# Zielsetzung des Gemeinderats





Ortsmitte entlasten und aufwerten



Verkehrsentlastung durch Verlagerung Schwerlastverkehr



Auslastung der örtlichen Infrastruktur gewährleisten



Keine zusätzliche Belastung Luitpoldsiedlung, idealerweise Entlastung



Abstimmung mit Nachbarkommunen zur regionalen Verkehrsplanung



Siedlungsentwicklung mittel - statt langfristig vorantreiben



Gewerbe durch gute Anbindung stärken



Nahversorgungssituation in der Gemeinde verbessern



Aufenthaltsqualität im Bereich Pfarrer-Wenk-Platz verbessern



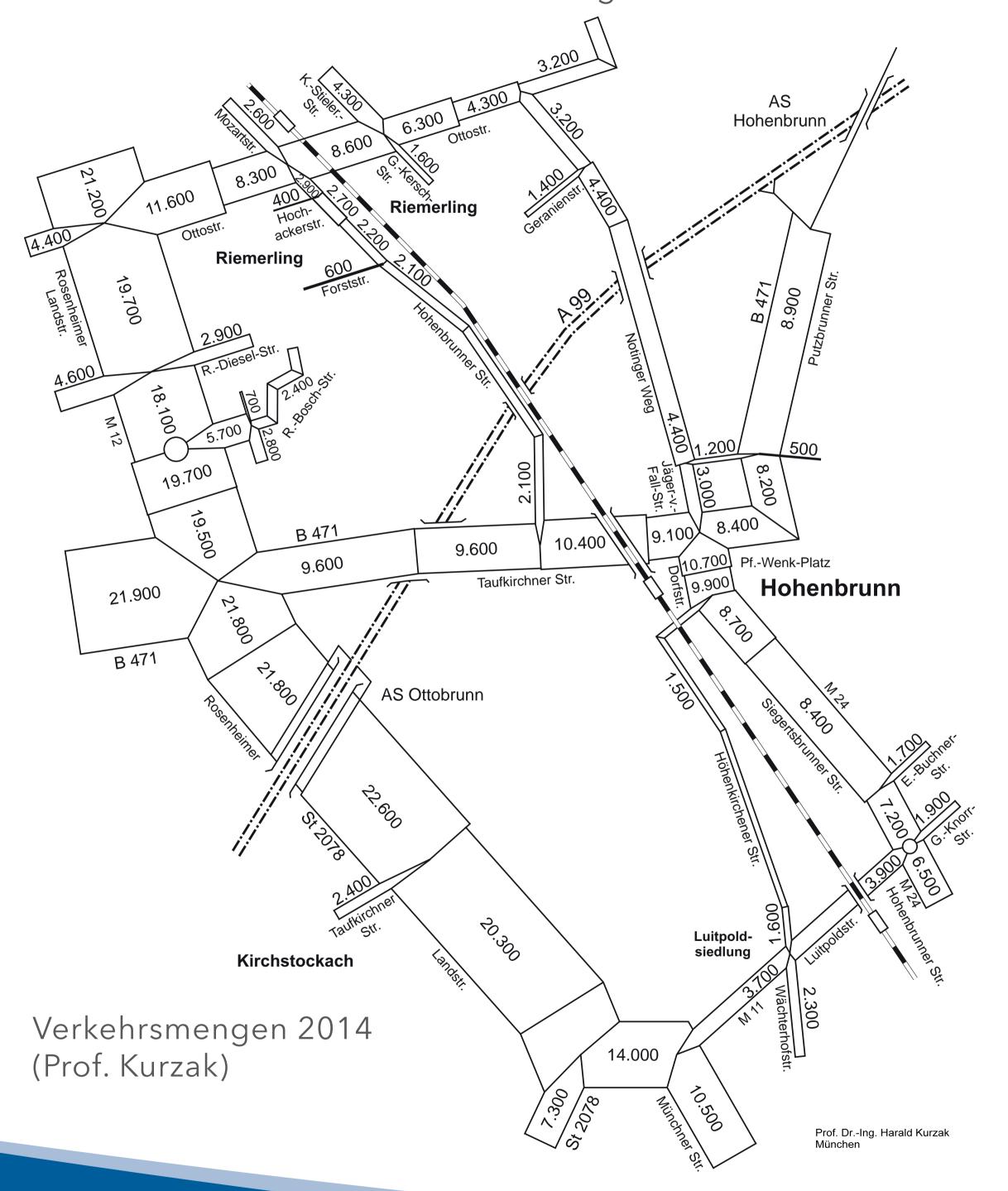
Defizite im S-Bahnhofsbereich beseitigen (Gestaltung, Funktion, Zugänglichkeit)



# Verkehrsmengen

Querschnittsbelastungen Hohenbrunn

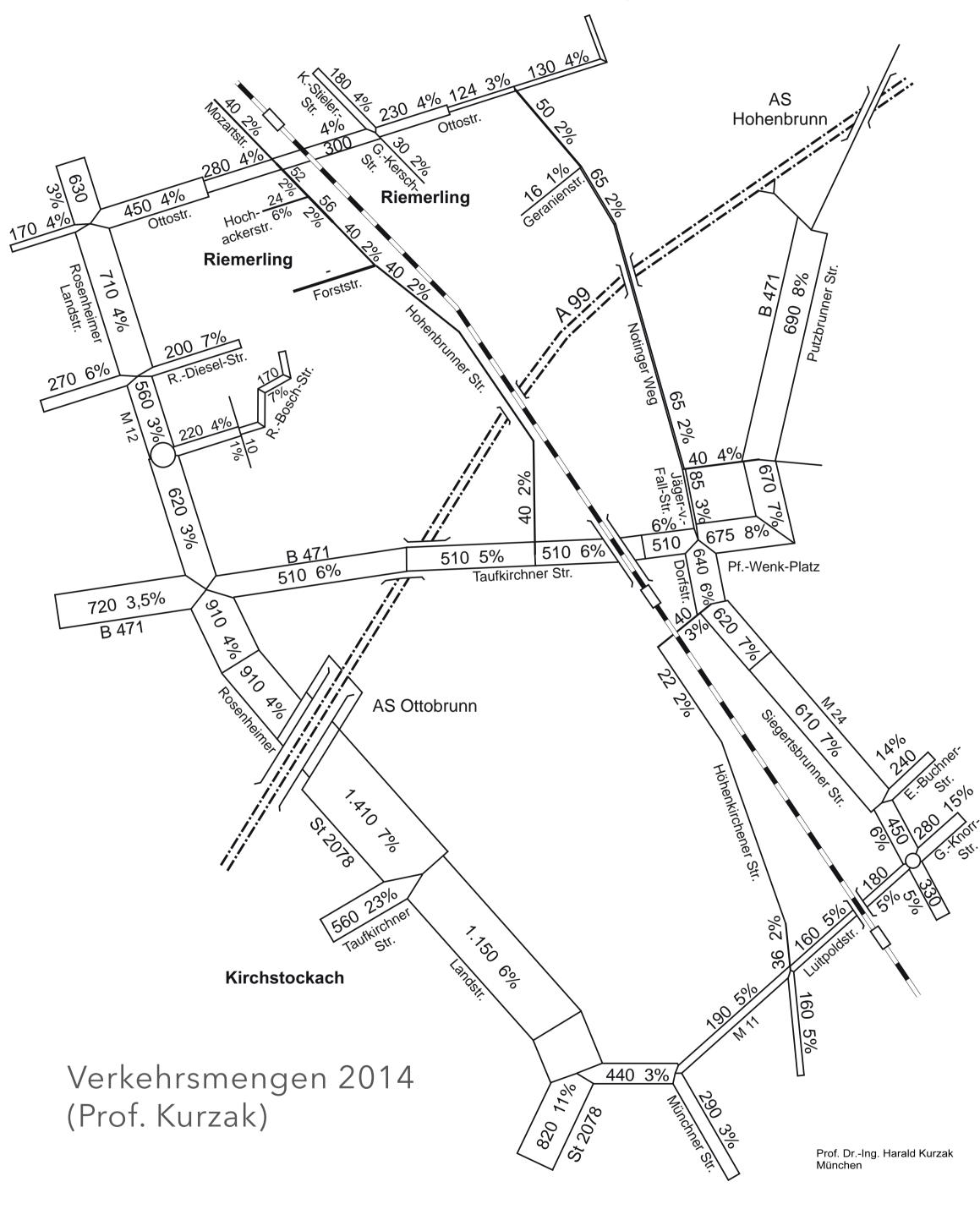
Gesamtverkehr in KFZ/24 Std./Zählung 20. März 2014





### Querschnittsbelastungen Hohenbrunn

Schwerverkehr in KFZ/24 Std./Zählung 20. März 2014





# Trassenauswahl Diskussion und Beschlüsse





Aufgrund der teilweisen Lage in der Nachbargemeinde ist eine **interkommunale Lösung** zusammen mit Höhenkirchen-Siegertsbrunn notwendig. Die Planung würde auf fremden Gemeindegebiet verlaufen zudem bestehen Probleme bei den Grundstücksverfügbarkeiten. Zeithorizont für einen Ausbau der Unterführung Luitpoldstraße ist mindestens 10 Jahre bis zur Realisierung. Lärmschutzmaßnahmen wird es nur bei einem Komplettausbau der Straße geben. Hohe Kosten für Tunnellösung.

→ Entscheidung des Gemeinderats: Trasse nicht weiter verfolgen



Diese Variante **löst den Verkehr** im Süden der Gemeinde **nur zum Teil**. Gegebenenfalls aber Alternative zu den Trassen 1c, 1c\*.

→ Entscheidung des Gemeinderats: Hinter Trassen 1c, 1c\* zurückgestellt.



Eine **Westumfahrung** wird aufgrund der Eigentumsverhältnisse zu einer Siedlungsentwicklung **westlich des S-Bahnhofs** führen. Deshalb soll diese Variante zusammen mit der Bürgerschaft vor diesem Hintergrund weiter diskutiert werden.



--> Entscheidung des Gemeinderats: Trassen weiter verfolgen.



Bei diesen Trassen ergeben sich zahlreiche Probleme:

- geringer Wirkungsgrad/Entlastungswirkung bei hohen Kosten aufgrund der Länge
- Grundstücksverfügbarkeit schwierig
  - Auswirkung auf Waldrand/Rodungsinsel, daher naturschutzfachliche Bedenken
  - Anschluss durch Gewerbegebiet schwierig



Die Varianten 2b + 2c sind als Umgehungsstraßen nicht geeignet: So ist die Georg-Knorr-Straße zu eng, Parkbuchten sowie ggf. extra Parkstreifen nur schwer möglich.

→ Entscheidung des Gemeinderats: Trassen nicht weiter verfolgen



Die Variante 3a würde für eine Entlastung im Westen und Norden der Gemeinde sorgen

Entscheidung des Gemeinderats: Trasse weiter verfolgen.



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



# Kostenschätzungen



Baulänge: ca. 900 m

Straßenbaukosten EUR 1.242.000

**Baukosten** Ingenieurbauwerke EUR 15.076.000

Baukosten Knotenpunkte EUR 275.000

Rodung von Waldflächen EUR 60.500

Gesamtkosten Variante 1a EUR 16.653.500

Baulänge: ca. 2.070 m



Straßenbaukosten EUR 1.428.300

Baukosten Ingenieurbauwerke EUR 1.726.000

Baukosten Knotenpunkte EUR 400.000

Rodung von Waldflächen EUR 55.000

Gesamtkosten Variante 1b EUR 3.609.300

Baulänge: ca. 2.260 m



Straßenbaukosten EUR 1.582.000

Baukosten Ingenieurbauwerke EUR 2.126.000

Baukosten Knotenpunkte EUR 385.000

Rodung von Waldflächen EUR 0

Gesamtkosten Variante 1c EUR 4.093.000

Baulänge: ca. 2.550 m



Straßenbaukosten EUR 1.402.500

**Baukosten** Ingenieurbauwerke EUR 800.000

Baukosten Knotenpunkte EUR 350.000

Rodung von Waldflächen EUR 16.500

Gesamtkosten Variante 1c EUR 2.569.000

Baulänge: ca. 2.900 m



Straßenbaukosten

Ingenieurbauwerke EUR 1.595.000 EUR 800.000

Baukosten

Baukosten Knotenpunkte EUR 350.000

Rodung von Waldflächen EUR 121.000 Gesamtkosten Variante 1c EUR 2.866.000

Baulänge: ca. 1.800 m



Straßenbaukosten EUR 1.854.000

Baukosten Ingenieurbauwerke EUR 462.500

Baukosten Knotenpunkte EUR 400.000

Rodung von Waldflächen EUR 0

Gesamtkosten Variante 1c EUR 2.716.500

Baulänge: ca. 3.000 m



Straßenbaukosten EUR 2.190.000

**Baukosten** Ingenieurbauwerke EUR 1.726.000

Baukosten Knotenpunkte EUR 400.000

Rodung von Waldflächen EUR 66.000

Gesamtkosten Variante 1c EUR 4.382.000

Alle angegebenen Preise sind Bruttopreise.







#### Verkehrliche Effekte

Entlastung vom Durchgangsverkehr auf der B 471

Entlastung vom Durchgangsverkehr auf der M 24

Entlastung vom "Stauvermeidungsverkehr" (A 99)

Entlastung vom Gewerbeverkehr (MUNA)

Entlastung der Ortsmitte vom Schwerlastverkehr

Verbesserung d. Erreichbarkeit des Gewerbegebietes (MUNA)

Routenführung/Trassenlänge/"Umwegigkeit"

#### Siedlungsstruktur

Erreichbarkeit/Anschlüsse bestehender Bauflächen

Erschließungsfunktionen für künftige Bauflächen

Restriktionen für künftige Siedlungsentwicklung

Trennwirkung

Auswirkungen auf das Ortsbild

#### Raumnutzungskonflikte

Nutzungskonflikte Artenschutz

Nutzungskonflikte Waldwirtschaft

Nutzungskonflikte Landwirtschaft

Lärmbelastung

#### Umsetzungskriterien

Grunderwerb/Grundstücksverfügbarkeit

Kosten Trassen (Baukosten)

Kosten Lärmschutzmaßnahmen

Kosten Ausgleichsflächen

#### **Natur und Landschaft**

Flächenverbrauch

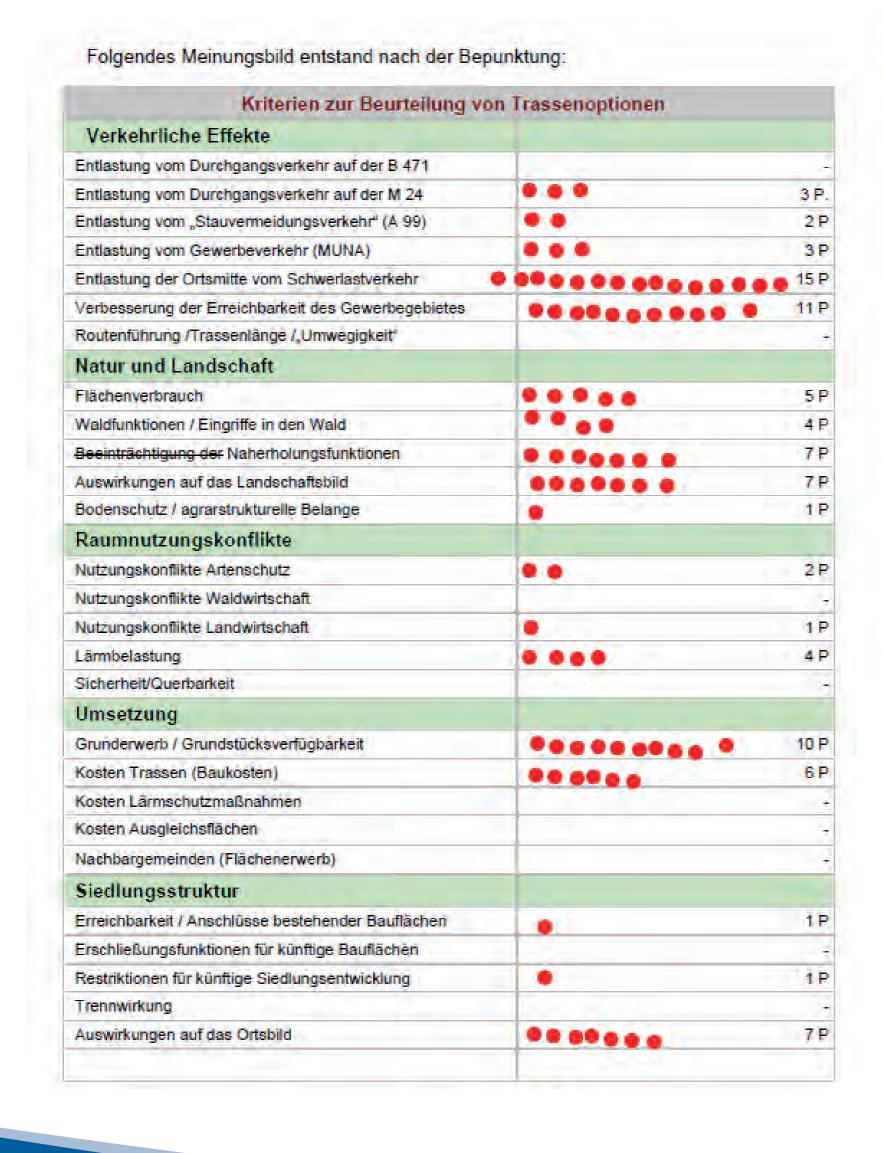
Waldfunktionen/Eingriffe in den Wald

Beeinträchtigung d. Naherholungsfunktionen

Auswirkungen auf das Landschaftsbild

Bodenschutz/agrarstrukturelle Belange

## Beispiele der Bewertung



#### Ergebnis Gruppe 1:

Part	wreende Fohesbrum - Ortsungehung Morien für die Beurtellung der Trasse reptionen Trassen vorlantion		Tradad	Traine 1: in Sider and Wester			Trees e 2: Dat-Umfahrung		PV Trassé & Nord-Umfahrung			
Minimipania	intenfindung: Magner Ingente	em .	Television			Cataristang Vesting Ed Buchner	Ontomblerung					
Testing   Test	Ossamingo-Statingo Escherostrach (crit					2-2,55	27-23					
Tribution year   Section	And the second s		0.480	-		1.600	11.000		0.000			
Transaction of the Control of the Co	miletarges/skurg or Dribbers (%).											
Commenced property   Commenced   Commenc	Enthisting vom		6-4	+	+	+	+	+				
Description of the control of the	Enthering vom		+	+		+	+	*	-			
Eminatory on Commissional Commission (UNIX) Eminatory of Commission (UNIX) Eminatory of Commission (UNIX) Eminatory of Commission (UNIX) Eminatory of Commission (UNIX) Experimental Commi	Entherling von		o	0	0	o	0	+	+			
Part	Erriteining your			+			+	3	-			
Not Continue of	Enthistung der Ortsmitte		1.40	4	+	+	14	+	_			
Section and Lambachase   Liver divolving Wing per Imperior   10	Verbesserung der Errei des Gewerbegebietes ( Routenflihtung /Tresser	Kriterien für die	Gitorion für die Beurteitung der Trassenspfichen								PV	
National planel lists	Natur and Landschaft				-fa	700	1s	20	n <sub>e</sub> =	20	20	25
Advantagement   Advantagemen	Wichenwertmeuch	III TOTO PARTICIONE	Mark Control of the C									
Nutring and selection   Nutring selection	Eingriffe in den Ward Resintsfichtigung der Haherholungsfunktione Auswirkungen auf His Landschaftseld	The state of the s				0	0	7		8	0	0
Testing in the Control of the Cont						(6)	0	-			+	-
Description					0	-	-				3.	
Scheduling   Section   S	agressivourote Belse, Larmbel astu		tung		۵	8	-			0	6 6 0	4
Unsetburg    Grundstill driver Tigboriket	Sichemet				+	o	0	Ó		0	0	0
Grundskillowerfügbarkeit  Moster Trasser  (dauksiter)  Hoster  Ausgleichstlichen  Nachbargereinden  ("Wichermervett)  Swellungsstruktor  Errochbarkeit/ Anschlässe backinender  Brachbaren  Errochbarten  Hoster Anschlässe  Assentitunger  auf das Orbeitd  + costin O recess (un protecheder, ** segater)												
Hoster   H		Grunderwerb /		4	141	-	4		*	100	-	
Notice		Kosten Trassen		9	+	O			0		6	
Nachtanger		Kosbert	Kosbari		O	o	0	0		0		0
Nachtbargerrenden		Kosten	Koster		0	(5)	7	+		0.	7	
Sediangestruktur   Emocraterial Anschlüsse backenender   0		Nachbarge	Nachbargemeinden		194	0	O	o		0	0	0
Environbariest / Asschitizas backenender 0 0 + 0 + 0 + 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0												
Enschießungstunktiones für künftige		Errorchbarkeit / Anschlüsse bestehender-		0	0	+	0		+	0	0	
Restrictions for kinnings		Enschließungstunktionen für küntige		0	- 8	+		8	0	0	0	
Asswirkungen 0 0 0 - C C C C C C C C C C C C C C		Restrictionen für künftige		0	0	+				Q	D	
+ coults, O source (unemachineder), * negativ			The state of the s		0	1	•	0		0	3.5	-
+ positio, O resultal (unemachineden, = negativ				0	9	-		+	6" +	o	0	
			Andrew Committee of the									



# Entwicklungsflächen





## Entwicklungsstrategien

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



# Nahversorgung



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

#### Kerneinzugsgebiet und Hauptwettbewerber im Untersuchungsraum



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



## Bezahlbarer Wohnraum



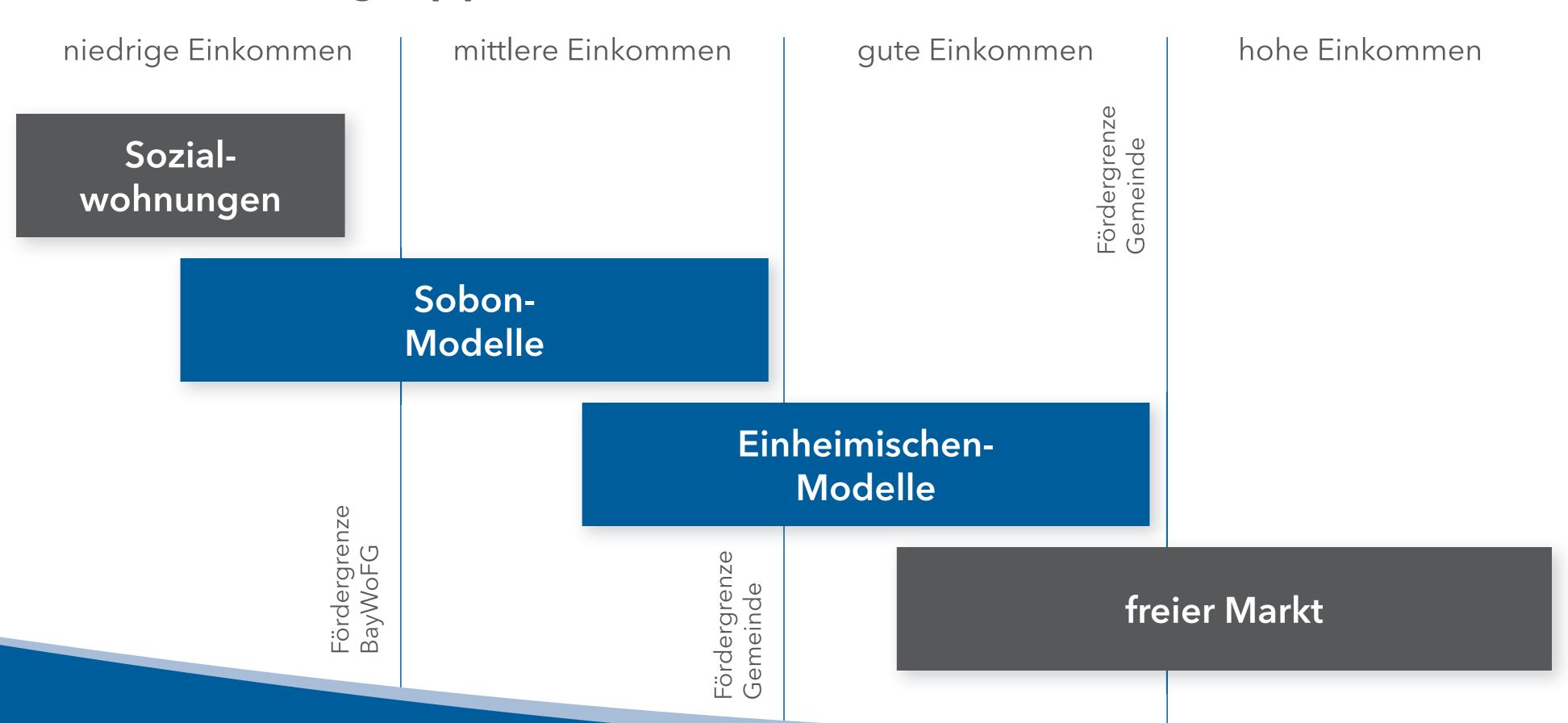
## Überblick Handlungsfelder, Instrumente, Akteure

Städtebaulicher Kommunale **Private** Bauleitplanung Bautätigkeit Bautätigkeit Vertrag Ausweisung von Wohnungs-Sozialgerechte Gemeinde Bodennutzung Wohnbauland wirtschaft Einheimischen-Betriebs-Wohnungsbau-Wohnformen gesellschaft modell wohnungen Konzeptaus-Genossen-Landkreis schaften schreibung **Alternative Wohnformen** Genosse in **Private**  Geschosswohnungsbau (höhere Dichte, sparsame Flächeninanspruchnahme) Genossenschaft Investoren Kleine Wohnungen Seniorengerechtes Wohnen/Inklusion Betreutes Wohnen Staatliche Wohnraumförderung Mehrgenerationenwohnen

## Überblick Zielgruppe

• Gemeinschaftsräume & Freiflächen

• Flexible Grundrisse









## **CHANCEN**

## **RISIKEN**

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

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

Realisierung neuer Wohnformen

Erhalt der sozialen Infrastruktur (Grundschule!)

Verkehrsentlastung im Ort

Teilfinanzierung der Ortsumgehung (Trasse 1 c ortsnah) Beeinträchtigung des sozialen Zusammenlebens im Ort bei zu schnellem Wachstum

Überforderung der Infrastruktur

Beeinträchtigung des "gewachsenen" Ortsbildes



## Soziale Infrastruktur



#### Soziale Infrastruktur - Grundschule

#### Schulhaus Riemerling

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

#### Schulhaus Hohenbrunn

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

#### aktuelle Zahlen

Mittelschule
400 Schüler
Schulhaus
Riemerling
218 Schüler
Schulhaus
Hohenbrunn
107 Schüler
Senioren- und

Senioren- und Pflegeheim 216 Betten

### - Kindertagesstätten

#### Hohenbrunn

#### Kinderwelt Kindergarten Hohenbrunn

Am Schulgarten 4 85662 Hohenbrunn Kapazität: 113 Plätze

#### Kinderwelt Kinderkrippe Hohenbrunn

Am Schulgarten 4 85662 Hohenbrunn Kapazität: 60 Plätze

#### Wichtelhaus e.V. (Vorkindergarten)

Wichtelhaus Hohenbrunn Am Schulgarten 4 85662 Hohenbrunn Kapazität: 24 Plätze

#### Hort "Phantasia" Hohenbrunn

(Grundschulkinder) Siegertsbrunnen Straße 11 85662 Hohenbrunn Kapazität: 25 Plätze

### - Kindertagesstätten

#### Riemerling

#### Kindergarten und -krippe "Am Waldpark"

Sommerstraße 3a 85521 Riemerling Kapazität: 78 Plätze

#### Haus des Kindes (Kindergarten und Hort)

Georg-Kerschensteiner-Straße 5 85521 Riemerling Kapazität: 75

#### Wichtelhaus Riemerling-West (Vorkindergarten)

Sommerstraße 3a 85521 Riemerling Kapazität: 36 Plätze

#### AWO Waldkindergarten "Die Waldmeister"

Waldfläche Am Gangsteig 85521 Riemerling Kapazität: 14

#### AWO Waldhort "Outback"

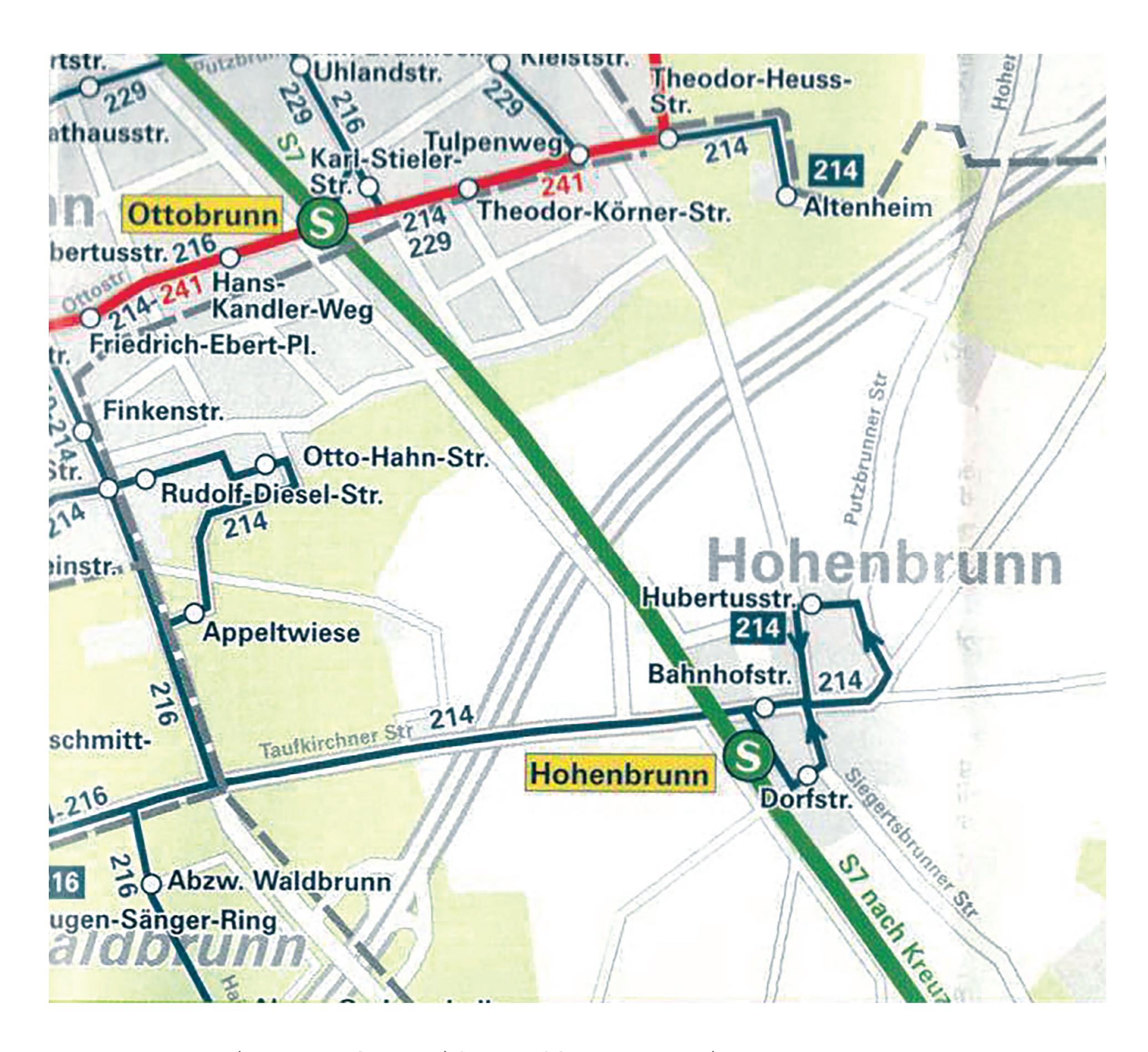
Friedrich-hofmann-Straße 8 85521 Riemerling Kapazität: 15

> Plätze in Ottobrunn: Hort St. Magdalena: 8 Plätze









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



# BÜRGER DIALOG Hohenbrunn

# Soziale Infrastruktur





# Entwicklung am S-Bahnhof

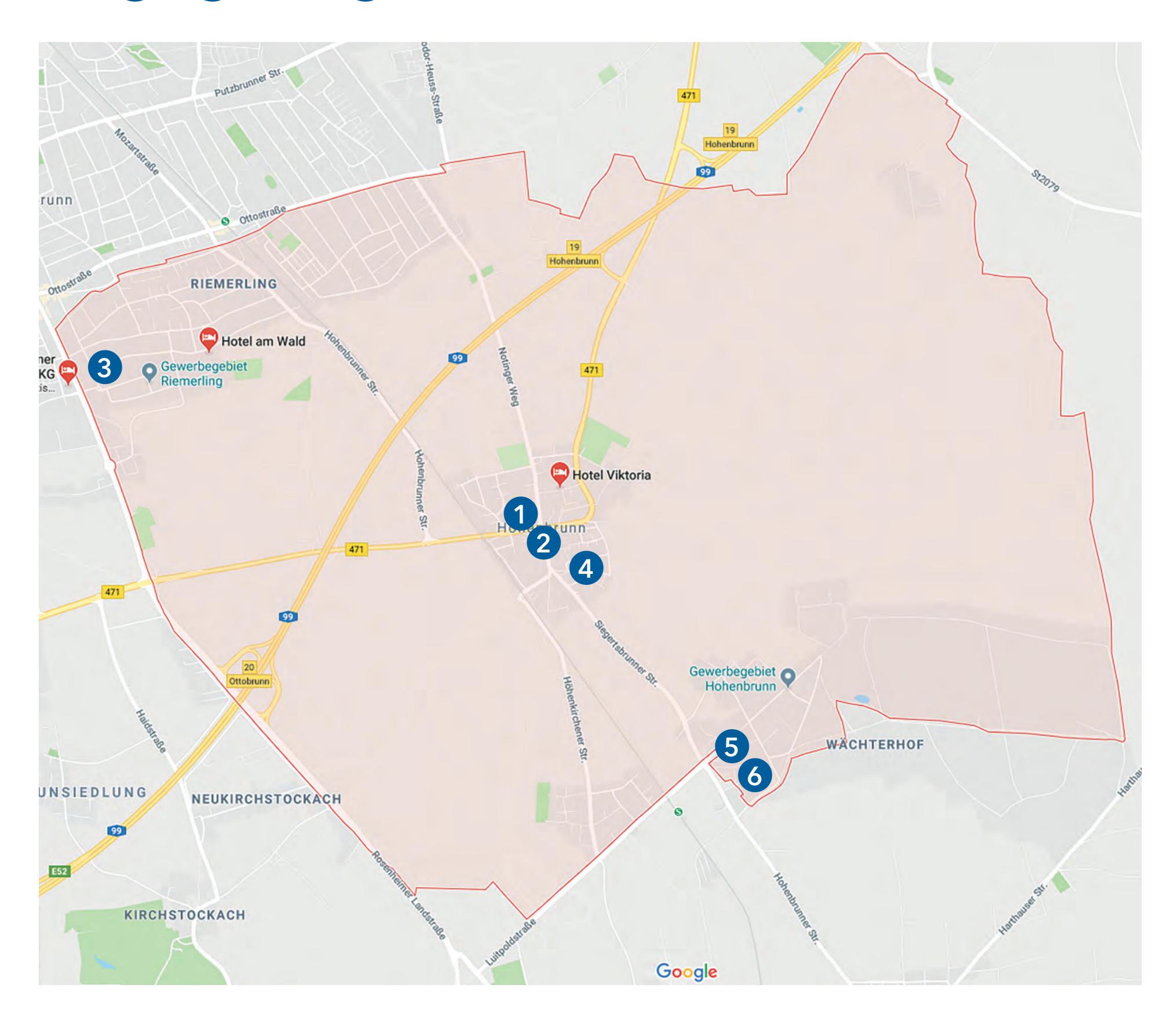








# Gemeindeleben und Begegnung



- 1 Pfarrhof Hohenbrunn
- 2 Alter Wirt Hohenbrunn
- 3 Seniorentreff Kaiserstiftung
- 4 Jugendtreff Hohenbrunn
- 5 Halle K
- 6 Gemeinde-Stadl



