



Herzlich willkommen!

Informationsveranstaltung

Arbeitskreis Luitpoldsiedlung (AKL)

Manfred Haucke, Paul Mieszkowski, Franz Braun, Andreas Schlick, Pauline Miller,

Warum diese Infoveranstaltung?

Vielfacher Wunsch der Anwohner

- Es sind derzeit viele Informationen, Halbwahrheiten und Gerüchte im Umlauf
- Wir haben bei allen beteiligten Interessensgruppen recherchiert, alle zugänglichen Informationsquellen angezapft und die Informationen nach bestem Wissen und Gewissen zusammengestellt



Initiative S7OstPlus
für eine attraktive S-Bahn München – Kreuzstraße (derzeit "S7-Ost")

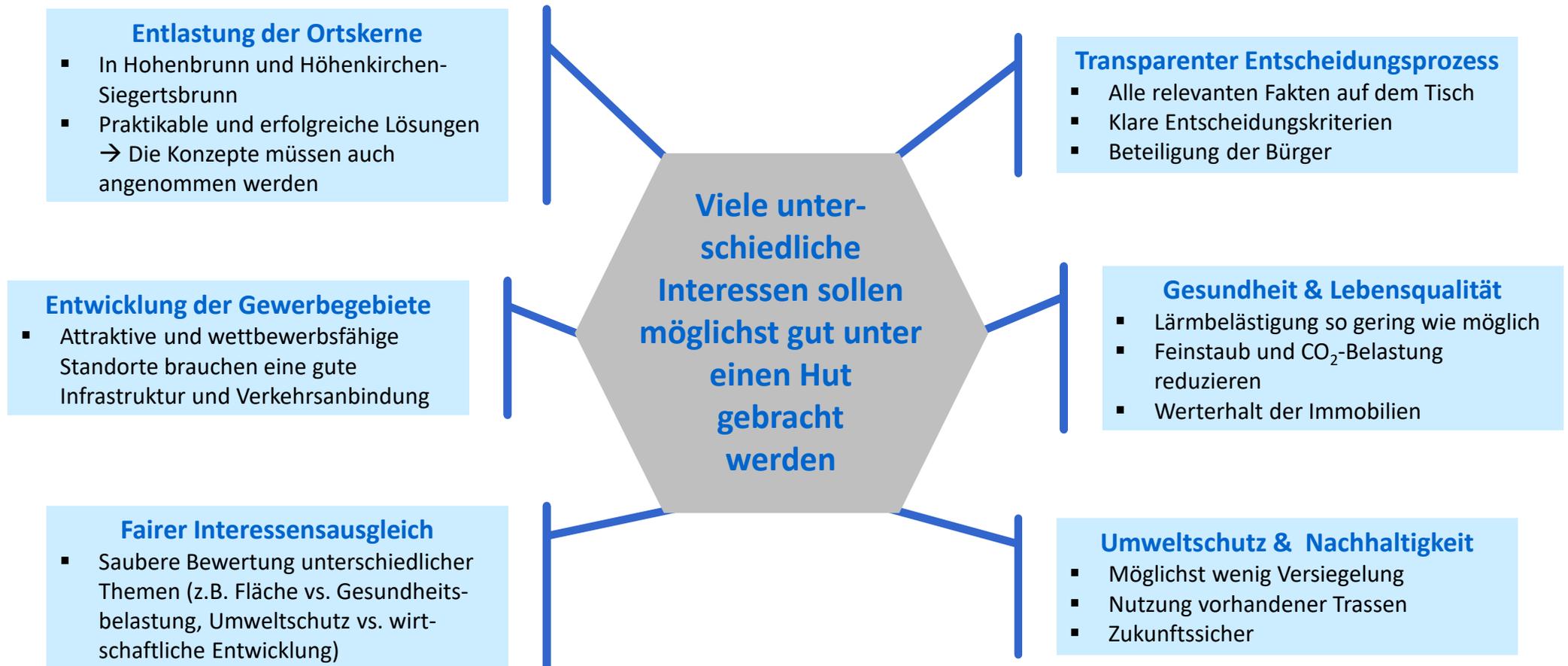
Startseite Aktuelles zur S7-Ost Aktionen Presseschau Unterstützer Beispiel

Heutige Amtsplanung (Mitfall 6+)

Zukunftskonzept S-Bahn München 2030

- Mit dieser Veranstaltung wollen einen Überblick geben und helfen, die Informationen einzuordnen und den Grundstein für ein weiteres, lösungsorientiertes Vorgehen legen

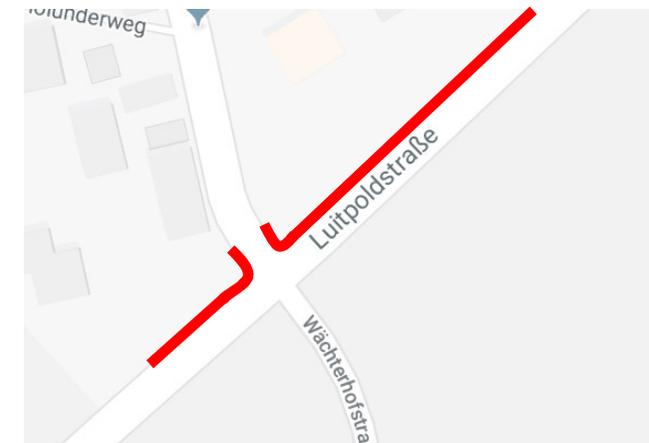
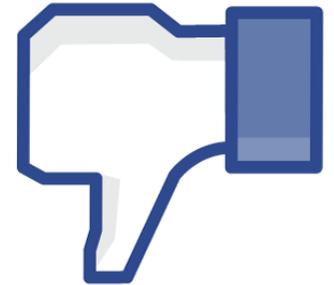
Was aber geht: Möglichst faire Lösungen



Unsere Ziele für die Luitpoldsiedlung

■ Was wir **nicht** wollen

- **230 + x Fahrzeuge** in der Stunde
- **Alleingang von Höhenkirchen-Siegertsbrunn** → Verbreiterung der Unterführung und Tieferlegung der Luitpoldstraße zur Aufnahme des (Schwerlast) Verkehrs, der stark zunehmen wird
 - Eine **Entscheidung im Kreistag gegen Hohenbrunn** → völlig offen, wäre vielleicht durchzusetzen, da Hohenbrunn im Kreistag nur 2 von 70 Stimmen hat
 - Diese Lösung wäre am preiswertesten (Kreisumlage), die Alternativen (Tunnel, Straßenverlegung) sind wesentlich teurer
- Als Maßnahme für die Anwohner **Schallschutzfenster oder Lärmschutzwände** ("Fort Knox") → die Lösung wird zwar nicht favorisiert, aber im Ortsteilgespräch der CSU am 05. Mai 18 **nicht explizit ausgeschlossen**
- Der Kreistag könnte alleine **in Lärmschutzfenstern schon eine Minimallösung** sehen, die den gesetzlichen Vorschriften genügt



Unsere Ziele

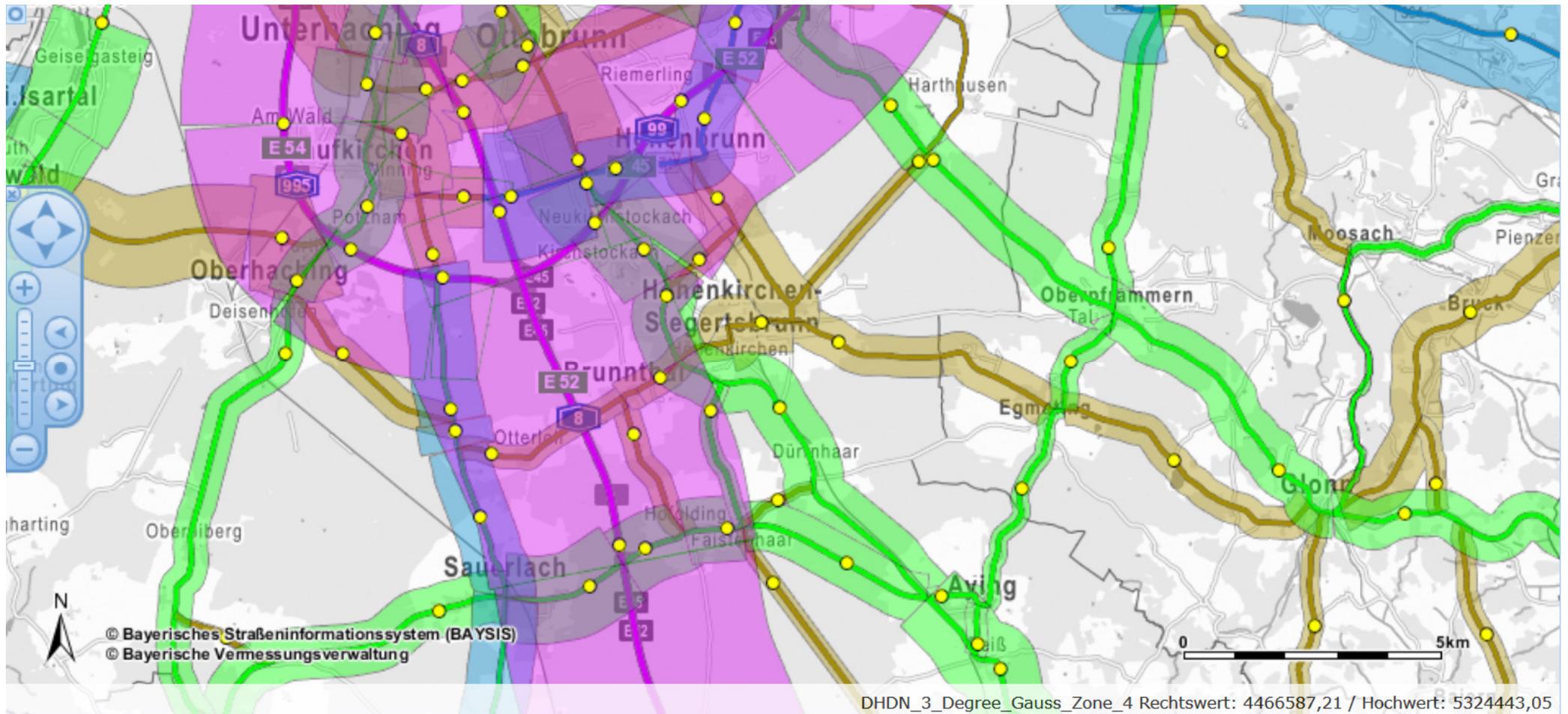
■ Was wir **wollen**

- Ein **zukunftsfähiges und gemeinsames Verkehrskonzept**, das Hohenbrunn und Höhenkirchen-Siegertsbrunn gleichermaßen hilft, das steigende Verkehrsaufkommen aus den Gewerbegebieten zu bewältigen und **gleichzeitig die Ortskerne zu entlasten**
- Eine **Lösung, die nicht alleine zu Lasten der Anwohner der Luitpoldstraße geht** → z.B. eine gute Tunnel-Lösung oder eine Verlegung der Straße nach Süd-Osten (eine Variante, die auch im Ortsteilgespräch kurz erwähnt wurde)
- Eine **Suche nach überregionalen Lösungen** und **Gespräche mit den Nachbargemeinden**
- Eine **Unterstützung des Landkreises beim Thema Luitpoldstraße** → der Kreis sollte beim Ausbau einer Kreisstraße finanziell unterstützen (keine originäre Finanzierungsaufgabe der Gemeinde)
- Informierte Bürger und **mehr Transparenz**



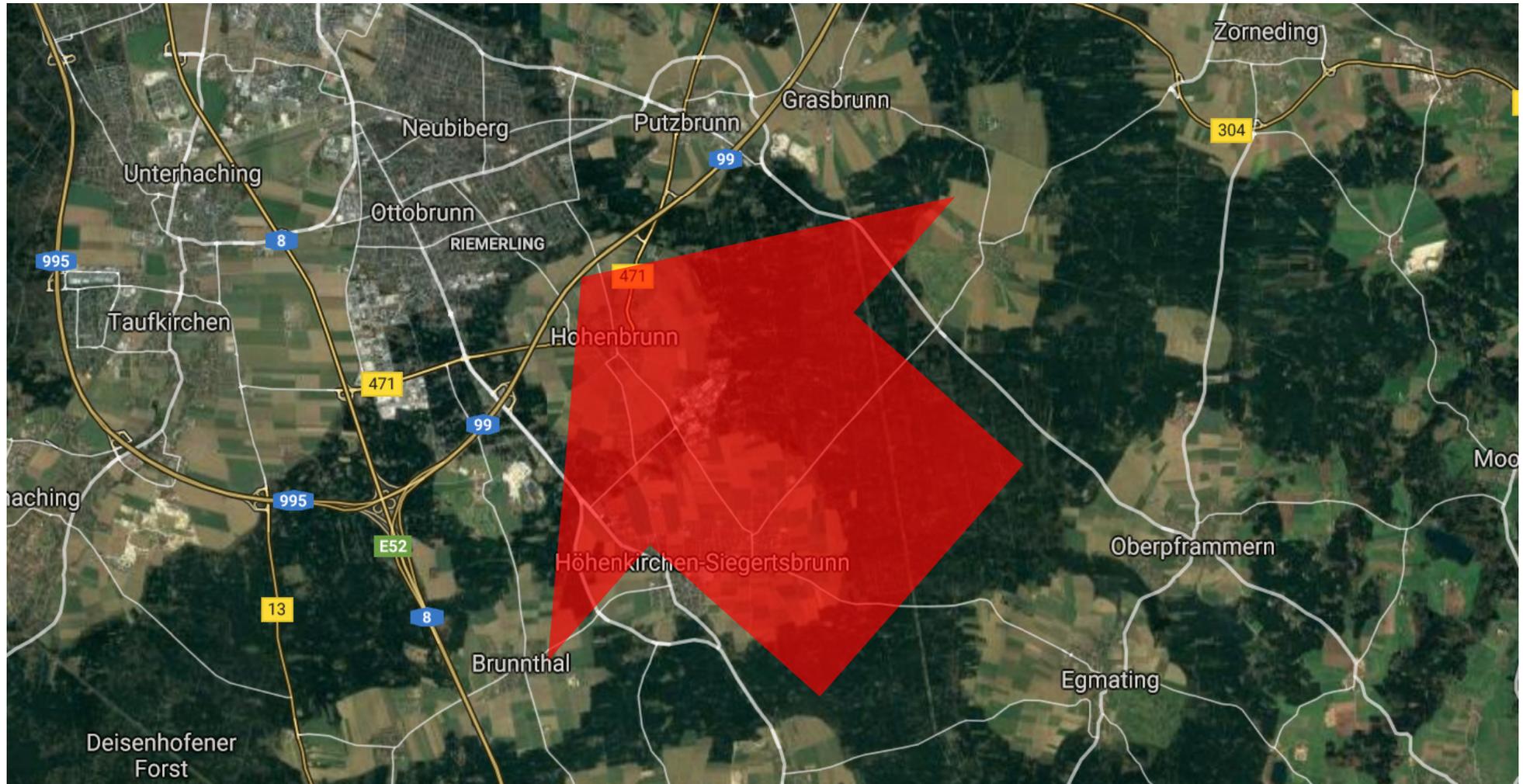
Die Gesamtlage

Grundlage: BAYGIS – Bayerisches Straßeninformationssystem



Die Gesamtlage

Die Verkehrsströme werden zunehmen

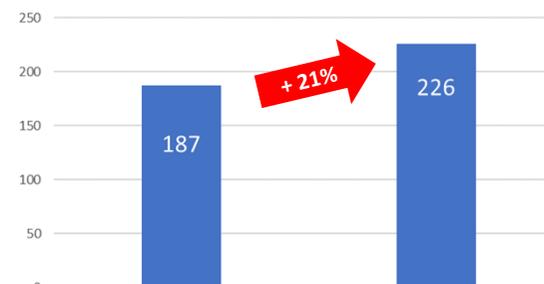


Fakten zur Verkehrsentwicklung

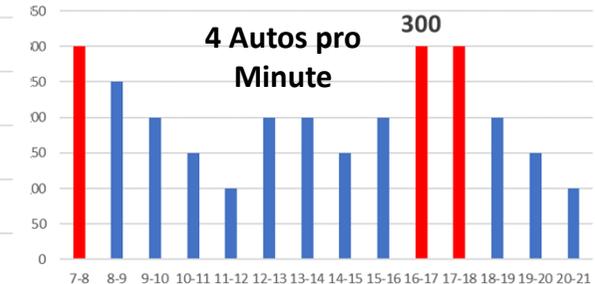
Das Verkehrsaufkommen wird bis 2015 weiter steigen

- Nach dem Kurzak Gutachten vom 25.01.18*) wird das Verkehrsaufkommen mit vollständigem Ausbau der Gewerbegebiete MUNA und ‚Am Hart‘ weiter steigen.
 - Von 3.000 auf 3.600 Fahrzeuge/Tag
 - 70% zwischen 7:00 und 21:00 Uhr
 - Von 100 auf 144 LKWs/Tag
 - 100% zwischen 7:00 und 18:00 Uhr
 - In den Stoßzeiten morgens und abends wird die Frequenz höher sein → D.h. die Kreuzung Luitpoldstraße/Höhenkirchner Straße wird nochmals um ein vielfaches gefährlicher (gerade auch für die Kinder)
- Die Bauarbeiten für das Gewerbegebiet ‚Am Hart‘ sind in vollem Gange

Pkw pro Stunde tagsüber



PKW pro Stunde



LKW pro Stunde zwischen 6:00 und 22:00



LKW pro Stunde



*)Technische Machbarkeitsstudie Lärmschutz, Möhler & Partner, April 2018 (Zahlen telef. von Prof. Kurzak vom 25.01.18)

Bis jetzt ist die Luitpoldstraße reines Wohngebiet

Immissionsgrenzwerte je Gebietsklassifizierung

- Gewerbegebiete**
- Tag (6-22 Uhr): 69 dB(A)
 - Nacht (22-6 Uhr): 59 dB(A)

- Kern-, Dorf- und Mischgebiete**
- Tag (6-22 Uhr): 64 dB(A)
 - Nacht (22-6 Uhr): 54 dB(A)

- Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete**
- Tag (6-22 Uhr): 59 dB(A)
 - Nacht (22-6 Uhr): 49 dB(A)

Mittelungspegel für einen langen, geraden Fahrstreifen nach RLS-90 (Bitte Werte im weißen Bereich eingeben, dann auf Berechnen klicken!)

Wert	Eingabe	Beitrag
Maßgebliche stündliche Verkehrsmenge:	<input type="text" value="226"/>	<input type="text" value="62.1"/> dB(A)
LKW-Anteil (zulässiges Gesamtgewicht über 2,8 t):	<input type="text" value="4"/> %	
Höchstgeschwindigkeit	<input type="text" value="50"/> km/h	<input type="text" value="-5.1"/> dB(A)
Straßenoberfläche:	<input type="text" value="nicht geriffelte Gussasphalte, Asphaltbetone"/>	<input type="text" value="0"/> dB(A)
Steigung / Gefälle:	<input type="text" value="4"/> %	<input type="text" value="0"/> dB(A)
Abstand zur Mitte des Fahrstreifens:	<input type="text" value="6"/> m	<input type="text" value="7.9"/> dB(A)
Höhe des Immissionsortes über Fahrstreifen:	<input type="text" value="0,5"/> m	
Boden- und Meteorologiedämpfung		<input type="text" value="-1.7"/> dB(A)
Mittelungspegel	<input type="text" value="63.3"/> dB(A)	<input type="button" value="Berechnen"/>
Ein langer, gerader Fahrstreifen liegt dann vor, wenn Sie ihn nach beiden Seiten je <input type="text" value="28"/> m einsehen können!		<input type="button" value="Drucken"/>
		<input type="button" value="Schließen"/>

Copyright©2001 Reimer Paulsen

Straßenlärm

Lärmquelle für die meisten Menschen

Der Straßenverkehr stört von allen Lärmquellen die meisten Menschen. Mehr als die Hälfte der Deutschen fühlt sich regelmäßig von ihm belästigt, so das Ergebnis einer repräsentativen Umfrage des Umweltbundesamtes.



Quelle: VCD

[Fluglärm](#)

[Schienenlärm](#)

[Straßenlärm](#)

[Online-Lärm-Rechner](#)

[Rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz](#)

Straßenlärm stört nicht nur, sondern macht auch krank: die Folgen sind Schlafstörungen, Hörschäden oder Herz-Kreislaufkrankungen. Nach aktuellen Schätzungen sind etwa 160 Mio. Menschen in Europa regelmäßig einem Straßenverkehrslärm von mehr als 55 dB(A) ausgesetzt. Dies ist die Grenze, ab der die Weltgesundheitsorganisation WHO von einem ernstem Risiko für die Gesundheit spricht. In Deutschland müssen laut Umweltbundesamt rund 13 Mio. Menschen bei

Viel Lärm um nichts?

Die Lärmempfindung ist zweifellos stark psychologisch geprägt. Daraus darf aber nicht geschlossen werden, die Belästigung durch Lärm sei nur eingebildet. Laut einer repräsentativen Umfrage des Umweltbundesamtes von 2004 gaben 60 Prozent der Bevölkerung an, dass sie sich von Straßenverkehrslärm gestört fühlen. Und die negativen Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit sind nicht zu leugnen.

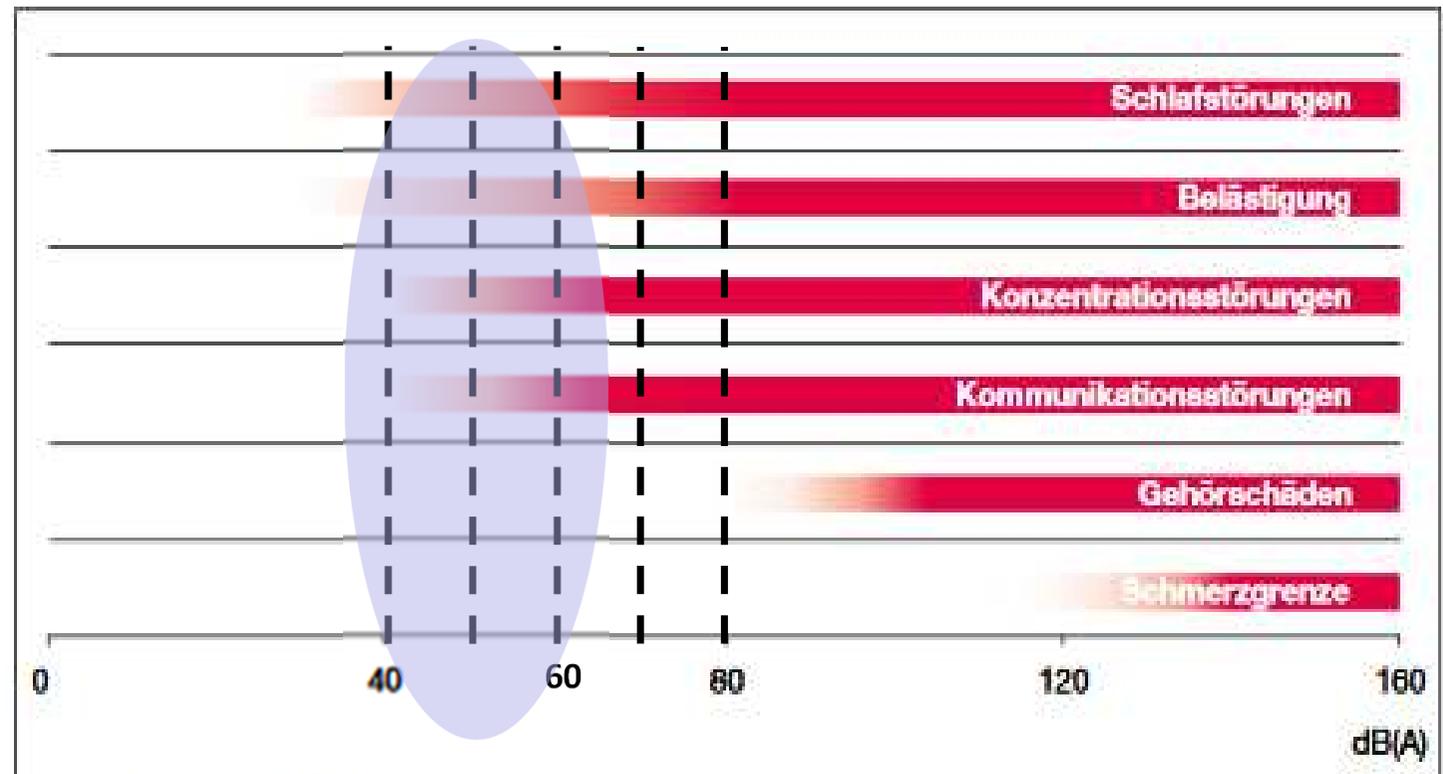
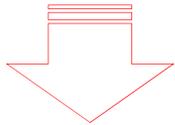


Abb. 16: Wirkungen von Lärm

Quelle: ADAC-Broschüre Straßenlärm

Was brächte ein Tempolimit?



- Reduktion des Lärms um 3dB(A)
- Längere Verweildauer, langsamerer Abfluss
- Keine Ertüchtigung der Straße

Mittelungspegel für ein (Bitte Werte im weißen Bereich)

Wert

Maßgebliche stündliche Verkehrs...

LKW-Anteil (zulässiges Gesamtg...

Höchstgeschwindigkeit

Straßenoberfläche:

Steigung / Gefälle:

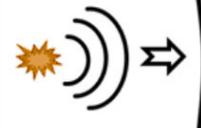
Abstand zur Mitte des Fahrstreif...

Höhe des Immissionsortes über

Boden- und Meteorologiedämpf...

Mittelungspegel

Ein langer, gerader Fahrstreifen liegt dann vor, wenn Sie ihn nach beiden Seiten je m einsehen können!

Pegeländerung	Lautstärke Wahrnehmung	Schalldruck Wirkung	Schallintensität Ursache
			
Dezibel	Lautheits-Faktor	Schallfeld-Faktor	Schallenergie-Faktor
+ 20 dB	4,000	10,000	100,000
+ 10 dB	2,000 •	3,160	10,000
+ 6 dB	1,516	2,000 •	4,000
+ 3 dB	1,232	1,414	2,000 •
± 0 dB	1,000	1,000	1,000
- 3 dB	0,812	0,707	0,500 •
- 6 dB	0,660	0,500 •	0,250
- 10 dB	0,500 •	0,316	0,100
- 20 dB	0,250	0,100	0,010

Aus: http://www.bv-elbtal.de/html/was_ist_larm_.html

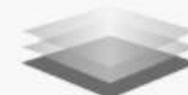
dB(A)

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.

Bundesgeschäftsstelle
Wallstraße 58
10179 Berlin

Fon 030 / 28 03 51-0
Fax 030 / 28 03 51-10
mail@vcd.org

Impressum
Datenschutz
Sitemap



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft

Fakten zur Luitpoldstraße

Die Funktion der Luitpoldstraße

- Die **Luitpoldstraße stellt die direkteste und einzige Anbindung** der Gewerbegebiete an die Staats- und Fernstraßen dar, die allerdings direkt am Wohngebiet vorbeiführt
 - Strategische Bedeutung für die Verkehrsentwicklung, insbesondere für Höhenkirchen-Siegertsbrunn (Erschließung des Gewerbegebiets), aber auch für Hohenbrunn
 - Als Kreisstraße ist der Landkreis Baulastträger, die Straße läuft auf dem Gemeindegebiet von Höhenkirchen-Siegertsbrunn
- Mit der **bestehenden Unterführung als Nadelöhr** wird die Luitpoldstraße schon jetzt ihrer Funktion als Kreisstraße nicht gerecht
 - Die Breite von 3,90 m lässt keine Begegnung zweier Fahrzeuge zu, weder Pkw noch Lkw
 - Die Höhenbeschränkung auf 3,60 m lässt keinen schweren Lkw-Verkehr zu
- Trotzdem ist die **Entlastungswirkung speziell für Hohenbrunn** lt. Gutachten von Prof. Kurzak (28.05.2009) auch bei einem Ausbau als **gering einzuschätzen**
 - M 24 rund - 10% (Siegertsbrunner-/Hohenbrunner-Straße)
 - B 471: - 2-10%

Fakten zur Luitpoldstraße

Die Unterführung

- Das Bauwerk ist schon älter, **aber lt. DB Netz AG nicht akut sanierungsbedürftig**
 - Die DB Netz AG wird auch weiterhin die Sicherheit überprüfen und die nötigen Unterhaltsmaßnahmen durchführen



Kritische Stelle in Hohenbrunn: Wächterhof, das Nadelöhr im Wohngebiet auf dem Weg zum Gewerbegebiet. FOTO: MMH

DB Netz AG

Antwort auf Anfrage



Mi 16.05.2018 09:08

Christina Krahnke <Christina.Krahnke@deutschebahn.com>

Ihre Anfrage

An manfred.haucke@circle-bd.de

Sehr geehrter Herr Haucke,

wie besprochen hier die Informationen zu Ihrer Anfrage:

Die Strecke 5552 (S-Bahn-Linie S 7) ist vom Streckenanfang München Frankenwaldstraße bis Streckenende in Kreuzstraße eingleisig und nicht zweigleisig bis Ottobrunn. Für einen zweigleisigen Streckenausbau liegt der DB Netz AG keinerlei Planungsauftrag durch den Freistaat Bayern oder durch den Bund vor.

Einen umfassenden Überblick über alle Ausbauprojekte finden Sie auch auf der Webseite „Bahnausbau Region München“ (www.bahnausbau-muenchen.de).

Mit freundlichen Grüßen

Christina Krahnke
Vertrieb und Fahrplan (I.NM-S)
Referentin externe Kommunikation

DB Netz AG
Richelstr. 1, 80634 München

Diese Auskunft wird auch gestützt durch eine Stellungnahme der DB Netz AG Vertreter in einer Besprechung von Januar 2016 in Höhenkirchen, in der eine Brückenerneuerung voraussichtlich nicht vor 2025 vorgeschlagen wird. Bis dahin würden nur die nötigen Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt.

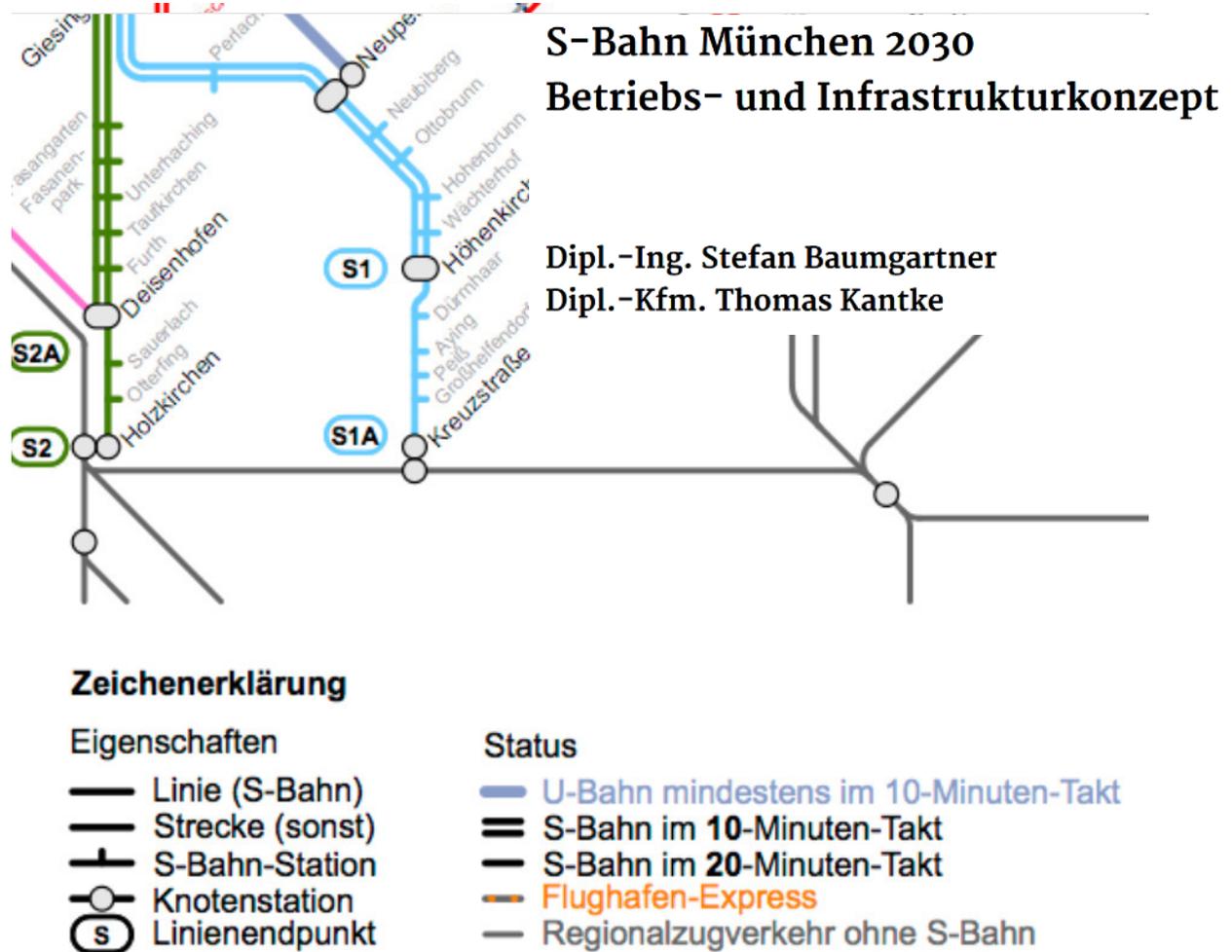
S-Bahn Initiativen

Angebotskonzept (Linienetz 2030)

- Viele Initiativen fordern den zweigleisigen Ausbau der S-Bahn in den

Ansprechpartner und inhaltlich verantwortlich:
Dipl.-Ing. Stefan Baumgartner
anfrage@sbahn2030.de

Umgesetzt im Auftrag von:
Markus Ganserer, MdL
Sprecher für Mobilität | Forstpolitischer Sprecher
Bündnis 90 / Die Grünen im Bayerischen Landtag
Maximilianeum
81627 München

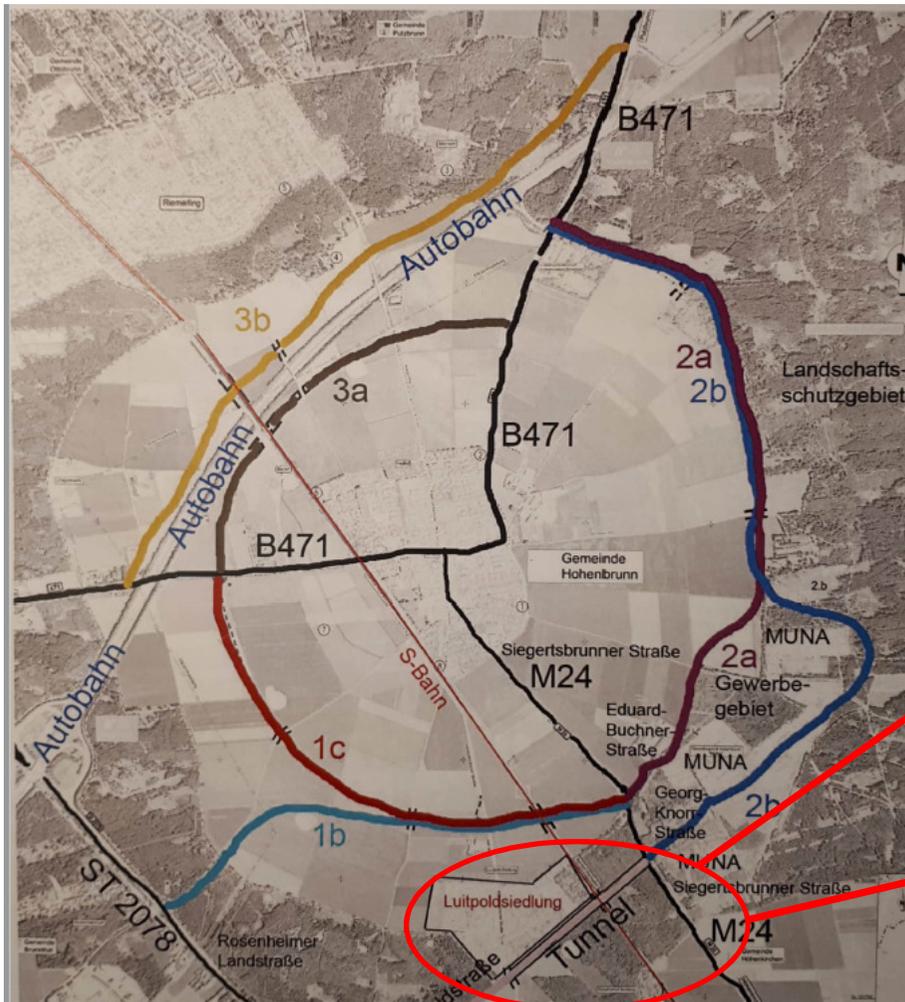


Initiative S7OstPlus

- Unterstützt den zweigleisigen Ausbau der S 7 → langfristige Perspektive
 - Folgewirkung für die Unterführung → Wenn die Unterführung erst einmal minimal ertüchtigt ist (Vorstoß Höhenkirchen-Siegertsbrunn), wird wohl nicht Jahre später die Unterführung dann nochmals aufwändig umgebaut werden

Die Luitpoldstraße als Teil einer Gesamtlösung

für Hohenbrunn Dorf und Höhenkirchen-Siegertsbrunn



Verbreitern oder verlegen? Wie es weitergeht mit der Luitpoldstraße und der Engstelle der S-Bahn-Unterführung am Wächterhof – darüber streiten sich Hohenbrunn und Höhenkirchen-Siegertsbrunn.

FOTO: MMH/ARCHIV



Was wurde in der technischen Machbarkeitsstudie untersucht?

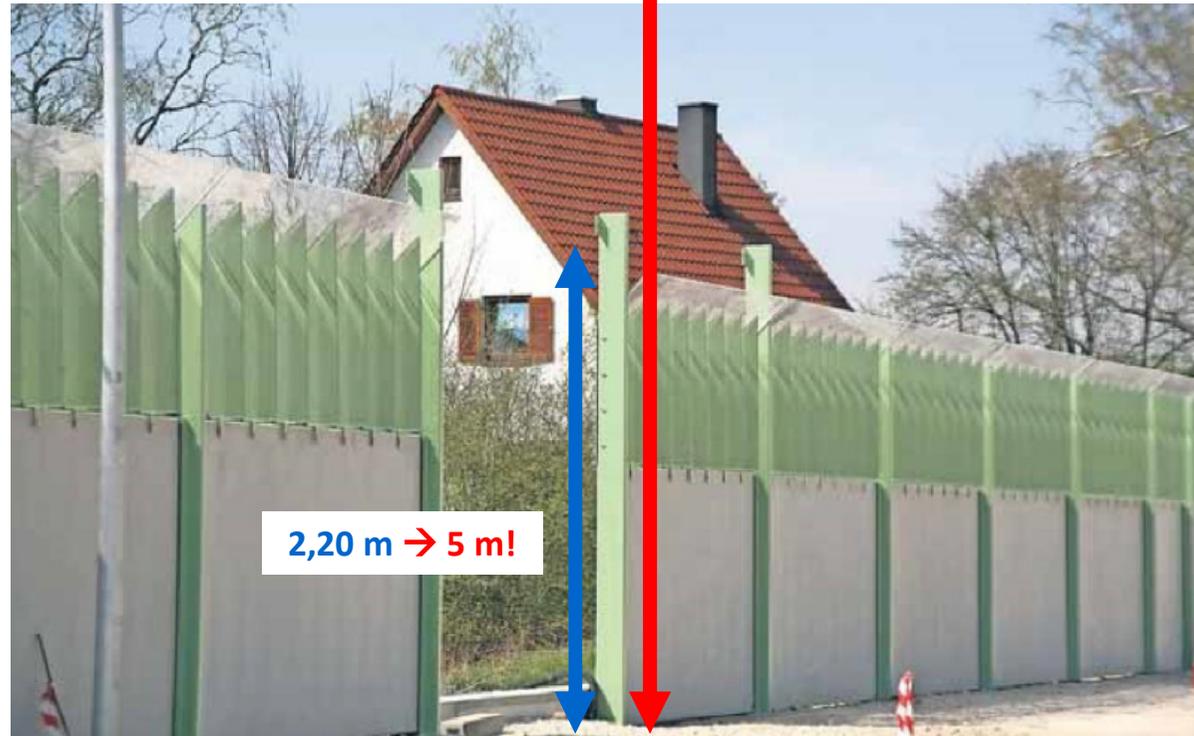
- Die Machbarkeitsstudie wurde zwar in öffentlicher Sitzung vorgestellt, der Inhalt der Studie ist aber nach wie vor nicht öffentlich verfügbar
 - Es wurden insgesamt 4 Varianten nach technischer Machbarkeit untersucht mit folgendem Ergebnis:
 - **Ausgeschlossen** wurden die Varianten 2 und 4
 - 2: Alles wie gehabt, nur Lärmschutzwände → kein Verkehrsfluss
 - 4: Komplette nur-Trog-Lösung → keine Anlieger-Erschließung
 - Als **machbar** wurden angesehen Varianten 1 und 3
 - 1: Ausbau auf Geländeniveau, Verbreiterung mit Gehwegen, Parkbuchten und Lärmschutzwänden
 - 3: Trog-Lösung mit Lärmschutzwand und Erschließung der Anwohner durch Einbahnstraße



Die Luitpoldstraße als Teil einer Gesamtlösung

Lärmschutzwände als Lösung?

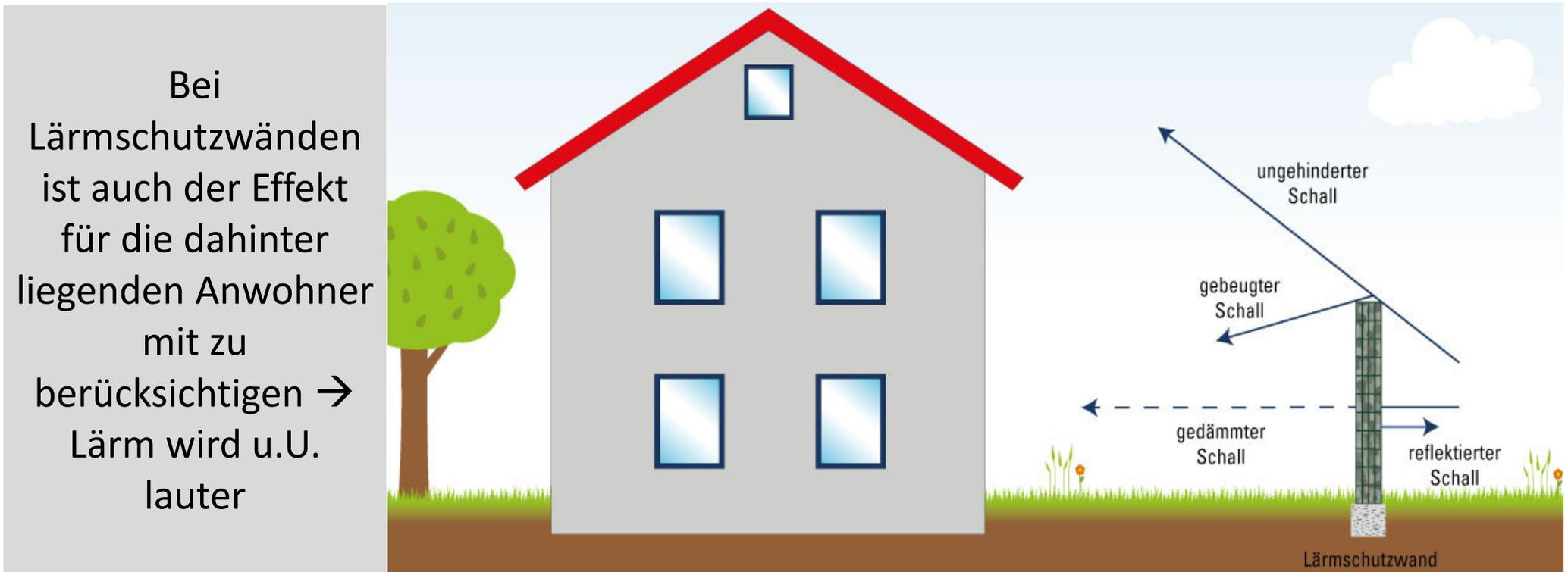
Karlsfeld: Höhe
2,20 m



MH / Arbeitskreis Luitpoldsiedlung / Infoveranstaltung

Die Luitpoldstraße als Teil einer Gesamtlösung

Wirkung von Lärmschutzwänden – Was man so im Internet findet...



- Lt. Auskunft des zuständigen Spezialisten für die Lärmstudie (Möhler & Partner) wäre das in der Luitpoldstraße nicht zu befürchten, da die Wände sehr hoch sind und direkt am Gehweg stehen

Die Luitpoldstraße als Teil einer Gesamtlösung

Lärmschutzwände am Beispiel Luzern

**Luzerner
Zeitung**

Frust um laute Lärmschutzwand



Anwohnerin Noura Rhoubachi bei der umstrittenen Lärmschutzwand. / Bild: Boris Rüegg (Fhikon 14. März 2018)

schützen soll. «Gut gemeint, nur nützt sie nichts – im Gegenteil», sagt Alex Zogg, der seit acht Jahren in einem der Mehrfamilienhäuser unterhalb der Wand wohnt. Seine Nachbarin Franziska Lichtenberger, die seit elf Jahren hier lebt, pflichtet ihm bei: «Ich höre die Autos sogar stärker auf dem Balkon, der auf der von der Luzernerstrasse abgewandten Hausseite liegt.» Wie viele andere dachte sie,

Auch die triste Gestaltung gilt es zu ertragen

Für Unmut sorgt aber nicht nur der Schall, sondern auch die Gestaltung: «Wir kommen uns vor, als lebten wir im Grosshof-Gefängnis oder an der Berliner Mauer», sagt Silvia Weber, die seit zehn Jahren in einem Haus an der Luzernerstrasse wohnt. Früher seien hier Tannen und Hecken gestanden. Sie sagt: «Anmalen dürfen wir die Mauer nicht, aber der Kanton könnte sie wenigstens begrünen – dann wäre der Anblick zu ertragen.»

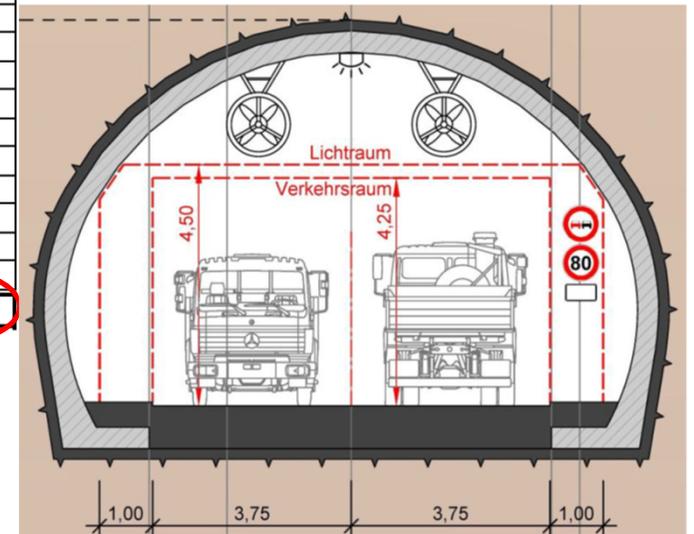
Die Luitpoldstraße als Teil einer Gesamtlösung

Es gibt noch alternative Möglichkeiten, über die man nachdenken kann

Tunnelbaukosten

Tunnel	Typ	Jahr	Baukosten Mio €	Länge m	Baukosten €/m	Preis-Indizes gem. Stat. Bundesamt "Straßenbau"	Baukosten €/m 2015 Index = 110,3 "Straßenbau"	Baukosten €/m 2015 Index = 110,3 Kurzstrecken	Preis-Indizes gem. Stat. Bundesamt "Brückenbau"	Baukosten €/m 2015 Index = 107,7 "Brückenbau"
Inntaltunnel	Bahn	1997	150	12700	6425	83	8538		84,7	8170
Füssen Grenztunnel	Autobahn	1999	33	2*1300	12693	82,1	17053	17053	83,6	16352
Kanaltunnel Teil England	Bahn	1991	17	2000	8500	78,9	11883		77,9	11752
Landeck	Straße	2000	67	6960	9655	84	12678		83,9	12394
Kohlbergtunnel	Autobahn	1994	13,3	2*595	11171	85,4	14428	14428	85,4	14088
Ötztal Imst	Bahn	2002	52	4150	12530	84,3	16395		83,2	16220
Achraintunnel	Straße	1995	45	3290	13678	86	17543		86,5	17030
Schulwaldtunnel	Bahn	2001	194	4500	43111	84,5	56274		83,7	55473
Nantenbacher Kurve	Bahn	1994	120	6450	18605	85,4	24030		85,4	23463
Olpe	Autobahn	1999	23	2*1020	11275	82,1	15148	15148	83,6	14525
Hembergtunnel	Autobahn	1999	14	2*410	17340	82,1	23296	23296	83,6	22339
Tunnel Allach	Autobahn	1998	82	2*1400	29285	82,2	39296	39296	84,3	37414
Bürgerwaldtunnel	Autobahn	1997	38	2*1520	12500	83	16611	16611	84,7	15894
Lindenbergtunnel	Autobahn	1997	9,8	2*690	14153	83	18808	18808	84,7	17996
Eching	Autobahn	1996	12,6	2*648	9705	84,5	12668	12668	86	12154
Heidbergtunnel	Autobahn	1995	8,9	2*379	11736	86	15052	15052	86,5	14612
Königshainer Berge	Autobahn	1999	87	2*3300	13169	82,1	17692		83,6	16965
Rennsteigtunnel	Autobahn	2003	200	2*7916	12633	84	16588		82,8	16432
Mittelwert Euro / m					15031		20822	19151		20193

Kostenschätzung lt. Gutachten Wagner Ingenieure vom Mai 2011 ca. 19,8 Mio.



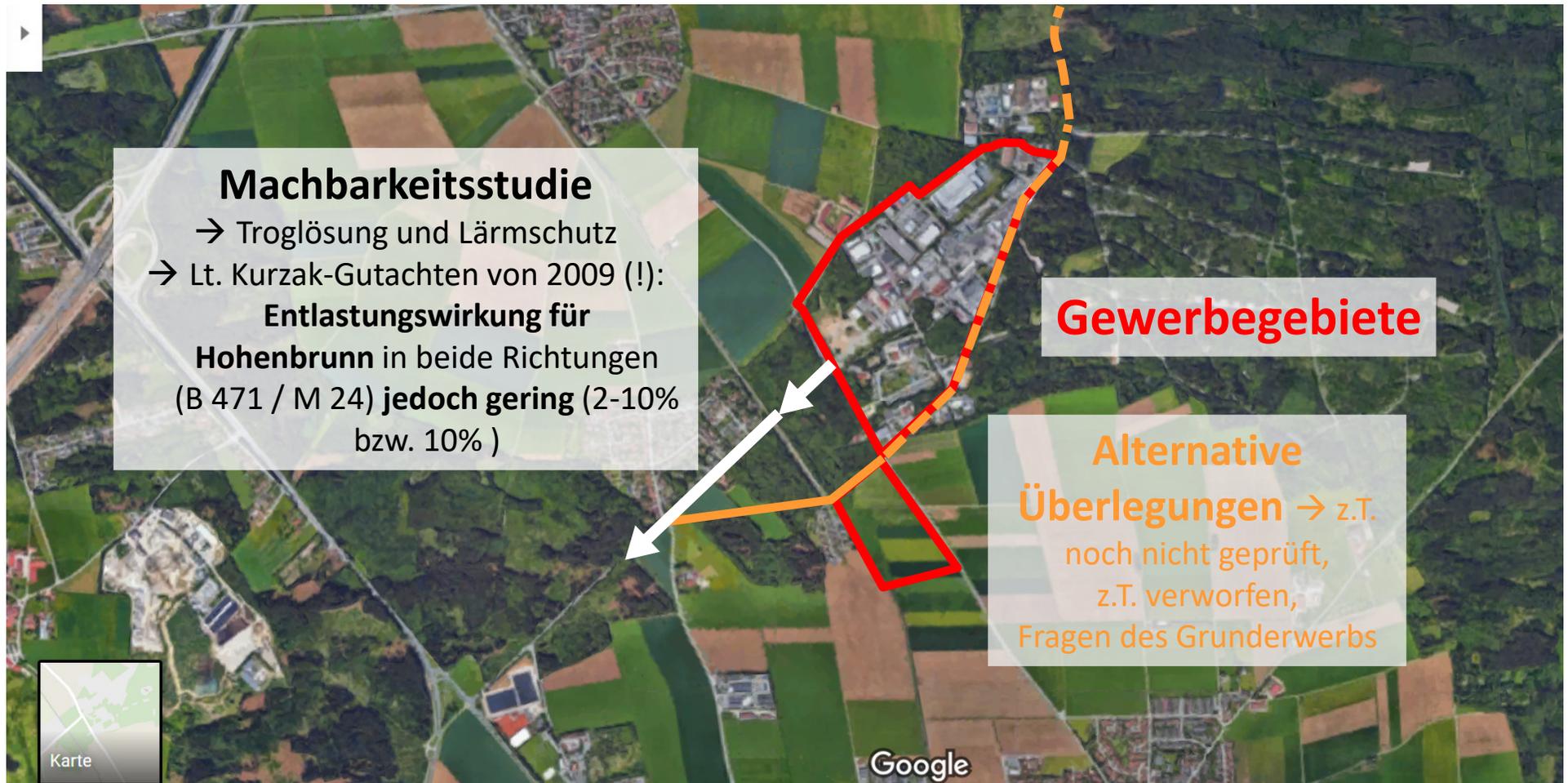
Baukosten €/m stammen aus der Tabelle, die von Herrn Dipl.-Ing. Alexander Walther erstellt wurde, veröffentlicht hier: <http://shuu.de/t3n> (Übernahme mit freundlicher Genehmigung von Herrn Dipl.-Ing. Walther.)

Preisindizes wurden übernommen vom Statistischen Bundesamt, veröffentlicht unter <https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Preise/Baupreise/BauwirtschaftPreise.html> (PDF-Download Preisindizes für die Bauwirtschaft - Fachserie 17 Reihe 4 - Februar 2015)

Verwendet wurden Indizes "Ingenieurbau, Straßenbau", Indizes "Brücken im Straßenbau" weichen nur geringfügig ab. (Index 2010 = 100)

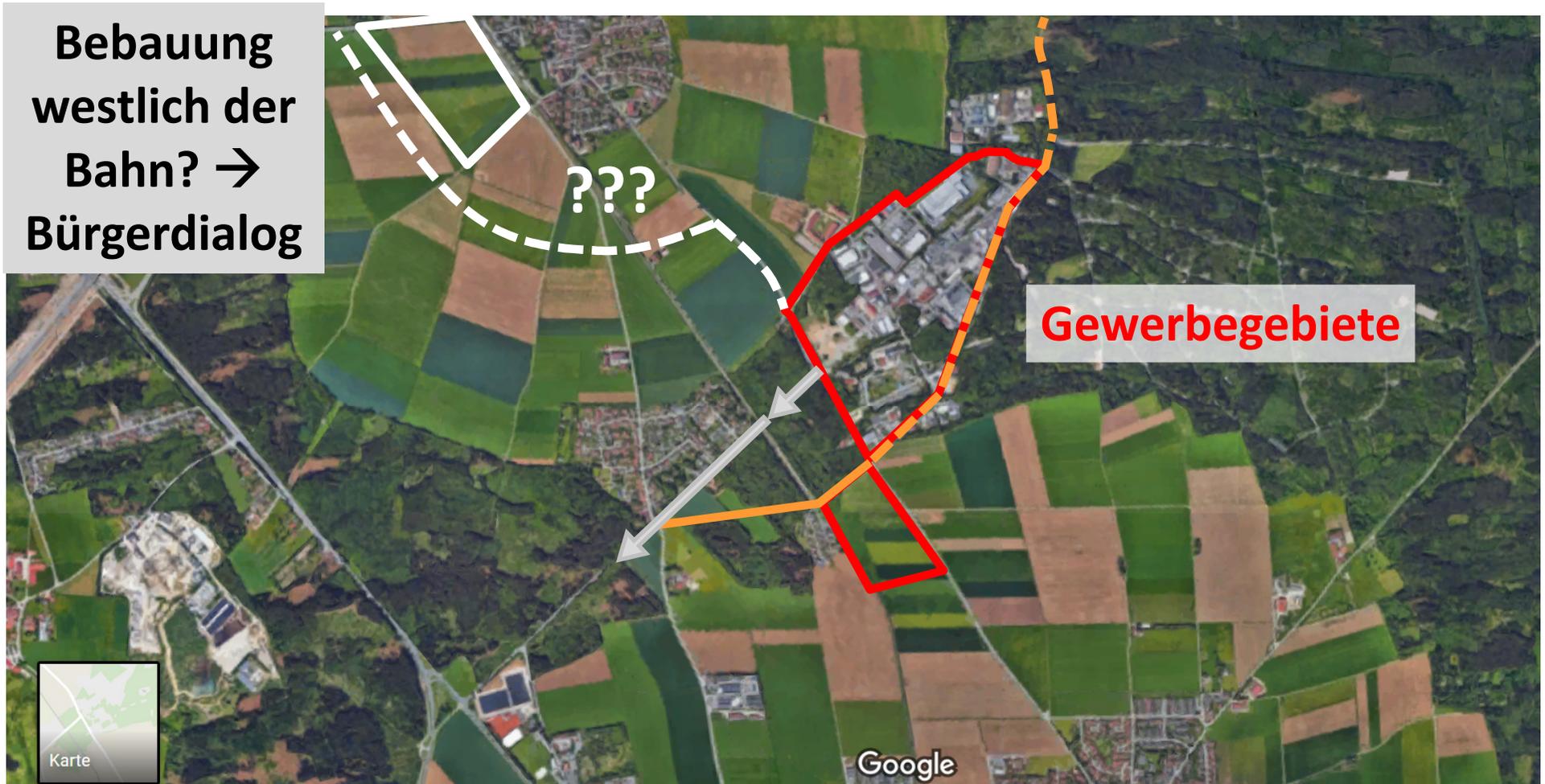
Die Gesamtlage

Punkte für Diskussion



Die Gesamtlage

Punkte für Diskussion



Interkommunaler Arbeitskreis Verkehr

- Initiative der Gemeinderäte Hohenbrunn, Putzbrunn, Grasbrunn und Höhenkirchen-Siegertsbrunn.
- Jeweils zwei Vertreter aus jeder Gemeinde (Wolfgang Schmidhuber/Grüne und Andreas Schlick/Bürgerforum)
- Ziel ist es, gemeinsame Verkehrslösungen über die Gemeindegrenzen hinweg zu finden.
- Bisheriges Ergebnis: Es steht ein Vorschlag im Raum, einen neutralen Planer einzuschalten, um bestmögliche Lösungen im Sinne aller betroffenen/beteiligten Gemeinden zu finden.
 - ‚Aktualisiertes Kurzak-Gutachten‘, konsistente Datenbasis
 - Höherer Wirkungsgrad von Veränderungen
 - Nachhaltigkeit und zukunftssicher

Fragen zur Luitpoldstraße an die Interessensparteien

Landkreis – Antworten von LR Christoph Göbel



- Die Luitpoldstraße ist Kreisstraße und fällt damit in die Zuständigkeit des Landkreises. Gibt es bereits Planungen und Überlegungen des Landkreises zum Ausbau, insbesondere der Unterführung? Wenn ja: welche?

Es gibt derzeit keine Planungen des Landkreises München als Träger der Straßenbaulast der Kreisstraße M 11, die Unterführung und/oder die Luitpoldstrasse auszubauen.

Hierfür sieht der Landkreis München derzeit keine Veranlassung. Es handelt sich weder um einen Unfallschwerpunkt, noch müssten Maßnahmen zur Verkehrsentslastung ergriffen werden. Eine Sanierungsbedürftigkeit der Kreisstraße liegt aktuell nicht vor.

- Wo sehen Sie die finanzielle Verantwortung des Landkreises für das Thema Luitpoldstraße?

Der Landkreis München wird selbstverständlich allen Verpflichtungen nachkommen, die ihm als Träger der Straßenbaulast der Kreisstraße M 11 obliegen.

- In wieweit liegen Ihnen die neuesten Ergebnisse der technischen Machbarkeitsstudie von Hohenbrunn, vom 16.03.2018 (öffentlich am 19.4.2018 im Hohenbrunner Gemeinderat vorgestellt) vor?

Diese technische Machbarkeitsstudie ist uns nicht bekannt.

Fragen zur Luitpoldstraße an die Interessensparteien

Landkreis



- In den Gemeinden Hohenbrunn und Höhenkirchen-Siegertsbrunn scheint es große Meinungsverschiedenheiten zu einer einvernehmlichen und gemeinsamen Lösung dieses Themas zu geben (Antrag von Höhenkirchen-Siegertsbrunn zum vorgezogenen Ausbau der S-Bahn-Unterführung, Stellungnahme von Hohenbrunn dazu). In welchem Maße ist der Landkreis bereit eine übergemeindliche Lösung zu unterstützen? Durch gemeinsame Gespräche/ Verhandlungen/ Vermittlung oder finanzielles Engagement?

Der Landkreis München ist selbstverständlich zu Gesprächen bereit und würde – sofern erforderlich und gewünscht – auch eine Moderationsrolle übernehmen. Das finanzielle Engagement umfasst die sich aus der Trägerschaft der Straßenbaulast ergebenden Verpflichtungen vorbehaltlich evtl. erforderlicher Beschlüsse in den Kreisgremien.

Im Übrigen ist der Landkreis München der festen Überzeugung, dass es den beiden beteiligten Gemeinden gelingen wird, gut zu kooperieren und zu einer einvernehmlichen Lösung zu kommen.

Fragen zur Luitpoldstraße an die Interessensparteien

Landkreis



- Im interkommunalen Arbeitskreis Verkehr (der Gemeinden Grasbrunn, Putzbrunn, Hohenbrunn und Höhenkirchen-Siegertsbrunn) wurde ein überregionaler Planer ins Spiel gebracht, um bestmögliche Lösungen zu finden. Ist der Landkreis bereit, diesen Vorschlag auch finanziell zu unterstützen?
Eine solche Finanzierung würde den Vertragspartnern obliegen, die einen Planer beauftragen.

Fragen zur Luitpoldstraße an die Interessensparteien

Höhenkirchen-Siegertsbrunn



- Wann haben die letzten Gespräche mit Hohenbrunn bzgl. einer gemeinsamen Lösung stattgefunden? Mit welchem Ergebnis? Sind die Gespräche aus Ihrer Sicht zufriedenstellend und zielführend verlaufen?
- Ist Höhenkirchen-Siegertsbrunn an weiteren Gesprächen zwischen den beiden Gemeinden interessiert? Mit welchem TN-Kreis (BGM, GR, LK)? Sind Sie und/oder die Vertreter des Gemeinderats dafür offen?
- Wie schätzen Sie die Chancen für eine gemeinsame Lösung ein? Wo sehen Sie ggf. die Haupthindernisse?
- Wird Höhenkirchen-Siegertsbrunn am Landkreis-Antrag für den vorgezogenen Brückenausbau festhalten, auch wenn es keine einvernehmliche Lösung mit Hohenbrunn gibt? Wird Höhenkirchen-Siegertsbrunn ggf. auch im Alleingang (auch gegen den Willen der Nachbargemeinde) das Thema Unterführung / Ausbau der Luitpoldsiedlung anpacken und realisieren?
- Sehen Sie andere übergemeindliche Ansätze zum Thema Verkehrsentslastung, die weiterverfolgt werden sollten?
- Im Interkommunalen Arbeitskreis Verkehr (Grasbrunn, Putzbrunn, Höhenkirchen-Siegertsbrunn und Hohenbrunn) wird darüber nachgedacht, einen überregionalen, neutralen Planer ins Spiel zu bringen, um bestmögliche Lösungen zu finden. Ist Höhenkirchen-Siegertsbrunn bereit, diesen Vorschlag auch finanziell zu unterstützen?

Fragen zur Luitpoldstraße an die Interessensparteien

Hohenbrunn



- Wann haben die letzten Gespräche mit Höhenkirchen-Siegertsbrunn bzgl. einer gemeinsamen Lösung stattgefunden? Mit welchem Ergebnis? Sind die Gespräche aus Ihrer Sicht zufriedenstellend und zielführend verlaufen?
- Ist Hohenbrunn an weiteren Gesprächen zwischen den beiden Gemeinden interessiert? Mit welchem TN-Kreis (BGM, GR, LK)? Sind Sie und/oder die Vertreter des Gemeinderats dafür offen?
- Wie schätzen Sie die Chancen für eine gemeinsame Lösung ein? Wo sehen Sie ggf. die Haupthindernisse?
- In wieweit halten Sie die Ergebnisse der technischen Machbarkeitsstudie vom 16.03.2018 für die Luitpoldstraße für praktikabel und realisierbar?
- Können wir die „Präsentation der Machbarkeitsstudie“, die am 19.4. öffentlich vorgestellt wurde, für die Veranstaltung verwenden?
- Sehen Sie andere übergemeindliche Ansätze zum Thema Verkehrsentlastung, die weiterverfolgt werden sollten?
- Im Interkommunalen Arbeitskreis Verkehr (Grasbrunn, Putzbrunn, Hohenbrunn und Höhenkirchen-Siegertsbrunn) wird darüber nachgedacht, einen überregionalen, neutralen Planer ins Spiel zu bringen, um bestmögliche Lösungen zu finden. Ist Hohenbrunn bereit, diesen Vorschlag auch finanziell zu unterstützen?

Wie kann es/soll es weitergehen?

- Arbeitskreis Luitpoldsiedlung wird wieder vermehrt aktiv → eine große Plattform schaffen
- **3+1** Gespräche → Gemäß der Empfehlung aus der Petition suchen Hohenbrunn und Höhenkirchen-Siegertsbrunn gemeinsam mit dem Landkreis und dem Arbeitskreis Luitpoldsiedlung nach übergreifenden Lösungen (ggf. auch unter Einbeziehung der DB Netz AG)
- Eine neue Petition → Petition aus dem Jahr 2000 wieder aufgreifen

