



Riemerling, 15. November 2011

Verkehrssituation Hohenbrunn und Riemerling

Wenn wir über die Verkehrssituation reden, dann möchte ich als Grüner beim Öffentlichen Personen-Nahverkehr beginnen.

- Da ist erstens die S-Bahn, mit drei Bahnhöfen durch die das Gemeindegebiet erschlossen ist: Ottobrunn geht einigermaßen. Die Situation um den Bahnhof Hohenbrunn muß dringend bereinigt werden, das ist ja auch schon beschlussmäßig ein Anfang gemacht, das sollte zügig vorangetrieben werden. Wächterhof liegt leider ganz auf dem Gebiet von Höhenkirchen-Siegertsbrunn, so dass wir da auf die Nachbargemeinde angewiesen sind, aber gerade dort sind ganz dringend Verbesserungen nötig, damit nicht nur die Bewohner der Luitpoldsiedlung, sondern auch Beschäftigte und Besucher des Gewerbegebiets "Muna" einen anständigen S-Bahn-Zugang bekommen.
- Was weiterhin fehlt, sind die seitlichen Verbindungen: die Innenstadt ist ziemlich nah, Oberhaching, Grünwald oder Zorneding sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln unendlich weit weg. Aber das ist ein Problem, das man letztendlich auf Landkreisebene angehen muß. Die Grünen sind da immer wieder am Bohren, leider meistens ohne die nötige Unterstützung der anderen. So weit der ÖPNV.
- Was den Autoverkehr betrifft, ist ein generelles Problem der hausgemachte örtliche Verkehr, durch die neuen Baugebiete und durch die ständige Nachverdichtung vor allem in Riemerling, und weil die Leute halt auch viele kurze Wege mit dem Auto zurücklegen, statt mit dem Rad oder zu Fuß.

- Dann der Ziel-Quell-Verkehr, also das, was auch in gewissem Sinne hausgemacht ist, durch die Leute, die hier wohnen oder die zu uns kommen. Der nimmt ja auch immer weiter zu.
- Und schließlich der Durchgangsverkehr.

Die Brennpunkte beim Autoverkehr sind im Norden die beiden Hauptachsen von Riemerling, also der Notingerweg und die Hohenbrunner Straße, dann auch die Belastung des Wohngebiets in Riemerling West durch den Verkehr des Gewerbegebiets dort. Im Süden vor allem die Luitpoldstraße durch den Muna-Verkehr und ganz besonders natürlich der Pfarrer-Wenk-Platz im Dorf, wo die Kreisstraße M 24 von Süden und die B 471 in Ost-West-Richtung zusammentreffen. Dort gab es am Zähltag des zweiten Kurzak-Gutachtens, am 17. Juni 2008, 15.000 Fahrzeugbewegungen. Das erste Kurzak-Gutachten ist inzwischen 15 Jahre alt. Getan hat sich noch nicht viel. Warum?

Nun, man kann den Dorfkern nur schwer entlasten, ohne woanders neue Belastungen zu erzeugen. Es gibt vermutlich keine Lösung, die nicht irgendjemandem weh tut, starke wirtschaftliche Interessen spielen auch herein, und jeder, der aus der Deckung geht und für eine bestimmte Lösungen plädiert, setzt sich natürlich sofort massiver Kritik aus. Aber ich denke, das muß man auch einmal aushalten und Farbe bekennen.

[Wir Grünen haben den Kolleginnen und Kollegen im Gemeinderat im Oktober 2009 einmal eine Tabelle in die Hand gedrückt, mit der Bitte, sich Gedanken zu machen über die einzelnen Trassenvarianten, wo liegen die Be- und Entlastungen bei der Fahrzeugzahl, beim Lärm, beim Zugang zur Naherholung, beim Flächenverbrauch, fürs Landschaftsbild und was sind die zu erwartenden Kosten. Die Resonanz war gegen Null. Ähnlich ging es der Agenda-Arbeitsgruppe, die auch differenzierte Beurteilungskriterien ausgearbeitet hat.

Der Bau- und Umweltausschuss des Gemeinderats wurde im Oktober 2009 offiziell auch mit dem Thema Verkehr betraut - er hat in dieser Funktion leider nur ein paarmal getagt, einmal, wir hatten das im Hintergrund mit angeschoben, gemeinsam mit

Höhenkirchen-Siegertsbrunn, um einmal die Kooperationsmöglichkeiten im Süden auszuloten. Seither läuft die Diskussion eigentlich wieder mehr außerhalb des Gemeinderats, auf Parteiveranstaltungen oder eben jetzt hier. Immerhin.]

Seit Mai gibt es jetzt eine Machbarkeitsstudie zur Linienführung, die die verschiedenen Varianten untersucht. Das ist immerhin einmal etwas, zumindest ein schöner Haufen bedrucktes Papier in aufwändiger Verpackung, aber nicht alles, was da drinsteht, erscheint mir wirklich plausibel.

— Dort wo eine Trasse die Rodungsinsel durchschneidet oder am Waldrand entlangläuft, heisst es vor allem, die Sichtbeziehungen würden beeinträchtigt und dagegen wird dann vorgeschlagen, die Trasse einzugrünen oder mit dem Aushub einen Wall zu errichten, interessanter Weise immer auf der Innenseite, also dem Dorf zugewandt, als wäre es egal, was die Bewohner der Luitpoldsiedlung oder die Riemerlinger dann zu hören und zu sehen bekommen.

— Dass die Menschen hier die Rodungsinsel und den Wald nicht nur anschauen, sondern auch bewirtschaften, dass die freie Fläche und die angrenzenden Wälder auch ein wichtiges Erholungsgebiet für uns alle sind, das dann mit einer Straße durchschnitten wird, das kommt zu kurz. Und dass ein Waldrand immer auch ökologisch eine besonders interessante Zone ist, mit einer besonderen natürlichen Vielfalt, mit Wildwechsellinien usw. wird nicht einmal erwähnt. Wir finden, gerade ein solcher Bereich verdient besondere Pflege und daraus, dass er an vielen Stellen heute nicht so intakt ist, wie man sich das wünschen möchte, sollte man nicht die Berechtigung ableiten, alles plattzumachen und eine Straße hinzubetonieren.

Wo Bannwald durchschnitten werden soll, bagatellisiert die Untersuchung den Eingriff und verweist auf Ausgleichsmaßnahmen an irgendeiner anderen Stelle, aber Natur funktioniert nicht einfach so, dass man einen Teil wegschneidet und irgendwo anders hintransplantiert.

Das heisst, jede dieser Trassen, die über die Rodungsinsel oder am Wald entlang führen, bringt Lärmbelastung für andere Ortsteile, eine Zerschneidung des Bereichs, nicht nur optisch, sondern auch ganz tatsächlich, und sie beeinträchtigt vor allem dort, wo Wald berührt ist, sehr viel mehr die Natur, als das aus der Untersuchung hervorgeht.

Aus diesen ganzen Erwägungen heraus haben wir schon seit recht langer Zeit immer wieder gesagt, uns interessiert eine umgebungsverträgliche Lösung auf der Trasse der Luitpoldstraße. Die hätte ein paar ganz klare Vorteile:

- Sie ist kurz
- Sie folgt einer bereits ausgebauten Straße, bedeutet also keine weiteren Eingriffe in die Umwelt und kaum neuen Grunderwerb
- Man könnte sofort dem ganzen überörtlichen LKW-Verkehr Durchfahrtsverbot durch die Dorfstraße erteilen
- Und wenn man das richtig macht, eben umgebungsverträglich, dann gibt es für die Anwohner sogar Vorteile gegenüber der jetzigen Situation, denn sie klagen ja schon jetzt über die Verkehrsbelästigung. Die wären sie dann los, hätten einen bequemen Zugang zur S-Bahn usw.

Wenn man diese Möglichkeit auch nur erwähnt, dann heisst es immer gleich, das ist viel zu teuer in Bau und Unterhalt. Aber ich würde mir wünschen, dass da noch einmal viel genauer hingeschaut wird. Auch bei einer solchen Lösung gibt es sicher teurere und weniger teure Varianten, die einmal untersucht gehören. Und was die Kosten betrifft, stehen uns wahrscheinlich bei den ganzen anderen Trassen Verhandlungen mit zahlreichen Grundstücksbesitzern ins Haus, die sich das sehr teuer bezahlen lassen werden.

Im Übrigen sollten wir uns ab und zu nochmal vor Augen halten, worum es geht. Es geht nicht um die Anbindung der Muna. Die Muna hat Verkehrsanbindung über vier Zufahrten, nur leider geht es dann eben im Norden weiter über die Hohenbrunner Dorfstraße, im Westen über die Luitpoldstraße und im Süden über den Dorfkern von

Siegertsbrunn. Das heisst, es geht für Hohenbrunn nicht um die Muna, sondern um das Dorf und die Luitpoldstraße.

Höhenkirchen hat eine Ortsumfahrung gebaut und freut sich über die Entlastung des Ortskerns. Der verbleibende Verkehr durch den Ort ist dort nämlich jetzt nur noch etwa so stark, wie der Verkehr durch das Dorf Hohenbrunn. Das relativiert unser Problem etwas, auch wenn man es nicht kleinreden sollte.

Wenn wir uns heute für eine Umgehungsstraße für das Dorf Hohenbrunn entscheiden, dann muß uns klar sein, dass wir noch eine sehr lange Zeitstrecke vor uns haben, bis diese Straße wirklich gebaut ist und benutzt werden kann. Bis dahin kann viel passieren.

Wir wissen nicht, ob Kurzak mit seinen Verkehrsprognosen für 2025 wirklich Recht hat. Es könnte auch sein, dass bis dahin doch einmal das Autobahnkreuz ertüchtigt wird, so dass wir in Ost-West-Richtung Erleichterung bekommen.

Es könnte auch sein, dass steigende Ölpreise bis dahin sehr viel mehr Einfluss auf das Verkehrsgeschehen haben, als sich das heute viele noch vorstellen. Und als Grüner hoffe ich natürlich auch auf einen zunehmenden Bewusstseinswandel, denn den meisten Menschen ist eigentlich im tiefsten Inneren klar, dass die Art von Mobilität, wie wir sie uns heute leisten, mit ihrem enormen Ressourcenverbrauch an Energie und anderen Rohstoffen auf Dauer keine Zukunft hat.

Und vor diesem Hintergrund würde ich sagen: weil alle Trassen auf oder am Rande der Rodungsinsel die Probleme nur auf andere Ortsteile oder die Natur verlagern, sollten wir uns nochmal ganz genau mit umgebungsverträglichen Lösungen auf der Luitpoldtrasse beschäftigen. Aber wir sollten, wenn sich das am Ende wirklich als nicht machbar erweist, auch nicht davor zurückschrecken, zu sagen, wir haben keine verträgliche und bezahlbare Lösung, also muß es dann wohl oder übel so bleiben, wie es ist.