

## SATZUNG

### **der Stadt Germering über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Innenstadt“ vom 09. Juli 2013**

Auf Grund des §142 Abs. 3 des Baugesetzbuches (BauGB) erlässt die Stadt Germering folgende Satzung:

#### **§ 1 Festlegung des Sanierungsgebietes**

Im nachfolgend näher beschriebenen Gebiet liegen städtebauliche Missstände vor. Dieser Bereich soll durch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen verbessert und teils umgestaltet werden. Das insgesamt 27,2 ha umfassende Gebiet wird hiermit förmlich als Sanierungsgebiet festgelegt und erhält die Kennzeichnung „Sanierungsgebiet Innenstadt“.

Das Sanierungsgebiet umfasst alle Grundstücke und Grundstücksteile innerhalb der im Lageplan, M 1: 1.000 vom 09.07.2013 abgegrenzten Fläche.  
Dieser ist als Bestandteil der Satzung beigefügt.

Werden innerhalb des Sanierungsgebietes durch Grundstückszusammenlegungen Flurstücke aufgelöst und neue Flurstücke gebildet oder entstehen durch Grundstücksteilungen neue Flurstücke, sind auf diese insoweit die Bestimmungen dieser Satzung ebenfalls anzuwenden.

#### **§ 2 Verfahren**

Die Sanierungsmaßnahme wird im vereinfachten Verfahren durchgeführt. Die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB ist ausgeschlossen.

#### **§ 3 Genehmigungspflichten**

Die Vorschriften des § 144 BauGB über genehmigungspflichtige Vorhaben und Rechtsvorgänge finden keine Anwendung.  
Die Auskunftspflicht gemäß § 138 BauGB findet jedoch Anwendung.

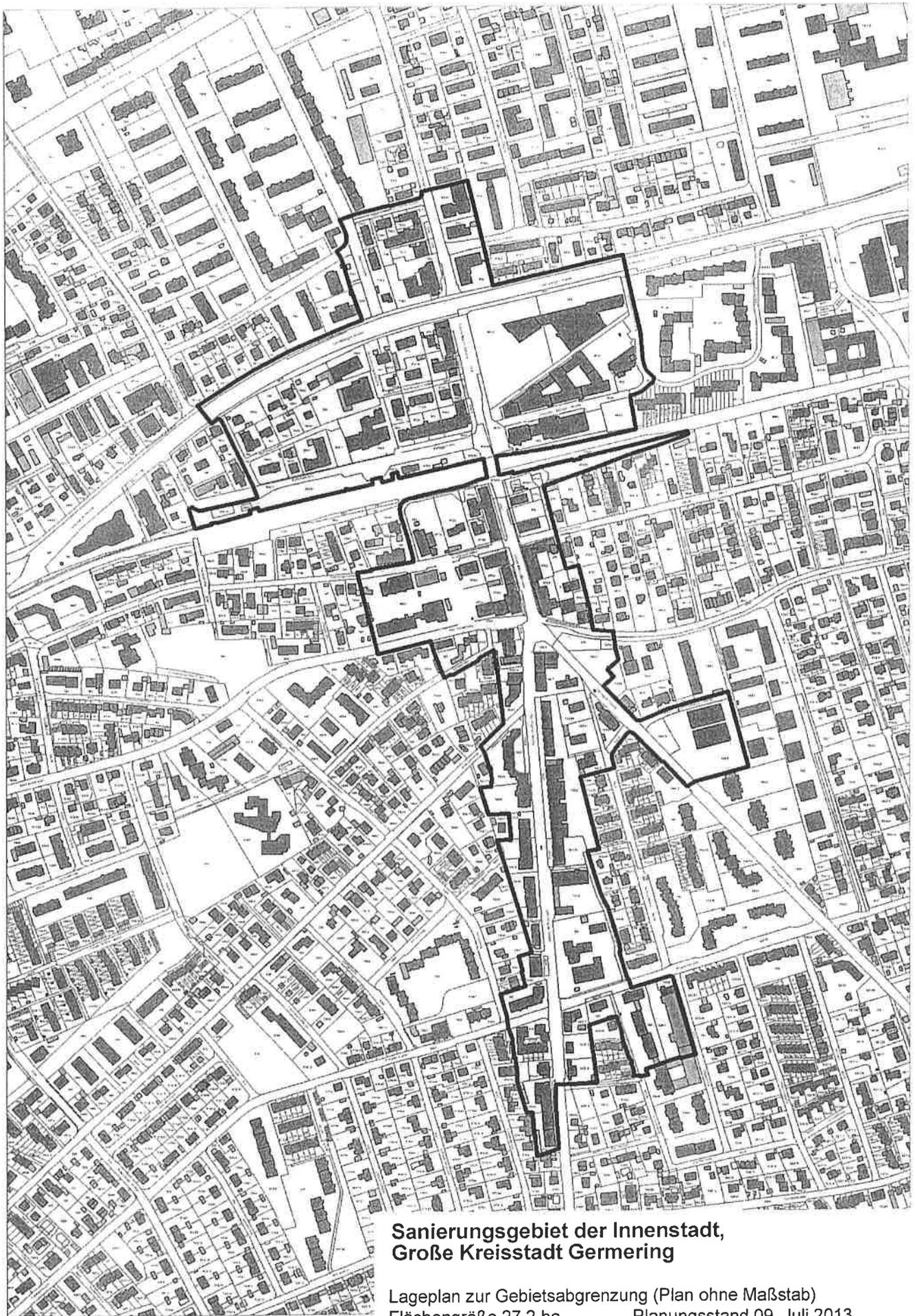
#### **§ 4 Inkrafttreten**

Diese Satzung wird gemäß § 143 Abs. 1 BauGB mit ihrer Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Germering am 25.07.2013 rechtsverbindlich.

Germering, den 22.07.2013

Andreas Haas  
Oberbürgermeister





**Sanierungsgebiet der Innenstadt,  
Große Kreisstadt Germering**

Lageplan zur Gebietsabgrenzung (Plan ohne Maßstab)

Flächengröße 27,2 ha

Planungsstand 09. Juli 2013

## **Begründung zum Sanierungsgebiet der Großen Kreisstadt Germering**

**Stand: 09.07.2013**

Das Sanierungsgebiet wird im vereinfachten Verfahren gemäß §142 Abs.4 BauGB zur Sanierung der Innenstadt Germerings festgesetzt.

Bei den Sanierungsmaßnahmen handelt es sich weitgehend um Umgestaltungen und Erneuerungen im öffentlichen und städtischen Raum. Es sind keine weiteren sanierungsrechtlichen Auswirkungen, wie z.B. Umlegungen, Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen oder Ähnliches zu erwarten.

Die Ziele und Maßnahmen des Sanierungsgebietes stimmen mit den Zielen und Handlungsfeldern im Masterplan zur Innenstadt (Bearbeitungszeitraum 2011-2013) überein.

### **Abgrenzung des Sanierungsgebietes**

Die Fläche des Sanierungsgebietes entspricht weitgehend dem Umgriff des im Frühjahr 2013 im Stadtrat beschlossenen Zieleplans zum Masterplan zur Entwicklung der Innenstadt. Im Einzelnen wurden verschiedene Flächen hinzugenommen, die im Umgriff des Masterplans nicht erfasst waren. Diese sollten jedoch in die Planung mit einbezogen werden, um die Ziele des Masterplans umsetzen zu können.

Folgende Flächen wurden zum Sanierungsgebiet im Umfeld des Masterplans hinzugefügt:

- Der nördlich an die innerstädtischen Bereiche anschließende Abschnitt an der Landsberger Straße (Begründung: Zur Entwicklung des innerstädtischen Bereiches im Umfeld des S-Bahnhofes wird eine verbesserte Anbindung an die Landsberger Straße erforderlich. Der Bereich der Landsberger Straße wurde in das Sanierungsgebiet aufgenommen).
- Die Kleinfeldschule mit dem nördlichen und südlichen Umfeld (Begründung: Die Kleinfeldschule befindet sich unmittelbar an der zentralen Einkaufsachse. Die Überarbeitung des Schulvorfelds wird ein möglicher Baustein, um die verkehrliche Situation für Fußgänger zu verbessern. Auf dem Gelände der Schule befindet sich die städtische Tiefgarage. Eine bessere Nutzung der Garage ist Ziel des Masterplans).
- Die Stellplatzanlage südlich der Bahnachse (Begründung: Die Fläche bietet Potentiale, um das innerstädtische Parken zu optimieren).
- Das Mehrgenerationenhaus „Zenja“ mit Vorfeld und die Anbindung an den „Kleinen Stachus“ (Begründung: Die Ausbildung einer guten Anbindung des öffentlich genutzten Mehrgenerationenhauses an die Innenstadt ist Ziel des Masterplans).

## **Arbeitsfelder der Innenstadtentwicklung Germering**

Die Stadt Germering entspricht nicht dem Aufbau einer „traditionellen europäischen“ Stadt. Zwischen den „alten Ortskernen“, die am Rand des heutigen Stadtgebiets liegen, befinden sich flächige Wohngebiete, die vor allem in den 60er und 70er Jahren entstanden sind. Die für die Innenstadt relevanten Nutzungen sind weitläufig über die Stadt verteilt, es findet sich nur eine geringe Konzentration der Nutzungen im zentralen Stadtbereich. In der baulichen Struktur ist die Innenstadt wenig ablesbar. Bauliche Dichte, Baustil und Bauzeit der innerstädtischen Lagen unterscheiden sich kaum von den angrenzenden Wohngebieten. Handelslagen „laufen aus“, oft ist nicht erkennbar, ob im weiteren Straßenverlauf noch Geschäfte folgen. Häufig werden die Erdgeschossnutzungen durch dichte Straßenbegrünung verdeckt.

Der zentrale Einkaufsbereich ist mit einer Gesamtlänge von einem Kilometer für Fußgänger sehr lang. An einigen Stellen wird die Handelslage unterbrochen, eine beidseitig der Straße verlaufende Ladenpassage findet sich nur in Teilen der Einkaufsstraße. Ein zentral gelegener Handelsschwerpunkt existiert nicht. Die Nutzung des Pkws hat für das Einkaufen in der Innenstadt eine große Bedeutung. Daher ist der zentrale Einkaufsbereich stark vom Pkw-Verkehr belastet.

Die Stadt verfügt über gute Voraussetzungen für ein differenziertes Mobilitätskonzept. Es gibt zwei S-Bahn-Haltestellen, eine davon in direkter Innenstadtlage. Die durchgängigen Straßen mit ähnlich breiten Querschnitten stellen ein gutes und flexibles Verkehrsnetz dar. Die Stadt wird von zwei belastbaren, innerörtlichen Verkehrsstrassen durchquert. Dennoch ist die Beanspruchung vor allem durch den hohen Anteil an Binnenverkehr in der Innenstadt sehr hoch.

Großes Potential für die Innenstadtentwicklung bietet die unbebaute Fläche im Vorfeld der Stadthalle. Die Bebauung der Fläche wurde in früherer Zeit durch ein Bürgerbegehren gestoppt. Die Fläche wird heute als Grünfläche und für den Wochenmarkt genutzt. Der innerstädtische S-Bahn-Haltepunkt bietet aufgrund seiner hohen Besucherfrequenz die Möglichkeit im Umfeld eine belebte innerstädtische Fläche zu gestalten. Beide Bereiche haben das Potential zur Ausbildung eines Handelsschwerpunktes mit Einkaufsmagneten.

## **Die zentralen Arbeitsfelder der Germeringer Innenstadt**

### **Arbeitsfeld „Verkehr“**

Die Förderung des Radverkehrs ist ein vorrangiges Ziel bei der Entwicklung des Verkehrs. Der Stadtaufbau ist im Hinblick auf Entfernungen, Topographie und Verteilung der Nutzungen ideal geeignet für die Mobilität mit dem Fahrrad. Daher soll das Radwegenetz ausgebaut und im Zentrum vereinheitlicht werden; auf wichtigen Verbindungswegen ist eine Ergänzung des Radfahrnetzes zu prüfen.

Die Einkaufsstraßen sollen vor allem in Bezug auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs entwickelt werden. Dabei spielt die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit eine wichtige Rolle.

Durch den dezentralen Aufbau der Germeringer Innenstadt ist eine Versorgung des innerstädtischen, fußläufigen Einkaufsbereiches über einen nahe gelegenen Pkw-Parkplatz nicht möglich. Es gibt im Umfeld der Stadtmitte unterschiedliche Angebote zur Parkierung. Bestehende Parkplätze sollen durch die gezielte Schaffung von Kundenparkplätzen in direkter Lage zum Einkaufsbereich und eine verbesserte Ausschilderung optimal genutzt werden.

Mit Hilfe eines neuen Citybusses der entlang der Einkaufsstraße pendelt, möchte die Stadt die bestehenden Busrouten ergänzen und so die Mobilität ohne Auto stärken.

### **Arbeitsfeld „Zentrale Einkaufsstraße“**

Der zentrale Einkaufsbereich in Germering erstreckt sich über eine Länge von einem Kilometer in Nord-Süd-Richtung entlang von Straßen, die auch wichtige Verkehrsverbindungen der Stadt darstellen. Die Verkehrsbelastung auf den Straßen ist hoch. Für Fußgänger ist die Einkaufsstraße wenig attraktiv; Fußwege sind zum Teil schmal, das Queren der Straße ist schwierig. An mehreren Stellen wird die Handelslage unterbrochen, eine beidseitige Ladenpassage ist nur in Teilabschnitten vorhanden.

Die Straßen sollen zwar auch weiterhin für Pkws befahrbar bleiben, aber gleichzeitig stärker auf die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern ausgerichtet werden. Dies beinhaltet sowohl eine Erweiterung der fußläufigen Flächen als auch eine konsequente Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit. Durch die Ergänzung des ÖPNV mit einem auf die Anforderungen der Kunden ausgerichteten Citybus soll das Einkaufen ohne Auto attraktiver werden.

Um das Stadtzentrum deutlich ablesbar zu gestalten soll der Straßenbereich entlang der zentralen Handelslage als durchgängig gestaltete „Promenade“ ausgebildet werden. Über eine einheitliche Gestaltung des öffentlichen Raumes mit Belägen, Beleuchtung und Ausstattungselementen, sowie dem Herausarbeiten markanter Unterscheidungsmerkmale zwischen der Promenade und den angrenzenden Wohngebieten wird ein für den Besucher eindeutig auffindbarer Innenstadtbereich geschaffen.

Vorhandene Plätze und Straßenaufweitungen werden in das Gesamtkonzept der Einkaufsstraße einbezogen. Entsprechend ihrer Lage und Raumqualität werden ihnen unterschiedliche innerstädtische Nutzungen zugeordnet. Ziel ist eine „Promenade“ mit angelagerten Plätzen und attraktiven autofreien Bereichen, die den langen Straßenbereich in einzelne Abschnitte gliedert.

### **Arbeitsfeld „Bereich an der Stadthalle“**

Das Innenstadtquartier Nordost stellt aufgrund seiner Lage im direkten Anschluss an den S-Bahnhof und der Anordnung der öffentlichen Nutzungen der Stadthalle den zentralen Bereich der Innenstadt dar. Die Fläche vor der Stadthalle soll als Treffpunkt für alle Generationen ausgestaltet werden. Neben temporären Veranstaltungen soll die Fläche im Alltag für die Bewohner von Germering ein belebter Treffpunkt werden.

Durch die bauliche Ergänzung auf der freien Fläche vor der Stadthalle soll die Freifläche soll besser gefasst und damit eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Dabei sollen die Stadthalle und die Bibliothek als raumprägende Gebäude sichtbar bleiben. Die Überlegungen zur Entwicklung des Bereichs an der Stadthalle sollen in weiteren Planungsrunden mit den Bürgerinnen und Bürgern vertiefend bearbeitet werden.

Über die Ergänzung von Magnetbetrieben ist der Bereich an der Stadthalle gemeinsam mit dem Areal am S-Bahnhof gut geeignet, um als innerstädtische Handelsschwerpunkte entwickelt zu werden.

### **Arbeitsfeld „Umfeld des innerstädtischen S-Bahnhofs“**

Der S-Bahnhof liegt in zentraler Lage in der Germeringer Innenstadt, in fußläufiger Nähe zur Stadthalle als kulturellem Zentrum der Stadt. Er stellt einen zentralen Umschlagplatz der verschiedenen Verkehrsmittel dar. Vor allem zu Stoßzeiten wird der Bereich um den S-Bahnhof stark von Fußgängern frequentiert. Das dichte Nebeneinander von Wohn- und Gewerbenutzung, Gastronomie und Einzelhandel bietet Potentiale zur Ausbildung eines hochwertigen innerstädtischen Raumes.

Im Bestand entspricht der Bereich diesem Potential nur in Teilen. Die Ausgestaltung des direkten Bahnhofsumfeldes ist funktional gelöst, weist aber wenig gestalterische Anforderungen an innerstädtische Räume auf. Bestehende Einzelhandelsangebote sind kleinräumig und nur vereinzelt zu finden. Trotz der unmittelbaren Nähe ist das Quartier nur ungenügend an die leistungsstarke Verkehrsanbindung Landsberger Straße angeschlossen.

Ziel der Planung ist es, das im Umfeld des S-Bahnhofes ein hochwertiger innerstädtischer Bereich entsteht. Die Bebauung soll in angemessener, innerstädtischer Dichte entwickelt werden. Stadträumlich wichtige Kanten und Wegeachsen sollen dabei über ergänzende Gebäude ausgebildet werden. Im Quartier sollen zusätzliche innerstädtische Nutzungen ergänzt werden. Eine Ansiedlung von größeren Einzelhandelsbetrieben wäre wünschenswert. Hierfür wird eine verbesserte Anbindung des Areals an die Landsberger Straße erforderlich.

### **Arbeitsfeld „Straßenplatz Kleiner Stachus“**

Der „Kleine Stachus“ stellt einen wichtigen Platz der Germeringer Innenstadt dar. Er liegt in der zentralen Einkaufsachse und verbindet die Untere Bahnhofstraße mit der Otto-Wagner-Straße. Der „Kleine Stachus“ ist stark vom Pkw-Verkehr geprägt. Der Verkehrsknoten beansprucht großflächige Fahrbahnflächen. Fußgängerflächen liegen an den Rändern und sind eher schmal.

Die Optimierung des Verkehrsknotens soll vor allem im Hinblick auf die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität erfolgen. Gleichzeitig sollte sich die Verkehrssituation für Pkws nicht erheblich verschlechtern. Durch die Verschmälerung der Fahrbahnbreiten auf ein Mindestmaß soll der „Kleine Stachus“ als Straßenplatz mit erweiterten Fußgängerbereichen im Vorfeld der Gebäude entwickelt werden.