

6 KONZEPTIONELLE LEITLINIEN UND STÄDTEBAULICHE ZIELE

Die Siedlungsstruktur der Gemeinde Raubling wird durch zwei wesentliche Aspekte bestimmt. Auf der einen Seite bestehen in und mit den alten Ortsteilen noch ursprüngliche und dörfliche Strukturen, die es nachhaltig zu sichern und behutsam aufzuwerten und weiterzuentwickeln gilt. Auf der anderen Seite hat sich u.a. aufgrund seiner verkehrlich, wirtschaftsstrukturell sowie naturräumlich günstigen Lage ein Raubling entwickelt, das die Ortsteile miteinander verknüpft, städtebaulich jedoch eher funktional geprägt ist. Gestalterische Ansprüche und Qualitäten insbesondere entlang der großen innerörtlichen Verkehrsachsen in Form von Bahntrasse und Staatsstraße bestehen kaum. Die Staatsstraße verknüpft von Nord nach Süd die angrenzenden Ortsteile, ist die Haupterschließung für die wirtschaftlich bedeutsamen Gewerbe- und Industriebetriebe und kann als Rückgrat der Raublinger Versorgung bezeichnet werden. Die Bahntrasse stört hingegen wieder diese funktionale Verknüpfung in Ost-West-Richtung. Im Rahmen der zukünftigen Ortsentwicklung der Gemeinde Raubling sollten daher diese zwei wesentlichen Aspekte der Siedlungsstruktur berücksichtigt werden.

Beide Aspekte sind das spezielle Aushängeschild oder der besondere Charakter der Gemeinde. Industriell geprägte Baustrukturen neben voralpiner Idylle. Beide Aspekte sollen erkennbar und ablesbar bleiben. Für die zukünftige Ortsentwicklung bedeutet dies, einen gezielt darauf abgestimmten Planungsprozess unter konsequentem Einsatz des bauplanungsrechtlich zur Verfügung stehenden Instrumentariums zu gestalten.

Die nebenstehende Konzeptkarte Städtebau verdeutlicht die funktionalen und gestalterischen Aspekte der weiteren Ortsentwicklung. Da sich im Ortsteil Raubling wichtige Zentrenfunktionen sowohl westlich als auch östlich der Bahntrasse befinden, fehlt eine eindeutige Ortsmitte. In der Karte sind Bereiche markiert, wo öffentliche Nutzungen räumlich konzentriert, die Handelsfunktion ausgebaut sowie die zentrale innerörtliche Verknüpfung der beiden Bahnseiten räumlich zu stärken ist. Zur gestalterischen Verbesserung des Ortsbildes sind identitätsprägende und denkmalgeschützte Merkmale, Ensembles und Gebäude markiert, die erhalten oder in Wert zu setzen sind. Auch zu stärkende Raumkanten und räumlich aufzuwertende Ortseinfahrten sind hervorgehoben. Desweiteren sind Siedlungsbereiche mit unterschiedlichen Entwicklungszielen ausgewiesen, wie die Stärkung der urbanen Maßstäblichkeit entlang der Staatsstraße durch bauliche Verdichtung und eine Aufwertung des öffentlichen Raums, die Förderung der Innenentwicklung für die Bereiche im Einzugsgebiet des Bahnhofs Raubling (Radius 1000m), zentrale Flächen für Wohnbaulandentwicklung, die geprüft und ggfs. genutzt werden sollen, aber auch Bereiche, in denen die Ortsidentität bewahrt werden soll und behutsam weiterzuentwickeln ist.

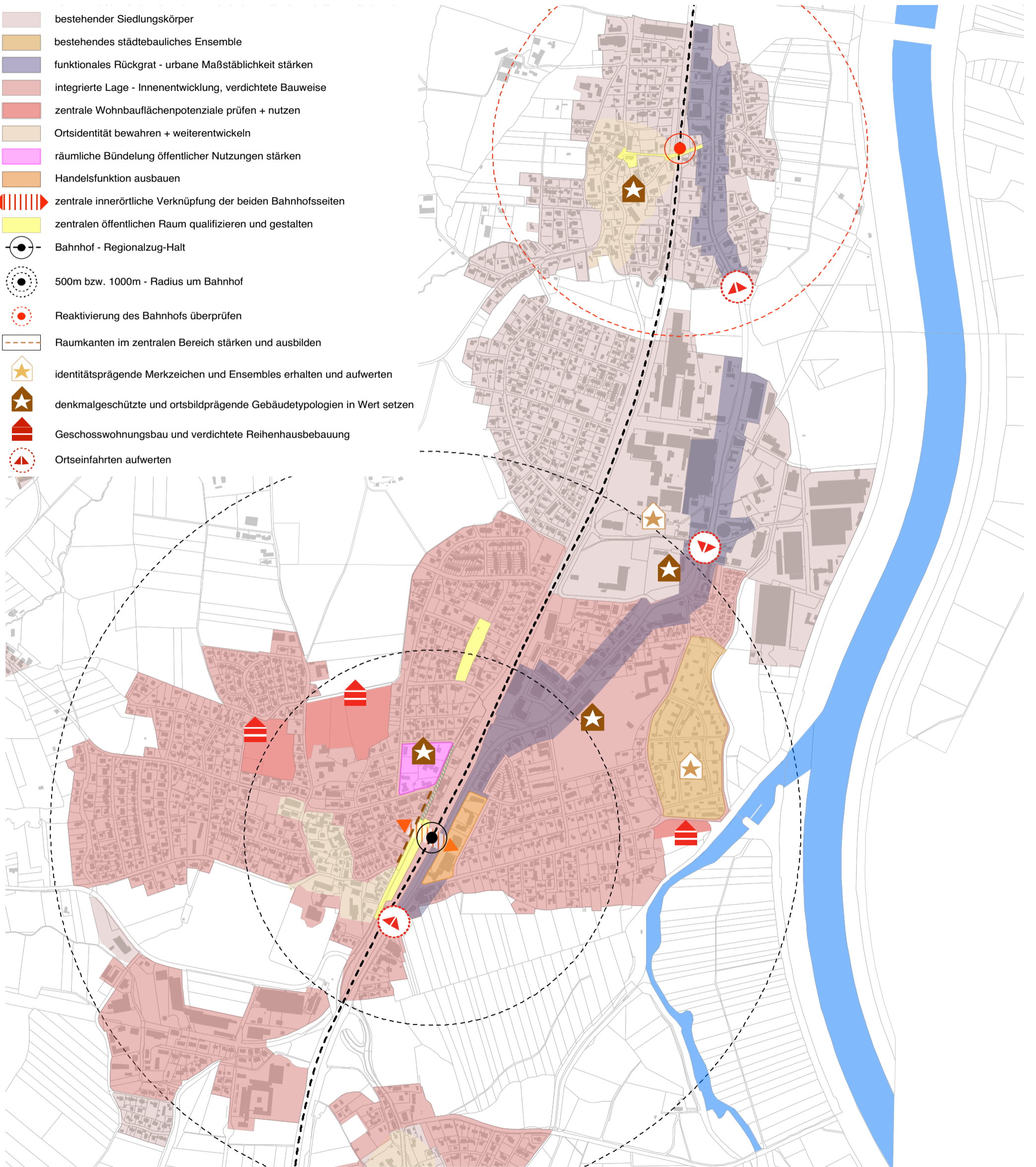
Die Konzeptkarte Freiraum zeigt die Grundgedanken der freiraumplanerischen Entwicklung für die Ortsteile Raubling und Pfraundorf. Ziel ist es, durch eine qualitative Aufwertung des öffentlichen Raumes, das jeweilige Orts- und Landschaftsbild zu stärken. Durch die Verknüpfung des Freiraums mit den funktionalen Bereichen Wohnen, Arbeiten und Gewerbe, sollen die bestehenden Ortsmitten als Zentren des öffentlichen Lebens erhalten bleiben. Eine Verbesserung der innerörtlichen Vernetzung aller Mobilitätsströme durch gestalterische und planerische Maßnahmen im Freiraum soll die hohe Konzentration auf den MIV (motorisierter Individualverkehr) langfristig abgebaut und die Zäsur der Bahnlinie in ihrer Wahrnehmung reduziert werden. Jeglicher Entwicklungsanstoß muss die Grundsatzparameter der Energieeffizienz und Verbesserung der klimatischen Bestandsverhältnisse beinhalten.

Die Umsetzung dieser Ziele beruht auf der Ausbildung des Straßenraums als Rückgrat des öffentlichen Raums. Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenquerschnitt fördert die Belebung der Kernbereiche und bildet auf diese Weise Synergien mit den städtebaulichen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Zielen.

Eine klare Ausbildung der Ortsränder, vorrangig im Bereich der Innauen und im Westen, sowie der Erhalt bestehender Grünzüge und -zäsuren werden im Zuge einer baulichen Verdichtung stärker an Bedeutung gewinnen. Auf Grund dessen sind deren Erhalt und die Weiterentwicklung des Grünbestands ein wichtiger Bestandteil der gesamtheitlichen Entwicklung Raublings.

Städtebauliches Konzept

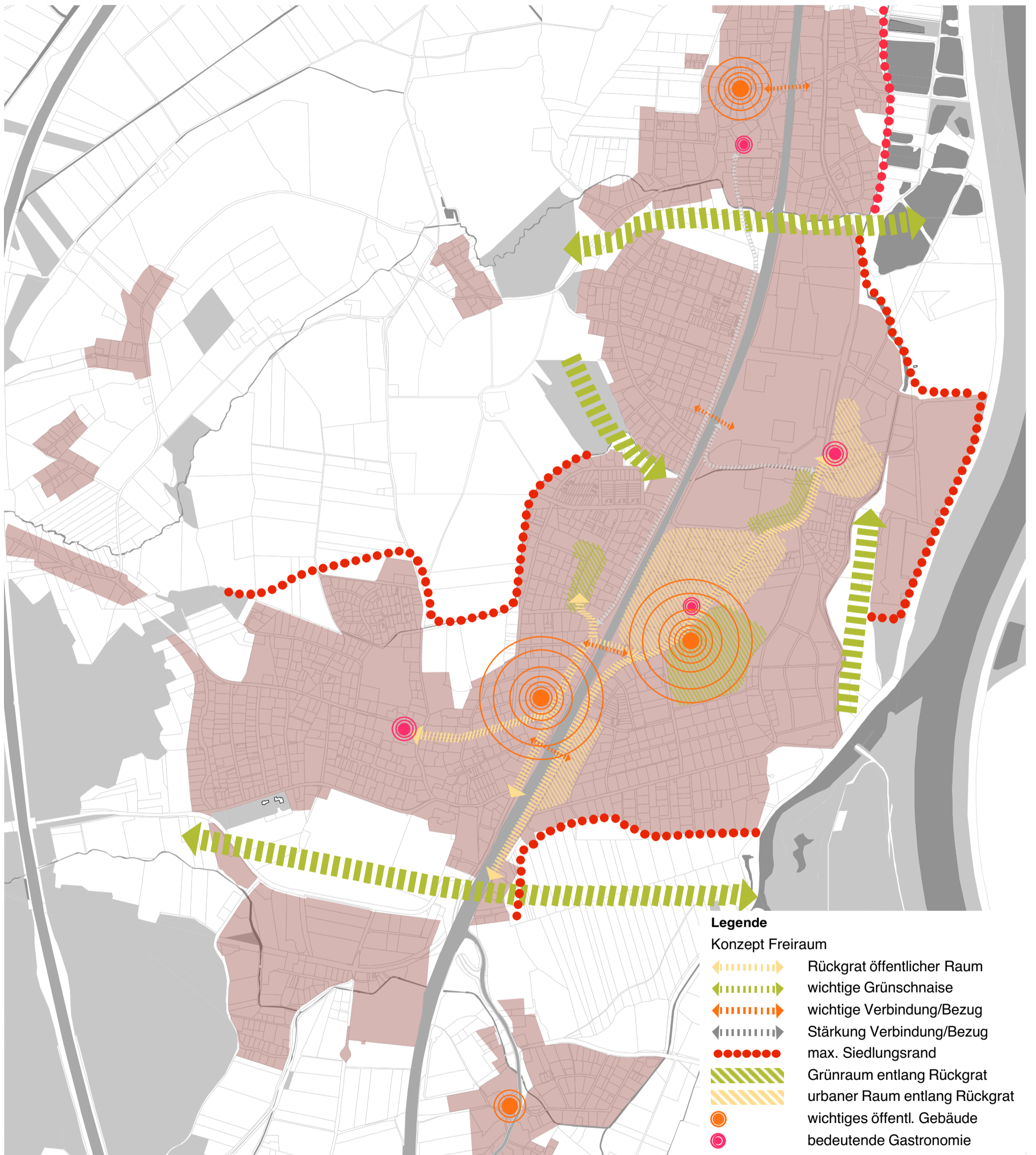
- bestehender Siedlungskörper
- bestehendes städtebauliches Ensemble
- funktionales Rückgrat - urbane Maßstäblichkeit stärken
- integrierte Lage - Innenentwicklung, verdichtete Bauweise
- zentrale Wohnbauflächenpotenziale prüfen + nutzen
- Ortsidentität bewahren + weiterentwickeln
- räumliche Bündelung öffentlicher Nutzungen stärken
- Handelsfunktion ausbauen
- zentrale innerörtliche Verknüpfung der beiden Bahnhofsseiten
- zentralen öffentlichen Raum qualifizieren und gestalten
- Bahnhof - Regionalzug-Halt
- 500m bzw. 1000m - Radius um Bahnhof
- Reaktivierung des Bahnhofs überprüfen
- Raumkanten im zentralen Bereich stärken und ausbilden
- identitätsprägende Merkzeichen und Ensembles erhalten und aufwerten
- denkmalgeschützte und ortsbildprägende Gebäudetypologien in Wert setzen
- Geschosswohnungsbau und verdichtete Reihenhausbebauung
- Ortseinfahrten aufwerten



Karte: Städtebauliches Konzept

0 100m 500m
1:10.000 (im DinA3 - Format)

Freiraumkonzept



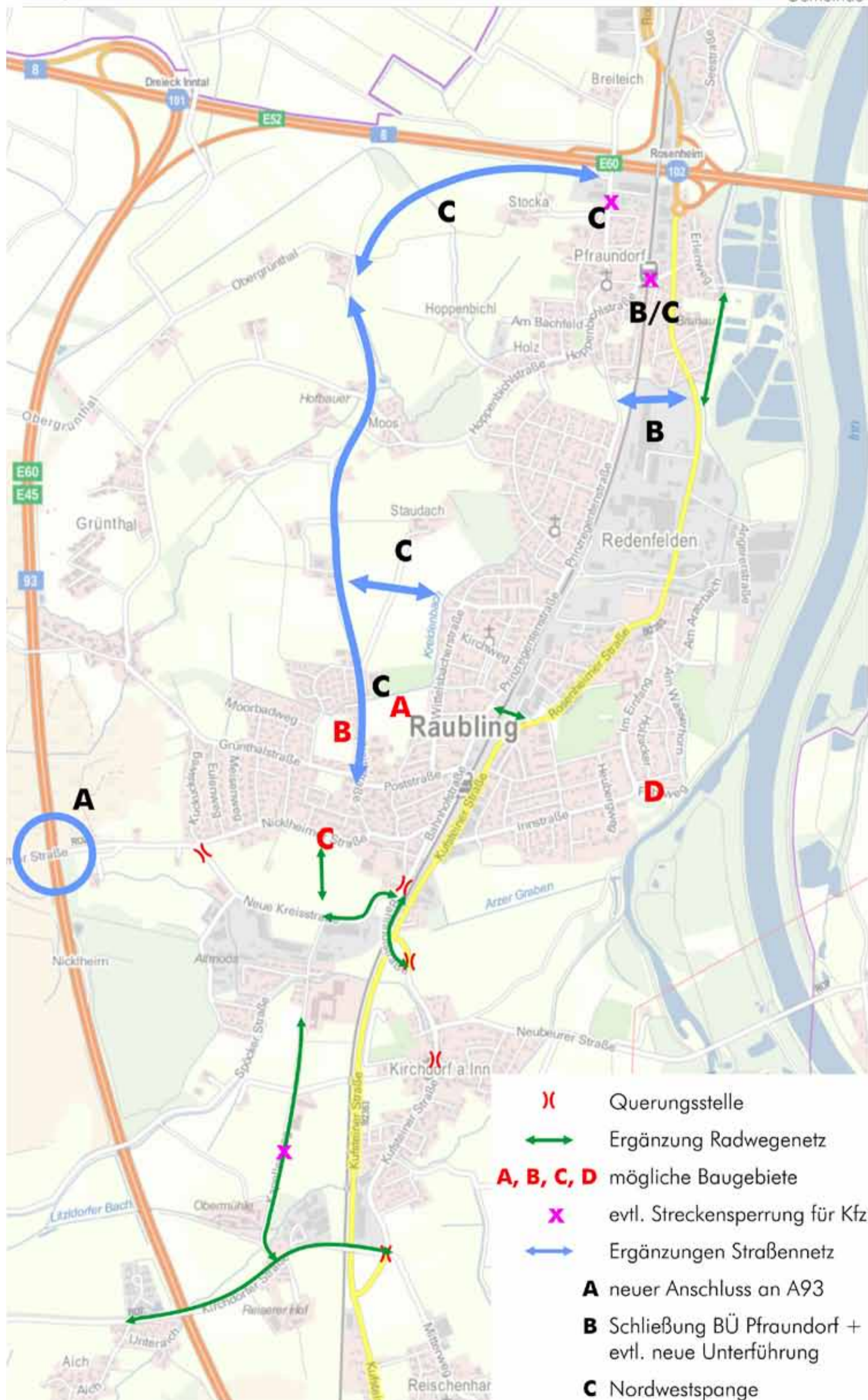
- Legende**
Konzept Freiraum
- Rückgrat öffentlicher Raum
 - wichtige Grünschnaise
 - wichtige Verbindung/Bezug
 - Stärkung Verbindung/Bezug
 - max. Siedlungsrand
 - Grünraum entlang Rückgrat
 - urbaner Raum entlang Rückgrat
 - wichtiges öffentl. Gebäude
 - bedeutende Gastronomie

Karte: Konzept Freiraum

0 100m 500m

1:10.000 (im DinA3 - Format)

Verkehrskonzept



Karte: Verkehrskonzept (ohne Massstab)

Die verkehrsplanerischen Ansätze umfassen zum einen Maßnahmen zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs, wie die grundsätzliche Veränderung des Mobilitätsverhaltens, die Grunderneuerung des öffentlichen Nahverkehrsangebots und den Ausbau des Fuß- und Radverkehrs. Zum anderen sollen durch folgende konzeptionellen Ansatzpunkte die Probleme aus dem KFZ-Verkehr minimiert werden:

- Verlagerung innerörtlicher Verkehrsströme auf Staatsstraße und Autobahn
- Verkehrsberuhigung und Reduzierung des Verkehrs, insbesondere des Berufsverkehrs
- Etablierung eines Verkehrsleitsystems
- Schwerlastverbot auf der Staatsstraße (zwischen Bahnhof und Autohof Reischenhart)

In der Konzeptkarte Verkehr sind verschiedene Ergänzungsmöglichkeiten des bestehenden Straßen- und Wegenetzes aufgezeigt. Grüne Linien stellen die vorgeschlagenen Ergänzungen im Radwegenetz, blaue Linien die im Straßennetz dar. Ausserdem sind denkbare Straßenunterbrechungen für den KFZ-Verkehr aufgezeigt.

Die schwarzen Buchstaben zeigen die wichtigsten planerischen Eingriffsmöglichkeiten, wie einen möglichen Autobahnanschluss an die A93 in Höhe von Nicklheim oder eine Nordwestspange zur Entlastung der Prinzregentenstraße und der Straßen in Pfraundorf. Desweiteren muss für die seitens der Deutschen Bahn geplante Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs in Pfraundorf eine planerische Alternative ggfs. durch eine neue Unterführung gefunden werden.

Planerische Überlegungen lassen sich in vielen Varianten anstellen, manche davon sind ggf. wenig sinnvoll, andere wiederum mit schwerwiegenden Eingriffen verbunden. Wieder andere sind wenig effektiv oder erfordern hohe Investitionen. Maßnahmen für eine bestimmte Verkehrsart können zu Lasten einer anderen Verkehrsart gehen, dann muss der Gemeinderat eine Abwägung und Entscheidung treffen. Da sich die oben aufgeführten Konzeptansätze gegenseitig beeinflussen, werden im Kapitel „7.4 Perspektiven einer verkehrlichen Entwicklung“ verschiedene Prognosefälle vorgestellt und bewertet.

Prinzipiell sollen die einzelnen Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, Kfz-Verkehr und ÖPNV) gleichberechtigt betrachtet werden, bei der Planung von Neubaugebieten sollten alternative Ansätze (z. B. bei der Anordnung des ruhenden Verkehrs) wesentlich stärker als bisher einbezogen werden. Die allzu einseitige Festlegung auf eine Verkehrsart hat sich mittlerweile als das Problem und nicht als die Lösung herausgestellt.

Ableitung der Interventionsräume in der Gemeinde Raubling

Folgende vornehmlichen Bereiche sind im Rahmen der Städtebauförderung als Gebietskulissen abzugrenzen:

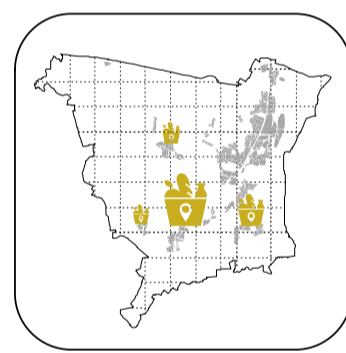
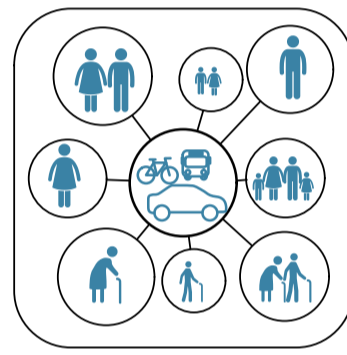
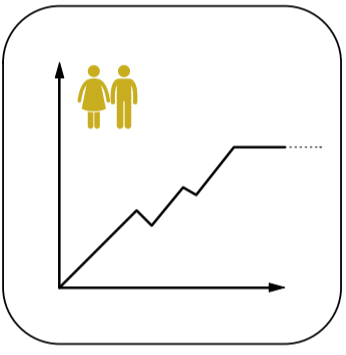
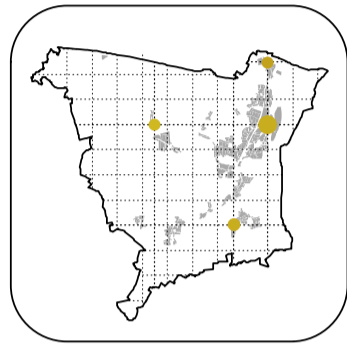
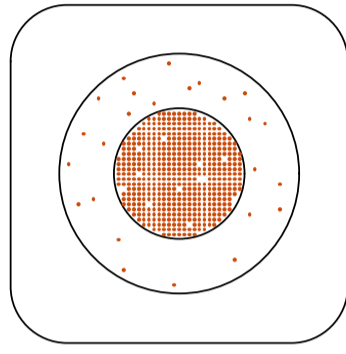
- 1 Raubling Mitte
- 2 Pfraundorf
- 3 Großholzhausen
- 4 Soziale Stadt (bereits bestehendes Sanierungsgebiet)



Karte: Interventionsräume im Gemeindegebiet mit Darstellung der Prioritäten

0 400m 2.000m

1:40.000 (im DinA3 - Format)



Pictogramme zu den städtebaulichen Zielen

Leitlinien der Ortsentwicklung/ Städtebauliche Ziele der Gemeinde Raubling

Aus den zusammengefassten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken lassen sich für die Gemeindeentwicklung städtebauliche Ziele ableiten. Die Gemeinde hat sich nach § 1 Abs. 1 des Baugesetzbuches im Rahmen der Bauleitplanung um die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde nach Maßgabe des BauGB zu kümmern. Dies setzt eine Vorstellung darüber voraus, wie die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde aussehen soll (Wahrnehmung der kommunalen Planungshoheit und aktive Bauleitplanung).

§ 1 Abs. 6 BauGB zeigt auf, welche Belange insbesondere bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind. Hierzu zählen u.a.

- die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung
- die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen
- die Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung und
- die Anforderungen kostensparenden Bauens
- die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung
- Erhalt, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und Umbau vorhandener Ortsteile
- Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege
- Die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes
- die Belange des Umweltschutzes
- die Belange der Wirtschaft
- die Belange des Verkehrs

Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept sollte dem entsprechend abgeleitet aus den bestehenden Qualitäten und Mängeln der Gemeinde Ziele formulieren, die sich mit Hilfe der Bauleitplanung und dem Baugesetzbuch aber auch informeller Planungsinstrumente wie Rahmenplänen und Feinuntersuchungen erreichen lassen. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB verdeutlicht sodann, dass die Ergebnisse eines beschlossenen Entwicklungskonzeptes zwingend zum Inhalt der Abwägungsentscheidung eines Bauleitplanes werden, auch wenn das Konzept selbst keine Rechtswirkung entfaltet.

A. ORTS- UND LANDSCHAFTSBILD

A.1 URBANITÄT DURCH DICHTER

Misstand: zusammenhängendes Siedlungsband entlang der Staatsstraße ohne angemessene städtebauliche Gestaltung (Dichte, Fehlen qualitativvoller Ortseinfahrten, Fehlen der Wahrnehmbarkeit ortsbildprägender Typologien und Strukturen)

Der Ortsteil Raubling unterscheidet sich vom Charakter deutlich von den übrigen Ortsteilen, die vorwiegend dörfliche Strukturen aufweisen. Grundsätzlich ist im Hauptort die bauliche und funktionale Dichte in angemessenen Maßstab zu fördern. Die Entwicklung des funktionalen Rückgrates sollte und darf ebenso wie im Bereich des Bahnhofes eine urbane Maßstäblichkeit haben und einen gewerblich und industriell bedeutsamen Standort abbilden. Eine Neuausweisung von Wohnbauflächen im näheren Umgriff der Industriebetriebe sollte unterbunden werden zur Vermeidung neuer Konflikte.

Bei der baulichen Entwicklung ist einer verdichteten Bauweise in den integrierten Lagen Vorrang gegenüber einer lockeren Einfamilienhausbebauung einzuräumen. Im Bereich von Einfamilienhausgebieten bzw. Siedlungsbereichen mit einer aufgelockerten Bebauung sollen zukünftig kleinere Grundstückszuschnitte (bis 350 qm) vorrangig verfolgt werden (Ziel: Flächensparendes Bauen).



Förderung der baulichen und funktionalen Dichte im Hauptort, Stärkung der urbanen Maßstäblichkeit durch bauliche Verdichtung und Aufwertung des Straßenraums und öffentlichen Raums entlang des funktionalen Rückgrates (Staatsstraße)



Stärkung und Bewahrung der alten dörflichen Ortskerne und Strukturen; Herausarbeiten der ursprünglichen, typischen und ortsbildprägenden städtebaulichen, landschaftlichen und funktionalen Strukturen zur Förderung eines aktiven Dorflebens aller Generationen; Ausbildung und Stärkung einer vielseitigen und polyzentrischen Gemeindestruktur

A.2 ERHALT DÖRFLICHER STRUKTUREN

Misstand: drohender sowie bereits erfolgter Verlust dörflicher Identität und ortsbildprägender Straßen- und Platzräume und Gebäudestrukturen, Defizite in der Gestaltung der Ortseingänge und Ortskerne (z.B. Barrieren im öffentlichen Raum)

Auf Grund der historisch bedingt verschiedenartigen Entwicklung der einzelnen Ortsteile, ist die Spannweite der städtebaulichen Maßstäbe vielfältig. Dies erfordert eine situationsspezifische und behutsame Weiterentwicklung der Ortsteile unter Berücksichtigung der örtlichen Gestaltungsqualitäten.

In den alten Dorfkernen sind die ortsbildprägenden und historischen Strukturen (hist. Wegenetz, hist. Stellung der Gebäude, hist. Raumkanten) zu erhalten und eine behutsame, der Bestandsbebauung angepasste, Verdichtung anzustreben. Die Entwicklung der alten Ortskerne sollte an der Kleinteiligkeit sowie den alten Dorfstrukturen (u.a. Dorfplatz, Wirtshaus, Maibaum, Kirche, denkmalgeschützte und ortsbildprägende Gebäude, Hofstellen, gelockerte Wohnbebauung etc.) ansetzen bzw. festhalten. Eine Nachverdichtung ist u.a. aufgrund einer nachhaltigen und bodensparenden Siedlungsentwicklung sinnvoll. Sie sollte sich jedoch in ihrer Maßstäblichkeit in die dörfliche Struktur einfügen und ortstypische Gebäudeformen und -stellungen aufnehmen. Wichtige Erschließungsachsen sowie Freiraum- und Blickbeziehungen, die den ursprünglichen dörflichen Charakter ausmachen, sollten durch eine Nachverdichtung bzw. ein verdichtetes Bauen nicht gestört werden (bspw. Blickbeziehung zum Kirchturm etc.).

Die bereits zum Teil verloren gegangenen dörflichen Nutzungen (wie bspw. das Schließen von Gastwirtschaften, Nahversorgungsgeschäften, Landwirtschaftsbetrieben) sollen soweit möglich wieder belebt werden. Hierzu sind Anreizinstrumente zu entwickeln, die den Eigentümern und Betreibern wichtiger dörflicher Funktionen (Nahversorgung, Gastronomie, Pfarrei, Gemeinde) helfen, Investitionen zu tätigen. Die Modernisierung, Instandsetzung, Sanierung und Umnutzung von Gebäuden (bspw. ortsbildprägende Gebäude, landwirtschaftliche Höfe), die nicht mehr dem heutigen Standard entsprechen bzw. nicht mehr zeitgemäß nutzbar sind, insbesondere auch im Zusammenhang mit der energetischen Sanierung, sollen den Erhalt eines dörflichen Charakters unterstützen.

Die Bedeutung und Gestaltung der Verkehrs- und Platzräume bedarf hierbei besonderer Beachtung, um hieraus ausreichend attraktive, im Dorfleben verankerte öffentliche Räume entstehen zu lassen, die einem aktiven Dorfleben aller Generationen zuträglich sind. U.U. ohnehin notwendige (Straßen-) Baumaßnahmen sollten stärker unter dem Aspekt des darin stattfindenden öffentlichen Lebens geplant und umgesetzt werden.



Erhalt und Stärkung einer funktional geprägten Ortsmitte im Bereich des Raublinger Rathauses und beidseits des Bahnhofs;

A.3 SCHAFFEN EINER ORTSMITTE

Misstand: räumliche Trennung der östlichen und westlichen Seite der Bahn (Barrieren), mangelhafte Gestaltung des öffentlichen Raums, Defizite in Wegevernetzung und funktionalen Verknüpfungen, geringe Bündelung öffentlicher Funktionen, Leerstand (Bahnhofs- und Poststraße)

Die bereits im Bereich von Rathaus und Bahnhof befindlichen Funktionen sollen um weitere öffentliche Nutzungen ergänzt werden. Die Gemeinde Raubling strebt an, durch den Erwerb von Immobilien in diesem Bereich Nutzungen wie Bibliothek, VHS, Kinderbetreuung, Ärzte, Physiotherapie u.ä., die sich bisher dezentral an anderen Standorten befinden, in einer funktionalen Ortsmitte zu bündeln. Eine Handelsentwicklung ist im Bereich des Rathauses und auf der westlichen Seite des Bahnhofes eher als nachrangig zu betrachten. Bahnhofsnahe Gastronomie, Dienstleistungen und Warensortimente sind

vorstellbar. Eher sollten sich die größeren Handelsnutzungen auf der östlichen Seite des Bahnhofs im Bereich der Kufsteiner Straße ansiedeln bzw. ausbauen, da dort ohnehin bereits flächenintensivere Gewerbebetriebe bestehen.

Als wichtiges Ziel einer Ortsmittenentwicklung ist in diesem Zusammenhang aber die funktionale und gestalterische Aufwertung und Verknüpfung der beiden Bahnhofseiten zu nennen. Der Fußgänger-Bahnunterführung, den Zugangsbereichen und dem unmittelbaren Umfeld auf beiden Bahnhofseiten kommen Schlüsselfunktionen einer zusammengehörigen und funktional arbeitsteiligen Ortsmitte Raublings zu.

Gewinnung von Gemeinbedarfsflächen im Rathausumfeld zur räumlichen Bündelung öffentlicher Nutzungen (u.a. VHS, Bibliothek, KiTa, Bürgersaal, Vereinsräume) u.a. durch die Ausübung eines Vorkaufsrechtes durch Satzung

A.4 ERHALT + NUTZUNG VON KULTUR- UND LANDSCHAFT

Misstand: hoher Anteil Ackermonokulturen, Zunahme industrieller Landwirtschaft, Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen, zu geringe Vernetzung vorhandener Grünstrukturen

Die großräumlichen Landschafts- und Naturräume sollen für Naherholungszwecke und zur Sicherung eines gesunden Lebensraums bewahrt und ggf. aufgewertet werden. Der Erhalt und die Stärkung eines zusammenhängenden Netzes aus innerörtlichen Grünstrukturen - Straßenbäume, Privatgärten und öffentliche Grünanlagen - wird hinsichtlich der anhaltenden Nachverdichtung und der Zunahme an klimatischen Extremereignissen, bereits für kleinere Kommunen ein zentrales Thema innerhalb der Ortsentwicklung. Einer fortschreitenden Versiegelung von Flächen im öffentlichen und privaten Bereich ist entgegenzuwirken.

Das Angebot an siedlungsnahen Spiel- und Freizeitmöglichkeiten soll für alle Generationen verbessert werden.

Traditionelle kulturlandwirtschaftliche Arbeitsweisen, wie der Viehaustrieb in der Grünlandwirtschaft, sind wichtige Bestandteile des örtlichen Landschaftsbildes. Deshalb ist die Zunahme der „industriellen Landwirtschaft“ einzuschränken und dem hohen Anteil an Acker-Monokulturen entgegenzuwirken.

Streuobstwiesen und standortnahe Gehölzarten sollen das Bild der dörflichen Ortsteile weiterhin prägen.



Die siedlungsnahen Kultur- und Naturlandschaft ist als Naherholungsraum und im Sinne der Wohnumfeldqualitäten zu erhalten; Nutzung der Landschaftspotentiale

A.5 ÖFFENTLICH-PRIVATE-ZUSAMMENARBEIT

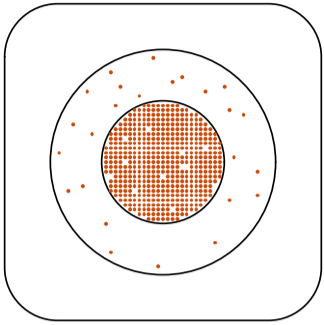
Misstand: Fehlen eines systematischen und regelmäßig stattfindenden Austausches zwischen politischen Entscheidungsträgern, der Verwaltung und bedeutenden Akteuren aus Gesellschaft und Wirtschaft

Eine verstärkte Zusammenarbeit von privaten, öffentlichen und gemeinnützigen Betrieben, Arbeitgebern und Organisationen soll dazu dienen, den Standort Raubling zielgerichtet und unter Berücksichtigung von mehrheitlichen Belangen weiter zu entwickeln. Die Verbindlichkeit von Vereinbarungen wird auf diese Weise erhöht und die Entscheidungsgründe einzelner Mitglieder können öffentlich diskutiert und begründet werden. Die Gemeinde kann Entscheidungen und Maßnahmen mit dem mehrheitlichen Einverständnis von Trägern öffentlicher und privater Belange begründen. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, die Bürger über die Prozesse in Entscheidungsfindungen miteinzubeziehen.

Hierfür ist es erforderlich eine aktive und transparente Kommunikations-Strategie zwischen den verschiedenen Gremien, Beiratskreisen (möglicherweise Erweiterung und Weiterführung der Lenkungsgruppe aus ISEK-Prozess) und der Bürgerschaft zu entwickeln.



Über den Aufbau einer öffentlich-privaten Kooperation zwischen den wichtigen Bestandsbetrieben und Arbeitgebern der Gemeinde und der öffentlichen Hand soll die gemeinsame Verantwortung für den Standort gestärkt und das Verständnis für das bauplanungsrechtliche Vorgehen erhöht werden



Aktive, flächensparende Baulandentwicklung zur Vermeidung einer unkontrollierten Siedlungsentwicklung und für einen sparsamen Umgang mit Grund- und Boden

B. SIEDLUNGSENTWICKLUNG

B.1 AKTIVE BAULANDENTWICKLUNG INNEN VOR AUSSEN

Misstand: disperse Siedlungsstruktur, hohes Verkehrsaufkommen auch in den Wohnsiedlungen, hoher Flächenverbrauch, wenig eingebundene Siedlungsränder, weite Wege

Angesichts der ohnehin bereits dispersen Siedlungsstruktur der Gemeinde Raubling gilt es zukünftig zu vermeiden, dass eine unkontrollierte Baulandentwicklung zu weiterem Flächenverbrauch, zu einer weiteren Landschaftszersiedelung und zu mehr Verkehr beitragen. Im Rahmen einer aktiven Baulandentwicklung sollen zukünftig nur noch Innenentwicklungspotenziale erschlossen werden (**Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“**). Auch in den Ortsteilen soll durch einheitliche Arrondierung ein weiteres „Ausfransen“ durch unerschlossene und zersiedelnd in den Außenbereich ragende Baugrundstücke vermieden werden. So können Wege verkürzt, Verkehr reduziert und ein lebendiger Ort erhalten werden. Dies gilt gleichermaßen für Wohnbauland und Gewerbeflächen. Als Innenentwicklungspotenziale werden Grundstücke verstanden,

- die bereits erschlossen aber bisher gar nicht, unter- oder mindergenutzt sind,
- für die ein Baurecht nach §34 BauGB oder einem rechtskräftigen Bebauungsplan besteht oder
- die im Rahmen der Flächennutzungsplanung als Bauerwartungsland klassifiziert sind.

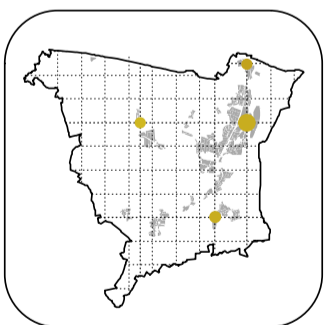
Grundsatzbeschluss Baulandmodell

Um zukünftig nur noch ausschließlich freie Flächen in integrierter Lage zu erschließen und in den Ortsteilen die dörflichen Strukturen zu erhalten, soll das bauplanungsrechtliche Instrumentarium durch einen Grundsatzbeschluss zur Baulandentwicklung (Baulandmodell Raubling / Standortatlas) vollständig ausgenutzt werden:

- Baurechtschaffung durch Satzungen (Ortsabrundungssatzung, Außenbereichssatzung, Innenbereichssatzung, Vorkaufsrechtssatzung) oder Bebauungsplan in vorrangig ausgewählten Bereichen (ggf. soll bei „Flächenhortungen“ auch über die Rücknahme von Baurechten bzw. die Änderungen von Ansprüchen, die sich aus dem Flächennutzungsplan ableiten, abgewogen werden)
- Baulandausweisung nur noch mittels gemeindlichem Zwischenerwerb oder städtebaulichem Zielbindungsvertrag, so dass die veräußerten Grundstücke mit einer vertraglichen Bauverpflichtung und einem vormerkungsgesicherten Wiederkaufsrecht versehen werden können.

B.2 ARRONDIERUNG UND ORDNUNG VON GEWERBEFLÄCHEN

Misstand: fehlende städtebauliche Ordnung, uneinheitliche Erschließung, fehlende thematische Clusterung, fehlende räumliche Zuordnung und Steuerung der Gewerbeansiedlung, Erzeugung von Schwerlastverkehr in kleineren Ortsteilen



Unter Beachtung des baukulturellen und industriekulturellen Erbes soll die gewerbliche Struktur der Gemeinde Raubling sukzessive eine stadträumliche und funktionale Gliederung erhalten

Für gewerbliche Nutzungen sollen bestehende Baurechte zunächst ausgenutzt werden, bevor neue geschaffen werden. Bei einer etwaigen Neuausweisung von Gewerbegebieten sollte darauf geachtet werden, dass sich diese behutsam in die bestehende Siedlungsstruktur einfügen. Zu bevorzugen sind Arrondierungen bestehender Gewerbegebiete sowie Neuausweisungen mit einer bereits bestehenden gewerblichen Erschließung. Bei Neuausweisungen bzw. Nutzungsänderungen bestehender Baurechte für gewerbliche Nutzungen soll eine Eindeutigkeit des Gebietscharakters herausgestellt werden. Einer nach der BauNVO zulässigen Mischung unterschiedlicher gewerblicher Nutzungen sollte eine klare Profilierung der jeweiligen Standorte vorgezogen werden. Für eine sol-

che Profilierung und räumliche Clusterung sind die Instrumente eines Flächentausches sowie einer mehrgeschossigen Gewerbebebauung in zukünftige (Planungs)-Überlegungen einzustellen.

„Das BVerwG hat den Charakter von Gewerbegebieten plastisch wie folgt umschrieben: Gewerbegebiete zeichnen sich dadurch aus, dass in ihnen gearbeitet wird. Nach dem Leitbild der BauNVO sind sie den produzierenden und artverwandten Nutzungen vorbehalten.“ (Kuschnerus 2007, S. 124)

Dieser Gebietscharakter von Gewerbegebieten sollte zum Anlass genommen werden, Einzelhandel generell auszuschließen und das Gebiet dem produzierenden Gewerbe und gewerbegebietstypischen Nutzungen vorzubehalten. Ein Gewerbegebietenentwicklungskonzept könnte in Verbindung mit den jeweils zulässigen Baurechten und Fragen der Erschließung eine deutlichere thematische Clusterung der einzelnen Gebiete herausarbeiten. Aufgrund bestehender Baurechte und angestammter Betriebe hat eine solche Konzeption wohl lediglich theoretischen als planungspraktischen Wert. Dennoch sollte die Gemeinde dort, wo sie steuern kann, eine thematische Bündelung artverwandter Gewerbebetriebe allein um Synergien zu befördern, anstreben.

B.3 BESEITIGUNG INDUSTRIELLER ALTLASTEN

Misstand: Bestehen umweltzerstörender und gesundheitsgefährdender Altlasten, Zersiedelung der Landschaft, Verlust von Freiraum- und Frischluftqualitäten

Im Sinne einer flächensparenden und nachhaltigen Baulandentwicklung geht es im Bereich industriell genutzter Flächen vorwiegend darum zu prüfen, welche Flächen zukünftig noch als Industriegebiet vorbehalten bzw. neu erschlossen werden sollen, oder ob es nicht auch Möglichkeiten gibt, dem Strukturwandel entsprechend, industriell un- oder untergenutzte Flächen wieder auf den Status landwirtschaftlicher Nutzflächen bzw. Grün- und Freiflächen zurück zu führen. So soll einerseits der Zersiedelung der Landschaft entgegengewirkt werden. Ggf. sind die erforderlichen Achtungsabstände zu Störfallbetrieben zu ermitteln. Eine klarere Strukturierung der Siedlungskörper und eine eindeutigere Trennung von Landschaft und Siedlungsraum können erreicht werden.



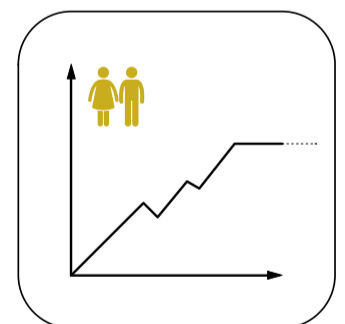
C. WOHNEN

C.1 STEUERUNG DER EINWOHNERENTWICKLUNG

Misstand: rückläufige natürliche Bevölkerungsentwicklung, drohende Überalterung, schwer kalkulierbare Auslastungsschwankungen bei der Betreuungsinfrastruktur

Die anhaltende wirtschaftlich prosperierende Situation der Region, die Nähe zu vielfältigen landschaftlichen Naherholungsräumen, sowie der positive überörtliche Verkehrsanschluss bewirken einen stetigen Zuzug von Außen. Steigende Immobilienpreise und erhöhte Konkurrenz auf dem Immobilienmarkt für Einheimische sind die Folge. Um eine unkontrollierte Siedlungsentwicklung und ein Ungleichgewicht von sozialen Infrastrukturen zu verhindern, sollte die Gemeinde die kommunale Planungshoheit gezielt zur Steuerung der Einwohnerentwicklung einsetzen, um eine räumliche, wie gesellschaftliche Balance zu bewirken. Für eine Stabilisierung der Einwohnerzahl auf rund 12.500 Einwohner wäre ein jährlich durchschnittliches Wachstum von 0,5% bis zum Jahr 2035 notwendig (siehe Kapitel 7: Prognosen und Szenarien).

Unter dem Stichwort „Wachstum nach Innen“ ist in Bezug auf ein ausgewogenes gesellschaftliches Gefüge der Grundsatz „Innentwicklung vor Außenentwicklung“ zu forcieren.



Die Gemeinde Raubling strebt an, ihre Einwohnerzahl langfristig auf rund 12.500 Einwohner zu stabilisieren: angesichts der natürlichen Bevölkerungsentwicklung ist ein Zuzug von Außen erforderlich, besonders Familien mit Kindern

Vorhandene Wohnbauflächenreserven laut Flächennutzungsplan sind zu nutzen sowie Grundstücke zu identifizieren, die aufgrund ihrer integrierten Lage für eine Baulandentwicklung geeignet sind. Dabei sollte weiterhin eine vergünstigte Abgabe von Bauland an Einheimische erfolgen sowie vermehrt Flächen für geförderten Mietwohnraum (EOF) gesichert werden.

Die Teilnahme möglichst aller Gemeindeglieder am öffentlichen Leben ist Grundlage eines sozialen Gleichgewichts.

C.2 SCHAFFEN VIELFÄLTIGEN UND BEZAHLBAREN WOHNRAUMS

Misstand: einseitiges Wohnraumangebot mit vielen Einfamilien-, Reihen- und Doppelhäusern auf großer Fläche im Eigentum; zu wenig Mietwohnraum in unterschiedlichen Wohnungsgrößen; kein Angebot alternativer Wohnformen im Alter (z.B. Wohngruppen, Senioren WGs, ambulant betreute Wohngemeinschaft)

Innenbereichsflächen, die sich aufgrund ihrer Lage (bspw. Nähe zu Versorgungseinrichtungen), Erschließung und Größe für einen verdichteten Geschosswohnungsbau eignen, sollen in dieser Form entwickelt werden. Baurecht soll hier zukünftig nur in Verbindung mit einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan und/oder einem städtebaulichen Vertrag zur Absicherung dieser städtebaulichen Ziele erteilt werden (vgl. Baulandentwicklung, Wohnbauland).

Bei der Realisierung ist auf eine Ausdifferenzierung der Wohnungsgrößen sowie der Finanzierungsformen (frei finanziert, einkommensorientierte Förderung, Einheimischen Modell) Wert zu legen. Barrierefreie und gemeinschaftsorientierte Wohnprojekte sollen ebenfalls Berücksichtigung finden, bspw. „Wohnen in allen Lebensphasen“, Projektierung eines gemeinschaftlichen Gruppenwohnprojektes in Kombination mit Pflege, Kurzzeit- und Tagespflege, Baugemeinschaften etc..

In diesem Zusammenhang sollte auch die Wohnmobilität älterer Bewohner erleichtert werden und Anreize für Familien geschaffen werden, die eine Bestandsimmobilie erwerben möchten.

D. VERKEHR

Misstand: hohe Streckenbelastungen, unzureichender Zustand der Qualität und Quantität von Fuß- und Radwegen sowie alternativen Verbindungsstrecken für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer

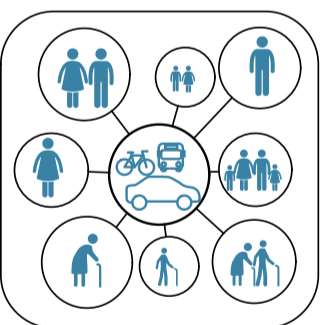
D.1 VERÄNDERUNG DES MOBILITÄTSVERHALTENS

Die vorhandenen Verkehrsstrukturen, zu denen die Verkehrsmittelwahl, die Pendlerverflechtungen wie auch alle übrigen Verflechtungen im Freizeit- und Einkaufsverkehr zählen, stellen eine Hauptursache für die hohen Verkehrsbelastungen in Raubling dar. Ohne eine nachhaltige Änderung an diesen Strukturen wird eine Verbesserung nicht möglich sein.

Es werden eine Reihe von gewohnten Standards auf dem Prüfstand gestellt werden müssen. Hierzu zählt die Gewohnheit, Kinder regelmäßig mit dem PKW zum Kindergarten oder zur Schule zu bringen beziehungsweise abzuholen. Auch die Nutzung des PKWs auf kürzesten Strecken (deutlich unter 1.000 m) ist eine Gewohnheit, die vielen Bürgern inzwischen selbstverständlich vorkommt. Genau in diesem Bereich kann eine Gemeinde jedoch am ehesten ansetzen, um die Verkehrssituation zu verbessern. Die Verfügbarkeit des privaten PKWs rund um die Uhr und möglichst vor der Haustüre ist ebenfalls ein Thema, das bearbeitet werden sollte. Mit gewissen Distanzen zwischen



Schaffen von bezahlbarem Wohnraum für alle Bevölkerungsschichten, Priorisierung eines verdichteten Wohnungsbaus



- Förderung anderer Mobilitätsformen
- Gemeinde der kurzen Wege
- Wohnen ohne Auto (PKW nicht direkt am Haus, stattdessen Sammelgaragen usw.)
- Ladestationen für e-bikes
- Veränderung der Verkehrsmittelwahl, Verkehrserziehung an den Schulen
- car-sharing, Lieferdienste

Wohnung und Parkplatz bzw. Garage sowie auch zwischen Arbeitsstelle und Parkplatz kann es sehr schnell lohnender werden, innerörtliche Strecken mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Das Verkehrsverhalten von Erwachsenen zu verändern ist erfahrungsgemäß äußerst schwierig. Ein aussichtsreicher Ansatz ist jedoch die junge Generation. Kindern im Grundschulalter das zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren schmackhaft zu machen ist relativ aussichtsreich.

Die Schaffung eines Angebots von Lieferdiensten im innerörtlichen Verkehr ist ebenfalls ein Ziel zur Verringerung der Kfz Mobilität.

- **Verkehrsreduzierung, Schaffung alternativer Angebote (Lieferdienste, car-sharing, Leihradsystem usw.)**
- **Schaffung eines Bewusstseins für sanfte Mobilität**

D.2 VERLAGERUNG DES KFZ-VERKEHRS VON ÜBERLASTETEN BEREICHEN

Die hohe Kfz Belastung auf der ehemaligen B 15 kommt auch unter anderem daher, dass viele Autofahrer der Ansicht sind, es würde auf dieser Route von Brannenburg nach Rosenheim schneller gehen als auf der Autobahn A 93. Mit einem entsprechenden Leitsystem sollen zumindest spürbare Verlagerungen aus der Ortsdurchfahrt auf die Autobahn erreicht werden. Hierbei sollten ganz deutlich Hinweise den Autofahrern vermittelt werden, dass die Ortsdurchfahrt von Raubling zeitaufwändiger ist als die Strecke über die Autobahn.

Die Verkehrsberuhigung in den wesentlichen Wohngebieten sollte deutlicher als bisher auch baulich unterstützt werden. Großflächige Tempo 30 Regelungen in allen Wohngebieten sind das Mindestziel. Die Einhaltung dieser Geschwindigkeitsbeschränkungen sollte regelmäßig kontrolliert und gegebenenfalls sanktioniert werden. Auch das Nachtfahrverbot auf der ehemaligen B 15 sollte konsequenter kontrolliert werden, gegebenenfalls ist eine Ausdehnung auf weitere Zeitspannen denkbar.

Die Frage nach der Zukunft des Bahnübergangs in Pfraundorf ist eine der zentralen Punkte zum Verkehr in Raubling. Sollte die Deutsche Bahn sich durchsetzen und den Bahnübergang schließen, es aber andererseits nicht möglich sein, zu einem Konsens für eine höhenfreie Bahnquerung zwischen Pfraundorf und Raubling zu gelangen, sollte für diesen Fall eine Machbarkeitsprüfung einer Nordwestumfahrung für Pfraundorf in die Wege geleitet werden. Diese Umfahrung könnte teilweise bestehende Straßen im Bereich Moos, Obergrünthal und Stocka verwenden, der letzte Abschnitt müsste parallel zur Autobahn zwischen Stocka und der Breiteicher Straße neu errichtet werden. Damit könnte die Ortsmitte von Pfraundorf deutlich entlastet werden. Eine Anbindung der südlichen Wohngebiete könnte gegebenenfalls mit einer Verlängerung der Herrenchiemseestraße zur Steinstraße hergestellt werden.

Gleichzeitig sollten auch die Bahnhofstraße und die Prinzregentenstraße umgestaltet werden, um das Durchfahren unattraktiv zu machen.

Ein weiterer Anschluss an die A93 in Höhe Nicklheim sollte ebenfalls detailliert geprüft werden, der verkehrliche Nutzen kann nachgewiesen werden.



- **Leitsystem mit Hinweisen auf Zeitgewinn auf der A93-Route**
- **verbesserte Anbindung A-93**
- **Verkehrsberuhigung mit baulicher Umgestaltung, umfassende Tempo-30-Regelung in allen Wohngebieten incl. regelmäßiger Kontrollen**
- **Entlastung vom Schwerverkehr (konsequente Kontrolle des Nachtfahrverbots auf der ehem. B15), ggf. Ausdehnung auf weitere Zeitspannen**

D.3 NEUORDNUNG DES RUHENDEN VERKEHRS

Eine Diskussion über das Thema Stellplatzsatzung sollte unbedingt in Gang kommen, da hiermit die allzu bequeme Dauerverfügbarkeit des PKW vor allem auf kurzen innerörtlichen Strecken reduziert werden kann. Ein Konzept, das mehr auf Sammelgaragen bei Neubaugebieten setzt, kann letztlich sogar zu einer Verringerung des Versiegelungsgrads beitragen.



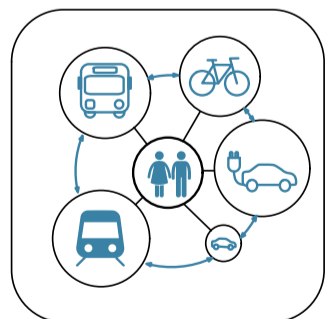
- **Neuordnung der Parkraumbewirtschaftung um Kapazität für Kurzparker (bis 2 Std.) zu schaffen**
- **Neudefinition der Stellplatzsatzung**
- **Sammelgaragen statt Einzelgaragen am Haus**
- **Verlagerung der Dauerparker/ Einpendler an den Rand der Ortsmitte (z. B. Baumgarten) auf Auffangparkplätze.**



Wichtige Wegeverbindungen zur Vernetzung bedeutender Orte der Gemeinde sind auszubauen, bestehende Wegeverbindungen gestalterisch aufzuwerten.



- *Schließung von Lücken im Wegenetz*
- *Beseitigung von Konflikt- und Gefahrenstellen (Markierungen, Querungshilfen usw.)*
- *fußgänger- und radfahrerfreundlichere Ampelschaltungen*
- *Infrastruktur für Radfahrer (Abstellanlagen, Ladestationen usw.).*



D. 4 STÄRKUNG DER WEGEVERBINDUNGEN

Misstand: zu geringe Vernetzung, zu geringes Angebot alternativer Wegeverbindungen für den nicht-motorisierten Verkehr

Die Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen Siedlungsbereichen und dem Landschaftsraum sind zu erhalten, zu stärken und auszubauen. Unter dem Schlagwort „Straßenraum ist öffentlicher Raum“ gilt es, die Bedeutung öffentlicher Verkehrsräume gerade auch für Fußgänger zu untersuchen und zu stärken.

D.5 AUSBAU DES FUSSGÄNGER- UND RADVERKEHRS

Für Fußgänger und Radfahrer besteht zwar bereits ein relativ dichtes Netz an Wegeverbindungen, dieses weist jedoch noch einige erhebliche Lücken auf sowie Konflikte, die vor allem bei der Querung von stark befahrenen Straßen zu Tage treten. Die Beseitigung von Konflikten und Gefahrenstellen ist von großer Bedeutung für die Verkehrssicherheit. Um das Radfahren zu fördern muss auch eine entsprechende Infrastruktur über das Wegenetz hinaus bereitgestellt werden. Hierzu zählen Abstellanlagen, an denen auch teure Räder diebstahlsicher angeschlossen werden können sowie Ladestationen für e-bikes und dergleichen. Überall dort, wo das Wegenetz noch Lücken aufweist, sollten diese möglichst bald geschlossen werden. Auch allzu umwegige Verbindungen für Radfahrer und Fußgänger sollten eine Ergänzung durch neue Wege finden.

D.6 GRUNDERNEUERUNG DES ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHRSANGEBOTS

Mit dem demographischen Wandel und der damit einhergehenden Überalterung auch in Raubling bekommt der öffentliche Nahverkehr eine immer größere Bedeutung. Ab einem gewissen Alter werden sich manche Senioren das Fahren entweder physisch nicht mehr zutrauen oder sie sind finanziell nicht mehr in der Lage, einen Pkw zu unterhalten. Für diese Bevölkerungsgruppe wie auch für andere, die bewusst auf einen Zweitwagen verzichten wollen, stellt ein dichtes ÖPNV Angebot eine ideale Ergänzung dar. Das geringe Fahrtenangebot auf einigen Buslinien, die Raubling mit den Nachbargemeinden verbinden, ist hierfür denkbar ungeeignet, um nennenswerte Fahrgastströme an zu ziehen. Das Fahrtenangebot sollte daher spürbar ausgedehnt werden, das Mindeste ist ein Stundentakt auf allen Verbindungen. In den Tagesanlagen oder auch am Wochenende sind flexible Angebote eine mittlerweile übliche Lösung, um ein Mindestangebot zu gewährleisten. Diese flexiblen Angebote können aus Bürgerbussen, Anrufsammeltaxen und Rufbusse bestehen.

Auch das Liniennetz ist auf den Prüfstand zu stellen. Momentan geschieht dies durch den Landkreis Rosenheim, der das Landkreissystem des ÖPNV neu erarbeiten lässt. Die Gemeinde Raubling sollte ihre Mitwirkungsmöglichkeiten hierzu nutzen. Neben dem Liniennetz und der Fahrtenhäufigkeit gehört auch ein attraktives Tarifsystem zu den Grundvoraussetzungen einer starken Nachfrage im ÖPNV. Attraktive Tarifangebote für Jugendliche, Senioren und andere Bevölkerungsgruppen erhöhen die Chance auf eine Steigerung der Nachfrage im ÖPNV.

Auch die Werbung für den ÖPNV ist enorm wichtig für eine hohe Akzeptanz. Vor allem bei den regionalen Linienbusbetreibern ist hier noch ein erheblicher Nachholbedarf festzustellen. Die Informationsmöglichkeiten im Internet zum Liniennetz, zum Fahrtenangebot und zu den Tarifen müssen wesentlich übersichtlicher gestaltet werden.

- *Erhöhung des Fahrtenangebots*
 - *Liniennetz verdichten*
- *Tarifstruktur kundenfreundlicher ausgestalten*
 - *Neue Angebotsformen*
 - *Werbekampagne für den ÖPNV*
- *Professionalisierung der Fahrgastinformationen*

E. VERSORGUNG

E.1 RESTRIKTIVER UMGANG MIT ANSIEDLUNGSVORHABEN

Misstand: städtebaulich ungeordnete Einzelhandelsstruktur

Die im Baugesetzbuch bestehenden Instrumente der Bauleitplanung, Veränderungssperre sowie des besonderen Städtebaurechts (u.a. Genehmigungsvorbehalte) ermöglichen es, bei Neuansiedlungen und genehmigungspflichtigen Nutzungsänderungen eine Steuerungsfunktion zu entfalten. Nutzungsausschlüsse sind zukünftig im Rahmen der Bauleitplanung ausführlich mit Bezug auf die hier formulierten städtebaulichen Ziele zu begründen. Durch den Einsatz dieser Instrumente sollen vor allem die Güter und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs auf die bestehenden Versorgungsschwerpunkte konzentriert bzw. in den bestehenden Versorgungszentren gebündelt und gesichert werden. Eine weitere Dekonzentration von Handelseinrichtungen durch das Zulassen von Standorten außerhalb der Versorgungsschwerpunkte soll vermieden werden.



Die Gemeinde Raubling verfolgt das Ziel, durch einen behutsamen Umgang mit Ansiedlungsvorhaben im Einzelhandel sowie dem konsequenten Einsatz des bauplanungsrechtlichen Instrumentariums zur räumlichen Steuerung der Einzelhandelsentwicklung die verbrauchernahe (Lebensmittel-) Versorgung zu gewährleisten

E.2 ERHALT DER VERBRAUCHERNAHEN VERSORGUNG

Misstand: Versorgungslücken in den Ortsteilen

In den einzelnen Ortsteilen ist zu prüfen, welche Möglichkeiten für eine verbrauchernahe Lebensmittelversorgung bestehen. Hier sind auch alternative Versorgungsangebote wie Direktvermarktung, Lieferservice und bürgerschaftlich getragene Initiativen wie bspw. ein Dorfladen in die Überlegungen einzubeziehen.





JOHANN DEITENDORFER

MAN

2013 1418

1034433

Bäcker
Schmid

ELEKTRO
ACHIM ZÜLFEL

Sparbank



7 ENTWICKLUNGSVORSTELLUNGEN, PROGNOSEN UND SZENARIEN

7.1 Entwicklungsvorstellungen zum Straßenraum und öffentlichem Raum

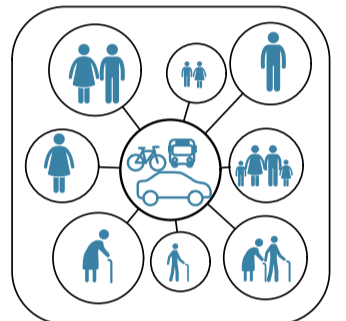
In Zusammenhang mit der übergeordneten Betrachtung der verkehrlichen Situation und dem Verständnis der Straße als zentrales Element des öffentlichen Raums, stellt die Gestaltung und Konzeption des Straßenprofils eine grundlegende Aufgabe dar.

Die Überarbeitung der Straßenquerschnitte in konkreten Bereichen des Kernbereichs Raublings soll grundsätzlich die funktionale Ortsmitte im räumlichen Gewebe stärker hervorheben und die Vernetzung zentraler Orte fördern. Aufgrund des anhaltend hohen Verkehrsaufkommens entlang der Hauptachsen muss hier vor allem dem Langsamverkehr mehr Raum eingeräumt werden.

Im Bereich der Wohnstraßen soll die Verkehrsfläche stärker als nachbarschaftlicher Austauschraum wahrgenommen werden.

Prinzipiell wurde im ersten Schritt eine Kategorisierung der verschiedenen Straßenzüge durchgeführt. Mit Hilfe grundlegender Gestaltungsprinzipien für den jeweiligen Straßentypus, soll erreicht werden, Verkehrsgeschwindigkeiten - motorisierten Verkehr generell - zu reduzieren, Langsamverkehr zu fördern und die innerörtliche Orientierung zu verbessern.

Im Zuge dessen soll keine Komplettsanierung aller innerörtlichen Straßenzüge angestoßen werden. Es wird jedoch auf wichtige Impulsprojekte verwiesen, die in engem Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung des Ortes und der Umsetzung der verkehrsplanerischen Ziele stehen. Wichtige Impulsräume sind die Rosenheimer/Kufsteiner Straße, die Bahnunterführung und die daran anschließende Bahnhofs- und Poststraße. Sollten jedoch grundsätzliche Erneuerungsmaßnahmen in einzelnen Straßenzügen anstehen, wird auf die im Folgenden genannten Leitlinien verwiesen.



Rosenheimer Straße



Kufsteiner Straße



Poststraße



Bahnhofsstraße

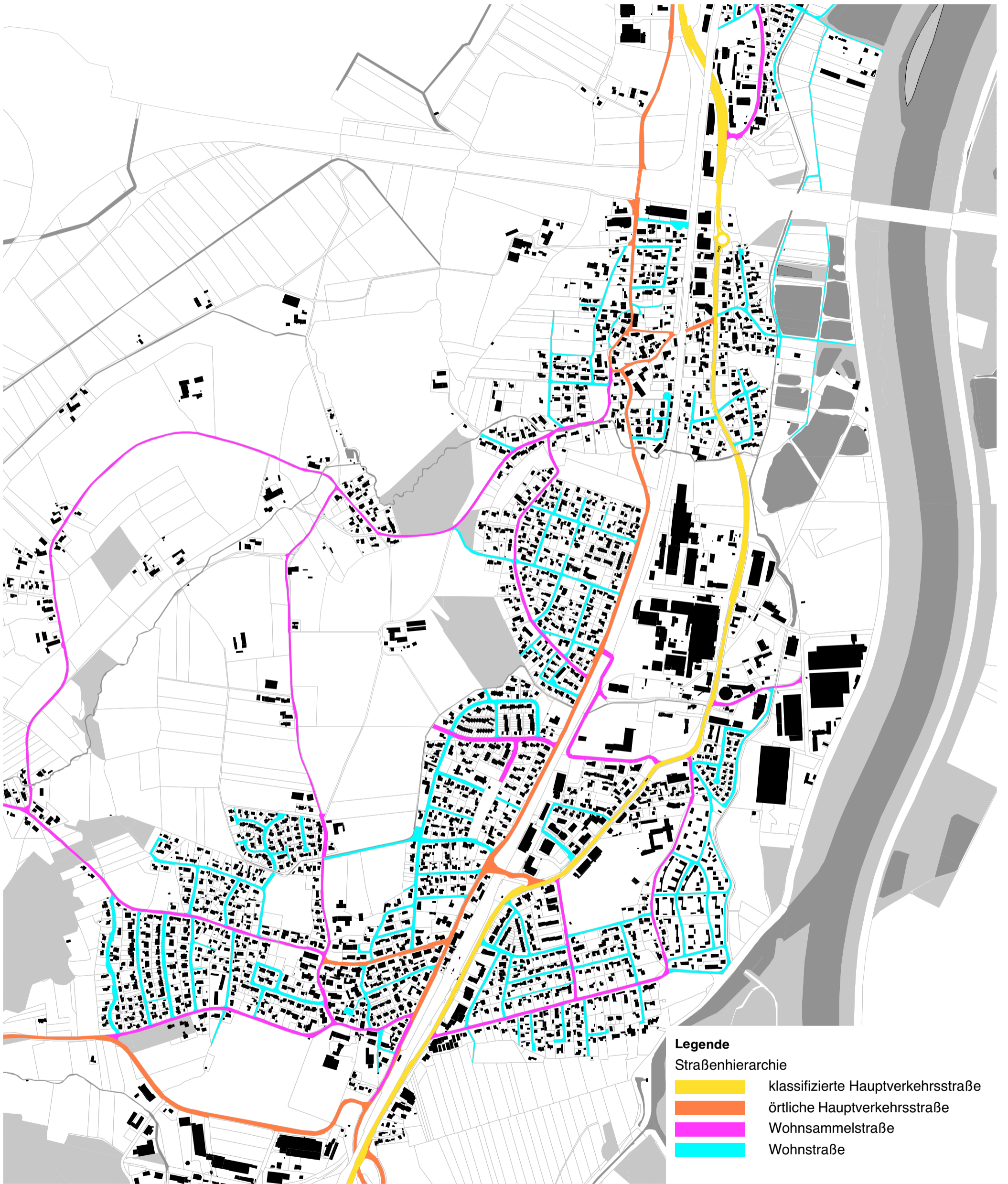


Kampen Weg







Wendelsteinstraße

Kategorisierung Straßen - Bestand



Legende

Straßenhierarchie

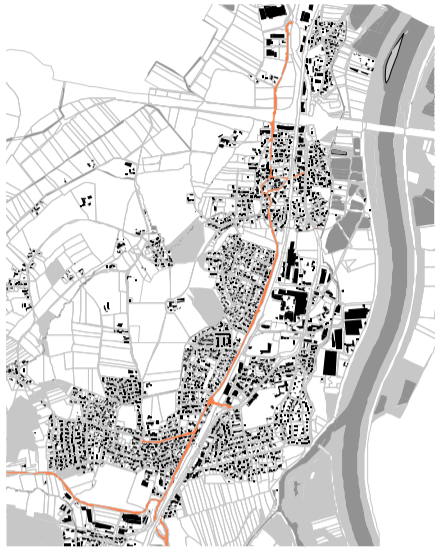
-  klassifizierte Hauptverkehrsstraße
-  örtliche Hauptverkehrsstraße
-  Wohnsammelstraße
-  Wohnstraße

Karte: Raubling Mitte: Straßenhierarchie

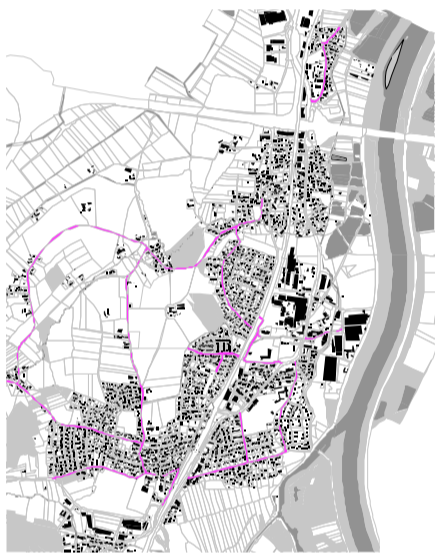
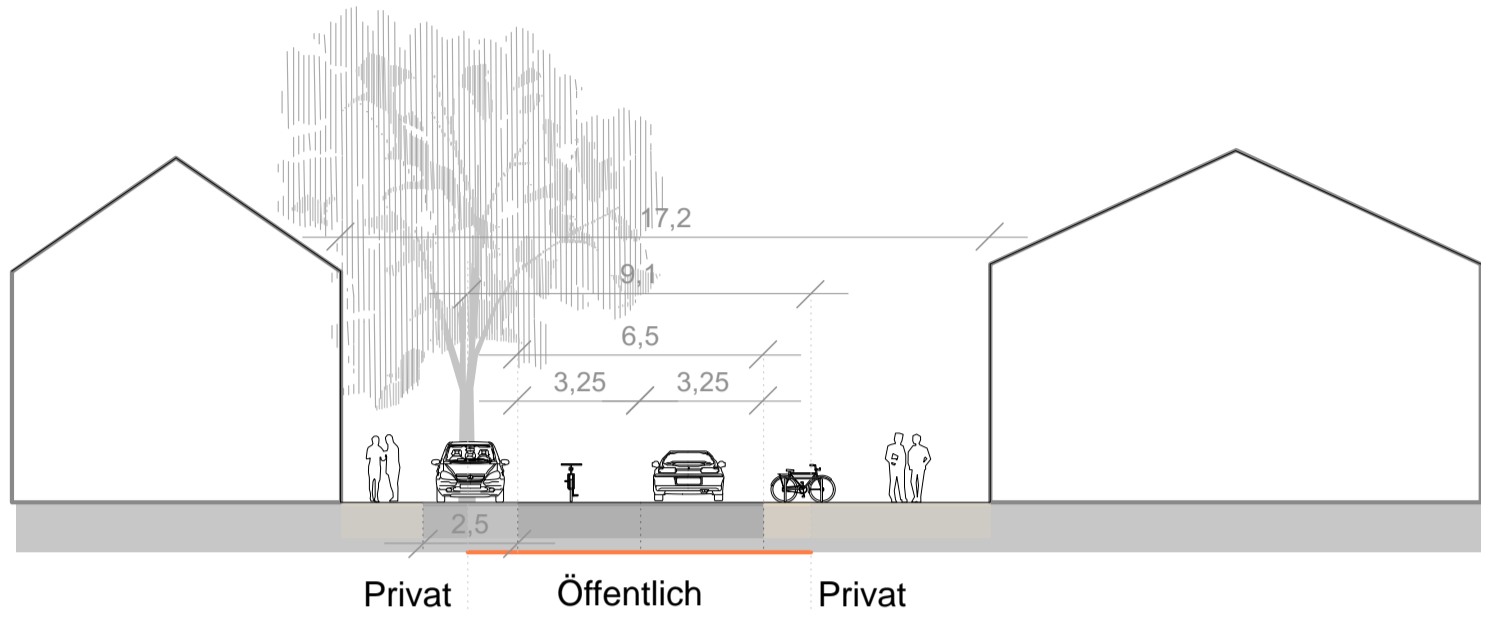
0 100m 500m

1:10.000 (im DinA3 - Format)

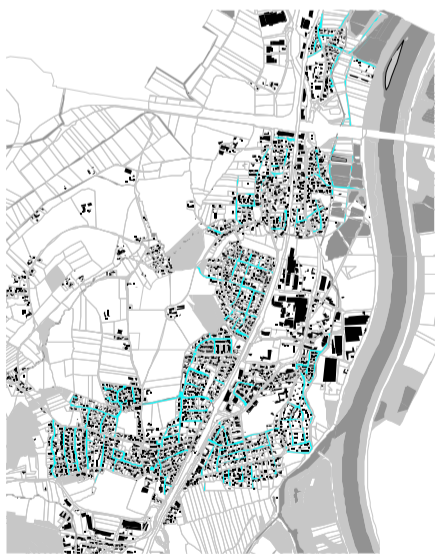
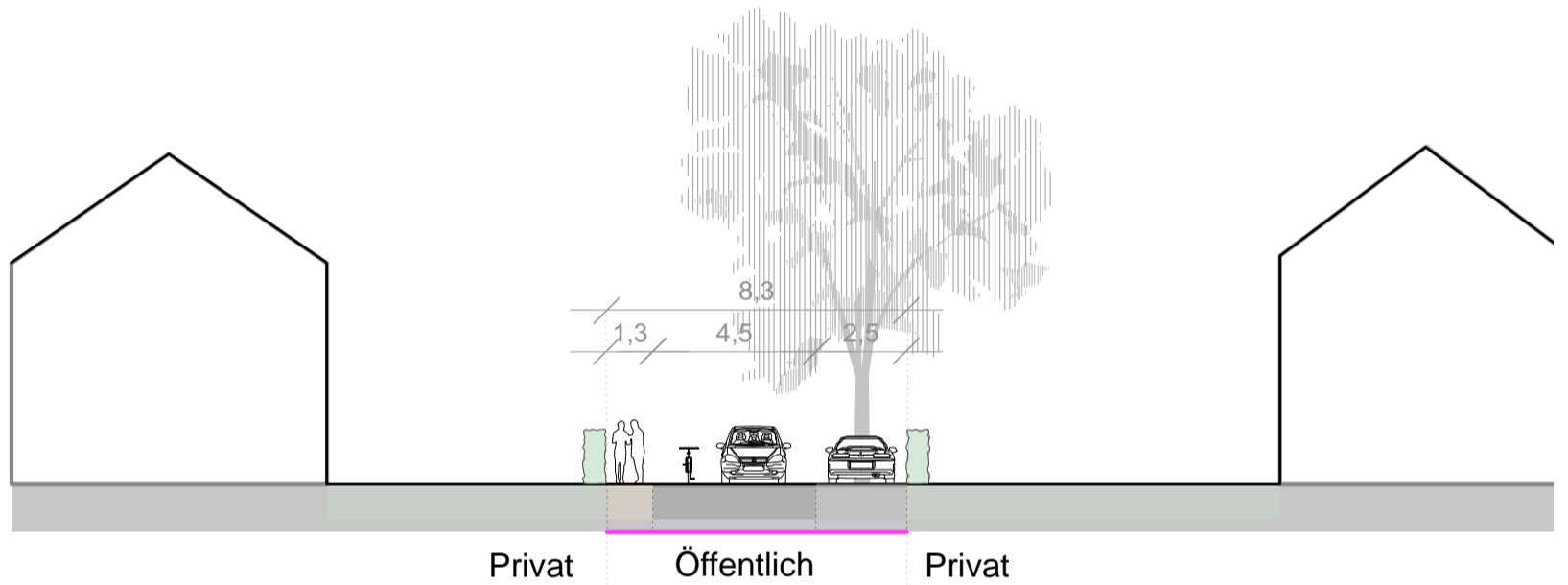
Regelquerschnitte - Bestand



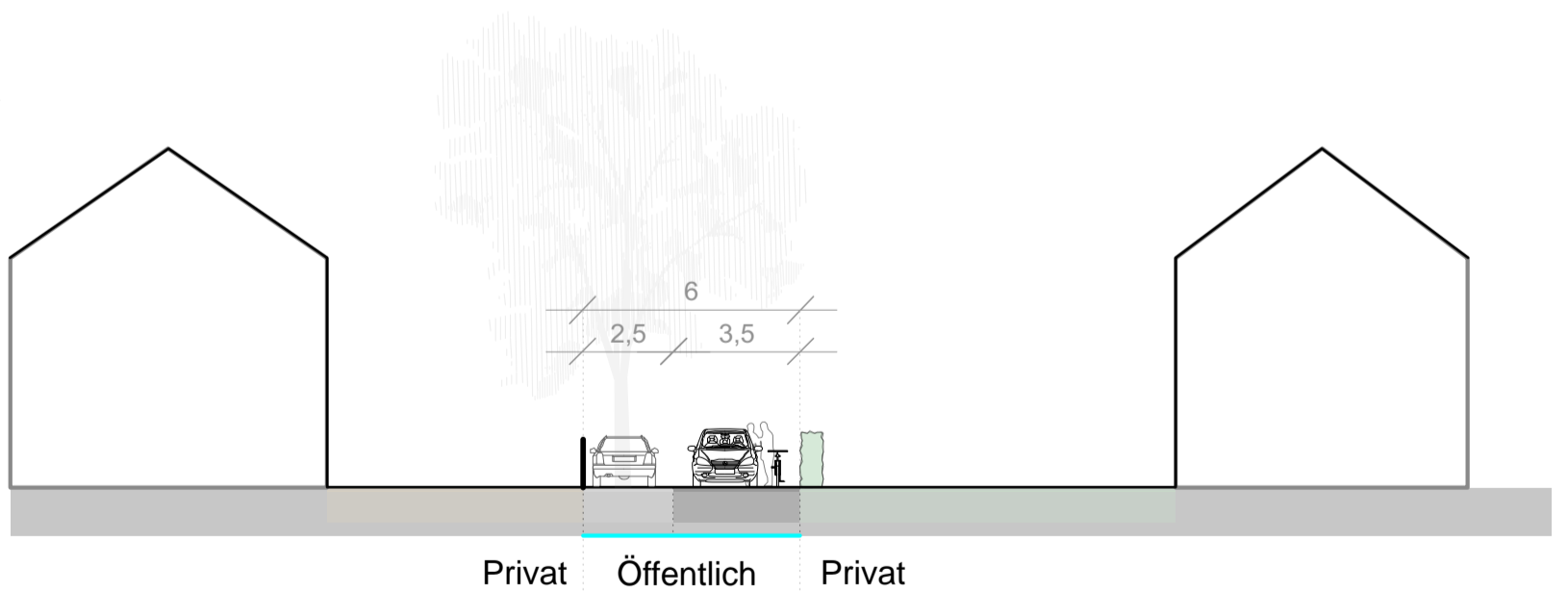
örtliche Hauptverkehrsstraße



Wohnsammelstraße
Begegnungsverkehr



Wohnstraße
Begegnungsverkehr



M1:200

Entwicklungsvorstellung: Klassifizierte Hauptverkehrsstraße/Staatsstraße



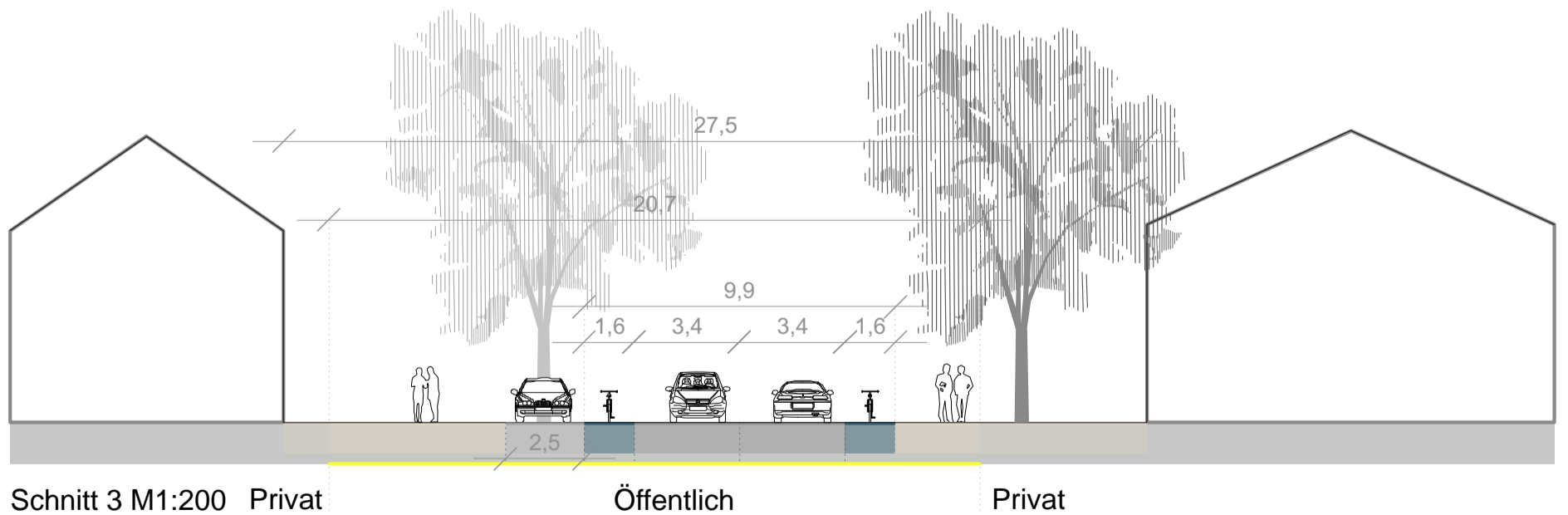
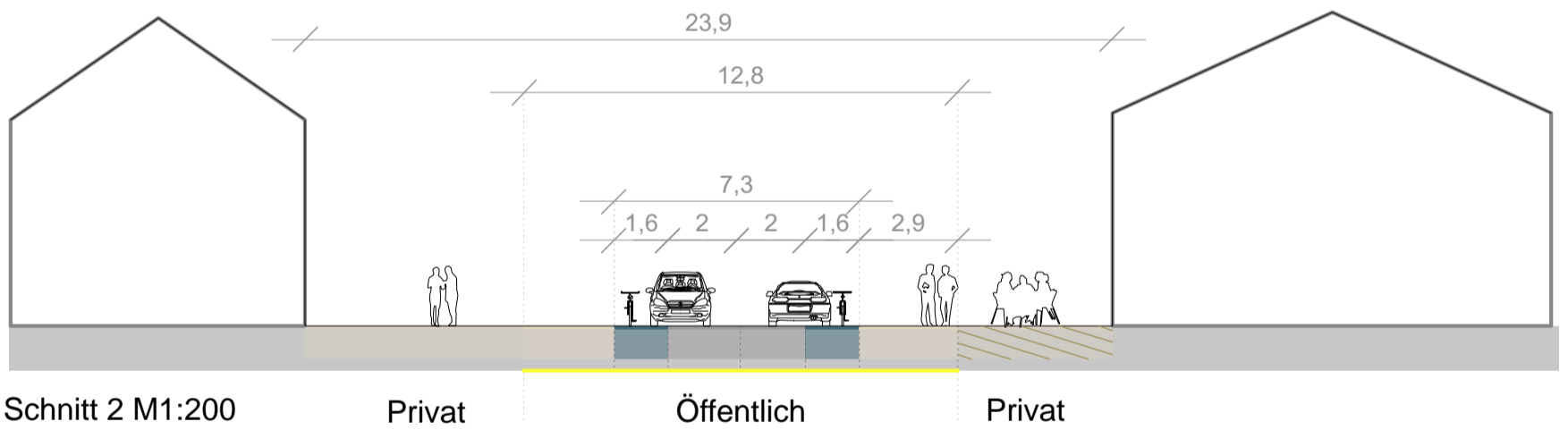
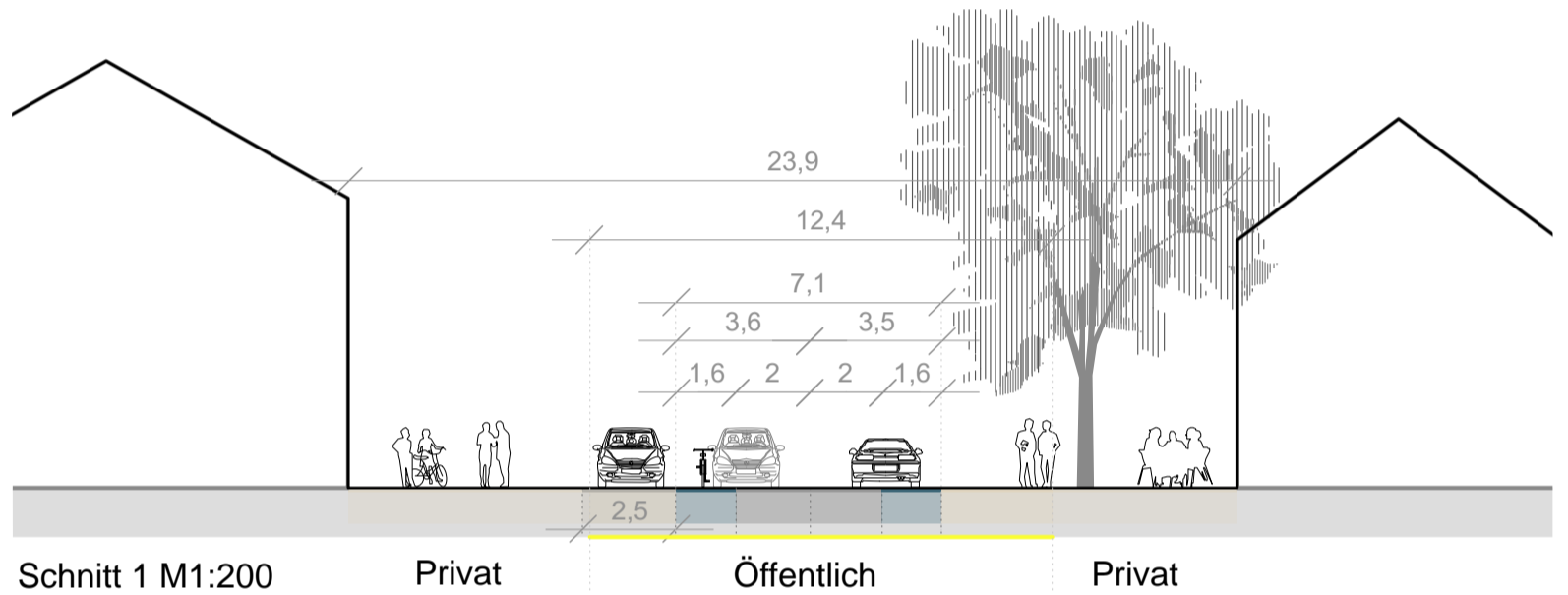
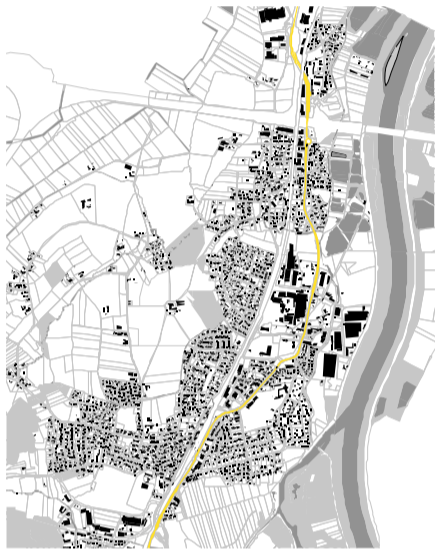
Lageplan Rosenheimer Straße

M1:1.000

Schnitte: klassifizierte Hauptverkehrsstraße (z.B. Rosenheimer + Kufsteiner Straße)



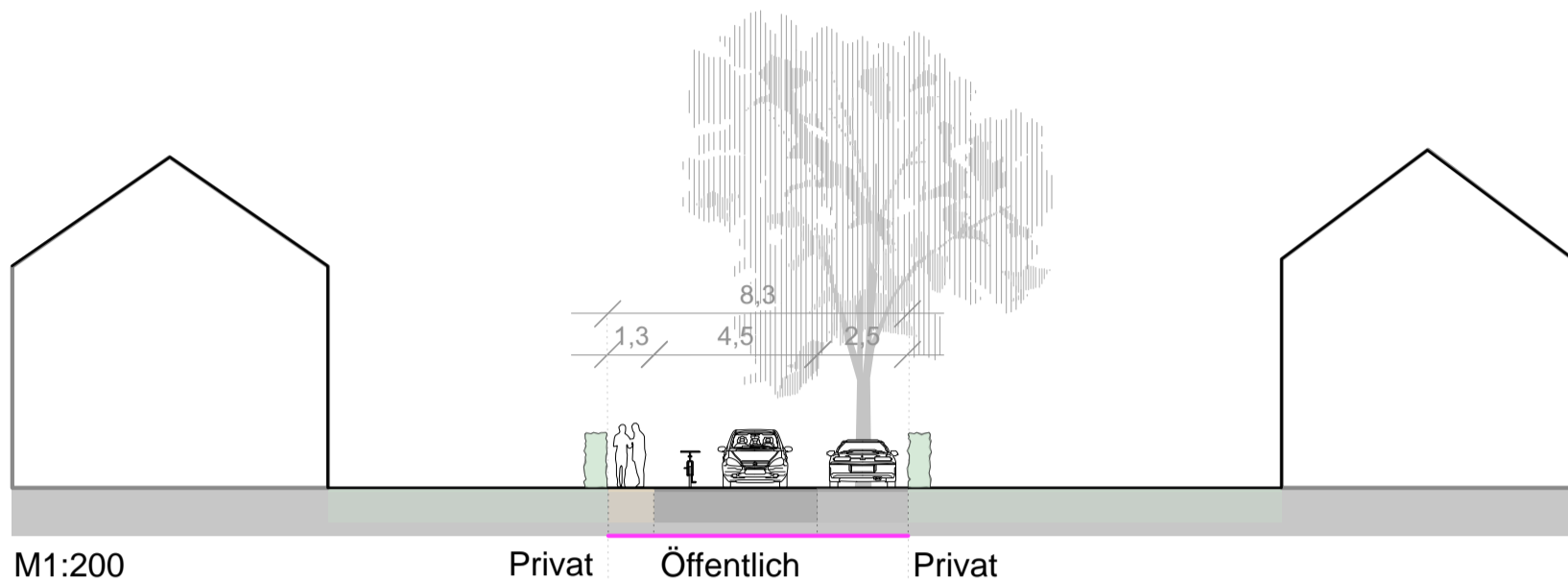
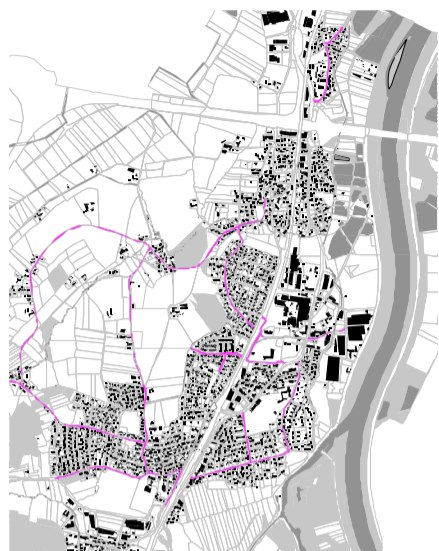
GESTALTUNGSVORSCHLAG STRASSENRAUM
 Das Verständnis „Straße als Raum“ erfordert eine räumliche Betrachtung über Flurgrenzen hinweg - von baulicher Raumkante zu baulicher Raumkante.



Entwicklungsvorstellung: klassifizierte Hauptverkehrsstraße

ZIELE	<p>Eine Neugestaltung und -organisation des Straßenquerschnitts verbessert die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Die Förderung des Langsamverkehrs hat eine Reduzierung des motorisierten Verkehrs zum Ziel. Dem Radverkehr muss mehr Raum im Bereich der Hauptverkehrsachsen eingeräumt werden, um die sichere Teilnahme am Verkehrsfluss zu gewährleisten. Auf diese Weise tritt der Fahrradfahrer als aktiver Teilnehmer des Verkehrs deutlicher in den Vordergrund.</p> <p>Schaufenster sind aus dem Blickwinkel des Fahrradfahrers leichter einsehbar und Spontaneinkäufe wahrscheinlicher. Eine Aufwertung des Außenraums wirkt sich in gleicher Weise auf die Standortfaktoren des Einzelhandels aus.</p> <p>Im Zuge einer Neugestaltung sind die Ziele der Barrierefreiheit zu integrieren.</p>
DURCHGÄNGIGER FAHRRADWEG	<p>Mit Hilfe eines Fahrradschutzstreifens entsteht in der Rosenheimer Straße abschnittsweise eine Verengung der Fahrbahn für den motorisierten Verkehr, eine Mitbenutzung des Fahrradschutzstreifens ist unausweichlich. Eine Abfolge verschiedener Fahrbahnbreiten unterstützt die Reduzierung von Fahrgeschwindigkeiten und erhöht die Aufmerksamkeit des Autofahrers.</p> <p>Eine deutlich sichtbare Markierung des Radwegs sensibilisiert weitere Verkehrsteilnehmer an der aktiven Teilnahme des Fahrradverkehrs am Straßengeschehen. Auf diese Weise soll die Verlagerung vom Auto auf das Fahrrad mit Distanzradien von bis zu 20km vorangetrieben werden.</p>
STADTMÖBLIERUNG + GRÜN	<p>Sitzgelegenheiten und Bäume steigern die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Bäume verbessern das Mikroklima im Straßenraum und bieten Schutz vor Sonne und Regen und sind Orientierungshilfen. Sitzbänke sind niederschwellige Treffpunkte und wichtige Rastplätze für ältere Leute. Sie bieten die Möglichkeit eines konsumfreien Aufenthalts im öffentlichen Raum.</p> <p>Fahrradabstellplätze und Mülleimer sind ebenfalls wichtige Ausstattungselemente für die Nutzung und Qualität des Straßenraums.</p>
PARKPLÄTZE	<p>Die vorhandenen Parkplätze sind vorrangig als Senkrechtparker angelegt und belegen einen hohen Anteil der Seitenflächen. Auf diese Weise sind kaum Ausstattungen, Grünflächen oder Freischankflächen möglich.</p> <p>Aus- und Einparkvorgänge sind unübersichtlich und erhöhen die Unfallgefahr. Längsparker, als Kurzzeitparker angelegt, können diese Defizite besser ausgleichen.</p>
MARKIERUNGEN	<p>Ein klares und deutliches Gestaltungs- und Markierungskonzept erleichtert die Orientierung, vor allem für Ortsunkundige. Entwässerungsrinnen können bei einer barrierefreien Gestaltung die Markierung der Fahrbahn festlegen.</p> <p>Die Hervorhebung des Fahrradwegs entlang der Staatsstraße ist hierbei als wichtiges Merkmal zu nennen.</p>

Entwicklungsvorstellung: Wohnsammelstraße (Begegnungsverkehr)

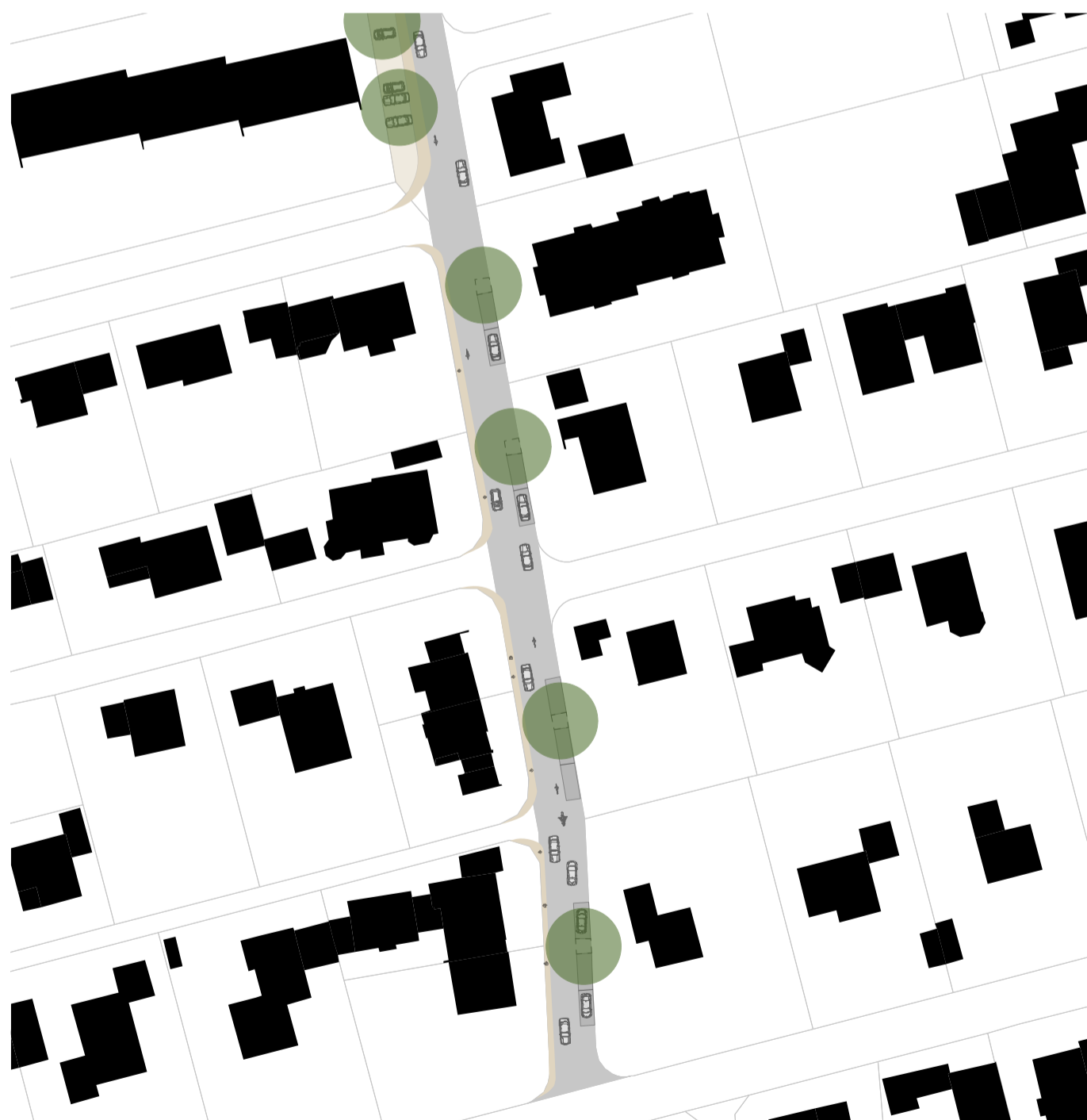


ZIELE

- Verringerung der Fahrgeschwindigkeit mit Hilfe von Engstellen (Parkplätze)
- klare Zuweisung Verkehrsfläche, ruhender Verkehr, Gehweg
- Barrierefreiheit

GESTALTUNG

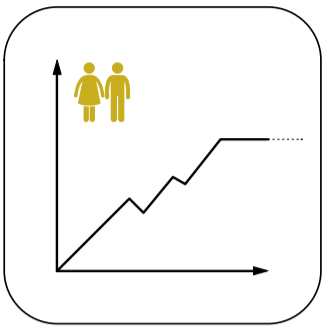
- Belagswechsel Gehweg, Parkplätze
- Fahrbahn wird durch Parkplätze und Baumpflanzungen immer wieder auf 4,5m Breite verengt



Lageplan Wendelsteinstraße (Beispiel)

M1:1.000

7.2 Prognosen der Einwohnerentwicklung



mögliche Einwohnerentwicklung bis zum Jahr 2035 (Prognose)

Trotz der Angaben vom Landesamt für Statistik, das bis zum Jahr 2034 kein weiteres Bevölkerungswachstum für die Gemeinde Raubling prognostiziert, gehen wir davon aus, dass ein stetiger Zuzugsdruck von Außen anhalten wird.

Im Folgenden werden zwei Prognosen ausgeführt, wie sich die Einwohnerzahl bis 2035 entwickeln könnte:

Prognose 1: 1% Wachstum gemäß dem Durchschnittstrend der Umlandgemeinden Rosenheims der Jahre 2012-2016 (vgl. Kapitel Grundlagenermittlung, „Stadt- und Umlandbereich Rosenheim, Tabelle).

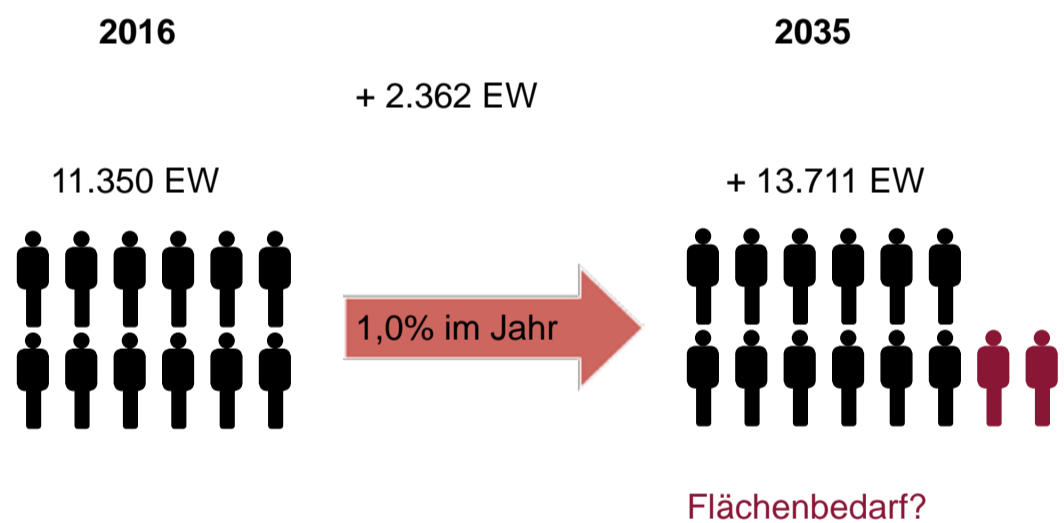
Prognose 2: 0,5% Wachstum als moderate Wachstumsrate

Legt man die Einwohnerzahl von 11.349 Einwohnern zugrunde (Stand 31.12.2016) hätte das ein absolutes Wachstum von 1.127 bzw. 2.362 Einwohnern bis 2035 zufolge.

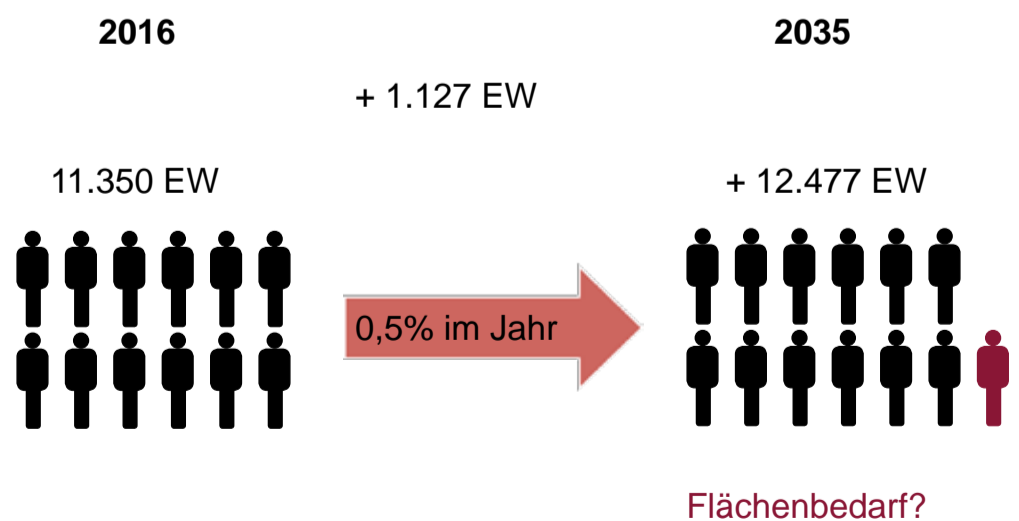
Auf den folgenden Seiten wird aufgezeigt, welche Flächenreserven und Potenzialflächen in der Gemeinde vorhanden sind und für wieviele neue Einwohner abhängig von der Bebauungsdichte Wohnraum geschaffen werden kann.

Dies soll eine Grundlage für den Abwägungsprozess innerhalb der Gemeinde darstellen, wie und in welchem Maß Raubling bis zum Jahr 2035 wachsen will. Durch eine abgestimmte Siedlungspolitik kann die Gemeinde die kommunale Planungshoheit gezielt zur Steuerung der Einwohner-Entwicklung ausüben.

Prognose 1 - Wachstum 1,0% im Jahr



Prognose 2 - Wachstum 0,5% im Jahr



7.3 Szenarien der Wohnraumentwicklung

vorhandene Wohnbauflächenreserven im gesamten Gemeindegebiet laut FNP

Im ersten Schritt werden die Wohnbauflächenreserven laut Flächennutzungsplan (FNP) ermittelt. Die Flächenanalyse erfolgt auf Grundlage der Kategorien „Allgemeines Wohngebiet (WA)“, „lockeres Wohngebiet (WA locker)“, „Mischgebiet (MG)“ und Dorfgebiet.

Die Berechnungen ergeben Reserven von Wohnflächen in noch nicht bebauten FNP-Ausweisungen, für die ein Baurecht nach §34 BauGB oder einem rechtskräftigen Bebauungsplan besteht. Die Flächen werden in eine mögliche Anzahl neuer Einwohner umgerechnet. Dafür wird eine durchschnittliche Wohnfläche von 45m² je Einwohner angenommen.

Die Zahlen vermitteln lediglich eine grobe Einschätzung und müssen bzgl. Verfügbarkeit sowie Realisierbarkeit einer für die Gemeinde angemessenen und baukulturell verträglichen Bebauungsdichte präzisiert und kritisch diskutiert werden.

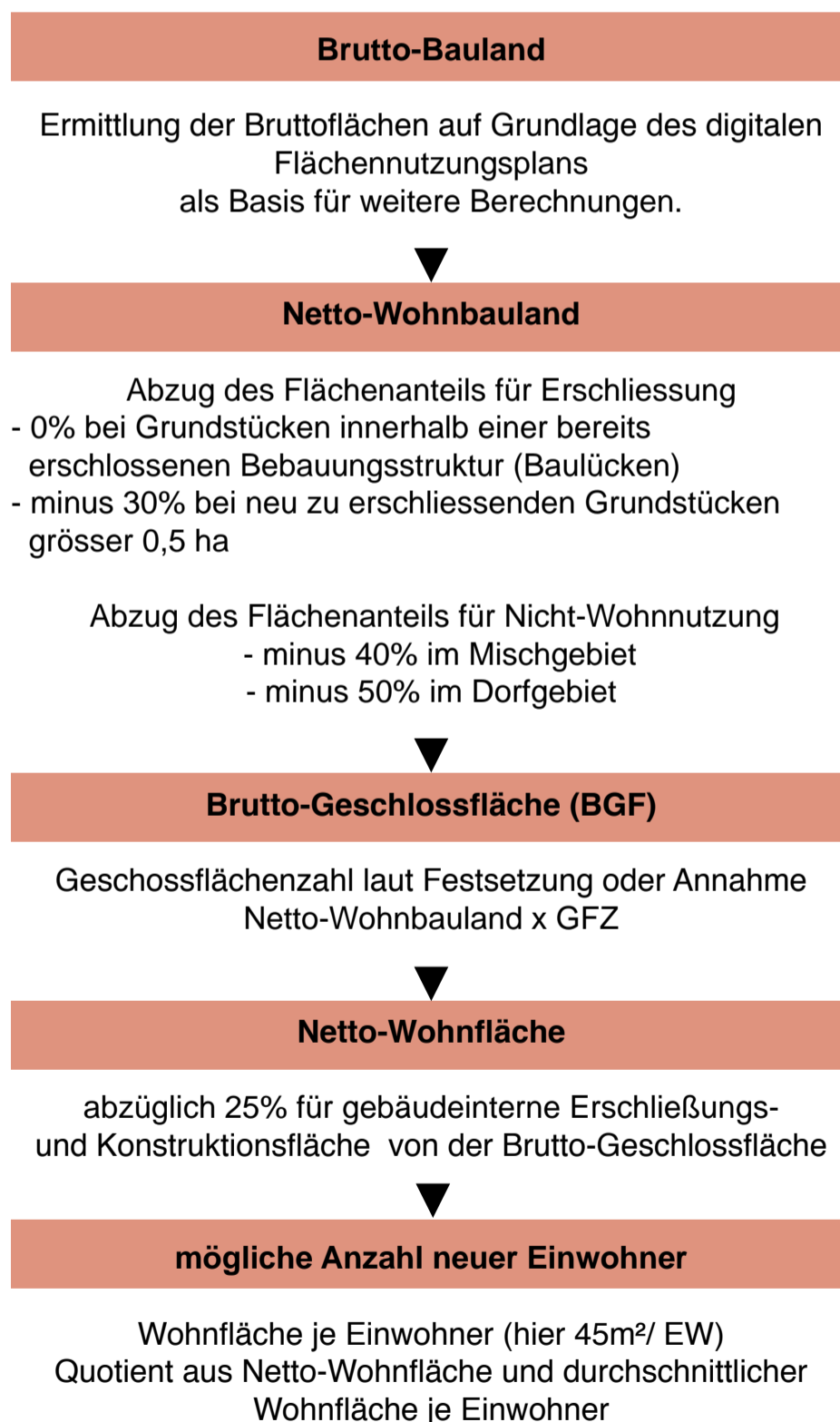
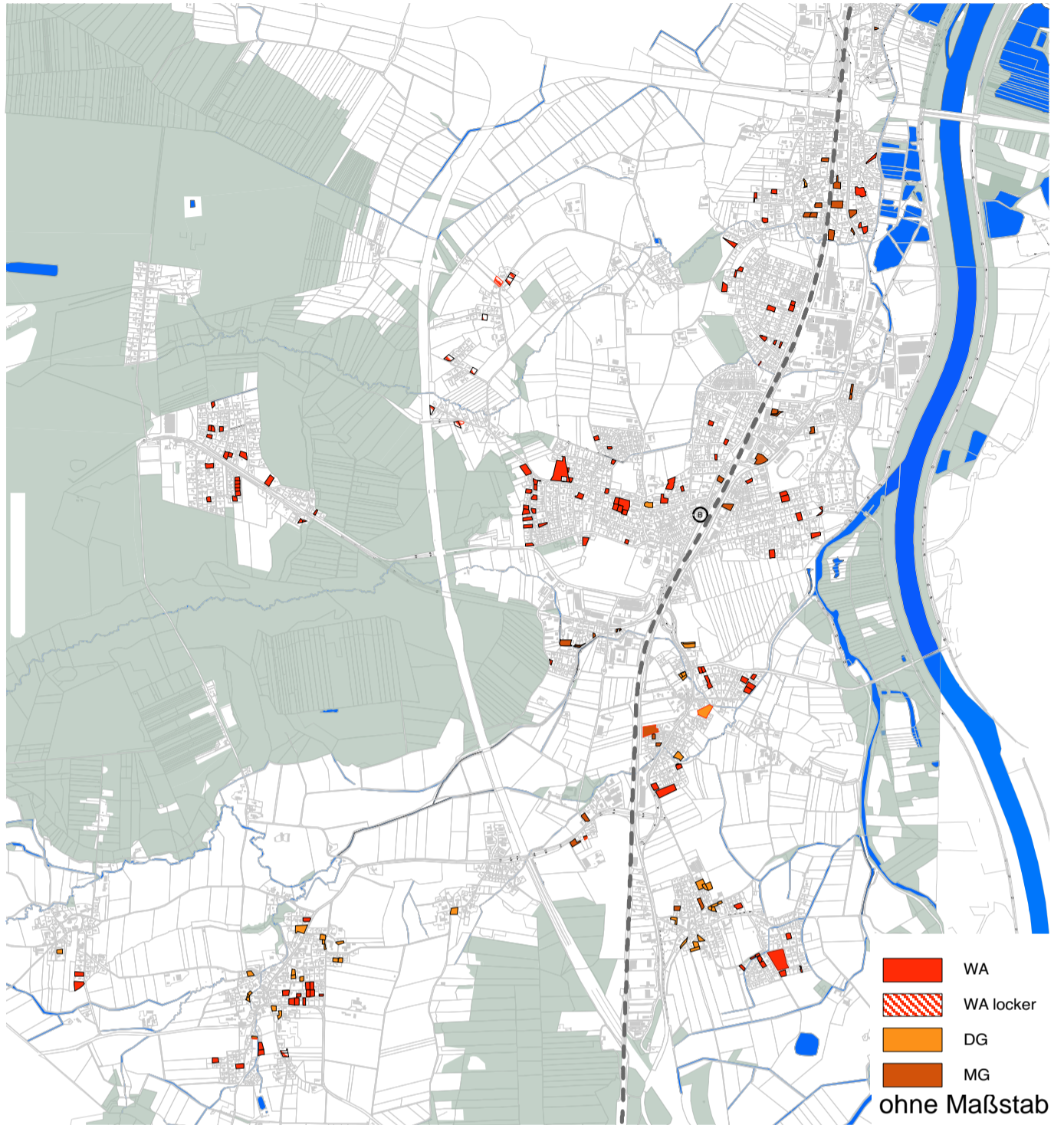
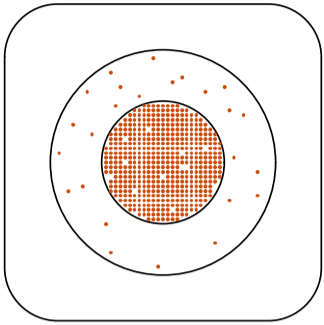


Tabelle:
in Anlehnung Tabelle Salm & Stegen und Hoffmann & Greß, 2016



Quelle:
FNP, Datengrundlage Gemeinde vom
21.11.2016

Quelle für Annahme GFZ:
Bebauungsplan Nr. 43 „Raubling West II“
mit folgenden baulichen Festlegungen: „All-
gemeines Wohngebiet“, GRZ: 0,3; GFZ: 0,6
Bebauungsplans „Am Arzerbach“ ,
GRZ: 0,2; GFZ: 0,4

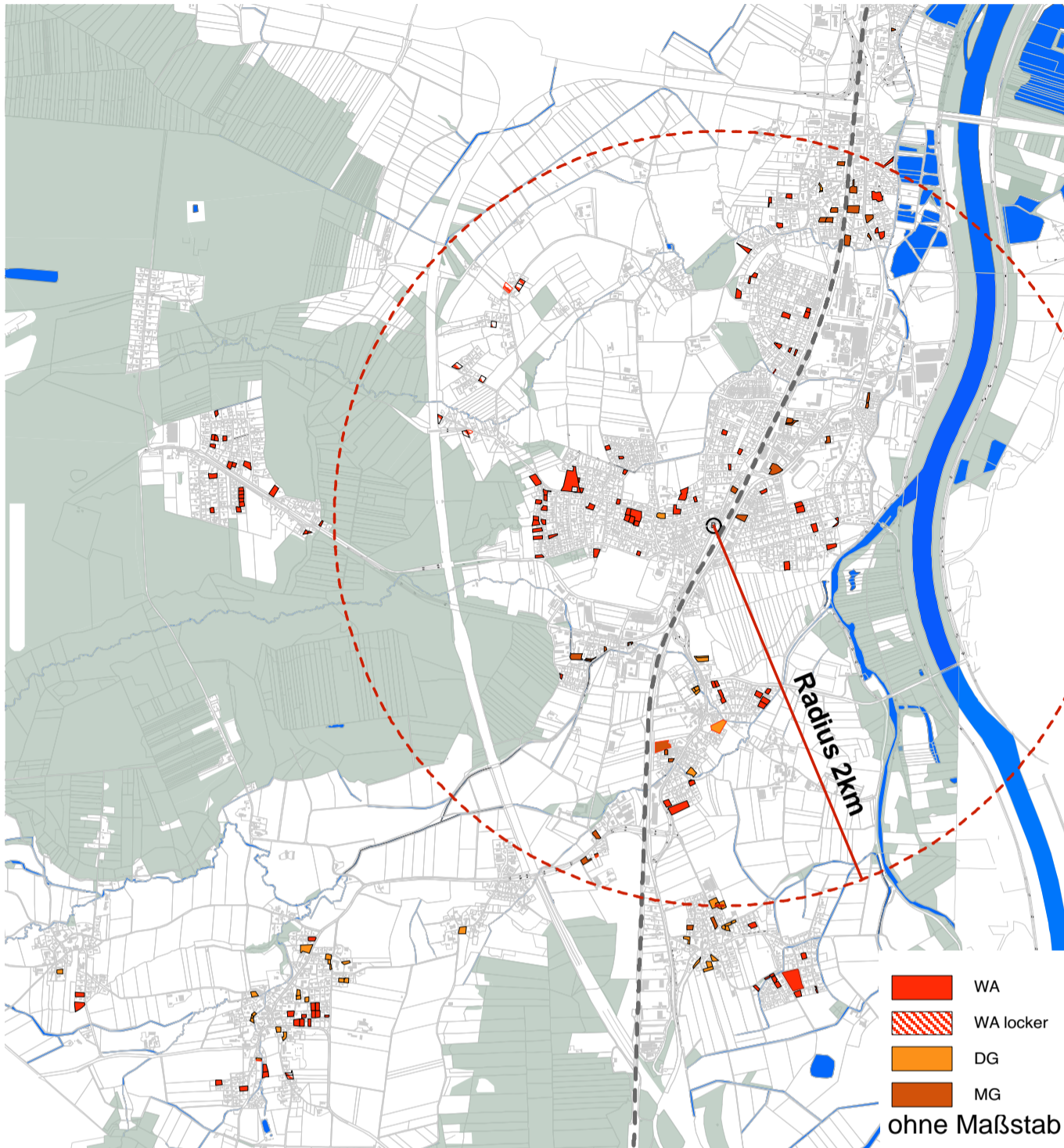
Szenario A - Status Quo

Für die Berechnung der Brutto-Geschossfläche wurden GFZ-Zahlen zugrunde gelegt, die für Raubling bereits in gültigen Bebauungsplänen so festgelegt werden (eher flächensparende EFH-Bebauung).

	Bruttobau- land in m ²	Erschlies- sung	Nettowohn- bauland in m ²	GRZ	GFZ	BGF	Netto- Wohnfläche	Wohnfläche m ² / EW	EW neu
WA (allg. Wohngebiet)	101.507	0%	101.507	0,3	0,6	60.904	45.678	45	1.015
WA locker	8.605	0%	8.605	0,2	0,4	3.442	2.582	45	57
MG Mischgebiet (Wo 60%)	28.757	0%	17.254		0,6	10.353	7.764	45	173
Dorfgebiet (Wo 50%)	28.765	0%	14.383		0,6	8.630	6.472	45	144
Gesamt	167.634		141.749						1.389

Ermitteltes Flächenpotenzial
16,76 ha

 Ermittelter möglicher Einwohnerzuwachs
ca 1.400



Quelle für Annahme GFZ:
Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum
München: Erhebung der Wohnbauflächen-
reserven in den Landkreisen der Region
München, Anmerkungen zur Methodik,
Typeneinteilung gemäß LEP

Szenario B - Verdichtung in Anlehnung an Methodik des PV München

Die Annahmen zu den Baudichten erfolgt hier differenziert für verschiedene Flächentypen. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Baudichte mit der Zentralität einer Gemeinde, der Raumstruktur, der örtlichen Lage der Fläche in Haupt- oder Nebenort und der Erschließung durch einen Bahnanschluss verändert.

Für die Berechnung der Brutto-Geschossfläche wurden die Kategorien

- Typ 3: Nebenort im Verdichtungsraum (GFZ 0,5)
- Typ 6: Lage innerhalb eines Radius von bis zu 2km um einen Bahnanschluss (GFZ-Erhöhung um 0,2) angenommen.

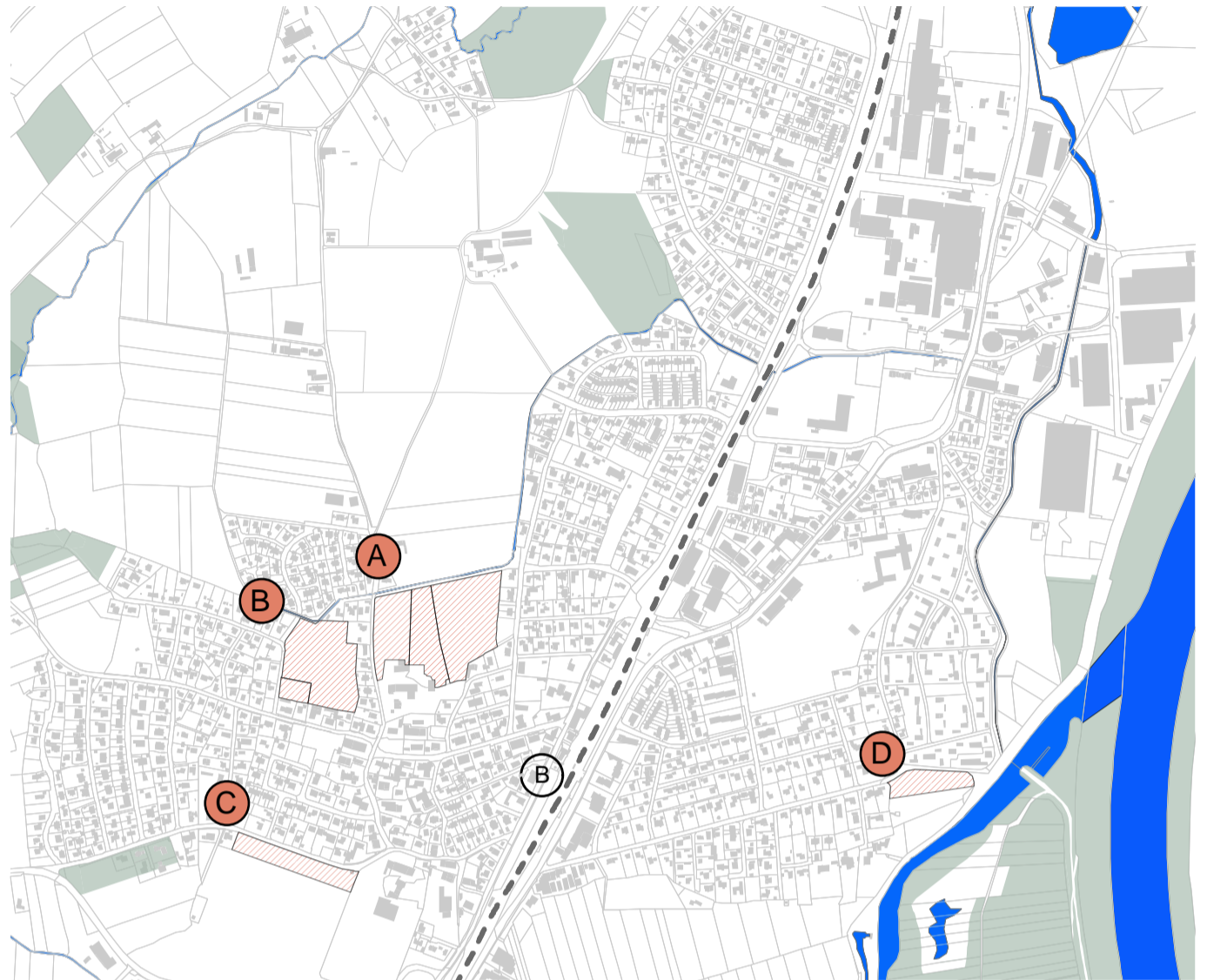
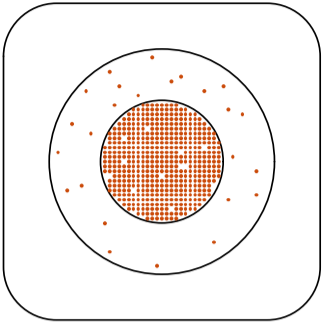
* Bei der Ermittlung des Nettowohnbau-
landes wurde der Flächenanteil für Nicht-
Wohnnutzung abgezogen (vgl. Tabelle links)

	Bruttobau- land in m ²	Erschlies- sung	Nettowohn- bauland in m ² *	GRZ	GFZ	BGF	Netto- Wohnfläche	Wohnfläche m ² / EW	EW neu
Typ 6 (r=2km um Bahnanschluss)	108.734	0%	95.791		0,7	67.054	50.290	45	1.118
Typ 3	58.900	0%	45.957		0,5	22.979	17.234	45	383
Gesamt	167.634	0%	141.749						1.501

Ermitteltes Flächenpotenzial
16,76 ha

 Ermittelter möglicher Einwohnerzuwachs
Ca 1.500

Beispielrechnung auf ausgewählten Flächen für weitere Baulandentwicklung



Im nächsten Schritt wurden verschiedene Grundstücke identifiziert, die sich aus städtebaulicher Sicht prinzipiell für eine Bebauung eignen. Gemäß FNP sind diese Flächen als landwirtschaftliche Flächen bzw. Grünflächen (Naturschutzgebiet) ausgewiesen. Es handelt sich um freie Flächen in integrierter Lage mit einer guten Erreichbarkeit des Bahnanschlusses, der sozialen Infrastruktur und der Nahversorgungseinrichtungen. Die Tabelle zeigt den möglichen Einwohnerzuwachs für die einzelnen Grundstücke bei einer mittleren Bebauungsdichte (GFZ 0,6). Da die Grundstücksflächen alle grösser 0,5 ha sind, wurden 30% für den Erschliessungsflächenanteil auf dem Grundstück abgezogen.

	Bruttobau- land in m ²	Erschlies- sung	Nettobohn- bauland in m ²	GRZ	GFZ	BGF	Netto- Wohnfläche	Wohnfläche m ² / EW	EW neu
Fläche A	33.759	30%	23.631	0,3	0,6	14.179	10.634	45	236
Fläche B	19.154	30%	13.408	0,3	0,6	8.045	6.033	45	134
Fläche C	7.666	30%	5.366	0,3	0,6	3.220	2.415	45	54
Fläche D	5.481	30%	3.836	0,3	0,6	2.302	1.726	45	38
Gesamt	66.059								462

Ermitteltes Flächenpotenzial
6,61 ha

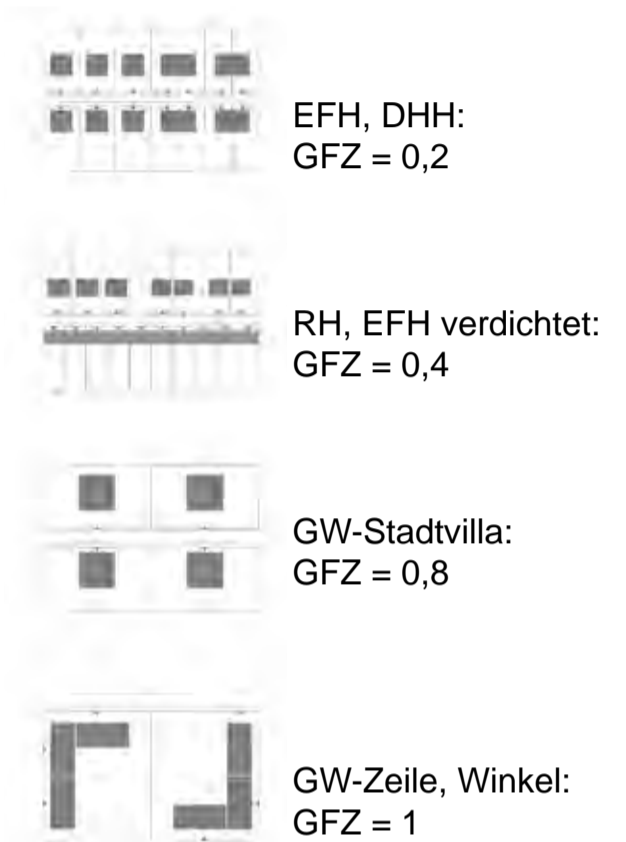


Ermittelter möglicher Einwohnerzuwachs
ca. 462

Beispiele unterschiedlicher Bebauungsdichten und Wohnungsangebote auf einem ausgewählten innerörtlichen Grundstück



Beispiele unterschiedlicher Bebauungsdichten und Wohnungsangebote



Um exemplarisch aufzuzeigen, welchen Einfluss die Bebauungsdichte und somit das gewählte Wohnungsangebot (EFH = Einfamilien-Haus, DHH = Doppelhaus-Hälfte, RH = Reihenhaus, GW = Geschosswohnungsbau) auf die Berechnung der Wohnraumflächenreserven hat, werden in unten stehender Tabelle für das Grundstück B unterschiedliche GFZ-Zahlen angesetzt. Die GFZ-Zahlen variieren zwischen 0,2 und 1. Auch hier wurden 30% für den Erschliessungsflächenanteil auf dem Grundstück abgezogen.

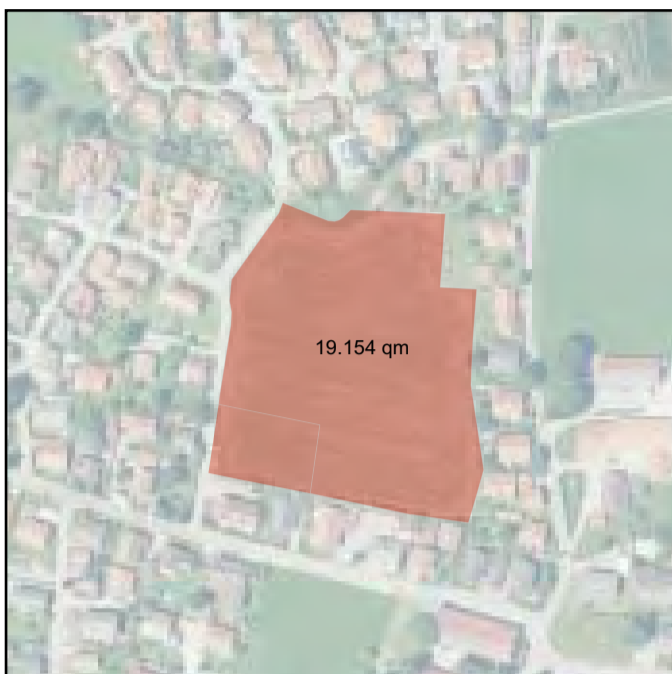
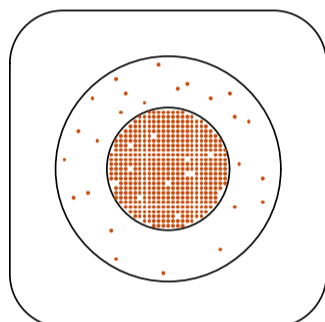
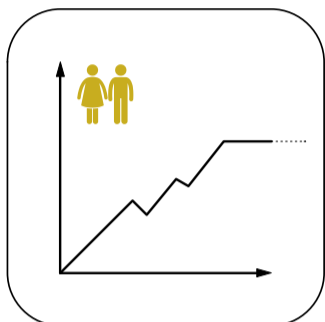
	Bruttobau- land in m ²	Erschlies- sung	Nettowohn- bauland in m ²	GRZ	GFZ	BGF	Netto- Wohnfläche	Wohnfläche m ² / EW	EW neu
EFH, DHH	19.154	30%	13.408		0,2	2.682	2.011	45	45
RH, EFH verdichtet	19.154	30%	13.408		0,4	5.363	4.022	45	89
GW - Stadtvilla	19.154	30%	13.408		0,8	10.726	8.045	45	179
GW - Zeile	19.154	30%	13.408		1	13.408	10.056	45	223

Verschiedene Bebauungs-
dichten: GFZ 0,2 - 1



Ermittelter möglicher Einwohnerzuwachs
ca. 45 - 225

Beispielhafte Bebauungskonzepte auf einem ausgewählten innerörtlichen Grundstück



0 40m 200m

1:4.000 (im DinA3 - Format)

In der weiteren Bearbeitung werden verschiedene Bebauungskonzepte für das Grundstück B untersucht und deren Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen. Eine konventionelle Einfamilienhaus-Bebauung mit einer Autoerschließung bis ans Haus und der Parkierung auf dem individuellen Grundstück (V1+2) wird verschiedenen flächensparenden Varianten mit verdichteten Wohnformen (V3+5) gegenübergestellt. Bei diesen Konzepten erfolgt die Parkierung teilweise in Tiefgaragen sowie in oberirdischen Sammel-Carports, so dass die Zuwegung zu den Wohnungen grösstenteils autofrei ist, die Wege können im Bedarfsfall befahren werden (Feuerwehrezufahrt, Umzüge, Ausladen von Einkäufen).

Die Bebauungskonzepte V3 und V4 beinhalten unterschiedliche Wohnformen, eine Mischung aus Reihenhäusern (frei finanziert oder als Einheimischen-Modell) und Geschosswohnungsbau (einkommensorientierte Förderung). Bei der Variante V5 handelt es sich bei allen Wohnungsflächen um Geschosswohnungen.

Um eine Einschätzung über die jeweils realisierbare Wohnungszahl zu erhalten, wurde die Aufteilung der Flächen im Geschosswohnungsbau gemäß den Vorgaben der Wohnraumförderbestimmungen (WFB 2012) zugrunde gelegt, die Anzahl der Reihenhäuser ist durch die Parzellenteilung ablesbar und die Netto-Wohnflächen sind jeweils angegeben.

Ausgangssituation: Grösse und Qualität des Grundstücks

Grösse: 19.154 m²

- Erschliessungssituation: das Grundstück kann nur von der Westseite über den Sommerweg bzw. Moorbadweg erschlossen werden
- Lagequalität: das Grundstück grenzt im Norden an den Kreidenbach an, zum Bach hin gibt es einen begrünten Böschungsbereich mit Büschen und vereinzelt Bäumen, ansonsten weist das Grundstück keine nennenswerten Höhenunterschiede auf; da das Grundstück bisher landwirtschaftlich genutzt ist, gibt es keinen schützenswerten Baumbestand
- vorhandene Bebauungsstruktur in der Umgebung: bei der Bebauung im Norden und Westen des Grundstücks handelt es sich um 1 und 2-Familienhäuser in 2-geschossiger Bauweise mit Satteldach, südlich befinden sich einige etwas grössere Gebäude (evtl. MFH oder ehemals LW-genutzte Gebäude, im Süden liegt ausserdem der räumliche Umgriff des Bebauungsplans Nr. 43 „Raubling West II“ mit folgenden baulichen Festlegungen: „Allgemeines Wohngebiet“, GRZ: 0,3; GFZ: 0,6 (Strassenbreiten incl. Bürgersteig (9,00 und 7,50m)

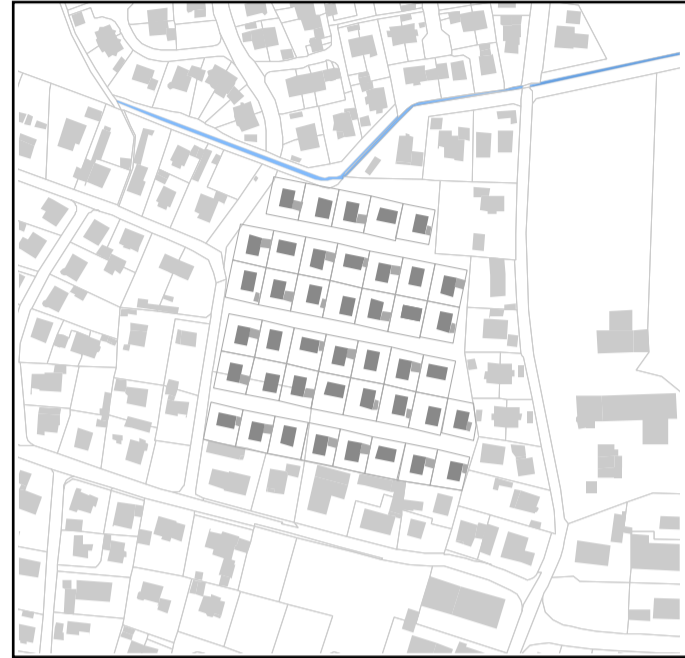
Vergleich: konventionelle EFH-Erweiterung - flächensparende, verdichtete Wohnformen - Übersicht

konventionelle EFH-Bebauung



V1 - „EFH 410“
Grundstück 410qm

GFZ	0,28
BGF	5.386m ²
Netto-WF	4.040m ²
RH	33
WE gesamt	33
Bewohner	90**



V2 - „EFH 350“
Grundstück 350qm

GFZ	0,31
BGF	5.880 m ²
Netto-WF	4.410 m ²
RH	42
WE gesamt	42
Bewohner	98**

flächensparende, verdichtete Wohnformen



V3 - „Dorfplatz“

GFZ	0,45
BGF	8.650 m ²
Netto-WF	6.488 m ²
RH	31
WE	30*
WE gesamt	61
Bewohner	144**



V4 - „Anger + Zeilen“

GFZ	0,47
BGF	9.010 m ²
Netto-WF	6.758 m ²
RH	33
WE	39*
WE gesamt	72
Bewohner	150**



V5 - „Anger + Höfe“

GFZ	0,63
BGF	12.130 m ²
Netto-WF	9.098 m ²
RH	0
WE	130*
WE gesamt	130
Bewohner	202**

0 40m 200m

1:4.000 (im DinA3 - Format)

*GFZ Berechnung bezogen auf Grundstücksfläche 19.154 m²
Berechnung Netto-WF: 75% BGF
Wohneinheiten Geschosswohnungsbau:
* 1. Annäherung WE Geschosswohnungen: durchschnittl. Größe 70 m²
auf den folgenden Seiten erfolgt eine differenzierte Aufteilung der Geschosswohnungen gemäß den Vorgaben der Wohnraumförderbestimmungen (WFB 2012)
** 1. Annäherung Bewohner: Netto-WF geteilt durch 45qm (durchschnittl. Wohnfläche/ Einwohner)*

vertiefte Betrachtung:

Variante 1

Einfamilienhäuser, Grundstücksgrösse 410qm



V1 - EFH 410

GFZ	0,28
GRZ	0,14
BGF	5.386 m ²
WF netto	4.040 m ²
RH (WF123 m ²)	33
WE gesamt	33

0 20m 100m

1:2.000 (im DinA3 - Format)

Konzept:

- EFH-Bebauung mit Grundstücksgrößen von ca. 410m²
- Parkierung auf dem eigenen Grundstück in Garagen, Carports, o.ä.
- Erschließungswege als Stichstraßen (Breite ca. 8m), Wendehammer am Ende möglich

Nachteile:

- hoher Anteil an Erschließungsflächen
- Parzellenstruktur erfordert 3 Stichstraßen, südliche Straße als einseitige Erschließungsstraße sehr ungünstig, (alternativ ist auch 1 Stichstraße und eine Ringstraße möglich)
- keine identitätsstiftende Freiräume, wenig Quartierstreffpunkte

Variante 2

Einfamilienhäuser, Grundstücksgrösse 350qm



0 20m 100m

1:2.000 (im DinA3 - Format)

V2 - EFH 350

GFZ	0,31
GRZ	0,15
BGF	5.880 m ²
WF netto	4.410 m ²
RH (WF105 m ²)	42
WE gesamt	42

Konzept:

- verdichtete EFH-Bebauung mit deutlich kleineren Grundstücksgrössen von ca. 350m²
- Parkierung auf dem eigenen Grundstück in Garagen, Carports, o.ä.
- Erschließungswege als Stichstraßen (Breite ca. 8m), Ausbildung eines Wendehammers am Ende möglich

Nachteile:

- hoher Anteil an Erschließungsflächen, trotz durchgängiger zweiseitiger Erschliessung der Grundstücke
- keine indentitätsstiftende Freiräume, wenig Quartierstreffpunkte

Variante 3

„Dorfplatz“, Geschosswohnungsbau, Reihenhäuser

V3 - „Dorfplatz“	
GFZ	0,45
GRZ	0,2
BGF	8.650 m ²
Brutto-WF	6.488 m ²
oberird. Stp	36
RH (WF 140 m ²)	31
WE gem.WFB	
1-Zi-Whg	18
2-Zi-Whg	15
3-Zi-Whg	6
4-Zi-Whg	1
WE gesamt	71



0 20m 100m

1:2.000 (im DinA3 - Format)

Konzept:

- Mischung: bezahlbare Eigentumsformen (RH) + geförderter Mietwohnraum
- multifunktionaler Platz am Sommerweg (Parkplatz/ Bolzplatz)
- autofreier Dorfplatz mit Wegeverbindung zum Kreidenbach
- ortstypisches Freiraumelement (Streuobstwiese)
- Geschosswohnungsbau (3-geschossig) z.B. KommWFP am Sommerweg
- Reihenhausbau (2-geschossig), Ost-West-Typ, Erschliessung von Osten, Garten nach Westen
- zentrale Parkierung: oberirdische Stellplätze + Tiefgarage

Vorteile:

- zentraler Platz/ Freibereich mit Bezug zum Kreidenbach und zur Nachbarschaft

Nachteile:

- längere Fußwege v.a. zu Reihenhäusern im Osten

vertiefte Betrachtung: die Aufteilung der Netto-Wohnfläche im Geschosswohnungsbau erfolgt gemäß den Vorgaben der Wohnraumförderbestimmungen

geförderter Mietwohnraum

WFB 2012

Wohnungsgrößen + Aufteilungsschlüssel

1-Zi-Whg	40 m ²	33%
2-Zi-Whg	55 m ²	39%
3-Zi-Whg	75 m ²	22%
4-Zi-Whg	90 m ²	6%

Variante 4

„Anger“, Wohnhöfe, Reihenhäuser



0 20m 100m
1:2.000 (im DinA3 - Format)

V4 - „Anger + Zeilen“	
GFZ	0,47
GRZ	0,2
BGF	9.010 m ²
Netto-WF	6.758 m ²
oberird. Stp	63
RH (WF 120 m ²)	33
WE gem.WFB	
1-Zi-Whg	23
2-Zi-Whg	19
3-Zi-Whg	8
4-Zi-Whg	2
WE gesamt	85

Konzept:

- Mischung: bezahlbare Eigentumsformen (RH) + geförderter Mietwohnraum
- zentraler, autofreier Anger mit direktem Bezug zum Kreidenbach
- multifunktionaler Platz in Ost-West-Richtung (Parkplatz, Treffpunkt, Verteiler)
- Grossteil der oberirdischen Parkplätze direkt am Sommerweg
- Geschosswohnungsbau (3-geschossig) z.B. KommWFP im Norden
- Reihenhausbau (2-geschossig), Nord-Süd-Typ, Erschliessung von Norden, Garten nach Süden, evtl. als Solar- oder Passivhausbauweise realisierbar
- zentrale Parkierung: oberirdische Stellplätze + Tiefgarage

Vorteile:

- räumlich ausgeprägter Bezug zum Kreidenbach
- Hoftypologie in offener Bauweise in Anlehnung an landwirtsch. Hofstrukturen

Nachteile:

- geringere Gebäudetiefen durch Nord-Süd-Typ

Anmerkung: Die Abstandsflächen sind gemäß Art. 6 Abs. 7 BayBO 2013 im Bereich des Geschosswohnungsbaus auf 0,4 H reduziert.

Die in Art. 6 Abs. 7 BayBO 2013 enthaltene Öffnungs- und Experimentierklausel, ermöglicht es den Gemeinden, durch Satzung, die auch durch Festsetzung in einem Bebauungsplan erlassen werden kann, für ihr Gebiet oder Teile davon abweichende Abstandsflächenrecht (das sich an die Musterbauordnung 2002 anlehnt) einzuführen. Danach würde die Abstandsflächentiefe nur noch 0,4H (mind. 3m) betragen. Die Höhe von Dächern bis 70 Grad Neigung wird dann zu einem Drittel gerechnet. Die giebelseitige Abstandsfläche wird nicht mehr als „rechnerisches Rechteck“ ermittelt, sondern durch Abbildung der Giebelwand in ihrer tatsächlichen Gestalt, rechnerisch um den Faktor 0,4 verzerrt. (Quelle: Merkblatt 5 - BayBO 2013, Bayerische Architektenkammer)

bei der Abstandsflächenermittlung wurde ein Satteldach mit 30Grad Dachneigung zugrunde gelegt.

Variante 5

„Anger + Höfe“, Wohnhöfe als flexible Bebauungsstruktur

V5 - „Anger + Höfe“	
GFZ	0,63
GRZ	0,28
BGF	12.130 m ²
NETTO-WF	9.098 m ²
oberird. Stp	70
RH	0
WE gem.WFB	
1-Zi-Whg	75
2-Zi-Whg	64
3-Zi-Whg	27
4-Zi-Whg	6
WE gesamt	172



0 20m 100m
1:2.000 (im DinA3 - Format)

Konzept:

- geförderter Mietwohnraum nach WFB
- zentraler, autofreier Anger mit direktem Bezug zum Kreidenbach
- multifunktionaler Platz in Ost-West-Richtung (Parkplatz, Treffpunkt, Verteiler)
- Wohnhöfe aus 2-3 geschossigen Baukörpern
- 3-geschossige Baukörper gleichmässig auf Grundstück verteilt, dadurch gute Einfügung in Nachbarbebauung
- zentrale Parkierung: oberirdische Stellplätze + Tiefgarage
- alternativ auch Parkierung in Carports, die den Höfen zugeordnet sind, denkbar

Vorteile:

- räumlich ausgeprägter Bezug zum Kreidenbach
- flexible Baustruktur, geeignet für gemeinschaftsorientierte Wohnprojekte (Baugemeinschaften, Gruppenwohnprojekt kombiniert mit Pflege-, Kurzzeit- und Tagespflege, „Wohnen in allen Lebensphasen“)
- gute Realisierung in Bauabschnitten
- Hoftypologie in offener Bauweise in Anlehnung an landwirtsch. Hofstrukturen

Anmerkung: Die Abstandsflächen sind gemäß Art. 6 Abs. 7 BayBO 2013 im gesamten Bereich innerhalb des Grundstücks auf 0,4 H reduziert. Zu den Nachbargrundstücken sind die nicht reduzierten Abstandsflächen eingehalten.

Grundsätzliche Einschätzung des Verkehrsaufkommens zu den Varianten des Grundstück B

Jeder Einwohner Raublings legt im Schnitt 3,3 Wege bzw. Fahrten pro Werktag zurück. Davon werden 60% mit dem PKW zurückgelegt, vor allem im Ziel-/Quellverkehr. Dies entspricht 2 Kfz-Fahrten pro Einwohner und Tag. Nicht alle diese Fahrten sind auf die Wohnung bezogen. Eine Fahrt von der Arbeit zum Sport oder zum Einkaufen berührt nicht direkt die Wohnung. Diese Fahrten, die Bestandteil einer Wegekette sind (im Gegensatz zu einem schlichten Fahrtenpaar „Wohnung-Ziel-Wohnung“), haben einen Anteil von rund 15%. Somit entfallen ca. 1,7 Kfz-Fahrten/Einwohner und Tag auf den Wohnstandort. Bei einem angenommenen Einwohnerzuwachs von 200 (relativ intensive Dichte der Bebauung) errechnen sich rund 340 neue Kfz-Bewegungen. Diese verteilen sich im benachbarten Straßennetz auf mehrere Straßen, auch wenn im konkreten Fall die Poststraße voraussichtlich den größten Anteil übernehmen müsste. Die Poststraße würde demnach einen Zuwachs von noch unter 10% erfahren. Für andere potenzielle Baugrundstücke (A, C und D) lassen sich vergleichbare Berechnungen anstellen.

GFZ	Baugebiet A		Baugebiet B		Baugebiet C		Baugebiet D		Baugebiete A - D	
	Einwohner	Kfz-Fahrten	Einwohner	Kfz-Fahrten	Einwohner	Kfz-Fahrten	Einwohner	Kfz-Fahrten	Einwohner	Kfz-Fahrten
0,4	156	265	89	151	36	61	25	43	305	519
0,6	236	401	134	228	54	92	38	65	462	785
0,8	314	534	179	304	72	122	51	86	615	1.046
1,0	392	666	223	379	90	152	63	107	767	1.305

7.4 Perspektiven einer verkehrlichen Entwicklung

Vorab ist anzumerken, dass eine Verkehrsprognose für die Gemeinde Raubling relativ einfach zu erstellen ist. Sie ist jedoch mit erheblichen Unsicherheiten verbunden.

Die Tendenzen bei der Steigerung des überörtlichen Durchgangsverkehrs können aus dem Verkehrsmengenatlas, der alle fünf Jahre aktualisiert wird, entnommen werden. Die Veränderungen des Ziel-/Quellverkehrs der Raublinger Bevölkerung wie auch des Binnenverkehrs hängt jedoch in hohem Maße davon ab, wie stark das Wachstum innerhalb der Gemeinde Raubling ausfallen wird.

Auf die Verkehrsmittelwahl im Durchgangsverkehr, der ausschließlich von Auswärtigen erzeugt wird, hat die Gemeinde Raubling praktisch keinen Einfluss. Die Routenwahl kann aber sehr wohl gesteuert werden. Dies ist wiederum beim Ziel-/Quellverkehr kaum möglich. Im Binnenverkehr ist die größte Einflussnahme möglich.

Die Verfügbarkeit von Baugrundstücken ist eine der größeren Herausforderungen in der Gemeinde, somit kann nur mit relativ großer Unsicherheit eine Aussage getroffen werden, in welchen Bereichen es in den nächsten 10 oder 15 Jahren zu Neuausweisungen von Bauflächen kommen wird.

Für die Entwicklung des Verkehrsaufkommens durch die Raublinger Bevölkerung hängt es jedoch entscheidend davon ab, wie stark das Wachstum ausfallen und an welchen Stellen es stattfinden wird. Als grobe Formel kann von einer Verkehrserzeugung von durchschnittlich 2 Kfz-Fahrten durch jeden zusätzlichen Einwohner ausgegangen werden. Je nach individueller Lebenssituation ist eine Abweichung von $\pm 0,25$ Kfz-Fahrten möglich.

Im Folgenden soll beispielhaft aufgezeigt werden, wie sich die Situation verändert, wenn bestimmte Annahmen eintreffen sollten. Je nachdem wie diese Auswirkungen ausfallen, können diese dem Gemeinderat als Entscheidungshilfe dienen, eine bestimmte Variante mit Nachdruck weiter zu verfolgen oder eher darauf zu verzichten.

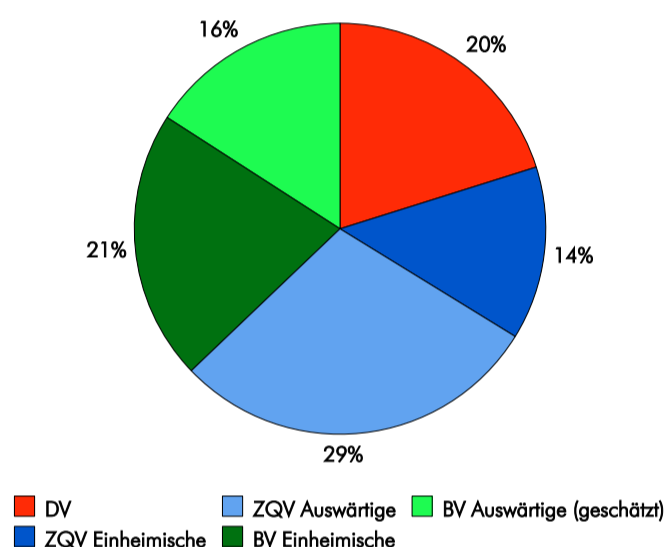
Eine weitere zu lösende Frage ist die nach dem künftigen Straßennetz im Gemeindegebiet. Auch wenn die ehemalige Bundesstraße B 15 (heute Staatsstraße 2363) nach wie vor stark belastet ist und es zwischen Raubling und dem Inn keinerlei Möglichkeiten für eine Entlastungsstraße gibt, bleibt kaum eine andere Lösung übrig, als den Durchgangsverkehr verstärkt auf die A 93 zu verlagern. Dadurch ergibt sich auch die Chance, Verkehr von der Bahnhofstraße und der Prinzregentenstraße ebenfalls auf die A 93 oder zurück auf die Staatsstraße zu verlegen.

Ein weiteres, sehr wichtiges Thema in Raubling ist der Bahnübergang im Ortsteil Pfraundorf, der nach Wunsch der Deutschen Bahn möglichst bald beseitigt werden soll. Ein höhenfreier Ersatz an derselben Stelle ist aufgrund von Einmündungen und Grundstückszufahrten praktisch nicht möglich. Die einzige Alternative befindet sich rund 300 m südlich zwischen den Ortsteilen Pfraundorf und Raubling.

Auf der Ostseite der Gleisanlagen ist die Staatsstraße weit genug entfernt, so dass mit einem relativ sanften Gefälle die Bahn unterquert werden könnte. Auf der Westseite befindet sich die Prinzregentenstraße relativ nah an den Bahnanlagen, damit wäre eine Verknüpfung mit topographischen Schwierigkeiten verbunden. Außerdem muss davon ausgegangen werden, dass eine neue Bahnunterführung mit direktem Anschluss an die Prinzregentenstraße tendenziell noch mehr Verkehr auf die Westseite der Bahn verlagert, da Wartezeiten an der geschlossenen Bahnschranke entfallen.

Als Variante hierzu ist auch eine Verlängerung der Unterführung unter den Gleisen bis über die Prinzregentenstraße hinaus denkbar. Dabei käme es zu keiner Verknüpfung der Prinzregentenstraße mit der Bahnunterführung. Diese würde erst weiter westlich im Bereich der Hoppenbichlstraße stattfinden können.

Verkehrszusammensetzung in Raubling
rund 50.400 Kfz-Fahrten/24 Std.





Varianten einer Trassenführung als Ersatz für ein mögliches Schließen des Bahnübergangs in Pfraundorf.

PSLV 2018

Der Schleichverkehr von der Bahnhofstraße über die Prinzregentenstraße zur Breiteicher Straße wäre damit nicht generell unterbunden. Dies wäre erst dann der Fall, wenn die Breiteicher Straße in Höhe des Autohauses unterbrochen würde. Alternativ könnte auch die St.-Nikolaus-Straße unterbrochen werden. In beiden Fällen würde die westliche Hauptverkehrsachse deutlich entlastet werden, auch wenn für einzelne Verkehrsbeziehungen kleinere Umwege in Kauf genommen werden müssten.

Ein Autobahnanschluss an die A93 im Bereich der Kreisstraße RO25 (Anschluss Nicklheim) könnte eine spürbare Verkehrsmenge aus der Ortsdurchfahrt von Raubling herausverlagern. Auch die Anbindung bestehender wie auch eventueller neuer Baugebiete im Südwesten Raublings an das Hauptverkehrsstraßennetz könnte eine neue Qualität erfahren. Aufgrund der vorliegenden Verkehrsverflechtungen würde auch ein Halbanchluss mit der Beschränkung auf die Verkehrsbeziehung von/nach Norden ausreichen.

Die Berechnung dieser Szenarien erfolgte auf der Grundlage der im Sommer 2017 erhobenen Daten zum Binnen-, Ziel-/Quell- und Durchgangsverkehr.

Das Raublinger Straßennetz bietet trotz der auf den ersten Blick abgeschlossenen Struktur noch Ansätze für Veränderungen und Ergänzungen. Auf den folgenden Seiten werden zwei Prognosefälle (Prognosefall 1a und Prognosefall 4) detaillierter vorgestellt. Neben den hier abgebildeten Prognosefällen wurden weitere Fälle untersucht. Diese sind im Anhang enthalten. Der Vollständigkeit werden sie hier kurz beschrieben:

Prognosefall 1b: aus dem Halbanchluss (Planfall 1a) der Nicklheimer Straße an die A93 wird ein Vollanschluss

Prognosefall 2a: Auflassung des Bahnübergangs Pfraundorf, Ersatz durch neue Unterführung rund 300 m südlich von der Rosenheimer Straße zur Prinzregentenstraße

Prognosefall 2b: ersatzlose Auflassung des Bahnübergangs Pfraundorf

• Prognosefall 3a: ersatzlose Auflassung des Bahnübergangs in Pfraundorf, Sperrung der Breiteicher Straße in Höhe des Autohauses.

• Prognosefall 3b: ersatzlose Auflassung des Bahnübergangs in Pfraundorf, Sperrung der Breiteicher Straße in Höhe des Autohauses, Neubau einer Nordwesttangente incl. Verlängerung der Herrenchiemseestraße nach Westen.

• Prognosefall „B“: Ist-Fall mit Realisierung des Gebiets „B“.

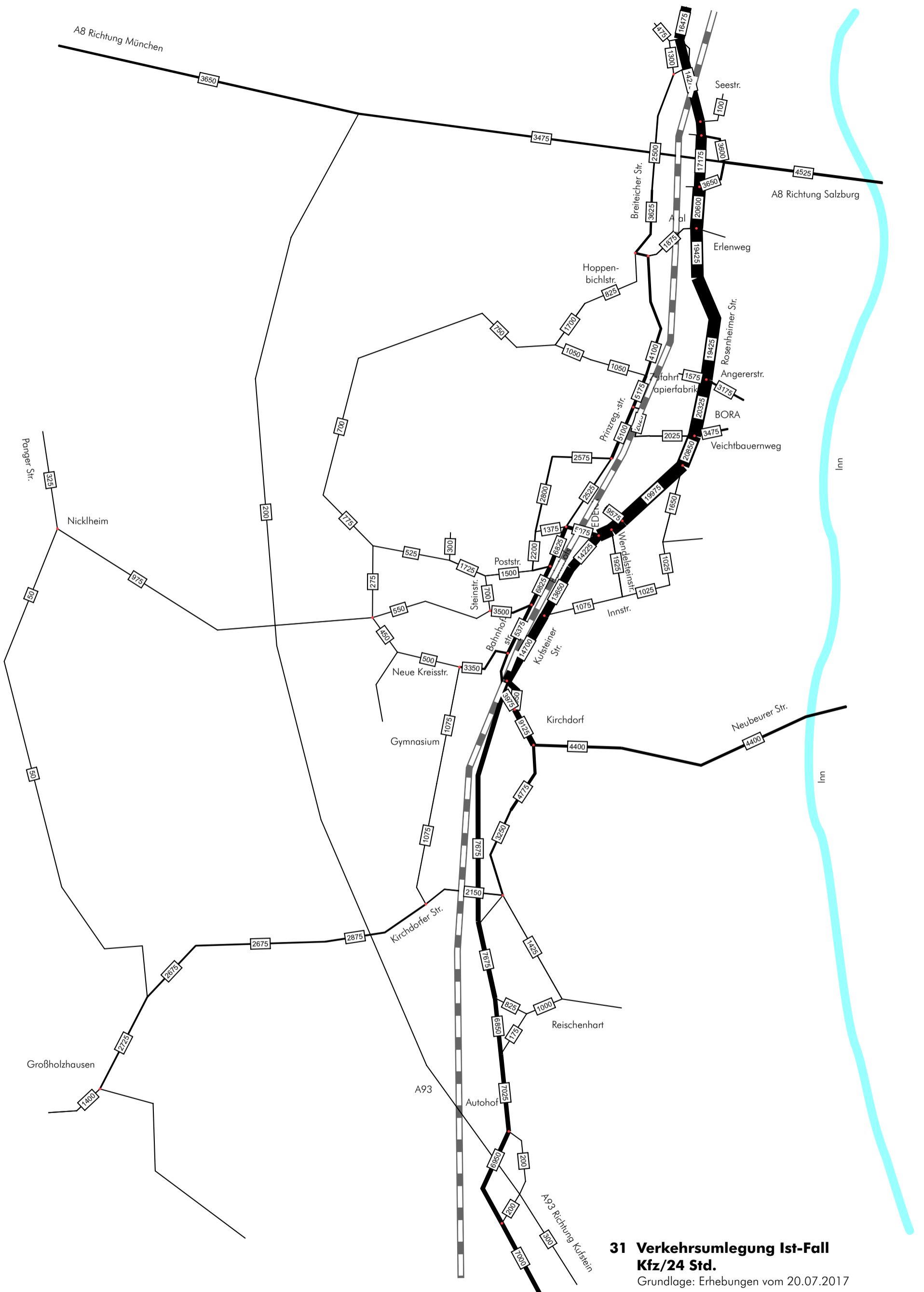
• Prognosefall „A + B“: Ist-Fall mit Realisierung der Gebiete „A“ und „B“.

Von mehreren untersuchten Prognosefällen, die sich teilweise nur geringfügig voneinander unterscheiden, wurden letztlich drei in die engere Wahl gezogen. Der eine (Prognosefall 1a) ist das mindeste, was für die Gemeinde Raubling erzielt werden sollte. Mit einem Halbanchluss an die A93 in Höhe der Nicklheimer Straße (lediglich für die Fahrrichtungen von und nach Norden) könnte Ziel- und Quellverkehr sowohl des Ortsteils Nicklheim, gegebenenfalls auch von Großholzhausen, wie auch Ziel- und Quellverkehr der südwestlichen Wohngebiete Raublings (rund um die Steinstraße) mit Fahrrichtung Rosenheim beziehungsweise München auf die Autobahn verlagert werden.



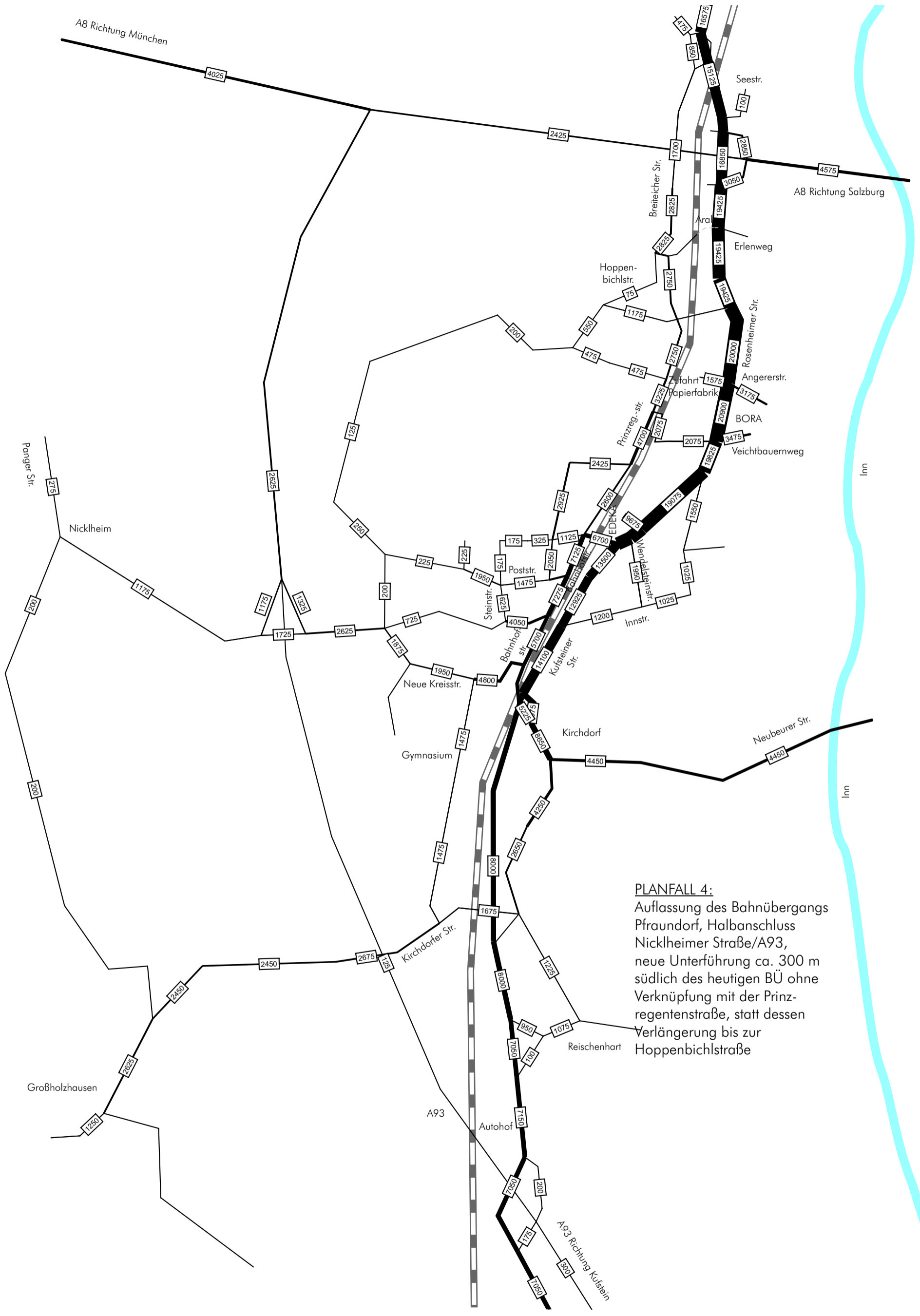
Perspektivkarte für die Verlagerung von Verkehrsströmen zur Entlastung des Hauptortes.

PSLV 2018



**31 Verkehrsumlegung Ist-Fall
Kfz/24 Std.**

Grundlage: Erhebungen vom 20.07.2017



PLANFALL 4:
 Auflösung des Bahnübergangs
 Pfraundorf, Halbanschluss
 Nicklheimer Straße/A93,
 neue Unterführung ca. 300 m
 südlich des heutigen BÜ ohne
 Verknüpfung mit der Prinz-
 regentenstraße, statt dessen
 Verlängerung bis zur
 Hoppnbichlstraße

Nachteilig an einem Autobahnanschluss an der Nicklheimer Straße ist die Problematik, die im Zuge der Blockabfertigungen wiederholt auftritt. An rund 25 Tagen im Jahr, die ungleichmäßig verteilt sind, wird der LKW-Verkehr auf der A93 in Richtung Österreich dosiert über die Grenze gelassen. Zwischen 250 und 300 LKW dürfen in diesen Fällen pro Stunde passieren. Der übrige Schwerverkehr staut sich auf der A93 zurück, in Extremfällen über das Inntaldreieck hinaus. Bei einem Anschluss der Nicklheimer Straße an die A93 bestünde die Gefahr, dass LKWs hier einen Ausweg suchen, um dem Stau zu entgehen.

Der Planfall 4 enthält den Planfall 1a sowie die Auflassung des Bahnübergangs in Pfraundorf und stattdessen eine Unterführung der Gleisanlagen rund 300 m südlich. Die Unterführung wird entgegen früherer Überlegungen jedoch nicht direkt an die Prinzregentenstraße angeschlossen, sondern unterquert die Bahngleise und schließt erst westlich davon an die Hoppenbichlstraße an. Des Weiteren wurde angenommen, dass die Breiteicherstraße wie auch die Sankt-Nikolaus-Straße stark verkehrsberuhigt werden und damit einen spürbaren Anteil an Schleichverkehr verhindern können. Sollte dies nicht ausreichen, müsste über eine allerdings wenig populäre Unterbrechung der Breiteicher Straße in Höhe des Autohauses diskutiert werden. Das Autohaus und die benachbarten Betriebe wären dann nur noch von Norden erreichbar. Das angrenzende Wohngebiet einschließlich der Fellerstraße und der Straße Am Durchgang wäre nur noch von Süden angebunden. Die Wege würden sich für einige Anwohner verlängern, würden im Gegenzug jedoch erheblich an Ruhe und Wohnqualität gewinnen.

Generell muss damit gerechnet werden, dass die Deutsche Bahn AG auf die Schließung des höhengleichen Bahnübergangs in Pfraundorf drängen wird. Das Angebot der DB AG, zwischen Pfraundorf und Redenfelden eine neue Unterführung zu errichten, stößt bislang und möglicherweise auch künftig auf wenig Wohlwollen bei der Gemeinde Raubling (vgl. dazu auch städtebauliche und freiraumplanerische Beurteilung der Prognosefälle 1a, 4 auf der nächsten Seite). Eine Situation wie in Prognosefall 2b sollte dennoch vermieden werden, da die verkehrlichen Folgen vor allem für das Gebiet westlich der Bahn negativ sein werden. Die Erreichbarkeit für Pfraundorf würde sich verschlechtern, der Schleichverkehr über die Breiteicher Brücke würde zunehmen. Im Prognosefall 2a verbessert sich die Erreichbarkeit für die Anwohner deutlich, aber: es wird sich auch der Anreiz erhöhen, die stark befahrene Rosenheimer Straße zu meiden und die Bahn zu queren ohne Wartezeiten an einer geschlossenen Schranke befürchten zu müssen. Eine Durchfahrtssperre in der Breiteicher Straße würde Pfraundorf zwar massiv beruhigen und vom Durchgangsverkehr befreien (Prognosefall 3a), der nächste Anschluss an das Hauptverkehrsstraßennetz könnte über die Straße Am Baumgarten erfolgen (nur für PKW).

Die Wahrscheinlichkeit, dass an der Nicklheimer Straße ein neuer Autobahnanschluss entsteht, ist im Hinblick auf die generelle Haltung der Autobahndirektion sowie des Bundesverkehrsministeriums eher gering einzuschätzen, auch wenn dieser Anschluss mit relativ geringem Aufwand hergestellt werden könnte. Mit zunehmender Bebauung im Südwesten von Raubling, wo die größten Potenziale liegen, erhält dieser Anschluss jedoch immer mehr Sinn. Sollte dies nicht möglich sein, so wäre nochmals über eine Nordwestspange (Prognosefall 3b) nachzudenken, die Stocka mit Breiteich verbindet, entweder über eine neue Brücke oder über die vorhandene Brücke, wobei hierfür im Bereich des Autohauses Grunderwerb getätigt werden müsste.

Der Kapellenweg zwischen der Neuen Kreisstraße (RO25) und der Kirchdorfer Straße (RO7) wird nach Angaben von Anwohnern auch von LKW zur Abkürzung zwischen der Autobahnanschlussstelle Reischenhart und Nicklheim befahren. Im südlichen Abschnitt beträgt die Belastung rund 1.800 Kfz/24 Std., in Höhe des Gymnasiums sind es rund 2.800 Kfz/24 Std. Eine Durchfahrtssperre für den Schwerverkehr sollte ernsthaft diskutiert werden.

städtebauliche und freiraumplanerische Beurteilung der Prognosefälle 1a, 4 und 3b

Prognosefall 1a:

Wie bereits auf den Seiten 136-145 dargelegt, wird aus städtebaulicher Sicht eine Entwicklung der Potenzialflächen A und B im südwestlichen Bereich Raublings für verdichteten Wohnungsbau mit bezahlbaren Eigentumsformen (Reihenhäuser) und geförderten Mietwohnraum (Geschosswohnungsbau) stark befürwortet, da die Flächen zentral und im Siedlungsgefüge gelegen sind und dadurch die Innenentwicklung stärken. Da die Flächen auch eine Entfernung von weniger als 500m zum Bahnhof haben, sind in dieser Lage durchaus auch autoreduzierte Wohnkonzepte denkbar (verminderter Stp-Schlüssel, Car-Sharing Konzepte, etc). Das im Prognosefall 1a dargestellte Konzept die trotzdem zu erwartenden PKW-Fahrten mit Fahrtrichtung Rosenheim bzw. München direkt auf die Autobahn zu verlagern und dadurch die Mehrbelastung im Ortszentrum (Poststraße, Bahnhofstraße und Prinzregentenstraße) gering zu halten, wird positiv beurteilt.

Prognosefall 4:

In Bezug auf die zukünftige Verkehrsführung im Ortsteil Pfraundorf sind aus städtebaulicher und freiraumplanerischer Sicht zwei Aspekte von besonderer Bedeutung. Auch wenn klar ist, dass hier ein differenzierter Abwägungsprozess zwischen dem Mehrwert der verkehrlichen Vorteile gegenüber dem Verlust städtebaulicher, freiraumplanerischer und ökologischer Aspekte stattfinden muss, sollen die folgenden Punkte an dieser Stelle nochmals verdeutlicht werden:

- der Erhalt des ebenengleichen Bahnübergangs Pfraundorf
- der Erhalt der Grünzäsur zwischen Pfraundorf und Redenfelden

Entgegen der Bemühungen seitens der Bahn, sollte hinsichtlich einer nachhaltigen Entwicklung der Gemeinde Raubling der Bahnhof in Pfraundorf nicht nur als Übergang, sondern auch als Haltestelle erhalten und reaktiviert werden. Neben dem Erhalt eines jahrzehntelangen ortsbildprägenden Bahnübergangs, wäre dies ein Beitrag zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs, Reduzierung von innerörtlichem Verkehr und einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Der Bahnstrang bildet eine starke räumliche Trennwirkung innerhalb des gewachsenen Ortsgefüges in Pfraundorf, eine Schließung des Übergangs auf Höhe der Hoppenbichlstraße/ Nikolausstraße nahe der Ortsmitte würde dies weiter fördern. Diese Möglichkeit sollte in Zusammenhang mit den Entwicklungen des Brennernordzulaufs nochmals betrachtet werden.

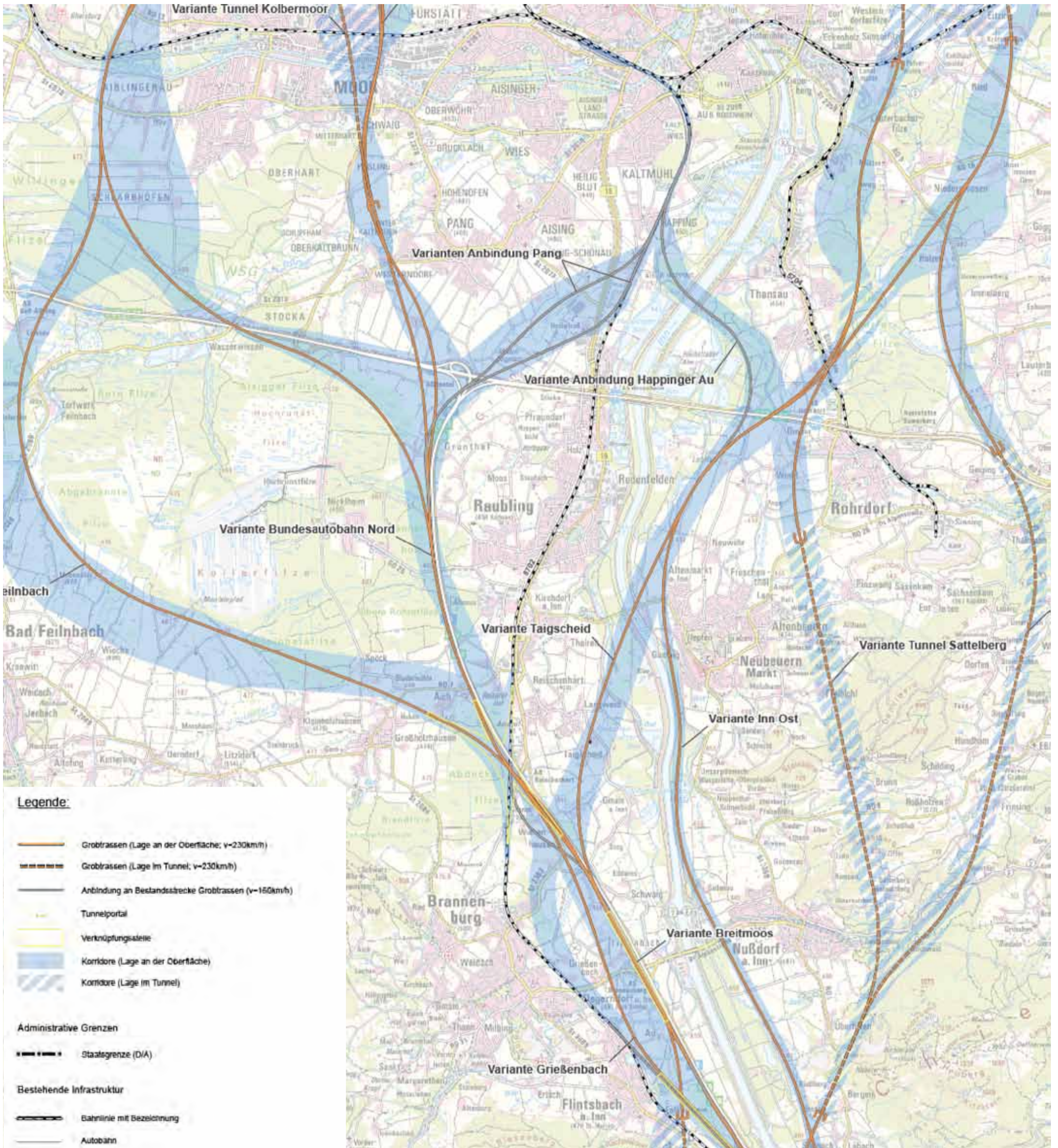
Die Siedlungskörper Raubling und Pfraundorf sind aufgrund eines bestehenden Grünraums klar von einander ablesbar. Ziel der städtebaulichen und freiraumplanerischen Entwicklung ist es diese Ablesbarkeit zu erhalten. Neben ökologischen Aspekten für Flora und Fauna, dient diese Fläche als wichtige Frischluftschneise. Der Planfall 1a tangiert diese Grünfläche nicht. Im Planfall 4 wird eine Tangentialverbindung zwischen Rosenheimer Straße und Hoppenbichlstraße/ Aschaffener Straße vorgeschlagen. Dies wäre ein tiefgreifender Eingriff in diese wichtige ökologische Fläche. Der direkte Anschluss an die Prinzregentenstraße wird in diesem Zusammenhang weniger kritisch gesehen.

Brennerzulauf Nord

Ebenfalls noch weitgehend ungeklärt ist die Frage, auf welchem Korridor die Brennerzulaufstrecke die Gemeinde Raubling berühren wird. Nicht einmal eine Präferenz der Deutschen Bahn für einen bestimmten Korridor wurde bislang bekannt. Ziel der Inntalgemeinden ist es jedoch, keinen Korridor zu akzeptieren, bei dem der Bahnhof Rosenheim auch von Personenzügen aus dem Inntal nicht mehr angefahren würde. Diese Gefahr besteht bei allen Trassenüberlegungen im Nordwestkorridor.

Aus Sicht der Gemeinde Raubling wäre die Verlagerung des Güterverkehrs auf eine Trasse möglichst in Autobahnnähe ideal. Der Personenverkehr sollte nach Möglichkeit auf der heutigen Trasse verbleiben, da die Anbindung an die Stadt Rosenheim wie auch an andere Ziele mit der Bahn aufrecht erhalten bleiben soll. In völligem Kontrast zu den Zielen der Gemeinde Raubling würde eine Beibehaltung der heutigen Trasse bei gleichzeitig erhöhter Zugfrequenz sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr stehen.

Die Deutsche Bahn treibt zurzeit die Planung für die Beseitigung der beiden höhengleichen Bahnübergänge in Pfraundorf und Au bei Happing voran. Als Begründung wird neben der Verkehrssicherheit auch das Argument angeführt, auf der Bahnstrecke zwischen Kufstein und Rosenheim künftig vor allem im Personenverkehr mit deutlich höheren Geschwindigkeiten fahren zu wollen als dies heute möglich ist. Dies deutet darauf hin, dass von Seiten der Deutschen Bahn Trassierungen der Brennerzulaufstrecke an Raubling vorbei nur noch eine niedrige Präferenz haben.



Karte: Erste Entwürfe von Grobrassen - Topographische Karte
 Quelle: DB Netz AG 2018
<https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html>, Stand 6.11.2018

SCAN-MED-CORRIDOR
 BRENNER-NORDZULAUF
 ABSCHNITT
 VK SCHAFTENAU
 ANSCHLUSS BESTAND RI MÜNCHEN
 KORRIDOR- UND GROBRASSENPLANUNG



8. ZIELE UND MASSNAHMEN

A. ORTS- UND LANDSCHAFTSBILD



A.1 URBANITÄT DURCH DICHTER

- 1.7 • Erstellung eines Gestaltungshandbuches als Grundlage eines kommunalen Förderprogramms
- 1.8 • Erarbeitung einer Satzung für ein funktionales und gestalterisches Grundkonzept der verschiedenen Straßentypologien im OT Raubling
- 1.11 • Feinuntersuchung FlrSt. 1590/10, 1587 mit Aufwertung FlrSt. 1590/30: Schaffung eines Ortseingangs in Redenfelden durch Sanierung des Arbeiterwohnhauses 31 (ggfs. mit öffentlicher Nutzung) und Aufwertung des angrenzenden Grünzugs
- 1.26 • Städtebauliche Beratung / Sanierungsberatung / Verkehrsberatung



A.2 ERHALT DÖRFLICHER STRUKTUREN

- 1.1 • Vorbereitende Untersuchungen im OT Pfraundorf
- 1.5 • Großholzhausen: Abgrenzung eines Maßnahmengbietes nach § 171e, alternativ Abgrenzung eines Sanierungsgebietes nach § 142BauGB
- 1.18 • Erarbeitung eines Gestaltungsleitfadens für die kleineren Ortsteile: Schwerpunkte barrierefreie Ortsmitte/ aktives Dorfleben - Wohnen im Alter auf dem Land, Erhalt der ortsbildprägenden Straßen- und Platzsituation
- 1.30 • Umsetzungstudie: Reaktivierung Bahnhof Pfraundorf (Bahnsteiglänge, P+R-Plätze, Fahrradstellplätze, etc.)
- 2.4 • städtebaulicher Mehraufwand bei der Reaktivierung des Haltepunktes Pfraundorf
- 2.7 • Großholzhausen: Inwertsetzung des östlichen Ortseingangs und Umgestaltung der Außenanlagen vor dem Vereinsheim (FlrSt. 90/8, 2/2)
- 3.3 • Großholzhausen: Sanierung des Wohnhauses mit Vereinsheim (FlrSt. 90/8, 2/2) in Verbindung mit Maßnahme 2.8
- 3.4 • Großholzhausen: Räumliche Erweiterung des Kulturstadel (FlrSt. 534/2)
- 3.5 • Großholzhausen: Erweiterung Kita St..Georg



A.3 SCHAFFEN EINER ORTSMITTE

- 1.2 • vertiefte Untersuchung und Rahmenplanung erweitertes Rathausumfeld
- 1.3 • Durchführung eines städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbs für die Neugestaltung der Ortsmitte
- 1.6 • Ausarbeitung einer Vorkaufssatzung zur Sicherung des Vorkaufsrechtes bei der Veräußerung von Grundstücken im Rathausumfeld
- 1.9 • Aufnahme von Gesprächen mit Immobilienbesitzern auf der Ostseite des Bahnhofes, Sondierung von Entwicklungsvorstellungen
- 1.10 • Erarbeitung Sanierungskonzept Gemeindehalle
- 2.1 • Grunderwerb im Bereich des Rathausumfeldes (Umgriff des Geltungsbereiches der Vorkaufssatzung)
- 2.6 • Errichtung einer P+R Anlage Kufsteinerstraße mit Umfeldgestaltung
- 3.1 • Realisierung eines Bürgerhauses/ Haus der Bildung ggfs. durch Sanierung eines Bestandsgebäudes oder Neubau
- 3.3 • Sanierung Gemeindehalle
- 4.1 • Auflage eines kommunalen Fassaden- und Geschäftsflächenprogramms

A.4 ERHALT UND NUTZUNG VON KULTUR UND LANDSCHAFT

- 1.22 • Potenzialanalyse Energieversorgung: Erarbeitung eines nachhaltigen Energiekonzepts für kleinere Ortsteile in Zusammenarbeit mit lokalen Landwirten und Produzenten
- 1.23 • Landschaftsentwicklungskonzept: Schwerpunkt Klimaschutz, nachhaltige Landwirtschaft, Öko-Konten, Kartierung wichtiger Grünstrukturen
- 2.9 • F1St. 792 Aufwertung Skatepark
- 2.19 • Funktionale und gestalterische Aufwertung der Dorfmitte Pfraundorf insb. zwischen Haus der Vereine und St. Nikolaus
- 5.2 • Aufbau eines lokalen Erzeugernetzwerkes sowie häufigerer Marktzeiten für regionale Lebensmittel und Energiegewinnung



A.5 ÖFFENTLICH-PRIVATE-ZUSAMMENARBEIT

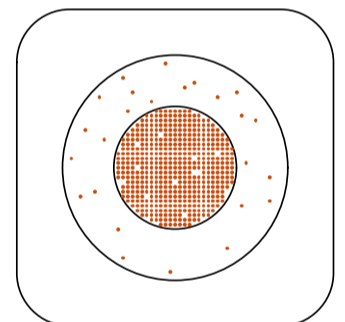
- 4.2 • Verfügungsfond
- 5.1 • Reduzierung von Immissionen durch verstärkte Zusammenarbeit mit Industrie und Gewerbetreibenden (Runder Tisch)
- 5.4 • Erweiterung und Weiterführung der Lenkungsgruppe aus dem ISEK-Prozess zur kritischen Begleitung der Ortsentwicklung in öffentlich privater Partnerschaft



B. SIEDLUNGSENTWICKLUNG

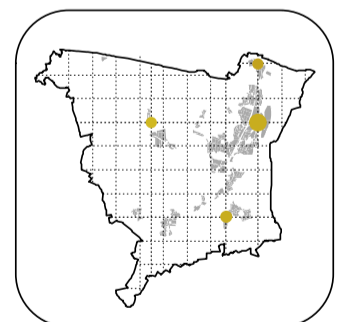
B.1 AKTIVE BAULANDENTWICKLUNG INNEN VOR AUSSEN

- 1.12 • Ermittlung und Bewertung der Innenentwicklungspotenziale für das gesamte Gemeindegebiet (Flächenkataster)
- 1.13 • Aufstellen eines Baulandmodells mit Standortatlas und Grundsatzbeschluss zur Baulandentwicklung (sozialgerechte Bodennutzung, EU-rechtskonformes „Einheimischenmodell“)
- 1.14 • Pilotprojekt „autoreduziertes Wohnen“ incl. Verkehrskonzept (Nahmobilitätskonzept, reduzierter Stellplatzschlüssel)
- 1.15 • Nachverdichtungsstudie für das Gebiet der ehemaligen Arbeitersiedlung der Papierfabrik + Erstellung eines Modells der Siedlung mit Umgriff M 1:500



B.2 ARRONDIERUNG UND ORDNUNG VON GEWERBEFLÄCHEN

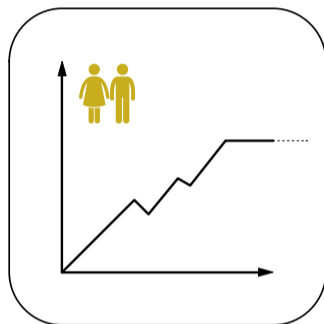
- 1.4 • Gewerbeflächenentwicklungskonzept
- 1.20 • Baurechtsanalyse: Flächenbilanzierung bereits bestehender, genehmigter, realisierter und noch nicht umgesetzter gewerblicher Baurechte
- 1.27 • Neuordnung und Überplanung des Gewerbegebietes an der B15 (Reischenhart Nr. 4) mit einer Verbesserung des Infrastrukturangebotes für LKW-Fahrer (Autohof); Neuaufstellung B-Plan





B.3 BESEITIGUNG INDUSTRIELLER ALTLASTEN

- 1.19 • Altlastenkonzept: Sanierung von belasteten Flächen mit möglicher Nutzungsänderung (incl. temporären Nutzungskonzepten)
- 1.29 • FlrSt. 1622, 1623, 1623/4, 1623/5, 1624, 1625, 1625/1 (?), 1627, 1672/1: Erhalt Grünzäsur, Beseitigung von Altlasten, Vermeidung von Altlasten, ggfs. FNP-Änderung und Ausführungsplanung
- 5.1 • Reduzierung von Immissionen durch verstärkte Zusammenarbeit mit Industrie und Gewerbetreibenden



C. WOHNEN

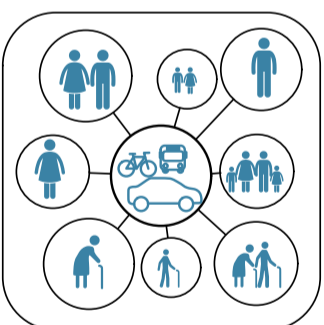
C.1 STEUERUNG DER EINWOHNERENTWICKLUNG

- 1.28 • Umsetzung eines Baulandmodells in der Bauleitplanung (qualifizierte, einfache oder vorhabenbezogene Bebauungspläne i.S.d.§ 30 BauGB oder Innenbereichsatzungen nach § 34 Abs. 4 BauGB)
- 3.2 • bedarfsgerechter Ausbau der Nachmittags- und Kleinkindbetreuung ggf. in Verbindung mit dem Haus der Bildung



C.2 SCHAFFEN BEZAHLBAREN WOHNRAUMS

- 1.14 • Pilotprojekt „autoreduziertes Wohnen“ incl. Verkehrskonzept (Nahmobilitätskonzept, reduzierter Stellplatzschlüssel)
- 1.16 • Bedarfs- und Umsetzungsanalyse für betreubare Wohnkonzepte für Senioren
- 1.17 • Konzeption zur Sicherung kommunaler Flächen für geförderten Wohnraum (EOF), evtl. auch in Kombination mit Geschäfts- und Büroflächen (Mischnutzung)
- 2.2 • Pilotprojekt „Wohnen und Arbeiten“ (Coworking-Spaces)
- 2.3 • Pilotprojekt „Gemischtes Wohnen“



D. VERKEHR

D.1 VERÄNDERUNG DES MOBILITÄTSVERHALTENS

- 1.14 • Pilotprojekt „autoreduziertes Wohnen“ incl. Verkehrskonzept (Nahmobilitätskonzept, reduzierter Stellplatzschlüssel)
- 1.30 • Umsetzungsstudie: Reaktivierung Bahnhof Pfraundorf (Bahnsteiglänge, P+R-Plätze, Fahrradstellplätze, etc.)
- 1.31 • Gründung einer Mobilitätszentrale für Raubling (car-sharing, Mitfahrzentrale, Fahrradverleih, Lieferdienste usw.)
- 2.6 • Errichtung einer P+R Anlage Kufsteinerstraße mit Umfeldgestaltung



D.2 VERLAGERUNG DES KFZ-VERKEHRS VON ÜBERLASTETEN BEREICHEN

- 1.32 • Machbarkeitsprüfung einer Nordwestumfahrung Pfraundorf (Moos, Obergrünthal, Stocka) für den Fall einer ersatzlosen Schließung des BÜ Pfraundorf
- 1.33 • Machbarkeitsprüfung einer Verlängerung der Herrenchiemseestraße zur Steinstraße (nur im Zusammenhang mit 1.32)
- 1.34 • Machbarkeitsprüfung eines weiteren A93-Anschlusses in Nicklheim
- 2.11 • Verkehrslenkung vor Raubling an den Autobahnanschlussstellen mit Hinweisen zur Stauanfälligkeit der OD
- 2.17 • Umgestaltung der Prinzregentenstraße zur Verringerung der Belastungen

D.3 NEUORDNUNG DES RUHENDEN VERKEHRS

- 2.13 • Diskussion über Stellplatzsatzung, Entsiegelung bzw. Vermeidung von Versiegelung der Baugrundstücke, Sammelgaragen bei Neubaugebieten (Bsp. „An der Ziegelei“ in Baierbrunn)



D.4 STÄRKUNG DER WEGEVERBINDUNGEN

- 1.8 • Erarbeitung einer Satzung für ein funktionales und gestalterisches Grundkonzept der verschiedenen Straßentypologien im OT Raubling
- 2.8 • Aufwertung und räumliche Neuordnung der wichtigsten innerörtlichen Straßenzüge Kufsteiner/ Rosenheimer Straße, Bahnhofstraße, Poststraße



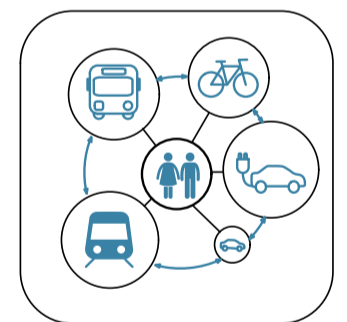
D.5 AUSBAU DES FUSSGÄNGER- UND RADVERKEHRS

- 1.25 • Konzept (Rad-)Fußwegesystem: Verbesserung und Ergänzung des innerörtlichen Radwegenetzes, vorrangig auf den Hauptverkehrsachsen
- 2.5 • FlrSt. 1591/13, 958/48, 958/49, 958/50, 958/77:Neubau der Unterführung der Bahntrasse für den motorisierten Verkehr sowie Radfahrer und Fußgänger, in Zusammenhang mit Brachfläche (Gebrauchtwagenhändler) Kufsteiner Straße
- 2.10 • Verbesserung kommunalen Radwegenetz: Schließung von Lücken im kommunalen Radweg, Sanierung Inndamm - Radschnellweg nach Rosenheim
- 2.14 • Radweg an der RO7 (Kirchdorfer Straße) zw. Kapellenweg und Großholzhausen unter Verwendung der tlw. bereits vorhandenen Anwandwege
- 2.15 • Ausbau des Fuß-/Radwegs Reischenhart-Sonnenholz als Bestandteil der Verbindung Raubling-Brannenburg
- 2.16 • kurze Fuß-/Radwegverbindung von der Nicklheimer Straße zur Neuen Kreisstraße/Kapellenweg (Schulweg)



D.6 GRUNDERNEUERUNG DES ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHRSANGEBOTS

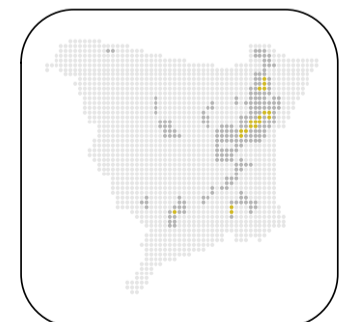
- 2.12 • Intensivierung des ÖPNV zw. Raubling und seinen Ortsteilen sowie mit den Nachbarkommunen (Taktverdichtung, Werbekampagne usw.)
- 2.18 • Barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen (Hochborde mit Spurführung)
- 5.3 • Behindertengerechter Ausbau des Anrufsammeltaxis (AST)



E. VERSORGUNG

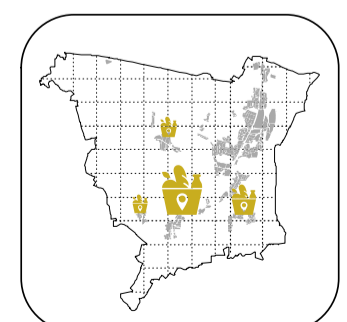
E.1 RESTRIKTIVER UMGANG MIT ANSIEDLUNGSVORHABEN

- 1.27 • Neuordnung und Überplanung des Gewerbegebietes an der B15 (Reischenhart Nr. 4) mit einer Verbesserung des Infrastrukturangebotes für LKW-Fahrer (Autohof); Neuaufstellung B-Plan



E.2 ERHALT DER VERBRAUCHERNAHEN VERSORGUNG

- 1.21 • Potenzialanalyse Direktvermarktung/ Direktvermarktungskonzeption in Zusammenarbeit mit den regionalen Anbietern
- 1.24 • Potenzialanalyse „Dorfladen“ (Abwägung des wirtschaftlichen Potenzials in den einzelnen Ortsteilen, Angebotsstrukturen, Organisationsformen etc.)



9. INTEGRIERTE MASSNAHMENAGENDA MIT KOSTEN- UND FINANZIERÜBERSICHT

In den Tabellen sind die vorgeschlagenen Maßnahmen gemäß den Richtlinien zur Förderung städtebaulicher Erneuerungsmaßnahmen (StBauFR) in Vorbereitungsmaßnahmen, Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen, Baumaßnahmen, Kommunale Förderprogramme und Fonds sowie Sonstiges geordnet.

Die Maßnahmen werden zunächst benannt. Mit den Spalten Priorität und der Einordnung in kurz-, mittel- und langfristig anzugehende Maßnahmen, wird der Umsetzungsprozess zeitlich dargestellt. Soweit abschätzbar - werden förderfähige Kosten beziffert, Fördermöglichkeiten aufgezeigt und an der Umsetzung zu beteiligende Akteure benannt. Auf dieser Grundlage ist das Erstellen von Jahresplänen möglich. Bei den Kosten handelt es sich um vorläufige Schätzungen.

Ziffer	Leitbild, Maßnahme	Priorität	kurzfristig 2019/2020	mittelfristig 2021-2024	langfristig ab 2025
Vorbereitungsmaßnahmen					
1.1	Vorbereitende Untersuchungen im OT Pfraundorf	hoch	■		
1.2	vertiefte Untersuchung und Rahmenplanung erweitertes Rathausumfeld; Erarbeitung von Kriterien für einen städtebaulichen Wettbewerb	hoch	■		
1.3	Durchführung eines städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbes für die Neugestaltung der funktionalen Ortsmitte Raubling	mittel		■	
1.4	Gewerbeflächenentwicklungskonzept	mittel		■	
1.5	Großholzhausen: Abgrenzung eines Maßnahmegebietes nach § 171e, alternativ Abgrenzung eines Sanierungsgebietes nach § 142BauGB	hoch	■		
1.6	Ausarbeitung einer Vorkaufssatzung zur Sicherung des Vorkaufsrechtes bei der Veräußerung von Grundstücken und Immobilien im Rathausumfeld	hoch	■		
1.7	Erstellung eines Gestaltungshandbuches als Grundlage eines kommunalen Förderprogramms (unterschiedliche Kategorien: bestehende Siedlungsgebiete, Neubaugebiete, Gewerbegebiete)	mittel		■	
1.8	Erarbeitung einer Satzung für ein funktionales und gestalterisches Grundkonzept der verschiedenen Straßentypologien im OT Raubling	mittel		■	
1.9	Aufnahme von Gesprächen mit Immobilienbesitzern auf der Ostseite des Bahnhofes; Sondierung von Entwicklungsvorstellungen	mittel		■	
1.10	Erarbeitung Sanierungskonzept Gemeindehalle	hoch	■		
1.11	Feinuntersuchung FlrSt. 1590/10, 1587 mit Aufwertung FlrSt. 1590/30: Schaffung eines Ortseingangs in Redenfelden durch Sanierung des Arbeiterwohnhauses 31 (ggfs. mit öffentlicher Nutzung) und Aufwertung des angrenzenden Grünzugs	mittel		■	
1.12	Ermittlung und Bewertung der Innenentwicklungspotenziale für das gesamte Gemeindegebiet (Flächenkataster)	mittel		■	
1.13	Aufstellen eines Baulandmodells (Leitfaden der zukünftigen Baulandentwicklung) mit Standortatlas und Grundsatzbeschluss zur Baulandentwicklung zur Umsetzung einer sozialgerechten Bodennutzung und als EU-rechtskonforme Neuaufstellung eines "Einheimischenmodells"	hoch	■		
1.14	Pilotprojekt "autoreduziertes Wohnen" incl. Verkehrskonzept: Entwicklung von Nahmobilitätskonzepten mit reduzierten Stellplatzschlüsseln zur Entlastung des innerörtlichen Verkehrs	mittel	■		
1.15	Nachverdichtungsstudie für das Gebiet der ehemaligen Arbeitersiedlung der Papierfabrik + Erstellung eines Modells der Siedlung mit Umgriff M1:500	hoch	■		
1.16	Bedarfs- und Umsetzungsanalyse für betreubare Wohnkonzepte für Senioren auf dem Land (Mehrgenerationenwohnen, Alten-WG, Betreutes Wohnen, Seniorenengenschaften, Serviceeinrichtungen, Nachbarschaftskonzepte)	hoch	■		

Federführung/ mögliche Projektbeteiligte	geschätzte Kosten, brutto	Finanzierung durch	Fördermöglichkeiten	Anmerkungen
Gemeinde	30.000,00 €	Gemeinde + Städtebauförderung		Sachstand 15.08.18: Die Gemeinde holt derzeit Angebote über die Leistungen ein (ISEK-Team). Die Kosten sind bereits in der Bedarfsmittelteilung für 2018 aufgenommen.
Gemeinde	25.000,00 €	Gemeinde + Städtebauförderung	StBauF	Sachstand 15.08.18: Die Kosten sind bereits in der Bedarfsmittelteilung für 2018 aufgenommen.
Gemeinde, StBauF	35.000,00 €	Gemeinde + Städtebauförderung	StBauF	
Gemeinde, StBauF	15.000,00 €	Gemeinde + Städtebauförderung	StBauF	
Gemeinde				Sachstand 15.08.18: Klärung mit RegOB erforderlich
Gemeinde		Gemeinde + Städtebauförderung	StBauF	Beschluss über eine Vorkaufssatzung durch den Gemeinderat im September 2018
Gemeinde mit Fachplanern	18.000,00 €	Gemeinde + Städtebauförderung	StBauF	Sachstand 15.08.18: Der Auftrag wurde an das Büro a.weisel_architektur+stadtplanung im April 2017 erteilt.
Gemeinde mit Fachplanern		Gemeinde + Städtebauförderung	StBauF	Sachstand 15.08.18: Klärung mit RegOB erforderlich
Gemeinde ggf. mit externer Unterstützung			StBauF	
Gemeinde mit Fachplanern	31.000,00 €			Sachstand 15.08.18: die Sanierung des Bestandsgebäudes soll erst nach der Fertigstellung der neuen Sporthalle erfolgen
Eigentümer		Eigentümer, evtl. Städtebauförderung		
Gemeinde			StBauF	"neues Förderprogramm zur Erhebung der Innenentwicklungspotenziale, Bewerbungsschluss bis 05.10.2018
Gemeinde mit externer planerischer und juristischer Unterstützung	10.000,00 €	Gemeinde, StBauF und Eigentümer	StBauF	
Wohnungsgenossenschaft/ Investor?	je nach Umfang 10.000 - 20.000 €		KommWFP	
Gemeinde mit Fachplanern	14.500,00 €	Gemeinde + Städtebauförderung	StBauF	Sachstand 15.08.18: Der Gemeinde liegt ein Angebot des Büros a.weisel+micHELLERundschalk vom 27.04.18 vor. Aus finanziellen Gründen hat die Gemeinde Überlegungen zur Erweiterung bzw. Nachverdichtung der Siedlung zurückgestellt.
Gemeinde mit Fachplanern	15.000,00 €			

Ziffer	Leitbild, Maßnahme	Priorität	kurzfristig 2019/2020	mittelfristig 2021-2024	langfristig ab 2025
Vorbereitungsmaßnahmen					
1.17	Konzeption zur Sicherung kommunaler Flächen für geförderten Wohnraum (EOF), evtl. auch in Kombination mit Geschäfts- und Büroflächen (Mischnutzung)	mittel	■		
1.18	Erarbeitung eines Gestaltungsleitfaden für die kleineren Ortsteile: Schwerpunkte barrierefreie Ortsmitte/ aktives Dorfleben - Wohnen im Alter auf dem Land, Erhalt der ortsbildprägenden Straßen- und Platzsituation	mittel		■	
1.19	Altlastenkonzept: Sanierung von belasteten Flächen mit möglicher Nutzungsänderung (incl. temporären Nutzungskonzepten)	mittel	■		
1.20	Baurechtsanalyse: Flächenbilanzierung bereits bestehender, genehmigter, realisierter und noch nicht umgesetzter gewerblicher Baurechte	gering		■	
1.21	Potenzialanalyse Direktvermarktung/ Erarbeitung einer Direktvermarktungskonzeption in Zusammenarbeit mit den regionalen Anbietern	mittel		■	
1.22	Potenzialanalyse Energieversorgung: Erarbeitung eines nachhaltigen Energiekonzepts für Raubling in Zusammenarbeit mit lokalen Landwirten und Produzenten; Schwerpunkt nachhaltige Energieversorgung von kleineren Ortsteile	gering		■	
1.23	Landschaftsentwicklungskonzept: Schwerpunkt Klimaschutz, nachhaltige Landwirtschaft, Öko-Konten, Kartierung wichtiger Grünstrukturen durch ansässige BUND-Gruppe, Darstellung von Fördermöglichkeiten durch Lpv Rosenheim, UNB, StMUV, LfU ,.... ten, Darstellung von Fördermöglichkeiten durch Lpv Rosenheim, UNB, StMUV, LfU ,....	mittel		■	
1.24	Potenzialanalyse „Dorfladen“ (Abwägung des wirtschaftlichen Potenzials/Kaufkraftermittlung in den einzelnen Ortsteilen, Angebotsstrukturen, Organisationsformen etc.)	gering		■	
1.25	Konzept (Rad-)Fußwegesystem: Verbesserung und Ergänzung des innerörtlichen Radwegenetzes, vorrangig auf den Hauptverkehrsachsen	hoch	■		
1.26	Städtebauliche Beratung / Sanierungsberatung/ Verkehrsberatung	hoch	■		
1.27	Neuordnung und Überplanung des Gewerbegebietes an der B15 (Reischenhart Nr. 4) mit einer Verbesserung des Infrastrukturangebotes für LKW-Fahrer (Autohof); Neuaufstellung B-Plan	gering		■	
1.28	Umsetzung eines Baulandmodells in der Bauleitplanung (qualifizierte, einfache oder vorhabenbezogene Bebauungspläne i.S.d.§ 30 BauGB oder Innenbereichsatzungen nach § 34 Abs. 4 BauGB)	mittel		■	
1.29	FlrSt. 1622, 1623, 1623/4, 1623/5, 1624, 1625, 1625/1 (?), 1627, 1672/1: OT Pfraundorf - Erhalt Grünzäsur, Beseitigung von Altlasten, Vermeidung von Altlasten, ggfs. FNP-Änderung und Ausführungsplanung	gering		■	
1.30	Umsetzungstudie: Reaktivierung Bahnhof Pfraundorf (Bahnsteiglänge, P+R-Plätze, Fahrradstellplätze, etc.)	mittel			■
1.31	Gründung einer Mobilitätszentrale für Raubling (car-sharing, Mitfahrzentrale, Fahrradverleih, Lieferdienste usw.)	gering		■	
1.32	Machbarkeitsprüfung einer Nordwestumfahrung Pfraundorf (Moos, Obergrünthal, Stocka) für den Fall einer ersatzlosen Schließung des BÜ Pfraundorf	hoch	■		
1.33	Machbarkeitsprüfung einer Verlängerung der Herrenchiemseestraße zur Steinstraße (nur im Zusammenhang mit 1.32)	mittel	■		
1.34	Machbarkeitsprüfung eines weiteren A93-Anschlusses in Nicklheim	hoch	■		

Federführung/ mögliche Projektbeteiligte	geschätzte Kosten, brutto	Finanzierung durch	Fördermöglichkeiten	Anmerkungen
Gemeinde mit Fachplanern			Wohnraumförderung RvNB, KommWFP	Definition möglicher Standorte für einen Geschosswohnungsbau sinnvoll; fußt auf einem Flächenkataster vgl. 2G; Formulierung städtebaulicher Ziele im Sinne von § 1 Abs. 6 BauGB im Rahmen des gesamtörtlichen ISEK
Gemeinde mit Fachplanern	10.000,00 €	Gemeinde + Dorferneuerung	Dorferneuerung (AFLE)	
	je nach Umfang 10.000 - 25.000			
			Bundesministerium für Wirtschaft und Energie	
Gemeinde mit Fachplanern	je nach Umfang 10.000 - 20.000		StMUG	
Gemeinde mit Fachplanern	25.000,00 €			
Gemeinde	15.000,00 €	Gemeinde mit StBauF	StBauF	jährlich
	50.000,00 €			
Gemeinde				
Gemeinde, Grundbesitzer und ansässigen Gewerbetreibenden	15.000-25.000€			
Gemeinde	12.500,00 €			
Gemeinde	je nach Umfang 10.000 - 50.000			
Gemeinde	25.000,00 €			
Gemeinde	10.000,00 €			
Gemeinde, ABD	15.000,00 €			

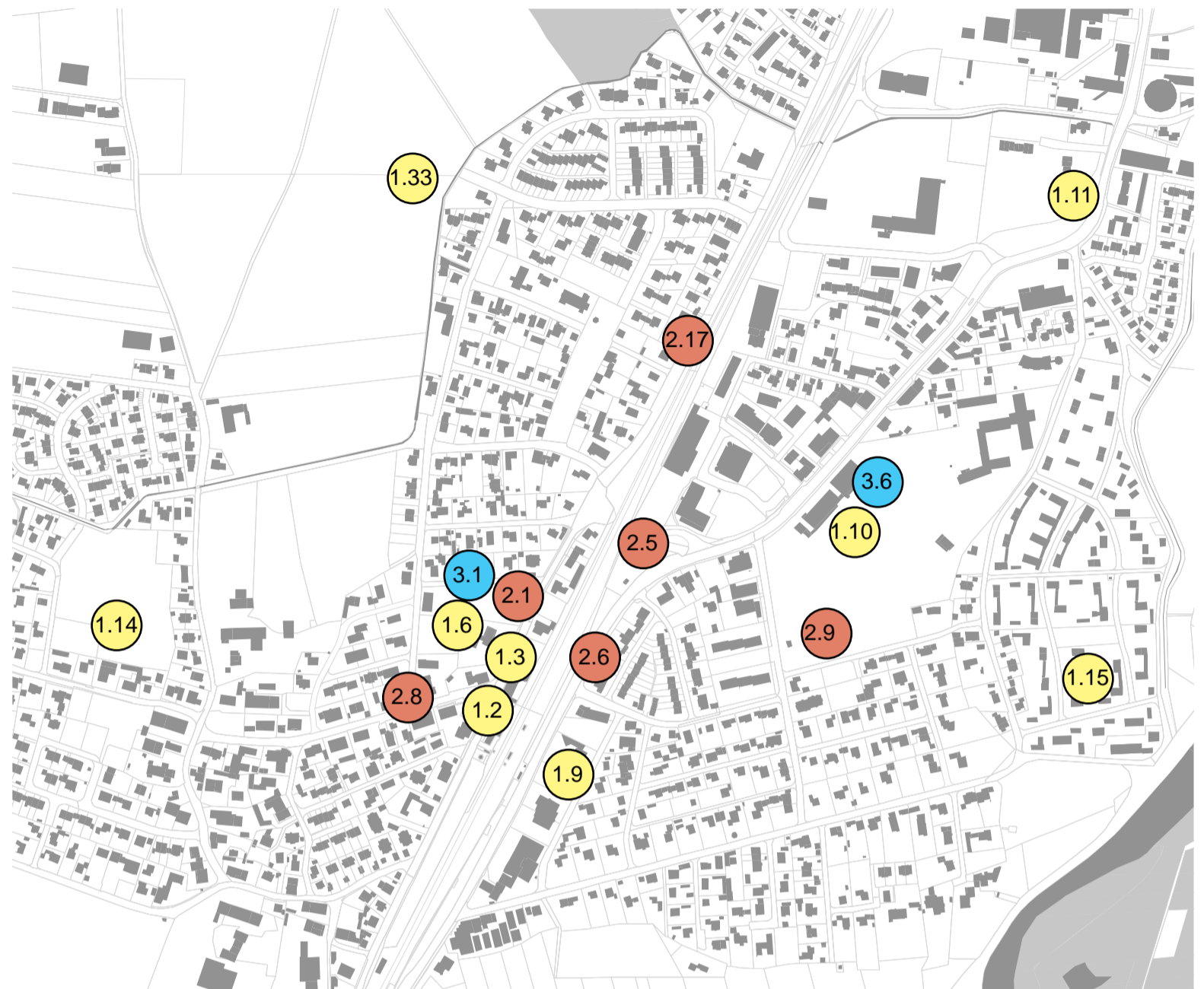
Ziffer	Leitbild, Maßnahme	Priorität	kurzfristig 2019/2020	mittelfristig 2021-2024	langfristig ab 2025
Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen					
2.1	Grunderwerb im Bereich des Rathausumfeldes (Umgriff des Geltungsbereiches der Vorkaufssatzung)	hoch	■		
2.2	Pilotprojekt "Wohnen und Arbeiten" (Coworking-Spaces)	gering		■	
2.3	Pilotprojekt "Gemischtes Wohnen"	mittel			■
2.4	städtebaulicher Mehraufwand bei der Reaktivierung des Haltepunktes Pfraundorf	gering		■	
2.5	FlrSt. 1591/13, 958/48, 958/49, 958/50, 958/77:Neubau der Unterführung der Bahntrasse für den motorisierten Verkehr sowie Radfahrer und Fußgänger, in Zusammenhang mit Brachfläche (Gebrauchtwagenhändler) Kufsteiner Straße	hoch		■	
2.6	Errichtung einer P+R Anlage Kufsteiner Str. mit Umfeldgestaltung	hoch			
2.7	Großholzhausen: Inwertsetzung des östlichen Ortseingangs und Umgestaltung der Außenanlagen vor dem Vereinsheim (FlrSt. 90/8, 2/2)	hoch	■		
2.8	Aufwertung und räumliche Neuordnung der wichtigsten innerörtlichen Straßenzüge: Kufsteiner/Rosenheimer, Bahnhofstraße, Poststraße	mittel		■	
2.9	FlrSt. 792: Aufwertung Skatepark	gering		■	
2.10	Verbesserung kommunalen Radwegenetz: Schließung von Lücken im kommunalen Radweg, Sanierung Inndamm - Radschnellweg nach Rosenheim	hoch	■		
2.11	Verkehrslenkung vor Raubling an den Autobahnanschlussstellen mit Hinweisen zur Stauanfälligkeit der OD	hoch	■		
2.12	Intensivierung des ÖPNV zw. Raubling und seinen Ortsteilen sowie mit den Nachbarkommunen (Taktverdichtung, Werbekampagne usw.)	mittel	■		
2.13	Diskussion über Stellplatzsatzung, Entsiegelung bzw. Vermeidung von Versiegelung der Baugrundstücke, Sammelgaragen bei Neubaugebieten (Bsp. "An der Ziegelei" in Baierbrunn)	gering			■
2.14	Radweg an der RO7 (Kirchdorfer Straße) zw. Kapellenweg und Großholzhausen unter Verwendung der tlw. bereits vorhandenen Anwandwege	mittel		■	
2.15	Ausbau des Fuß-/Radwegs Reischenhart-Sonnenholz als Bestandteil der Verbindung Raubling-Brannenburg	mittel		■	
2.16	kurze Fuß-/Radwegverbindung von der Nicklheimer Straße zur Neuen Kreisstraße/ Kapellenweg (Schulweg)	hoch	■		
2.17	Umgestaltung der Prinzregentenstraße zur Verringerung der Belastungen	gering		■	
2.18	Barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen (Hochborde mit Spurführung)	mittel		■	
2.19	Funktionale und gestalterische Aufwertung der Dorfmitte Pfraundorf insb. zwischen Haus der Vereine und St. Nikolaus	mittel		■	

Federführung/ mögliche Projektbeteiligte	geschätzte Kosten, brutto	Finanzierung durch	Fördermöglichkeiten	Anmerkungen
Gemeinde		Gemeinde + Städtebauförderung	StBauF?	
Wohnungsgenossenschaft/ Investor?			KommWFP	
Wohnungsgenossenschaft/ Investor?			KommWFP	
	90.000,00 €		StBauF	
	400 TSDE	Gemeinde + Städtebauförderung		
Gemeinde	250.000,00 €	Gemeinde + Städtebauförderung	StBauF	Sachstand 15.08.18: Die Kosten sind bereits in der Bedarfsmittlung für 2018 aufgenommen.
Gemeinde mit Fachplanern	130.000,00 €		StBauF + KFW	Sachstand 25.09.18: Kosten gemäß Angaben Planer (Stand: Jan 2018)
Gemeinde mit Fachplanern	150.000,00 €		StBAuF	* Kosten-Ansatz ohne Tiefbaumaßnahmen
Gemeinde mit Fachplanern und Jugendlichen	50.000,00 €		StBAuF	
Gemeinde mit Fachplanern	150.000,00 €			
Gemeinde, StBA	5.000,00 €			
Gemeinde, Landkreis, DB				
Gemeinde mit Fachplanern				
Gemeinde mit Fachplanern	150.000,00 €			
Gemeinde mit Fachplanern	80.000,00 €			
Gemeinde mit Fachplanern	bereits in Umsetzung			
Gemeinde mit Fachplanern	250.000,00 €			
Gemeinde mit Fachplanern	je Haltestelle ca. 5.000			
Gemeinde, StBauF und Fachplaner	650.000,00 €	Gemeinde und StBauF	StBauF	

Ziffer	Leitbild, Maßnahme	Priorität	kurzfristig 2019/2020	mittelfristig 2021-2024	langfristig ab 2025
Baumaßnahmen					
3.1	Realisierung eines Haus der Bildung ggfs. durch Sanierung eines Bestandsgebäudes oder Neubau	mittel		▪	
3.2	bedarfsgerechter Ausbau der Nachmittags- und Kleinkindbetreuung ggfs. in Verbindung mit dem Haus der Bildung	mittel		▪	
3.3	Großholzhausen: Sanierung des Wohnhauses mit Vereinsheim (FlrSt. 90/8, 2/2)in Verbindung mit Maßnahme 2.8	hoch	▪		
3.4	Großholzhausen: Räumliche Erweiterung des Kulturstadel (FlrSt. 534/2)	gering		▪	
3.5	Großholzhausen: Erweiterung Kita St..Georg	hoch	▪		
3.6	Sanierung Gemeindehalle	hoch	▪		

Ziffer	Leitbild, Maßnahme	Priorität	kurzfristig 2019/2020	mittelfristig 2021-2024	langfristig ab 2025
Kommunale Förderprogramme und Fonds					
4.1	Auflage eines kommunalen Fassaden- und Geschäftsflächenprogramms	gering			▪
4.2	Verfügungsfonds	gering		▪	

Ziffer	Leitbild, Maßnahme	Priorität	kurzfristig 2019/2020	mittelfristig 2021-2024	langfristig ab 2025
Sonstiges					
5.1	Reduzierung von Immissionen durch verstärkte Zusammenarbeit mit Industrie und Gewerbetreibenden (Runder Tisch)	mittel	▪		
5.2	Aufbau eines lokalen Erzeugernetzwerkes sowie häufigerer Marktzeiten für regionale Lebensmittel und Energiegewinnung	mittel		▪	
5.3	Behindertengerechter Ausbau des Anrufsammeltaxis (AST)	mittel	▪		
5.4	Erweiterung und Weiterführung der Lenkungsgruppe aus dem ISEK-Prozess zur kritischen Begleitung der Ortsentwicklung in öffentlich privater Partnerschaft	gering		▪	
5.5	Gründung eines Bürger-Dialogs (Runder Tisch) zur Kommunikation konkreter privater Einzelmaßnahmen: z.B. Hochwasser-Überlauf Pfraundorf Tännelbach, eingelagerter Brunnen am Ludwigsplatz	gering	▪		
5.6	Bürgeraktion: ‚Ideen-Börse‘ Freiraum auf Quartiersebene: Was fehlt den Bürgern im öffentlichen Raum in ihrer Nachbarschaft (z.B. Brunnen am Ludwigsplatz, Bänke auf dem Friedhof, Beleuchtung,....)	gering	▪		
5.7	Vermeidung von Leerstand in Wohnhäusern durch aktive Kommunikation mit Eigentümern	mittel	▪		



Karte: Maßnahmenplan
Zoom-Bereich Raubling Mitte

0 75m 375m
1:7.500 (im DinA3 - Format)

Maßnahmen mit Verortung

1. Vorbereitende Maßnahmen

- 1.1 Vorbereitende Untersuchungen im OT Pfraundorf
- 1.2 Rahmenplanung erweitertes Rathausumfeld
- 1.3 städtebaul. Wettbewerb für die Neugestaltung Ortsmitte
- 1.5 Großholzhausen: Abgrenzung eines Maßnahmegebietes
- 1.6 Vorkaufssatzung Rathausumfeld
- 1.9 Gespräche mit Immobilienbesitzern auf Ostseite des Bahnhof
- 1.10 Erarbeitung Sanierungskonzept Gemeindehalle
- 1.11 Feinuntersuchung zur Schaffung Ortseingang Redenfelden
- 1.14 Pilotprojekt: „autoreduziertes Wohnen“ incl. Verkehrskonzept
- 1.15 Nachverdichtungsstudie für das Gebiet ehem. Arbeitersiedlung
- 1.19 Altlastenkonzept: Sanierung von mögl. Flächen
- 1.24 Potenzialanalyse „Dorfladen“
- 1.27 Neuordnung und Überplanung Gewerbegebiet (Reisch. Nr. 4)
- 1.29 Pfraundorf: Erhalt Grünzäsur, Beseitigung von Altlasten
- 1.30 Umsetzungsstudie: Reaktivierung B-Halt Pfraundorf
- 1.32 Pfraundorf: Machbarkeitsprüfung einer Nordwestumfahrung
- 1.33 Machbarkeitsprüfung Verlängerung Herrenchiemseestraße
- 1.34 Machbarkeitsprüfung weiterer A93-Anschlusses Nicklheim

2. Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen

- 2.1 Grunderwerb im Bereich Rathausumfeld
- 2.4 städtebaulicher Mehraufwand Reaktivierung B-Halt Pfraundorf
- 2.5 Neubau Unterführung Bahntrasse + Brachfläche Kufsteiner Str.
- 2.6 Errichtung einer P+R Anlage Kufsteiner Straße + Umfeldgest.
- 2.7 Großholzhausen: Inwertsetzung Außenanlagen Ortseingang
- 2.8 räumliche Neuordnung der wichtigsten innerörtl. Straßenzüge
- 2.9 Aufwertung Skatepark
- 2.11 Verkehrslenkung an den Autobahnanschlussstellen
- 2.14 Radweg an der RO7 (Kirchdorfer Straße)
- 2.15 Ausbau des Fuß-/ Radwegs Reischenhart - Sonnenholz
- 2.16 kurze Fuß/ Radwegverbindung Nicklheimer Str.- Neue Kreisstr.
- 2.17 Umgestaltung der Prinzregentenstraße
- 2.19 Funktionale und gestalterische Aufwertung Dorfmitte Pfraundorf

3. Baumaßnahmen

- 3.1 Realisierung eines Haus der Bildung
- 3.3 Großholzhausen: Sanierung des Wohnhauses mit Vereinsheim
- 3.4 Großholzhausen: Räumliche Erweiterung des Kulturstadels
- 3.5 Großholzhausen: Erweiterung Kita St. Georg
- 3.6 Sanierung Gemeindehalle