STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT (ISEK + VU)

GEMEINDE KIRCHHEIM B. MÜNCHEN

„KIRCHHEIM 2040“

STAND 7.DEZEMBER 2021

STADT
RAUM
PLANUNG

Auftraggeber
Gemeinde Kirchheim
Münchner Str. 6
85551 Kirchheim b. München
Tel. 089 - 90909-0
www.kirchheim-heimstetten.de

Stadtplanung und Projektmanagement
STADT RAUM PLANUNG
Martina Schneider, Dinah Mirbeth
Altostraße 15
81249 München
Tel. 089 - 20 96 81 28
www.stadt-raum-planung.de

Gefördert durch die
Regierung von Oberbayern
Maximilianstraße. 39
80538 München

AUFGABENSTELLUNG

Das vorliegende Integrierte Entwicklungskonzept mit Vorbereitender Untersuchung der Gemeinde Kirchheim baut auf die vorhandenen Planungen des Ortsentwicklungsprojekts „Kirchheim 2030“ und der Planungen zur Landesgartenschau 2024 auf. Die weitreichenden Veränderungen durch die Ausbildung einer neuen Mitte sollen in eine gesamtörtliche Entwicklung eingebunden werden. Ziel ist die Aufwertung, Ergänzung und Vernetzung der vorhandenen zentralen Bereiche, sowie die sinnvolle Anbindung der neuen Stadtquartiere.

Das Untersuchungsgebiet des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes bezieht sich auf den Siedlungsbereich der Gemeinde bei Berücksichtigung der regionalen Lage. Die vertiefende Betrachtung der Vorbereitenden Untersuchung behandelt die zentralen Bereiche des Ortes inklusive dem S-Bahnhof (Lageplan rote Linie).

Im Vorfeld der Planung wurden im Rahmen der Konzepterarbeitung für „Kirchheim 2030“ weitreichende und intensive Bürgerbeteiligungen veranstaltet. Die Ergebnisse dieser Termine sind in die Arbeit zu ISEK und VU eingeflossen. Ergänzend wurde im Rahmen der Planung zu ISEK und VU eine weitere Bürgerbeteiligung in Form einer Online-Befragung durchgeführt.

Auf Basis der Untersuchung weist die Gemeinde ein Sanierunsggebiet für die zentralen Bereiche des Ortes aus.

ANALYSE

INHALTSVERZEICHNIS

1 DEMOGRAFIE & WOHNEN SEITE 04

2 VERSORGUNG SEITE 26

3 ÖFFENTLICHES LEBEN SEITE 41

4 ZENTRALE BEREICHE SEITE 50

5 MOBILITÄT SEITE 71

6 GEWERBE SEITE 91

7 GRÜNSTRUKTUR SEITE 101

8 NACHHALTIGKEIT & KLIMA SEITE 111

I DEMOGRAFIE & WOHNEN

I DEMOGRAFIE & WOHNEN

I.0 THEMEN ZUR BETRACHTUNG VON DEMOGRAFIE UND WOHNEN

In der Gegenüberstellung der Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung zum Wohnungsbestand zeigt sich ein Missverhältnis. Die bedarfsgerechte Ergänzung des Wohnraumangebotes hat für die Gemeinde Kirchheim eine besondere Bedeutung. Um eine entsprechende Anpassung auf dem Wohnungsmarkt zu erreichen, sollten fehlende Wohnungsgrößen gezielt ergänzt werden.

Die Planungen für das neue Wohngebiet „Kirchheim 2030“ geben Vorgaben, durch die eine Ergänzung von fehlendem Wohnraum begünstigt wird. Es soll ein fester Bestandteil an günstigem Wohnraum bevorzugt für Ortsansässige geschaffen werden. 4 % des neuen Wohnraums sollen für Betreutes Wohnen vorgehalten werden. Am Südende des Ortsparks entstehen rund 75 entsprechende Wohnungen inkl. Personalwohnungen.

Entsprechend dem gültigen Bebauungsplan werden im Rahmen von „Kirchheim 2030“ 123.604 m² Geschossfläche für ca. 1.395 Wohneinheiten entstehen. Damit werden Wohnungen in einer durchschnittlichen Größe von unter 70 m² geplant.

Neben der Schaffung von neuen Wohnungen im Rahmen von „Kirchheim 2030“ ist eine Anpassung des bestehenden Wohnraumangebotes anzuraten. Für einen Großteil des Wohnungsbestandes werden in den kommenden Jahren Sanierungsarbeiten erforderlich. Dies kann genutzt werden, den Wohnungsbestand entsprechend dem demographischen Wandel anzupassen. Im Folgenden werden Herangehensweisen zur Anpassung des Wohnungsbestandes formuliert.

- **Flächenmanagement**
- **Wohnbauflächen**
  - Wohnen in den Ortskernen
  - Wohnquartiere der 70er und 80er Jahre
  - Wohnquartiere der 90er und 2010er Jahre
  - Neue Wohnbauflächen
- **Anpassung des Wohnraums**
  - Vielfältige Wohnraumangebote
  - Barrierefreier Wohnraum
  - Ergänzende Wohnraumangebote
  - Wohnungsnahe Angebote

I DEMOGRAFIE & WOHNEN

I.I FLÄCHENMANAGEMENT - ERHEBUNG WOHNFLÄCHENPOTENZIALE, 2013

Im Jahr 2013 wurde separat für die Ortsbereiche Kirchheim und Heimstetten eine Bestandserhebung von potentiellen Bauflächen bzw. Baulücken auf Grundlage der digitalen Flurkarte durchgeführt und mit mehreren Begehungen verifiziert. Dabei wurden folgende Potenzialfläche untersucht:

Bereiche nach §30 (B-Plan)

- können weitestgehend als ausgeschöpft betrachtet werden, freie Bauflächen nur noch in „jüngeren“ Bebauungsplänen vorhanden

Einfache B-Pläne

- bereichsweise Entwicklungspotenzial, jedoch sehr geringer Anteil am Gemeindegebiet

Mögliche „Konversionsflächen“

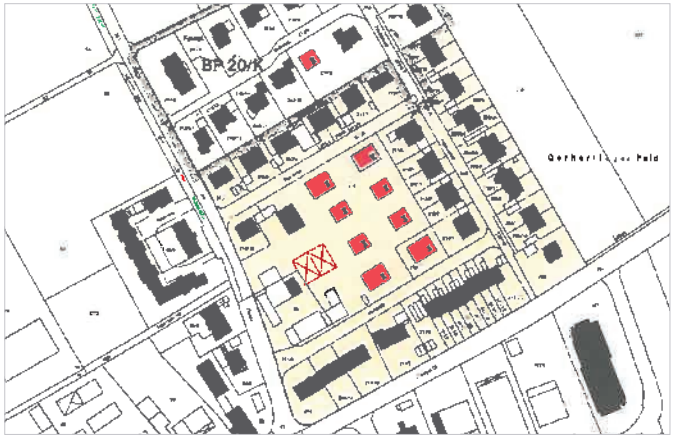
- sofern keine landwirtschaftliche Nutzung mehr besteht wurden die Anwesen weitestgehend transformiert, d.h. mit Nachfolgenutzungen als kleinmaßstäblicher Gewerbe- / Handwerksbetrieb, Einzelhandel oder Wohnen belegt.
- keine markanten Entwicklungspotenziale (verfallene bauliche Anlagen, Leerstand etc.) zu erkennen
- bereichsweise sind bauliche Nachverdichtungen möglich, allerdings sind in diesen Bereichen Beeinträchtigungen durch Lärm- und Geruchsimmissionen zu erwarten, die mit den Belangen des Wohnens nur bedingt in Einklang gebracht werden können

Aufstockungen

- in Allgemeinen (WA) und Reinen Wohngebieten (WR) wurde nahezu „alles“ ausgenutzt
- Potenziale zur Aufstockung von Mehrfamilienhäusern sind nicht offensichtlich
- „ausbauwürdige“ Dächer in Mehrfamilienhäusern sind bereits genutzt bzw. nicht vorhanden

Leerstand

- ein signifikanter Leerstand konnte nicht festgestellt werden
- keine Bereiche / Quartiere mit erheblichem Sanierungsbedarf



Quartier Römerstraße (Kirchheim)

Quartier Poinger Straße (Heimstetten)

Ortsmitte Heimstetten

I DEMOGRAFIE & WOHNEN

I.I FLÄCHENMANAGEMENT - POTENZIALE ZUR ERGÄNZUNG DES WOHNRAUMS

Die Untersuchung der bebauten Flächen der Gemeinden Kirchheim auf Basis der aktuellen Flurkarte zeigt, dass die Siedlungsflächen vergleichsweise dicht bebaut sind. Es gibt im Ort kaum Baulücken, die Einzelgrundstücke sind baulich intensiv genutzt. Dies lässt sich damit begründen, dass ein Großteil der Wohnflächen im Rahmen von Siedlungsbau der 70er und 80er Jahre auf Basis von Bebauungsplänen entstanden. Freie Flächen zwischen den Baufeldern wurden in den letzten Jahren baurechtlich vorbereitet. Das Nachverdichtungspotenzial im Ortsgebiet von Kirchheim ist damit gering. Vereinzelt sind Grundstücke in den Siedlungsflächen, die vor 1971 entstanden sind, geringer bebaut. Die Anzahl der gering bebauten Grundstücke ist jedoch gering, so dass diese nicht relevant ins Gewicht fallen.

Eine Möglichkeit zur Innenentwicklung in Kirchheim besteht in der Anpassung der Wohnungsgrößen entsprechend des Bedarfs von Haushaltsgrößen. Bei gleichem Bauvolumen entsteht Wohnraum für mehr Menschen pro Fläche. Diese Form der Nachverdichtung erfordert eine Umstrukturierung des Bestandes. Möchte die Gemeinde dies stärken, kann sie beratend wirken. Bei vielen verschiedenen Eigentümern ist der Aufwand vergleichsweise hoch. Anreiz zur baulichen Weiterentwicklung des Wohnungsbestandes sollte vorrangig in den Bereichen gegeben werden, in denen eine Verdichtung der Wohnlage zur Stärkung des Stadtraums erforderlich ist. Herangehensweisen können in Feinuntersuchungen in Zusammenarbeit mit den Grundstückseigentümern definiert werden.

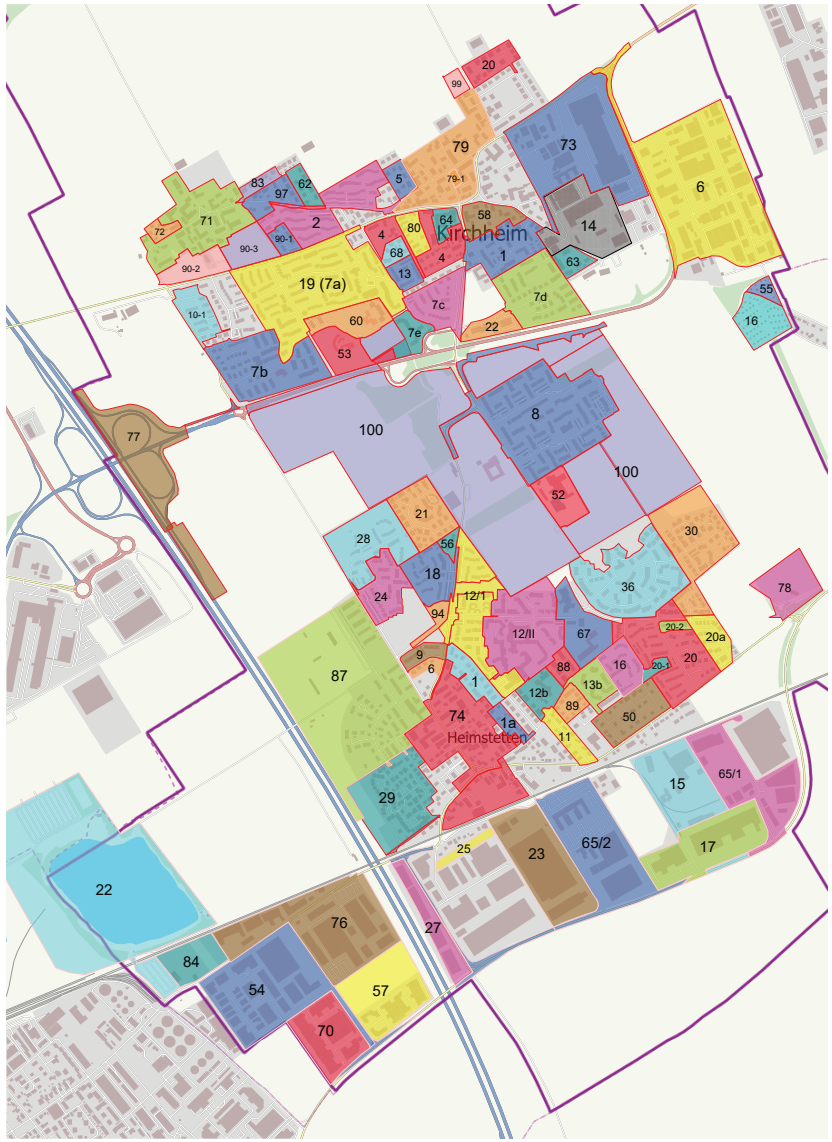
Siedlungsflächen im Gemeindegebiet

I DEMOGRAFIE & WOHNEN

I.2 WOHNBAUFLÄCHEN - BAURECHTLICHE SICHERUNG

Die Bebauung der bestehenden Siedlungsflächen im Gemeindegebiet ist überwiegend durch Bebauungspläne geregelt. Ausgenommen sind lediglich Teile des Dorfkerns Kirchheim und Teile der Gewerbegebiete Kirchheim und Heimstetten.

Mit der flächigen Festsetzung von Bebauungsplänen hat die Gemeinde eine gute Voraussetzung zur Steuerung der baulichen Entwicklung. Nur sehr wenige Flächen können entsprechend dem Prinzip der städtebaulichen Einfügung gemäß §34 BauGB bebaut werden.



Übersicht Bebauungspläne, Stand 2021 (Quelle: Gemeinde Kirchheim)

I.2 WOHNBAUFLÄCHEN - ZEITLICHE ENTWICKLUNG

In der Überlagerung der historischen Karten aus den Jahren 1870, 1971 und 1991 mit der aktuellen Flurkarte sowie den Planungen zu „Kirchheim 2030“ lässt sich die zeitliche Entwicklung der Siedlungsflächen ablesen.

Die bebauten Bereiche weisen entsprechend ihrer Entstehungszeit ähnliche bauliche Strukturen in der Größe und Anordnung der Gebäude sowie in der Organisation der Verkehrs- und Freiflächen auf. Es können für die Wohnsiedlungen der unterschiedlichen Bauepochen entsprechend der Bebauungsstrukturen Qualitäten und Mängel formuliert und Ziele einer weiteren baulichen Entwicklung gefunden werden.

Die Übersicht zeigt, dass in Kirchheim im Zeitraum bis 1971 nur eine geringe bauliche Entwicklung vor allem im Umfeld der Dorfkerne und an der Bahntrassen zu verzeichnen war.

In den Jahren zwischen 1971 und 1990 gab es eine verstärkte Siedlungsentwicklung. Seit den 1990er Jahren bis heute wurden Lücken in den bestehenden Siedlungsflächen ergänzt. Die räumliche Trennung der Ortsbereiche Kirchheim / Hausen und Heimstetten blieb bis heute bestehen. Erst mit der geplanten baulichen Entwicklung von „Kirchheim 2030“ wachsen die einzelnen Ortsteile zu einem durchgängig bebauten Siedlungsraum zusammen.

Zeitliche Entwicklung der Siedlungsflächen (Quelle: Gemeinde Kirchheim bei München, eigene Bearbeitung)

1 DEMOGRAFIE & WOHNEN

1.2 WOHNBAUFLÄCHEN - WOHNEN IN DEN DORFKERNEN

Die Dorfkerne mit ihren großen Gebäudekubaturen bieten viel Nutzfläche für Wohnen in zentraler Lage. Gebäude aus ehemals landwirtschaftlicher Nutzung können bei der derzeitigen Marktlage leicht als Wohnfläche vermarktet werden. Erwartungsgemäß sind in allen drei Dorfkernen in Kirchheim attraktive Wohnstandorte entwickelt worden. Zum Teil werden die Gebäude der ehemaligen Hofstellen als Wohngebäude saniert, in einigen Hofstellen wurden einzelne neue Wohngebäude ergänzt oder größere Geschosswohnungsbauten im Dorfgebiet hinzugefügt.

Für die Gemeinde liegt die größere Herausforderung darin, die Nutzungsmischung in den dörflich geprägten Bereichen zu erhalten und damit die landwirtschaftliche Nutzung im Siedlungsgebiet langfristig zu ermöglichen.

In Kirchheim wurde die städtebauliche Entwicklung der ehemaligen Dorfkerne in Bebauungsplänen gesichert. Ziel ist die behutsame Umwandlung der Nutzungsstruktur einzelner Höfe bei landwirtschaftlicher Betriebseinschränkung bzw. -aufgabe unter Erhaltung der Identität des alten Ortskerns. So sollte den Landwirten eine alternative Erwerbsmöglichkeit auf dem Grundstück ermöglicht werden. Die dorftypische Mischung von Wohnen und Arbeiten sollte auf den einzelnen Grundstücken erhalten bleiben.

So wurden im Bebauungsplan Mindestgrößen von Parzellen (z.B. 1.000 qm) und Gebäuden (z.B. 35m Länge) festgelegt. Erhaltenswerte Gebäude und wertvolle Gehölze sollten erhalten werden. Ergänzende Gebäude orientieren sich in Bauform, Höhenentwicklung, Gestaltung und Materialien am historischen Bestand.

Der Erhalt der dorftypischen Baustruktur lässt sich in der Kartenarbeit sowie in der Ortsaufnahme darstellen. Ein Großteil der Gebäude der alten Hofstellen ist saniert und mit hochwertigen Nutzungen belegt. Auch die Nutzungsmischung ist in allen drei Dorfkernen erhalten worden. Diese Qualität macht zu großen Teilen den Charme der zentralen Bereiche des Ortes aus.

In den folgenden Schritten muss es darum gehen, die dörflich geprägten Bereiche soweit zu stärken, dass sie weiterhin als Treffpunkte der Gemeinde fungieren und damit die öffentlich zugänglichen Angebote durch eine ausreichend hohe Besucherfrequenz stabilisiert werden. Dies gilt vor allem für die zentralen Bereiche am Marktplatz Kirchheim und für die Dorfmitte Heimstetten.

I DEMOGRAFIE & WOHNEN

I.2 WOHNBAUFLÄCHEN - WOHNQUARTIERE DER 70ER- UND 80ER-JAHRE

In den 70er und 80er Jahren entstanden in Kirchheim verschiedene größere, zusammenhängende Wohnquartiere. Vorherrschend sind Siedlungen in Reihenhaustypologie (i.d.R II+D) und Geschosswohnungsbau (III+D bis VI+D), letzterer zum Teil auch mit Ladenlokalen im Erdgeschoss. Die Wohngebiete weisen mit einer Geschossflächenzahl von 0,8 - 0,9 eine überwiegend verdichtete Bauweise auf. Es entstehen auch Einzel- und Doppelhausquartiere mit einer durchschnittlichen baulichen Dichte von 0,5 (Geschossflächenzahl). Als Gebäudeanordnung überwiegen Zeilen mit leichten Versprüngen, in späteren Baujahren auch in radialer Anordnung.

Pkw-Stellplätze sind oberirdisch auf Quartiersparkplätzen und -garagenhöfen angeordnet. Nur entlang breiterer Erschließungsstraßen sind straßenbegleitend Stellplätze vorgesehen. Das direkte Umfeld der Wohngebäude wird autofrei gestaltet. Es entsteht ein dichtes Netz an Wohnwegen und Plätzen ohne Pkw-Verkehr abseits der Straßen.

Die Grünflächenversorgung in diesen Wohnquartieren ist kleinräumig. Neben den kleinen Privatgärten der Einzelparzellen bilden die Wohnwege begleitenden Grünstreifen und kleinen Grünflächen zum Teil mit Spielangebot ein engmaschiges Freiraumgeflecht, das für eine hohe Durchgrünung des Quartiers sorgt.

Die vorhandene Siedlungsstruktur bietet aus städtebaulicher Sicht hohe Qualitäten. Bei vergleichsweise hoher baulicher Dichte sind die Quartiere stark durchgrünt. Durch die autofreie Ausbildung des Wohnumfeldes ist die Wohnqualität in den Quartieren sehr hoch.

Die Bauformen und die Zahlen zum Wohnraumangebot in Kirchheim lassen vermuten, dass die Wohnungen in den Quartieren eher großflächig sind. Damit entspricht das Wohnraumangebot nur in Teilen den Anforderungen bedingt durch die demographischen Entwicklung.

Es ist zu erwarten, dass in den nächsten Jahren energetische Sanierungen der Bausubstanz vieler Gebäude erforderlich wird. Dies sollte genutzt werden, um ein differenziertes Angebot unterschiedlicher Wohnungsgrößen sowie eine Ergänzung an barrierefreien Wohnungen in den Quartieren zu ermöglichen. Da dies zu einer Erhöhung des Stellplatzbedarfs führen kann, müssen für die gebündelt angeordneten Stellplatzflächen Strategien zur Weiterentwicklung / Verdichtung gefunden werden.

I DEMOGRAFIE & WOHNEN

I.2 WOHNBAUFLÄCHEN - WOHNQUARTIERE DER 90ER- BIS 2010ER-JAHRE

Im Zeitraum 1990 bis 2010 werden bestehende Wohnsiedlungen kleinflächig ergänzt. Es entstehen ebenfalls Reihenhaussiedlungen und Geschosswohnungsbau, sowie ein geringerer Anteil an Einzel- und Doppelhäusern. Die bauliche Dichte entspricht der Wohnbebauung der 70er und 80er Jahre. Die stark formale Anordnung der Einzelgebäude innerhalb der Siedlung wird aufgeweicht.

Die Wohnsiedlungen dieses Zeitraums weisen nur noch in Teilen Sammelparkierungen auf. Pkw-Stellplätze werden verstärkt in Tiefgaragen angeordnet. Zudem werden Stellplätze v.a. direkt am Wohngebäude und entlang der Wohnstraßen vorgesehen. Die Wohnquartiere sind in der Regel nicht mehr autofrei, es entstehen weniger Wohnwege ohne Fahrverkehr.

Auch die Anordnung der wohnungsnahen Grünflächen ändert sich. Anstelle von kleinparzellierten Grünflächen entstehen wohnungsnahe großzügige Grünzüge am Siedlungsrand.

I DEMOGRAFIE & WOHNEN

I.2 WOHNBAUFLÄCHEN - NEUE WOHNBAUFLÄCHEN

Die Planung der Siedlungsflächen im Projekt „Kirchheim 2030“ sieht eine verdichtete Wohnbebauung in den unbebauten Flächen zwischen Kirchheim und Heimstetten vor. Der Bebauungsplan ermöglicht Geschosswohnungsbau (III bis IV) im Kern des Baugebiets, sowie verdichteten Einfamilienhausbau (Doppel- und Reihenhäuser; II bis III) an den äußeren Bereichen des Baugebiets.

Um verstärkt auch fehlende Wohnraumangebote zu ergänzen, wird in einem städtebaulichen Vertrag die Schaffung von kleineren, flexibleren und barrierefreien Wohneinheiten gefordert. Zudem wird eine Vergabe des Wohnraums an Ortsansässige und sozial schwächer Gestellte begünstigt.

Pkw-Stellplätze werden überwiegend in (Gemeinschafts-) Tiefgaragen angeordnet. Vereinzelt wird auch oberirdisches Parken im Bereich der Doppel- / Reihenhausbauflächen in gebündelten Stellplatzanlagen ermöglicht. Über den Nachweis eines Mobilitätskonzepts (u.a. Carsharing, mehr Radstellplätze, Zahlung einer ÖPNV-Abgabe) kann der Stellplatzschlüssel reduziert werden. Entlang von Erschließungsstraßen werden 10% der für Geschosswohnungsbau nachzuweisenden Stellplätzen angeordnet. Stichwege werden als verkehrsberuhigte Mischverkehrsflächen mit einigen Besucherstellplätzen geplant.

Als Energieversorgung ist der Anschluss an das interkommunale Geothermienetz vorgesehen. Die einzelnen Wohnquartiere werden durch „Grüne Fugen“ gegliedert. Eine ortsnahe flächenhafte Versickerung von unverschmutztem Niederschlagswasser wird angestrebt.

Neben den neuen Wohnungsbauten an der „neuen grünen Mitte“ sind weitere kleinere Wohnbaugebiete in Vorbereitung.

In Hausen Süd werden ca. 590 neue Bewohner in einem Neubaugebiet geplant. Kleinere Wohnungsbauergänzungen sind an der Flurstraße und am Tannenweg vorgesehen. Hier soll eine Bebauung in offener Bauweise mit Einzel-, Doppel- und kleinen Mehrparteienhäusern (II bis III +D) entwickelt werden. Die Pkw-Stellplätze sind überwiegend in Tiefgaragen und entlang der erschließenden Stichwege geplant.

Die Ergänzung der Wohnbebauung durch kleinere, barrierefreiere und bezahlbare Wohnungen entspricht den Anforderungen, die sich aus den demographischen Prognosen ableiten lassen. Die Neuansiedlung größerer Wohnungsbauflächen ermöglicht eine Bauweise entsprechend den Vorgaben des klimagerechten Städtebaus. So wäre eine Ausbildung der „Grünen Fugen“ auch im Sinne einer zukunftsgerechten Wasserhaltung sinnvoll.

Baustruktur Kirchheim 2030 (Quelle: www.kirchheim2030.de)

I DEMOGRAFIE & WOHNEN

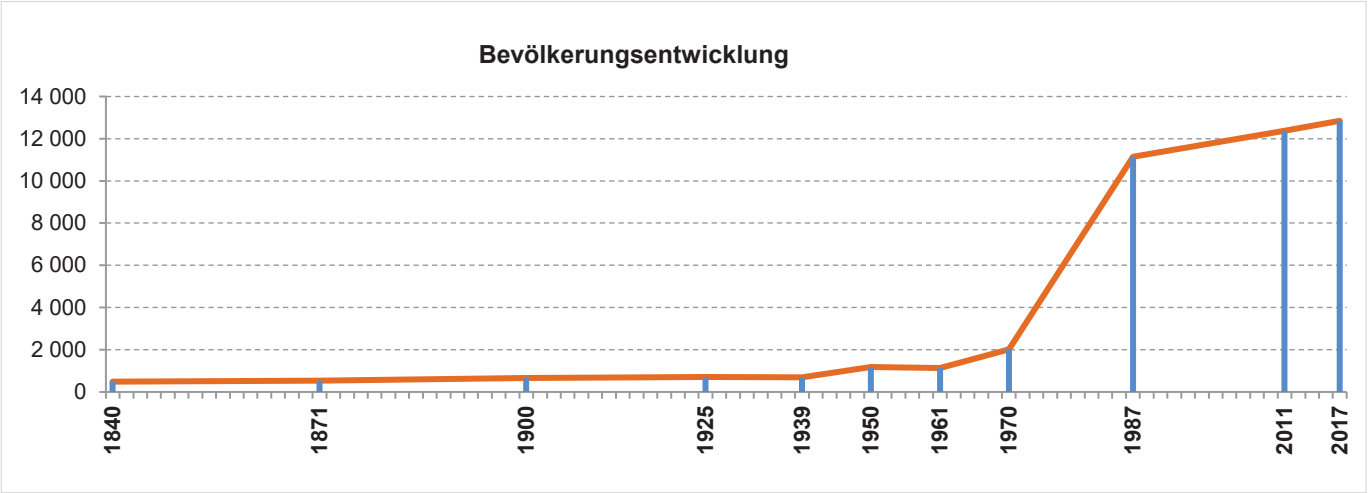
I.3 ANPASSUNG DES WOHNRAUMS - BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Ein Anstieg der Bevölkerungszahlen beginnt in Kirchheim in den 70er Jahren. Im Zeitraum zwischen 1970 und 1987 steigt die Bevölkerung von 2000 auf über 10.000 Einwohner. In dieser Zeit werden im Stadtgebiet großflächig Wohnungsbauten angesiedelt.

Das Bevölkerungswachstum zwischen 2008 und 2017 (aus Statistik kommunal) liegt mit 5,6% höher als der bayerische Durchschnitt (3,8 %), aber deutlich niedriger als das Bevölkerungswachstum der Landeshauptstadt München (9,7 %), des Landkreises München (9,1 %) und von Oberbayern (7,3%). Die Einwohnerzahl der Gemeinde Kirchheim liegt bei 12.856 (Stand 31.12.2017).

In Vorausberechnung aus dem Demografie-Spiegel bis 2037 wird für Kirchheim eine Bevölkerungsanstieg um 12,8 % auf ca. 14.500 vorausgesagt. Das ist ein Anstieg der Bevölkerung um ca. 1.650 Personen. Das prognostizierte Wachstum liegt über den prozentualen Werten für Stadt und LK München, deutlich über den Werten für den Regierungsbezirk Oberbayern und erheblich über dem Wert für Bayern im gleichen Zeitraum.

Die neuen Wohnbauflächen des Projektes „Kirchheim 2030“ werden auf ca. 2.800 Einwohner ausgelegt, weitere Neubaugebiete für ca. 550 EW sind in Vorbereitung. Auch wenn einige innergemeindliche Umzüge zu erwarten sind, ist abschätzbar, dass die Einwohnerzahl der Gemeinde bis 2037 höher als die prognostizierten 14.500 liegen wird, da solche erheblichen Neubauquartiere in Bevölkerungsvorausberechnungen nicht gesondert berücksichtigt sind.



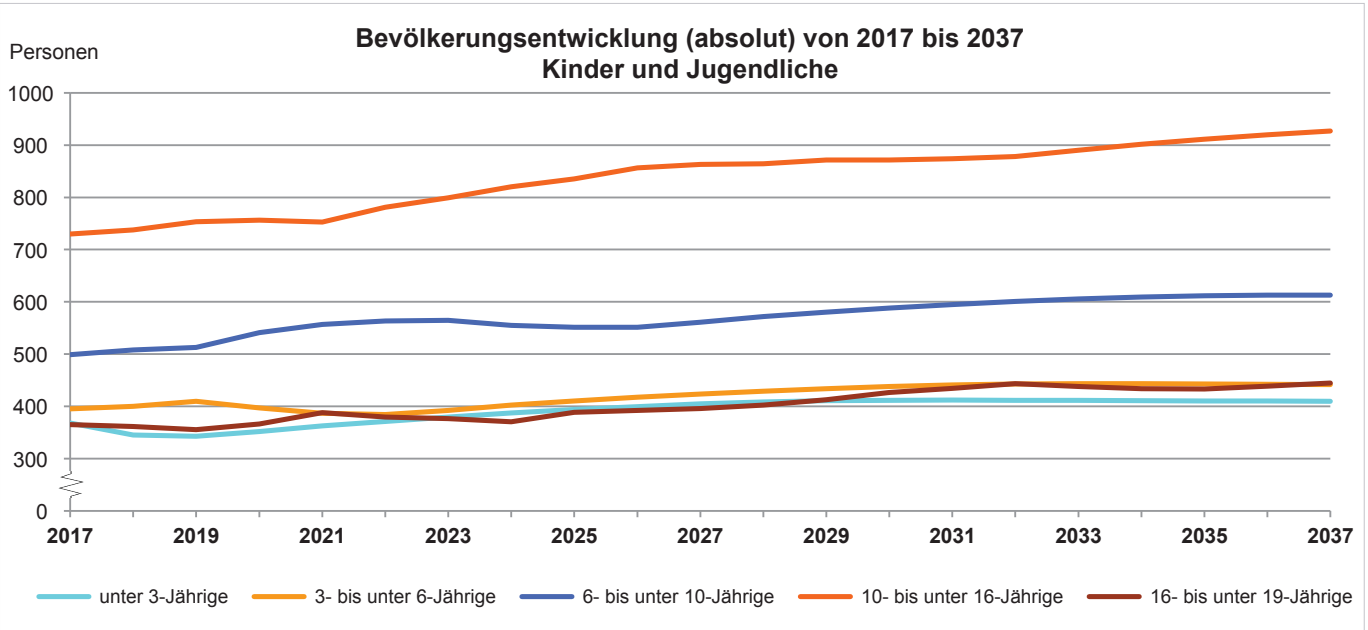
Quelle: Statistik Kommunal 2018, Bayerisches Landesamt für Statistik

I.3 ANPASSUNG DES WOHNRAUMS - ALTERSSTRUKTUR

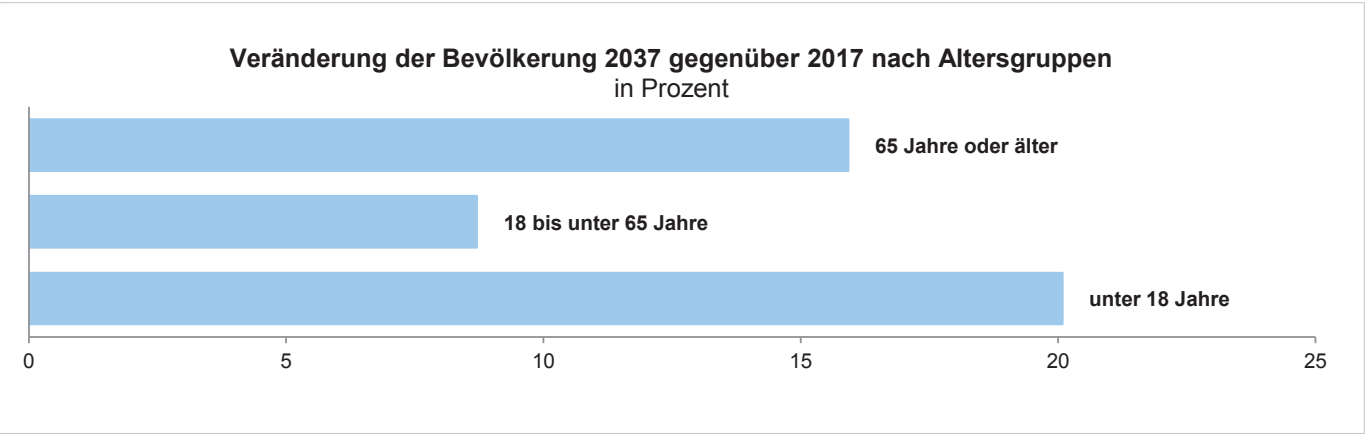
Entsprechend den Angaben des Landesamtes für Statistik verringerte sich der Anteil der Bevölkerung an unter-18-Jährigen vom Jahr 1987 bis ins Jahr 2017 von 26,1% auf 17,4 %. Im gleichen Zeitraum stieg der Anteil an über 65-jährigen Personen an von 4,7 % auf 23,0 %. Diese starke Änderung in der Bevölkerungsstruktur lässt sich nicht mit dem allgemein in der Gesellschaft festzustellenden demographischen Wandel mit Anstieg des Durchschnittsalters begründen. Sie ist vielmehr eine Folge der massiven Ausweisung von Wohnbauflächen in den 70er- und 80er-Jahren mit dem damit verbundenen verstärkten Zuzug junger Familien.

Das Durchschnittsalter in Kirchheim liegt gegenwärtig mit 44,6 Jahren leicht über dem Durchschnitt in Bayern (43,7 Jahre) und dem Landkreis München (43,2 Jahre). Auffällig ist der geringe Anteil an Bewohnern in der Altersstufe 18 bis 25 Jahre 6,8% (gegenüber Bayern mit 8,1 % oder Landkreis München 7,9 %). Bei der direkten Lage an der Landeshauptstadt und der vergleichsweise guten S-Bahnanbindung lässt sich vermuten, dass dies vor allem im fehlenden Wohnraum für die Bevölkerungsgruppe begründet werden muss.

Den ca. 3.000 Bewohnern über 65 Jahren stehen 63 Plätze in Einrichtungen für ältere Menschen gegenüber. Hier kann für die kommenden Jahre ein steigender Bedarf an passendem Wohnraum vermutet werden.



Quelle: Demografie-Spiegel für Bayern bis 2037, Bayerisches Landesamt für Statistik



Quelle: Demografie-Spiegel für Bayern bis 2037, Bayerisches Landesamt für Statistik

1 DEMOGRAFIE & WOHNEN

1.3 ANPASSUNG DES WOHNRAUMS - WOHNRAUMBESTAND

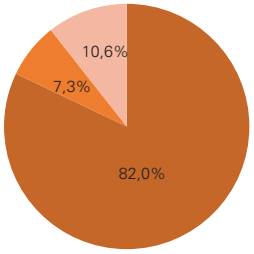
Der vorhandene Wohnraum in Kirchheim ist vor allem auf Familien (im Sinne von Elternpaar mit mehreren Kindern) ausgerichtet. Der weitaus größte Anteil des Wohnungsbestandes entfällt mit 82 % auf Gebäude mit nur einer Wohnung. Über 73,1% der Wohnungen haben vier oder mehr Räume (Stand 2017). Mit einer durchschnittlichen Größe von 108,8 m² und 4,8 Räumen pro Wohnung liegt Kirchheim über dem Durchschnitt im Landkreis (98,3 m² und 4,4 Räume je Wohnung).

Dem gegenüber stehen die Anzahl der Einpersonen-Haushalte mit ca. 30 %. Für die Zukunft gehen die Prognosen für Bayern von einem weiter steigenden Anteil an Ein- und Zweipersonenhaushalten aus.

Die sich wandelnden Lebensumstände in der Gesellschaft führen zu veränderten, z.T. sehr unterschiedlichen Anforderungen an den Wohnraum. Gründe hierfür sind unter anderem der höhere Anteil älterer Menschen durch die hohe Lebenserwartung und der Rückgang der Geburtenziffer (weniger Kinder pro Familie), aber auch sich wandelnde Lebensentwürfe wie eine späte Heirat und häufige Scheidungen oder eine notwendige Mobilität im Hinblick auf den Arbeitsplatz.

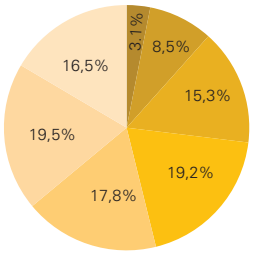
Kleinere Wohnungen werden verstärkt von jungen Menschen in der Ausbildung, Singles, kinderlosen Paaren, Alleinerziehenden oder Senioren nachgefragt. Um diesen Bevölkerungsgruppen einen passenden Wohnraum anbieten zu können, muss das Angebot ergänzt werden. Vor allem im Hinblick auf steigende Immobilienpreise ist die Bereitstellung von kleinen Wohnungen unerlässlich, da es für viele die einzig finanzierbare Möglichkeit ist, Flächen anzumieten oder zu kaufen.

Die ursprünglich für Familien mit Kindern erbauten Einfamilienhäuser werden oft nur noch von ein oder zwei Personen bewohnt. Wenn für die alleinstehenden älteren Bewohner keine attraktiven Alternativen wie z.B. barrierefreie Wohnungen in guter Lage angeboten werden, steht der vorhandene Wohnraum auch nicht für Familien mit Kindern zur Verfügung.



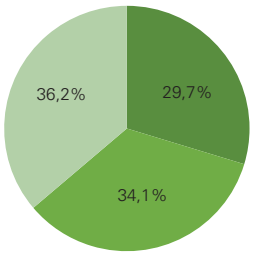
3.262 Wohngebäude (2017), davon...

- mit 1 Wohnung
- mit 2 Wohnungen
- ab 3 Wohnungen



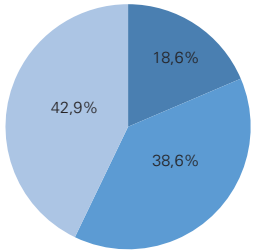
5.781 Wohnungen (2017), davon...

- mit 1 Raum
- mit 2 Räumen
- mit 3 Räumen
- mit 4 Räumen
- mit 5 Räumen
- mit 6 Räumen
- ab 7 Räumen



Haushaltsgrößen (2017):

- Einpersonen-Haushalt
- Haushalt mit Kind(ern)
- Sonstige



Haushaltseinkommen (2017):

- niedrig
- mittel
- hoch

Quellen: Wegweiser Kommune, Bertelsmann Stiftung; Statistik kommunal Kirchheim b. München 2018, Bayerisches Landesamt für Statistik

I.3 ANPASSUNG DES WOHNRAUMS - VIELFÄLTIGE WOHNRAUMANGEBOTE

Entsprechend verschiedener Lebensformen und -phasen haben Bewohner unterschiedlichste Ansprüche an den Wohnraum. Das Wohnungsangebot muss diesen unterschiedlichen Anforderungen und Wünschen gerecht werden. Unterschiedliche Wohnungsgrößen, Grundrisse, Preissegmente und Wohnformen ermöglichen, dass Menschen mit verschiedenen Bedürfnissen und Ansprüchen einen für sie geeigneten Wohnraum im Quartier finden.

Die Zahlen der vorliegenden Statistiken zeigen, dass in Kirchheim im Bestand vor allem großflächige Wohnungen vorhanden sind. Diese entsprechen den Bedürfnissen von Familien. Sind in einem Quartier unterschiedlich große Wohnungen vorhanden, so wird das Angebot den verschiedenen Haushaltsgrößen und Lebensformen der Bewohnerschaft gerecht. Es wird möglich, entsprechend der jeweiligen Lebensphase innerhalb des gewohnten Umfeldes den Wohnraum zu wechseln.

Neben der gezielten Ergänzung von Wohnraum im Rahmen von Neubauten ist eine Anpassung des Gebäudebestandes entsprechend des demographischen Wandels möglich. Werden für Wohnsiedlungen entsprechend des Alters des Gebäudebestandes grundlegende Sanierungen erforderlich, sollten die Möglichkeiten einer Ausdifferenzierung des Wohnungsangebotes geprüft werden.

In Kirchheim besteht ein großer Wohnungsbestand aus den 70er- und 80er-Jahren. Die Bausubstanz dieser Gebäude wird allmählich sanierungsbedürftig. Hier besteht ein guter Ansatzpunkt für die Anpassung des Wohnraums.

Nach Prüfung über Flurkarte und Luftbild ist der überwiegend Anteil der Gebäudes dieser Zeit Reihenhäuser. Es handelt sich um aneinandergereihte Einzelgebäude mit Wohnfläche auf 3 Etagen. Ein eher kleiner Anteil sind Einzel- und Doppelhäuser.

Bei den kleinflächigen Wohngebäuden ist eine Differenzierung des Wohnraums durch die Schaffung von Einlieger-Wohnungen im Erd- oder Dachgeschoss möglich. Auch eine Zusammenlegung von benachbarten Gebäuden mit gemeinsamer Erschließung kann bei entsprechenden Eigentumsverhältnissen möglich sein. Für einzelne Gebäudereihen kann die Möglichkeit einer Aufstockung geprüft werden.

Bei Reihenhausanlagen müssen bei einer städtebaulichen Ergänzung in der Regel verschiedene Eigentümer eingebunden werden. Eine Anpassung wird nicht durchgängig erfolgen, sondern vereinzelt entsprechend den persönlichen Anliegen der einzelnen Eigentümer. Die Gemeinde kann hier baurechtliche Vorgaben machen und Informationen zu möglichen Veränderungen geben.

Wenn innerhalb bestehender Wohnanlagen die Anzahl der Wohneinheiten erhöht wird, wird das in aller Regel zu einer Erhöhung des Parkraumbedarfs führen. Die vorhandene Parkierung in Parkhöfen kann einen guten Ansatz zur Ergänzung der Pkw-Stellplätze dienen, wenn bspw. Parkgaragen in zwei Geschossen ermöglicht werden.

Ein kleinerer Anteil des Wohnungsbestandes befindet sich in Geschosswohnungsbauten. Eine kleinteilige Mischung der Wohnungsgrößen und -typen innerhalb eines Wohnquartiers unterstützt die soziale Mischung. Durch ein kleinteiliges Nebeneinander verschiedener Wohnangebote leben Menschen mit unterschiedlichen Lebensgewohnheiten, Fähigkeiten, sozialem Status in direkter Nachbarschaft. Je flexibler und vielfältiger der Wohnraum ausgebildet ist, desto eher besteht die Möglichkeit, trotz sich ändernder Lebensphasen oder -lagen in der gewohnten Umgebung und Nachbarschaft bleiben zu können. Damit kann auch auf gesellschaftliche Veränderungen, die beispielsweise mit dem demographischen Wandel einhergehen, flexibel reagiert werden.

Geschosswohnungsbauten bieten die Möglichkeit, eine breite Mischung an unterschiedlichen Wohnungsgrößen in einem Gebäude anzubieten. Für Eigentümer kann dies sinnvoll sein, da mit dem gemischten Wohnraumangebot eine stabilere Belegung der Wohnungen möglich wird. Zudem werden Nutzungsangebote in den Erdgeschossen unter Umständen von mehr Personen genutzt und damit stabiler. So können vorhandene Orts- und Quartierszentren in Ihrer Funktion als belebte Treffpunkte gestärkt werden

Eine Verdichtung der Wohnanlagen durch mehr Bewohner muss immer auch durch eine Stärkung des Freiraumangebotes begleitet werden, um die Wohnqualität zu erhalten.

I DEMOGRAFIE & WOHNEN

I.3 ANPASSUNG DES WOHNRAUMS - BARRIEREFREIER WOHNRAUM

Mit dem Anstieg des durchschnittlichen Lebensalters der Bevölkerung werden mehr barrierefreie Wohnungen und die Möglichkeit von Pflege und Unterstützung erforderlich. In Kirchheim bestehen 63 Plätze in Einrichtungen für ältere Menschen. Weitere 75 barrierefreie Wohneinheiten sind im Rahmen von „Kirchheim 2030“ vorgesehen. Stellt man dies mit der Anzahl von älteren Menschen gegenüber, wird deutlich, dass der Bedarf an barrierefrei ausgebildeten Wohnungen damit nicht gedeckt ist. Eine Anpassung des Wohnraums im Bestand wird erforderlich.

Im Kontext von Barrierefreiheit muss unterschieden werden zwischen barrierefreiem Wohnraum und rollstuhlgerechten Wohnungen. Diese unterscheiden sich zu herkömmlichen Wohnungen auch in der Grundrissausbildung sowie in für Rollstuhlfahrer wesentlichen Details wie Türbreiten, die Höhe von Fensterbrettern etc.

Nach Vorgaben des Baugesetzbuches müssen in Gebäuden mit mehr als zwei Wohnungen die Wohnungen eines Geschosses barrierefrei erreichbar sein. In Gebäuden mit mehr als zwei Wohnungen und mit nach Art. 37 Abs. 4 Satz 1 erforderlichen Aufzügen muss ein Drittel der Wohnungen barrierefrei erreichbar sein. Eine Aussage über den Anteil rollstuhlgerechter Wohnungen wird hierbei nicht getroffen. Da der bauliche Aufwand und der Platzverbrauch für rollstuhlgerechte Wohnungen höher ist, werden Wohnanlagen ohne weitere Vorgaben in der Regel barrierefrei ohne rollstuhlgerechten Standard ausgebaut.

Für den konkreten Bedarf an rollstuhlgerechten Wohnungen liegen in amtlichen Statistiken keine ausreichend belastbaren Zahlen vor. Die Kommunen sind daher für eine bedarfsgerechte Planung auf eigene Erhebungen angewiesen. Es muss allerdings davon ausgegangen werden, dass der Bestand rollstuhlgerechter Wohnungen in den meisten Kommunen nicht ausreichend ist. Zudem ist zu berücksichtigen, dass in Zukunft aufgrund der demographischen Entwicklung mit einem höheren Anteil der Menschen im Rollstuhl an der Gesamtbevölkerung zu rechnen ist. Soll dieser Bedarf ausgeglichen werden, ist es sinnvoll, den fehlenden Wohnraum im Rahmen von Neuausweisungen zu schaffen, da der Umbau bestehender Wohnungen auf rollstuhlgerechten Standard mitunter schwierig und kostenintensiv ist.

In Kirchheim könnten vor allem die großflächigen Gebäudevolumen der ehemaligen Hofstellen geeignet sein, um hier gezielt barrierefreien bzw. rollstuhlgerechten Wohnraum anzuordnen. Diese Gebäude stehen zum Teil in direkter Lage an den ehemaligen Dorfkernen, die bis heute als zentrale Treffpunkte der Gemeinde dienen. Diese zentralen Bereiche sind für barrierefreie Wohnungen besonders geeignet, da in fußläufiger Nähe Ladeneinheiten und Dienstleistungen zur alltäglichen Versorgung vorhanden sind. Mit der Ansiedlung von barrierefreien dichten Wohnanlagen an diesen Dorfkernen kann neben der Ergänzung des Wohnraumangebotes die Zentrumsfunktion der Dorfkerne gestärkt werden.

Bei der Ausbildung von barrierefreien Wohnungen müssen im Besonderen die Zugänge zum Gebäude und die umgebenden Freianlagen mitgedacht werden. Alte Menschen, Kleinkinder und Menschen mit eingeschränkter Mobilität halten sich gern und häufig im unmittelbaren Umfeld der eigenen Wohnung auf. Für sie hat die Ausgestaltung der wohnungsbezogenen Freiräume eine besonders große Bedeutung. Durch die Gestaltung der Flächen als gemeinsam genutzter Freibereich können nachbarschaftliche Begegnungen initiiert und gefördert werden.

Eine Orientierung zum barrierefreien Ausbau bietet die DIN 18040-3, Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Sie gilt zwar für die Ausgestaltung von öffentlichen Flächen, die Planungsprinzipien können aber gut auf private Freiflächen übertragen werden.

I.3 ANPASSUNG DES WOHNRAUMS - ERGÄNZENDE WOHNRAUMANGEBOTE

In den letzten Jahren werden verstärkt Wohneinrichtungen angeboten, in denen unterstützende Wohngruppen kleinteilig in Wohnanlagen integriert werden. Sie stellen damit eine wichtige Ergänzung zu Pflegeheimen und betreuten Einrichtungen dar.

Unterstützende Wohnformen fördern eine selbständige Lebensführung für Menschen, die ihren Alltag nicht allein gestalten könnten. Sie bieten damit einzelnen Menschen die Möglichkeit, eine ihren Bedürfnissen entsprechende Wohnsituation zu finden. Werden unterstützende Wohnformen kleinteilig in andere Wohnprojekte integriert, so wird die Teilhabe an einer regen Nachbarschaft mit gemeinsamen Aktivitäten erleichtert.

Eine eigenständige Lebensführung wird gefördert, wenn der tägliche Versorgungsbedarf nahe der eigenen Wohnung gedeckt werden kann. Daher ist es wichtig, unterstützte Wohnformen in der Nähe von zentralen Bereichen anzuordnen.

Da die Realisierung von unterstützenden Wohnformen einer guten Koordination zwischen sozialen Trägern und den Wohnungsbauträgern bedarf, wird eine Umsetzung ohne zentrale Steuerung nur selten erfolgen. Hier müssen gezielt Anreize und Unterstützung durch die Kommune gegeben werden.

Wohnungsgrundrisse für solche unterstützte Gruppen sollten maximal acht Appartements oder Einzelzimmer mit entsprechenden Gemeinschafts- und Wohnnebenräumen aufweisen, damit sie wirtschaftlich betrieben werden können. In der Regel wird der Grundriss in Abstimmung mit dem sozialen Träger entwickelt.

Damit die Planung von Wohnungen für bestimmte Wohnkonzepte nicht von vornherein wegen eines langfristigen Vermietungsrisikos ausbleibt, könnten Typologien entwickelt werden, die mit vertretbarem baulichen Aufwand in Einzelappartements oder Familienwohnungen teilbar sind.

Wegen des Flächenbedarfs pro Einheit ist ein Umsetzung von unterstützenden Wohngruppen in Einzelgebäuden selten. In Kirchheim eignen sich die großflächigen Gebäude der ehemaligen Hofstellen hierfür ebenso wie die verdichteten Geschosswohnungsbauten, in denen durch die Zusammenlegung mehrerer Einzelwohnungen geeignete Flächen geschaffen werden können. Im Rahmen von Wohnungsneubau können bei frühzeitiger Konzepterstellung Flächen für unterstützende Wohneinheiten vorgehalten werden.

I DEMOGRAFIE & WOHNEN

I.3 ANPASSUNG DES WOHNRAUMS - WOHNUNGSNAHE ANGEBOTE

Der öffentliche Raum bietet die einfachste Möglichkeit der Begegnung von Menschen. Den Erdgeschosszonen kommt in diesem Zusammenhang eine besondere Bedeutung zu. Ihre Nutzungen prägen das Gebäudevorfeld und die angrenzenden Freiflächen. In den Erdgeschossen der Gebäude in zentralen Bereichen des Ortes, die als belebte Treffpunkte ausgebildet werden, sollten vor allem Nutzungen angeordnet werden, die von vielen Menschen aufgesucht werden und die sich nach außen präsentieren.

Einkaufsbereiche und Gastronomiebetriebe tragen zur Belebung von Plätzen und Straßenzügen bei. Sie führen zu einer hohen Besuchsfrequenz. Auch Gemeinbedarfseinrichtungen aus den Bereichen Kultur, Bildung und Soziales beleben durch ihr vielfältiges Angebot den Standort. Soziale und kulturelle Einrichtungen schaffen Möglichkeiten zur Begegnung und bilden eine Basis für Gemeinschaftsbildung und können den Baustein für eine gute Nachbarschaft zwischen den Bewohnerinnen und Bewohnern bilden. Durch die offene Ausgestaltung von Eingangsbereichen und die gemeinsame Nutzbarkeit von Veranstaltungsräumen entstehen niedrigschwellige Zugangsmöglichkeiten und Treffpunkte innerhalb eines Gebäudes. Stärker im Stadtbild präsent werden Gemeinbedarfseinrichtungen, wenn es ermöglicht wird, das direkte Gebäudevorfeld zum öffentlichen Raum hin zu nutzen.

Eine Möglichkeit zur Schaffung von niedrigschwelligen Begegnungsstätten bilden Nachbarschaftstreffs. Sie sollten Treffpunkte für alle Generationen sein und ihnen bei gemeinsamen Aktionen wie Bewohnerfeste, Flohmärkte, Pflanzenbörsen und dergleichen einen organisatorischen Rahmen geben. Vor allem in den Ortsteilen mit verdichteter Wohnbebauung wie am Brunnen-Zentrum könnte mit einem Nachbarschaftstreff eine zentrale Anlaufstelle für die Bewohner geschaffen werden.

Die Nachbarschaftstreffs sind zunächst durch hauptamtliche Kräfte aufzubauen, die eine vermittelnde Rolle übernehmen und ihre Angebote so gestalten, dass sich Menschen mit unterschiedlichen Voraussetzungen und Bedürfnissen angesprochen und zur Teilnahme angeregt fühlen. Ihr Ziel ist es, die Eigeninitiative der Menschen im Quartier so zu fördern, dass die Treffs schrittweise in die Bewohnerverantwortung übergehen können.

Durch die Anordnung von geeigneten Aktions- und Spielbereichen kann eine zusätzliche Belebung von zentralen Plätzen ermöglicht werden. Freiraumangebote für alle Altersgruppen, die eine gemeinsame Aktivität initiieren, bilden belebte Attraktions- und Anziehungspunkte.

I DEMOGRAFIE & WOHNEN

I.4 AUSSAGEN AUS DER BETEILIGUNG

Zukunftsforum / Bürgerbeirat (2009)

STÄRKEN

- langsamer Anstieg der Bevölkerung in der Gemeinde
- bestehendes Seniorenzentrum mit betreuten Wohneinheiten
- ruhige Wohngebiete mit Spielstraßen

SCHWÄCHEN

- Überalterung der Bevölkerung durch den „Stillstand" in der Bevölkerungsentwicklung
- wenig bezahlbarer Wohnraum (für junge Erwachsene, Familien und Senioren)
- wenig barrierefreier Wohnraum für ältere Menschen
- keine Attraktivität für Familien / Neubürger
- Wohnflächen neben der Autobahn
- keine große Nachfrage für Geschosswohnungsbau

ANMERKUNGEN

- Mehrgenerationen-Wohnen schaffen
- keine „Wohnsilos"
- lockere Bebauung mit großen Häusern
- keine Reihenhäuser, geschlossene Wohnanlagen
- Geschosswohnungsbau wenn Fassade schön

Kirchheim 2030 - Themenabend Wohnen (2017)

BEDENKEN

- fehlender leistbarer Wohnraum
- lange Zeitspanne, die die Bebauung durch die stufenweise Errichtung in Anspruch nimmt

Themenabend Wohnen (Quelle: www.kirchheim2030.de)

I DEMOGRAFIE & WOHNEN

I.5 ZUSAMMENFASSUNG

STÄRKEN / POTENZIALE

- Attraktiver Wohnstandort am Rand der Metropolregion München
- Verdichtete Bebauungsstruktur der Wohnsiedlungen im gesamten Ortsgebiet
- Gute Durchgrünung der Wohnquartiere und damit hohe Wohnqualität
- Bebauung im Ort ist durchgängig über Bebauungspläne geregelt - damit gute Steuerungsmöglichkeit der baulichen Entwicklung durch die Gemeinde
- Durchgängige Baustruktur entsprechend der zeitlichen Entwicklung ermöglicht flächige Konzepte der Weiterentwicklung
- Die Anordnung von Wohnungsbau in direkter Lage an zentralen Bereiche mit Versorgungseinheiten ist besonders geeignet für Menschen mit Einschränkungen („Stadt der kurzen Wege")
- Viele Wohnwege im Gemeindegebiet

Wohnen in den Dorfkernen

- Wohnungsbestand in bestehenden alten Hofgebäuden vorhanden
- Große Gebäudevolumen eignen sich für verdichteten Wohnungsbau und besondere Angebote wie Wohngruppen

Wohnquartiere der 70er und 80er Jahre

- Autofreie Wohnquartiere, dadurch gut nutzbare öffentlichen Räume im Wohnumfeld
- Engmaschige durchgrünung der Wohnquartiere
- Parkierung mit Parkgaragen ermöglicht Verdichtung der Stellplatzflächen über Anordnung in mehreren Ebenen
- Sanierungsbedarf in Siedlungen kann für eine Ausdifferenzierung des Wohnungsbestands genutzt werden
- Stark verdichteter Wohnungsbestand an den zentralen Bereichen Brunnenzentrum und Räter-EInkaufszentrum
- Neues Mehrgenerationenprojekt am Brunnen-Zentrum angestrebt

Wohnquartiere der 90er und 2010er Jahre

- Gute Durchgrünung durch Lage der Wohneinheiten an grünen Ortsrändern
- Autoarme Wohnwege

Neue Wohnquartiere

- Schaffung von Wohnraum, der auf Defizite im bestehenden Wohnraumangebot der Gemeinde reagiert (Wohnungen auch mit kleinerem Zuschnitt, barrierefrei)
- Vermarktung an Ortsansässige und an sozial schwächere Personengruppen wird befördert
- Fortführung der ortstypischen Siedlungstypologie: mit überwiegend verdichteter Bauweise in Reihenhäusern und Geschosswohnungsbau und ergänzenden Doppelhäusern
- Zusammenfügung der einzelnen Ortsteile zu einem zusammenhängenden Siedlungsraum
- Attraktive Wohnlage in zentraler Lage in Nähe der neuen Gemeinbedarfseinrichtungen
- Ergänzung des Wohnraumangebots für Senioren durch neue Seniorenwohnanlage und Mehrgenerationenwohnen in Planung
- Gute Durchgrünung der Wohnbebauung durch Ortspark und grüne Fugen, Ergänzung bestehender grüner Ortsränder, zusätzlich zu privaten Gärten und Innenhöfen
- Pkw-Stellplätze überwiegend in Tiefgaragen und Sammelparkieranlagen, nur geringfügig Anordnung entlang von Straßen
- Ermöglichen von alternativen Mobilitätskonzepten in den neuen Siedlungen, Anreize durch Anpassung des Stellplatzschlüssels
- Gebäudestellung neuer Wohnanlagen mit „grünen Fugen" ermöglicht das Umsetzen der Prinzipien der „Schwammstadt"
- Geplanter Anschluss der Siedlung an das interkommunale Geothermienetz

I DEMOGRAFIE & WOHNEN

SCHWÄCHEN / RISIKEN

- Hohe Immobilien- und Baulandpreise durch anhaltenden Siedlungsdruck in der Region
- Geringes Angebot an kleinen bzw. bezahlbarem Wohnraum bei zunehmend mehr kleinere Haushalte
- Fehlender Wohnraum für mobil eingeschränkte Menschen
- Wohnungsbestand zum Teil sanierungsbedürftig (energetische Sanierung, Baubestand)
- Wenig Baupotenziale durch unbebaute Grundstücke in bestehenden Siedlungen
- Eigentumsstruktur mit z.T. vielen Einzeleigentümern erschwert eine Umstrukturierung des Wohnungsbestandes
- Mangelnde Stellplätze verhindern eine Differenzierung des Wohnraums (mehr kleinere Wohnungen, Anliegerwohnungen, Ausbau Dachgeschosse etc.)
- Erhöhte Anzahl an Pkw-Stellplätzen entlang bestehender Wohnstraßen wegen fehlenden Stellpätzen
- Auch bei Neubausiedlungen Pkw-Stellpklätze in den Wohnstraßen vorgesehen
- Geplanten Tiefgaragen führen zu hohen Baukosten
- Keine bindende Vorgaben zur nachhaltigen Bauweise oder dem Umgang mit dem Wasser für die Bauträger bei neu geplanten Wohnsiedlungen

2 VERSORGUNG

2.0 THEMEN ZUR BETRACHTUNG DER VERSORGUNGSSITUATION

Entsprechend den vorliegenden Untersuchungen wird die Versorgungslage in Kirchheim in den Bereichen Handel sowie gesundheitliche Versorgung als grundlegend ausreichend dargestellt. Zwar weist die Gemeinde im Vergleich zu den Nachbargemeinden ein eher geringes Handelsangebot auf, dies wird durch das bestehende Überangebot an Handelsflächen in der Region mehr als ausgeglichen. Auch der Bestand als Ärzten und Einrichtungen der gesundheitlichen Versorgung wird als gut beschrieben.

Im Rahmen des ISEK wird deshalb vor allem die Frage untersucht, in welcher Weise die Stadtstruktur durch die Entwicklung der Angebote der Versorgung gestärkt werden kann. Die Qualität der Versorgung wird entsprechend der städtebaulichen Struktur des Ortes innerhalb der unterschiedlichen zentralen Bereiche betrachtet.

2 VERSORGUNG

2.1 HANDEL & GASTGEWERBE - EINZELHANDELSKONZEPT FÜR KIRCHHEIM-HEIMSTETTEN (2004)

Im Rahmen der Überlegungen zur Ausbildung einer neuen Mitte zwischen Kirchheim und Heimstetten wurde 2004 ein Einzelhandelskonzept in Auftrag gegeben, in dem die Möglichkeiten und Schwierigkeiten zur Ausbildung eines neuen zentralen Handelsstandortes dargestellt werden sollten.

Zum Zeitpunkt der Untersuchung bestand demnach in der Gemeinde ein Kaufkraftabfluss im Bereich Nahversorgung (Supermarkt, Drogerie) in die umliegenden Gemeinden. Die Bindungsquoten im kurzfristigen Bedarf wurden eher niedrig eingeschätzt. Nur durch den ansässigen starken Möbelmarkt lag die Kaufkraft im Durchschnitt im Schnitt des Münchener Umlands. Es bestand im Gemeindegebiet Potenzial für die Ansiedlung eines Nahversorgungsstandort.

Die Handelslage in Kirchheim ist durch die Streulage der einzelnen Standorte gekennzeichnet. Es bestehen mehrere Geschäftslagen, die untereinander kaum von Synergien und Kopplungseffekten profitieren können. Das Einzelhandelsangebot wird als unausgewogen eingeschätzt. Die Kaufbindung an örtliche Lagen ist im mittel- bis langfristigen Bereich höher als im kurzfristigen Bereich. Vor allem die Kaufkraftbindung im Bereich Lebensmittel und Körperpflege sei besonders niedrig. Es wurden Defizite vor allem aufgrund kleiner Ladengrößen festgestellt.

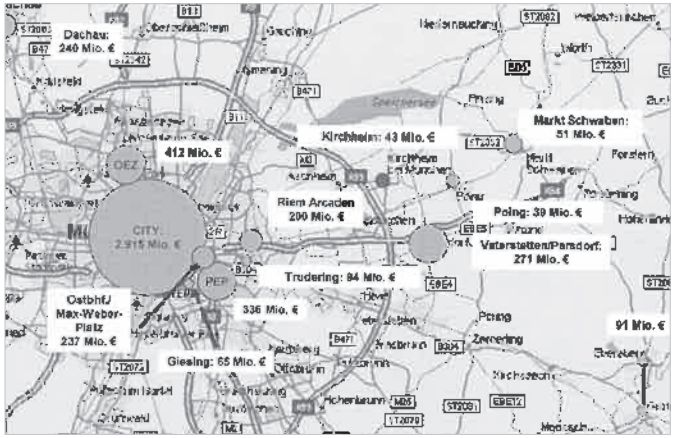
Aus der Sicht des Handels wird das Räter-Einkaufszentrum als die „eigentliche Ortsmitte" der Gemeinde wahrgenommen. Dieser stabile Einzelhandelsstandort mit breitem Angebotsmix weist aufgrund wachsender Konkurrenzstandorte verstärkt eine örtliche und nur in geringem Maße auch eine überörtliche Versorgungsfunktion im Bereich kurz- und mittelfristige Sortimente auf.

Die Dorfkerne spielen eine untergeordnete Rolle in der Versorgung, obgleich der Kirchheimer Dorfkern auch Angebote des mittelfristigen Bedarf aufweist. Das Brunnenzentrum wird als instabiler Standort mit geringer Aufenthaltsqualität identifiziert.

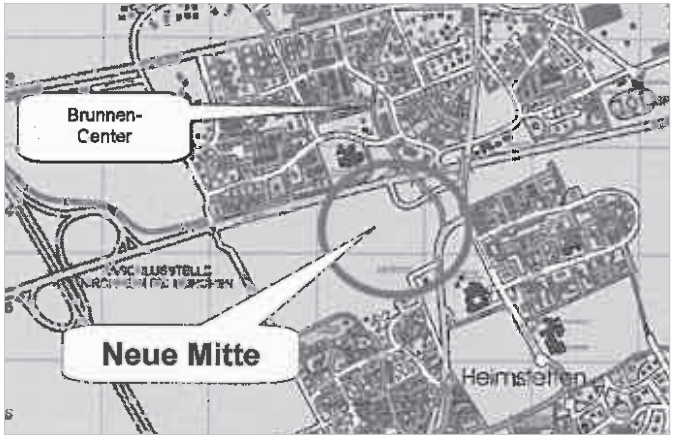
Zum Zeitpunkt der Untersuchung entstand im Gewerbegebiet im Ortsteil Kirchheim mit einem Discounter ein neuer Handelsstandort in peripherer Lage.

Für das damalige „Neue Mitte"-Konzept der Gemeinde Kirchheim war der Bereich an der Heimstettner Straße direkt südlich der Staatsstraße als neuer Handelsstandort vorgesehen. Hierfür schlug das Einzelhandelskonzept eine Kombination aus Supermärkten und Verwaltung vor, in einer umfangreicheren Variante mit ergänzenden Discountmärkten für Schuhe und Mode. Zusätzlich wurde auch das Potenzial für ein gehobenes Hotel festgestellt.

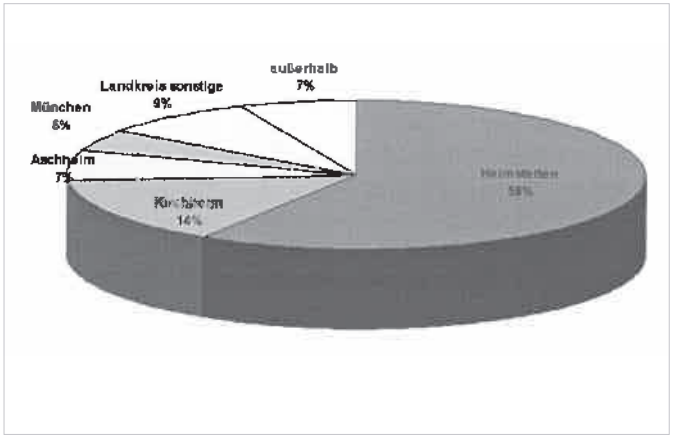
Das Konzept einer neuen Mitte mit Ansiedlung großflächiger Handelsangeboten wurde später nicht weiter verfolgt. Eine Begründung hierfür lag darin, dass die bestehenden Ortszentren in der Gemeinde nicht geschwächt werden sollten.



Einzelhandelsumsatz 2003 in Konkurrenzzentren



Beurteilung der Lagen



Kundenherkunft Räter-Einkaufszentrum (in %)

2 VERSORGUNG

2.1 HANDEL & GASTGEWERBE - EINZELHANDELS- UND ZENTRENENTWICKLUNGSKONZEPT (2015)

Im Rahmen der Planungen zu „Kirchheim 2030“ sollten mit der Untersuchung Strategien und Herangehensweisen zur Stärkung des alten Ortskerns in Kirchheim formuliert werden. Die Einschätzung zu den Handelsstandorten bieten wichtige Hinweise zu den Entwicklungsmöglichkeiten der einzelnen zentralen Bereiche.

Für die Gemeinde Kirchheim hat sich die Wettbewerbssituation durch Ansiedlung von Drogerie- und Lebensmittelmärkten sowie einem Einkaufscenter in den Nachbargemeinden verschärft. Es besteht ein Überangebot von Lebensmittelmärkten (v.a. Vollsortimenter) im Vergleich zum Bundesdurchschnitt. Deshalb wird bis zum Abschluss des geplanten Bevölkerungswachstums keine Ausweisung neuer Einzelhandelsflächen außerhalb der bestehenden Zentren empfohlen. Es wird auch nicht zu einer neuen Drogerie im Bereich des Urbanen Gebiets geraten, da der Standort zu weit entfernt vom alten Ortskern ist, um einen Kopplungseffekt zu bewirken.

Das Räter-Einkaufszentrum wird als Hauptgeschäftszentrum der Gemeinde eingeschätzt. Der Drogeriemarkt stellt für den Handelsstandort einen wichtigen Frequenzbringer dar. Allgemein wird eine gute Sortimentsstruktur festgestellt.

Der Dorfkern Heimstetten wird geprägt von kleinen attraktive Geschäfte und dem attraktiven Erscheinungsbild des Straßenzugs.

Das Brunnenzentrum stellt mit dem kleinen Lebensmittelmarkt, der Apotheke und dem Schreibwarenladen, sowie Angebote im Spektrum Gesundheit eine klassische Quartiersversorgung sicher. Dementsprechend stammt der überwiegende Anteil der Kunden aus dem unmittelbaren Umfeld. Der Lebensmittelmarkt wird als soziales Projekt in Zusammenarbeit mit der Gemeinde betrieben.

Der Supermarkt ist in seiner Verkaufsfläche für aktuelle Anforderungen zu klein. Die baulich-räumliche Struktur ist unattraktiv, die Parkierungssituation unübersichtlich. Kunden wie Unternehmer bewerten den Standort eher schlecht.

Wenn der Standort gehalten werden soll, stehen grundlegende Maßnahmen zur Sanierung an. Die Gemeinde kann hier steuernd wirken, wenn sie Sanierungsarbeiten als Grundlage für weitere Subventionen für den Supermarkt stellt. Grundsätzlich steht der Handelsstandort Brunnenzentrum jedoch in Konkurrenz zum Dorfkern. Eine Schließung des Handelsstandortes Brunnenzentrum und Verlagerung der Nutzungen in geeignete Gebäude am Dorfkern wird als denkbare Alternative beschrieben.

Der Dorfkern von Kirchheim ist geprägt durch viele kleine Geschäfte, die räumlich weitläufig angeordnet sind. Die Handelsangebote weisen eine vergleichsweise große Angebotsvielfalt auf, wobei Frequenzbringer wie Lebensmittelhandel oder Drogerie fehlen. Nach Ergebnis der Befragungen wird der Dorfkern von Kirchheim kaum nur zum Einkaufen aufgesucht. Vielmehr werden Kopplungseffekte mit ergänzenden Angeboten wie Termine bei der Verwaltung, beim Arzt oder vor allem bei der Post als Grund für einen Einkauf angegeben. Auch der Wochenmarkt spielt eine wichtige Rolle, da er eine hohe identitätsstiftende Funktion aufweist.

Zur Stärkung des Dorfkerns von Kirchheim sind Maßnahmen zur Qualitätssteigerung im Erscheinungsbild maßgeblich. Vor allem in der Heimstettner Straße können die Aufwertung des Straßenraums und eine kompaktere Anordnung der Geschäfte verbessernd wirken. Angebote in Gastronomie und Grundversorgung sollten ergänzt werden. Auch die Parksituation wäre aufzuwerten.

Um Kopplungseffekte zu stärken sollten Angebote mit einem hohen Besucheraufkommen am Marktplatz erhalten oder ersetzt werden.

2 VERSORGUNG

2.1 HANDEL & GASTGEWERBE - KIRCHHEIM UND UMGEBUNG

Im näheren Umkreis von Kirchheim befinden sich mehrere größere Nahversorgungsstandorte (Lebensmittel, Drogeriemarkt). Auch viele Fachmärkte des mittel- und langfristigen Bedarfs befinden sich in den Nachbargemeinden. Vor allem in den jüngeren Gewerbegebieten von Aschheim, Feldkirchen und Parsdorf haben sich zahlreiche Nahversorgungs- und Fachmärkte neu angesiedelt. Die Ortsmitten von Aschheim, Poing und Feldkirchen weisen ein vielfältiges Angebot unterschiedlichen Geschäfte auf.

Als starker Handelsmagnet stellen die Riem-Arcaden in ca. 7 km Entfernung eine starke Konkurrenz für die Handelslagen in Kirchheim und Umgebung dar. Die Münchener Altstadt ist ca. 14 km von Kirchheim entfernt und sowohl durch das Straßennetz als auch durch die S-Bahn gut angebunden.

Im Vergleich zu den Nachbargemeinden weist Kirchheim ein eher geringes Handelsangebot auf. Im Gesamten besteht in der Region jedoch eher ein Überangebot an Handelsflächen. Eine Ausweitung der Handelsflächen in Kirchheim für Bereiche, die über die alltägliche Versorgung hinausgehen, ist damit nur bedingt erfolgversprechend.

Das Angebot der ansässigen Hotels ist stark auf die Nähe zu München und die Lage im Umfeld zu dem Messestandort Messen in Riem ausgerichtet. Größere Hotelstandorte befinden sich in den Gewerbegebieten von Feldkirchen und Parsdorf.

Übersicht Handel- und Gastgewerbestandorte in Kirchheim und Umgebung

2 VERSORGUNG

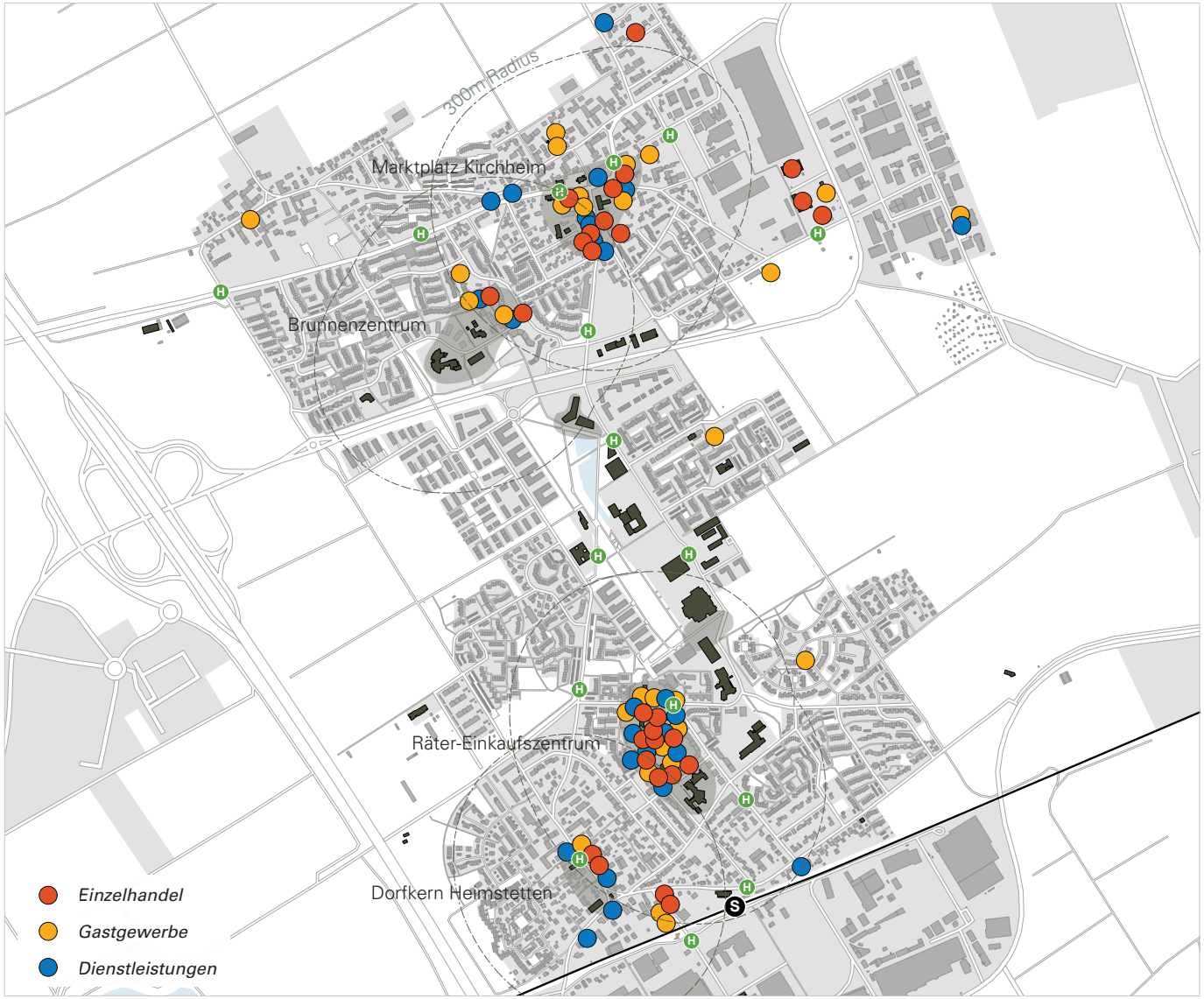
2.1 HANDEL & GASTGEWERBE - GEMEINDEGEBIET

Die Handelslage von Kirchheim wird geprägt durch die Streulage mit fünf voneinander getrennten Standorten. Es sind vor allem Angebote für die Grundversorgung, Angebote vom Gastgewerbe sowie kopplungsrelevante Dienstleistungen vorhanden.

Die historischen Dorfkerne von Kirchheim und Heimstetten weisen eine kleinteilige, gestreute Ladenstruktur auf. Der Standort Heimstetten wird geprägt von Ladeneinheiten, die in alten Hofstellen angesiedelt sind. Im Kirchheimer Dorfkern sind weitreichendere Angebote vorhanden. Hier befindet sich auch der Wochenmarkt.

Zwei weitere Standorte sind als „Einkaufscenter" konzipiert mit Geschäften in Erdgeschossen von Wohngebäudekomplexen aus den 1980er-Jahren. Das Räter-Einkaufszentrum fungiert dabei als „geschäftliche Mitte" der Gemeinde mit großen und breiten Angeboten. Das Brunnenzentrum bedient ein überschaubares Spektrum des täglichen Bedarfes und übernimmt eine Nahversorgungsrolle innerhalb des umgebenden Quartiers.

Die beiden Lebensmittelmärkte im Gewerbegebiet des Ortsteils Kirchheim verfügen aufgrund ihrer Lage am Stadtrand direkt an der Staatsstraße größere Ladeneinheiten. Der Umgriff der Standorte soll in den folgenden Jahren zu einem Urbanen Gebiet transformiert werden, u.a. auch mit Einzelhandels- und gastronomischen Angeboten.



Übersicht Handels- und Gastgewerbestandorte in Kirchheim

2 VERSORGUNG

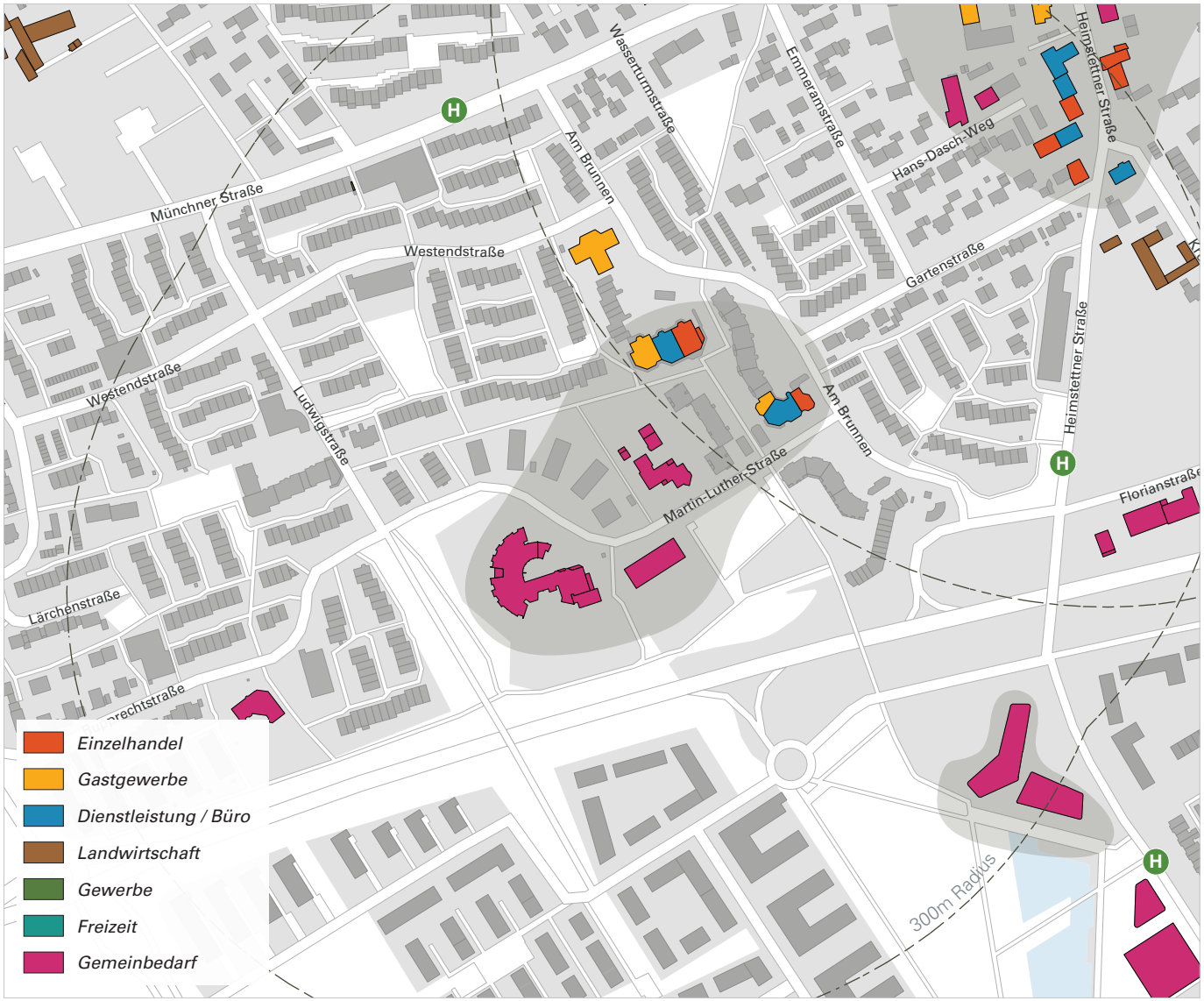
2.1 HANDEL & GASTGEWERBE - BRUNNENZENTRUM

Das Brunnenzentrum ist ein kleiner Geschäftsstandort mit Supermarkt, Poststelle, kleineren Einzelhandelsangeboten, Dienstleistungen, Gesundheitsangeboten und einem Restaurant. Der Supermarkt ist mit einer Verkaufsfläche von ca. 400 m² vergleichsweise klein. Im Einzelhandelskonzept von 2015 wurde eine Zahl von ca. 200 bis 250 Kunden täglich erhoben. Er wird betrieben mit sozialem Beschäftigungskonzept. Die Poststelle kann im Gegensatz zu Servicepoints in anderen Geschäften alle Postgeschäfte abwickeln. Diese Funktion stärkt die Bedeutung des Bonusmarktes enorm und sollte demnach erhalten werden. Angrenzend zu den Geschäften befindet sich die evangelische Cantatekirche sowie eine Grundschule. In diesem Bereich ist der Neubau einer KiTa geplant.

Die Angebote des Brunnenzentrums dienen der Quartiersversorgung. Im Umfeld befinden sich verdichtete Geschosswohnungsbauten sowie Wohnquartiere mit Reihenhausbebauung. Mit den baulichen Ergänzungen im Rahmen von „Kirchheim 2030“ werden südlich der Bundesstraße verdichtete Wohnquartiere in fußläufiger Nähe angesiedelt.

Im Einzelhandelskonzept von 2004 wird das Brunnenzentrum als instabiler Standort beschrieben. Im Einzelhandelskonzept von 2015 wird eine Auflösung des Standorts zugunsten des Dorfkerns Kirchheim überlegt. Bei Erhalt des Brunnenzentrums wird eine grundlegende Sanierung empfohlen.

Aus städtebaulicher Sicht erfüllt das Brunnenzentrum die Aufgaben der Quartiersversorgung gut. Es dient der fußläufigen Versorgung mit Angeboten des täglichen Bedarfs. Allerdings ist eine Aufwertung der Gebäude und Flächen, die Neuorganisation der oberirdischen Stellplätze und Verbesserung der Barrierefreiheit anzuraten.



2 VERSORGUNG

2.1 HANDEL & GASTGEWERBE - DORFKERN HEIMSTETTEN

Im Dorfzentrum von Heimstetten sind verschiedene Angebote aus Gastronomie, Dienstleistung und Handel angesiedelt. Hier befinden sich eine Bio-Bäckerei mit Café, eine Metzgerei, ein Gasthof, je ein Hof- und ein Obst/Gemüse-Laden, eine Weinhandlung, dazu zwei Arztpraxen, eine Fahrschule und eine Bankfiliale. Weiter südöstlich an der Bahnunterführung befinden sich ein weiterer Gasthof und zwei Fachgeschäfte (Rehabedarf, Inneneinrichtung). Einzelne Ladenflächen sind in Gebäuden der bestehenden oder ehemaligen landwirtschaftlichen Hofstellen angeordnet.

Der Handelsstandort profitiert von dem im gesamten Gemeindegebiet bekannten guten Angeboten einzelner Läden sowie von der besonderen dörflichen Ausprägung des Straßenzuges. In fußläufiger Nähe ergänzt der Standort das gut besuchte Räter-Einkaufszentrum durch kleinteilige, lokale und identitätsstiftende Angebote.

Soll der Standort langfristig gehalten werden, so muss die Qualität der Angebote sowie die identitätsstiftende Ausprägung des Straßenzugs erhalten werden. Eine Erhöhung der Frequenz wäre möglich durch die Anordnung von gut besuchten Angeboten des Gemeinbedarfs im direkten Umfeld. Mit der Ansiedlung von verdichtetem Wohnen im Dorfkern kann die Funktion als Quartiersversorgungszentrum gestärkt werden. Die gute Wegeanbindung an das Räter-Einkaufszentrum ist für die Ortsmitte von Heimstetten wichtig, da so Kopplungseffekte mit der gut frequentierten Einkaufspassage genutzt werden können.

2 VERSORGUNG

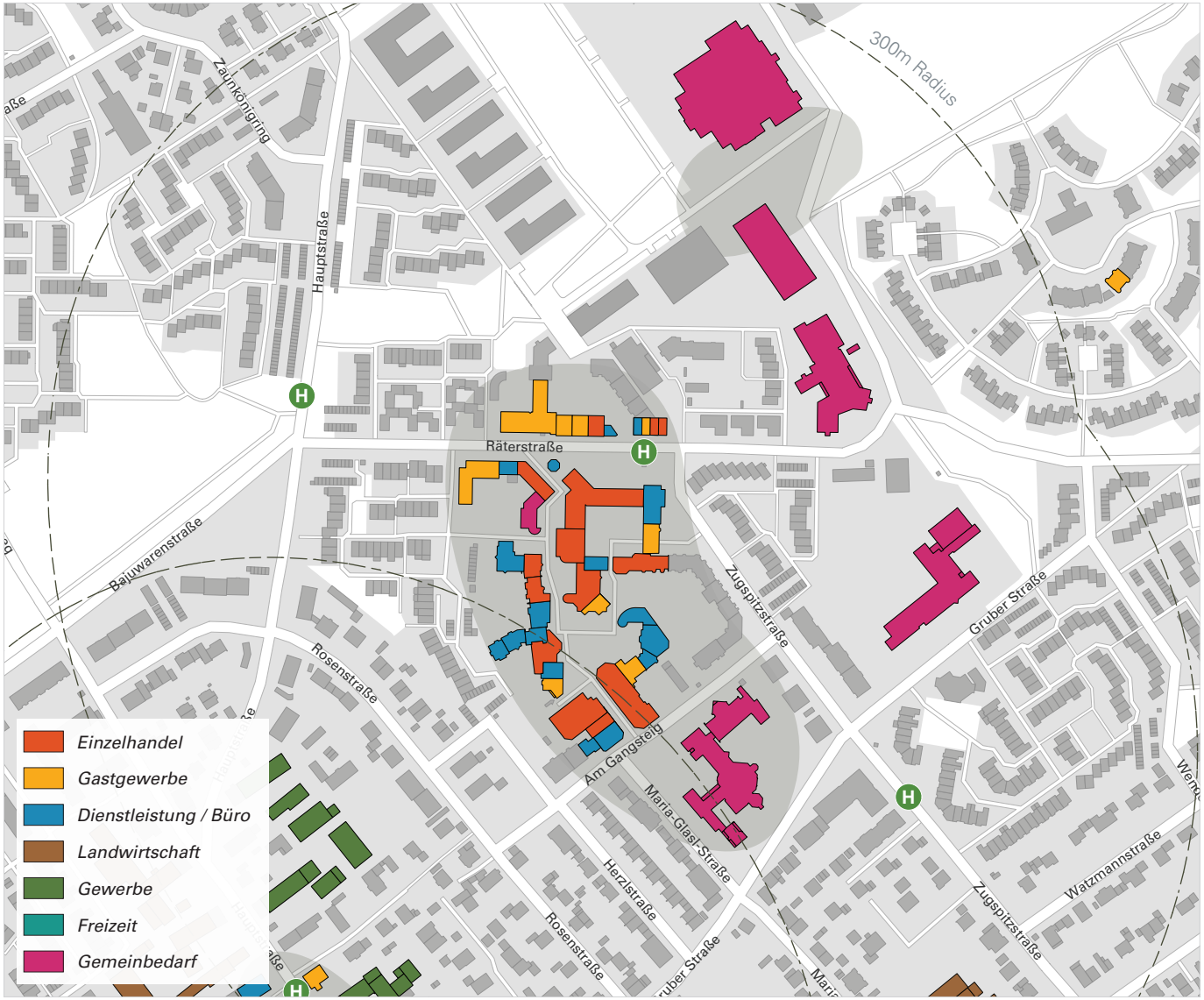
2.1 HANDEL & GASTGEWERBE - RÄTER-EINKAUFSZENTRUM

Das Räter-Einkaufszentrum stellt einen zentralen Geschäftsstandort der Gemeinde dar, mit einem vielfältigen Einzelhandelsangebot in integrierter Lage. Neben Angeboten der Nahversorgung bestehen verschiedene Sortimente des mittelfristigen Bedarfs. Wichtigster Frequenzbringer für den Handelsstandort ist der Drogeriemarkt, der durch die Flächenvergrößerung im Bestand gesichert wurde. Neben den Handelsangeboten sind verschiedene Dienstleistungen, gastronomische Angebote und zwei Hotels angesiedelt.

Der Handelsstandort hat überwiegend örtlichen Bezug. Auf überörtlicher Ebene kann er mit den großflächigen Standorten Parsdorf City und Riem Arcaden nicht konkurrieren. Aufgrund der über- wie auch innerörtlichen Konkurrenzen hat sich das Räter-Einkaufszentrum in der Vergangenheit stets angepasst und weiterentwickelt und konnte sich so als stabiler Standort behaupten.

Das Räter-Einkaufszentrum ist Teil eines großen Gebäudekomplexes und befindet sich im Eigentum eines einzelnen Eigentümers, der Vermietung und Vermarktung zentral steuert. Im Umfeld bestehen verdichteter Wohnungsbau und Einrichtungen des Gemeinbedarf.

Die Sicherung der Handelslage am Räter-Einkaufszentrums ist wichtiges Ziel der Gemeinde. Gemeinsam mit dem Eigentümer sollten Strategien zur zukunftsfähigen Entwicklung erarbeitet werden, bspw. durch Aufwertung der Freiflächen, Ergänzung des Wohnraumangebotes, Neuansiedlung ergänzender Gemeinbedarfsangebote oder der Ergänzung und besseren Vernetzung von Mobilitätsangeboten.



2 VERSORGUNG

2.1 HANDEL & GASTGEWERBE - MARKTPLATZ KIRCHHEIM

Der Dorfplatz Kirchheim mit Stadtkirche und Marktplatz stellt einen identitätsstiftenden Bereich des Ortes dar. Der Erhalt und die Weiterentwicklung des Handelsstandortes ist ein wichtiges Ziel der Stadtentwicklung.

Der zentrale Bereich liegt zum Teil im historischen Dorfgebiet. Nördlich grenzen Hofstellen an, die teilweise von landwirtschaftlichen Betriebe und gewerbliche Nutzung belegt sind. Im Osten liegt in fußläufiger Nähe das Gewerbegebiet. Im Umgriff des Dorfplatzes wohnen damit vergleichsweise wenig Menschen, was die Bedeutung des Handelsstandortes für die Grundversorgung schwächt.

Die Handelsangebote sind in kleinteiligen Ladenflächen angeordnet. Die einzelnen Läden liegen weitläufig verteilt in Gebäuden verschiedenster Typologien. Einzelne Ladenflächen stehen leer. Frequenzbringer des Handels wie ein Supermarkt oder eine Drogerie sind in fußläufiger Nähe nicht vorhanden. Die als Frequenzbringer bewertete Postfiliale wurde geschlossen. Der Anlaufpunkt des Rathauses wird verlagert.

Zur Sicherung des Handelsstandortes wird im Einzelhandelskonzept von 2015 eine kompaktere Anordnung und Ergänzung der verschiedenen Angebote sowie die Stärkung der Außengastronomie empfohlen. Ergänzend wäre eine Ausrichtung des Standortes entsprechend der vorhandenen Qualitäten möglich. Denkbar wäre bspw. die Stärkung des Marktes durch einen Standort zur Direktvermarktung örtlicher Landwirte. Durch die gemeinsame Entwicklung des Dorfplatzes mit dem neuen urbanen Bereich könnte ein stabiles Ortszentrum geschaffen werden.

2 VERSORGUNG

2.1 HANDEL & GASTGEWERBE - GEWERBEGEBIET KIRCHHEIM

Im Gewerbegebiet Kirchheim Ost befindet sich direkt an der Bundesstraße ein Nahversorgungsstandort mit zwei Lebensmittelmärkten, einem Getränkemarkt, einem Schnellrestaurant und einer Tankstelle. Die Handelsstandorte sind vollständig auf Kunden mit Auto ausgerichtet. Im Vorfeld der Gebäude befinden sich großzügige oberirdische Pkw-Stellplatzflächen. Von der Fahrbahn getrennte Fußwege sind nicht vorhanden. Auch die Angebote für Fahrradfahrer sind eingeschränkt und wenig attraktiv.

Mit der Ansiedlung der Lebensmittelmärkte Anfang der 2000er-Jahre konnte dem erheblichen Kaufkraftabfluss in der Nahversorgung entgegengewirkt werden. Wegen der guten Handelsversorgung im Umfeld werden die Märkte vor allem durch Ortsansässige besucht.

Der Standort soll in den folgenden Jahren als Teil eines urbanen Gebiets entwickelt werden, das den Bereich des Gewerbegebiets westlich der Staatsstraße umfasst. Hier ist eine Mischung von Dienstleistung, Gewerbe, Gastronomie und verdichtetem Wohnen geplant. Die Ansiedlung von neuen Handelsflächen wird begrenzt, um eine Konkurrenzlage zum Räter-Einkaufszentrum und zum Dorfkern Kirchheim zu vermeiden.

2 VERSORGUNG

2.2 GESUNDHEITLICHE VERSORGUNG - GEMEINDEGEBIET

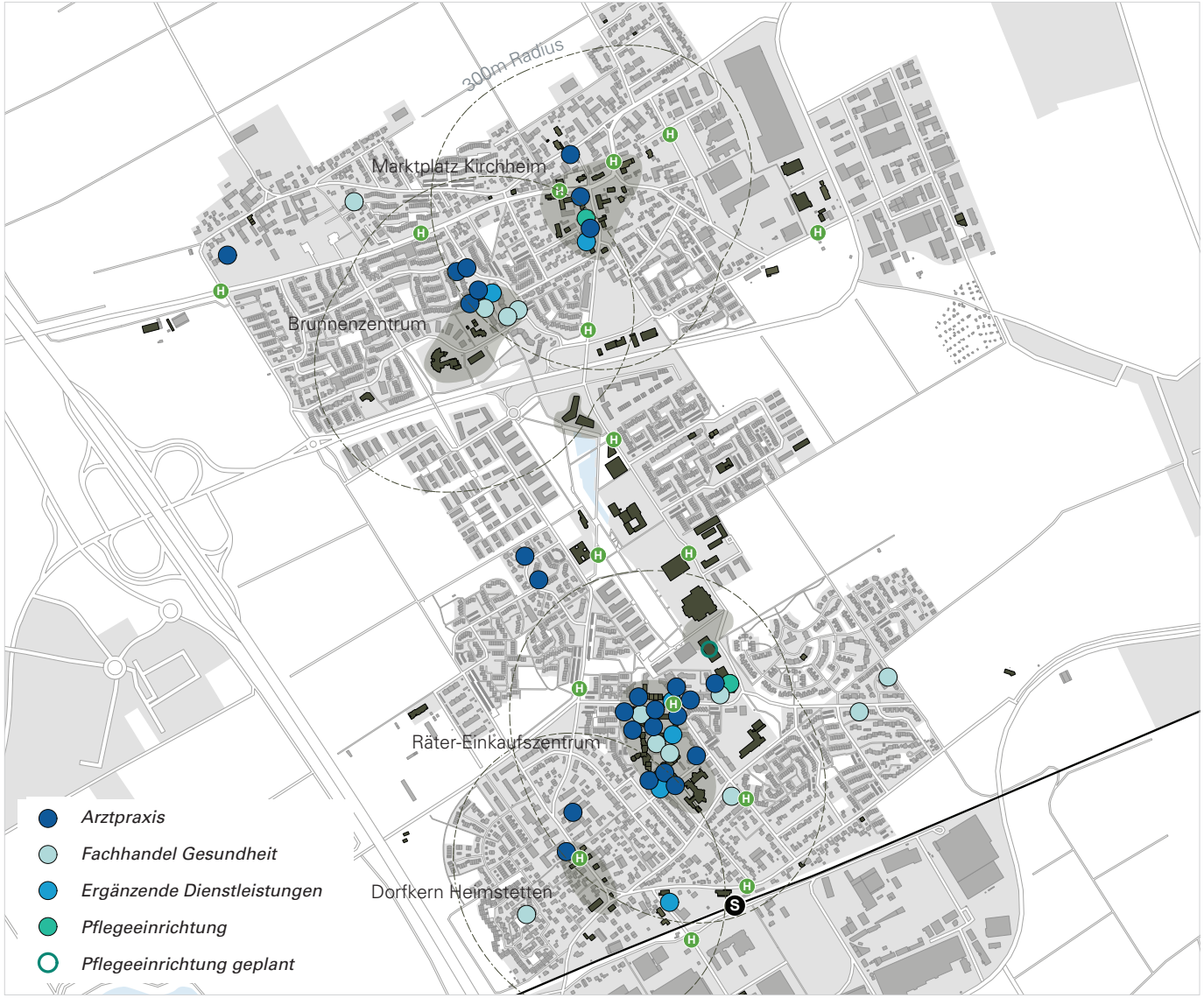
Die gesundheitliche Versorgung in der Gemeinde Kirchheim kann durchgängig als gut bezeichnet werden. Gesundheitliche Einrichtungen sind weitestgehend den zentralen Bereichen zugeordnet. Dies führt vielfach zu Kopplungseffekten, wenn Patienten den Arztbesuch auch für einen Einkauf oder Besuch einer Gastronomie nutzen. Arztpraxen und Angebote des Gesundheitswesens dienen als Frequenzbringer und stärken damit die zentralen Bereiche des Ortes. Wegen der Lage der Einrichtungen in den zentralen Bereichen sind die meisten Praxen gut mit den Bus zu erreichen.

Eine wichtige Anlaufstelle für Angebote im Gesundheitswesen ist das Räter-Einkaufszentrum. Hier sind schwerpunktmäßig Fachärzte und ergänzenden Angebote angesiedelt.

Im Dorfkern Kirchheim bestehen mehrere Praxisräume, insbesondere von Allgemeinärzten. Die Apotheke befindet sich an der Heimstettner Straße in abseitiger Lage. Eine Verlagerung der Verkaufsräume an zentrale Stelle könnte neben der Stärkung der Apotheke auch die Zentrumsfunktion des Bereiches stärken.

Auch am Brunnenzentrum und im Heimstettener Dorfkern finden sich Praxen und ergänzenden Dienstleistungen als wichtige Faktoren für die Quartiersversorgung.

Im Rahmen der Entwicklung des Urbanen Bereiches im Kirchheimer Gewerbegebiet bestehen Überlegungen zur Ansiedlung einer Klinik. Diese könnte besondere medizinische Angebote im Gesundheitswesen ergänzen.



2 VERSORGUNG

2.2 GESUNDHEITLICHE VERSORGUNG - ÄRZTE

Allgemeinärzte

Die Bedarfsberechnung der Kassenärztlichen Vereinigung Bayerns definiert ein Verhältnis zwischen der Anzahl der angesiedelten Allgemeinärzten und der Bevölkerung zur Berechnung des Bedarfs.

Für Kirchheim ergibt sich nach aktuellen Einwohnerzahlen ein Bedarf an acht Ärzten. Tatsächlich haben derzeit neun Allgemeinärzte ihre Praxis in Kirchheim. Einige der Allgemeinärzte haben zusätzliche Fachgebiete und bedienen nicht zu 100% die allgemeinärztliche Versorgung, sodass die Versorgung schätzungsweise ungefähr dem Bedarf entspricht.

Die Standorte der Praxen sind gut über das Gemeindegebiet verteilt. In allen zentralen Bereichen des Ortes ist eine ärztliche Versorgung mit Allgemeinärzten vorhanden. Damit ist eine fußläufige Erreichbarkeit eines Allgemeinarztes im gesamten Gemeindegebiet sichergestellt.

Fachärzte

Die Anzahl der erforderlichen allgemeinen Fachärzte wird je Fachgebiet in unterschiedlichen Verhältniszahlen zur räumlichen Bezugsgröße des Landkreises berechnet. Entsprechend dem Grad der Spezialisierung verändert sich der Einzugsbereich. Zusätzlich spielt die Einordnung der Kommune in ihrer Versorgungsfunktion eine entscheidende Rolle für die Anzahl hier anzusiedelnder Fachärzte.

Der Landkreis München übernimmt in der Versorgung mit Fachärzten die Versorgungsfunktion für umliegende Landkreise. Gleichzeitig wird der Landkreis selbst durch Fachärzte mit Standort Stadt München versorgt.

Im LK München ist der Versorgungsgrad der allgemeinen Fachärzte sehr gut Er liegt mit Ausnahme der Nervenärzte bei deutlich über 100%. Versorgungsschwerpunkt liegt im Süden des Landkreises.

In Kirchheim gibt es einen guten Besatz an Fachärzten. Es besteht ein klarer Facharztschwerpunkt im Räter-Einkaufszentrum. Auch im Brunnenzentrum sind drei Fachärzte angesiedelt, je ein weiterer Facharzt besteht im Dorfkern Heimstetten sowie westlich des Jugendzentrums.

Die gute Ärzteversorgung stellt eine Qualität für einen guten Wohnstandort dar. Die Anordnung der Praxen in direkter Nähe zentraler Bereiche ist von Vorteil, da damit eine gute Anbindung durch das Bus- und Wegenetz gewährleistet werden kann. Diese Qualität sollte erhalten werden. Vor allem die Sicherung der Allgemeinärzte in ihrer Zahl und Verteilung über das Gemeindegebiet ist anzustreben.

Durch die gezielte Anordnung von Praxen-Schwerpunkte innerhalb der zentralen Bereiche können diese als Frequenzbringer und kopplungsrelevante Dienstleistungen die Handelsstandorte stärken.

Eine Aufwertung der Erreichbarkeit und Nutzbarkeit der Angebote ist durch Maßnahmen der Barrierefreiheit möglich. Neben dem Abbau von baulichen Barrieren sind auch strukturelle Maßnahmen sowie die Verbesserung der Kommunikation für Menschen mit sensitiven Einschränkungen erforderlich. Hier kann die Kommune vor allem informierend und beratend wirken.

Durch den barrierefreien Ausbau des S-Bahnhalts einschließlich der Zuwegung zum Bus kann eine Erreichbarkeit der Facharztpraxen durch Menschen aus der Region verbessert werden.

2 VERSORGUNG

2.2 GESUNDHEITLICHE VERSORGUNG - ERGÄNZENDE ANGEBOTE

Zu den ergänzenden Angeboten im Gesundheitswesen gehören neben den Praxen für gesundheitliche Therapien wie Physiotherapeuten oder Heilpraktiken auch Beratungsstellen (bspw. Familienberatung). In Kirchheim sind diese überwiegend in den Versorgungsschwerpunkten Brunnenzentrum und Räter-Einkaufszentrum angeordnet. Vereinzelt befinden sich Einrichtungen auch etwas abseits gelegen in den Wohngebieten.

Gesundheitsangebote im Bereich Handel sind vor allem Apotheken. In Kirchheim gibt es vier Apotheken, gelegen in den zentralen Bereichen von Brunnenzentrum, Dorfkern Kirchheim und Räter-Einkaufszentrum. Dort gibt es auch eine Sanitätshaus. Ein Rollstuhlfachgeschäft befindet sich etwas abseits zwischen Bahnhof und Dorfkern Heimstetten. Die Lage von Apotheken und Sanitätshaus in den Versorgungsschwerpunkten kann aus städtebaulicher Sicht als positiv bewertet werden, wobei die Apotheke im Dorfkern Kirchheim am Rand dieses Schwerpunkts und straßenabgewandt gelegen ist.

Pflege und Betreuung

Im Gemeindegebiet existiert das Senioren- und Pflegezentrum „Collegium 2000“. In der Einrichtung sind 32 betreute Wohnungen, ein Pflegebereich mit 64 Pflegeplätzen sowie eine Tagespflege untergebracht. Daneben gibt es in der Einrichtung Räumlichkeiten für das Familienzentrum und dem Hospizverein, eine Kapelle sowie gewerbliche genutzte Räume. Die Tagespflege bietet ganztägige Betreuungen an. Daneben können Menschen mit Demenzerkrankung stundenweise betreut werden. Es wird auch die Betreuung von Menschen in ihrem häuslichen Umfeld angeboten. Das „Collegium 2000“ liegt zentral am Räter-Einkaufszentrum, Eigentümerin ist die Gemeinde Kirchheim.

Eine Erweiterung um ca. 75 Wohneinheiten für Betreutes Wohnen in direkter Nachbarschaft zum Pflegezentrum ist im Rahmen von „Kirchheim 2030“ geplant. Hier soll vorraussichtlich auch der Seniorentreff mit angesiedelt werden.

Ein weiterer ambulanter Pflegedienst „Nachbarschaftshilfe Kirchheim Heimstetten Landsham“ hat seine Zentrale im Dorfkern Kirchheim.

In Kirchheim ~~wäre~~ ist eine Erweiterung der Angebote von Pflege und Betreuung durch die Erarbeitung von Quartierskonzepten notwendig, u.a. um den Sanierungsstau und die veraltete Infrastruktur zu beheben. Durch die Ergänzung von kleinteiligen barrierefreien Wohneinheiten in zentraler Lage in Kombination mit einem Unterstützungsangebot könnte eine Betreuung von älteren und eingeschränkten Menschen im gewohnten Umfeld gestärkt werden. Konzepte können in Zusammenarbeit von der Gemeinde Kirchheim mit den Gebäudeeigentümern und den Betreibern der Pflegedienste entwickelt werden.

Senioren- und Pflegezentrum „Collegium 2000“ (Quellen: www.collegium2000.net, www.kirchheim-heimstetten.de)

2 VERSORGUNG

2.3 AUSSAGEN AUS DER BETEILIGUNG

Zukunftsforum / Bürgerbeirat (2009)

Die Versorgungssituation wurde insgesamt sehr positiv bewertet, sowohl die größeren (REZ) als auch die kleinteiligeren (Dorfkerne) Angebote der Bereiche Nahversorgung, Gastronomie und Ärzte. Die dezentrale Grundversorgungsstruktur allgemein und die Postfiliale im Dorfkern Kirchheim und die Hofläden sind positive Aspekte.

STÄRKEN

- Ärzteangebot
- Postfiliale am Marktplatz Kirchheim
- Räter-Einkaufszentrum generell
- REZ mit guten Veranstaltungen
- Bonusmarkt am Brunnenzentrum
- Grundversorgung zentral vorhanden
- Dezentrale Versorgungseinrichtungen
- nette Gaststätten
- Biomarkt
- Wochenmarkt
- Lage im Münchener Speckgürtel
- Einkaufsmöglichkeit beim Produzenten (Hofläden)

SCHWÄCHEN

- aufgrund der demografischen Entwicklungen sollen mehr Hilfen / Angebote für ältere Menschen, Kranke und Demente geschaffen werden
- nicht alle üblichen Fachärzte vor Ort
- wenige Einkaufsmöglichkeiten im Ortsteil Kirchheim und keine im Lindenviertel
- Riem-Arcaden zu nah
- Einkaufsmöglichkeit wie Poing City Center
- Lidl im Gewerbegebiet gefährdet Räter-Einkaufszentrum
- Ortszentren sichern anstatt neue Konkurrenzen eröffnen

ANMERKUNGEN

- kein weiteres Einkaufszentrum
- nur kleine Geschäfte der Grundversorgung
- Angebot für Senioren / Betreuung erweitern

Bürgerbeteiligung Kirchheim 2030 (Quelle: www.kirchheim2030.de)

2 VERSORGUNG

2.4 ZUSAMMENFASSUNG

STÄRKEN / POTENZIALE

- gute Grundversorgung mit Waren des täglichen Bedarfs im Gemeindegebiet vorhanden
- zwei mittelgroße Lebensmittelhandel im Gewerbegebiet ergänzen das Handelsangebot (gute Anbindung mit Pkw)
- breites Warenangebot durch Hofläden, Bioläden etc.
- Wochenmarkt am Marktplatz Kirchheim
- Angebote der Gesundheitsversorgung (Allgemeinärzte, Fachärzte) im gesamten Gemeindegebiet
- Versorgungsangebote im Bereich Handel sowie Gesundheitsversorgung sind vorwiegend in der Nähe von zentralen Bereichen angesiedelt
- durch die Lage in den zentralen Bereichen sind die Versorgungseinrichtungen gut mit dem ÖPNV zu erreichen
- mehrere kleinere Versorgungsbereiche im Gemeindegebiet führen zur „Stadt der kurzen Wege“
- differenziertes Angebot an Gaststätten im Ort
- Räter-Einkaufszentrum als stabiler und attraktiver Handelsstandort
- Betreuungseinheit für Senioren im Ort angesiedelt
- Handelsstandorte Brunnenzentrum und Räter-Einkaufszentrum profitieren von Kirchheim 2030

SCHWÄCHEN / RISIKEN

- breite Konkurrenz des Handels im unmittelbaren Umfeld von Kirchheim verhindert eine Erweiterung der Handelsangebote im Ort
- Handelsstandort Marktplatz Kirchheim schwierig wegen geringer Pkw-Verkehrsanbindung, kleine Ladeneinheiten und wenig dichter Wohnbebauung in fußläufiger Nähe
- Straßenzug Heimstettner Straße als Handelslage wenig attraktiv ausgebildet (dezentrale Lage der Einheiten, Ausbildung Straßenraum, Vorfelder Gebäude etc.)
- Lebensmittelmärkte im Gewerbegebiet Kirchheim nur unattraktiv an den Marktplatz Kirchheim angebunden
- Handelsstandort Brunnenzentrum sanierungsbedürftig und nur teilweise barrierefrei
- Angebote in der Pflege und Betreuung für alte Menschen nicht ausreichend
- Freibereiche am Räter-Einkaufszentrum „in die Jahre gekommen“, Wegeanbindung an geplanten Ortspark nicht direkt geführt

3 ÖFFENTLICHES LEBEN

3.0 THEMEN ZUR BETRACHTUNG DES ÖFFENTLICHEN LEBENS

Einrichtungen des Gemeinbedarf fungieren nicht nur eigenständig als Orte mit einer öffentlichen Nutzung. Als Treffpunkte für Viele bilden sie das Grundgerüst für eine gute soziale Gemeinschaft und ermöglichen das gesellschaftliche Miteinander. Als Frequenzbringer stärken sie Ortszentren mit ihren geschäftlichen Einrichtungen des Handels, der Gastronomie und Dienstleistungen. Werden die Gebäude gut in den Stadtraum eingebunden, beleben sie die öffentlichen Räume, sodass in ihrem Vorfeld Orte der Begegnung entstehen können. Durch eine prägnante Ausgestaltung können die Gebäude als stadtbildprägende Merkpunkte die Orientierung im Gemeindegebiet verbessern.

Gemeinbedarfseinrichtungen sollten für alle Menschen nutzbar sein und damit im hohen Maße barrierefrei ausgestaltet werden. Konzepte zur Barrierefreiheit müssen dafür über die gesetzlich vorgeschriebenen Vorgaben hinaus gehen und die unterschiedlichsten Einschränkungen einschließen. Neben der baulichen Voraussetzungen sollten auch die Angebote barrierefrei ausgerichtet werden.

Gebäude des Gemeinbedarfs werden in der Regel durch die Gemeinden geplant, gebaut und unterhalten. Im Sinne der Nachhaltigkeit und der kostengünstigen Betreibung sind Konzepte sinnvoll, die einen langen Nutzungshorizont ermöglichen. Dies bedarf der achtsamen Auswahl von langlebigen Baustoffen und Detailausbildungen, aber auch robuste Grundkonzepte in Flächenzuteilung und Grundrissorganisation, die eine spätere Umnutzung von Gebäudeteilen möglich machen.

3 ÖFFENTLICHES LEBEN

3.1 GEMEINBEDARF - BILDUNG UND BETREUUNG FÜR KINDER / JUGENDLICHE

Im Rahmen der Bevölkerungsvorausrechnung des Landesamts für Statistik (Demografie-Spiegel für Bayern, 2019) wird bis 2037 ein Zuwachs von ca. 500 Personen unter 18 Jahren erwartet. Bei diesen Berechnungen finden große städtebauliche Entwicklungen wie für Kirchheim 2030 keine Berücksichtigung, weshalb hier mit einer größeren Zahl zu rechnen ist. Die Planungen der Gemeinde basieren auf den aktuellen Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung.

Kinderbetreuung

In den Planungen zu Kirchheim 2030 ist der steigende Betreuungsbedarf für Kinder in Form zweier KiTas sowie durch das bereits fertiggestellte Haus für Kinder berücksichtigt. Zudem wurden verschiedene Maßnahmen zur Aufwertung und Erweiterung des Angebots im Bereich Kinderbetreuung begonnen.

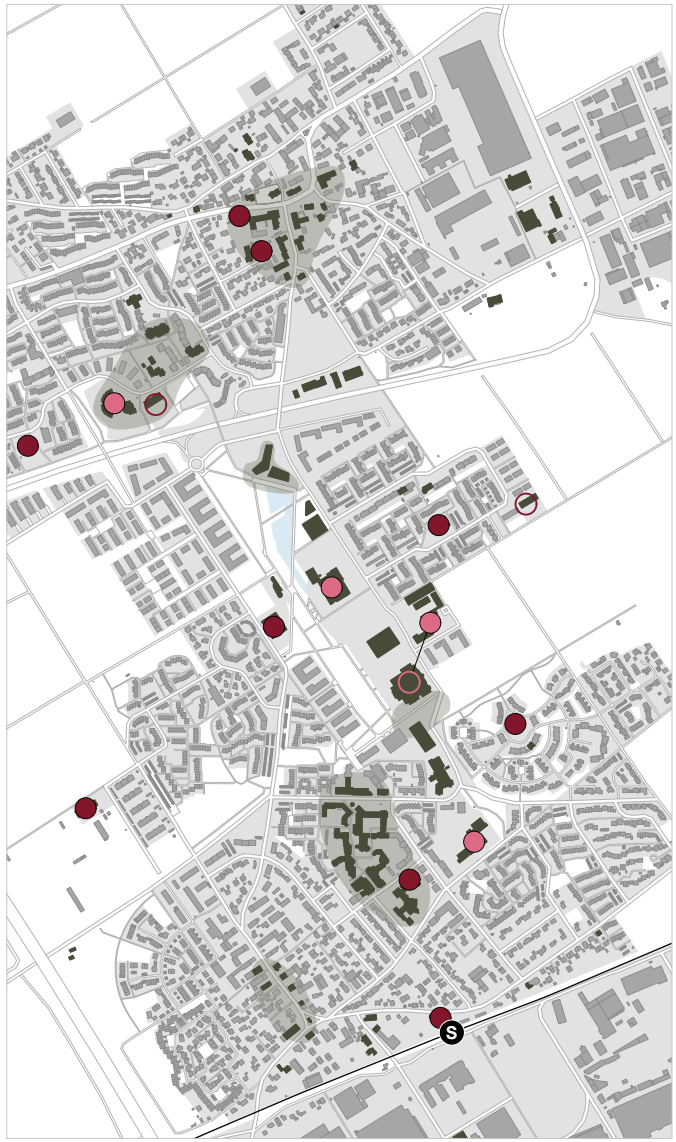
Grundschulen

Im Gemeindegebiet gibt es drei Grundschulen, je eine in den Ortsteilen Kirchheim und Heimstetten sowie im zentralen Bereich innerhalb der Grund- und Mittelschule.

Weiterführende Schulen

Kirchheim bildet zusammen mit Aschheim und Feldkirchen einen Zweckverband staatlicher weiterführender Schulen, der eine Versorgung der Gemeinden gemeinschaftlich regelt. Das Bestandsgymnasium in Kirchheim ist stark sanierungsbedürftig und überbelegt. Das Gebäude war ursprünglich für ca. 800 Schüler konzipiert worden. Aktuell werden im Gebäude ca. 1300 Schüler unterrichtet. Im Rahmen von „Kirchheim 2030“ wurde ein Neubau für das Gymnasium beschlossen. Entsprechend den vorliegenden Planungen hätte eine Sanierung fast gleiche Kosten zur Folge wie der Neubau. Der Baubeginn ist für das Jahr 2020 geplant. Der Neubau wird ausgelegt für 1300 Schüler. Innerhalb des Zweckverbands ist ein weiterer Neubau eines zweiten Gymnasiums in Aschheim geplant. Damit wird dem erwartbaren Anstieg der Schülerzahlen im Zweckverband Rechnung getragen.

Die aktuellen Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung sind zurückzuführen auf die Neuansiedlung von Wohnbauflächen und dem damit einhergehenden Zuzug von jungen Familien. Wenn die Generation der zugezogenen Kinder und Jugendlichen älter wird, kann auch der Bedarf an Kita- und Schulplätzen sinken. In gleichem Maße, in dem die Nachfrage an Betreuungsplätzen in Kindergärten und in Folge an Schulen zurück geht, steigt der Bedarf an Betreuungsangeboten für ältere Menschen. Im Kontext einer Nutzung von Gebäuden mit langem Nutzungshorizont wäre möglich, bei der Planung der Gebäude eine möglichst einfache Umnutzung vorzudenken.



Bestehende KiTa oder Kindergarten

geplante KiTa

Bestehende Schule

geplante Schule (Neubau Gymnasium)

3 ÖFFENTLICHES LEBEN

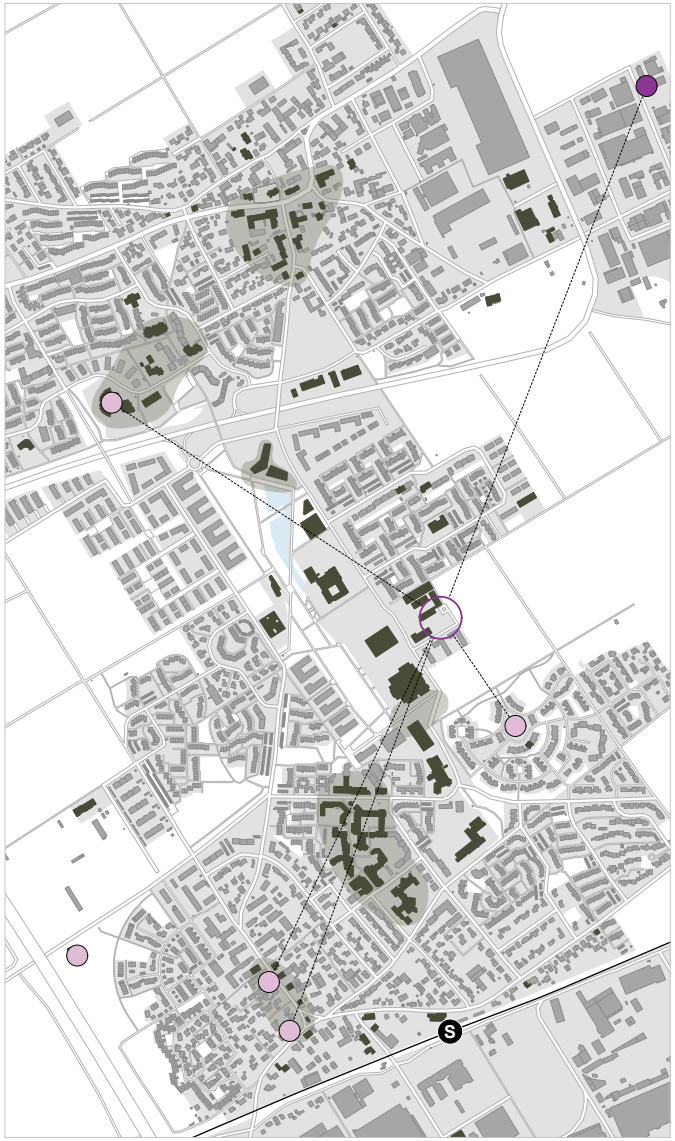
3.1 GEMEINBEDARF - ERWACHSENENBILDUNG AN DER VOLKSHOCHSCHULE

Die Volkshochschule in Kirchheim ist Teil der VHS „Osten des Landkreis München“ mit Zentrale in Aschheim. In Kirchheim ist die Volkshochschule derzeit in mehreren Gebäuden im Gemeindegebiet angesiedelt. Der Hauptsitz mit Verwaltung und Veranstaltungsräumen liegt im Gewerbegebiet Kirchheim. Daneben werden für Kurse und Veranstaltungen Räume von Schulen, Kindergärten sowie öffentlichen Gebäuden genutzt.

Es bestehen Überlegungen, die Angebote der Volkshochschule zentral in einem Gebäude anzuordnen. Der B-Plan für Kirchheim 2030 sieht daher im Bereich des bestehenden Gymnasiums eine Gemeinbedarfsnutzung vor mit weit gefassten Nutzungszwecken Bildung, Soziales und Kultur sowie der Möglichkeit des Erhalts von Teilen des Bestands. Damit besteht die Option, diesen Standort nach Verlagerung des Gymnasiums für die VHS zu nutzen und die im Gemeindegebiet angeordneten Angebote dorthin zu verlagern.

In Heimstetten werden im historischen „Meilerhaus“ sowie im Bürgerhaus Kurse der Volkshochschule angeboten. Die Verlagerung der Räume würde den Dorfkern schwächen, da die Besucherfrequenz mit Verlagerung der Nutzung für den zentralen Bereich verloren geht. Es werden neue Nutzungskonzepte für die beiden Gebäude erforderlich, wobei für das Bürgerhaus bereits eine Sanierung mit Stärkung der Angebote für kulturelle Vereine in Planung ist.

Für die übrigen Veranstaltungsräume der VHS erscheint eine Verlagerung aus städtebaulicher Sicht weniger brisant. Die Räume in Schulen und Kindergärten behalten ihre Hauptnutzung. Der Standort im Gewerbegebiet ist aus städtebaulicher Sicht nicht erhaltenswert. In abseitiger Lage wird diese Nutzung kein Ortszentrum stärken. Der Standort des Bajuwarenhofes mit Kursen und Angeboten zur historischen Landwirtschaft wird von den Verlagerungen nicht betroffen sein.



Hauptstandort innerhalb Kirchheims

Außenstandort mit einzelnen Kursräumen

ggf. zentraler Neubau

3 ÖFFENTLICHES LEBEN

3.1 GEMEINBEDARF - KULTUR UND VERANSTALTUNGEN

Im Bestand sind Veranstaltungsräume im Gemeindegebiet vor allem in den beiden ehemaligen Dorfkernen am Marktplatz sowie in Heimstetten angeordnet.

Im zentralen Bereich am Marktplatz Kirchheim befindet sich neben der für Märkte und Feste genutzten Marktplatzfläche eine Ausstellungsfläche für Kunstschaffende in den Erdgeschossräumen der ehemaligen Postfiliale.

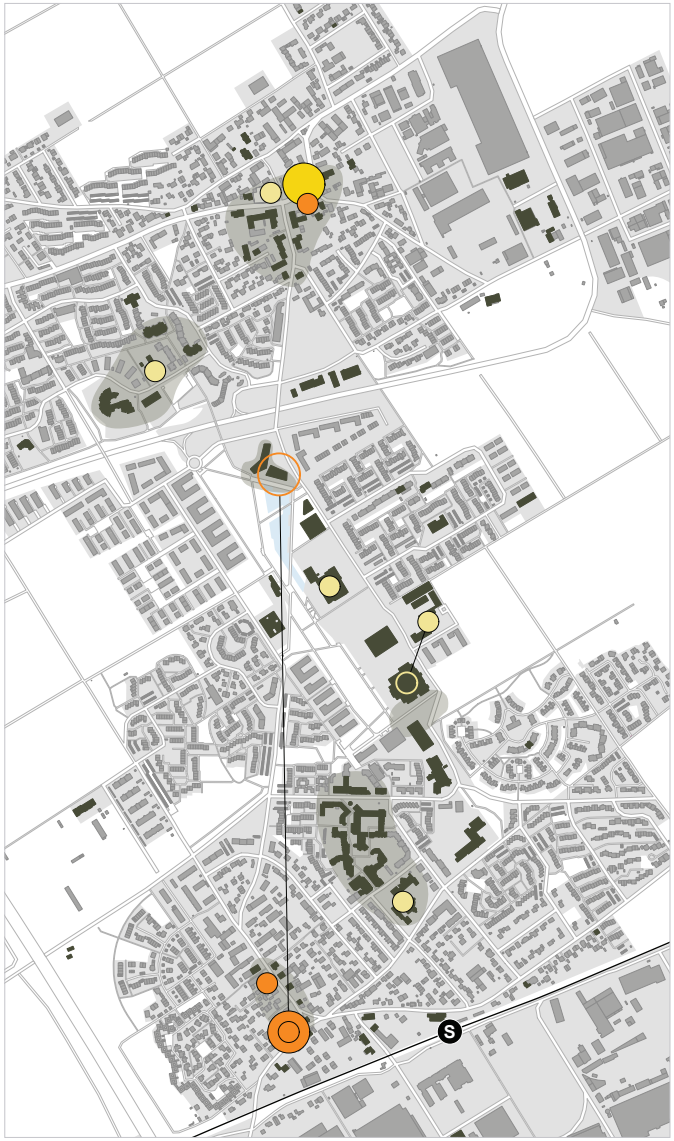
In Heimstetten sind kleine Kulturräume für Ausstellungen und Kurse in dem historischen Meilerhaus angesiedelt. Daneben bietet das von der Gemeinde gekaufte ehemalige Gasthaus neben der Kapelle (heute Bürgerhaus) Raum für Veranstaltungen. Hier ist der Hauptveranstaltungssaal der Gemeinde angesiedelt. Daneben finden sich hier Räumlichkeiten für die VHS sowie für ein Kleidercafé und eine Kneipe.

Auch vor Ort ansässige Kirchen und Schulen bieten geeignete Räumlichkeiten für Veranstaltungen wie zum Beispiel für Konzerte.

Mit der Neugestaltung der neuen Mitte und dem zentral gelegenem Band an Gemeinbedarfseinrichtungen werden neue Veranstaltungsräume geschaffen. Der zentrale Veranstaltungssaal der Stadt wird in einen Neubau Bürgersaal neben dem neuen Rathaus angeordnet. Im Neubau des Gymnasium wird eine Aula entstehen, die auch für externe Veranstaltungen genutzt werden kann. Auch in den Gebäuden, in denen heute das Gymnasium untergebracht ist, und die später in Teilen von der Volkshochschule genutzt werden könnten, wären verschiedenen Veranstaltungen möglich.

Die geplante Verlagerung hat Auswirkungen auf die bestehenden Ortszentren, die bislang auch durch Veranstaltungen als Treffpunkte in der Gemeinde fungieren. Vor allem für das Bürgerhaus in Heimstetten sind neue Nutzungskonzepte erforderlich, da die Gemeinde keine zwei Veranstaltungssäle benötigt. Nach einem Beschluss des Gemeinderates vom 30.03.2020 soll das Bürgerhaus saniert werden und Räumlichkeiten für Vereine aus den Bereichen Kultur, Tradition und Musik erhalten. Diese neue Nutzung durch Vereine soll Synergien zwischen den aktiven Gruppen stärken und zu einer Belebung des Dorfkerns führen. Es ist geplant, den Bürgersaal bereits bis zur Landesgartenschau 2024 zu sanieren, um teure Temporärbauten zu vermeiden.

Die Verlagerung der Veranstaltungsräume in den Schulen entspricht dem sich ändernden Raumprogramm des schulischen Angebotes. Hier steigt der Bedarf an Räumen durch das Angebot der Mittagsbetreuung. Das bedeutet, dass außerschulische Nutzer (Theaterbühnen, Ensembles, etc.) auf lange Sicht dem Schulbetrieb weichen müssen.



Kleine Kulturräume (Ausstellung, Kurse, Vereine, ...)

Veranstaltungsraum in Kirche oder Schule

geplanter Veranstaltungsraum in Schule

Veranstaltungsort Freifläche

Hauptveranstaltungsraum - wird verlagert

geplante Hauptveranstaltungsräume

3 ÖFFENTLICHES LEBEN

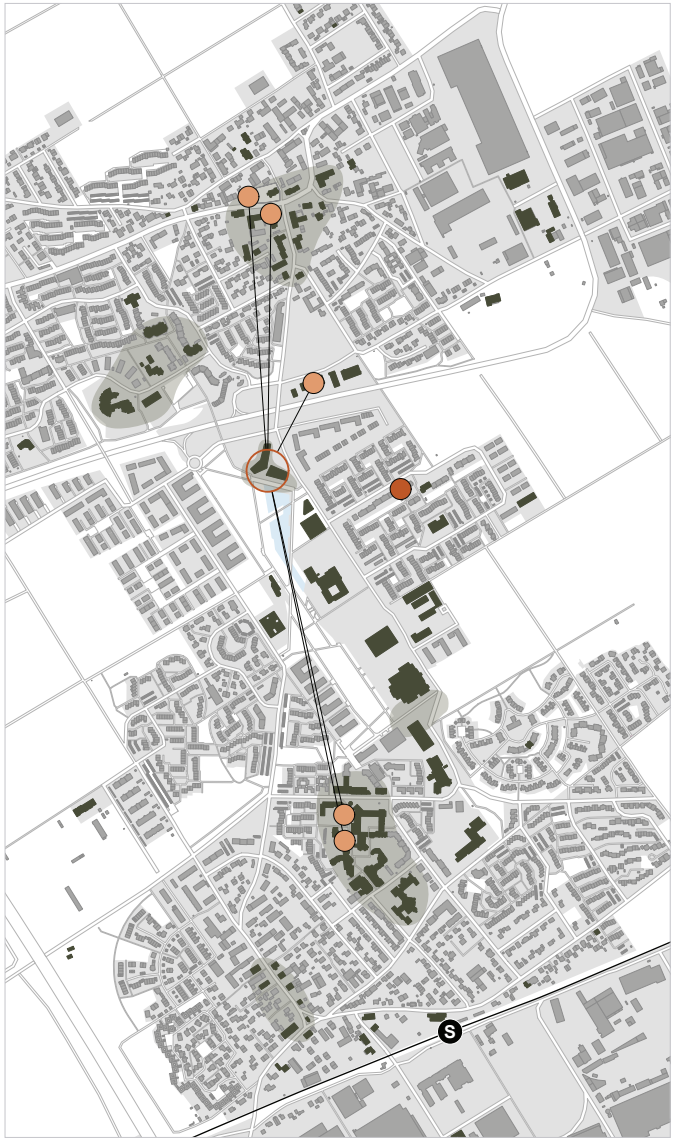
3.1 GEMEINBEDARF - VERWALTUNG

Das Rathaus befindet sich heute am Marktplatz neben der Kirche St. Andreas. Weitere Räumlichkeiten für die Verwaltung werden in unterschiedlichen Gebäuden im Gemeindegebiet genutzt. Mit dem Neubau des Rathauses nördlich im Bereich von Kirchheim 2030 werden die Verwaltungsräume des Rathauses zusammengeführt. Zudem werden Veranstaltungsflächen im Bürgersaal geschaffen.

Um den zentralen Bereich am Marktplatz nicht zu schwächen, werden mit dem Umzug der Verwaltungsräume neue Nutzungskonzepte für das Rathausgebäude nötig. Im Erdgeschoss sind aktive Nutzungen förderlich, da das Gebäude damit als ein Anlaufpunkt der Ortsmitte bestehen kann. Die oberen Räume können auch für besondere Wohnungsangebote oder Dienstleistungen genutzt werden.

Die Verwaltungsräume in den unterschiedlichen Standorten sind keine wichtigen Anlaufpunkte, die zu einer erhöhten Besucherfrequenz führen. Eine Verlagerung dieser Nutzungen ist damit städtebaulich wenig relevant. Allerdings kann geprüft werden, ob die frei werdenden Räume nach der Verlagerung sinnvoll für bestimmte Nutzungen vorgehalten werden sollten, um Quartiers- oder Zentrenkonzepte zu stärken.

Der neue Rathausstandort am Ortspark bietet die Möglichkeit, einen neuen Treffpunkt im Ort zu schaffen. Durch die Lage an Rathaus und Bürgersaal sowie am geplanten Teich der neuen Parkanlage schafft Potenziale für eine hochwertigen, gerne genutzten Freiraum im Umfeld der Gebäude. Bei der Konzeption eines neuen Treffpunktes sollte darauf geachtet werden, dass der neue Standort bestehende Angebote nicht ersetzt, sondern (z.B. durch die Ansprache neuer Nutzergruppen) sinnvoll ergänzt.



Standort wird verlagert

Standort bleibt (Bücherei)

Zentraler Neubau

3 ÖFFENTLICHES LEBEN

3.2 VEREINE UND SOZIALE GRUPPEN - SPORTLICHE ANGEBOTE

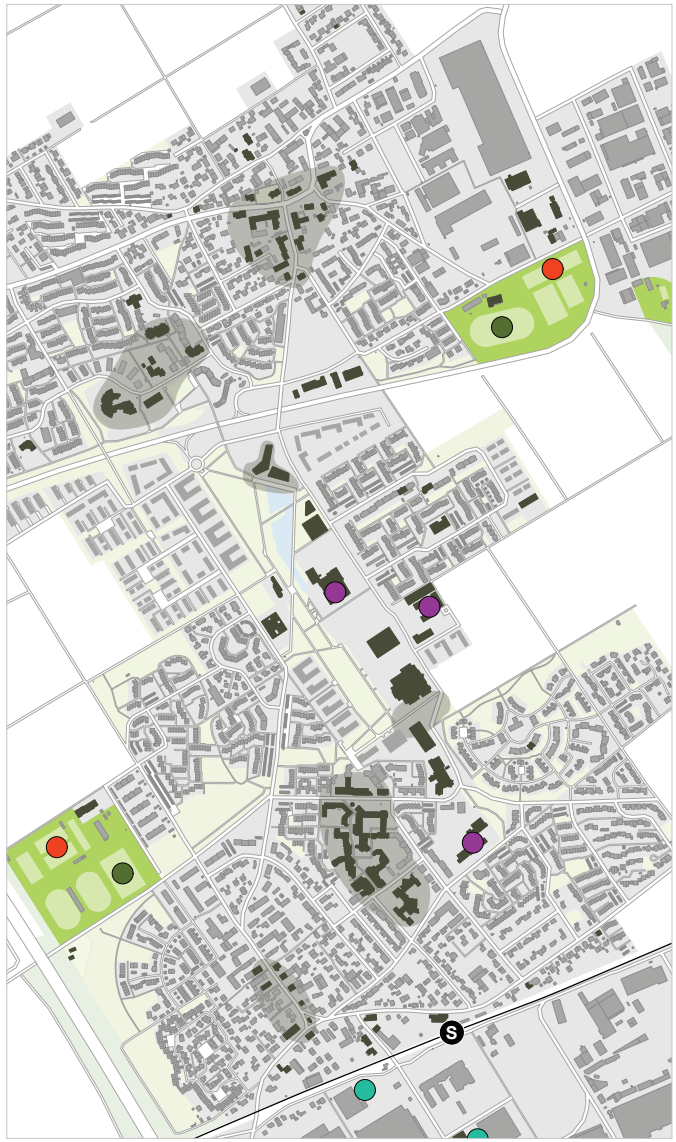
In der Gemeinde sind zwei große Sportanlagen vorhanden: ein Sportpark liegt im Ortsteil Kirchheim (Florianstraße) und der zweite Sportpark liegt in Heimstetten (Am Sportpark). Daran lässt sich auch heute noch die Entwicklung der Gemeinde durch einen Zusammenschluss der beiden Ortsteile ablesen.

Neben den beiden großen Sportanlagen werden auch die Sporthallen der Grund- und Mittelschule, des Gymnasiums und der Silva-Grundschule für die Kurse genutzt. Auch die im Gewerbegebiet Heimstetten gelegene Soccerhalle und die Kletterhalle werden von den Vereinen genutzt.

Die Sportflächen werden von verschiedenen Vereinen genutzt, u.a. dem Kirchheimer SC und dem SV Heimstetten. In den unterschiedlichen Abteilungen der Vereine werden zahlreiche Sportarten angeboten: Badminton, Basketball, Fußball, Leichtathletik, Judo, Karate, Stocksport, Turnen, Tischtennis, Volleyball etc.

Zudem steht eine Vielzahl an Tennisplätzen zur Verfügung, die von den drei Tennisvereinen in der Gemeinde genutzt werden.

Darüber hinaus bieten sich in Kirchheim noch zahlreiche weitere Möglichkeiten der sportlichen Freizeitgestaltung: Angelverein, Kirchheimer Narrenrat, OCR (Obstacle Course Race), Schützengesellschaft, Tanzclub Happy Dancers und die Wasserwacht Feldkirchen.



- *Sportanlagen*
- *Tennisplätze*
- *Turnhallen*
- *Sonstige Angebote*

3 ÖFFENTLICHES LEBEN

3.2 VEREINE UND SOZIALE GRUPPEN - SONSTIGE ANGEBOTE

In Kirchheim gibt es ein breites Spektrum an Angeboten des sozialen Lebens. Es werden auf der Internetseite der Gemeinde ca. 80 Vereinen und aktive Gruppen aufgeführt. Das Spektrum reicht dabei von Kultur & Heimat über Musik & Kultur und sozialen Vereinen & Institutionen. Auch Vereine für Jugendliche sowie sportliche Angebote werden hier genannt. Siedlervereine sind vor allem Eigentümervereine bzw. Eigentümergemeinschaften von Wohnsiedlungen. Als weitere Vereinsangebote werden unter anderem Naturschutzgruppen oder die freiwilligen Feuerwehren aufgeführt.

Die große Anzahl der verschiedenen Gruppen spiegelt ein reiches und vielfältiges Gemeinschaftsleben im Ort. Die Gemeindeverwaltung unterstützt die Arbeit der Vereine, indem sie das Angebot der einzelnen Gruppen übersichtlich auf der Internetseite der Gemeinde aufführt. Daneben werden unterstützende Informationen zur Durchführung von Veranstaltungen, zu Leihgaben durch die Gemeinde, zu möglichem Vereinszuschüssen sowie zur Hallenvergabe aufgeführt.

Mit dem Bau der neuen Mitte entstehen neue Veranstaltungsräume sowie Sporthallenflächen und Räumlichkeiten für die Volkshochschule. Auch das Angebot des Jugendzentrums soll erweitert werden. Die durch die Verlagerung der VHS frei werdenden Räume im Bürgerhaus Heimstetten sollen saniert und für die Nutzung durch Vereine neu belebt werden.

Die vielen aktiven Gruppen stärken die örtliche Identität der einzelnen Ortsteile. Allerdings kann die große Anzahl unterschiedlicher Angebote auch zu einer Schwächung einzelner Gruppen führen. So existieren in Kirchheim zwei räumlich getrennte Sportplätze, die von verschiedenen Vereinen genutzt werden, sowie zwei freiwillige Feuerwehren.

Mehrere Kirchen bieten Chorgemeinschaften an. Diese vielen Gruppen können sich gegenseitig stärken, wenn bewusst Synergien aufgebaut und Kräfte gebündelt werden, wie z.B. durch gemeinsame Aktivitäten. Sie können sich auch gegenseitig schwächen, wenn mögliche Teilnehmer gegenseitig abgeworben oder Alternativveranstaltungen ohne gegenseitige Abstimmung durchgeführt werden.

Die Präsentation aller aktiven Gruppen auf der gemeinsamen Internetseite der Gemeinde ist ein erster Schritt, um die Zusammenarbeit der einzelnen Gruppen zu initiieren. Weitere Schritte könnten der Aufbau einer Raumbörse oder ein gemeinsamer Veranstaltungskalender sein.

3 ÖFFENTLICHES LEBEN

3.3 AUSSAGEN AUS DER BETEILIGUNG

Zukunftsforum / Bürgerbeirat (2009)

STÄRKEN

- gute Versorgung mit Schulen und Kindergärten, Gymnasium hat einen guten Ruf, jede Schulform gut erreichbar, Schulsozialarbeit
- viele Kirchen
- Seniorenzentrum / Familienzentrum
- aktives Gemeindeleben, viele Vereine, Kulturangebot, Dorffest, REZ-Fest, Bücherei, Secondhand-Laden, Tafel
- Jugendzentrum, Vereinsangebote für Jugendliche
- zwei Sportvereine, gutes Freizeit- und Sportangebot

SCHWÄCHEN

- teure Kinderbetreuungsplätze
- nicht ausreichend Schulen für geplantes Bevölkerungswachstum, Schuleinzugsgebiet zu groß
- keine alternative Schul- / KiTa-Form
- Räume für Erwachsenenbildung unzureichend
- fehlende Sporthallen & Rasensportplatz
- Turnhalle Gymnasium ist zu klein
- zu wenig Freizeitangebote
- kein Frei- oder Hallenbad
- kein Freizeitangebot für Jugendliche
- JUZ unattraktiv, da an der Hauptstraße gelegen, keine Streetwork und Kontrolle an öffentlichen Plätzen
- fehlende privat anmietbare öffentliche Räume
- öffentliche Gebäude marode
- schlechte Infrastruktur für soziale Vereine (Räume, Verkehrsmittel)
- verfeindetes Vereinswesen
- intransparente Informations- und Planungspolitik der Gemeinde

ANMERKUNGEN

- Erhalt der sozialen Struktur
- Mehrzweckhalle mit Nutzung für Vereine
- Erweiterung Seniorenzentrum

Bürgerbeteiligung Kirchheim 2030 (Quelle: www.kirchheim2030.de)

3 ÖFFENTLICHES LEBEN

3.4 ZUSAMMENFASSUNG

STÄRKEN / POTENZIALE

- der Vereinssport stellt einen wichtigen Baustein des Gemeindelebens in Kirchheim dar
- es bestehen breitgefächerte sportliche Angebote durch Vereine und aktive Gruppen (über 80 Vereine mit zahlreichen Mitgliedern)
- gute Darstellung des Vereinslebens sowie den Möglichkeiten zur Unterstützung auf der Internetseite der Gemeinde
- die Vereine und aktiven Gruppen stärken die örtliche Identität der einzelnen Ortsteile
- mit dem Bau der neuen Gebäude für Gemeinbedarf in der „neuen Mitte“ entstehen neue Räume für eine vielfältige Nutzung.
- eine Sanierung des ehemaligen Gasthauses an der Feldkirchener Straße mit neuer Nutzung für Vereine und aktive Gruppen ist vorgesehen.
- mit der Verlagerung des Rathauses wird ein Gebäude im Gemeindebesitz am Kirchheimer Marktplatz für neue Nutzungen frei.
- gutes Angebot an Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen im Gemeindegebiet, die Erweiterung des Angebots ist im Rahmen von Kirchheim 2030 vorgesehen
- mit dem Bau der neuen Mitte entsteht ein neues Rathaus in zentraler Lage

SCHWÄCHEN / RISIKEN

- Die vielen unterschiedlichen ortsteilbezogenen Vereine und Gruppen mit zum Teil räumlich getrennten Standorten erschweren eine gegenseitige Stärkung der Angebote im Gemeindegebiet.
- Mit der Verlagerung der Anlaufstellen aus den bestehenden zentralen Bereichen in die „neue Mitte“ (Rathaus vom Kirchheimer Marktplatz sowie Veranstaltungsräume und VHS von Heimstetten) werden die vorhandenen Standorte geschwächt.
- Die bestehenden Räume für Vereinsleben und Sportveranstaltungen sind für das große Angebot nicht ausreichend
- Die Gemeindeverwaltung ist auf viele Standorte verteilt, das Rathausgebäude ist zu klein

4 ZENTRALE BEREICHE

4.0 THEMEN ZUR BETRACHTUNG DER ZENTRALEN BEREICHE

Für die Betrachtung der baulichen Entwicklung von Kirchheim wird entsprechend der Struktur des Ortes unterschieden zwischen den Siedlungsflächen für Wohnen und den zentralen Bereichen.

Die zentralen Bereiche von Kirchheim sind die dörflich geprägten Ortszentren. Daneben können über die angesiedelten Nutzungen weitere zentrale Bereiche identifiziert werden. Das neu geplante Band öffentlicher Einrichtungen stellt gemeinsam mit dem neuen Park eine neue „grüne Mitte“ des Ortes dar.

- Zentrale Bereiche
  - Brunnenzentrum
  - Dorfkern Heimstetten
  - Räter-Einkaufszentrum
  - Marktplatz Kirchheim
  - Gewerbegebiet Kirchheim „Urbanes Gebiet“
  - Band öffentlicher Einrichtungen im Ortspark

4 ZENTRALE BEREICHE

4.1 ZENTRALE BEREICHE - GESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG

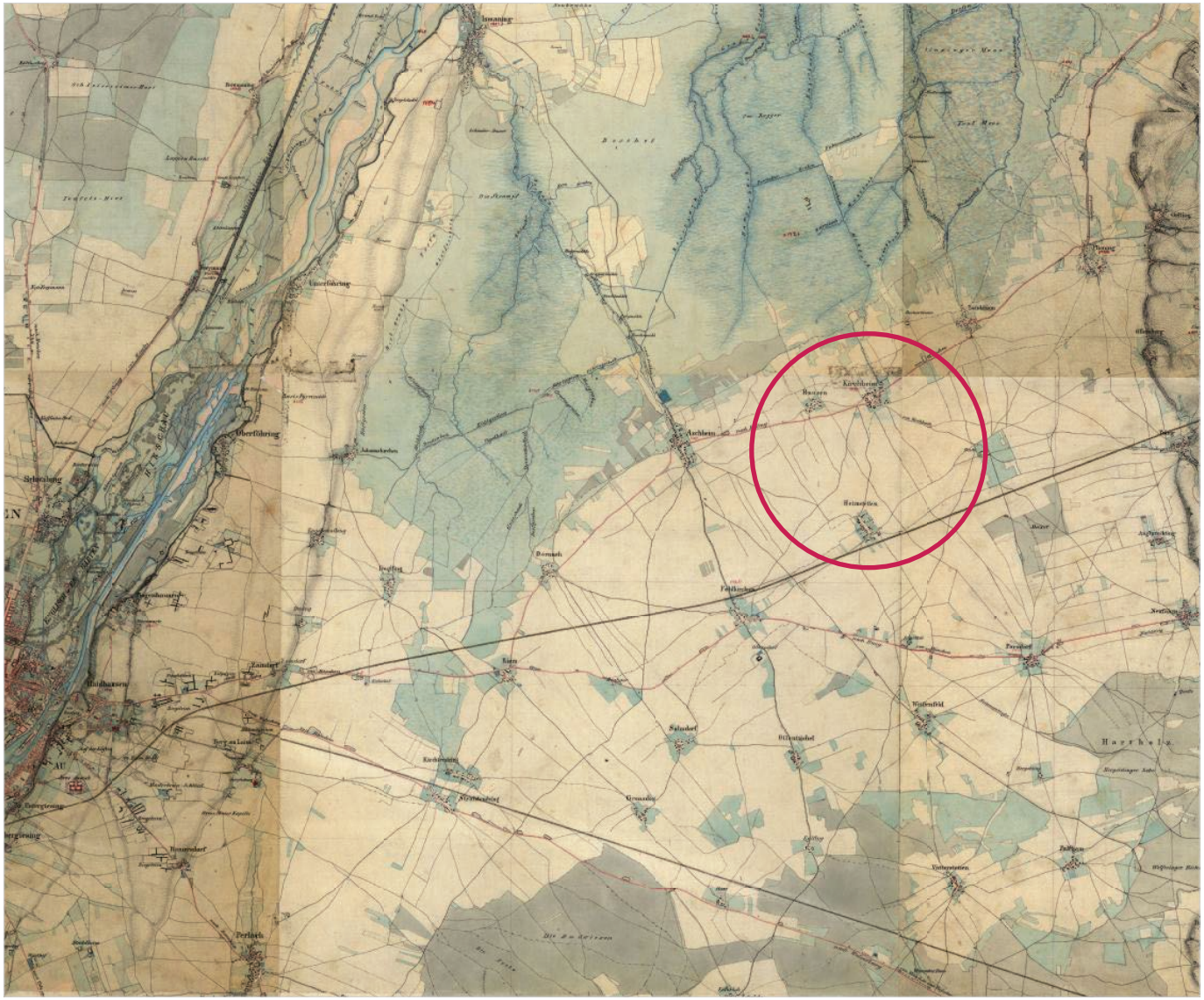
Die Region des Münchner Ostens ist seit der frühen Bronzezeit besiedelt. Im Areal südlich des Erdinger Mooses existierten viele kleine, regelmäßig verteilte Dörfer.

In der Karte von 1870 sind die radial von München ausgehenden Hauptverkehrskorridore der Eisenbahn nach Markt Schwaben bzw. Zorneding sowie der Straßen nach Erding, Anzing bzw. Zorneding sind gut ablesbar.

Die Ortsschaft Kirchheim wurde im 6. oder 7. Jahrhundert an der Wegeverbindung zwischen München und Erding gegründet. Die landwirtschaftlichen Anwesen gehörten bis zur Säkularisation Anfang des 19. Jahrhunderts verschiedenen Klostern sowie wohlhabenden Bürgern und gingen danach in den Besitz der Bauern über.

Hausen, früher Husun (bei den Häusern), existiert seit dem 8. Jahrhundert und wurde zwischen 937 und 957 schriftlich belegt. Die Ortschaft gehörte kirchlich und administrativ seit jeher zu Kirchheim.

Heimstetten wurde erstmals 1324 schriftlich in einer Urkunde genannt. Es wird aber davon ausgegangen, dass Heimstetten schon wesentlich früher bestand. Der Ortsname könnte entweder auf ein früher sehr bewaldetes Gebiet hinweisen („hayn, hain“) oder ein Personenname („Haino oder Haimo“) sein. Heimstetten (wie auch Kirchheim) wurde im Zuge der Verwaltungsreformen in Bayern 1818 eine selbstständige politische Gemeinde. Heimstetten bekam zum 1. Mai 1897 einen „Halteplatz für den Vorortverkehr“ an der am 1. Mai 1871 eröffneten Eisenbahnlinie München - Neuötting.



Historische Karte der Region, Stand 1870 (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung)

4 ZENTRALE BEREICHE

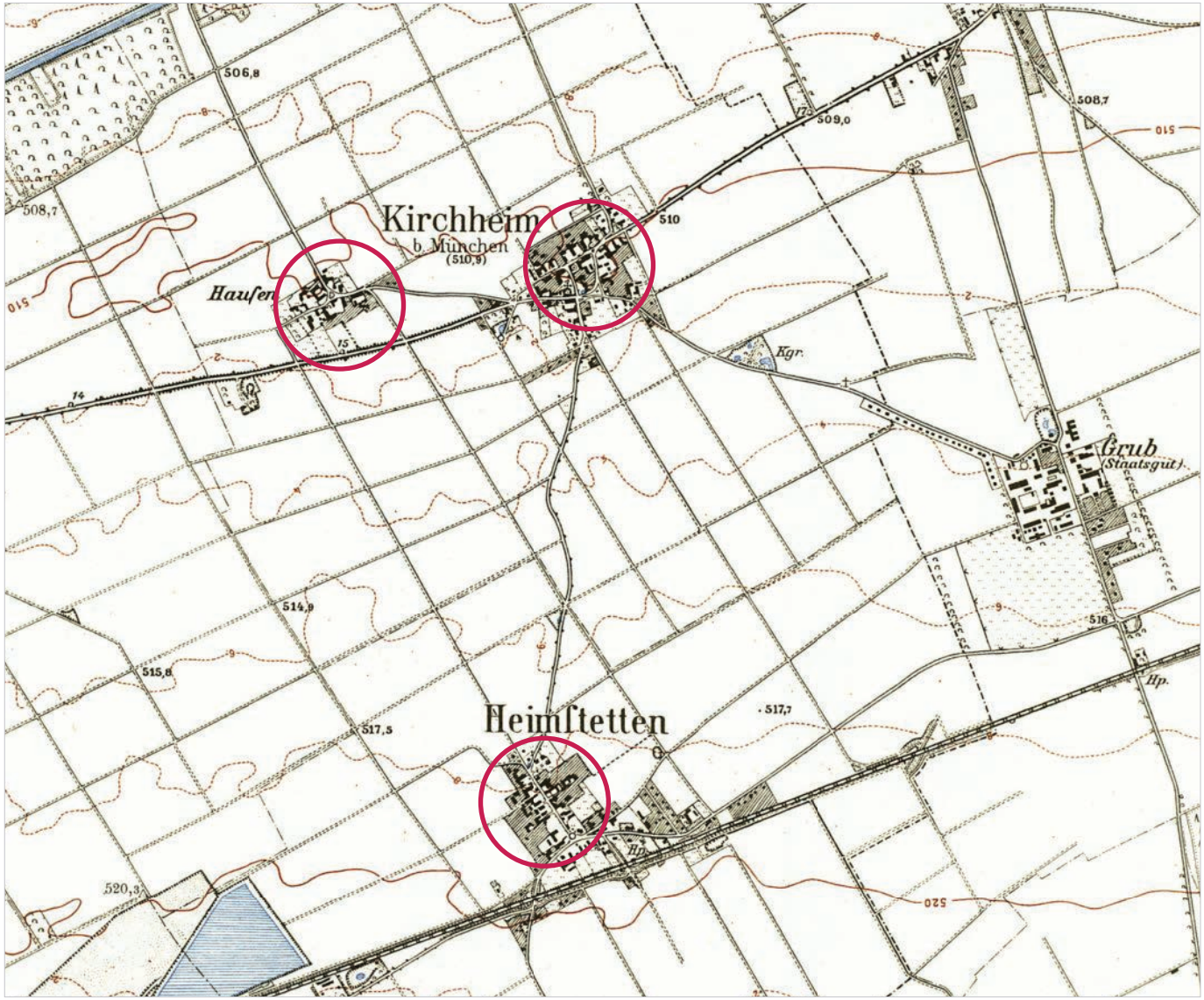
4.1 ZENTRALE BEREICHE - GESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG

Bis in die 1960er Jahre war die Siedlungsentwicklung in den drei Gemeinden gering. Die historische Karte von 1964 zeigt kleinflächige bauliche Ergänzungen an den Rändern der alten Dorfkerne und entlang der Bahnlinie.

In den 1970er-Jahren wurde der östliche Teil des Autobahnring Münchens erbaut. Im Jahr 1972 wurde die Haltestelle Heimstetten nach dem Umbau eine Station der S-Bahn München. Im Zuge der im Jahr 1976 verabschiedeten Gebietsreform wurde Heimstetten am 1. Mai 1978 in die Gemeinde Kirchheim bei München eingegliedert.

Eine verstärkte Ansiedlung von neuen Wohnbauflächen erfolgte in den 1980er und 90er Jahren. Es wurden gezielt neue Wohnquartiere entwickelt. Die Ortschaften Hausen und Kirchheim wuchsen zu einem Siedlungsraum zusammen. Der Ortsteil Heimstetten blieb räumlich von Kirchheim getrennt durch eine breite Grünschneise und die stark befahrenen Staatsstraße 2082, die durch ihren Ausbau als Verkehrstrasse bis heute eine starke räumliche Trennung zwischen Kirchheim und Heimstetten bildet.

Mit der Ortsentwicklung „Kirchheim 2030“ sollen die Ortschaften durch neue Wohnsiedlungen zusammenwachsen. Durch das Band an Gemeinbedarfseinrichtungen entlang einem Park entsteht eine neue „grüne Mitte“.



Historische Karte der Gemeinde, Stand 1964 (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung)

4 ZENTRALE BEREICHE

4.1 ZENTRALE BEREICHE - ORTSBILDPRÄGENDE GEBÄUDE

Die drei historischen Dorfkerne sind in der Baustruktur bis heute erkennbar. In der Überlagerung der historischen Karte mit der aktuellen Flurkarte lässt sich ablesen, dass viele der früheren Gebäude in ihrer Größe und Stellung erhalten wurden.

Die Ortskerne liegen innerhalb der Wohnsiedlungen jüngerer Bebauung, die mit ihrer durchgängigen Bauweise nur wenige Orientierungspunkte aufweisen. Blickpunkte bilden die Kirchtürme in den einzelnen Ortsteilen, vor allem der Turm der Pfarrkirche St. Andreas, der in weiten Teilen des Gemeindegebietes sichtbar ist.

Mit den Neubauten für Rathaus und Gymnasium entstehen markante Solitär-Architekturen. Das Ensemble aus Ortspark und der angrenzenden Bebauung (im Westen Wohnen, im Osten Gemeinbedarf) enthält das Potenzial, als moderner, ortsbildprägender Kernbereich der Gemeinde ausgebildet zu werden.

Ortsbildprägende Bausubstanz, Stand 2020 (Quellen: Gemeinde Kirchheim, eigene Bearbeitung)

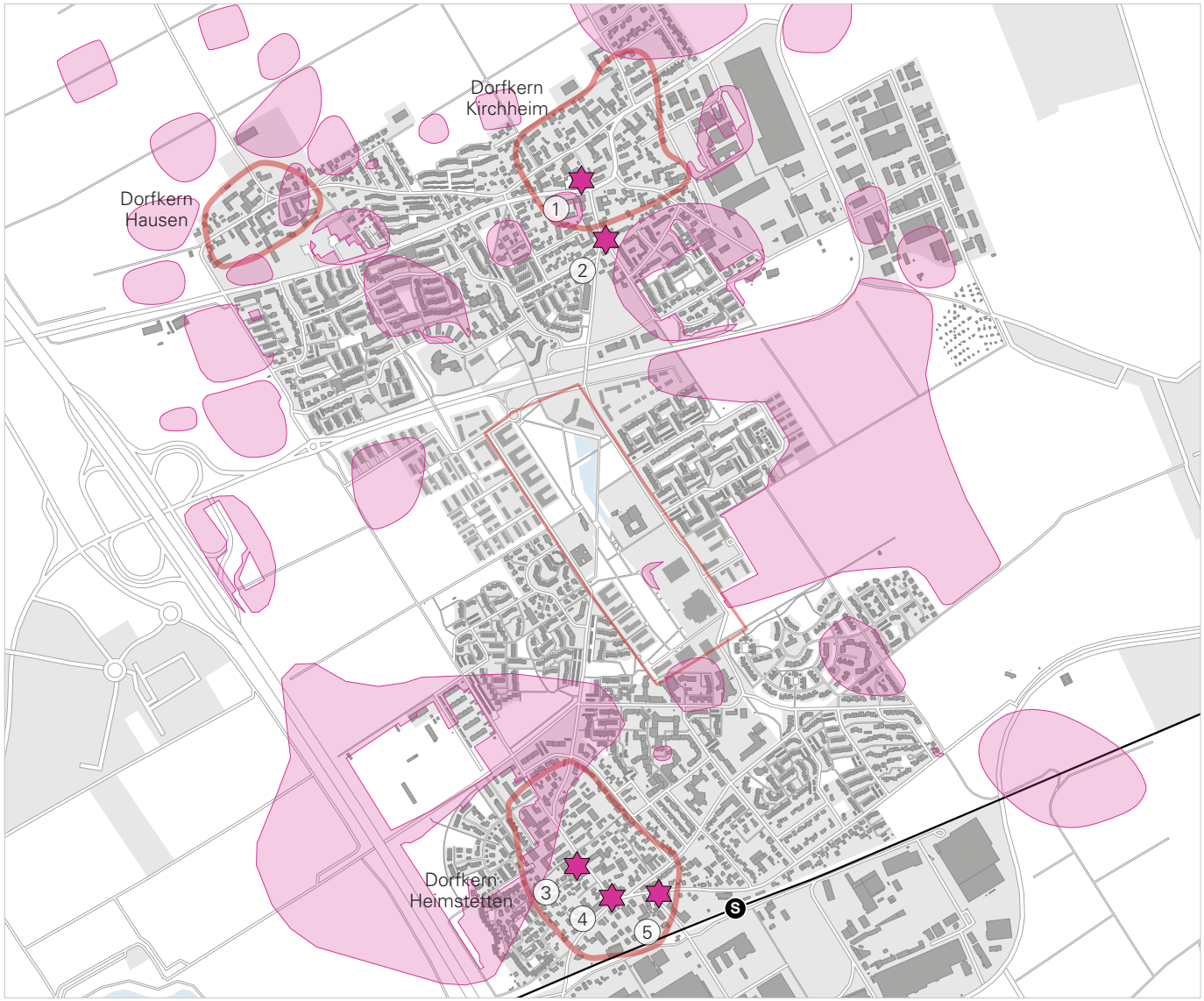
4 ZENTRALE BEREICHE

4.1 ZENTRALE BEREICHE - DENKMALSCHUTZ

In Kirchheim werden 5 Baudenkmäler in der Denkmalliste aufgeführt. Innerhalb der Dorfkerne sind die Kapelle St. Ulrich und der Wohnteil eines ehem. Bauernhauses in Heimstetten sowie die kath. Pfarrkirche St. Andreas in Kirchheim als Einzelbaudenkmäler geschützt. Auch wenn nur wenige Einzelgebäude in die Denkmalliste eingetragen sind, bilden die aus der landwirtschaftlichen Nutzung entstandenen Hofstellen mit ihren gut sanierten Fassaden und ihrer Stellung im Straßenraum identitätsstiftende Ensembles in den Ortsmitten.

1) **Kath. Pfarrkirche St. Andreas**, barocker Saalbau mit stark eingezogenem Polygonalchor und Westturm mit Zwiebelhaube (1675- 81)
2) **Wegkreuz** mit Corpus und Muttergottes zu Füßen, Gusseisen (1906)
3) **„Meilerhaus“**, Wohnteil des ehem. Bauernhauses, erdgeschossiger verputzter Satteldachbau (Mitte 19. Jahrhundert)
4) **Kapelle St. Ulrich**, kleiner neugotischer Saalbau mit Dachreiter (1894)
5) **Wegkreuz** mit Corpus und Muttergottes zu Füßen, Gusseisen (um 1900)

Zudem sind zahlreiche Bodendenkmäler vorhanden, bei denen es sich v.a. um Siedlungen und Bestattungsplätze aus vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung sowie dem frühen Mittelalter handelt. Vereinzelt finden sich auch Körpergräber der späten Hallstatt- oder frühen Latènezeit bzw. der frühen Bronzezeit.



Bau- und Bodendenkmäler, Stand 2020 (Quelle: Bayerischer Denkmal-Atlas, Bayerisches Landesamt für Denkmal und Pflege)

4 ZENTRALE BEREICHE

4.1 ZENTRALE BEREICHE - GEMEINDEGEBIET

In Kirchheim gibt es keine zentrale Mitte. Der Aufbau des Ortes zeigt bis heute die Entstehung aus drei räumlich getrennten Dörfern. Auch wenn die Dorfkerne eine hohe bauliche Präsenz aufweisen und einzelne Bereiche im Ort eine stabile und belebte Nutzungsmischung aufweisen, kann keiner der vorhandenen zentralen Bereiche als „die Mitte des Ortes“ definiert werden. Stattdessen existieren die unterschiedlichen zentralen Bereiche nebeneinander. Diese unterscheiden sich durch ihre bauliche Ausprägung, der Art der Nutzungen sowie der baulichen Dichte stark. Jeder der zentralen Bereiche wird durch eine Kirche mit prägnantem Kirchturm markiert. Dieses Nebeneinander der unterschiedlichen Ortsteilzentren kann als eine Besonderheit im Aufbau der Gemeinde gewertet werden.

Auch die neu gestaltete „Grüne Mitte“ mit den hier verorteten Gemeinbedarfseinrichtungen wird die Funktion einer zentralen Mitte nicht übernehmen. Stattdessen ergänzt sie in Bauweise und Nutzung das vorhandene Spektrum.

Wird dieser Aufbau als prägende und erhaltenswerte Struktur erkannt und definiert, so muss es die Aufgabe von Stadtentwicklung sein, die Besonderheiten der unterschiedlichen Ortszentren herauszuarbeiten, ihre Funktion als Anlaufpunkt und Treffpunkt zu stärken. Durch den Aufbau eines attraktiven und gut nutzbaren Wegenetzes entsteht ein Geflecht aus gleichwertigen Ortsmitten, die sich in ihrer Aufgabe und Ausgestaltung ergänzen.

Übersicht der zentralen Bereiche

4 ZENTRALE BEREICHE

4.1 ZENTRALE BEREICHE - BRUNNENZENTRUM

Das Brunnenzentrum befindet sich inmitten einer stark verdichteten Wohnbebauung, bestehend aus vier- bis sechsgeschossigem Geschosswohnungsbau. Neben einem kleinen Supermarkt mit sozialem Konzept gibt es kleinere ergänzende Einzelhandelsangebote (Apotheke und Schreibwaren) sowie Gastronomie, Dienstleistung, Ärzte und soziale Einrichtungen. Angrenzend liegen die evangelische Kirchengemeinde und die Grundschule. Die Ergänzung durch eine Kindertagesstätte ist geplant.

Mit dem bestehenden Angebot stellt das Brunnenzentrum ein klassisches Quartierszentrum zur fußläufigen Nahversorgung dar. Entsprechend wurde im Rahmen der Einzelhandelsstudie festgestellt, dass die Kunden zu 99 % direkte Anwohner sind.

Der Gebäudebestand und die Freibereiche sind „in die Jahre gekommen". Es ist zu erwarten, dass in den nächsten Jahren energetische Sanierungen des Gebäudebestands erforderlich werden.

Die Freiflächen sind nur in Teilen barrierefrei ausgebildet. Der Freibereich nördlich des Brunnenzentrums ist als oberirdische Stellplatzfläche von Pkws belegt. Zusätzlich existiert eine Tiefgarage.

Im Einzelhandelsgutachten von 2015 wurde die dezentrale, unattraktive Anordnung der Geschäfte und schwierige Parkplatzsituation bemängelt. Eine Schließung des Brunnen-Einkaufszentrums wurde vorgeschlagen, um mit den frei werdenden Nutzungen den Ortskern von Kirchheim zu stärken.

Aus städtebaulicher Sicht bietet das Brunnenzentrum durchaus hohe Qualitäten. In der hoch verdichteten Wohnsiedlung stellt es einen wichtigen Quartierstreff dar. Im Kontext der Ausbildung von altengerechten Stadtquartieren und der Stärkung der autoarmen Stadt sind fußläufig erreichbare Handelsstandorte besonders wichtig. Dementsprechend macht das Brunnenzentrum einen belebten und stabilen Eindruck, auch wenn das Umfeld und die bauliche Struktur derzeit wenig attraktiv sind.

4 ZENTRALE BEREICHE

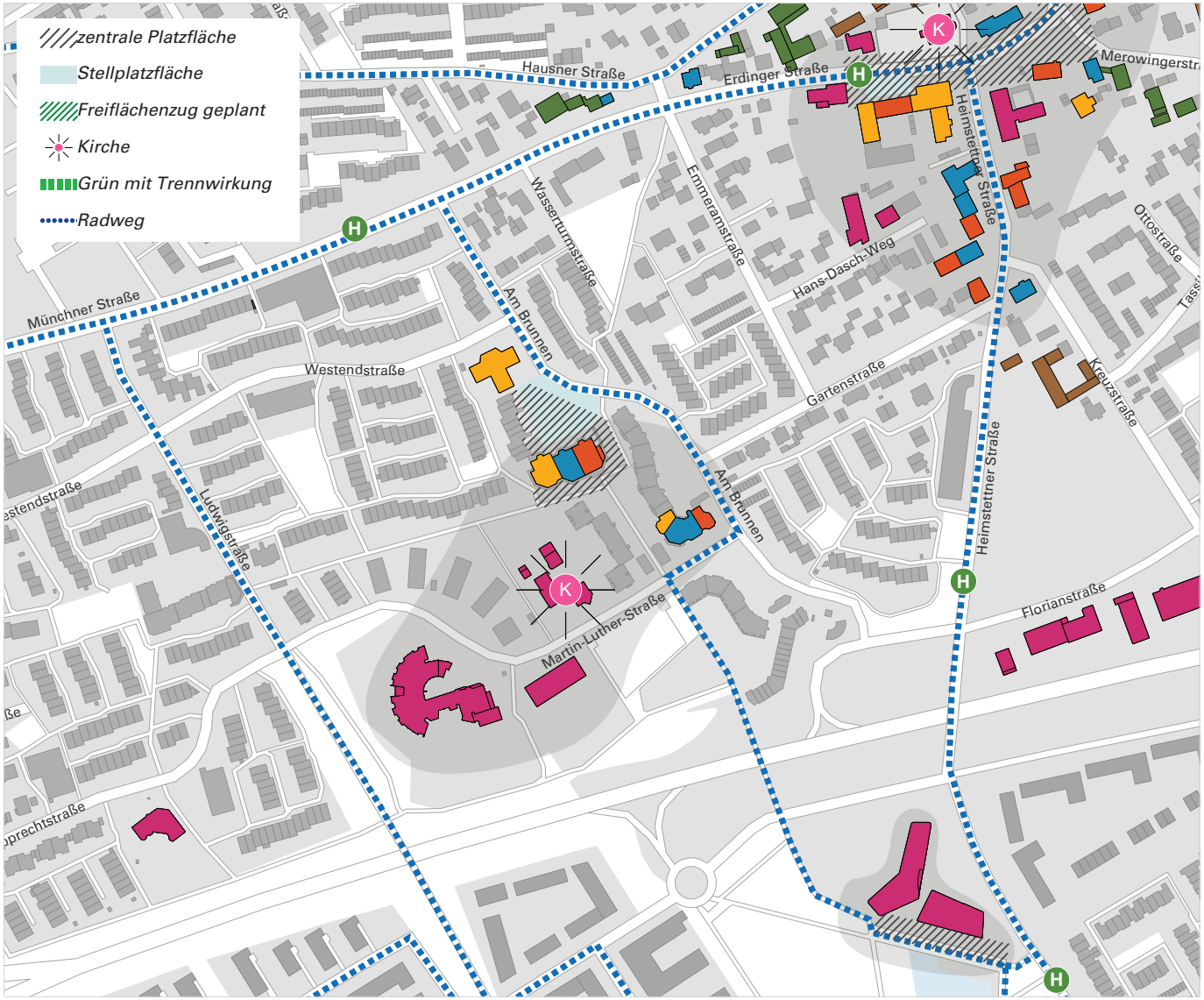
4.1 ZENTRALE BEREICHE - BRUNNENZENTRUM

Die geplante Ansiedlung von neuem Wohnen südlich der Staatsstraße wird das Brunnenzentrum stärken. Der Bereich ist bereits heute durch einen Steg über die Staatsstraße fußläufig angebunden, ein zweiter Steg ist in Planung. Damit liegen die neuen, hoch verdichteten Wohnsiedlungen südlich der Staatsstraße im direkten Anschluss an das Brunnenzentrum.

Es ist zu erwarten, dass in den nächsten Jahren energetische Sanierungen des vorhandenen Gebäudebestands erforderlich werden. Dies sollte genutzt werden, um den Bereich als Quartiersmitte zu stärken. Vorhandene verdichtete Wohnanlagen können durch eine Differenzierung des Wohnraumangebotes sowie durch ergänzende Gemeinschaftsräume und soziale Angebote gezielt zu modernen, dem demographischen Wandel angepassten Wohnanlagen umgewandelt werden.

Die Angebote in den Erdgeschossen können ergänzt werden, sollten jedoch auf die dem Wohnen zugeordnete Nahversorgung begrenzt werden, um eine Konkurrenz zum Bereich am Marktplatz zu vermeiden.

Durch die zentrierte Anordnung der oberirdischen Stellplätze in einer Quartiersgarage können die gewonnenen Freiflächen zu einem attraktiven Quartierstreff umgestaltet werden. Die Freiflächen sollten dabei barrierefrei ausgebildet werden. Um die Mobilität ohne Auto zu stärken wäre eine Ergänzung von Angeboten für Fahrradfahrer und Elektromobilität, sowie Carsharing und andere neue Mobilitätsangebote im zentralen Bereich sinnvoll.



Brunnenzentrum Bestandssituation

4 ZENTRALE BEREICHE

4.1 ZENTRALE BEREICHE - DORFKERN HEIMSTETTEN

Der Dorfkern Heimstetten reicht von der Kapelle St. Ulrich mit ihrer markanten Stellung im Kreuzungsbereich der Straßenzüge Feldkirchener Straße / Hauptstraße und dem Bereich am Maibaum an der Hauptstraße. Sie stellt die Mitte des historischen Dorfbereichs von Heimstetten dar.

Dementsprechend besteht die ortsbildprägende bauliche Struktur aus markanten Einzelgebäuden und Hofstellungen aus bestehender bzw. ehemaliger landwirtschaftlicher Nutzung. Im Bereich des Dorfkerns werden sie neben Wohnen und gewerblichen Einheiten genutzt von kleineren Einrichtungen für Gastgewerbe, Einzelhandel, Dienstleistungen und Kultur. Nach Norden ändert sich das Nutzungsspektrum, hier sind gewerbliche Nutzungen und Wohnen vorherrschend.

Die Nutzungsangebote sind eher kleinmaßstäblich, weisen keinen aufeinander abgestimmten Nutzungsmix auf und sind sehr weit verteilt angeordnet. Damit stellt der Dorfkern Heimstetten keinen eigenständigen Versorgungsstandort dar. Allerdings sind mit Bäckerei, Metzgerei und Apotheke und einzelnen Arztpraxen wichtige Angebote der täglichen Versorgung vorhanden.

Der Dorfkern Heimstetten wird durch die Stellung der Gebäude am Straßenraum räumlich sehr gut gefasst und weist damit eine hohe stadträumliche Qualität auf. Obwohl der Bereich nur ca. 400 m vom S-Bahnhof entfernt liegt, ist er von dort kaum zu erkennen. Die markante Kapelle St. Ulrich, die in den Straßenraum ragt, wird durch die Baumstellung fast vollständig verdeckt. Auch die Fußwegeverbindung zum Räter-Einkaufszentrum über den Blumenweg bildet sich im Straßenraum kaum ab. Damit wird der Bereich von Ortsfremden trotz zentraler Lage nur schwer gefunden.

An der Feldkirchener Straße wurde das Gebäude der ehemaligen Gastwirtschaft durch die Gemeinde erworben. Hier sind die VHS und eine Kleiderkammer angesiedelt. Im Gebäude der ehemaligen Feuerwehr trifft sich der Gesangsverein. Beide Gebäude sind nur temporär durch Vereine und aktive Gruppen belegt.

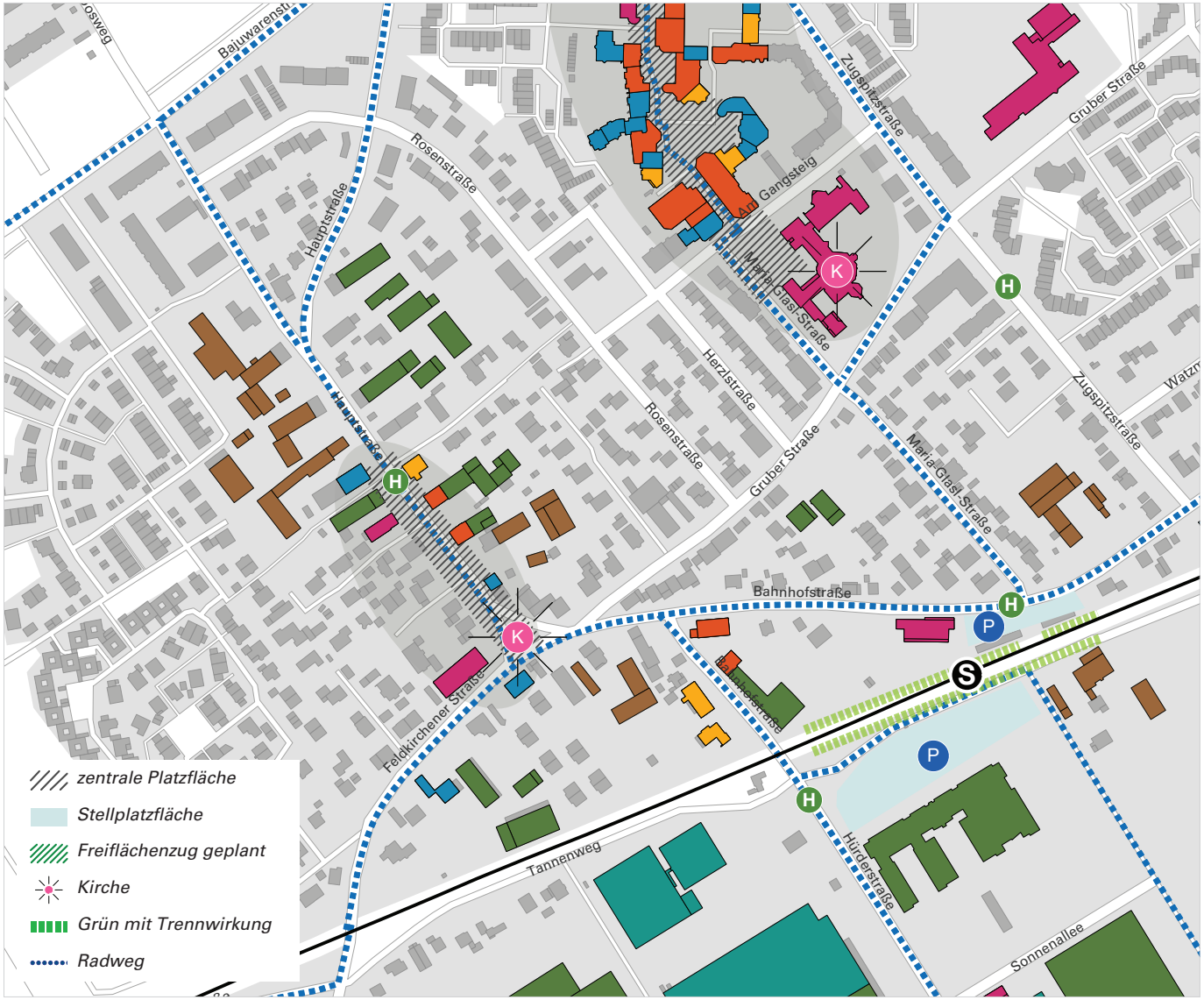
4 ZENTRALE BEREICHE

4.1 ZENTRALE BEREICHE - DORFKERN HEIMSTETTEN

Der Dorfkern Heimstetten stellt einen attraktiven und ortsbildprägenden Bereich in Kirchheim dar. Der Erhalt des Dorfkerns als belebter Treffpunkt ist aus städtebaulicher Sicht ein wichtiges Ziel. Die beiden Gebäude der Gemeinde (Bürgerhaus und Meilerhaus) bieten eine große Chance, im Areal öffentliche Angebote aus dem Bereich Gemeinbedarf anzusiedeln, die zu einer Erhöhung der Besucherfrequenz führen können und damit die vorhandenen Angebote stärken. Allerdings sind beide Gebäude derzeit nur gering genutzt und stellen derzeit noch keine belebten Treffpunkte im Ort dar. Die Verlagerung der Volkshochschule in den Bereich bei der neuen „Grünen Mitte“ führt zu einer Schwächung des Dorfkerns. Es müssen neue belebende Nutzungen für die Gebäude gefunden werden.

Möglich wäre hierbei auch die Ansiedlung von barrierefreiem Wohnen, evtl. in Form von betreuten Wohngruppen zum Beispiel im Meilerhaus. Da wichtige Angebote des täglichen Lebens vorhanden sind, eignet sich der Bereich am Dorfkern gut zur Ansiedlung von Wohnungen für Menschen mit mobilen Einschränkungen, die auf eine wohnungsnahe Versorgung angewiesen sind. Da diese Bewohnergruppe vor allem in Wohnungsnähe einkaufen, kann dies zu einer Stärkung des Dorfkerns führen.

Eine Stärkung des Dorfkerns kann auch über die verbesserte Anbindung an die angrenzenden belebten Bereiche am Räter-Einkaufszentrum sowie zum S-Bahnhof erfolgen.



Dorfkern Heimstetten Bestandssituation

4 ZENTRALE BEREICHE

4.1 ZENTRALE BEREICHE - RÄTER-EINKAUFSZENTRUM

Das Räter-Einkaufszentrum stellt einen stabilen und belebten Handelsstandort mit gutem Sortiments- und Nutzungsmix dar. Hier sind neben zwei Lebensmittel-Vollsortimentern und einem Drogeriemarkt auch eine Vielzahl an Geschäften des kurz- und mittelfristigen Bedarfs sowie Gastronomie angesiedelt. In direkter Nähe liegen bestehende und zukünftige frequenzbringende öffentliche Einrichtungen wie die Kirchengemeinde, die Grundschule und das Gymnasium sowie Seniorenwohnen. In den Obergeschossen des vier- bis sechsgeschossigen Gebäudekomplexes aus den 1980er-Jahren sind Geschosswohnungen sowie Büros und Praxen angeordnet.

Das Einkaufszentrum ist ein zentraler Versorgungsstandort mit Angeboten des kurz- und mittelfristigen Bedarfs. Der Gebäudekomplex und der öffentliche Raum sind vollständig in privater Hand.

Nach Einschätzung des Einzelhandelskonzeptes (2004) stellt es die „eigentliche Ortsmitte" der Gemeinde Kirchheim dar. Die Freiflächen zwischen den Ladeneinheiten sind als Fußgängerzone ausgebildet. Mit einzelnen Grüninseln und einem zentralen Brunnen bilden sie einen attraktiven Aufenthaltsbereich, der - obwohl die Materialien etwas „in die Jahre gekommen sind" - räumlich nach wie vor hohe Qualitäten aufweist. Stellplätze sind in einer zentralen Tiefgarage angeordnet.

Es ist ein wichtiges Ziel der Gemeinde, das Räter-Einkaufszentrum als wichtigen Handelsbereich im Ort zu erhalten. Um das Räter-Einkaufszentrum nicht zu schwächen verzichtete die Gemeinde auf die Umsetzung des früheren Konzeptes der Neuen Mitte, das einen neuen zentralen Bereich mit großzügigen Handelsangeboten vorsah.

4 ZENTRALE BEREICHE

4.1 ZENTRALE BEREICHE - RÄTER-EINKAUFSZENTRUM

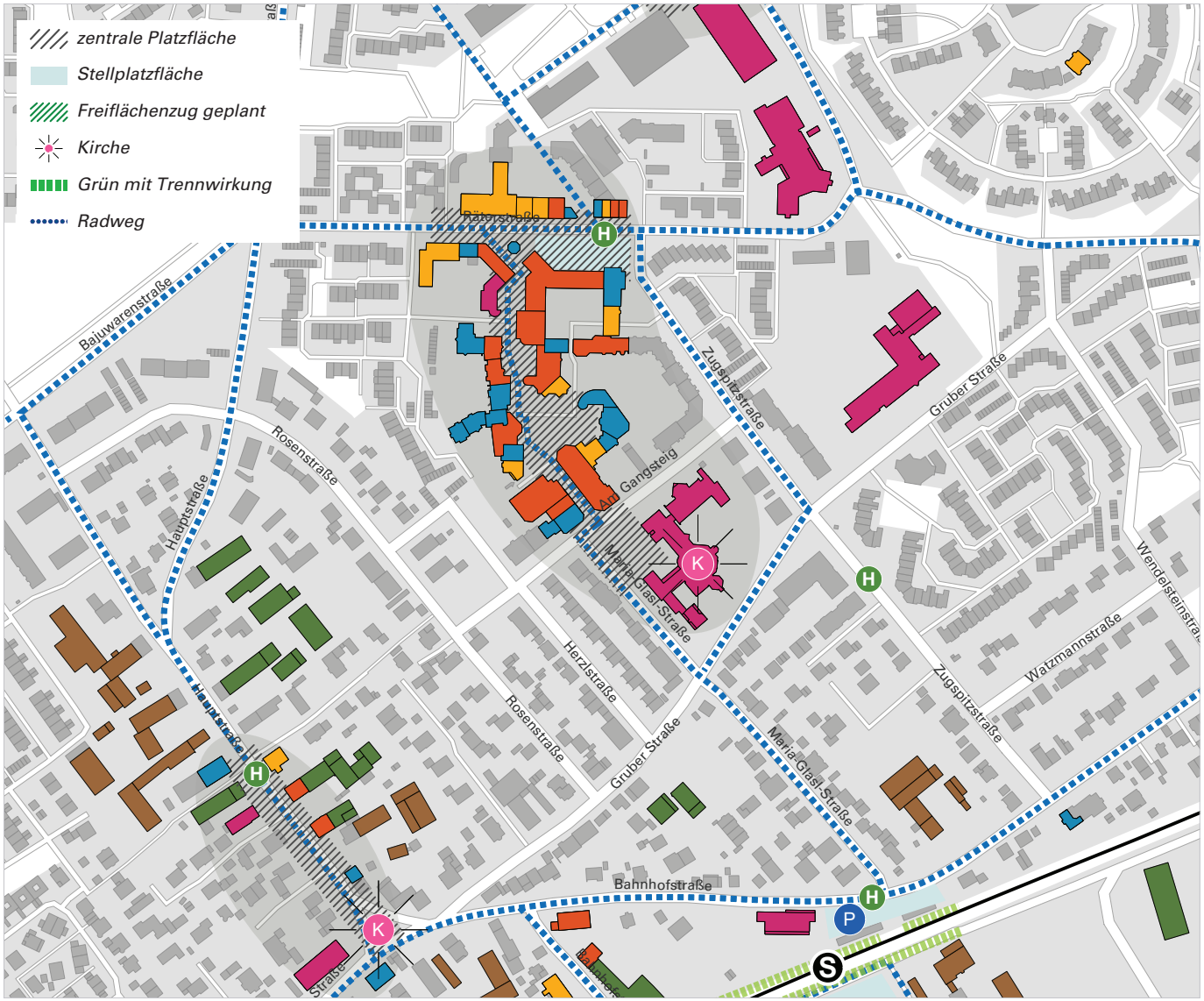
Durch die differenzierte und breit gefächerte Zusammenstellung der unterschiedlichen Angebote auf engem Raum wird das Räter-Einkaufszentrum zum attraktiven Einkaufsbereich. Es fällt auf, dass der Bereich in seiner Dimension, der Wegeführung, der Größe der Ladeneinheiten und der Sortimente ähnlich wie eine Einkaufspassage aufgestellt ist. Es ist zu vermuten, dass der Einkaufsbereich, der in privater Hand eines Eigentümers liegt, sehr bewusst gestaltet und organisiert wird.

Durch die Neuplanung „Kirchheim 2030" wird das Räter-Einkaufszentrum gestärkt. Mit der Entscheidung gegen eine neue Mitte mit Handelsangeboten bleibt es der wichtigste Einkaufsstandort von Kirchheim. Zudem werden in fußläufiger Nähe neue verdichtete Wohnanlagen, darunter eine altengerechte Wohnanlage, errichtet.

Soll das Räter-Einkaufszentrum weiter gestärkt werden, so wäre eine Aufwertung der Freibereiche im Vorfeld der Läden ein guter Ansatzpunkt.

Mit der Aufwertung der Wegeanbindungen an den Ort, vor allem zum direkt angrenzenden S-Bahnhof und an den neu geplanten Ortspark, kann das Räter-Einkaufszentrum stärker und sichtbarer als zentraler Bereich des Ortes entwickelt werden.

Mit der Sanierung des Gebäudebestandes wäre auch eine Ausdifferenzierung des Wohnraumangebotes, sowie eine Ergänzung von das Wohnen begleitenden Angeboten und Räumen möglich.



Räter-Einkaufszentrum Bestandssituation

4 ZENTRALE BEREICHE

4.1 ZENTRALE BEREICHE - ORTSKERN KIRCHHEIM

Der alte Dorfkern stellt mit Kirche und Rathaus die Mitte des Ortsteils Kirchheim dar. Der Kirchturm der Pfarrkirche St. Andreas bildet durch seine markante Form und die zentrale Stellung einen wiedererkennbaren Orientierungspunkt dar.

Hier ist auch der Marktplatz mit Maibaum angesiedelt, auf dem der Wochenmarkt und das jährliche Dorffest stattfinden. Entlang der angrenzenden Straßen befinden sich kleinteilige Einrichtungen für Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistungen und Ärzte, Verwaltung, Betreuung und Kultur. Auch das Pfarrhaus mit zugehöriger Grünfläche sowie der Kindergarten der Pfarrei liegen direkt am Platz.

Seine Lage innerhalb des ortsbildprägenden Dorfkerns stärkt die Funktion als zentraler Anlauf- und Treffpunkt der Gemeinde. Im Umfeld ist eine große Nutzungsmischung erhalten. Neben landwirtschaftlichen Hofstellen sind in den umliegenden Gebäuden gewerbliche Einheiten, vor allem Handwerksbetriebe und Wohnen angesiedelt.

Im Osten grenzt in fußläufiger Nähe (Distanz weniger als 300m) ein Gewerbegebiet mit großflächigen Gewerbeeinheiten an.

So heterogen wie das Nutzungsspektrum ist auch die Gebäudestruktur. Nördlich der Münchner Straße liegen die aus landwirtschaftlicher Nutzung entstandenen Höfe mit ihren großen Gebäudekubaturen. Einige der alten Wohngebäude sind mit auffallenden, gut sanierten Fassaden sehr prägnant ausgestaltet. Einige Hofstellen wurden durch neue Wohngebäude baulich ergänzt. Daneben befinden sich im Ortskern Geschäftsgebäude aus den 1980er Jahren mit Ladenzonen im Erdgeschoss und Wohnen bzw. Büros in den Obergeschossen. Aufgrund der Körnigkeit der Bebauung sind die Ladenzuschnitte eher kleinflächig, eine Ansiedlung von Handel mit größeren Verkaufsflächen ist nicht vorhanden. Die Nutzungen sind auf lange Strecken verteilt und liegen teilweise versteckt.

In direkter Nachbarschaft zum Ortszentrum befinden sich auch Geschosswohnungsbauten und Einfamilien- und Doppelhausbebauung. Im Osten grenzen an den Ortskern große Parkplatzflächen und Hallen des Gewerbegebietes an.

Der Straßenraum zwischen dem Marktplatz und dem Rathaus ist mit einem Natursteinpflaster hochwertig gestaltet. Der Abschnitt an der Heimstettner Straße weist dagegen nur wenige Qualitäten eines zentralen Straßenzuges auf.

4 ZENTRALE BEREICHE

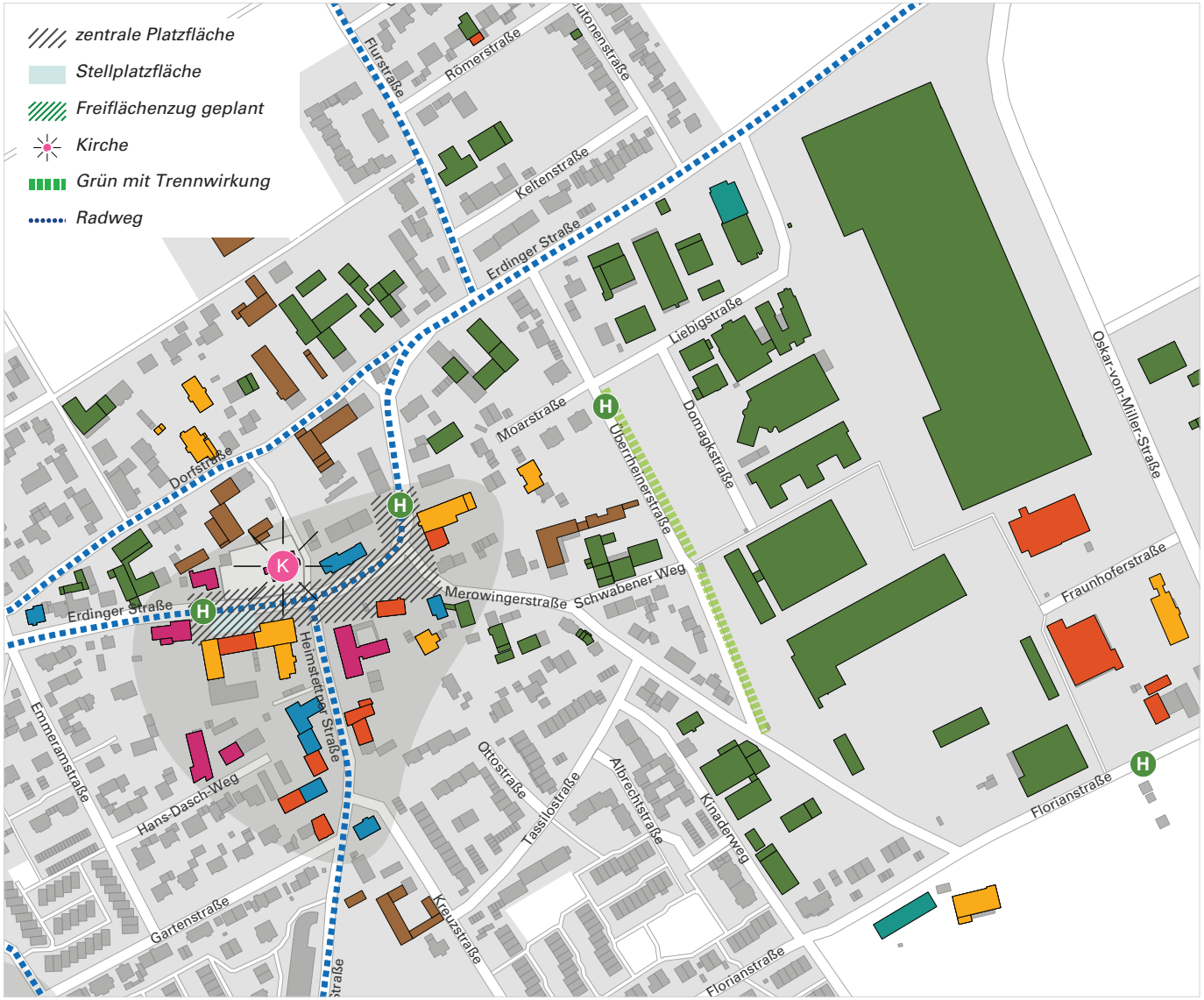
4.1 ZENTRALE BEREICHE - ORTSKERN KIRCHHEIM

Der Bereich am Marktplatz hat für den gesamten Ort eine identitätsstiftende Bedeutung mit hohem Wiedererkennungswert. Der Erhalt und die Stärkung dieses zentralen Bereiches ist damit für Kirchheim besonders wichtig.

Im Bestand weisen die baulichen Strukturen im Umfeld eine geringe Dichte auf. Teilbereiche werden gewerblich genutzt. Verglichen mit dem Brunnen-Zentrum wohnen weniger Menschen in fußläufiger Nähe; der Marktplatz ist als quartiersnahes Versorgungszentrum nicht so stark. Gleichzeitig verhindern die kleinen Grundflächen der Gebäude die Ansiedlung größerer Nutzungseinheiten von quartiersübergreifender Bedeutung. Die Planungen zur neuen „Grünen Mitte“ schwächen den Bereich am Marktplatz zusätzlich durch die Verlagerung des Rathauses als wichtigen Anlaufpunkt der Gemeinde.

Um den Bereich am Marktplatz als zentrale Mitte zu sichern, werden unterstützende Maßnahmen erforderlich. Eine Verdichtung der Bebauung im fußläufigen Umfeld und die Ansiedlung von kleinen Wohneinheiten führt zu einer Stärkung als Versorgungsbereich. Eine bewusste Ansiedlung von Frequenzbringern, z.B. auch aus dem Bereich Gemeinbedarf kann eine Belebung des Bereichs und damit zu einer Sicherung der vorhandenen Angebote führen.

Das neue urbane Gebiet sollte im Hinblick auf die Stärkung des Bereichs am Marktplatz entwickelt werden. Wichtig sind eine gute Wegeanbindung und eine Ausrichtung des neuen Quartiers auf die vorhandene Ortsmitte.



Marktplatz Kirchheim Bestandssituation

4 ZENTRALE BEREICHE

4.1 ZENTRALE BEREICHE - GEWERBEGEBIET KIRCHHEIM „URBANES GEBIET“

Für die westlich an die Handelsflächen angrenzenden Gewerbeflächen wurde im Gemeinderat eine städtebauliche Neuordnung beschlossen. Die Flächen sollen als Urbanes Gebiet entwickelt werden: „Planungsziel ist die Schaffung eines modernen Wohn- und Arbeitsquartiers. Dabei vorgesehen ist eine Mischung aus emissionsarmen Gewerbeflächen für verschiedenste Nutzungsarten, Wohnraum sowie komplementäre Angebote im Bereich Dienstleistung, Handel und Freizeit.“

Das Konzept zum „Urbanen Gebiet“ östlich des Dorfplatzes sieht eine Mischung aus Handel, Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe vor. Es sollen v.a. junge Angebote entstehen, die im klassischen Gewerbegebiet nicht das passende Umfeld haben, in den zentralen Bereichen aber nicht die ausreichenden Flächengrößen finden. Gewerbeflächen werden verdichtet angeordnet. Auch dichtes, kleinteiliges Wohnen soll ermöglicht werden. Eine Kopplung von Wohnen und Arbeiten wird angedacht. Zudem bestehen Überlegungen zur Ansiedlung eines Klinikkomplexes für besondere medizinische Angebote am Standort.

Für die zentralen Bereiche der Gemeinde birgt die Entwicklung eines Urbanen Gebietes mit dem geplanten Nutzungsspektrum Chancen und Risiken. Vor allem für den Bereich am Marktplatz bietet sich die Möglichkeit, die vorhandene Ortsmitte durch die Entwicklung des benachbarten Urbanen Bereiches zu stärken. Am neuen Standort sind größere Gebäudekubaturen möglich. Damit können in der Gemeinde fehlende Angebote ergänzt werden, die leicht mit dem Pkw erreicht werden. Allerdings sollten neue Angebote die bestehenden Ortsmitten nicht schwächen. Hier wird eine Begrenzung der ergänzenden Angebote in Abstimmung mit den vorhandenen zentralen Bereichen erforderlich.

Konzeptstand zur Planung „Gewerbegebiet-Transformation Kirchheim“, Stand April 2020 (Quelle: steidle architekten)

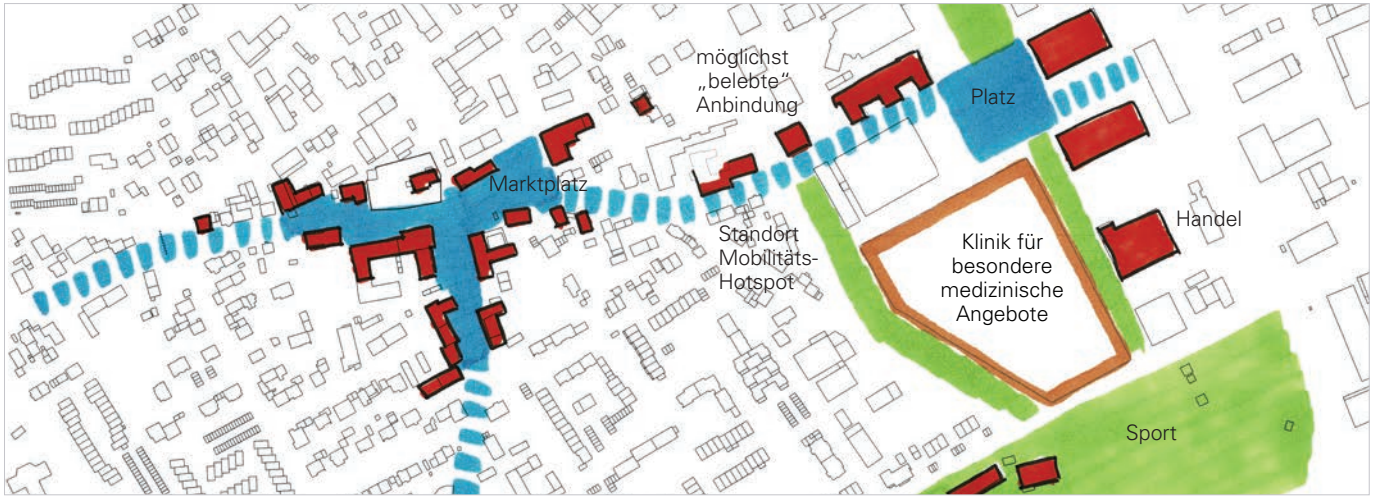
4 ZENTRALE BEREICHE

4.1 ZENTRALE BEREICHE - GEWERBEGEBIET KIRCHHEIM „URBANES GEBIET“

Die Planung des Urbanen Bereiches sollte durch die Ausrichtung der neuen Bebauung zur Ortsmitte sowie die städtebauliche Ergänzung der Bebauung zwischen Marktplatz und Urbanem Gebiet genau auf die Belange der Ortsmitte abgestimmt werden. Damit positive Kopplungseffekte möglich sind wird es erforderlich, dass die Anbindung von der neuen Mitte im Urbanen Gebiet zum Dorfplatz möglichst in direkter Linie erfolgt. Die Wegeverbindung sollte so liegen, dass in den angrenzenden Gebäuden im Erdgeschoss mittelfristig aktive Angebote angesiedelt werden können. Da sich stabile Wohngebiete in der Nutzung vielfach nicht ändern, ist eine Wegeanbindung entlang bereits gewerblich genutzter Gebäude anzustreben.

Auch wenn ein Großteil der Kunden und Besucher über die Staatsstraße in das Gebiet gelangt, muss sich das Urbane Gebiet räumlich zur Ortsmitte öffnen. Im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung müssen auch die inneren Ränder der bestehenden, nördlich an den überplanten Bereich angrenzenden Gewerbeflächen miteinbezogen werden. Auch die öffentlich genutzten Gebäude am Sportpark sollten in das neue Wegenetz eingebunden werden.

Skizze zur Anordnung der Nutzungen im „Urbanen Bereich“ zum Dorfplatz nach vorliegendem Konzept (Quelle: eigene Darstellung)



Skizze zur möglichen veränderten Anordnung bei Ausbildung einer „belebten Anbindung“ (Quelle: eigene Darstellung)

4 ZENTRALE BEREICHE

4.1 ZENTRALE BEREICHE - BAND ÖFFENTLICHER EINRICHTUNGEN IM ORTSPARK

Mit dem Projekt „Kirchheim 2030“ wird auf den freien Flächen zwischen den Ortsteilen Kirchheim und Heimstetten eine neue „Grüne Mitte“ ausgebildet. Verschiedene Gemeinbedarfseinrichtungen werden in einem Band von Norden nach Süden angeordnet. Die vorhandenen Angebote von Jugendzentrum, Grund- und Mittelschule, Gymnasium und Pflegeheim werden ergänzt durch das neue Rathaus, in dem die bislang im Gemeindegebiet verteilten Einrichtungen gebündelt werden, der Bürgersaal, eine neue Sporthalle für die Grund- und Mittelschule, ein Gebäude für die Volkshochschule sowie ein Neubau für das Gymnasium mit Sporthalle.

Mit der Neugestaltung wird keine zentrale Mitte für den Ort ausgebildet. Die neuen Einrichtungen werden nicht um eine gemeinsame und damit stärker frequentierte Mitte platziert. Stattdessen werden sie einer Perlenkette gleich in einem langen Band angeordnet. Begleitet werden die neuen Gemeinbedarfsflächen durch die im Rahmen der Landesgartenschau parkartig gestaltete Grünfläche.

Die Entscheidung, keine starke gemeinsame Mitte zu gestalten wurde bewusst getroffen. Die bestehenden Ortsteilzentren sollten durch die Neuplanung nicht geschwächt werden. Gleichwohl werden einige Gebäude sehr markant und mit hohem Wiedererkennungswert ausgestaltet. Sie werden damit den Charakter und das Ortsbild von Kirchheim durchaus prägen.

Ein zentrales Thema der Ausgestaltung stellt die Anbindung an die angrenzenden Ortsbereiche dar. Nach Norden werden zwei neue Brücken die Anbindung nach Kirchheim über die Staatsstraße stärken. Im Süden grenzt das neue grüne Band direkt an das Räter-Einkaufszentrum an. Die direkte Nachbarschaft wird durch die Anordnung und Ausprägung der Übergänge nicht im Besonderen ausgebildet.

4 ZENTRALE BEREICHE

4.1 ZENTRALE BEREICHE - BAND ÖFFENTLICHER EINRICHTUNGEN IM ORTSPARK

Die Ausbildung einer neuen gemeinsamen „Grünen Mitte“ stellt eine besondere Chance, aber auch eine Herausforderung für die Stadtentwicklung von Kirchheim dar. Die Ansiedlung von neuen, zeitgenössischen Gebäuden in der Mitte von Kirchheim bildet ein spannendes Gegengewicht zum bestehenden Ortsbild, das vor allem durch die historische Bauweise der alten Hofstellen geprägt wird. In der Kombination von Gemeinbedarf und öffentlich nutzbarer Freifläche entstehen große Chancen, Treffpunkte des öffentlichen Lebens auszubilden.

Bei der Neuentwicklung müssen die Auswirkungen auf bestehende Ortszentren berücksichtigt werden. Werden Gemeinbedarfsangebote verlagert, so fehlen in den bestehenden zentralen Bereichen Frequenzbringer, die derzeit eine Bebauung der Bereiche stärken. Es müssen neue passende Nutzungen angesiedelt werden.

Für die neue „Grüne Mitte“ stellt sich die Frage, wodurch der Bereich zum belebten Treffpunkt ausgebildet wird. Die Ausrichtung von mehreren Einrichtungen auf eine gemeinsame Mitte kann zu einer Verdichtung und damit Belebung von öffentlichen Räumen führen. Freiflächen können so ausgestaltet werden, dass eine Aneignung der Flächen auch für private Nutzungen möglich wird. Durch die bewusste Gestaltung von Aufenthaltsbereichen die Distanz und Nähe, Austausch und Rückzug ermöglichen, entsteht ein spannendes Geflecht an Bewegungs- und Beobachtungsräumen im öffentlichen Raum, die eine alltägliche Nutzung befördern.

Kirchheim LGS 2024 und Gemeinbedarfseinrichtungen, Stand April 2020 (Quelle: SINAI Landschaftsarchitekten, eigene Darstellung)

4 ZENTRALE BEREICHE

4.2 AUSSAGEN AUS DER BETEILIGUNG

Zukunftsforum / Bürgerbeirat (2009)

STÄRKEN

- niedrige und lockere Bebauung
- dörflicher Charakter
- abwechslungsreiches Ortsbild
- Ortszentrum Kirchheim attraktiv
- überschaubare Ortsteile fördern Identifikation
- keine sozialen Brennpunkte

SCHWÄCHEN

- unattraktive Ortszufahrt von der St 2082 nach Süden
- durch geringe Bebauungsdichte ist der öffentliche Raum unbelebt und es fehlt die soziale Kontrolle
- Ortsmittelpunkt fehlt
- Erscheinungsbild der öffentlichen Flächen

ANMERKUNGEN

- gemischte Baustruktur beibehalten
- behutsame schrittweise bauliche Entwicklung
- drei Ortsteile sollen Identität behalten
- kommunale Bauten sollen in der neuen Ortsmitte an der Staatsstraße liegen
- Bürgerhaus, Treffpunkt mit Gastronomie
- keine Ortsmitte mit Geschäften, sondern Wohnbebauung im Park und öffentlichen Gebäuden

Zukunftsforum Oktober 2009 (Quelle: www.kirchheim2030.de)

4 ZENTRALE BEREICHE

4.3 ZUSAMMENFASSUNG

STÄRKEN / POTENZIALE

- Historischer Gebäudebestand in den Ortskernen gut erhalten und mit Nutzungen belegt, alte Dorfkerne sind bis heute gut ablesbar
- Zentrale Bereiche im Ort werden durch markante Merkpunkte (Kirchen) markiert und haben eine eigene Identität mit den Bereich prägender Bauweise.
- Alle zentralen Bereiche weisen zentrenrelevante Nutzungen auf.
- Die Bebauung in den zentralen Bereichen ist durchgängig über Bebauungspläne geregelt - damit gute Steuerungsmöglichkeit der baulichen Entwicklung durch die Gemeinde
- Keine Schwächung der bestehenden Handelslagen durch die neue Mitte
- Alle zentralen Bereiche sind durch an das Busnetz angebunden

Brunnen-Einkaufszentrum

- Brunnenzentrum als lebendiges, gut funktionierendes Quartierszentrum mit allen relevanten Angeboten und hoher Wohndichte im Umfeld
- Stärkung des Zentrums mit Kirchheim 2030 durch die Neuansiedlung verdichteten Wohnens im fußläufiger Nähe

Dorfkern Heimstetten

- Quartierszentrum mit hoher Identität als ehemaliger Dorfkern mit räumlich gut gefasstem Straßenplatz
- Fußläufige Nähe zum S-Bahnhof sowie zum Räter Einkaufszentrum
- Straßenzug mit hoher Identität und dörflicher Atmosphäre (Maibaum, Hofstellen, etc.)
- Sanierung und Umnutzung des ehemaligen Gasthofes (Bürgerhaus) geplant

Räter-Einkaufszentrum

- Einkaufsstandort Räter-Zentrum mit guter Angebotsmischung und stabiler Handelslage
- Dichter Wohnbestand sowie ein Seniorenheim in direktem Umfeld
- Stärkung des Standortes durch Neubau des Seniorenheims und Neubau des Gymnasiums in direkter Nähe
- Lage des Bereichs direkt am neu geplanten Ortspark
- Tiefgarage mit ausreichend Kundenstellplätzen
- Zugänge und Öffentliche Räume im Bereich Räter Einkaufszentrum weitgehend barrierefrei ausgebildet, Plätze und Passagen autofrei

Marktplatz Kirchheim

- Bereich mit markanter Kirche und Rathaus als Anlaufpunkt und Treffpunkt der Gemeinde
- Standort des Wochenmarktes
- Zentrenrelevanten Angeboten und hoher Identität, Möglichkeit der Stärkung des Marktplatzes durch die bauliche Entwicklung im angrenzenden Gewerbegebiet
- Möglichkeit der Stärkung des Marktplatzes durch die baulichen Entwicklung im angrenzenden Gewerbegebiet (Urbanes Gebiet in Planung)
- Fußläufige Nähe zu den Lebensmittelhandel im angrenzenden Gewerbegebiet
- Frei werdendes Rathaus kann als neuer Frequenzbringer entwickelt werden

Band öffentlicher Einrichtungen im Ortspark

- Neuplanung zur Ausbildung einer „Neuen Mitte“ mit Gemeinbedarfseinrichtungen in zentraler Lage
- Direkte Lage am neuen Ortspark - Einbindung der Freiflächen in die neue Nutzung möglich
- Das Nebeneinader unterschiedlicher Gemeinbedarfseinrichtungen macht Synergien der verschiedenen Angebote leichter

4 ZENTRALE BEREICHE

4.3 ZUSAMMENFASSUNG

SCHWÄCHEN / RISIKEN

- Keine gemeinsame Mitte sondern fünf zentrale Bereiche - Schwierigkeit des Erhalts mehrerer Zentren mit unterschiedlicher Ausprägung
- Gefahr der Schwächung der zentralen Bereiche durch Verlagerung von Gemeinbedarf in die neue Mitte

Brunnen-Einkaufszentrum

- Wohnbebauung und Ladenflächen in Teilen sanierungsbedürftig
- Öffentliche Räume stark von parkenden Autos geprägt und „in die Jahre gekommen“
- Freiflächen und Gebäude in Teilen nicht barrierefrei ausgebildet

Dorfkern Heimstetten

- Straßenraum als wichtige Verbindungsstraße stark vom Pkw-Verkehr geprägt, Straßenraum zum Teil nicht barrierefrei ausgebildet
- Gebäudebestand der Gemeinde im Dorfkern Heimstetten zum Teil sanierungsbedürftig und mit geringer Nutzung
- Verlagerung der Volkshochschule als wichtiger Frequenzbringer

Räter- Einkaufszentrum

- Öffentliche Räume am Räter-Einkaufszentrum „in die Jahre gekommen“

Marktplatz Kirchheim

- Die öffentlichen Räume sind stark vom Verkehr geprägt
- Wenige öffentlich nutzbare Pkw-Stellplätze und schwieriger Anbindung mit dem Auto
- Öffentliche Räume nur zum Teil barrierefrei ausgebildet
- Angebotsspektrum am Marktplatz wenig robust da ohne echten Frequenzbringer und mit geringer Wohndichte im Umfeld
- Keine Stärkung des zentralen Bereichs durch Kirchheim 2030
- Verlust eines Frequenzbringers durch Verlagerung des Rathaus
- Mögliche Schwächung des Zentrums Marktplatz durch die baulichen Entwicklung im angrenzenden Gewerbegebiet
- Schwierige Wegeanbindung zu den nahe gelegenen Lebensmittelmärkten
- Lage „an der Rückseite“ der gewerblichen Flächen

Band öffentlicher Einrichtungen am Ortspark

- Keine eindeutige Ausbildung einer gemeinsamen Mitte durch die Anordnung der neuen Gemeinbedarfsgebäude „entlang eines Bandes“

5 MOBILITÄT

5.0 THEMEN ZUR BETRACHTUNG VON MOBILITÄT

Im urbanen Bereich stoßen Verkehr und Mobilität vermehrt an ihre Grenzen. Die öffentlichen Bereiche, d.h. Straßen und Plätze, haben viele ihrer ursprünglichen Funktionen verloren und weisen häufig nur noch eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Demnach gilt es, den Pkw-Verkehr im Ort zu reduzieren und die Chancen für die Gestaltung zugunsten eines qualitätsvollen Stadtraumes zu nutzen.

Zudem lässt sich in der Bevölkerung eine Bereitschaft zu neuen Mobilitätsformen erkennen und auch der Wunsch nach einer Rückgewinnung der Stadträume wird verstärkt eingefordert.

Das Straßen- und Wegenetz in Kirchheim bietet gute Voraussetzungen für eine Weiterentwicklung hin zu einem attraktiven Gesamtkonzept für alle Verkehrsteilnehmer. Durch die gezielte Festlegung von vorrangigen Routen für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer kann ein durchgängiges Netz ausgebildet und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Durch die verstärkte Nutzung von alternativen Mobilitätsangeboten kann Kirchheim das hohe Verkehrsaufkommen auf den Straßen deutlich reduzieren und somit die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessern.

5 MOBILITÄT

5.1 STRASSEN- UND WEGENETZ - ANBINDUNG AN DIE REGION

Die Gemeinde Kirchheim ist durch die direkte Lage an den Autobahnen BAB 99 (München - Passau) und BAB 94 (Ostumgehung München) optimal an das überregionale Verkehrsnetz angebunden. Von der A99 gelangt man über die Ausfahrt „Kirchheim b. München“ auf der Staatsstraße St 2082 direkt in den Ortsbereich Kirchheim und weiter in östlicher Richtung nach Erding. Eine weitere belastbare Verkehrstrasse stellt die Südumfahrung M1 dar, die am Dreieck „München Ost“ an die BAB 94 anschließt.

Die Gemeinde Kirchheim liegt im MVV und ist über den Haltepunkt „Heimstetten“ der S-Bahnlinie S2 (Petershausen/ Altomünster nach Erding) im 20-Minuten-Takt an die Landeshauptstadt München angebunden.

Mit einer Fahrzeit von 25 min vom Bahnhof Heimstetten bis zum Marienplatz ***(Quelle: Google maps)*** ist die Verkehrsanbindung mit dem MIV sehr gut. Die Fahrzeit mit der S-Bahn beträgt auf der gleichen Strecke ca. 20 min und ist damit durchaus konkurrenzfähig.

Die gut ausgebauten Verkehrstrassen trennen den Stadtraum räumlich stark. Während die Staatsstraße 2028 durch eine Vielzahl bestehender und neu geplanter Brücken durch den Fuß- und Radverkehr an vielen Stellen gekreuzt werden kann, bildet die S-Bahn durch wenige und unattraktive Unterführungen eine echte Barriere. Die Bundesautobahn 99 kann an sechs Stellen gequert werden, wodurch das Wegenetz in Ost-West-Richtung vergleichsweise durchlässig ausgebildet ist.

5 MOBILITÄT

5.1 STRASSEN- UND WEGENETZ - INNERÖRTLICHE VERNETZUNG

Das Straßen- und Wegenetz in Kirchheim ist vergleichsweise dicht ausgebildet. Neben den belastbaren überregionalen Straßentrassen (Bundesautobahn, Staatsstraße 2028 und Südumgehung) gibt es eine Vielzahl an Straßen im Siedlungsgebiet. Die Staatsstraße St 2082 durchschneidet die Gemeinde in Ost-West-Richtung und trennt die beiden Ortsteile Kirchheim und Heimstetten voneinander. Eine Vernetzung der beiden Siedlungsgebiete wird dadurch erschwert. Derzeit werden die beiden Ortsteile Kirchheim und Heimstetten nur über die Heimstettner Straße und eine separate Fuß- und Radwegequerung über die Staatsstraße miteinander verbunden. Eine Ergänzung der Brücken über die Staatsstraße ist geplant.

Neben den Wohnstraßen existieren in Kirchheim eine Fülle an Wohnwegen abseits des Pkw-Fahrverkehrs. Das bestehende Wegenetz in Kirchheim ist dadurch sehr dicht. Die meisten Wegeverbindungen werden gleichermaßen von Fußgängern und Radfahrern genutzt. Sollen zur Aufwertung der Wegenutzung schnelle Radverbindungen und attraktive Fußgängertrassen geschaffen werden, so ist in der Entwicklung des Wegenetzes eine Zuordnung von einzelnen Trassen entsprechend der unterschiedlichen Verkehrsgeschwindigkeiten sinnvoll.

Bei der Ausreifung des Wegenetzes sollte entsprechend des Stadtaufbaus der Gemeinde eine für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer gut nutzbare und gut wahrnehmbare Vernetzung der zentralen Bereiche angestrebt werden.

5 MOBILITÄT

5.1 STRASSEN- UND WEGENETZ - PKW-VERKEHR

Durch die Lage an zwei Autobahnen ist die Gemeinde Kirchheim stark vom Pkw-Verkehr geprägt. Gleichzeitig wird im Gemeindegebiet eine Mobilität abseits des Autos gefördert. Ziel der Entwicklung muss es sein, ein verträgliches Nebeneinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer auf dem vorhandenen Straßenflächen zu ermöglichen.

Durch eine Hierarchisierung des dichten Straßennetzes kann den Verkehr gezielter durch den Ortsbereich geleitet werden und dabei die wichtigen zentralen Bereiche entlasten. Die zahlreichen Tempo-30-Zonen und die beiden übergeordneten Straßen St 3223 und St 2082 bilden eine gute Grundlage dafür.

Das für eine übergeordnete Pkw-Verbindung geeignete Straßennetz führt durch die historischen Ortsmitten von Heimstetten und Kirchheim. Hier ist ein nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer unvermeidlich. Beide Ortsmitten sind derzeit stark vom Pkw-Verkehr geprägt. Zahlreiche parkende Autos im Straßenraum verringern die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsempfinden der anderen Verkehrsteilnehmer.

In diesen Straßenabschnitten sollte ein besonderes Augenmerk auf eine gute Gestaltqualität gelegt werden. Eine sorgsame Ausgestaltung des Straßenraums ist hier besonders wichtig. Dabei müssen vor allem gute und verträgliche Lösungen für die Anordnung von Pkw-Stellplätzen gefunden werden.

5 MOBILITÄT

5.1 STRASSEN- UND WEGENETZ - RADWEGE

Die Gemeinde Kirchheim bietet durch ihre Größe sowie durch die flache Topografie, d.h. kaum Steigungen, gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Soll der Radverkehrsanteil deutlich erhöht werden, so ist eine Ausbildung von Wegetrassen sinnvoll auf denen Radfahrer zentrale Orte schnell und ungefährdet erreichen können. Ist die Fahrgeschwindigkeit vergleichbar oder geringer als mit dem Auto und die Trassenführung attraktiv und sicher, so wird das Fahrrad zu einer echten Alternative zum Pkw.

Auf Grundlage des bestehenden bzw. geplanten Wegenetzes wurden Wegetrassen identifiziert, die sich für eine schnelle Fahrradnutzung eignen. Der Gedanke zur Ausweisung dieser Routen besteht darin, dass diese gezielt für eine komfortable Nutzung durch Fahrradfahrer ausgerichtet werden. Dies beinhaltet unter anderem die Ausweisung von Spuren, die dem Fahrradfahrer vorgehalten sind, die Verbesserung von Querungsstellen, die Limitierung des parkenden Verkehrs zugunsten einer sicheren Fahrradwegeführung etc. Das Wegenetz ist so gelegt, dass alle zentralen Bereiche gut erreichbar sind. Vor allem die Anbindung des S-Bahnhofs an wichtige Anlaufpunkte der Stadt und an die Gewerbegebiete ist dabei zu berücksichtigen.

5 MOBILITÄT

5.1 STRASSEN- UND WEGENETZ - FUSSWEGE

Das dichte Netz an autofreien Wegen in den Wohngebieten ermöglicht es dem ortskundigen Fußgänger sich schnell und sicher durch den Ort zu bewegen. Durch die große Anzahl der vorhandenen Wege und die fehlende Hierarchisierung erscheint es jedoch schwer sich gut zu orientieren. So sind manche direkten Wegeanbindungen im Stadtraum kaum zu erkennen. Merkpunkte und zentrale Bereiche zeichnen sich im Stadtraum wenig ab.

Die meisten Wege im Gemeindegebiet sind als gemischte Fuß- und Radwege ausgewiesen. Im Kontext der Barrierefreiheit ist es sinnvoll, auch Wege mit dem Vorrang für Fußgänger anzubieten, da Menschen mit mobilen oder sensitiven Einschränkungen auf gemischten schmalen Wegetrassen durch das Überholen von schnellen Verkehrsteilnehmern leicht verunsichert werden.

Das vorgeschlagene Wegenetz besteht aus bestehenden und geplanten Wegetrassen, die sich für ein Fußwegenetz gut eignen würden. Sie verlaufen z.T. entlang von Straßen oder sind Bestandteil des vorhandenen Wegenetzes und verbinden alle zentralen Bereiche der Gemeinde. Durch den Aufbau eines Orientierungssystems sowie der vorrangigen barrierefreien Ausgestaltung dieser Wegetrassen kann ein für Fußgänger gut nutzbares und leicht erkennbares Verbindungsnetz aufgebaut werden.

5 MOBILITÄT

5.1 STRASSEN- UND WEGENETZ - RUHENDER VERKEHR

Die Anordnung von Stellplätzen in ausreichender Anzahl ist in den meisten Kommunen ein zentrales Kriterium zur baulichen Entwicklung. Damit wird die Frage der Pkw-Parkierung zum stadtprägenden Thema. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei steigenden Grundstückspreisen die oberirdische flächige Anordnung von Stellplätzen vergleichbar teuer ist wie die Errichtung von Tiefgaragenplätzen, wenn der Grundstückspreis entsprechend eingerechnet wird.

In Kirchheim sind die Straßenräume in vielen Abschnitten Längs- oder Querparker angeordnet. Es ist zu erwarten, dass hier auch Fahrzeuge von Anwohnern stehen, die auf dem Privatgrundstück nicht abgestellt werden können. Auch die zentralen Bereiche Brunnenzentrum oder Marktplatz Kirchheim sind in Teilen stark von parkenden Autos geprägt. Dies beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität. Im Vergleich dazu ist das Räter-Einkaufszentrum mit zentraler Tiefgarage und autofreiem Fußgängerbereich in seiner Nutzbarkeit für Besucher attraktiv.

Mit der steigenden Vielfalt an Mobilitätsangeboten wird der Straßenraum zukünftig von Verkehrsteilnehmern mit unterschiedlicher Fahr- und Gehgeschwindigkeit genutzt. Das Nebeneinader der verschiedenen Mobilitätsarten benötigt Platz. Mit der Neuverteilung der Flächen im Straßenraum stellt sich die Frage, wie viel Fläche für parkende Autos erhalten werden kann. Im Gegenzug wird bei einer Ausdifferenzierung des vorhandenen Wohnraums durch die Ausgestaltung von kleineren Wohnungen auf gleicher Fläche mehr Pkw-Stellplätze erforderlich. Um diesen Belangen gerecht zu werden, müssen Pkw-Stellplätze möglichst flächensparend angeordnet werden.

Grundsätzlich ist bei städtebaulichen Neuordnungen grundsätzlich eine Optimierung der Anordnung der Stellplätze anzustreben. Erste Ansätze hierfür wären z.B. möglich durch die Anordnung eines Parkdecks am S-Bahnhof oder der flächensparenden Stellplatzanordnung in den neu zu strukturierenden Gewerbeflächen.

In Kirchheim sind die Pkw-Stellplätze der Wohnanlagen der 70er und 80er Jahre vielfach in Garagenhöfen angeordnet. Diese Anordnung würde grundsätzlich eine Ergänzung der Stellplätze ermöglichen, wenn diese in zwei Geschossen angeordnet werden. Damit besteht in Kirchheim ein nicht zu unterschätzendes Potenzial zur Erweiterung des Stellplatzangebotes.

5 MOBILITÄT

5.2 ZUKUNFTSGERECHTE MOBILITÄT - HAUSHALTSBEFRAGUNG (2015)

Der Fragebogen, in dem das Verkehrsverhalten der Kirchheimer Bevölkerung abgefragt wurde, wurde an alle Haushalte im gesamten Gemeindegebiet verteilt.

Pkw-Besitz (Abb. 1)

Circa 5% der erfassten Haushalte verfügen über keinen Pkw, fast 50% über einen Pkw und fast 40% besitzen zwei Pkw. Ca. 7% besitzen drei oder mehr Pkw. Die Verknüpfung dieses Merkmals mit den Haushaltstypen verdeutlicht, dass vor allem Einpersonen- und Seniorenhaushalte zu den Autolosen gehören.

Den höchsten Anteil an Dritt- und Viertwagen weisen die Mehrgenerationenhaushalte (ca. 20%) auf. Bei den Familien gibt es so gut wie keine Haushalte ohne Pkw.

Fahrradbesitz und ÖPNV-Zeitkartenbesitz (Abb. 2)

Die Auswertung zeigt, dass ca. 6% der Haushalte kein Fahrrad besitzen. In fast 35% der Haushalte sind dagegen 4 Fahrräder oder mehr vorhanden. Betrachtet man die Zahl der Fahrräder im Haushalt pro Kopf, so zeigt sich, dass knapp 20% der Haushalte weniger Fahrräder wie Haushaltsmitglieder haben. In über 80% der Haushalte steht jedem Haushaltsmitglied mindestens ein Fahrrad zur Verfügung.

Rund ein Drittel der in Schule oder Ausbildung befindlichen Befragten besitzen eine Zeitkarte für den ÖPNV, etwa 20% der Berufstätigen und immerhin noch ca. 18% bei den Befragten im Ruhestand. Für eine Kommune im Umland Münchens sind dies eher durchschnittliche Werte.

Verkehrsmittelwahl (Abb. 3)

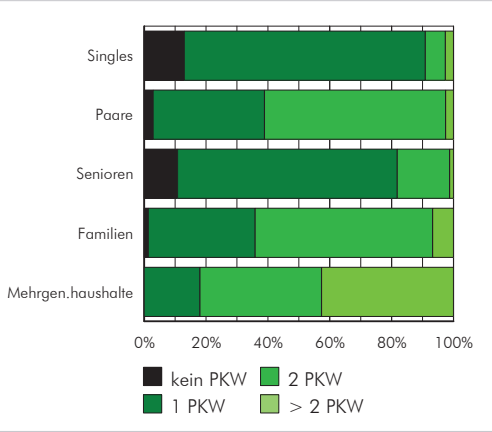
Die Wege und Fahrten wurden zu fast 50% mit dem Pkw (als Selbstfahrer bzw. als Mitfahrer) durchgeführt. Ca. 18% der Wege wurden zu Fuß zurückgelegt, ca. 19% als Radfahrer und ca. 13% mit dem ÖPNV.

Betrachtet man die Beziehung zwischen der Verkehrsmittelwahl und der Verkehrsart, so wird deutlich, dass im Binnenverkehr die Nutzung der alternativen Verkehrsmittel überwiegt. Im Ziel-/ Quellverkehr und außerhalb kommen der Pkw und der ÖPNV am häufigsten zum Einsatz.

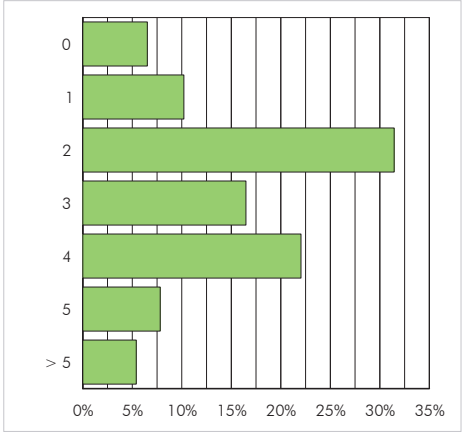
Untersucht man die Verkehrsmittelwahl und den Haushaltstyp, so zeigt sich, dass Familien und Senioren im Binnenverkehr am meisten zu Fuß gehen, dass Senioren am meisten mit dem Fahrrad fahren und Singles am meisten den ÖPNV und den eigenen Pkw benutzen. Den größten Anteil an Pkw-Mitfahrern hat der Haushaltstyp „Familien“ und „Mehrgenerationenhaushalte“.

Fahrtenzwecke (Abb. 4)

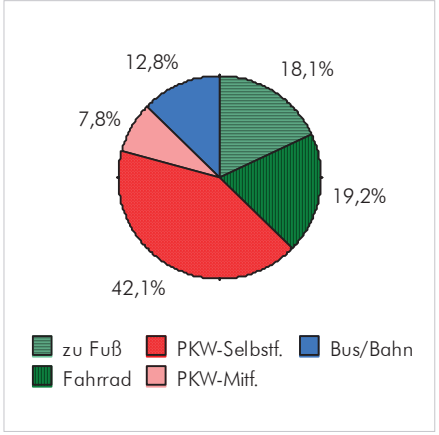
Betrachtet man die Fahrtenzwecke nach Verkehrsmittel, so fahren ca. 50% mit dem Pkw zur Arbeit/Schule. Einkaufen und private Erledigungen werden zu ca. 17% zu Fuß, zu ca. 25% mit dem Fahrrad und zu etwa 50% mit dem Pkw erledigt. Am seltensten wird der Pkw beim Fahrtzweck „Freizeit“ benutzt (etwa 40%); am häufigsten bei geschäftlichen Erledigungen (ca. 70%).



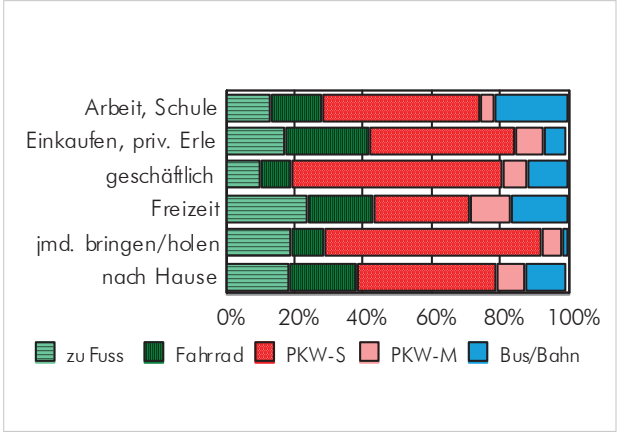
(1) Pkw-Besitz nach Haushaltstypen



(2) Zahl der Räder im Haushalt



(3) Verkehrsmittelwahl



(4) Fahrtenzwecke nach Verkehrsmittel

5 MOBILITÄT

5.2 ZUKUNFTSGERECHTE MOBILITÄT - STUDIE „PERSPEKTIVEN IM ÖPNV IM LKR. MÜNCHEN“ (2017)

Bereits heute steht der Landkreis München vor der Herausforderung den Verkehr umweltgerecht und effizient zu bewältigen. Der Zuwachs an Einwohnern und Arbeitsplätzen wird in den nächsten 20 Jahren zu einer Steigerung der Verkehrsnachfrage führen. Dementsprechend müssen langfristige Perspektiven zur Weiterentwicklung und Ergänzung der bestehenden ÖPNV-Angebote und der zugehörigen Infrastruktur im Landkreis München entwickelt werden.

Perspektiven

Der Münchner Osten verfügt über ausreichend Baulandreserven, um im Sinne einer nahverkehrsorientierten Raumstruktur weiterentwickelt zu werden. Dabei könnten nicht nur Reserven im Umfeld der S-Bahnstationen (S2, S4 und S8) aktiviert werden, sondern durch die Neuerrichtung leistungsfähiger Nahverkehrsachsen auch gänzlich neue Entwicklungen angestoßen werden.

Vergleicht man das Verhältnis von Einwohnerdichte und ÖV-Erreichbarkeit, so findet man vor allem großräumig um die S-Bahnhöfe Feldkirchen und Haar Nachverdichtungspotenziale. Im weiteren Umfeld des Bahnhofs Heimstetten hingegen würde die Einwohnerdichte eine bessere Anbindung an den Bahnhof rechtfertigen.

Verkehrliche Struktur und Bedarf für ÖPNV

Die Erreichbarkeit mit dem ÖV ist insbesondere in unmittelbarer Nähe der S-Bahnhöfe vergleichsweise gut. In den anderen besiedelten Flächen nimmt die Erreichbarkeit dagegen stark ab.

Als tangentiale Verbindung stehen insbesondere die beiden MVV-Regionalbuslinien 230 (zwischen Garching und Ismaning) und 285 (zwischen Ismaning, Feldkirchen und Haar) zur Verfügung. Diese beiden Linien werden zu einer Linie zusammengefasst. Trotz dieser Bustangentialen fehlt im Gegensatz zum MIV (Autobahnring A 99) eine leistungsstarke tangentiale Nord-Süd-Verbindung.

Was die weitere straßenseitige Erschließung angeht, so spielt v.a. die Autobahn A94 eine wichtige Rolle. Sie ist entsprechend hoch belastet, das gleiche gilt für die Staatsstraße St 2082 zwischen Feldkirchen und Kirchheim, sowie die Bundesstraße B 304 zwischen Haar und Vaterstetten.

Folgender Bedarf für den großräumigen ÖPNV/SPNV Ausbau wurde identifiziert:

- Bessere Erschließung von Aschheim, Kirchheim und Pliening, insbesondere unter Berücksichtigung der vorhandenen Wohnbaupotenziale
- Leistungsfähige tangentiale Verbindungen zwischen Haar, Feldkirchen, Aschheim und dem Münchner Norden
- Verbesserte Anbindung der Messe in Richtung Münchner Norden und Flughafen
- Höhere Kapazitäten auf der S2 in Richtung Markt Schwaben und Erding

S-Bahn Tangente Nordring - Haar

Die Idee zur Schaffung einer attraktiven und leistungsstarken Tangentialverbindung mittels einer neuen S-Bahntangente fügt sich gut in das bestehende S-Bahnnetz ein und stellt eine attraktive Netzergänzung dar. Allerdings wird die Umsetzung auf Grund der hohen Realisierungskosten sowie der Umsetzungsrisiken mit erheblichen Herausforderungen verbunden sein. Um eine ausreichende Nachfrage zu erreichen, sind weitere städtebauliche Entwicklungen in den Gemeinden Unterföhring, Aschheim, Feldkirchen und Haar erforderlich.

S-Bahn Messe - Aschheim - Pliening

Die Neubaustrecke schließt in Riem an die bestehende Strecke an, und führt zuerst südlich zu einer neuen Haltestelle an der Messe. In Aschheim verläuft die Strecke unterirdisch mit einem ebenfalls unterirdischen Bahnhof. In Kirchheim ist ein Streckenverlauf am nördlichen Rand der bestehenden Siedlung vorgesehen, damit auf dem Land nördlich des neuen Bahnhofes ein neuer Ortsteil entstehen kann. Die Bahnstrecke inklusive Haltestelle wird in einem offenen Einschnitt geführt, um eine Trennwirkung zu vermeiden.

Von Aschheim, Kirchheim und Pliening in die Innenstadt ergeben sich Reisezeiteinsparungen von etwa 15 Minuten. Zusätzlich entfällt der heute notwendige Umstieg von Bus auf Bahn.

Die Idee einer neuen S-Bahn Linie in Richtung Pliening sollte weiterverfolgt werden. Allerdings sind die genaue Linienführung und die Lage der Haltestellen in weiteren Studien zu vertiefen. Um eine ausreichende Nachfrage zu erreichen, sind weitere städtebauliche Entwicklungen in den Gemeinden bzw. Ortsteilen Aschheim, Hausen, Kirchheim, Landsham und Pliening erforderlich. Das Vorhaben ergibt nur dann einen Sinn, wenn weitere räumliche Entwicklungen in den Gemeinden zeitgleich angestoßen werden und die Planung der Gemeinden auf die neue S-Bahn Linie ausgerichtet wird. Zugleich sind mögliche Synergien mit der Siedlungsentwicklung im Münchner Nordosten zu prüfen.

5 MOBILITÄT

5.2 ZUKUNFTSGERECHTE MOBILITÄT - NAHVERKEHRSPLAN LKR. MÜNCHEN (2020)

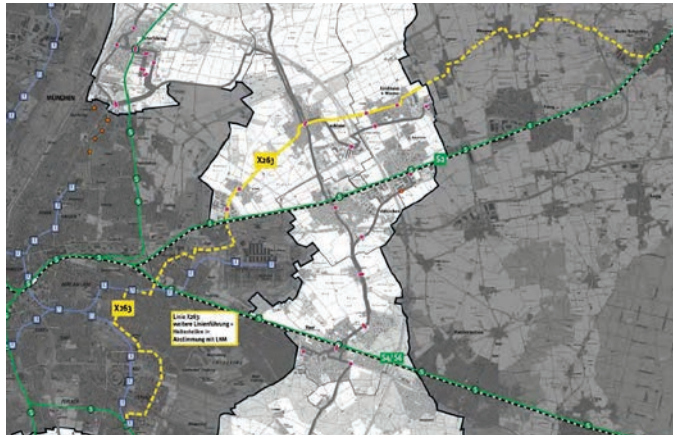
Bewertung des ÖPNV-Angebots

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis München zeichnet sich in allen Bereichen durch ein strukturiertes Liniennetz aus. Die Linien sind weitgehend auf die Anschlüsse an S- und U-Bahnstationen ausgerichtet. Bezüglich der Attraktivität und Übersichtlichkeit des ÖPNV-Angebots im Landkreis München sind u.a. folgende Defizite festzustellen:

- Verknüpfungspunkte mit räumlich verteilt gelegenen Bushaltestellen mit z. T. längeren Fußwegen, teilweise ohne Wegeleitung für ortsunkundige Fahrgäste (Heimstetten Nord und Heimstetten Süd - Lage auf Nord- und Südseite der S-Bahn-Station)
- durch die Lage im Kurvenbereich ist kein optimales (barrierefreies) Anfahren der Haltestelle möglich (z.B. Kirchheim Heimstetten Süd)

Maßnahmen

- Einrichtung der neuen Expressbuslinie X203 zwischen Kirchheim-Heimstetten und Oberhaching - Deisenhofen als Bestandteil des Projekts „landesbedeutsame Buslinien“
- Einrichtung einer neuen Expressverbindung X234 von Poing über Aschheim und Unterföhring in den Norden der Landeshauptstadt München (Frankfurter Ring)
- Einrichtung einer neuen Expressbusverbindung X263 von Markt Schwaben über Kirchheim, Aschheim, Dornach, Messestadt und Moosfeld nach München (Neuperlach Süd)
- Linie 262: Ergänzung des Fahrtenangebots von Mo-Fr in der NVZ im 60-Minutentakt auf dem gesamten Linienweg
- Linie 263: Einrichtung einer zusätzlichen Fahrtmöglichkeit von Mo-Fr in der Früh zur Anbindung an die U2 gegen 5:00 Uhr
- Einrichtung von Mobilitätsstationen: Kirchheim Rathaus
- Prüfung zur Verlängerung / Einrichtung von Tram-, Stadtbahn-, und U-Bahnstrecken sowie Seilbahnen
  - Verlängerung von Tram- und U-Bahnstrecken: Untersuchung einer neuen Straßenbahnverbindung im Bereich Messe / Dornach / Aschheim / Kirchheim
  - Seilbahnuntersuchungen: Messestadt West (U) - Kirchheim bzw. Messestadt Ost (U) - Kirchheim



Linienweg X203 (links), X234 (Mitte) und X263 (rechts), (Quelle: Fortschreibung des Nahverkehrsplans LKR. München (2020)

5 MOBILITÄT

5.2 ZUKUNFTSGERECHTE MOBILITÄT - MOBILITÄTS-HOTSPOTS

Ziel der Gemeinde ist es, die Mobilität ohne Auto zu stärken um mittelfristig das Verkehrsaufkommen im Gemeindegebiet zu reduzieren. Durch die beiden Buslinien (262/263 und 463) sind die zentralen Bereiche bereits heute gut vernetzt. Durch die Taktung der Busse und die Verknüpfung mit den umliegenden Gemeinden ist die ÖPNV-Anbindung in Kirchheim ausreichend.

Eine Strategie zur Ergänzung des Angebots besteht darin, den Wechsel verschiedener Mobilitätsangebote angenehm und einfach zu gestalten. Durch die Ausbildung von Mobilitäts-Hotspots sollen verschiedene Mobilitätsangebote nebeneinander angeordnet werden. Entsprechend dem Stadtaufbau werden diese Mobilitäts-Hotspots im direkten Umfeld der zentralen Bereiche angesiedelt.

Je nach Lage und Anforderungen können in den verschiedenen Hotspots unterschiedliche Mobilitätsangebote angesiedelt werden. Als Basisangebot wäre eine barrierefrei ausgestaltete Bushaltestelle und ausreichend Fahrradabstellplätze erforderlich. Ergänzend sind Stellplätze für Leihfahrräder oder Leih-Lastenfahrräder, Elektro-Ladestationen, Car-Sharing-Stellplätze, Stellplätze für Elektroroller oder andere Elektro-Mobile, Taxistand, Mitfahrerbank etc. denkbar. Das Angebot kann nach Bedarf und Anforderung angepasst und ausgebaut werden. Da sich das Angebot im Bereich Mobilität derzeit stark verändert, sollten für zukünftige Mobilitätsangebote ausreichend Pufferflächen vorgehalten werden. In der Nähe der Mobilitäts-Hotspots sollten zudem attraktive Aufenthaltsbereiche angeordnet werden.

5 MOBILITÄT

5.2 ZUKUNFTSGERECHTE MOBILITÄT - S-BAHNHOF ALS MOBILITÄTSDREHSCHEIBE

Der S-Bahnhof Heimstetten bindet den Ort über den öffentlichen Nahverkehr an die Metropolregion München an. Mit der verstärkten Ausrichtung der Gemeinde auf eine autoreduzierte erhält er als zentraler Ankunfts- und Umsteigeort eine besondere Bedeutung.

Der S-Bahnhof ist Haltepunkt der S-Bahnlinie 2 zwischen Erding und Petershausen/Altomünster. Regionalzüge in Richtung Dorfen durchfahren die Station ohne Halt. Die zweigleisige Bahnstrecke soll im Zuge des Bahnausbaus in und um München vermutlich auf vier Gleise erweitert werden. Im Zuge dessen ist ein barrierefreier Ausbau des Haltepunkts geplant.

Der Bahnhof liegt südöstlich des Dorfkerns Heimstetten. Im Süden grenzt das Gewerbegebiet Heimstetten an. Die südlich der Bahnlinie angrenzenden Bereiche sind über eine Fußgängerunterführung am östlichen Ende der Bahnsteige und über die Unterführung Bahnhof-/ Hürderstraße angebunden. Ein barrierearmer Zugang zum Bahnsteig ist nur über sehr lange Wege möglich.

Am Bahnhofsvorplatz sind im nordöstlichen Bereich Fahrradabstellflächen, Parkplätze und die Bushaltestelle „Heimstetten Nord“ angeordnet. Durch seine Lage direkt am Wohngebiet bietet der Bereich keine größeren Flächen zur Ausbildung eines Bahnhofsvorplatzes.

Im Süden ist ein großer P+R Parkplatz mit 218 Pkw-Stellplätzen, weiteren Fahrradabstellflächen (Bike&Ride insgesamt 409) und die Bushaltestelle „Heimstetten Süd“ angeordnet. Es stehen hier auch Leihfahrräder des MVV zur Verfügung. Die Busanbindung ist gut auf die S-Bahnlinien abgestimmt und sorgt für eine gute Anbindung an den Ort.

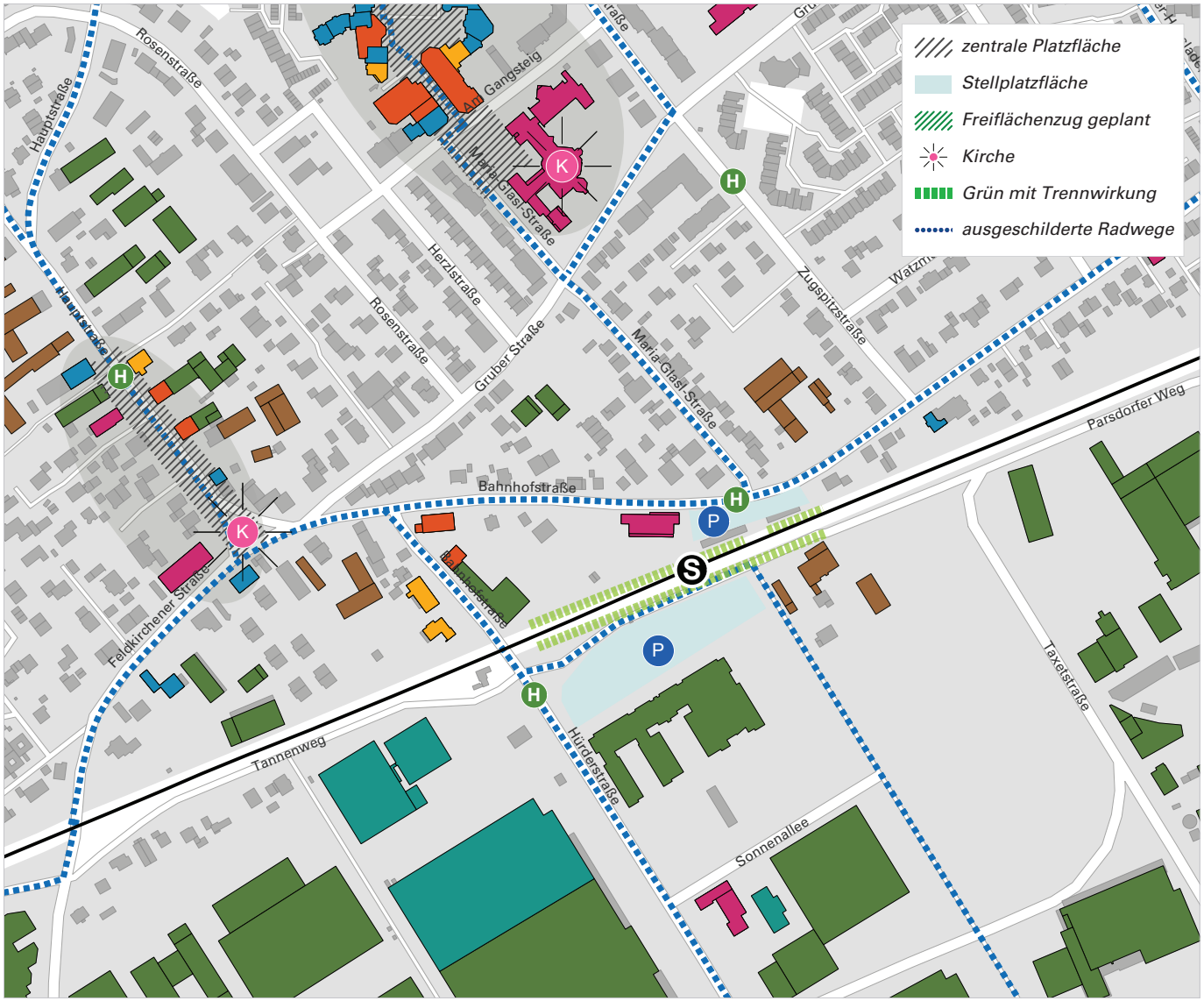
5 MOBILITÄT

5.2 ZUKUNFTSGERECHTE MOBILITÄT - S-BAHNHOF ALS MOBILITÄTSDREHSCHEIBE

Der S-Bahnhof Heimstetten ist entsprechend eines S-Bahnhaltepunktes ausgebildet. Obwohl der Bahnhof in fußläufiger Nähe zu den beiden zentralen Bereichen Dorfmitte Heimstetten und dem Räter-Einkaufszentrum liegt, ist diese zentrale Lage im Stadtbild nicht ablesbar. Der Bahnhofsplatz ist baulich nur schwach gefasst, wenig attraktiv gestaltet und die Freiflächen sind nicht barrierefrei ausgebildet. Es gibt kaum attraktive Aufenthaltsbereiche in Bahnhofsnähe und keine Nutzungen im direkten Umfeld mit Bahnhofsbezug. Die Ausgestaltung des Bahnhofs entspricht nicht seiner zentralen Funktion als wichtiger Haltepunkt für die Gemeinde.

Die Gemeinde Kirchheim ist in ihrer Größe und Ausgestaltung gut geeignet für eine Mobilität mit dem Fahrrad. Durch die aktuellen Planungen für Kirchheim 2030 wird dieser Mobilitätsträger durch den Bau neuer Wegeverbindungen gestärkt. Die entsprechende Ausgestaltung des Bahnhofsumfeldes könnte ein weiterer Baustein zur Stärkung der autofreien Mobilität darstellen. Dazu gehören eine ansprechende Ausbildung des Bahnhofsumfeldes mit attraktiven Wartebereichen, die Anordnung von gesicherten Fahrradabstellflächen für E-Bikes, die Ergänzung von Stellplätzen für E-Mobilität und Lastenräder, die Verbesserung der Orientierung und Aufwertung der Wegeverbindungen zu den angrenzenden zentralen Bereichen. Auch der barrierefreie Ausbau des Bahnhofbereichs verbessert die Nutzbarkeit.

Eine Neugestaltung des S-Bahnhofes ist im Rahmen der Landesgartenschau 2024 geplant.



5 MOBILITÄT

5.2 ZUKUNFTSGERECHTE MOBILITÄT - RADVERKEHRSKONZEPT GEMEINDE KIRCHHEIM (2017)

Die Gemeinde Kirchheim möchte den Radverkehr im Rahmen einer umweltfreundlichen Nahmobilität verstärkt fördern. Eine Bestandsaufnahme der verkehrlichen Situation ergab, dass in Kirchheim, Heimstetten und Hausen bereits gute Voraussetzungen für ein attraktives Radfahrnetz existieren. Die Mängel sind im Detail auch im Anhang der Untersuchung aufgelistet und dokumentiert.

Mängel / Konfliktbereiche

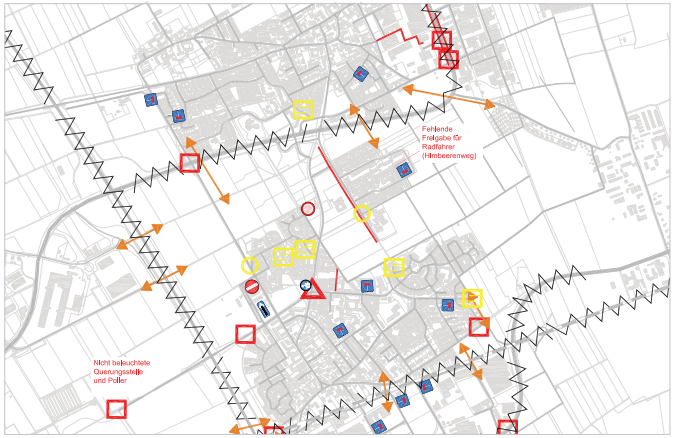
- unzureichende Ausstattung von stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen / Radverkehrsführung an Knotenpunkten
- fehlende Querungshilfen an Gefahrenstellen für querende Radfahrer (und Fußgänger)
- nicht Richtlinien konforme Umlaufsperren
- Mängel in der Netzverknüpfung
- Ausbauzustand von Feldwegen mit wichtiger Verbindungsfunktion für den Radverkehr
- unnötige Einschränkungen / Behinderungen des Radverkehrs durch verkehrsrechtliche Anordnungen bzw. bauliche Unzulänglichkeiten
- unzureichende Anzahl und Qualität der Fahrradabstellanlagen, insbesondere in der Fußgängerzone und vor den Einkaufsmärkten
- Infrastrukturen mit starker Barrierewirkung (z.B. Staatsstraße 2082)
- keine Freigabe Quartier verbindender Wege für den Radverkehr
- fehlende Hinweise auf durchlässige Sackgassen
- ungünstige Schaltung der Lichtsignalanlagen
- teilweise erneuerungsbedürftige Markierungen der Radwegefurten
- unkomfortable Radwegabsenkungen an Einmündungen und Grundstückszufahrten
- einige Schilder sind veraltet, verschmutzt, verblasst, bemalt, beklebt oder verbogen

Ziele

- Schaffung eines Angebots mit hohem „Animationswert“ zur Nutzung des Fahrrads, um v.a. dem konkurrierenden Kfz-Verkehr entgegenzuwirken
- Erreichung eines möglichst hohen Maßes an Sicherheit für den Radverkehr unter Wahrung der Sicherheitserfordernisse der übrigen Verkehrsteilnehmer und der Aufenthaltsnutzungen im Straßenraum

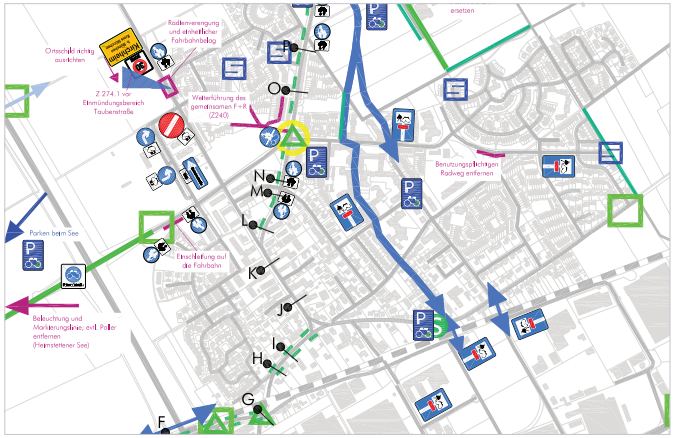
Im Freizeitverkehr ist das Fahrrad allgemein beliebt, entscheidend für die Erreichung der o.g. Ziele im Sinne einer nachhaltigen Mobilität sind aber seine Einsatzbedingungen im Alltag für die Vielzahl täglicher Erledigungen.

Im Rahmen der Untersuchung werden zahlreiche Maßnahmen vorgeschlagen, die thematisch (z.B. Anpassung der Beschilderung) oder einem örtlichem Schwerpunkt (z.B. Münchner Straße) zugeordnet werden.



Mängel und Konfliktbereiche

Haupt- und Nebenrouten langfristig



Maßnahmen im Straßen- und Wegenetz (Heimstetten)

5 MOBILITÄT

5.2 ZUKUNFTSGERECHTE MOBILITÄT - INFRASTRUKTUR FÜR RADFAHRER

Mit dem Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK Bayern) und der Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes hat die Gemeinde Kirchheim bereits Maßnahmen zur Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilität geschaffen. Auch die Bereitstellung von MVG-Rädern an drei verschiedenen Leihstationen (Domagkstraße, Ammerthalstraße, Bahnhof Süd) wurde bereits ein wichtiger Beitrag geleistet.

Soll die Fahrradmobilität zu einer Verringerung des Autoverkehrs im Stadtgebiet führen, so ist eine gezielte Stärkung dieses Verkehrsmittels erforderlich. Neben der Ausbildung eines durchgängigen, sicheren und schnellen Wegenetzes braucht es ergänzende Infrastrukturangebote für Radfahrer.

Viele vorhandene öffentliche Abstellanlagen entsprechen nicht den Qualitätsstandards des ADFC. Insbesondere im Vorfeld von zentralen Angeboten wie den Schulen, am Bahnhof oder den verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten, sollte die Zahl der Abstellplätze dem Bedarf entsprechend erhöht werden. Durch die zusätzliche Aufwertung der Abstellanlagen z.B. durch eine Überdachung, werden diese auch gut angenommen. Soll das Radfahren gezielt gefördert werden so sollten Fahrradabstellplätze näher an den Einrichtungen angeordnet werden als Pkw-Stellplätze. In Bereichen, wo Fahrräder länger abgestellt werden, sollten die Möglichkeiten für sichere Abstellplätze erwogen werden (Fahrradboxen, überwachter Abstellbereich etc.).

Viele Radfahrer nutzen mittlerweile die Möglichkeit von Lastenfahrrädern. Da diese Fahrzeuge mehr Platz zum Abstellen benötigen, müssen an den zentralen Orten entsprechend mehr Flächen zur Verfügung gestellt werden. Diese können auch für Elektrofahrzeuge wie Skooter genutzt werden.

Bei Wohnanlagen sollten neben den Pkw-Stellplätzen auch Fahrradabstellplätze in ausreichender Anzahl und in direkter Lage am Gebäudezugang nachgewiesen werden. Dies kann z.B. im Rahmen einer Stellplatzsatzung geregelt werden.

Sollen Pendler angeregt werden, aufs Rad umzusteigen, so sind in den Betrieben entsprechende Angebote wie Duschen, Räume zum Umkleiden etc. sinnvoll. Es ist auch möglich, interessierte Gewerbetreibende in das Prinzip der Leihfahrräder einzubinden und an strategisch sinnvollen Ortes entsprechende Abstellplätze einzurichten. Eine direkte Ansprache der Gewerbetreibenden und ein gezieltes Bewerben der fahrradfreundlichen Mobilität ist von Seiten der Kommune denkbar.

In Zusammenarbeit mit Radfahrverbänden können regelmäßig die Standards zum Fahrradfreundlichkeit überprüft und Herangehensweisen zur Verbesserung entwickelt werden.

5 MOBILITÄT

5.2 ZUKUNFTSGERECHTE MOBILITÄT - BARRIEREFREIHEIT

Die barrierefreie und sichere Ausbildung von Wegen und Plätzen bildet die Grundlage, damit sich Menschen mit Behinderungen, aber auch ältere Menschen und Kinder selbständig im Ort bewegen können. Für die Planung und Ausführung öffentlicher Verkehrsflächen sind allgemeingültige Vorgaben zum barrierefreien Ausbau maßgeblich. Dabei müssen die verschiedenen Arten von Behinderungen berücksichtigt werden.

Um möglichst vielen Menschen die eigenständige Bewegung im öffentlichen Raum zu ermöglichen ist es sinnvoll, „Wegeketten" auszuweisen und diese vorrangig entsprechend dem barrierefreien Standard auszubilden. Besonders wichtig ist die gute Erreichbarkeit und Auffindbarkeit von zentralen Orten und Angeboten, die von vielen genutzt werden. Entlang dieser Routen sollte die Nutzbarkeit für eingeschränkte Menschen in besonderer Weise berücksichtigt werden. Im Besonderen sind z.B. gut nutzbare Querungsstellen, ausreichende Wegebreiten oder die räumliche Trennung von Geh- und Fahrrouten zu beachten.

Parkende Autos entlang der Fahrbahn können für Fußgänger eine räumliche Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg darstellen. So „verschwinden" z.B. Kinder und Rollstuhlfahrer wegen ihre geringe Höhe vollständig hinter den parkenden Autos. Um den Straßenraum übersichtlicher zu gestalten, sind ausreichend breite Sichtfelder in regelmäßigen Abständen zwischen den Parkierungsflächen sinnvoll. Speziell an Querungsstellen ist darauf zu achten, dass zu den parkenden Fahrzeugen ein ausreichend großer Abstand eingehalten wird.

Auch die Orientierung für Menschen mit unterschiedlichen Einschränkungen sollte entlang von „Wegeketten" erleichtert werden. Damit man sich im Ortsgebiet gut zurechtfinden kann, müssen Orientierungssysteme schnell erkennbar, einfach verständlich und durchgängig gestaltet sein. Alle Einrichtungen und Dienstleistungen, die für das alltägliche Leben notwendig sind, sollen gut auffindbar sein. Bekannte Merkpunkte sind eine gute Möglichkeit, sich intuitiv im Stadtraum zu orientieren. Um diese Elemente im Straßenraum sichtbar zu machen sollten Sichtachsen freigehalten werden. Ergänzend können farbige Markierungen auf den Wegen oder eine durchgängige Beschilderung für eine bessere Auffindbarkeit sorgen. Insbesondere zwischen den zentralen Bereichen sollen die direkten Wegeverbindungen verortet werden und deutlich gekennzeichnet werden. Für blinde Menschen müssen eigene Orientierungslinien im Stadtraum entwickelt werden.

Viele Menschen mit Behinderungen nutzen das Angebot des ÖPNV, wenn Einstiegspunkte entsprechend ausgebildet werden. Die barrierefreie Ausgestaltung von Bushaltestellen ist deshalb ein wichtiger Aspekt. Vorrangig sollten zentral gelegene Bushaltestellen überarbeitet werden, da diese von vielen Menschen genutzt werden.

Die Beleuchtung entlang zentraler Wegerouten muss blendfrei ausgebildet werden. Hellere und dunklere Bereiche sollten nicht abrupt wechseln, helle Lichtpunkte im Stadtraum sind zu vermeiden.

5 MOBILITÄT

5.3 AUSSAGEN AUS DER BETEILIGUNG

Zukunftsforum / Bürgerbeirat (2009)

STÄRKEN

- gute Anbindung an die Region (S-Bahn-Anschluss, Autobahnanbindung)
- Kinder können zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule, wenig Verkehr im Bereich der Schulen und Kindergärten
- kurzer Weg zum Einkaufen (REZ), auch alle anderen Einrichtungen mit dem Fahrrad gut erreichbar
- nur eine Durchgangsstraße mit wenig Verkehr
- verkehrsberuhigte Wohngebiete
- gute innerörtliche Busverbindungen
- Radwege nach Poing, zum Heimstettener See und nach Aschheim, gute Erreichbarkeit des Umlands mit Rad und zu Fuß

SCHWÄCHEN

- Wegenetz: innergemeindliche Grün- und Naherholungsflächen schlecht vernetzt, Kirchheimer Ei unsicher für Fußgänger
- Schulen: Schulwege gefährlich, schwierige Parkplatzsituation, fehlende Radwege zur Realschule in Aschheim
- Durchgangsverkehr: hohe Abgasbelastung in Heimstetten, Schleichverkehr von der St2082 führt durch den Ortskern Kirchheim, Staatsstraße unterstreicht die Teilung der Ortsteile
- Lärm: von der Staatsstraße, mehr Lärmschutz an der Autobahn
- ÖPNV: schlechte Anbindung einzelner Quartiere und der Nachbargemeinden, Mängel in der Taktung (tagsüber viele leere Busse, am Wochenende nur 1h-Takt), S-Bahnhof verschmutzt
- Gewerbegebiete schlecht untereinander verbunden

ANMERKUNGEN

- Wegenetz: Rad- und Fußwegekonzept, von Straßen unabhängiges Wegenetz
- Lärm: Tieferlegung / Einhausung Staatsstraße oder Verlegung nach Norden
- Parkierung: Stellplatzschlüssel für Wohnen erhöhen
- übergeordnetes Verkehrskonzept: Abstimmung mit Nachbargemeinden
- ÖPNV: leisere und umweltfreundlichere Busse, besserer Anschluss Flughafen, Messe und Gewerbegebiete, Aufwertung S-Bahnhof, Lärmschutz Gleise
- Umgehungsstraßen: Osttangente zwischen M1 und St 2082, Westtangente B471 bis M1, mit Autobahnanschluss
- Sozialtaxi, z.B. zum Friedhof

Zukunftsforum Oktober 2009 (Quelle: www.kirchheim2030.de)

5 MOBILITÄT

5.3 AUSSAGEN AUS DER BETEILIGUNG

Haushaltsbefragung (2015)

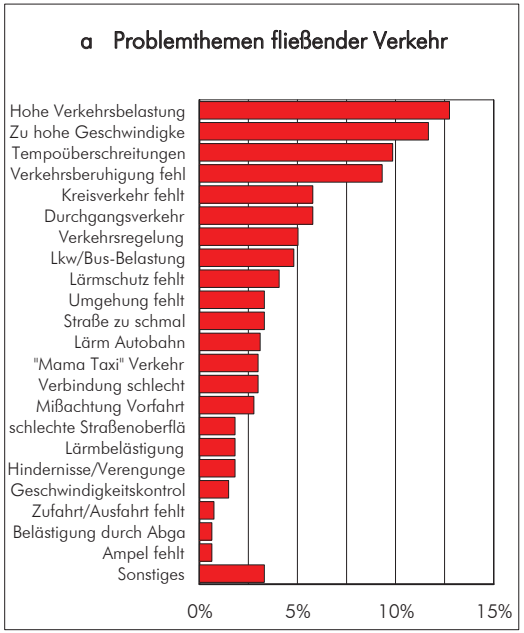
Im Rahmen der Haushaltsbefragung konnten die Bürger in zwei offenen Fragen ihre Meinung zu den verkehrlichen Problemen sowie Verbesserungsvorschläge äußern.

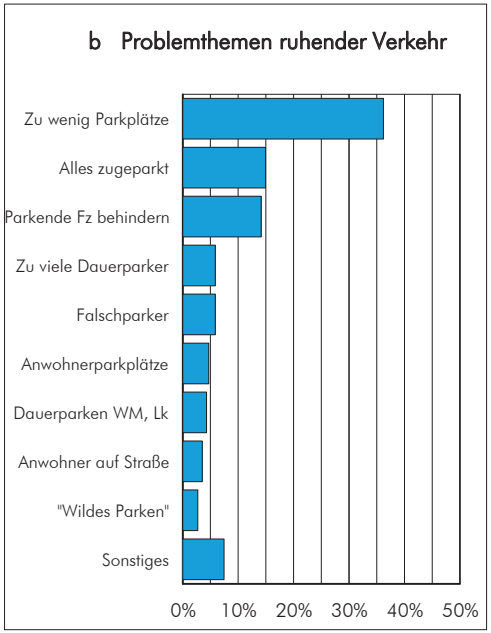
Zum größten Teil betrafen die Nennungen die Probleme, die im Fließenden Verkehr auftauchen, gefolgt von den Nennungen zum Fußgänger- und Radverkehr und ÖPNV. Das Thema Ruhender Verkehr wurde am seltensten genannt. Fasst man die Problemsicht und die Verbesserungsvorschläge der Bevölkerung zusammen, so ergeben sich ein paar klare Punkte, die im Vordergrund stehen.

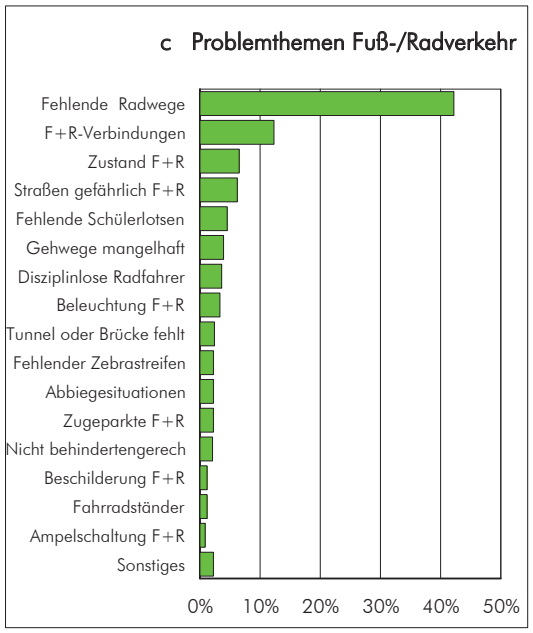
Am vordringlichsten beschäftigt die Kirchheimer Bürger der Heimstettener Moosweg und in diesem Zusammenhang der Kreuzungspunkt mit der St 2082, das „Kirchheimer Ei".

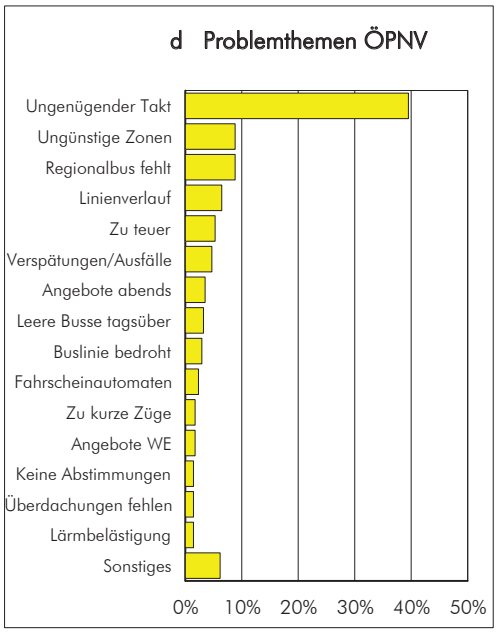
Vorherrschende Themen sind fehlende Radwege bzw. fehlende Fahrradverbindungen, der fehlende 10-Minuten-Takt und die ungünstige Zoneneinteilung sowie auch hohe Verkehrsbelastungen und zu hohe Geschwindigkeiten.

Dem Wunsch nach mehr Radwegen wird bei den Verbesserungsvorschlägen Ausdruck verliehen. Den hohen Verkehrsbelastungen und zu hohen Geschwindigkeiten wollen viele Kirchheimer mit Tempolimits und Geschwindigkeitskontrollen entgegenwirken. Ein weiteres wichtiges Thema ist die der Heimstettner Straße. Hier gehen die Meinungen auseinander, ob die Straße geöffnet werden soll oder nicht. Die Nichtbefürworter fürchten vor allem um die Schulwegsicherheit.









5 MOBILITÄT

5.3 AUSSAGEN AUS DER BETEILIGUNG

Kirchheim 2030 - Themenabend Verkehr I und II sowie Themenabend Wohnen (2017)

BEDENKEN

- Neuverlegung bzw. Änderungen mancher Straßen führen zu stärkerem Durchfahrtsverkehr
- Öffnung der Heimstettner Straße verläuft am Gymnasium sowie an Grund- und Mittelschule vorbei und führt vermutlich zu mehr Verkehr in Richtung / von Poing über Heimstetten
- sichere Fuß- und Radwegerschließung ohne Fahrverkehr an der Westseite des Ortsparks ist schwer vorstellbar
- trotz des geplanten Lärmschutzes werden die Wohngebiete neben der Staatsstraße unter Lärmbelästigung leiden
- Planungen orientieren sich zu stark am Fahrrad als Hauptverkehrsmittel, manche BürgerInnen sind aus diversen Gründen nicht in der Lage ein Fahrrad zu benutzen.
- Erreichbarkeit der Gebäude mit dem Auto ist in den „autofreien" Wohngebieten eingeschränkt
- Parkplatzsituation des bestehenden Wohngebiets im Umkreis des Gymnasiums wird durch zu wenige TG-Stellplätze verschärft
- (allgemeiner) Parkraummangel und zusätzliche Verkehrsbelästigungen durch die zahlreichen Neubürger
- Erschließungsbeitragssatzung zieht die Bürger zur Finanzierung mit heran

ANMERKUNGEN

- Getrennte Fahrrad- und Fußwege, v.a. im Hinblick auf die Zunahme von Elektrofahrrädern und da in manchen Bereichen bereits große Konflikte bestehen (z.B. durch zu schnell fahrende Jugendliche), macht nur Sinn wenn dies einheitlich im gesamten Ortsgebiet umgesetzt wird und nicht nur in bestimmten Abschnitten
- die Radwege sind im Winter zwar gestreut, aber nicht ordentlich geräumt
- alte historische Verbindungsstraße zwischen Kirchheim und Heimstetten soll erhalten bleiben wie sie aktuell ist
- Verlangsamung des Verkehrs auf der Staatsstraße führt dazu, dass der Verkehr sich in den Ort verlagert, z.B. Erdinger Straße
- zwischen dem bestehenden Altenheim und dem neuen Seniorenzentrum soll keine Straße vorgesehen werden
- bei einer Rechts-vor-Links Regelung auf dem Heimstettener Moosweg wird die Attraktivität abnehmen
- die Ampellösung und auch die Tempo 7 km/h führen zu mehr Verkehr, mehr Stau und mehr Lärm

Bürgerbeteiligung Kirchheim 2030 (Quelle: www.kirchheim2030.de)

5 MOBILITÄT

5.4 ZUSAMMENFASSUNG

STÄRKEN / POTENZIALE

- Gute Straßenanbindung an die Region durch nahe gelegene Autobahnen und Staatsstraße / Südumgehung
- Dichtes Straßennetz im Gemeindegebiet
- Viele Straßenquerungen über die Autobahn und die Staatsstraße neue Brücken über die Staatsstraße in Planung
- Verkehrsberuhigte Wohnquartiere mit eingeschränkter Pkw-Nutzung
- Straßen in Wohnquartieren durchgängig mit Tempolimit (30km/h) belegt
- Für Radfahrer gut nutzbarer Straßen und gemischte Rad-Fußwege führen zu einem dichten Wegenetz für Radfahrer.
- Engmaschiges Wegenetz für Fußgänger vorhanden.
- Neue Fuß- und Radweganbindungen am Ortspark geplant
- S-Bahn- Anbindung nach München in guter Taktung
- Gutes Busnetz im Gemeindegebiet, alle zentralen Bereiche werden angefahren
- Taktung der Busses sind auf den S-Bahnfahrplan abgestimmt
- MVG-Fahrradstation vorhanden
- Car-Sharing-Station im Gemeindegebiet

SCHWÄCHEN / RISIKEN

- Fehlende Straßenanbindung für Pkws in Nord-Süd-Richtung
- Stark befahrene Verkehrstrassen als räumlicher Barrieren
- Nur wenige Querungen der S-Bahntrasse
- Vorhandene Unterführung am Bahnhof nur für Fußgänger geeignet
- Zentrale Bereiche Dorfzentrum Heimstetten und Marktplatz Kirchheim stark vom Pkw-Verkehr geprägt - verminderte Aufenthaltsqualität im Straßenraum
- Zu geringe Anzahl an Stellplätzen in vielen Wohnquartieren und in den zentralen Bereichen
- Viele Straßen sind durch Stellplätze entlang der Fahrbahn geprägt - verminderte Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Kinder
- Wenige reine Fahrradrouten, fehlende Radschnelltrassen im Gemeindegebiet
- Fehlende Orientierung im Wegenetz durch zu wenig deutlich ausgebildete Routen, Beschilderung oder sichtbare Merkpunkte.
- Fehlende Querungsstellen von Fahrbahnen an zentralen Bereichen (z.B. Heimstetten Dorfzentrum)
- Fehlende attraktive Fußwegeverbindung von Kirchheim Marktplatz zu den Lebensmittelmärkten
- Gemischte Fuß- und Radwegetrassen bei stärkere Frequenz der Wege schwierig (Verunsicherung schwächerer Fußgänger, keine schnelle Radwegeverbindung)
- Bustaktung an Wochenenden gering
- S-Bahnhof unattraktiv, ohne überdachten Wartebereich
- S-Bahnen im Berufsverkehr vielfach überfüllt, S-Bahnnutzung damit unattraktiv
- Wegeanbindung vom Bahnhof zu nahe gelegene zentrale Bereiche kaum gekennzeichnet

6 GEWERBE

6.0 THEMEN ZUR BETRACHTUNG DES GEWERBESTANDORTES

Das vielschichtige Angebot an Gewerbeflächen unterschiedlicher Größe und Ausformung wird aus städtebaulicher Sicht positiv gewertet. Es bietet den Gewerbetreibenden die Möglichkeit, passende Betriebsflächen zu finden.

Aus städtebaulicher Sicht sollte die Entwicklung der gewerblichen Flächen auch die allgemeinen Ziele zur Stadtentwicklung stärken. In Kirchheim muss hier vor allem die Stärkung der verschiedenen Ortszentren berücksichtigt werden.

Die Ausbildung von gemischt genutzten Bereichen in den Gewerbegebieten kann dazu führen, dass hier neue zentrale Bereiche entstehen, die zentrenstärkende Angebote anziehen. Im Rahmen der Betrachtung wird untersucht, ob die Ergänzung zu einer Stärkung der vorhandenen Stadtstruktur mit ihren Ortskernen führt oder ob eine Verlagerung von Treffpunkten an die Randlage des Ortes zu befürchten wäre.

6 GEWERBE

6.1 GEWERBLICH GENUTZTE FLÄCHEN - STATISTISCHE ZAHLEN

Die Gemeinde Kirchheim liegt mit einer Arbeitsplatzdichte von 424 Arbeitsplätzen pro 1.000 Einwohnern im unterem Drittel im Vergleich zum übrigen Landkreis. Die vergleichsweise geringe Arbeitsplatzdichte trotz den zwei großen Gewerbegebieten im Gemeindegebiet lässt darauf schließen, dass die angesiedelten Betriebe eine eher geringere Anzahl an Mitarbeitern aufweist.

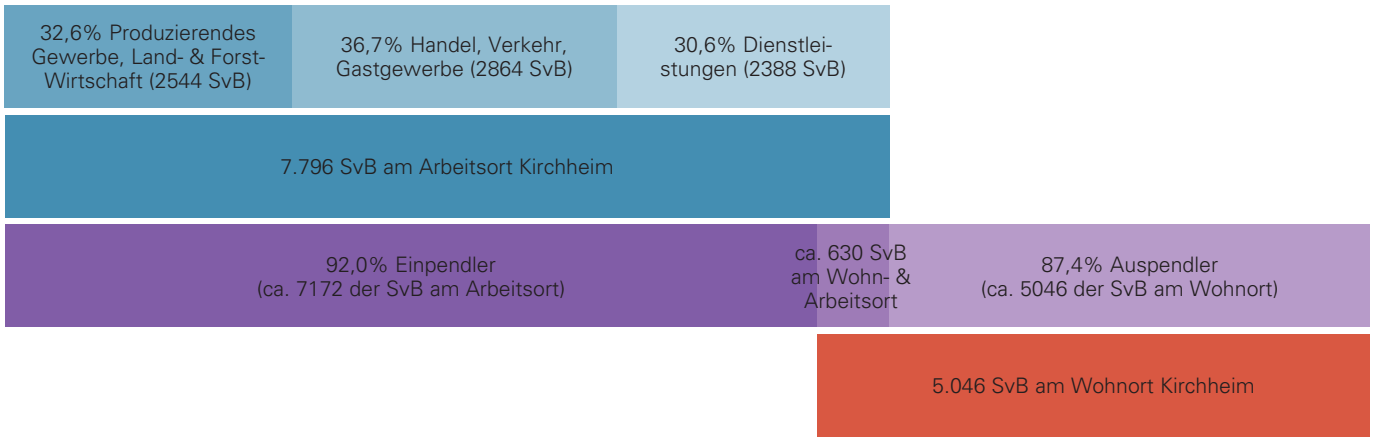
Die Aufteilung der Arbeitsplätze auf die unterschiedlichen Gewerbearten ist gleichmäßig verteilt. Von ca. 7.800 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Jahr 2017 waren 32 % im produzierenden Gewerbe beschäftigt, 37 % in Handel, Verkehr, Gastwirtschaft und 31 % im Bereich Dienstleistung. Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten blieb zwischen 2012 und 2017 weitestgehend stabil. Es wird ein Anstieg um 4,5 % (ein Plus an 338 Beschäftigten) angegeben.

Mit 7.314 Einpendlern und 4.382 Auspendlern ist die Gemeinde Kirchheim als Einpendlergemeinde einzustufen. Die Einpendler kommen zu ca. 40 % aus der Stadt und dem Landkreis München, mehr als die Hälfte der Einpendler kommen aus den angrenzenden Landkreisen. Nur etwa 630 der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer wohnen und arbeiten in Kirchheim (Quelle: Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, Gemeindedaten, Stand 2018).

Die hohe Zahl der Ein- und Auspendler führt zu einem nicht unerheblichen Verkehrsaufkommen. Vor allem Verkehrsströme aus und nach München könnten bei der guten Taktung der S-Bahn auf den öffentlichen Personennahverkehr verlagert werden. Hierfür muss die Nutzung alternativer Verkehrsmittel attraktiv ausgebildet werden. Soll der Anteil an vor Ort wohnenden Arbeitnehmern erhöht werden, so sind Konzepte sinnvoll, die eine Kopplung von Wohnen und Arbeiten vorsehen.

Die Anzahl der in Kirchheim angesiedelten Landwirte nahm im Zeitraum 2003 bis 2016 um 17 % ab. Von den 29 der im Jahr 2003 aufgeführten landwirtschaftlichen Betrieben sind im Jahr 2016 noch 24 Höfe vorhanden. Im gleichen Zeitraum ist die landwirtschaftlich bewirtschaftete Fläche im Gemeindegebiet nahezu gleich geblieben. Signifikant ist die Abnahme der Landwirte mit Rinderhaltung, von im Jahr 1999 vorhandenen sieben Rinderhaltern ist noch ein Betrieb vorhanden (Quelle Statistik Kommunal 2018). Dies kann auf einen erhöhten Anteil an Nebenerwerbslandwirten hinweisen.

Hofstellen in der Gemeinde, die keine landwirtschaftliche Nutzung mehr aufweisen, werden verstärkt gewerblich genutzt, vor allem in den Bereichen Handwerk (z.B. Schreiner, Werkstatt, Metall&Elektro) oder auch Handel (kein EH) / Logistik / Lager.



Struktur der SvB in Kirchheim, 2017 (Quellen: Statistik kommunal 2018, Bay. Landesamt für Statistik und Wegweiser Kommune, Bertelsmann Stiftung)

6 GEWERBE

6.1 GEWERBLICH GENUTZTE FLÄCHEN - GEWERBEFLÄCHEN IM UMFELD

Die Gemeinde Kirchheim und ihr Umfeld sind geprägt durch verschiedene großflächige Gewerbeflächen. Entlang der Autobahn A99 liegen die Gewerbegebiete Heimstetten und Feldkirchen Ost sowie das Gewerbegebiet Aschheim Südost. An der A94 befinden sich die Gewerbegebiete Parsdorf und Feldkirchen Süd. In Teilen liegen sie vereinzelt in der Landschaft wie die Neuausweisung des Gewerbeparks nördlich der A94, das nördlich einer als Ausgleichsfläche ausgewiesenen Grünfläche angesiedelt wurde.

Entsprechend der Lage an den Autobahnen sind die Gewerbeflächen auf das Auto ausgerichtet, z.B. das großflächige Möbelhaus in Aschheim oder die Logistikzentren in Kirchheim.

Die fragmentierte Anordnung der einzelnen Gewerbeflächen lässt eine Erweiterung einzelner Flächen erwarten. Aus städtebaulicher Sicht erscheint eine gemeinsame Konzeption zur Entwicklung des gesamten Areals sinnvoll. Hierbei sollten die Belange zur Schaffung von schlüssigen und durchgängigen Biotopverbundsystemen, Wegenetzen und Klimascheiden einbezogen werden.

Die S-Bahn stellt im Areal eine stabile und gut funktionierende Verkehrsanbindung dar. Mit der Ansiedlung von gewerblichen Angeboten mit einem höheren Anteil an Arbeitsplätzen könnte sie zu einem Standortvorteil innerhalb der Region werden. Mit der hochwertigen Ausgestaltung des Umfeldes und der gezielten Ausrichtung der Flächen ist eine Aufwertung der gewerblichen Angebote denkbar.

6 GEWERBE

6.1 GEWERBLICH GENUTZTE FLÄCHEN - GEMEINDEGEBIET

In der Gemeinde Kirchheim gibt es ein sehr differenziertes Angebot an Gewerbeflächen. Am östlichen Ortsrand des Ortsteils Kirchheim und am südlichen Ortsrand von Heimstetten sind klassische Gewerbeflächen angesiedelt. Daneben gibt es in den zentralen Bereichen neben den Verkaufsflächen des Handels und der Gastronomie kleinteilige gewerblich genutzte Flächen in Form von Dienstleistungen und Büroflächen. Die großflächigen Gebäude der ehemaligen Hofstellen werden in Teilen ebenfalls gewerblich genutzt, hier sind verstärkt Handwerksbetriebe angesiedelt.

Ergänzend zu den vorhandenen Angeboten sollen in den Gewerbegebieten zwei Teilbereiche in ihrer Nutzungsvielfalt und baulichen Dichte weiterentwickelt werden. Hier ist eine Nutzungsmischung entsprechend den Vorgaben eines urbanen Bereiches angedacht.

6 GEWERBE

6.1 GEWERBLICH GENUTZTE FLÄCHEN - GEWERBEGEBIET KIRCHHEIM

Am östlichen Ortsrand von Kirchheim grenzt das Gewerbegebiet entlang der Überrheinerstraße direkt an das Wohngebiet an und liegt in fußläufiger Nähe zum alten Dorfkern von Kirchheim. Es gliedert sich in zwei Teilbereiche beidseitig der Staatsstraße. Bis auf ein großflächiges Logistikzentrum sind die Grundstückszuschnitte im Gewerbegebiet eher kleinteilig. Neben Gewerbebetrieben sind hier der Hauptsitz der Volkshochschule, ein Fitnessstudio, ein Casino sowie eine Tanzschule angesiedelt. Wohnen ist nur in Ausnahmefällen für Betriebsleiterwohnungen zugelassen.

Im westlichen Teilabschnitt sind direkt an der Staatsstraße zwei Lebensmittelmärkte angesiedelt. Mit den vorgelagerten Stellplatzflächen sind sie vollständig auf Kunden mit Auto ausgelegt, auch wenn die Handelsflächen mit einer Distanz von 500m (Luftlinie) in fußläufiger Nähe zum Marktplatz Kirchheim liegen.

Südlich der Gewerbeflächen grenzen die Sportanlage Kirchheim mit mehreren Fußball und Tennisfeldern und dem Gebäude des Kirchheimer Sport-Clubs und einer Gaststätte an.

6 GEWERBE

6.1 GEWERBLICH GENUTZTE FLÄCHEN - GEWERBEGEBIET HEIMSTETTEN

Das Gewerbegebiet Heimstetten verläuft als durchgängiges Band südlich entlang der Bahntrasse. Im Westen geht es nahtlos in das Gewerbegebiet Feldkirchen Ost über. Mit Logistikunternehmern und Speditionen, produzierenden Betrieben und Entsorgungsunternehmen sind im Areal klassische Gewerbenutzungen angesiedelt. Es sind jedoch auch Büronutzungen vorhanden. In direkter Lage am S-Bahnhof befinden sich mehrere Anbieter einer Sport- und Freizeitnutzung, darunter eine Kletterhalle, ein Freizeitpark und eine Sport- und Soccerhalle. Im westlichen Abschnitt sind Angebote mit größerem Kundenverkehr angesiedelt, darunter ein Möbelhaus, ein Hotel und eine religiöse Versammlungsstätte. Einzelne wenig oder nicht bebaute Grundstücke weisen Potenziale zur Innenentwicklung auf.

Für den westlichen Teilbereich des Gewerbegebietes hat die Gemeinde die Entwicklung eines „Grünen Gewerbes“ beschlossen. Das Areal ist vom Gemeindegebiet durch die Autobahn abgeschnitten. Im Norden verläuft die S-Bahn. Daran angrenzend befindet sich ein Areal, das mittelfristig für Freizeitnutzung entwickelt werden soll.

6 GEWERBE

6.1 GEWERBLICH GENUTZTE FLÄCHEN - GEWERBEGEBIET HEIMSTETTEN „GEWERBE CAMPUS“

Die vorliegende Konzeption sieht auf dem Areal verdichtete Gewerbeflächen mit gemischtem Nutzungsspektrum vor. Neben klassischem Gewerbe werden Angebote für Tagungen und Konferenzen, Sport und Freizeitnutzung, Dienstleistungen wie Friseur oder Wäscherei, sowie Lebensmittelhandel für den täglichen Bedarf und Gastronomieangebote vorgeschlagen. Auch Sonderwohnformen wie Betriebswohnungen und Clusterwohnen sowie Kinder- und Altenbetreuung sollen ermöglicht werden.

Die Planung sieht eine Gebäudeentwicklung in der Höhe von bis zu sechs Geschossen vor. Pkw-Stellplätzen werden in Parkgaragen angeordnet. Parkplätze im öffentlichen Raum werden vermieden. Die dadurch frei werdenden Flächen sollen zur Entwicklung von attraktiven Freiflächen genutzt werden. Diese werden als Treffpunkte und Aufenthaltsbereiche für die Besucher gestaltet. Gleichzeitig sollen geeignete Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel auf den Flächen ermöglicht werden.

Das Areal befindet sich in 800 m Abstand (Luftlinie) zum S-Bahnhof. Die Nähe zum Bahnhof, die direkte Lage neben der für Freizeit und Erholung vorgesehenen Flächen am Heimstettener See sowie die vorgeschlagene dichte Bebauung mit intensiver Nutzungsmischung lässt eine Entwicklung des Bereiches als attraktiven Treffpunkt möglich erscheinen. Auf dem Campus könnte ein neuer Bereich der Gemeinde mit zentraler Funktion entstehen.

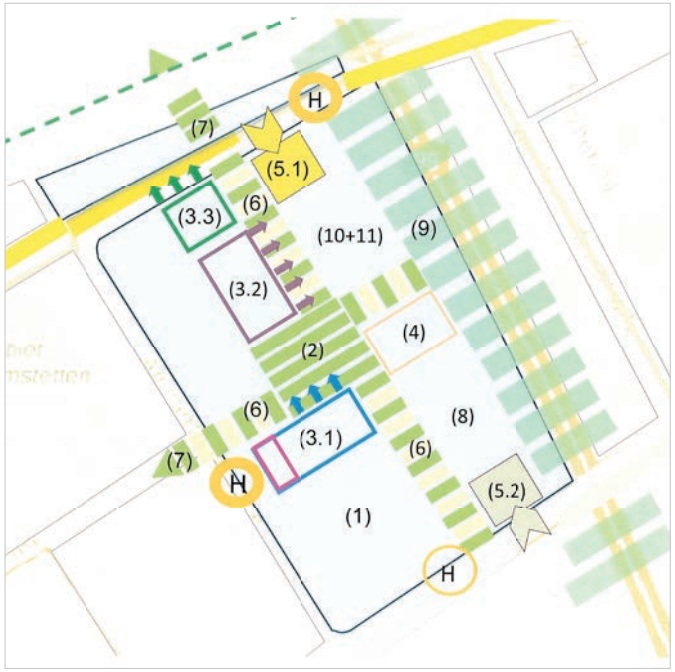
Aus städtebaulicher Sicht wird die Entwicklung eines weiteren zentralen Bereiches im Gemeindegebiet kritisch eingeschätzt. Zwar befindet sich das Areal des neu geplanten „Gewerbe Campus“ in weitläufiger Fußwegnähe zum Bahnhof. Durch die Autobahn wird die Fläche jedoch stark vom Gemeindegebiet getrennt. Eine räumliche Anbindung an bestehende zentrale Bereiche in Heimstetten ist nicht gegeben. Durch die Entwicklung des Areals als gemischt genutzter Campus sind deshalb kaum positive Kopplungseffekte für die bestehenden zentralen Bereiche zu erwarten. Vielmehr muss befürchtet werden, dass durch die Ansiedlung von zentrenrelevanten Nutzungen bestehende Angebote in den zentralen Lagen geschwächt werden.

Auch zur nördlich angrenzenden geplanten Freizeitfläche ist das Areal durch die S-Bahn getrennt, es ist keine direkte Wegeanbindung vorhanden. Im Süden begrenzt die Südumfahrung das Gebiet und trennt es von der freien Landschaft.

In der weiteren Konzeption sollte genau geprüft werden, welche Nutzungen für die abseitige Lage des Areals geeignet sind. Dabei sollten bestehende und mittelfristig mögliche Wegeanbindungen zur Querung angrenzender Verkehrstrassen mitgeplant werden, um zu entscheiden, ob z.B. Angebote, die in Benachbarung der Freizeitflächen passende Ergänzungen bieten, sinnvoll sind. Zentrenrelevante Angebote sind in der abseitigen Lage komplett zu vermeiden.

Die Idee zur Ausbildung eines kompakten Gewerbegebietes mit verdichtet angeordneten Pkw-Stellplätzen und offenen Grünkorridoren sollte auch bei Reduzierung der Nutzungsvielfalt weiterverfolgt werden.

Durch die eingegrenzte Lage erscheint die Anbindung an ein Netz an überörtlichen Grünverbindungen mit begleitendem Wegenetz schwierig. Grünkorridore können jedoch auch sinnvoll sein, um eine Durchlüftung oder den Aufbau einer Grünvernetzung zur Erhöhung der Artenvielfalt von Flora und Fauna zu erwirken.



6 GEWERBE

6.1 GEWERBLICH GENUTZTE FLÄCHEN - GEWERBLICHE NUTZUNG IN ZENTRALER LAGE

In den zentralen Bereichen von Kirchheim ist eine vielfältige Nutzungsmischung vorhanden. Neben Handelsangeboten und Gastronomie finden sich in allen zentralen Bereichen Angebote zur Gesundheitsversorgung sowie Büros und Dienstleistungen. In den historischen Dorfkernen in Kirchheim und in Heimstetten sind in den ehemals landwirtschaftlich genutzten Höfen auch Gewerbeeinheiten angesiedelt, darunter u.a. handwerkliche Betriebe.

Zur Stärkung der zentralen Bereiche ist es sinnvoll, im direkten Umfeld v.a. gewerbliche Einheiten anzusiedeln, die eine hohe Arbeitsplatzdichte oder eine erhöhte Kundenfrequenz aufweisen. So können positive Kopplungseffekte für die vorhandenen und neuen Angebote aus dem Bereich Handel und Gastronomie bewirkt werden. Der Mittagstisch von Mitarbeitern von vor Ort ansässigen Betrieben oder der Einkauf während oder nach der Arbeitszeit kann einen nicht unerheblichen Kundenanteil darstellen.

Möglich wäre auch die gezielte Ansiedlung von „neuen" gewerblichen Einheiten aus der Kreativwirtschaft oder moderne Arbeitsplatzangebote wie Co-Working-Spaces. Sie ermöglichen dem Kleinstgewerbe oder Freischaffenden, ihren Arbeitsplatz in der Nähe des Wohnortes einzurichten. Flächen, die durch die Verlagerung von Gemeinbedarfsangeboten frei werden, könnten hierfür gezielt genutzt werden. Durch die bewusste Ergänzung durch passende Angebote wie Kaffeebar oder Angebote zum Mittagstisch kann auch in den bestehenden zentralen Bereichen ein passendes Ambiente geschaffen werden.

6 GEWERBE

6.2 AUSSAGEN AUS DER BETEILIGUNG

Zukunftsforum / Bürgerbeirat (2009)

STÄRKEN

- Gewerbe größtenteils lärmarm
- Gewerbegebiet Heimstetten gute S-Bahn-Anbindung
- Landwirtschaft ist noch präsent

SCHWÄCHEN

- wenige Möglichkeiten für Wohnen und Arbeiten im gleichen Haus
- zu wenige Arbeitsplätze in Kirchheim
- viel Betriebe mit großem Flächenbedarf bei wenigen Arbeitsplätzen
- investorenfeindliche Haltung
- zu wenig Hightech-Unternehmen
- kein Wirtschaftscluster
- Speditionen mit viel Lkw-Verkehr und wenigen Arbeitsplätzen
- Gewerbegebiete unattraktiv
- Abwanderung guter Firmen
- schlechte Infrastruktur für Startups
- viele qualifizierte Arbeitsplätze in den Nachbargemeinden

ANMERKUNGEN

- Wirtschaftscluster mit Hightech, Umwelt etc.

Zukunftsforum Oktober 2009 (Quelle: www.kirchheim2030.de)

6 GEWERBE

6.3 ZUSAMMENFASSUNG

STÄRKEN

- große Gewerbegebietsflächen im Ort vorhanden
- gute Verkehrsanbindung und Nähe zur Landeshauptstadt bietet gute Voraussetzungen als stabiler Gewerbestandort
- Umstrukturierung vorhandener Gewerbeflächen geplant, dichtere Anordnung der Bebauung und der Pkw-Stellplätze, Ausbildung von frei werdenden Flächen nach ökologischen Gesichtspunkten (Grünschneisen, Versickerungsflächen etc.)
- Ansiedlung von Gewerbe mit größerer Arbeitsplatzdichte wird angestrebt
- gewerbliche Nutzung auch in zentralen Bereichen in ehemaligen landwirtschaftlichen Gebäuden, Standorte für Handwerk, kleinflächiges Gewerbe etc.
- landwirtschaftliche Betriebe sind im Ort noch vorhanden

SCHWÄCHEN

- viele vorhandene Gewerbeflächen sind großflächig und auf die Anbindung an die Autobahn ausgerichtet (z.B. Logistikunternehmen)
- flächige Ausbildung der Gewerbeeinheiten (große Hallen, oberirdischen Parken), dadurch großer Flächenverbrauch
- wenig Gewerbebetriebe mit großer Anzahl an hochwertigen Arbeitsplätzen in den Gewerbegebieten
- Steigerung der Bodenpreise kann zu einer Abwanderung des örtlichen Handwerks führen
- großflächige Ausbildung der Gewerbegebiete am Rand der Gemeinde - wenig räumliche Anbindung an die Landschaft, keine durchgängigen Grünverbindungen

7 GRÜNSTRUKTUR

7.0 THEMEN ZUR BETRACHTUNG DER GRÜNSTRUKTUR

Für die Betrachtung der Grünstrukturen von Kirchheim wird unterschieden zwischen Grünflächen, die eine übergeordnete, inner- und teilweise auch überörtliche Funktion erfüllen und großmaßstäblicher ausfallen sowie Grünflächen, die direkt den Wohnquartieren zugeordnet und eher kleinteilig ausgeprägt sind.

Landschaftliche Struktur

- Regionale Einbindung
- Schutzgebiete und Naturräume

Innerörtliches Grünflächenangebot

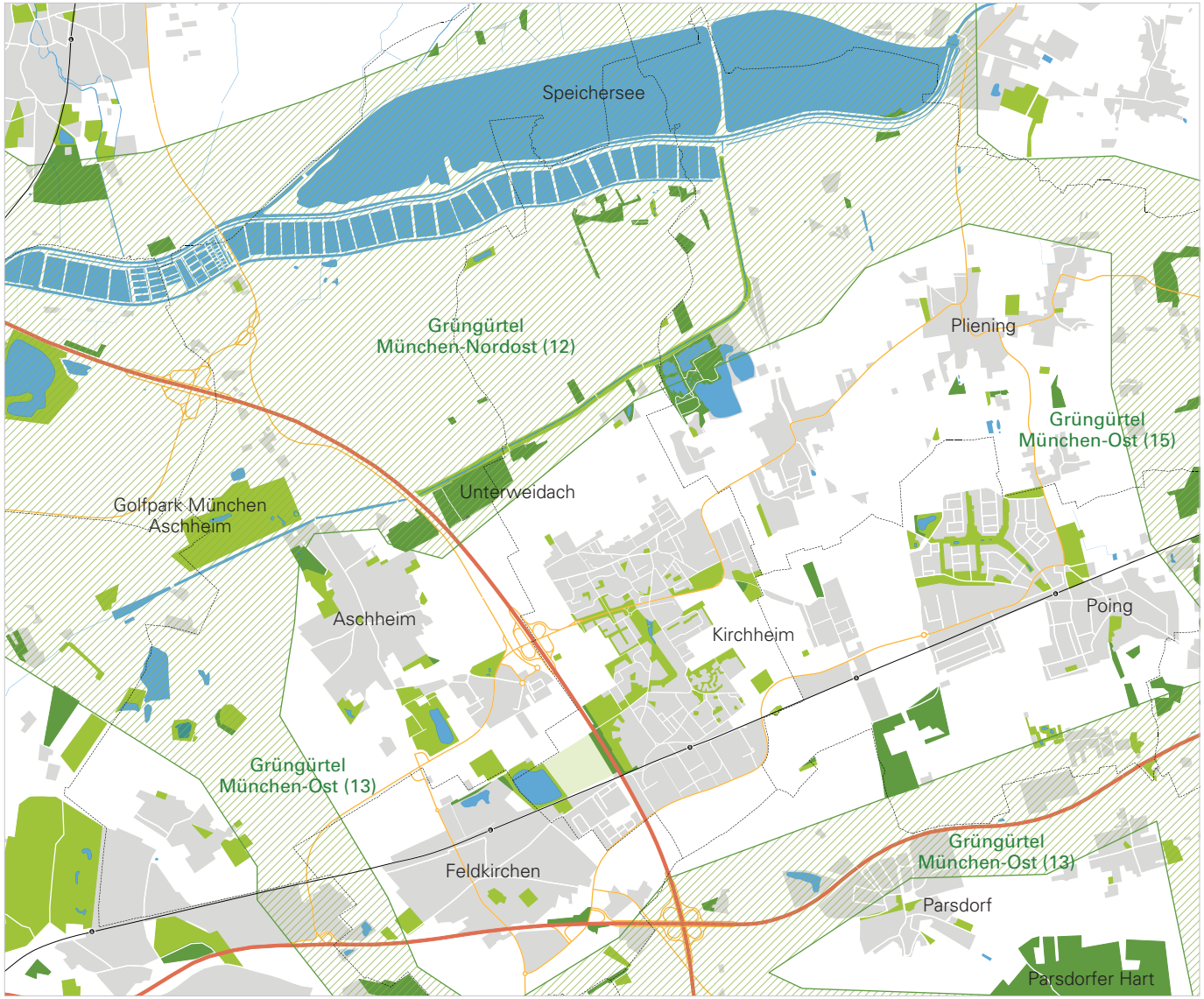
- Wohnortnahe Grün- und Freiflächen
- Ortsränder
- Ortspark
- Sport- und Grünfunktionsflächen

7 GRÜNSTRUKTUR

7.1 LANDSCHAFTLICHE STRUKTUR - REGIONALE EINBINDUNG

Das landschaftliche Umfeld von Kirchheim wird geprägt durch den in Ost-West-Richtung verlaufenden Grüngürtel München - Nordost, der auf Kirchheimer Gemeindegebiet die nördlich an den Ort angrenzenden Ackerflächen sowie in Teilen den Speichersee umfasst. Westlich von Aschheim und östlich von Poing verlaufen großzügige radiale Freiflächen in Nord-Süd-Richtung und Grüngürtel, die den Grüngürtel München - Nordost an den Grüngürtel München-Ost (Luftaustauschbahn südlich der Siedlungsschwerpunkte Kirchheim bei München und Poing und nordöstlich der Messestadt Riem) anbindet.

Diese regionalen Grünzüge sind wichtige Klimaschneiden in dem dichten Siedlungsraum. Vor allem der großflächige Speichersee ist für die angrenzenden Kommunen von Bedeutung, da er ein wichtiges Kaltluftentstehungsgebiet darstellt.



7 GRÜNSTRUKTUR

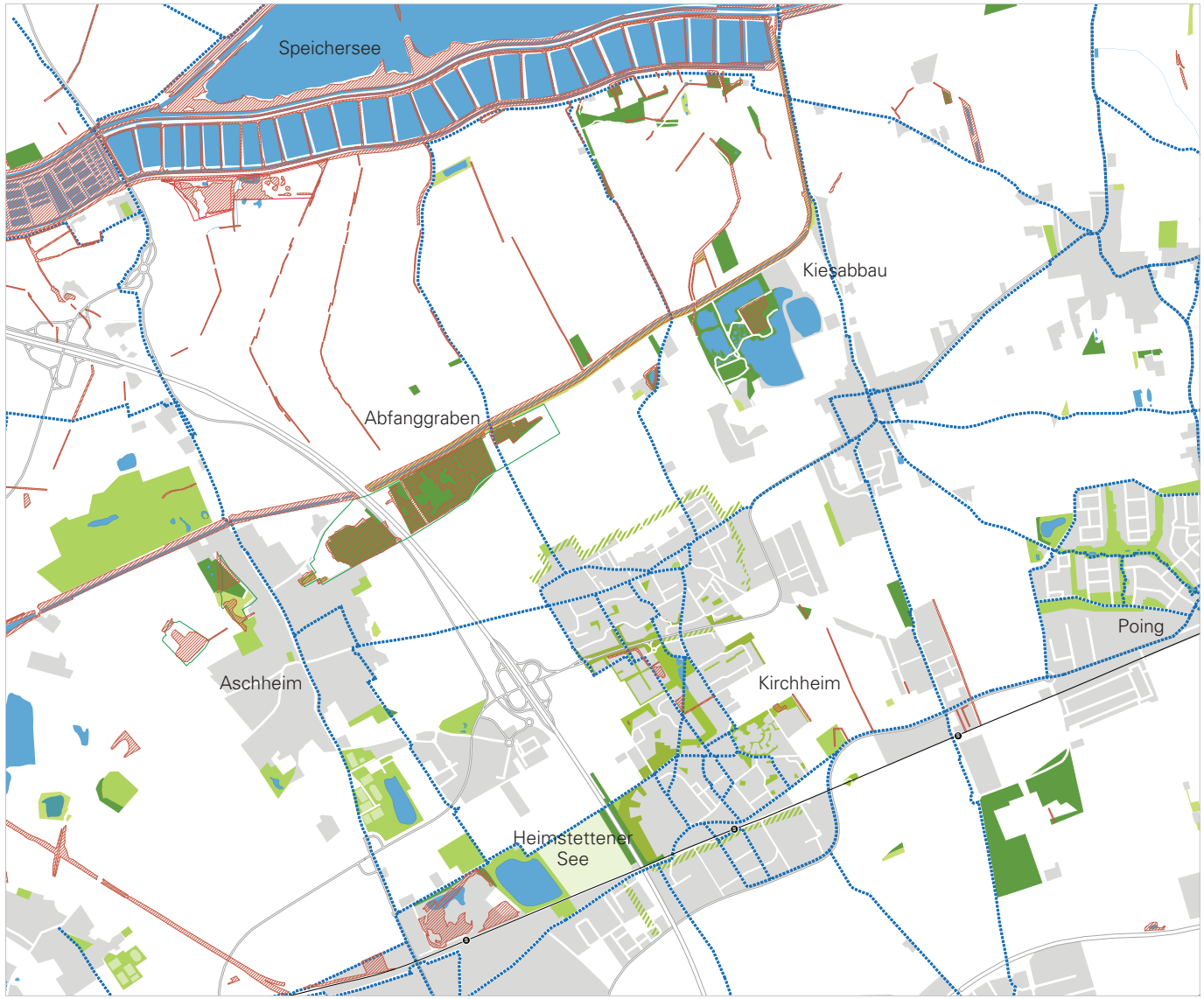
7.1 LANDSCHAFTLICHE STRUKTUR - SCHUTZGEBIETE

Das nördliche Gemeindegebiet wird dem Erdinger Moos zwischen Ismaninger Speichersee und Flughafen München zugeordnet. Die Flächen werden vor allem landwirtschaftlich, vorwiegend als Ackerland genutzt.

Gräben zwischen den landwirtschaftlichen Parzellen sind in Teilen an den Rändern mit Hecken und Gebüsch bewachsen und als Biotope eingetragen. Sie verbinden den Speichersee und seine vorgelagerten Fischteiche, die als Vogelschutzgebiet eingestuft sind, mit dem südlich verlaufenden Abfanggraben. Zwei der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Gräben werden von ausgeschilderten Radwegen des überörtlichen Wegenetzes begleitet.

Südlich des Abfanggrabens befindet sich auf dem Gemeindegebiet von Kirchheim und Aschheim eine Laubmischwaldfläche, die als Landschaftsschutzgebiet eingetragen ist. Mit der baulichen Entwicklung „Kirchheim 2030“ wird diese Fläche im Rahmen der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen erweitert. An der östlichen Gemeindegrenze auf Gemeindefläche von Pliening befindet sich eine Kiesabbaufläche, die nach Beendigung des Kiesabbaus renaturiert werden wird. Damit existieren im Norden der Siedlungsfläche von Kirchheim geeignete Grundbausteine zum Aufbau einer Grünvernetzung.

Westlich von Heimstetten wurde die an das Gebiet des Heimstettener Sees angrenzende Ackerfläche im Flächennutzungsplan bereits als mögliche Freizeitfläche gekennzeichnet.



7 GRÜNSTRUKTUR

7.2 INNERÖRTLICHES GRÜNFLÄCHENANGEBOT - GEMEINDEGEBIET

Die Gemeinde Kirchheim hat sich in der bisherigen Ausformung des Siedlungsaufbaus aus zwei Siedlungsschwerpunkten ausgebildet. Dementsprechend haben sich auch zwei unterschiedliche Grünflächennetze ausgebildet, die durch einen breiten Grünkorridor südlich der Staatsstraße getrennt waren. Folglich gibt es in Kirchheim z.B. zwei Sportflächenareale in räumlich getrennter Lage.

Mit der Neuplanung von Kirchheim 2030 soll auch das Grünflächennetz vervollständigt werden. Neben dem Ortspark als neue grüne Mitte werden grüne Ortsränder am nördlichen Siedlungsrand von Heimstetten ergänzt.

Entwicklungspotenzial wird vor allem in einer Ergänzung der Grünvernetzung in Nord-Süd-Richtung gesehen. Damit wäre auch eine Anbindung an den nördlich gelegenen Speichersee denkbar.

Vor allem die abriegelnde Funktion der flächigen Gewerbegebiete sollte durch gezielte Grünachsen in schlüssiger Weise durchbrochen werden. Auch begleitende Grünverbindungen an bestehenden Wegeachsen wie z.B. die Ausbildung von grünen Fugen entlang der S-Bahntrasse oder innerhalb der großflächigen Gewerbegebiete können eine sinnvolle Ergänzung der Grünvernetzung darstellen.

7 GRÜNSTRUKTUR

7.2 INNERÖRTLICHES GRÜNFLÄCHENANGEBOT - WOHNORTNAHE GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Die wohnungsnahen Grünflächen sind entsprechend der Bebauungsstruktur sehr unterschiedlich ausgebildet. Soll der Stadtraum entsprechend seiner Besonderheiten erhalten und weiterentwickelt werden, so müssen auch die den Quartieren zugeordneten Grünflächen entsprechend ihrer jeweiligen Besonderheit behandelt werden.

Hofstellen mit bestehender oder ehemaliger landwirtschaftlicher Nutzung sind geprägt von den großflächigen, versiegelten Höfen auf denen alle Funktionen des Freiraums angeordnet sind. Eine Begründung findet man über die Gartenflächen im Gebäudeumfeld und den mitunter sehr markanten Hofbäumen, Hecken und Strauchflächen. Durch die einsehbare Ausbildung der Grundstücke wirkt die Begrünung in den öffentlichen Raum.

Die Siedlungen der 70er und 80er Jahre zeichnet sich aus durch eine kleinteilige Grünflächenstruktur, die kleinflächigen öffentlichen Grünflächen dienen v.a. als Spielplätze. Durch die überwiegend autofreie Organisation des direkten Wohnumfeldes gibt es eine Vielzahl begrünter fußläufiger Fußwege. Das engmaschige Grünflächennetz lässt die Wohnquertiere trotz hoher baulicher dichte und kleinen und wenigen privaten Gärten stark durchgrünt wirken. Übergeordnete Grünzüge sind in diesen Siedlungsbereichen kaum vorhanden.

In den Wohnquartieren der 90er Jahre wurden die nutzbaren Grünflächen als durchgängige Grünachsen ausgebildet. Es sind vielfach weitläufige begrünte Ortsränder mit nutzbaren Wiesenflächen und einzelnen Baum- und Strauchgruppen. Diese Siedlungsform schafft ein Netz zusammenhängender Grünstrukturen, die als Basis eines übergeordneten Grünflächennetzes genutzt werden kann.

Die Grünflächen des neu geplanten Wohnquartiers Kirchheim 2030 sind als grüne Fugen zwischen den verdichteten Baustrukturen angeordnet. Zum Teil sind diese Grünflächen direkt an die neuen Ortspark angebunden. Diese räumliche Anbindung kann als Grundstruktur eines Grünflächennetzes genutzt werden, das sowohl die Belange von Frischluftschneisen sowie den sensiblen Umgang mit Wasser bedienen könnte.

7 GRÜNSTRUKTUR

7.2 INNERÖRTLICHES GRÜNFLÄCHENANGEBOT - ORTSRÄNDER

In Kirchheim sind die Ortsränder entsprechend der Bauphasen der Wohnsiedlungen sehr unterschiedlich ausgebildet. Die Wohnquartiere der 70er und 80er Jahre weisen vor allem kleinflächige Grünflächen innerhalb der Siedlung auf. Am Siedlungsrand stoßen die privaten Grundstücke unmittelbar an landwirtschaftliche Flächen. Der Intensivierung der Landnutzung fallen begrünte Ackerränder weitgehend zum Opfer, damit liegen die Siedlungskanten direkt an Ackerflächen. Diese Ausbildung der Ortsränder findet sich v.a. an den Siedlungskanten vom Ortsteil Kirchheim.

In späteren Bauphasen wurden Grünflächen der Wohnbebauung zusammengefasst in Form von weitläufigen Grünstreifen am Siedlungsrand. So entstanden durchgängige Grünverbindungen im Übergang der Siedlung zur freien Landschaft. Man findet diese begrünten Ortsränder insbesondere am nördlichen und westlichen Siedlungsrand des Ortsteils Heimstetten. Mit der Neubebauung Kirchheim 2030 soll dieser Grünflächenverbund nach Osten weitergeführt werden.

Die vorhandenen und geplanten Ortsränder bilden eine gute Basis zur Ausbildung eines durchgängigen Grünverbundsystems, in dem die artenreichen Wiesen- und Gehölzflächen im Stadtgebiet zu einem schlüssigen Gesamtnetz verbunden werden. Eine Ergänzung der Ortsränder erscheint vor allem am nördlichen Siedlungsrand von Kirchheim anstrebenswert. Mit einer Anbindung an die nördlich gelegenen Gehölz- und Wiesenflächen könnte ein Biotopverbund bis an den Speichersee entwickelt werden. Neben der positiven Auswirkungen zur Verbesserung der Artenvielfalt im Gemeindegebiet würde sich ein grüner Ortsrand in Kirchheim durch die Staubbindung und Reduzierung von Hitzespitzen für die Anwohner positiv auswirken.

7 GRÜNSTRUKTUR

7.2 INNERÖRTLICHES GRÜNFLÄCHENANGEBOT - ORTSPARK

Mit dem neuen Ortspark wird in Kirchheim eine „grüne Mitte“ ausgebildet, die die angrenzenden Wohngebiete und Gemeinbedarfsflächen miteinander verbindet. Die Grünfläche wird im Rahmen der Landesgartenschau 2024 umgesetzt. Die Parklandschaft verläuft parallel zum neu geplanten Band öffentlicher Einrichtungen, die ebenfalls ein begrüntes Umfeld erhalten. Damit besteht die Chance zur Ausgestaltung eines großzügigen, engmaschig vernetzten öffentlichen Raums. Grundlage dafür ist, dass die einzelnen Bauvorhaben genau aufeinander abgestimmt werden, v.a. in der Planung von Lage und Ausbildung von Eingangsbereichen und Rückseiten der neuen Gebäude. Aber auch die durchgängige Ausgestaltung der Freiflächen mit abgestimmten Materialien und Elementen führt zu einem großzügigen Gesamteindruck.

Die Planung sieht vor, den dichten Gehölzbestand, der im Planungsgebiet gegenwärtig besteht, zu erhalten. Es entstehen weitläufige Flächen, die in der Abfolge die Landschaftsräume Wiese, Wald, Gehölzsaum, See nachbilden. Werden die Bereiche entsprechend ausgebildet kann hier eine vielfältige und artenreiche Parkfläche entstehen. Voraussetzung hierbei ist, dass das Nebeneinander von intensiv genutzten Flächen und ruhigen, der Natur vorbehaltenen Flächen genau konzipiert wird.

Südlich an den Rathausneubau schließt eine Wasserfläche an. Das Nebeneinander von Rathaus mit Veranstaltungsräumen und der Parkfläche mit Teich ermöglicht die Ausbildung eines attraktiven Treffpunktes.

Im Westen grenzen an die neue Grünfläche die geplanten verdichteten Wohnbauflächen an. In Teilen schließen die „grünen Fugen“ zwischen den Wohnquartieren direkt an den neuen Park an. Dies ermöglicht den Aufbau eines durchgängigen Grünverbundsystems. Dabei werden auch Konzepte der wassersensiblen Stadt möglich, wenn zum Beispiel Oberflächenwasser in den grünen Fugen zurückgehalten und versickert wird und Überflutungsflächen bei Starkregenereignissen im neuen Park vorgehalten werden.

Blick auf Wiesen-Sphäre (Quelle: SINAI Landschaftsarchitekten)

Blick auf Wasser-Sphäre (Quelle: SINAI Landschaftsarchitekten)

Ortspark, Stand: Juli 2020 (Quelle: SINAI Landschaftsarchitekten)

7 GRÜNSTRUKTUR

7.2 INNERÖRTLICHES GRÜNFLÄCHENANGEBOT - FREIZEIT- UND FUNKTIONSFLÄCHEN

Freizeitflächen

An der westlichen Gemeindegrenze nördlich der S-Bahntrasse befindet sich die Freizeitfläche des Heimstettener Sees. Die ehemalige Kiesabbaufläche stellt einen wichtigen Erholungsraum der Gemeinde dar. Im Westen grenzt das Areal an die noch im Betrieb befindliche Kiesabbaufläche auf dem Gemeindegebiet von Feldkirchen, die nach Beendigung des Abbaus voraussichtlich renaturiert werden wird. Die vorhandene Ackerfläche östlich des Heimstettener Sees ist im Flächennutzungsplan als Freizeitfläche eingetragen. Damit entsteht langfristig ein großzügiges Freizeitareal nördlich der Bahngleise.

Funktionsgrünflächen

Der Friedhof mit dem Biotop einer naturnahen Baum-/Strauchhecke befindet sich östlich der Heimstettener Siedlungsflächen. Südlich an das Kirchheimer Gewerbegebiet anschließend liegt eine Fläche des Kleingartenvereins.

Das archäologische Freilichtmuseum Bajuwarenhof, das im Süden an die Heimstettener Sportflächen anschließt, bildet eine merowingerzeitlichen Hofanlage nach. Hier wird die bäuerlichen Lebens- und Arbeitswelt des 6. und 7. Jahrhunderts nach Chr. dargestellt. Das Gelände wird vom Förderverein Bajuwarenhof Kirchheim betrieben.

Sportflächen

Im Gemeindegebiet gibt es zwei Flächen für Sportnutzung in räumlich getrennter Lage. Im Gemeindegebiet Kirchheim liegt eine Sportfläche zwischen dem Gewerbegebiet und der Staatsstraße. Hier sind Fußball- und Tennisfelder angesiedelt. Der Bereich ist über die Florianstraße im Norden angebunden, eine Querung über die Staatsstraße besteht im Bereich des Sportareals nicht, so dass es nach Süden keine direkten Wegeanbindung hat. Das Vereinsheim mit angrenzendem Gasthaus und Biergarten sind wichtige Anlaufpunkte in der Gemeinde. In Heimstetten befindet sich ein zweites Sportareal nordwestlich des Dorfkerns, mit dem Trainingsgelände des OCR und dem Sportpark Heimstetten. Die Fläche schließt nach Westen direkt an die Böschung zur Autobahn an. Durch die getrennte Lage der Sportareals sind Synergien in der Nutzung schwierig. Allerdings erscheinen beide Standorte in Randlage im Hinblick auf Emissionsschutz und Erreichbarkeit sinnvoll. Das Zusammenlegen der beiden Sportflächen wäre aus städtebaulicher Sicht deshalb nicht zwingend anzustreben.

7 GRÜNSTRUKTUR

7.3 AUSSAGEN AUS DER BETEILIGUNG

Zukunftsforum / Bürgerbeirat (2009)

STÄRKEN

- (landwirtschaftliche) Freiflächen
- attraktive Freizeitflächen (Heimstettener See, Hausner Moos), Feld und Wald mit Rad erreichbar, Weg nach Grub
- viele Spielplätze in Wohnortnähe

SCHWÄCHEN

- keine Baumschutzverordnung mehr
- Großbäume werden auf Baugrundstücken abgeholzt
- Wege zu den Grünflächen unattraktiv
- kein Park / Wald im Ort oder in der Nähe
- keine zentrale Grünanlage

ANMERKUNGEN

- Rasenspielfeld, innerörtliche Freizeitflächen / Park, innergemeindliche Grün- / Naherholungsflächen

Kirchheim 2030 - Themenabend Ortspark (2019)

VEGETATION UND GRÜNFLÄCHEN

- naturnaher Landschaftspark
- Unterhalt des Parks soll nicht zu viel kosten
- Bepflanzung durch verschiedene Baumgruppen
- Lehrpfad, u.a. auch mit Giftpflanzen (mit Erklärung)
- Wiesenfläche (auch Rasen) wird bevorzugt, teilweise auch Blüh- und Spielwiesen
- essbare Früchte (Bäume, Sträucher) in Teilbereichen
- Bestandsgrün möglichst erhalten (vorhandene wertvolle Baumgruppen ggf. verpflanzen)
- Hundewiese (evtl. mit Einfriedung)
- Wasserspielplatz / Wasserbiotop
- Hügel / Aussichtspunkt im Bereich des Lärmschutzwalls der Staatsstraße
- bei Sportflächen im / am Park soll der Lärmschutz beachtet werden

RAD- UND FUSSWEGE / BELEUCHTUNG

- Hauptwege „asphaltiert“ (befestigt), etwa 4-Personen-breit, beleuchtet und für Räumarbeiten geeignet
- Nebenwege nicht asphaltiert, nicht beleuchtet und etwa 2-Personen-breit („Sand- Kiesweg“, wassergebundene Decke)
- Hauptweg kein „Radschnellweg“
- Barrierefreiheit: geteerte Wege im Park v.a. für Rollator-Nutzer und Rollstuhlfahrer, für Menschen mit Sehbehinderung sollen die Enden der Parkwege (mit Bodenrillen o.ä. markiert werden

AUSSTATTUNG

- Umweltgarten mit Erklärungen
- gemeinsame Aufenthaltsflächen sowie Sport- und Spielmöglichkeiten für Jung und Alt
- verschiedene Sitzmöglichkeiten, die über die ‚normalen‘ Parkbänke hinausgehen.
- Wasser zum Erleben, v.a. für Kinder und Tiere
- Abfalleimer in Sichtweite
- kein Kiosk, um die Ortskerne nicht zu schwächen
- natürlicher Sonnenschutz durch Bäume
- in die natürliche Umgebung integrierter Trimm-dich-Pfad (z.B. Baustämme, Slackline zwischen zwei Bäumen etc.)

Zukunftsforum Oktober 2009 (Quelle: www.kirchheim2030.de)

7 GRÜNSTRUKTUR

7.4 ZUSAMMENFASSUNG

STÄRKEN

- Speichersee als großflächiger Erholungsraum, Landschaftsraum und Kaltluftentstehungsraum in unmittelbarer Nähe
- Gräben z.T. mit Bepflanzung als Grünverbindung vom Speichersee bis zum Siedlungsgebiet Kirchheim vorhanden
- Heimstettener See als Freizeit- und Erholungsfläche im Ort, Erweiterung der Fläche im FNP vorgesehen
- Neuplanung einer neuen zentralen Grünen Mitte durch den Ortspark als Natur- und Erholungsraum
- gute Durchgrünung der bestehenden und neu geplanten Wohnquartiere
- innere grüne Ortsränder entlang von Siedlungen in Heimstetten vorhanden, Ergänzung im Rahmen von Kirchheim 2030 geplant
- gutes Angebot an Freizeitsportflächen (zwei Sportzentren im Gemeindegebiet)
- Bajuwarenhof als attraktives Freizeitangebot im Ort
- Ergänzung der Grünvernetzung vorgesehen (Bepflanzung entlang Autobahn und entlang Staatsstraße, Neustrukturierung von Gewerbeflächen)

SCHWÄCHEN

- Großflächige Gewerbegebiete durchschneiden den Landschaftsraum, kaum Grünverbindungen vorhanden
- Verkehrstrassen als starke Barrieren im Grünverbindungsnetz
- nördlicher Siedlungsrand von Kirchheim schließt direkt an Ackerfläche an, keine angemessene Ortsrandausbildung vorhanden
- „grüne“ Wegeanbindung entlang der S-Bahn-Trasse kaum ausgebildet

8 NACHHALTIGKEIT & KLIMA

8.0 THEMEN ZUR BETRACHTUNG VON NACHHALTIGKEIT UND KLIMA

In Kirchheim sollen die Ursachen des Klimawandels bestmöglich reduziert sowie eine Abmilderung der Folgen des Klimawandels ermöglicht werden. Zu diesem Zweck sollen sämtliche politischen Entscheidungen einer grundlegenden Betrachtung der klimatischen Auswirkungen unterzogen werden.

Die Berücksichtigung des Thema Klima in der Stadtentwicklung soll nicht zum Verlust grundlegender wirtschaftlicher und baulicher Handlungsfähigkeit führen.

Nachhaltiges Bauen

- Bauweisen zum Erhalt von Ressourcen
- Bauweisen mit langem Nutzungshorizont

Anpassung an den Klimawandel

- Wassersensible Stadt
- Sorgsamer Umgang mit Trinkwasser
- Hitzeangepasste Stadt

8 NACHHALTIGKEIT & KLIMA

8.1 NACHHALTIGES BAUEN - BAUWEISEN ZUM ERHALT VON RESSOURCEN

Bauen im Kontext von Nachhaltigkeit bedeutet, dass beim Bau eines Gebäudes oder einer Freifläche der Umgang mit den verbauten Materialien zum Zeitpunkt des Rückbaus mit bedacht wird. Das heißt, es kommen grundsätzlich solche Elemente und Bauweisen zum Einsatz, deren Materialien beim Abbruch in den Rohstoffkreislauf zurückgeführt werden können. Materialien, die beim Abbruch zu Müll werden oder nur mit erhöhtem Aufwand recycelbar sind, werden vermieden. Dies sind zum Beispiel alle mehrschichtig verklebten Elemente. Es kommen verstärkt Baumaterialien aus solchen Rohstoffen zum Einsatz, die umgänglich vorhanden bzw. „nachwachsend" sind oder die recycelt wurden.

Bei der Planung werden gezielt geeignete Produkte und Detailausbildungen ausgewählt. Dies erfordert vom Architekten eine gezielte Ausrichtung und ein großes Know-How über Bauweisen und Herstellerfirmen.

Die Kommune kann private Bauwerber informieren und zu geeigneten Vorgehensweisen beraten, oder über die Auslobung von Preisen und Präsentationen eine derartige Bauweise bewerben. Eigene Bauvorhaben können auf das Prinzip des nachhaltigen Bauens ausgerichtet werden.

In Kirchheim werden in den kommenden Jahren mehrere Gebäude durch die Kommune neu erstellt. Für alle Bauvorhaben, die in der Planung noch nicht zu weit vorangetrieben sind, ist eine Ausrichtung auf Nachhaltigkeit ohne größeren Aufwand möglich. Da die Ausrichtung auf nachhaltiges Bauen auch mit einer Anpassung des Konzeptes einher gehen kann, ist eine möglichst frühzeitige Ausrichtung sinnvoll, um Mehrkosten durch Umplanungen zu vermeiden.

Bei privaten Bauvorhaben, die durch eine Anpassung des Baurechts durch die Gemeinde ermöglicht werden, kann die Kommune steuernd eingreifen. In die Bauleitplanung begleitenden städtebaulichen Verträgen können mit dem Bauwerber Maßstäbe und Qualitätsstandards der Neubebauung verhandelt werden.

Ein weiteres Prinzip zum Erhalt von Ressourcen liegt in der flächensparenden Bauweise, die eine sparsamen Umgang mit der Ressource „Grund und Boden" vorsieht. In Kirchheim sind neben den bereits projektierten Bereichen Potenziale zur Innenentwicklung vorhanden. Allerdings können die vorhandenen Gebäude von mehr Menschen genutzt werden, wenn Grundrisse an aktuelle Anforderungen der Wohnraumnutzung angepasst werden.

8 NACHHALTIGKEIT & KLIMA

8.1 NACHHALTIGES BAUEN - BAUWEISEN MIT LANGEM NUTZUNGSHORIZONT

Ein Prinzip der Nachhaltigkeit bedeutet, dass Gebäude und Freiflächen so erstellt werden, dass sie über einen langen Zeitraum nutzbar sind. Es werden vor allem langlebige Materialien eingesetzt. Alternde Bauteile können ohne größeren baulichen Aufwand ersetzt werden.

In der Organisation der Grundrisse und Flächenanordnungen sollte eine langfristige Nutzung frühzeitig mit gedacht werden. Grundrisse können so gestaltet werden, dass sowohl kleinere wie auch große Nutzungseinheiten sinnvoll möglich sind. So kann das Gebäude auf sich ändernde Anforderungen angepasst werden. Grundsätzlich sind Gebäude mit einer robusten Erschließungsstruktur leichter zu reorganisieren als Sonderlösungen.

Für Freiräume gilt diese Prinzip analog. In einen robusten Grundstruktur können Einzelflächen nach Anforderung unterschiedlich ausgebildet werden, ohne dass die Flächen in ihrer Gesamtheit umgestaltet werden müssen.

In Kirchheim kann dieses Prinzip bei der bestehenden Wohnbebauung umgesetzt werden. Die großflächigen Wohneinheiten entsprechen nicht mehr den Anforderungen bezüglich Haushaltsgrößen und Bevölkerungsstruktur. Gemeinsam mit interessierten Privateigentümern können Lösungen zum Umbau der vorhandenen Bebauung exemplarisch erarbeitet werden. Erkenntnisse aus dem gemeinsamen Planungsprozess könnten in Form von „Best-Practice“-Beispielen und Handlungsempfehlungen anderen Eigentümern zur Verfügung gestellt werden.

8 NACHHALTIGKEIT & KLIMA

8.2 ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL - WASSERSENSIBLE STADT

Das Prinzip der „Schwammstadt" beschreibt ein Entwässerungssystem, bei dem das Oberflächenwasser verlangsamt und gezielt abgeleitet wird. Das Wasser bleibt länger an der Oberfläche und wird flächig über die oberen Bodenschichten versickert. Damit kann mehr Wasser versickern, was zu einer Kühlung der Lufttemperatur und damit zu einer Abmilderung von Hitzespitzen führt. Da das Wasser den oberen Bodenschichten zugeführt wird, ist es für Pflanzen besser verfügbar. Dies ist vor allem im Hinblick auf sinkende Grundwasserspiegel und Trockenperioden sinnvoll. Das stärkere Pflanzenwachstum führt zusätzlich zu einer erhöhten Verdunstung und einer besseren Staubbindung.

Durch die Verlangsamung des Wasserabflusses werden die Wassermengen bei Großregenereignissen verzögert an tiefe Schichten oder an die Kanalisation abgegeben. Eine schnelle Addition der Wassermengen und damit die Gefahr von Hochwasser wird verringert. In Überflutungsmodellen können die erforderlichen Flächen ermittelt werden.

Mit der Ausbildung von flächigen Versickerungsflächen entstehen wechselfeuchte Wiesen, die ein gutes Habitat für eine vielfältige Pflanzen- und Tierwelt darstellen.

In Kirchheim ist der städtebauliche Aufbau der Neubebauung von „Kirchheim 2030" gut geeignet, die Prinzipien der Schwammstadt umzusetzen. Die einzelnen Grünfugen zwischen den Baufeldern sind an die gemeinsame Grüne Mitte des Ortsparks angebunden. Diese Flächen können genutzt werden, das Oberflächenwasser flächig aufzunehmen und langsam zu versickern. Zusätzlich können Speichermatten auf den begrünten Dächern zu einem verzögerten Wasserabfluss und zu einer stärkeren Verdunstung genutzt werden. Die neue Parkfläche in zentraler Lage wäre grundsätzlich geeignet, um bei Starkregenereignissen größere Wassermengen aufzunehmen.

Durch die Ausrichtung der vorliegenden Planungen auf die Belange des gezielten Wasserabflusses kann die Nutzbarkeit der Flächen ergänzt werden.

In Straßenräumen ist eine gezielte Versickerung durch den Bau von Baum-Rigolenversickerungen möglich. Offene Baumscheiben werden als Versickerungsmulden zum Sammeln des Oberflächenwassers genutzt. Dieses wird unterhalb der Baumscheibe in sickerfähigen Substraten gesammelt und langsam an den Untergrund abgegeben. Das Entwässerungssystem über die Baumscheiben bedarf eines reduzierten Einsatzes von Streusalz, da eine Versalzung der Baumsubstrate zu einer Schwächung des Pflanzenwachstums führt.

8 NACHHALTIGKEIT & KLIMA

8.2 ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL - SORGSAMER UMGANG MIT TRINKWASSER

Maßnahmen zur Sicherung der Verfügbarkeit von Wasser werden derzeit in bayerischen Kommunen nur wenig diskutiert, da die vorhandenen Ressourcen als ausreichend eingeschätzt werden.

Gleichzeitig wird aus vorliegenden Prognosen deutlich, dass die Veränderung des Klimas, aber auch die Art unserer Flächenbewirtschaftung (z.B. durch Nitratbelastung von Trinkwasser durch Landwirtschaft) Auswirkungen auf den Wasserhaushalt haben. Ob und in welchem Umfang dies zu einer Verknappung von Trinkwasser führen kann, wird unterschiedlich diskutiert.

Da eine Umstellung der Wasserwirtschaft langfristig geplant werden muss, ist eine Betrachtung von möglichen Herangehensweisen mitunter sinnvoll. Grundlegend werden unterschiedliche Wege zum veränderten Umgang mit Wasser beschrieben.

Eine Senkung des Wasserverbrauchs kann z.B. durch die Vermeidung von Leckagen im Leitungssystem durch regelmäßige Wartungen und Erneuerungen des Wassernetzes erfolgen. Mit der Anwendung neuer Technologien können Lecklagen im öffentlichen Leitungssystem leichter gefunden und behoben werden.

Für die Wiederverwendung von Grauwasser, d.h. aller häuslichen Abwässer, die nicht von Toiletten kommen, stehen unterschiedliche technische Lösungen zur Verfügung. Dieses Abwasser kann direkt vor Ort behandelt oder unbehandelt für nicht-Trinkwasser-Verwendungen wie Toilettenspülung, Autowäsche oder bei der Gartenarbeit bereit gestellt werden. Auch Regenwasser kann gezielt gesammelt und für nicht-Trinkwasser-Verwendungen genutzt werden.

In Kirchheim bietet der großflächige Neubau von Wohn- und Gemeinbedarfsflächen die Möglichkeit einen grundsätzlich neuen Umgang mit der Ressource Trinkwasser vorzubereiten. Im Rahmen von Neubaumaßnahmen kann der finanzielle und bauliche Aufwand zur Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen wie zum Beispiel ein doppeltes Wasserversorgungsnetz im Gebäude oder Zisternen gering gehalten werden. Dies bedarf jedoch eines durchgängigen und schlüssigen Gesamtkonzeptes, das bis in die Detailplanung weitergeführt werden muss.

Eine nachhaltige Nutzung der städtischen öffentlichen Wasserversorgung erfordert auch die Sensibilisierung der Öffentlichkeit für Gewässerschutzfragen. Neben der gezielten Information sind auch Unterstützungen der Verbraucher bei fundierten Entscheidungen zur Wasser- und Energieeinsparung sinnvoll.

8 NACHHALTIGKEIT & KLIMA

8.2 ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL - HITZEANGEPASSTE STADT

Aufgrund der globalen Erwärmung infolge des Klimawandels ist in Städten in den nächsten Jahrzehnten mit einer Zunahme der Hitzeperioden zu rechnen. Dies hat vor allem im bebauten Umfeld erhebliche Auswirkungen. Stein, Beton und Asphalt speichern die Energie aus Sonnenstrahlen und warmer Luft als Wärme. Dicht aneinandergereihte Häuser verhindern, dass sich die Luft durchmischt. Niederschläge fließen durch die Kanalisation schnell ab. Da die meisten Böden versiegelt sind, kann nur wenig Wasser verdunsten und die Stadt kühlen.

Die Wirkungen des Stadtklimas sind vor allem im Sommer zu spüren. Dann liegen die Temperaturen abends und nachts um bis zu zehn Grad Celsius höher als im Umland. Dies ist für die Menschen von elementarem Interesse, da heute bereits 74 % der deutschen Bevölkerung in Städten lebt.

Um die Folgen der Erwärmung in Sommermonaten zu mindern sind verschiedenen Maßnahmen möglich. Ein zentrales Thema ist dabei der Erhalt bzw. der Aufbau von Frischluftschneisen und Kaltluftentstehungsgebieten. Diese werden in Regionalplänen definiert. In Landschaftsplänen können im Umfeld der Stadt zusätzliche Frischluftentstehungsflächen geplant und entwickelt werden. Dies können zum Beispiel breite begrünte Ortsränder sein.

Zusätzlich kann die Stadtstruktur umgestaltet werden. Durch die gezielte Ausgestaltung von Fassaden und Belagsflächen bei allen Neubau- und Sanierungsarbeiten kann eine Rückstrahlung gemindert und der Albedo-Effekt erhöht werden. Durch die Verwendung von Materialien und Anstrichen mit einer hohen Albedo (hohe Reflektion der Sonnenstrahlen) wird ein Aufheizen der Dächer und damit eine hohe Wärmespeicherung vermieden. Allerdings ist darauf zu achten, dass keine unerwünschte Blendwirkung für den Straßenraum ausgeht.

Zusätzlich kann durch die Pflanzung von mehr Stadt- und Straßenbäumen und die Anbringung von baulichen Elementen eine Verschattung der Flächen ermöglicht werden. So kann die Wärmespeicherung im Stadtkörper gemindert werden. Mit der Schaffung von begrünten Dächern und der Entsiegelung von befestigten Flächen wird die Verdunstung erhöht und damit die Temperatur gemindert.

Nicht zuletzt führt eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens durch eine Anpassung des Modal Split und eine Reduktion von Verbrennungsmotoren zur Minderung von Hitzespitzen im städtischen Umfeld.

Bäume können CO_2 aus der Luft aufnehmen und tragen so zur Verbesserung der CO_2-Bilanz bei. Gleichzeitig führt die Verdunstung der Bäume zu einer Reduzierung von Temperaturspitzen im Sommer. Aus dem Blickwinkel des Klimaschutzes und der Maßnahmen zum Ausgleich der Folgen der Klimaveränderung ist daher ein Erhalt beziehungsweise eine Ergänzung von baumbestandenen Flächen im Gemeindegebiet anzustreben.

Um den Baumbestand im Gemeindegebiet langfristig zu erhalten sollte geprüft werden, ob der vorhandene Baumbestand in seiner Artenwahl den zukünftigen Anforderungen an den Standort gerecht werden kann. Vor allem die steigenden Temperaturen mit längeren Hitze- und Trockenheitsperioden stellt für viele heimische Bäume in der Stadt eine hohe Herausforderung dar.

Bei der Neupflanzung von Straßenbäumen sollten vor allem die Baumarten zum Einsatz kommen, die mit dem Klimawandel und den heutigen Stressfaktoren einer Stadt besser zurechtkommen. Daneben sollten auch technische Maßnahmen zum Einsatz kommen, die die Standortbedingungen der Bäume verbessern (bspw. Ausbildung der Baumscheiben, Bewässerung).

Eine Sicherung der vorhandenen Bäume (bspw. durch Baumschutzsatzung) und ein Ermöglichen von neuen Baumstandorten (z.B. durch den Umbau von Straßenräumen und die Schaffung von Grüninseln) sollte ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung sein.

8 NACHHALTIGKEIT & KLIMA

ZIELE & MASSNAHMEN

INHALTSVERZEICHNIS

HANDLUNGSFELD 01 - BRUNNENZENTRUM ..... SEITE 120

HANDLUNGSFELD 02 - DORFKERN HEIMSTETTEN ..... SEITE 124

HANDLUNGSFELD 03 - RÄTER-EINKAUFSZENTRUM ..... SEITE 128

HANDLUNGSFELD 04 - ORTSKERN KIRCHHEIM ..... SEITE 132

HANDLUNGSFELD 05 - GEWERBEGEBIET KIRCHHEIM „URBANES GEBIET“ ..... SEITE 136

HANDLUNGSFELD 06 - BAND ÖFFENTLICHER EINRICHTUNGEN AM ORTSPARK ..... SEITE 140

HANDLUNGSFELD 07 - S-BAHNHOF ..... SEITE 144

HANDLUNGSFELD 08 - WOHNEN ..... SEITE 148

HANDLUNGSFELD 09 - MOBILITÄT ..... SEITE 150

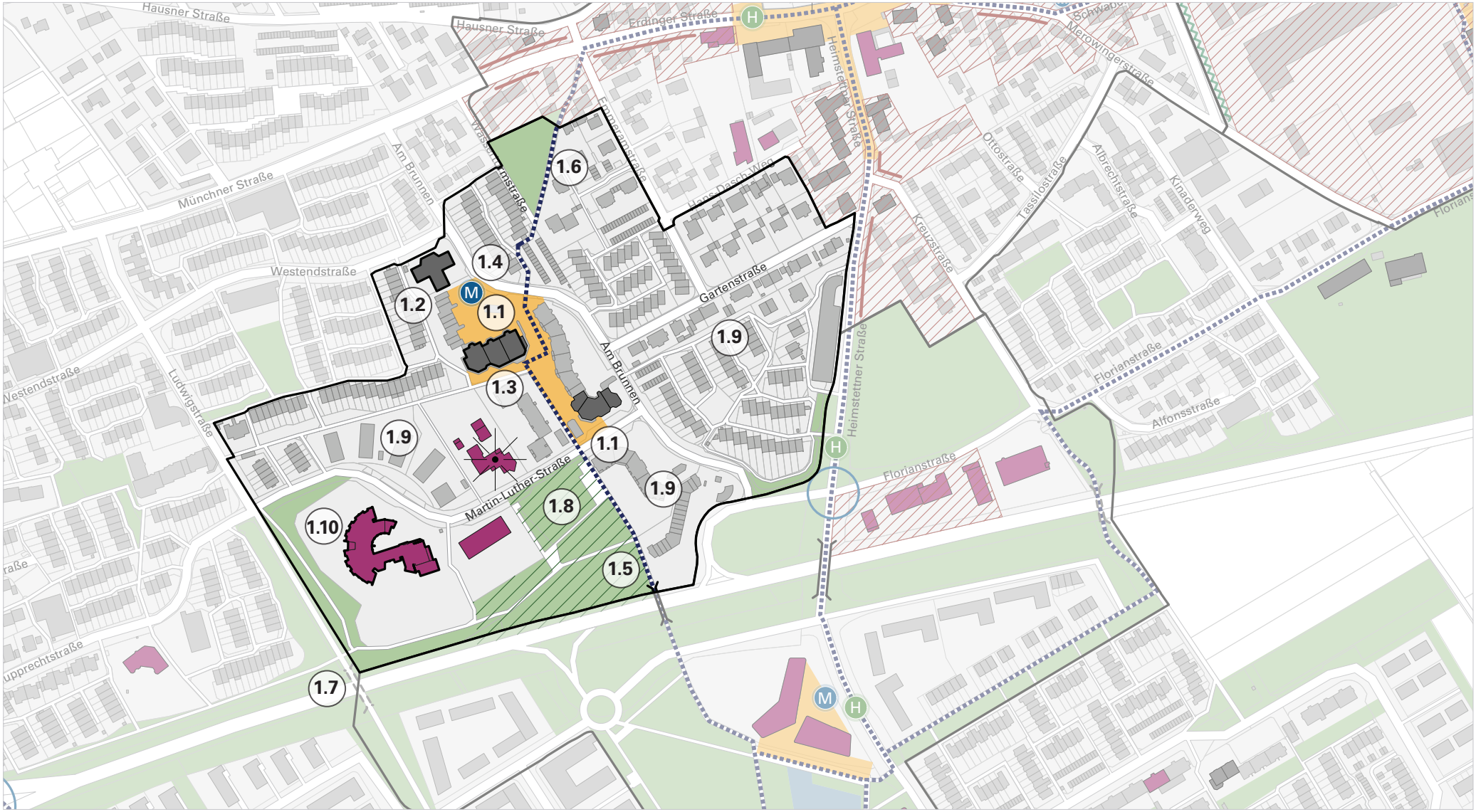
HANDLUNGSFELD 10 - GEWERBE ..... SEITE 155

HANDLUNGSFELD 11 - GRÜNSTRUKTUR ..... SEITE 156

LAGEPLAN SANIERUNGSGEBIET SEITE XX

MASSNAHMENLISTE SEITE XX

THEMEN DER STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNG



HANDLUNGSFELD I - BRUNNENZENTRUM

1.1 Gestaltung öffentlicher Raum

Die Freiflächen im Vorfeld der Läden und Dienstleistungen sind teilweise stark von parkenden Pkws geprägt und nur zum Teil barrierefrei ausgebildet. Durch die Aufwertung der Flächen kann der zentrale Bereich als Treff- und Anlaufpunkt für die alltägliche Versorgung gestärkt werden. Die Neugestaltung bedarf einer Neuordnung des ruhenden Verkehrs. Mit der Gestaltung sollte auch der barrierefreie Standard der Fläche verbessert werden.

1.2 Sanierungsbedarf Wohnanlage

Die verdichtete Wohnanlage in zentraler Lage am Platz ist sanierungsbedürftig. Mit der Ausbildung des Gebäudes als Mehrgenerationenhaus mit vielfältigem Wohnraumangebot in barrierefreiem Standard können fehlende Wohnungsangebote ergänzt werden. Aufgrund der zentralen Lage mit Versorgungseinrichtungen in direkter Nähe eignet sich der Standort besonders für mobil eingeschränkte Menschen.

1.3 Sanierungsbedarf Lebensmittelhandel

Der bestehende Lebensmittelhandel bildet eine gute Grundlage für die alltägliche Versorgung der Bewohner. Der Handel wird in Unterstützung der Gemeinde als inklusives Projekt von Mitarbeitern mit Behinderungen betrieben. Die Ladenfläche ist sanierungsbedürftig. Der Erhalt des Lebensmittelhandels ist aus städtebaulicher Sicht anzustreben.

1.4 Fehlende Mobilitätsangebote

Am Brunnenzentrum ist die Anordnung eines Mobilitäts-Hotspots sinnvoll. Dem Standort entsprechend wäre hier neben einer ausreichend dimensionierten Abstellfläche für Fahrräder evtl. auch ein Standort für leihbare Lastenfahrräder oder ein Carsharing-Stellplatz sinnvoll. Denkbar sind auch Stellplätze für Elektromobilität mit E-Ladesäule. Im Straßenraum sollte ein Stellplatz an zentraler Stelle für Menschen mit Behinderungen vorgehalten werden. Bei der Konzeption der Mobilitätsangebote muss auch der Standort der nächsten Bushaltestelle einbezogen werden. Die Angebote des Mobilitäts-Hotspots sollten in Abstimmung mit den Anwohnern auf die jeweiligen Bedürfnisse angepasst werden. Die Lage muss mit dem Konzept zur Neugestaltung der öffentlichen Flächen verifiziert werden.

1.5 Fußwegeanbindung zur neuen Mitte

Als Anbindung an den Ortspark und das neue Rathaus ist eine Fußgängerbrücke über die Staatsstraße vorhanden. Die Wegeanbindung ist für die Vernetzung des Quartierszentrums wichtig und sollte attraktiv, barrierefrei und gut wahrnehmbar ausgebildet werden.

1.6 Fußweg zum Marktplatz

Als Anbindung zum Marktplatz besteht ein schmaler Fußweg (Aboeweg). Diese direkte Wegeanbindung ist sehr schmal und im Stadtraum kaum als wichtige Verbindung zu erkennen. Eine Aufwertung und das Sichtbarmachen dieses Weges wäre sinnvoll.

1.7 Querung der Staatsstraße

Die Staatsstraße 2082 ist für Fußgänger nur über Brücken zu Queren. Die Ergänzung der Querungspunkte durch eine neue Brücke westlich der Grundschule verbessert das Wegenetz und bindet die Schule in direkter Linie an die neuen Wohngebäude südlich der Staatsstraße an.

1.8 Schaffung einer öffentlichen Grünfläche

Westlich der Grundschule soll eine Brachfläche als öffentlich nutzbare Grünfläche ausgebildet werden. Sie kann als Aufenthaltsfläche und Spielbereich der angrenzenden dichten Wohnsiedlungen genutzt werden. Eine Ausbildung der Freifläche zur Nutzung für alle Generationen wäre anzustreben.

1.9 Fehlende Wohnungsangebote

Im Umfeld des Brunnenzentrums befinden sich verdichtete Wohnanlagen aus den 70er und 80er Jahren. Die Entstehungszeit der Anlagen lässt eine zeitnahe Sanierung der Gebäude vermuten. Im Rahmen der Sanierungsarbeiten ist eine Ausdifferenzierung des Wohnungsbestandes entsprechend der demographischen Zahlen anzuraten.

1.10 Sanierungsbedarf Grundschule

Die Grundschule an der Martin-Luther-Straße muss mittelfristig saniert werden.

HANDLUNGSFELD I - BRUNNENZENTRUM

ZIELE

- Erhalt und Weiterentwicklung des Brunnenzentrums als Quartierszentrum mit dem Schwerpunkt einer wohnortnahen Grundversorgung
- Erhalt des Lebensmittelhandels am Standort
- Ergänzung des Wohnraumangebotes in direkter Lage im Umfeld des Brunnenzentrum durch kleinere Wohneinheiten sowie barrierefreien Wohnraum und besondere Wohnangebote
- Ausbildung des öffentlichen Raumes am Brunnenzentrum als Treffpunkt für Bewohner und Kunden, Aufwerten der Aufenthaltsflächen für die Nutzung für alle Generationen und entsprechend dem barrierefreien Standard
- Flächensparende Anordnung der Pkw-Stellplatzflächen mit dem Ziel der Aufwertung der öffentlichen Räume und leichtere Nutzung der Wege und Straßen für Fußgänger und Fahrradfahrer
- Förderung der Mobilität ohne eigenes Auto durch Ergänzung und gut zugänglichen Anordnung der Mobilitätsangebote
- Ergänzung des Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer, Verbesserung der Vernetzung mit den angrenzenden zentralen Bereichen Marktplatz Kirchheim und der neuen Mitte am Ortspark, Ausgestaltung der Wege für eine Nutzung für alle Bevölkerungsgruppen entsprechend dem Standard der Barrierefreiheit
- Energetische Sanierung des Gebäudebestandes am Brunnenzentrum
- Ergänzung des Grünflächenangebotes in zentraler Lage, Ausbildung der Flächen für eine Nutzung von allen Generationen

MASSNAHMEN

Sanierung Lebensmittelhandel

- Sanierung der Ladenfläche des Supermarktes in Zusammenarbeit mit dem privaten Eigentümer
- Sicherung der Vereinbarungen zum vorliegenden Betreiberkonzept nach inklusiven Vorgaben zur Beschäftigung von Menschen mit Behinderungen, Prüfen bzw. Optimierung der Rahmenbedingungen dafür
- Ausgestaltung des Ladenvorfeldes nach barrierefreien Richtlinien

Aufwertung der öffentlichen Freiflächen

- Erarbeitung eines Konzeptes zur Neugestaltung der Freiflächen im Vorfeld der „aktiven Erdgeschosszonen", Ausbildung von attraktiven Aufenthaltsbereichen sowie barrierefreie Ausbildung von Wegen und Eingangsbereichen
- Erarbeiten von Strategien zur platzsparenden Anordnung der Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum
- Umbau / Sanierung der Freibereiche

Mehrgenerationenwohnen Westendstraße

- Umbau des Wohngebäudes an der Westendstraße als Mehrgenerationenwohnhaus mit differenzierten Wohnraumangeboten in barrierefreiem Standard
- Energetische Sanierung des Gebäudebestandes

Neue Brücke über die Staatsstraße

- Bau einer neuen Brücke für Fußgänger und Fahrradfahrer über die Staatsstraße 2082 in Verlängerung der Ludwigstraße, Anbindung der neuen Brücke an das bestehende Wegenetz der Stadt, Ausbildung der Brücke nach dem Standard der Barrierefreiheit

Aufwertung bestehendes Wegenetz

- Erarbeitung einer Feinuntersuchung zur Aufwertung des bestehenden Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer hinsichtlich Barrierefreiheit, Verbesserung der Orientierung und der konfliktfreien Nutzung durch Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten (Fußgänger, E-Mobilität, Fahrradverkehr)
- Vorrangige bauliche Umsetzung der Konzepte für Wege, die das Brunnenzentrum mit den angrenzenden zentralen Bereichen verbinden und damit eine wichtige Verknüpfungsfunktion haben (Anbindung an Marktplatz Kirchheim und Bereich neues Rathaus)

Ausdifferenzierung Wohnraumbestand

- Beratung und Information von privaten Eigentümern zur Anpassung des Wohnungsbestandes entsprechend den demographischen Anforderungen, z.B. durch Aufzeigen von Beispielen bereits umgesetzter Bauprojekte, Information zu Fördermöglichkeiten auch für private Bauherren, städtebauliche oder architektonische Beratung zu Bauvorhaben

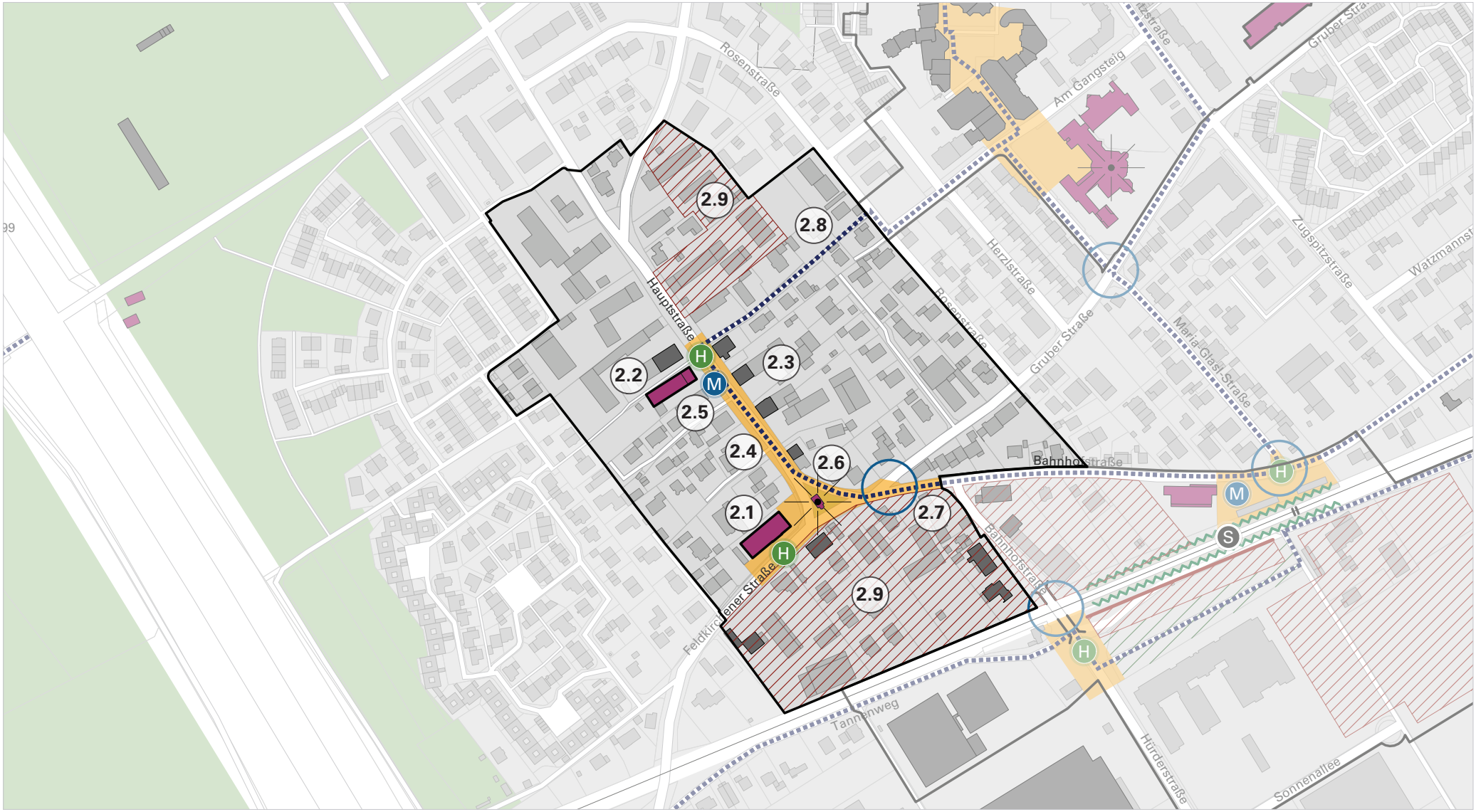
Neugestaltung Grünfläche

- Bau einer öffentlich nutzbaren Grünfläche südlich der Martin-Luther-Straße als Aufenthaltsfläche für alle Generationen mit Spielbereich

Mobilitäts-Hotspot Brunnenzentrum

- Ergänzung der Mobilitätsangebote am Brunnenzentrum zur Förderung einer Mobilität ohne eigenes Auto
- Befragung von Eigentümern, Anwohnern und Kunden zu Anforderungen und Wünschen bezüglich Ergänzungen im Mobilitätsangebot, Erfragen von Nutzerverhalten und Zielen viel genutzter Routen
- Prüfen der Möglichkeit zur Verlegung der Bushaltestelle
- Anordnung von fahrradfreundlichen Abstellmöglichkeiten für Radfahrer in zentraler Lage
- Ergänzung durch Abstellflächen für Elektromobilität (u.U. mit Ladestation), Lastenfahrrad, Roller o.Ä.
- Vorhalten von Flächen für die Ergänzung des Mobilitäts-Hotspots entsprechend der aktuellen Anforderungen und Mobilitätsarten
- Ermöglichen von reduzierten Pkw-Stellplätzen für private Eigentümer bei Umsetzung / Beteiligung an Mobilitätskonzepten

THEMEN DER STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNG



HANDLUNGSFELD 2 - DORFKERN HEIMSTETTEN

2.1 Sanierungsbedarf Bürgerhaus

Mit der Verlagerung der Volkshochschule werden Räume im Bürgerhaus frei. Die Flächen sollen für Vereine und als Bürgertreff sowie für kleinere Veranstaltungen entwickelt werden. Neben der energetischen Sanierung und Umgestaltung des Gebäudes wird der barrierefreie Standards und die Aufwertung des Gebäudevorfeldes verbessert. Auch die barrierefreie Ausbildung der Bushaltestelle im Vorfeld ist sinnvoll.

2.2 Sanierungsbedarf Meilerhaus und Feuerwehrgebäude

Das Meilerhaus wird derzeit für Kunstausstellungen genutzt, in der ehemaligen Feuerwehr treffen sich aktive Gruppen. Beide Gebäude sind sanierungsbedürftig. Mit der Neuorganisation im Rahmen von Kirchheim 2030 sind für die zentral gelegenen Gebäude neue Nutzungen denkbar, z.B. die Ansiedlung von Gemeinbedarf, kulturelle Angebote oder barrierefreien Wohnungen (Wohngruppen) mit einem sozialem Anlaufpunkt (ergänzende Nutzungen)

2.3 Angebotsmischung im Ortskern

Entlang der Dorfmitte sind verschiedene attraktive Angebote des täglichen Bedarfs angesiedelt. Um die Angebote langfristig vor Ort zu sichern ist neben dem Erhalt der hohen Stadtraumqualität der Dorfmitte und einer guten Erreichbarkeit auch eine die gezielte Ergänzung von Angeboten mit hoher Besucherfrequenz in fußläufiger Nähe sinnvoll. Denkbar ist neben Gemeinbedarf und verdichtetem Wohnen auch Gewerbe mit hoher Arbeitsplatzdichte.

2.4 Hauptstraße als Ortsmitte und Durchgangsstraße

Die Hauptstraße stellt eine wichtige Pkw-Verkehrsanbindung für die gesamte Gemeinde in Nord-Süd-Richtung dar, die auch nach der Umsetzung von „Kirchheim2030" von Pkw-Fahrern stark frequentiert werden wird. Auch für Fahrradfahrer ist sie eine wichtige Wegeroute. Pkw-Stellplätze entlang der Fahrbahn werden von Kunden und Besuchern genutzt und sind für die Sicherung des Handels erforderlich. Gleichzeitig bildet der Straßenraum die Dorfmitte mit hoher Anforderung an Gestaltung, Aufenthaltsqualität und der angenehmen und sicheren Nutzung durch Fußgänger. Dazu gehört die Ausgestaltung von barrierefreien Fußwegebereichen und die Schaffung von ausreichend Querungsmöglichkeiten, sowie die Verbesserung der Orientierung. Bei einer Umgestaltung müssen die verschiedenen Anforderungen in Einklang gebracht werden.

2.5 Fehlende Mobilitätsangebote

In der Dorfmitte Heimstetten ist die Anordnung eines Mobilitäts-Hotspots sinnvoll. Am Standort wäre hier neben der barrierefreien Ausbildung der Bushaltestelle, die Ergänzung des Angebots mit einer überdachte Fahrradstation, evtl. mit Standort für leihbare Lastenfahrräder oder einem Carsharing-Stellplatz denkbar. Die Angebote des Mobilitäts-Hotspots sollten in Abstimmung mit den Anwohnern auf die jeweiligen Bedürfnisse angepasst werden. Die Lage muss mit dem Konzept zur Neugestaltung der öffentlichen Flächen verifiziert werden.

2.6 Blickpunkt Kapelle

Die Kapelle bildet einen wichtigen Blickpunkt und eine Orientierungsmarke für die Dorfmitte. Das Bauwerk ist von großkronigen Bäumen umstellt. Durch behutsames Auslichten kann der Blickpunkt wieder sichtbar gemacht werden.

2.7 Fußweg zum Bahnhof

Der Fußweg zum Bahnhof ist nicht durchgängig geführt, die Wegeanbindung nicht gekennzeichnet. Mit der Verlagerung der Pflanzung an der Straße und Schaffung einer übersichtlichen Querung über die Straße kann die Wegeanbindung aufgewertet werden.

2.8 Fußweg zum Räter-Einkaufszentrum

Der Blumenweg als direkte Fußwegeverbindung von der Hauptstraße zum Räter-Einkaufszentrum ist im Stadtraum kaum erkennbar. Durch die wahrnehmbare Ausgestaltung des Wegeauftakts kann diese wichtige Wegeverbindung im Stadtraum erkennbar markiert werden.

2.9 Heterogen genutzte Bauflächen

Für die heterogen genutzten Flächen in direkter Lage am Dorfkern ist mittelfristig eine Aufwertung in zentraler Lage möglich. Ein Erhalt der Mischung aus gewerblicher Nutzung und Wohnen entspricht grundsätzlich dem Charakter des Ortes und sollte erhalten werden. Die Erarbeitung eines städtebaulichen Konzeptes sollte in enger Abstimmung mit den Eigentümern erfolgen.

HANDLUNGSFELD 2 - DORFKERN HEIMSTETTEN

ZIELE

- Erhalt und Weiterentwickeln der dörflich geprägten Ortsmitte an der Hauptstraße mit den charakteristischen Hofstellen, den offene Freiflächen und der typischen Nutzungsmischung aus Wohnen und Arbeiten
- Stärkung des Handelsstandortes im Ortskern mit kleinteiligen, hochwertigen Angeboten und Waren aus der Region; Erhalt bzw. Ermöglichen von Kundenstellplätzen zur Sicherung der Handelslage
- Weiterentwicklung der Hauptstraße als zentraler Straßenraum von Heimstetten im Hinblick einer sicheren Nutzung für Fahrradfahrar und Fußgänger, der Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Standard zur Barrierefreiheit; Erhalt der Verkehrsbelastbarkeit entsprechend den Anforderungen der Straße als wichtige Verbindungsachse der Gemeinde in Nord-Süd-Richtung
- Sanierung und Umnutzung des Bürgerhauses an der Feldkirchener Straße als Haus der Vereine und aktiven Gruppen sowie für kleinere Veranstaltungen
- Ausbildung des Meilerhauses mit angrenzendem ehemaligen Feuerwehrhaus und Maibaum an der Straße als sozialer Anlauf- und Treffpunkt der Ortsteils
- Ergänzung des Wohnraumangebotes in zentraler Lage im Dorfkern Heimstetten durch kleinere Wohneinheiten sowie barrierefreien Wohnraum und besondere Wohnangebote
- Ausbilden der Kapelle als ortsbildprägenden und markanten Blick- und Orientierungspunkt
- Förderung der Mobilität ohne eigenes Auto durch Ergänzung und gut zugänglichen Anordnung der Mobilitätsangebote
- Ergänzung des Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer, Verbesserung der Vernetzung mit den angrenzenden zentralen Bereichen Räter-Einkaufszentrum und Bahnhof, Ausgestaltung der Wege für eine Nutzung für alle Bevölkerungsgruppen entsprechend dem Standard der Barrierefreiheit und mit guter Orientierung
- Erhalt von Angeboten, die als Anlaufstellen und Treffpunkte zu einer Stärkung des zentralen Bereiches führen.

MASSNAHMEN

Sanierung Bürgerhaus

- Umsetzung des vorliegenden Konzeptes zur neuen Nutzung des Bürgerhauses als Haus der Vereine und aktiven Gruppen
- Prüfen der Möglichkeiten zum Erhalt der bestehenden Angebote (z.B. Kleidercafe) am Standort und Optimierung bestehender Räume (Umbau) bzw. finden neuer geeigneter Standorte
- Energetische Sanierung und Umgestaltung des Gebäudebestandes, barrierefreie Ausgestaltung. Erhalt des historischen Gebäudes, Verwendung von geeigneten Materialien und gebäudetypischen Details
- Aufwertung des Gebäudeumfeldes entsprechend seiner zentralen Lage als attraktiver Aufenthaltsbereich

Sanierung Meilerhaus und Feuerwehrhaus

- Erarbeiten eines Konzeptes zur Nutzung des ehemaligen Feuerwehrhauses und des Meilerhauses im Kontext der neuen Anordnung von Gemeinbedarf im Bürgerhaus und der neuen Mitte, Ansiedlung von öffentlichen Nutzungen mit hoher Besucherfrequenz, die zu einer Stärkung des zentralen Bereiches führen. Prüfen der Möglichkeiten zur Ausbildung eines sozialen Anlaufpunktes in den Gebäuden u.U. in Verbindung mit besonderem Wohnen, Gemeinbedarf oder kulturellen Angeboten
- Energetische Sanierung und Umgestaltung des Gebäudebestandes, barrierefreie Ausgestaltung. Erhalt des historischen Gebäudes, Verwendung von geeigneten Materialien und gebäudetypischen Details
- Aufwertung des Gebäudeumfeldes entsprechend seiner zentralen Lage

HANDLUNGSFELD 2 - DORFKERN HEIMSTETTEN

Bauliche Entwicklung von Grundstücken

- Unterstützen von privaten Eigentümern zur baulichen Entwicklung ihrer Flächen in zentraler Lage mit geringer Nutzungsdichte oder Nutzungen, die der Lage an der Ortsmitte nicht entsprechen, z.B. durch städtebauliche Beratung, Aufzeigen von Beispielen, Information zu Fördermöglichkeiten auch für private Bauherren, Präferieren von Lösungen, die die typische Bauweise und eine Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten erhalten bzw. weiterführen

Ausdifferenzierung des Wohnraumbestandes

- Beratung und Information von privaten Eigentümern zur Anpassung des Wohnungsbestandes entsprechend den demographischen Anforderungen, z.B. durch Aufzeigen von Beispielen von bereits umgesetzten Bauprojekten, Information zu Fördermöglichkeiten auch für private Bauherren, städtebauliche oder architektonische Beratung zu Bauvorhaben

Aufwertung Hauptstraße

- Erarbeitung eines Konzeptes zur Aufwertung des Straßenraums als hochwertiger Aufenthaltsbereich, zur Schaffung offener Begegnungsflächen, zur Optimierung der sicheren und attraktiven Nutzung durch Fußgänger und Fahrradfahrer, Verbessern der Barrierefreiheit, Ermöglichen von Kundenstellplätzen im Umfeld von Handelsangeboten und Erhalt der Verkehrsbelastbarkeit als innerörtliche Verbindungsstraße
- Umbau / Sanierung des Straßenraums
- Feinuntersuchung zur detaillierten Ausgestaltung der Freiräume

Aufwertung Blumenweg

- Ausgestaltung des Blumenwegs als zentrale Wegeanbindung von der Hauptstraße zum Räter-Einkaufszentrum, barrierefreie Ausbildung des Weges, Markierung der Wegezugänge an der Hauptstraße und der Rosenstraße durch Beschilderung

Stärkung Blickpunkt Kapelle

- Freilegen der alten Kapelle als markanten, den Ort prägenden Blick- und Orientierungspunkt durch behutsames Auslichten des Großbaumbestandes im direkten Umfeld des Gebäudes

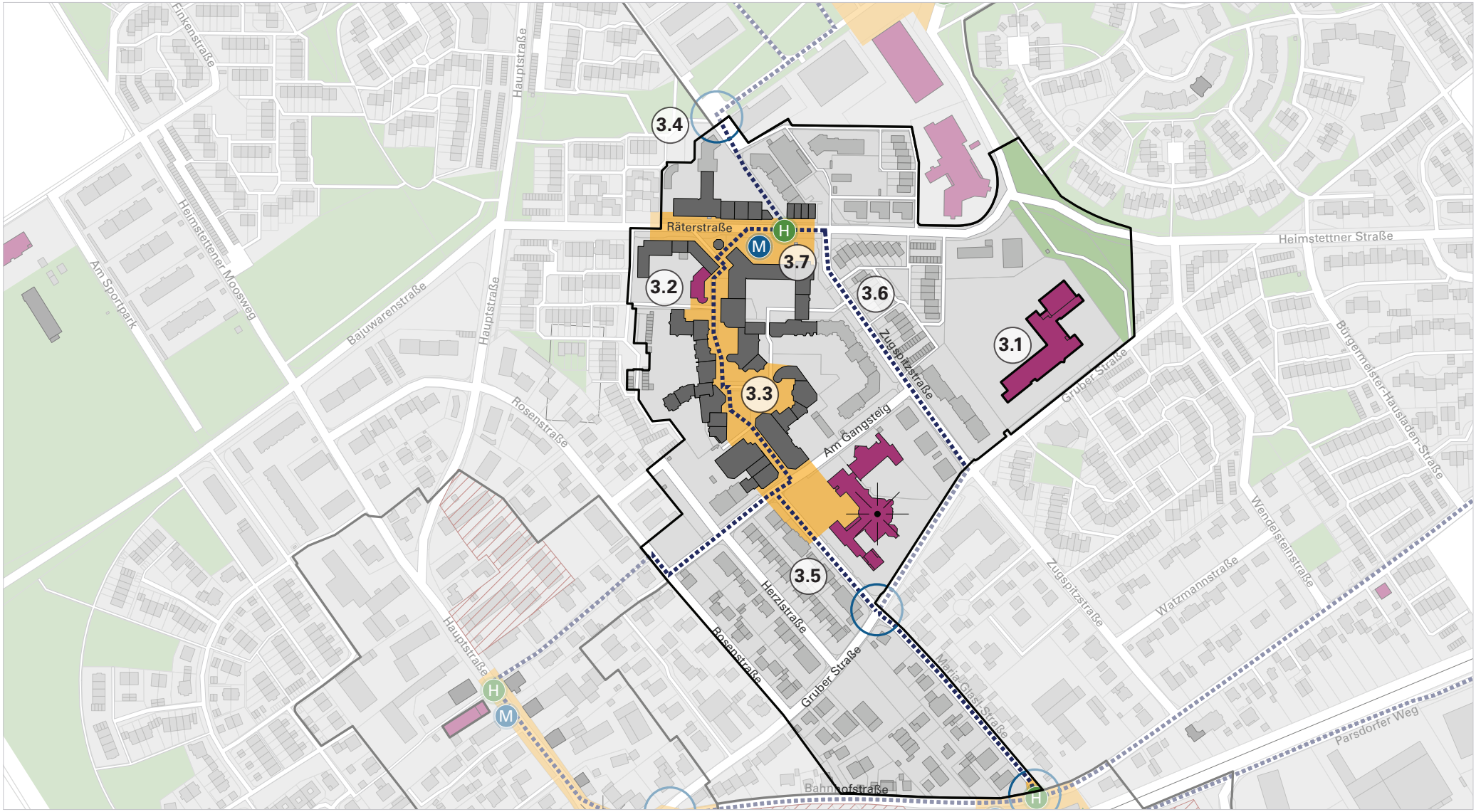
Wegeanbindung Bahnhof - Hauptstraße

- Erarbeiten eines Konzeptes zur Verbesserung der Fußwegeanbindung vom Bahnhof zur Hauptstraße durch eine durchgängige Wegeführung (Verlagerung von Pflanzflächen), Ergänzung einer Querungshilfe über die Feldkirchener Straße, barrierefreie Ausbildung des Weges mit geeigneten Materialien, Ausbildung von schwellenlosen Übergängen und Gestaltung einer taktil erkennbaren Wegeführung

Mobilitäts-Hotspot Dorfkern Heimstetten

- Ergänzung der Mobilitätsangebote zur Förderung einer Mobilität ohne eigenes Auto
- Befragung von Eigentümern, Anwohnern und Kunden zu Anforderungen und Wünschen bezüglich Ergänzungen im Mobilitätsangebot. Erfragen von Nutzerverhalten und Zielen viel genutzter Routen.
- Barrierefreie Ausgestaltung der Bushaltestelle mit Unterstand
- Anordnung von fahrradfreundlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrradfahrer in zentraler Lage
- Ergänzung durch Abstellflächen für Elektromobilität (u.U. mit Ladestation), Lastenfahrrad, Roller o.Ä.
- Vorhalten von Flächen für die Ergänzung des Mobilitäts-Hotspots entsprechend der aktuellen Anforderungen und Mobilitätsarten
- Ermöglichen von reduzierten Pkw-Stellplätzen für private Eigentümer bei Umsetzung / Beteiligung an Mobilitätskonzepten

THEMEN DER STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNG



HANDLUNGSFELD 3 - RÄTER-EINKAUFSZENTRUM

3.1 Sanierungsbedarf Grundschule

Die Grundschule Heimstetten muss mittelfristig saniert werden.

3.2 Fehlende Wohnungsangebote

Im Umfeld des Räter-Einkaufszentrums befinden sich verdichtete Wohnanlagen aus den 70er und 80er Jahren. Die Entstehungszeit der Anlagen lässt eine zeitnahe Sanierung der Gebäude vermuten. Im Rahmen der Sanierungsarbeiten ist eine Ausdifferenzierung des Wohnungsbestandes entsprechend der demographischen Zahlen anzuraten.

3.3 Platzflächen im Vorfeld des Handels

Die fußläufigen Platzflächen am Räter Einkaufszentrum sind „in die Jahre gekommen". Mit der Aufwertung der Freiflächen kann der belebte Handelsstandort als attraktiver Treffpunkt und zentraler Bereich gestärkt und langfristig gesichert werden. Im Rahmen einer Neugestaltung sollte der barrierefreie Standard ergänzt werden (Blindenleitung, Orientierung, Beläge, etc.)

3.4 Anbindung an den Ortspark und den neuen Quartiersplatz am Gymnasium

Die Nähe zum Ortspark und zu den Seniorenheimen und dem neuen Gymnasium stellt einen Standortvorteil für den Handelsstandort dar. Die Wegeanbindung sollte attraktiv, gut sichtbar und barrierefrei ausgebildet werden.

3.5 Fußwegeanbindung zum Bahnhof

Das Räter-Einkaufszentrum liegt in fußläufiger Nähe zum Bahnhof. Die Wegeanbindung zum Bahnhof ist jedoch wenig gekennzeichnet und nur in Teilen barrierefrei ausgebildet. Diese zentrale Anbindung sollte vorrangig barrierefrei ausgebildet werden. Zudem sollte die Wegeführung markiert werden (Ausgestaltung Auftakt des Weges bzw. Beschilderung, oder Ausbildung von Blick- und Merkpunkten).

3.6 Schnelle Wegeroute für Radfahrer

Eine direkte Fahrradverbindung vom Bahnhof nach Kirchheim in Nord-Süd-Richtung führt östlich am Räter-Einkaufszentrum vorbei. Die Wegetrassen soll im Besonderen als schnelle und für Radfahrer sichere Route ausgebildet werden.

3.7 Fehlende Mobilitätsangebote

In direkter Nähe zum Räter-Einkaufszentrum ist die Anordnung eines Mobilitäts-Hotspots sinnvoll. Dem Standort entsprechend wäre in Nähe einer barrierefreien Bushaltestelle mit Unterstand die Ergänzung mit einer überdachte Fahrradstation, evtl. mit Standort für leihbare Lastenfahrräder oder Carsharing-Stellplatz denkbar. Im Straßenraum sollte ein Stellplatz an zentraler Stelle für Menschen mit Behinderungen vorgehalten werden. Die Angebote des Mobilitäts-Hotspots sollten in Abstimmung mit den Anwohnern auf die jeweiligen Bedürfnisse angepasst werden. Dabei muss auch die Nähe zum neu geplanten Bushalt am Gymnasium berücksichtigt werden.

HANDLUNGSFELD 3 - RÄTER-EINKAUFSZENTRUM

ZIELE

- Erhalt und Weiterentwicklung des Räter-Einkaufszentrum als zentraler Einkaufsbereich der Gemeinde.
- Ergänzung des Wohnraumangebotes in direkter Lage im Umfeld des Räter-Einkaufszentrum durch kleinere Wohneinheiten sowie barrierefreien Wohnraum und besondere Wohnangebote
- Sanierung des öffentlichen Raumes am Räter-Einkaufszentrum als Treffpunkt für Bewohner und Kunden, Aufwerten der Aufenthaltsflächen für die Nutzung für alle Generationen und entsprechend dem barrierefreien Standard
- Förderung der Mobilität ohne eigenes Auto durch Ergänzung und gut zugänglichen Anordnung der Mobilitätsangebote
- Ergänzung des Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer, Verbesserung der Vernetzung mit den angrenzenden zentralen Bereichen Ortspark und Platz am Gymnasium sowie dem S-Bahnhof, Ausgestaltung der Wege für eine Nutzung für alle Bevölkerungsgruppen entsprechend dem Standard der Barrierefreiheit
- Energetische Sanierung des Gebäudebestandes am Räter-Einkaufszentrum

MASSNAHMEN

Aufwertung öffentlicher Flächen

- Neugestaltung der Freiflächen im Vorfeld der Handelsflächen, Ausbildung von attraktiven Aufenthaltsbereichen, barrierefreie Ausbildung von Wegen und Eingangsbereichen

Aufwertung des bestehenden Fußwegenetzes

- Erarbeiten eines Konzeptes zur Verbesserung der Fußwegeanbindung vom Räter-Einkaufszentrum zum Bahnhof durch eine durchgängige Wegeführung, der Ergänzung einer Querungshilfe über die Feldkirchener Straße, Barrierefreie Ausbildung des Weges über geeignete Materialien, der Ausbildung von schwellenlosen Übergängen und der Gestaltung einer taktil erkennbaren Wegeführung
- Attraktive Ausgestaltung der Wegetrasse vom Räter-Einkaufszentrum zum neu geplanten Ortspark und dem geplanten Quartiersplatz am Gymnasium als großzügige, im Stadtraum gut erkennbare Anbindung mit hohem Standard hinsichtlich der Barrierefreiheit und der Orientierung

Schnelle Wegeroute für Radfahrer

- Optimierung der Straßenräume Zugspitzstraße / Maria-Glasl-Straße als gute Radwegeanbindung vom Bahnhof zum Ortspark und weiter zum Marktplatz Kirchheim, Ausrichten der Anordnung von Stellplätzen entlang der Straße und Ausbildung von Kreuzungspunkten hinsichtlich einer sicheren Führung für Radfahrer, Ausweisung der Route als besonders für Radfahrer geeignete Trasse

Ausdifferenzierung des Wohnraumbestandes

- Beratung und Information von privaten Eigentümern zur Anpassung des Wohnungsbestandes entsprechend den demografischen Anforderungen, z.B. durch Aufzeigen von Beispielen von bereits umgesetzten Bauprojekten, Information zu Fördermöglichkeiten auch für private Bauherren, städtebauliche oder architektonische Beratung zu einzelnen Bauvorhaben

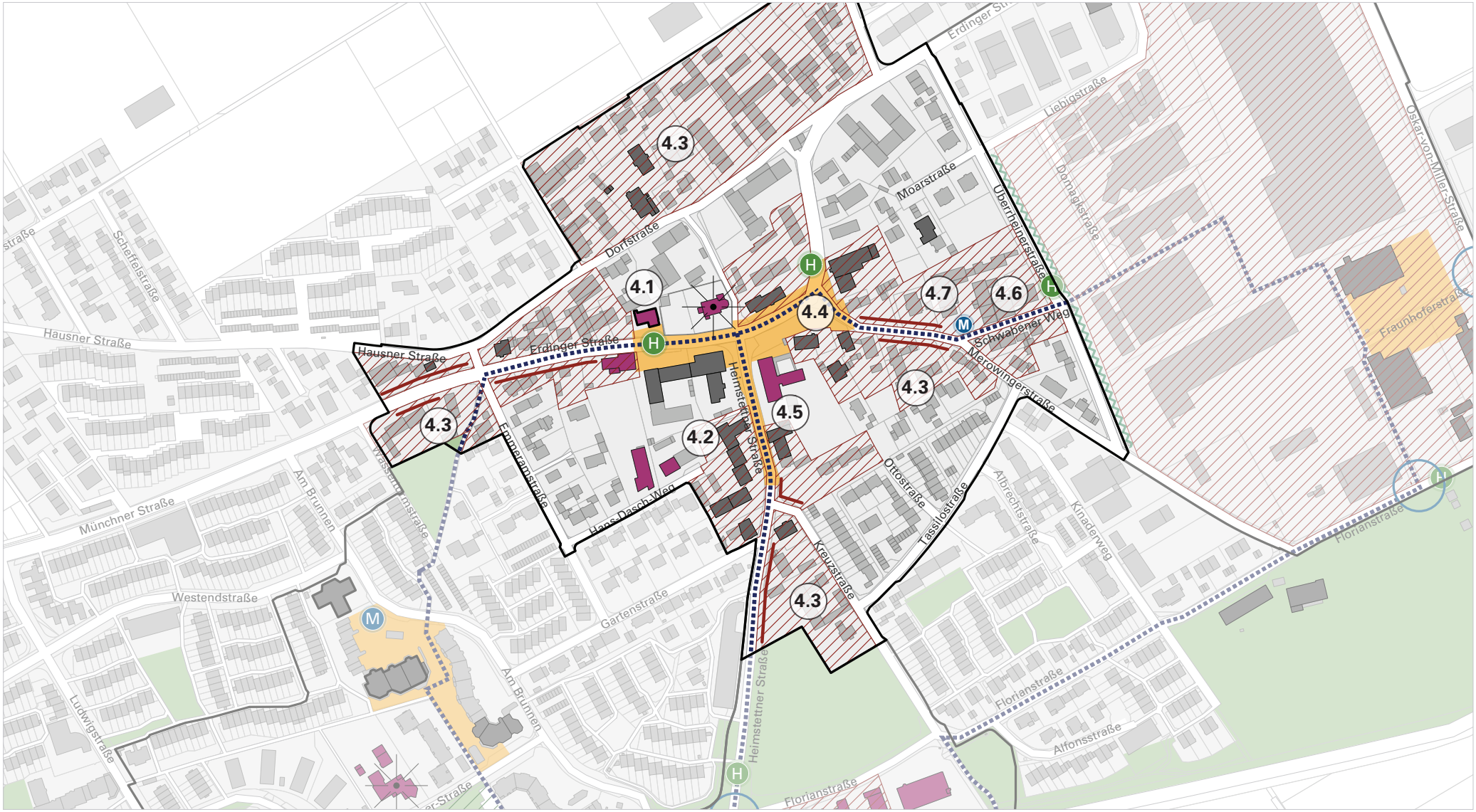
Mobilitäts-Hotspot Räter-Einkaufzentrum

- Ergänzung der Mobilitäts-Angebote am Räter-Einkaufzentrum zur Förderung einer Mobilität ohne eigenes Auto
- Befragung von Eigentümern, Anwohnern und Kunden zu Anforderungen und Wünschen bezüglich Ergänzungen im Mobilitätsangebot, Erfragen von Nutzerverhalten und Zielen viel genutzter Routen
- Barrierefreie Ausgestaltung der Bushaltestelle mit Unterstand
- Anordnung von fahrradfreundlichen Abstellmöglichkeiten für Radfahrer in zentraler Lage
- Ergänzung durch Abstellflächen für Elektromobilität (u.U. mit Ladestation), Lastenfahrrad, Roller o.Ä.
- Vorhalten von Flächen für die Ergänzung des Mobilitäts-Hotspots entsprechend der aktuellen Anforderungen und Mobilitätsarten
- Ermöglichen von reduzierten Pkw-Stellplätzen für private Eigentümer bei Umsetzung / Beteiligung an Mobilitätskonzepten

Sanierung der Grundschule

- Bauliche Sanierung der Grundschule Heimstetten nach energetischen Standard

THEMEN DER STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNG



4.1 Verlagerung Rathausnutzung

Mit Verlagerung der Gemeindeverwaltung wird das bestehende Rathausgebäude für neue Nutzungen frei. Hier sollten Nutzungen angesiedelt werden, die durch eine hohe Kunden- bzw. Besucherfrequenz die Zentrenfunktion des Bereiches stärken. Zudem sollte insbesondere die Ansiedlung von Arbeitsplätzen am Marktplatz, z.B. in Form von Co-Working-Spaces, verstärkt gefördert werden.

4.2 Optimierung Räume Nachbarschaftshilfe

Die Räume der Nachbarschaftshilfe liegen in zweiter Reihe an der Heimstettner Straße. Mit der Neuorganisation der Gemeinbedarfsangebote kann eine Aufwertung der Räume geprüft werden.

4.3 Stärkung der Einzelhandelsnutzung

Ein gemeinsames Marketing für die Geschäfte am Marktplatz, z.B. ein einheitliches Logo, kann der „Adressbildung" des Bereichs dienen und den Einkaufsstandort stärken.

4.4 Städtebauliche Entwicklung heterogener Grundstücke

Im direkten Umfeld des Marktplatzes ist wegen der direkten Lage am Gewerbegebiet vergleichsweise wenig Wohnen angeordnet. Dies ist für den Handelsstandort schwierig, da mögliche Kunden in fußläufiger Nähe fehlen. Zur Stärkung des Handelsstandortes Marktplatz ist die Ergänzung von verdichtetem Wohnen in direkter Nähe sinnvoll. Alternativ sind in zentraler Lage auch gewerbliche Einheiten sinnvoll, die wegen der hohen Arbeitsplatzdichte oder der hohen Besucherzahl zu einer erhöhten Frequenz führen. Eine behutsame Umstrukturierung der zentrennahen heterogenen Bereiche bei Erhalt der ortstypischen Bebauung und der für den Bereich besonderen Mischung von Wohnen und Arbeiten ist vorstellbar.

4.5 Öffentlicher Raum am Marktplatz

Die Freiflächen im Kreuzungsbereich Münchner Straße / Erdinger Straße / Merowinger Straße stellen einen zentralen Treffpunkt von Kirchheim dar. Hier steht der Maibaum, hier findet der Wochenmarkt statt. Die Marktplatzfläche ist für den Pkw-Verkehr gesperrt. Allerdings wird der Platz auf allen Seiten von Fahrbahnen begrenzt. Der gesamte Bereich ist wegen der vielen oberirdischen-Stellplätze entlang der Fahrbahn und der Nutzung als Durchfahrtsstraße stark von Autos geprägt. Die Gehwege sind mit Gehbändern aus ebenem Belag ausgestaltet. Die öffentlichen Räume sind jedoch nur in Teilen barrierefrei ausgestaltet.

4.6 Aufenthaltsqualität Heimstettner Straße

Die Heimstettner Straße entspricht in ihrer heutigen Ausprägung wenig ihrer zentralen Lage. Durch die Ausgestaltung des Straßenraums und der verstärkten Ansiedlung von zentrenrelevanten Angeboten entlang der Straße kann der Straßenzug als Teil des zentralen Bereiches am Marktplatz aufgewertet werden.

4.7 Anbindung zu den Lebensmittelmärkten im Gewerbegebiet

Die vorhandenen Fußwegeverbindung vom Marktplatz zu den Einzelhandelsflächen im angrenzenden Gewerbegebiet liegt versteckt und ist wenig attraktiv. Mit der Aufwertung der Wegeachse und der gezielten Ansiedlung von „aktiven Erdgeschossnutzungen" entlang des Weges kann die Anbindung des Marktplatzes an die Frequenzbringer der Lebensmitteleinzelhandelsflächen gestärkt werden.

4.8 Fehlende Mobilitätsangebote

In direkter Nähe zum Marktplatz ist die Anordnung eines Mobilitäts-Hotspots sinnvoll. Am Standort wäre im Bereich einer barrierefreien Bushaltestelle mit Unterstand die Ergänzung des Angebots mit einer überdachte Fahrradstation, evtl. mit Standort für leihbare Lastenfahrräder, eines Carsharing-Stellplatz denkbar. In Kombination mit alternativen Mobilitätsangeboten ist evtl. auch ein Verzicht auf einzelne Pkw-Stelllplätze, z.B. vor der Post am Pfarrer-Caspar-Meyr-Platz, denkbar. Im Straßenraum sollte ein Stellplatz an zentraler Stelle für Menschen mit Behinderungen vorgehalten werden. Die Angebote des Mobilitäts-Hotspots sollten in Abstimmung mit den Anwohnern und Gewerbetreibenden festgelegt werden. Die Lage muss an das Konzept zur Neugestaltung des urbanen Gebietes und die zukünftige Lage der Bushaltestellen angepasst werden.

HANDLUNGSFELD 4 - ORTSKERN KIRCHHEIM

ZIELE

- Stärkung des zentralen Bereiches am Marktplatz als wichtigen Treffpunkt und Ortsmitte
- Erhalt von ortsbildprägenden Gebäuden in ihrer ortstypischen Bauweise, Kubatur und Gebäudestellung, bei baulichen Ergänzung in der Ortsmitte Verwendung von Bauweisen und Gestaltungselementen, die sich ins Ortsbild einfügen
- Entwicklung von leerstehenden und / oder ungenutzten Gebäuden bzw. Grundstücken in Abstimmung mit den privaten Eigentümern (z.B. Postgebäude, alte Schreinerei)
- Ergänzung des Wohnraumangebotes in direkter Lage am Marktplatz durch kleinere Wohneinheiten sowie barrierefreien Wohnraum und besondere Wohnangebote
- Gezielte Ansiedlung von gewerblichen Einheiten in zentraler Lage, dir durch eine hohe Arbeitsplatzdichte zu einer Belebung des zentralen Bereichs beitragen, z.B. durch Ansiedlung von Arbeitsplätzen am Pfarrer-Caspar-Mayr-Platz in Form von Co-Working-Spaces (v.a. nachhaltige und ressourcenschonende Lösungen, z.B. Doppelnutzungen ermöglichen)
- Stärkung des Handelsstandortes am Marktplatz durch Anordnung von Angeboten in zentraler Lage, Ergänzung durch Frequenzbringer, attraktive Ausgestaltung der Ladenvorzonen, einheitliches Logo für Geschäfte am Marktplatz etc.
- Erhalt und Weiterentwicklung des Marktes in der Ortsmitte
- Sanierung des öffentlichen Raumes in der Ortsmitte als Treffpunkt für Bewohner und Kunden; Aufwerten der Aufenthaltsflächen für die Nutzung für alle Generationen und entsprechend dem barrierefreien Standard
- Reduzierung des Fahrverkehrs im Ortskern zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch verkehrsberuhigende Maßnahmen, der Sperrung einer Fahrbahn, Einbahnstraßenregelung oder der Verminderung der maximalen Fahrgeschwindigkeit.
- Flächensparende Anordnung von Pkw-Stellplätzen im öffentlichen Raum, die zum einen durch den Erhalt von ausreichend Kundenstellplätzen die Handelsangebote vor Ort sichern, zum anderen die Aufenthaltsqualität des Straßenraums nicht beeinträchtigen
- Förderung der Mobilität ohne eigenes Auto durch Ergänzung und gut zugänglichen Anordnung von alternativen Mobilitätsangebote
- Ergänzung des Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer, Verbesserung der Vernetzung mit den angrenzenden zentralen Bereichen vor allem zum Ortspark und Platz am Gymnasium sowie zu den Lebensmittelhandelsflächen im Gewerbegebiet; attraktive Ausgestaltung der Wege für eine Nutzung für alle Bevölkerungsgruppen entsprechend dem Standard der Barrierefreiheit
- Bündelung von geeigneten Nutzungen für den Gemeinbedarf (z.B. Kleidercafé, Räume für die Tafel e.V. oder die Nachbarschaftshilfe)

MASSNAHMEN

Nachnutzung Rathausgebäude

- Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Nachnutzung des bestehenden Rathausgebäudes. Präferieren von Nutzungseinheiten, die durch eine erhöhte Frequenz von Nutzern zu einer Stärkung des zentralen Bereiches beitragen, möglich wären z.B. gewerbliche sowie soziale bzw. kulturelle Angebote mit hoher Nutzerfrequenz.

Aufwertung Nachbarschaftstreff

- Prüfen der Möglichkeiten zur Aufwertung des Nachbarschaftstreffs am bestehenden Standort bzw. durch Verlagerung des Angebots im Rahmen einer Feinstudie in Zusammenarbeit mit den Betreibern und Nutzern

Konzept zur Stärkung der Handelslage

- Erarbeitung eines Konzeptes zur langfristigen Stärkung der Handelslage am Marktplatz in Zusammenarbeit mit den Einzelhändlern vor Ort, Definieren der besonderen Qualität des Standortes und gezielte Ergänzung der Angebote, Einbeziehen des Wochenmarktes als wichtiger Frequenzbringer
- Planungen zur Umgestaltung des angrenzenden Gewerbegebietes zum Urbanen Gebiet sollten auf die Konzeption zur Ausdifferenzierung des Handelsbereiches am Marktplatz genau abgestimmt werden

Wegeanbindung vom Marktplatz zu den Lebensmittelmärkten im Gewerbegebiet

- Erarbeitung eines Konzeptes zur Aufwertung der Wegeanbindung im Rahmen der Neustrukturierung der gewerblichen Flächen
- Zusammenarbeit mit privaten Eigentümern von Grundstücken entlang der neuen Wegetrasse, Ermöglichen einer baulichen Entwicklung mit dem Ziel, verstärkt „aktive Nutzungen“ in den Erdgeschossen am Weg entlang anzusiedeln

Aufwertung öffentlicher Flächen am Marktplatz

- Erarbeitung einer Planung zur Aufwertung der öffentlichen Räume im Kreuzungsbereich Münchner Straße / Erdinger Straße / Merowinger Straße sowie entlang der Heimstettner Straße. Ausbildung von attraktiven Aufenthaltsbereichen und Erhöhung des Standards zu Barrierefreiheit von Wegen und Eingangsbereichen zu „aktiven Erdgeschosszonen“.
- Prüfen der Möglichkeiten zur Reduzierung des PKW-Verkehrs im Ortszentrum durch verkehrsberuhigende Maßnahmen, der Sperrung einer Fahrspur oder der Reduzierung der Fahrgeschwidigkeit.
- Erarbeitung eines Konzeptes zur Anordnung von Pkw-Stellplätzen, mit dem Ziel, ausreichend Kundenstellplätze zur Verfügung zu stellen, gleichzeitig eine attraktive Ausgestaltung der öffentlichen Räume zu ermöglichen. Bei einer Neuordnung der öffentlichen Räume müssen die verschiedenen Belange der unterschiedlichen Nutzer in Einklang gebracht werden.
- Zusammenarbeit mit angrenzenden Einzelhändlern und Betreibern von Gastronomie und Dienstleistung mit dem Ziel, die Zugänglichkeit der Angebote am Marktplatz langfristig zu verbessern

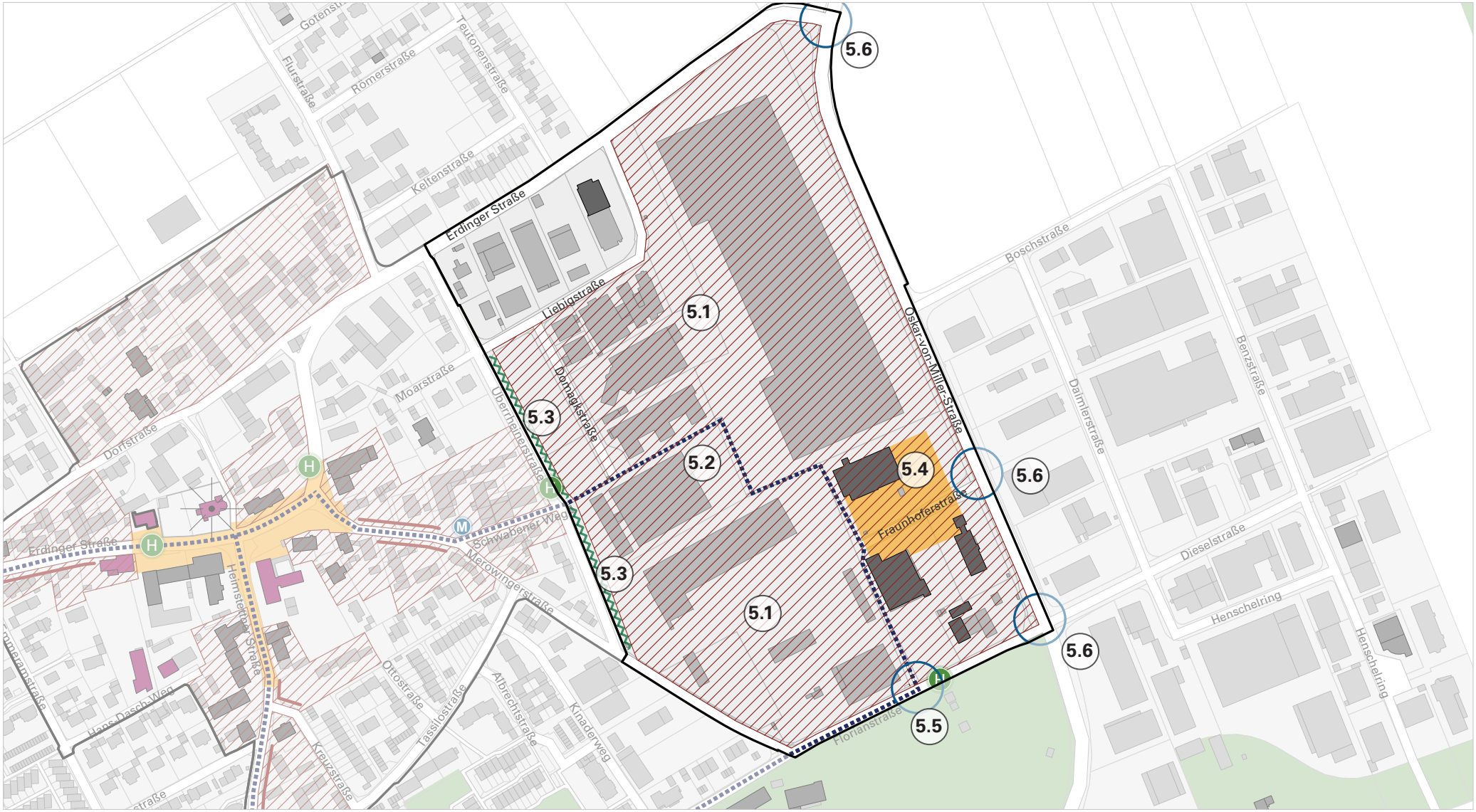
Ausdifferenzierung des Wohnraumbestandes

- Beratung und Information von privaten Eigentümern zur Anpassung des Wohnungsbestandes entsprechend den demografischen Anforderungen, z.B. durch Aufzeigen von Beispielen von bereits umgesetzten Bauprojekten, Information zu Fördermöglichkeiten auch für private Bauherren, städtebauliche oder architektonische Beratung zu Bauvorhaben

Mobilitäts-Hotspot Marktplatz Kirchheim

- Ergänzung der Mobilitäts-Angebote am Marktplatz zur Förderung einer Mobilität ohne eigenes Auto
- Befragung von Eigentümern, Anwohnern und Kunden zu Anforderungen und Wünschen bezüglich Ergänzungen im Mobilitätsangebot, Erfragen von Nutzerverhalten und viel genutzten Routen
- Prüfen der Lage eines Mobilitäts-Hotspots in Abhängigkeit zu der geplanten Lage der Bushaltestellen sowie der Wegeführung zum angrenzenden Urbanen Gebiet
- Prüfen, ob ein Verzicht einzelner Pkw-Stellplätze durch die Bereitstellung von alternativen Mobilitätsangeboten möglich ist
- Anordnung von fahrradfreundlichen Abstellmöglichkeiten für Radfahrer in zentraler Lage
- Ergänzung durch Abstellflächen für Elektromobilität (u.U. mit Ladestation), Lastenfahrrad, Roller o.Ä.
- Vorhalten von Flächen für die Ergänzung des Mobilitäts-Hotspots entsprechend der aktuellen Anforderungen und Mobilitätsarten
- Ermöglichen von reduzierten Pkw-Stellplätzen für private Eigentümer bei Umsetzung / Beteiligung an Mobilitätskonzepten

THEMEN DER STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNG



5.1 Großflächige Gewerbeeinheiten

Die gewerblichen Flächen sind derzeit von großflächigen Gewerbeangeboten mit geringer Arbeitsplatzdichte geprägt, hohem Versiegelungsgrad ohne Grünflächen. Der Bereich ist wenig entsprechend der direkten Lage am Marktplatz Kirchheim ausgebildet. In einer städtebaulichen Neuordnung sollen die Flächen aufgewertet werden. Dabei wird eine dichtere Anordnung von Gebäuden und Stellplätzen angestrebt. Es wird die Ansiedlung von Gewerbe mit hoher Arbeitsplatzdichte angestrebt. Auch die Ansiedlung von besonderen medizinischen Angeboten wird geprüft. Bei der Ansiedlung neuer Angebote soll keine Konkurrenz zu den bestehenden zentralen Bereichen entstehen.

5.2 Fußläufige Anbindung an den Marktplatz

Die Anbindung von den Handelsflächen im Gewerbegebiet zum Marktplatz ist vor allem auf das Pkw ausgerichtet. Mit der Umgestaltung des Bereiches ist die Ausbildung einer attraktiven Fußwegeanbindung in direkter Führung von den zentralen Bereichen des urbanen Gebietes zum Marktplatz wichtig, damit eine Stärkung des bestehenden zentralen Bereiches durch die angrenzenden Gewerbeflächen erfolgen kann.

5.3 Rückseitige Lage der Gewerbeflächen

Die Kante des Gewerbegebiets zum Marktplatz ist als Rückseite ausgebildet. Dichte Hecken verdecken Lager- und Stellplatz. Damit ein durchgängiger Stadtraum entsteht, muss dieser Bereich als attraktive bauliche Kante mit Ausrichtung auf den zentralen Bereich ausgebildet werden.

5.4 Umfeld Lebensmittelmärkte

Die Lebensmittelmärkte sind in der Ausgestaltung des Umfelds bislang vollständig auf Kunden mit Pkws ausgerichtet. Durch die Ausgestaltung der Flächen im Umfeld der Märkte hin zu einer besseren Nutzbarkeit für Fahrradfahrer und Fußgänger werden diese der zentralen Lage der Märkte im Gemeindegebiet gerecht. Bei der Neugestaltung sollten auch die Belange zur Barrierefreiheit berücksichtigt werden.

5.5 Anbindung Sportareal

Die Sportflächen im Süden des zukünftigen urbanen Gebietes werden von vielen Bewohnern regelmäßig aufgesucht. Derzeit ist der Bereich nur wenig an das Fuß- und Radwegenetz angebunden. Die stark frequentierten Nutzungen von Sportheim und Gastronomie sollen in das räumliche Konzept des Bereiches eingebunden werden. Die Wegeanbindung sollte verbessert werden.

5.6 Kreuzungspunkte Oskar-von-Miller-Straße

Die Kreuzungspunkte entlang der Oskar-von-Miller-Straße in das Gewerbegebiet sind unattraktiv und sollten aufgewertet werden.

HANDLUNGSFELD 5 - GEWERBEGEBIET KIRCHHEIM „URBANES GEBIET“

ZIELE

- Städtebauliche Neuordnung der Gewerbeflächen in zentraler Lage. Ansiedeln von hochwertigen, verdichteten Gewerbeeinheiten mit hoher Arbeitsplatzdichte, Ermöglichen von verdichtetem Wohnen, Schaffen von Grünflächen zur Ergänzung des Grünverbundsystems und von Klimaschneisen, Einbindung der angrenzenden Bereiche in das Konzept (z.B. angrenzende Sportfläche mit Vereinszentrum)
- Aufwerten der Lebensmittelmärkte, verbesserte Anbindung für Fußgänger und Radfahrer, platzsparende Anordnung von Pkw-Stellplätzen
- Ausgestaltung des Bereichs mit starkem Bezug zum angrenzenden zentralen Bereich am Marktplatz, Anordnen einer neuen Mitte im Urbanen Gebietes mit direkter Anbindung zum Marktplatz, Ausbildung der Bauflächen im Übergang zur Ortsmitte als hochwertig ausgebildeter Bereich mit zur Bestandsbebauung angemessener baulicher Dichte und Nutzung
- Anbindung des neuen urbanen Gebietes an den zentralen Bereiche am Marktplatz durch eine großzügige, attraktive Wegeverbindung in direktem Wegeverlauf
- Vermeidung von Angeboten und Nutzungen im urbanen Gebiet, die zu einer Schwächung der bestehenden zentralen Bereiche von Kirchheim und Heimstetten führen können
- Flächensparende Anordnung von Pkw-Stellplätzen im öffentlichen Raum
- Förderung der Mobilität ohne eigenes Auto durch Ergänzung und gut zugänglichen Anordnung von alternativen Mobilitätsangeboten
- Verbesserung von Wegen und Kreuzungen für eine bessere Nutzbarkeit für Fußgänger und Radfahrer, Optmierung des barrierefreien Standards
- Ermöglichen von neuen und alternativen Wohnformen im Quartier wie gemeinschaftliches Wohnen, Wohngemeinschaften, Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten, etc.

MASSNAHMEN

Entwicklung zentrennaher Gewerbeflächen

- Erarbeitung eines Rahmenplans zur städtebaulichen Entwicklung der Gewerbeflächen im Anschluss an das Siedlungsgebiet von Kirchheim, Präferieren einer Ansiedlung von hochwertigem Gewerbe mit hoher Arbeitsplatzdichte als attraktiver Stadtraum. Ermöglichen von verdichtetem Wohnen im Areal. Prüfen der Möglichkeit zur Schaffung eines differenzierten Nutzungsangeboten in Abstimmung mit den Angeboten im gesamten Stadtgebiet, Vermeidung von Nutzungen, die eine Konkurrenzlage zu den bestehenden zentralen Bereichen ausbilden könnten.
- Ausrichten der Konzeption auf eine gute räumliche und funktionale Anbindung an den zentralen Bereich am Marktplatz Kirchheim zugunsten einer Stärkung des Marktplatzes als zentraler Bereich
- Prüfen der Möglichkeiten zur Ansiedlung besonderer Angebote wie z.B. eines Klinikbetriebs. Berücksichtigen und Abwägung der Auswirklungen z.B. für eine mögliche Stärkung der zentralen Bereiche oder der Beeinträchtigung durch hohe Verkerhrszahlen
- Berücksichtigen der Ziele zur klimagerechten und Umweltverträglichen Anordnung der Bebauung und Ergänzung des Grünflächennetzes. Erarbeiten von Konzepten zur umweltgerechten Ausbildung des neuen Gewerbegebietes durch die Wahl geeigneter Materialien und Detailausbildungen, durch den geeigneten Umgang mit Oberflächenwasser und die Schaffung von Biotopflächen und Habitaten
- Sichern der Ziele des Rahmenplans in einem Bebauungsplan

Ausgestaltung der Lebensmittelmärkten für Fußgänger und Farhhradfahrer

- Erarbeitung eines Konzeptes zur Aufwertung der Wegeanbindung im Rahmen der Neustrukturierung der gewerblichen Flächen
- Aufwertung des Vorfelds der Lebensmittelmärkte für eine bessere Nutzbarkeit für Fußgänger dun fahrradfahrer (Fahrradfreundliche Abstellmöglichkeiten in direkter Lage am Eingang, gesicherte Fußwegeführung, attraktives Ladenvorfeld, Sitzmöglichkeit im Vorfeld der Ladeneinheit, etc.)
- Barrierefreie Ausgestaltung des Ladenvorfeld und der Wegeanbindung

Straßenraum Oskar-von-Miller-Straße / Florianstraße

- Umbau der Kreuzungspunkte an der Oskar-von-Miller-Straße vor allem zur besseren und sichereren Nutzbarkeit für Fußgänger und Fahrradfahrer. Berücksichtigen der Vorgaben zum barrierefreien Standard.

Anbindung des Sportareals

- Verbesserung der Wegeanbindung des Sportareals durch ergänzende Querungshilfen über die Florianstraße und Ausbildung einer durchgängigen und attraktiven Wegeanbindung

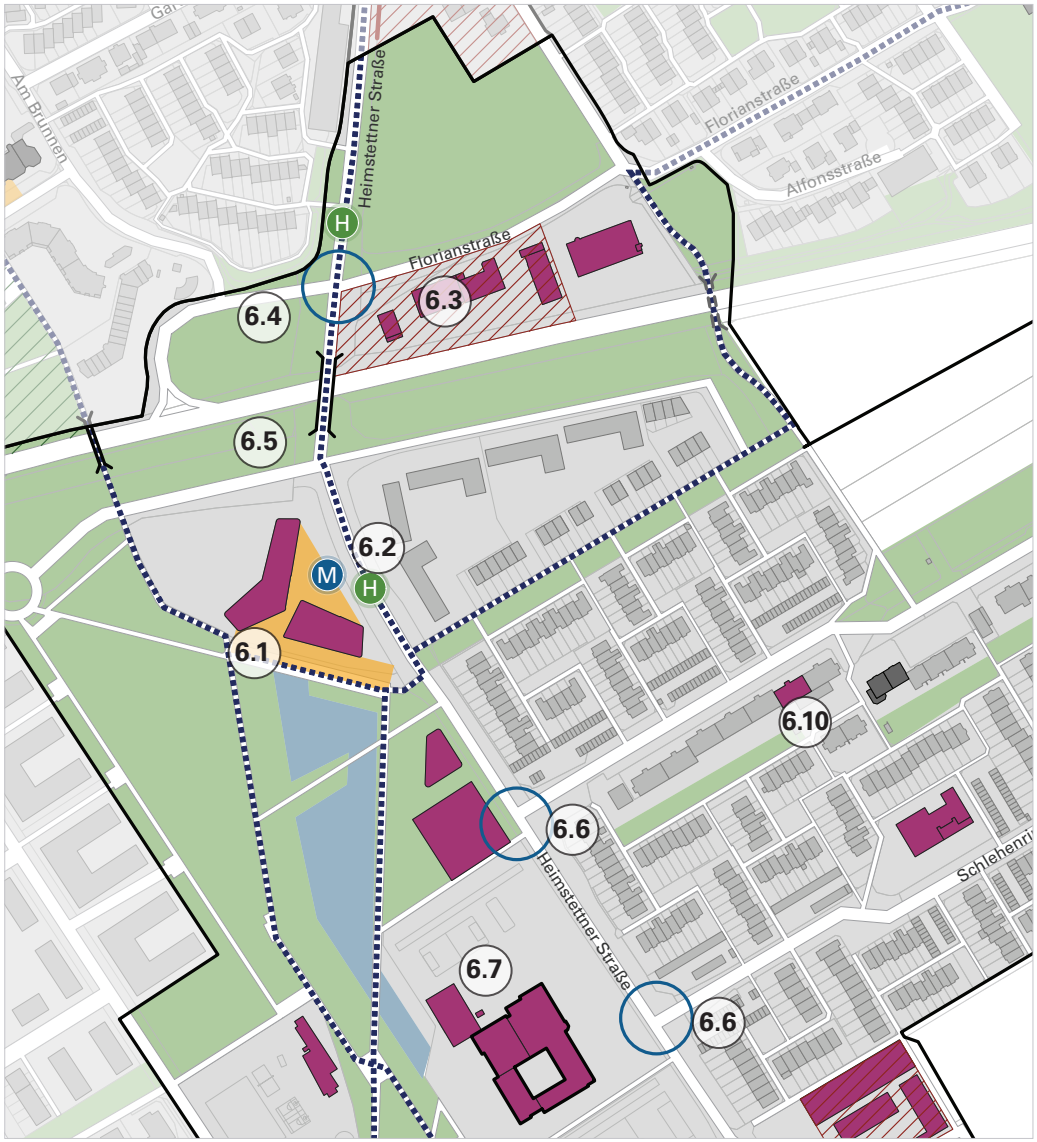
Mobilitäts-Konzept „Urbanes Gebiet“

- Formulierung eines Mobilitätskonzeptes für das Areal in Abstimmung mit vorhandenen und neuen Nutzern und Grundstückseigentümern vor Ort; Aufbau eines attraktiven Angebots von alternativen Mobilitätsformen abseits des motorisierten Individualverkehrs, Verstärkte Einbindung des öffentlichen Personennahverkehrs in die Konzeption
- Befragung von Eigentümern, Anwohnern und Kunden zu Anforderungen und Wünschen bezüglich Ergänzungen im Mobilitätsangebot, Erfragen von Nutzerverhalten und viel genutzten Routen
- Anordnung von fahrradfreundlichen Abstellmöglichkeiten für Radfahrer in zentraler Lage
- Ergänzung durch Abstellflächen für Elektromobilität (u.U. mit Ladestation), Lastenfahrrad, Roller o.Ä.
- Ermöglichen von reduzierten Pkw-Stellplätzen für privaten Eigentümer bei Umsetzung / Beteiligung bei Mobilitätskonzepten

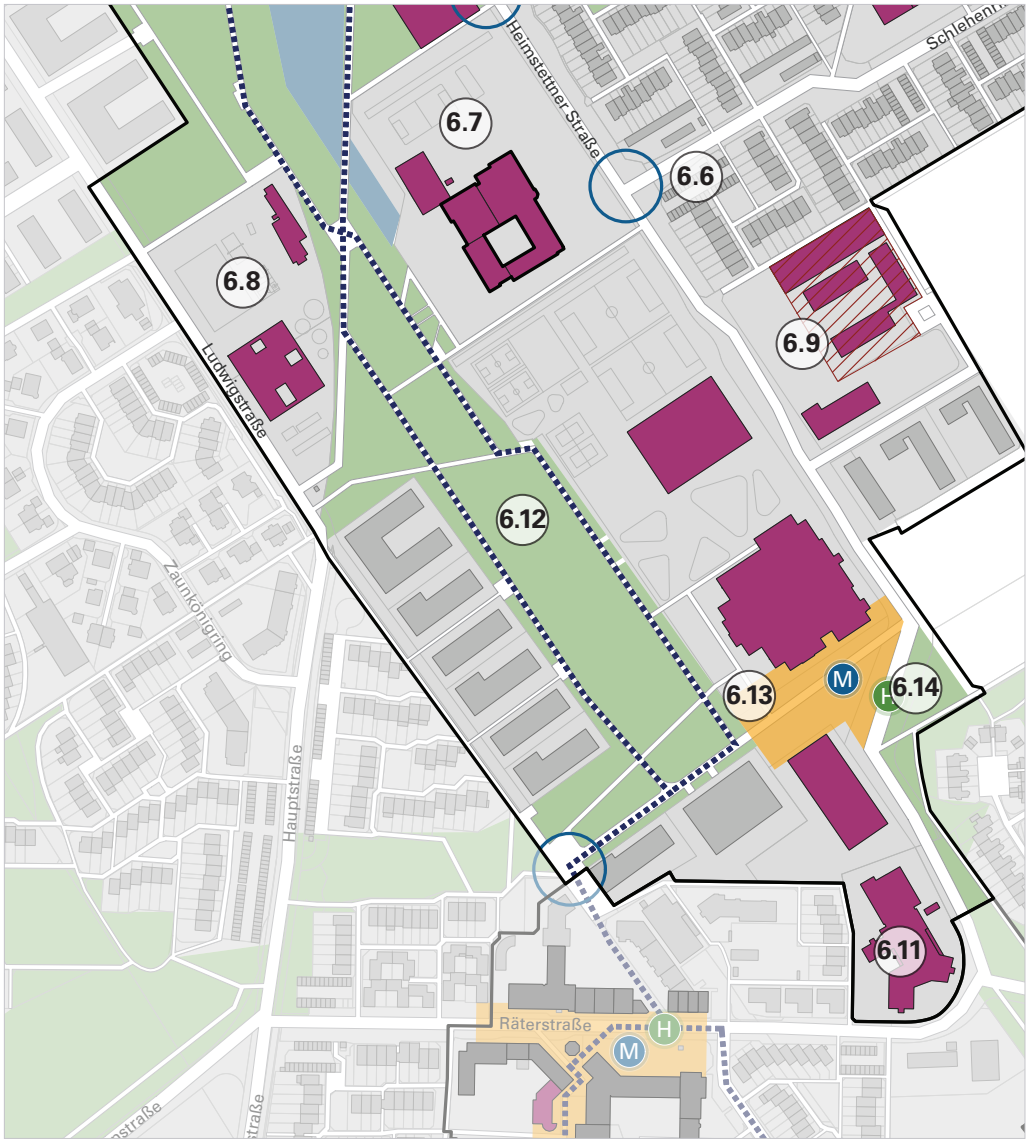
Konzepte zu neuem Wohnen im Quartier

- Erarbeiten von Möglichkeiten zur Umsetzung neuer Wohnformen im Quartier in Zusammenarbeit mit den Eigentümern

THEMEN DER STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNG



Nördlicher Abschnitt



Südlicher Abschnitt

HANDLUNGSFELD 6 - BAND ÖFFENTLICHER EINRICHTUNGEN IM ORTSPARK

6.1 Platzgestaltung am neuen Rathaus

Zwischen neuem Rathaus und Bürgersaal soll ein neuer Platz gestaltet werden. Der Platz soll entsprechend der besonderen Lage am neuen See des Ortsparks gestaltet werden (Gastronomie, Treffpunkt). Eine Verlagerung von zentrenrelevanten Freiraumnutzungen aus anderen zentralen Bereichen (Maibaum vom Marktplatz, etc.) sollte vermieden werden.

6.2 Ausbildung eines Mobilitäts-Hotspots

In zentraler Lage am Rathaus ist die Anordnung eines Mobilitäts-Hotspots möglich. Am Standort wären eine barrierefreien Bushaltestelle, eine überdachte Fahrradstation sowie Stellplätze für Elektromobilität und Ladestation sinnvoll. Die Angebote des sollten in Abstimmung mit den Nutzern auf die jeweiligen Bedürfnisse angepasst werden.

6.3 Bauhofgelände in zentraler Lage

Der Bauhof soll mittelfristig aus dem zentralen Grundstück in Randlage verlagert werden. Die Flächen werden für eine städtebauliche Entwicklung frei. Denkbar ist z.B. Wohnen bei Berücksichtigung der Emission durch die angrenzende Staatsstraße.

6.4 Kreuzung Heimstettner Straße / Florianstraße

Die Kreuzung ist von starken Pkw-Verkehr geprägt und sollte für eine attraktive und sichere Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer optimiert werden.

6.5 Ergänzende Querung der Staatsstraße

Mit einer neuen Brücke über die Staatsstraße 2028 in Verlängerung der Kreuzstraße kann das Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer in Nord-Süd-Richtung ergänzt werden.

6.6 Kreuzungen entlang Heimstettner Straße

Die Kreuzungspunkte an der Heimstettner Straße sind verkehrlich schwierig und sollten verbessert werden.

6.7 Sanierungsbedarf Grund- und Mittelschule

Die Grund- und Mittelschule muss mittelfristig saniert werden. Mit der Neugestaltung der Freiflächen sollten Zugänge und Gebäudevorfeld schlüssig an das neue Wegenetz angebunden werden.

6.8 Sanierungsbedarf Jugendzentrum

Die Frei- und Sportflächen müssen saniert werden. Die Fassaden des Gebäudes sind zu überarbeiten, die Räume müssen saniert werden. Der Flächenbedarf (Lager, Räume) ist zu prüfen und u.U. zu ergänzen.

6.9 Sanierungsbedarf / Umnutzung Gymnasium

Mit dem Neubau des Gymnasiums wird das bestehende Gebäude für neue Nutzungen frei. Mit der Sanierung des Bestandes bzw. dem Neubau am Standort wird die Ansiedlung der Volkshochschule und / oder eines Seniorentreffs möglich.

6.10 Sanierung Gemeindebücherei

Bauliche Snierung des Gebäudes der Bücherei.

6.11 Erweiterung Seniorenheim

Die Kapazität des bestehenden Seniorenheims ist nicht ausreichend, das Gebäude weist eine veraltete Infrastruktur auf (Sanierungsstau). Mit der Erweiterung muss auch der Standort des Hospizvereins überdacht werden.

6.12 Ergänzung Wegenetz im Ortspark

Die Neugestaltung des Ortsparks birgt die Chance, das bestehende Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer zu ergänzen. Die Anbindung an das bestehende Netz und die sorgsame Ausgestaltung der Übergänge in die Stadtquartiere ist dabei besonders wichtig.

6.13 Neuer Quartiersplatz am Gymnasium

Zwischen Gymnasium und Seniorenheim soll ein neuer Quartiersplatz ausgebildet werden. Auf dem Platz treffen die unterschiedlichen Generationen aufeinander, eine entsprechende Ausgestaltung ist damit naheliegend. Die gute Anbindung der Zugänge und Gebäudevorfelder auf dem Platz kann gestaltungsprägend werden. Eine Verlagerung von zentrenrelevanten Freiraumnutzungen aus anderen zentralen Bereichen sollte vermieden werden.

6.14 Haltestelle am Gymnasium als Mobilitäts-Hotspot

Im Vorfeld des Gymnasiums am neuen Quartiersplatz wird eine Bushaltestelle für Schulbusse an der Heimstettner Straße angedacht. In Ergänzung zum Schulbus sind weitere Mobilitätsangebote möglich, wie z.B. Stellplatzflächen für Elektromobilität oder für Roller.

HANDLUNGSFELD 6 - BAND ÖFFENTLICHER EINRICHTUNGEN IM ORTSPARK

ZIELE

- Schaffung einer neuen Mitte der Gemeinde durch die Anordnung von Gemeinbedarfs einrichtungen und Freiflächen als Treffpunkte und Aktivitätsräume; Ausgestaltung der neuen Mitte mit einem differenzierten Angeboten für alle Bevölkerungsgruppen
- Vermeidung von zentrenrelevanten Angeboten und Nutzungen in den Gebäuden sowie auf den Plätzen und Freibereichen, die die bestehenden zentralen Bereiche des Ortes schwächen
- Ausgestaltung der neuen Mitte, so dass die Angebote von allen Bevölkerungsgruppen gut nutzbar sind (durchgängig barrierefreier Ausbau von Gebäude und Freiflächen)
- Neuordnung der Gemeinbedarfsangebote in der Gemeinde. Zusammenlegen von passenden Angeboten in zentraler Lage, die zu einer gegenseitigen Stärkung der einzenen Angebote führen können (Ermöglichen von Synergien)
- Energetische Sanierung und Optimierung der Raum- und Flächenangebote der der bestehenden Gemeinbedarfseinrichtungen
- Neubau der neuen Einrichtungen nach dem Standard des Klima- und Ressourcenschonenden Bauens, sowie im barrierefreien Standard
- Vernetzung der Wegeanbindungen der Gemeinde durch die Ergänzumg des Wegenetzes im Ortspark und den Freiflächen des Gemeinbedarfs
- Schaffung eines gesonderten, zentralen Standortes für die VHS als wichtiger Anlaufpunkt. Bereitstellung von mehr Räumlichkeiten für Kurse der VHS-OLM
- Entwicklung von neuen Standorten für Angebote des Gemeinbedarfs, z.B. Kleidercafe, Räume für die Tafel e.V., die Nachbarschaftshilfe und den Hospizverein in zentraler Lage und guter Erreichbarkeit
- Errichtung von öffentlichen Gebäuden ausschließlich unter Berücksichtigung klimaschonender Bauweisen, der Errichtung von Photovoltaikanlagen und der Nutzung von Geothermie (sofern realisierbar)

MASSNAHMEN

Planung des Umfelds am neuen Rathaus

- Erarbeitung einer Planung zur Ausgestaltung des Umfelds am neuen Rathaus als neuen zentralen Bereich mit attraktiven Aufentahltsbereichen am Seeufer und hochweriger Gastronomie mit Freischank. Vermeidung von Angeboten die als Konkurrenz die bestehenden zentralen Bereiche schwächen
- Anordnung von ergänzenden Mobilitätsangeboten in Abstimmung zur neuen Rathausnutzung mit Veranstaltungssaal. Abstimmen der Standorte der Bushaltesten zur neuen Mitte

Städtebaulicher Rahmenplan zum Bauhofgelände

- Erarbeiten eines Rahmenplans zur Entwicklung des mit der Verlagerung des Bauhofs frei werdenden Grundstücks in zentraler Lage. Einbeziehen des nördlich angrenzenden unbebauten Grundstücks. Berücksichtigen der Lage an der stark befahrenen Straße sowie als Übergang von der zentralen Bereiche Heimstettner Straße zur neuen Mitte
- Prüfen der verkehrlichen Anbindung des Grundstücks und der Möglichkeiten zur Aufwertung des Kreuzungsbereiches Heimstettner Straße / Florianstraße

Schwierige Kreuzungen Heimstettner Straße

- Umgestaltung der Kreuzungspunkte an der Heimstetter Straße für eine bessere und sicherer Nutzung für alle Verkehrsteulnehmer (Übersichtlichkeit , Querungen, durchgängige Wegeführung).

Bau einer neuen Fußgängerbrücke über die St2082

- Planung und Neubau einer Brücke über die Staatsstraße 2082 für Fußgänger und Radfahrer in Verlängerung der Kreuzstraße

Ergänzung des Wegenetzs im Ortspark

- Ausgestaltung der Wege im Ortspark als attraktive und gut nutzbare Verbindung für Fußgänger und Ragfahrer. Ausbildung der Wege im barrierefreiem Standard und zugunsten einer Reduzierung von Nutzungskonflikten zwischen Verkehrsteilnehemrn mit unterschiedklichen geschwindikleiten (schnelle Radfahrer / unsichere Fußgänger)

Sanierungsbedarf Grund- und Mittelschule

- Planung und Baumaßnahmen zur Sanierung der Grund- und Mittelschule

Neuordung der Gemeinbedarfsangebote

- Feinuntersuchung zur Verortung der Veranstaltungsräume und der Angebote im Gemeindegebiet (Prüfen des bestehenden Raumflächenangebotes und des zukünftigen Bedarfs, Vermeidung einer Schwächung von bestehenden Angeboten, Nutzen von Synergien durch Bündelung an einem Standort)

Schaffung von mehr Aufenthaltsbereichen für Jugendliche

- Erarbeiten einer Machbarkeitsstudie zur langfristigen Nutzung von Gebäude und Freibereichen des Jugendzentrums in Zusammenarbeit mit den Nutzern
- Erarbeiten einer Feinuntersuchung zur Ermittlung des Bedarfs an Freiräumen speziell für Jugendliche und deren Anforderungen an den Standort. Dabei sind die Planungen des neuen Ortsparks mit zu berücksichtigen
- Planung und Baumaßnahmen zur Sanierung des Jugendzentrums im Gebäude sowie in den Freibereichen

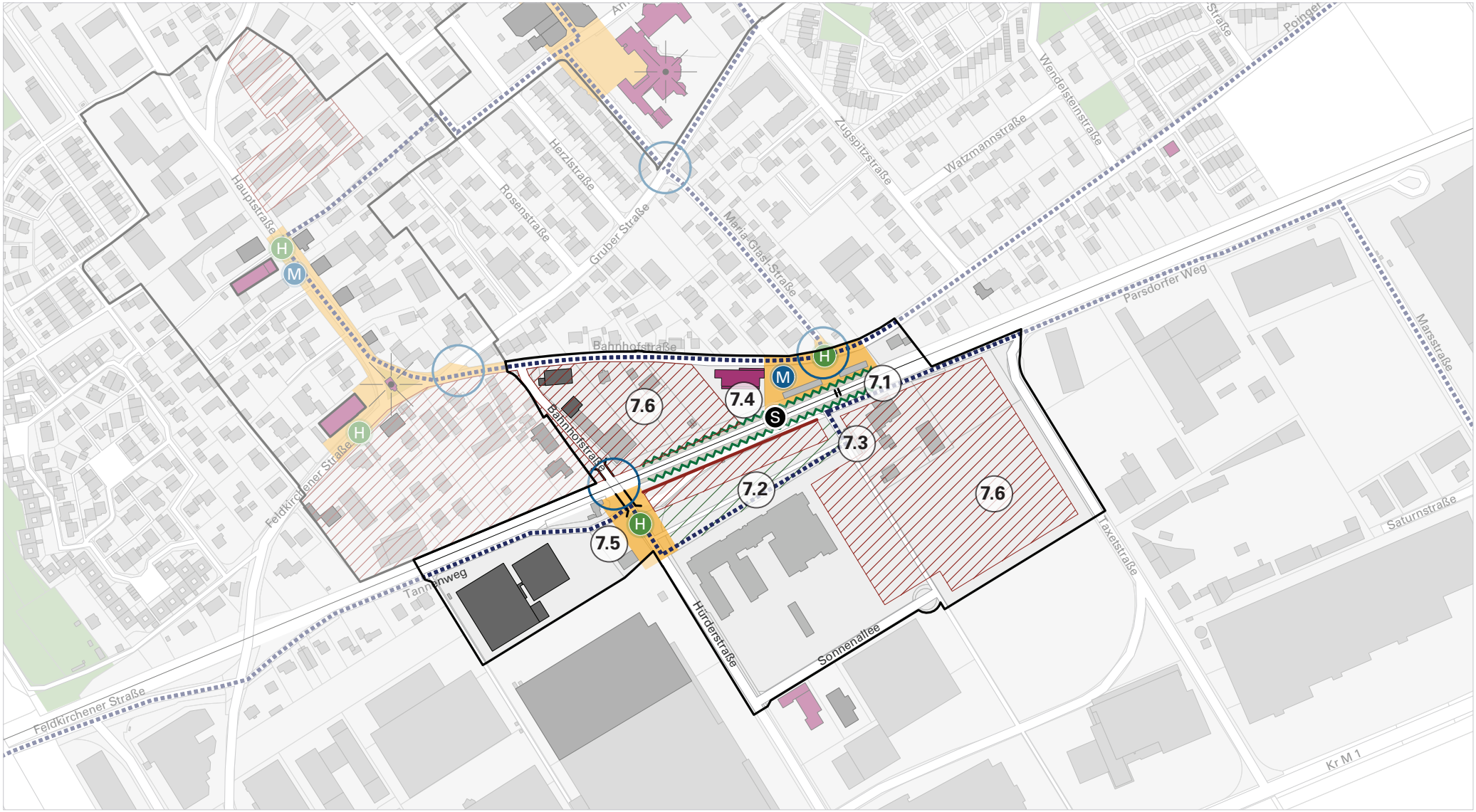
Sanierung und Umnutzung altes Gymnasium

- Erarbeiten einer Machbarkeitsstudie zur Sanierung bzw. Neubau der Gebäude des ehemaligen Gymnasiums
- Formulieren von Nutzungskonzepten in Abstimmung zu den Nutzungen im Bürgerhaus, dem Meilerhaus und den neuen Gemeinbedarfsangeboten in der neuen Mitte
- Planung und Baumaßnahmen zur Sanierung des Gebäudebestandes bzw. zum Neubau am Standort

Erweiterung der Angebote Seniorenheim

- Erweiterung der Angebote der Seniorenbetreuung durch Bau eines neuen Seniorenheims
- Ertüchtigen des bestehenden Seniorenheims durch die Sanierung des Gebäudes
- Ausbildung von attraktiven, von den Senioren gut nutzbaren Gebäudevorfeldern zum neuen Quartiersplatz und dem neuen Ortspark
- Erarbeiten eines Konzeptes für einen neuen Standort des Hospizvereins in den Gebäuden

THEMEN DER STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNG



HANDLUNGSFELD 7 - S-BAHNHOF ALS MOBILITÄTSDREHSCHEIBE

7.1 Ausbildung Bahnhofsplatz Nord

Der Bahnhofsplatz entspricht in seiner heutigen Ausbildung wenig seiner Rolle als wichtiger Ankunftsort der Gemeinde. Mit der Ausgestaltung als markanter, im Straßenraum wahrnehmbarer Bahnhofsvorbereich kann auch die Aufenthaltsqualität und der Standard zur Barrierefreiheit verbessert werden. Ein Anliegen der Umgestaltung sollte es sein, die Orientierung im Bahnhofsbereich für alle Besucher zu verbessern (intuitive Orientierung, Beschilderung, taktil erfassbare Orientierung).

7.2 Anordnung Stellplätze Bahnhof Süd

Der Bahnhof Süd wird derzeit geprägt durch oberirdische Pkw-Stellplätze. Mit der platzsparenden Anordnung der Stellplätze kann der Bereich neu geordnet werden. Ziel ist neben der Neuordnung der Mobilitätsangebote v.a. die Ausbildung einer markanten Kante zum Bahnsteig, sowie die Ausbildung eines „grünen Trittsteins“ auf den freiwerdenden Flächen. Eine gemeinsame Nutzung des Parkdecks mit den angrenzenden privaten Anliegern wäre vorstellbar.

7.3 Querung der Gleise für Fahrradfahrer

Die Unterführung unter der Bahn ist in derzeit nur für Fußgänger ausgelegt. Fahrradfahrer müssen den Umweg über die westlich gelegene Unterführung nehmen. Im Gemeindegebiet gibt es nur wenige Querungsmöglichkeiten der Gleise. Der Ausbau der Bahnunterführung am Bahnhof auch für die Nutzung durch Fahrradfahrer wird angestrebt.

7.4 Bahnhof als zentraler Mobilitäts-Hotspot

Der S-Bahnhof sollte als zentraler Mobilitäts-Hotspots ausgebildet werden, um die Anbindung an die Ortsteile zu stärken. Die vorhandenen Angebote wie Leihfahrräder Bushaltestellen Stellplätze sollten entsprechend der präferierten Anbindung gezielt auf der Nord- bzw. Südseite angeordnet werden. Eine Ergänzung des Angebots mit einen Carsharing-Stellplatz, Abstellplätze für Elektromobilität und Roller oder einer Elektro-Ladestation wären denkbar. Die Mobilitätsangebote müssen auf die jeweiligen Bedürfnisse der Nutzer entsprechend dem jeweiligen Standard angepasst werden. Eine flexible Anpassung sollte möglich sein.

7.5 Bahnhofszufahrt Bahnhofstraße / Hürdenstraße

Die Unterführung an der Bahnhofstraße stellt die zentrale Anbindung Des südlichen Bahnhofsbereichs an das Gemeindegebiet dar. Gleichzeitig bildet die Straße eine der wenigen Zufahrten von der Gemeinde zum Gewerbegebiet Heimstetten dar. Der Bereich an der Straße wird als Wendepunkt und Wartefläche für Stadtbusse genutzt. Mit der Aufwertung des Bereichs kann der Straßenraum für Fahrradfahrer und Fußgänger besser und sicherer nutzbar ausgebildet werden. Zudem sind Maßnahmen zur Verbesserung der Orientierung sinnvoll.

7.6 Bauflächen mit geringer Nutzungsdichte

Die Bauflächen in direkter Lage am Bahnhof sind derzeit wenig entsprechend der zentralen Lage am Bahnhof ausgebildet. Hier sind Nutzungen sinnvoll, die in besonderer Weise vom Bahnhof profitieren (z.B. mit hoher Arbeitsplatzdichte). Eine bauliche Ergänzung der Bereiche ist in Zusammenarbeit mit den privaten Eigentümern anzustreben.

HANDLUNGSFELD 7 - S-BAHNHOF ALS MOBILITÄTSDREHSCHEIBE

ZIELE

- Stärkung des Bahnhofs als Umsteigeknoten im innerörtlichen Mobilitätsgefüge
- Barrierefreier Ausbau der Station und Aufwertung der Freiflächen gestalterisch und in verkehrlicher Organisation
- Entwicklung einer baulichen Fassung des Platzes, ggf. unter Ansiedlung einer kleinen Nutzung mit Bahnhofsrelevanz, die in keiner Konkurrenz zu Dorfkern und REZ steht
- Sinnvolle Anordnung der unterschiedlichen Nutzungen nördlich und südlich der Gleise, indem Angebote zur besseren Anbindung an die zentralen Bereiche des Ortes primär auf der den Ort zugewandten Seite angesiedelt werden (z.B. Leihfahrradständer, Taxistand, Bushaltestelle)
- Ausbildung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes als attraktiver, wieder erkennbarer Stadtraum mit hochwertigem Aufenthaltsbereich. Der Bahnhof sollte von den zentralen Wegeachsen (vom Räter-Einkaufszentrum und der Ortsmitte Heimstetten) erkennbar ausgebildet werden (z.B. über ein gut sichtbares, markantes Vordach, das in den Straßenraum ragt)
- Prüfen der Möglichkeiten zur Anordnung der Stellplätze im südlichen Bereich auf mehreren Geschossen (evtl. in Zusammenspiel mit angrenzenden Gewerbeeinheiten). Ausbilden einer markanten Fassade entlang des Bahnhofs mit direkten Zugängen von der Parkgarage zu den Gleisen. Ergänzen von Abstellmöglichkeiten für Lastenfahrräder und Elektro-Mobilen
- Verbesserung der Zufahrt zum Parkplatzbereich u.a. durch die Erweiterung der Unterführung am Bahnhof für Fußgänger und Radfahrer
- Prüfen der Möglichkeiten zur Ausbildung einer grünen Wegeachse südlich der Bahngleise
- Verbreiterung der Unterführung, Ausbildung auch für Radfahrer

MASSNAHMEN

Konzept zur Neugestaltung der Bahnhofsvorbereiche Nord und Süd

- Erarbeitung eines Konzeptes zur Neugestaltung der Bahnhofsvorbereiche Nord und Süd.
- Ausbildung des nördlichen Bahnhofsplatzes als attraktiver Ankunftsplatz des Ortes (räumlich wahrnehmbar von den Straßenfluchten) mit hoher Aufenthalts- und Gestaltqualität.
- Aufwerten des südlichen Bahnhofsplatzes durch die platzsparende Anordnung der Pkw-Stellplätze (auf mehreren Geschossen), Ausbilden einer markanten baulichen Kante zur Bahn, Ermöglichen einer Grünfläche auf den frei werdenden Fläche als Ergänzung der Grünvernetzung.
- Ordnen der Mobilitätsangebote auf der Nord- und Südseite entsprechend der Zuordnung zu den angrenzenden Gemeindegebieten. Auf dem nördlichen Platz anordnen von Mobilitätsangeboten zur attraktiven und Anbindung an die zentralen Bereiche (Taxistand, Bushalt, Leihfahrradständer, Wartebereiche), im Süden P&R und B&R-Stellplätze, Buswartebereich, etc.

Verbreiterung der Unterführung am Bahnhof

- Prüfen der Möglichkeiten zur Verbreiterung der Bahnunterführung (zweispurig, mind. 4m Durchfahrtshöhe) im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung v.a im Hinblick auf die Erhöhung des Verkehrs durch die Verlegung der Stellplätze auf die südliche Seite in Abstimmung mit der Deutschen Bahn.
- Umbau der Unterführung am S-Bahnhof für eine Nutzung für Fußgänger und Fahrradfahrer in Abstimmung mit der Deutschen Bahn

Aufwertung der Bahnhofszufahrt Bahnhofstraße / Hürdenstraße mit Straßenunterführung

- Erarbeiten eines Konzeptes zur Aufwertung der Straßenunterführung westlich des Bahnhofs und der Bahnhofsstraße als zentrale Anbindung des südlichen Bahnhofsbereichs an das Gemeindegebiet. Optimierung des Straßenraums hinsichtlich einer attraktiveren und sichereren Nutzung für Fußgänger und Fahrradfahrer, einer besseren Orientierung sowie der barrierefreien Ausgestaltung des Bushaltes.

Bauliche Entwicklung von Grundstücken in direkter Lage am Bahnhof

- Unterstützen von privaten Eigentümern zur baulichen Entwicklung ihrer Flächen in direkter Lage am Bahnhof mit geringer Nutzungsdichte oder Nutzungen, die der Lage am Bahnhof nicht entsprechen, z.B. durch städtebauliche Beratung, Aufzeigen von Beispielen, gemeinsame Erarbeitung von Lösungen zur Anordnung von Stellplätzen etc.

Konzept zur Ergänzung der Mobilitätsangebote am Bahnhof

- Erarbeiten eines Konzeptes zur Ergänzung der Mobilitätsangebote am Bahnhof in Abstimmung mit einem Gesamtkonzept zur besseren Vernetzung der zentralen Bereiche des Ortes. Ausbildung des S-Bahnhofs als zentraler Mobilitäts-Hotspots mit guter Anbindung an die zentralen Bereiche in den Ortsteilen.

HANDLUNGSFELD 8 - WOHNEN

ZIELE

Weiterentwickung bestehender Wohnanlagen

- Sicherung und Weiterentwicklung der verdichteten Siedlungen mit durchgrüntem Charakter, Förderung von energetischen und klimaschonenden Sanierungen (mindestens nach dem neuen Gebäudeenergiegesetz GEG) und Anpassung der Siedlungen an klimaverträgliche und umweltgerechte Standards im Umgang mit Energie, Wasser und Boden
- Ausdifferenzierung des Wohnungsangebots in den Bestandsgebäuden und Nachverdichtung der Wohnsiedlungen im Rahmen von baulichen Sanierungen oder Ergänzungen (mehrere Wohnungen unterschiedlicher Größe innerhalb eines Gebäudes, Nutzung von Dachgeschossen, Mehrgenerationenwohnen, altengerechtes Wohnen)
- Ermöglichung von Einliegerwohnungen durch Aufteilung von Reihenhäusern, Doppelhaushälften und Einfamilienhäusern in mehrere Wohneinheiten oder durch moderne Wohnformen im Geltungsbereich sämtlicher Bebauungspläne
- Erhöhung des Anteils an barreiefreiem Wohnraum und Schaffung von barrierefreiem Mehrgenerationenwohnen
- Flächensparende Anordnung (Mehrgeschossigkeit) von Pkw-Stellplätzen in Wohnsiedlungen, Vermeidung bzw. Reduzierung von Dauerparkplätzen auf Wohnstraße zugunsten einer sicheren und angenehmen Nutzung des Straßenraums für alle Verkehrsteilnehmer

Neuansiedlung von neuen Wohnanlagen

- Förderung und Forcierung von Zielen zur klimaneutralen und umweltgerechten Stadtentwicklung im Rahmen von Neubauten im gesamten Gemeindegebiet und insbesondere auf gemeindeeigenen Flächen (Gebäude mit besonders geringem Energiebedarf und Nutzung erneuerbarer Energien)
- Vorrangige Ergänzung des fehlenden Wohnraumangebotes in der Gemeinde bei neuen Wohnbauprojekten v.a. auf gemeindeeigenen Flächen (bezahlbarer Wohnraum, barrierefreie Wohnungen, kleine Wohnungen, besondere Wohnangebote, etc.
- Ermöglichung von neuen Wohnraumangeboten vorrangig für Ortsansässige
- Flächensparende Bauweise neuer Wohnanlagen zum größtmöglichen Erhalt der angrenzenden Landschaftsräume
- Gezielte Schaffung von Wohnraum für Mitarbeiter von sozialen Infrastrukturen in Kirchheim
- Förderung und Ergänzung von gemeindeeigenem Wohnungsbestand

MASSNAHMEN

Konzept zur Ausdifferenzierung des Wohnraumangebotes in Siedlungen

- Erarbeiten eines Konzeptes zur Ausdifferenzierung des Wohnraumangebotes in bestehenden Wohnsiedlungen in Zusammenarbeit mit privaten Eigentümern. Darstellen der Möglichkeiten zur Anpassung des Gebäudebestandes z.B. im Rahmen von anstehenden Sanierungsmaßnahmen
- Aufzeigen von Beispielen aus anderen Kommunen für vergleichbare Bauvorhaben in Broschüren oder im Internet
- Bereitstellen von einfachen und übersichtlichen Informationen zum barrierefreien Bauen.
- Information interessierter Eigentümer bezüglich Fördermöglichkeiten von Wohnprojekten auch für private Bauherren
- Anbieten einer Erstberatung für private Bauherren und der begleitenden Beratung bei Bauvorhaben.
- Überprüfen der Vorgaben der Bebauungsplanung hinsichtlich den Möglichkeiten oder Erfordernissen einer Anpassung
- Erarbeiten von Strategien zum Umgang mit erforderlichen Pkw-Stellplätzen, Entwickeln von Ansätzen mit abweichenden Stellplatzzahlen für besondere Wohnnungsangebote (Wohngruppen, reduzierte Stellplatzzahlen bei schlüssigen Mobilitätskonzepten des Eigentümers etc.)

Feinuntersuchung zur Optimierung des ruhenden Verkehrs in Wohnstraßen

- Erarbeiten einer Feinuntersuchung zur Ermittlung der Möglichkeiten einer flächensparenden und dem Stadtraum entsprechende Anordnung des ruhenden Verkehrs. Prüfen der Machbarkeit einer mehrgeschossigen Anordnung der Pkw-Stellplätze. Attraktive Gestaltung der Parkgaragen durch Fassaden- und Dachbegrünung (auch in Kombination mit Fotovoltaikanlagen) zur Steigerung der Akzeptanz und Wohnqualität in den Wohnquartieren
- Überschlägige Ermittlung des Bedarfs an Stellplätzen in einzelnen Quartieren, Aufzeigen von Handlungsbedarf, um auf den Wohnstraßen ein verträgliches Maß an Pkw-Stellplätzen zu ermöglichen und gleichzeitig eine Ausdifferenzieurng der Wohnramangebote zu ermöglichen
- Aufzeigen von grundsätzlichen Ansätzen zur Anordnung der Stellplätze (z.B. Standorte für mehrgeschossiges Parken) in Zusammenarbeit mit privaten Eigentümern
- Prüfen der Möglichkeiten zur ordnenden Eingrenzung der Stellplatzflächen in Wohnstraßen (z.B. Ausweisen von Flächen für Parkierung vorrangig für Kurzzeitstellplätze, Kontrolle bei Falschparken) mit dem Ziel, dass private Stellplatzflächen konsequent für das Abstellen des eigenen Autos genutzt werden

Ergänzen von besonderen Wohnraumangeboten

- Finden und Entwickeln von Standorten, die in besonderer Weise für besondere Wohnraumangebote geeignet sind (z.B. Wohnraum für alte oder behhinderte Menschen in fußläufiger Nähe von zentralen Bereichen mit Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs)

Schaffung von Wohnraum für Mitarbeiter in sozialen Infrastrukturen

- Erarbeiten von Stategien zur gezielten Schaffung von Wohnraum für die Mitarbeiter von sozialen Infrastrukturen im Gemeindegebiet

Standards zum klima- und umweltgerechten Bauen

- Formulieren von Standards zum klima- und umweltgerechten Bauen von neuen Wohnanlagen in Kirchheim
- Berücksichtigen der Belange des wasser- und bodensensiblen Bauens
- Präferieren von Baumaßnahmen, die eine nachhaltige Bauweise anstreben
- Einfügen der Standards in die Satzungen von neuen Bebauungsplänen
- Zur Verfügung stellen von Informationen zum klima- und umweltgerechten Bauen für private Bauherren
- Prüfen inwiefern die Gemeinde den Prozess von energetischen Sanierungen voranbringen und beeinflussen kann, z.B. im Rahmen einer förderfähigen energetischen Stadtsanierung für einzelne Quartiere gemäß KfW-Programm 432
- Prüfen ob ein Ausbau der Geothermie im Hinblick auf das Bevölkerungswachstum sinnvoll ist und die unvermeidlichen Zuheizungen mittelfristig ohne einsatz fossiler Brennstoffe und möglichst klimaschonend erfolgen können
- Vereinbaren von Auflagen im Rahmen von städtebaulichen Verträgen, bei denen die gesetzlichen Vorgaben möglichst übertroffen werden (z.B. klimaschonenden Bauweisen, Photovoltaikanlagen und Anschluss an die Geothermie)

HANDLUNGSFELD 9 - MOBILITÄT

THEMEN DER STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNG

Bereich Kirchheim, Hausen

9.1 Straßenraum zentraler Bereich Marktplatz

Der Straßenraum am Marktplatz wird der von zahlreichen Menschen aufgesucht. Gleichzeitig hat die Straße eine wichtige Verbindungsfunktion im Gemeindegebiet. Der Straßenraum muss so ausgebildet werden, dass alle Verkehrsteilnehmer sich sicher fortbewegen und aufhalten können.

9.2 Straßenraum Ortsmitte Heimstetten

Die Hauptstraße in Heimstetten stellt die zentrale Straßenabindung in Nord-Süd-Richtung dar und bildet den gleichzeitig zentralen Bereich des Ortes. Der Straßenraums muss den Belange aller Verkehrsteilnehmer gerecht werden und mit einer hohen Aufenthaltsqualität ausgebildet werden.

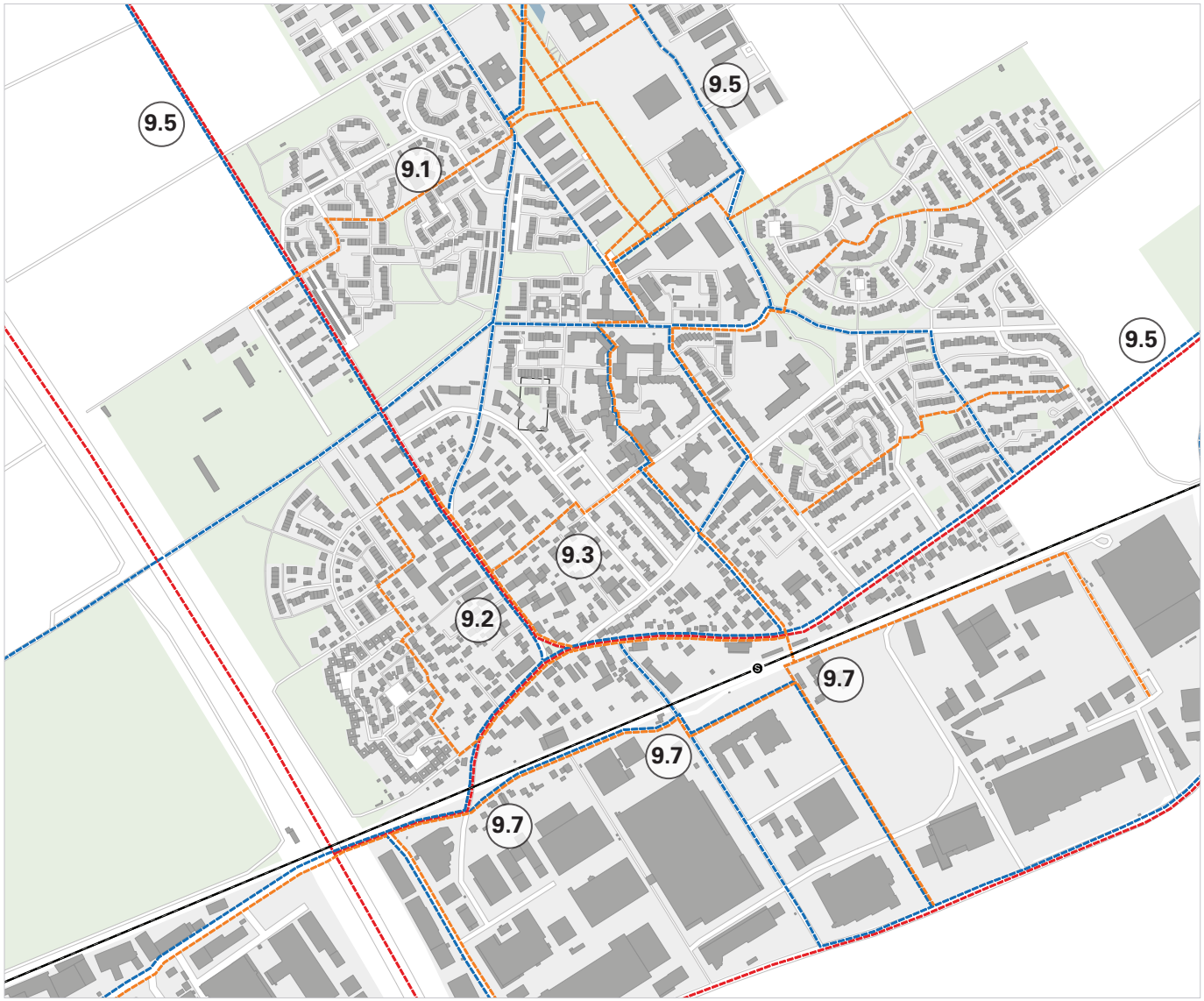
9.3 Orientierung Fuß- und Radwegenetz

In den Siedlungsbereichen von Kirchheim existiert ein dichtes Netz an Fuß- und Radwegen. Die Fülle gleichrangiger Wege erschwert die Orientierung, Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern mit unterschiedlicher Geschwindigkeit sind möglich.

9.4 Ergänzung Wegenetz in der Ortsmitte

Die Anbindung der Ortsteile Kirchheim und Heimstetten ist bislang wenig attraktiv. Über den neu geplanten Ortspark entsteht ein Netz neuer Fuß- und Radwege, die die beiden Ortsgebiete miteinander verknüpfen. Diese zentralen Anbindungen müssen sicher und übersichtlich gestaltet werden. Dabei sind die unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten auf den Wegen zu beachten.

HANDLUNGSFELD 9 - MOBILITÄT



Bereich Heimstetten

9.5 Fahrradschnellwege

Damit das Fahrrad eine attraktive Alterantive zum Auto wird, braucht es „schnelle“ Wegeanbindungen überregional sowie im Gemeindegebiet. Wichtig neben dem regionalen Schnellweg ergänzende Trassen in Nord-Süd-Richtung mit Anbindung an den Bahnhof.

9.6 Querungen Staatsstraße 2082

Die Staatsstraße stellt eine starke Barriere im Gemeindegebiet dar. Die Aufwertung und Ergänzung der Querungsstellen ist daher eine wichtige Aufgabe zur Anbindung der Gemeindegebiete.

9.7 Querungen Bahngleise

Die Bahn schneidet das südliche Gewerbegebiet vom Stadtraum ab. Mit der Aufwertung der Gewerbeflächen und für eine Stärkung der zentralen Bereiche durch die neuen gewerblichen Angebote wird die Ausbildung von attraktiven Querungen wichtig.

9.8 Fehlende Straßenabindung für Pkws in Nord-Süd-Richtung

Es existieren in Kirchheim nur wenige Straßentrassen als Verbindung der Gemeindegebniete in Nord-Süd-Richtung, die deshalb stark frequentiert sind. Eine Ergänzung der Anbindungen könnte zu einer Entlastung der bestehenden Straßen führen.

HANDLUNGSFELD 9 - MOBILITÄT

ZIELE

Aufwertung des Wegenetzes

- Gleichstellung von Fußgängern und Radfahrern in der Gestaltung des öffentlichen Raums und Stärkung der „Stadt zu Fuß“
- Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität der Straßen für Fußgänger und Fahrradfahrer. Ausbildung der Straßenzüge mit durchgängigen, ausreichend breiten Gehwegen und übersichtlichen Querungspunkten der Fahrbahn
- Verringerung der Fahrgeschwindigkeit der Pkws im Gemeindegebiet, unterstützung durch geeignete Verkehrsregelungen (z.B. Rechts-vor-links-Regelung)
- Bevorrechtigung von Mobilität mit dem Fahrrad gegenüber dem Auto in der Straßengestaltung (z.B. Anordnung von Stellplatzflächen im Vorfeld von Ladenflächen und öffentlichen Einrichtungen)
- Aufbau eines durchgängiges, attraktiven Radwegenetzes im Gemeindegebiet und in Anbindung an die Nachbarkommunen, Schließen der Lücken im zwischenörtlichen Radwegenetz sowie Herstellen durchgehend regelkonformer Fahrbahnbreiten und guter Fahrbahnoberflächen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Übersichtlichkeit vor allem bei Straßenzügen, die als Schulwege genutzt werden
- Verringerung der Trennwirkung verkehrlicher Barrieren (S-Bahn, St 2082)

Barrierefreiheit und Orientierung

- Barrierefreier Ausbau des öffentlichen Raumes
- Schaffen von barrierefreien Wegeketten für mobil eingeschränkte sowie für sehbehinderte und blinde Menschen
- Verbesserung der Orientierung durch Ausbildung oder frei halten von Merk- und Orientierungspunkten im Stadtraum
- Ergänzung der wegweisenden Beschilderung und Anpassung an das gemeindliche Hauptroutennetz

Ruhender Verkehr

- Steuerung des ruhenden Verkehrs zugunsten einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Übersichtlichkeit im Straßenraum sowie einer Stärkung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- Reduzierung von Dauerparkern in öffentlichen Straßenräumen zugunsten von Stellplätzen für Besucher, Lieferdienste und der Anfahrt von Gebäuden für handwerkliche Dienste.
- Ermöglichen von autofreien bzw. autoarmen Wohnkonzepten in Zusammenarbeit mit privaten Projektentwicklern
- Umsetzung einer einheitlichen Stellplatzverordnung für Fahrradabstellplätze bei privaten und öffentlichen Bauvorhaben
- Verbesserung der Parkierungssituation entlang wichtiger Verbindungsstraßen hinsichtlich der Übersichtlichkeit / Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- Vermeidung von parkenden Campern, Wohnmobilen und Anhängern in öffentlichen Verkehrsräumen

ÖPNV und ergänzende Mobilitätsangebote

- Erhalt und allgemeine Verbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebots in Zusammenarbeit mit dem Landkreis und der Bahn zur Verbesserung von Anbindungen und Taktung des öffentlichen Personennahverkehrs, vor allem für stark frequentierte Routen und Tageszeiten
- Aufwertung und barrierefreie Ausgestaltung der Bushaltestellen und deren Umfeld (durchgängiger Standard), vorrangiger barrierefreier Ausbau entlang der neuen Expressbuslinien
- Ausbildung des S-Bahnhofes als attraktiver und gut nutzbarer Ankunfts- und Umsteigepunkt
- Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten, um eine optimale und zeitverlustfreie Mobilität zu ermöglichen. Ergänzen des Angebots durch neue, für den Standort passende Mobilitätsangebote
- Ergänzung bzw. Optimierung der Infrastruktur für Fahrradfahrer
- Förderung von Elektromobilität

HANDLUNGSFELD 9 - MOBILITÄT

MASSNAHMEN

Optimierung und Ergänzung des Wegenetzes

- Ergänzung des Wegenetzes durch neue Wege vor allem in der Ortsmitte
- Erarbeiten eines Konzeptes zum schrittweisen barrierefreien Ausbau des Wegenetzes, Definieren von „Wegeketten", die von vielen Menschen genutzt werden, z.B. in Verknüpfung der zentralen Bereichen und vorrangiger Umbau dieser Trassen
- Ausbilden eines Konzeptes zur Verbesserung der Orientierung im Gemeindegebiet, Stärkung der intuitiven Orientierung durch Freilegen und Schaffung von Blickpunkten und der Markierung von Übergängen
- Erarbeitung eines Beschilderungskonzeptes für das innerörtliche Wegenetz auch im Hinblick auf die Landesgartenschau 2024
- Für eine sichere Nutzbarkeit ist eine Zuordnung von Wegen in der Nutzung „vorrangig Fußgänger", „gemischt Fußgänger und Radfahrer" und „schnelle Wegeanbindung für Radfahrer" denkbar

Stärkung der Fahrrad-Mobilität in Kirchheim

- Schrittweise Umsetzung der im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechend ihrer Priorisierung
- Ausbau und Optimierung der Infrastruktur für Fahrradfahrer (ausreichend Fahrradstellplätze, Abstellplätze für Lastenräder und E-Mobilität, sicher Abstellmöglichkeiten im Gemeindegebiet, etc.)
- Stärkung der Fahrradmobilität im Winter durch vorrangiges Schneeräumen von Fahrradtrassen

Wegenetz für „schnelle" Fahrradwege

- Optimierung der für ein Schnellradwegenetz festgelegten Trassen für eine gute Nutzbarkeit für Fahrradfahrer (Optimierung von Kreuzungspunkten sowie der Ampelschaltungen, Ergänzen von Querungshilfen, Ordnen des ruhenden Pkw-Verkehrs)
- Verbesserung der Radwegetrasse entlang des Heimstettener Mooswegs als wichtige Verkehrsachse in Nord-Süd-Richtung

Konzept zum Aufbau eines der Mobilitätsnetzes abseits des Autos

- Feinuntersuchung zum Ausbau von Mobilitäts-Hotspots im Gemeindegebiet, die einen einfachen Wechsel unterschiedlicher Mobilitätsangebote ermöglichen und damit die Mobilität ohne Auto stärken.
- Anordnen der Mobilitäts-Hotspots vorrangig in zentralen Bereichen in guter Erreichbarkeit für viele Bewohner.
- Befragung von Bewohnern, Einzelhändlern, Betreibern von Gemeinbedarfseinrichtungen und Gewerbetreibenden zu häufig genutzten Routen, den bisher verwendeten Mobilitätsmitteln und den Anforderungen an eine neue Mobilität, Planen von dem jeweiligen zentralen Bereich entsprechenden Zusammensetzung der einzelnen Mobilitätsarten.
- Vorhalten der notwendigen Flächen auch im Hinblick auf neue Mobilitätsangebote.
- Erarbeitung eines Marketingkonzepts um die Hotspots im Ort bekannt zu machen (Veröffentlichung in Internet und Print-Medien, durchgängige Gestaltung der Hotspots, etc.).

Digitalisierung und Verknüpfung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote

- Bündelung der Informationsmöglichkeiten zur Verbesserung der Zugänglichkeit zu den Verkehrsangeboten, z.B. über eine App für die Gemeinde Kirchheim

ÖPNV

- Barrierefreier Ausbau des S-Bahnhofs und von relevanten Bushaltestellen
- Barrierefreie Fahrgastinformation, Fahrplanauskunft und Ticketingangebote
- Umstellung ausgewählter Buslinien auf Elektroantrieb?

Konzept zum ruhenden Verkehr

- Erarbeitung von Konzepten zum Umgang mit dem ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum und entlang wichtiger Verbindungsstraßen zur Verbesserung der Übersichtlichkeit / Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- Formulieren von Standard für zentrale Bereiche und Wohnstraßen, definieren von Flächen für parkende Autos und verstärkte Reglementierung der Parkierung
- Entwickeln von Strategien zur flächensparenden Anordnung von Dauerparkern in Zusammenarbeit mit privaten Grundstückseigentümern und Bewohnern.

Ergänzung Straßennetz

- Prüfen der Möglichkeiten zur Ergänzung der Straßennetzes in Nord-Süd-Richtung zur besseren Verbindung der Gemeindegebiete.

HANDLUNGSFELD I0 - GEWERBE

ZIELE

- Förderung der Ansiedelung von hochwertigen, verdichteten Gewerbeeinheiten mit hoher Arbeitsplatzdichte in den Gewerbeflächen in Kirchheim / Heimstetten
- In direkter Nähe zum S-Bahnhof Heimstetten verstärktes Ansiedeln von Nutzungen, die von der Lage an der S-Bahn profitieren (Angebote mit erhöter Arbeitsplatz- und Besucherfrequenz)
- Vermeidung einer Ansieldung von zentrenrelevanten Nutzungen und Sortimenten in den Gewerbeflächen am Stadtrand, um eine Schwächung der bestehenden zentralen Bereiche zu vermeiden
- Berücksichtigen der Belange des Klimaschutzes bei der Entwicklung der Gewerbeflächen durch den Aufbau von Klimaschneisen und der Vernetzung bestehender und neuer Grünflächen, sowie der sinnvollen Anordnung von Bepflanzungen und Verdunstungsflächen, um Hitzsspitzen kleinräumlich zu reduzierten
- Förderung des wassersensibeler Umgang durch eine verlangsamte und gezielte Ableitung und die flächige Versickerung von Oberflächenwasser über die oberen Bodenschichten, sowie der Umsetzung von Konzepten die einen sorgsamen Umgang mit Trinkwasser ermöglichen (Wiederverwendung von Grauwasser, Nutzung von Regenwasser etc.)
- Flächensparende Anordnung von Pkw-Stellplätzen im öffentlichen Raum. Ermöglichen von Flächen, die als Lebensraum für Flora und Fauna oder als Versickerungsflächen ausgebildet werden können
- Stärkung einer Bauweise, die eine Ausbildung von Habitaten von Flora und Fauna in den Gewerbgebieten ermöglichen
- Förderung der Mobilität ohne eigenes Auto durch Ergänzung und gut zugänglichen Anordnung von alternativen Mobilitätsangeboten, die den vor Ort arbeitenden Menschen die Nutzung von Fahrrad, ÖPNV, Eletroroller etc. erleichtern
- Erhalt und Weiterentwicklung der Mischung von Arbeiten und Wohnen in den zentralen Bereichen. Gezielte Ansiedlung von modernen, zukunftsfähigen gewerblichen Einheiten und Dienstleistungen in den Ortszentren
- Erhalt bzw. Schaffung von Flächen für ortsansässige Handwerksbetriebe
- Ausrichtung der lokalen Gastronomiebetriebe bei der Entwicklung neuer Gewerbestandorte auf die Bewirtung der Belegschaft, z.B. in Form eines Lieferservices, um eine Konkurrenzsituation mit Kantinen etc. zu vermeiden
- Einbeziehung von ansässigen Unternehmen bei der Immobilienvermarktung der im Rahmen von Kirchheim 2030 geplanten Bauvorhaben
- Vermeidung von Urbanität und Funktionen, die der Versorgung dienen, bei der Entwicklung von Gewerbestandorten (Wohnnutzung nur in direkter Kopplung mit ortsansässigen Nutzungen)

HANDLUNGSFELD 10 - GEWERBE

MASSNAHMEN

Konzept zur Entwicklung der Gewerbestandorte

- Erarbeitung eines Konzeptes zur Entwicklung der gewerblichen Flächen im Gemeindegebiet. Ausrichten der Gewerbeansiedlungen in Richtung verdichtete Einheiten mit hoher Arbeitsplatzdichte.
- Erarbeitung einer Sortimentsliste für Angebote, die ausschließlich in den zentralen Bereichen im Stadtgebiet angeordnet werden dürfen.
- Formulierung von Zielsetzungen für eine Zuordnung verschiedener Angebote und Nutzungen in den unterschiedlichen Gewerbestandorten. Berücksichtigen der jeweiligen Lagequalität (Nähe zur S-Bahn oder an belastbaren Straßentrassen, Erhalt von Gebäudesubstanz in zentralen Bereichen, Stärkung von Handelslagen durch Gewerbeansiedlung etc.) Erhalt und Stärkung der Ansiedlung von Handwerk und kleinteiligen Gewerbeeinheiten im Umfeld der bestehenden Ortszentren Kirchheimer Marktplatz und Dorfmitte Heimstetten.
- Gezielte Zusammenarbeit mit Grundstückseigentümern und ortsansässigen Gewerbetreibenden zur mittelfristigen Umstrukturierung von gewerblichen Einheiten.
- Berücksichtigen der Ziele zur klimagerechten und umweltverträglichen Anordnung der Bebauung und Ergänzung des Grünflächennetzes. Erarbeiten von Konzepten zur umweltgerechten Ausbildung des neuen Gewerbegebietes durch die Wahl geeigneter Materialien und Detailausbildungen, durch den geeigneten Umgang mit Oberflächenwasser und die Schaffung von Biotopflächen und Habitaten
- Sichern der Ziele des Rahmenplans in einem Bebauungsplan

Mobilitätskonzept für gewerbliche Flächen

- Formulierung eines Mobilitätskonzeptes für die Gewerbeflächen in Abstimmung mit vorhandenen und neuen Nutzern und Grundstückseigentümern vor Ort. Aufbau eines attraktiven Angebots von alternativen Mobilitätsformen abseits des motorisierten Individualverkehrs, Verstärkte Einbindung des öffentlichen Personennahverkehrs in die Konzeption
- Befragung von Eigentümern, Anwohnern und Kunden zu Anforderungen und Wünschen bezüglich Ergänzungen im Mobilitätsangebot, Erfragen von Nutzerverhalten und viel genutzten Routen
- Anordnung von fahrradfreundlichen Abstellmöglichkeiten für Radfahrer in zentraler Lage
- Ergänzung durch Abstellflächen für Elektromobilität (u.U. mit Ladestation), Lastenfahrrad, Roller, Organisation von Fahrgemeinschaften und ähnliches. Ergänzende Angebote können in Zusammenarbeit mit den angesiedelten Betrieben entwickelt werden.
- Ermöglichen von reduzierten Pkw-Stellplätzen für privaten Eigentümer bei Umsetzung / Beteiligung bei Mobilitätskonzepten

Imagewerbung Gewerbe in Kirchheim

- Entwickeln einer Imagewerbung für die neuen Qualitäten des Gewebestandorte in Kirchheim, Darstellen der Ziele in Internet und Printmedien in Zusammenarbeit mit den ortsansässigen Gewerbetreibenden

THEMEN DER STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNG

HANDLUNGSFELD II - GRÜNSTRUKTUR

11.1 Neugestaltung Ortspark als „grüne Mitte“

Die Mitte der Gemeinde solle als Parkgelände ausgebildet werden. Die neue Grünfläche wird an bestehende und neue Grünflächen angebunden und ergänzt das innerörtliche Freiflächennetz.

11.2 Sportflächen Heimstetten

Die Sportflächen am westlichen Stadtrand Heimstetten sind sanierungsbedürftig und müssen mittelfristig überarbeitet werden.

11.3 Sanierungsbedarf Minigolfanlage

Die Minigolfanlage an der Florianstraße in Kirchheim ist sanierungsbedürftig und muss mittelfristig überarbeitet werden.

11.4 Erhalt / Weiterentwicklung Bajuwarenhof

Der Bajuwarenhof stellt eine attraktive Freizeiteinrichtung dar. Erforderliche Ergänzungen der Anlage nach den Anforderungen des Nutzungsprogramms sind zu prüfen.

11.5 Freizeitgelände Heimstettener See

Die Erweiterung des Freizeitgeländes auf dem östlich angrenzenden Grundstück ist im FNP vorgesehen. Die Erweiterung der Freizeitfläche entspricht den Bedarf an größeren Erholungsräumen bei wachsenden Einwohnerzahlen.

11.6 Ortsrand Kirchheim Nord

Die Wohnsiedlung am nördlichen Ortsrand grenzt direkt an die offene Ackerfläche. Mit dem Aufbau eines begrünten Ortsrandes wird die Wohnqualität erhöht und der Biotopverbund ergänzt.

11.7 Biotopverbund in Ost-West-Richtung an der Staatsstraße 2082

Die unbebauten Grünstreifen entlang der Staatsstraße bieten das Potenzial zur Ausbildung von Biotopverbundflächen.

11.8 Grünverbindung in Ost-West-Richtung entlang der Bahngleise

Südlich der Bahngleise besteht eine Wegeverbindung, die östlich der Autobahn auf der Nordseite der Gleise an das Freizeitgelände des Heimstettner Sees anbindet. Mit der Ausbildung der Wegetrasse als Grüntrasse wird diese wichtige Anbindung des Freizeitgeländes an den Bahnhof aufgewertet und das Grünflächennetz in Ost-West Richtung vernetzt.

11.9 Grünverbindung in bestehenden Gewerbegebieten

Mit der großflächigen Nutzung des Gewerbes werden große Stadtbereiche vollständig versiegelt. Durch gezielte Anordnung von Grünverbindungen kann die Attraktivität des Gewerbegebiets gesteigert werden. Gleichzeitig können Belange zur Oberflächenwasserversickerung und der Biotopvernetzung berücksichtigt werden.

11.10 Biotopverbund an Wegetrassen

Durch die Begrünung der Wegesränder kann das Grünflächennetz der Gemeinde an die nördlich angrenzenden Landschaftsräume angebunden werden.

11.11 Biotopverbund entlang der Autobahn

Die Autobahn durchschneidet den Landschaftsraum großflächig. Durch eine angemessene Begrünung der Freiflächen entlang der Straßentrasse kann der Biotopverbund zumindest in Teilen wiederhergestellt werden.

HANDLUNGSFELD II - GRÜNSTRUKTUR

ZIELE

- Aufbau und Ergänzung eines Grünverbundsystems im Gemeindegebiet durch Vernetzung bestehender Grünflächen und Ergänzung von neuen Flächen und Grünachsen. Nutzen des Grünverbunds für die Aufwertung und Markierung von Wegeverbindungen
- Ausbildung bestehender und neuer Grün- und Freiflächen nach den Anforderungen des Arten- und Biotopschutzes durch die Ansiedlung heimischer Arten der Flora und Fauna, die Schaffung bzw. der Erhalt von Nischen und Biotopen und dem Aufbau eines Biotopverbundes durch die Vernetzung von einzelnen Habitaten
- Ausbildung bestehender und neuer Grün- und Freiflächen nach den Anforderungen des Klimaschutzes durch den sensiblen Umgang mit den Ressourcen Boden und Wasser (flächige Versickerung von Oberflächenwasser, Vorgaben zum schonenden Umgang mit Boden bei Baumaßnahmen etc.), der Ausbildung von Überflutungsflächen für Starkregenereignisse, der Berücksichtigung der prognostizierten Auswirkungen des Klimawandels bei der Pflanzenwahl etc.
- Ausgestaltung der nutzbaren Freiflächen für alle Bevölkerungsgruppen durch die Ausgestaltung eines differenzierten Angebotes, die barrierefreie Ausgestaltung für Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen, sowie die Vermeidung von Angsträumen
- Schaffung von neuen Grünflächen im Rahmen von Umstrukturierung von Stadträumen z.B. durch Nutzbarmachung der Dächer von bestehenden Quartiersgaragen oder der flächensparenden Anordnung von Pkw-Stellplätzen
- Erhalt und Weiterentwicklung der Freizeitflächen im Gemeindegebiet. Weiterentwicklung bestehender Flächen, so dass sie die dem erhöhten Nutzungs- und Klimadruck gerecht werden
- Erhöhung der Freiraumqualität im Rahmen von anstehenden Sanierungen und der städtebaulichen Neuordnung in den Quartieren
- Einbindung der Freiflächen von Gemeinbedarfseinrichtungen in das Wegenetz, sowie das Freiflächensystem und Biotopverbundsystem der Gemeinde
- Verbesserung der Nutzbarkeit des Heimstettner Sees im Hinblick auf die Nutzergruppen, z.B. ausreichend flache Zonen für Nichtschwimmer oder Stege, eine Erweiterung der Liegeflächen sowie eine verbesserte Zuwegung zum See
- Anpassung der Pflanzlisten bei der Bauleitplanung durch die Aufnahme von Pflanzen, die mit dem Klimawandel und den heutigen Stressfaktoren einer Stadt besser zurechtkommen, u.a. auch im neuen Ortspark
- Förderung von intensiver und extensiver Dachbegrünung bzw. Fassadenbegrünung im Rahmen eines Förderprogramms
- Erhalt und Erweiterung des Bajuwarenhofs als schon bestehendes Freilllichtmuseum und kulturelle Aufgabe der Gemeinde
- Aufforstung entlang der A99 als Lärmschutzmaßnahme und Naherholungsangebot für Bewohner

MASSNAHMEN

Konzept zum Aufbau eines durchgängigen Biotopverbundsystems im Gemeindegebiet

- Erarbeitung eines Konzeptes zur Ergänzung des Grünflächennetzes, Einbindung vorhandenen Planungen und bestehender Biotope zur Entwicklung eines schlüssigen Gesamtkonzeptes
- Definieren von Standards für die Ausgestaltung der einzelnen Flächen und Bereiche entsprechend ihrer Größe, Lage im Stadt- bzw. Landschaftsraum und der Nutzungsanforderungen
- Abstimmen der Konzeption mit vor Ort ansässigen Verbänden und den entsprechenden Behörden, Einbinden vorliegender Konzepte in die Planung
- Einbinden von privaten Eigentümern und den Nutzern benachbarter Flächen (Landwirtschaft) zur Vermeidung von Nutzungskonflikten in der Umsetzung und Sicherung der Flächen
- Aufbau eines Monitorings zur Sicherung der Qualität der bestehenden und neuen Biotope in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Behörden und Verbänden

Neugestaltung „Grüne Mitte" Ortspark

- Ausgestaltung des Ortspark als neu „grüne Mitte" der Gemeinde als markanter Treffpunkt und als attraktive und für alle Bevölkerungsgruppen nutzbare Grün- und Freizeitfläche (barrierefreier Standard).
- Ausrichten der Planung hinsichtlich der Anforderungen an Artenschutz und den Belangen der Klimaanpassung und des Bodenschutzes, u.U. anpassen bzw. ausrichten der Planungen in Zusammenarbeit mit den Fachplanern.

Ausrichten vorhandener und geplanter Grünflächen auf Belange von Arten-, Boden- und Klimaschutz

- Prüfen vorliegender Planungen zu Grünflächen im Ortsgebiet hinsichtlich der Anforderungen an Artenschutz und den Belangen der Klimaanpassung und des Bodenschutzes.
- Formulieren von Standards zur Ausgestaltung neuer Grünflächen als Orientierung und Vorgabe für Fachplaner und private Eigentümer, u.U. anpassen bzw. ausrichten der Planungen in Abstimmung mit den Eigentümern und den Fachplanern

Feinuntersuchung barrierefreier Ausbau von Grün- und Freizeitflächen

- Erarbeiten einer Feinuntersuchung zur barrierefreien Ausgestaltung von Grün- und Freizeitflächen im barrierefreien Standard für Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen.
- Erhebung des bestehenden Standards zur Barrierefreiheit und definieren von Maßnahmen zur Optimierung.
- Formulierung von Regeldetails und Ansätzen für Kirchheim zum barrierefreien Ausbau von Freiflächen auf Grundlage der DIN-Vorgaben.

Sanierung der Sportflächen Heimstetten

- Bauliche Sanierung der Sportanlagen Heimstetten
- Prüfen der Anforderungen an die Freizeitanlage in Abstimmung mit den Nutzern
- Optimieren des barrierefreien Standards und Prüfen der Möglichkeiten zur Ergänzung des Biotopverbunds im Rahmen der baulichen Arbeiten

Sanierung der Minigolfanlage Kirchheim

- Bauliche Sanierung der Sportanlagen Heimstetten
- Prüfen der Anforderungen an die Freizeitanlage in Abstimmung mit den Nutzern
- Optimieren des barrierefreien Standards und Prüfen der Möglichkeiten zur Ergänzung des Biotopverbunds im Rahmen der baulichen Arbeiten

Erweiterung des Areals Bajuwarenhof

- Erarbeiten eines Konzepts zur Weiterentwicklung des Angebots des Bajuwarenhofs in Zusammenarbeit mit den Betreibern.
- Prüfen der Möglichkeiten zur Erweiterung der Flächen, u.U. Erwerb von Nachbargrundstücken
- Optimieren des barrierefreien Standards und Prüfen der Möglichkeiten zur Ergänzung des Biotopverbunds im Rahmen der baulichen Arbeiten

Machbarkeitsstudie Erweiterung Freizeitgelände Heimstettener See

- Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Freizeitgeländes Heimstettener See
- Prüfen der Möglichkeiten zur Erweiterung der Flächen, u.U. Erwerb von Nachbargrundstücken
- Optimierung der Anbindung an das Grünflächen der Gemeinde, z.B. durch Anbindung an neue Grüntrassen (z.B. an neue Grünschneisen eines umgestalteten Gewerbegebiets Campus)