

8 Sanierungsgebiet



8.1 FESTLEGUNG DES SANIERUNGSGEBIETS MIT SANIERUNGSATZUNG NACH § 142 ABS. 1 UND 3 BAUGB

Um die dargestellten Planungsziele zu erreichen und dadurch die festgestellten städtebaulichen Missstände im Sinne des § 136 BauGB zu beseitigen, soll ein Bereich im Ortszentrum entsprechend dem vorgeschlagenen Umgriff gemäß § 142 Abs. 1 und 3 BauGB als Sanierungsgebiet förmlich festgelegt werden.

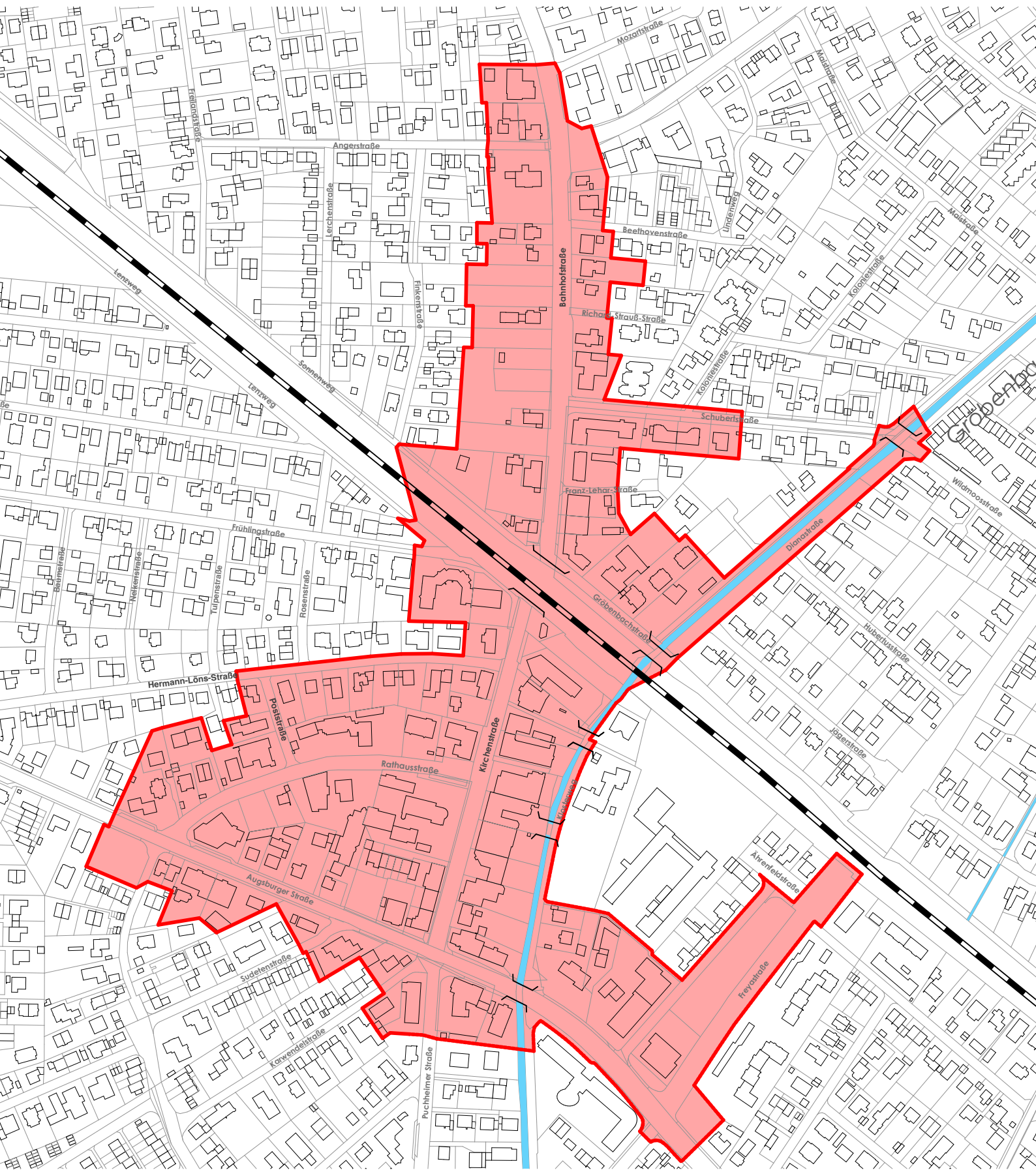
Die Sanierung dient der Behebung der in Kap. 5.1 beschriebenen Missstände, indem sie das betroffene Gebiet entsprechend § 136 Abs. 2 Satz 1 BauGB wesentlich verbessert. Letztlich gewährleistet die Gesamtmaßnahme, dass sowohl die Substanz- als auch die Funktionsmängel gemäß § 136 Abs. 2 BauGB beseitigt werden können. Darüber hinaus liegt die einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung der Gesamtmaßnahme im öffentlichen Interesse gemäß § 136 Abs. 1 BauGB. Die bisherige Entwicklung des Sanierungsgebiets zeigt, dass die beschriebenen Missstände ohne gezielte und geordnete Steuerung der Sanierung nicht behoben werden können. Nur durch umfassende Steuerung und Unterstützung einschließlich des Einsatzes öffentlicher Mittel sowie ein planvolles und aufeinander abgestimmtes Vorgehen kann die Beseitigung der Missstände ermöglicht werden und in Anbetracht der Sanierungsziele zum Erfolg führen.

Sanierungsgebiet

Der Vorschlag zum Sanierungsgebiet ist in Abb. 67 dargestellt.

Der Umgriff des Sanierungsgebiets beinhaltet den Kernbereich der innerörtlichen Nahversorgung, die Kirchen- und Bahnhofstraße, und somit eine wichtige Verbindung zwischen den beiden nördlich und südlich der Bahnlinie gelegenen Ortsteilen (Fuß- und Fahrradunterführung am Bahnhof). Im Sanierungsgebiet liegen der zentrumsnahe Abschnitt des Gröbenbachs inkl. der beidseitigen Straßen bis zur Schubertstraße, die Hermann-Löns-Straße bis zur Poststraße sowie die Rathausstraße mit den angrenzenden Privatgrundstücken.

Das Sanierungsgebiet umfasst somit einen großen Teil des Untersuchungsgebiets der vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB. Nur in den Randbereichen sind einige Siedlungsstrukturen, überwiegend Wohngebiete, in denen keine städtebaulichen Missstände und damit auch kein Sanierungsbedarf besteht, ausgenommen. Zusätzlich wurden in der Erarbeitung des ISEKs einige Grundstücke südlich der Augsburgs Straße von der Zweigstraße bis zum Gröbenbach aufgenommen. Im Süd-Osten wurde das Gebiet um die Tankstelle, das Autohaus, die Post und den Parkplatz inklusive der Freystraße erweitert. Damit sind jeweils auch die Kreuzungsbereiche Rathaus-/Augsburger Straße, Puchheimer-/Augsburger Straße sowie Freya-/Ochinger Straße



Sanierungsgebiet flächig
 Sanierungsgebiet Umgriff

Abb. 67: Sanierungsgebiet

miteingeschlossen. Die Analyse hat gezeigt, dass in diesen Bereichen für die nächsten 15 bis 20 Jahre Potenzial für Entwicklungen vorhanden ist.

8.2 BEGRÜNDUNG

Aus den Vorbereitenden Untersuchungen zeichnen sich als Schwerpunkte für die Behebung der städtebaulichen Missstände ab:

- Das Bahnhofsumfeld mit Unterführung wird seiner Funktion als Ort des Ankommens in der Gemeinde Gröbenzell nicht gerecht. Die Gestaltung der Unterführung sowie die Anknüpfung dieser an die Kirchen- und Bahnhofstraße bedürfen einer Aufwertung.
- Die Kirchen- und Bahnhofstraße als Nahversorgungsbereiche mit ihren Seitenstraßen (Rathausstraße, Hermann-Löns-Straße, Schubertstraße und Eschenrieder Straße) sind überwiegend als Verkehrsfläche gestaltet und werden ihrer Funktion als Ortszentrum mit Aufenthaltsqualität und mit abwechslungsreichem Nahversorgungsangebot nicht gerecht. Es fehlt an qualitativen Aufenthaltsbereichen, sinnvoller Zonierung des vorhandenen Raums für verschiedene Nutzungsansprüche und vielfältigen, qualitativ -hochwertigen Einkaufsmöglichkeiten insbesondere entlang der beiden Straßen. Die bauliche Dichte wird nicht in allen Bereichen dem zentralen Charakter der Straßen gerecht. Sie zeigt sich östlich und westlich der Kirchen- und Bahnhofstraße sehr heterogen.
- Der Gröbenbach bedarf einer Aufwertung in Bezug auf seine Funktion als Verbindungsachse zwischen dem Norden und Süden Gröbenzells. Zudem sind derzeit die Erlebbarkeit und Nutzbarkeit des Gröbenbachs nur unzureichend gegeben. Besonders im Zentrumsbereich fehlen die Verknüpfungen von der Kirchenstraße, aber auch der direkte Zugang zum Wasser über beispielsweise Freischankflächen/Aufenthaltsbereiche von Seiten der Kirchenstraße oder Zugänge vom Klosterweg aus.
- Die Bereiche entlang der Verkehrsachse der Augsburg- und Olchinger Straße (Staatsstraße) sowie die Knotenpunkte bedürfen einer Aufwertung und Neuordnung. Das gilt insbesondere für das Areal rund um die Tankstelle, den Autohandel und die Post mit dem anschließenden Parkplatz hinsichtlich der Etablierung von lagegerechten Nutzungen.

Diese Bereiche weisen schwerwiegende städtebauliche Missstände im Sinne des § 136 Abs. 2 BauGB sowohl hinsichtlich der Substanz als auch der Funktion auf. Ohne umfassende und einheitliche Steuerung in Form einer Sanierungsgesamtmaßnahme und Unterstützung durch geeignete Förderinstrumente wird dieser Funktionsverlust weiter fortschreiten und die städtebaulichen Män-

gel werden weiter zunehmen. Das Sanierungsgebiet umfasst daher Bereiche, in denen dringender Bedarf besteht, dass den Zielen des integrierten Entwicklungskonzepts entsprochen wird.

Neben der Finanzierung durch die Städtebauförderung kommen weitere Förderpartner, zum Beispiel weitere öffentliche Haushalte oder auch Dritte in Frage. Dazu werden von Bund und Ländern immer wieder Sonderprogramme, auch anderer Ressorts, aufgelegt.

Die Begründung zu den einzelnen Gebieten im Sanierungsumgriff ist nachstehend aufgeführt:

Bahnhofsumfeld

Der Bahnhof als Ort des Ankommens stellt einen wichtigen Verknüpfungspunkt zwischen den Hauptachsen Bahnhof- und Kirchenstraße dar und bedarf dringend einer Aufwertung und Aktivierung. Dazu ist eine aktive Erdgeschossnutzung der direkt anschließenden Gebäude sowie eine Aufwertung und verbesserte Gestaltung der Fuß- und Radunterführung zwingend nötig. Das Bahnhofsumfeld bedarf einer einheitlichen und mit der Straßenraumgestaltung der Bahnhof- und Kirchenstraße abgestimmten Neuordnung und -gestaltung. Die Übergänge müssen im Hinblick auf sinnvolle und sichere Führungen der Fuß- und Radwege in Zusammenhang mit den weiterführenden Straßen konzipiert werden.

Kirchenstraße

Die Sicherung der Nahversorgung als eine der Grundfunktionen des Zentrums kann nur durch eine Aufwertung und Erweiterung des derzeitigen Angebots langfristig erfolgreich sein. Der vorhandene Einzelhandel muss gestärkt und wenn möglich ergänzt werden, besonders rund um den Hauptmagnet Rewe in der Kirchenstraße. Die vom Quell- und Zielverkehr dominierte Straße im Zentrum bedarf einer Neuordnung und Aufwertung, um eine dem Ortszentrum entsprechende Aufenthaltsqualität zu gewährleisten und um soziale Treffpunkte herzustellen.

Trotz hohen Radverkehrsaufkommens, entsprechen die vorhandenen Radverkehrsanlagen teils nicht den Normen und die Radfahrer*innen sehen sich in vielen Situationen Gefahren ausgesetzt (zum Beispiel beim Linksabbiegen oder durch parkende Autos). Die Fassadengestaltung vor allem der östlichen Gebäudezeile der Kirchenstraße mischt verschiedene Baustile und erscheint optisch wenig ansprechend. Die westliche Kirchenstraße steht in ihrer städtebaulichen Dichte- und Höhenentwicklung in keinem Zusammenhang zur

gegenüberliegenden Straßenseite. Die Vorbereiche zu den Ladengeschäften weisen Mängel in der Gestaltung auf. Für Räder oder gar Räder mit Anhängern oder Lastenfahrräder fehlen zudem die Abstellmöglichkeiten.

Der Straßenraum ist dominiert von Längsparkern entlang der sehr breiten Fahrbahn. Im Straßenraum finden sich nur vereinzelt Bäume.

Die Rathausstraße als Seitenstraße der Kirchenstraße verfügt bereits heute über eine ansprechende Straßenraumgestaltung mit ortsbildprägender Begrünung. Im Rahmen des Rathausneubaus ist jedoch eine gestalterische Neuordnung des Platzes zwischen alter Schule, Kirche St. Johann Baptist und neuem Rathaus vorzusehen, um diesen Bereich als zentralen Treff- und Veranstaltungsraum für Märkte und große Feste aufzuwerten.

Eine weitere Seitenstraße, die Hermann-Löns-Straße, muss als wichtige Verbindung zwischen den Wohngebieten und dem Ortszentrum entsprechend verkehrssicher und für den Rad- und Fußverkehr optimiert ausgebaut werden, um das Ortszentrum von motorisiertem Individualverkehr zu entlasten.

Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße ist im nördlichen Abschnitt ab der Schubertstraße stärker als die Kirchenstraße vom Durchgangsverkehr dominiert, weil sie die Hauptverbindung zwischen den Ortsteilen über die Freyaunterführung darstellt. Die Bahnhofstraße führt für den motorisierten Verkehr südlich der Schubertstraße bis zur S-Bahn in eine Sackgasse und stellt einen klassischen Abhol- und Absetzpunkt für die S-Bahnfahrer dar. Die Überlagerung des Hol- und Bringverkehrs am Bahnhof mit dem Fahrradverkehr aus der Unterführung stellt eine Gefahrensituation dar. Die Gestaltung des Straßenraums ist mangelhaft. Die westliche Bahnhofstraße wird über den derzeit in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan überplant. Die derzeitige Bebauung entspricht hinsichtlich der Dichte- und Höhenentwicklung nicht einem Ortszentrum.

Sowohl die Eschenrieder- als auch die Schubertstraße dienen als wichtige Verbindungsachsen im Verkehrsnetz der Gemeinde, nicht nur für den motorisierten Verkehr, sondern auch für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Die Verkehrssicherheit für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen ist in diesen beiden Straßen nur unzureichend gegeben.

Neben der mangelhaften Straßengestaltung zeigt sich im nördlich der Bahn gelegenen Teil Gröbenzells auch ein Defizit an Versorgungseinrichtungen. So befindet sich dort zum Beispiel kein Vollsortimenter, sondern lediglich ein kleiner Discounter. Dieses Defizit wurde in den Beteiligungsveranstaltungen als Wunsch nach besserer Nahversorgung deutlich kommuniziert.

Augsburger- und Olchinger Straße

Die Bereiche entlang der Verkehrsachse der Augsburger- und Olchinger Straße (Staatsstraße) sind stark vom Verkehr dominiert und werden gerade östlich der Kirchenstraße durch die Nutzungen „Tankstelle“ und „Autohandlung“ ihrer zentralen Lage nicht gerecht. Durch eine städtebauliche Neuordnung könnten diese zentrumsnahen Flächen deutlich aufgewertet werden. Im Rahmen der Neuordnung kann eine verbesserte Anbindung des vorhandenen Parkplatzes anvisiert werden.

Zusammenfassende Begründung

Die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB zeigen klare Defizite und Mängel auf und liefern eine ausreichende Beurteilungsgrundlage für die Feststellung der Notwendigkeit der städtebaulichen Sanierung. Die Ziele der Sanierung sind in vorliegendem Bericht ausführlich dargelegt.

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wurden den Bürger*innen in mehreren Beteiligungsveranstaltungen die Sanierungsabsichten, die Notwendigkeit sowie die Ziele dargelegt und mit ihnen diskutiert. Durch die große Beteiligung mit positiver Rückmeldung, die Akzeptanz der Notwendigkeit sowie die Bereitschaft zur Mitwirkung und zur Veränderung ist eine Durchführbarkeit der Sanierung eindeutig gegeben. Es besteht ein großes öffentliches Interesse an der zeitnahen und zügigen Durchführung der Sanierung.

Durch die Sanierung sind keine Umsiedlungen oder ähnliche einschneidenden Maßnahmen erforderlich, die nachteilige Auswirkungen für die unmittelbar von der Sanierung Betroffenen darstellen würden. Im Gegenteil ist zu erwarten, dass für die Mehrzahl der Betroffenen nach der Umsetzung der Sanierung eine deutliche Verbesserung eintritt. Die möglichen temporären Einbußen durch Baustellentätigkeiten werden durch begleitende Maßnahmen soweit wie möglich eingegrenzt. Es sind somit keine nachteiligen Auswirkungen der städtebaulichen Sanierung zu erwarten.

Wegen des großen öffentlichen Interesses zur Umsetzung der Maßnahmen ist eine zügige Durchführung der Sanierung vorgesehen. Aufgrund der umfangreichen Maßnahmen ist für die Durchführung dabei ein Zeitrahmen von ungefähr 15 Jahren angesetzt. Dies ermöglicht der Gemeinde den erforderlichen Finanzrahmen für diese Investitionen über mehrere Jahre zu strecken und somit auch weitestgehend eine Finanzierung aus den eigenen Haushaltsmitteln. Im Sinne einer zügigen Umsetzung sollen zeitnah erste vorbereitende Maßnahmen wie die Überprüfung und Aktualisierung der vorliegenden Studie „Belebung des Ortszentrums“ aus dem Jahr 2010 zur gestalterischen Aufwertung und Neuordnung des Straßenraums der Kirchen- und Bahnhofstraße oder

die bauliche Umsetzung von Nutzungsänderungen/ -ergänzungen von gemeindlichen Liegenschaften - hier explizit die ehemalige Polizeiinspektion, die Nachfolgenutzung der Liegenschaft an der Poststraße, sowie die Entwicklung auf den Grundstücken im Bebauungsplan „westliche Bahnhofstraße“ - durchgeführt werden, um auf diese Weise wichtige Signale an die Öffentlichkeit zu senden.

Im Sinne einer gesamtheitlichen Betrachtung und der Notwendigkeit zur Lösung vielschichtiger Problemstellungen mit zahlreichen Zielkonflikten ist die einheitliche Durchführung der Sanierung zwingend erforderlich.

8.3 SANIERUNGSVERFAHREN IM VEREINFACHTEN VERFAHREN NACH § 142 ABS. 4 BAUGB

Bei der Wahl des Sanierungsverfahrens sind die engen Grenzen des Baugesetzbuches (BauGB) einzuhalten. Die Wahl des Sanierungsverfahrens ist hierbei keine Ermessenssache, sondern durch die Rechtsprechung eindeutig definiert. Aufgrund der Lage in unmittelbarer Nähe zu München und dem direkten S-Bahnanschluss, ist das Preisniveau in Gröbenzell bereits sehr hoch. Daher ist im Zuge der Sanierung nur mit unerheblichen, sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen zu rechnen. Darüber hinaus wird nicht von einer Erschwerung des Sanierungsverfahrens aufgrund plötzlicher, durch die Sanierung ausgelöster, spekulativer Entwicklungen auf dem Bodenmarkt ausgegangen. Somit sind die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften im dritten Abschnitt des Baugesetzbuchs (Bodenrecht §§ 152–156a BauGB) nicht anzuwenden. In der Sanierungssatzung kann deshalb die Anwendung dieser Vorschriften ausgeschlossen werden (§ 142 Abs. 4 BauGB). Die Sanierung findet daher im vereinfachten Verfahren (§ 142 Abs. 4 BauGB) statt.

Im vereinfachten Verfahren ist es nicht notwendig, sämtliche Vorhaben und Rechtsvorgänge einer sanierungsrechtlichen Genehmigungspflicht zu unterwerfen. Die Wahl der erforderlichen Genehmigungsvorbehalte ist nach dem Umfang der Zielsetzung der Sanierung zu treffen.

Für die angestrebte Sanierung der Wohn- und Mischgebiete, öffentlichen Grün- und Freiflächen, öffentlichen Straßenräume und Bereich der sozialen Infrastruktur ist eine Genehmigungspflicht nach § 144 Abs. 1 BauGB für Bauvorhaben und schuldrechtliche Verträge über den Gebrauch oder die Nutzung eines Grundstücks, Gebäudes oder Gebäudeteils mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr nicht erforderlich. Durch die vorhandenen Bebauungspläne und in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne mit eindeutigen Gebietskategorien nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) sind in diesen Bereichen

wesentliche Änderungen hinsichtlich Gebäudestellung, Dichte und Nutzungen nicht ohne Änderung der Bebauungspläne möglich.

Eines Genehmigungsvorbehaltes gemäß § 144 Abs. 2 BauGB bedarf es nicht. § 144 Abs. 2 BauGB betrifft den gesamten Grundstücksverkehr, dessen Regulierung und Steuerung zur Umsetzung der Sanierungsziele nicht erforderlich ist. Der Ausschluss von § 144 Abs. 2 BauGB bedingt, dass gemäß § 143 Abs. 2 Satz 4 BauGB der Sanierungsvermerk im Grundbuch entfällt, welcher in Sanierungsgebieten von den Grundeigentümerinnen und -eigentümern meist kritisch gesehen wird. Der Verzicht auf die Verfügungssperre des § 144 Abs. 2 BauGB steht auch einer zügigen Durchführung der Sanierung nicht entgegen. Die Sanierung soll spätestens in der maximal möglichen Sanierungsfrist von 15 Jahren gem. § 142 Abs. 3 BauGB abgeschlossen werden.