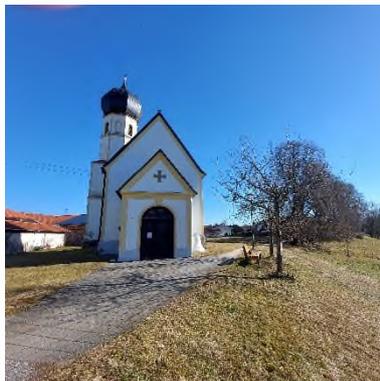


ISEK + VU



Feldkirchen-Westerham

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept,
einschl. Vorbereitende Untersuchungen für den Orts-
teil Feldkirchen

ENT-
WURF



USP
Projekte



urbanscape

Urban Strategies | Landscapes
Urban Strategies | Landscapes & Infrastructure

IMPRESSUM



AUFTRAGGEBER

Gemeinde Feldkirchen-Westerham

Ollinger Straße 10
83620 Feldkirchen-Westerham
gemeinde@feldkirchen-westerham.de
www.feldkirchen-westerham.de

vertreten durch
1. Bürgermeister Johannes Zistl

Ansprechpartner:
Hermann Weber

Referat III, Bauverwaltung - Leitung
Tel. 08063 97 03 200

AUFTRAGNEHMER / VERFASSER



STADTPLANUNG UND PROZESSMANAGEMENT

USP Projekte GmbH

Büro München
Friedrichstraße 27 | 80801 München
Tel. 089 46 13 37 30
info@usp-projekte.de
www.usp-projekte.de

Dr. Sonja Rube
Dr. phil., Dipl. Ing. Stadtplanerin, Immobilienökonomin

Astrid Eggensberger
Dipl. Ing. Stadtplanerin

Heidi Majewski
Dipl.-Ing. Raumplanerin

Bärbel Hinterberger
M. Sc. Humangeographin



VERKEHR UND MOBILITÄT

PSLV Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH

Josephspitalstraße 7 | 80331 München
Tel. 089 54 21 55 0
post@stadt-land-verkehr.de
www.stadt-land-verkehr.de

Andreas Bergmann
Dipl. Geograph, Stadtplaner

Lucian Lindemann
M.Sc. Geographie

mit

Prof. Dr. Ing. Harald Kurzak

Gabelsbergerstraße 53 | 80333 München
Tel. 089 - 28 40 00
prof.kurzak@t-online.de

LANDSCHAFT, FREIRAUM UND ÖKOLOGIE

Urbanscape

Frei-Otto-Straße 6 | 80797 München
Tel. 089 74 37 04 42
info@vancutsem.de
www.vancutsem.de

Didier Vancutsem
Dipl. Ing. Landschaftsarchitekt; Stadtplaner

Marco Louka
Dipl. Architekt, Landschaftsplaner

München, im September 2024



gefördert durch Mittel des Bayerischen Städtebauförderungsprogramms

Regierung von Oberbayern
Thomas Spindler, Franz-Severin Gäßler
www.reg-ob.bayern.de

Bayern.
Die Zukunft.

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr



Urheberrechtshinweis

Soweit nicht anders angegeben, liegt die Urheberschaft und das Urheberrecht aller Texte, Abbildungen, Karten, Pläne und Fotos bei den beteiligten, im Impressum genannten Büros.

ENTWURF

INHALT

GRUSSWORT DES 1. BÜRGERMEISTERS	5	3.2 VU – Vertiefungsbereich Ortsteil Feldkirchen	65
01 EINFÜHRUNG.....	6	3.2.1 Gebäude- bzw. grundstücksbezogene Nutzung	66
1.1 Anlass und Ziel	7	3.2.2 Ortsbild und -gestalt	68
1.2 Untersuchungsgebiet	8	3.2.3 Öffentlicher Raum und private Grünräume	71
1.3 Planungs- und Beteiligungsprozess	10	3.2.4 Verkehrliche Erschließung	72
02 GRUNDLAGEN.....	12	3.2.5 Qualitäten & Potenziale, Nachweis der städtebaulichen Missstände.....	74
2.1 Räumliche Einordnung	13	04 HANDLUNGSFELDER, ZIELE UND LEITLINIEN	80
2.2 Landes- und Regionalplanung	14	4.1 Handlungsfelder.....	81
2.3 Bauleitplanung.....	15	4.2 Ziele und Leitlinien.....	84
2.4 Satzungen und Verordnungen	19	05 ENTWICKLUNGSKONZEPT.....	87
2.5 Vorliegende informelle Planungen und Konzepte.....	19	5.1 Entwicklungskonzept ISEK.....	88
03 BESTANDSERHEBUNG UND BEWERTUNG.....	20	5.2 Rahmenplan Ortsmitte Feldkirchen	89
3.1 ISEK Betrachtungsgebiet Gesamort	21	5.3 Entwicklung von möglichen Planfällen und Verkehrsmodellrechnungen	92
3.1.1 Identität und Image	21	5.4 Klimagefahren und Klimaanpassung.....	99
3.1.2 Bevölkerungsstruktur und demographische Entwicklung	23	06 MAßNAHMENKONZEPT.....	101
3.1.3 Siedlungsstruktur und Flächennutzung	26	6.1 Maßnahmen ISEK.....	102
3.1.4 Orts- und Bebauungsstruktur	31	6.2 Einzelmaßnahmen Sanierungsgebiet Ortsmitte	108
3.1.6 Klima, Landschaft und Naturräume.....	35	07 SANIERUNGSKONZEPT	115
3.1.7. Grünräume im Siedlungszusammenhang	43	08 BEGLEITENDE BETEILIGUNG UND MITWIRKUNG.....	116
3.1.8 Energie und Wärmeversorgung	45	8.1 Informelle begleitende Beteiligung (ISEK) .	117
3.1.9 Verkehr und Mobilität.....	47	8.2 Formelle begleitende Beteiligung (VU).....	119
3.1.10 Zusammenfassung der Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken.....	56	Quellenverzeichnis	120
		Anhang	122

GRUSSWORT DES 1. BÜRGERMEISTERS

Sehr geehrte Damen und Herren,



<Unterschrift>

Johannes Zistl

1. Bürgermeister

01 EINFÜHRUNG

ENTWURF

1.1 Anlass und Ziel

Unsere Städte und Gemeinden stehen aktuell vor großen Herausforderungen. Drängende Themen wie Wachstum und Flächenverbrauch, bezahlbarer Wohnraum, sozialer Frieden, Klimaschutz und Klimafolgenanpassung, Verkehrswende, funktionsfähige Ortsmitte u. v. m. verlangen eine grundsätzliche Neuausrichtung und fordern neue Strategien und Lösungen.

Um dieser verantwortungsvollen Aufgabe gerecht zu werden hat sich die Gemeinde Feldkirchen-Westerham entschlossen, eine übergreifende Zukunftsbeurteilung vorzunehmen und ein „Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)“ für das gesamte Gemeindegebiet aufzustellen.

Bei einem ISEK handelt es sich um ein Planungsinstrument in der Stadt- bzw. Gemeindeentwicklung, das eine strategische Grundlage für die langfristige Entwicklung einer Stadt oder Gemeinde darstellt. Ein ISEK berücksichtigt integriert verschiedene Aspekte der Stadtentwicklung. Ein ISEK wird in der Regel von Planungsfachleuten in Zusammenarbeit mit der Verwaltung, Bürgerinnen und Bürgern, der Politik sowie anderen relevanten Akteuren erarbeitet. Es soll als Leitlinie dienen und konkrete Handlungsempfehlungen und Projekte für die zukünftige Stadtentwicklung aufzeigen. Neben der Funktion als informelles Instrument ist das ISEK auch förmliches Instrument und Voraussetzung zur Anwendung des besonderen Städtebaurechts und damit zur finanziellen Förderung von Projekten und Einzelmaßnahmen.

Das ISEK soll einen langfristigen Orientierungsrahmen für eine zielführende Entwicklung der gesamten Gemeinde Feldkirchen-Westerham in den nächsten 15 bis 20 Jahren schaffen. Damit wird das ISEK zu einer wichtigen Grundlage für die Zukunft der Gemeinde. Als informelle Planung stellt es ein ziel- und umsetzungsorientiertes, strategisches Steuerungsinstrument dar sowie Abwägungsgrundlage und Leitlinie für nachgeordnete weiterführende Fachplanungen, wie auch für weitere Schritte im Sinne eines gemeinsamen und vernetzten Handelns aller Akteure.

Aufgabe des ISEKs ist es auch, als förmliches Instrument die Fördergebiete der Städtebauförderung zu bestimmen und die relevanten Handlungsfelder und erforderlichen Maßnahmen aus den Zukunftsaussichten und Entwicklungsvorstellungen der Gesamtgemeinde abzuleiten. Das ISEK stellt somit auch die Voraussetzung für die Städtebauförderung im Ortsteil Feldkirchen dar.

Motivation für das ISEK ist insbesondere die Entwicklung der Ortsmitte von Feldkirchen, die sowohl stadträumlich als auch funktional städtebauliche Missstände aufweist. Die Gemeinde Feldkirchen-Westerham möchte in den kommenden Jahren die gestalterische und funktionale Aufwertung der Ortsmitte fortsetzen und geht hier einen ersten Schritt in Form einer Vorbereitenden Untersuchung der Ortsmitte.

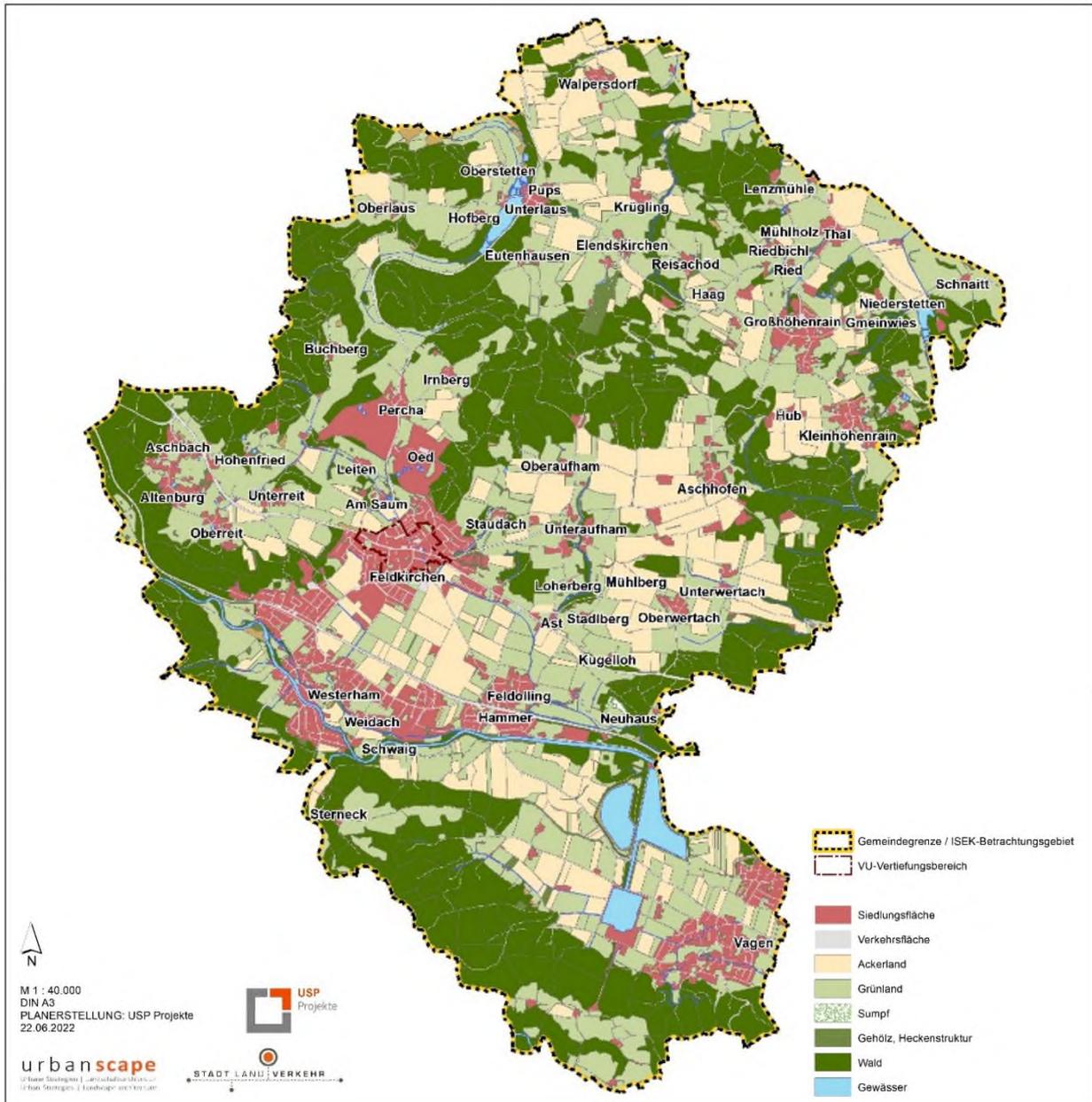
Auch die Vorbereitende Untersuchung (VU) ist ein förmliches Instrument und Voraussetzung zur Anwendung des besonderen Städtebaurechts und damit zwingende Voraussetzung zur finanziellen Förderung von Projekten und Einzelmaßnahmen. Gemäß §141 des Baugesetzbuchs (BauGB) ist es für jede Kommune erforderlich, vor der offiziellen Festlegung eines Sanierungsgebiets vorbereitende Untersuchungen durchzuführen. Diese Untersuchungen dienen dazu, die gesetzlichen Bedingungen für die Erstellung beziehungsweise Schaffung einer Sanierungssatzung zu prüfen oder zu etablieren.

Mit der VU wird geprüft, ob im abgegrenzten Gebiet der Ortsmitte Feldkirchen städtebauliche Missstände vorliegen. Zur Beseitigung von städtebaulichen Missständen definiert das besondere Städtebaurecht städtebauliche Sanierungsmaßnahmen innerhalb eines förmlich festgelegten Bereichs, dem Sanierungsgebiet. Werden städtebauliche Missstände festgestellt, kann die Gemeinde hierfür ein „Sanierungsgebiet“ förmlich festlegen sowie Ziele und Zwecke der Sanierung bestimmen (Sanierungssatzung). Die Behebung der Missstände muss in jedem Fall dem Wohle der Allgemeinheit dienen (vgl. §136 Abs. 4 BauGB). Dies ist die Voraussetzung zur finanziellen Förderung von Projekten und Einzelmaßnahmen in der Ortsmitte, die letztlich der Behebung der zuvor festgestellten Missstände dienen (Städtebaufördergebiet). Die Gemeinde Feldkirchen-Westerham wird mit Mitteln des Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramms „Lebendige Zentren“ gefördert.

1.2 Untersuchungsgebiet

ISEK Untersuchungsgebiet

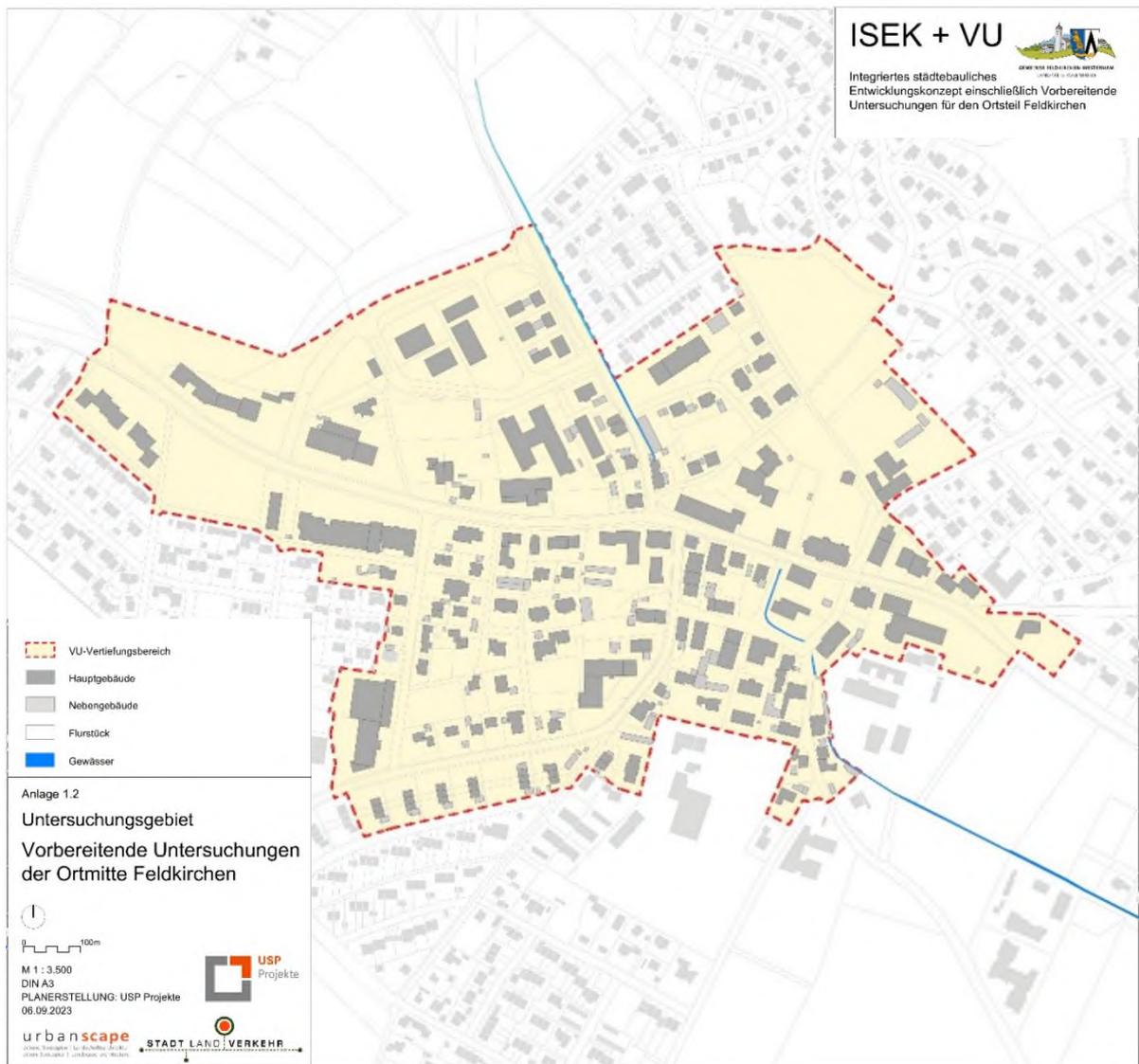
Das Untersuchungsgebiet des ISEK umfasst den gesamten Bereich der Gemeinde Feldkirchen-Westerham mit einer Fläche von knapp über 53km².



VU Untersuchungsgebiet

Der Umgriff der Vorbereitenden Untersuchungen begrenzt sich auf die Ortsmitte von Feldkirchen. Die nördliche Grenze bilden der Pfarrer-Huber-Ring, die Pater-Maier-Straße und der Mareisring. Im Osten schließt das Grundstück östlich der Kreuzung zwischen Höhenrainer und Rosenheimer Straße sowie die Ollinger Straße bis in den Süden das Gebiet ab. Im Westen bilden die Grundstücke westlich der Westermeyerstraße sowie der Sudetenweg die Grenze.

Dabei ergibt sich eine Fläche von etwas über 29 Hektar.



1.3 Planungs- und Beteiligungsprozess

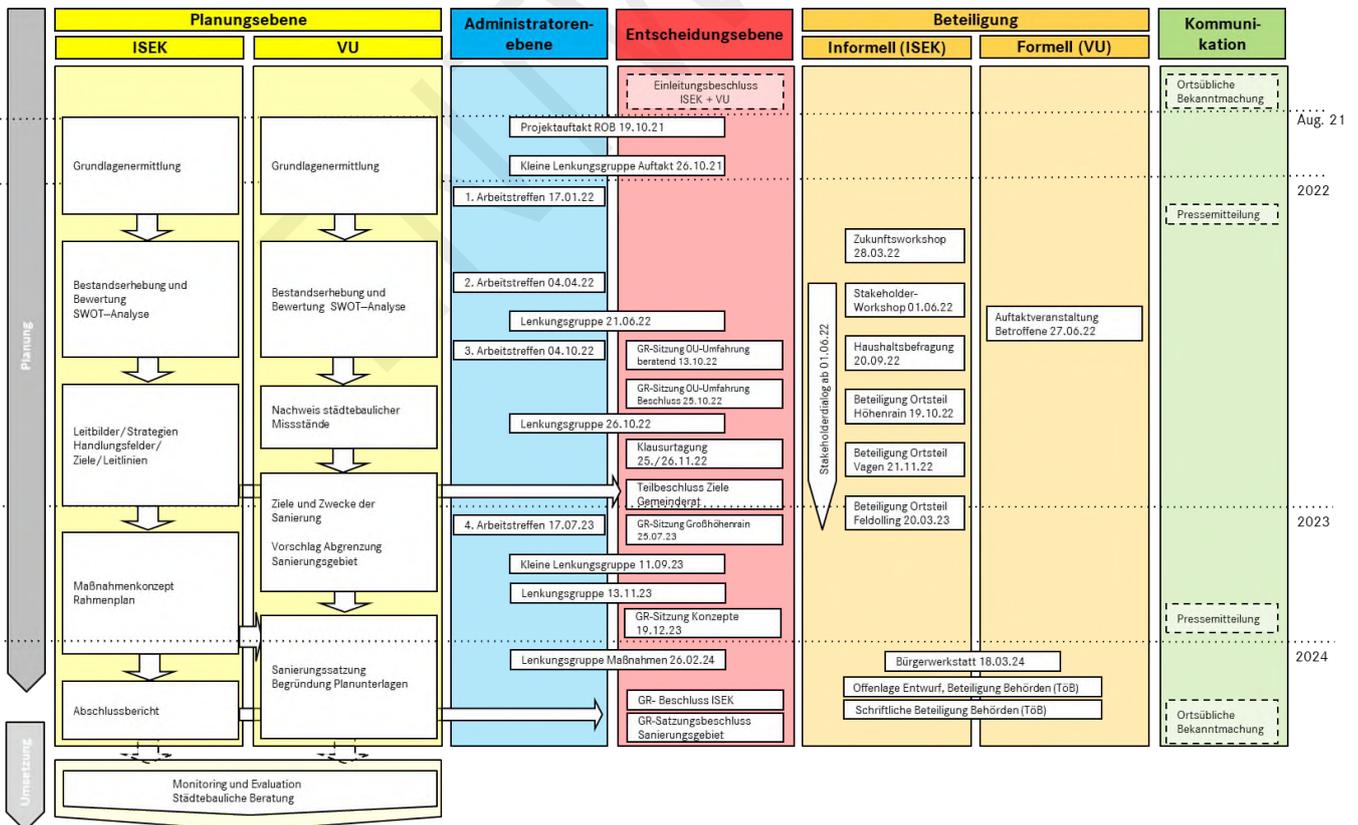
Die wichtigen Weichenstellungen für die Zukunftsgestaltung der Gemeinde Feldkirchen-Westerham wurden in einem partizipativen Prozess gemeinsam mit Bürger*innen, der örtlichen Politik, Verwaltung, Institutionen, Verbänden und Behörden erarbeitet, so dass eine robuste Planungsleitlinie für die nächsten 15 - 20 Jahre sowie für die spätere Umsetzung von Maßnahmen eine gute Fördergrundlage entsteht.

Das vorliegende ISEK wurde in Kombination mit der Vorbereitenden Untersuchung der Ortsmitte durchgeführt. Somit konnten bei verschiedenen Prozessschritten Synergien genutzt werden. Die Basis bildete eine eingehende Bestandsaufnahme inklusive Grundlagenermittlung mit der Auswertung bestehender Unterlagen oder Bestandsaufnahmen hinsichtlich Identität und Image, Bevölkerungsstruktur, Flächennutzung, Orts- und Bauungsstruktur, Wirtschaft und Einzelhandel, Landschaftsräume, Energie sowie Verkehr und Mobilität.

Die Analyseinhalte wurden hinsichtlich Konflikten und Problembereichen als auch Potenzialen und Qualitäten analysiert und in einer Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse (SWOT) zusammengefasst. Daraus geht im VU-Gebiet der Nachweis der städtebaulichen Missstände im Sinne des §136 BauGB hervor, die die Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen gemäß dem besonderen Städtebaurecht erforderlich machen.

Aufbauend auf der Bestandsanalyse, den Ergebnissen der Bürger*innenbeteiligungen wurden gemeinsam mit dem Gemeinderat in einer zwei-tägigen Klausurtagung langfristige Entwicklungsziele und Handlungsschwerpunkte formuliert.

Aus den Zielen und Leitlinien des Gemeindegebietes wurden sowohl die Ziele und Zwecke für die Sanierung des Ortskerns Feldkirchen in Form eines Rahmenplans als auch ein Entwicklungskonzept für den Gesamort abgeleitet. Zur Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen im Ortskern Feldkirchen wurde ein Sanierungsgebiet vorgeschlagen.



Beteiligung ist in der Städtebauförderung eine grundsätzliche Anforderung (§ 137 BauGB) und wird als gewinnbringende Einbindung von Akteuren in die Ortsentwicklung verstanden. Während des Planungsprozesses fanden in regelmäßigen Abständen Abstimmungsgespräche zwischen dem Altbürgermeister Josef Schaberl sowie dem 1. Bürgermeister Johannes Zistl, dem Leiter der Bau- und Grundstücksverwaltung Herrn Hermann Weber und dem Planungsteam, insbesondere USP Projekte, der Leitung des ISEK Planungsteams, statt.

Ein fester Bestandteil des ISEK- und VU-Prozesses war die begleitende Beteiligung, deren Ergebnisse frühzeitig und kontinuierlich in den Planungsprozess integriert wurden:

19.10.2021 **Auftaktworkshop mit der Regierung von Oberbayern**

26.10.2021 **Auftakt der Lenkungsgruppe**

28.03.2022 **Zukunftswerkstatt**

01.06.2022 **drei Stakeholdergespräche**

Stakeholderworkshop

21.06.2022 **1. Lenkungsgruppensitzung**

27.06.2022 **Betroffenenveranstaltung VU Feldkirchen** (frühzeitige Bürger*innenbeteiligung)

04.10.2022 **4. Stakeholdergespräch**

13.10.2022 **Gemeinderatssitzung**

19.10.2022 **Ortsbeteiligung Höhenrain**

26.10.2022 **2. Lenkungsgruppe** Thema Mobilität

26.10.2022 **5. Stakeholdergespräch**

21.11.2022 **Ortsbeteiligung Vagen**

25. & 26.11.2022 **Klausurtagung** (Gemeinderat)
SWOT Ziele und Leitlinien

20.03.2023 **Ortsbeteiligung Feldolling**

25.07.2023 **Gemeinderatssitzung**

11.09.2023 **3. Lenkungsgruppe** Konzeptansätze

13.11.2023 **4. Lenkungsgruppe** Konzeptentwürfe

11.12.2023 **Abstimmung Regierung von Oberbayern**

19.12.2023 **Gemeinderatssitzung**

26.02.2024 **5. Lenkungsgruppe** Maßnahmenvorschläge

18.03.2024 **Bürgerwerkstatt** Maßnahmen

02 GRUNDLAGEN

ENTWURF

2.1 Räumliche Einordnung

Geographische Lage und Erreichbarkeit

Die Gemeinde Feldkirchen-Westerham liegt im Freistaat Bayern, im Süden des Regierungsbezirks Oberbayern innerhalb des Landkreises Rosenheim.

Die Entfernung zur Kreisstadt beträgt ca. 25km und zur Landeshauptstadt München ca. 40km. Die verkehrliche Anbindung ist durch die Staatsstraße ST2078 sowie durch die benachbarte Autobahn A8 Ausfahrt Weyarn gegeben.

Mit der Bahn ab den Stationen Westerham oder Feldolling ist München innerhalb von ca. 50 Minuten mit Umstieg in Holzkirchen erreichbar.

Nach der naturräumlichen Gliederung liegt das Gemeindegebiet im voralpinen Hügel- und Moorland. Diese Haupteinheit gehört zum Alpenvorland und ist gekennzeichnet durch ihre hügelige Landschaft, die durch die eiszeitlichen Ablagerungen der Gletscher geformt wurde. Das spezifische Isar-Inn-Hügelland erstreckt sich zwischen den Flüssen Isar und Inn und umfasst eine Vielzahl von Seen, Wäldern und landwirtschaftlich genutzten Flächen.

Gemeinde Feldkirchen-Westerham

Die westlichste Gemeinde im Landkreis Rosenheim erstreckt sich über eine Fläche von nahezu 54 km² und bietet rund 11.000 Bewohnern eine Heimat. Insgesamt sind 54 Ortsteile in der Gemeindegliederung eingetragen, welche sich über die weitläufige Landschaft verteilen. Das Gemeindegebiet setzt sich aus den drei Gemarkungen Höhenrain, Feldkirchen und Vagen zusammen.

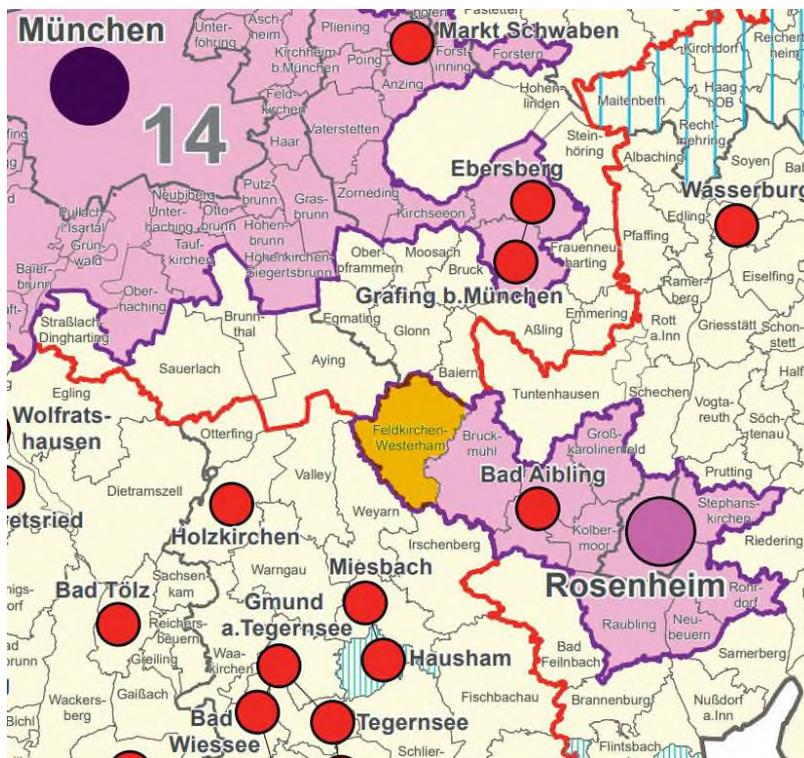


2.2 Landes- und Regionalplanung

Landesentwicklungsprogramm Bayern 2020 (LEP)

Das Gemeindegebiet Feldkirchen-Westerham liegt nach der naturräumlichen Gliederung innerhalb des Inn-Chiemsee-Hügellandes (Naturräumliche Haupteinheit 038).[S 1]

Nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern liegt das Gemeindegebiet Feldkirchen-Westerham innerhalb der Region Südostoberbayern und charakterisiert sich als Verdichtungsraum des Oberzentrums Rosenheim mit Mittelzentrum Bad Aibling. Angrenzend befinden sich allgemein ländliche Räume der Regionen München und Oberland.



I. Ziele der Raumordnung

a) Zeichnerisch verbindliche Darstellungen

- Allgemeiner ländlicher Raum
- Ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen
- Verdichtungsraum
- Raum mit besonderem Handlungsbedarf**
- Kreisregionen
- Einzelgemeinden

b) Zeichnerisch erläuternde Darstellung verbaler Ziele

- Metropole
- Regionalzentrum
- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Region

2.3 Bauleitplanung

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Gemeinde Feldkirchen-Westerham liegt aktuell in der Fassung vom April 2016 mit Genehmigungsbescheid des Landratsamtes Rosenheim vom 25.08.2016 vor. [S2]

Die historischen Ortsmitten der jeweiligen Gemeindeteile sind überwiegend als Dorfgebiet gekennzeichnet. Dies hat seinen Ursprung in der Siedlungsentstehung mit land- oder forstwirtschaftlichen oder anderen nicht störenden Betrieben. Diese Struktur spiegelt sich auch heute noch in den jeweiligen Siedlungen wieder, entspricht jedoch nicht zwingend immer den tatsächlichen Verhältnissen. Neben Dorfgebieten finden sich auch Mischgebiete in den Ortsmitten (Wohngebiete mit nicht störendem Gewerbe). Je nach Größe des jeweiligen Gemeindeteils grenzen an die ländlich geprägten Ortsmitten unterschiedlich großflächige allgemeine Wohngebiete.

Als Gewerbegebiete festgelegte Bereiche finden sich sowohl innerhalb der Siedlungen (z. B. Großhöhrain, Feldkirchen, Vagen, Westerham) als auch im außerhalb liegenden Gewerbegebiet Weidach, welches zudem Flächen für einen Industriestandort aufweist.

Die unterschiedlichen Bauflächen der Orte sind jeweils durch landwirtschaftliche und naturnahe Flächen getrennt.

Innerhalb als auch angrenzend an die Ortsmitte sowie in Ortsrandbereichen Feldkirchens sind Flächen für verschiedene Gemeinbedarfe festgelegt. (Flächennutzung und z. Funktionen s. Kap. 3.1.3)



FNP Ortsmitte Feldkirchen [S2]



FNP Siedlungsbereich Westerham [S2]



FNP Vagen [S2]



FNP Ortsmitte Feldolling [S2]

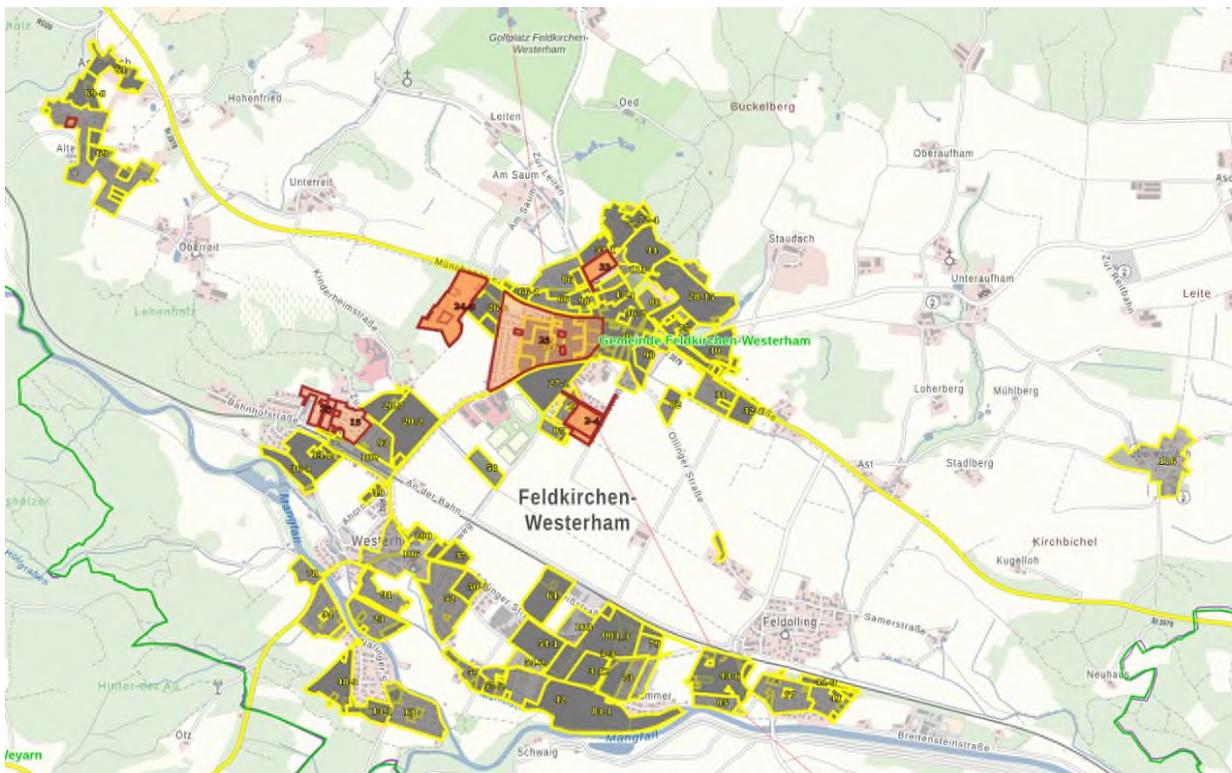


FNP Höhenrain [S2]

ENTWURF

Aktuelle Bebauungspläne

Im Untersuchungsgebiet wurden bereits über 110 Bebauungspläne aufgestellt. Überwiegend befinden sich diese im Bereich des Siedlungsschwerpunktes Feldkirchen, Westerham oder im Unterdorf Feldolling. Vereinzelt wurden auch in kleineren Gemeindeteilen, wie Oberwertach, Thal, Aschbach, Altenburg oder Höhenrain Bebauungspläne aufgestellt.

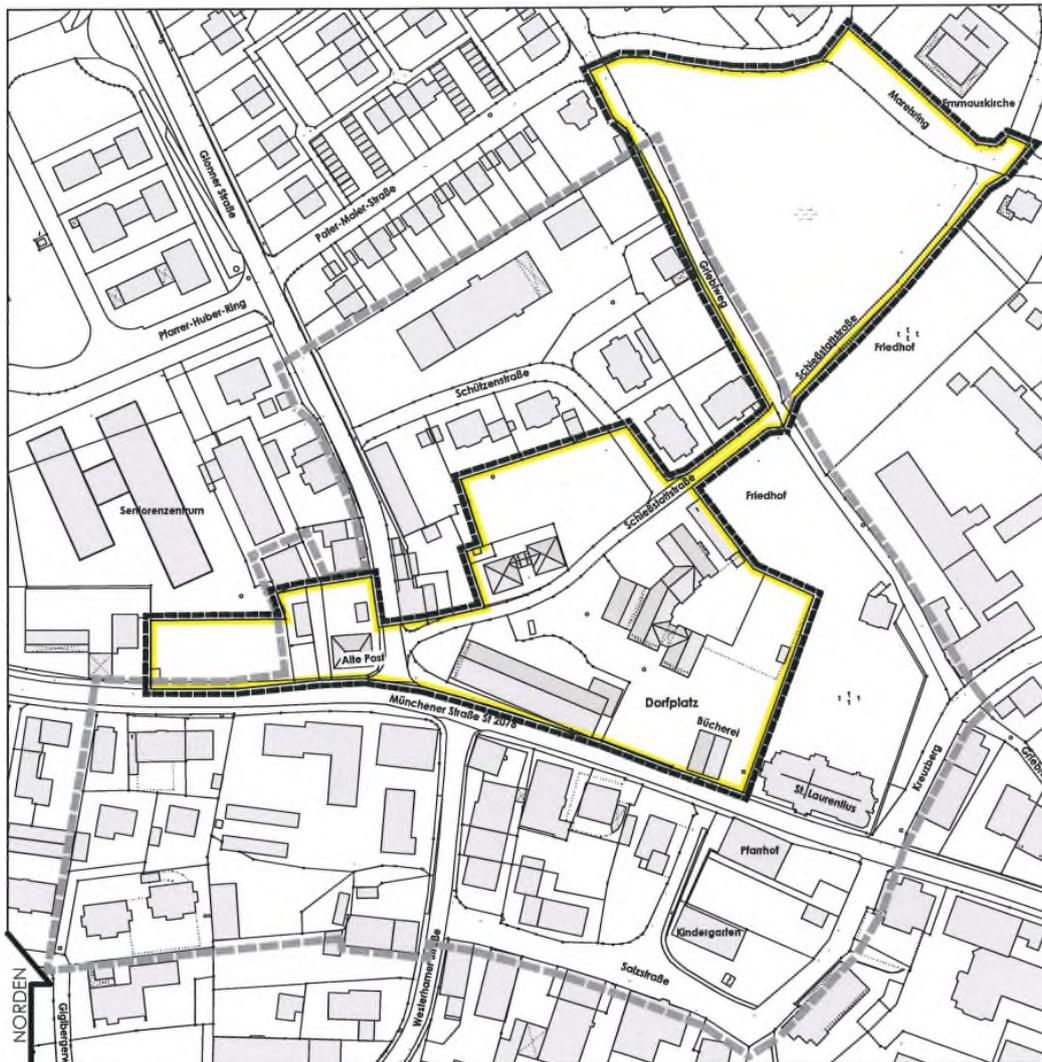


Flächen mit aufgestelltem Bebauungsplan (gelb) und aufgehobenen Bebauungsplänen (rot) [S8]

Voranganges/ehemaliges Sanierungsgebiet

Bis zum Beginn des ISEK-Erstellungsprozesses, welcher zusammen mit Vorbereitenden Untersuchungen der Ortsmitte durchgeführt wird sowie der daraus hervorgehenden Sanierungssatzung, bestand das ehemalige Sanierungsgebiet „Feldkirchen - Ortskern I“ seit 1993.

Das Sanierungsgebiet umfasste im Wesentlichen Areale um die Kreuzung Glonner Straße und Staatsstraße 2078 sowie angrenzende Gebäude, den Dorfplatz und den Friedhof.



Zeichenerklärung

-  Abgrenzung des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes
-  Abgrenzung Bereich Aktualisierung der Vorbereitenden Untersuchungen
-  Gebäude Bestand

Gemeinde Feldkirchen - Westerham

Sanierungsgebiet
"Feldkirchen - Ortskern I"

Aktualisierung der Vorbereitenden Untersuchungen

Chronologie der Ortskernsanierung

Karte 01

M 1:2000

Förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet

Stand:

Juli 2017

2.4 Satzungen und Verordnungen

Für das ISEK der Gemeinde Feldkirchen-Westerham einschließlich Vorbereitende Untersuchungen für den Ortskern Feldkirchen sind folgende Satzungen und Verordnungen von Belang:

Stellplatzsatzung

vom 14.08.2007 (letzte Änderung vom 25.05.2021)

Erlass der Verordnung des Überschwemmungsgebietes am Feldkirchner Bach auf dem Gebiet der Gemeinde Feldkirchen-Westerham

vom 01.12.2021

Bau- und landesplanerische Behandlung von Freiflächen-Photovoltaikanlagen

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
2021

2.5 Vorliegende informelle Planungen und Konzepte

Für das ISEK der Gemeinde Feldkirchen-Westerham einschließlich Vorbereitende Untersuchungen für den Ortskern Feldkirchen sind folgende informelle Planungen und Konzepte relevant:

Energienutzungsplan Feldkirchen-Westerham. Abschlussbericht

energie.concept.bayern GmbH & Co. KG
2024

22156 Studie Entwicklung Altenburg

Planungsgruppe Strasser GmbH
2023

Städtebauliches Konzept Pfarrzentrum Feldkirchen

Architekturbüro Schindler GbR
2023

Anbau Gemeindehaus Höhenrain

Planungsbüro Rieder
2022

Maßnahmenbeschlusskatalog 2011/2014

Agenda 21 Feldkirchen-Westerham – Arbeitskreis Verkehr
2022

Neubau Grundschule Feldkirchen-Westerham

Architekturbüro Leinhäupl + Neuber
2021

Bebauungsstudie Miesbacher Straße – Feldkirchen-Westerham

Planungsgruppe Strasser GmbH
2020

Rahmenplan Angerberg

Planungsgruppe Strasser GmbH
2017

Das Energiekonzept von Feldkirchen-Westerham

energie.concept.bayern GmbH & Co. KG
2014

Dorferneuerung Westerham

Rahmenplan Ortskern Westerham
Planungsbüro Otto Kurz
2010

Dorferneuerung 2020. Zukunftskonzeption und -strategien der Dorferneuerung in Bayern

O. Univ.-Prof. Dr.-Ing. Holger Magel, Technische Universität München
2010

Gemeindeentwicklung Feldkirchen-Westerham Pilotprojekt Feldkirchen-Westerham. Dorferneuerung 2020

Planungsbüro Otto Kurz
2010

Strukturkarte. Entwicklungsstufe Westerham 2050

Planungsbüro Otto Kurz & Landschaftsarchitekt Uwe Schmidt
2007

Dorferneuerung Westerham

Erläuterungsbericht zur Vorbereitungsplanung. Ortsräumliche Planung und Grünordnung/Dorfökologie
Planungsbüro Otto Kurz & Landschaftsarchitekt Uwe Schmidt
2006

Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Einrichtung einer T30-Zone im Wohngebiet zwischen Mangfall und Bahnlinie
CreaLab GmbH
o. J.

03 BESTANDSERHE- BUNG UND BEWER- TUNG

ENTWURF

3.1 ISEK Betrachtungsgebiet Gesamtort

Das ISEK der Gemeinde Feldkirchen-Westerham be- dient sich eines ganzheitlichen und fachübergreifen- den Ansatzes. Die Bestandsaufnahme und -analyse betrachtet die Identität und das Image, die Bevölke- rungsstruktur und -entwicklung sowie die Flächennut- zung, die Ortsstruktur, die Landschaft und Grün- räume genauso wie den Verkehr und die Mobilität.

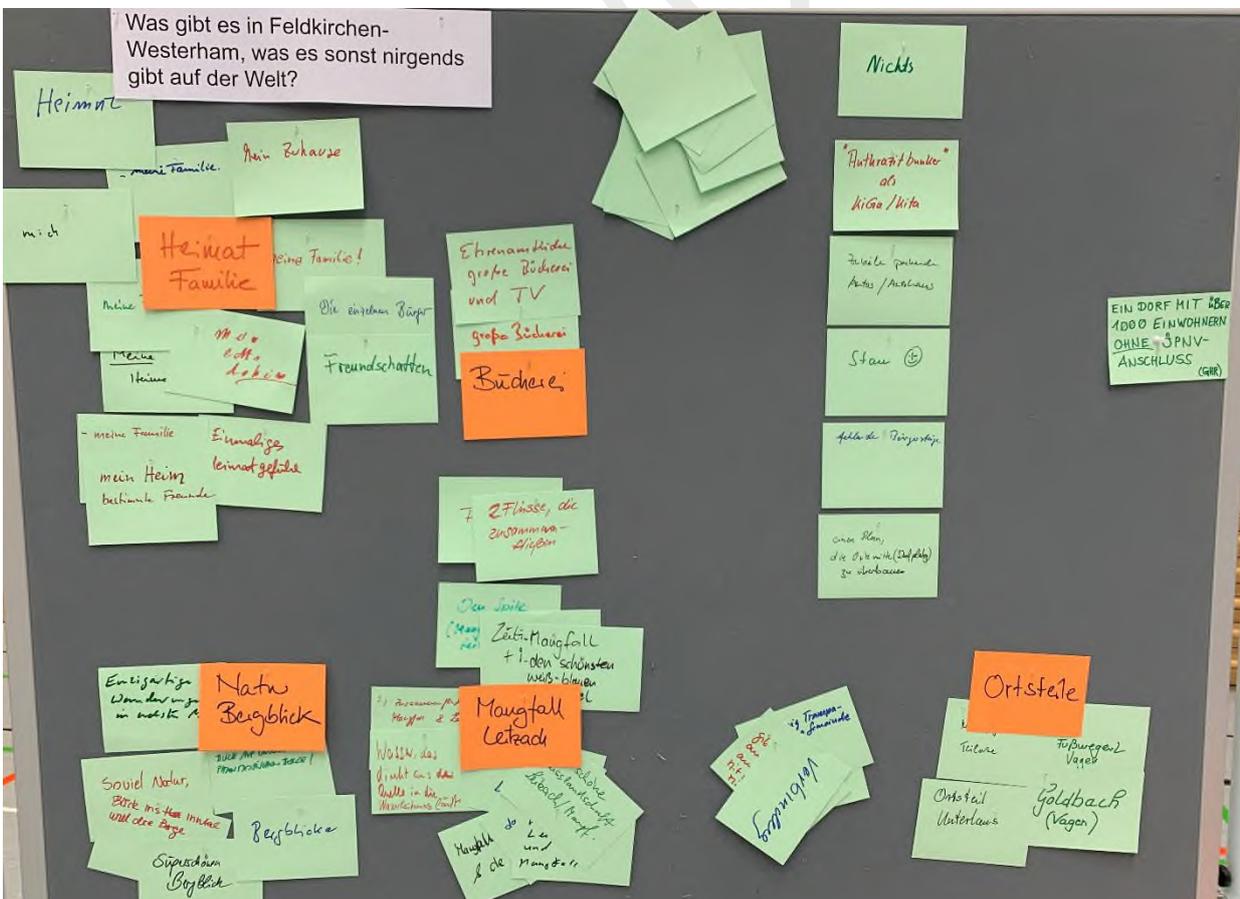
3.1.1 Identität und Image

Die Identität eines Ortes spielt eine zentrale Rolle bei der Definition seiner Einzigartigkeit, Geschichte, Kul- tur und Charakteristik. Diese Identität wird durch die Kombination einer Vielzahl von Faktoren geformt: dem historischen Erbe, der lokalen Gemeinschaft, der natürlichen Umgebung und der wirtschaftlichen Akti- vität. In einer Gemeinde wie Feldkirchen-Westerham mit seinen vielen Ortsteilen wird diese Identität

zusätzlich durch die individuelle Geschichte und den Charakter jedes einzelnen Ortsteils bereichert.

Jeder Ortsteil bringt seine eigenen Traditionen, Ge- schichten und Gemeinschaftsstrukturen mit, die zur Gesamtidentität der Gemeinde beitragen. Die vielfäl- tigen historischen Gebäude, Feste und Bräuche der verschiedenen Ortsteile schaffen ein reiches kulturel- les Mosaik. Die natürliche Umgebung, bestehend aus Hügeln, Wäldern und gewässernahen Landschaften, variiert von Ortsteil zu Ortsteil und verstärkt das Ge- fühl der Vielfalt innerhalb der Gemeinde.

Diese Vielzahl an individuellen Orten und Gemein- schaften führt zu einer starken lokalen Verbundenheit und einem vielfältigen Lebensgefühl, das die Bewoh- ner*innen von Feldkirchen-Westerham in ihrer ge- samten Gemeinde erleben. So entsteht eine einzigar- tige Identität, die durch die bunte Mischung der Ort- steile geprägt ist und Feldkirchen-Westerham zu ei- ner charakteristischen und lebendigen Gemeinde macht.



Qualitäten der Gemeinde aus Bürger*innensicht

In der Bürger*innenbeteiligung zeigte sich eine große Heimatverbundenheit und teils auch Stolz auf die verschiedenen Qualitäten der Gemeinde. Die Qualität liegt für die Bürgerinnen und Bürger in der Natur samt Naherholungsmöglichkeiten, der Gemeinschaft und der starken Identität der Ortsteile, die vielen eine Heimat ist.

Auf der anderen Seite fehlten vielen Teilnehmenden der Beteiligungsveranstaltungen teilweise eine breite Identifikation mit der Gesamtgemeinde. Auch die problematische Verkehrssituation wird kritisch gesehen.

ENTWURF

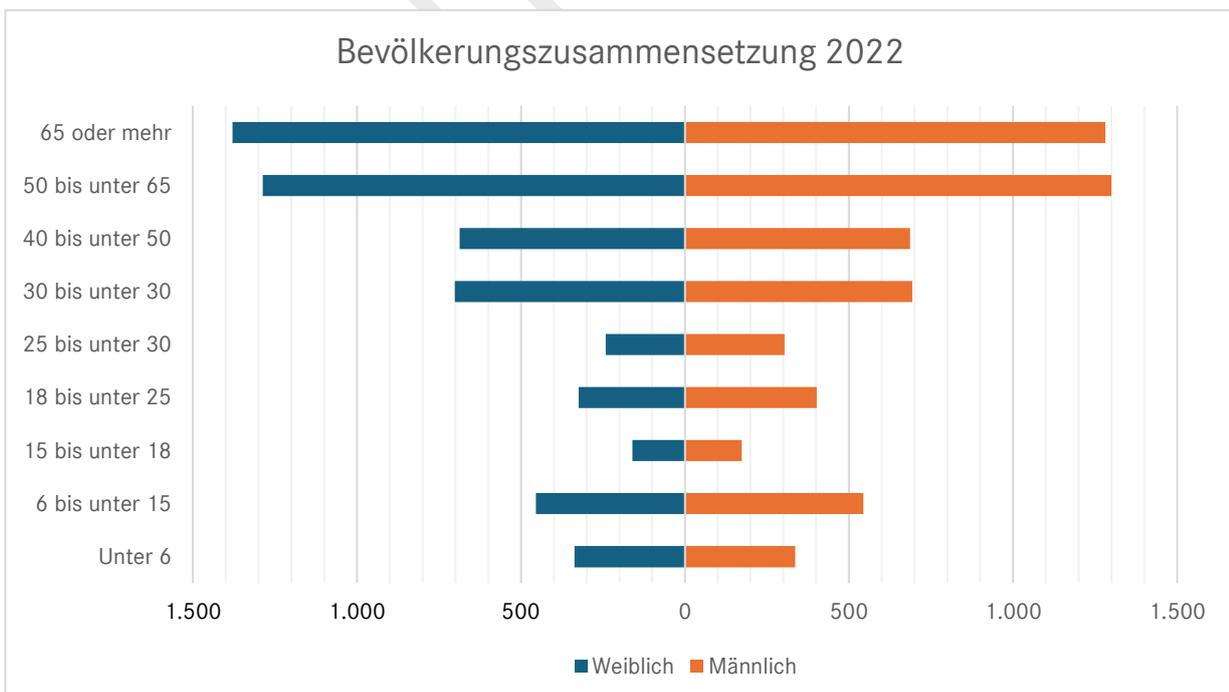
3.1.2 Bevölkerungsstruktur und demographische Entwicklung

Die Gemeinde Feldkirchen-Westerham ist Teil der Metropolregion München, die durch eine zunehmende Bevölkerungsentwicklung gekennzeichnet ist.

Die Gemeinde verzeichnete zum 18.06.2024 eine Einwohnendenzahl im gesamten Gemeindegebiet von 11.341. Diese teilen sich folgendermaßen auf die einzelnen Ortsteile auf [S3]:

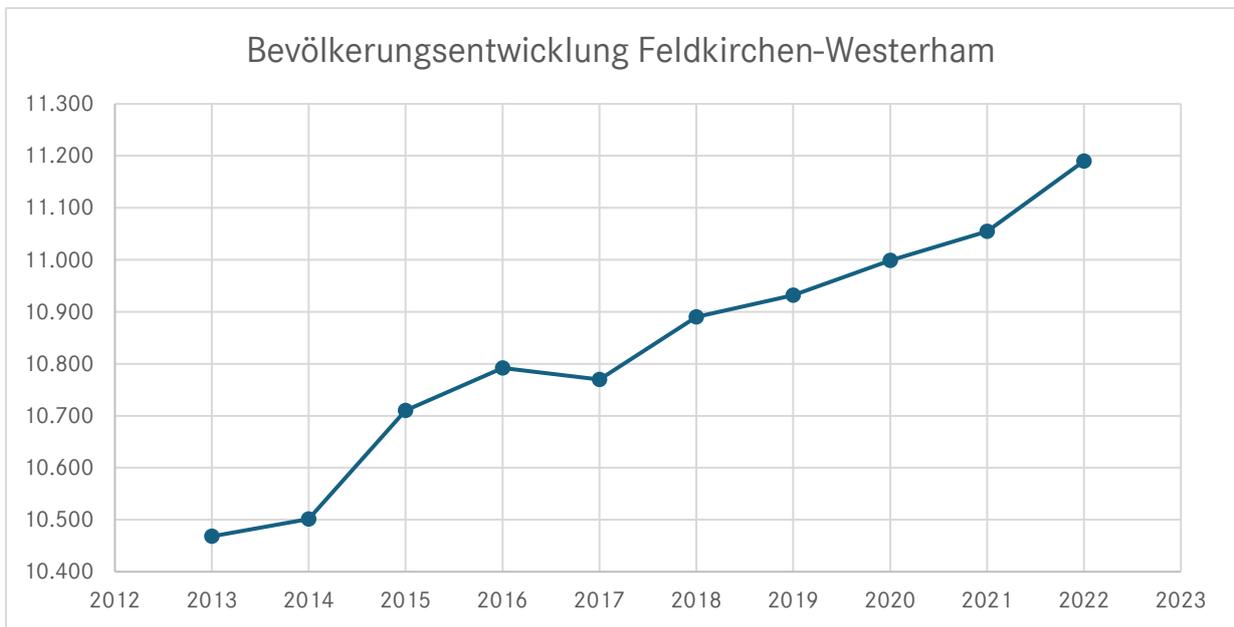
Westerham	3.010
Feldkirchen	2.968
Vagen	1.910
Feldolling	926
Höhenrain	891
umliegende Orte	1.636

Die Einwohnenden des gesamten Gemeindegebietes verteilen sich auf die Alterskohorten in einer Urnenform und machen den demographischen Wandel in Feldkirchen-Westerham sichtbar. Die größte Alterskohorte bilden die 50 – 65-jährigen. Unterdurchschnittlich wenig vertreten sind die Alterskohorten zwischen 18 bis 30 Jahren. Sichtbar ist allerdings auch, dass Familien mit Kindern sesshaft sind und die jüngeren Generationen vertreten sind. [S4]



In den letzten Jahren verzeichnete Feldkirchen-Westerham ein stetiges Wachstum. In einem Zeitraum von elf Jahren, von 2013 bis 2024 hat die Bevölkerung insgesamt um fast 900 Einwohner zugenommen. [S4]

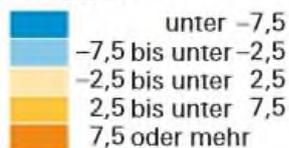
Auch für die Zukunft liegt Feldkirchen-Westerham in einer der bayerischen Regionen, die insgesamt eine zunehmende Bevölkerungsentwicklung zu erwarten haben.



Nach Prognosen des Bayerischen Landesamts für Statistik wird die Bevölkerungszahl im Landkreis Rosenheim bis 2040 im Vergleich zu 2020 um weitere 2,5 bis 7,5 Prozent ansteigen. Die positive Bevölkerungsentwicklung kann zum einen dazu beitragen, die hohe Kaufkraft vor Ort zu sichern. Zum anderen verzeichnen die Ortsteile auch einen steigenden Bedarf an Kinderbetreuungsstätten und Bildungseinrichtungen.



Veränderung 2040 gegenüber 2020 in Prozent



Häufigkeit

2
16
23
39
16

Größte Abnahme: Lkr Kronach -10,6 %

Größte Zunahme: Lkr Landshut +11,8 %

Bayern: +3,9 %

Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2022
 Bevölkerungsentwicklung in den kreisfreien Städten und Landkreisen Bayern 2040 zu 2020 (©Bayerisches Landesamt für Statistik 2022) [S5]

3.1.3 Siedlungsstruktur und Flächennutzung

Historische Ortsentwicklung und Siedlungsgeschichte

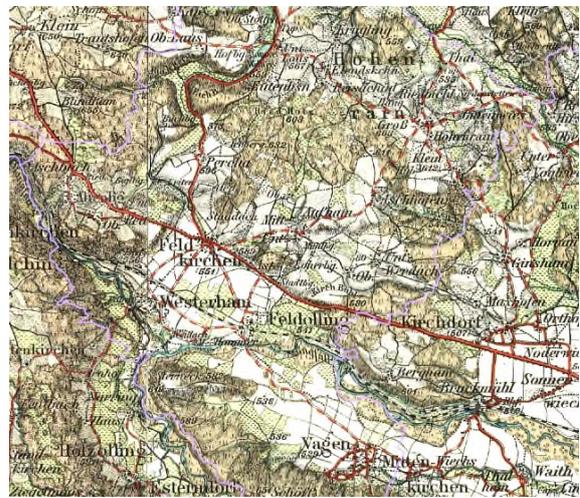
Die weit zurückreichende Vergangenheit und das historische Erbe der heutigen Gemeinde Feldkirchen-Westerham wird in zahlreichen Funden, die bis in die Jungsteinzeit (5000 – 3200 v. Chr.) reichen, bezeugt. Im 4. Jahrhundert n. Chr. wurde im Zuge des Römischen Reiches eine bedeutende Militärstraße von Salzburg nach Augsburg angelegt, die nördlich von Feldkirchen verlief. Aus dieser historischen Strecke entwickelte sich später die Salzstraße, die von Reichenhall bis zum Bodensee führte und eine zentrale Rolle für den Handel und Verkehr in der Region spielte. [S6]

Im Jahr 1818 wurde Feldkirchen zur politischen Gemeinde erhoben, bestehend aus 15 Anwesen und einem Salzstadel neben der Kirche. Der Handel auf der Salzstraße bildete die wirtschaftliche Basis der Region.

Die Eröffnung der Bahnlinie Holzkirchen-Rosenheim im Jahr 1857 markierte den Beginn der Neuzeit in der Region. Diese Bahnlinie diente hauptsächlich dem Transport von Kohle aus dem Haushamer Bergwerk zum Salinensudhaus in Rosenheim.

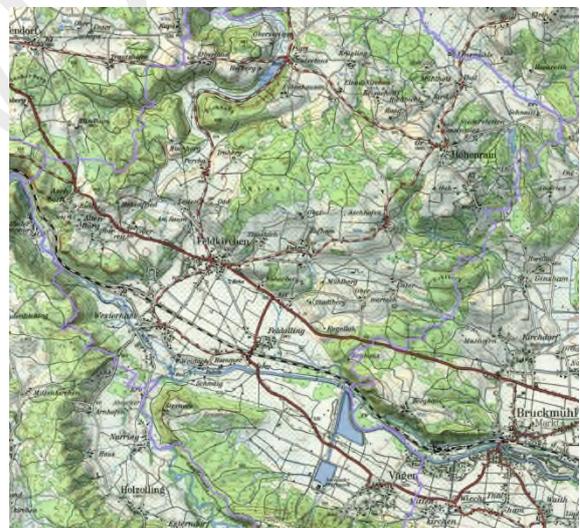
In Westerham spielt die Wasserkraft der Mangfall eine besondere Rolle. 1914 wurde das Leitzach-Kraftwerk mit beeindruckenden Druckrohren errichtet, welches zwischen 1958 und 1960 von der Stadt München zu einem Pumpspeicherwerk umgebaut wurde. Dieser Umbau führte zu einem Strukturwandel, sichtbar durch den Bau neuer Wohnanlagen und Betriebe.

Der wirtschaftliche Aufschwung und die voranschreitende Industrialisierung ging mit Siedlungserweiterungen in den verkehrlich gut angebundenen Gemeindeteilen Feldkirchen und Westerham einher. In letzterem sowohl im Bereich der Ortsmitte als auch um den Bahnhof. Dieses Wachstum setzt sich auch die folgenden Jahrzehnte fort. Es entstehen Wohngebiete rund um die historischen Ortskerne in Feldkirchen, Westerham und Vagen. In Feldolling wächst das Unterdorf südlich der Bahn.



Historische Siedlungsstruktur Feldkirchen-Westerham 1913 (©BayernAtlas) [S7]

Im Jahr 1966 siedelte sich die Firma Spinner aus München als erster größerer Industriebetrieb in Westerham an, was zur Entwicklung eines Gewerbegebiets im Müllerland und entlang der Aiblinger Straße führte.



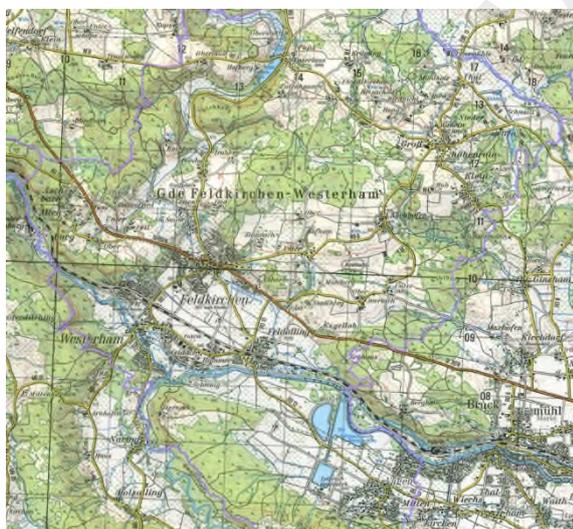
Historische Siedlungsentwicklung Feldkirchen-Westerham 1968 (©BayernAtlas) [S7]

Das heutige Feldkirchen-Westerham entstand 1972 durch den Zusammenschluss der zuvor eigenständigen Gemeinden Feldkirchen und Vagen (mit den Ortschaften Feldolling, Vagen und Westerham). Dieser Zusammenschluss wurde 1978 durch die Eingemeindung von Höhenrain ergänzt. [S6]



Historische Siedlungsentwicklung Feldkirchen-Westerham 1990 (©BayernAtlas) [S7]

Bedingt durch die wirtschaftlich sichere Situation in der Metropolregion München und die attraktive Lage der Gemeinde steigt der Bedarf nach (bezahlbarem) Wohnraum weiter. Auch Klein- und Großhöhenrain sowie im nördlichen Vagen angeknüpft an die Gemeinde Bruckmühl bildeten sich im Verlauf der letzten Jahrzehnte neue Wohngebiete.



Historische Siedlungsentwicklung Feldkirchen-Westerham 2008 (©BayernAtlas) [S7]

Ortsgefüge und Ortsteile

Die Gemeinde Feldkirchen-Westerham besteht aus 54 Gemeindeteilen, die sich auf die drei Gemarkungen Höhenrain, Feldkirchen und Vagen verteilen.

Topografisch ist das Gemeindegebiet geprägt durch die Lage und Entstehung im Grundmoränengebiet des Inn-Gletschers, der sich in der letzten Eiszeit dort ausbreitete. Entstanden ist dadurch eine topographische und landschaftliche Vielfalt mit verschiedenen Höhenlagen, Lebensräumen und Mikroklimata. Strukturell gliedernd wirken die beiden Flüsse Leitzach und Mangfall. Die Gemeindeteile sind eingebettet in eine Kulturlandschaft bestehend aus Wäldern, naturnahen Gehölzen und intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen.

Siedlungen verteilen sich überwiegend über die zentralen und nördlichen Bereiche des Gemeindegebietes und werden durch vielfältige Grünstrukturen und landwirtschaftliche Zäsuren mit konventioneller Nutzung abgewechselt. Ein Großteil der Gemeindeteile sind Weiler, bestehend aus wenigen Häusern, oder gar Einöden, welche teils aus einzelnen Gehöften bestehen. Dörfer mit zentraler Struktur, einer Kirche, Kapelle oder einem Dorfplatz mit einer gewissen Infrastruktur und mehreren Wohnhäusern oder Wohnbereichen finden sich im Norden in Unterlaus, Thal, Groß- und Kleinhöhenrain und Aschhofen, sowie im Westen in Aschbach, Altenburg und Oberreit. Siedlungsschwerpunkt bildet die zentrale Ebene mit Feldkirchen, Westerham und Feldolling. Etwas abseits anderer Gemeindeteile im Süden am Hangfuß des Irschenbergs in unmittelbarer Nachbarschaft zu Bruckmühl, befindet sich der Ort Vagen, welcher mit einer Vielzahl an innreörtlichen Grünflächen und historischen sowie landwirtschaftlichen Anwesen ein besonders attraktives Ortsbild auszeichnet.

Siedlungsränder sind wesentlich für die Außenwahrnehmung einzelner Gemeindeteile. Dadurch wird definiert, wie die Orte in den Landschaftsraum eingebettet sind. Es wird zwischen zwei Arten von Ortsrändern unterschieden. Es existieren klar definierte Siedlungskanten in Form von natürlichen Gegebenheiten, wie Handkanten oder Waldrändern, sowie künstlich geschaffenen, wie Bahnanlagen, Straßen, Sport- und Grünanlagen. Daneben gibt es auch ungefasste, offene Siedlungsränder, die sich an keiner raumgebenden Struktur orientiert. Diese ist besonders sensibel, da sie direkt an die Kulturlandschaft anschließt.

Neben den genannten Siedlungsabgrenzungen können in Feldkirchen-Westerham Siedlungsränder in Form von Bächen und ihrer natürlichen

Auenbereiche, Baumpflanzungen oder angrenzende Wälder als besonders positiv bewertet werden.

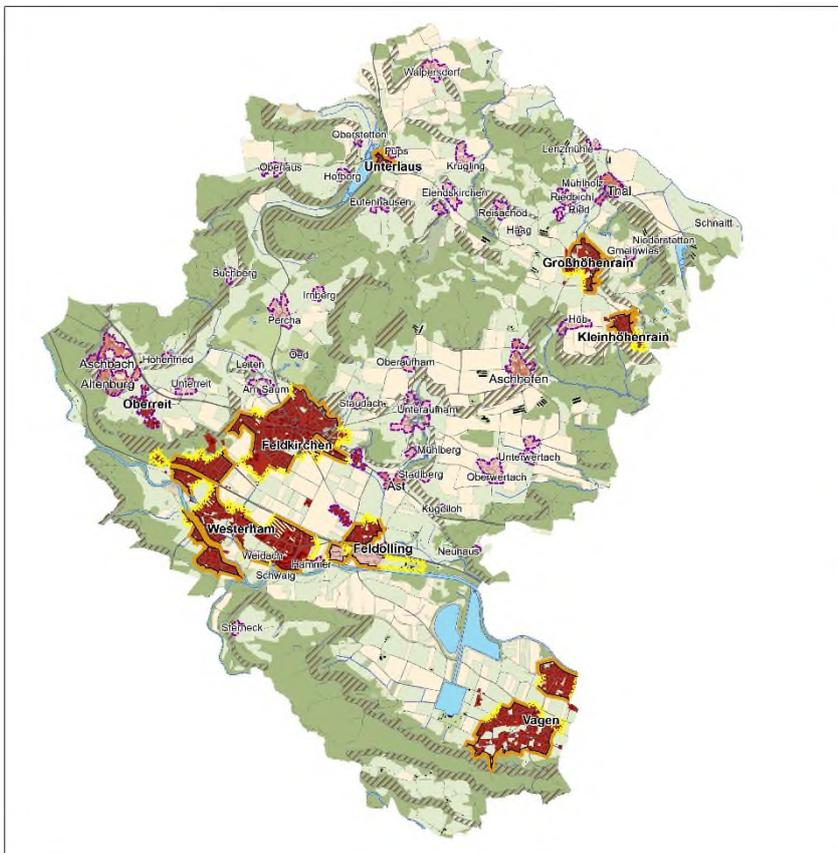


Historische Ortsrandeingrünung entlang des Feldkirchner Baches im Osten Feldölling



Privat angelegte Ortsrandeingrünung entlang der Gärten der Wohnsiedlung am Eichberg, Feldkirchen

Defizitäre Bereiche mit unklarem Ortsrand finden sich beispielsweise im Süden von Feldkirchen, Groß- und Kleinhöhenrain. Insbesondere das KuS auf der grünen Wiese ist nicht in Feldkirchen eingebunden. Der gravierendsten fehlenden Ortsränder finden sich in Westerham. Der Ort ist in Richtung Feldölling und Feldkirchen ausgedehnt und nahezu mit diesen verschmolzen. Hier fehlt es an einer Signatur oder einem großzügigeren trennenden Freiraum. Das Fehlen eines Ortsrandes kann dazu führen, dass die kulturellen und sozialen Identitäten der Orte verschmelzen oder sich verwässern, was für die Bewohner*innen Identitätsfragen aufwirft oder zu Konflikten führen kann.



ISEK + VU



Integriertes Städtebauliches
Entwicklungskonzept einschließlich Vorbereitende
Untersuchungen für den Ortsteil Feldkirchen

- Streusiedlung
- Ortsrand**
- klar definiert (baulich, topographisch, naturräumlich)
- ungefasst
- Baufläche nach FNP
- Dorftyp**
- Pfarrdorf, Kirchdorf
- Dorf
- Weiler, Einöde
- Hangkanten
- Grünland
- Ackerland
- Wald
- Gewässer
- Verkehrsfläche

Anlage Kapitel 3.1.3

Bestandserhebung und -Bewertung

Ortsgefüge und Ortsteile



M 1 : 40.000
DIN A3
PLANERSTELLUNG: USP Projekte
14.11.2022



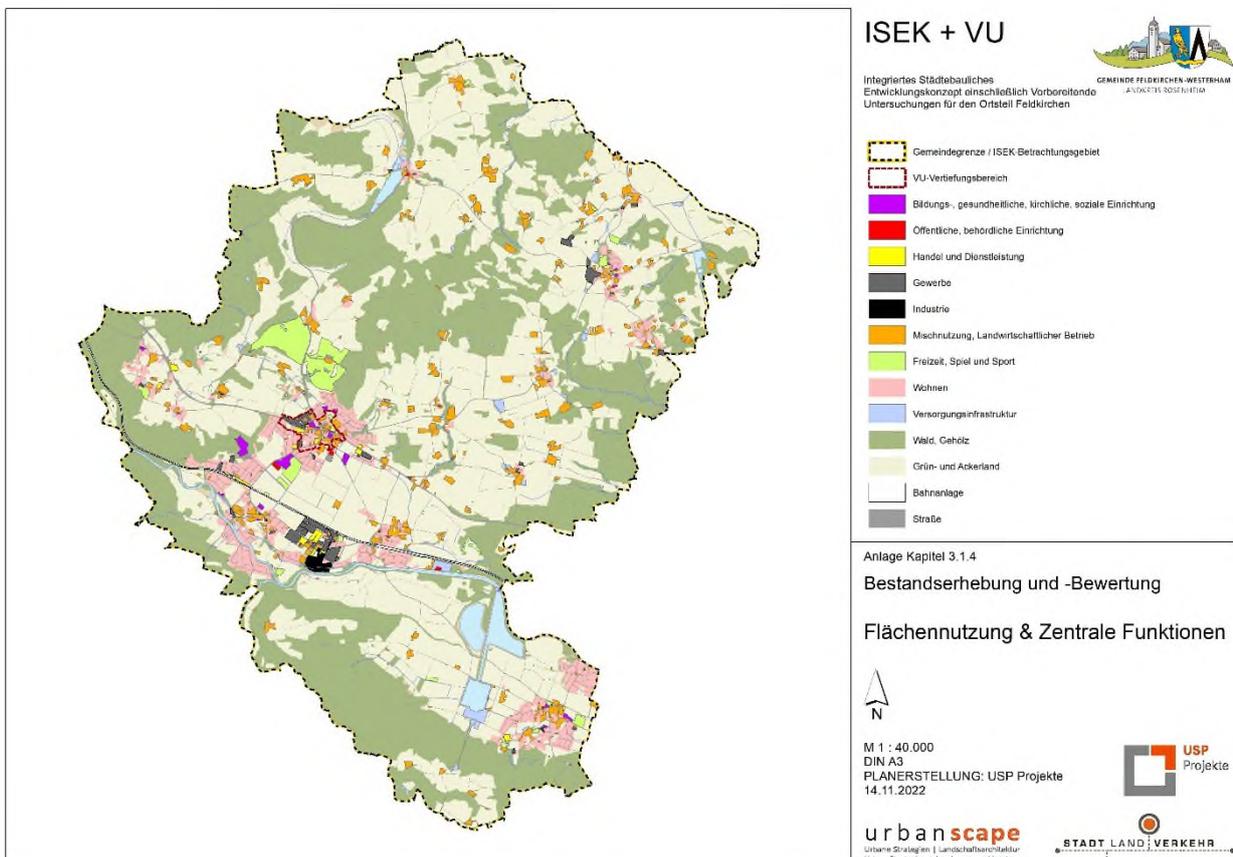
urbanscape
Urbane Strategien | Landschaftsarchitektur
Urban Strategies | Landscape Architecture



Pufferzonen um gewerblich genutzte Gebiete können teilweise stärkere Auswirkungen auf ein positives städtebauliches Erscheinungsbild sowie die Lärm- und verkehrliche Belastung haben. Die gewerblich und industriell genutzten Flächen in Westerham sind nicht durch einen Ortsrand nach Westen, Süden und Osten von den Wohnsiedlungen Im Müllerland, Hammer oder Westerham, Garten- und Weidacher Straße abgetrennt. Der räumlich nahe Übergang beeinflusst das städtebauliche Erscheinungsbild der jeweiligen Siedlungsbereiche negativ. Die verkehrliche Belastung mit einhergehender Lärm- und Luftverschmutzung beeinträchtigt die Wohnqualität der betroffenen Anwohnenden.

Flächennutzung und zentrale Funktionen

Die Bodenflächen der Gemeinde Feldkirchen-Westerham werden überwiegend von Vegetation (85%) bedeckt. Den größten Teil davon nimmt die Landwirtschaft mit 48 % ein. Ungefähr die Hälfte aller landwirtschaftlichen Flächen werden als Wiesen oder Weiden genutzt. Die andere Hälfte wird als Ackerland bewirtschaftet, überwiegend für Mais oder Weizen. Neben der Landwirtschaft prägen auch Wald- und Gehölzflächen mit einem Anteil von 36 % die Landschaft der Gemeinde. Nicht zu vernachlässigen sind auch die Gewässer mit den Flüssen Leitzach, Mangfall, dem Unterlauer See und dem Staubecken des Leitzachwerkes, welche insgesamt nahezu 2% der Gemeindefläche bedecken. Siedlungs- und Verkehrsflächen nehmen nur einen Anteil von 13 % an der Flächennutzung von Feldkirchen-Westerham ein. (vgl. Statistik kommunal 2023)



Trotz der Eigenständigkeit der einzelnen Gemeindeteile sind diese mit zentralen Funktionen, wie Einzelhandel und Dienstleistungen, öffentlichen oder behördlichen Einrichtungen, genauso wie Bildungs-, gesundheitlichen, kirchlichen oder sozialen Einrichtungen überwiegend unterversorgt. Die Anforderungen an zentrale Funktionen variieren jedoch je nach Größe eines Ortes aufgrund der unterschiedlichen Bedürfnisse und der wirtschaftlichen Kapazitäten. Mit zunehmender Einwohnerzahl wächst die Vielfalt der Bedürfnisse, was eine breitere Palette an Dienstleistungen und Einrichtungen erfordert. Die Entwicklung und Bereitstellung zentraler Funktionen richtet sich somit nach der jeweiligen Größe und den spezifischen Anforderungen der Gemeinschaft.

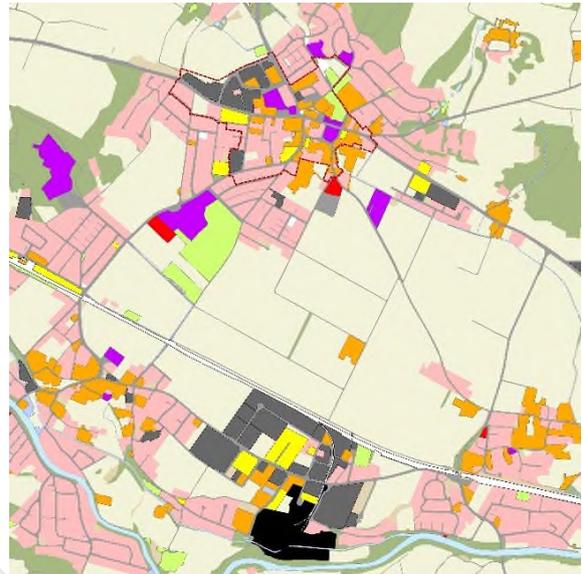
Viele kleinere Gemeindeteile in Feldkirchen-Westerham verfügen über örtliche Spielplätze, eine Kapelle oder Kirche, sowie eine Freiwillige Feuerwehr und sind damit für ihre Größe gut ausgestattet. In den Ortsmitten von Vagen, Westerham und Großhöhenrain finden sich darüber hinaus einige wenige zentrale Funktionen in Form von Dienstleistungen, Gastronomie oder sozialen Einrichtungen. Das geringe Angebot und geeignete Flächen für zentrale Aufenthaltsbereiche führen zusammen mit der hohen verkehrlichen Belastung eines Großteils der Ortskerne zu einer Störung der Funktion als zentrale Anlaufstelle und sozialer Treffpunkt.



Verkehrlich dominierte Ortsmitte Unterlaus

Schwerpunkte zentraler Funktionen finden sich jedoch nur zu einem gewissen Grad im Ortskern von Feldkirchen sowie im Nahversorgungszentrum im Gewerbegebiet Weidach. Letzteres führt zu einem durch den Standort weitab von Wohngebieten zu langen Versorgungswegen und damit einhergehend einer höheren verkehrlichen Belastung. Zum anderen zieht dieser Versorgungsschwerpunkt wichtige Funktionen und aus der Ortsmitte Feldkirchen ab, was ihre

Eigenschaft als Zentrum mindert. Denselben Effekt hat auch das dezentral im Süden Feldkirchens gelegene Kultur- und Sportzentrum (KuS), welches durch die Anziehung in den Ortsrandbereich Frequenzen und Lebendigkeit aus der Ortsmitte abzieht.



Schwerpunkte zentraler Funktionen in Feldkirchen und Westerham

Somit lässt sich auch sagen, dass im Kontext der Gesamtgemeinde, Feldkirchen in seiner zentralen Lage den Ansprüchen an einen lebendigen Ortskern nicht gerecht wird.

Die Gemeinde Feldkirchen-Westerham zeichnet sich durch eine gute Bildungsinfrastruktur mit drei Grundschulen in Feldkirchen, Vagen und Großhöhenrain, sowie einer Mittelschule in Feldkirchen aus. Darüber hinaus existieren sieben Kindertagesstätten in den zentralen Orten. Der Bedarf an Bildungsinstitutionen ist jedoch tendenziell weiter steigend.

Flächen für Freizeit und Erholung finden sich vorwiegend in Bereichen mit naturnahen Grünstrukturen, wie an der Mangfall und Leitzach oder den zahlreichen Waldgebieten. Darüber hinaus liegt zwischen Feldkirchen und Percha, ein weitläufiger Golfclub mit überörtlicher Anziehungskraft. Weitere Freizeitmöglichkeiten finden sich in den vielzähligen Spiel- und Sportplätzen im Gemeindegebiet.

3.1.4 Orts- und Bebauungsstruktur

Die Orts- und Bebauungsstruktur in Feldkirchen-Westerham lässt sich in zwei unterschiedliche Bereiche einteilen. In den kleineren Gemeindeteilen herrscht fast ausschließlich eine landwirtschaftliche Dorfstruktur vor. Diese wird vor allem durch die traditionell oberbayerische Baustruktur mit überwiegend zweigeschossigen Flachsatteldachbauten mit ausgebautem Dachgeschoss geprägt, die vielerorts zusätzlich durch Lüftlmalereien, Erkern oder Lauben geschmückt sind.



Zentrales Bauernhaus mit Lüftlmalerei und Kapelle in Aschhofen



Zentraler Einfirsthof mit benachbarter Kapelle in Percha



Zweigeschossiger Flachsatteldachbau mit Kniestock, Lüftlmalerei und Fassadenbegrünung in Vagen

Je mehr Einwohnende der jeweilige Gemeindeteil aufweist und je jünger die Bebauung ist, desto eher finden sich auch kleinteilige Einzelhaussiedlungen. 73 % der Wohngebäude der Gemeinde Feldkirchen-Westerham sind flächenintensive freistehende Häuser in offener, loser Bebauung.



Austragshäuser in Kleinhöhenrain



Wohngebiet am Mareising, Feldkirchen

In den Gemeindeteilen, die im Laufe der Jahre am meisten Zuwachs verzeichnet haben, wie Feldkirchen, Westerham, Felddolling sowie Vagen aber auch Höhenrain, dominieren kleinteilige Einzelhausbebauungen abseits der historischen Ortskerne.

Wohneinheiten

(vgl. Statistik kommunal 2023)

2.999 Wohngebäude gesamt, darunter:

2.177 Einfamilienhäuser

494 Doppelhäuser

326 Mehrfamilienhäuser

116,2 m² durchschnittliche Wohnfläche je Wohneinheit

Großmaßstäbliche, überwiegend heterogene Bebauungsstrukturen für gewerbliche Nutzungen finden sich vor allem im Gewerbegebiet in Westerham aber auch in Feldkirchen sowie in Form von landwirtschaftlichen Betrieben über das Gemeindegebiet verteilt. Oftmals ist es gelungen, einzelne großmaßstäbliche, gewerbliche Baukörper sorgsam in die Kulturlandschaft einzubetten. Dort, wo dies nicht der Fall ist, sticht es jedoch negativ ins Auge. Allen voran stehen hier die Entwicklungen im Gewerbegebiet Westerham, die neben den verwendeten Materialien auch von der Bauweise unpassend sind und sich nicht harmonisch in das Ortsbild einfügen. Beispielsweise werden moderne Glas- und Stahlfassaden, Betonwände ohne Verblendung und großflächige Metallverkleidungen vor allem kombiniert mit Flachdächern als unpassend empfunden. Die Materialien kontrastieren stark mit den traditionellen Baumaterialien des Ortes wie Ziegel, Naturstein und Holz, die typischerweise für die Dorfstruktur charakteristisch sind. Darüber hinaus kann die industrielle Bauweise dieser Gebäude, oft geprägt durch große, unstrukturierte Flächen und kubische Formen, das gewachsene, kleinteilige und oft detailreich gestaltete Ortsbild stören. In Verbindung mit ihrem Standort und der Sichtachse von Feldkirchen in Richtung Bergkulisse, beeinträchtigt das Gewerbegebiet die ästhetische und architektonische Integrität der Gemeinde.



Metallverkleidete Flachbauten, Westerham



Farblich hervorstechender DHL Gewerbebau, Westerham

Im Gegensatz dazu existieren auch moderne öffentliche Gebäude, die mit feinem Gespür für die Baukultur in die Ortsbilder eingepasst wurden. Vorzeigeprojekt ist hierbei beispielsweise das als Begegnungsstätte entwickelte Boschnhaus in Vagen, welches einen erfolgreichen Kompromiss aus zeitgemäßer Architektur und Harmonie mit dem historischen Bestand findet. Auch das Kinderhaus in Westerham passt sich mit der holzbauweise hervorragend an das Ortsbild, welches durch einen hohen Anteil Holzbauweise und Wirtschaftsstadl gekennzeichnet ist, aus.



Saniertes und umgebautes Dorfzentrum Vagen, das Boschnhaus



Neues Kinderhaus Westerham

Auch für gewerbliche Nutzung lässt sich eine zum Ortsbild passende Bauweise anwenden, beispielsweise durch die typischen Satteldächer und an Einfirsthöfe angelehnte Architektur mit Holzverschalung im Obergeschoss und großzügigem Dachüberstand.



Ins Ortsbild passende Gewerbebauten, Westerham

Die Gemeinde Feldkirchen-Westerham zeichnet sich durch eine Vielzahl städtebaulicher Dominanten aus: darunter markante Bauwerke wie Schloss Altenburg, Schloss Höhenrain, das Schlossgut Staudach und Schloss Vagen. Ergänzend zu diesen Schlössern prägen Gutshäuser das Landschaftsbild. Über ein Dutzend Kapellen entlang von Wegkreuzungen oder die über 20 Kirchen in den Zentren kleiner Gemeindeteile sind ein charakteristisches Merkmal der Baukultur. Diese religiösen Gebäude tragen maßgeblich zur Identität und dem historischen Erbe der Gemeinde bei. Die historische Bedeutung der Gemeinde zeigt sich auch in ihrer Vielzahl an Baudenkmalern (63) und Bodendenkmälern (29), die wichtige Zeugnisse der regionalen Geschichte darstellen.



Schlossgut Staudach



Pfarrkirche St. Laurentius, Feldkirchen

Für eine zukünftige Siedlungsentwicklung mit dem Schwerpunkt Wohnen werden neben den bereits definierten Bereichen im FNP weitere Potenzialflächen in Ortsrandlagen sowie innerhalb der Dörfer identifiziert:

- Felddolling zwischen Ollinger Straße und Bahnhof
- Westerham zwischen Aiblinger / Miesbacher Straße und Bahnlinie
- Westerham zwischen am Angerberg und Höhenkirchener Straße
- Ortsabrundung Feldkirchen am Grenzweg
- Ortsabrundung Feldkirchen Ollinger Straße

Die Entwicklung von Wohnsiedlungen in Potenzialflächen am Ortsrand oder innerhalb eines Ortes ist eine nachhaltige und zukunftsorientierte Planungsstrategie, die ökologische, soziale und wirtschaftliche Vorteile bietet und zur langfristigen Lebensqualität der Gemeinde beiträgt.

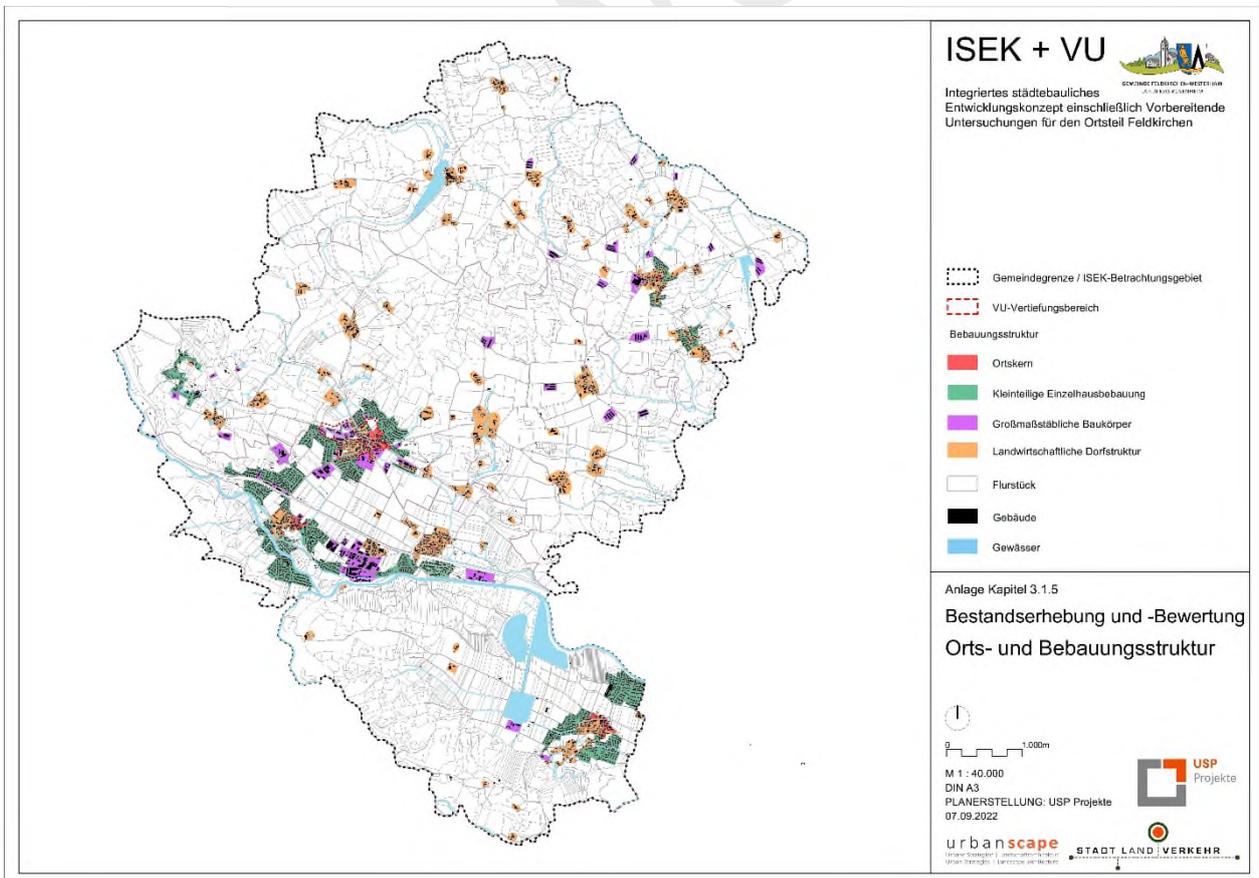
Erstens bieten Potenzialflächen am Ortsrand oder innerhalb des Ortes insbesondere in den Gemeindeteilen Feldkirchen, Westerham und Feldolling eine bessere Anbindung an bestehende Infrastrukturen wie Verkehrsanbindungen, Schulen, Geschäfte und gesundheitliche Einrichtungen. Dies erleichtert den Zugang zu wichtigen Dienstleistungen und reduziert die Abhängigkeit vom Autoverkehr, was sowohl ökologisch als auch sozial vorteilhaft ist.

Zweitens trägt die Entwicklung von Wohnsiedlungen in bereits besiedelten oder geplanten Bereichen zur Verdichtung und Nachhaltigkeit der Siedlungsentwicklung bei. Dies kann dazu beitragen, wertvolle Natur- und Agrarflächen in Außenlagen zu erhalten und die Flächenversiegelung zu reduzieren, was wichtig für den Erhalt der Biodiversität und die Anpassung an den Klimawandel ist.

Drittens fördern Wohnsiedlungen in zentraleren oder bereits strukturierten Bereichen oft eine lebendige Gemeinschaft und soziale Interaktion, da sie näher an bestehenden sozialen und kulturellen Einrichtungen liegen. Dies kann die Lebensqualität der Bewohnenden verbessern und zur Schaffung eines lebendigen und vielfältigen sozialen Umfelds beitragen.

Die Gesamtflächen an Baulücken und untergenutzten Freiflächen innerhalb des Siedlungsschwerpunktes birgt ein erhebliches Potenzial zur Erweiterung von Wohngebieten, ohne zusätzliche Flächen in der benachbarten Kulturlandschaft in Anspruch zu nehmen.

In der Mobilisierung der unbebauten Grundstücke aber auch in der Nachverdichtung von großflächigen Grundstücken verbirgt sich erhebliches Instrumentarium zur Begegnung der Wohnraumnachfrage.



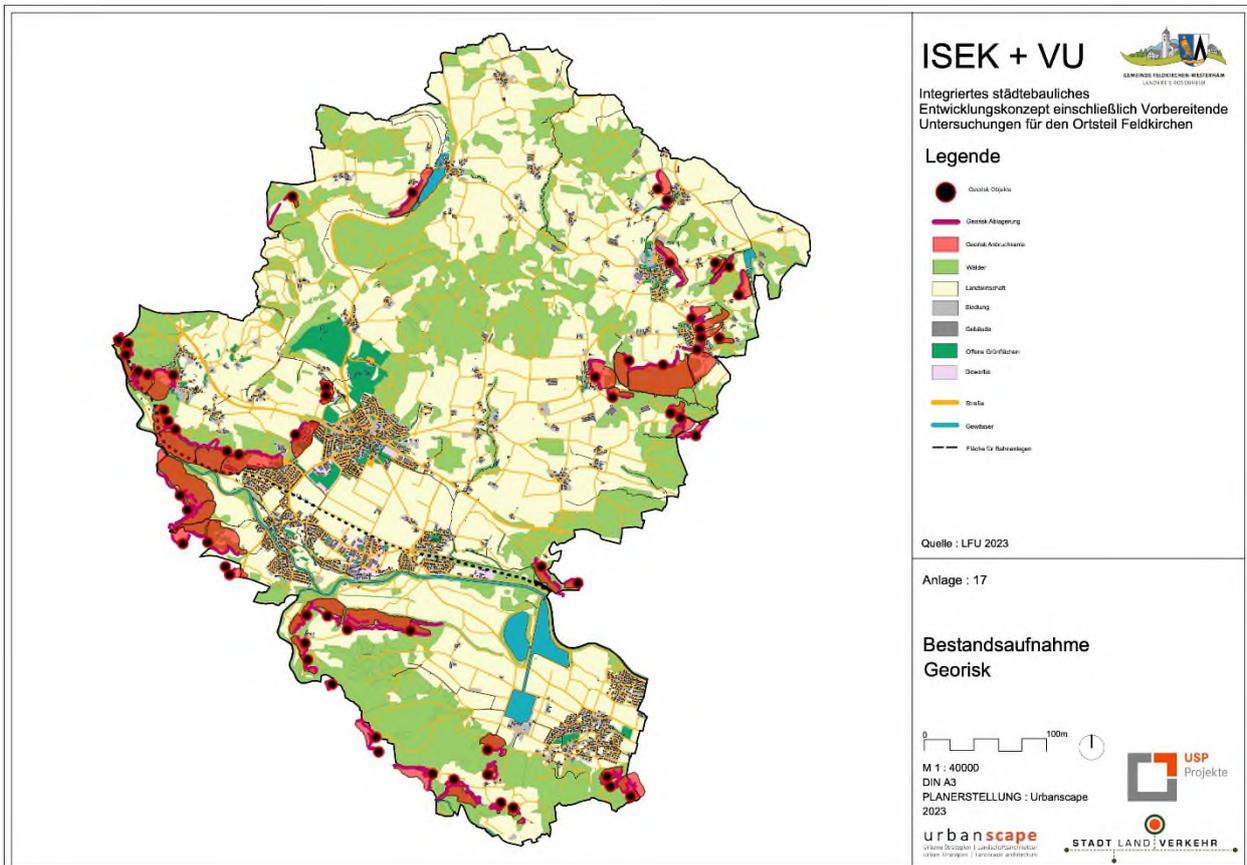
3.1.6 Klima, Landschaft und Naturräume

Geologie und Topographie

Die malerische Landschaft von Feldkirchen-Westerham wird im Süden durch die Niederterrasse des Mangfalltals und im Norden durch das Tal der Glonn geprägt. Diese Landschaft ist typisch für die voralpine „Inn-Chiemsee-Hügellandschaft“, mit klaren Höhenrücken mit Hügeln, Hebungen und Senken. Im Nordwesten der Gemeinde befinden sich das Kupferbachtal, im Süden das Mangfalltal und das Leitzachtal mit holozäne Flussablagerungen; sie sind als Flussschotter und -sande wichtige Grundwasserleiter und Rohstoffe. Da die Moränen aus Gesteinen aus den Alpen bestehen, ist der Boden durchlässig und flachgründig. Durch die Gletscher der letzten Eiszeit ist die Landschaft wellig und mit kleinen Schotterflächen und Schmelzwasserinnen durchsetzt. In vielen Bereichen haben sich Moore gebildet.



Malerische Landschaft mit Blick aus Aschbach



Boden

Der Boden der Gemeinde ist vielseitig und wertvoll. Das Bodenmaterial ist typisch für Moränen und besteht aus unsortiertem Lockermaterial und Gesteinen unterschiedlicher Herkunft. Typischer Boden ist der Pararendzina, mit flachgründiger humoser Bodenbildung auf carbonatreichem, sandig-kiesigem Moränenmaterial. Darüber liegt der humusreichere Oberboden. Es gilt, die Bodenqualitäten zu schützen.

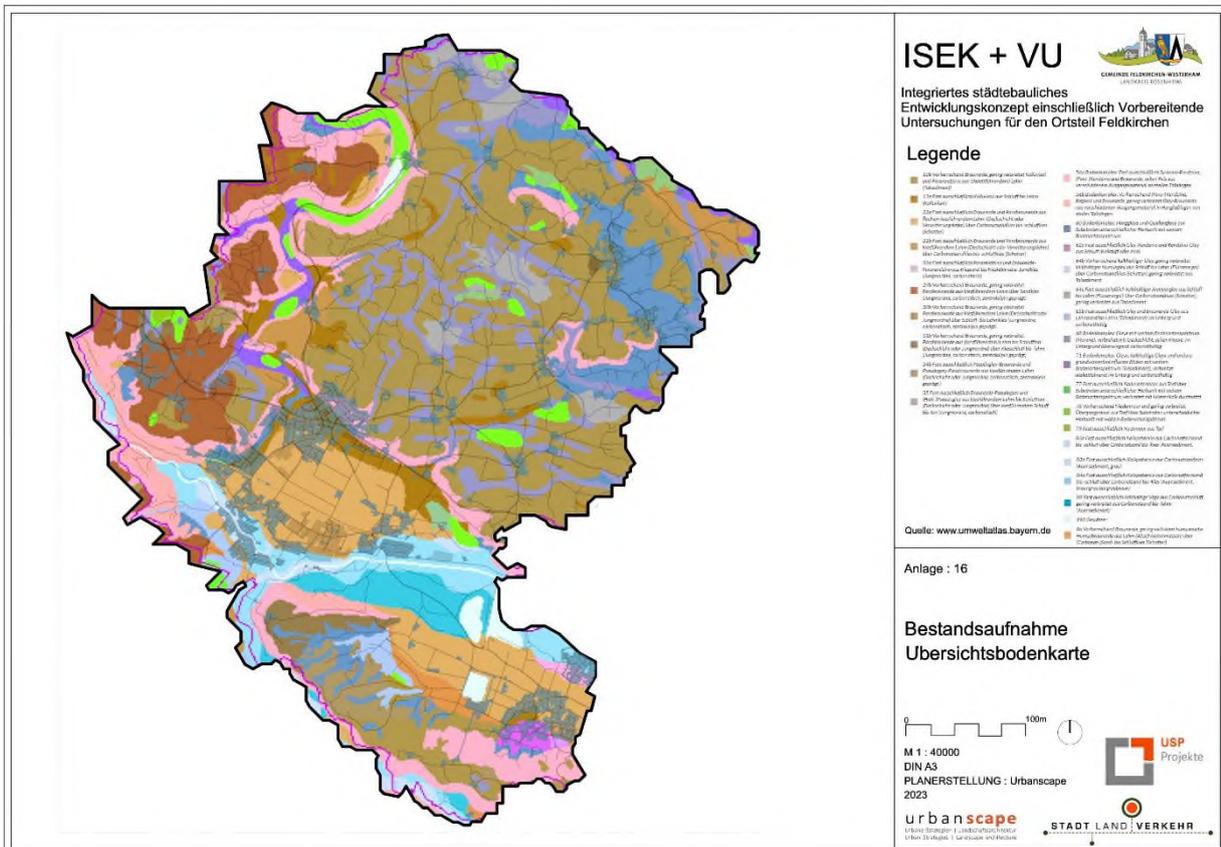
Schutzgüter und Biotope

Insgesamt besteht die Landschaft von Feldkirchen-Westerham aus walddreicher, grünlandgeprägter und strukturreicher Kulturlandschaft. Sie beinhaltet, neben Landwirtschaft und Forstwirtschaft, zahlreiche Schutzgebiete und Biotope, wie Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete, Flor-Fauna-Habitat und Biotope, und bieten einen hervorragenden Bestand an hochwertvolle Tier- und Pflanzenarten.

Besonders das Naturschutzgebiet Kupferbachtal bei Höhenrain / Unterlaus beinhaltet eine hohe Anzahl geschützter und seltener Arten. Die Landschaftsschutzgebiete Kupferbachtal, Untere Leitzach und Tuffberg sind Heimat vieler Tierarten, wie zum Beispiel der Sumpfröhrling und der Sumpfspecht. Das Kupferbachtal ist eines der ökologisch wertvollsten Kalkflachmoore in Südostbayern.

Auch Natura 2000 Gebiete (FFH-Gebiete) decken Großflächen des Gemeindegebietes ab, wie zum Beispiel das Mangfalltal, Leitzachtal oder die Mausohrkolonie.

Darüber hinaus verfügt Feldkirchen-Westerham über eine hohe Zahl geschützten Biotopflächen, wie Laub- und Auenwälder, naturnahe lineare Begleitgehölze an



Fließgewässer wie Feldkirchner Bach, und naturnahe Feldgehölz und Heckenstrukturen.



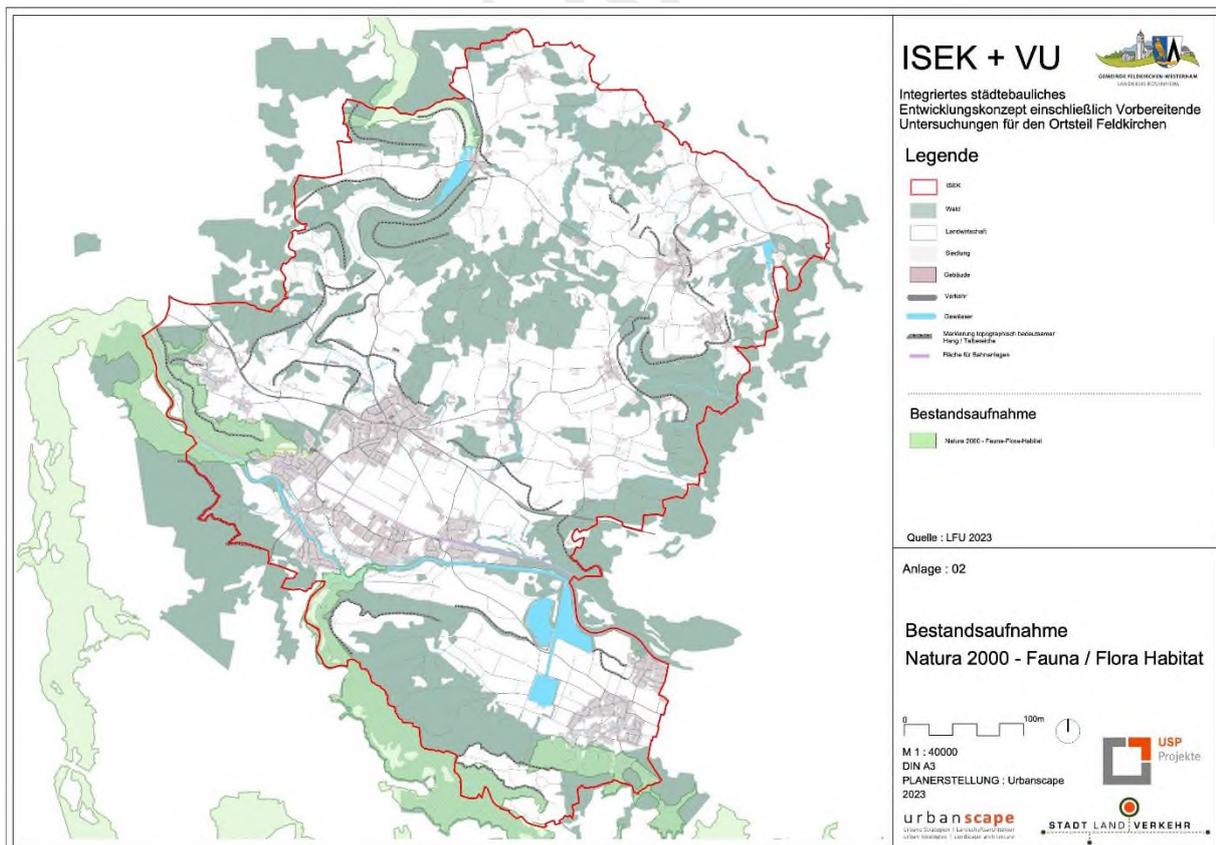
Natura2000 / FFH Gebiet an der Mangfall

Im Einzelnen sind es folgende Flächen (Besonders geschützte Flächen (6d1- / 13d Flächen):

- Moore und Sümpfe, Röhrichte, seggen- oder binsenreiche Nass- und Feuchtwiesen, Pfeifengraswiesen und Quellbereiche,
- Moor-, Bruch-, Sumpf- und Auwälder,
- natürliche oder naturnahe Bereiche fließender und stehender Binnengewässer einschließlich

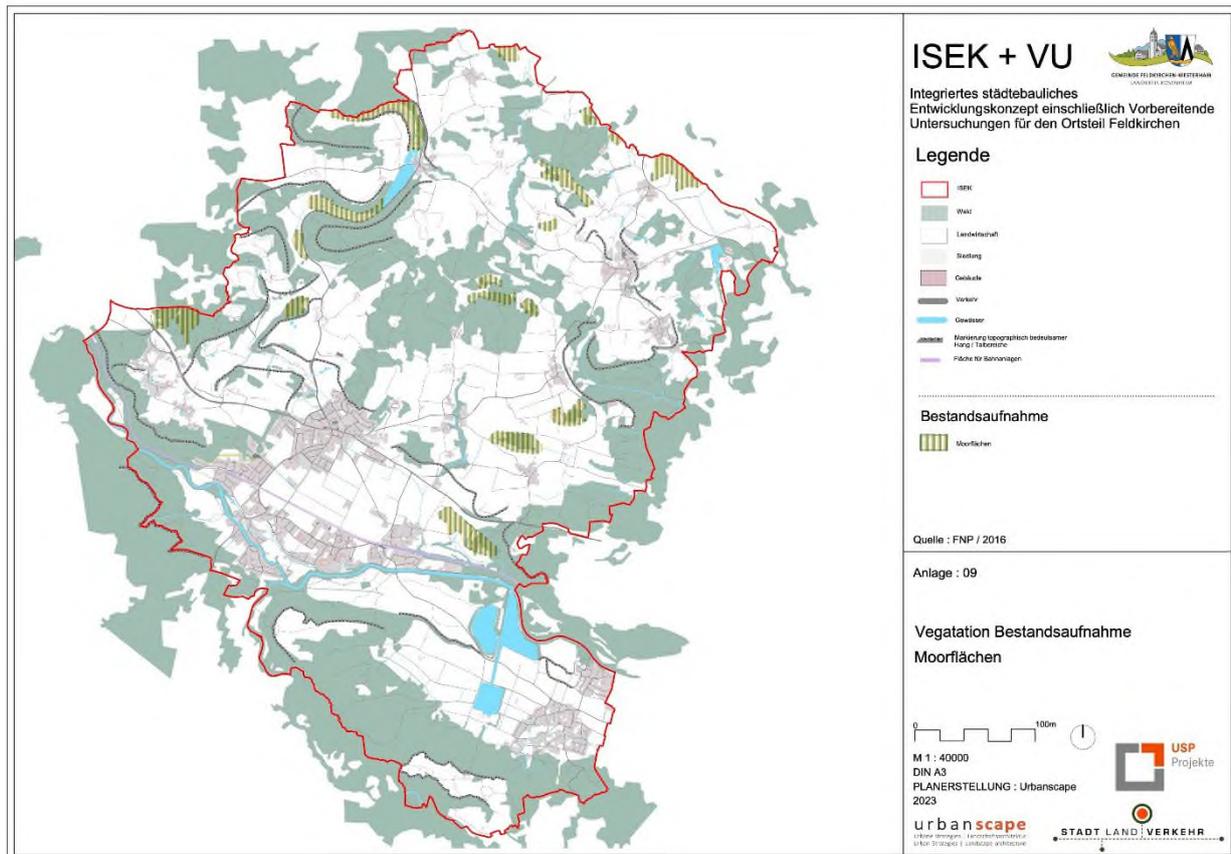
- ihrer Ufer und der dazugehörigen uferbegleitenden natürlichen oder naturnahen Vegetation, sowie ihrer natürlichen oder naturnahen Verlandungsbereiche, Altarme und regelmäßig überschwemmten Bereiche; dies gilt nicht für regelmäßig erforderliche Maßnahmen zur Unterhaltung der künstlichen, zum Zweck der Fischereiwirtschaft angelegten geschlossenen Gewässer,
- Magerrasen, Heiden, Borstgrasrasen, offene Binnendünen, wärmeliebende Säume, Lehm- und Lösswände, offene natürliche Block-, Schutt- und Geröllhalden,
- Wälder und Gebüsche trockenwarmer Standorte, Schluchtwälder, Block- und Hangschuttwälder,
- offene Felsbildungen, alpine Rasen und Schneetälchen, Krummholzgebüsche und Hochstaudengesellschaften.

Die Landschaft wird davon sehr geprägt.



Moore von Feldkirchen-Westerham

Weitere Landschaftselemente von Feldkirchen-Westerham sind die Moore als wertvolle Bestandteile des Naturraumes. Die Moortypen in der Gemeinde Feldkirchen-Westerham reichen von Talstaumoores (z.B. Kupferbachtal), Schichtquellmoore oder Hochmoore (z.B. Vagener Tuffberg, Aschbach). Moore sind Retentionsräume (Wasserrückhaltung) und CO₂ Speicher. Es gilt, sie zu schützen und wieder zu renaturieren.

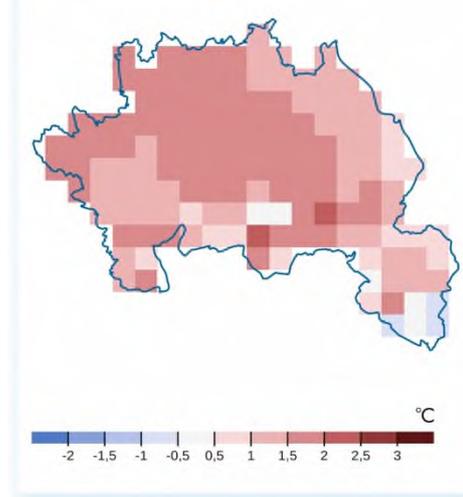


Klima

Das Klima in Feldkirchen-Westerham ist gemäßigt mit warmen Sommern und kalten Wintern. Typisch für das Voralpenland sind auch feuchte Wetterbedingungen mit häufigen Niederschlägen. Durch den Klimawandel sind jedoch zunehmend Veränderungen spürbar: die Sommer werden heißer und trockener, während im Winter mildere Temperaturen und weniger Schneefall zu beobachten sind. Seit Mitte des 20. Jahrhunderts ist die Jahresmitteltemperatur in Oberbayern um 2°C gestiegen (Ref. Klimasteckbrief BLfU, 2022). Extremwetterereignisse wie Starkregen und Hitzeperioden treten häufiger auf, was sowohl die Landwirtschaft als auch das Ökosystem der Region beeinflusst.

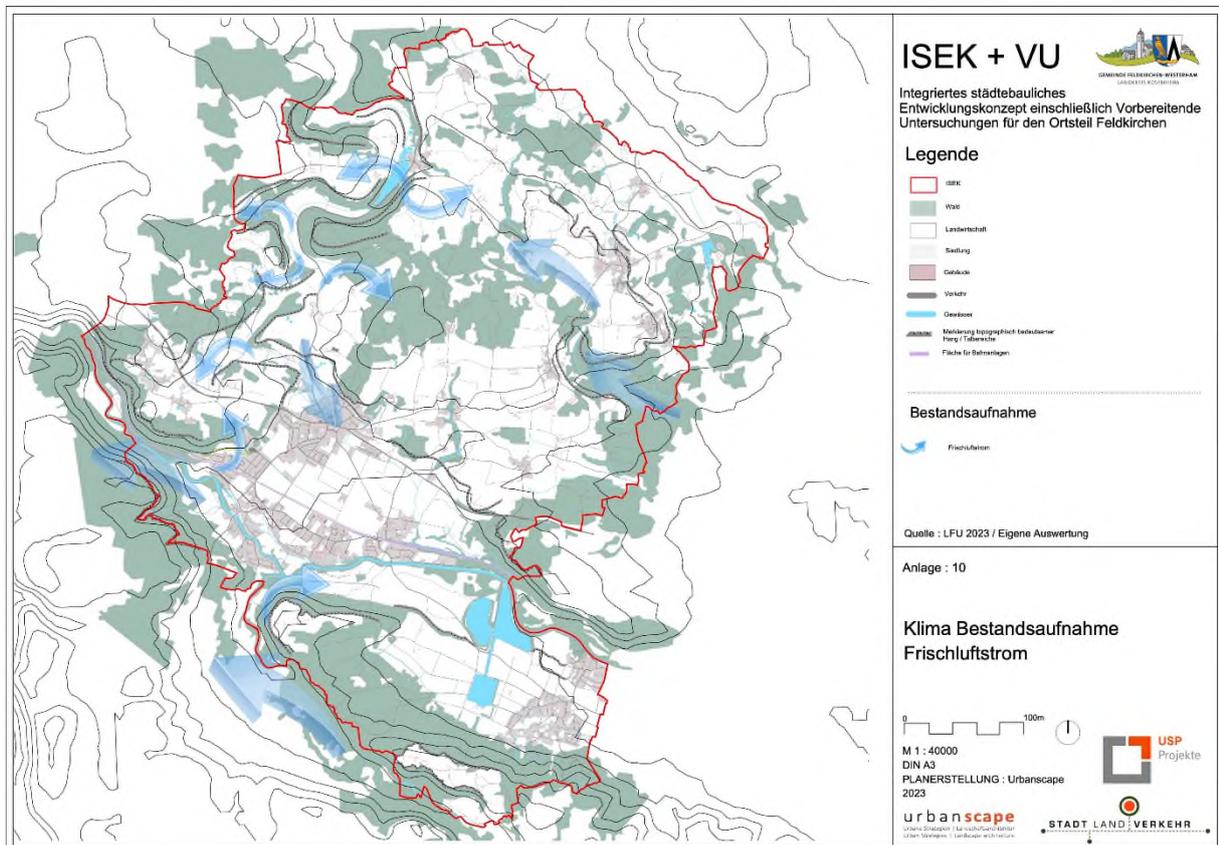
Die Talräume, Höhenrücken mit Wald- und Grünlandflächen, sowie Moore der voralpinen Inn-Chiemsee-Hügellandschaft sind für die Produktion von Kaltluftströmen wie beispielsweise dem Kalterbachtal, dem Feldkirchner Bachtal oder dem Mangfalltal verantwortlich. Diese sind insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels von entscheidender Bedeutung für das Gesamtklima des Gemeindegebietes. Es ist daher wichtig, dass die Kalt- und Frischluftleitbahnen nicht durch weitere Siedlungsentwicklung oder

Straßenbau in ihrer Wirksamkeit eingeschränkt und blockiert werden.



Differenz 2019
zu 1971 - 2000

Anstieg der Mittleren Jahrestemperatur zwischen 2019 zu 1971 - 2000 in der Region Rosenheim-Berchtesgadener Land-Traunstein (Bayerisches Klimainformationssystem LfU 2024)



Biotopverbund und Gehölzstrukturen

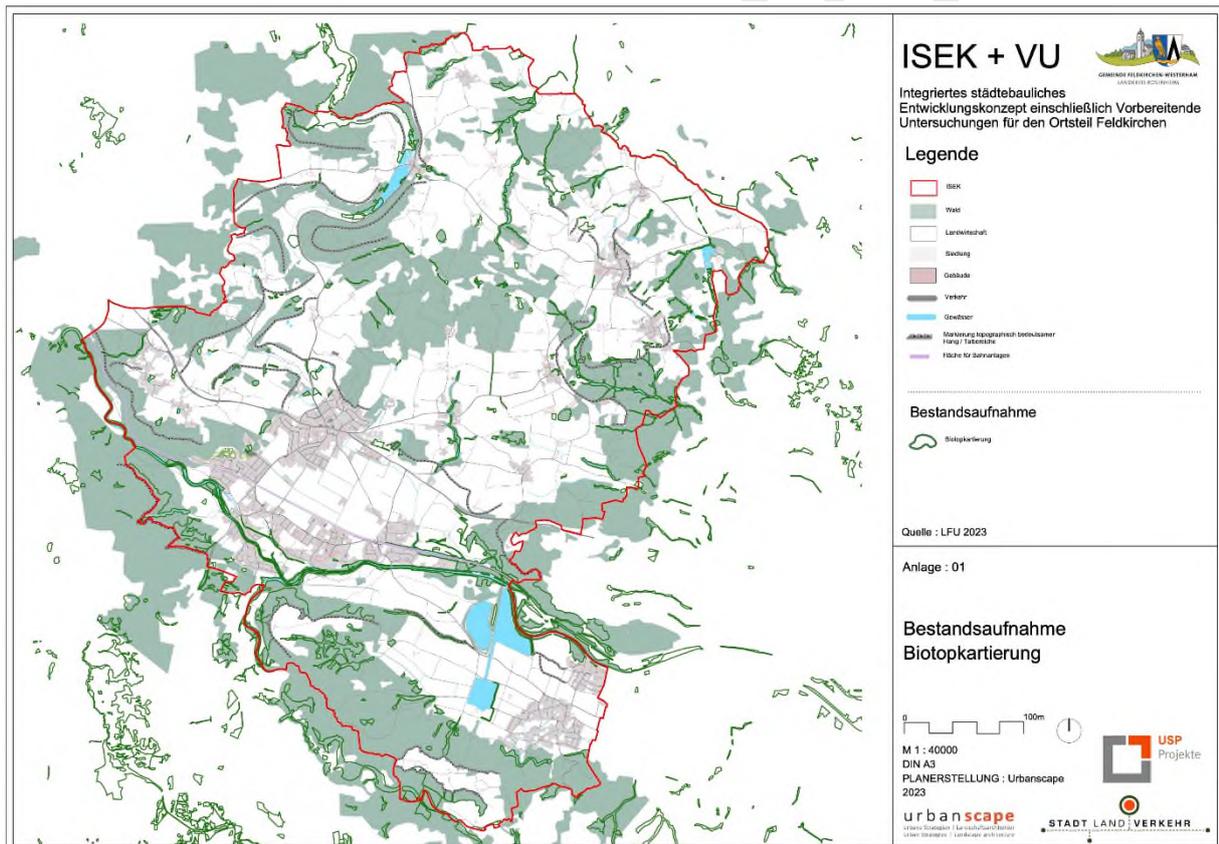
Es wird aber zunehmender Druck auf die Landschaft und die Schutzgebiete durch intensive Landwirtschaft und fortschreitenden Straßen- und Siedlungsbau wahrgenommen, so dass der Aufbau eines Biotopverbundsystems als sehr wichtig erscheint.

Hier werden Grünkorridore vorgeschlagen, auf eine Biotopvernetzungsstruktur (Biotopverbund) aufbauend. Ein möglichst großer Biotopverbund hat zum Ziel, die heimischen Arten und Artengemeinschaften und ihre Lebensräume nachhaltig zu sichern.

Außerdem geht es darum, funktionsfähige ökologische Wechselbeziehungen in der Landschaft zu bewahren, wiederherzustellen und zu entwickeln. Grünkorridore bestehen somit aus natürlichen und naturnahen Flächen und Grünflächen, erfüllen wichtige Aufgaben für den Menschen und für die Umwelt, und können multifunktional gestaltet werden.



Die Mangfall in Westerham



Still- und Fließgewässer

Die Gemeinde Feldkirchen-Westerham ist reich an Fließ- und Stillgewässern, die das Landschaftsbild entsprechend prägen. Im Süden dominiert die Mangfall als einzige Fließgewässer der 1. Ordnung, gefolgt mit der Glonn im Nordosten als Gewässer 2. Ordnung. Beide Fließgewässerbereiche haben hohe Grundwasserstände. Die Leitzach im Südwesten gilt als ausgebauter Wildbach der 3. Ordnung.

Übrige Fließgewässer sind auch Gewässer 3. Ordnung: nennenswert sind hier der Kupferbach, der Feldkirchner Bach, der Tiefenbach und der Mühlbach. Der Kupferbach fließt nach Norden, der Feldkirchner Bach fließt nach Süden, beide entspringen das Bergmassiv bei Irnberg / Oberaufham. Alle Gewässer sind in einem guten bis sehr guten ökologischen Zustand. Der Feldkirchner Bach hat seinen Ursprung in mehreren Quellbächen westlich des Buchbergs, durchfließt den Ort Feldkirchen entlang der Glonner Straße, fließt verrohrt unter der Staatsstraße bzw. am Dorfplatz vorbei und weiter südlich am Kindergarten, der Salzstraße und entlang der Feldollinger Straße.

Größere Stillgewässer im Gemeindegebiet sind die Leitzachstauseen nordwestlich von Vagen. Als größeres Stillgewässer befindet sich der Lauser Weiher im Norden der Gemeinde bei Unterlaus in Verbindung mit dem Kupferbach. Kleinere, teilweise auch naturnahe Weiher sind über das Gemeindegebiet verteilt, wie z.B. die Weiher bei Niederstetten im Osten, in Oberreit oder am Saum: Sie werden überwiegend für die Fischzucht bewirtschaftet.

Insgesamt befinden sich 11 Wasserschutzgebiete im Gemeindegebiet bzw. am Rand des Gemeindegebietes mit jeweils einer engeren Schutzzone und einer weiteren Schutzzone um den Brunnen. Hinzu kommt ein großes Trinkwasser-Vorranggebiet im Mangfalltal zwischen Feldolling und Vagen (Regionalplan 18 Süd-Ost-Oberbayern). Das gewonnene Trinkwasser ist von hoher Qualität und stellt eine entsprechend wichtige Ressource für die Gemeinde dar.

Hochwasser im Mangfalltal treten häufig auf und stellen aufgrund der geografischen Lage und der zunehmenden Extremwetterereignisse eine besonders ernstzunehmende Gefahr dar, da sie erhebliche Schäden an Infrastruktur, Landwirtschaft und Siedlungen verursachen können, weshalb dringend Schutz- und Präventionsmaßnahmen notwendig sind, um die Sicherheit der Bevölkerung zu gewährleisten.

Seit 2008 werden an der Mangfall umfangreiche Hochwasserschutzmaßnahmen durchgeführt. Ein erster Bauabschnitt mit Polder, Querdeich und Entlastungsmulde wurde in der Vagener Au am rechten Südufer der Mangfall zwischen Feldkirchen-Westerham und Bruckmühl realisiert, ein zweiter Bauabschnitt in Feldolling war eine Verbesserung des Retentionsraumes mit Gewässeraufweitung, um alle bebauten Wohngebiete, die Kläranlage und den Bauhof vor einem 100-jährlichen Hochwasserereignis zu schützen. Das Hochwasserrückhaltebecken Feldolling am Südufer der Mangfall im Ortsteil Feldolling wurde in den letzten Jahren ausgebaut: Es dient der Hochwasserrückhaltung unter Berücksichtigung des landesweit geforderten Klimazuschlags von 15 %. Im Becken kann ein Volumen von 4,62 Mio. m³ gespeichert werden. Durch die Einbeziehung der Unterwasserbecken (UW-Becken) der Leitzachwerke erhöht sich dieses Volumen um 2,0 Mio. m³ auf 6,62 Mio. m³.

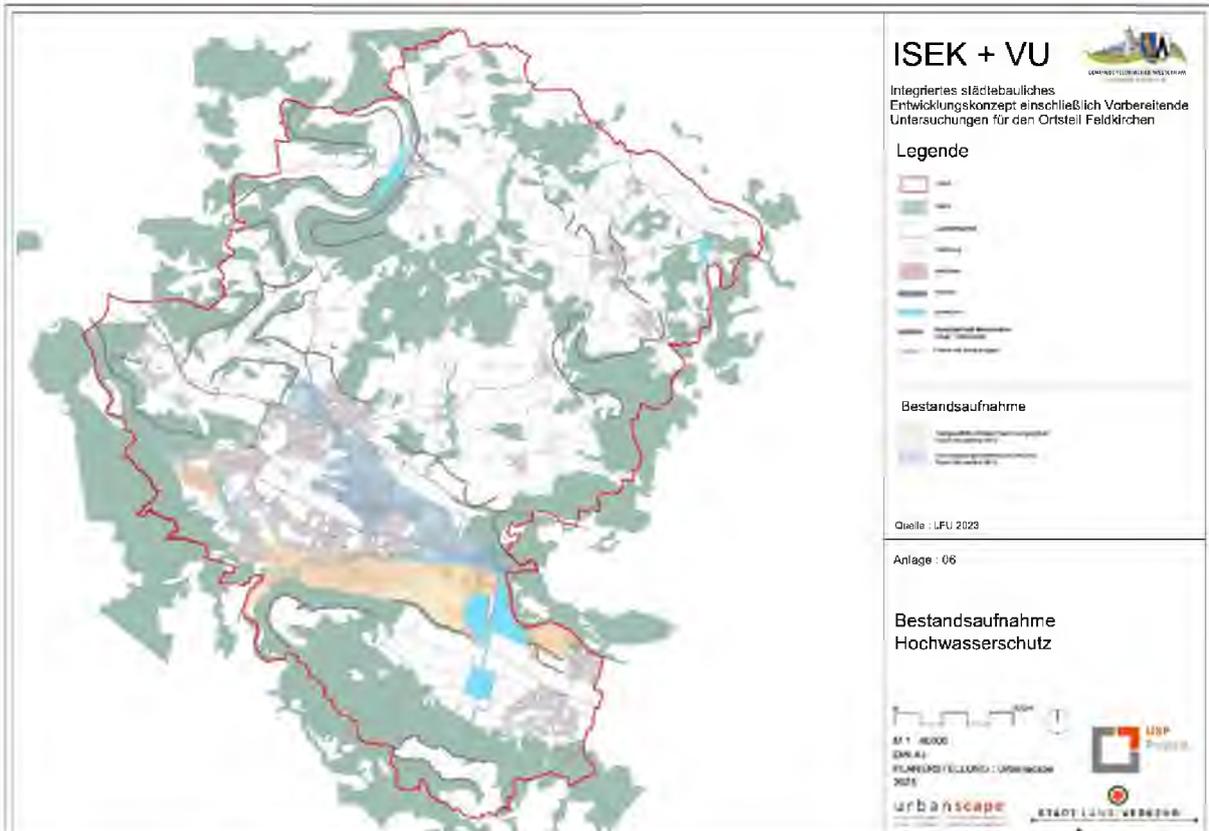
Das Steuerungskonzept des HRB sieht eine Füllung bei Hochwasserabflüssen größer HQ 100 an der Mangfall oder bei gleichzeitig auftretenden Hochwasserabflüssen größer HQ 100 am Inn + größer HQ 30 an der Mangfall vor. Eine Füllung erfolgt statistisch etwa einmal in 100 Jahren, wobei ein entsprechendes Ereignis natürlich auch kurzfristig eintreten kann. (Quelle WWA)



Hochwasserschutzmaßnahme in Feldolling

Eine weitere Hochwasserschutzmaßnahme wurde für den Feldkirchner Bach entwickelt: nördlich von Pfarer-Huber-Ring in Feldkirchen, sowie zur Leiten und an der Glonner Straße wurden Rückhaltebecken errichtet. Innerorts von Feldkirchen wird für den Feldkirchner Bach ebenfalls Hochwasserschutzmaßnahmen entwickelt: Sie werden im Rahmen einer Feinuntersuchung städtebaulich und landschaftlich geprüft.

Innerhalb der Bürgerbeteiligung kam der Wunsch die Hochwasserschutzmaßnahmen landschaftlich und städtebaulich verträglicher zu gestalten.



3.1.7. Grünräume im Siedlungszusammenhang

Grünräume und Siedlung

Die Gemeinde Feldkirchen-Westerham verfügt über eine Vielzahl an Grün- und Freiflächen sowie Wäldern. Zudem sind in ihrem Gebiet verschiedene Schutzgebiete ausgewiesen, darunter Biotope, FFH-Gebiete, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete und mehr.

Unter siedlungsnahem Grünraum wird eine großflächige Fläche verstanden, die sich aus Grünanlagen und Parks, sowie Landschaftsräumen wie Wald- und Landwirtschaftsflächen zusammensetzt. Zu den wichtigen siedlungsnahen Grünräumen zählen beispielsweise Flächen um Feldkirchen und Westerham, Feldolling, Klein- und Großhöhenrain sowie Vagen. Sie stellen wesentliche Elemente der grünen Infrastruktur des Gemeindegebietes dar.

Landwirtschaft und Wald

Die visuell wahrnehmbaren Wald- und Landwirtschaftsflächen beeinflussen das Landschaftsbild in Feldkirchen-Westerham erheblich. Die landwirtschaftliche Nutzung verteilt sich zu 62 % auf Dauergrünland und zu 38 % auf Ackerland. Die Obstanlagen nehmen eine Fläche von 1 % ein, was einer Gesamtfläche von 2.537 ha entspricht (47,7 % des Gesamtgebietes). Die Waldfläche beträgt 1.888 ha, was einem Anteil von 35,5 % am Gesamtgebiet entspricht (Statistik Kommunal 2022).

Wald- oder Landwirtschaftsflächen stellen wertvolle Kaltluftentstehungsgebiete dar, welche zur Abkühlung der nahegelegenen Siedlungsstrukturen beitragen. Diese Grünflächen sollten unbedingt geschützt, im besten Fall ausgebaut und das kommunale Grünraumnetz eingebunden werden.

Diese Flächen sind allerdings nicht immer miteinander vernetzt, auch nicht mit der Siedlungsstruktur, sodass sie ihre Funktion als Grünsystem nicht vollumfänglich erfüllen können. Die Vielfalt von Tier- und Pflanzenarten, die Unterschiedlichkeit der Individuen und ihrer Lebensräume – kurz: die Biodiversität – benötigt Flächen und Verbindungsachsen, damit sie erhalten und wo möglich wieder erhöht werden kann.

Das Netz der Verkehrswege kann dabei sowohl flächenmindernd und trennend als auch verbindend wirken. Verkehrsnebenflächen, zu denen Seitenstreifen, Böschungen, Dämme und Wasserwege zählen, weisen ein Potenzial zur Vernetzung auf und stellen für

einige geschützte Artengruppen, beispielsweise Reptilien, Schwerpunktlebensräume dar.



Ausgeräumte Landschaft in der Mangfall-Ebene

Die durch die Infrastruktur vorgegebenen Verbreitungsachsen sind daher, ebenso wie Schneisen, Querverbauungen, Unterführungen oder Überbrückungen, in ökologisch durchgängiger und zukunftsfähiger Weise zu gestalten.

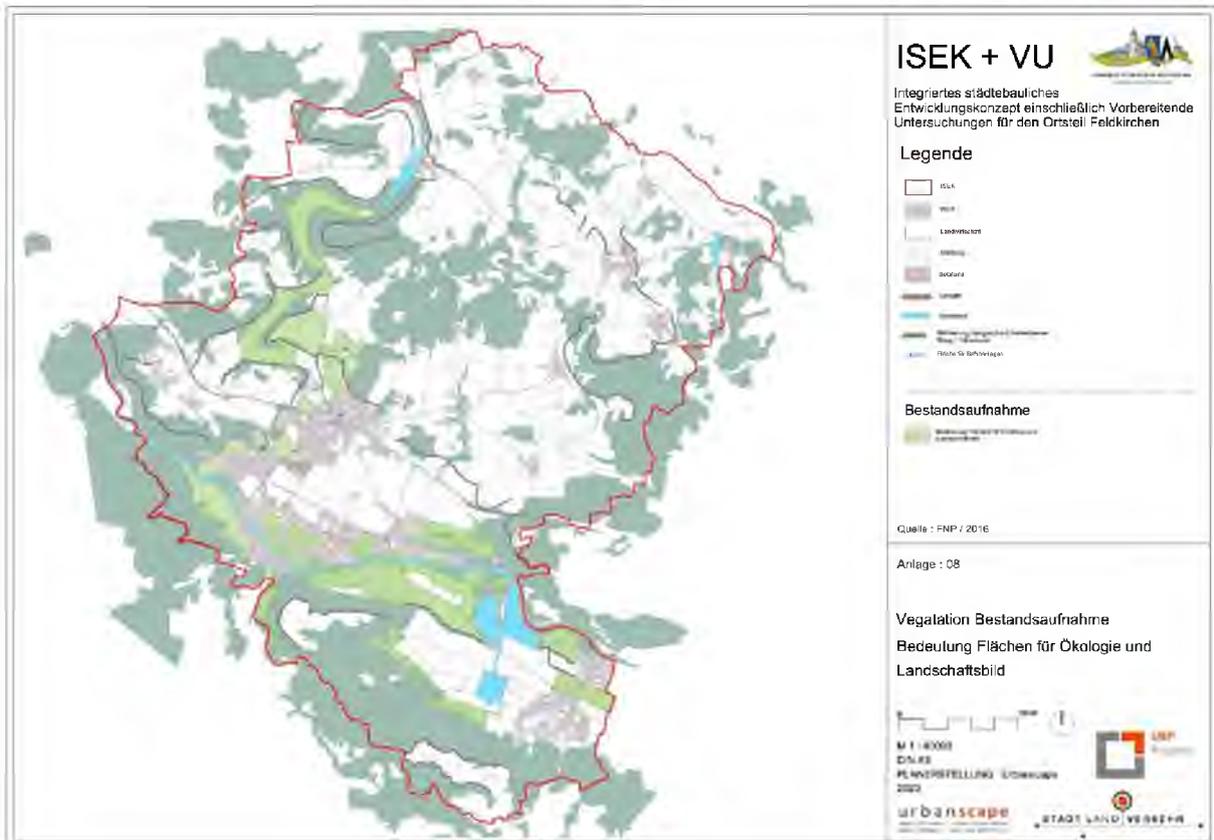
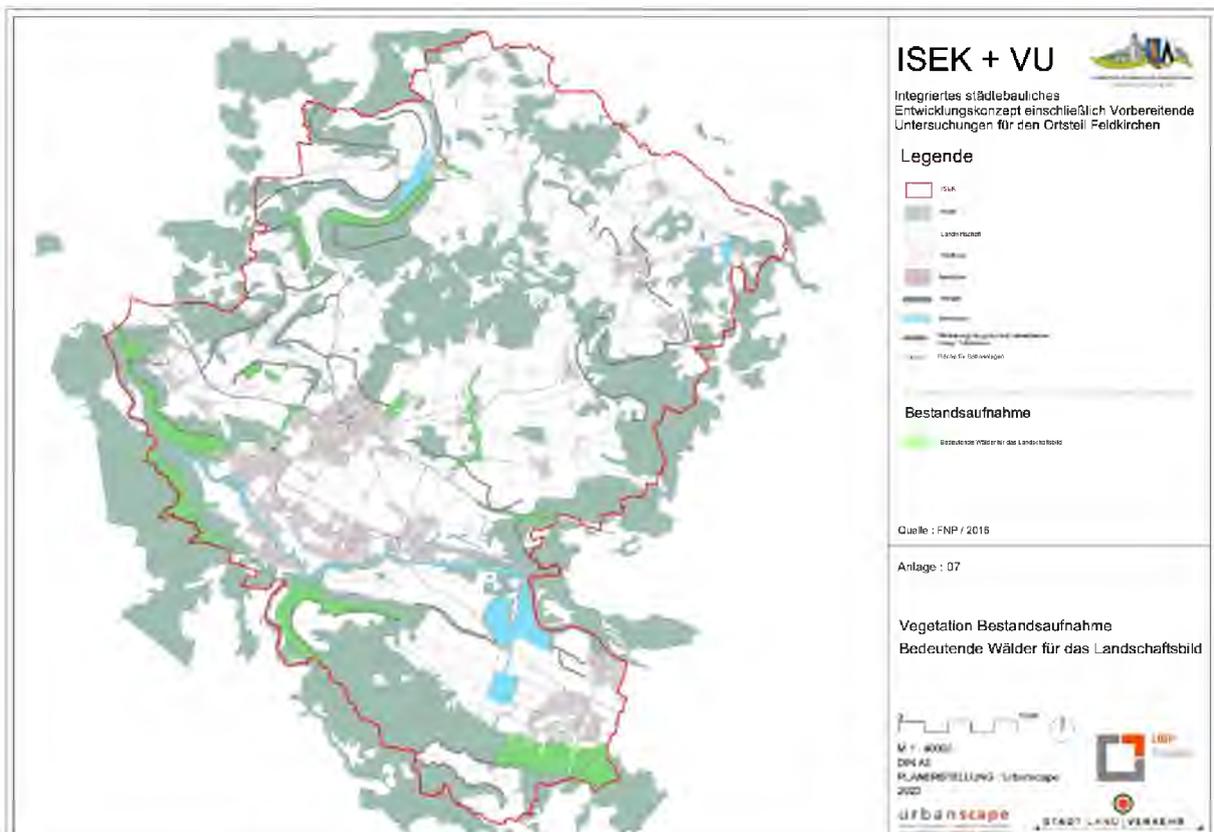
Die Schaffung eines Grüngerüsts, welches aus Grünräumen besteht, ist ein wesentlicher Bestandteil der Strategie zur Förderung der Biodiversität. Das Grüngerüst soll eine „grüne Infrastruktur“ formen, welche Biotopflächen, Schutzgebiete, Moorflächen und weitere Elemente umfasst. Diese Elemente sollen mit den Siedlungsflächen verbunden werden.

Obstwiesen und -gärten

Des Weiteren sollen auch Obstgärten, die einen weiteren Reichtum des Grünbestandes darstellen, in die Überlegungen miteinbezogen werden. Diese befinden sich über das gesamte Gemeindegebiet verteilt, insbesondere innerhalb kleinerer Orte wie Groß- und Kleinhöhenrain sowie Unterlaus.



Obstgärten in Großhöhenrain.



3.1.8 Energie und Wärmeversorgung

Im Jahr 2022 betrug der Stromverbrauch in der Gemeinde Feldkirchen-Westerham etwa 85.753 Megawattstunden (MWh).

Die Gemeinde Feldkirchen-Westerham ist reich an Energiequellen. Der Energienutzungsplan für Feldkirchen-Westerham (Stand Januar 2024) verdeutlicht, dass noch ein beträchtliches Ausbaupotenzial in Richtung Klimaneutralität besteht. So werden etwa die Hälfte des Strombedarfs und drei Viertel des Heizenergiebedarfs noch über fossile Energieträger bereitgestellt [S9].

Energie- und Wärmeversorgung

Windenergie

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Energienutzungsplans gibt es in der Gemeinde Feldkirchen-Westerham keine Windkraftanlagen.

Sonnenenergie – Photovoltaikanlagen

Seit Anfang 2023 gibt es in der Gemeinde Feldkirchen-Westerham laut Energie-Atlas Bayern rund 958 PV-Anlagen. Diese Anlagen erzeugten im Jahr 2022 insgesamt etwa 13.829.079 kWh Strom.

Wasserkraft

Die neun Wasserkraftanlagen befinden sich im Bereich um Vagen (überwiegend Laufkraftwerke) zur Gewinnung von Energie.

Biomasseanlagen

Die Gemeinde verfügt über sieben Biomasseanlagen, die holzbasierte, feste Brennstoffe zur Wärmeabgewinnung verwenden. Diese befinden sich in Großhöhenrain, Unterlaus, Percha, Feldkirchen und Westerham.

Auf der Gemarkung Höhenrain existieren acht Biogasanlagen, die über Kraft-Wärme-Kopplung Strom und Wärme produzieren.

Tiefengeothermie

Zum Zeitpunkt der Konzepterstellung existieren in der Gemeinde Feldkirchen-Westerham keine Tiefengeothermieanlagen.

Oberflächennahe Geothermie / Wärmepumpen

In der Gemeinde Feldkirchen-Westerham sind 33 Erdwärmesonden auf 7 Standorte verteilt. Die Endteufen der Bohrungen reichen von 42 m bis 74 m unter Geländeoberkante.

Blockheizkraftwerke

In der Gemeinde gibt es insgesamt 9 Blockheizkraftwerke (BHKW), die nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) und dem Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz (KWKG-Gesetz) gefördert werden.

Energieversorgungspotenziale

Zur Erreichung der Klimaneutralität werden im Energienutzungsplan Maßnahmen vorgeschlagen, die sich sowohl auf die Energieeinsparung als auch auf die Energieerzeugung beziehen.

Folgende Energieerzeugungspotenziale werden für Feldkirchen-Westerham ermittelt:

- Abwärme, zum Beispiel aus Produktion Privatunternehmen (z. B. Neenah Gessner)
- PV/Solarthermie, zum Beispiel PV-Anlagen Dachflächen vor allem im Gewerbegebiet, PV-Freiflächen / AgriPV-Anlagen mit ein Gesamtpotenzial von 1.436.153 MWh/a
- Kraft-Wärme-Kopplung mit Versorgung von 20 Quartieren
- Oberflächennahe Geothermie mit 158 GWh/a Wärme Produktion
- Windkraft, oft Kleinwindenergieanlagen und Großwindenergieanlagen mit drei Potenzialflächen für Windenergie mit Gesamtproduktion von 21.600 MWh/a
- tiefe Geothermie mit einer gewonnenen Wärme von ca. 120°C
- vorhandene Biogasanlagen

Im Rahmen der vorgeschlagenen Maßnahmen mit dem größten Energiepotenzial sind insbesondere die Errichtung einer zweiten Windenergieanlage im Riedholz sowie die Installation von Agri-PV-Anlagen zu nennen. Einige landwirtschaftliche Nutzflächen eignen sich für die Installation solcher Anlagen. Die entsprechenden Standortvorschläge sind im ISEK enthalten.



ISEK + VU



Integriertes städtebauliches
Entwicklungskonzept einschließlich Vorbereitende
Untersuchungen für den Ortsteil Feldkirch

Legende

- Hochpotenzial (Hochpotenzial)
- Hochpotenzial (Hochpotenzial)
- Mittelpotenzial (Mittelpotenzial)
- Niedrigpotenzial (Niedrigpotenzial)
- Gebäude
- Straße
- Gewässer
- ▼ Ortskern

Quelle: www.kan-energie.at/bayern.de

Anlage : 10

Bestandsaufnahme Geothermie

M 1 : 40000
DIN A3
PLANERSTELLUNG : Urbanscape
2020



ISEK + VU



Integriertes städtebauliches
Entwicklungskonzept einschließlich Vorbereitende
Untersuchungen für den Ortsteil Feldkirch

Legende

- Solarpotenzial (Solarpotenzial)
- Windpotenzial (Windpotenzial)
- Biomassepotenzial (Biomassepotenzial)
- Wasserkraftpotenzial (Wasserkraftpotenzial)
- Geothermiepotenzial (Geothermiepotenzial)
- Gebäude
- Straße
- Gewässer
- ▼ Ortskern
- Wasserkraftpotenzial (Wasserkraftpotenzial)
- Geothermiepotenzial (Geothermiepotenzial)
- Biomassepotenzial (Biomassepotenzial)
- Solarpotenzial (Solarpotenzial)
- Wasserkraftpotenzial (Wasserkraftpotenzial)
- Geothermiepotenzial (Geothermiepotenzial)
- Biomassepotenzial (Biomassepotenzial)
- Solarpotenzial (Solarpotenzial)

Quelle: www.kan-energie.at/bayern.de

Anlage : 12

Bestandsaufnahme Energie

M 1 : 40000
DIN A3
PLANERSTELLUNG : Urbanscape
2020



3.1.9 Verkehr und Mobilität

Fließender Kfz-Verkehr

Übergeordnete Erreichbarkeit

Die Gemeinde Feldkirchen-Westerham ist überörtlich sowohl über die Autobahn A8, als auch über die Staatsstraße 2078 nach Rosenheim und nach München in ca. 20-30 Autofahrminuten erreichbar. Die Kreisstraße RO2 durchquert die Gemeinde aus Richtung Glonn in Richtung Miesbach. Die Kreisstraße RO 6 verläuft von Feldkirchen über Aschhofen und Großhöhenrain nach Thal. Die Kreisstraße RO 13 verläuft südlich der Mangfall parallel zu Staatsstraße 2078 vom Ortsteil Ast (St 2078) über Feldolling und Vagen nach Götting und Willing (St 2078).

Die Autobahn A8 verläuft einige Kilometer südlich und kann über die Autobahnanschlusstellen Weyarn oder Irschenberg erreicht werden. Der Anschluss Weyarn ist jedoch nicht uneingeschränkt schwerverkehrtauglich, da die Mangfallbrücke in Westerham auf 16 Tonnen beschränkt ist.

Da die Staatsstraße 2078 weitgehend parallel zur Autobahn A8 verläuft, muss sie im Falle einer Überlastung der Autobahn immer wieder Ausweichverkehre aufnehmen, was den Verkehrsfluss innerhalb der Ortsdurchfahrt Feldkirchen häufig zum Erliegen bringt.

Verkehrserhebungen

Im Rahmen des ISEK sollte auch das Verkehrsmodell von Prof. Kurzak von 2008 aktualisiert werden. Dafür wurden im Oktober 2021 Verkehrszählungen und -befragungen durchgeführt. Sie sollten außerdem einen Vergleich mit der Verkehrsuntersuchung 2008 zulassen.

Hierzu fanden aktuelle Verkehrszählungen an allen wichtigen Knotenpunkten im Bereich der Ortsteile Feldkirchen, Westerham und Feldolling, sowie Verkehrsbefragungen an den auf die o.g. Ortsteile zuführenden Straßen (Münchener-, Glonner-, Rosenheimer-, Höhenrainer-, Miesbacher und Vagener Straße) statt (siehe Zähl- und Befragungsstellenplan in der Anlage).

Die Verkehrserhebungen dienen zur Fortschreibung des Verkehrsmodells von Prof. Kurzak. Mit dem Verkehrsmodell ist es möglich verschiedene Netzzustände (Einfügen neuer Straßenverbindungen, Sperrung bestehender Straßen bzw. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen) modellhaft darzustellen und

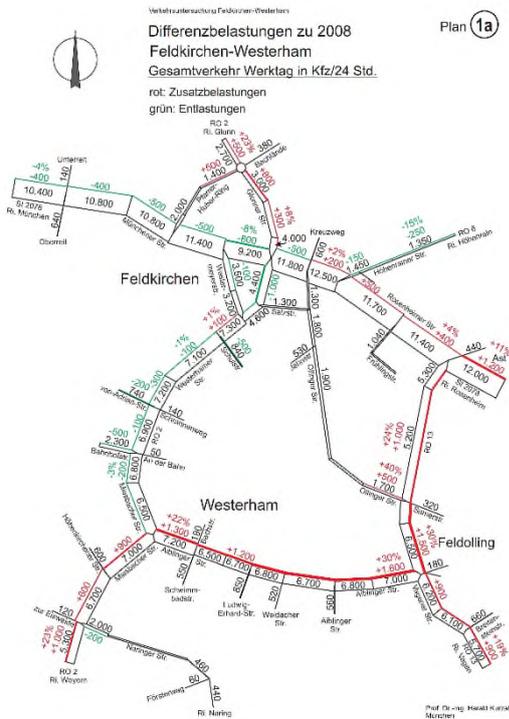
deren Auswirkungen auf das übrige Straßennetz in Feldkirchen-Westerham zu prognostizieren.

Die detaillierten Ergebnisse der Verkehrszählungen und -befragungen sind dem Anhang zu entnehmen.



Abbildung Kfz/24 Std. Bestand 2021

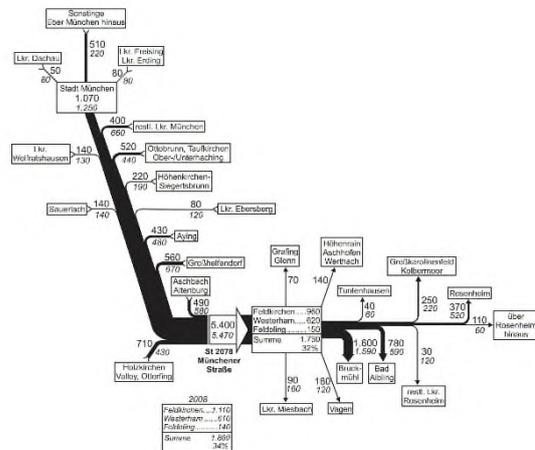
Die Hauptverkehrsstraßen (Münchener Straße, Rosenheimer Straße, Westerhamer Straße, Miesbacher Straße, Feldkirchener Straße, Vagener Straße, Aiblinger Straße), sind stark belastet. Auf der Münchener Straße / Rosenheimer Straße fahren zwischen 9.000 und 12.400 Fahrzeuge am Tag.



Differenzbelastungen der Verkehrszählungen 2008 und 2021, Kfz/24 Std.

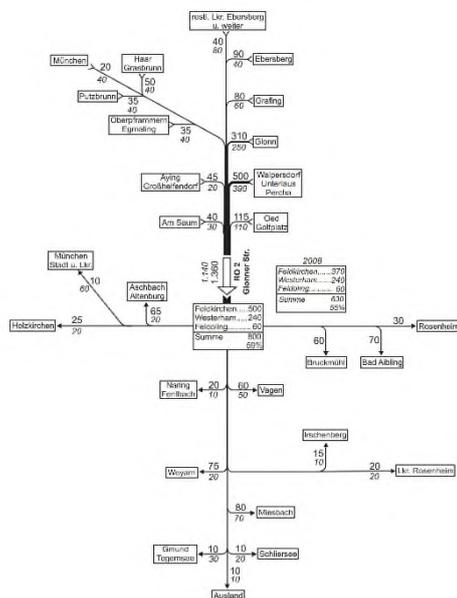
Ein Vergleich der Verkehrszählungen zeigt, dass die Verkehrsmengen in der Ortsdurchfahrt Feldkirchen weitgehend konstant geblieben sind, jedoch auf hohem Niveau. Verkehrszunahmen sind in erster Linie im Gewerbegebiet Weidach zu verzeichnen, was auf den Ausbau des Gewerbegebiets zurückzuführen ist.

Die Verkehrsbefragung zeigt in erster Linie regionale Verkehrsströme zwischen den Landkreisen Rosenheim und Miesbach mit dem südöstlichen Landkreis München und der Stadt München. Allerdings ist auch erkennbar, dass ein großer Teil den erfassten Verkehrsbeziehungen auch die Autobahn A8 nützen könnte.



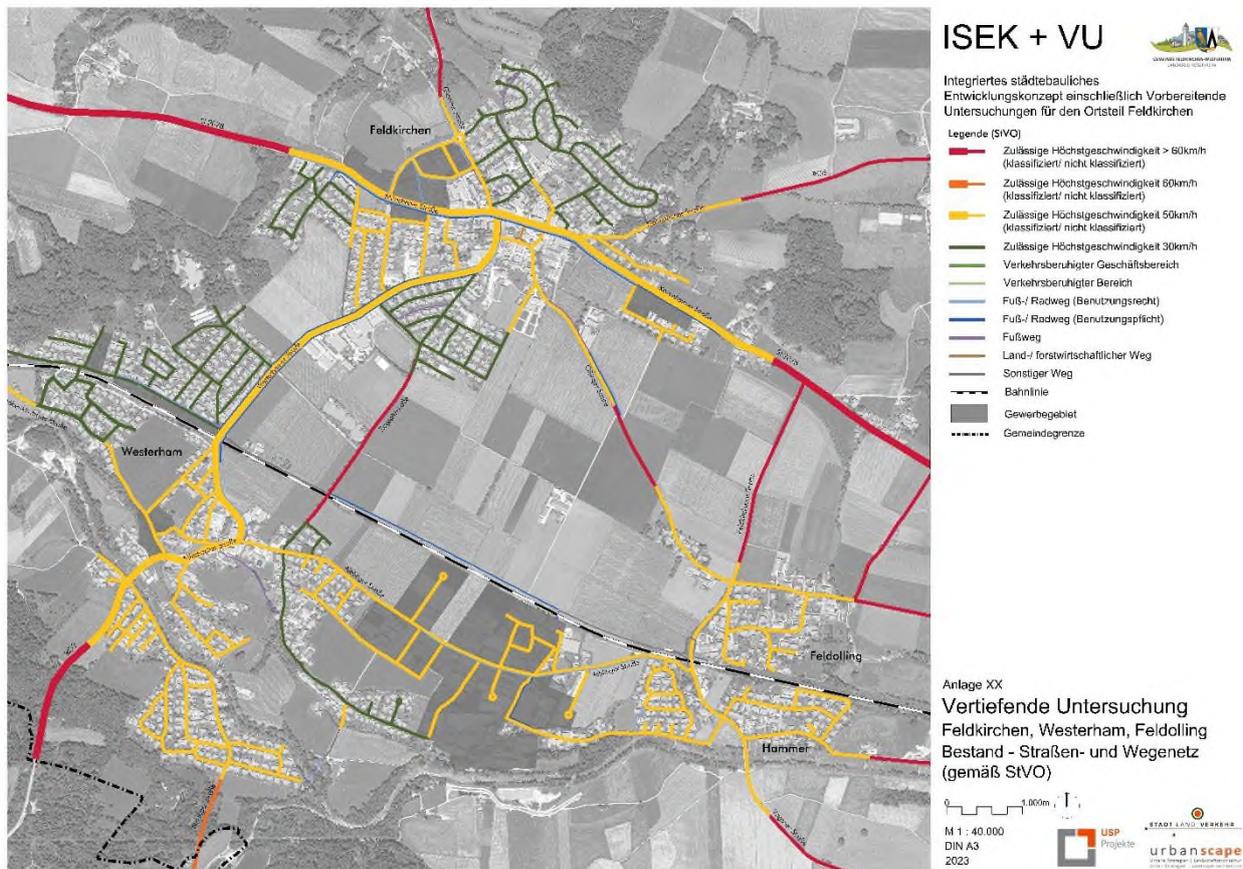
Herkunft-/Ziel-Verteilung an der Befragungsstelle Münchener Straße 2021/2008

An der Münchener Straße sind zwei Drittel des Kfz-Verkehrs Durchgangsverkehr, allerdings beträgt der Anteil des Quell-/ Zielverkehrs, der auf Feldkirchen, Westerham und Feldolling gerichtet ist, etwa ein Drittel des Gesamtverkehrs.



Herkunft-/Ziel-Verteilung an der Befragungsstelle Glonner Straße 2021/2008

An der Befragungsstelle Glonner Straße sind überwiegend Quell-/Zielverkehre vorhanden. Die Durchgangsverkehre beziehen sich in erster Linie auf die nähere und weitere Umgebung.



Plätze ausgewiesen. Im Gebiet der Salzstraße finden sich 37 private Stellplätze, davon sind 28 auf 2 Stunden beschränkt.

Ruhender Kfz-Verkehr

Über das gesamte Gemeindegebiet werden ausreichend Stellplätze angeboten, auch in Feldkirchen.

Auf der Nordseite des Bahnhofs Westerham existieren Park&Ride-Parkplätze. Weitere Park&Ride Parkplätze sollen im Rahmen des Umbaus des Bahnhofs Westerham südlich des Bahnhofs entstehen. Südöstlich des Bahnhofs Felddolling befinden sich einige wenige Stellplätze.

Am Seiorenheim Vitalis finden sich 22 Stellplätze, die auf 2 Stunden beschränkt sind. Gleiches gilt entlang der Schießstattstraße mit 54 Stellplätzen auf dem ausgewiesenen Parkplatz. 29 Stellplätze entlang dieser sind unbeschränkt und 33 in privater Hand. Der Griehlweg bietet 10 + 2 (Behinderten)- Stellflächen. Die Zufahrt erfolgt über Schießstattstraße, die aber als verkehrsberuhigter Bereich gewidmet ist. Nördlich des Mareisrings befinden sich abermals 18 Stellplätze. Nahe der Kita befinden sich 5 Elternparkplätze. Im Zuge der neuen Kita werden nochmal 10

ÖPNV

Die Gemeinde ist über die Bahnhöfe Westerham und Felddolling an die Mangfalltalbahn (Kursbuchstrecke 958) Holzkirchen - Rosenheim angebunden. Diese wird derzeit von der Bayerischen Regiobahn (BRB) betrieben. Die Fahrzeit nach München Hbf beträgt ca. 50 Minuten, während Rosenheim in weniger als einer halben Stunde erreicht werden kann. Der Takt schwankt zwischen einem Halbstunden- bzw. Stundentakt. Während der Hauptverkehrszeit gibt es außerdem durchgängige Züge nach München. Der Haltepunkt Felddolling wird jedoch, als einziger an der Mangfalltalbahn, durchgehend nur stündlich bedient. Die Bahnlinie Holzkirchen - Rosenheim ist eine eingleisige Hauptbahn, die jedoch elektrifiziert ist und deshalb auch als Umleitungsstrecke für Fernzüge genutzt wird. Kreuzungsmöglichkeiten sind nur an einigen Bahnhöfen vorhanden, z.B. in Westerham, nicht aber am Haltepunkt Felddolling.

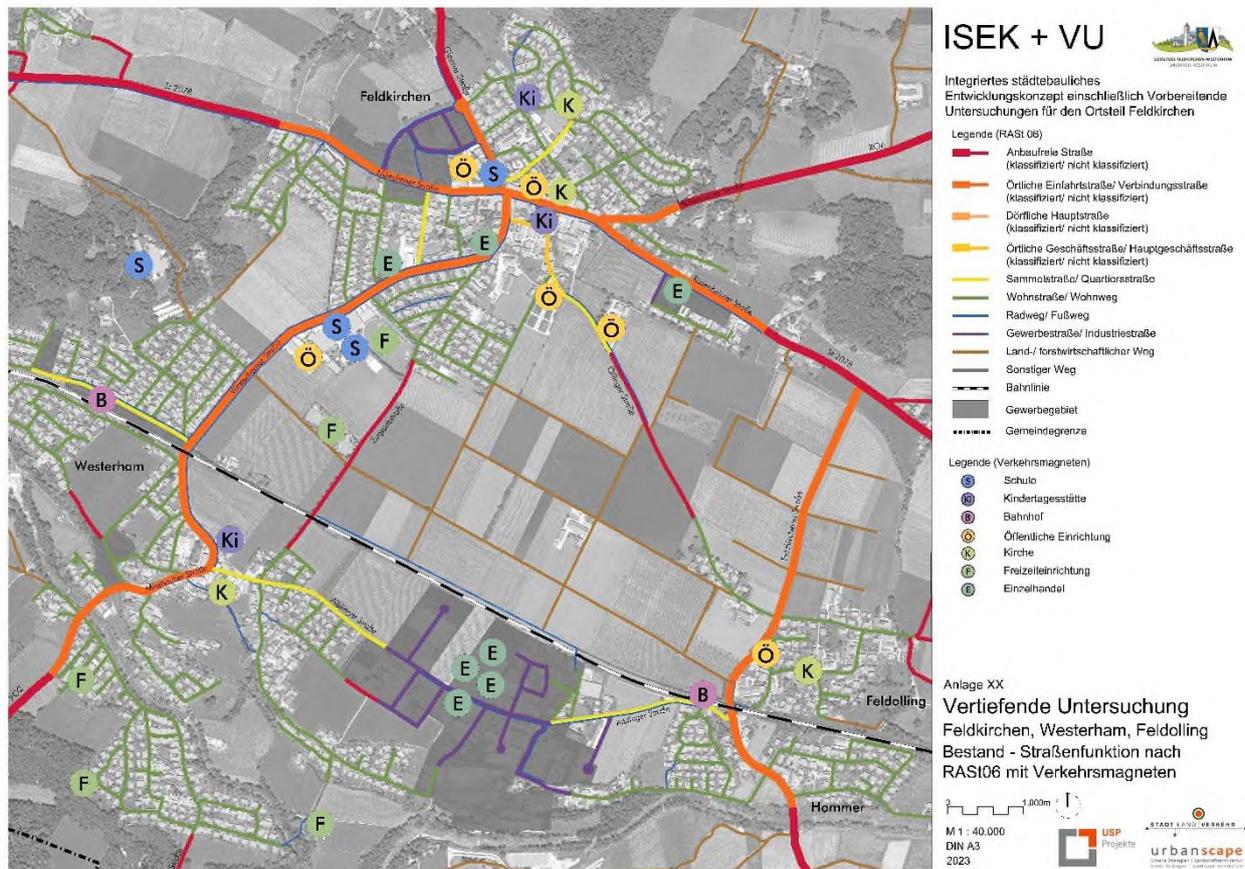
Die Gemeindeteile Feldkirchen, Westerham, Felddolling und Vagen werden von den Buslinien 276, 277 mehrmals am Tag bedient. Die Buslinie 276 startet in Bad Aibling, über Bruckmühl, Mittelkirchen, Waith, Vagen, Felddolling, Westerham, Feldkirchen, Unterreit, bis nach Aying. Die Linie verkehrt fünfmal am Tag. Die Buslinie 277 verkehrt ebenfalls von Bad Aibling, Bruckmühl, Felddolling, Feldkirchen, bis nach Aying, neunmal am Tag. Beide Linien sind jedoch nicht vertaktet.

Die Linie 278 erschließt Groß- und Kleinhöhenrain, fährt über Thal und Holzham, nach Bruckmühl zum Bahnhof. Dementsprechend existiert keine direkte Busverbindung zum Gemeindehauptort. Der Takt alterniert zwischen einem Halbstundentakt, Zweistundentakt und Dreistundentakt.

Die Gemeinde Feldkirchen-Westerham betreibt ein bedarfsorientiertes Rufbus-System, den sog. „Gmoabus“. Der Betrieb erfolgt bedarfsgerecht ohne festgelegte Route und bietet über 80 Haltepunkte verteilt über das Gemeindegebiet. Start, Ziel und Zeitpunkt der Fahrt legt der Fahrgast bei der Buchung fest. Die Fahrten müssen jedoch am Vortag gebucht werden. Die Fahrer sind ehrenamtlich tätig. Der Gmoabus fährt 100% elektrisch und bietet acht Sitzplätze.

Lokale Erreichbarkeit von maßgeblichen Funktionsorten

Die gemeindlichen Versorgungseinrichtungen und maßgeblichen Funktionsorte sind im Allgemeinen mit dem Kfz gut zu erreichen. Mängel zeigen sich allerdings bei der Erschließung und Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr (auf kurzen und direkten Wegen) - und insbesondere beim ÖPNV. Die Verkehrsmagnete und die Klassifizierung der Straßen können dem Plan "Bestand - Straßenfunktion nach RAS 06 mit Verkehrsmagneten" entnommen werden.



Nahversorgung

Die Haupteinkaufsmöglichkeiten befinden sich außerhalb der Ortskerne. Östlich des Ortskerns Feldkirchen befindet sich ein Vollsortimenter (Edeka) an der Rosenheimer Straße, ein Discounter (Netto) und ein Getränkemarkt liegen an der Westerhamer Straße. An der Aiblinger Straße (Gewerbegebiet Weidach) befinden sich neben einem Vollsortimenter (Edeka), ein Drogeriemarkt (DM) und ein Discounter (Aldi). Die Erreichbarkeit ist in erster Linie auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet.

Gewerbe

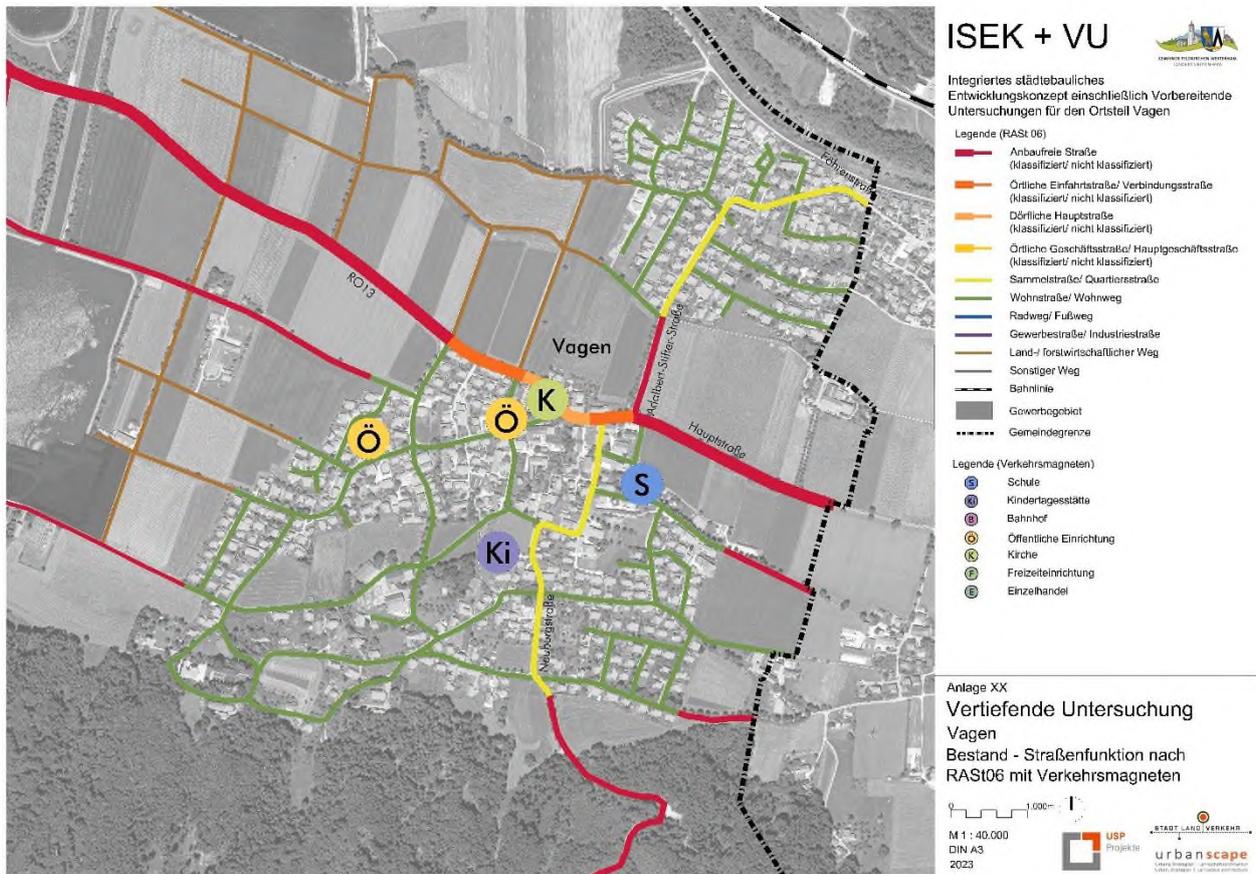
Das größte Gewerbegebiet befindet sich an der Aiblinger Straße. Es zeichnet sich durch Nahversorgung und überwiegend produzierendem Gewerbe aus. Dort sind auch größere Betriebe mit vielen Arbeitsplätzen vorhanden. Auch die Schwerverkehrsbelastung ist hoch. Darüber hinaus ist noch mit Verkehrszunahmen zu rechnen, da das Gewerbegebiet noch nicht gefüllt ist. Die Verkehrszählungen zwischen den Jahren 2008 und 2021 zeigen Zunahmen vor allem im Gewerbegebiet.

Ein weiteres Gewerbegebiet „Glonner Straße West“ befindet sich unmittelbar westlich des Ortskerns Feldkirchen. Im Gewerbegebiet liegt u.a. eine Tankstelle mit Autowerkstatt, die einen starken Verkehrsmagneten darstellt. Das Gewerbegebiet wird durch umfangreiche Kfz-Abstellflächen optisch stark vom Autohandel geprägt. An der Münchener Straße befand sich ehemals ein Supermarkt, dessen Flächen auch vom Autohandel vereinnahmt wurden.

Bildungseinrichtungen

Das Schulzentrum (Grund- und Mittelschule) befindet sich südlich des Gemeindeteils Feldkirchen an der Westerhamer Straße. Die Anbindung erfolgt über die Buslinien 267 und 277. Das Schulzentrum ist auch gut zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar. Der gemeinsame Geh- und Radweg entlang der Westerhamer Straße ist jedoch benutzungspflichtig beschildert. Darüber hinaus gibt es weitere Grundschulen in Grob- Höhenrain und Vagen. Vor den Schulen ist jeweils Tempo 30 angeordnet.

Im Ortsteil Westerham befindet sich ein Weiterbildungszentrum der IHK, das über die Von-Andrian-Straße angebunden ist. Die fußläufige Entfernung



zum Bahnhof Westerham beträgt ca. 700 Meter. Verkehrliche Anziehungspunkte sind mehrere Kitas in der Gemeinde (Salzstraße, Mareising, Höhenkirchener Straße, Großhöhenrain, Neuburgstraße, Miesbacher Straße). Eine weitere Kita ist am Mareising im Bau.

Freizeit und Naherholung

Freizeiteinrichtungen sind über das gesamte Gemeindegebiet verteilt. Die Sporthalle befindet sich an der Westerhamer Straße unmittelbar neben dem Schulzentrum. Die Rasensportflächen und das Stadion sind über die Schulstraße angebunden und sowohl mit dem Kfz, als auch zu Fuß und mit dem Rad gut zu erreichen. Die Tennisplätze sind über den Schrankenweg und die Zugspitzstraße gut erreichbar. Des Weiteren befinden sich Fitness-Studios in der Ortsmitte Feldkirchen und in der Aiblinger Straße. Überörtlicher Anziehungspunkt, in erster Linie mit dem Kfz, ist der Golfclub in Oed zwischen Feldkirchen und Percha.

Fuß- und Radverkehr

In Feldkirchen, Westerham und Feldolling finden sich eine Vielzahl von Radwegeverbindungen, die aber teils noch Verbesserungspotenzial bieten.

Ortsverbindende Radwege in die Gemeindeteile, wie nach Höhenrain, Vagen oder Naring existieren nicht. Entlang der Ollinger Straße zwischen Feldkirchen und Feldolling ist ein Radweg in Planung. Die Straße ist zwar nur gering belastet, wird aber vom Kfz-Verkehr häufig als Abkürzungsrouten genutzt. Zwischen Feldkirchen und Westerham existiert ein Geh- und Radweg entlang der Westerhamer Straße. Eine sehr gute Radfahrverbindung zwischen Feldkirchen und Westerham, nahezu ohne Kfz-Verkehr, stellt die Zugspitzstraße dar. Grundsätzlich sind über die vorhandenen Feldwege gute Radfahrbedingungen zwischen den Ortsteilen Feldkirchen, Westerham und Feldolling gegeben.

Eine starke Barriere stellt die Bahnlinie dar. So fehlt die Erschließung des Westerhamer Bahnhofs von Süden und eine gesicherte Quermöglichkeit auf Höhe des Gewerbegebiets an der Aiblinger Straße. Die Planungen zum Ausbau des Westerhamer Bahnhofs sehen eine Fuß- und Radwegunterführung vor. Für die Querung zum Gewerbegebiet liegen noch keine Planungen vor.

Besonders fällt die Barrierewirkung der Münchener- und Rosenheimer Straße sowie die fehlenden Querungsmöglichkeiten auf.



Barrierewirkung der Münchener Straße

Kleinere Beschilderungsmängel gibt es ebenfalls auf dem Gemeindegebiet, Dazu gehören die fehlende Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung oder der fehlende Hinweis auf die Durchlässigkeit der Sackgassen für den Fuß- und Radverkehr.

Insbesondere die benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen an der Westerhamer Straße entsprechen teilweise nicht den Richtlinien. Auch die angeordnete Radwegbenutzungspflicht innerorts muss auf ihre Notwendigkeit geprüft werden.

Positiv für den Fuß- und Radverkehr sind Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h. Im Norden Feldkirchens und Westerhams, sowie westlich des Schulzentrums sind bereits flächendeckend Tempo 30-Zonen vorhanden. In den übrigen Gemeindeteilen fehlen sie weitgehend.

Überörtliche Verbindungen fehlen oder sind nicht attraktiv ausgebaut. Besonders fehlt eine Verbindung nach „Kreuzstraße“, um die Gemeinde mit dem S-Bahnnetz zu verbinden. Die Ortsteilverbindungen zwischen den einzelnen Gemeindeteilen fehlen ebenfalls.

Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellplätze sind an den wichtigsten Orten, wie den Schulen, den Kindergärten, Freizeitstätten, Einkaufsmöglichkeiten, Altenheimen und Rathaus vorhanden. Deren Qualität schwankt jedoch die stark.

Am Rathaus beispielsweise befinden sich vorbildliche Fahrradabstellanlagen, die überdacht und beleuchtet sind und den Vorgaben des ADFC entsprechen.



Attraktive Fahrradabstellanlagen am Rathaus

Allerdings sind überwiegend unattraktive, teilweise beschädigte und nicht mehr zeitgemäße Abstellanlagen die Regel.



Unattraktive Fahrradabstellanlagen in der Ollinger Straße

Haltestellenqualität

Der Bahnhof Westerham hat zwei Bahnsteige, die aber nicht barrierefrei sind. Außerdem muss zum Erreichen des zweiten Bahnsteiges das Gleis gequert werden. Dadurch entstehen Sicherheits- und Kapazitätseinschränkungen. Durch die Zweigleisigkeit besteht eine Kreuzungsmöglichkeit.

Es existieren jedoch Planungen für einen barrierefreien Ausbau des Bahnhofs mit zweitem Außenbahnsteig, Personenunterführung und Park&Ride-Parkplatz auf der Südseite.



Bahnhof Westerham mit fehlender höhenfreier Gleisquerung

Der Haltepunkt Feldolling ist moderner und ist somit barrierefrei, besitzt aber nur ein Bahnsteiggleis. Zudem erfolgt der Zugang umständlich über eine Kfz-Unterführung und ist vom Ortskern Feldolling umwegig.



Bahnhof Feldolling barrierefrei

Bushaltestellen sind über das gesamte Gemeindegebiet verteilt, sind aber auch nicht komfortabel. Eine Überdachung oder ein Wartehäuschen ist nicht an allen Haltestellen vorhanden.



Bushaltestelle Raiffeisenbank ohne Wartehäuschen

Neue Mobilität, Information, Kommunikation und Mobilitätsmanagement

Die Gemeinde hat drei Projekte im Zuge der neuen Mobilität ausgewiesen. Eines dieser Projekte ist Bike & Walk. Ziel ist es durch ein Netz von Rad- und Fußwegen die Fahrrad- und Fußmobilität zu erhöhen. E-Ladesäulen für E-Bikes sind ebenfalls geplant.

Auch sog. „Mitfahrerbankerl“ finden sich im gesamten Gemeindegebiet. Hier können Bürger per Anhalter mitgenommen werden.



Mitfahrbankerl

Infrastruktur für Elektro-Kfz

Ladestationen für E-Autos existieren derzeit an vier Standorten (Aldi Süd 2 Säulen, Energielösung GmbH 2 Säulen, Aschbacher Hof 1 Säule, Cognitive Insight GmbH 3 Säulen).

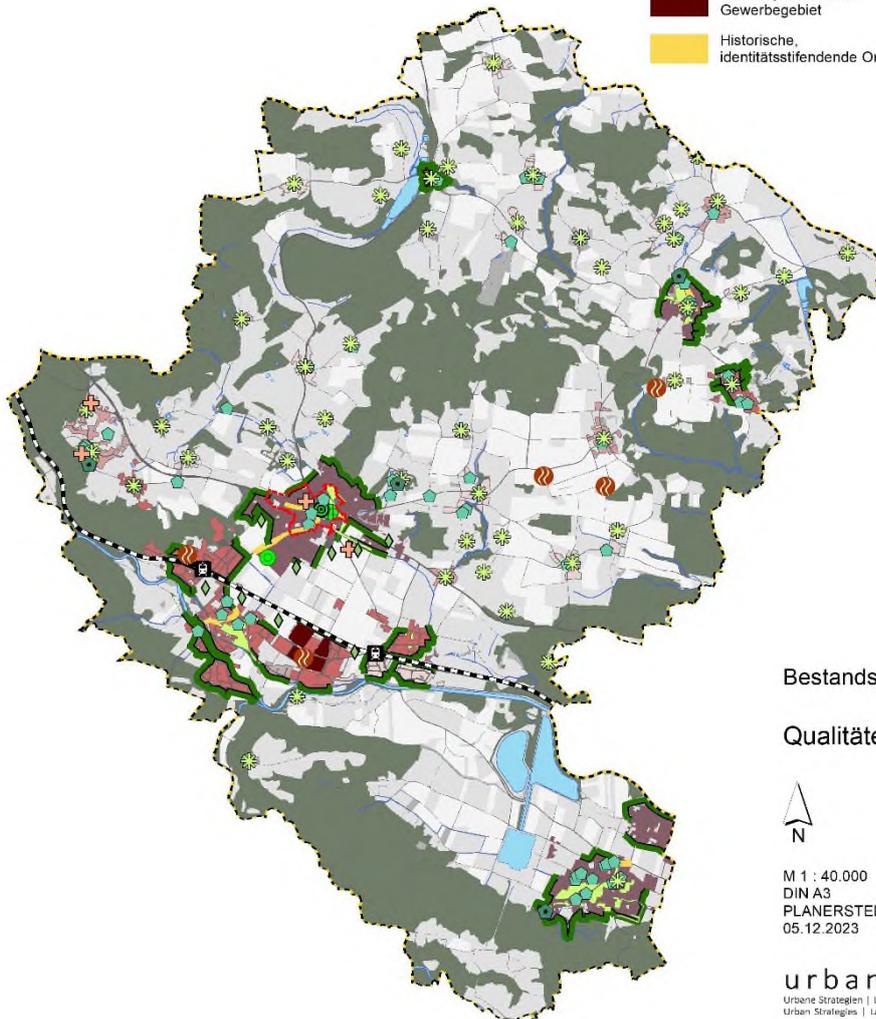
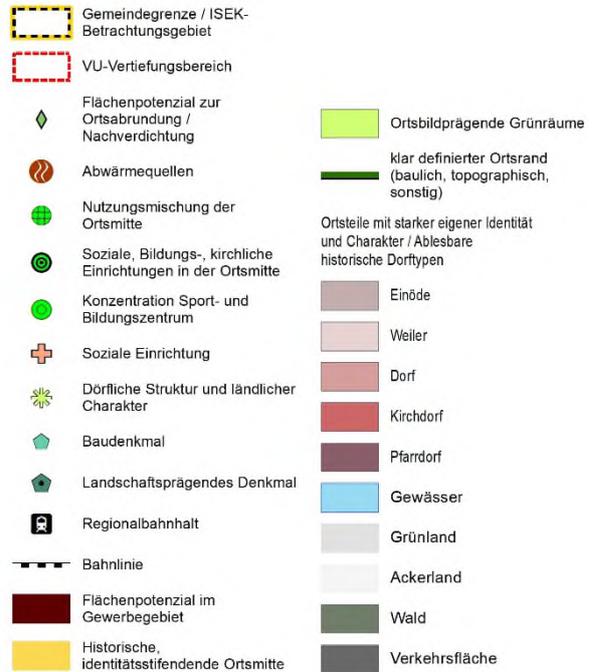
Im Zuge des Kitaausbaus am Mareisring soll eine neue Ladesäule entstehen.

E-Car-Sharing ist ebenfalls angedacht. Langfristig soll ein interkommunales E-Car-Sharing System mit den benachbarten Kommunen im Mangfalltal geschaffen werden.

3.1.10 Zusammenfassung der Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken

Folgendes Kapitel beinhaltet die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -bewertung zusammengefasst nach Themengebieten und Handlungsfeldern. Die Anwendung des strategischen Instruments, der Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse, auch bekannt als SWOT-Analyse, ermöglicht durch die Bewertung der internen Stärken und Schwächen sowie externe Chancen und Risiken der Gemeinde Feldkirchen-Westerham, sowohl eine Übersicht als auch die Ergebnisse miteinander in Beziehung zu setzen. Dies unterstützt die Gemeinde darin, Strategien zu entwickeln, die die Stärken nutzen, die Schwächen angehen, Chancen nutzen und Risiken mindern.

Nachfolgende Pläne fassen die Qualitäten und Potenziale sowie die Defizite und Konflikte visuell zusammen und verorten diese.



Bestandserhebung und Bewertung

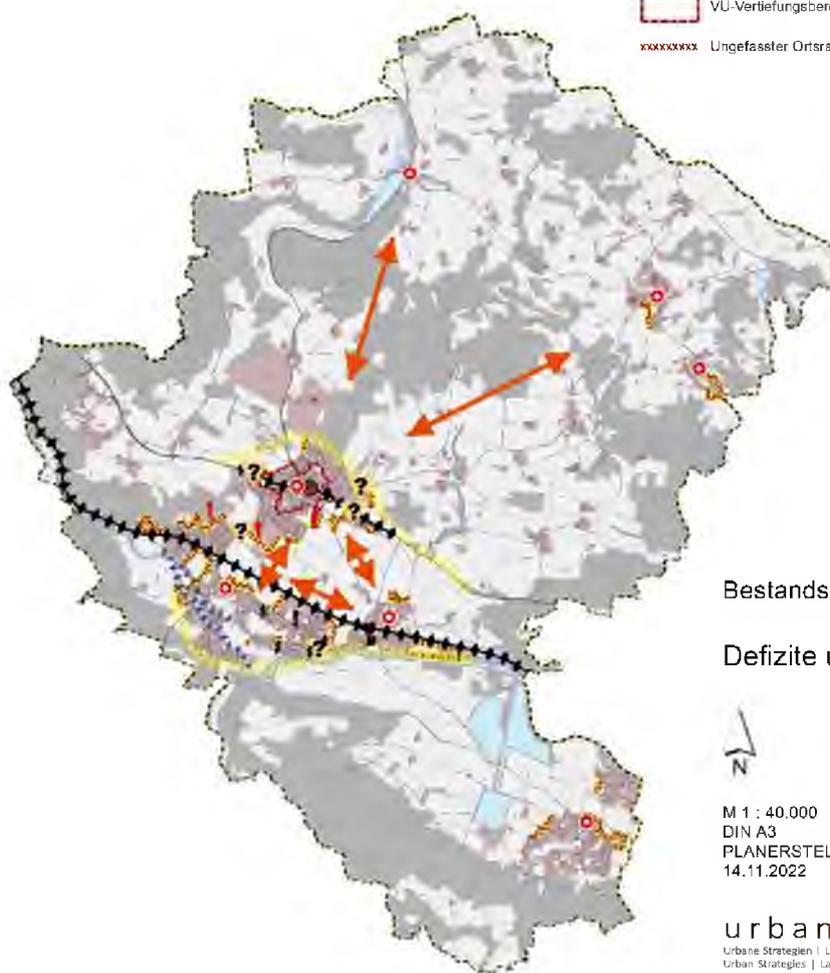
Qualitäten und Potenziale



M 1 : 40.000
DIN A3
PLANERSTELLUNG: USP Projekte
05.12.2023



-  Fehlende strukturelle & gestalterische / gestörte Funktion Ortsmitte
-  Mangel an zentralen Funktionen
-  Dezentrale Einzelhandelslage
-  Dezentrale Bildungs- / öffentliche Einrichtung
-  Undefinierter Ortszugang
-  Konflikt Wohnen und Gewerbe
-  Gemeindegrenze / ISEK-Betrachtungsgebiet
-  VU-Vertiefungsbereich
-  Ungefasster Ortsrand
-  Mangelhafte Verbindung der Ortsteile
- Trennwirkung**
-  Verkehrsbelastete Straße / Bahnlinie
-  Gewässerverlauf
-  Strukturelle und topographische Trennung des Gemeindegebiets
-  Verkehrsfläche
-  Siedlungsfläche
-  Wald, Gehölz
-  Grün- und Ackerland



Bestandserhebung und Bewertung

Defizite und Konflikte



M 1 : 40.000
 DIN A3
 PLANERSTELLUNG: USP Projekte
 14.11.2022



urbanscape
 Urbane Strategien | Landschaftsarchitektur
 Urban Strategies | Landscape architecture



Siedlungsstruktur und Entwicklung

Handlungsfeld	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Gemeinschaft & Verantwortung	<p>Gesellschaftliches Miteinander & Vereinsleben, Feste, Kultur</p> <p>Starke Dorfgemeinschaften, z. B. in Höhenrain und Vagen</p>	<p>Mangel an Begegnungsstätten, z. B. in Höhenrain</p> <p>Fehlender Einbezug aller Generationen und Zugereister</p>	<p>Begegnungsstätten und -flächen für alle Generationen</p> <p>Einbindung der Bevölkerung (inkl. Zugereiste) in den Entwicklungsprozess</p>	<p>Soziale Integration und Miteinander</p>
Ortsbild & Baukultur	<p>Ortsteile mit starker eigener Identität und eigenem Charakter</p> <p>Historische identitätsstiftende Ortskerne</p> <p>Hohe Baukultur bei Sanierungen und Neubauten</p>	<p>Störung des Ortsbildes durch unmaßstäbliche bauliche Entwicklungen</p> <p>Verlust und Verfremdung ortsbildprägender Bausubstanz durch Anbauten, Fassadenveränderungen</p>	<p>beste Voraussetzung für Erhalt und Weiterentwicklung von identitätsstiftenden Ortsbildern</p> <p>Baukultur im Bewusstsein der Bürger:innen</p>	<p>Zusammenwachsen der Ortsteile</p> <p>Identitätsverlust der Ortsteile</p> <p>Ungebremstes Wachstum führt zu Identitätsverlust</p> <p>Verlust von ortsbildprägenden Gebäuden durch Abbruch</p>
Wohnen	<p>Beliebter Wohnstandort</p> <p>Bedürfnis nach gemeinschaftlichem Wohnen</p>	<p>Mangel an bezahlbarem Wohnraum</p> <p>Leerstand in Vagen</p>	<p>Neue Wohnraumkonzepte</p> <p>Vagen: Sanierung und Umnutzung leerstehender Hofstellen für Mehrgenerationenwohnen (Mustersanierung mit hohem Anspruch an Baukultur)</p>	<p>Anstieg der Grundstücks- und Mietpreise</p> <p>Verstärkter Druck auf Wohnflächen durch starken Zuzug</p>
Ortsgefüge und Ortsteile, Siedlungsentwicklung	<p>Ländlicher Charakter</p> <p>Ablesbares Ortsgefüge von unterschiedlichen Dorftypen</p> <p>Ortsteile mit eigenem Charakter</p> <p>Klar definierte Ortsränder (baulich, topographisch, naturräumlich)</p> <p>Siedlungsschwerpunkte</p>	<p>Strukturelle und topographische Trennung des Gemeindegebietes</p> <p>Ungefasste Ortsränder</p> <p>Fehlende Verbindungen zwischen den Ortsteilen</p>	<p>Potenziale zur Innenentwicklung, Nachverdichtung und Ortsabrundung</p>	<p>Ungebremste bauliche Entwicklung</p> <p>Außenentwicklung vor Innenentwicklung, Flächenfraß</p> <p>Zusammenwachsen der Ortsteile</p>

<p>Flächen- nutzung und Zent- rale Funk- tionen</p>	<p>Soziale Einrichtungen in Ortsmitte von Feldkirchen</p> <p>Nutzungsmischung in der Ortsmitte von Feldkirchen</p>	<p>Mangel an frequenzbringenden zentralen Funktionen in den Ortsmitten (Feldkirchen: z. B. Dorfwirtschaft, Ärztehaus, Direktverkauf regionaler Produkte; Grobhöhenrain: fehlendes Gemeinschaftshaus / Vereinsgebäude, Feuerwehrhaus, Kinderhaus /Vagen: fehlender Dorfwirt)</p> <p>Dezentrale Einzelhandelslagen</p> <p>Dezentrale Bildungseinrichtungen und öffentliche Einrichtungen</p> <p>Unangemessene Nutzungen in Ortsmitten (z. B. Autohäuser in Feldkirchen)</p> <p>Leerstand (Vagen: Hofstellen ohne Nachfolger)</p> <p>Konflikt Wohnen und Gewerbe</p>	<p>Nachverdichtungspotenzial mit zentralen Funktionen</p> <p>Verlegen von in zentralen Lagen befindlichen Gewerbebetrieben ins Gewerbegebiet</p> <p>Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf den Staatstraßen (evtl. IBA-Projekt) und Kreisstraßen für die funktionale Aufwertung der Ortsmitten</p>	<p>Onlinehandel</p> <p>Inflation und sinkende Kaufkraft</p> <p>Dezentralität führt zu erhöhtem Verkehrsaufkommen</p> <p>Weiterer Verlust an zentralen Funktionen in den Ortsmitten</p>
<p>Orts- und Bebau- ungs- struktur</p>	<p>Dörfliche Struktur</p> <p>Freigehaltener Ortsanger in Vagen</p>	<p>Großmaßstäbliche Baukörper</p> <p>Trennwirkung von verkehrsbelasteten Straßen, der Bahnlinie und von Gewässern</p>	<p>Kleinteilige Einzelhausbebauung mit Nachverdichtungspotential</p> <p>Untergenutzte Flächen mit Nachverdichtungspotenzial</p>	<p>Gesichts- und qualitätsloses Wachstum</p> <p>Verlust der ländlich geprägten Struktur</p>
<p>Ortsbild und -ge- stalt, Öff- entlicher Raum</p>	<p>Historische Ortskerne</p> <p>Baudenkmäler und ortsbildprägende Gebäude</p> <p>Ortsbildprägende Gewässer</p>	<p>Fehlende strukturelle Ortsmitten /Dorfplätze</p> <p>Verkehrsbelastete Staats- und Kreisstraßen zerschneiden Ortsmitten</p> <p>Starke Verkehrsbelastungen auf den Staats- und Kreisstraßen, verbunden mit Lärm- und</p>	<p>Beste Voraussetzungen für eine strukturelle und gestalterische Aufwertung der Ortsmitten</p> <p>Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf den Staatstraßen (evtl. IBA-Projekt) und Kreisstraßen sind essentiell für</p>	<p>Öffentlicher Raum wird vom fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr dominiert</p>

	<p>Einzelne qualitätsvolle Grün- und Freiräume mit Aufenthaltsqualität</p>	<p>Feinstaubbelastung, fehlende Aufenthaltsqualität</p> <p>Kfz-Dominanz, zu wenig Raum für Fußgänger- und Radfahrer*innen</p> <p>Übermäßige Versiegelung</p> <p>Störungen des Ortsbildes durch unmaßstäbliche Neubauten und Neubauten mit Gestaltungsdefiziten / ohne Baukultur</p> <p>Undefinierte Ortseingänge</p> <p>Fehlende Raumkanten</p> <p>Gebäude in schlechtem baulichen Zustand</p> <p>Fehlende Vernetzung von Grün- und Freiräumen</p> <p>Nicht erlebbare Gewässer</p>	<p>die gestalterische Aufwertung der Ortsmitten</p> <p>Aufwertung des öffentlichen Raumes mit Erhöhung der Aufenthaltsqualität als Voraussetzung für den Erhalt und die Stärkung zentraler Funktionen in den Ortsmitten</p>	
--	--	--	---	--

Landschaft, Naherholung, Begrünung und Energie

Handlungsfeld	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Klima- und Umweltschutz	<p>Sehr gute klimatische Bedingungen und Klimakontext im Voralpenland</p> <p>wertvoller Umweltbestand</p>	<p>Empfindliche Gebiete durch Hochwasser- und Überflutung</p>	<p>Beste Grundlagen und gute Voraussetzungen für nachhaltige Umweltentwicklung</p>	<p>Klimagefahren z.B. Trockenzeit, Hitzewellen</p> <p>Gebiete verletzbar durch Klimaveränderungen</p> <p>Gefahr von Überflutungen und Umweltzerstörungen</p>
Naturraum – Biotop- Artenvielfalt	<p>Hochwertige unterschiedliche Naturräume</p> <p>Wertvoller Biotop/Waldbestand und hohe Artenvielfalt</p>	<p>Fehlende Biotopnetzungen</p> <p>Fehlende identitätsstiftende Verbindungselemente wie z.B. Baumalleen</p>	<p>Natur In Wert setzen und besser erlebbar machen</p> <p>Erhaltung der raumprägenden Gestaltelemente, Kleinstruktur</p>	<p>Biotopverarmung</p> <p>Verlust des Baumbestandes und des Naturraumes</p>

	<p>Umfangreiche und hochwertige Schutzgebiete FFH / NSG / LSG</p> <p>Reichtum an Fließ- und Stillgewässern mit Mangfall, Leitzach, Glonn und verschiedenen Weihern und Seen</p>		<p>Biotope und Schutzgebiete weiterentwickeln und vernetzen, Baumalleen als Element einführen</p>	<p>Verlust des Umweltbewusstseins</p>
<p>Siedlungsgebiet</p> <p>Klima, Begrünung</p>	<p>Gute Grünausstattung auf Gemeindegebiet</p> <p>Wichtige Kaltluftkorridore im Westen, Süden und Norden</p>	<p>Fehlende Grünverbindungen innerorts und Orts-eingänge</p> <p>Attraktivitätsverlust durch erhöhtes Verkehrsaufkommen mit Lärm und Luftverschmutzung</p> <p>Hochwassergefährdete Bereiche</p> <p>Georiskzonen (z.B. Abbruchkanten, Rutschungen, Ablagerungen)</p>	<p>Kaltluftkorridore aufbauen und vernetzen</p> <p>Aufbau einer Grüninfrastruktur innerorts</p>	<p>Hochwassergefahr</p> <p>Hitze</p> <p>Hohe Nachfrage nach Bauflächen und Leerstandproblematik, Grünflächenverlust durch Suburbanisierung</p>
<p>Land-schafts-bild Kultur-landschaft</p>	<p>Wertvolle Topographie der Kulturlandschaft</p> <p>Kompakte, an die Topographie angepasste Siedlungsform</p> <p>Hervorragende Blick- und Landschaftsbezüge</p>	<p>Schwach eingegrüntes Gewerbegebiet in Westerham</p> <p>Störender Individual-Autoverkehr auf Gemeindegebiet</p> <p>Aufgeräumte Naturlandschaft in der Mangfall-Ebene</p>	<p>Weiterentwicklung der identitätsstiftenden Grüninfrastruktur</p> <p>Lebenswerte Heimat als Motto</p> <p>Motivierte Bürger für hochqualitative Kulturlandschaft</p>	<p>Extremwetterereignisse</p> <p>Hoher Siedlungsdruck und nicht abgestimmte Siedlungspolitik</p> <p>Fehlendes Bewusstsein für den Wert der Kulturlandschaft</p>
<p>Naherholung</p>	<p>Hochwertige Naherholungsrahmen</p> <p>Beste Bedingungen und Voraussetzungen für Naherholung und Tourismus</p>	<p>Radwegeinfrastruktur nicht durchgängig ausgebaut, Schnellradwege nicht vorhanden</p> <p>Flusserlebnis-Räume nicht weiter entwickelt, strategische Vermarktung nicht vorhanden</p> <p>Schwache Bewirtungsinfrastruktur</p>	<p>Sehr gute Eignung der Kulturlandschaft für Naherholungsinfrastruktur, Fuß- und Wanderwege, Radwege und Tagestourismus</p>	<p>Mangel an Klimaanpassung</p> <p>Mögliche starke Zunahme der Erholungssuchenden, mit Park- und Suchverkehr</p> <p>Unvorbereitete Infrastruktur</p>

Landwirtschaft	<p>Gut geeignete Böden für (intensive) Landwirtschaft im Talbereich und Hochebene</p>	<p>Intensive Ackernutzung, kaum Grünland in der Talebene</p> <p>Talebene landwirtschaftlich strukturarm, Grundwassereintrag</p>	<p>Gute Eignung für ökologische Landwirtschaft und lokale Versorgung, vor allem Hochebene</p>	<p>Weitere intensive Landwirtschaft, Grundwassereintrag (Nitrat, etc.)</p>
Energieversorgung Erneuerbare Energien	<p>Umfangreiche Potentialflächen für Windenergie, Photovoltaik, Wasserkraft, Geothermie und Biogas</p> <p>Energieneutralität im Strombereich/Wärmebereich möglich</p> <p>Oberflächen- und Tiefengeothermie möglich</p>	<p>Energieversorgung auf Gemeindeebene nicht in einer Hand</p>	<p>Kommunale Strategie zur Förderung und gemeinsamen Nutzung erneuerbaren Energien</p> <p>Gründung einer lokalen Energieversorgungsinitiative</p>	<p>Marktfragmentierung und Kostenexplosion bei Energieproduktion und Nachfrage</p>
Energiebedarf	<p>Lokale Energieproduktion - lokaler Energiebedarf</p>	<p>Unterschiedliche Akteure und Interesse bei Produktion und Angebot</p>	<p>Abgestimmtes Vorgehen auf kommunaler Ebene</p> <p>Energieautarkie möglich vor 2030-2040</p>	<p>Keine weitere aktive Akteursbeteiligung bzw. -einbindung</p>
Förderprogramme	<p>Förderprogramme auf Landesebene vorhanden, z.B. PV Förderung, Windkraft, Geothermie</p>	<p>Starkes kommunales Interesse bayernweit</p> <p>Verlangsamung der Energiewende durch Bürokratie-Verzögerungen</p>	<p>Hoher Bedarf durch Energiekrise</p> <p>Hohe Potentiale der Energieförderprogramme</p>	<p>Investitionsrückstau und Investitionsverzögerungen</p>
Rolle und Engagement der Gemeinde	<p>Energiekonzeption vorhanden</p> <p>Maßnahmenkatalog mit Kurzbeschreibung</p> <p>Gemeinde und Bürger stark motiviert</p>	<p>Verschiedene Energieunternehmen</p> <p>Koordinierung durch Gemeinde</p>	<p>Hohe Motivation und Bürgerengagement für die Energiewende</p> <p>Gemeinde als Pionier der Energiewende in Bayern</p>	<p>Unkonzertierte Aktionen und Strategie zur Umsetzung der Energiewende</p>

Mobilität

Handlungsfeld	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Mobilitätsverhalten	<p>Wachsendes Problembewusstsein – Bürger stehen einer Veränderung der Mobilität aufgeschlossen gegenüber</p> <p>Positive Einstellung insbesondere zum Radverkehr gefördert durch Elektromobilität</p> <p>Veränderungsbereitschaft in der Politik</p>	<p>Dominanz Kfz-Verkehr und Schwächen bei Alternativenangeboten</p> <p>Verkehrlicher Handlungsbedarf bisher nur durch Kfz-Verkehr induziert und motiviert</p> <p>Straßenbauverwaltung sieht nur Durchgangsverkehr, keine Rücksichtnahme auf den Ort</p>	<p>Verlagerung auf Umweltverbund und nachhaltige Verkehrsarten (Modal Shift)</p> <p>Gewinne für nicht Kfz-affine Bevölkerungsgruppen</p> <p>Nach Ablehnung der vom Staatlichen Bauamt geplanten Umfahrungsstraße, Chance auf Verkehrsberuhigung im übergeordneten Straßennetz</p>	<p>Schwindender Handlungsdruck durch Gewohnheit und Arrangement</p> <p>Rückkehr zu alten Handlungsmustern bei Hindernissen im Transformationsprozess</p>
MIV	<p>Gut ausgebaute Verbindungen zwischen den Gemeindeteilen</p> <p>Kaum Parkdruck im Ortskern</p> <p>Im Allgemeinen keine Leistungsfähigkeitsprobleme an den Knotenpunkten</p>	<p>Viel Verkehr, insbesondere Schwerverkehr, durch Gewerbegebiete</p> <p>Viel Durchgangsverkehr / Autobahnausweichverkehr</p> <p>Stark belastete Hauptverkehrsstraßen</p> <p>Nicht umfeldangepasste Geschwindigkeiten</p>	<p>Verringerung des Durchgangsverkehrs</p> <p>Autobahn als Umfahrung</p> <p>Reduzierung des Kfz-Binnenverkehrs</p> <p>Entlastung der Hauptverkehrsstraßen</p> <p>Gesamtverkehrliche Optimierung kommt auch dem notwendigen Kfz-Verkehr zugute</p>	<p>Kfz-orientierte Planung verhindert Veränderung</p> <p>Fehlende Flexibilität in der Ausgestaltung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften insbesondere durch übergeordnete Behörden</p> <p>Subjektive Angst eines Verkehrszusammenbruchs</p>
Fuß	<p>Verkehrsmagneten teils in Fußwegreichweite</p> <p>Querung der Staatsstraße an der Signalanlage</p> <p>Fußgängerzone im Ortskern</p> <p>Quartierverbindende Fußwege</p>	<p>Fehlende Querungshilfen</p> <p>Hauptverkehrsstraßen als Barriere</p> <p>Teils sehr schmale Gehwege</p> <p>Gewerbe teils schlecht zu Fuß zu erreichen</p>	<p>Viel Grün, das Spazieren attraktiv gestalten kann</p> <p>Gewinn an Aufenthaltsqualität</p> <p>„Stadt der kurzen Wege“ durch Nutzung/Ausbau bereits vorhandener Wege</p>	<p>Niedrige Priorisierung des Fußverkehrs in Politik und Gesellschaft</p> <p>Grundstücksverfügbarkeit</p>

		Hohes Verkehrsaufkommen als Gefahr für den Fußverkehr		
Rad	<p>Gutes Radwegnetz in den Gemeindeteilen</p> <p>Für den Radverkehr günstige Topographie</p> <p>Anschluss an überregionale Radwege</p>	<p>Fehlende Geschwindigkeitsreduktion in Wohngebieten</p> <p>Lücken im Radwegnetz</p> <p>Stark belastete Hauptverkehrsstraßen und hohe Geschwindigkeiten als Hemmnis für den Radverkehr</p> <p>Wechselnde Radverkehrsführung und mangelnde Breiten</p>	<p>Hohes Potenzial für die Schaffung eines durchgängigen und attraktiven Radwegnetz</p> <p>Hohes Potenzial für einen Modal Shift, insbesondere im Binnenverkehr</p> <p>Direktverbindung verkehrsarmer Straßen und Wege zwischen den großen Ortsteilen vorhanden</p> <p>Reduzierte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs machen das Radfahren auf der Fahrbahn attraktiver</p>	<p>Umverteilung des Straßenraums wird als Benachteiligung des Kfz-Verkehrs empfunden</p> <p>Niedrige Priorisierung des Radverkehrs in Politik und Gesellschaft</p> <p>Unterschiedliche Zuständigkeiten</p> <p>Grundstücksverfügbarkeit</p>
ÖPNV	<p>Zwei Bahnhöfe im Gemeindegebiet</p> <p>Verknüpfung zur S-Bahn in Kreuzstraße</p> <p>Gute Bahnverbindungen nach Rosenheim und München</p> <p>Busverbindungen im Ortskern</p> <p>Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen vorbildlich</p>	<p>Zugdurchfahrten in Feldolling</p> <p>Bahn nur eingleisig, fehlende Kreuzungsbahnhöfe</p> <p>Bahnhof Westerham nicht barrierefrei</p> <p>Unregelmäßige Busverbindung nach Vagen, keine direkte Busverbindung nach Höhenrain</p> <p>Unterschiedliche Tarifsysteme</p>	<p>Häufigere Verbindung nach Rosenheim und München</p> <p>Taktverdichtung bei Bahn und Bus sowie Anschlusssicherheit</p> <p>Verbesserung des Angebots in den Tagesrandlagen insbesondere beim Busverkehr</p> <p>Barrierefreiheit bei Bahn und Bus</p> <p>Einheitliches Tarifsystem</p>	<p>Unterschiedliche Zuständigkeiten und Involvement vieler Akteure hemmen den Ausbau des Systems</p> <p>Ungeklärte Finanzierung</p>

3.2 VU – Vertiefungsbereich Ortsteil Feldkirchen

In einer vertiefenden Analyse wird eine Vorbereitende Untersuchung (VU) in der Ortsmitte Feldkirchens durchgeführt. Als formelles Instrument ist es eine Voraussetzung für die Festlegung eines Sanierungsgebiets. Im Zuge der VU wird geprüft, ob in der Ortsmitte städtebauliche Missstände vorliegen.

Grundsätzlich lassen sich die städtebaulichen Missstände in Struktur- und Funktionsschwächen aufteilen. Strukturschwächen liegen vor, wenn die Beschaffenheit des Raums, wie die Bebauung oder Verkehrswege, nicht den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder grundlegenden Sicherheitsansprüchen genauso wie Belangen des Klimaschutzes oder der Klimaanpassung entspricht. Funktionsschwächen liegen vor, wenn die Aufgaben des jeweiligen Gebietes nicht erfüllt werden können. Die Aufgaben und Funktionen von Ortskernen weisen komplexe Funktionsanforderungen auf, die durch die Kommune erfüllt werden müssen. Wesentlich für die Funktionsfähigkeit eines Areals sind neben den vorhandenen Nutzungen auch Verkehr und Mobilität, die wirtschaftliche Situation genauso wie Grün- und Freiräume, Anlagen des Gemeinbedarfs, kulturelle und soziale Infrastruktur. (vgl. §136 Abs. 1 BauGB)

3.2.1 Gebäude- bzw. grundstücksbezogene Nutzung

Zentrale Funktionen

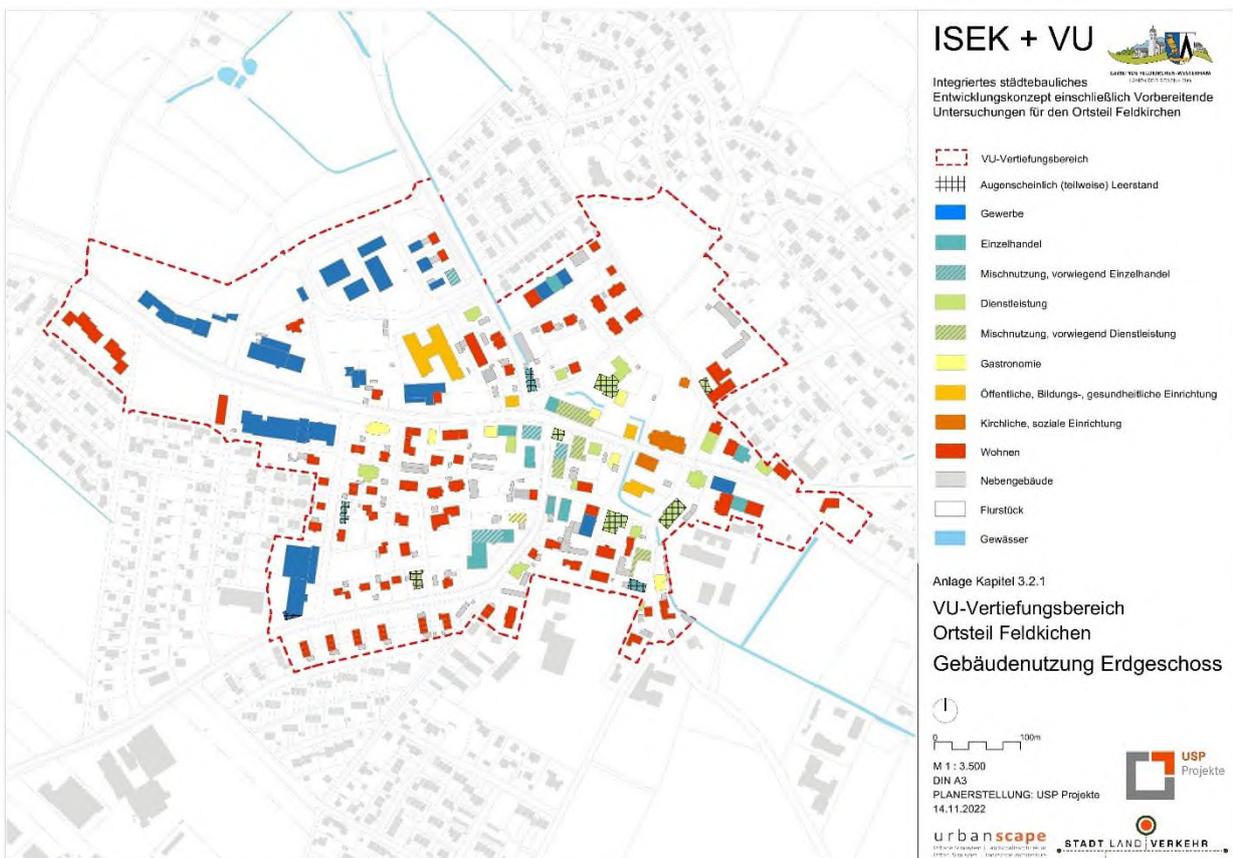
Entlang der Hauptachse durch das VU-Gebiet, der Münchener / Rosenheimer Straße findet sich überwiegend im Erdgeschoss eine Reihe unterschiedlicher Funktionen. Rund um den Dorfplatz und die zentrale Kreuzung der Glonner und Rosenheimer Straße finden sich verschiedene kleinere, oftmals inhaberbetriebene Einzelhandelsgeschäfte oder Dienstleistungsanbieter. Diese Funktionen setzen sich auch teilweise in der Salzstraße und der Westerhamer Straße fort.

Am westlichen Ortseingang, der sich innerhalb des VU-Gebiets befindet, sind mehrere Automobilgewerbe sowie eine Tankstelle und der TÜV Süd angesiedelt. Diese Gewerbearten ziehen keinen Fußgängerverkehr an und tragen nicht zur gewünschten Nutzungsmischung bei, die für lebendige und attraktive

Ortsmitten notwendig ist. Automobilgewerbe erhöhen zudem den motorisierten Verkehr in der Ortsmitte Feldkirchens, was zu Verkehrsproblemen und einer geringeren Aufenthaltsqualität führt. In unmittelbarer Nachbarschaft zu Wohngebieten können Automobilgewerbe deren Wohnqualität durch Lärmbelastung oder unpassenden Verkehr beeinträchtigen. Durch die Verlagerung solcher Gewerbe in spezialisierte Gewerbegebiete könnte die Funktion der Ortsmitte als lebendiger und attraktiver Treffpunkt für die Gemeinschaft gestärkt werden.



Gasthaus Paulaner und Bader Mainl Autohaus in der Münchener Straße



Gastronomische Angebote finden sich unmittelbar am Dorfplatz mit einem griechischen Restaurant, einem Schnellimbiss sowie einer Eisdielen. In der Münchener Straße existieren ein thailändisches Restaurant, ein Café sowie die Paulaner Schänke. All diesen Angeboten fehlt jedoch eine ansprechende Außen-gastronomie. Übernachtungsmöglichkeiten sowie eine traditionelle Wirthauskultur findet sich in der Ortsmitte Feldkirchens nicht.



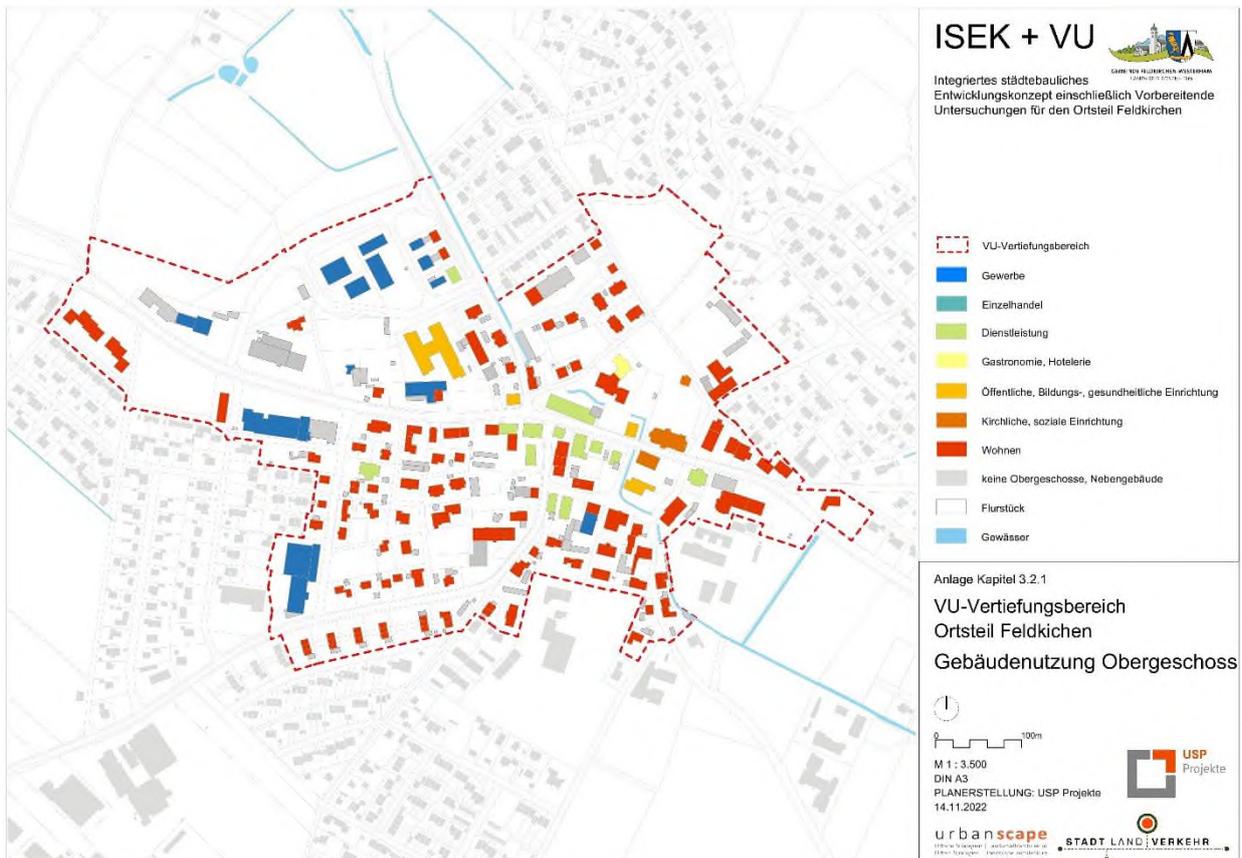
Frequenzbringer Eisdielen und Imbiss am Dorfplatz

Mit der Kirche und dem Pfarramt genauso wie dem Kindergarten, der Musik- und Volkshochschule und dem Seniorenheim Vitalis finden sich einige sozial ausgerichtete Einrichtungen im Ortskern. Aus funktionaler Sicht auf die soziale Gemeinschaft Feldkirchens sind jedoch Defizite bei den Angeboten für Kinder und Jugendliche feststellbar, die durch den Wegfall der Spielflächen am Dorfplatz noch weiter verstärkt werden.

Leerstände sind in moderatem Umfang vorhanden. Diese befinden sich jedoch fast ausschließlich in Nachbarschaft der Ortsmitte und beeinflussen die Dichte an Nutzungen und Angeboten negativ.

Wohngebiete finden sich überwiegend im Süden des Gebiets im Giglbergerweg, in der Westerhamer- und Westermeyerstraße sowie vereinzelt an den äußeren Rändern des VU-Gebiets.

Bereiche für Freizeit und Naherholung finden sich in der Ortsmitte nur bedingt. Jedoch können verschiedene kleine Freiraumbereiche für Freizeitaufenthalt, wie am Dorfplatz, im Friedhof oder entlang des Marierings, sowie am Feldkirchner Bach in der Salzstraße genutzt werden.



3.2.2 Ortsbild und -gestalt

Die räumliche Struktur des Vertiefungsbereichs im Ortskern wird geprägt durch die Durchgangsstraße Münchener / Rosenheimer Straße von Ost nach West sowie die Westerhamer und Glonner Straße von Nord nach Süd. Trotzdem, dass der Ortskern entlang der Durchfahrtsstraßen nicht klar strukturell abgegrenzt ist, ist das Zentrum des Ortes in Form des Dorfplatzes deutlich zu erkennen. Dieser Bereich bildet den historischen Kern, der durch eine hohe Dichte an Baudenkmalern und ortsbildprägenden Gebäuden gekennzeichnet ist. Besonders die Kirche und weitere historische Strukturen, wie der Friedhof, der Griebweg oder die Salzstraße sind wichtige Identifikationspunkte für die Einwohner.



Attraktiv gestalteter Feldkirchner Bach in der Ortsmitte

Die Bebauungsdichte ist im Zentrum südlich der Münchener Straße am dichtesten und lockert sich insbesondere nach Nord-Osten Richtung Ortseingang Münchener Straße auf. Norden entlang des Mareisrings finden sich großzügigere Raumstrukturen. Die dort befindliche Freifläche bildet zusammen mit dem Friedhof eine grüne Insel in der Ortsmitte.

Fast ausnahmslos sind die Gebäude mit Satteldächern ausgestattet, welche unregelmäßig teils giebelseitig teils traufseitig zur Straße ausgerichtet sind. Vereinzelt finden sich Zelt-, Flach- oder Walmdächer. Eine einheitliche Dachform sowie Ausrichtung kann zur visuellen Ästhetik der Straßenfront beitragen und kann das Erscheinungsbild einer Nachbarschaft oder eines Ortsteils positiv gestalten. Diesem Idealbild an Einheit und Struktur kann der Gebäudebestand der Ortsmitte Feldkirchens nicht mehr entsprechen. Die Vielfalt an Bauformen spiegelt jedoch die historische

Entwicklung des Ortes wider und trägt zum Erhalt seiner Authentizität bei. In der zukünftigen Entwicklung ermöglicht dieses Ortsbild auch eine kreative Gestaltung der Gebäude, um moderne Anforderungen zu erfüllen, sowie Flexibilität bei der Anpassung an topografische Gegebenheiten und städtebauliche Herausforderungen. Die Erhaltung und Pflege dieser historischen Strukturen sowie eine angepasste städtebauliche Entwicklung sind daher von großer Bedeutung für die langfristige Attraktivität und Identität des Ortskerns.



Ortmitte Kreuzung Rosenheimer und Westerhamer Straße

Ein herausforderndes Element ist jedoch die fehlende klare Raumkante auf der Zufahrt in die Ortsmitte durch die Münchener Straße von Westen her. Hierdurch können baulich unpassende Entwicklungen, wie die Autohäuser aber auch die Stromtrasse das Ortsbild zusätzlich stören.



Nicht eingefasste Ortsdurchfahrt Münchener Straße nach Westen mit Stromtrasse

Dem Gestaltungsanspruch der Ortsmitte stehen einzelne Gebäude, welche eine hochwertige Gestaltungsqualität vermissen lassen oder sich nicht in das Ortsbild einfügen, entgegen. Die Gebäude und Freiflächen, welche in der Eingangssituation zur Ortsmitte lokalisiert sind, trifft eine besondere Gestaltungsverantwortung. Die Autohäuser mit ihren ausufernden, stark versiegelten oder wenig begrünten

Parkplatz- und Außenverkaufsflächen sowie der unmaßstäblichen Architektur mit atypischen Dachform wird dieser nicht gerecht.

Unverträglich mit der üblichen Gestaltungsqualität ist auch das Seniorenheim Vitalis. Der mangelnde Gestaltungsanspruch spiegelt sich in der kubischen Form des Flachdachgebäudes, welches technisch funktional geprägt ist, jedoch weder gestalterische Außenelemente, wie Fensterläden oder Begründung noch Sichtschutz zu den Erdgeschossen in Form eines Abstandes oder Begründung aufweist.



Ortsbildstörendes Seniorenwohnheim Vitalis

Auch die Gebäudehöhe bzw. die Anzahl der Geschosse hat Auswirkungen auf die Raumstruktur in der Ortsmitte. Den Hochpunkt bildet die katholische Kirche im Zentrum der Ortsmitte. In Konkurrenz dazu steht jedoch das Seniorenwohnheim Vitalis, welches eines der wenigen viergeschossigen Gebäude ist. Vereinzelt finden sich einstöckige Gebäude, wie beispielsweise der Getränke- und Automobileinzelhandel.



Ortsansicht von der westlichen Zufahrt aus mit dominantem Seniorenzentrum (Mitte)

Der Großteil der Gebäude im Ortskern verfügt über zwei oder drei Stockwerke, wobei sich die dreistöckigen Gebäude überwiegend an den zentralen Verkehrsachsen befinden.

Auch die beiden Mehrparteienhäuser am westlichen Ausläufer des VU-Gebiets stehen mit ihrer asymmetrischen Baulinie und ihrer angrenzend an ein Einfamilienhausgebiet unverhältnismäßige Dimensionierung im Widerspruch zum Ortsbild.



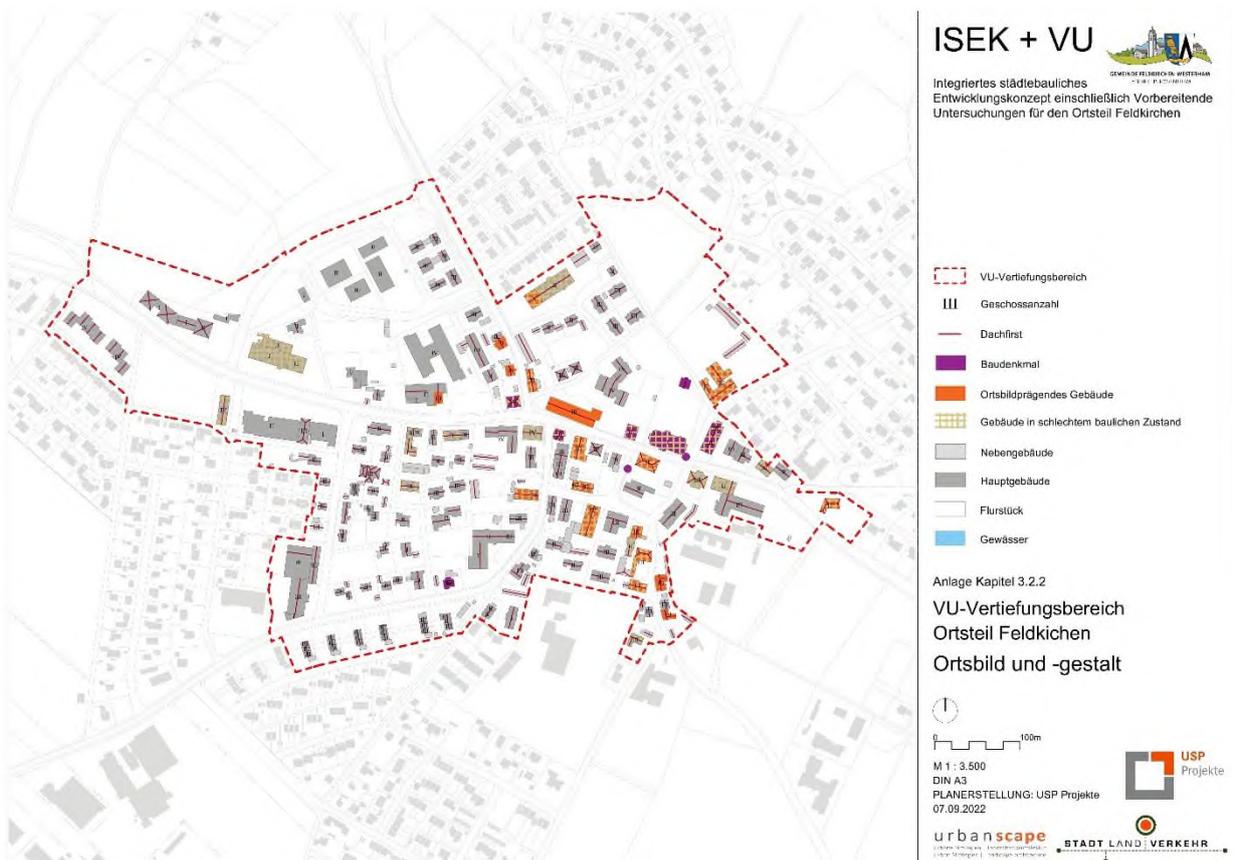
Unverhältnismäßig dimensioniertes Mehrfamilienhaus

Eine Bewertung des Gebäudezustands im Rahmen der vertiefenden Untersuchungen der Städtebauförderung trägt dazu bei, gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der städtischen Infrastruktur, der Wohnverhältnisse und der Lebensqualität der Bewohner*innen zu treffen. Auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse können gezielte Sanierungskonzepte entwickelt werden. Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden die Gebäude einzeln von außen in Augenschein genommen.

Grundsätzlich ist der Gebäudezustand im Vertiefungsbereich als gut zu bewerten. Es konnten jedoch ein paar wenige Gebäude in schlechtem Zustand identifiziert werden. Ein geringer Anteil an Häusern, oftmals ortsbildprägende Gebäude in den Hauptdurchfahrtsstraßen weisen einen Sanierungsbedarf auf. Vielerorts handelt es sich jedoch nur um kleine Mängel, wie sogenannte Salzränder in der Sockelzone. Einzelne Häuser weisen einen von außen sichtbaren Instandhaltungsbedarf auf, um weiteren Verfall zu stoppen. Eine umfassende Bewertung des Gebäudezustands dient als Grundlage für langfristige Stadtentwicklungspläne. Sie ermöglicht eine gezielte und nachhaltige Entwicklung, um die Wohnqualität zu steigern und das Stadtbild insgesamt zu verbessern.

Für eine umfassende Bewertung des Gebäudezustands ist oft die Expertise von Architekten, Bauingenieuren oder Gutachtern erforderlich. Die Bewertung des Gebäudezustands kann auch den Fokus auf Aspekte der Energieeffizienz und Nachhaltigkeit setzen. Sie bietet Einblicke in Verbesserungspotenziale, um

den Energieverbrauch zu reduzieren und die Umweltverträglichkeit zu erhöhen.



ENTW

3.2.3 Öffentlicher Raum und private Grünräume

Die Qualitäten des öffentlichen Raumes im Ortsteil Feldkirchen werden sehr stark durch den Durchgangsverkehr der Staatsstraße St 2078 bestimmt: Lärm und Emissionen beeinflussen die Lebensqualität und das Freiraumerlebnis.

Ein umfangreiches Problem in Feldkirchen ist die fehlende Aufenthaltsqualität in den öffentlichen und halböffentlichen Räumen, insbesondere durch die starke und sichtbare Präsenz des motorisierten Individualverkehrs. Es gibt nur wenige Orte, an denen Ruhe und Grün gefunden werden können: u.a. am Feldkirchner Bach beim Kindergarten, an der Salzstraße, im rückwärtigen Bereich der Kirche beim Friedhof. Insgesamt ist der öffentliche Raum stark versiegelt und mineralisch gestaltet: Viele Flächen sind einfach asphaltiert, als Kiesflächen oder Betonplatten überdimensioniert versiegelt.

Ansätze einer Umgestaltung befinden sich um den Dorfplatz und an der Salzstraße. Aber eine durchgehende und klare Gestaltung der öffentlichen Räume,

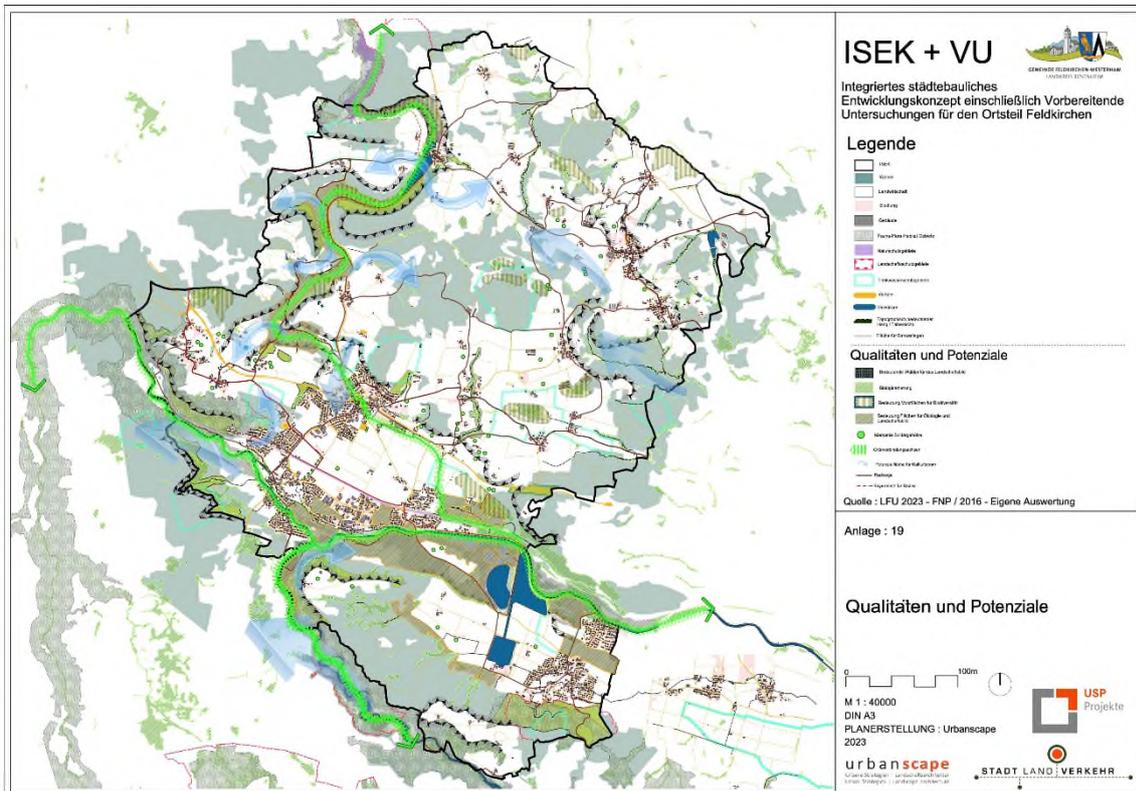
die zur Orientierung und Identität beiträgt, ist leider nicht vorhanden.



Hohe Versiegelung an der Glonner Straße

Eine Barrierefreiheit der öffentlichen Räume der Ortsmitte ist ebenfalls nicht ganz gegeben. Es fehlen klare zugängliche Flächen.

Dagegen bilden private Grünräume den größten Teil des Grünbestandes aus. Hier bilden Privatgärten eine abwechslungsreiche und gute Grünstruktur.



3.2.4 Verkehrliche Erschließung

Fließender Kfz-Verkehr

Die Staatsstraße 2078 verläuft mitten durch den historischen Ortskern Feldkirchen und trennt damit das Dorf in zwei Teile.

Die Straße selbst ist nach verkehrlichen Ansprüchen, insbesondere denen des Kfz-Verkehrs, gestaltet. Dies zeigt sich an einem durchlaufenden Regelquerschnitt für die Fahrbahn mit verbleibenden „Restflächen“ für den Fuß- und Radverkehr. Diese Restflächen schrumpfen in manchen Abschnitten, z.B. vor der Kirche, auf „Gänsemarsch“-Gehwege.

In Anbetracht der starken Verkehrsbelastung (9.000 – 12.000 Kfz/24 Std.) und des starken Schwerverkehrs müssen derart geringe Seitenräume als sicherheitskritisch angesehen werden. Bei Staus oder Verkehrsbehinderungen auf der Autobahn A8, wird häufig die Staatsstraße 2078 als Ausweichroute genutzt, so dass der Verkehr in der Gemeinde zum Erliegen kommt.

Es ist zwar gelungen auf der Südseite weitgehend normgerechte Fuß- und Radverkehrsanlagen herzustellen, was aber deutliche Defizite auf der Nordseite zur Folge hat.



Nicht normgerechte Fuß- und Radverkehrsanlagen auf der Nordseite der Münchener Straße

Durch die Straßenraumgestaltung werden keinerlei Ortseingänge markiert, ebenso wenig wie der historische Ortskern den Verkehrsteilnehmern vermittelt wird.

Die an der Münchener- und Rosenheimer Straße liegenden Gebäude werden fast nur über diese erschlossen, was eine Vielzahl von Grundstückszufahrten zur Folge hat.

Die versetzte vierarmige Kreuzung Münchener Straße, Glonner Straße und Westerhamer Straße ist der neuralgische Knotenpunkt in der Ortsmitte. Während in der Münchener Straße jeweils eine kurze

Linksabbiegespur vorhanden ist, fehlen diese in den Nebenstraßen Glonner und Westerhamer Straße (Kreisstraße RO 2). Da sich die Linkseinbieger aus den Nebenstraßen auch noch überkreuzen, wurde eine verkehrsabhängige drei-Phasen-Schaltung eingerichtet, um den Kfz-Verkehr, vorzugsweise im Zuge der Staatsstraße, leistungsfähig abzuwickeln. Da die Nebenströme, jeder für sich separat Grün erhalten, sind diese Grünphasen nur kurz. Dies wirkt sich insbesondere für die, über die Staatsstraße querenden Fußgänger sehr negativ aus.



Kreuzung Münchener Straße / Glonner Straße

Ruhender Kfz-Verkehr

Im Umgriff des VU-Gebiets befindet sich auch ein zentral gelegener Parkplatz mit 54 Stellplätzen, der über die Schießstattstraße und die Schützenstraße anfahrbar ist. Hierzu existieren Vorschläge diesen Parkplatz in Form einer Parkpalette („Parkscheune“) zu erweitern. Allerdings ist der Parkplatz teilweise von Wohnnutzung umgeben. Eine Erweiterung würde weiteren Kfz-Verkehr in ruhigere Bereiche der Ortsmitte ziehen. 19 zusätzliche Stellplätze befinden sich entlang der Schießstattstraße im Bereich des Dorfes, weitere 22 im Bereich des Friedhofs. Diese sind jedoch zeitlich begrenzt.

Ein weiterer wichtiger Parkplatz ist der Parkplatz vor dem Seniorenheim Vitalis mit 22 Stellplätzen, der sich im Eigentum der Gemeinde befindet. Dieser ist deutlich besser an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden.

Fußläufige Erschließung

Im Bereich des Ortskerns fehlen kurze rückwärtige Wegverbindungen, die ein zu Fuß gehen abseits der stark belasteten Straßen ermöglichen. Die Münchener-/ Rosenheimer Straße stellt, aufgrund der fehlenden Querungsstellen und der starken Verkehrsbelastung, eine Barriere dar. Gerade für die Bewohner des Seniorenheims stellt dies ein großes Problem dar, da diese meist nicht mehr mit dem Auto mobil sind. Es existieren meist Gehwege an den Hauptverkehrsstraßen, die aber oft keine normgerechten Breiten aufweisen, wie beispielsweise an der Münchener Straße nordseitig oder der Glonner- und Westerhamer Straße. Positiv hervorzuheben ist der

Grieglweg, der als fußläufigen Erschließung für das Wohngebiet, Friedhof und der Kita dient.

Ein ähnliches Bild zeichnet sich beim Radverkehr ab. Die Staatsstraße wirkt als Trennung in ein „Feldkirchen-Süd“ und ein „Feldkirchen-Nord“. Entlang der Hauptverkehrsstraßen, sind benutzungspflichtige Radwege vorhanden, die aber oft nicht der Mindestbreite entsprechen. Außerdem verläuft der Radweg entlang der Münchener und Rosenheimer Straße als einseitiger Zweirichtungsradweg, was zusätzliche Querungen erfordert und an den einmündenden Straßen Konflikte erzeugt. Auch die Oberfläche weist z.T. Schäden auf. Hervorzuheben ist auch das Gewerbegebiet Glonner Straße West, welches durch ein dichtes Netz an benutzungsberechtigten Radwegen erschlossen wird. An der Glonner Straße selbst sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden.

Der Grieglweg dient als Erschließung für den Radverkehr zur Kirche, dem Friedhof und der Kita.

Unmittelbar nördlich der Staatsstraße schließt sich mit dem Dorfplatz ein großzügig und aufenthaltsorientierter Bereich an, der zum Verweilen einlädt. Durch die Trennwirkung der Staatsstraße fehlt eine Fortsetzung nach Süden.

Nachteilig für den Radverkehr ist auch die fehlende Freigabe der Schießstattstraße in Gegenrichtung

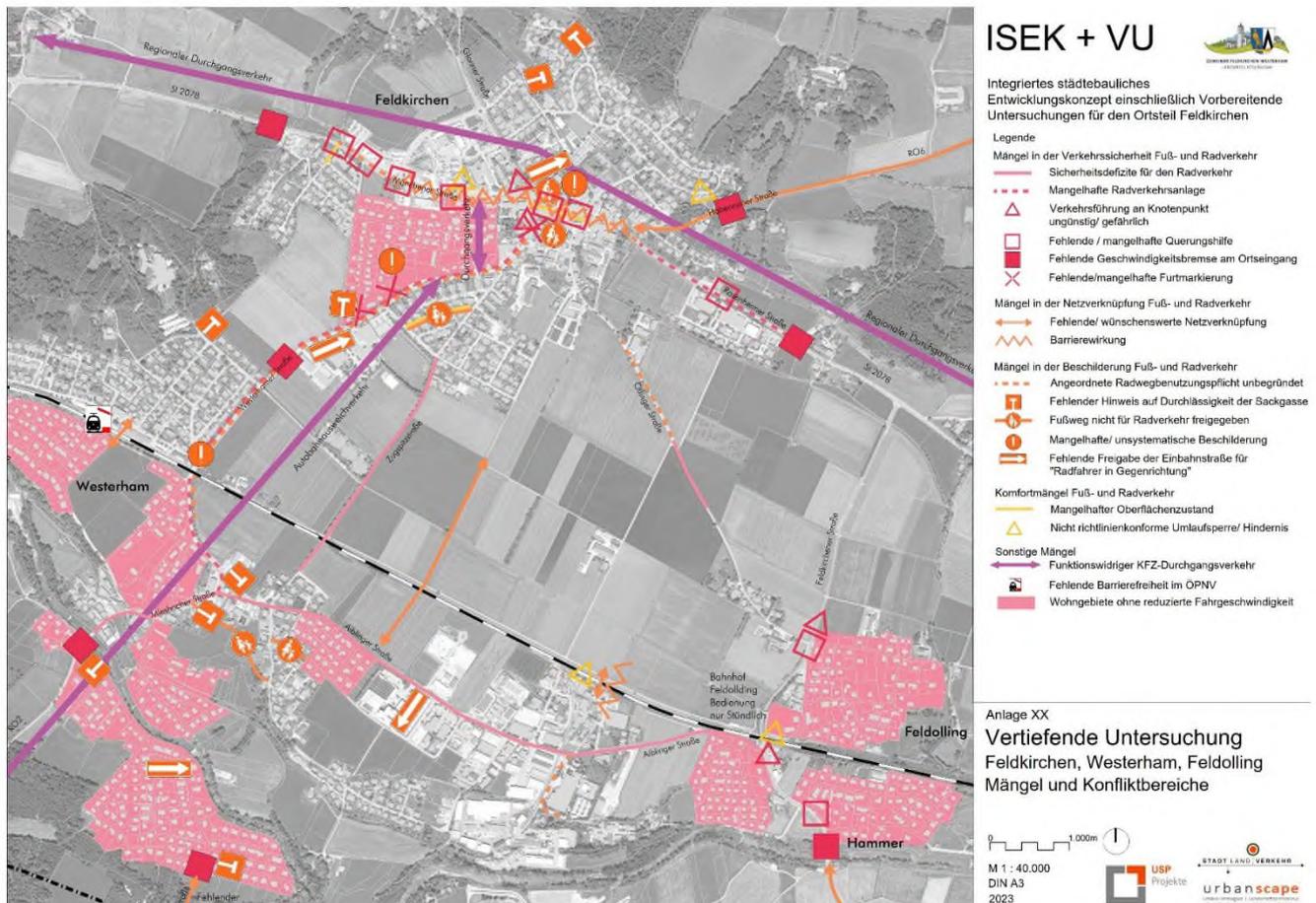
und des Dorfplatzes für den Radverkehr im Allgemeinen.

Öffentlicher Personennahverkehr

Im VU-Gebiet befinden sich zwei Bushaltestellen „Hotel Mareis“ und „Raiffeisenbank“. Es existieren keine Wartehäuschen für den Regenschutz. Auch die Barrierefreiheit ist nicht gegeben.

Innovative neue Mobilitätsangebote bzw. sog. „Mobilitätspunkte“ sind derzeit nicht vorhanden.

Die Verortung der Mängel kann dem Plan "Mängel und Konfliktbereiche" entnommen werden.



3.2.5 Qualitäten & Potenziale, Nachweis der städtebaulichen Missstände

Indem sowohl städtebauliche Missstände als auch Qualitäten ermittelt werden, können Bereiche und Handlungsfelder mit Potenzial für Verbesserungen und Entwicklungschancen identifiziert werden, welche in anschließend in das Entwicklungskonzept einfließen. Das Wissen um bereits bestehende Qualitäten kann dabei helfen, diese zu erhalten und zu stärken.

Die Kombination aus städtebaulichen Missständen und Qualitäten ermöglicht eine ausgewogene Analyse und Planung, die nicht nur auf Defiziten basiert, sondern auch die positiven Aspekte eines Gebiets würdigt und weiterentwickelt.

Qualitäten und Potenziale

Die Untersuchungen haben neben dem Nachweis der städtebaulichen Missstände auch eine Vielzahl an Qualitäten und Potenzialen ergeben, auf welchen zusätzlich zur Behebung der Missstände aufgebaut werden kann.

Funktionelle Qualitäten:

- Teilweise offenliegender Bachlauf des Feldkirchner Baches in der Ortsmitte beeinflusst das Mikroklima positiv.
- Nutzungsqualitäten in der Ortsmitte :
 - Öffentliche, behördliche Einrichtungen
 - Bildungs-, gesundheitliche, kirchliche und soziale Einrichtungen und Freiräume
 - Einzelhandel (oftmals inhabergeführt) mit Stärke
 - Gastronomie, Imbiss und Bäckerei
 - Dienstleistungen
- Freiräume zur Naherholung in unmittelbarer Nähe am Friedhof und Feldkirchner Bach am Dorfplatz und der Salzstraße
- (private) Grünflächen und Baumbestand
- Relativ gute Verfügbarkeit von öfftl. Stellplätzen sichert die Erreichbarkeit des Ortskerns mit dem Kfz
- Erreichbarkeit mit bedarfsgesteuerten Gmoabus

Strukturelle Qualitäten und Potenziale:

- Identitätsstiftender historischer Ortskern mit Dorfplatz und Freibereichen hoher Aufenthaltsqualität

- Hohe Gestaltqualität durch neun historische Baudenkmäler sowie 17 weitere ortsbildprägende Gebäude
- Ortsbildprägende Sichtachsen mit Blick in die Berge von den Ortseingängen Rosenheimer und Ollinger Straße Richtung Südosten
- Ortsbildprägende Sichtachse vom Mareising in das Ortszentrum mit der Kirche als bauliche Konstante
- Ortsbildprägende Sichtachse von der Glonner Straße nach Nordwesten in die ländliche Kulturlandschaft
- Klare Raumkanten im Kern des Zentrums rund um den Dorfplatz
- Historisches Erbe in den untertägigen mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Bodendenkmälern im Bereich der Kath. Pfarrkirche St. Laurentius sowie am Griebelweg, welcher ein ehemalige Straße der römischen Kaiserzeit ist
- Entwicklungspotenzial für Bebauung und neue Wegeverbindungen für den Fuß- & Radverkehr auf untergenutzten oder unbebauten Flächen
- Ortsbildprägende Grünräume und Baumbestand in der Salzstraße, am Friedhof und dem Mareising

Ingenieurarchitektonisches
 Entwicklungskonzept einschließlich Vorbereitende
 Untersuchungen für den Ortsteil Feldkirchen

- VU-Vertiefungsbereich
 - Identifizierender, funktioneller Ortskern
 - Fläche mit Entwicklungspotenzial
 - Gebäude mit Entwicklungspotenzial
 - Baukörper
 - Ortsbildprägendes Gebäude
 - Ortsbildprägender Bereich hoher Aufenthaltsqualität
 - Ortsbildprägender Grünraum
 - Ortsbildprägendes Gewässer
 - Nutzungsqualitäten der Ortsmitte
 - Kirchliche, soziale Einrichtung
 - Bildungs-, gesundheitliche Einrichtung
 - Einzelhandel (zollw.)
 - Gastronomie
 - Flurstock
 - Gewässer
 - Mietwohngebäude
 - Hauptgebäude
- Fragmentäre Raumstruktur:
 Gebäude
 Hecke
 Mauerzaun
- Ortsbildprägender Bereich hoher Aufenthaltsqualität
 Ortsbildprägender Grünraum
 Ortsbildprägendes Gewässer
- Nutzungsqualitäten der Ortsmitte
 Kirchliche, soziale Einrichtung
 Bildungs-, gesundheitliche Einrichtung
 Einzelhandel (zollw.)
 Gastronomie
 Mietwohngebäude
 Hauptgebäude



Antiqua Kapitel 3.2.8
VU-Vertiefungsbereich
Ortsteil Feldkirchen
Qualitäten und Potenziale

100m
 M 1 : 3.500
 DIN A3
 PLANERSTELLUNG: USP Projekte
 16.11.2022

USP Projekte
urban.scape STADT.LAND.VERKEHR

Konflikte und Missstände

Die Untersuchungen haben jedoch auch ergeben, dass im Untersuchungsgebiet städtebauliche Missstände im Sinne des § 136 BauGB vorliegen, die die Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen gemäß dem besonderen Städtebaurecht erforderlich machen. Basierend auf der planerischen Einschätzung lassen sich die städtebaulichen Missstände im Bereich der Vorbereitenden Untersuchungen der Ortsmitte Feldkirchens folgendermaßen feststellen:

Missstände, welche die Funktionsfähigkeit der Ortsmitte erheblich einschränken / Funktionsschwächen (§ 136 Abs. 3 Satz 2 BauGB):

Das Ausmaß und die Schwere der funktionalen Missstände führen zusammen zu einer Störung der Funktionsfähigkeit der Ortsmitte als soziales Zentrum der Ortsgemeinschaft, der wirtschaftlichen Situation und der Entwicklungsfähigkeit unter Berücksichtigung der Versorgungsfunktion.

- Erhebliche Beeinträchtigung der Ortsmittenfunktion der Münchener / Rosenheimer Straße als zentraler Einkaufs-, Flanier- und Aufenthaltsort durch Missstände in der Straßenraumgestaltung.
- Nutzungskonflikte durch die starke Verkehrsbelastung und damit einhergehende Trennwirkung sowie Lärmbelästigung und geringe Aufenthaltsqualität, was die Möglichkeit des ungestörten Einkaufs und damit die Versorgungsfunktion erheblich stört.
- Fehlende sichere und barrierefreie Möglichkeit der Querung im innerörtlichen Verlauf der Münchener / Rosenheimer Straße aufgrund der verkehrlichen Dominanz stellt ein Sicherheitsrisiko dar.
- Mit dem erhöhten Kfz-Verkehr gehen Konflikte mit anderen Verkehrsarten, wie Fußgängern und Radfahrenden einher. Insbesondere fehlende ausreichende geschützte Räume für Fuß-Radverkehr.
- Beeinträchtigung der Funktion der Westerhamer Straße und Salzstraße als sekundärer Einkaufs-, Flanier- und Aufenthaltsort durch Missstände in der Straßenraumgestaltung und damit resultierende dominante Verkehrsfunktion.
- Beeinträchtigung der Wohnfunktion in der Westermeyer Straße durch die hohe verkehrliche Belastung.
- Fehlende wichtige Verbindungen für den Fußverkehr entlang der östlichen Seite der Glonner Straße sowie fehlende Erlebbarkeit und Beeinträchtigung der Aufenthaltsmöglichkeiten am Feldkirchner Bach durch das Kfz-optimierte Straßenprofil.
- Funktionsstörende Nutzungen durch hohen Gewerbeanteil in der Münchener Straße und am Pfarrer-Huber-Ring in unmittelbarer Nähe zur Ortsmitte.
- Störung der Ortseingangsfunktion zur Ortsmitte durch dominante Nutzung als Autohaus / Parkplätze und umfangreiche hochversiegelte Flächen.
- Mangelhafte Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und insbesondere der Klimaanpassung durch einen hohen Versiegelungsgrad in allen öffentlichen Straßenräumen, welche zu urbanen Wärmeinseln und Überhitzung führt sowie das Risiko des Hochwassers bei Starkregenereignissen fördert.
- Mangel eines geeigneten und städtebaulich verträglichen Hochwasserschutzes entlang des Feldkirchner Baches sowie Mängel im Regenwassermanagement durch den hohen Versiegelungsgrad.
- Untergenutzte Bereiche im Zusammenhang mit der Ortsmitte sowie unbebaute Grundstücke in unmittelbarer Nachbarschaft zum Ortskern vermindern die Funktionsfähigkeit als wirtschaftliches und soziales Zentrum des Gemeindelebens und verstärken den herrschenden Mangel an zentralen Funktionen.
- Beeinträchtigung der Funktion der Ortsmitte durch Leerstand in rückseitigen Bereichen in unmittelbarer Nähe zum zentralen Dorfplatz.
- Mangelnde Versorgung mit Gastronomie / Wirtshaus unter Einbeziehung der sozialen und kulturellen Aufgaben.
- Fehlende wichtige Verbindungen für den Fußverkehr zwischen Giglbergerweg und Westerhamer Straße, Zugspitzstraße und Jahnstraße sowie im rückseitigen Bereich vom Dorfplatz Richtung Vitalis Seniorenwohnheim sowie an der Glonner Straße.
- Lange Rückstaus im Ortskern
- Mangel an geschützten, ruhigen, komfortablen sowie rückseitigen Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr mit geringen Kfz-Verkehren im Ortskern.
- Mangel an Fahrradabstellplätzen
- Für den Radverkehr unattraktive und zum Teil ungeeignete Straßenräume prägen die Ortsmitte.

- Fehlende Angebote als soziale Treffpunkte für Familien, Kinder- und Jugendliche vernachlässigen die soziale Funktion der Ortsmitte.
- Fehlende Temporeduzierung in Wohngebieten (Tempo 30) stellen Sicherheitsrisiko dar.
- Verkehrsführung an Knotenpunkten für den nichtmotorisierten Verkehr oft mangelhaft
- Fehlende Furtmarkierungen an Einmündungen
- Fehlende Netzverknüpfungen für den nichtmotorisierten Verkehr zwischen den Gemeindeteilen und Nachbargemeinden
- Angeordnete Benutzungspflicht auf Radwegen unbegründet oder nicht normgerecht (Gemeinsame Geh- und Radwege zu schmal und ohne Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn)
- Fehlende Hinweise auf durchlässige Sackgassen für den Fuß- und/ oder Radverkehr
- Fehlende Freigabe für den Radverkehr bei Einbahnstraßen in Gegenrichtung
- Mangelhafte Oberflächenzustände auf bereits existierenden Radverkehrsanlagen
- Nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrn behindern den Radverkehr
- Mängel in der Beschilderung
- Nicht für den Radverkehr freigegebene quartierverbindende Fußwege
- Mängel in der Gestaltung von öffentlichen Plätzen und Straßenräumen insbesondere hinsichtlich Klimaanpassung, beispielsweise durch übermäßige Versiegelung sowie unzureichende oder fehlende Bepflanzung im Straßenbereich.
- Mangelnde Wahrnehmbarkeit und Erlebbarkeit sowie teilweise Unzugänglichkeit des Bachlaufs insbesondere im Bereich der Glonner Straße sowie im Bereich der Ollinger Straße.
- Fehlende raumgebende Gebäudekante oder grünstruktur in der Münchener Straße.
- Störung des Ortsbildes durch bauliche und gestalterische Defizite an verschiedenen Gebäuden. Insbesondere unmaßstäbliches und gestalterisch weder in der Dachform noch in der Fasadengestaltung und -gliederung integriertes Seniorenheim Vitalis. Störung durch stark kubische Form des Flachdachgebäudes, welches technisch funktional geprägt ist, ohne kleinteilige gestalterische Außenelemente, wie z.B. Fensterläden oder Begrünung oder Sichtschutz zu den Erdgeschossen in Form eines Abstandes oder Begrünung. Fehlender Freiraum stört soziale Funktion des Seniorenzentrums.
- Ähnliche städtebauliche Fehlentwicklungen finden sich in Form der Autohäuser mit ihren ausufernden, stark versiegelten oder wenig begrüneten Parkplatz- und Außenverkaufsflächen sowie der unmaßstäblichen Architektur ohne ortstypische Dachform.

Strukturelle Missstände, welche die Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder die Sicherheit der Menschen im Gebiet einschränken (§ 136 Abs. 3 Satz 1 BauGB):

- Ortsbildstörende Dominanz von Verkehrsanlagen insbesondere negativ prägende Gestaltung der Staatsstraße im Bereich der Ortsmitte. Einschränkung der Gestaltung durch den ruhenden Verkehr, insbesondere durch die Abstell- und Verkaufsflächen des Kfz-Handels im Freiraum.
- Räumliche Trennwirkung durch die verkehrsdominierten Hauptverkehrsachsen Münchener / Rosenheimer Straße sowie in geringerem Umfang in der Glonner und Westerhamer sowie Westmeyerstraße.
- Defizite bei der Gestaltung von privaten und gewerblich genutzten Hof-, Zufahrts- und Grünflächen. Sehr hoher Versiegelungsanteil, negative Wirkung gewerblich genutzter Freiflächen auf den öffentlichen Raum.
- Einen weiteren strukturellen Mangel stellt der unklare westliche Ortsrand mit fehlender Signatur in Verbindung mit der undefinierten und mangelnden verkehrlichen Gestaltung des Zugangs zur Ortsmitte von Süden und Osten dar.
- Untergenutzte Flächen mit einem Schwerpunkt am westlichen Ortsrand in Form von weitläufigen Kfz-Abstellflächen, sowie vereinzelt Baulücken mit dem Potenzial zur Erweiterung und Ergänzung von ortsmittelnverträglichen Nutzungen.
- Substanzschwäche/Sanierungsbedarf des ortsbildprägenden Gebäudes an der gestalterisch bedeutenden Einmündung Glonner / Münchener Straße (heutiges Postgebäude).
- Notwendige Sanierung und Instandhaltung von mehreren ortsbildprägenden Gebäuden insbesondere um den Dorfplatz und die Rosenheimer Straße zur Sicherung des Ortsbildes und der Funktion als Wohn- und Arbeitsstätte.
- Fehlende Geschwindigkeitsbremsen am Ortseingang und fehlende Definition der Ortseingänge.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass im Bereich der Vorbereitenden Untersuchung des Ortskerns deutliche städtebauliche Missstände gemäß §136 BauGB, hinsichtlich der Beschaffenheit des öffentlichen Raums und der angrenzenden Gebäude, hinsichtlich der Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung, hinsichtlich der Versorgungseinrichtungen und hinsichtlich der verkehrlichen und wirtschaftlichen Funktionsfähigkeit identifiziert wurden. Nachfolgender Plan fasst die Konflikte und städtebauliche Missstände zusammen.

Ohne umfassende und einheitliche Steuerung in Form einer Sanierungsmaßnahme und Unterstützung durch die Bayerische Städtebauförderung, werden die Defizite weiter fortschreiten und die Missstände zunehmen. Die Sanierungsmaßnahmen gemäß § 136 BauGB dienen dem Gemeinwohl und zielen darauf ab, die bauliche Struktur unter Berücksichtigung von Klimaschutz, sozialen Bedürfnissen und wirtschaftlichen Anforderungen zu entwickeln. Es ist entscheidend, die öffentlichen und privaten Interessen, wo möglich, in Einklang zu bringen oder fair abzuwägen und die vorhandenen Qualitäten zu bewahren und zu entwickeln.

ENTWURF

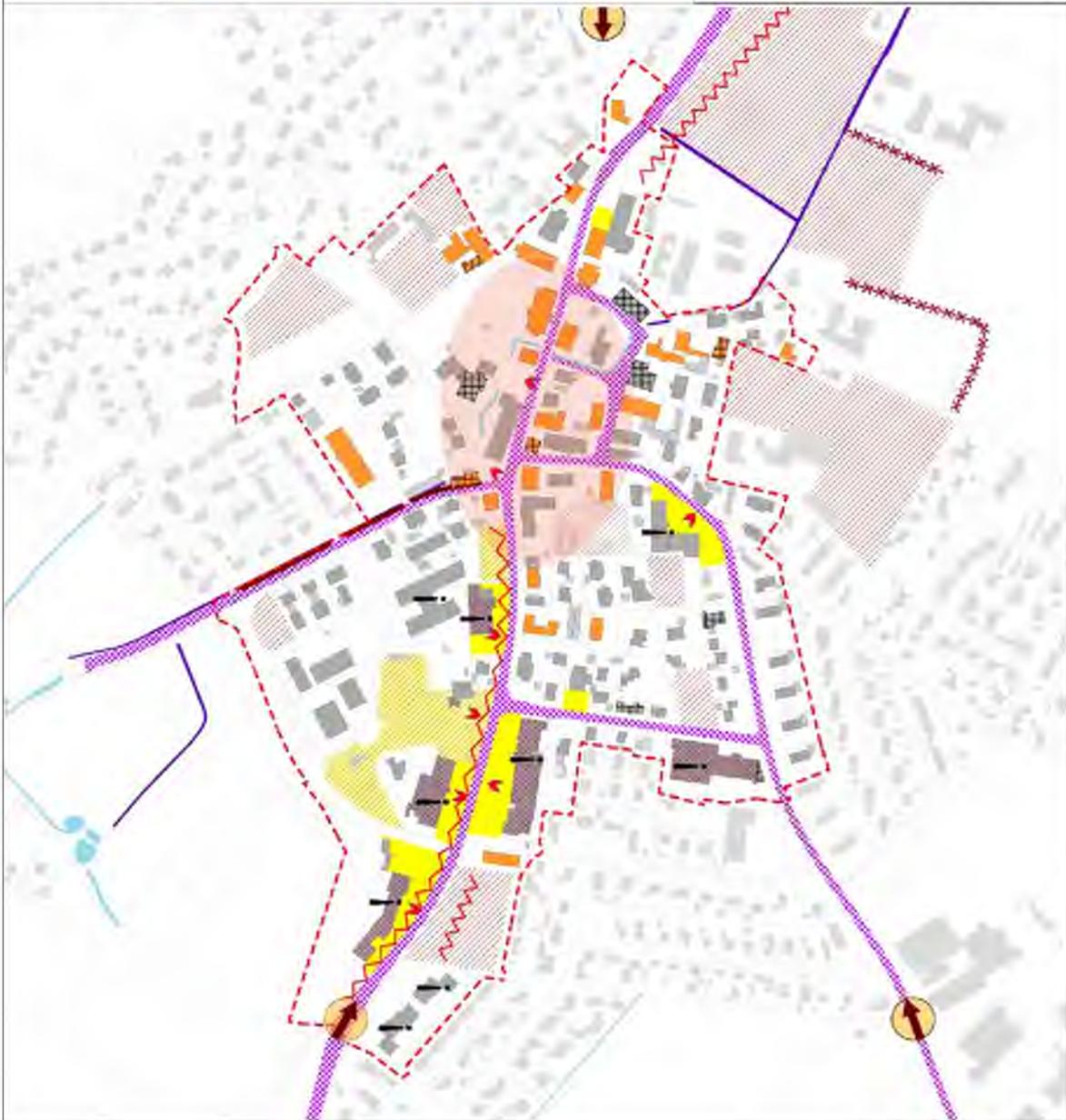
- VU-Vertiefungsbereich**
- Fehlende strukturelle und funktionale Orientierung
 - Undefinierter Ortszugang
 - Störung des Ortsbildes
 - Negative Wirkung auf die Aufenthaltsqualität
 - Fehlende Raumkerne
 - Zentrale Fußwegeverbindung
 - Nicht definiertes Bauland
 - Unangemessene Nutzung
 - Außerschematisch (fallweise) Liniennetz
 - Gebäude in schlechtem baulichen Zustand
 - Verschleissartige Straßen, Trennungslinien, mangelhafte Aufenthaltsqualität durch hohe Deckenanz.
 - Übermäßige Versiegelung
 - Unkern-Linien-Fläche, Beirach, Weisse Parkplatz
 - Funktloch
 - Halbwegsgebäude
 - Gewässer
 - Hauptgebäude

Anlage Kapitel 3.2.8
**VU-Vertiefungsbereich
 Ortsteil Feldkirchen
 Konflikte und Missstände**

100m

14.1.3.500
 DIN A3
 PLANSTELLUNG UESP-Projekte
 14.11.2022

urbanscape STADTLAND VERKEHR



04 HANDLUNGSFELDER, ZIELE UND LEITLINIEN

ENTWURF

4.1 Handlungsfelder

Aus der Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken haben sich thematische Handlungsfelder und räumliche Schwerpunkte ergeben.

Die Handlungsfelder beziehen sich auf bestimmte Bereiche oder Aspekte innerhalb der Gemeinde, die gezielt bearbeitet werden müssen. Jedes Handlungsfeld umfasst spezifische Herausforderungen, Stärken und Schwächen, die in einem nächsten Schritt durch Zielsetzungen und gezielte Maßnahmen angegangen werden können, um die Entwicklung und Lebensqualität in der Gemeinde zu verbessern. Die Ableitung der Handlungsfelder aus der Bestandsanalyse soll der Gemeinde darin unterstützen das Zusammenleben und die Lebensqualität zu verbessern. Die Handlungsfelder können als Schwerpunkte betrachtet werden, auf den sich die Bemühungen der Gemeinde konzentrieren, um positive Veränderungen zu bewirken.

Stadtplanung

Gemeinschaft und Verantwortung

Trotz starker Dorfgemeinschaften mangelt es vielen Orten an Begegnungsorten. Es besteht die Notwendigkeit, mehr Begegnungsorten zu schaffen und die Bevölkerung aktiv in den Entwicklungsprozess zu integrieren, um die Eingliederung von Zugezogenen und das gemeinschaftliche Leben zu stärken.

Kultur und Identität

Im Handlungsfeld Kultur und Identität liegt eine zentrale Stärke in dem vorhandenen vielfältigen Kultur-, Sport- und Freizeitangebot sowie in der Eigenständigkeit der Gemeindeteile. Dennoch besteht eine Herausforderung in der fehlenden Lebendigkeit vieler Ortskerne, allen voran Feldkirchen. In den Beteiligungsveranstaltungen zeigte sich die Identifikation mit dem jeweiligen Gemeindeteil deutlich stärker als mit Feldkirchen-Westerham als Gesamtes.

Ortsbild und Baukultur

Ortsteile mit starker eigener Identität und historischen Ortskernen bilden die Grundlage für den Erhalt und die Weiterentwicklung eines identitätsstiftenden Ortsbildes. Hohe Baukultur bei Sanierungen und Neubauten ist wichtig, doch unmaßstäbliche bauliche Entwicklungen stören das Ortsbild. Ein Bewusstsein für Baukultur unter der Bürgerschaft ist hierfür notwendig. Ungebremstes Wachstum und

bauliche Veränderungen können zur Verfremdung und zum Verlust ortsbildprägender Bausubstanz und Gebäude führen.

Gemeindeteile, Ortsgefüge und Siedlungsentwicklung

Die gesamte Gemeinde ist von einem ländlichen Charakter geprägt und setzt sich aus 54 Gemeindeteilen, die baulich, topographisch oder naturräumlich voneinander getrennt sind. Feldkirchen, Feldolling und Westerham bilden den Siedlungsschwerpunkt. Hier gilt es sowohl vorhandenen Potenzialen zur Innenentwicklung und Nachverdichtung zu nutzen, jedoch ohne, dass die Gemeindeteile miteinander verschmelzen.

Flächennutzung und Zentrale Funktionen

In Feldkirchen und dem Gewerbegebiet Westerham befinden sich eine Vielzahl an zentralen Funktionen. Jedoch mangelt es in den Ortsmitten an frequenzbringenden zentralen Funktionen, wie Dorfwirtschaften, Arzthäuser, genauso wie soziale Treffpunkte oder Betreuungseinrichtungen. Dezentrale Einzelhandels-, Bildungs- und öffentliche Einrichtungen sowie unangemessene Nutzungen in den Ortsmitten, wie Autohäuser in Feldkirchen, tragen zu Leerstand und Nutzungskonflikten bei.

Orts- und Bebauungsstruktur

Großmaßstäbliche Baukörper und die Trennwirkung durch verkehrsbelastete Straßen, die Bahnlinie und Gewässer beeinträchtigen die dörfliche Struktur. Die kleinteilige Einzelhausbebauung bietet Nachverdichtungspotenzial, ebenso wie untergenutzte Flächen. Gesichts- und qualitätsloses Wachstum führt jedoch zum Verlust der ländlich geprägten Struktur.

Wohnen

Der Umgang mit der steigenden Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum stellt in der gesamten Gemeinde Feldkirchen-Westerham ein nicht zu vernachlässigendes Handlungsfeld dar. Sowohl neue Wohnkonzepte als auch eine effiziente Nachverdichtung stellen ungenutzte Potenziale dar.

Landschaft Freiraum und Ökologie

Landschaft, Naturraum, Biotope, Artenvielfalt

Obgleich Landschaft, Naturraum, Biotope und Artenvielfalt identitätsstiftende Merkmale der Gemeinde

Feldkirchen-Westerham darstellen, drohen durch Umweltkrisen Biodiversitätsverluste und Beeinträchtigungen von Ökosystemen. Die Förderung des Umweltbewusstseins sowie die Umsetzung angepasster Maßnahmen wie die Biotopvernetzung und die Pflanzung von Baumalleen, beispielsweise entlang der Staatsstraße, aber auch die Inwertsetzung der Natur werden in den Beteiligungsprozessen als essenziell erachtet.

Klima- und Umweltschutz

Die zunehmende Klimagefahren wie Hitzewellen, Überflutungen und Hochwasser machen auch Feldkirchen-Westerham verwundbar. Es wird auch in Zukunft darum gehen, Maßnahmen zu ergreifen, die die Gemeinde resilienter und anpassungsfähiger machen. Um die Gemeinde Feldkirchen-Westerham zukunftsfähig zu gestalten, sind Maßnahmen zum Hochwasserschutz wie beispielsweise der Feldkirchner Bach und die Mangfall sowie großflächige Grünräume wie die Ortsmitte Feldkirchen oder das Areal zwischen Feldkirchen und Westerham erforderlich.

Siedlungsgebiet Klima, Begrünung

Im Handlungsfeld Siedlungsgebiet Klima und Begrünung stellt die vorhandene, gute Grünausstattung von Feldkirchen-Westerham eine signifikante Stärke dar. Dennoch besteht die Notwendigkeit, Grünverbindungen, Kaltluftkorridore und eine starke innerörtliche Grüninfrastruktur aufzubauen, um dem Attraktivitätsverlust durch Verkehrsaufkommen entgegenzuwirken. Dies gilt ebenfalls für die Ortsränder, die insbesondere in Feldkirchen und Westerham einer stärkeren Eingrünung bedürfen.

Landschaftsbild, Kulturlandschaft

Das wertvolle, von der Topographie bestimmte Landschaftsbild von Feldkirchen-Westerham zeigt auch einige Schwächen. Dazu zählen die fehlende Eingrünung des Gewerbegebietes in Westerham sowie stark versiegelte Flächen in der Ortsmitte Feldkirchens. Motivierte Bürger*innen sind jedoch bereit, sich für eine hochwertige Kulturlandschaft zu engagieren.

Naherholung

Das Handlungsfeld Erholung ist in Feldkirchen-Westerham durch eine sehr gut geeignete Kulturlandschaft geprägt, die sich in besonderem Maße für Naherholung und Tourismus eignet. Dennoch besteht eine signifikante Herausforderung in der Weiterentwicklung der Erholungsinfrastruktur, beispielsweise in Form von Flusserlebnissräumen wie dem Mangfallbad, einer adäquaten Bewirtungsinfrastruktur, wie etwa einem Biergarten an der Mangfall, sowie einer unvollständigen Radweginfrastruktur.

Energie

Die Gemeinde Feldkirchen-Westerham verfügt über hinlängliche (Flächen-)Potenziale, um eine Energie-neutralität und Klimaneutralität zu erreichen, beispielsweise durch den Einsatz von Windkraft oder PV-Anlagen. Dennoch wird Anfang 2024 etwa die Hälfte des Strombedarfs und drei Viertel des Heizenergiebedarfs noch über fossile Energieträger bereitgestellt. Diese Situation stellt die Gemeinde vor beträchtliche Herausforderungen, die sie beispielsweise durch die Gründung einer lokalen Energieversorgungsinitiative bewältigen könnte.

Mobilität

Modal-Split

Im Handlungsfeld Verkehr besitzt die Gemeinde bereits Stärken in der überregionalen Anbindung des ÖPNV, der positiven Einstellung zum Radverkehr, der E-Mobilität und der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr. Im Fokus steht der sog. "Modal-Shift", d.h. Mobilität weg vom Autoverkehr, hin zu anderen Mobilitätsarten, wie zum ÖPNV, Fuß- und Radverkehr. Insbesondere beim Kfz-Binnenverkehr werden hier große Potenziale gesehen, da Kurzstreckenfahrten mit dem Kfz sehr häufig auch durch Fahrten mit dem Fahrrad ersetzt werden können.

Verkehrssicherheit

Im Zuge dessen, gerade zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer, sollten Geschwindigkeitsreduzierungen in Wohngebieten und der Ausbau der Radverkehrsanlagen, gerade zwischen den Ortsteilen, aber auch im Nahbereich, fokussiert werden. In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) ist in der §1 die Verkehrssicherheit als oberstes Ziel festgehalten (Vision-Zero: Keine Verkehrstoten).

Radverkehrsinfrastruktur

Der Ausbau und die Verbesserung der bereits existierenden Radfahrinfrastruktur stellen ein weiteres Handlungsfeld dar. Dabei geht es um die flächendeckende Abdeckung mit Fahrradwegen auf dem gesamten Gemeindegebiet, durch die Ausweisung von Fahrradstraßen, straßenbegleitenden und alleinstehenden Fahrradwegen. Auch die Aufhebung von Beschilderungsmängeln fällt in dieses Feld. Grundsätzlich werden Ortsverbindungen zwischen einzelnen Gemeindeteilen benötigt.

Aufenthaltsqualität im Straßenraum

Im Allgemeinen soll die Aufenthaltsqualität im Straßenraum auf dem gesamten Gemeindegebietes gestärkt werden, damit die Nutzung des Fahrrads und das Zufußgehen attraktiver werden.

Barrierewirkung der Bahn

Räumlich muss die Barrierewirkung der Bahnlinie verringert werden. Dies wird durch zahlreiche Bahnquerungen für den Fuß- und Radverkehr und durch eine höhenfreie Bahnquerung für alle Verkehrsarten zwischen Bahnhof Westerham und der Westerhamer Straße erreicht.

St 2078 Ortsdurchfahrt Feldkirchen

Das Zurückdrängen des Autobahnausweichverkehrs, einer Verkehrsberuhigung, einen Umbau der Staatsstraße St 2078 und einer Umgestaltung des Knotenpunktes Glonner Straße / Münchener Straße / Westerhamer Straße sind das Kernhandlungsfeld.

Ortsmitte Feldkirchen (VU-Gebiet)

Neben der Ortsdurchfahrt der Staatsstraße 2078 ist die Verlagerung des Langzeitparkens aus der unmittelbaren Ortsmitte auf Parkplätze am Rande des Ortskerns ein zentrales Handlungsfeld. Durch eine Umgestaltung der Staatsstraße 2078 sollen Querungen für Fußgänger erleichtert und die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Gleichzeitig sollen durch die Schaffung eines dichten innerörtlichen Fuß- und Radwegenetzes die Wege zu Fuß und mit dem Rad verkürzt werden und damit Kfz-Fahrten im Ortskern verringert werden. Auch die Salzstraße, Westerhamer Straße und die Glonner Straße sollen in ihrer Gestaltung für den nichtmotorisierten Verkehr attraktiver werden.

Ortsmitte Großhöhenrain

In Klein- und Großhöhenrain können mehrere Handlungsfeldern identifiziert werden, zum einen die Umgestaltung der Ortsmitte Großhöhenrain, die Verdeutlichung der Ortseingänge, die Geschwindigkeitsreduzierung in den Wohngebieten und der Ausbau der Radfahinfrastruktur .

Ortseingangssituation

Ein weiteres räumliches Handlungsfeld sind die Verdeutlichungen der Ortseingangssituationen durch bauliche Maßnahmen im Hauptstraßennetz zur Sicherstellung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit.

Mobilitätsdrehscheiben Bahnhof Westerham und Haltepunkt Feldolling

Einen wichtigen Handlungsschwerpunkt stellt der Bahnhof Westerham dar und dessen bauliche und technische Nachrüstung zu für Fahrgäste und Betriebsablauf zeitgemäßen Standards eines modernen "Mobilitäts-Hubs" (z.B. Barrierefreiheit, Betriebssicherheit, Fahrplanstabilität, etc.).

Der Bahnhof Westerham soll barrierefrei gestaltet und die Erreichbarkeit des zweiten Gleises durch eine höhenfreie Gleisquerung gewährleistet werden. Es wird die Variante mit einem zweiten Außenbahnsteig auf der Südseite empfohlen, da sie weniger Platz benötigt und barrierefrei zugänglich ist. Damit einher geht auch eine konfliktfreie Kreuzungsmöglichkeit für die Züge.

Der Haltepunkt Feldolling kann nur dann sein Potenzial voll ausschöpfen, wenn das Fahrtenangebot dem der übrigen Bahnhöfe der Mangfalltalbahn entspricht.

Ein weiteres Handlungsfeld ist die Schaffung von Mobilitätspunkten an den Bahnhöfen, an welchen ein Umstieg auf andere Verkehrsmittel, wie Busse, Fahrräder, Car- und Bike-Sharing bereitgestellt wird.

An beiden Bahnhöfen sollen zudem die Park & Ride Kapazitäten erweitert werden.

ÖPNV allgemein

Im Linienbusverkehr Die Herstellung der Barrierefreiheit ist insbesondere ein wichtiges Handlungsfeld.

Eine Verbesserung der Anschlüsse, der Vertaktung und der Fahrtenhäufigkeit zu einem "verlinkten" ÖPNV-System von Bahn, Bus und bedarfsorientierten Systemen, einschließlich Sharing-Systeme für die "letzte Meile" bilden ebenfalls ein wesentliches Handlungsfeld.

4.2 Ziele und Leitlinien

Aufbauend auf der SWOT-Analyse und auf den Vorschlägen des Planungsteams wurden in einer Klausurtagung des Gemeinderates gemeinsam mit der Lenkungsgruppe ein umfassendes Zielbild samt Leitlinien für die künftige Entwicklung Feldkirchen-Westerhams festgelegt. Diese gliedern sich in die Bereiche Siedlungsentwicklung, zentrale Funktionen, Landschaft, Klimaschutz, Energie und Mobilität. Hierbei dienen die Ergebnisse der abgeschlossenen Bestandsanalyse sowie die Erkenntnisse aus den intensiven inhaltlichen Diskussionen der Lenkungsgruppe, Stakeholderbeteiligungen und Beteiligungsveranstaltungen der Gemeindeteile als Grundlage für die Zielentwicklung.



Den Zielen übergeordnet ist ein Leitbild für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde:

Klausurtagung des Gemeinderates zu Zielen und Leitlinien

”

Feldkirchen-Westerham, die Perle im Mangfalltal,

ist eine liebenswerte, ländliche und leistungsstarke Gemeinde mit Tradition, Willkommenskultur, starker Gemeinschaft und regem Vereins- und Kulturleben,

die energiepositiv, autark, nachhaltig und im schonenden Zusammenspiel mit der Natur handelt,

und in der alle Generationen in selbstbewussten Ortsteilen mit schönen Ortsmitten, gutem Einzelhandel, Wirtschaft und Gastronomie in wunderschöner Natur, verkehrsberuhigtem, barrierefreiem Umfeld und in bezahlbarem Wohnraum gemeinsam leben und stolz auf ihre Gemeinde sind!

”



Auf der Klausurtagung erarbeitetes „Zielehaus“

Für den ISEK- und VU-Prozess wurde darüber hinaus vereinbart, dass das Leitbild und die Ziele mit Rückgrat (Überzeugung) angewendet werden. Die Bevölkerung in den Entwicklungsprozess eingebunden werden soll. In Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern sollen weitere Teilbereiche vertieft untersucht werden: Ortsmitten von Großhöhenrain, Vagen und Feldolling. Die Umsetzung soll auch ohne Förderung stattfinden. Die Ziele sollen messbar sein, zeitliche festgelegt und regelmäßige evaluiert werden, spätestens alle 10 Jahre. Zum Abschluss des ISEKs sollte ein Fest stattfinden.

Gemeinschaft und Soziales

Die Selbstverantwortung der Gesellschaft soll durch Kommunikation gefördert werden. Die Bürgerschaft soll zusammenrücken.

Stadtplanung

Ortsbild und Baukultur

Der ländliche Charakter des Ortsgefüges soll erhalten werden, wobei klar vorgegebene Gestaltungsgrundsätze verfolgt werden. Die individuellen Charaktere der Gemeindeteile sollen erhalten und gestärkt werden, indem die Gestaltung der Ortseingänge und Ortsränder berücksichtigt wird. Die Struktur des Ortes soll vielseitig und nicht schematisch sein, wobei die Ortsteile eher in landwirtschaftlicher Struktur entwickelt werden.

Öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum soll eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität bieten und ökologische Funktionen erfüllen. Wo möglich, sollen Flächen entsiegelt und wasserdurchlässig sowie begrünt gestaltet werden. Die Durchgrünung des besiedelten Bereichs soll durch Begrünung privater Grundstücke sowie die Begrünung an und auf Gebäuden erreicht werden.

Siedlungsentwicklung, Ortsteile

Ziel ist eine qualitative und nachhaltige Entwicklung. Dabei wird ein „organisches“ Wachstum angestrebt. Der jeweilige individuelle Charakter der Ortsteile soll erhalten bleiben, indem sie räumlich eigenständig bleiben. Es wird eine Mischung der Nutzungen angestrebt, um lebendige Ortsmitten zu schaffen. Diese Ortsmitten sollen durch die Konzentration und Ansiedlung weiterer zentraler Nutzungen sowie durch die Aufwertung des öffentlichen Raums individuell gestärkt werden und als Treffpunkte dienen.

Flächennutzung und zentrale Funktionen

Es wird eine nachhaltige und qualitative Entwicklung auf funktionaler Ebene angestrebt. Flächen sollen effizient genutzt und in den Ortsmitten verdichtet werden, während die Bausubstanz erhalten bleibt. Ein Leerstandsmanagement soll vorangetrieben werden, und Entwicklungen sollen unter dem Leitgedanken kurzer Wege erfolgen, um nachhaltige Mobilität zu ermöglichen.

Wohnen

Ziel ist das Schaffen von bezahlbarem Wohnraum. Dabei sollen die Flächen auch hinsichtlich des Wohnraumbedarf pro Kopf möglichst effizient genutzt werden. In der Umsetzung soll dabei auch in die Richtung Kooperation der Gemeinde mit Arbeitgebern, Mehrgenerationen-Wohnen und Wohnen im ländlich geprägten Bestand gedacht werden.

Landschaft Freiraum und Ökologie

Umweltschutz und Klimaanpassung

Das Ziel ist die Stärkung der ökologischen Vielfalt und Vernetzung unter Einbeziehung vorhandener Potenziale. Bachläufe sollen renaturiert werden, um die natürlichen Ökosysteme wiederherzustellen. Grün- und Kaltluftkorridore sollen erhalten und weiterentwickelt werden, um das Klima zu regulieren und die Lebensqualität zu verbessern.

Die Biotopvernetzung soll gestärkt und weiterentwickelt werden, um dem Verlust der biologischen Vielfalt entgegenzuwirken und die genetischen Ressourcen für zukünftige Generationen zu sichern. Die nachhaltige Landwirtschaft wird gefördert, um die Produktivität der Böden zu erhalten und zu verbessern sowie die negativen Auswirkungen auf Klima, Boden, Wasser, Luft, Biodiversität und die menschliche Gesundheit zu minimieren.

Ökologisch und landschaftlich bedeutsame Bereiche, wie die Gebiete zwischen Westerham und Vagen entlang der Mangfall oder das Kupferbachtal und das Feldkirchner Bachtal, sollen geschützt werden, da diese Bereiche große Grünzüge im Gemeindegebiet darstellen.

Die Vernetzung von Grünflächen soll als Grünzüge gestärkt werden, um eine grüne Infrastruktur zu schaffen und einzelne Grünzüge mit Klimakorridoren zu verbinden. Zudem wird der Schutz bedeutender Moorflächen im Gemeindegebiet betont, um diese wichtigen ökologischen Bereiche zu erhalten.

Grüne Strukturgliederung der Ortsteile

Hier wird im Randbereich der privaten Bauflächen, z.B. am südlichen Rand der Ortsweiterung Feldkirchen, ein extensiv gepflegter Grünstreifen mit lockerer Gehölzpflanzung unter Verwendung heimischer Baum- und Straucharten angelegt. Die Ortsrandeingrünung dient der Abschirmung und Einbindung in die Landschaft.

Zudem sollen Grünzäsuren zwischen den Gemeindeteilen geschaffen werden, die von Bebauung freizuhalten sind, um ihre Eigenständigkeit sowie offene Landschaftsräume zu bewahren.

Energie

Alle regenerativen Energiepotenziale sollen genutzt und priorisiert werden, einschließlich der Vernetzung mit anderen Kommunen und dem Gewerbe. Ein umfassendes Energiemanagement soll vorangetrieben werden, um die Energie-Autarkie auch in Notfällen zu gewährleisten. Die kritische Infrastruktur soll in Gemeindehand bleiben, damit die regionale Wertschöpfung in der Gemeinde verbleibt. Zusätzlich soll der Aufbau eines Wärmenetzes angestrebt werden, um die Energieversorgung nachhaltiger und effizienter zu gestalten.

Mobilität

Mobilitätskultur

Das Ziel ist die Verkehrswende und die Förderung einer veränderten Mobilitätskultur hin zu Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr (Modal Shift). Die verschiedenen Verkehrsarten sollen besser mit dem öffentlichen Verkehr vernetzt werden, wobei Barrierefreiheit als Grundsatz gilt. Ein Anreizsystem für autofreie Mobilität soll geschaffen werden.

MIV

Die Straßen sollen entsprechend ihrer Funktion und den städtebaulichen Anforderungen gestaltet werden, unter anderem durch ein 30-/50-Konzept. Die Staatsstraße soll attraktiver für den Ort gestaltet werden, um den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Auch die Ortsdurchfahrten in den Ortsteilen sollen attraktiver werden.

ÖPNV

Der vorhandene öffentliche Verkehr soll maximal ausgenutzt und das Angebot verbessert sowie verstärkt werden, auch durch Lobbyarbeit. Die Integration der Bahnlinie soll verbessert werden, um die Trennwirkung zu reduzieren. Die Anbindung und der Zugang zu den Bahnhöfen sowie der Umstieg auf andere Verkehrsmittel sollen optimiert werden.

Fuß- und Radverkehr

Alle Gemeindeteile und Nachbargemeinden sollen mit sicherer Radinfrastruktur verbunden werden. Ein durchgehend sicheres Radwegenetz soll geschaffen und die Schulwegesicherheit für Fußgänger und Radfahrer verbessert werden. Das Freizeit-Radangebot soll ebenfalls ausgebaut werden.

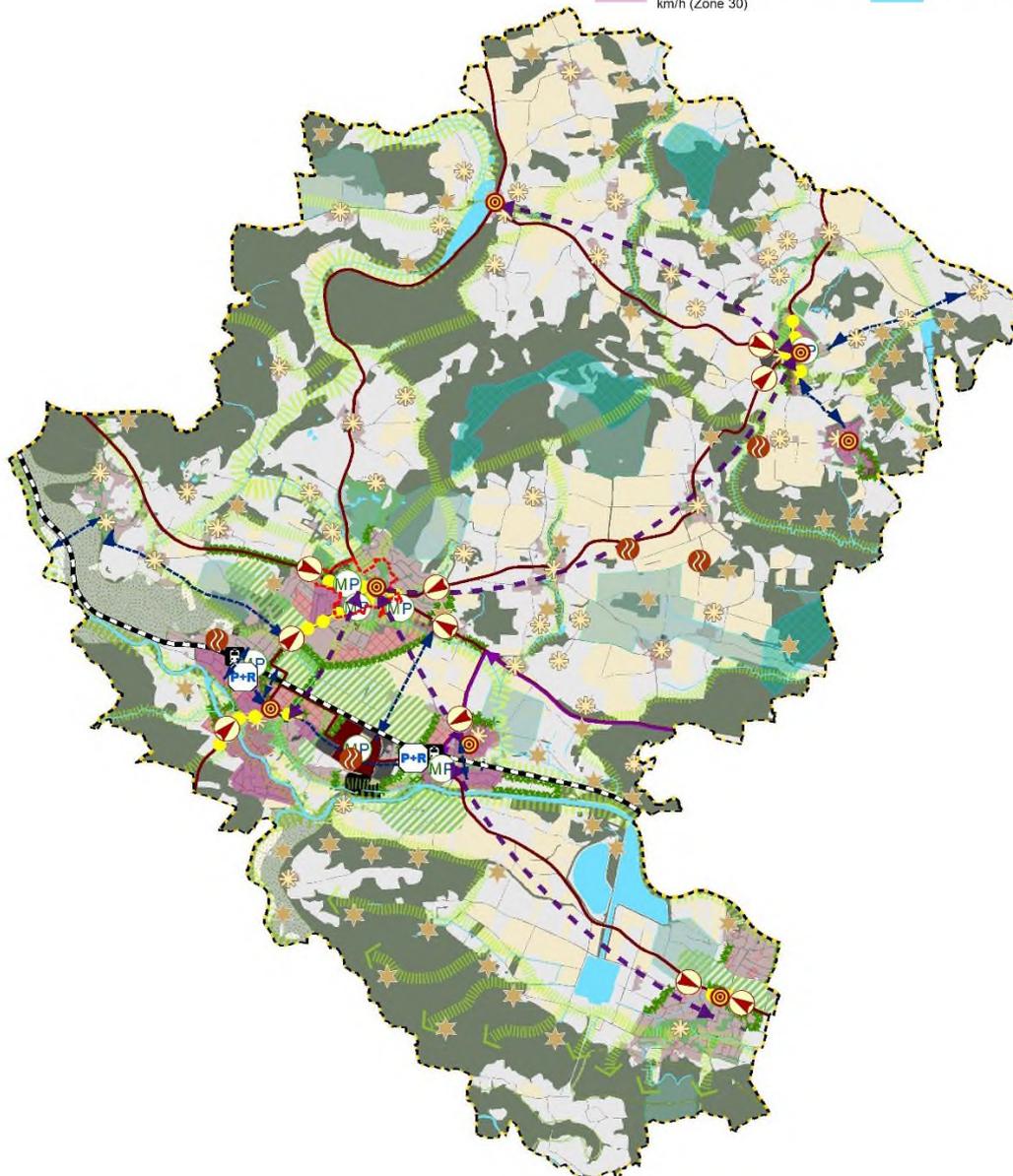
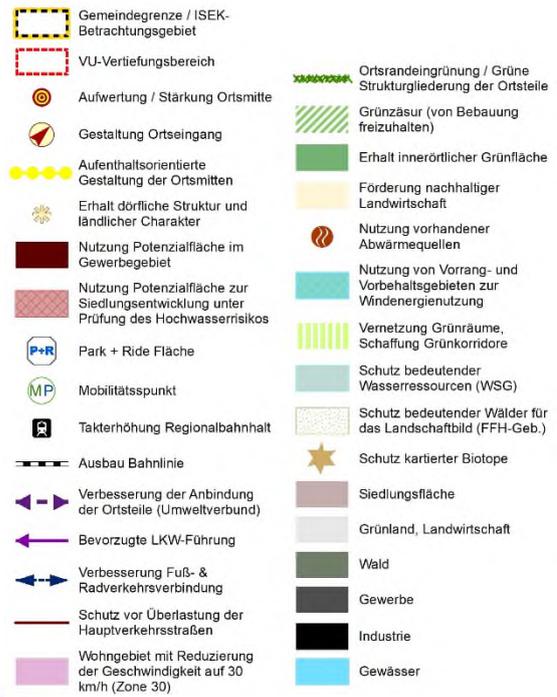
05 ENTWICKLUNGS- KONZEPT

ENTWURF

5.1 Entwicklungskonzept ISEK

Als übergeordnete Entwicklungsperspektive und Handlungsleitfaden wurden im nachfolgenden Entwicklungskonzept ISEK sämtliche räumlichen Zielvorgaben (siehe Kap. 4.2) zusammengeführt und in einem umfassenden Gesamtplan dargestellt.

Das ISEK Entwicklungskonzept erkennt Chancen und Entwicklungsimpulse und beeinflusst maßgeblich Entscheidungen mit einem ganzheitlichen und fachübergreifenden Ansatz. Es liefert darüber hinaus den Entwicklungskontext der gesamten Gemeinde Feldkirchen-Westerham für die weitere Gestaltung der Ortsmitte Feldkirchen.



5.2 Rahmenplan Ortsmitte Feldkirchen

Der Rahmenplan zur Entwicklung der Ortsmitte Feldkirchen wurde basierend auf den Ergebnissen der Vorbereitenden Untersuchung sowie den Beteiligungsergebnissen des ISEK + VU Prozesses entwickelt. Dieses Konzept bildet den Rahmen für die zukünftigen Sanierungsmaßnahmen gemäß dem besonderen Städtebaurecht des BauGB.

Der Rahmenplan beschreibt in einem ersten Schritt vor dem Maßnahmenentwurf übergeordnete Prinzipien und Zusammenhänge. In diesen sind alle wesentlichen Zielaussagen der Fachthemen in einen Gesamtplan zusammengeführt.

Ein zentrales Ziel ist die Aufwertung und Stärkung der Ortsmitte. Hierzu soll der öffentliche Raum entlang der Hauptachsen der Münchener /Rosenheimer Straße, Salzstraße und Westerhamer Straße sowie Glonner Straße, Schützenstraße und Schießstattstraße durchgängig, jedoch von außen zum Zentrum hin zunehmend, aufgewertet werden. Die Aufenthaltsqualität soll insgesamt gesteigert werden. Insbesondere soll die Trennwirkung der Staatsstraße so weit wie möglich aufgehoben und der Straßenraum wieder in das Dorfgefüge integriert werden. Diese Aufwertung beinhaltet sowohl eine Anpassung der verkehrlichen Raumaufteilung als auch eine klimaangepasste Gestaltung. Im Rahmen der Umgestaltung sollen möglichst gute Randbedingungen für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden. Die Flächen für den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr sollen auf ein notwendiges Maß reduziert werden. Der öffentliche Raum soll barrierefrei werden.

Die Gestaltung der Ortseingänge trägt erheblich zum Gesamtkonzept der Entwicklung der Ortsmitte Feldkirchens bei, indem sie eine positive erste Wahrnehmung und einen einladenden Übergang in den Ort schafft. Dies kann durch fahrdynamisch wirksame Gestaltung des Straßenraums, charakteristische architektonische Elemente, Beschilderungen oder besondere Begrünungen erreicht werden, die die Besucher begrüßen und das Gefühl von Ankunft vermitteln, zum Beispiel Baumalleen entlang der Hauptstraßen oder einheitliche Pflasterung. Diese Maßnahmen tragen zur visuellen Klarheit („Ankommen“ im Dorf) und zur Schaffung eines einheitlichen Erscheinungsbildes bei.

Die entstandenen ansprechenden und funktionalen Übergangsbereiche sollen auch an den Eingängen zur Ortsmitte, an der Kreuzung Glonner und Münchener Straße, Rosenheimer und Höhenrainer Straße sowie an der Platzsituation beim Getränkehandel in der Westerhamer Straße angewendet werden. Hier soll eine entsprechende Straßenraum- und ggf. auch Belagsgestaltung für alle Verkehrsteilnehmenden wahrnehmbar eingerichtet werden.

Diese soll auch eine verlangsamende Wirkung auf den fließenden Kfz-Verkehr haben.

Insgesamt soll dadurch eine gestaffelte Steigerung der Aufenthaltsqualität Richtung Ortsmitte erfolgen. Innerörtliche Grünflächen sollen erhalten und Grünräume vernetzt sowie neue Grünkorridore geschaffen werden. Bestehende Grünflächen werden ökologisch aufgewertet, stark versiegelte Bereiche, wie die Platzgestaltung an der Westerhamer Straße und die Parkflächen am östlichen Ortseingang, sollen entsiegelt werden.

Ein Konzeptansatz, der sich zentral durch das VU-Gebiet zieht, ist die Renaturierung des Feldkirchner Bachs und die Steigerung seiner Erlebbarkeit. Dabei sollen attraktive Erholungsräume mit Spielmöglichkeiten und Aufenthaltsbereichen entlang des Baches in der Glonner und Ollinger Straße geschaffen werden, die soziale Interaktionen fördern und Freizeit- und Erholungsräume für alle Altersgruppen bieten. Hier werden Aufenthaltsflächen direkt am Bach vorgesehen, wie zum Beispiel eine Holzterrasse, Kneippanlage, oder Treppen ins Wasser. Gleichzeitig wird ein städtebaulich verträglicher Hochwasserschutz in die Neugestaltung des Bachlaufs integriert, der das Überschwemmungsrisiko minimiert, sich aber gleichzeitig auch harmonisch in das Ortsbild einfügt. Die Begrünung der Bachufer fördert die Biodiversität, bringt natürliche Kühlungseffekte mit sich und verbessert das Mikroklima.

Um dies alles zu erreichen, ist es notwendig die Glonner Straße als Hauptverkehrsachse aus der Ortsmitte herauszunehmen (Verlegung in das Gewerbegebiet) und auch die Ollinger Straße weitestgehend vom Kfz-Verkehr zu entlasten (nur Anliegerverkehr).

Insgesamt wird dadurch nicht nur die ästhetische Qualität der Ortsmitte erhöht sondern auch das Ortsbild ökologisch verbessert. Es werden nicht nur attraktive und funktionale Räume geschaffen, die den Bedürfnissen der Bewohner gerecht werden, sondern auch die gesamte Lebensqualität in Feldkirchen wird nachhaltig gesteigert.

Die dadurch erzielbare Erhöhung der Verweilqualität macht einen Besuch der Ortsmitte attraktiv. Dadurch wird eine nachhaltigere Nutzung der vorhandenen Geschäfte und Gastronomie, die Neuansiedlung neuer gastronomischer Betriebe und eine insgesamt nachhaltige Stärkung der Ortsmittenfunktion erwartet.

Im Kontext der Funktionalität der Ortsmitte sollen langfristig untergenutzter Bereiche baulich entwickelt werden, um den Ansprüchen an zentrale Funktionen gerecht zu werden. Die Ansiedlung ortsmittenstärkender Nutzungen ist dabei unerlässlich. Die innerörtlichen Flächenreserven werden ebenso wie durch ebenerdige Stellplätze, Wiesen oder Brache untergenutzte Bereiche mit dem Potenzial zur Innenentwicklung und Nachverdichtung als bauliche

Entwicklungsbereiche definiert. Darunter fällt ein großer Teil der für den Auto-Einzelhandel gewerblich genutzten Grundstücke zwischen der Münchener Straße und dem Pfarrer-Huber-Ring, sowie der zentrale Parkplatz an der Schießstattstraße und der ehemalige landwirtschaftlich genutzte Hof am Griebweg. Bei der baulichen Neuordnung und gegebenenfalls Umnutzung der Gebäude zugunsten von Wohnraum, öffentlich-sozialen Einrichtungen oder Nahversorgung soll die dörfliche Struktur und der ländliche Charakter beibehalten, respektiert und gestärkt werden. Dies wird unterstützt durch eine weitgehende Entsiegelung und Eingrünung. Etwaige Neubauten sollen dabei stets auch dahingehend geprüft werden, dass attraktive Sichtbeziehungen freigehalten werden.

Neben der untergenutzten Bereiche gehören auch die bestehenden Baulücken sowie großflächige Grundstücke im Südosten der Ortsmitte Feldkirchens zu Potenzialflächen zur Siedlungsentwicklung, die unter Prüfung des Hochwasserrisikos vor einer Entwicklung in Außenbereichen priorisiert werden sollten.

Um bestehende Qualitäten zu erhalten und ein attraktives Ortsbild zu stärken, sollen Gebäudesanierungen, insbesondere für öffentliche Gebäude, aber auch die Förderung privater Sanierungsmaßnahmen, die Auswirkungen auf den öffentlichen Raum haben, stattfinden. Die Ortsrandeingrünung spielt ebenfalls eine wichtige Rolle. Hier wird im Randbereich der privaten Bauflächen, zum Beispiel am südlichen Rand einer möglichen Ortserweiterung Feldkirchens, ein extensiv gepflegter Grünstreifen mit lockerer Gehölzpflanzung unter Verwendung heimischer Baum- und Straucharten vorgeschlagen. Dies verhindert zudem ein weiteres Zusammenschmelzen mit den Gemeindeteilen Westerham und Feldolling.

Bei der Neugestaltung der Ortsmitte ist aus klimatischen und gestalterischen Gründen die Entsiegelung stark versiegelter Bereiche ein weiteres Ziel, welches insbesondere bei der Platzgestaltung Westerhamer Straße und den Parkflächen am östlichen Ortseingang Beachtung finden soll.

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Sinne einer zukunftsweisenden Mobilität sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (z.B. Tempo-30-Zonen), zur Erleichterung von Querungen, der Netzentwicklung und Sicherheit des Radverkehrs, der besseren Anbindung der Ortsteile durch den Umweltverbund, der Optimierung der Bahnanbindung einschließlich Mobilitätspunkte, ein LKW-Führungskonzept, eine Neuordnung des Parkens in der Ortsmitte sowie Verkehrsanlagen vorgesehen, die einen verträglichen, rücksichtsvollen, aber dennoch leistungsfähigen Verkehrsablauf begünstigen.

Zur Umsetzung des VU-Rahmenplans dienen die in nachfolgendem Kapitel dargestellten Maßnahmevorschläge.

ISEK + VU



Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept einschließlich Vorbereitende Untersuchungen für den Ortsteil Feldkirchen

- VU-Vertiefungsbereich
- Platzgestaltung, Steigerung Aufenthaltsqualität
- Bebauungsvorhaben
- Steigerung Aufenthaltsqualität
- Baufache Neuordnung, Funktionsstärkung
- Entwicklungsfäche
- (langfristige) Gebäudenumnutzung
- Gebäudesanierung (öffentl. / privat)
- Verkehrsberuhigung, erleichterte Querung
- Mz-Abstellplatz (Basar/Entwicklung)
- Beseitigung Beseitigung Beseitigung Beseitigung
- Fußwegeverbindung
- Netzverbesserung
- Radverkehr
- Erhalt Geholzpflanzung
- Geholzpflanzung
- Erhalt Sport- / Spielfläche
- Erhalt ortsbildprägender Grünraum
- Ortsbildprägendes Gebäude / Element
- Pragma Raumelement
- Lineare Grünstruktur
- Gebäude, Mauer
- Freizeitanlage
- Sichtbeziehung
- Gestaltung Eingang zur Ortsmitte
- Gestaltung Ortseingang
- Tempo 30 in Wohngebieten
- Mobilitätspunkt
- Hauptverkehrsstraßen
- Stärkung Ortsverbindung
- ortsbildprägend, Solitär
- geholz / markant
- Schaffung / Aufwertung Grünfläche
- ökolog. / erlebbar
- Aufwertung Bachlauf
- Retentionsfläche
- Baudenkmal
- Pragma Raumelement
- Lineare Grünstruktur
- Gebäude, Mauer



Anlage Kapitel 5 VU-Vertiefungsbereich Ortsteil Feldkirchen Entwicklungskonzept

M 1 : 3.500

DIN A3
PLANSTELLUNG: USP, urbanscape, PSLV
13.12.2023

urbanscape STADT LAND VERKEHR

USP *Prognose*

5.3 Entwicklung von möglichen Planfällen und Verkehrsmodellrechnungen

Entwicklung möglicher Planfälle

Auf der Basis des von Prof. Kurzak erstellten Prognose-Nullfalls wurden im Folgenden verschiedene Planfälle entwickelt mit denen die Auswirkungen verkehrlicher Maßnahmen modellhaft beschrieben werden können.

Ergänzend dazu wurden die Leistungsfähigkeiten der wichtigen Knotenpunkte zu den relevanten Spitzenstunden berechnet, um Hinweise auf deren zukünftige Gestaltungserfordernisse zu erhalten.

Folgende Planfälle wurden betrachtet:

- Planfall 1: Abhängung der Glonner Straße (Sperrung zwischen ehem. Postamt und Apotheke für den allgemeinen Kfz-Verkehr)
- Planfall 1a: Maßnahmen des Planfalls 1, zusätzlich Einbahnregelung in der Westermeyerstraße in Fahrtrichtung Norden
- Planfall 1b: Maßnahmen des Planfalls 1, zusätzlich Einbahnregelung in der Westermeyerstraße in Fahrtrichtung Süden
- Planfall 2: Sperrung der Ollinger Straße (südlich des Seniorenheims) für den allgemeinen Kfz-Verkehr
- Planfall 3: Maßnahmen des Planfalls 2 zusätzlich Sperrung der Aiblinger Straße zwischen Westerham und dem Gewerbegebiet
- Planfall 3 erweitert: Maßnahmen des Planfalls 1a und des Planfalls 3 mit vollständiger Sperrung aller Durchfahrten zwischen Westerham und dem Gewerbegebiet

In Zuge der Konzeptentwicklung sind fünf Planfälle gerechnet worden. Der Bestand der Straßenbelastungen kann in der nachfolgenden Grafik entnommen werden. Die Straßenbelastungen und die jeweiligen Differenzen sind in den jeweiligen Unterkapiteln vorhanden und ablesbar.

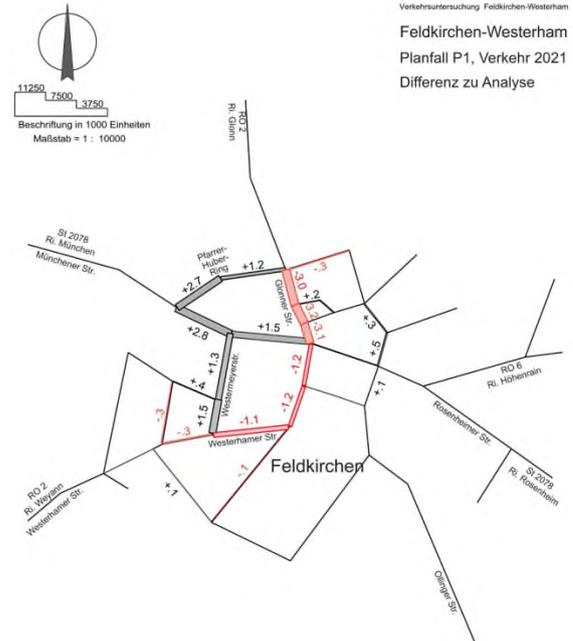


Planfall 1 geht von einer Sperrung der Glonner Straße aus. Eine Erweiterung stellt der Planfall 1a dar. Hier wird zusätzlich noch eine Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Norden in der Westermeyerstraße ausgewiesen. In Planfall 1b wäre noch ein Lkw-Durchfahrtsverbot denkbar. Eine Sperrung der Ollinger Straße südlich des Seniorenheims für den allgemeinen Kfz-Verkehr und ein zusätzlicher Kreisverkehr an der Kreuzung St 2078 / RO 13 ist in Planfall 2 berechnet worden. Die meisten Änderungen finden sich in Planfall 3 (erweitert). Hier ist die Glonner Straße abgehängt, in der Westermeyerstraße ist eine nach Norden gerichtete Einbahnstraße eingerichtet, die Ollinger Straße ist für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt und es wurde ein Kreisverkehr an der St 2078 / RO 13 berücksichtigt. Zusätzlich wird eine Durchfahrtsperre der Aiblinger Straße und der Edelweißstraße sowie Schwimmbadstraße zwischen dem Wohngebiet und dem Gewerbegebiet zugrundegelegt.



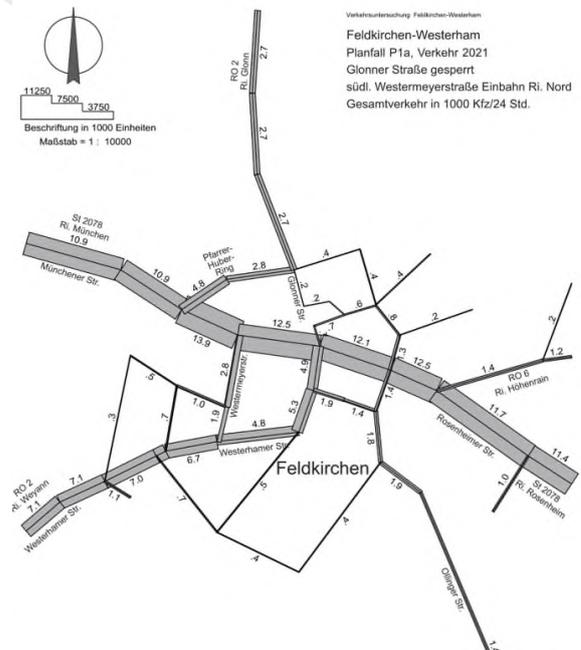
Planfall 1, Verkehr 2021; Straßenauslastung Werktag; Gesamtverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

Im Planfall 1 sind Verkehrsverlagerungen von der Glonner Straße in erster Linie auf den Pfarrer-Huber-Ring zu erwarten ca. 2700 Kfz/24 Std.. Auch erhöhen sich die Verkehrsbelastungen um ca. 2800 Kfz/24 Std. auf der Münchener Straße. Es ist mit Abnahmen um ca. 1200 Kfz/24 Std. auf der Westerhamer Straße und Zunahmen von ca. 1300 – 1500 Kfz/24 Std. auf der Westermeyerstraße zu rechnen. Die Verkehrsqualitätsberechnungen zeigen, dass nach der Abhängung der Glonner Straße ein Kreisverkehr am Knotenpunkt Münchener Straße / Pfarrer-Huber-Ring notwendig wird, da sonst die Linkseinbieger in die Münchener Straße nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden können (Verkehrsqualität einer unsignalisierten Einmündung in der Morgenspitze D, und in der Abendspitze F). Mit einem Kreisverkehr verbessert sich die Leistungsfähigkeit des Pfarrer-Huber-Rings auf die Qualitätsstufe A. Die Münchener Straße verzeichnet weiterhin eine gute Verkehrsqualität. Durch die Verkehrsführung über die Pfarrer-Huber-Straße entstehen auch Verkehrsverlagerungen von der Westerhamer Straße (Abnahme 1100-1200 Kfz/24 Std. auf die Westermeyerstraße (Zunahme 1300-1500 Kfz/24 Std.).



Planfall 1, Verkehr 2021; Differenz zur Analyse

In den Planfällen 1a und 1b sind die Veränderungen auf der Glonner Straße und dem Pfarrer-Huber-Ring annähernd ähnlich. Unterschiede sind durch die Einbahnregelung in der Westermeyerstraße auf der Westerhamer Straße (Zunahme 400 – 500 Kfz/24 Std.), der Westermeyerstraße (Abnahme 500-1000 Kfz/24 Std.) und der Münchener Straße (Zunahme 2700 – 3500 Kfz/24 Std.) zu erwarten (Planfall 1a).



Planfall 1a, Verkehr 2021; Glonner Straße gesperrt; Gesamtverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

In den Planfällen 1 und 1a könnte zwar auf eine Signalanlage am Knotenpunkt Münchener-/Westerhamer Straße verzichtet werden, jedoch wäre der Linkseinbieger von der Westermeyerstraße dann nicht mehr ausreichend leistungsfähig. Eine reine

„Verschiebung“ der Lichtsignalanlage von der Westerhamer- an die Westermeyerstraße wird jedoch als nicht sinnvoll angesehen. In Variante 1b (Einbahnregelung in der Westermeyerstraße in Richtung Süden) würde die Linkseinbiegeproblematik dort nicht mehr auftreten, jedoch wäre dann weiterhin eine Signalanlage an der Westerhamer Straße erforderlich um die Linksabbieger dort abzuwickeln. Es zeigt sich, dass die Einbahnregelungen Vor- und Nachteile besitzen. Zusätzlich kämen Nachteile durch die kompliziertere Erschließung der Wohngebiete hinzu.

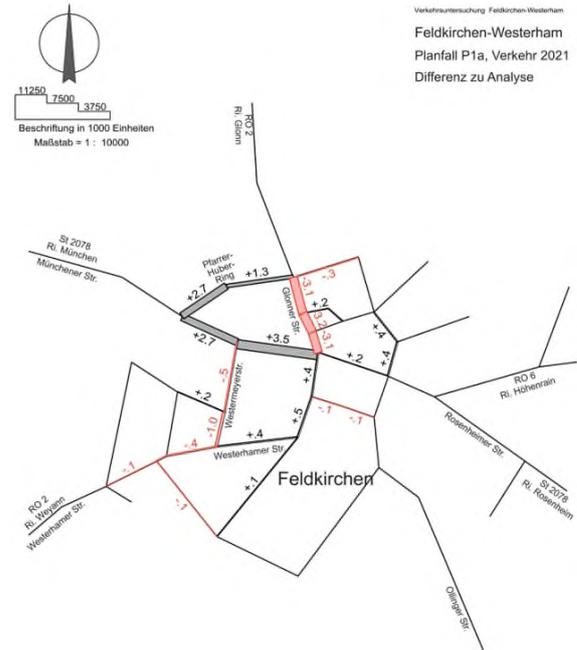
Deshalb erscheint es sinnvoll auf eine Selbstregulierung zu setzen und zunächst möglichst wenige Veränderungen vorzunehmen. Da in der Westermeyerstraße bereits zwei Abbiegespuren vorhanden sind, erscheint es sinnvoll diese auch zu nutzen, um den Knotenpunkt an der Münchener-/Westerhamer Straße von Linkseinbiegern zu entlasten. Gleichzeitig erscheint es auch sinnvoll die Signalanlage an der Westerhamer Straße zu erhalten, um die Westermeyerstraße, insbesondere in den Spitzenstunden, zu entlasten.

Es ist davon auszugehen, dass zu den Spitzenstunden ein Selbstregulierungseffekt eintritt, d.h. im Falle längerer Wartezeiten beim Linkseinbiegen von der Westermeyerstraße in die Münchener Straße wird der Kfz-Verkehr die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Münchener-/Westerhamer Straße zum Linkseinbiegen nutzen, da diese noch ausreichende Reserven hat.

Nach Abhängung der Glonner Straße und Vereinfachung des Knotens (verbleibender dreiarmer Knoten) verbessern sich die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr sehr deutlich. So ist die Freigabe- und maximale Wartezeit an der Fußgängerquerung Münchener Straße West mit jetzt 10 Sekunden und einer Wartezeit von 86 Sekunden in der Abendspitze mit Qualitätsstufe F zu bewerten.

Zukünftig ergäbe sich, sowohl in der Morgen-, als auch in der Abendspitze Qualitätsstufe B. Die Quersituation an der Münchener Straße Ost würde sich ebenfalls entsprechend verbessern.

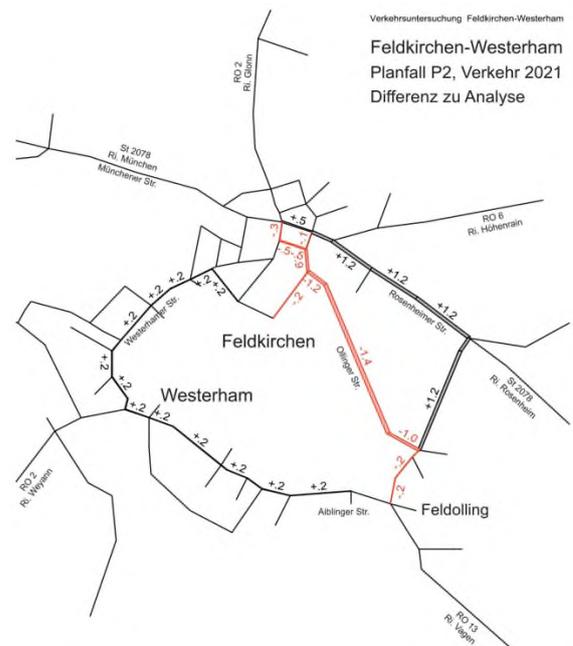
Einzig die Querung der Westerhamer Straße würde sich in der Morgenspitze würde ungünstiger von derzeit Qualitätsstufe A (Freigabezeit von 63 Sekunden und einer maximalen Wartezeit von 27 Sekunden) auf zukünftig Qualitätsstufe B (Freigabezeit von 24 Sekunden und einer maximalen Wartezeit von 39 Sekunden).



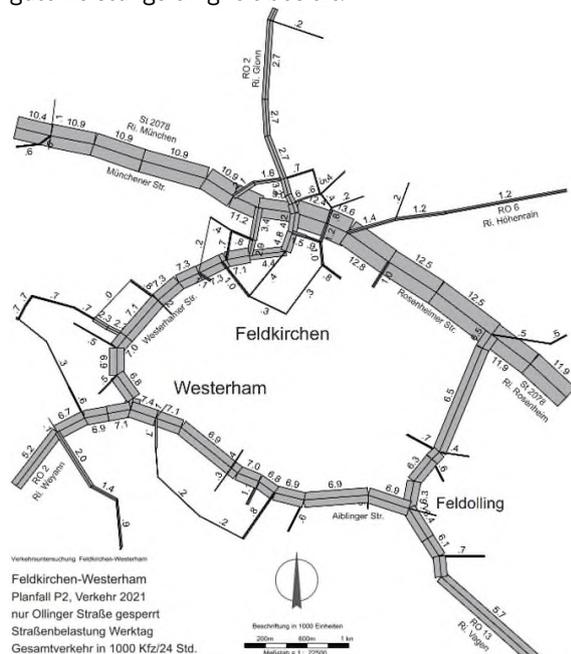
Planfall 1a, Verkehr 2021; Differenz zur Analyse

Deutlich verbessert wird die Situation an der Glonner Straße (Wartezeiten heute in der Morgenspitze 37 Sekunden und Abendspitze 30 Sekunden). Zukünftig wären keinerlei Wartezeiten für den Fußverkehr mehr vorhanden (Signalisierung entfällt). Der und der Fußverkehr hätte dauerhaft Vorrang genießt (in die Schießstattstraße einführende Kfz müssen den Vorrang des Fußverkehrs beachten).

Im Planfall 2 sind in erster Linie Verlagerungen von der Ollinger- und Salzstraße auf die nördliche Feldkirchener- und Rosenheimer Straße zu erwarten (Rückgänge auf der Ollinger Straße bis zu 1400 Kfz/24 Std. und auf der Salzstraße 500-590 Kfz/24 Std.). Diese verlagern sich auf die RO 13 (Zunahme 1200 Kfz/24 Std.) und die Rosenheimer Straße (Zunahme 1200 Kfz/24). Auf dem restlichen Straßennetz, wie der Aiblinger Straße und der Westerhamer Straße sind nur geringe Veränderungen zu verzeichnen (plus/minus 200 Kfz/24 Std.). Grundsätzlich erscheint der Planfall 2 zeitnah umsetzbar, da er sensible Bereiche entlastet, ohne andernorts übermäßige Belastungen zu erzeugen. Gleichzeitig wird die direkte Verbindung zwischen Feldolling und der Ortsmitte Feldkirchen für den nicht-motorisierten Verkehr aufgewertet. Um das Linkseinbiegen von der RO 13 in die St 2078 zu erleichtern wird ein Kreisverkehr empfohlen, der eine gute bis sehr gute Leistungsfähigkeit besitzt.

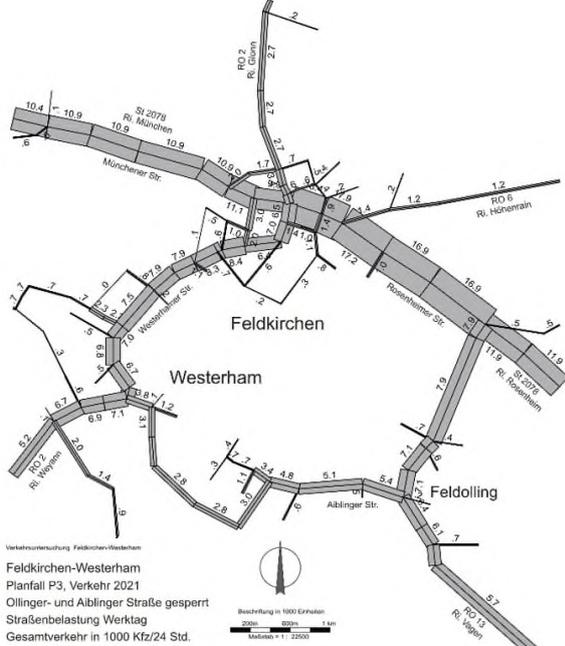


Planfall 2, Verkehr 2021; Differenz zur Analyse



Planfall 2, Verkehr 2021; nur Ollinger Straße gesperrt; Gesamtverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

Im Planfall 3 nehmen die Belastungen auf der Aiblinger Straße zwischen 1400 - 6700 Kfz/24 Std., auf der Ollinger Straße um 1400 Kfz/24 Std. zu, auf der Salzstraße um 580- 1200 Kfz/24 Std. ab. Eine Verlagerung des Verkehrs erfolgt auf die Münchner-/ Rosenheimer Straße (Zunahme 1000-5600 Kfz/24 Std.), auf die RO 13 (Zunahme 2600 Kfz/24 Std.) und auf die Schwimmbadstraße (Zunahme 2200-2600 Fahrzeuge/Tag).



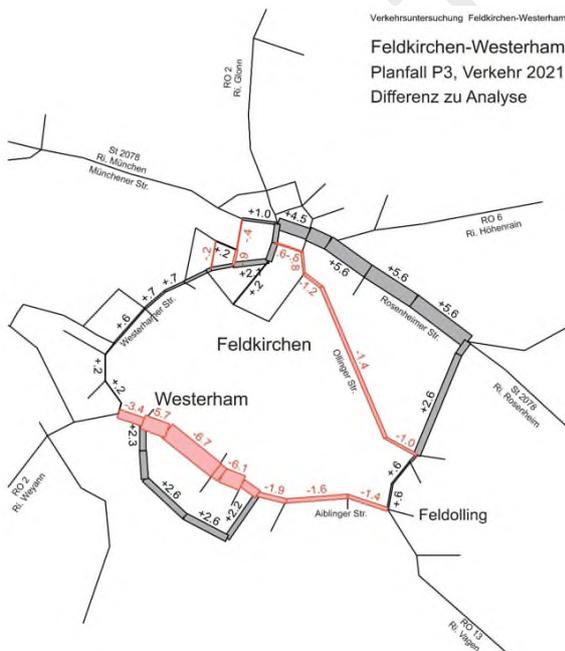
Planfall 3, Verkehr 2021; Ollinger- und Aiblinger Straße gesperrt; Gesamtverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

Abnahmen sind gegenüber dem Nullfall auf der Aiblinger Straße (ca. 1800-6700 Kfz/24 Std.), auf der Ollinger Straße (ca. 580- 1400 Kfz/24 Std.), auf der Glonner Straße (ca. 3200 Kfz/24 Std.), auf der Westermeyerstraße (ca. 400 Kfz/24 Std.), der Schwimmbadstraße (ca. 200 Kfz/24 Std.) und auf der Salzstraße (ca. 600 Kfz/24 Std.) festzustellen.



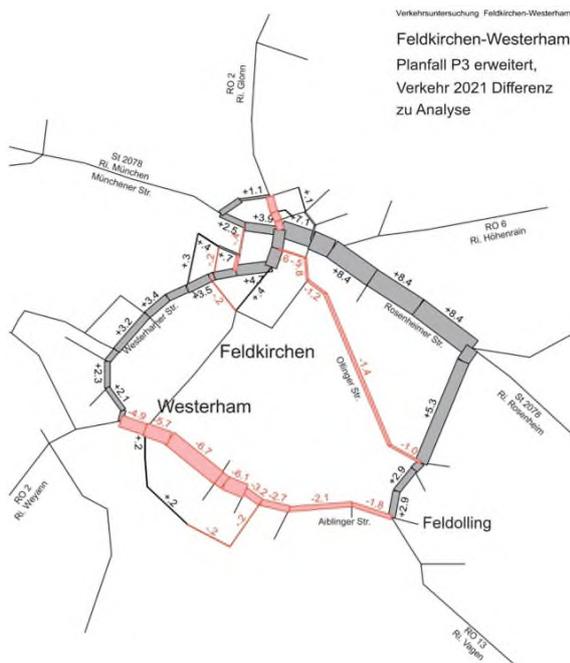
Planfall 3 erweitert, Verkehr 2021; Glonner Straße abgehängt, Ollinger-, Aiblinger- und Schwimmbadstraße gesperrt; Gesamtverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

Im Gegenzug sind gegenüber dem Nullfall sehr starke Zunahmen auf der Münchener- bzw. Rosenheimer Straße. (ca. 2500-8400 Kfz/24 Std.), auf der RO 13 (ca. 2900-5300 Kfz/24 Std.), auf der Westerhamer Straße (ca. 2100-4000 Kfz/24 Std.) und auf dem Pfarrer-Huber-Ring (ca. 1100 Kfz/24 Std.) zu erkennen. Insgesamt wäre bei dieser Variante die Rosenheimer Straße mit bis zu 19700 Kfz/24 Std. am stärksten belastet.



Planfall 3, Verkehr 2021; Differenz zur Analyse

In der erweiterten Variante des Planfalls 3, der die Varianten 1, 2 und 3 kombiniert, sind die Belastungsveränderungen im Straßennetz noch deutlicher.



Grünphase warten (s. Anhang Verkehrsqualität Fußgänger E/F → B)

Planfall 3 erweitert, Verkehr 2021; Differenz zur Analyse

Mit der Sperrung der Aiblingler Straße (einschließlich Schwimmbad- und Edelweißstraße) für den allgemeinen Kfz-Verkehr sind erhebliche Verlagerungen im Straßennetz von Feldkirchen-Westerham verbunden. Unter den gegenwärtigen Umständen (derzeitiger Modal Split) kann eine solche einschneidende Maßnahme nicht empfohlen werden, da andere Straßen, die ihrerseits schon stark belastet sind, diese zusätzlichen Verkehre aufnehmen müssten (z.B. Rosenheimer Straße). Der Planfall stellt jedoch eine langfristige Option für die Zukunft dar, wenn es gelingt den weiträumigen Durchgangsverkehr von der Staatsstraße auf die Autobahn zu verdrängen (z.B. durch aufenthaltsorientierte Umgestaltung der Ortsdurchfahrt) und insbesondere im innerörtlichen Verkehr den Modal Split deutlich zugunsten des nicht-motorisierten Verkehrs zu verändern (z.B. durch eine bewusster Verkehrsmittelwahl).

Zusammengefasst ist die verkehrlich bedeutendste Maßnahme ist die Abhängung der Glonner Straße und die damit einhergehende Verlegung der Kreisstraße auf den Pfarrer-Huber-Ring. Dadurch entstehen an der Kreuzung Pfarrer-Huber-Ring / Münchener Straße eine Vielzahl von neuen Linkseinbiegern, die bei der jetzigen Kreuzungssituation nicht ausreichend leistungsfähig sind (s. Anhang Verkehrsqualität Kfz F → A). Deswegen wird hier ein Kreisverkehr vorgeschlagen. Dieser kann den starken Linkseinbiegestrom leistungsfähig abzuwickeln.

Durch die Abhängung der Glonner Straße verringert sich auch die Komplexität des Knotenpunktes. Der Fußgängerverkehr muss weniger lang auf eine

Die Verkehrsqualitäten aus allen Planfällen können den folgenden Tabellen und Abbildungen entnommen werden. Zur Erläuterung: Die Berechnungen zur Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte werden für beide relevanten Spitzenstunden (Pläne s. Anhang) auf Basis der erhobenen sowie der prognostizierten Verkehrsströme überschlägig nach dem "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015)" durchgeführt.

Die Bewertung der Leistungsfähigkeit mittels Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) in Form von Buchstaben entspricht dem Berechnungsverfahren nach HBS 2015, wobei "A" die beste und "F" die schlechteste Beurteilung ("völlige Überlastung der Verkehrsanlage") darstellt. Die Definition der Grenzwerte der mittleren Wartezeiten für die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs ist im Anhang aufgeführt. Ein Ergebnis im Bereich "D" mit mittleren Wartezeiten bis zu 70 Sekunden für signalisierte Knotenpunkte sowie bis zu 45 beziehungsweise 20 Sekunden für unsignalisierte Knotenpunkte (Kreisverkehr sowie Regelung mit Vorfahrtsbeschilderung beziehungsweise "Rechts vor Links") ist das Mindestergebnis, das angestrebt werden sollte.

Mobilität – Planfälle im Vergleich, Verkehrsqualität Kfz-Verkehr

Knotenpunkt Münchener/ Westerhamer Straße (unsignalisiert)	Bestand		Planfall 1		Planfall 1a		Planfall 1b	
	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze
Münchener Straße (West)			QSV: A	QSV: A	QSV: A	QSV: A	QSV: A	QSV: A
Westerhamer Straße			QSV: B	QSV: B	QSV: B	QSV: B	QSV: F	QSV: E
Münchener Straße (Ost)			QSV: A	QSV: A	QSV: A	QSV: A	QSV: A	QSV: A

Knotenpunkt Münchener/ Westerhamer Straße (signalisiert)	Bestand		Planfall 1		Planfall 1a		Planfall 1b	
	Morgenspitze Umlaufzeit 90 s	Abendspitze Umlaufzeit 96 s	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze Umlaufzeit 60 s	Abendspitze Umlaufzeit 60 s
Münchener Straße (West)	QSV: A	QSV: A					QSV: A	QSV: A
Westerhamer Straße	QSV: D	QSV: C					QSV: B	QSV: B
Münchener Straße (Ost)	QSV: B/B (Linksabb.)	QSV: A/C (Linksabb.)					QSV: A	QSV: A

Knotenpunkt Münchener/ Westerhamer Straße (unsignalisiert)	Bestand		Planfall 1		Planfall 1a		Planfall 1b	
	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze
Münchener Straße (West)	QSV: A							
Westerhamer Straße	QSV: A/C rechts/links	QSV: A/B rechts/links	QSV: A/E rechts/links	QSV: A/E rechts/links	QSV: A/E rechts/links	QSV: A/E rechts/links		
Münchener Straße (Ost)	QSV: A							

Knotenpunkt Münchener/ Westerhamer Straße (Kreisverkehr)	Bestand		Planfall 1		Planfall 1a		Planfall 1b	
	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze
Münchener Straße (West)			QSV: A	QSV: B				
Westerhamer Straße			QSV: A	QSV: A				
Münchener Straße (Ost)			QSV: B	QSV: A				

Knotenpunkt Münchener/ Pfarrer- Huber-Ring (unsignalisiert)	Bestand		Planfall 1		Planfall 1a		Planfall 1b	
	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze
Münchener Straße (West)	QSV: A	QSV: A	QSV: A	QSV: A				
Pfarrer- Huber-Ring	QSV: A/B rechts/links	QSV: A/B rechts/links	QSV: A/D rechts/links	QSV: A/F rechts/links				
Münchener Straße (Ost)	QSV: A	QSV: A	QSV: A	QSV: A				

Knotenpunkt Münchener/ Pfarrer- Huber-Ring (Kreisverkehr)	Bestand		Planfall 1		Planfall 1a		Planfall 1b	
	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze
Münchener Straße (West)			QSV: A	QSV: B				
Pfarrer- Huber-Ring			QSV: A	QSV: A				
Münchener Straße (Ost)			QSV: B	QSV: A				

Knotenpunkt St 2078/ RO 13 (unsignalisiert)	Bestand		Planfall 2, Prog.	
	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze
Rosenheimer Straße	QSV: A	QSV: A	QSV: A	QSV: A
Feldkirchener Straße (RO 13)	QSV: A/D rechts/links	QSV: B/C rechts/links	QSV: A/E rechts/links	QSV: B/E rechts/links
St 2078	QSV: A	QSV: A	QSV: A	QSV: A

Knotenpunkt St 2078/ RO 13 (Kreisverkehr)	Bestand		Planfall 2, Prog.	
	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze
Rosenheimer Straße			QSV: A	QSV: A
Feldkirchener Straße (RO 13)			QSV: A	QSV: A
St 2078			QSV: B	QSV: A

Knotenpunkt Münchener Straße/ Westerhamer Straße (signalisiert)	Bestand		Planungsvorschlag	
	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze
Festzeiterprogramm	P1_MSP_FZ Umlaufzeit 90 s	P2_NSP_FZ_m02 Umlaufzeit 96 s	Planfall 1b Umlaufzeit 60 s	Planfall 1b Umlaufzeit 60 s
Fußgängerquerung Münchener Straße (West)	QSV: E Freigabezeit T _F = 10 s Max. Wartezeit T _{Wmax} = 80 s	QSV: F Freigabezeit T _F = 10 s Max. Wartezeit T _{Wmax} = 86 s	QSV: B Freigabezeit T _F = 21 s Max. Wartezeit T _{Wmax} = 39 s	QSV: B Freigabezeit T _F = 21 s Max. Wartezeit T _{Wmax} = 39 s
Fußgängerquerung Westerhamer Straße	QSV: A Freigabezeit T _F = 63 s Max. Wartezeit T _{Wmax} = 27 s	QSV: B Freigabezeit T _F = 58 s Max. Wartezeit T _{Wmax} = 36 s	QSV: B Freigabezeit T _F = 24 s Max. Wartezeit T _{Wmax} = 36 s	QSV: B Freigabezeit T _F = 24 s Max. Wartezeit T _{Wmax} = 36 s
Fußgängerquerung Münchener Straße (Ost)	QSV: E Freigabezeit T _F = 10 s Max. Wartezeit T _{Wmax} = 80 s	QSV: F Freigabezeit T _F = 10 s Max. Wartezeit T _{Wmax} = 86 s	QSV: B Freigabezeit T _F = 21 s Max. Wartezeit T _{Wmax} = 39 s	QSV: B Freigabezeit T _F = 21 s Max. Wartezeit T _{Wmax} = 39 s
Fußgängerquerung Glonner Straße	QSV: B Freigabezeit T _F = 53 s Max. Wartezeit T _{Wmax} = 37 s	QSV: A Freigabezeit T _F = 66 s Max. Wartezeit T _{Wmax} = 30 s	Vorrang für Fußgänger Max. Wartezeit T _{Wmax} = 0 s	Vorrang für Fußgänger Max. Wartezeit T _{Wmax} = 0 s

5.4 Klimagefahren und Klimaanpassung

Der Klimawandel ist in Bayern sichtbar und spürbar. Die Häufigkeit der spürbaren Klimaveränderungen aber vor allem auch Klimagefahren steigt an, sei es durch Hochwasser, Hitze- und Trockenperioden oder Stürme.

Auch ländliche Gemeinden wie Feldkirchen-Westerham müssen sich an den Klimawandel anpassen. Landwirtschaft, Infrastruktur und lokale Ökosysteme sind besonders empfindlich gegenüber Extremwetterereignissen wie Starkregen, Dürreperioden oder Hitzewellen. Ohne Anpassungsmaßnahmen könnten Ernteausfälle, Hochwasserschäden oder gesundheitliche Belastungen durch Hitze das tägliche Leben und die regionale Wirtschaft erheblich beeinträchtigen. Zudem trägt jede Gemeinde eine Verantwortung, die CO₂-Emissionen zu verringern, um den globalen Temperaturanstieg zu bremsen.

Klimaangepasste Siedlungsentwicklung

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Ortsentwicklung und Siedlungserweiterung sollen stets transdisziplinär auch die Themen einer geeigneten Klimaanpassung zentral berücksichtigt werden. nachfolgende Rahmenbedingungen werden für zukünftige Entwicklungen vorgeschlagen:

Historische Grünanlagen und Ortskerne sollten nicht nur erhalten, sondern durch neue Grünflächen erweitert werden. Diese tragen zur Klimaregulation bei und dienen als natürliche Wasserspeicher. In neuen Baugebieten könnten naturnahe Gärten und begrünte Dächer auf Gewerbebetrieben integriert werden, ohne das ländliche Erscheinungsbild zu stören.

Historische Gebäude sollten so saniert werden, dass ihre traditionelle Bauweise erhalten bleibt, während moderne Energieeffizienztechniken eingebaut werden. Dies könnte durch den Einsatz von Innendämmung, traditionellen Materialien mit besseren Dämmeigenschaften und diskreten Solaranlagen auf Dächern geschehen. Neubauten sollten sich harmonisch in das Ortsbild einfügen und gleichzeitig höchsten energetischen Standards entsprechen. In beiden Bereichen – Bestand und Neubau – ist ein nachhaltiges Regenwassermanagement wichtig. Versiegelte Flächen könnten reduziert werden, um Überschwemmungsrisiken zu minimieren.

Neue Mobilitätslösungen, wie E-Ladestationen für landwirtschaftliche Fahrzeuge oder Carsharing-Angebote, sollten die ländliche Struktur respektieren. Gleichzeitig könnten gut angelegte Rad- und Wanderwege die Verbindung zwischen den Dörfern und der Natur stärken, ohne das Landschaftsbild zu beeinträchtigen.

Bei der Modernisierung der Infrastruktur sollten Materialien und Techniken verwendet werden, die den

Charakter der Region bewahren, gleichzeitig aber extremen Wetterbedingungen standhalten. Dies könnte den Einsatz von lokalem Holz und Stein in Verbindung mit moderner Bauweise umfassen, um Hochwasserschutz und Hitzebeständigkeit zu gewährleisten.

Darüber hinaus können durch lokale Initiativen wie den Ausbau erneuerbarer Energien oder wassereffiziente Landwirtschaft wichtige Schritte zur Klimaanpassung geleistet werden. (siehe Kap. 06 Maßnahmen)

Klimaeinfluss Temperaturanstieg (Hitze)

Seit Mitte des 20. Jahrhunderts ist die Jahresmitteltemperatur in Oberbayern um 2°C gestiegen (Ref. Klimasteckbrief BLfU, 2022). Durch die verlängerte Vegetationsperiode ergeben sich veränderte Anforderungen an Stadtbäume sowie Frei- und Grünflächen: In Feldkirchen-Westerham werden daher im Rahmen des ISEK Grünzüge (Biotop- und Freiraumvernetzung) vorgeschlagen und festgelegt. Frischluftschneisen wurden ausgewiesen und bilden ein stabiles Netz der Frischluftzufuhr für das gesamte Gemeindegebiet. Trenngrün und Abstandsflächen wurden im Rahmen möglicher Siedlungserweiterungen berücksichtigt. Entlang der Glonner Straße und der Staatsstraße im Zentrum von Feldkirchen werden neue Baumpflanzungen vorgeschlagen.

Zum Thema Hitzestress: Als Klimaverbessernde Maßnahme kann auch die Gewässermaßnahme an der Glonner Straße mit der Aufweitung des Feldkirchner Baches angesehen werden. Hier wird die innerörtliche Wasserfläche deutlich vergrößert, was einen direkten Kühleffekt für den Ortskern zur Folge hat.

Mehr Informationen unter Bewertung an-hand der Entwicklung der Hitzetage Vergangenheit / Zukunft, Klimaszenario RCP 8.5 (weitere Nutzung fossiler Ressourcen) (Datenquelle z.B.: Bayerisches Klimainformationssystem - Klimatool der Vergangenheit / Klimatool der Zukunft <https://klimainformationssystem.bayern.de/klimatool>)

Klimaeinfluss zunehmende Trockenheit

Grünflächen werden in Zukunft einen erhöhten Bedarf an Bewässerung haben, dem wird mit der Gewässerumgestaltung des Feldkirchner Baches in der Ortsmitte Rechnung getragen, indem größere Wasserflächen und Wasserreserven geschaffen werden. Auch die Landwirtschaft wird sich umstellen müssen, daher werden im ISEK Flächen für eine nachhaltige Landwirtschaft vorgeschlagen. Schattige Bereiche und ein Waldfreibad zur Erholung sind ebenfalls im ISEK vorgesehen.

Mehr Informationen unter: Bewertung an-hand der Entwicklung des Niederschlages im Sommerhalbjahr und der Trockenperioden (Datenquelle z.B.: Bayerisches Klimainformationssystem - Klimatool der Vergangenheit / Klimatool der Zukunft <https://klimainformationssystem.bayern.de/klimatool>)

Klimaeinfluss Zunehmende Extremwetterereignisse

Für Feldkirchen-Westerham wurden in den letzten Jahren spezielle Hochwasserschutzmaßnahmen an der Mangfall umgesetzt. Die Planungen für die Hochwasserschutzmaßnahmen am Feldkirchener Bach sind in Bearbeitung. Die Hochwassergefahren der Mangfall und des Feldkirchener Baches wurden aufgenommen und in das Gesamtkonzept integriert.

Mehr Informationen unter: Gewässern aufgrund von Hochwasser, durch Oberflächenwasser und Sturzfluten als Folge von Starkregen HQ 10 / 100 / Extrem (Datenquelle z.B. Überschwemmungsgefahren Umweltatlas <https://www.umweltatlas.bayern.de/>).



Hochwasser am Feldkirchner Bach in der Ortsmitte 2024



Hochwasser an der Mangfall mit Schäden am Steg 2023 (©Merk)

06 MAßNAHMEN- KONZEPT

ENTWURF

6.1 Maßnahmen ISEK

Aus den vorangegangenen Kapiteln 03 Bestandsaufnahme und -bewertung inklusive der Ergebnisse der Beteiligungsveranstaltungen, 04 Handlungsfelder, Ziele und Leitlinien sowie 05 Entwicklungskonzept wurden Maßnahmen entwickelt.

Die Gliederung der Maßnahmen erfolgt gemäß Fachthemen sowie räumlichen Schwerpunkten (vgl. Kapitel 4.1.2). Vor diesem Hintergrund werden zunächst übergeordnete Maßnahmen eingeführt, die eine gezielte und strukturierte Steuerung der Sanierung sowie die Umsetzung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEKs) ermöglichen (vgl. Kapitel 5.1). Anschließend werden in den nachfolgenden Maßnahmenübersichten alle Maßnahmen den definierten Zielen zugeordnet und in tabellarischer Form aufgeführt.

Maßnahmen mit * kennzeichnen Wünsche und Anregungen aus den Beteiligungsveranstaltungen, die in den Maßnahmenentwurf eingeflossen sind oder auf die aufgebaut wurde.

Die Maßnahmen wurden priorisiert und ihr Umsetzungshorizont abgeschätzt. Die Priorität der Maßnahmen und der Zeithorizont ihrer Durchführung sind nicht voneinander abhängig. Zeitliche Verschiebungen sind in Abhängigkeit von Entwicklungen, veränderten Rahmenbedingungen und Mitwirkungsbereitschaft möglich.

Priorität P

- 1 Hoch
- 2 Mittel
- 3 Niedrig

Umsetzungshorizont UH

- K kurzfristig 1-5 Jahre
- M mittelfristig 5-10 Jahre
- L langfristig ab 10 Jahre

Art der Maßnahme M

- P Planung
- B Baumaßnahme
- S/B Satzung / Beschluss

A Politische Aktivität

O Organisation

F Förderungen

Akteure

GFW Gemeinde Feldkirchen

ext. FP externe Fachplaner*innen

Bei den einzelnen Maßnahmen sind die verantwortlichen Akteure genannt. Die Kosten können aufgrund von Kennwerten nur grob geschätzt werden. Die Finanzierbarkeit und Durchführbarkeit der Maßnahmen wird nach vorliegender Kostenschätzung überprüft.

Je nach Planungs- und Bearbeitungsstand werden die Maßnahmen im Verlauf des Sanierungsprozesses weiter konkretisiert. Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen erfordert zu gegebener Zeit jeweils eigene Entscheidungen seitens des Gemeinderats.

Die Förderung einer Maßnahme durch die Städtebauförderung ist in der Regel nur dann möglich, wenn die Maßnahme im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) enthalten ist, einen klaren Gebietsbezug aufweist und sich in einem Fördergebiet befindet, wie beispielsweise einem Sanierungsgebiet. Sofern weitere Einzelmaßnahmen im Rahmen des ISEK den Zielen der Städtebauförderung entsprechen und einen städtebaulichen Bezug innerhalb der Gemeinde aufweisen können diese auch außerhalb des Sanierungsgebietes gefördert werden.

Bei Neubauten sind nur Förderansätze zur Qualitätssicherung im Städtebau vorhanden. Des Weiteren ist grundsätzlich nur ein städtebaulicher Mehraufwand förderfähig. Beispielsweise können infrastrukturelle Maßnahmen, die im Rahmen der Bauleitplanung erforderlich sind, in der Regel nicht durch Städtebauförderung unterstützt werden. Auch Ausgleichsflächen, die im Zuge der Bauleitplanung benötigt werden, sind normalerweise nicht förderfähig. Die Prüfung der förderfähigen Kosten erfolgt anhand einer konkreten Planung.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) soll zukünftig allen Beteiligten als Orientierung bei der Durchführung von Maßnahmen dienen und ein gemeinsames und vernetztes Handeln aller Akteure fördern.

ISEK + VU



Integriertes Städtebauliches
Entwicklungskonzept einschließlich vorbereitende
Untersuchungen für den Ortsbild-Feldbereich
L 63.28.01.01.01.01.01.01

**Gemeindegrenze / ISEK-
Betrachtungsbereich**

VU-Betrachtungsbereich

**Stadtbau /
Siedlungsanordnung**

Verkehr & Mobilität

Freizeit / Ökologie

Ausbau Darmsie

Siedlungsfunktion

Gurmland, Landwirtschaft

Wald

Gewerbe & Industrie

Österrische

- Raumlich-örtliche Maßnahmen**
- 19 Ortsdurchgänge
 - 19 Neugestaltung Ortsmitte Großhirschenrain
 - 20 Neugestaltung Ortsmitte Feldölsing
 - 22 Neugestaltung Ortsmitte Vagen
 - 23 Neugestaltung Ortsmitte weitere Ortsteile
 - 24 Fernunterstützung Siedlungsentwicklungsplanung
 - 29 Parkplatzentwicklung Feldbüchsen Ort
 - 30 Mobilitätskonzept
 - 31 Fernunterstützungen im OPNV
 - 32 Ausbau P+R Feldölsing mit Fußwegenunterführung
 - 33 Ausbau Bahnhof Westerrain
 - 34 Fahrradstelen zwischen dem Ortskern
 - 35 Fuß-Radwegführung mit Bahnquerung
 - 36 Kreisverkehr
 - 37 Neuaufbau Eisenbahnüberführung
 - 38 Optimierung Kreuzungsbereich
 - 39 Tempo 30 Zonen in Wohngebieten
 - 41 Spielplatzgestaltung Geh- und Radwege
 - 42 Überführung
 - 44 Sicherheit Fuß- und Radverkehr
 - 45 Ortskernbegrenzungen
 - 46 Trennraumgrenzlinien
 - 47 Baumalleen
 - 55 Zweite Windenergieanlage im Riedholz
 - 56 Errichtung von Agri-PV Anlagen
 - 58 Nutzung der Abwärme von bestehenden BGGAs-BHKWs

Anlage Kapitel 5

ISEK

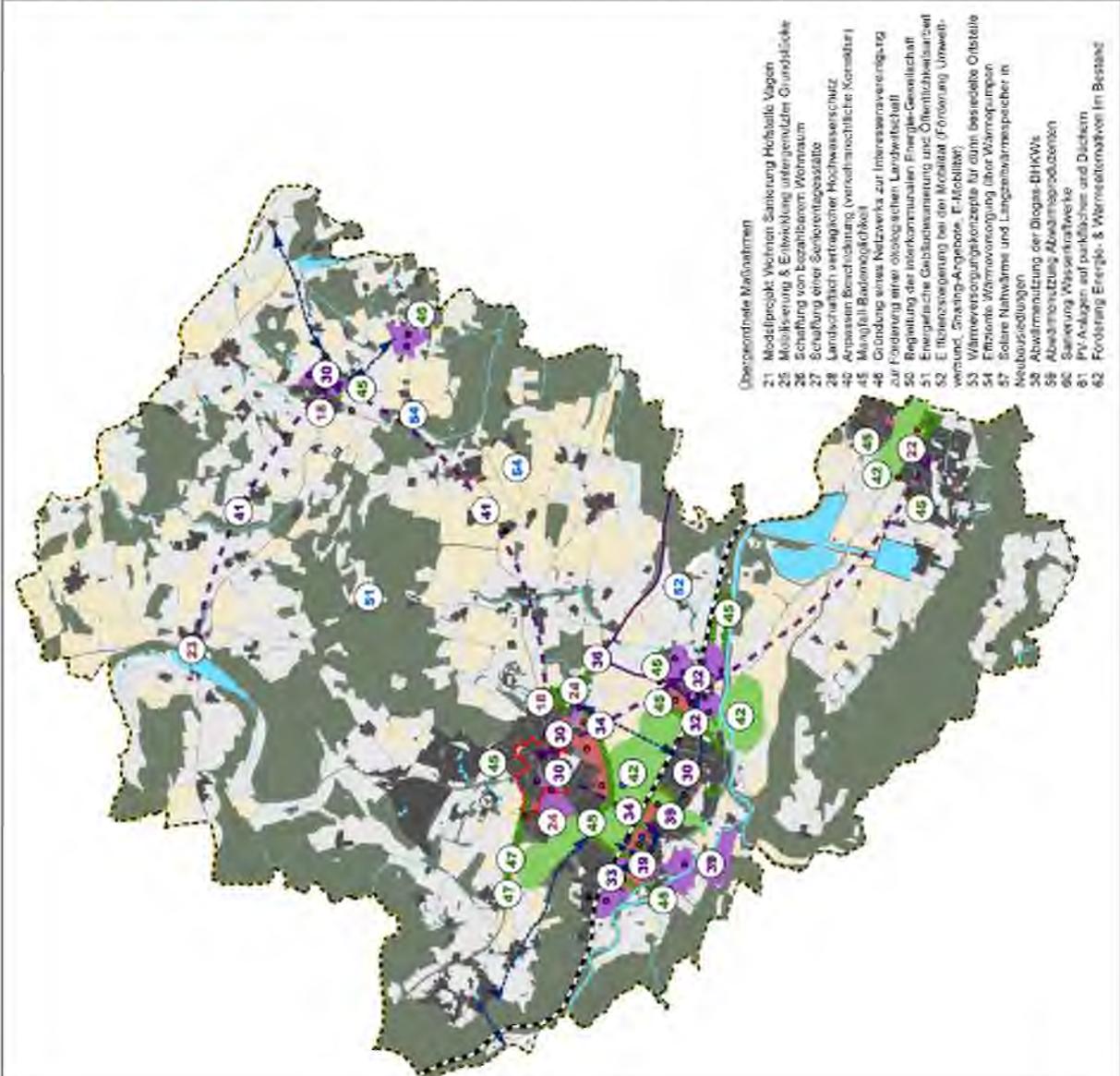
Maßnahmenplan



M 1 : 40.000
DIN A3
PLANERSTELLUNG: USP Projekte
07.08.2024



urban scape
Urban Strategies | Landscape Architecture



	Maßnahme	AdM	P	UH	Kosten	Akteure	Finanzierung
--	----------	-----	---	----	--------	---------	--------------

Siedlungsentwicklung / Städtebau

*	24	Feinuntersuchung zur Ermittlung der spezifischen Siedlungsentwicklungspotenziale zur Ortsabrundung Feldkirchen, Feldolling, Westerham unter Einbeziehung des Hochwasserschutzes sowie unter Wahrung des bisher bestehenden Charakters der Ortsteile	P	1	k	100.000 €	GFW, Grundstückseigentümer*innen	GFW
	25	Sukzessive Mobilisierung und Entwicklung der vorhandenen unbebauten bzw. untergenutzten Grundstücke	O / P	1	m	verwaltungsinterne Kosten, projektabhängig	GFW, Grundstückseigentümer*innen	GFW
	25a	Kontaktaufnahme mit Grundstückseigentümer*innen	O	1	m			
	25b	Beratung hinsichtlich der Nutzungs- und Zwischennutzungsmöglichkeiten	O	1	m			
	25c	Beratung hinsichtlich der Nachverdichtungsmöglichkeiten	O	1	m			
	25d	Grundstückskauf durch die Gemeinde	O	1	m			
*	26	Schaffung und Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum		2	m	projektabhängig	GFW, Grundstückseigentümer*innen	KommWFP, EOF, Wirtschaftsförderung, GFW
*	26a	Modellprojekt für innovatives Wohnen (Mehrgenerationenwohnen) inklusive alternativer Mobilitätsangebote (z. B. eines Lastenrads)	B	2	m	projektabhängig		KommWFP, bis zu 40% KfW GFW
*	26b	Kommunale Wohnraumförderungsprojekte für Familien und generationsübergreifende Wohnprojekte	F	1	m	projektabhängig		KommWFP, EOF, Wirtschaftsförderung, GFW
*	26c	Förderung und Initiierung von gemeinschaftlichen Wohnmodellen / nachbarschaftliches Wohnen wöglich auch in Kooperation mit Arbeitgebern	F	2	m	projektabhängig		
*	26d	Etablieren und Förderung von Initiativen zur Schaffung von Mehrgenerationenwohnen	F	3	m	projektabhängig		
	27	Schaffung einer Senior*innentagesstätte	O	3	m	projektabhängig	GFW, Grundstückseigentümer*innen	
*	28	Städtebaulich und landschaftlich verträglicher Hochwasserschutz im Gemeindegebiet	P / B	2	k	projektabhängig	GFW, Städtebauförderung, Hochwasserschutz	Städtebauförderung ,Hochwasserschutz
*	28a	Gestaltungsaufwertung bestehender Hochwasserschutzbauten (z. B. Begrünung Hochwasserschutzmauer Pfarrer-Huber-Ring)	B	2	k	projektabhängig		
*	28b	Städtebaulicher Mehraufwand Planungsleistung Hochwasserschutz / Hydraulik / technische Planung / Planfeststellung Hochwasserschutz	P	2	k	projektabhängig		

Mobilität

* 29	Entwicklung eines Parkplatz Feldkirchen Ost zur verbesserten Erreichbarkeit der Ortsmitte	B	2	m	525.000 €	GFW	
30	Umsetzung Mobilitätspunkte (Vernetzung von Mobilitätsangeboten)						
30a	Bahnhof Westerham						
30b	Bahnhof Feldolling						
30c	Ortsmitte Feldkirchen						
30d	Standortakquise bei größeren Firmen						
31	Einsetzen für Verbesserungen im Fahrtenangebot des ÖPNV	P					
* 31a	Einwirken auf Taktverdichtung Bahnverbindung (Fahrtenangebot Bahnhof Feldolling an das Angebot am Bahnhof Westerham angleichen)	A	1	k		GFW, Landkreis, Freistaat	Regionalisierung
31b	Anschlussoptimierung in Kreuzstraße		1	k		GFW, Landkreis, Freistaat	
* 31c	Busverbindung Grobhöhenrain		1	k		GFW, Landkreis, Freistaat	
* 31d	Verbesserung der Bustaktung Vagen		1	k		GFW, Landkreis, Freistaat	
32	Ausbau P+R Feldolling mit Fußwegeunterführung		3	l			
32a	Bedarfsermittlung	P	2	m	3.000 €		
32b	P&R-Flächen provisorisch	B	2	m	5.000 €		
33	Ausbau Bahnhof Westerham (Außenbahnsteige; Personenunterführung mit Radweg); P&R (Südseite), Fahrradabstellanlage (Südseite); Buswendeanlage (Südseite)	B	1	m		GFW, Landkreis, Freistaat	Schnittstellenprogramm
34	Fahrradstraßen zwischen den Ortsteilen						
34a	Feldolling-Feldkirchen (Ollinger Straße)	O	3	m		GFW	intern, GFWhaushalt
34b	Westerham-Feldkirchen (Zugspitzstraße)	O	1	k		GFW	intern, GFWhaushalt
34c	Gmeinwieser Straße	O	2	k		GFW	intern, GFWhaushalt
* 35	Fuß-/Radverbindung mit Bahnquerung zwischen Ollinger Weg und Im Müllerland bzw. Leißstraße	B	2	m	2.000.000 €	GFW, Deutsche Bahn	GFW, Deutsche Bahn
36	Kreisverkehr Staatsstraße 2078/Feldkirchener Straße (RO 13)		1	m	687.000 €	Staatliches Bauamt Rosenheim	Staatliches Bauamt Rosenheim
* 37	Neubau Eisenbahnüberführung (Bahnunterführung) Westerhamer Straße mit Verbindung zur Leißstraße (parallel zur Bahnlinie)		3	l		Landkreis Rosenheim, GFW, Deutsche Bahn	
38	Optimierung Kreuzungsbereich RO 13 Aiblinger Straße		2	m	356.000 €	Landkreis Rosenheim	
* 39	Tempo 30 Zonen in Wohngebieten	O	1	k		GFW	intern, GFWhaushalt
40	Anpassen Beschilderung (verkehrsrechtliche Korrektur)	O	1	k	i.R. der laufenden Verwaltung	GFW	intern, GFWhaushalt
* 41	Straßenbegleitende Geh- und Radwege an den Ortsverbindungsstraßen						
* 42a	Geh- und Radweg Feldkirchen - Aschhofen - Grobhöhenrain (an der Kreisstraße RO 6)	B	2	m	6.002.500 €	Landkreis Rosenheim, GFW	Förderprogramm Stadt und Land
* 42b	Geh- und Radweg Unterlaus - Grobhöhenrain (an der Kreisstraße RO 3)	B	1	m	3.920.000 €	Landkreis Rosenheim, GFW	

* 42d	beidseitig durchgängige Geh-/Radwege (ohne Benutzungspflicht) an der Aiblinger Straße	B	1	m	1.260.000 €	GFW	
* 42e	Radweg an der Staatsstraße von Feldolling nach Vagen				wird noch ergänzt	Landkreis Rosenheim, GFW	
* 43	Konzept zur LKW-Führung				3.000€	GFW	ohne Beschilderungsmaßnahmen
* 44	Miesbacher Straße Maßnahme zur Verbesserung der Sicherheit für Rad- und Fußverkehr				wird noch ergänzt	Landkreis Rosenheim, GFW	

Freiraum und Ökologie

* 45	Herstellen von Ortsrandeingrünungen inklusive nötiger Flächenerwerb und Pflanzung (Alternativ: Festlegungen im Bebauungsplan)	Pflanzung	2	m	120€/lfm		GFW / Privat
* 46	Herstellen Trenngrün/Grünzäsur zwischen Feldkirchen und Westerham; Grundsatzbeschluss zur Freihaltung der Bebauung einschließlich Herausnahme der Südumgehung aus dem FNP	P / S / B	2	l			
* 47	Baumalleen Münchener Straße, Rosenheimer Straße, Pfarrer-Huber-Ring, Ollinger Straße, sowie weiteren geeigneten Straßen	Pflanzung	2	m	500€/Baum		
* 48	Schaffung einer Bademöglichkeit (z. B. Naturschwimmbad, Mangfall-Baden, etc)	B	1	l	projektabhängig	GFW, Grundstückseigentümer, Hochwasserschutz	intern, GFWhaushalt
* 49	Gründung eines Netzwerks zur Interessensvereinigung für Landwirte, Gastronomie, Einzelhandel, (Hofläden / Dorfläden) mit dem Ziel der Förderung einer ökologischen Landwirtschaft	P	3	k	i.R. der laufenden Verwaltung	GFW, Stakeholder (Landwirte, Gastronomen, Einzelhandel)	Förderprogramm KULAP Flächenbezogene Maßnahmen StMELF

Energie

* 50	Begleitung der interkommunalen Energie-Gesellschaft (Mangfalltal Energie GmbH) und Bau von Energieerzeugungsanlagen mit Bürgerbeteiligung (Crowdfunding)	O	1	m	i.R. der laufenden Verwaltung	GFW, Stakeholder, Bürger*innen	GFW, Engagierte Bürger*innen
51	Übergreifende energetische Gebäudesanierung und Öffentlichkeitsarbeit	O / B	1	l	projektabhängig	GFW, Landratsamt	GFW, BayModR, BEG EM, Energieberatung
52	Effizienzsteigerung bei der Mobilität (Förderung Umweltverbund, Sharing-Angebote, E-Mobilität)	F / O	2	l	projektabhängig	GFW, Landratsamt, Nachbargemeinden, Bevölkerung, Unternehmen	GFW, Förderrichtlinie Elektromobilität, Klimaschutzinitiative, KommKlimaFör, RZÖPNV, BMM+
53	Wärmeversorgungskonzepte für dünn besiedelte Ortsteile	P	3	l	projektabhängig	GFW, Landratsamt, Bewohner*innen	GFW, BEG, KfW 432
54	Effiziente Wärmeversorgung über Wärmepumpen	P / B	3	l	projektabhängig; ab 8.000 €	GFW, Bewohner*innen, Nachbargemeinden	Bewohner*innen
55	Zweite Windenergieanlage im Riedholz	B	1	l	800 - 1000 €/kW	GFW, Landratsamt, Nachbargemeinden, Bevölkerung, ext. FP	GFW, Bürgerenergiegesellschaften BMWK (70%)
56	Errichtung von Agri-PV Anlagen	B	2	k	ca. 700 - 1300 €/kWp	GFW, Grundbesitzer*innen	GFW, Bürgerenergiegesellschaft EEG

	57	Solare Nahwärme und Langzeitwärmespeicher in Neubausiedlungen	P	3	k	325 - 1250 €/m ²	GFW, Nahwärmernetzbetreiber, ext. FP	GFW, BEW, BEG, BioWärme Bayern
	58	Nutzung der Abwärme von bestehenden Biogas-BHKWs (Wärmeabnehmer am Standort (z. B. Neubaugebiet) oder Netzeinspeisung (Infrastrukturausbau))	P / B	1	l	1.000.000 - 3.000.000€	GFW, Landratsamt, Netzbetreiber, Anlagenbetreiber, Bauamt, ext. FP	GFW, kooperierende Betreiber
*	59	Nutzung der Abwärme von bestehenden Abwärmeproduzenten (z. B. Neenah Gessner) sowie Netzeinspeisung (Infrastrukturausbau), Anknüpfung an bisherige Verhandlungen	O / B	1	m	laufende Kosten, projektabhängig	GFW, Unternehmen, Netzbetreiber	GFW, Netzbetreiber
*	60	Technische Sanierung bestehender Wasserkraftwerke zur Erhöhung ihrer Effizienz				projektabhängig	GFW, Anlagenbetreiber	GFW, Anlagenbetreiber
*	61	Errichtung von PV-Anlagen auf Parkflächen und Gewerbebauten	O / P	1	k	ca. 700 - 1300 €/kWp	GFW, Grundbesitzer*innen, Unternehmen	GFW, Bürgerenergiegesellschaft EEG
*	62	Förderung von nachhaltigen Energie- und Wärmeversorgungsalternativen in Bestandsgebäuden	F	3	k	projektabhängig	GFW, Bewohner*innen	GFW, Engagierte Bürger*innen

ENTWURF

6.2 Einzelmaßnahmen Sanierungsgebiet Ortsmitte

Aus der Bestandsanalyse des ISEK sowie der Vorbereitenden Untersuchung zeichnet sich die Ortsmitte Feldkirchens als Schwerpunkt für die Sanierung ab.

Ein Großteil des innerhalb der Vorbereitenden Untersuchung analysierten Areals verzeichnet deutliche städtebauliche Missstände im Sinne des §136 BauGB. Dieser Bereich wird durch den Vorschlag zur Abgrenzung des künftigen Sanierungsgebiets umfasst. Auf diesen Bereich und die Beseitigung der städtebaulichen Missstände zielen die Maßnahmenvorschläge ab.

Die bevorstehenden Sanierungsmaßnahmen in der Ortsmitte Feldkirchens zeichnen sich insbesondere durch Um- und Ausbaumaßnahmen im Sinne einer erhaltenden Sanierung sowie Klimaanpassungsmaßnahmen und umfassende Neuordnungsmaßnahmen aus.

Die Maßnahmen können aus den nachfolgenden Plänen, zuerst nummeriert, danach verkehrlich verortet entnommen werden.

Die verkehrlich bedeutendste Maßnahme ist die Abhängung der Glonner Straße und die damit einhergehende Verlegung der Kreisstraße auf den Pfarrer-Huber-Ring. Dadurch entstehen an der Kreuzung Pfarrer-Huber-Ring / Münchener Straße eine Vielzahl von neuen Linkseinbiegern, die mit der jetzigen Kreuzungssituation nicht ausreichend leistungsfähig sind (s. Anhang Verkehrsqualität Kfz F → A). Deswegen wird hier ein Kreisverkehr vorgeschlagen. Dieser wird in der Lage sein, den starken Linkseinbiegestrom leistungsfähig abzuwickeln.

Durch die Abhängung der Glonner Straße verringert sich auch die Komplexität des Knotenpunktes. Der Fußgängerverkehr muss weniger lang auf eine Grünphase warten (s. Anhang Verkehrsqualität Fußgänger E/F → B).

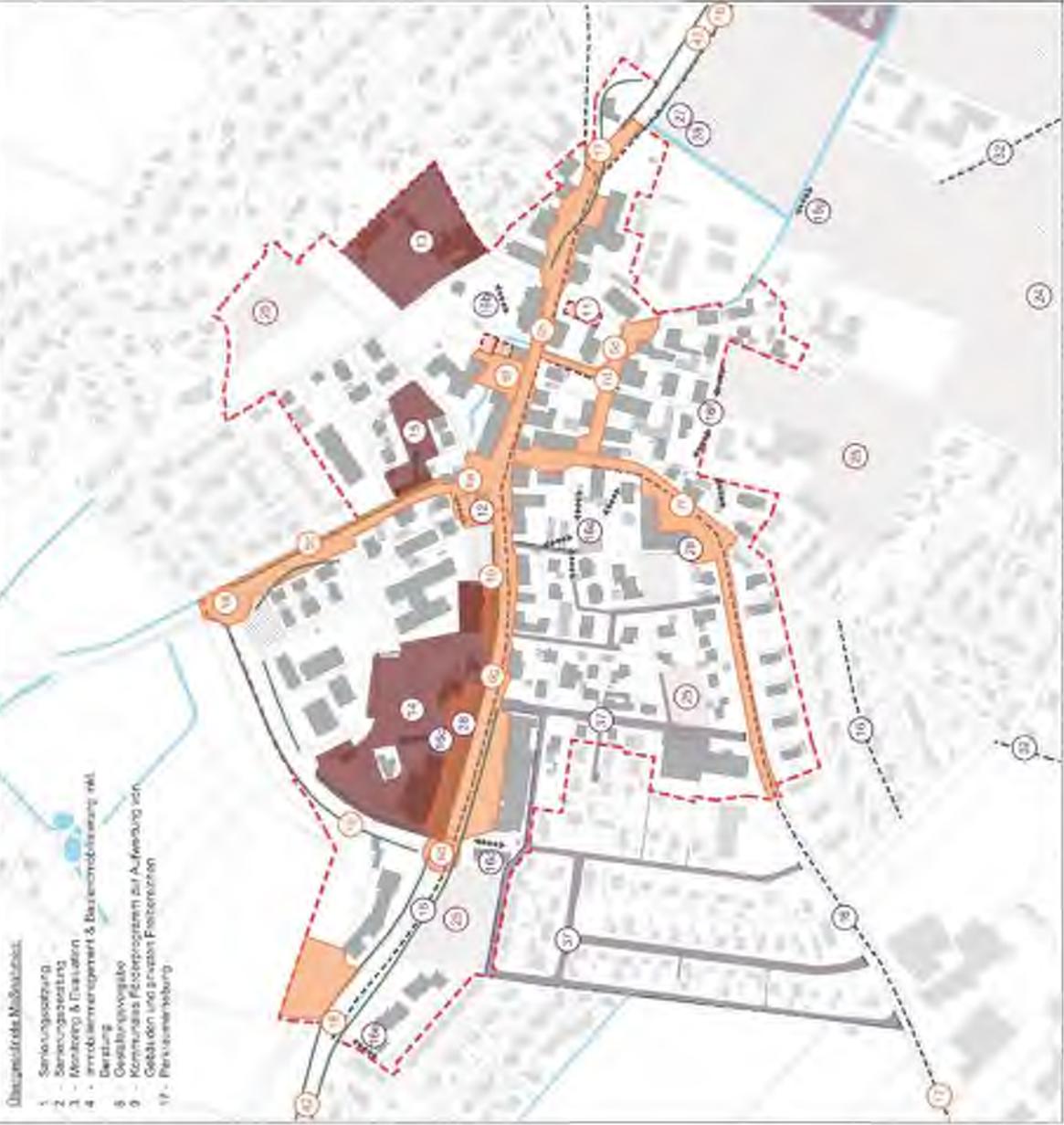


ISEK + VU

Integriertes städtebauliches
Entwicklungskonzept einschließlich vorbereitende
Untersuchungen für den Ortsteil Feldkirchen

- VU-Vertiefungsbereichen
- Ortsentwicklungsaufnahmen
- Ortsentwicklungsaufnahmen
- Verkehrliche Maßnahmen

- Maßnahmenkatalog:**
- 5 - Erkennen Feldkircher Bach
 - 6 - Städtebauliche Neugestaltung der Spaltenstraße
 - 7 - Neugestaltung des öffentlichen Raumes der Nebenstraßen der Ortsmitte
 - 10 - Städtebauliche Aufwertung durch Grünmaßnahmen
 - 11 - Pflanzmaße
 - 12 - Sanierung Saalstraßen "Alte Post"
 - 13 - Entwicklung Saalweg
 - 14 - Entwicklung Aua Ostweggang West
 - 15 - Nachverdichtung & Funktionsanpassung Oststraße
 - 16 - Realisierung zusätzlicher Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr
 - 18 - Schaffung von attraktiven Überwegen
 - 24 - Fußwegneugestaltung Saalwegabschnitt Feldkirchen
 - 25 - Modernisierung & Erneuerung unterirdischer Versorgungsleitungen
 - 27 - Freizeitanalyse Feldkircher Ost
 - 28 - Mobilitätsstudie
 - 32 - Fahrradstraßen zwischen den Ortsteilen
 - 37 - Tempo 30 in Wohngebieten
 - 42 - Anzüge, Solar / Wettererkennung, hybrider Solar, Baumhäuser



- Dasgestaltungsmaßnahmen:**
- 1 - Sanierungsplanung
 - 2 - Sanierungsplanung
 - 3 - Monitoring & Evaluation
 - 4 - Immobilienmanagement & Baurechtsabklärung inkl. Beratung
 - 5 - Gestaltungsplanung
 - 6 - Kommunales Förderprogramm zur Aufwertung von Gebäuden und sozialen Funktionen
 - 17 - Pflanzmaßnahmen

Anlage Kapitel 5
VU-Vertiefungsbereich
Ortsteil Feldkirchen
Maßnahmenplan

M 1 : 3.500

DIN A3
 PLANSTELLUNG: LSP
 22.02.2024

USP Projekt

URBANSCAPE STADTLANDVERKEHR



Integriertes städtebauliches
Entwicklungskonzept einschließlich Vorbereitende
Untersuchungen für den Ortsteil Feldkirchen

Legende

- Verbesserung der Verkehrssicherheit**
- Geschwindigkeitsreduzierung Zone / Tempo 30
 - Fußgängerüberweg einrichten
 - Besondere Radfahrstrecke ausbauen/ verankern
 - Fahrradstraße (mit Freigabe für I&D)
 - Verbesserung der Vorkreuzung an Knotenpunkt
 - Wäldchen als Querriegel
 - Geschwindigkeitsbremse am Überweg
 - Fortmarkierung

Verbesserung der Netzverknüpfung

- Herstellung von Wegverknüpfungen
- Herstellung von Querstreifenanbindungen für den Fuß- und Radverkehr
- Straßenumgehung
- Anbindung Gewerbegebiet
- Beirteigte (NH Führung)
- Zweigleisiger Ausbau der Bahntrasse
- Ausbau der Bushaltestelle
- Bau eines P + R Parkplatzes
- Bau eines Parkplatzes
- Bau eines Kreisverkehrs
- Bau eines Kreisverkehrs

Verbesserung der Beschikung

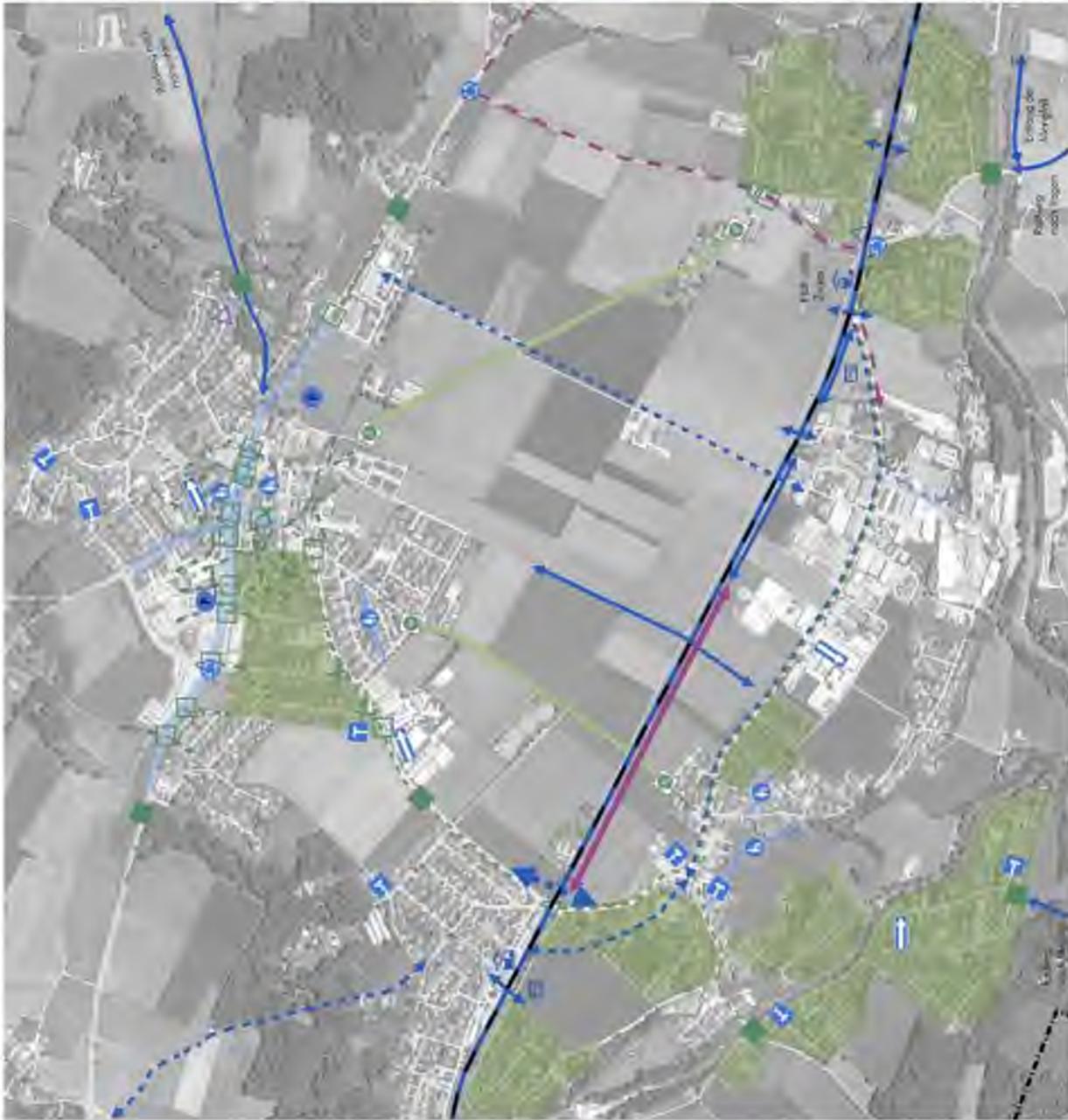
- Schwebenrüttelflächen (überprüfen) aufbauen
- Hinweis auf Durchlässigkeit der Seilgräbe
- Freigabe von Führung für Radverkehr
- Freigabe der Einbahnstraße für 'lockstar' in Gegenrichtung

Konfortverbesserung

- Entfernung/ Verankerung (Landschafts-) Hecken

Anlage XX

Vertiefende Untersuchung Feldkirchen, Westerham, Feldolling Verkehrliche Maßnahmen



M 1 : 40.000

 DIN A3

 2024

Nr.	Maßnahmen	A d M	P	UH	Kosten	Akteure	Finanzierung
Sanierungssteuerung							
1	Beschluss Sanierungssatzung	S / B	1	k	keine Mehrkosten (bewilligtes Angebot 9.800)	GFW, ext. FP	GFW
2	Sanierungsberatung (Begleitung und Beratung des Marktes bei der Umsetzung der Maßnahmen aller Fachbereiche) inklusive Städtebauförderungsberatungsstelle für die Bürger:innen	O	1	k	15.000 € p.a.	GFW, ext. FP	GFW, Städtebauförderung
3	Monitoring und Evaluation	P	3	l	nach Aufwand	GFW, ext. FP	Städtebauförderung, GFW
4	Immobilienmanagement und Baulandmobilisierung mit Beratung der Grundstückseigentümer	O	1	k	50.000€ zzgl. 10.000€ fortlaufend p.a.	GFW, ext. FP	GFW, Wirtschaftsförderung

Nr.	Maßnahme	A d M	P	UH	Kosten	Akteure	Finanzierung
Ortsgestaltung							
5	Erlebnisort Feldkirchner Bach: Gestaltung des städtebaulichen Hochwasserschutzes entlang des Feldkirchner Baches		1	m			
5a	Feinuntersuchung zur städtebaulich verträglichen Einbindung der geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen in der Ortsmitte Feldkirchen	P	1	k	50.000 €	GFW, ext. FP, Grundstückseigentümer*innen	GFW, Städtebauförderung, Hochwasserschutz (Zuordnung entwurfsabhängig)
5b	Städtebaulicher Mehraufwand Planungsleistung Hochwasserschutz / Hydraulik / technische Planung / Planfeststellung Hochwasserschutz	P	1	k	7.500 €		
5c	Bachabschnitt Glonner Straße	B	1	m	1.225.000 €		
5d	Bachabschnitt Salzstraße und Ollingerstraße	B	1	m	1.050.000 €		
6	Städtebauliche Neugestaltung der Staatsstraße zwischen Pfarrer Huber-Ring und Höhenrainer Straße mit Neugestaltung Glonner Platz und Dorfplatz (IBA Projekt) nach Bauabschnitten						
6a	Städtebauliche Feinuntersuchung	P	1	k	50.000 €	GFW, Grundstückseigentümer*innen; ext. FP	GFW, Städtebauförderung
6b	Aufsetzen IBA-Projekt	P	1	m	verwaltungsinterne Kosten		GFW, Städtebauförderung
6c	Städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb, einschl. Vorbereitung und Durchführung VgV-Verfahren	P	1	m	180.000 €		GFW, Städtebauförderung
6d	Kreisverkehr Münchener Straße	B	1	m	150.000 €		Freistaat Bayern, Städtebauförderung, GFW
6e	Neugestaltung Glonner Platz	B	1	m	227.500 €		
6f	Neugestaltung Dorfplatz	B	1	m	322.000 €		
6g	Bauabschnitt Pfarrer-Huber-Ring bis Glonner Platz	B	1	m	1.575.000 €		
6h	Bauabschnitt Glonner Platz bis einschließlich Höhenrainer Platz	B	1	l	1.487.500 €		
7	Neugestaltung des öffentlichen Raumes der Nebenstraßen der Ortsmitte						

7a	Feinuntersuchung Neuaufteilung und -gestaltung Glonner Straße	P	1	k	50.000 €	GFW, Grundstückseigentümer*innen; ext. FP	Städtebauförderung, GFW
7b	Umsetzung in Verknüpfung Hochwasserschutzmaßnahmen	B	1	m	entwurfsabhängig		GFW, Städtebauförderung, Hochwasserschutz (Zuordnung entwurfsabhängig)
7c	Feinuntersuchung Neugestaltung Salzstraße	P	1	m	20.000 €		Städtebauförderung, GFW
7d	Umsetzung Neugestaltung Salzstraße	B	1	m	267.750 €		GFW, Städtebauförderung, Hochwasserschutz (Zuordnung entwurfsabhängig)
7e	Feinuntersuchung Entwicklung Westerhamer Straße mit Gestaltung Westerhamer Platz	P	3	l	20.000 €		Städtebauförderung, GFW
7f	Umsetzung Entwicklung Westerhamer Straße mit Gestaltung Westerhamer Platz	B	3	l	1.890.000 €		Städtebauförderung, GFW
8	Gestaltungsvorgabe (Leitfaden / Gestaltungshandbuch oder Gestaltungssatzung), einschl. Einfriedungen und Vorgärten sowie einem Ausstattungskatalog für den öffentlichen Raum (als Grundlage für die Aufstellung eines kommunalen Förderprogramms)	P	2	m	20 - 40.000 €	GFW, ext. FP	GFW, Städtebauförderung
9	Aufstellung eines kommunalen Förderprogramms für die Vergabe von Fördermitteln an private Eigentümer*innen zur Aufwertung von Gebäuden und privaten Vorbereichen, (Anreizsystem zur Bewusstseinsbildung: Vorträge zur Baukultur und Besichtigung von "Best Practice-Beispielen")	F	3	l	10.000 € p. a.	GFW, ext. FP	GFW, Städtebauförderung
10	Ortsbild und stadtklimatische Aufwertungen durch Baumpflanzungen, Schaffung von intakten Grünverbindungen	P / B	1	k	500€/Baum		

Nr.	Maßnahme	A d M	P	UH	Kosten	Akteure	Finanzierung
Ortsentwicklung							
11	Neubau "Pfarrsaal mit Ergänzung ", inkl. Ideen- und Realisierungswettbewerb	B	3	m	5.000.000 €	GFW, ext. FP, Kirche	GFW, Städtebauförderung, Kirche
12	Sanierung Baudenkmal "Alte Post" (Münchener Straße 8)	B	2	m	1.543.750 €	GFW, ext. FP	GFW, Städtebauförderung
13	Entwicklung Griebelweg zur Nachverdichtung und Neuordnung (Mischnutzung) mit besonderen Wohnformen und sozialer Treffpunktfunktion unter Erhalt der ortsbildprägenden Hofstelle; integrierte Betrachtung mit Vernetzung und Durchgrünung	B	2	m	94.000 €		GFW, Städtebauförderung
13a	Feinuntersuchung	(P)	2	m	50.000 €	GFW, ext. FP	Städtebauförderung, GFW
13b	Neuaufstellung Bebauungsplan	(P)	2	m	44.000 €		GFW
14	Entwicklung Ortseingang West (zwischen Münchener Straße und innerer Pfarrer-Huber-Ring) Neukonzeption Wohnen und Nahversorgung mit öffentlichem Parkplatz; integrierte Betrachtung mit Mobilitätskonzept (reduzierter Stellplatzschlüssel) und Durchgrünung sowie Klimaanpassung	B	2	l		GFW, ext. FP, Grundstückseigentümer*innen	GFW, Städtebauförderung

14a	Feinuntersuchung	(P)	2	m	100.000 €		Städtebauförderung, GFW
14b	Umsetzungskonzept (Baulandmobilisierung)	(P)	2	m	10.000 €		GFW
14c	Bebauungsplan inkl. reduzierter Stellplatzschlüssel	(P)	2	l	77.300 €		GFW
15	Nachverdichtung Ortsmitte und Funktionsstärkung (Mischnutzung mit Mehrgenerationenwohnen); integrierte Betrachtung mit Vernetzung und Durchgrünung sowie Klimaanpassung:	B	2	m			GFW, Städtebauförderung
15b	Städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb	(P)	2	m	70.000 €	GFW, ext. FP	Städtebauförderung, GFW
15c	(Vorhabenbezogener) Bebauungsplan	(P)	2	m	20.750 €		GFW
15d	Objektplanung und Baumaßnahme Neubau Parkplatz	B	2	m	entwurfsabhängig		GFW

Nr.	Maßnahme	A d M	P	UH	Kosten	Akteure	Finanzierung
Mobilität							
16	Realisierung zusätzlicher Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr im Ortskern	P	2	m	25.000 €	GFW, Grundstückseigentümer*innen; ext. FP	GFW, Städtebauförderung
16a	Durchwegung im Bereich der Flurstücke 10, 11/2, 11/3, 11/6, 46, 47, 49/6 (Münchener Straße - Giglbergweg - Westerhamer Straße)	B	2	m	131.250 €		
16b	Durchwegung im Bereich der Flurstücke 16, 19 (Dorfplatz - Friedhof - Griehlweg)	B	1	k			GFW intern
16c	Durchwegung im Bereich der Flurstücke 231/5, 231/10, 231/19, 231/20, 231/24, 231/26, 231/42, 231/43 (Münchener Straße - Pfarrer-Huber-Ring)	B	1	m	87.500 €		
16d	Durchwegung im Bereich des Flurstücks 51/15 (Münchener Straße - Ostlandweg)	B	1	k	10.500 €		
16e	Durchwegung im Bereich des Flurstücks 2633/1 (Münchener Straße - Sudetenweg)	B	1	k	21.000 €		
16f	Durchwegung im Bereich der Flurstücke 39/2, 67/2, 67/3, 76 (Westerhamer Straße - Ollinger Straße)	B	2	m	175.000 €		
16g	Durchwegung im Bereich der Flurstücke 28/3, 28/4, 28/6, 28/7, 30, 35, 84, 84/1, 86, 88/2, 143, 144/3, 144/31, 144/32, 144/35, 144/40 (Salzstraße - Ollinger Straße - Frühlingstraße, entlang des Feldkirchner Bachs)	B	2	m	306.250 €		
17	Durchführung einer Parkraumerhebung auf den bestehenden öffentlichen Stellplätzen zur Abschätzung des Parkraumbedarfs in der Ortsmitte; Parkraumkonzept mit Vorschlägen möglicher Ergänzungs-/Ersatzstandorte für ortsmittenbezogene Parkplätze und deren Dimensionierung	P	2	m	25.000 €	GFW, ext. FP	GFW, Städtebauförderung

Nr.	Maßnahme	A d M	P	UH	Kosten	Akteure	Finanzierung
Einzelmaßnahmen der Städtebauförderung							
18	Schaffung von attraktiven Ortseingängen zur klaren Abgrenzung von der Kulturlandschaft sowie Stärkung der Identität und Außenwahrnehmung	B	2	m	50.000 €	GFW, Grundstückseigentümer*innen; ext. FP	GFW, Städtebauförderung, Grundstückseigentümer*innen
18a	Feldkirchen Münchener Straße Ost inklusive der Aufwertung der als Parkfläche genutzten Grünfläche						
18b	Feldkirchen Westerhamer Straße auf Höhe des KuS						
18c	Feldkirchen Rosemheimer Straße						
18d	Feldkirchen Höhenrainer Straße						
18e	Westerham an der Miesbacher Straße						
18f	Vagen Friedhofstraße						
18g	Vagen Hauptstraße						
18h	Feldolling Feldkirchener Straße						
18i	Großhöhenrain Aschhofener Straße						
18j	Großhöhenrain Lauser Straße						
19	Neugestaltung Ortsmitte Großhöhenrain (verkehrl. Maßnahmen im ISEK)	B	2	m	1.400.000 €		
20	Neugestaltung Ortmitte Feldolling (verkehrl. Maßnahmen im ISEK)	B	3	m	500.000 €		
21	Modellprojekt Sanierung Hofstelle Vagen: Gemeinwohlorientiertes Wohnen / Mehrgenerationenwohnen / Wohnen im Alter	B	2	m	entwurfsabhängig		
22	Neugestaltung Ortsmitte Vagen (Platzgestaltung)	B	2	m	770.000 €		
23	Neugestaltung Ortsmitte kleinerer Ortsteile	B	3	l	250.000 €		
23a	Ortsmitte Kleinhöhenrain	B	3	l	350.000 €		
23b	Ortsmitte Unterlaus	B	3	l	300.000 €		

07 SANIERUNGSKON- ZEPT

**7.1 Vorschlag zur Festlegung des förmlich
festgelegten Sanierungsgebietes**

7.2 Begründung

7.3 Sanierungsverfahren

7.4 Sanierungssatzung

ENTWURF

08 BEGLEITENDE BE- TEILIGUNG UND MIT- WIRKUNG

ENTWURF

8.1 Informelle begleitende Beteiligung (ISEK)

In Feldkirchen-Westerham wird die Unterstützung durch alle wesentlichen Akteure als eine Voraussetzung für ein erfolgreiches ISEK gesehen. Dabei wurde keine klassische Bürgerbeteiligung mit dem Schwerpunkt auf Information durchgeführt, sondern der Fokus lag vielmehr auf einer qualifizierten Mitwirkung aller Beteiligten.

Als indirektes Beteiligungsinstrument hat sich die Lenkungsgruppe als informelles Gremium zur Beratung der Prozessschritte bewährt. Als Teilnehmende werden Vertreter*innen verschiedener Organisationen einberufen, die einen Querschnitt von Interessengruppen der Gemeinschaft darstellt. Sie dient dem fach- und institutionenübergreifenden Austausch in dem co-kreativen Prozess zur Erstellung des ISEK. Die Entscheidungshoheit liegt jedoch allein beim Gemeinderat. Je nach erreichtem Meilenstein wurde in Feldkirchen ein erweiterter Ausschuss der Lenkungsgruppe mit Gemeinderäten, Ortsräten, dem Sozialen Netzwerk, der Lokalen Agenda 21, der Landkreisschülersprecherin, dem FK + West Bürgerforum sowie dem Gewerbeverband abgehalten. Im kleinen Rahmen fand die Lenkungsgruppe mit den drei Bürgermeistern Johannes Zistl, Christiane Noisternig, Josef Hupfauer sowie der Verwaltung statt.

26.10.2021 **Auftakt der Lenkungsgruppe**

21.06.2022 **1. Lenkungsgruppensitzung** Bestandsbewertung und -analyse

26.10.2022 **2. Lenkungsgruppe** Schwerpunktthema Mobilität

11.09.2023 **3. Lenkungsgruppe** Konzeptansätze

13.11.2023 **4. Lenkungsgruppe** Konzeptentwürfe

26.02.2024 **5. Lenkungsgruppe** Maßnahmenvorschläge

Um die Meinung verschiedener Stakeholder umfassend abzufragen fanden im Rahmen der Bestandsbewertung und -analyse zwischen Juni und Oktober 2022 fünf Stakeholdergespräche zu spezifischen Themenkomplexen sowie ein großer angelegter Stakeholderworkshop statt.



Stakeholderworkshop während der Coronapandemie

Für die Bevölkerung von Feldkirchen-Westerham fand am 28.03.2022 eine **Zukunftswerkstatt** mit dem Ziel den ISEK- und VU-Prozess zu erläutern, Perspektiven und Know-How der Bewohnenden sowie Bedürfnisse abzufragen.

Im Zuge der Bearbeitung des ISEK hat sich gezeigt, dass durch die Eigenständigkeit der jeweiligen Gemeindeteile und Dorfgemeinschaften auch separate Beteiligungsveranstaltungen notwendig sind. Aufbauend auf die Zukunftswerkstatt fanden somit weitere **Orts-Bürgerwerkstätten** statt, am 19.10.2022 in **Höhenrain**, am 21.11.2022 in **Vagen** und am 20.03.2023 in **Feldolling**.



Ortsbeteiligung Höhenrain



Ortsbeteiligung Vagen



Ortsbeteiligung Vagen



Ortsbeteiligung Feldolling

Nach der Erstellung der Konzeptentwürfe auf gesamtörtlicher und VU-Ebene wurde am 18.03.2024 eine **Bürger*innenwerkstatt** im Schützenhaus in Westerham durchgeführt.



Bürger*innenwerkstatt zu den Maßnahmenvorschlägen

Insgesamt sollte der Gemeinderat eng in den städtebaulichen Entwicklungsprozess eingebunden sein, da er wesentliche Entscheidungen trifft, die die Richtung und den Erfolg des Projekts beeinflussen können. Die frühzeitige und kontinuierliche Einbindung des Gemeinderats hilft, ein Projekt auf die Bedürfnisse und Wünsche der lokalen Gemeinschaft abzustimmen und unterstützt die Transparenz und Akzeptanz des Entwicklungsprozesses. Aus diesem Grund fanden mehrere **Gemeinderats-sitzungen** zu verschiedenen Schwerpunktthemen und Konzeptphasen statt. Am 13.10.2022 wurde gemeinsam mit dem Planungsteam die vom Staatlichen Bauamt geplante Ortsumfahrung Feldkirchens in einer Gemeinderatssitzung erörtert. Darüber hinaus fand am 25. & 26.11.2022 eine **Klausurtagung mit dem gesamten Gemeinderat** zur SWOT, den Zielen und Leitlinien statt. Die Gemeinderatssitzung am 25.07.2023 hatte die Vertiefende Untersuchung Großhöhenrains zum Anlass. Am 19.12.2023 wurden die Konzeptansätze auf ISEK- und VU-Ebene dem Gemeinderat vorgestellt.

Um sicherzugehen, dass alle Förder- und Planungsanforderungen erfüllt werden und insbesondere die Sanierung der Ortmitte Feldkirchens erfolgreich durchgeführt werden kann, wurde die Regierung von Oberbayern in allen wesentlichen Meilensteinen des ISEK- und VU-Prozesses eingebunden. Es fand am 19.10.2021 ein Auftaktworkshop, am 03.05.2023 ein Beratungsgespräch zum Pfarrzentrum Feldkirchens sowie am 11.12.2023 eine Abstimmung zu den Analyseergebnissen und ersten Konzeptansätzen statt.

8.2 Formelle begleitende Beteiligung (VU)

Beteiligung gilt in der Städtebauförderung als eine grundlegende Anforderung gemäß § 137 des Baugesetzbuchs (BauGB) und wird als gewinnbringende Einbindung von Akteuren in die Ortsentwicklung verstanden. Für die formell vorgeschriebene Beteiligung diente zum einen auch die **Zukunftswerkstatt** zur Bestandsaufnahme und -bewertung.

Für die Bewohner*innen des VU-Gebiets fand am 27.06.2022 eine **Betroffenenveranstaltung als frühzeitige Bürger*innenbeteiligung** statt. Hier wurde über den Prozess, die Ziele und Entwicklungsansätze informiert und diskutiert sowie ergänzende Anregungen und Perspektiven der Anwohnenden eingeholt.



Schlussendlich fand nach der Erstellung des Entwurfs des ISEK-Berichts einschließlich der Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchung dessen Offenlage sowie die **Beteiligung der Träger öffentlicher Belange** statt.

Quellen- verzeichnis

Städtebau

[S1] Bayerische Staatsregierung (2020): Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) (LEP Bayern 2020).

[S2] Gemeinde Feldkirchen-Westerham: Flächennutzungsplan in der Fassung vom April 2016 mit Genehmigungsbescheid des Landratsamtes Rosenheim vom 25.08.2016

[S3] Gemeinde Feldkirchen-Westerham: Zahlen & Fakten. <https://feldkirchen-westerham.de/gemeinde/zahlen-fakten.html>, Stand Juni 2024

[S4] Bayerisches Landesamt für Statistik (Hrsg.): Statistik kommunal 2023. Gemeinde Feldkirchen-Westerham: https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/statistik_kommunal/2023/09187130.pdf, 2024.

[S5] Bayerisches Landesamt für Statistik (Hrsg.): Bevölkerungsentwicklung in den kreisfreien Städten und Landkreisen Bayern 2040 zu 2020; Fürth 2022.

[S6] Gemeinde Feldkirchen-Westerham: Gemeindegeschichte. <https://feldkirchen-westerham.de/gemeinde/geschichte/geschichte.html>, Stand Juni 2024

[S7] Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (Hrsg.): Bayern Atlas: Zeitreise. https://geoportal.bayern.de/bayernatlas/?lang=de&topic=zeit&bgLayer=atkis&time=2008&layers=zeitreihe_tk,71ffc457-8bbb-4b81-833b-6b96b8fe1280&layers_timestamp=20081231,&E=714544.56&N=5310548.03&zoom=9, Stand 24.06.24

[S8] Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (Hrsg.): Bayern Atlas: Bauleitplanung.

https://geoportal.bayern.de/bayernatlas/?bgLayer=atkis_sw&topic=pl_bau&layers=43df73e1-e2be-4034-83da-791f716fc394,26d2b2b8-3944-4a49-aec2-59f827d9aa9e&lang=de&E=718133.04&N=5314287.34&zoom=6, Stand Juni 2024.

[S9] energie.concept.bayern. GmbH & Co.KG (2024): Energienutzungsplan Feldkirchen-Westerham Abschlussbericht.

Landschaft und Umwelt

[L1] Ref. Klimasteckbrief BLfU, 2022

[L2] Bayerisches Klimainformationssystem LfU 2024: Mittlere Jahrestemperatur. Rosenheim-Berchtesgadener-Land-Traunstein. URL: [Klimatool der Vergangenheit | BayKIS \(bayern.de\)](https://klimatool.der.vergangenheit.de/BayKIS), Stand 27.09.2024.

[L3] Bayerisches Klimainformationssystem - Klimatool der Vergangenheit / Klimatool der Zukunft <https://klimainformationssystem.bayern.de/klimatool>

Mobilität und Verkehr

[M1] Bundesamt für Justiz (Hrsg.): Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). o.O. 2013. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/StVO.pdf (Stand: 12.07.2024).

[M2] Die Bundesregierung (Hrsg.): Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). o.O. 2021. URL: https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm (Stand: 12.07.2024).

[M3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06. o.O. 2006. URL: <https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/200.i.pdf> (Stand: 12.07.2024).

[M4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Empfehlung für Fußverkehrsanlagen EFA. Köln. 2002.

[M5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Empfehlung für Radverkehrsanlagen ERA. Berlin. 2010.

[M6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. o.O. 2006.

[M7] Obermeyer Infrastruktur GmbH & Co.KG (Hrsg.): Verkehrsuntersuchung St 2078 Ortsumfahrung Feldkirchen Staatliches Bauamt Rosenheim. München. 2022.

[M8] Prof. Dr.-Ing Kurzak, Harald.: Verkehrsuntersuchung Feldkirchen-Westerham. München. 2008.

ENTWURF

Anhang

Präsentation 1: Zielvorschläge am 25/26.09.2022

Präsentation 2: Planfälle und Verkehrsqualitäten am 18.03.2024

Präsentation 3: Sitzung kleine Lenkungsgruppe 11.09.2023 am 11.09.2023

Präsentation 4: VU Ortsteil Feldkirchen Stakeholderworkshop am 01.06.2022

Präsentation 5: Bestandsanalyse und Handlungsbedarf. Fachbereich Verkehr und Mobilität am 26.10.2022

Präsentation 6: Vertiefende Untersuchung Großhöhenrain am 04.05.2023

Präsentation 7: Lenkungsgruppensitzung am 13.11.2023

Präsentation 8: Schwerpunktthemen der bisherigen Analyse und Beteiligung – Mobilität und Verkehr am 01.06.2022

Plan 1: Vertiefende Untersuchung Groß- und Kleinhöhenrain Bestand – Beschilderung (gemäß StVO)

Plan 2: Vertiefende Untersuchung Feldkirchen, Westerham, Feldolling Bestand- Straßen- und Wegenetz (gemäß StVO)

Plan 3: Vertiefende Untersuchung Groß- und Kleinhöhenrain Bestand – Straßen und Wegenetz (gemäß StVO)

Plan 4: Vertiefende Untersuchung Feldkirchen, Westerham, Feldolling Bestand- Straßenfunktion nach RAS 06 mit Verkehrsmagneten

Plan 5: Vertiefende Untersuchung Groß- und Kleinhöhenrain Bestand – Straßenfunktion nach RAS 06 mit Verkehrsmagneten

Plan 6: Vertiefende Untersuchung Vagen Bestand – Straßenfunktion nach RAS 06 mit Verkehrsmagneten

Plan 7: Vertiefende Untersuchung Feldkirchen, Westerham, Feldolling Mängel und Konfliktbereiche

Plan 8: Vertiefende Untersuchung Feldkirchen, Westerham, Feldolling Stärken und Schwächen

Plan 9: ISEK-Feldkirchen-Westerham Gemeinde Feldkirchen-Westerham Verkehrliche Ziele

Plan 10: VU-Vertiefungsbereich Ortsteil Feldkirchen Sanierungskonzept Ziele und Zwecke

Plan 11: VU-Vertiefungsbereich Ortsteil Feldkirchen Sanierungskonzept Minikreisverkehr Münchener Straße / Pfarrer-Huber-Ring Prinzipskizze

Plan 12: Vertiefende Untersuchung Groß- und Kleinhöhenrain Verkehrliche Maßnahmen

Plan 13: Vertiefende Untersuchung Feldkirchen, Westerham, Feldolling Verkehrliche Maßnahmen

Tabelle 1: Grenzwerte und Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2015 mit Lichtsignalanlage

Tabelle 2: Grenzwerte und Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2015 ohne Lichtsignalanlage