

2.3 BEREITS VORLIEGENDE UNTERSUCHUNGEN

2.3.1 RAHMENPLANUNG 1980

Die Rahmenplanung aus dem Jahr 1980 zeigt viele Ansätze für die sinnvolle gemeindliche Entwicklung auf. Sie sollte vor allem als Leitfaden für die städtebauliche Entwicklung der Gemeinde Gröbenzell dienen, auf dessen Grundlage jeweils für Teilbereiche Bebauungspläne abgeleitet wurden.

Die in der Rahmenplanung aufgezeigten Ziele wurden aber zum Beispiel im Rahmen der umgesetzten Bebauungspläne nur in wenigen Bereichen berücksichtigt.

Themen aus der Rahmenplanung waren u.a.:

- Großräumliche Lage und Gebietsstruktur (zum Beispiel überörtliche Verkehrserschließung)
- Charakteristische Gemeindestruktur (zum Beispiel Sozialstruktur)
- Siedlungs- und Baustruktur (zum Beispiel Ortsbild)
- Bevölkerung und Einwohnerverteilung
- Wirtschaftsstruktur
- Gemeinbedarf, Sozial- und Gesundheitswesen
- Grünstruktur
- Innerörtliche Verkehrsstruktur

Die Rahmenplanung stellt eine gesamtheitliche Betrachtung dar, bietet aber nicht gezielt Maßnahmen an, die umgesetzt werden können. Des Weiteren bestehen auf Grundlage der Rahmenplanung keine Fördermöglichkeiten durch die Städtebauförderung.

Der Darstellungsmaßstab der Rahmenplanung ist wesentlich grober als im ISEK und das Zentrum wird nicht fokussiert betrachtet. Darüber hinaus ist die Rahmenplanung knappe 40 Jahre alt. So war es für den Planungsprozess des ISEK ein wesentlicher Schritt, die wichtigen Planungsansätze aus der Rahmenplanung in die heutige Zeit zu übersetzen und weiter zu entwickeln.

2.3.2 VERKEHRSERHEBUNG

Der Gemeinde liegt eine Verkehrserhebung aus dem Jahr 2012 vom Ingenieurbüro Schuh & Co. GmbH vor. Im Folgenden werden insbesondere die für das Untersuchungsgebiet relevanten Ergebnisse dargestellt.

Schwerlastverkehr

Aus der Verkehrserhebung geht bezüglich des Schwerlastverkehrs eine besonders starke Betroffenheit der Augsburg- und Olchinger Straße (Staatsstraße 2345) mit bis zu 420 und am östlichen Ortsrand sogar 620 LKW/10 Stunden hervor. Die Lena-Christ-Straße und die Puchheimer Straße sind mit bis zu 260 LKW

/10 Stunden ebenfalls vergleichsweise stark belastet. Die Bahnhof-, Schubert- und Freyastraße sind mit 160 LKW /10 Std. im Vergleich weniger stark belastet.

Kfz- Verkehr

Bezogen auf die Gesamtverkehrsbelastung durch Kraftfahrzeuge (Kfz) weist die Olchinger Straße auf Höhe des Knotenpunktes Puchheimer-/Kirchenstraße einen 10-Stunden-Wert von 14.100 Kfz auf. In der Augsburger Straße nimmt die Belastung von 11.000 bis 8.400 Kfz zum Ortsrand hin ab. Zwischen 4.000 und 5.000 Kfz wurden auf der Puchheimer Straße gezählt, auf der Freyastraße knapp 6.000. In einer ähnlichen Größenordnung ist auch die Lena-Christ-Straße belastet. Der Wert der 10-Stunden-Erhebung für die Straße „Am Zillerhof“ liegt bei circa 4.000 Kfz, für die Eschenrieder Straße zwischen 2.600 und 4.300. Die Verkehrsbelastung der Bahnhof- und Schubertstraße liegt zwischen 3.600 und 5.300 Kfz.

Die am stärksten befahrenen Straßen sind demnach die Augsburger- und Olchinger Straße (Staatsstraße 2345). Vergleichsweise wenig befahren sind der südliche Abschnitt der Bahnhofstraße und die Kirchenstraße mit ca. 1.000 Kfz.

Radverkehr

Neben untergeordneter Nutzung der Wohnstraßen im gesamten Gemeindegebiet fokussiert sich der Radverkehr nach den vorliegenden Erhebungen dagegen vor allem auf die Bahnhof- und Kirchenstraße. Aus diesen Erhebungen resultieren hier Werte von bis zu 2.180 Radfahrer*innen/10 Stunden. In Verlängerung dieser Achse wird auch die Puchheimer Straße von Fahrradfahrenden rege genutzt. Der Radverkehr in der Olchinger- und der Augsburger Straße beschränkt sich hingegen auf circa 340 bis 420 Radfahrer*innen. Die weiteren Radverbindungen Richtung Norden (Am Zillerhof) und Richtung Süden (Alpenstraße) werden in untergeordnetem Umfang genutzt.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes (PGV-Alrutz, 2018) für Gröbenzell wurden im Jahre 2018 erneut eine Radverkehrszählung durchgeführt. Insgesamt

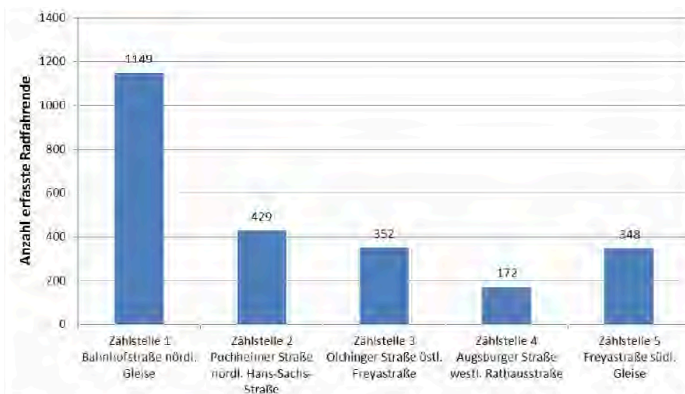


Abb. 8: Übersicht erfasste Radfahrer pro Zählstelle (PGV-Alrutz, 2018)

wurde an fünf Querschnitten gezählt. Auch hier zeigte sich, dass in der Bahnhofstraße mit 1.149 Radfahrer*innen die am meisten frequentierte Zählstelle war. In der Puchheimerstraße wurden 426 Radler*innen gezählt.

An den Zählstellen in der Olchinger Straße und Freyastraße wurden weitgehend die gleiche Anzahl mit 352 und 348 erfasst. An der Augsburgers Straße konnten am wenigsten Radfahrer*innen gezählt werden (172).

2.3.3 GEWÄSSERPFLEGE- UND -ENTWICKLUNGSPLAN

Der Gemeinde Gröbenzell liegt seit dem Jahr 1993 ein Gewässerpflegeplan für den Gröbenbach vor. In diesem werden Ziele und Maßnahmen für die weitere Entwicklung des Gröbenbachs in Bezug auf die Artenzusammensetzung sowie die Ufersicherung und den ökologischen Ausbau aufgeführt.

Der Gewässerentwicklungsplan der Gemeinde aus dem Jahr 2006 von Frauscher und Lichti listet darüber hinaus in einem Maßnahmenkatalog für die Bäche der Gemeinde auf, welche Maßnahmen zu ergreifen sind, um deren ökologischen Zustand zu verbessern. Die Maßnahmen sind nach „sofort umzusetzenden“, „kurzfristig umzusetzenden“, „vorrangig anzustrebenden“, „mittelfristig anzustrebenden“ und „nicht vordringlich anzustrebenden“ unterteilt. Behandelt werden folgende Gewässer:

- Großer Ascherbach
- Erlbach
- Geierstakenbach/ Filzgraben
- Kleiner Ascherbach
- Weißer Graben
- Gräben am Weiherweg, an der Gärtnerstraße, Graßfinger Straße, Akeleistraße

Die Defizite der Gewässer wurden nach verschiedenen Kriterien beurteilt:

- Abflussgeschehen
- Feststoffhaushalt
- Morphologie
- Wasserqualität
- Lebensgemeinschaften
- Landschaftsbild

Bedingt durch die an die Gewässer angrenzende Bebauung oder Verkehrsflächen können die Leitbilder im Betrachtungshorizont des Gewässerentwicklungsplans nicht vollständig umgesetzt werden, einige Defizite, wie die bereits vorhandenen Grundwasserabsenkungen, sind für diesen Zeitraum nicht zu

beheben.

Insgesamt stellt sich der ökologische Zustand der Gewässer im Gemeindegebiet nach dem Monitoring des Landesamt für Umwelt (LfU) als „schlecht“ dar

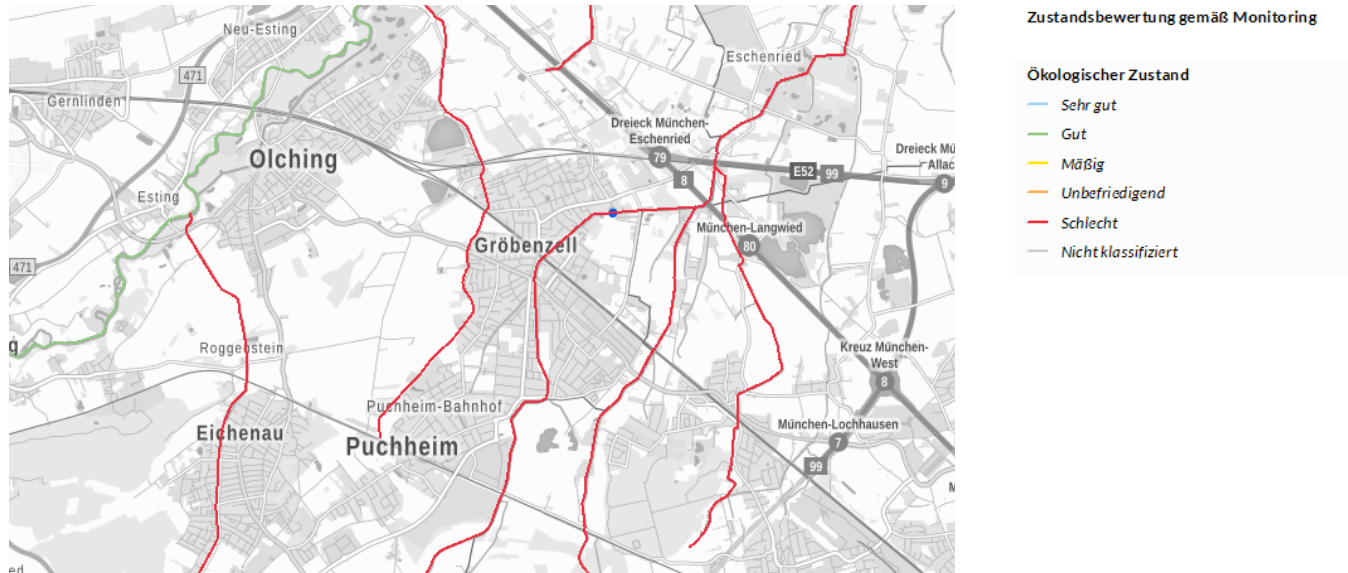


Abb. 9: Zustandsbewertung gemäß Monitoring (LfU) (siehe Abb. 9) (Quelle: Umweltatlas, LfU).

Folgende mögliche Gründe hierfür lassen sich u.a. aus dem vorliegenden Gewässerentwicklungs- und pflegeplan ableiten:

- Niedrige Wasserstände in heißen Sommern
- Nährstoffeinträge durch die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen
- Erhöhte Wassertemperaturen
- Hohe Fließgeschwindigkeiten durch begradigtes Bachbett

Auf die Berücksichtigung des Gewässerentwicklungsplans sowie des Gewässerpflegeplans für den Gröbenbach wird auf der Maßnahmenebene des ISEKs verwiesen. Unberührt davon sind die Leitbilder für die Fließgewässer in der Gemeinde und die daraus abgeleiteten Maßnahmen aus dem Gewässerentwicklungsplan sowie die Leitbilder des Gewässerpflegeplans von der Gemeinde umzusetzen, respektive eine Aktualisierung des Gewässerpflegeplans für den Gröbenbach anzustreben.

2.3.4 KLIMASCHUTZKONZEPT

Für den Landkreis Fürstentfeldbruck liegt ein Klimaschutzkonzept aus dem Jahr 2012 (Prof. Schaller UmweltConsult und TUM, 2012) vor, welches Handlungsfelder und Maßnahmen aufzeigt, wie die klimapolitischen Zielsetzungen des Landkreises erreicht werden können.

Diese Studie führt als Schlüsselprojekte für das Klimaschutzprojekt unter anderem Punkte auf, die auch für das ISEK Gröbenzell relevant sind:

- Anstreben von Innenentwicklung
- Steuerung und Sicherung von Nutzungsmischung
- Verbesserung der Fahrradabstellanlagen
- Privates Car-Sharing

2.3.5 RÄUMLICHE ENTWICKLUNGSSTRATEGIE LANDKREIS FFB

Der Landkreis Fürstentum hat für seine zukünftige räumliche Entwicklung im Jahr 2017 eine räumliche Entwicklungsstrategie (RES) erstellt. Wesentliche Punkte, die für die zukünftige Entwicklung Gröbenzells bedacht werden sollten, sind:

- Die langfristige Entwicklung einer Tangentialverbindung von Germering über Puchheim nach Gröbenzell und weiter Richtung Dachau soll angestrebt werden. Vorerst über Busverbindungen, langfristig wäre eine Stadtbahn denkbar.
- Für den Siedlungskörper Gröbenzells ist vorrangig Innenentwicklung vorgesehen, dabei soll eine Vielfalt an Wohnformen geschaffen werden.
- Der S-Bahn nahe Einzelhandel soll gestärkt und der Erreichbarkeitsvorteil damit genutzt werden (Ortszentrum).
- Der Ortsrand soll als Naherholungsraum gestärkt werden, v.a. entlang des Ascherbachs.
- Verkehrlich soll ein Radschnellweg entlang der S-Bahn entstehen und eine Taktverbesserung der S-Bahn angestrebt werden.

(03 Architekten GmbH, 2017)

2.3.6 VORLIEGENDE STRASSENPLANUNGEN KIRCHEN- UND BAHNHOFSTRASSE

Mit Bau einer Fuß- und Radunterführung in den 1970er Jahren wurde der Durchgangsverkehr aus der Kirchen- und Bahnhofstraße herausgenommen und über die Freyaunterführung abgeleitet. Die Umgestaltung der Kirchen- und Bahnhofstraße beschäftigt die Kommune schon lange. Bereits Mitte der 80er Jahre gab es Planungen für die Aufwertung der Ortsmitte. Seitdem wurden verschiedenste Planungsansätze und Gestaltungsvarianten von diversen Planer*innen entworfen.

Bis auf die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der Rathausstraße sowie die Aufwertung der bestehenden Unterführung wurde bislang jedoch keine der vorgelegten Planungen umgesetzt. Dies lässt sich auf verschiedene Gründe zurückführen. Zuerst ist hier wohl die Höhe der Kosten einer solchen Gesamtumgestaltung des öffentlichen Raumes zu nennen, die die Gemeinde

zu tragen hätte. Darüber hinaus schließen direkt an den öffentlichen Straßenraum die privaten Grundstücke der anliegenden Eigentümer an, die überwiegend wie öffentliche Flächen genutzt werden. Da die Gemeinde immer eine Planung „aus einem Guss“ beabsichtigte und eine durchgängige gestalterische Aufwertung des kompletten öffentlichen Raums anstrebt, müssten auch die privaten Eigentümer der Planung zustimmen und diese – auch finanziell - mittragen. Auf Grund der Vielzahl an Anlieger*innen, mit denen hier ein gemeinsam getragenes Konzept zu erarbeiten wäre, konnten die Planungsansätze bisher nicht umgesetzt werden. Durch das integrierte städtebauliche Konzept, welches in den nächsten Kapiteln vorgestellt wird, besteht nun die Chance auf eine mögliche Bezuschussung der privaten Eigentümer sowie der Gemeinde. Dadurch können Anreize für die Planung und Realisierung geschaffen werden.