



Bürgergutachten zum Integrierten Mobilitäts- und Ortsentwicklungskonzept für den Markt Holzkirchen



Kompakt-**Bürgergutachten**
zum
**Integrierten Mobilitäts- und
Ortsentwicklungs-Konzept
für den Markt Holzkirchen**

erarbeitet von Bürgerinnen und Bürgern Holzkirchens

im Auftrag des Marktes Holzkirchen

organisiert und herausgegeben von der
Gesellschaft für Bürgergutachten gfb

München · Fürstenau · Holzkirchen 2016

IMPRESSUM

Die Inhalte dieses Bürgergutachtens stammen von den Holzkirchnerinnen und Holzkirchnern, die im Kapitel 3 genannt sind. Zu Tabellen und Texten zusammengeführt wurden sie von Hilmar Sturm und Daniel Baier, Gesellschaft für Bürgergutachten.

Auftraggeber

Markt Holzkirchen
Rathaus · Marktplatz 2 · 83607 Holzkirchen
Telefon (0 80 24) 6 42-0
info@holzkirchen.de · www.holzkirchen.de

Unabhängiges Durchführungsinstitut, Herausgeber

Gesellschaft für Bürgergutachten gfb
Dr. Hilmar Sturm und Benno Trütken GbR · München und Fürstenau
Albanistraße 12 · 81541 München
Telefon (0 89) 44 14 04-60
info@buergergutachten.com · www.buergergutachten.com

Fotos

Ewgenia Boger, Benno Hutterer, Roberto Ramírez Basterrechea,
Katrín Sachs, Maren Schüpphaus, Hilmar Sturm

Druck

Druckerei Werner Thamm
Sanktjohanserstraße 10 · 83707 Bad Wiessee
www.druckerei-thamm.de

Druckauflage 300 Stück

Gedruckt auf RecyStar, 100 % Recyclingpapier,
ausgezeichnet mit dem blauen Umweltengel

Veröffentlicht am 26. Juli 2016

Inhalt

Geleitwort des Bürgermeisters	6
1. Auftrag, Verfahren und Arbeitsprogramm	7
1.1 Auftrag.....	7
1.2 Verfahren: Bürgergutachten durch Planungszellen	9
1.3 Arbeitsprogramm	10
2. Organisation und Ablauf	13
3. Die Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter.....	14
3.1 Teilnehmerstatistik.....	14
3.2 Liste der Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter.....	16
4. Verfahrensbewertung.....	17
5. Ergebnisse	19
5.1 Zum Verständnis und zur Interpretation.....	19
5.2 Ergebnisse der Arbeitseinheiten	19
5.4 Anmerkungen und Interpretationen der Projektleitung.....	45
Anhang.....	46



Der Markt Holzkirchen beauftragte im Jahr 2015 drei Expertenbüros zur Erstellung eines integrierten Mobilitäts- und Ortsentwicklungskonzeptes für die Marktgemeinde. Ziel des Konzeptes ist eine Verkehrsberuhigung des motorisierten Verkehrs unter Einbeziehung städtebaulicher Aspekte in Holzkirchen und allen seinen Ortsteilen. Um Erkenntnisse über alle Verkehrsarten in Holzkirchen zu erhalten wurde hierzu im Sommer 2015 eine großflächige Verkehrszählung inklusive einer qualitativen Befragung durchgeführt. Im Fokus steht stets die Verkehrssicherung, angefangen bei den „schwächsten“ Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern und Radfahrern, über die Analyse von Anteilen des Quell- und Zielverkehrs, des Durchgangs- und des Binnenverkehrs, des ruhenden Verkehrs bis hin zur Beurteilung des öffentlichen Nahverkehrs. Aus den Analyseergebnissen werden kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen erarbeitet, die das Ziel der Verkehrsentlastung in unserem Ort erreichen sollen.

Im Mittelpunkt stehen für die Gemeinde Holzkirchen die Bürgerinnen und Bürger und deren Belange. Nicht nur Wünsche und Anregungen, sondern auch Vor-Ort-Erfahrungen und kreative Ideen aus der Bürgerschaft spielen deshalb eine wichtige Rolle in diesem Konzept.

Aus diesem Grund fand im April 2016 ein zweitägiger Workshop im Rathaus Holzkirchen statt. 43 zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger aus Holzkirchen haben in einem intensiven Arbeitsprogramm Schlüsselfragen aus der Verkehrs- und Ortsplanung bearbeitet und Vorschläge zur Umsetzung aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger eingebracht. Die Ideen wurden im Anschluss durch die Gesellschaft für Bürgergutachten in diesem Ihnen vorliegenden Gutachten zusammengefasst.

Die Ergebnisse daraus fließen in die finale Erarbeitung des integrierten Mobilitäts- und Ortsentwicklungskonzeptes ein und sollen für die Zukunft einen Leitfaden auch für den Marktgemeinderat darstellen.

Ich danke allen aktiven Bürgerinnen und Bürgern für Ihr Engagement und Ihre Mitarbeit zum Gelingen dieses Gutachtens.

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen!

Ihr Olaf von Löwis of Menar
Erster Bürgermeister

I. Auftrag, Verfahren und Arbeitsprogramm

I.1 Auftrag

Der Markt Holzkirchen leidet seit langer Zeit unter starker Verkehrsbelastung. Zwar verdankt er seine Entwicklung wohl der Lage an der Kreuzung wichtiger Wege und Straßen, später auch von Eisenbahnen und schließlich der Nähe einer Autobahn; doch was einmal Vorzug war, hat sich für viele zum Nachteil entwickelt.

Einige Zeit wurden Hoffnungen vor allem auf eine mögliche Südumfahrung gesetzt. Doch ist deren Verwirklichung noch in weiter Ferne, auch wenn sie im Bundesverkehrswegeplan steht. Es handelt sich dabei um nicht viel mehr als eine politische Absichtserklärung.

Die Marktgemeinde will daher schnellere Lösungen. Das schließt eine langfristige Perspektive nicht aus. Gemeinderat und Bürgermeister haben daher drei Fachbüros mit der Vorbereitung eines *Integrierten Mobilitäts- und Ortsentwicklungskonzepts* beauftragt, das heißt mit Untersuchungen zum Verkehr und zur Gestalt des Ortes, mit Vorschlägen und Plänen zur künftigen Steuerung und Gestaltung:

- Das Stadt- und Verkehrsbüro Dr. Kaulen (SVK), Aachen und München, ist mit den Untersuchungen zu Verkehr und Mobilität betraut und wird Pläne bis hin zur konkreten Maßnahmenplanung liefern.
- Das Büro für Stadtplanung Manuela Skorka, Neuried bei München, wurde gebeten, sich um die Ortsentwicklung, vor allem um die bauliche Gestaltung, zu kümmern.

- Die Gesellschaft für Bürgergutachten gfb, München und Fürstenau, organisierte die Bürgerbeteiligung dazu und legt nun im Namen der beteiligten Bürgerinnen und Bürger dieses Bürgergutachten vor.

Berichte der beiden Fachplanungsbüros werden an anderer Stelle veröffentlicht. Im Internet findet sich das meiste unter www.holzkirchen.de.

Der Auftrag lautete, ein langfristiges, ortsübergreifendes und integriertes Mobilitätskonzept mit der Zielrichtung einer Verkehrsminderung und -beruhigung zu erarbeiten und dabei besonderes Augenmerk auf die Optimierung der Transitachsen im Ort zu legen.

Schon vor etwa zehn Jahren hatte in Holzkirchen ein umfangreiches mehrstufiges Bürgerbeteiligungsverfahren stattgefunden. Die Ergebnisse sind veröffentlicht, und es gibt Maßnahmenlisten mit Angaben zur Umsetzung (ebenfalls auf der Website des Marktes).

Nach zehn Jahren ist eine Aktualisierung sinnvoll. Das Bürgergutachten als Verfahren fügt eine wichtige Komponente hinzu: Es wird ein breiter Querschnitt der Bevölkerung einbezogen, auch Personen, die von sich aus nicht mitgewirkt hätten.

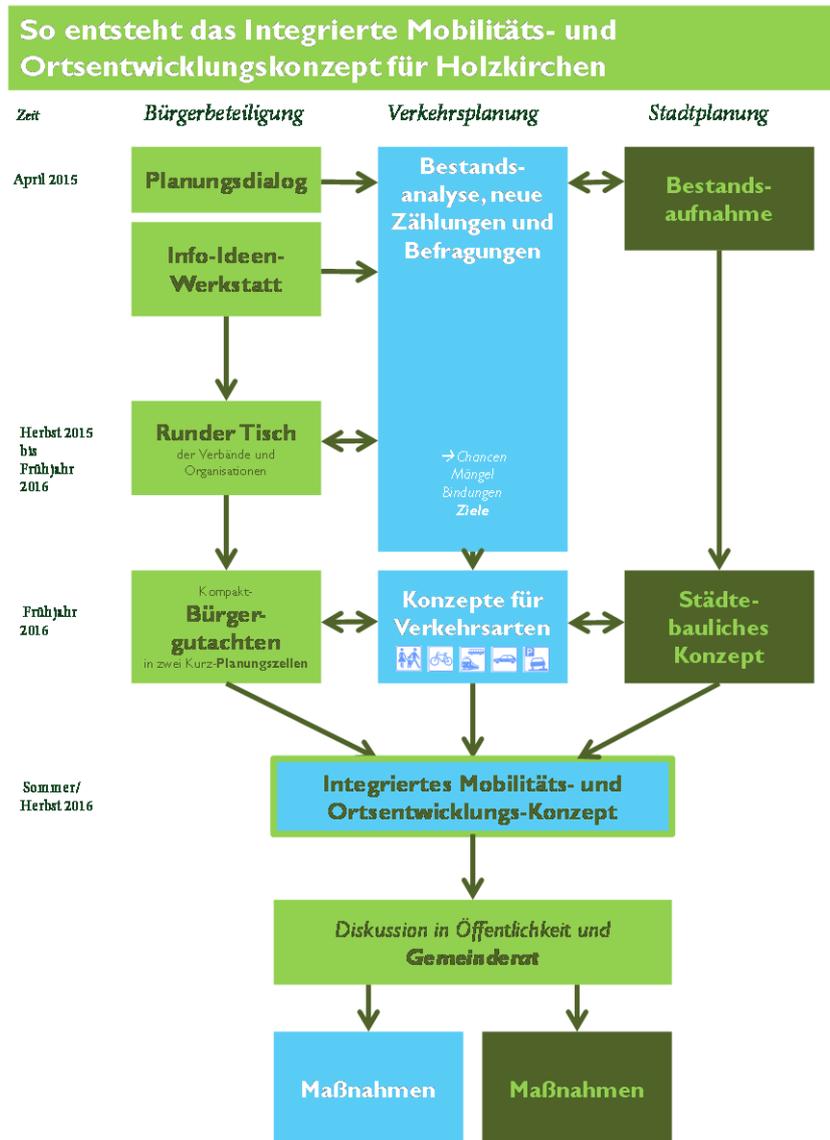


Das umfangreiche Verfahren 2015/16 besteht bis jetzt aus zwei Planungsdialogen mit den Bürgerinitiativen rund um den Verkehr, einer Informations- und Ideen-Werkstatt für die ganze Öffentlichkeit, einem Runden Tisch mit organisierten Interessen und schließlich diesem Bürgergutachten.

Parallel und in enger Abstimmung tagte mehrfach der Arbeitskreis Verkehr, den der Marktgemeinderat berufen hatte.

In die Analysen der Orts- und Verkehrsplaner floss davon vieles ein; der Runde Tisch diente vor allem dazu, das Arbeitsprogramm der Planungszellen und den geeigneten

und notwendigen Informations-Input zu diskutieren und zu optimieren.



I.2 Verfahren: Bürgergutachten durch Planungszellen

Gefragt war ein Verfahren, bei dem ein möglichst breiter Querschnitt aus der Einwohnerschaft mitwirkt. Interessierte und Engagierte hatten schon bei den anderen Schritten der Bürgerbeteiligung viel Gelegenheit, ihre Sichtweisen einzubringen. Zudem sollten die Untersuchungen der Fachbüros als Grundlage dienen – und zugleich sollten die weiteren Pläne und Vorschläge der Verkehrsexperten und Ortsplaner wichtige Impulse aus der Bürgerbeteiligung bekommen. Es wurde daher ein Verfahren gesucht, bei dem die Teilnehmenden hinreichend gut informiert werden und ihre eigenen Empfehlungen gut durchdacht und auch gewichtet sind.

Gewählt wurde das Verfahren „Bürgergutachten durch Planungszellen“. Es ist Anfang der 1970er-Jahre an der Universität Wuppertal von Prof. Dr. Peter C. Dienel entwickelt worden¹ und wurde seither weiterentwickelt und umfassend wissenschaftlich untersucht. Bei diesem Verfahren der Bürger- oder Öffentlichkeitsbeteiligung:

- werden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im **Zufallsverfahren** aus dem Einwohnermelderegister ausgewählt, damit alle die gleiche Chance haben und eine große Vielfalt von Menschen mitwirken kann, und findet die Diskussion in

ebenfalls nach dem Zufallsverfahren wechselnd zusammengesetzten Kleingruppen statt,

- arbeiten die Bürgerinnen und Bürger **mehrere Tage** lang gründlich und gemeinsam an der Sache und erhalten dafür eine (bescheidene) Aufwandsentschädigung, die zugleich zeigt, dass es sich um ernsthafte Arbeit im Dienst der Gemeinde handelt,
- erhalten die Bürgerinnen und Bürger möglichst vielseitige wichtige **Informationen** und Impulse zu den einzelnen Themen,
- wird die Arbeit **neutral** und fachgerecht von Prozessbegleiterinnen und -begleitern sowie durch ein vorbereitetes Arbeitsprogramm strukturiert und unterstützt,
- wird das Ergebnis in jedem Fall als Bürgergutachten **veröffentlicht** – so wie das vorliegende,
- liegt die Organisation in den Händen eines **unabhängigen** Durchführungsinstituts (hier: der Gesellschaft für Bürgergutachten gfb).

Die zufallsausgewählten Bürgerinnen und Bürger arbeiten in **Planungszellen** zu jeweils ungefähr 25 Personen zusammen.



Eine Arbeitseinheit beginnt in der Regel mit einem oder mehreren **Impulsreferaten** im Plenum einer Planungszelle. Dort besteht die Möglichkeit zu sachlichen Nachfragen, jedoch nicht zur Diskussion. Diese findet nur in den Kleingruppen statt, siehe unten. Die Referentinnen und Referenten wechseln dann zur zweiten Planungszelle, die im Abstand von einer Stunde mit dem gleichen Arbeitsprogramm tagt.



Wie schon erwähnt, wird nur in der **Kleingruppe** diskutiert. Sie ist ein ganz wesentlicher Teil des Bürgergutachten-Entstehungsvorgangs. Sie besteht aus etwa fünf Personen, die für jede Arbeitseinheit neu zusammengestellt werden – wiederum nach dem Zufallsverfahren. Damit werden die Teilnehmenden durchgemischt, die Vielfalt der Lebens- und Berufserfahrung und -perspektiven wird wirksam. Zu fünft kann man wirklich diskutieren, und zwar auf Augenhöhe. Die Kleingruppe hat einen Arbeitsauftrag, der meistens darin besteht, sich auf die etwa fünf wichtigsten Punkte, Empfeh-

¹ Wichtigste Literatur: Peter C. Dienel: Die Planungszelle. Der Bürger als Chance. Wiesbaden, 5. Aufl. 2002; ders.: Demokratisch, praktisch, gut. Merkmale, Wirkungen und Perspektiven von Planungszellen und Bürgergutachten. Bonn 2009; Horst Bongardt: Die Planungszelle in Theorie und Anwendung. Stuttgart 1999; Hans-Liudger Dienel u. a. (Hrsg.): Die Qualität von Bürgerbeteiligungsverfahren. Evaluation und Sicherung von Standards am Beispiel von Planungszellen und Bürgergutachten. München 2014.



lungen oder Argumente zu einigen und diese dann im Plenum, der Planungszelle, vorzustellen.

Nach dieser Vorstellung, bei der wiederum Fragen gestellt werden können, geht es in die Pause, und während ihr kann jede einzelne Teilnehmerin und jeder einzelne Teilnehmer mit meistens fünf Klebepunkte die bisher gemachten Vorschläge oder Argumente bewerten. So ergibt sich nach jeder Arbeitseinheit sofort ein sichtbares Ergebnis.



Wesentlich am Verfahren ist, dass es nicht nur um erfragte Meinungen geht, sondern dass sich begründete Haltungen und Vorschläge in den beiden Tagen *bilden*, dass also der Standpunkt auch verändert werden kann.

Die Projektleitung, das heißt das unabhängige Durchführungsinstitut, stellt alle Ergebnisse mehrerer Planungszellen zusammen („Clustierung“). Dabei werden die Formulierungen der Kleingruppen möglichst originalgetreu übernommen.

Schließlich prüfen je zwei von jeder Planungszelle gewählte Personen, ob die Inhalte sinnvoll geordnet und richtig verstanden worden sind.

Dann wird das Bürgergutachten gesetzt, gedruckt und veröffentlicht. Übergeben wird es dem Auftraggeber, in diesem Fall dem Bürgermeister und Gemeinderat, und zwar von Bürgergutachtern. Zusätzlich wird es im Internet zugänglich gemacht.

Schließlich werten die Fachplaner, die Kommunalpolitik und -verwaltung das Bürgergutachten für ihre Zwecke aus. Oft gibt es ein, zwei Jahre später einen Bericht darüber, welche Empfehlungen aus dem Bürgergutachten schon in der Umsetzung sind und welche noch folgen werden.

I.3 Arbeitsprogramm

Zeit PZ 1 PZ 2	Freitag	Samstag
8–9.30 9–10.30	AE 1 Bisherige Entwicklung Siedlung und Landschaft	AE 5 Kraftfahrzeug-Verkehr
9.30–10 10.30–11	Kaffeepause	Kaffeepause
10–11.30 11–12.30	AE 2 Fußverkehr und Grünzüge	AE 6 Öffentlicher Raum Beispiel Herdergarten
11.30–12.30 12.30–13.30	Mittagspause	Mittagspause
12.30–14 13.30–15	AE 3 Radverkehr	AE 7 Ruhender Verkehr: Parkplätze
14–14.30 15–15.30	Kaffeepause	Kaffeepause
14.30–16 15.30–17	AE 4 Öffentlicher Verkehr	AE 8 Ortsteile Abschluss

Die Planungszellen arbeiten anhand eines detaillierten Leitfadens. Informationsbereitstellung, Zeitplan und Aufgaben für die Kleingruppen sind darin vorbereitet.

Die Referentinnen und Referenten sind allerdings frei in dem, was sie vortragen. Schließlich sind sie die Fachleute.

Eine **Übersicht** über das Arbeitsprogramm gibt die nebenstehende Tabelle (AE = Arbeitseinheit).

Die Arbeitseinheiten folgen der Entwicklungslogik des Mobilitätskonzepts: Nach einem grundlegenden Überblick über Entwicklung und Siedlungsstruktur folgt zunächst der Fuß-, dann der Fahrradverkehr, darauf der öffentliche Verkehr, der Kfz-Verkehr, und schließlich wird wieder die Ortsgestaltung behandelt. Sie steht in gewissem Maß in Konkurrenz zum sogenannten ruhenden Verkehr (Parkplätze), der die vorletzte Arbeitseinheit beschäftigte. Ganz am Schluss war Raum für Ortsteil-Themen und eine Gesamtabwägung.

Die Verkehrsplaner werden die Teilanalysen und -pläne auch auf der Grundlage der Empfehlungen dieses Bürgergutachtens zusammenführen.

Arbeitseinheit 1: Siedlungsentwicklung und Landschaft

Nach einer Begrüßung durch Bürgermeister von Löwis, der zugleich die Ziele der Bürgerbeteiligung darstellte, führten die Prozessbegleiter in das Verfahren ein. Karl Herbst vom Bauamt des Marktes beschrieb die bisherige Bürgerbeteiligung.

Manuela Skorka beschrieb die Entwicklung Holzkirchens und das Verhältnis von Siedlung und Landschaft. Sie stellte insbesondere die „grünen Perlenschnüre“ vor, die sich von der Landschaft in den Ort hereinziehen und noch besser genutzt und ausgestaltet werden könnten.

Dr. Ralf Kaulen (SVK) beschrieb grundlegend das Vorgehen bei der Verkehrsplanung und wesentliche Ergebnisse der bisherigen Zählungen und Analysen.

In der ersten Kleingruppenrunde hatten die Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter den Auftrag, die wichtigsten Grünzüge auszu-

wählen oder auch darzulegen, welche sie weniger wichtig finden.

Arbeitseinheit 2: Fußverkehr

Die zweite Arbeitseinheit begann mit einem Referat vom Büro SVK, das die Netzpläne vorstellte, die es entwickelt hatte. Diese verzeichnen wichtige Verbindungen für Fußgänger – noch unabhängig davon, auf welchem konkreten Weg sie gegangen werden. In den kommenden Arbeitseinheiten wechselten sich Dr. Kaulen und Matthias Reintjes mit den Impulsreferaten ab

Zwei Gruppen, die in der Zufallsauswahl nicht ausreichend repräsentiert werden können, wurden durch weitere Impulsreferate vertreten: Zuerst sprach Johann Numberger, der Behindertenbeauftragte des Marktes, und beschrieb die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung.

Der Rektor der Mittelschule Holzkirchen, Christian Turnwald, kam zusammen mit einer Schülersprecherin und einem Schülersprecher. Zu dritt stellten sie dar, was sich Schülerinnen und Schüler für einen besseren und vor allem sichereren Fußverkehr wünschen.

Aufgabe für die Kleingruppen war es, die wichtigsten Verbesserungen und Ergänzungen für den Fußverkehr zu erarbeiten.



Arbeitseinheit 3: Radverkehr

In der dritten Arbeitseinheit ging es um das Fahrrad. Wiederum eröff-

nete SVK mit seinen Analysen und dem Netzplan die Informationsrunde. Ergänzende Einblicke gab Hartmut Romanski, der Radverkehrsbeauftragte des Marktes Holzkirchen, der auch sonst seit langem für den Radverkehr aktiv ist.

Die Kleingruppen arbeiteten daran, welche Ergänzungen und Verbesserungen sie für am sinnvollsten und wichtigsten hielten.

Arbeitseinheit 4: Öffentlicher Verkehr

In Holzkirchen fährt ein Ortsbus, dessen Auslastung noch nicht sehr groß ist. Holzkirchen ist außerdem Grenze des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes MVV, hat einen Bahnhof, an dem sich mehrere Eisenbahnlinien kreuzen, und mehrere Regionalbuslinien.



Vor allem der Busverkehr lässt sich auch in absehbarer Zeit und leichter anpassen als das Eisenbahnsystem. Daher wurde hier ein Schwerpunkt gelegt.

Das Büro SVK stellte auch hier die wesentlichen Erkenntnisse seiner bisherigen Analysen vor. Zusätzlich berichtete Herr Thalmaier vom Regionalverkehr Oberbayern über Linien, Auslastung und Probleme des Busverkehrs in und um Holzkirchen. Beide standen für Fragen zur Verfügung.

Beim öffentlichen Verkehr wurden zwei Aufgaben gestellt: Wieder sollten Verbesserungen und Ergänzungen vorgeschlagen werden; diesmal wurde zusätzlich gefragt, unter welchen Bedingungen sie auf ein öffentliches Verkehrsmittel umsteigen oder es häufiger benutzen würden als bisher

Arbeitseinheit 5: Kfz-Verkehr

Das Auto prägt Holzkirchen. Ihm war die fünfte Arbeitseinheit gewidmet.



Nachdem SVK die Netzpläne dargestellt hatte, ging Dipl.-Geogr. Dr. Frank-W. Strathmann, Vertreter des Runden Tisches Radverkehr, Mitglied des Fahrgastbeirates der BOB und Vorsitzender der Bürgerstiftung Holzkirchen, auf die Möglichkeiten ein, ohne eigenes Auto in Holzkirchen und auch sonst mobil zu sein. In sein Referat floss auch persönliche Erfahrung ein.

Es gab auch hier zwei Fragen für die Kleingruppen: (a) Welche Verbesserungen und Ergänzungen für den Kfz-Verkehr sollte es geben, und (b) wo sollte Fußgängern und Radfahrern Vorrang vor dem Kfz-Verkehr gegeben werden?

Arbeitseinheit 6: der öffentliche Raum

Die sechste Arbeitseinheit begann mit skizzenhaften Vorschlägen des Büros für Stadtplanung Skorka für eine Neugestaltung der Ortsmitte, vor allem des Herdergartens, mit

einer Fußgängerachse in Richtung des HEP.



Nutzungs- und bauliche Veränderungen haben Konsequenzen für das Gewerbe, ob nun Ladengeschäfte, Gastronomie oder Handwerk und Dienstleistung im Ort – und umgekehrt machen Geschäfte und Gaststätten einen Ort erst attraktiv und lebendig. Da es derzeit keine Organisation des Gewerbes gibt, fasste Eva-Maria Schmitz vom Markt Holzkirchen die unterschiedlichen Sichtweisen der Gewerbetreibenden zusammen und trug sie den Planungszellen vor.

Die Fragen an die Kleingruppen lauteten: „(a) Wie beurteilen Sie die Vorschläge einer neuen Fußgängerachse Marktplatz–Herdergarten–HEP? Bitte nennen Sie die aus Ihrer Sicht bis zu 4 wichtigsten Vor- und Nachteile. (b) Welche Aspekte sollten bei einer Neugestaltung im Bereich zwischen Marktplatz und HEP besonders berücksichtigt werden? Wählen Sie Ihre bis zu 3 wichtigsten Aspekte aus.“

Arbeitseinheit 7: der ruhende Verkehr

SVK schilderte die Nutzung und Bedeutung verschiedener Parkplätze in Holzkirchen. Die Auslastung der großen innerörtlichen Parkplätze und Tiefgaragen erreichte fast nie 100 %, so dass Umnutzungsspielraum besteht.

Zum ruhenden Verkehr wurde gefragt, wie er zu optimieren sei

und an welchen Stellen die Nutzung von Flächen geändert werden soll.

Arbeitseinheit 8: Ortsteil-Themen

In der letzten Arbeitseinheit gab es keine Referate mehr. Die Bürgerinnen und Bürger sammelten ihre Ideen zur realen und gewünschten Identität ihrer Ortsteile, wichtige Themen für Verkehr und Ortsentwicklung sowie Ideen zu einem wünschenswerten Verhältnis zum Zentrum.

Gesamtwichtung (AE 8 d)

Sind nun Fußwege beispielsweise wichtiger als Radwege? Der Herdergarten wichtiger als ein verbesserter Busverkehr? Um solche Fragen zu beantworten, wurden die jeweils drei am höchsten bewerteten Aussagen aus allen Arbeitseinheiten zusammengestellt, und alle Teilnehmenden wurden gebeten, mit Klebepunkten nochmals aus der Rückschau zu gewichten.

Es handelt sich hier um ein *individuelles* Meinungsbild. Anders als bei den anderen Arbeitseinheiten wurde über die Gewichtung zwischen den verschiedenen Themen der Arbeitseinheiten und den entsprechenden Empfehlungen nicht in Kleingruppen diskutiert.



Mit einer Schlussrunde, zwei anonymen Fragebögen zur Statistik und zur Verfahrensbewertung, mit dem Dank des Marktes, überbracht durch den Bürgermeister, und mit einem Umtrunk endete die intensive Arbeit der beiden Planungszellen am Samstagabend.

2. Organisation und Ablauf

Die Vorarbeiten zum eigentlichen Bürgergutachten erforderten etliche Abstimmungsgespräche mit den Fachplanungsbüros und der Gemeinde. Aus den Phasen des Planungsprozesses wurde für das Bürgergutachten der Zeitpunkt nach Vorliegen der Analysen und Netzpläne und vor der Zusammenführung der Teilpläne für die einzelnen Verkehrsarten sowie die Ableitung von Maßnahmen ausgewählt.

Einladungsverfahren

Der Computer des Einwohnermeldeamtes lieferte eine Datei mit Namen und Adressen, die mit einem Zufallsgenerator aufgestellt worden war. Aus ihr wurde durch die gfb nochmals eine Zufallsauswahl gezogen. Die so ausgewählten Damen und Herren wurden mit einem persönlichen Brief der gfb und einem Schreiben des Bürgermeisters eingeladen. Eine Antwortkarte lag bei. Das Projektbüro führte eine Vielzahl informierender wie unterstützender Gespräche und bemühte sich, allen Eingeladenen die Teilnahme zu erleichtern.

Runder Tisch

In einem Runden Tisch mit Vertretern von Institutionen, Verbänden und organisierten Interessen am 23. März 2016 im Rathaus wurde ein Arbeitsprogramm entwurf diskutiert und gemeinsam über die nötigen Informationseingaben in die Planungszellen nachgedacht.

Die Planungszellen

Die beiden Planungszellen tagten am Freitag, 23. und Samstag, 24. April 2016, Planungszelle 1 zunächst im Arbeitsamt, am Samstag im Trauzimmer des Rathauses, Planungszelle 2 durchgängig im großen Sitzungssaal des Gemeinderates. Pausenverpflegung wurde am

Arbeitsort, Mittagsverpflegung in nahegelegenen, wechselnden Gaststätten geboten.

Jede Planungszelle wurde von einer Frau und einem Mann begleitet, zusätzlich stand teilweise Tagungsassistenz zur Verfügung.

Von Seiten des Marktes wurden die Planungszellen ebenfalls intensiv vorbereitet und betreut.



Mitwirkende

Die Referentinnen und Referenten sind bei der Beschreibung des Arbeitsprogramms genannt.

Team der gfb

Daniel Baier, M.A., Projektbüro, Prozessbegleitung, Auswertungen, Kartografie
Benno Hutterer, Tagungsassistenz
Katrin Sachs, Dipl.-Ing., M. Sc., M. Eng., Prozessbegleitung
Maren Schüpphaus, Dipl.-Vw., Prozessbegleitung
Dr. Hilmar Sturm, Projektleitung und Prozessbegleitung
Dr. Roberto Ramírez Basterrechea, Tagungsassistenz
Monika Kämpf, M. A., Gestaltung
Benno Trütken, Dipl.-Geogr., Konzeption des Arbeitsprogramms

Team des Marktes Holzkirchen

Ewgenia Boger, Öffentlichkeitsarbeit

Robert Haunschild, geschäftsführender Beamter

Hans Kellner, Leiter Bauamt – Technik

Olaf von Löwis of Menar, Dipl.-Forstwirt, 1. Bürgermeister

Verena Sattler, Standortförderung
Eva-Maria Schmitz

Alle Mitglieder des Marktgemeinderates und des Arbeitskreises Verkehr

Fachbüros

Dr. phil. Ralf Kaulen, Dipl.-Ing.

Matthias Reintjes, Dipl.-Ing.

Manuela Skorka, Dipl.-Ing., Architektin, Stadtplanerin

Viele weitere Menschen haben zu diesem Bürgergutachten Wichtiges beigetragen; ihnen allen gilt ein herzlicher Dank.



3. Die Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter

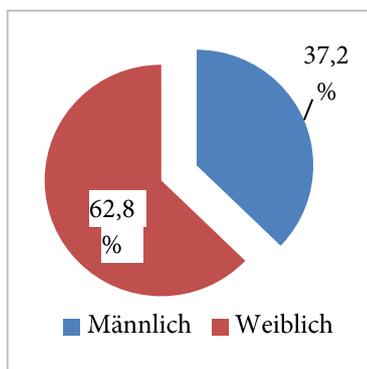
3.1 Teilnehmerstatistik

Die Gruppe der Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter setzt sich aus 43 Bürgerinnen und Bürgern zusammen, die im Ort Holzkirchen und dessen umliegenden Ortsteilen wohnhaft sind.

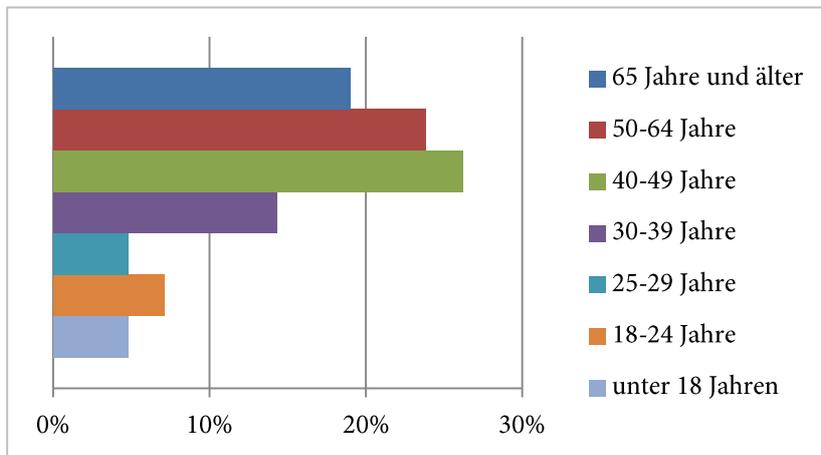
Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden in einer Zufallsauswahl aus dem Einwohnermelderegister gewonnen, wodurch jede Bürgerin und jeder Bürger aus Holzkirchen die gleiche Chance hatte, ausgewählt zu werden. Durch dieses Verfahren wurde ein breiter Querschnitt der Holzkirchner Bevölkerung erreicht, der in der Teilnehmerstatistik ablesbar ist.



Nachdem die Auswahl durch den Markt Holzkirchen getroffen wurde, erhielten die ausgewählten Personen eine postalische Einladung. Für Rückfragen stand die Gesellschaft für Bürgergutachten zur Verfügung.



Geschlechterverteilung beim Bürgergutachten



Altersverteilung der Teilnehmer

Zur Prüfung der Inklusivität und Repräsentanz der Teilnehmenden wurden am Ende der Veranstaltung mittels eines Fragebogens statistische Daten erhoben. Das Ausfüllen des Fragebogens war für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer freiwillig. Die Auswertung erfolgte anonym. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Erhebung kurz vorgestellt.

Bei der **Geschlechterverteilung** fällt ein mit 62,8 % vergleichsweise hoher Anteil der Frauen auf, im Vergleich zur ganzen Einwohnerschaft, von der 51,6 % Frauen sind.

Das **Durchschnittsalter** der Teilnehmerinnen und Teilnehmer lag bei 47,5 Jahren. Grundsätzlich lag mit Teilnehmenden zwischen 14 und 82 Jahren eine gute Mischung vor. Vergleicht man die Anteile der Altersgruppen des Bürgergutachtens mit denen des Marktes Holzkirchen, so waren die Altersgruppen der Personen ab 40 Jahren bei der Veranstaltung überreprä-

sentiert, die der jungen Menschen zwischen 18 und 29 Jahren hingegen leicht unterrepräsentiert.

Betrachtet man den höchsten **Bildungsabschluss** der Teilnehmenden, so fällt auf, dass die Hochschulabsolventen mit 26,2 % die größte Gruppe sind. Es folgen die Personen mit Berufsausbildung (26,2 %), mit Abitur (16,7 %) und mit einer Höheren Berufsausbildung (11,9 %).

Personen mit Mittlerer Reife (4,8 %), Hauptschulabschluss (9,5 %) und noch in der Ausbildung befindliche Teilnehmerinnen und Teilnehmer (4,8 %) waren weniger stark vertreten.

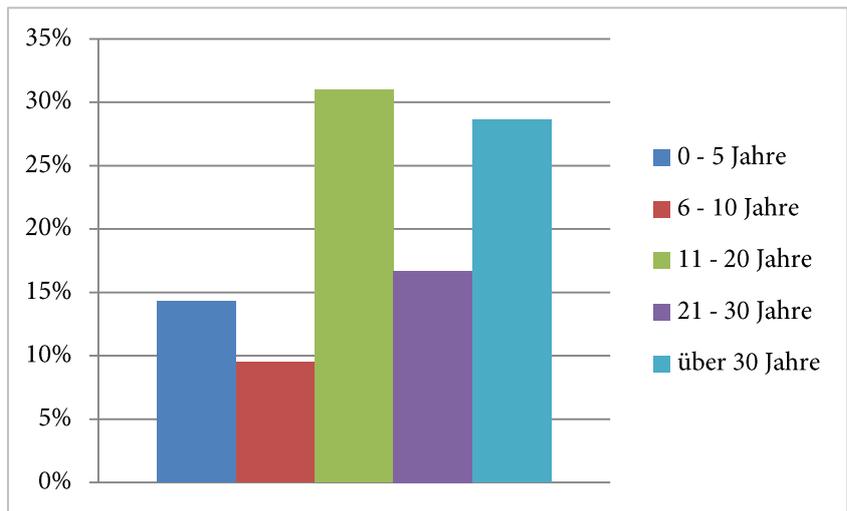
Betrachtet man die **berufliche Tätigkeit** der Beteiligten, so sind die Rentner mit 21,4 % die meistvertretere Gruppe, gefolgt von den Studenten und den Unternehmensberatern mit jeweils 7,1 %.

Liste aller Berufe der Bürgergutachterinnen und -gutachter

- Angehende Podologin
- Architekt
- Bankfachwirt
- Bauingenieur
- Energiewirtschaft
- Fachkrankenschwester OP
- Freiberuflicher Lehrer
- Gemeinwesenarbeit mit Stiftung und Projekt-Koordinator
- Geschäftsführer
- Hausfrau
- Insolvenzverwalter
- Kaufmann
- Kaufmännischer Angestellter
- Lehrer
- Logistic und Production Manager
- Personalleiter/Betriebswirt
- Postangestellter
- Rechtsanwalt
- Rentner
- Sachbearbeiter / Buchhaltung
- Schüler
- Selbstständig, Angestellt, Hausfrau
- Selbstständiger Schreinermeister
- Straßenwärter
- Student
- Toningenieur
- Unternehmensberater
- Verkäufer
- Versand

Alle Teilnehmenden gaben an, deutsche **Staatsbürger** zu sein. Das schließt einen Migrationshintergrund nicht aus. Zum Vergleich: Der Markt Holzkirchen hat einen Ausländeranteil von 8 Prozent.

Werden die **Haushaltsgrößen** betrachtet, so gaben 46,5 % der Teilnehmenden an in einem Haushalt mit minderjährigen Personen zu leben. Diese ausgeglichene Verteilung von Haushalten mit und ohne Kinder stellt sicher, dass die Sichtweisen und Interessen beider Gruppen im Gutachten enthalten sind.



Wohndauer in Holzkirchen

Bei den Angaben zum **gesellschaftlichen Engagement** fällt auf, dass mit 32,6 % eine verhältnismäßig große Gruppe weder Mitglied in einem Verein noch in einer Partei ist. Von den einem Verein oder einer Partei zugehörigen Teilnehmenden ist zudem der Großteil (89,5 %) ausschließlich Mitglied in einem oder mehreren Vereinen. Nur 10,5 % sind Mitglied oder auch aktiv in einer Partei tätig. Dies zeigt, dass durch das Bürgergutachten viele Bürgerinnen und Bürger beteiligt werden konnten, die bisher nicht politisch engagiert waren.

Die Bürgerinnen und Bürger wurden auch gefragt, ob sie im Hauptort Holzkirchen oder in einem der umliegenden **Ortsteile** wohnen. Dabei gaben 86,0 % an, im Hauptort ansässig zu sein. Das entspricht relativ gut der Verteilung in der Gesamteinwohnerschaft (Einwohner inkl. Nebenwohnsitz insgesamt: 16.711, davon Einwohner im Hauptort inkl. Nebenwohnsitze: 13.797, daraus folgt ein Anteil des Hauptortes an der Gesamteinwohnerschaft von 82,6 Prozent).

Ein sehr interessanter Querschnitt wurde bei der Frage nach der **Wohndauer** in Holzkirchen erzielt. Wie die Abbildung zeigt, leben 76,7 % der Teilnehmerinnen und

Teilnehmer bereits länger als 10 Jahre in der Marktgemeinde und verfügen folglich über viele Erfahrungen und Wissen über den Markt und seine Entwicklung. Dies trifft besonders auf die bereits über 30 Jahre ansässigen Holzkirchnerinnen und Holzkirchner zu, die einen Anteil von 27,9 % haben. Es sind aber auch Neu-Holzkirchner vertreten.



3.2 Liste der Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter

Isabella Beck

Fabian Bibrack

Brigitte Binder

Gertraud Deller

Stefanie Giegling

Bernd Gilcher

Marion Grandl

Annemarie Hafner

Roy Hengstmann

Gabriele Kaiser

Lea Lehmann

Tanja Lincke

Victoria Nandico

Immanuel Pache

Bärbel Rietig

Hubert Sroka

Christian Stoffler

Julia Wurzenberger

Julia Adler

Alper Alp

Henning Barthe

Detlef Christ

Dominik Dillig

Gudrun Geiger

Wilfried Hackenbroich

Ute Haury

Susanne Heinze

Sabine König

Stefan Kranzkowski

Sigrid Kuhn

Anneliese Maier

Ursula Mayer

Waltraut Pampus

Jürgen Rohr

Petra Scholz

Ralf Schreier

Jürgen Segieth

N. N.

Andrea Vellage

Florian Wahl

Petra Widmann

Uschi Woods

Evi Ziereis

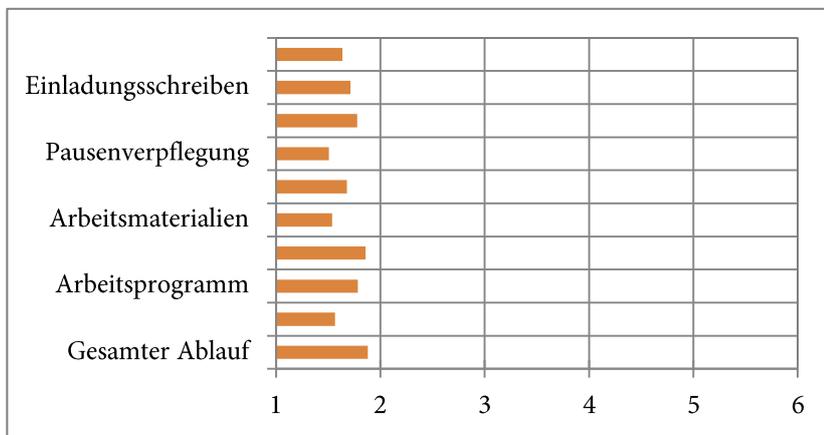


4. Verfahrensbewertung

Zur Bewertung der Veranstaltung wurden den Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Ende des zweiten Tages Fragebögen ausgeteilt, die diese auf freiwilliger Basis ausfüllen konnten. Die Auswertung der Fragebögen erfolgte anonym.

Im ersten Teil der Befragung wurden der Gesamtverlauf und Teilaspekte anhand von Schulnoten bewertet. Im zweiten Teil des Fragebogens konnten die Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter weitere Anmerkungen zu positiven und negativen Aspekten der Veranstaltung geben.

Die Veranstaltung wird insgesamt mit der **Note 1,7** bewertet. Diese gute Bewertung deckt sich mit der Angabe, dass 94 % die Teilnahme weiterempfehlen würden.



Bewertung der Veranstaltung nach Kategorien

Aufgegliedert nach den unterschiedlichen Rubriken erhielten die Pausenverpflegung und die Arbeitsmaterialien mit 1,5 die besten Noten. Auch das Tagungspersonal und die Betreuung durch das Projektbüro bekamen gute Noten (1,6). Es folgten die Referenten und das Einladungsschreiben mit 1,7, das Mittagessen und das Arbeitsprogramm mit 1,8. Arbeitsbögen und Aufgabenblätter) und der Ablauf an

den zwei Tagen wurden ebenfalls als gut eingeschätzt (1,9).

Im zweiten Teil wurden offene Fragen gestellt, deren Ergebnisse im Folgenden zusammengefasst dargestellt werden.

Auf die Frage, welche Themen den Teilnehmern gefehlt hätten, führten 69,8 % der Befragten nichts an. Bei den Nennungen fällt auf, dass es kaum zu Überschneidungen bei den Rückmeldungen kommt. Nur drei Themen wurden von mehr als einer Person genannt, jeweils jedoch auch nur zweimal. Dazu zählt die Planung zu Sportstätten und Freizeitaktivitäten, auch hinsichtlich einer Zentralisierung verschiedener Angebote. Des Weiteren hätten Teilnehmer gerne auch zum Thema des bezahlbaren Wohnraums beraten

und mehr über den aktuellen Stand der möglichen Umgehungsstraße erfahren und darüber diskutiert.

Überflüssige Themen wurden nach der Meinung von 86 % der Teilnehmerinnen und Teilnehmern nicht behandelt. Zwei Bürgerinnen oder Bürger hielten die Diskussion über die Parkplatzsituation für Pkw und Fahrräder am Bahnhof nicht für notwendig. Zwei weitere gaben an, dass es zu Überschneidungen

bei den unterschiedlichen Themen gekommen sei.

Als störend wahrgenommen wurde während der Veranstaltung von einigen Bürgerinnen und Bürgern vor allem der Zeitdruck. Für Diskussion und Ideenentwicklung hätten einige Mitwirkende sich mehr Zeit gewünscht. Dies traf besonders auf die Arbeitseinheiten am ersten Veranstaltungstag zu. Nur eine Person hielt die Arbeit in den Kleingruppen für zu lange. Einige Teilnehmende fanden, dass einzelne andere Teilnehmer einen zu großen Teil der Redezeit in Anspruch nahmen.

Die Zusammenarbeit mit Mitbürgern war der Aspekt mit den häufigsten Nennungen bei den besonders positiven Punkten der Veranstaltung. Dabei wurden mehrmals die Freundlichkeit und Offenheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer untereinander aufgeführt. Etwas weniger häufig genannt wurden die Arbeitsgruppen und die Atmosphäre. Des Weiteren wurde die Möglichkeit der aktiven Beteiligung, die Vorträge, die gute Begleitung durch das Team und das Essen gelobt. Nur 23 % der Beteiligten machten an dieser Stelle keine Angaben.

Bei der Frage nach der Motivation zur Teilnahme am Bürgergutachten wurden die Mitwirkung an der Ortsentwicklung und die grundsätzliche Möglichkeit der Teilnahme mit Abstand am häufigsten aufgeführt. Mit annähernd gleicher Anzahl an Nennungen folgten Neugierde, Bürgerpflicht, Einladung, Verbesserung der Verkehrssituation und allgemeines Interesse. Nur 11,0 % der Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter gaben keine

ausschlaggebenden Gründe für ihre Teilnahme an.

Am Ende des Fragebogens konnten die Bürgerinnen und Bürger ganz frei noch weitere Anmerkungen machen. Bei diesen fällt auf, dass sich die größte Überschneidung bei

denjenigen Punkten fand, die die Verwendung der erarbeiteten Ergebnisse im weiteren Planungsprozess und eine Unterrichtung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer darüber forderte bzw. eine aktive Beteiligung auch bei anderen Pro-

jekten vorschlug. Auch der Vorschlag nach mehr Zeit (beispielsweise durch einen zusätzlichen Tag) wurde zweimal genannt.



5. Ergebnisse

5.1 Zum Verständnis und zur Interpretation

Ergebnisse kommen bei Bürgergutachten durch mehrere **Schritte** zustande:

Zunächst diskutieren die Bürgerinnen und Bürger in Kleingruppen und einigen sich auf wenige wichtige Vorschläge oder Einschätzungen. Dann stellen sie diese Ergebnisse ihrer Planungszelle vor. Die Prozessbegleiter erfassen sie auf Plakaten (Flipcharts).

Jede und jeder Einzelne kann dann mit fünf Punkten bewerten. Am Ende der Planungszellen wurden die drei jeweils höchstbepunkteten Aussagen jeder Arbeitseinheit nochmals bepunktet, um eine Gesamtgewichtung zu erhalten. Die Projektleitung hat die Ergebnisse

beider Planungszellen zusammengeführt und „geclustert“, das heißt zu Blöcken geordnet. Vertreterinnen und Vertreter beider Planungszellen haben die Zusammenfassung geprüft.

Die **Clusterung** stellt bei größeren Bürgergutachten eine zentrale Herausforderung dar. Hier, bei einem Kompakt-Bürgergutachten mit zwei Planungszellen, bestand die Möglichkeit zu verdichten und gleichzeitig einen Einblick in die Breite der Diskussion zu geben. In den Texten sind die wichtigsten Inhalte erläutert; in den Tabellen sind die Gruppen hervorgehoben, alle Einzelaussagen aber nach Punktwerten darunter aufgeführt. So bieten sich

jeder Leserin und jedem Leser Möglichkeiten zur eigenen Gruppierung der Ergebnisse.

Die **Punktwerte** werden in absoluten Zahlen angegeben. Jede teilnehmende Person konnte im Regelfall fünf Punkte verteilen, und zwar frei, also beispielsweise alle auf eine Aussage, je eine auf fünf Aussagen oder zwei auf eine, drei auf eine andere usw. Bei 43 kann eine Zahl von 22 Punkten bereits eine Mehrheit aller Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter bedeuten. Die mit großem Abstand höchstbepunktete Einzelaussage erhielt 60 Punkte (siehe Arbeitseinheit 8, Ortsteilthemen).

5.2 Ergebnisse der Arbeitseinheiten

AE 01: Siedlungsentwicklung

AE 1: Siedlungsentwicklung und Grünzüge	Einzel-Punkte	Cluster-Punkte
Grünzüge		63
Grüner Ring: Verbindung der Grünflächen im Ortsrandbereich (dafür Flächen freihalten)	16	
Grüntrasse von Föching ins Zentrum	11	
Frischlufschneise aus Richtung Kogel inkl. Friedhof	10	
Grünfläche als Verbindung zwischen Alt-Erlkam und Föching	10	
Eisstadion in eine Grünflächenverbindung mit dem Kogel integrieren	7	
Gewerbegebiet Rudolf-Diesel-Straße mit Grünanbindung attraktiver anbinden	5	
Flächen zwischen Bahnhof und Schulen als Grünzüge ausweisen	2	
Grünkorridor nach Erlkam erhalten	1	
Baumgarten mit Sportplatz verbinden und weiter mit Krankenhaus-Schneise	1	
Herdergarten		33

Grünzüge stehen an erster Stelle, also grüne Verbindungen. Darunter wiederum nimmt den ersten Rang ein Grüner Ring um den Ort Holzkirchen ein, der alle Grünflächen verbinden soll. Im Einzelnen sind Grünzüge aus verschiedenen Richtungen relativ ähnlich gewichtet worden (aus Föching, vom Kogel her, zwischen Alt-Erlkam und Föching usw.). Dass es sie geben soll, ist eine starke Empfehlung.

Der **Herdergarten** soll zentraler, grüner Platz werden und einen *Biergarten* bekommen. (Diese Forderung wird im Verlauf des Bürgergutachtens noch mehr-

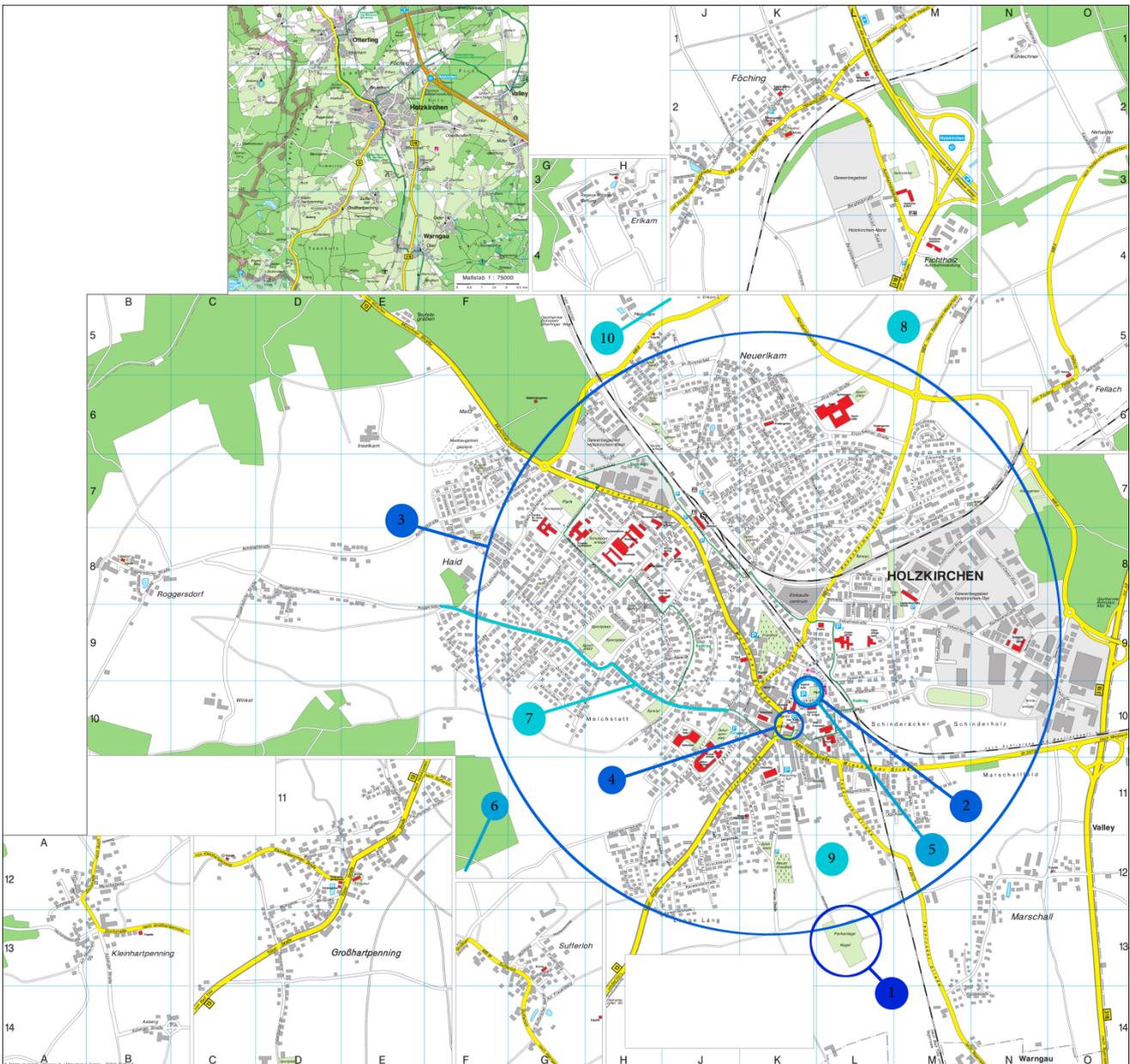
Herdergarten als ortsnaher zentraler Platz für Veranstaltungen umgestalten (ohne Parkplatz)	18	
Biergarten im Herdergarten	15	
Schutz- und Naherholungsgebiete		32
ogel als wichtigstes Naherholungsgebiet erhalten	19	
Wasserschutzgebiet Flintsbach nicht antasten, besser anbinden, Fußball-/Sportplatz einbeziehen	13	
Straßen und Wege		16
Verkehrsberuhigung Roggersdorfer Straße	11	
Verbreiterung des Fuß- und Radwegs vom Marktplatz bis Steindlallee	4	
Weg zwischen Hagebaumarkt und Industriegebiet verbreitern, Grünfläche aufwerten	1	
Marktplatz , ohne Durchgangsverkehr	16	16
Grünflächen, Begrünungen		13
Grünflächen für Gewerbegebiet Föching	7	
Mehr Grünflächen im Gebiet der Schulen, auch Verbindung nach außen	6	
Ergänzende Grünfläche bei der Rosenheimer Straße (HEP → neue Umgehungsstraße)	0	
Ausstattung von Grünflächen		10
Grünfläche Valleyer Weg mit Weiher/Wasserspielplatz aufwerten und verbinden mit Spielplätzen, Inliner-Strecke u. ähnl.	8	
Mehr Sitzgelegenheiten in Grünbereichen	2	
Allgemein, Sonstiges, Einzelaussagen		
Bestehende Grünflächen belassen	8	
Alle Verbindungen für Fuß- und Radverkehr ausbauen	9	
Trimm-Dich-Pfad und Joggingstrecke als Abschluss der Grünzüge	7	
Sportplatz an der Privatschule und Real-/Grundschule tagsüber öffnen	4	
Wege auch für Ortsunkundige kenntlich machen	1	
Mehr Jugendzentren in Grünflächen	0	
Summe der Punkte		183

mals und deutlich vertreten werden, vor allem in der Arbeitseinheit 7.)

Bestehende **Schutzgebiete** sollen erhalten bleiben. (Es schien klar, dass niemand plant, die Schutzgebiete anzutasten.

Möglicherweise unterstützten etliche Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter vor allem solche Empfehlungen, die nicht schon in Politik und Verwaltung angekommen oder in der Umsetzung sind.)

Dass der Marktplatz vom Durchgangsverkehr befreit werden soll, brachten manche Teilnehmenden schon ganz am Anfang ein. Dieser Wunsch spielt in einigen weiteren Arbeitseinheiten und auch bei der Gesamtgewichtung eine Rolle (siehe Arbeitseinheit 8d).



Legende

- 1 Kogel als wichtigstes Naherholungsgebiet erhalten (19)
- 2 Herdergarten als ortsnahe zentraler Platz für Veranstaltungen umgestalten (ohne Parkplatz) (18)
- 3 Grüner Ring: Verbindung der Flächen im Ortsrandbereich (dafür Flächen freigehalten) (16)
- 4 Marktplatz ohne Durchgangsverkehr (16)
- 5 Biergarten im Herdergarten (15)
- 6 Wasserschutzgebiet Flinspach nicht antasten, besser anbinden, Fußball-/Sportplatz einbeziehen (13)
- 7 Verkehrsberuhigung Roggersdorfer Straße (11)
- 8 Grüntrasse von Föching ins Zentrum (11)
- 9 Frischluftschneise aus Richtung Kogel inklusive Friedhof (10)
- 10 Grünfläche als Verbindung zwischen Alt-Erlkam und Föching (10)

Planinhalt

Arbeitseinheit 1
Landschaft und Siedlung

Planverfasser

gfb Gesellschaft für Bürgergutachten

Bearbeiter

Daniel Baier

Maßstab

Keine Angabe



Kartengrundlage

Geobasisdaten - Bayerische Vermessungsverwaltung; 739/16

Karte zur AE 1: Siedlungsentwicklung

AE 2: Fußverkehr – Ergänzungen und Verbesserungen	Einzel- Punkte	Cluster- Punkte
Fußwege		87
Marktplatz, HEP, Bahnhof und drumherum:	62	
Marktplatz–HEP und Bahnhof: Gehweg breiter	17	
Verbesserung/Verbreiterung Fußwege Rosenheimer Straße zur Frühlingstraße bzw. Münchner Straße	14	
Rosenheimer Straße zwischen HEP und Oskar-von-Miller-Platz verkehrssicherer für Fußgänger und Radfahrer	11	
Fußweg Oskar-von-Miller-Platz, Entfernen der Parkbuchten, Verbreiterung Fuß-/Radweg (Richtung Bahnhof)	10	
Hochweg Bahnhof–Oskar-von-Miller-Platz entlang Münchner Straße als Fuß- und Radweg (autofrei)	10	
Andere Fußwege	25	
Roggersdorfer Straße: Gehweg (auch breiter, auch weiter draußen)	5	
Fußweg von Großhartpenning über Sufferloh nach Holzkirchen nicht an Bundesstraße entlang	4	
Fußanbindung von Marschall ins Gewerbegebiet mit Querung Straße und Bahn	4	
Hartpenning beidseitiger Fußweg an der Hauptstraße	3	
Marschall Straße Richtung Holzkirchen: Gehwegsanierung und Verbreiterung bis zur Bahnüberführung/Radweg	3	
Fußweg Frühlingstraße–Valleyer Straße fehlt	2	
Durchstich für Fußgänger von der Thanner zur Deisenberger Straße	2	
Ausbau Trampelpfad Linden-/Buchenstraße an Bahn entlang Richtung HEP	1	
Gehweg Tölzer Straße und Tegernseer Straße zu eng	1	
Flinspachstraße in Freizeit (z. B. Schlitten) → Verkehrsberuhigung (Roggersdorfer Straße → Sportplatz)	0	
Zebrastrreifen und andere Fußgängerquerungshilfen		34
Zebrastrreifen statt Ampel (Batusa)	10	
Alle Kreisverkehre mit Zebrastrreifen	10	
Haidstraße Zebrastrreifen vor evangel. Kindergarten	5	
Zebrastrreifen an Kreisverkehr zum HEP	4	
Zusätzlich Zebrastrreifen an der Ecke der Mittelschule/Holzstraße	3	
Zebrastrreifen Haidstraße - Marxbauerstraße	2	
Schulwege		19

AE 2: Fußverkehr

Welche Verbesserungen soll es für den Verkehr zu Fuß, für das Gehen in Holzkirchen geben?

Hier lassen sich einige Gruppen von Maßnahmen unterscheiden: An erster Stelle stehen die **Wege** selbst, also im Wesentlichen befestigte, abgegrenzte Verkehrsflächen, die für Fußgänger reserviert sind. 87 Punkte betonen diese Maßnahmengruppe.

Vor allem sollen die Achsen vom Marktplatz zum HEP und die zum Bahnhof, also das Ortszentrum von Holzkirchen, für Fußgänger sicherer und bequemer werden. Dafür gab es 62 Punkte. Das beginnt ganz einfach mit breiteren Gehwegen entlang der Straßen. Bis jetzt fühlen sich viele dort nicht wohl und einige auch nicht sicher. Fußwege außerhalb des Ortszentrums sind weniger stark bepunktet (vielleicht, weil das Ortszentrum so wichtig ist oder möglicherweise auch weil die meisten Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter aus dem Hauptort Holzkirchen kamen).

An zweiter Stelle kommen **Zebrastrreifen**. Man will die Straßen überqueren können und dabei sicher sein und Vorrang haben.

Schulwege und **Eisenbahnunterführungen** sind mit jeweils 19 Punkten zwar weniger, aber doch noch wichtig.

Ampeln, vor allem Ampelschaltungen, bei denen die Fußgänger nicht so lang warten müssen, sind ein weiteres Anliegen. Ampeln und Zebrastrreifen kämen zusammen auf 45 Punkte, und zählt man hierzu noch die Eisenbahn-Unterführungen, so befassen sich mit **Querungsmöglichkeiten** von Verkehrswegen Empfehlungen mit insge-

Sichere Schulwege: Zebrastreifen vor Mittelschule ergänzt um Schwellen/Blitzer zur sicheren Querung, Grundschule 1: gefährliche Stelle Tiefgaragen-Ausfahrt, ohne Gehweg – 2 Querungen sind unattraktiv, Heimbucher Straße	14	
Erhöhung Sicherheit der Schulwege zum Bahnhof und Batusa	3	
Verlangsamung um die Schule herum (Baumgartenstraße)	2	
Bahnunterführungen		19
Fußanbindung Lindenstraße/Buchenstraße ins (alte) Gewerbegebiet mit Unterführung (Kinder überqueren Gleise!)	16	
Erlkamer Straße – Fußanbindung unter Bahn zu eng	3	
Ampeln		11
Gleichschaltung Ampel von Fußgängern und Autos generell	8	
Verkürzung der Ampelzeiten Münchner Straße - Jaud und Tölzer Straße – Kleeblatt	2	
Fußgängerampel Akustik? Countdown?	1	
Parkende Autos entfernen (→ mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer)		11
Entfernung der Parkbuchten Münchner Straße zwischen Markt- und Oskar-von-Miller-Platz	10	
Haidstraße Richtung Bahnhof: Inseln absolutes Halteverbot, man kann nicht mehr durch: Parkverbot mit Inseln auf andere Seite verlagern, vorm Kindergarten keine parkenden Autos	1	
Ausstattung, Möblierung		9
Bessere Beleuchtung in Föching, Schulstraße u. a. Allee zum Kogel (Hundebesitzer)	5	
Bänke an Flinspach u. a. Stellen	4	
Allgemeines, Sonstiges		
Aspekte des Behindertenbeauftragten in Planungen berücksichtigen (Sehbehinderung, Mobilitätshindernisse)	9	
An Zebrastreifen Spiegel für Fußgänger anbringen, um Fahrradfahrer zu sehen - Rechtsabbieger Erlkamer Straße auf Münchner Straße	6	
Problem Abbieger und Zebrastreifen Kreuzung Marktplatz/Kirche, Tegernseer → Münchner Straße	5	
Summe der Punkte		190

samt 64 Punkten – das wäre Rang zwei.

Damit Fußgänger mehr Platz haben, sollen Parkplätze an einigen Stellen weichen.

Es gibt zwar stärker und weniger stark bepunktete Gruppen, aber keine sehr deutlichen Spitzenreiter bei einzelnen Aussagen. Man kann daher folgern, dass es auf die Vielzahl von Verbesserungen ankommt – damit beispielsweise ein gutes, attraktives Fußwegenetz entsteht.

AE 3: Radverkehr

AE 3: Radverkehr	Einzel-Punkte	Cluster-Punkte
Im Zentrum: Hauptachsen für Radfahrer verbessern		89
Hauptverkehrsachse Münchner, Rosenheimer, Tegernseer, Roggersdorfer, Miesbacher, Tölzer Straße und Einbeziehung Hochweg Münchner Straße	22	
Münchner und Tölzer Straße mit Sicherungstreifen	18	
Münchner Straße bis Ortsrand: sicherer, breiter, begrünter Radweg	17	
Baumgarten-/Roggersdorfer/Haidstraße → Bahnhof als abgetrennte schöne Radstraße/-spur (neben Autos)	9	
Radwegeverbindungen schaffen zu Schulen und Freizeiteinrichtungen	9	
Radwege von Großhartpenning auch nach Ortschild (Baumgartenstraße)	7	
Verlängerung Radweg vom Ortseingang bei Aral-Tankstelle zum Marktplatz	7	
Verkehrsberuhigung Baumgartenstraße, Sicherungstreifen oder ähnliches für Radfahrer	2	
Bahnhof → Gymnasium (Stielerstraße): getrennte Radspur	0	
In/zwischen/zu den Ortsteilen Radwege verbessern		23
Durchgehender Radweg Lochham–Marschall–Holzkirchen Bahnhof	11	
Ortsausgang Marschall bis Bundesstraße Osterwarngau: Radwegverlängerung	7	
Holzkirchen → Thann: Radweg oder Mischnutzung in <i>beide</i> Richtungen	4	
Kleinhartpenning → Buch: Radweg geteert (separat oder Mischnutzung)	1	
Radring ins Gewerbegebiet Nord. Rosenheimer Straße → Rosenheimer Bahnlinie bis Nordumgehung → Unterführung Industriegebiet Nord mit Abzweig Richtung Föching		16
Ausbau		14
Radweg zum Bahnhof angleichen, Erlkamer Straße ans gleiche Niveau → Gefahrstelle vermeiden	7	
Fahrradweg HEP/an der Brücke	5	
Verbesserung der Radwegsituation am Kreisverkehr TSE/Penny	2	
Fahrrad-Abstellplätze		13
Am Bahnhof und Marktplatz überdachte, gute Radständer	8	
Mehr Fahrradständer im Zentrum	2	
Parkbarriere als Platzhalter für Radständer generell	2	
Felgenkiller spiralförmige Abstellanlage und Treppe am HEP radlfreundlicher machen	1	

Dem Fahrrad war die dritte Arbeitseinheit gewidmet. Auch hier ging es darum, Ergänzungen und Verbesserungen an den Netzen der Verkehrsplaner anzubringen.

Und wie beim Fußverkehr, so stehen auch beim Radverkehr die **Hauptverkehrsachsen** im Ortszentrum im Mittelpunkt (vor allem Münchner, Tegernseer, Rosenheimer, Miesbacher und Roggersdorfer Straße), und zwar geht es sowohl um Radwege als auch um Schutzstreifen oder ähnliches. Mit zusammen 89 Punkten haben sie hohe Priorität. Die Radwege von und nach oder in den Ortsteilen sind mit 23 Punkten jedoch auch nicht unwichtig.

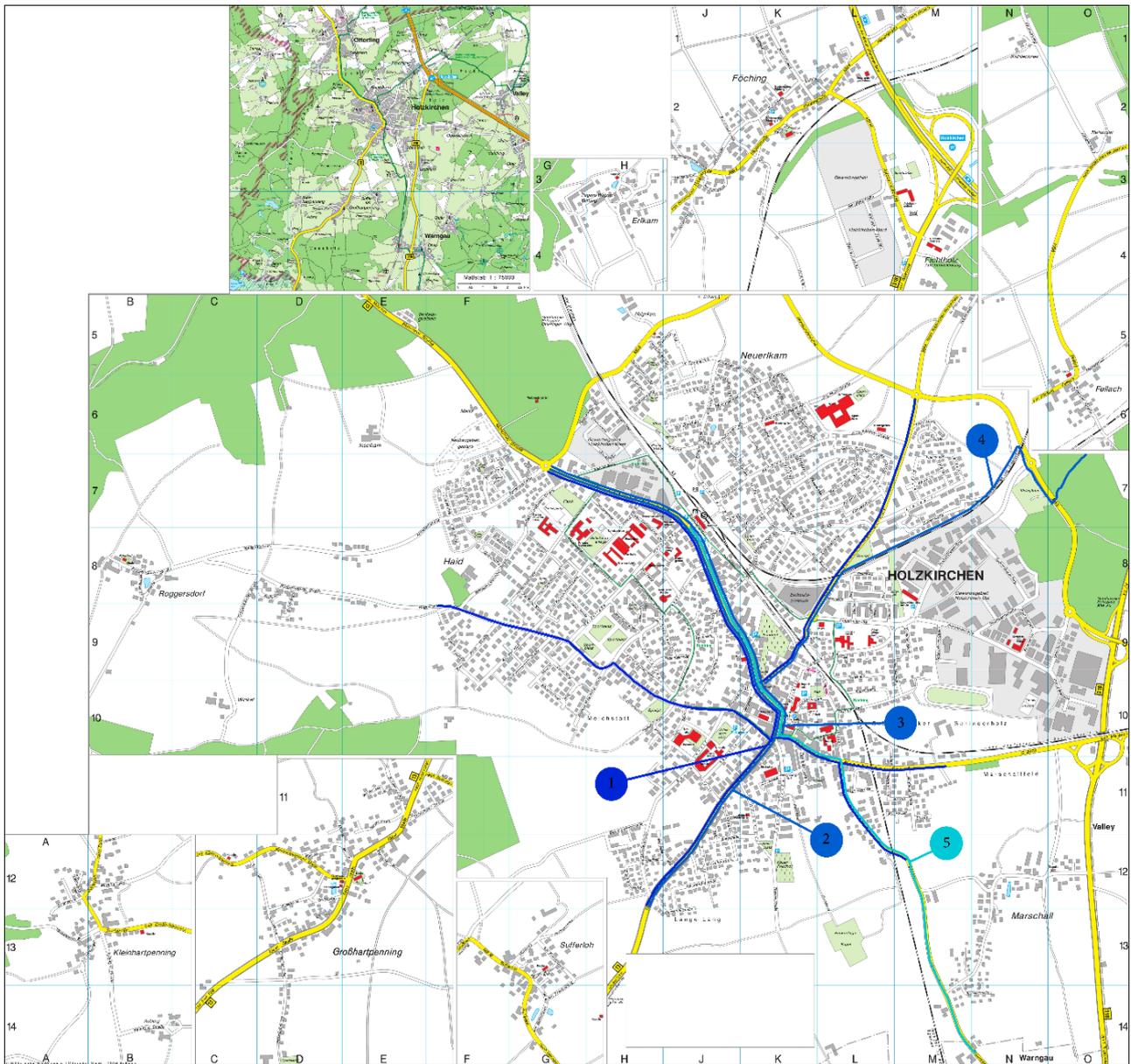
Daraus lässt sich schließen: Das Fahrrad als Alltags-Verkehrsmittel ist offensichtlich ein wichtiges Anliegen der Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter; es geht also nicht so sehr um schöne Radwege für die Freizeit.

An dritter Stelle steht ein Radring, an vierter folgt der Ausbau bestehender Radwege und an fünfter bessere Fahrrad-Abstellplätze. Auch überörtliche Radwegeverbindungen spielen eine Rolle.

Insgesamt zeigt sich das Bedürfnis nach einem Verkehrsnetz, das für den Fahrradverkehr deutlich verbessert wird. Neuzugänge sind dabei die Hauptstraßen des Ortszentrums.

Überörtliche Radwege		10
Überregionaler Radweg von Holzkirchen nach Tegernsee und nach Bad Tölz	7	
Beschilderung für überregionale Freizeitverbindungen Richtung Tegernsee	1	
Bei kleineren ortsverbindenden Landstraßen (z. B. nach Dietramszell) Geschwindigkeitsbegrenzung und Mischstraße oder getrennter Radweg	2	
Bahn-Unter-/Überquerungen		8
Radweganbindung von Neu-Erlkam über/unter Bahn durch Richtung Münchner Straße	6	
Mehr Verbindungen (Rampen) über Bahngleise	2	
Sonstiges, Einzelaussagen		
Vorhandene Radwege besser markieren: Rotstreifen, Otto-Meyer-Ring Einmündung besser beschildern	7	
Radwegverbindung bei Planungen von neuen Wohngebieten gleich einplanen	6	
Zugänge Bahnhof/Gleise: jeweils Rampe und Treppe	5	
30 km/h im Ort	4	
Gewerbegebiet-Parkplätze als P+R-Parkplätze für Fahrradwege-Fahrer nutzen am Wochenende	2	
Auf schnellen (blauen) Routen getrennte Fuß- und Radwege	2	
Spontane Ausleihmöglichkeiten für Radler	2	
Insgesamt breitere Radwege	1	
Summe der Punkte		202





Legende

- 1 Hauptverkehrsachse Münchner, Rosenheimer, Tegernseer, Roggersdorfer, Miesbacher, Tölzer Straße und Einbeziehung Hochweg Münchner Straße (22)
- 2 Münchner und Tölzer Straße mit Sicherungstreifen (18)
- 3 Münchner Straße bis Ortsrand: sicherer, breiter, begrünter Radweg (17)
- 4 Radring ins Gewerbegebiet Nord. Rosenheimer Straße --> Rosenheimer Bahnlinie bis Nordumgehung --> Unterführung Industriegebiet Nord mit Abzweigung Richtung Föching (16)
- 5 Durchgehender Radweg Lochham - Marschall - Holzkirchen Bahnhof (11)

Planinhalt

Arbeitseinheit 3
Radverkehr

Planverfasser

gfb Gesellschaft für Bürgergutachten

Bearbeiter

Daniel Baier

Maßstab

Keine Angabe



Kartengrundlage

Geobasisdaten:
Bayerische Vermessungsverwaltung

Karte zu AE 3: Radverkehr

AE 04: Öffentlicher Verkehr

AE 4: Öffentlicher Verkehr – Ergänzungen und Verbesserungen	Einzel- Punkte	Cluster- Punkte
Fahrplan		35
BOB-Verkehr bis 1:00 Uhr nachts	20	
Busse sollten mit S-Bahn-Takt abgestimmt sein	11	
Schulbus von Marschall nach Holzkirchen Bahnhof abgestimmt auf Zugfahrplan	4	
Haltestellen		31
Bahnhaltestelle außerhalb Holzkirchen Ort → Gewerbegebiet Nord	13	
Überprüfen: Liegen Haltestellen richtig (in der Nähe von Ziel/Quelle)?	8	
Bessere Beleuchtung der Haltestellen	3	
Ortsbus: Haltestellen sinnvoll für Senioren (z. B. Altenheim, Ärztehaus)	4	
Bushaltestelle FOS (Fachoberschule)	3	
Flexibles Zu- und Ausstiegs-System (Halten außerhalb Haltestellen)	0	
Preis		24
Kostenfreie Nutzung der Ortsbusse	18	
Bonus-System für Reisende durch Geschäfte/ Gewerbebetriebe	4	
2-km-Linie für Schülerbeförderung trennt Föching (Fahrschüler/Radfahrer)	2	
Ortsbus (mit 1,70 €) teurer als Dauerparkplatz am Bahnhof: ist nicht nur unbequemer, sondern auch teurer => Bus attraktiver machen gegenüber Auto	0	
Information		24
Marketing: Wo fährt der Bus wann?	12	
Elektronische Anzeigen	5	
Ortsbus: bessere Information über Fahrplan und Tarife (Internet, App)	5	
Ortsbusse: einfachere Namen/Nummern	2	
Bus-Shuttle zur Schule statt Eltern-Shuttle	16	16
Pendlerparkplatz für Autos am Ortseingang von Tölz kommend mit Shuttle-Bus auf separater Spur	15	15
Schulbusunternehmen nicht nur nach niedrigen Kosten auswählen: deutsche Sprache, Fahrkönnen	13	13
Verkehr bei Festen		11
Bedarfsgerechte Shuttle für Feste	6	
Dialog mit Vereinen bei Sonderveranstaltungen für Rufbus-Zubringer-System (Haidstraße → Park- plätze)	5	

Beim öffentlichen Verkehr lag in den Impulsreferaten der Schwerpunkt auf dem Bus (die Eisenbahn ist schwer zu beeinflussen und zu verändern). Die Aufgaben an die Bürgerinnen und Bürger waren hier aufgeteilt: in Ergänzungen und Verbesserungen für das ÖPNV-System und in die Frage, unter welchen Umständen sie selbst (vom Auto) auf den Bus oder auch die Bahn umsteigen würden.

4a: Ergänzungen, Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr

Die wichtigste Verbesserung ist ein geänderter **Fahrplan** (35 Punkte insgesamt). Die BOB sollte bis ein Uhr nachts fahren, das verlangt die höchstbepunktete Einzelaussage dieser Arbeitseinheit. Zwei Empfehlungen sagen, dass Bus- und Zugfahrpläne besser aufeinander abgestimmt werden sollen. (Besser aufeinander abgestimmt werden sollten aber auch die Ortsbuslinien.)

Vorschläge für **Haltestellen** (mit 31 Punkten) sind fast ebenso wichtig. Hier sticht der Wunsch heraus, dass es einen Eisenbahn-Haltestelle außerhalb des Ortes Holzkirchen gibt. Dass Busse auch zwischendrin halten, wird weniger wichtig gesehen.

Der **Preis** (Tarif) ist mit 24 Punkten ebenso wichtig wie eine verbesserte **Information**. Besonders hoch bepunktet ist der Vorschlag, den Ortsbus gratis fahren zu lassen. Man sollte aber auch wissen, wann welcher Bus wo fährt, und das möglichst aktuell durch elektronische Anzeigen.

Linien		
Ortsbuslinien aufeinander abstimmen	7	10
Linienführung der Schulbusse „straffen“ (z. B. Sufferloh – Gymnasium – GS => 45 Minuten)	3	
Einzelassagen		
Bahnhof attraktiver gestalten (funktionierende Aufzüge, Reinigung/Sauberkeit)	10	
Ortsbus für Schüler nutzbar	8	
Schüler fragen	5	
Winterbus	4	
Miet-/Leihfahrräder am Bahnhof	1	
<i>Summe der Punkte</i>		207

Eine Forderung richtet sich nicht an die Gemeinde, sondern an die Eltern: Sie möchten ihre Schulkinder doch nicht selbst mit dem Auto zur Schule fahren, sondern die Kinder mit dem Bus schicken. So könnte viel Verkehr gespart werden.

Mit einem Pendlerparkplatz am Ortseingang könnten Autos abgefangen und Menschen in Shuttle-Busse umsteigen.

Diese Busse sollten besonders schnell vorankommen. Schulbus-Unternehmen sollten nach Qualität, nicht nur nach dem Preis ausgewählt werden. Für die feiernde Bevölkerung relevant ist, dass es zu Festen besondere Busse geben soll, auch nachts. Wie schon erwähnt, könnte auch die Linienführung teilweise überarbeitet werden, und der Bahnhof dürfte attraktiver sein (das heißt sauberer, mit funktionierenden Aufzügen usw.).



AE 4b: Bedingungen für ein Umsteigen auf den ÖPNV	Einzel-Punkte	Cluster-Punkte
Takt, Fahrplan		53
Takt – umso kürzer, desto besser	27	
Taktung (regelmäßig zu fest wiederkehrenden Zeiten)	12	
Taktzeit < 1 h: sonst zu lange Umstiegs- und Wartezeiten	6	
Bus viel häufiger von ½ 7 bis ½ 9 oder 9 Uhr und abends von 16:30 bis 19:30 Uhr	6	
Fahrtzeit - je kürzer, je lieber; Linien optimieren, Termine anders planen	2	
Haltestellen		25
Haltestellen mit Überdachung und Sitzplätzen	9	
Haltestellen müssten nah sein	9	
Bahnhof Süd neuer Haltepunkt (MVV)	7	
Preis		24
Preis – je billiger, je mehr (Kostenfrage?)	18	
Günstiger (Preis)	6	
Wenn kostenlos	0	
Information, Einheitlichkeit		24
Einheitliches Tarif- und Fahrplansystem	14	
Marketing verbessern (Fahrtzeit, Kosten, keine Wahrnehmung des Busses)	10	
Wenn Busverbindungen an Orte, wo kein Zug fährt (z. B. Kirchsee, Osterwarngau)	23	23
Rufbus		20
Bus auf Anforderung	17	
Sehr flexibel wie Anruf-Sammel-Taxi (AST)	3	
Sonstiges, Einzelaussagen		26
Bus keine attraktive Alternative (sofern nicht gesundheitlich motiviert oder Auto eingeschränkt/nicht nutzbar)	14	
Wenn Ortsbus flexibel zum Einkaufen mit Gepäck (Platz)	9	
Wenn Pkw-Verkehr eingeschränkt würde	3	
Summe der Punkte		195

4b: Voraussetzungen für ein Umsteigen auf den ÖPNV

Unter welchen Bedingungen oder Umständen würden die Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter selbst mehr Bus und Bahn fahren oder ganz umsteigen?

Ziemlich eindeutig wären häufigere und vor allem **vertaktete** Verkehre dazu wichtig (53 Punkte). Dann muss man nicht nachsehen oder nachdenken, wann der nächste Bus kommt, und nicht lang warten.

Mit einigem Abstand folgen die **Haltestellen**. Sie sollten nicht nur nah, sondern auch gut ausgestattet sein (mit Dach und Sitzen).

Fast gleichrangig ist der **Preis**. Genaue Preisgrenzen sind nicht angegeben worden. Gleich wichtig wie der Preis ist die **Information**. Tarif, zugängliche Fahrpläne und Einheitlichkeit in der Darstellung würde es den Interessierten erleichtern, die beste Verbindung zu finden.

Angeregt wurden auch Verbindungen an Orte, die bisher wenig angefahren werden (vor allem vom Zug). Ein Rufbus-System wäre ein weiteres Angebot, das den Umstieg erleichtert.

Einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer sehen im Bus aber keine Alternative für Menschen, die selbst Autofahren können (14 Punkte).

AE 05: Kraftfahrzeug-Verkehr

AE 05: Kfz-Verkehr: Ergänzungen und Verbesserungen	Einzel-Punkte	Cluster-Punkte
Umgehungsstraßen		78
Südümfahrung	21	
Südümgehung inkl. Umgehung von Großhartpenning	7	
Südümfahrung nach Großhartpenning mit Abstand zu Häusern oder baulich → hohe Geschwindigkeit, fließender Verkehr)	7	
Eher nördliche Variante der Südümfahrung mit Haltepunkt	7	
Andere Umfahrungen	25	
Ortsumgehung Föching von Hauptstraße zur B 318 (an östl. Seite Autobahn → neues Konzept B 318/BAB → Zufahrt B 318) Ziel: Entlastung von Föching und Holzkirchen von Verkehr aus nördlicher/östlicher Richtung Rosenheim/Ebersberg	15	
„Vision 2030“: „grauer Ring“: Gesamtumfahrung von Holzkirchen	6	
Lkw-Verkehr von Tölz über Kreuzstraße umleiten (solange keine Südümfahrung)	3	
Warn- und Orientierungssystem zur Umleitung auf Südümfahrung (statt durch Holzkirchen zu fahren)	1	
Alternative oder keine Südümfahrung	20	
Alternative zur Südümfahrung: Ausbau der B 318 mit Großkreisel Kreuzstraße/Richtung Tegernsee und in Tölz	16	
Keine Südümfahrung	4	
Umleiten auf Nordumfahrung	12	
McDonald's-Kreisel: abknickende Vorfahrt auf Nordumfahrung	12	
Tölzer/Münchner Straße		33
Tunnel von Anfang Tölzer Straße bis hinter Oskar-von-Miller-Platz (oberirdisch Fußgängerzone, Café, ...)	16	
Münchner Straße zur Einbahnstraße machen (für Radfahrer beide Richtungen offen)	8	
Lkw-Verbot für Münchner Straße (ausgenommen Lieferverkehr)	7	
Marktplatzkreisel (Tegernseer/Tölzer Straße/Marktplatz)	2	
Geschwindigkeitsreduzierung		22
Geschwindigkeitsdrosselung auf Münchner Straße baulich und durch Tempolimit	11	
Mehr Kontrollen Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30 in Wohngebieten für Schleich-/Ausweichverkehr) und Parkraum	6	

Grundsätzliches Planungsziel ist es, weniger Autos und mehr öffentlichen, Rad- und Fußverkehr in Holzkirchen zu haben. Dies ist vom Bürgermeister schon bei der Begrüßung und Einführung dargestellt worden, und auch die Verkehrsplaner hatten dieses Ziel vorausgesetzt, wie es Beschlüssen des Marktgemeinderats entspricht. In der fünften Arbeitseinheit gab es dennoch Raum, Verbesserungen und Ergänzungen für den Kraftfahrzeug-Verkehr vorzuschlagen.

In der zweiten Aufgabe dieser Arbeitseinheit ging es darum, an welchen Stellen der Fuß- und Radverkehr Vorrang vor dem Auto haben sollten, also wo der Kfz.-Verkehr noch beschränkt oder verlangsamt werden oder Raum abgeben soll.

Überraschend erscheint, dass kein einziger Vorschlag gemacht wurde, wo Autos in Holzkirchen besser fahren oder stehen können sollten. Das grundsätzliche Ziel, den Autoverkehr im Ort zu beruhigen und etwas einzudämmen, wurde offensichtlich auch von den Bürgergutachterinnen und Bürgergutachtern geteilt und angestrebt. Ihnen war auch bewusst, dass der größere Teil des Holzkirchner Autoverkehrs „hausgemacht“ ist, also in Holzkirchen beginnt oder endet. Als Durchgangsverkehr hatten die Verkehrszählungen einen Anteil von 21 Prozent ergeben.

An den Ortseingängen Radwege optisch herausheben, um Verlangsamung zu erzwingen	5	
Anschluss an B 318	9	
Sichere Anbindung von Marschall an B 318	6	
Aldi-Hexal-Kreisverkehr: Verbindung über Gewerbegebiet zur B 318	2	
Anbindung Gewerbegebiet Ost an B 318 Ausfahrt Holzkirchen	1	
Parken	4	
P+R im Gewerbegebiet West (bei McDonald's) mit Anschluss Nordtangente	4	
Bahnhof nur kurze Halbtagsparker (5 Stunden)	0	
<i>Einzelaussagen</i>		
Schwellenhindernisse in der Baumgartenstraße zur Vermeidung Schleichverkehr (von der Münchner Straße)	2	
Aus Holzkirchen Umweltzone machen: keine Lkw durch den Ort, Tempo 30	1	
Haupt-Bahnhof auslagern ins Gewerbegebiet Nord, Bahnhof-Halt soll bleiben (Verlagerung P+R)	1	
<i>Summe der Punkte</i>		137

AE 5a: Verbesserungen und Ergänzungen

Das Thema „**Umfahrung**“ war nicht Teil der Aufgabe des Bürgergutachtens, aus mehreren Gründen: Beschlossen wird darüber nicht in Holzkirchen, und es kann noch sehr lange dauern, bis aus dem Eintrag im Bundesverkehrswegeplan eine reale Straße wird. Dennoch war es etlichen Bürgergutachterinnen und Bürgergutachtern ein Anliegen, dass Umfahrungen kommen (Südumfahrung) oder besser genutzt werden (Nordumfahrung). Mit insgesamt 78 Punkten steht das Thema deutlich an erster Stelle der Empfehlungen.

Mit insgesamt 78 Punkten steht das Thema deutlich an erster Stelle der Empfehlungen. Es lässt sich aufteilen auf drei Untergruppen: zum einen die Südumfahrung (mit 25 Punkten), zum anderen etliche unterschiedliche Umfahrungs-Ideen (eine Umfahrung für Föching, eine Umfahrung von ganz Holzkirchen, und zum dritten wird vor allem eine Alternative zur Südumfahrung gesehen, die den Verkehr schon an der Kreuzstraße und durch

Ausbau der B 318 abfängt. Dazu wären weitere Maßnahmen (etwa ein Großkreisel in Bad Tölz) und eine Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen Gemeinden nötig.

Die nächsten Verbesserungsvorschläge für den Kraftfahrzeugverkehr betreffen bereits wieder das **Ortszentrum**, die Hauptstraßen von Holzkirchen: Tölzer und Münchner Straße, und hier geht es um Verkehrsberuhigung und

Vorrang für Fuß- und Radverkehr. Die Idealvorstellung einer Fußgängerzone mit Cafés wird hier beispielsweise durch einen Tunnel angestrebt (16 Punkte).

Die **Geschwindigkeit** der Autos zu **verringern**, ist Inhalt von weiteren Vorschlägen, die zusammen 22 Punkte erhielten.



AE 5b: Vorrang für Fuß und Radverkehr vor dem Kraftfahrzeugverkehr	Einzel-Punkte	Cluster-Punkte
Vorrang für Fuß- und Radverkehr (ohne genaue Bezeichnung der Art des Vorrangs)		64
Vorrang bei Schulen und Kindergärten <i>generell</i>	19	
Marktplatz und Herdergarten	17	
Münchner Straße komplett, O.-v.-Miller-Platz bis Ende Tölzer Straße bis Ortsausgang: Miesbacher und Rosenheimer Straße	8	
Münchner Straße: Vorrang <i>entlang</i> der Straße	5	
Straße nach Roggersdorf: auch hier Vorrang für Fußgänger und Radl	4	
Baumgartenstraße/Schule/Batusa	4	
Burgstaller/Baumgartenstraße: Anlieger frei, Schüler frei	3	
Marktplatz	2	
Bahnhofgelände	1	
Hafnerstraße	1	
Fußgänger und Radfahrer sollten auf der gesamten Münchner Straße = an allen wichtigen Querungen Vorrang haben (Marktplatz und Oskar-von-Miller-Platz)	0	
Autofreie Zonen		38
Fußgängerzone von Marktplatz bis Oskar-von-Miller-Platz	28	
Hochweg beim alten Friedhof und Eisdielen autofrei	10	
Zebrastreifen:		38
– an Kreisverkehren (31)		
Zebrastreifen an allen Kreiseln	17	
Kreisel am HEP → Zebrastreifen (abs. Vorfahrt für Fußgänger)	14	
– andere Zebrastreifen (7)		
Realschule Münchner Straße Verkehrsinsel/Atrium Zebrastreifen	5	
Zebrastreifen Baumgartenstraße, Mittelschule	2	
Absolutes Durchfahrverbot am Marktplatz für Lkw	23	23
Holzkirchen = « <i>shared space</i> », kein Vorrang, sondern Kommunikation und Rücksichtnahme => Verlangsamung	15	15
Einzel Aussagen und Sonstiges		
Vorrangige Ampelschaltungen für querende Fußgänger auf Münchner/Tölzer Straße	4	
Sichere und mehr Überquerungsmöglichkeiten über Gleise	4	
Summe der Punkte		178

AE 5 b: Vorrang für Fuß- und Radverkehr vor dem Kraftfahrzeugverkehr

Die meisten Ergebnisse haben die Aufgabe direkt aufgefasst und angegeben, an welchen **Stellen** der Vorrang von Fuß- und Radverkehr vor dem Auto durchgesetzt werden soll. Es handelt sich um eine allgemeine Forderung wie: an allen Schulen und Kindergärten, aber auch um viele räumlich bestimmte Vorschläge. Die Hauptstraßen und -plätze in der Ortsmitte spielen auch hier die Hauptrolle: Marktplatz, Herdergarten, Münchner, Tölzer, Miesbacher, Rosenheimer, Roggersdorfer Straße ...

Es gibt aber auch konkrete Aussagen, welcher Art der Vorrang sein soll, beispielsweise **autofreie Zonen** (zusammen 38 Punkte): Mit allein 28 Punkten wünscht man sich eine **Fußgängerzone** vom Markt- bis zum Oskar-von-Miller-Platz, weitere 10 Punkte unterstützen, dass der Hochweg entlang der Münchner Straße autofrei wird. Zumindest vom Lkw-Verkehr frei soll der Marktplatz sein, dafür wurden weitere 23 Punkte abgegeben.

Gleichauf mit ebenfalls 38 Punkten ist die Forderung nach mehr **Zebrastreifen**, vor allem an den Kreisverkehren.

Eine Anregung mit 15 Punkten geht dahin, keinen Vorrang für die eine oder andere Verkehrsart durchzusetzen, sondern aus ganz Holzkirchen ein *Shared Space* zu machen, in dem alle aufeinander Rücksicht nehmen. Dieses Modell verlangsamt den Verkehr deutlich.

AE 06: Öffentlicher Raum

Was erarbeitet wird, ist ein *Integriertes* Mobilitäts- und *Ortsentwicklungs*-Konzept. Es geht also genauso um die Gestaltung des Ortes, um das Leben auf Straßen und Plätzen, Gewerbe, Gastro-

nomie usw. Der Verkehr ist (zumindest zum größten Teil) kein Selbstzweck.

Beispielhaft und als zentral vorgestellt wurden Ideen für eine Um-

gestaltung von Herdergarten und Marktplatz, mit Fußgänger-Beziehungen in Richtung HEP, aber auch sonst in den Ort.

AE 6 a: Öffentlicher Raum: Vor- und Nachteile der Fußgängerachse	Einzel-Punkte	Cluster-Punkte
Nachteile (PZ 1 hat keine Nachteile genannt)		21
Kein Hotel	7	
Vernünftige Anbindung von Feuerwehr und Rotem Kreuz sowie THW sind nicht mehr gegeben	6	
[Schleichverkehr/Ausweichverkehr wird nicht mehr möglich sein]	3	
Wichtige Geschäfte werden ausgeschlossen (die nicht an der Achse liegen)	2	
Notwendigkeit?	2	
Kein Interesse an Fußweg zum HEP	1	
Vorteile		146
<i>Flächen frei für andere Nutzung:</i>		
- Herdergarten grüner	57	
Große Fläche Herdergarten multifunktional mit viel Grün/Bäumen	21	
Freiwerdende Flächen als Grünflächen nutzen, gerne Biergarten	18	
Erhalt Herdergarten inkl. Tiefgarage und Einbeziehung Wasserspiele und Integration der Grünfläche (Übergangszonen)	18	
- für Wohnraum	25	
Freiwerdende (bereits bebaute, geeignete) Flächen (z. B. Bauhof) für Mehrgenerationenwohnen in zentraler Lage nutzen können	20	
Barrierefreier, bezahlbarer Wohnungsbau	5	
<i>Einzelaussagen</i>		
Fußgängerzone bis Oskar-von-Miller-Platz besser für Geschäfte	25	
Möglichkeit, durch Feste/Aktivitäten den Ort zu beleben	23	
Innenstadt attraktiver	16	
Weder Vor- noch Nachteile		36
Holzbrücke Frühlingstraße bei Regen/Schnee zu glatt	14	
Zentrale Lage JuZ fördern/nicht einschränken	11	
Gefahrfreier Weg aus dem Ortskern ins HEP	5	
Verkehrsberuhigung Ortskern	4	

AE 6 a: Vor- und Nachteile einer Umgestaltung des Herdergartens mit Fußgängerbeziehung Richtung HEP

Schon in Diskussionen der vorangegangenen Arbeitseinheiten wurde der Herdergarten thematisiert. Die Kleingruppen hatten zunächst den Auftrag, Vor- und Nachteile einer Umgestaltung mit Fußgängerachse zum HEP herauszuarbeiten. Eine Planungszelle hat überhaupt keine Nachteile für erwähnenswert gehalten. Die Nachteile wurden insgesamt mit 21 Punkten versehen, die Vorteile dagegen mit 146 Punkten.

Die wichtigsten **Vorteile** sind eine Begrünung des Herdergartens, der damit seinen Namen wieder zu Recht tragen würde, mit folgender vielfältiger Nutzung. Aber auch Wohnraum könnte geschaffen werden, wenn Flächen (etwa am Bauhof) freigemacht würden. Nicht wenige sehen auch eine Fußgängerzone zwischen Markt- und Oskar-von-Miller-Platz als besser für das Geschäft an als die jetzige autoverkehrsreiche Straße. Wichtig ist außerdem eine Belebung des Ortes, weil Platz für Feste und weitere Aktivitäten gewonnen würde.

Einige Aussagen gehen über Vor- und Nachteile hinaus, sie ergänzen das Thema. So sei die Holzbrücke bei der Frühlingstraße bei Regen und im Winter zu glatt, und das Jugendzentrum

Sitzgelegenheiten am Pfad zum HEP entlang Bahn fehlen	1	
Parkmöglichkeiten im HEP für Ortszentrum mitnutzen	1	
Gastronomische Nutzung und Spielplatz	0	
<i>Summe der Punkte</i>		203

solle nicht aus dem Zentrum hinausverlagert werden, sondern dort bleiben.

AE 6 b: Neugestaltung	<i>Einzel-Punkte</i>	<i>Cluster-Punkte</i>
Biergarten und Café		43
Biergarten als Ort der Begegnung im Herdergarten (im Zentrum mit Spielplatz, Kastanienbäumen)	28	
Biergarten (traditionell, Vorbild Viktualienmarkt, „kein Ibis“)	14	
Im Arbeitsamt Café integrieren, wenn Flächen vorhanden	1	
Mehr Park, mehr Grün, mehr Ruhebereiche, Aktivitäten (Grillen, Wasserspiele), Bänke, Teich an Westseite Herdergarten	22	22
Autofrei		22
Autos komplett weg am Marktplatz und Herdergarten bis O.-v.-Miller-Platz (nur wenige Kurzzeit-Parkplätze)	17	
Autofreier Marktplatz	5	
Spiel, Sport, mehr		17
Herdergarten: Freizeitspiele (z. B. Boccia, Schach, auch für andere Altersgruppen)	10	
Außenangebot (Sport und mehr) am Jugendzentrum	7	
Einbeziehung des kompletten Oberbräugeländes /Kulturzentrum/Ladenlokale	16	16
Auslagerung der Bücherei und Neunutzung des Gebäudes für Gastronomie	14	14
Jugend		11
Attraktive Angebote für Jugendliche (über das Jugendzentrum hinaus)	10	
Längere und häufigere Öffnungszeiten des Jugendzentrums	1	
Einzelaussagen		
TG kann sinnvoll sein, wenn heutiger Platz zum Parken benötigt und Parkplätze benötigt	9	
Auch spät (nachts) noch Feste (Vorbild Otterfinger Weinfest)	6	
Breiter Zebrastreifen vor dem Oberbräu: Öffnung zum Kulturzentrum	4	
Verbesserung der Fußgänger-Unterführung Münchner Straße/Marktplatz: Rampe oder Aufzug oder ...	4	

AE 6 b: Neugestaltung des öffentlichen Raums

Im zweiten Teil der Arbeitseinheit waren nun konkrete Gestaltungswünsche und -vorschläge für den öffentlichen Raum gefragt.

Hier gab es einen klaren Spitzenreiter: Biergarten und Café sollen den Herdergarten beleben, wobei manchen auch der Charakter dieses Biergartens klar vorschwebt: Er soll traditionell sein, mit Kastanienbäumen, nicht modern.

Der Herdergarten soll überhaupt wieder ein Park werden, grün, mit Bereichen für Ruhe und für Aktivität, Bänken und Teich.

Die Autos, so eine mittelstark unterstützte Anregung, sollen ganz weichen, und zwar am Marktplatz und am Herdergarten sowie bis zum Oskar-von-Miller-Platz, von wenigen Kurzzeit-Parkplätzen abgesehen.

Spiel und Sport soll es am Herdergarten geben, auch rund um das Jugendzentrum. Dieses soll länger geöffnet haben, und es könnte auch außerhalb davon mehr Angebote für Jugendliche geben.

Überall im Ort mehr Sitzgelegenheiten	3	
Wasserfläche am Herdergarten	3	
Feldweg ausbauen und Unterquerung der Rosenheimer Straßenbrücke → HEP	2	
Fußweg zum HEP sollte barrierefrei für jeden und attraktiv (z. B. grün, bepflanzt) sein	2	
Steg zum HEP (1. Stock und Erweiterung zum Parkplatz beim Kindergarten)	1	
Stellplätze zwischen Marktplatz und O.-v.-Miller-Platz entfernen	1	
Fußgängerunterführung Marktplatz–Oberbräu für alle Nutzer benutzbarer (Rollstuhl, Kinderwagen), freundlicher	1	
<i>Summe der Punkte</i>		217

Manche plädieren dafür, auch das Oberbräu-Gelände einzubeziehen, und einige würden die Bücherei verlagern, damit am Herdergarten Gastronomie einziehen kann.



AE 7: Ruhender Verkehr

AE 7: Ruhender Verkehr	Einzel-Punkte	Cluster-Punkte
Einzelne Parkmöglichkeiten schaffen		54
Herdergarten als Tiefgarage ausführen, oben Rückbau Parkplätze	24	
P+R-Parkplatz im Industriegebiet West → Reduzierung Parkflächen am Bahnhof	15	
Parkplätze für Nutzer der Natur (Spaziergänger), Loipen etc. an den Ortsrandlagen	11	
Behindertenparkplätze (einzelne) erhalten	4	
Reduzierung von Parkplätzen		54
Marktplatz	32	
Streichung Parkplätze am Marktplatz entlang Kirche/Maibaum zugunsten anderer Nutzung	19	
Marktplatz parkplatzfreie Zone	13	
Anderswo	22	
Wegfall Parkplatz am Hallenbad → Nutzung Tiefgarage	8	
Weitgehende Reduzierung Parkplätze Herdergarten: Minimum erhalten, z. B. unter Einbeziehung Parkplätze Arbeitsamt	6	
Schrittweise Parkplatz-Reduktion und Ausbau des ÖPNV	6	
Hafnerstraße/Tölzer Straße: Parkplatz entfällt/streichen	2	

Neuen Parkraum für Autos zu bauen und andererseits Parkplätze zu vermindern, diese beiden Gruppen von Maßnahmen stehen sich als Anregungen von der Punktzahl her exakt mit 54 Punkten gegenüber. Dabei sind die **neuen Parkplätze** entweder eine Tiefgarage am Herdergarten, damit auf der Oberfläche weniger sind, oder das Parken wird ins Industriegebiet verlagert.

Reduziert sollen Parkplätze vor allem am Marktplatz werden (32 Punkte), aber auch einige andere Stellen sind angegeben (etwa am Hallenbad oder Herdergarten).

Mit 28 Punkten folgt ein **Park-Leit-System**, für das schon konkrete Bezeichnungen angegeben worden sind. Grundlage davon ist die Zentralisierung des Parkens in sieben Parkplätzen.

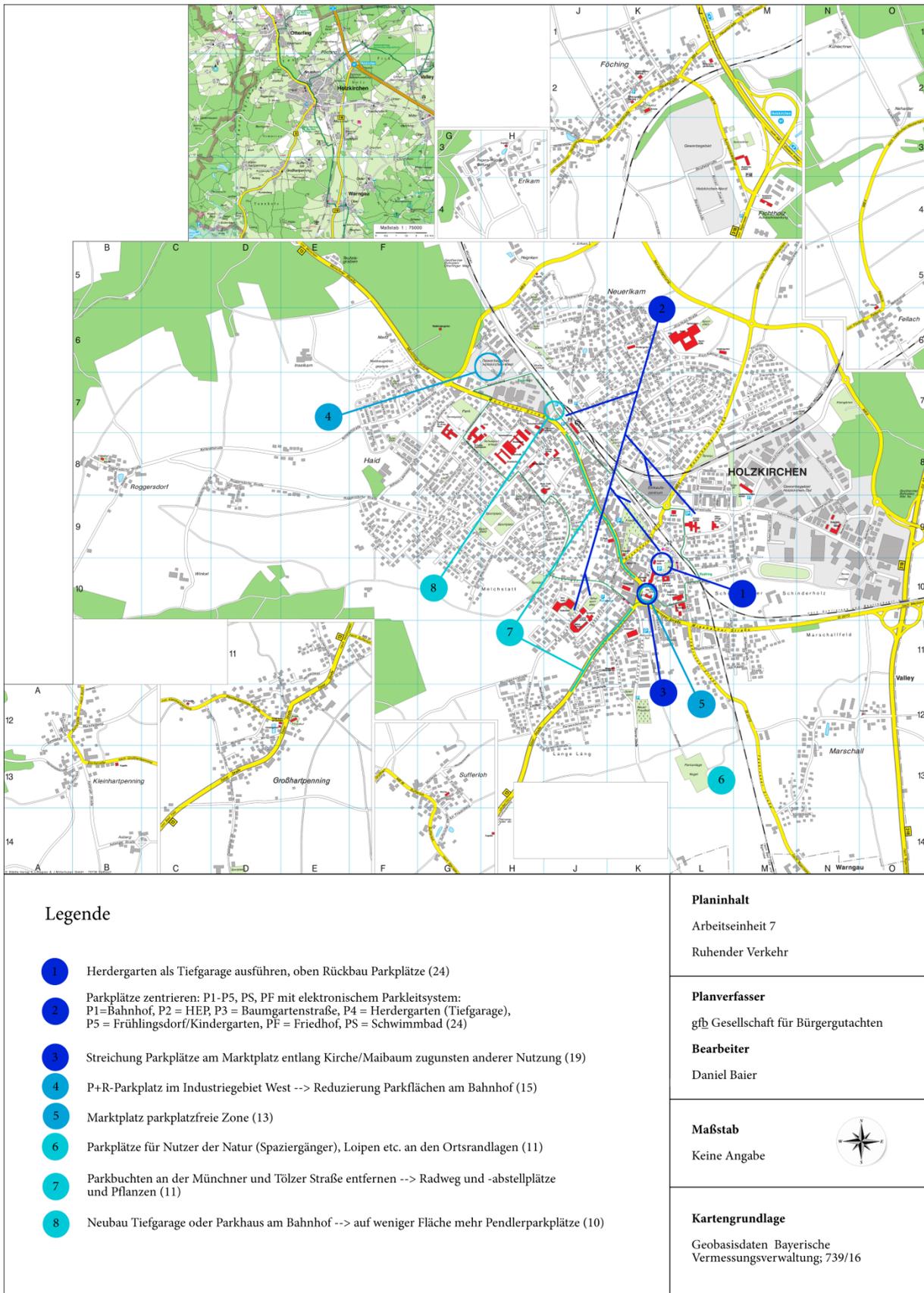
...

Park-Leit-System mit zentralisierten Parkplätzen		28
Parkplätze zentralisieren: P1-P5, PS, PF mit elektronischem Parkleitsystem: P1 = Bahnhof, P2 = HEP, P3 = Baumgartenstraße, P4 = Herdergarten (Tiefgarage), P5 = Frühlingsdorf/Kindergarten, PF = Friedhof, PS = Schwimmbad	24	
Parkplatz-Ausschilderung/Park-Leitsystem am Ortseingang mit Anzeige freier Plätze	3	
Anzeigetafel freier Parkplätze Tiefgarage Post	1	
Münchner (und Tölzer) Straße		23
Parkbuchten an der Münchner und Tölzer Straße entfernen → Radweg und -abstellplätze und Pflanzen	11	
Eingeschränktes Halteverbot bzw. maximal 30 Minuten Parkdauer an den Randstreifen Münchner Straße – Marktplatz – Tölzer Straße	6	
Auflösung Parkplätze am Hochweg Münchner Straße ab Friedhof bis Café Kraml	6	
Parken am Bahnhof		16
Neubau Tiefgarage oder Parkhaus am Bahnhof → auf weniger Fläche mehr Pendlerparkplätze	10	
Parkhaus am Bahnhof (Atrium-Seite)	6	
Pendlerparkplätze (andere)		11
Pendlerparkplätze in neuer Tiefgarage an Nordtangente mit Ortsbusanschluss zum Bahnhof	7	
Pendlerparkplatz außer Haus mit Shuttle-Bus zu Bahnhof, Taktung mit Fahrplan (von Tölz kommend)	4	
Parkplätze für Anwohner und Holzkirchner		10
Teil für Holzkirchner ausgewiesene Parkplätze	9	
Besucherparkplätze für Bahnhofs-Anwohner (z. B. Haidstraße): Anwohnerausweis?	1	
Andere Themen		10
Beleuchtete Fahrradständer am Bahnhof (2-stöckig platzsparend)	6	
Zwei Gleise nach Tölz mit höherer Taktung, Tarife?	4	
Summe der Punkte		152

An der **Münchner und Tölzer Straße** sowie auf dem Hochweg soll es nur noch wenige, vielleicht nur noch Kurzzeit-Parkplätze oder auch gar keine mehr geben (zusammen 23 Punkte).

Am Bahnhof könnte Platz gewonnen werden, indem ein Parkhaus gebaut würde. Auch an anderer Stelle werden Pendler-Parkplätze oder -häuser vorgeschlagen, und manche Parkplätze sollen für Anwohner und Holzkirchner reserviert werden.





Karte zur AE 7: Ruhender Verkehr

AE 8: Ortsteilthemen und Gesamtgewichtung

Holzkirchen, so heißt es, bestehe aus 36 Ortsteilen, zu denen vermutlich auch der eine oder andere Einödhof gezählt wird. Es soll aber jeder Ortsteil beachtet werden. Deshalb wurde die letzte Arbeitseinheit den Ortsteilen gewidmet.

Zum Schluss gab es vier Arbeitsaufträge:

- Worin besteht eigentlich die Identität der verschiedenen Ortsteile?
- Was sollte in Sachen Verkehr und Ortsentwicklung dort geschehen?

- Wie soll das Verhältnis zwischen Ortsteil und Zentrum (dem Ort Holzkirchen) entwickelt werden?
- Schließlich wurde noch eine Gesamtgewichtung über alle Arbeitseinheiten vorgenommen.

AE 8 a: Ortsteilthemen – Identität	Einzel-Punkte	Cluster-Punkte
Marschall und Süd-Holzkirchen		48
Kogler-/Kogelfest	19	
Sanierung des Eisstadions	18	
hohe Verkehrsbelastung Miesbacher Straße/ Tölzer Straße	7	
Schlittenberg	3	
zentrumsternnah	1	
Nordost (Neuerlkam/Landl)		31
Lieber eine „Wir-Holzkirchner-Mentalität“ (als eine des Ortsteils), „Mauer“ (Eisenbahn) beseitigen	17	
ruhiges Wohnen	11	
relativ nah zum Zentrum	3	
reines Wohngebiet (ohne Läden)	0	
Föching/Fellach		28
Föching: Ortsbild belassen, landschaftlichen Freiraum → Lebensqualität erhalten	15	
Föching/Fellach: starker Zusammenhalt im Vereinsleben	13	
Zentrum		22
Café und Biergarten	11	
Ortskern verkehrsberuhigt	10	
Freizeitangebote jeglicher Art	1	
Südwest		19
Teil des Grünen Rings → erhalten (zumindest in Teilen)	11	
Grüne Inseln (Perlen) belassen	8	
Haid und Roggersdorf: ländlich dörflicher Wohnbereich	16	16
Erlkam: Neuformierung durch starken Zuzug und neue Bauten	8	8
Summe der Punkte		172

AE 8a: Identität der Ortsteile

Aus manchen Ortsteilen waren keine Teilnehmenden dabei, aus anderen nur wenige. Die Bürgerinnen und Bürger aus dem Zentrum wollten den Einwohnern der Ortsteile nicht vorgreifen. So bildeten sich Gruppen, die mehrere Ortsteile zusammenfassten.

Die Anregungen für Marschall und Süd-Holzkirchen wurden dabei am höchsten bepunktet: Auffällig dort sind das Kogler- oder Kogelfest, das verbindet. Aber auch die Sanierung des Eisstadions als Anliegen oder die Verkehrsbelastung werden genannt. Hier fließen Identität und Forderung ineinander über.

Im Nordosten hieß es, eine gemeinsame Holzkirchner Mentalität sei besser als eine der Ortsteile. Der Nordosten biete ruhiges Wohnen, aber die trennende Eisenbahn solle überwunden werden.

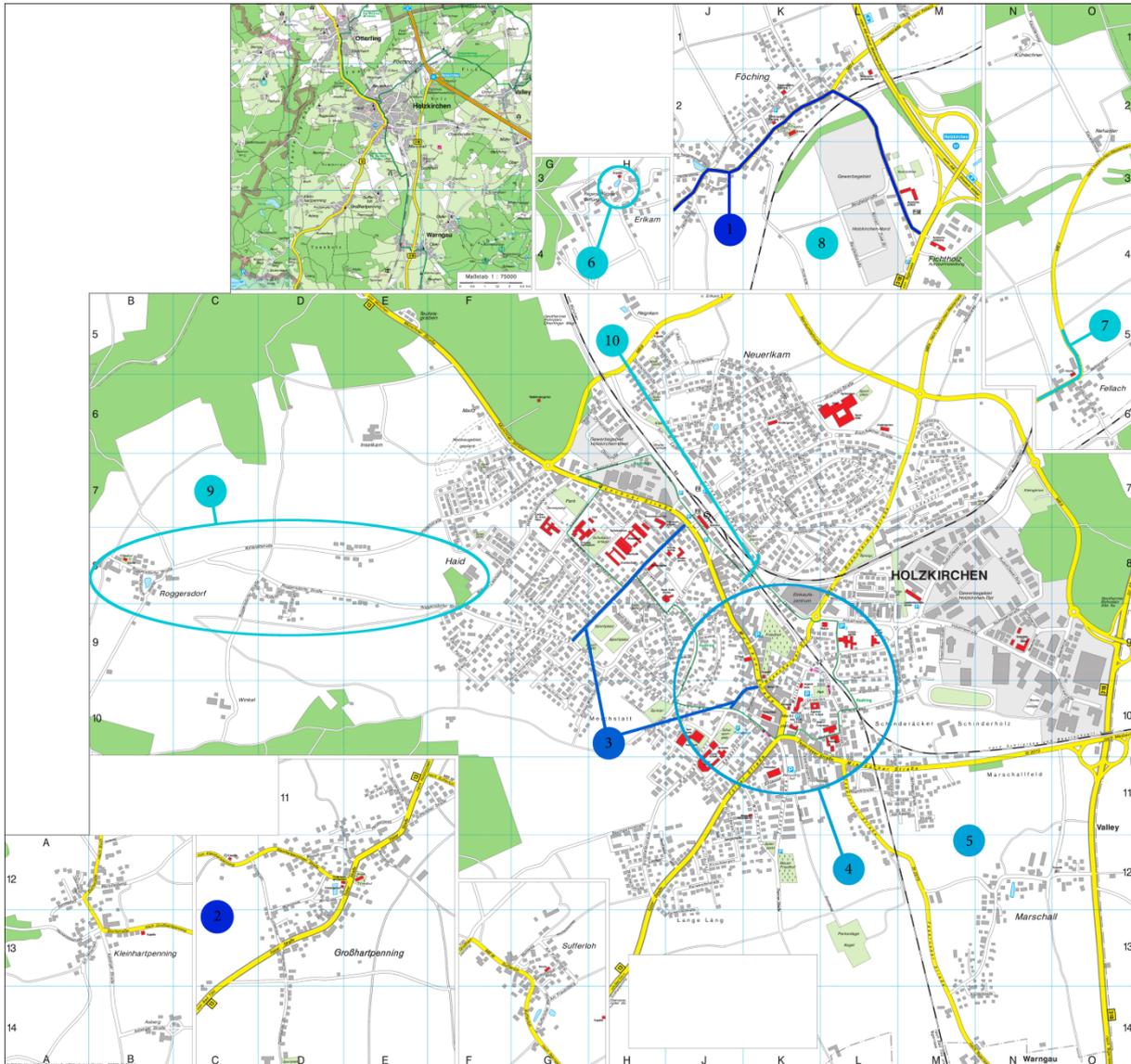
Föching und Fellach sehen ihr Ortsbild und auch die freie Landschaft als typisch und wollen beides erhalten. Das Vereinsleben biete einen starken Zusammenhalt.

Das Zentrum würde gewinnen, wenn es (wohl am Herdergarten) Biergarten und Café erhielte und der Ortskern vom Straßenverkehr entlastet würde.

Im Südwesten geht es vor allem um das Grün, die Landschaft, auch die in AE 1 genannten „grünen Perlen-schnüre“.

Haid und Roggersdorf sehen sich als dörflich und ländlich, während sich Erlkam durch viele neu zugezogene Einwohner und neue Hä-

ser erst wieder neu finden und formieren muss.



Legende

- 1 Föching: Entlastung des Durchgangsverkehrs verursacht durch BAB und neues Gewerbegebiet (19)
- 2 Hartpenning: Umgehung sollte Groß- und Kleinhartpenning nicht zerschneiden (19)
- 3 Südwest: Baumgartenstraße: Geh- und Radweg beidseitig bis Roggersdorfer und Haidstraße (18)
- 4 Zentrum: behindertengerechte Gestaltung (15)
- 5 Marschall und Südholzkirchen: wenn Südtangente - nur mit Lärmschutz (13)
- 6 Erlkam: Bewahrung des Ortskernes mit Weiher und Kapelle als Naherholung für alle (12)
- 7 Fellach: Starker Lkw-Verkehr von Fellach-Kiesgruben und Gewerbegebiet (12)
- 8 Föching: Fernverkehr aus Föching fernhalten (12)
- 9 Haid/Roggersdorf: vorhandene Grünzonen entwickeln und bewahren (Park z.B.) (11)
- 10 Nordost: Bürgersteig im Tunnel Erlkamer Straße breiter (Straße einspurig, einseitig Vorfahrt, bremsst auch den Verkehr vor der Kurve) (10)

Planinhalt

Arbeitseinheit 8

Ortsteile - Verkehrs- und Ortsentwicklung

Planverfasser

gfb Gesellschaft für Bürgergutachten

Bearbeiter

Daniel Baier

Maßstab

Keine Angabe



Kartengrundlage

Geobasisdaten - Bayerische Vermessungsverwaltung; 739/16

Karte zur AE 8: Ortsteilthemen

AE 8 b: Ergänzungen und Verbesserungen für die Ortsteile	<i>Einzel-Punkte</i>	<i>Cluster-Punkte</i>
Südwest		43
Baumgartenstraße: Geh- und Radweg beidseitig bis Roggersdorfer und Haidstraße	18	
Burgstallerstraße: Verkehrsberuhigung durch Anlieger frei/Schulverkehr frei	9	
Lärmschutzmaßnahmen an den Ortseingängen	8	
Einkaufsmöglichkeit für täglichen Bedarf	8	
Marschall und Süd-Holzkirchen		40
wenn Südtangente --nur mit Lärmschutz	13	
Markierung und Ausweisung von Radwegen	8	
Verbindung Industriegebiet Ost	8	
Radweg bis Lochham/VIVO	7	
sichere Anbindung B 318	4	
Nordost (Neuerlkam/Landl)		38
Bürgersteig im Tunnel Erlkamer Straße breiter (Straße einspurig, einseitig Vorfahrt, bremst auch den Verkehr vor der Kurve)	10	
Rosenheimer Straße entschleunigen durch Verkehrsinseln (schön, Blumen)	6	
Fußgänger- und Radunterführung der Bahn bei Bahnhof zur Münchner Straße/Atrium	5	
Grünen Ring durchsetzen	5	
Wenn Nordumfahrung häufiger genutzt → Wohngebiete „Anwohner frei“	5	
Sicherer Rad- und Fußweg an der Rosenheimer Straße – Schüler!	4	
Fußgänger- und Radunterführung der Bahn von Landl zum Gewerbegebiet Ost (alt)	3	
Föching		35
Entlastung des Durchgangsverkehrs verursacht durch BAB und neues Gewerbegebiet	19	
Fernverkehr aus Föching fernhalten	12	
Haltestelle (Bahn) zwischen den zwei Industriegebieten	4	
Zentrum		26
behindertengerechte Gestaltung	15	
gekennzeichneter Radweg	7	
mehr fußgängerfreundlich	4	
Haid/Roggersdorf		21
vorhandene Grünzonen entwickeln und bewahren (Park z. B.)	11	
Mehrparteienhäuser mit Gemeinschaftsfläche (keine Hochhäuser), Flächenfraß vermeiden	5	
Vermeidung des „Wild-Parkens“ der Bahnhofsnutzer in den anliegenden Straßen	3	

AE 8 b: Verbesserungen für Verkehr und Ortsgestalt in den Ortsteilen

Inhaltlich decken sich Aussagen mit solchen aus vorangegangenen Arbeitseinheiten: So geht es ganz überwiegend um Geh- und Radwege oder Querungsmöglichkeiten. Dazu kommen Wünsche, dass der Autoverkehr langsamer wird. Doch auch Einkaufsmöglichkeiten werden genannt.

Der Südwesten hat am meisten Punkte auf sich gezogen. Marschall und Süd-Holzkirchen, der Nordosten und Föching folgen mit geringem Abstand. Auch das Zentrum wurde noch einmal behandelt.

Verbesserung der Parkraumsituation um den Fußballplatz „Haid“	2	
Hartpenning: Umgehung sollte Groß- und Kleinhartpenning nicht zerschneiden	19	19
Erllkam: Bewahrung des Ortskernes mit Weiher und Kapelle als Naherholung für alle	12	12
Fellach: Starker Lkw-Verkehr von Fellach-Kiesgruben und Gewerbegebiet	12	12

AE 8 c: Verhältnis zum Zentrum	<i>Einzel-Punkte</i>	<i>Cluster-Punkte</i>
Nordost (Neuerlkam/Landl): Es fehlt bezahlbarer Wohnraum	60	85
Nordost: super zufrieden (Distanzen)	19	
Nordost (Neuerlkam/Landl): gute Anbindung auch mit Rad oder zu Fuß	6	
Föching: bessere Ortsanbindung mit Bus (Winter? ältere Leute, mobil eingeschränkte Personen)	30	41
Föching und Fellach: Holzkirchen-orientiert im Einkaufsverhalten und in der Grundversorgung	11	
Eigene dörfliche autarke Struktur	24	24
Hartpenning: gegenseitige Anerkennung von Holzkirchen und Hartpenning	22	22
Haid/Roggersdorf: Anbindung zum Zentrum ist gut	12	12
<i>Summe der Punkte</i>		184

AE 8 c: Verhältnis zum Zentrum

Das Verhältnis zwischen Ortsteil und Zentrum scheint gut. Bei dieser Frage tauchte als höchstbepunktete Einzelnennung des ganzen Bürgergutachtens der Mangel an bezahlbarem Wohnraum (in Neuerlkam/Landl) auf.

Auch Föching und Fellach sind eher auf das Ortszentrum hin orientiert, brauchen aber eine bessere Verbindung mit dem Bus, gerade für ältere Menschen und im Winter.

Ohne spezifischen Bezug zu einem Ortsteil wird die eigene dörfliche, autarke Struktur hervorgehoben, wobei offen bleibt, ob es sich um eine Beschreibung oder um ein Ziel handelt.

Speziell Hartpenning wünscht sich Anerkennung, woraus vermutlich geschlossen werden darf, dass noch mehr ortsspezifische Themen vorliegen, die auch mit den Ortseinwohnern angegangen werden sollen.



AE 8 d: Gesamtgewichtung	Einzel-Punkte	Cluster-Punkte
Herdergarten		93
Herdergarten mit Biergarten als Ort der Begegnung im Zentrum mit Spielplatz, Kastanienbäumen	27	
Biergarten im Herdergarten	15	
Biergarten, traditionell, Vorbild Viktualienmarkt, „kein Ibis“	13	
Herdergarten als ortsnahen, zentralen Platz für Veranstaltungen umgestalten (ohne Parkplätze)	11	
Herdergarten als Tiefgarage ausführen, oben Rückbau der Parkplätze	10	
Erhaltung des Herdergartens inkl. Tiefgarage und Einbeziehung von Wasserspielen und Integration der Grünflächen (Übergangszonen) (als Vorteil)	5	
Mehr Park, mehr Grün, mehr Ruhebereiche, Aktivitäten (Grillen, Wasserspiele), Bänke an Westseite im Herdergarten	5	
Große Fläche Herdergarten multifunktional und mit viel Grün/Bäumen	3	
Herdergarten: Freizeitspiele (z. B. Boccia, Schach, auch für andere Altersgruppen)	2	
Freiwerdende Flächen am Herdergarten als Grünfläche nutzen, gerne Biergarten	2	
Nicht wie im Kulturzentrum Oberbräu zubetoniert	0	
Umfahrungen		61
Alternative zur Südumfahrung: Ausbau der B 318 mit Großkreiseln bei Kreuzstraße, Richtung Tegernsee und in Bad Tölz	24	
Kfz.-Verkehr: bessere Verkehrlenkung auf die Nordumgehung (für Durchgangsverkehr), am „Mc-Donald's-Kreisel“ abknickende Vorfahrt auf Nordumgehung, dort Tempo 70	18	
Am „Mc-Donald's-Kreisel“ abknickende Vorfahrt auf Nordumfahrung	5	
Ortsumgehung Föching von Hauptstraße zur B 318 (von östlicher Seite der Autobahn → neues Konzept B 318/BAB → Zufahrt B 318); Ziel: Entlastung von Föching und Holzkirchen von Verkehr aus nordöstlicher Richtung Rosenheim/Ebersberg)	14	
Münchner/Tegernseer/Tölzer Straße		53
Tunnel (für Autos) vom Anfang der Tölzer Straße bis hinter den Oskar-von-Miller-Platz (oberirdisch Fußgängerzone, Cafés, ...)	17	
Parkbuchten an der Münchner Straße zwischen Markt- und Oskar-von-Miller-Platz entfernen → Fuß- und Radwege breiter	14	
Lärmschutz-Aktionsplan → Tempo-30-Zonen durch breiteren Gehweg und Fahrradweg auf der Münchner Straße komplett, auf Tegernseer und Tölzer Straße	11	

AE 8d: Gesamtgewichtung

In der achten und letzten Arbeitseinheit war Gelegenheit, auf alle bisherigen Arbeitseinheiten und Ergebnisse zurückzublicken, sie noch einmal durchzudenken und neu zu gewichten – am Ende aller Diskussionen und im Lichte aller inzwischen gewonnenen Erkenntnisse. Dazu wurden die jeweils drei am höchsten bewerteten Aussagen von den Prozessbegleitern auf Plakate geschrieben, und jede Bürgergutachterin und jeder Bürgergutachter erhielt nochmals Klebepunkte, um frei zwischen diesen $3 \times 11 + 1$ Empfehlungen eine Gesamtgewichtung vorzunehmen. Es wurde jedoch nicht in Kleingruppen und auch nicht im Plenum darüber diskutiert. Eine solche Diskussion hätte eine weitere Arbeitseinheit in Anspruch genommen.

Der **Herdergarten** bildet mit 93 Punkten deutlich das wichtigste Thema. Er soll (weitgehend oder ganz) von parkenden Autos befreit und wieder grüner werden. Vor allem ein Biergarten könnte ihn zum Treffpunkt und damit belebt machen. Dieser Biergarten ist Bestandteil von Vorschlägen, die mit 57 der 93 Punkte bewertet sind.

Münchner, Tegernseer und Tölzer Straße und der Marktplatz sind mit 53 und 36 Punkten (zusammen 89) so **zentral**, wie sie das auch auf dem Ortsplan sind. Auch hier geht es um mehr Raum für Menschen zu Fuß und auf dem Fahrrad, für weniger und langsameren Kraftfahrzeugverkehr – bis hin zur Fußgängerzone oder Untertunnelung.

Geschwindigkeitsdrosselung auf der Münchner Straße baulich und durch Tempolimit	4	
Parkbuchten an der Münchner und Tölzer Straße entfernen → Radweg und -abstellplätze und Pflanzen	4	
Münchner und Tölzer Straße mit Sicherungstreifen	3	
Fußwege, v. a. Querungen für Kinder		37
Fußanbindung Linden-/Buchenstraße ins Gewerbegebiet Ost mit Unterführung (Kinder überqueren Gleise!)	22	
Sichere Schulwege: Mittelschule: Zebrastreifen/Schwellen/Blitzer zur sicheren Querung [Baumgartenstraße]; Grundschule: Tiefgaragenausfahrt ist gefährliche Stelle ohne Gehweg, zwei Querungen sind unattraktiv	10	
Alle Kreisverkehre mit Zebrastreifen	2	
Gehweg verbreitern vom Marktplatz zum HEP und zum Bahnhof	1	
Kreisel am HEP: Zebrastreifen (abs. Vorfahrt für Fußgänger)	1	
Verbreiterung der Fußwege Rosenheimer Straße zur Frühlingstraße bei Münchner Straße	1	
Marktplatz		36
Marktplatz ohne Durchgangsverkehr	13	
Marktplatz autofreie Zone	11	
Streichung der Parkplätze am Marktplatz entlang Kirche und beim Maibaum zugunsten anderer Nutzung	6	
Autos komplett weg am Marktplatz und Herdergarten bis Oskar-von-Miller-Platz (nur wenige Kurzzeitparkplätze)	2	
Fußgängerzone Marktplatz - Oskar-von-Miller-Platz	2	
absolutes Durchfahrverbot für Lkw am Marktplatz	2	
Radverkehr		20
Radverkehr: Hauptverkehrsachse(n) Münchner, Rosenheimer, Tegernseer, Roggersdorfer, Miesbacher, Tölzer Straße unter Einbeziehung Hochweg Münchner Straße	13	
Abgetrennte schöne Radspur an Baumgarten-, Roggersdorfer und Haidstraße → Bahnhof	6	
Radring ins Gewerbegebiet Nord: Rosenheimer Straße → Rosenheimer Bahnlinie bis Nordumgehung → Unterführung Industriegebiet Nord mit Abzweig Richtung Föching	1	
Münchner Straße bis Ortsrand: sicherer, breiter, begrünter Radweg	0	
Radwegverlängerung Ortsausgang Marschall bis Bundesstraße/Osterwarngau	0	
Landschaft erhalten		18
Kogel als wichtigstes Naherholungsgebiet erhalten	15	

An dritter Stelle folgen verschiedene Möglichkeiten, Verkehr um Holzkirchen **herumzuleiten** – ob nun durch eine neue Umfahrungsstraße oder durch Verkehrslenkung (auf die bereits bestehende Nordumfahrung). 61 Punkte unterstützen diese Empfehlungen.

Fußwege, vor allem Querungen für Fußgänger (und hier wieder insbesondere für Kinder), bilden mit 37 Punkten den vierten Rang. Fast gleichauf steht mit 36 Punkten der Marktplatz: Er soll von Autos, Parkplätzen oder von Lkw befreit werden.

Mit etwas Abstand folgen die Anregungen zum Radverkehr (20 Punkte). Hier geht es vorwiegend darum, dass an den Hauptverkehrsachsen im Ort Rad gefahren werden kann. Die Erhaltung bestehender Schutzgebiete (Kogel, Flinspach) wurde mit 18 Punkten gewichtet. Das Thema Parkplätze ist mit ebenfalls 18 Punkten angesprochen (konkret bezogen auf einen Pendlerparkplatz außerhalb des Orts und ein Parkleitsystem). Mit 16 Punkten wird darauf hingewiesen, dass freiwerdende Flächen für Mehrgenerationenwohnen genutzt werden können.

Der „Grüne Ring“, der alle Grünflächen außen um Holzkirchen herum verbindet, und die Alternative, dass es weder für den einen noch für den anderen Verkehrsträger Vorrang gibt, sondern alles ein «shared space», ein geteilter Raum, wird, haben in der Endbepunktung jeweils 10 Punkte erhalten.

Wasserschutzgebiet Flinspach nicht antasten, besser anbinden, Fußball-/Sportplatz mit einbeziehen	3	
Parkplätze		18
Pendlerparkplatz für Autos am Ortseingang von Tölz kommend mit Shuttle-Bus auf separater Spur	10	
Parkplätze zentralisieren mit Parkplatz-Leitsystem: P1 Bahnhof, P2 HEP, P3 Baumgartenstraße, P4 Herdergarten-Tiefgarage, P5 Frühlingsdorf Kindergarten, PF Friedhof, PS Schwimmbad für Nutzer	6	
P+R-Parkplatz im Industriegebiet West → Reduzierung der Parkflächen am Bahnhof	2	
Bahn		11
BOB-Verkehr bis 1:00 Uhr nachts	8	
Bahnhaltestelle außerhalb Holzkirchen-Ort, z. B. Gewerbegebiet Nord	3	
Bus		7
Bus-Shuttle zur Schule statt Eltern-Shuttle	3	
Öffentlicher Verkehr: kostenfreie Nutzung der Ortsbusse	2	
Schulbusunternehmen nicht nur nach niedrigsten Kosten auswählen: mit Sprach- und Fahrkompetenz	2	
Einzelaussagen		45
freiwerdende bereits bebaute geeignete Flächen für Mehrgenerationenwohnen in zentraler Lage nutzen können	16	
Einbeziehung des kompletten Oberbräu-Geländes/Kulturzentrum/Ladenlokale	4	
Attraktive Angebote für Jugendliche (über das Jugendzentrum hinaus)	3	
Ortsteilthemen	2	
Takt - umso kürzer, desto besser (im ÖPNV)	1	
Vorrang für Rad- und Fußgängerverkehr an Marktplatz und Herdergarten	0	
Summe der Punkte		400

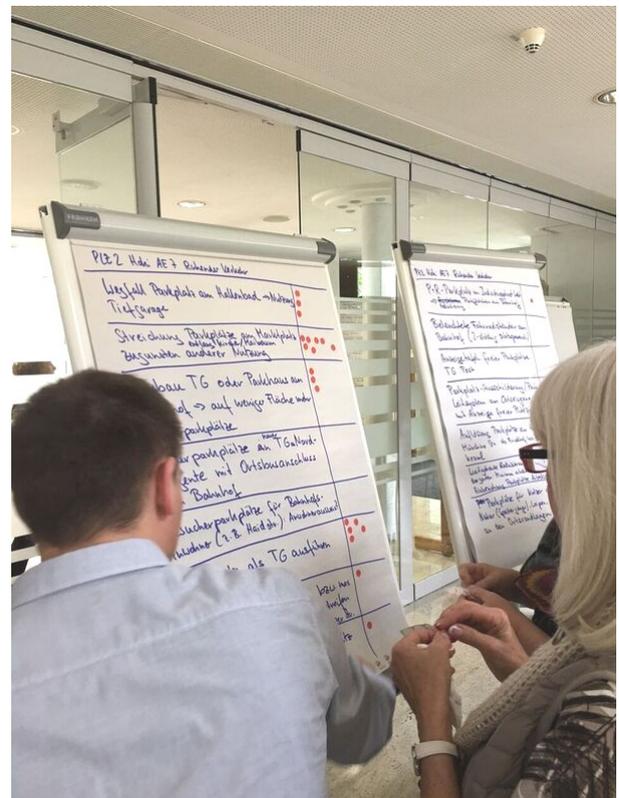
5.4 Anmerkungen und Interpretationen der Projektleitung

Zwar soll in die Aussagen der Bürgerinnen und Bürger nichts hineingelegt werden, was nicht von diesen selbst stammt, doch können ein paar mögliche Interpretationen angeboten werden, die sich aus der Prozessbegleitung ergeben. Diese Interpretationen

sind nur Vorschläge und nicht Ergebnisse.

Dass der Herdergarten an der Spitze steht, deutet darauf hin, dass der Anspruch, ein integriertes Mobilitäts- und *Ortsentwicklungs*-Konzept zu erarbeiten, von den Bürgergutachtern als berech-

tigt und sinnvoll angesehen wird. Der Verkehr steht nicht allein im Zentrum – vielmehr soll das Zentrum (und nicht nur dieses) für die Menschen gestaltet werden und der Verkehr der Gestaltung dann angepasst.



Anhang

AE 8 d: Die jeweils drei höchstbepunkteten Aussagen aller Arbeitseinheiten zur Gesamtgewichtung	<i>Punkte</i>
Herdergarten mit Biergarten als Ort der Begegnung im Zentrum mit Spielplatz, Kastanienbäumen	27
Alternative zur Südumfahrung: Ausbau der B 318 mit Großkreiseln bei Kreuzstraße, Richtung Tegernsee und in Bad Tölz	24
Fußanbindung Linden-/Buchenstraße ins Gewerbegebiet Ost mit Unterführung (Kinder überqueren Gleise!)	22
Kfz.-Verkehr: bessere Verkehrslenkung auf die Nordumgehung (für Durchgangsverkehr), am „Mc-Donald's-Kreisel“ abknickende Vorfahrt auf Nordumgehung, dort Tempo 70	18
Tunnel (für Autos) vom Anfang der Tölzer Straße bis hinter den Oskar-von-Miller-Platz (oberirdisch Fußgängerzone, Cafés, ...)	17
Freiwerdende bereits bebaute geeignete Flächen für Mehrgenerationenwohnen in zentraler Lage nutzen können	16
Biergarten im Herdergarten	15
Kogel als wichtigstes Naherholungsgebiet erhalten	15
Parkbuchten an der Münchner Straße zwischen Markt- und Oskar-von-Miller-Platz entfernen → Fuß- und Radwege breiter	14
Ortsumgehung Föching von Hauptstraße zur B 318 (von östlicher Seite der Autobahn → neues Konzept B 318/BAB → Zufahrt B 318); Ziel: Entlastung von Föching und Holzkirchen von Verkehr aus nordöstlicher Richtung Rosenheim/Ebersberg)	14
Biergarten, traditionell, Vorbild Viktualienmarkt, „kein Ibis“	13
Marktplatz ohne Durchgangsverkehr	13
Radverkehr: Hauptverkehrsachse(n) Münchner, Rosenheimer, Tegernseer, Roggersdorfer, Miesbacher, Tölzer Straße unter Einbeziehung Hochweg Münchner Straße	13
Marktplatz autofreie Zone	11
Lärmschutz-Aktionsplan → Tempo-30-Zonen durch breiteren Gehweg und Fahrradweg auf der Münchner Straße komplett, auf Tegernseer und Tölzer Straße	11
Herdergarten als ortsnahen, zentralen Platz für Veranstaltungen umgestalten (ohne Parkplätze)	11
Grüner Ring: Verbindung der Grünflächen am Ortsrand	10
Pendlerparkplatz für Autos am Ortseingang von Tölz kommend mit Shuttle-Bus auf separater Spur	10
Holzkirchen = „shared space“	10
Herdergarten als Tiefgarage ausführen, oben Rückbau der Parkplätze	10
Sichere Schulwege: Mittelschule: Zebrastreifen/Schwellen/Blitzer zur sicheren Querung [Baumgartenstraße]; Grundschule: Tiefgaragenausfahrt ist gefährliche Stelle ohne Gehweg, zwei Querungen sind unattraktiv	10
BOB-Verkehr bis 1:00 Uhr nachts	8
Parkplätze zentralisieren mit Marktplatz-Leitsystem: P1 Bahnhof, P2 HEP, P3 Baumgartenstraße, P4 Herdergarten-Tiefgarage, P5 Frühlingsdorf Kindergarten, PF Friedhof, PS Schwimmbad für Nutzer	6

Abgetrennte schöne Radspur an Baumgarten-, Roggersdorfer und Haidstraße → Bahnhof	6
Streichung der Parkplätze am Marktplatz entlang Kirche und beim Maibaum zugunsten anderer Nutzung	6
Am „Mc-Donald's-Kreisel“ abknickende Vorfahrt auf Nordumfahrung	5
Erhaltung des Herdergartens inkl. Tiefgarage und Einbeziehung von Wasserspielen und Integration der Grünflächen (Übergangszonen) (als Vorteil)	5
mehr Park, mehr Grün, mehr Ruhebereiche, Aktivitäten (Grillen, Wasserspiele), Bänke an Westseite im Herdergarten	5
Geschwindigkeitsdrosselung auf der Münchner Straße baulich und durch Tempolimit	4
Parkbuchten an der Münchner und Tölzer Straße entfernen → Radweg und -abstellplätze und Pflanzen	4
Einbeziehung des kompletten Oberbräu-Geländes/Kulturzentrum/Ladenlokale	4
Attraktive Angebote für Jugendliche (über das Jugendzentrum hinaus)	3
Bus-Shuttle zur Schule statt Eltern-Shuttle	3
Bahnhaltestelle außerhalb Holzkirchen-Ort, z. B. Gewerbegebiet Nord	3
Große Fläche Herdergarten multifunktional und mit viel Grün/Bäumen	3
Wasserschutzgebiet Flinspach nicht antasten, besser anbinden, Fußball-/Sportplatz mit einbeziehen	3
Münchner und Tölzer Straße mit Sicherungstreifen	3
Autos komplett weg am Marktplatz und Herdergarten bis Oskar-von-Miller-Platz (nur wenige Kurzzeitparkplätze)	2
Herdergarten: Freizeitspiele (z. B. Boccia, Schach, auch für andere Altersgruppen)	2
Ortsteilthemen	2
Alle Kreisverkehre mit Zebrastreifen	2
Öffentlicher Verkehr: kostenfreie Nutzung der Ortsbusse	2
Schulbusunternehmen nicht nur nach niedrigsten Kosten auswählen: mit Sprach- und Fahrkompetenz	2
Fußgängerzone Marktplatz - Oskar-von-Miller-Platz	2
absolutes Durchfahrverbot für Lkw am Marktplatz	2
freiwerdende Flächen am Herdergarten als Grünfläche nutzen, gerne Biergarten	2
P+R-Parkplatz im Industriegebiet West → Reduzierung der Parkflächen am Bahnhof	2
Gehweg verbreitern vom Marktplatz zum HEP und zum Bahnhof	1
Radlring ins Gewerbegebiet Nord: Rosenheimer Straße → Rosenheimer Bahnlinie bis Nordumgehung → Unterführung Industriegebiet Nord mit Abzweig Richtung Föching	1
Takt – umso kürzer, desto besser (im ÖPNV)	1
Kreisel am HEP: Zebrastreifen (abs. Vorfahrt für Fußgänger)	1
Verbreiterung der Fußwege Rosenheimer Straße zur Frühlingstraße bei Münchner Straße	1
Münchner Straße bis Ortsrand: sicherer, breiter, begrünter Radweg	0
Radwegverlängerung Ortsausgang Marschall bis Bundesstraße/Osterwarngau	0
Vorrang für Rad- und Fußgängerverkehr an Marktplatz und Herdergarten nicht wie im Kulturzentrum Oberbräu zubetoniert	0
Summe der Punkte	400



gfb