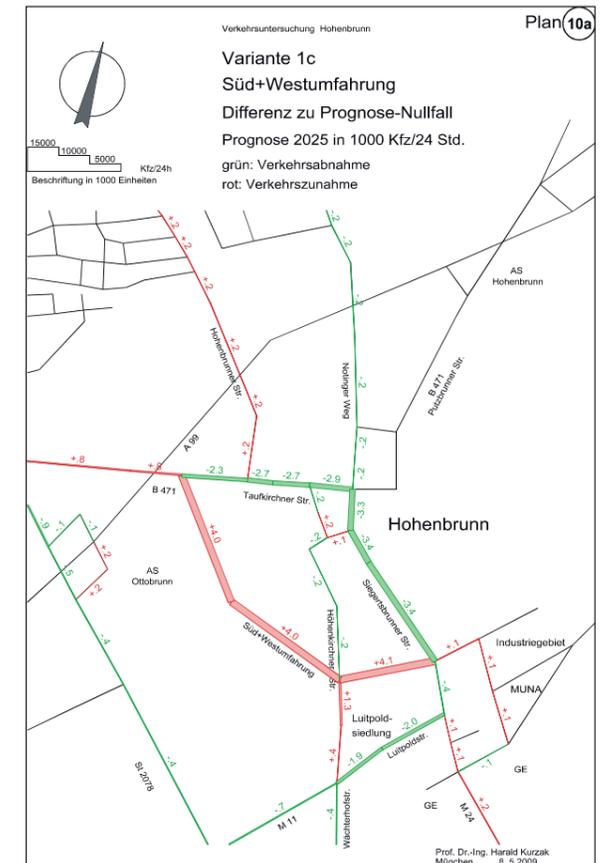
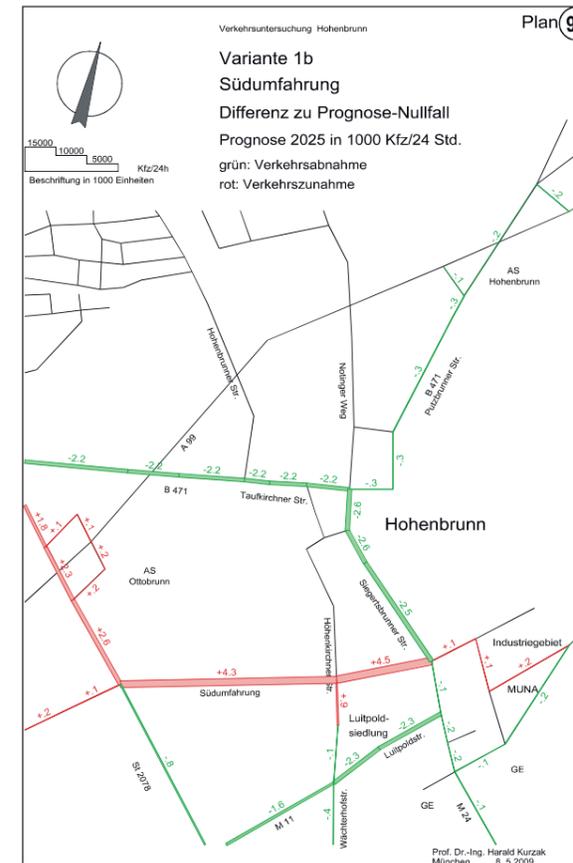
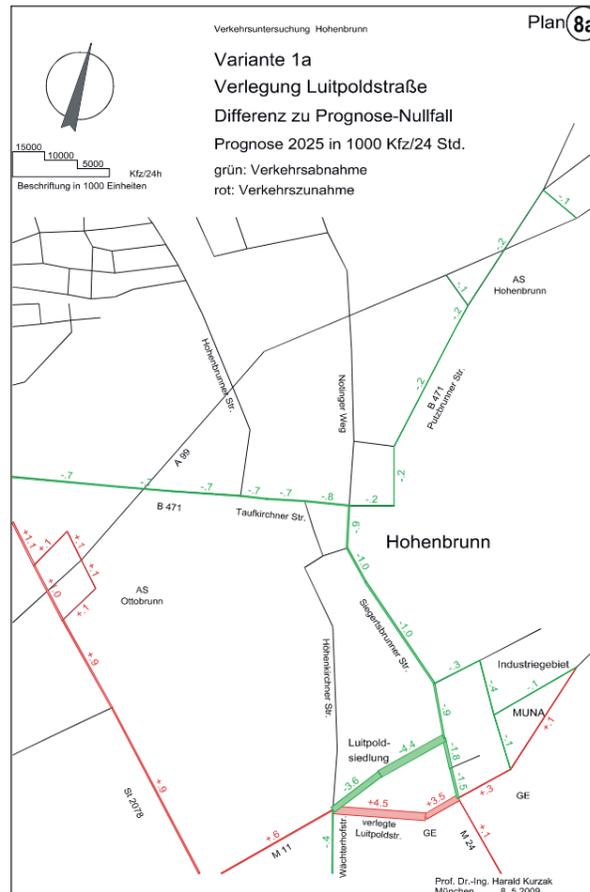
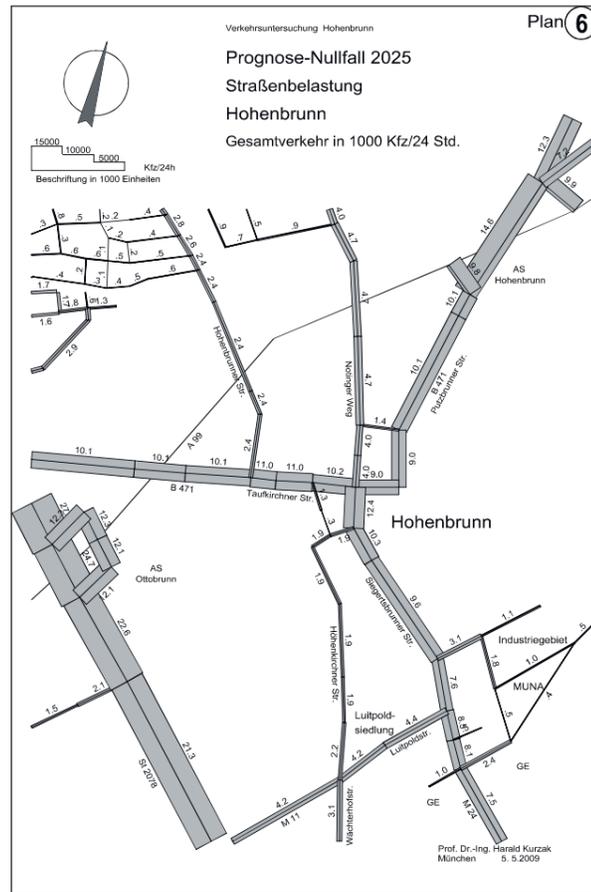
Schwerverkehr in KFZ/24 Std.

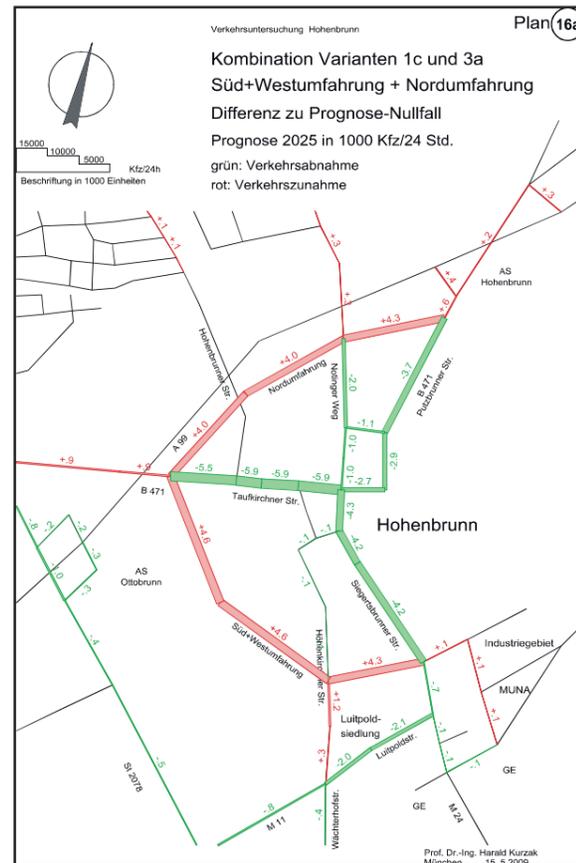
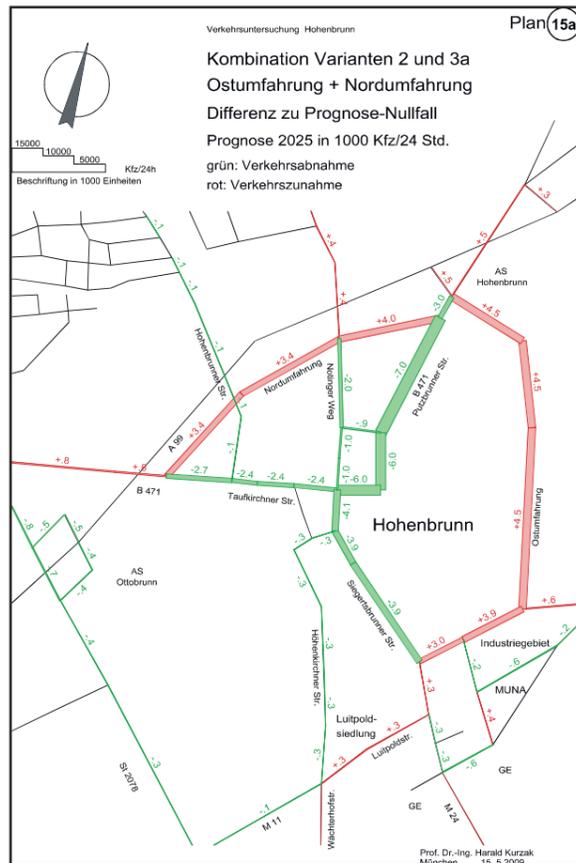
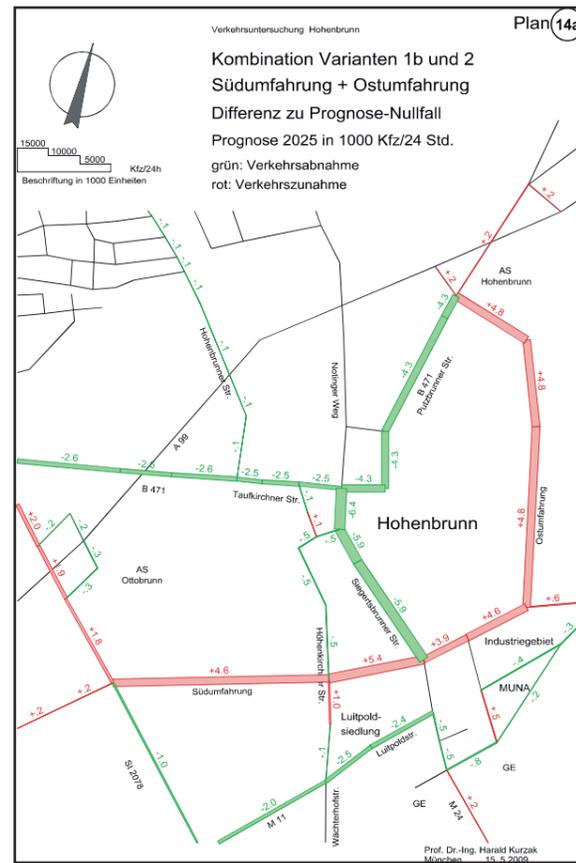
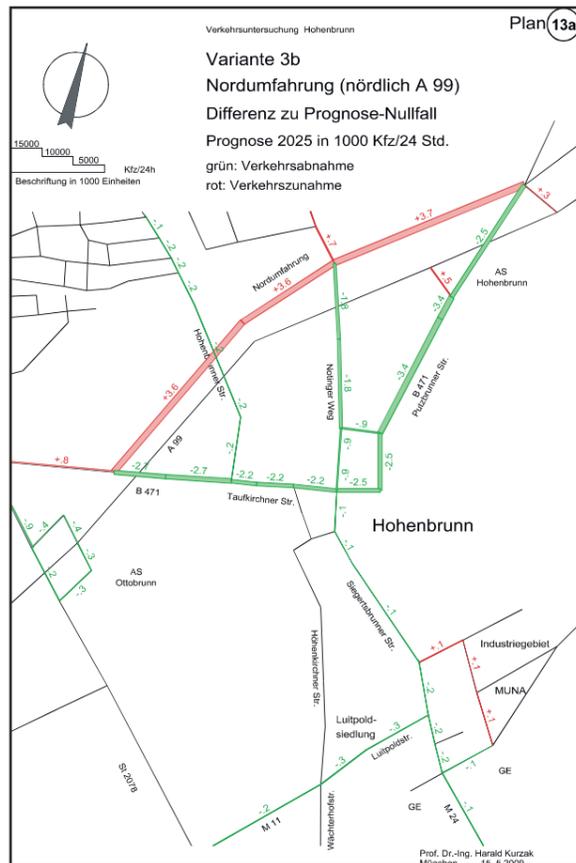
Zählung: 20. März 2014



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

Vehrkehrsuntersuchungen Hohenbrunn





Downloadbereich

BÜRGER DIALOG Hohenbrunn

ORTSENTWICKLUNG ORTSUMFAHRUNG BÜRGERDIALOG ÜBERSICHTSKARTE KONTAKT

Blog Dialog Zeitplan & Termine Downloads Infomarkt

PLAKATE UND FLYER

- 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

PROTOKOLLE

- ENTWURF: Protokoll zum 2. Verbändegespräch
120--entwurf-hohenbrunn_protokoll_verb...
156,2KB
vom 04.11.2018
- Protokoll Verbändegespräch
119-hohenbrunn_protokoll_verbaendege...
180,4KB
vom 02.11.2018
- 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

SONSTIGES

- Präsentation Zwischenbericht an den Gemeinderat_24.07.2018
118-hohenbrunn_zwischenberichtgemein...
1,1MB
vom 02.11.2018
- Präsentation Zwischenbericht an den Gemeinderat_27.09.2018
117-hohenbrunn_zwischenberichtgemein...
1,5MB
vom 02.11.2018
- Präsentation Zwischenbericht an den Gemeinderat_26.07.2018
116-hohenbrunn_zwischenbericht_gemei...
2,5MB
vom 02.11.2018
- 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

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 75 Dateien zum Download.

Impressionen aus den Dialog-Veranstaltungen



Auftaktveranstaltung



Auftaktveranstaltung



Themenabend Ortsentwicklung 2



Themenabend Ortsumfahrung 1



Themenabend Ortsentwicklung 1



Jugendforum



Themenabend Ortsumfahrung 2



Themenabend Ortsumfahrung 1



Themenabend Ortsentwicklung 1



Themenabend Ortsentwicklung 2



Abschlussveranstaltung



Themenabend Ortsumfahrung 2

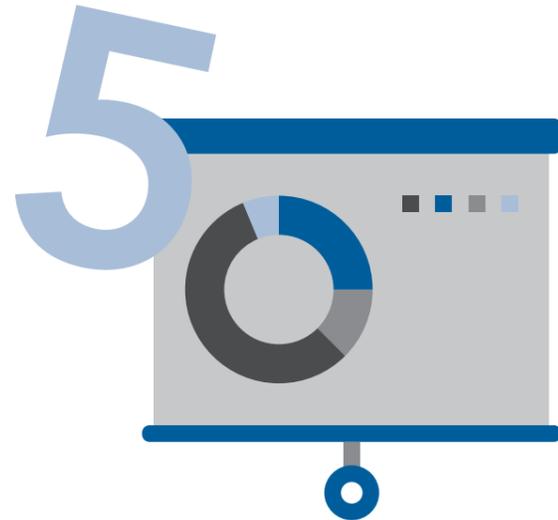


Abschlussveranstaltung

5 Monate Bürgerdialog



Dialog- und Infomärkte



Themenabende



Verbändegespräche

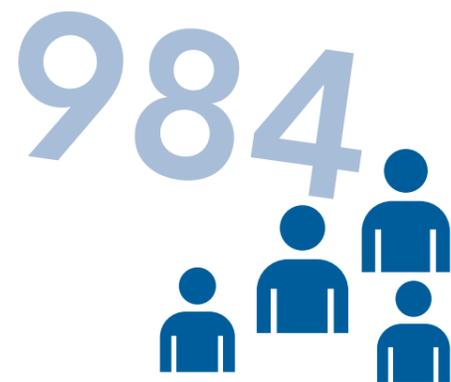


Bürgerrückmeldungen

mit über

320

eingereichten Fragen, Ideen und Anregungen



Besucher bei den Veranstaltungen

Bilanz



Dialog- und Projektwebsite



Facebook-Seite mit

1.288 Nutzern

und

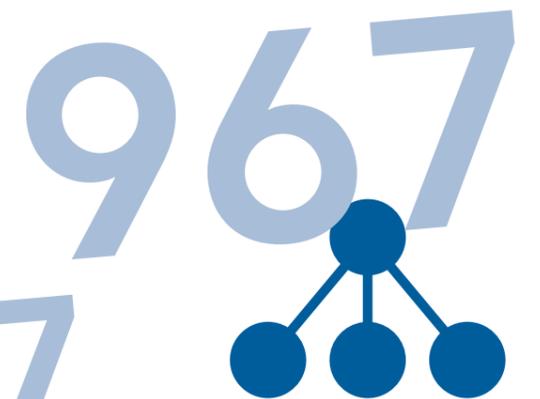
525

Beiträgen

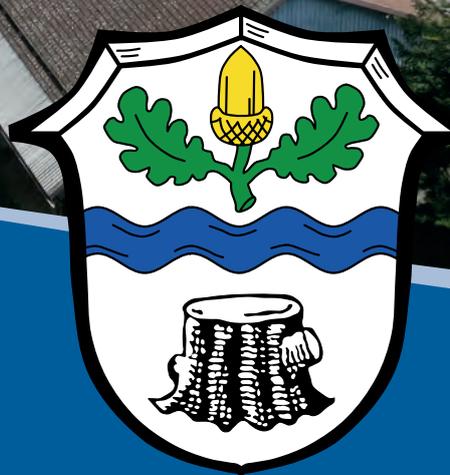


Dateien im Download-Bereich

1.177 Downloads durch die Besucher



Websitebesucher mit über 5 Minuten Verweildauer



BÜRGER
DIALOG 
Hohenbrunn

Gemeinde Hohenbrunn
Pfarrer-Wenk-Platz 1
85662 Hohenbrunn