

Gemeinde Gröbenzell

INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

Abschlussbericht | Juli 2019



Auftraggeberin:

Gemeinde Gröbenzell

Rathaus
Danziger Straße 23
82194 Gröbenzell
Vertreten durch:
Martin Schäfer, Erster Bürgermeister
Fachliche Betreuung:
Markus Groß und Melanie Bischoff

Auftragnehmerin:

**DRAGOMIR
STADTPLANUNG**



DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH

Nymphenburgerstraße 29
80335 München

Bearbeitung durch:
Dipl.-Ing. (FH) Sigrid Hacker,
Landschaftsarchitektin ByAK
Constanze Bock,
M.Sc. Umweltplanung und Ingenieurökologie

25.07.2019

Beschluss über das ISEK im Gemeinderat

29.07.2019 - 06.09.2019

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
(gem. § 139 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4 Abs. 2
BauGB) zum ISEK und Sanierungsgebiet

07.11.2019

Beschluss der Sanierungssatzung im
Gemeinderat Gröbenzell

Gefördert durch die
Regierung von Oberbayern
im Programm der Städte-
bauförderung „Aktive Stadt-
und Ortsteilzentren“

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Oberste Baubehörde im
föderischen Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr



Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	2
1.1	Anlass und Zielsetzung	3
1.2	Rechtliche Ausgangslage und Rahmenbedingungen.....	4
2	Grundlagen	6
2.1	Gemeinde Gröbenzell.....	7
2.1.1	Lage im Raum	7
2.1.2	Landes- und Regionalplanung	7
2.1.3	Flächennutzungsplan	11
2.1.4	Bebauungspläne	11
2.1.5	Historische Entwicklung	11
2.2	Das Untersuchungsgebiet	13
2.2.1	Lage und Größe	13
2.2.2	Gemeindliche Grundstücks- und Eigentumsverhältnisse	13
2.3	Bereits vorliegende Untersuchungen	15
2.3.1	Rahmenplanung 1980	15
2.3.2	Verkehrserhebung	15
2.3.3	Gewässerpflege- und -entwicklungsplan	17
2.3.4	Klimaschutzkonzept	18
2.3.5	Räumliche Entwicklungsstrategie Landkreis FFB	19
2.3.6	Vorliegende Straßenplanungen Kirchen- und Bahnhofstraße	19
3	Planungsprozess und Beteiligungsverfahren	22
3.1	Methodik und Projektablauf	23
3.1.1	Integrierter Planungsansatz und Planungsablauf	23
3.1.2	Steuerkreis zur laufenden Abstimmung	24
3.2	Frühzeitige und kontinuierliche Einbindung der	
	Öffentlichkeit	25
3.2.1	Mobiler Stand am 15. und 16.07.2017	25
3.2.2	Planungswerkstatt am 12.07.2018	27
3.2.3	Kontinuierliche Information der Öffentlichkeit im Internet	28
4	Bestandsaufnahme.....	30
4.1	Naturräumliche Gegebenheiten	31
4.2	Bindungen	32
4.2.1	Schutzgebiete	32
4.2.2	Boden- und Baudenkmäler	33
4.2.3	Bebauungspläne	33
4.2.4	Altlasten	33
4.3	Siedlungsstruktur	35
4.4	Grün- und Freiflächen.....	36
4.4.1	Öffentliche Grünflächen und Freiräume	36
4.4.2	Sport- und Spielplätze	39
4.4.3	Private Freiflächen	40
4.5	Kultur und Tourismus	41
4.5.1	Kultureinrichtungen und Veranstaltungen	41
4.5.2	Tourismus	42
4.5.3	Gastronomie	43

4.5.4	Rad- und Wanderwege	43
4.6	Einzelhandel und Gewerbe	45
4.6.1	Kundenherkunft	45
4.6.2	Besuchszweck, - Häufigkeit, Dauer und Aufenthaltsort	45
4.6.3	Verkehrsmittelwahl	46
4.6.4	Angebotssituation	46
4.7	Nutzungen und Nahversorgung	47
4.7.1	Nahversorgung	47
4.7.2	Nutzungen	47
4.8	Baulücken	49
4.9	Soziale Infrastruktur	51
4.10	Verkehr	53
4.10.1	Motorisierter Individualverkehr	53
4.10.2	Fuß- und Radverkehr	53
4.10.3	Ruhender Verkehr	55
4.10.4	ÖPNV	57
4.11	Bevölkerungsentwicklung und Wachstum	59
4.11.1	Entwicklung der Bevölkerung von 1950- 2015	59
4.11.2	Wanderungen Rückblick	59
4.11.3	Geburtenzahlen und Altersverteilung	60
4.11.4	Prognose Wanderungen	61
4.12	Vertiefte Betrachtung Untersuchungsgebiet	
	Ortszentrum	63
4.12.1	Freiraum und Ortsbild	63
4.12.2	Nutzungen	67
5	Integrierte und querschnittsbezogene Analyse	70
5.1	Defizite und Konflikte	71
5.1.1	Gesamtort	71
5.1.2	Untersuchungsgebiet	76
5.2	Potenziale und Qualitäten	81
5.2.1	Gesamtort	81
5.2.2	Untersuchungsgebiet	85
6	Handlungsfelder und Ziele	90
6.1	Handlungsfelder	91
6.2	Ziele	92
7	Integriertes Entwicklungskonzept und Maßnahmen	96
7.1	Ortszentrum (Untersuchungsgebiet)	99
7.1.1	Rahmenplan	99
7.1.2	Neuordnungsvorschläge der Kirchen- und Bahnhofstraße	108
7.2	Wohnquartiere	115
7.3	Gewässer, Frei- und Grünräume	118
7.4	Gewerbegebiet	122
7.5	Soziales, Bildung und Kultur	124
7.6	Mobilität und Vernetzung	127

8	Sanierungsgebiet.....	134
8.1	Festlegung des Sanierungsgebiets mit	
	Sanierungssatzung nach § 142 Abs. 1 und 3 BauGB	135
8.2	Begründung	137
8.3	Sanierungsverfahren im vereinfachten Verfahren nach § 142	
	Abs. 4 BauGB.....	141
9	Ausblick - die nächsten Schritte	144
10	Maßnahmenkatalog mit Kosten- & Finanzierungsübersicht	148
11	Literatur- und Abbildungsverzeichnis	166

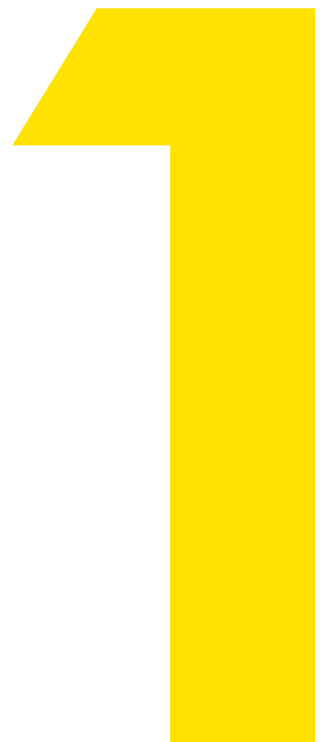
ANLAGE 1 ZUM ABSCHLUSSBERICHT

Dokumentation Öffentlichkeitsbeteiligungen

mobiler Stand

Planungswerkstatt

1 Einführung



1.1 ANLASS UND ZIELSETZUNG

Die Gemeinde Gröbenzell ist durch ihre direkte Lage an der Stadtgrenze zur Landeshauptstadt München und der guten Nahverkehrsanbindung den Einflüssen und Auswirkungen der Landeshauptstadt unmittelbar ausgesetzt. Durch den in München seit den 1970er Jahre stattfindenden Bevölkerungsanstieg hat sich auch die Gemeinde Gröbenzell von einer Ansammlung von Gebäuden rund um den Bahnhofpunkt in den 1950er Jahren zu einer Gemeinde mit circa 20.000 Einwohner*innen entwickelt.

Das Bevölkerungswachstum der 1970er bis 1990er Jahre führte zur starken Erweiterung der Wohnbauflächen und wandelte Gröbenzell in einen Wohnstandort für Pendler*innen nach München. Innerhalb eines räumlich kleinen Gewerbegebietes gibt es auch Arbeitsplätze vor Ort.

Bereits in den letzten zwanzig Jahren hat sich das Bevölkerungswachstum verlangsamt, da die Flächenpotenziale der Gemeinde weitgehend ausgeschöpft sind. Dem vorhandenen Wohnraumdruck auf die Gemeinde wird daher überwiegend nur durch die Umstrukturierung bestehender Wohngebiete bzw. durch eine verträgliche Nachverdichtung begegnet werden können.

Da sich Gröbenzell erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu entwickeln begann, weist der Ort keinen typischen, historisch gewachsenen Ortskern auf. Das Zentrum bildet sich um den S-Bahnhof, der ausschlaggebend für die Entwicklung der Gemeinde war. Im Ort ist darüber hinaus kein einheitliches Erscheinungsbild zu erkennen, verschiedenste Baustile und Gebäudehöhen mischen sich. Die Straßenräume insbesondere in der Ortsmitte lassen eine Gestaltung, die ihrer Funktion gerecht wird, vermissen. Das Zentrum kann nur schwer als solches wahrgenommen werden und bedarf einer Aufwertung in gestalterischer, aber auch funktioneller Sicht, wie einer Erhöhung der Angebotsvielfalt. Die Anbindungen an die Wohnquartiere im Norden wie auch im Süden des Zentrums müssen ebenfalls aufgewertet werden, um die Erreichbarkeit des Zentrums für die Bürger*innen zu verbessern.

1.2 RECHTLICHE AUSGANGSLAGE UND RAHMENBEDINGUNGEN

Die Gemeinde Gröbenzell hat sich daher um die Aufnahme in die Städtebauförderung beworben; die Bewerbung war erfolgreich und eine entsprechende Rahmenbewilligung der Regierung von Oberbayern wurde der Gemeinde Gröbenzell am 11.05.2017 erteilt.

Entsprechend den Städtebauförderungsrichtlinien und der aktuell gültigen Verwaltungsvereinbarung 2018 (VV Städtebauförderung 2018) zwischen Bund und Länder zur Städtebauförderung ist als Grundlage für die Förderung von Maßnahmen innerhalb eines Sanierungsgebiets die Erstellung eines Entwicklungskonzeptes erforderlich. Im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) sind die Stärken und Schwächen in einer querschnittsbezogenen Analyse aller relevanten Fachbereiche herauszuarbeiten und darauf aufbauend die Ziele und Zwecke der zukünftigen Entwicklung sowie die hierfür erforderlichen Maßnahmen inklusive einer Kosten- und Finanzierungsübersicht unter Einbindung und Beteiligung der Bürger*innen zu erarbeiten.

Unter Umständen ist darüber hinaus auch das formale Verfahren einer Vorbereitenden Untersuchung (VU) nach § 141 BauGB erforderlich. Die VU soll alle relevanten Beurteilungsgrundlagen zusammentragen, die erforderlich sind, um über die Notwendigkeit der Sanierung zu entscheiden.

2 Grundlagen



2.1 GEMEINDE GRÖBENZELL

2.1.1 LAGE IM RAUM

Die Gemeinde Gröbenzell liegt am östlichen Rand des Landkreises Fürstentum, direkt angrenzend an das Stadtgebiet der Landeshauptstadt München. Mit 6,4 km² Fläche gehört Gröbenzell zu den flächenmäßig kleineren Kommunen des Landkreises. Das Siedlungsgebiet ist mit der Nachbarstadt Puchheim so nah zusammengewachsen, dass der südliche Ortsrand praktisch nicht mehr zu erkennen ist und ein fließender Übergang zwischen den beiden Orten besteht. Südlich der Gemeinde, auf Lochhausener Stadtbezirksgebiet, liegt das geplante Erholungsgebiet Böhmerweiher, im Nordwesten das bestehende Naherholungsgebiet Olchinger See und der Kleine Olchinger See (auch Gröbenzeller See). Die bebauten Bereiche Gröbenzells sind im Norden durch die Güterbahnlinie zum Rangierbahnhof München Nord begrenzt. Im Osten verläuft die Grenze entlang des Schulareals, entlang der Gröbenbach- und Moosstraße und im Süden grenzt die Bebauung direkt an den Münchner Stadtteil Lochhausen und die Stadt Puchheim. Gröbenzell wird durch die Fernverkehrsbahnlinie München-Augsburg / S-Bahnlinie S3 durchschnitten. Im Westen bildet der Lauf des Ascherbachs – auch Großer Ascherbach genannt – die Grenze der Bebauung. Über die S-Bahnlinie 3 ist Gröbenzell mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut an die Landeshauptstadt München angebunden, die Fahrzeit zum Hauptbahnhof München beträgt derzeit rund 21 Minuten.

2.1.2 LANDES- UND REGIONALPLANUNG

Gröbenzell liegt gemäß der Darstellung des Landesentwicklungsprogramms Bayern (Stand 2018) im Verdichtungsraum der Metropole München (Anhang 2 Strukturkarte).

Entwicklung und Ordnung der Verdichtungsräume

Die Verdichtungsräume sollen so entwickelt und geordnet werden, dass

- sie ihre Aufgaben für die Entwicklung des gesamten Landes erfüllen,
- sie bei der Wahrnehmung ihrer Wohn-, Gewerbe- und Erholungsfunktionen eine räumlich ausgewogene sowie sozial und ökologisch verträgliche Siedlungs- und Infrastruktur gewährleisten,
- Missverhältnissen bei der Entwicklung von Bevölkerungs- und Arbeitsplatzstrukturen entgegengewirkt wird,
- sie über eine dauerhaft funktionsfähige Freiraumstruktur verfügen und
- ausreichend Gebiete für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung erhalten bleiben.



Abb. 1: Luftbild der Gemeinde Gröbenzell

Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung in Verdichtungsräumen

Gemäß den Zielen des Regionalplans (Planungsregion 14) vom 25.02.2019 (vgl. Abb. 2) stellt Karte 1 Raumstruktur Gröbenzell als Grundzentrum dar. Die Gemeinde liegt außerdem im Verdichtungsraum der Landeshauptstadt München. Die nächsten Mittelzentren sind Germering, Dachau und Fürstenfeldbruck.

Gröbenzell ist im Regionalplan gem. Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ als Wohnbaufläche sowie im Bereich des bestehenden Gewerbegebiets als gewerbliche Baufläche dargestellt. Die gesamte Gemeindefläche, bis auf einen kleinen Bereich westlich des großen Ascherbachs, ist als Hauptsiedlungsbereich dargestellt. In Richtung Eichenau, Olching und Lochhausen ist ein Trenngrün festgelegt, ein regionaler Grünzug umspannt die gesamte Siedlungsfläche. Östlich der Gemeinde ist ein landschaftliches Vorbehaltsgebiet dargestellt. Entlang des Gröben- und Ascherbachs sind regionale und überörtliche Biotopverbundsysteme dargestellt. Darüber hinaus ist die bestehende S-Bahn-Strecke mit Haltepunkt festgelegt. (Quelle RVP München, 2019)

Der Regionalplan trifft dazu u.a. folgende Aussagen:

- „Grundzentren sollen die Bevölkerung ihres Nahbereichs mit Gütern und Dienstleistungen des Grundbedarfs in zumutbarer Erreichbarkeit versorgen.“ (zu A II)
- „In den Hauptsiedlungsbereichen ist eine über die festgelegte organische Entwicklung hinausgehende Siedlungsentwicklung möglich.(...) Der Schwerpunkt sollte dabei vor allem durch Innenentwicklung oder die Erschließung von Flächen in Anbindung an bestehende Siedlungseinheiten abgedeckt werden.(...)“ (zu B II)
- „Die Erholungsvorsorge, d.h. die Verfügbarkeit und Nutzbarkeit siedlungsnaher, landschaftlich geprägter Bereiche für die Kurzzeit- und Naherholung, ist gerade in einem siedlungsstrukturell dynamischen Raum mit erheblichem Siedlungs- und Erholungsdruck von besonderer Bedeutung. Die Ausweisung regionaler Grünzüge trägt dazu bei, siedlungsnaher Erholungsräume in der Region zu sichern bzw. zu verbinden.“ (zu B II) (Quelle RVP München, 2019)

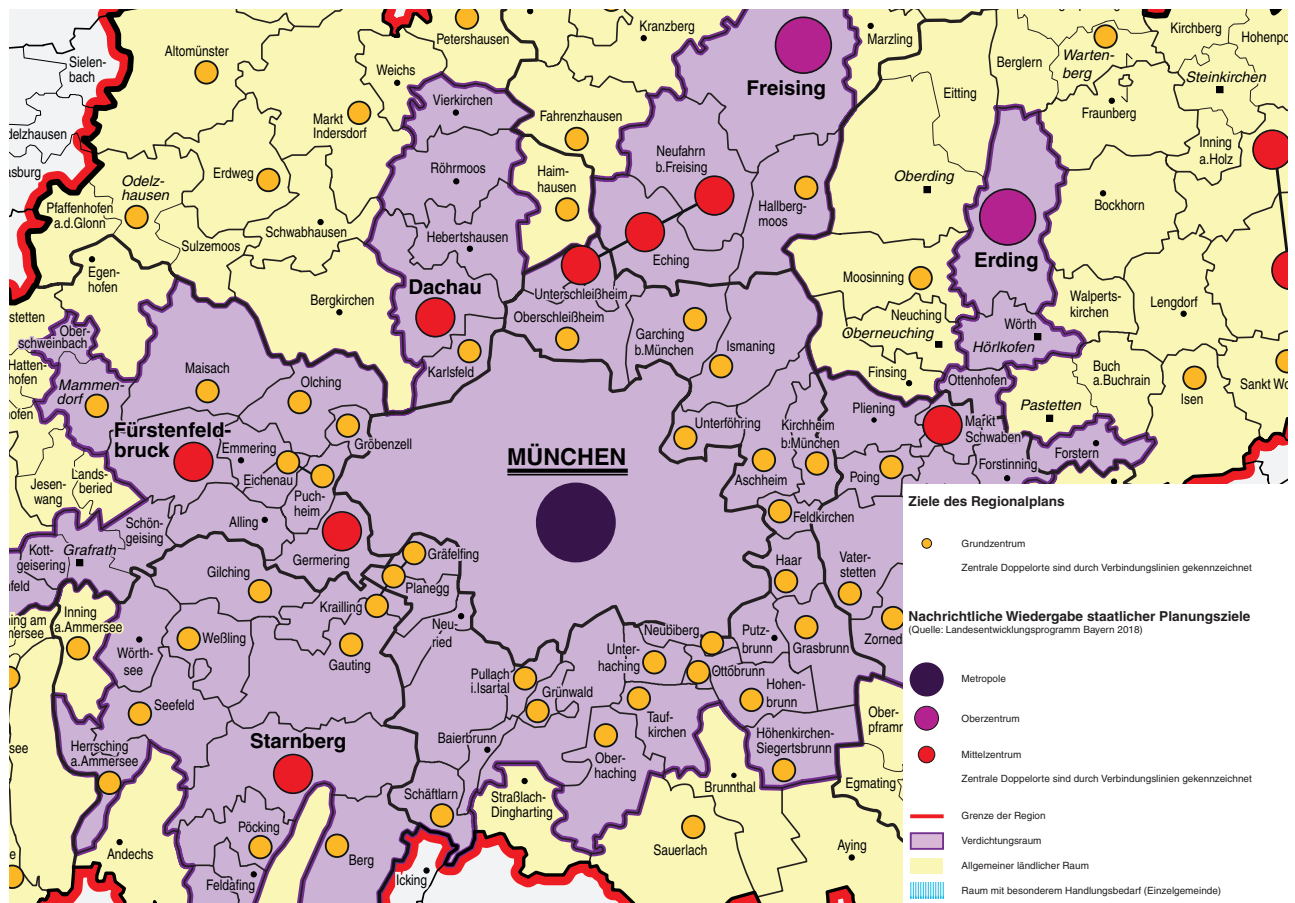


Abb. 2: Karte 1 des Regionalplans: Raumstruktur

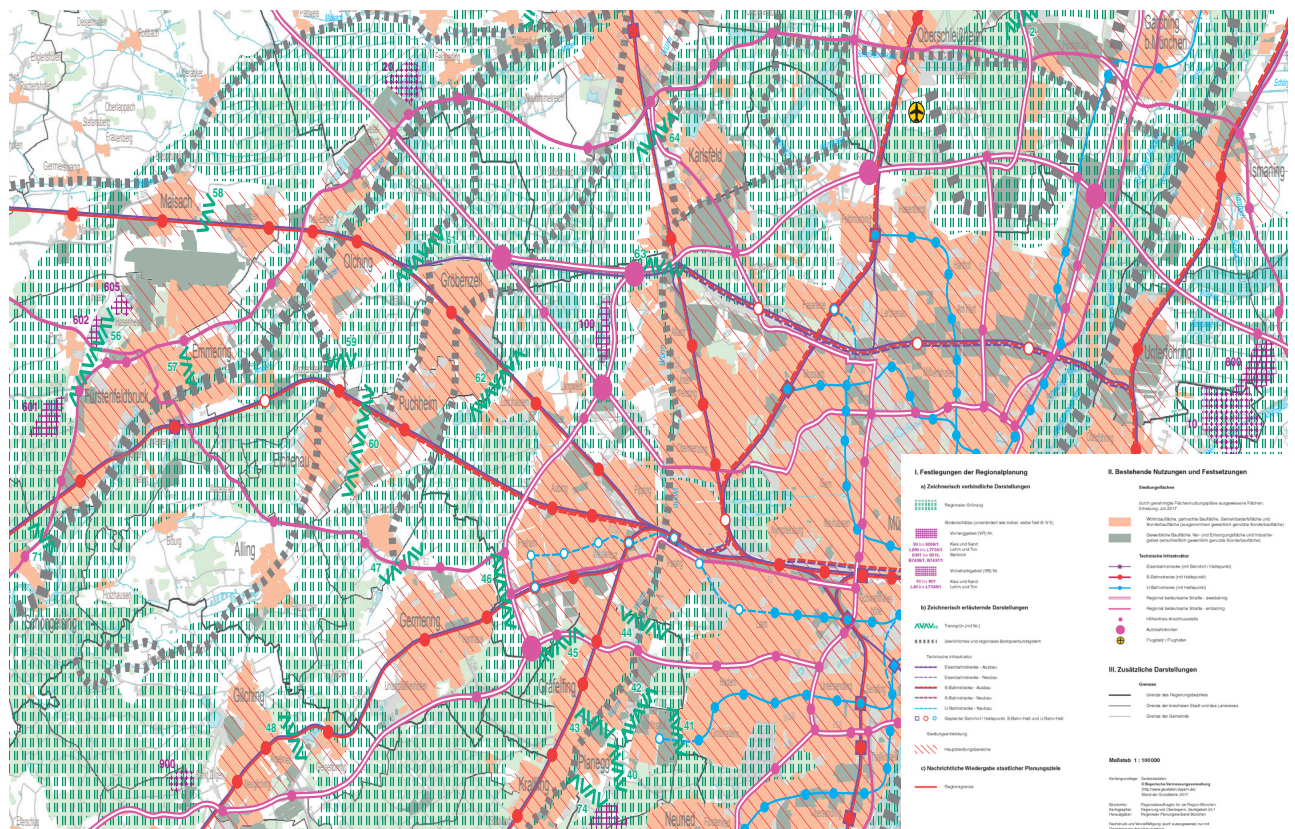


Abb. 3: Karte 2 des Regionalplans: Siedlung und Versorgung

2.1.3 FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Der Flächennutzungsplan (FNP) aus dem Jahr 1997 stellt für weite Teile des Siedlungsgebiets WA oder WR dar. Die Kirchen- und Bahnstraße flankierend ist ein Kerngebiet dargestellt. Entlang der Augsburger- und Olchinger Straße zeigt der FNP überwiegend Mischgebiet, entlang der Rathausstraße überwiegend Gemeinbedarfsflächen.

2.1.4 BEBAUUNGSPLÄNE

Die Gemeinde ist bis auf kleine Flächen entlang der Parkstraße, rund um den Wohnungsblock Freilandstraße/Sonnenweg, entlang des kleinen Ascherbachs an der Hans-Sachs-Straße, zwischen Rosen- und Tulpenstraße sowie rund um den Wohnblock zwischen Graßfinger Straße und Akeleistraße mit Bebauungsplänen belegt. (vgl. Kapitel 4.2.3)

2.1.5 HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Die Gemeinde Gröbenzell hat sich historisch durch den Bau der Straße zwischen Olching und Lochhausen entwickelt. Die „Gröbenhüter“, ursprünglich mit der Aufgabe der Straßenpflege betraut, wandelten sich ab circa 1630 zu Zöllnern, die an ihrem Zollhaus am Gröbenbach die Zölle erhoben haben. Daher stammt auch der Name des Ortes. Nach und nach haben sich um das Zollhaus herum Kleinbauern und Torfstecher angesiedelt. Durch den Bau der Bahnlinie mit Bahnhaltepunkt im Jahr 1898 setzte ein erstes Bevölkerungswachstum ein, 1952 wurde die Gemeinde gegründet und im Jahr 1962 hatte Gröbenzell bereits circa 7.000 Einwohner*innen. Durch den Aufschwung Münchens und die gute verkehrliche Anbindung an die Arbeitsplätze in der Landeshauptstadt kam es zu einem sprunghaften Bevölkerungswachstum auf rund 14.000 Einwohner*innen im Jahr 1972, als aus dem Bahnhof im Rahmen der olympischen Spiele ein S-Bahnhalt wurde. (Hell, 1996)

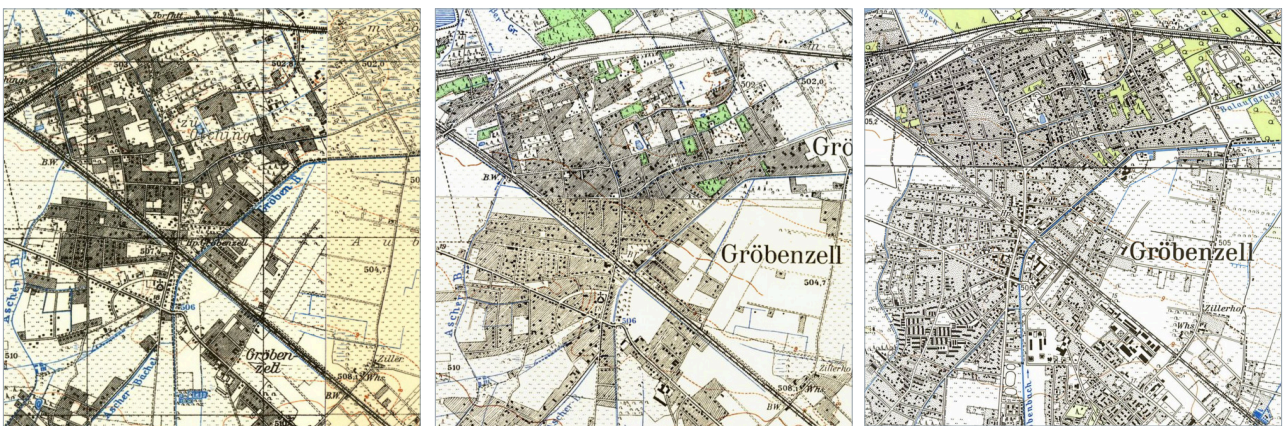


Abb. 4: Historische Entwicklung Gröbenzells - von links nach rechts: 1940, 1972, 1982



2.2 DAS UNTERSUCHUNGSGEBIET

2.2.1 LAGE UND GRÖSSE

Das mit der Regierung von Oberbayern abgestimmte Untersuchungsgebiet hat eine Fläche von 46,2 ha und umfasst das Ortszentrum um die Kirchen-, Bahnhof- und Rathausstraße und die direkt anschließenden Wohngebiete. Im Norden verläuft die Grenze des Untersuchungsgebiets entlang der Bahnhofstraße und wird durch die Eschenrieder Straße, die Maistraße und den Gröbenbach begrenzt. Westlich des Gröbenbachs erstreckt sich das Gebiet weiter in Richtung Süden, entlang der Augsburger Straße bis hin zur Garten- und Frühlingsstraße.

Der Umgriff wurde im Laufe des ISEK-Prozesses zweimal erweitert. Bei der ersten Erweiterung wurden die Grundstücke westlich der Bahnhofstraße mit aufgenommen. Für dieses Gebiet befindet sich derzeit ein Bebauungsplan in Aufstellung, der auf Basis des Ergebnisses eines vorgeschalteten Wettbewerbs entwickelt wird. Die Bebauung der Bahnhofstraße ist ein zentraler Aspekt für die Entwicklung des Zentrums. Die zweite Anpassung wurde südlich der Augsburger Straße vorgenommen. Hier wurde der Umgriff um wichtige Anknüpfungspunkte erweitert. Die Verknüpfung des Zentrums über die stark verkehrlich belastete Augsburger Straße (Staatsstraße) soll somit genauer betrachtet werden können.

2.2.2 GEMEINDLICHE GRUNDSTÜCKS- UND EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

Im Untersuchungsgebiet gehören der Gemeinde einige Flächen westlich der Bahnhofstraße. Auch entlang der Rathausstraße sind einige Grundstücke im Eigentum der Gemeinde, wie beispielsweise die „Alte Schule“, der ökumenische Sozialdienst und der angrenzende temporäre Parkplatz. Miteigentümerin ist die Gemeinde an der Fläche der Polizei an der Augsburger Straße. Der Parkplatz Ährenfeldschule sowie die straßenbegleitenden Flächen am nördlichen Gröbenbach sind ebenfalls gemeindliches Eigentum.

Die restlichen Flächen des Untersuchungsgebiets befinden sich nicht in gemeindlichem Eigentum. Daher sind bei Planungen, die diese Flächen betreffen, die Eigentümer frühzeitig zu informieren und in den Planungsprozess einzubinden.

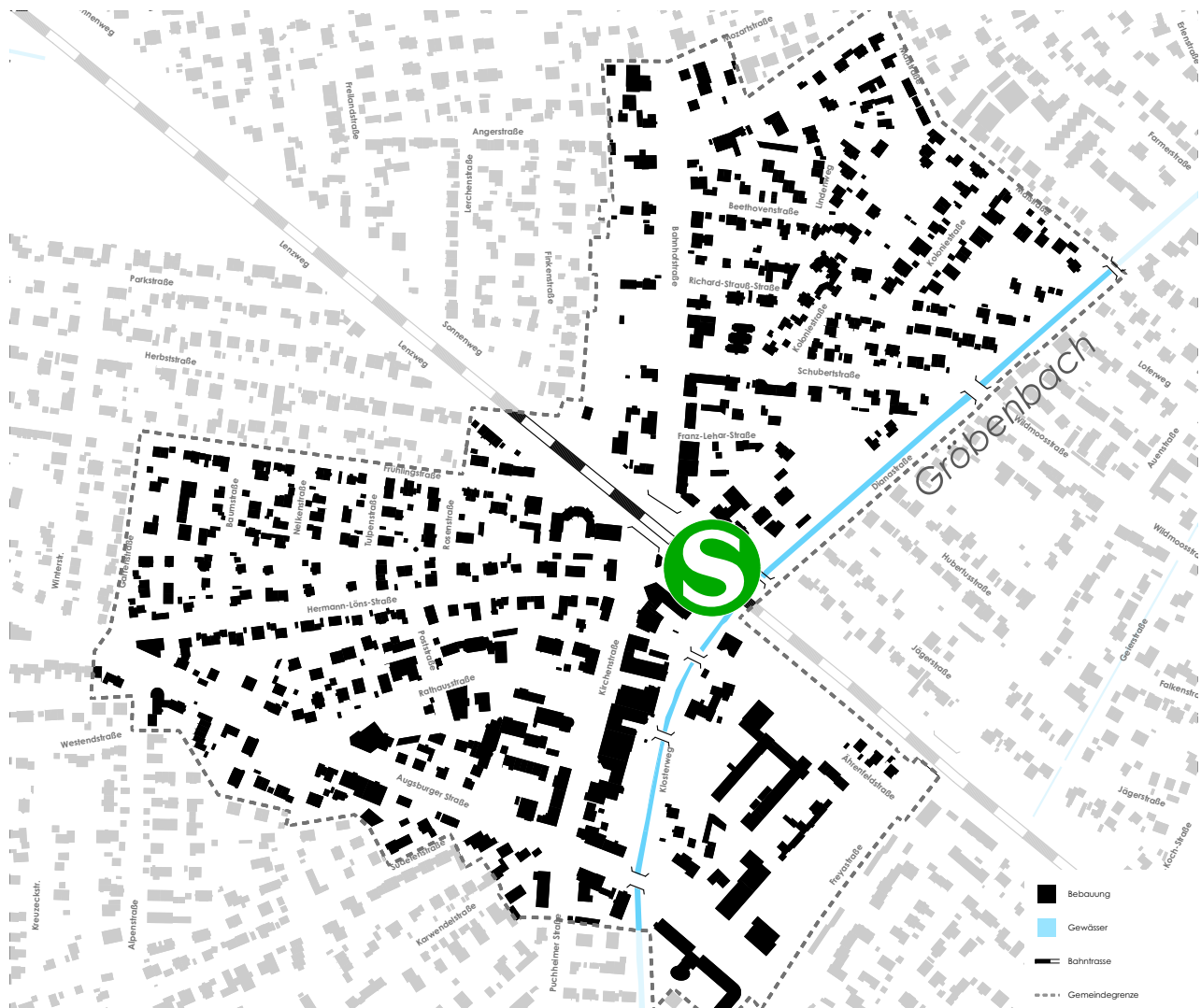


Abb. 6: Umgriff Untersuchungsgebiet



Abb. 7: Grundstücke der Gemeinde Gröbenzell im Untersuchungsgebiet

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

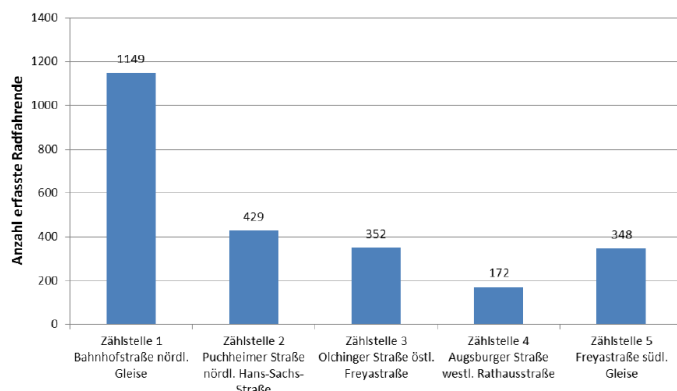


Abb. 8: Übersicht erfasste Radfahrer pro Zählstelle (PGV-Alrutz, 2018)

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 Augsburger 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:

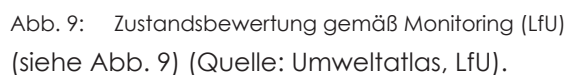
- Großer Ascherbach
- Erlbach
- Geierstakenbach/ Filzgraben
- Kleiner Ascherbach
- Weißer Graben
- Gräben am Weiherweg, an der Gärtnerstraße, Graßfinger Straße, Akeleistraße

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

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



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

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.

3 Planungsprozess und Beteiligungsverfahren



Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) stellt einen komplexen und umfangreichen Planungs- und Entwicklungsprozess dar, der unter anderem die verschiedenen Fachdisziplinen, die lokalen Akteure und die Bevölkerung intensiv einbindet. Der Prozess ist im nachfolgenden Kapitel dargestellt.

3.1 METHODIK UND PROJEKtablauf

3.1.1 INTEGRIERTER PLANUNGSANSATZ UND PLANUNGSABLAUF

Wesentlich für die Erstellung des ISEKs ist der integrierte Planungsprozess, welcher in Abhängigkeit von den projektspezifischen Anforderungen von einem interdisziplinären Fachplaner-Team gestaltet wird. Beteiligt wurden hierbei Stadt- und Landschaftsplaner*innen. Wenige Monate nach Beginn des ISEK wurde parallel ein Radverkehrskonzept für die gesamte Gemeinde beauftragt, welches vom Verkehrsplanungsbüro PGV-Alrutz bearbeitet wird. Neben der fachübergreifenden Zusammenarbeit der Planer*innen fand ein regelmäßiger Austausch mit der Gemeindeverwaltung, lokalen Akteuren, zuständigen Fachbehörden und der Öffentlichkeit statt.

Der Planungsprozess gliedert sich in zwei Stufen: In der ersten Stufe wurde eine umfangreiche sektorale Bestandserhebung durchgeführt, die anschließend in eine fachbereichsübergreifende Analyse der Stärken und Schwächen zusammengeführt wurde. Auf dieser Grundlage konnten die Ziele für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde Gröbenzell erarbeitet werden. Die Ziele wurden dem Gemeinderat am 12.04.2018 vorgestellt und von diesem - mit geringfügigen Ergänzungen - einstimmig beschlossen.

In einer zweiten Stufe wurde aufbauend auf diesen Zielen das eigentliche räumliche Entwicklungskonzept erarbeitet. Dieses umfasst die Konzeptentwicklung für das Ortszentrum. Für die Neuordnung der Bahnhofs- und Kirchenstraße, die als wichtige Achsen des Ortszentrums angesehen werden, wurden vertiefte Betrachtungen in Form erster Skizzen angestellt. Diese wurden mit den Radverkehrsplaner*innen von PGV-Alrutz hinsichtlich ihrer verkehrlichen Funktionalität abgestimmt. Basierend auf den Anmerkungen aus der Planungswerkstatt am 12.07.2018 wurden Eckpunkte erarbeitet, die bei einer zukünftigen Planung zu berücksichtigen sind. Die Skizzen wurden in einem nächsten Schritt nochmals in Abstimmung mit dem Büro PGV-Alrutz überarbeitet.

Ergänzend zum räumlichen Entwicklungskonzept wurde ein ausführlicher Maßnahmenkatalog mit Priorisierung, Kostenschätzung und möglichen Finanzierungsakteuren erarbeitet.

3.1.2 STEUERKREIS ZUR LAUFENDEN ABSTIMMUNG

Um den Planungsprozess des ISEK auf ein weites Spektrum lokaler Belange und Themenschwerpunkte aufbauen zu können, wurde ein eigener Steuerkreis gebildet, der das ISEK in regelmäßigen Sitzungen begleitete. Dieser setzte sich u.a. aus Vertreter*innen der Politik, der Gemeindeverwaltung, des Einzelhandels und Gewerbes, sozialen Einrichtungen, Vereinen sowie Vertreter*innen für bestimmte Bevölkerungsgruppen, wie Jugendliche und Senioren, zusammen. Darüber hinaus konnten sich für die Mitarbeit im Steuerkreis auch engagierte Bürgerinnen und Bürger bewerben, über deren Teilnahme dann mittels Losverfahren im Gemeinderat entschieden wurde.

Aufgrund der Zusammensetzung des Steuerkreises aus unterschiedlichen Akteuren, kann sichergestellt werden, dass die Ergebnisse des ISEK von einer breiten Basis verschiedener Interessensgruppen mitentwickelt und mitgetragen werden. Neben der inhaltlichen Mitarbeit am ISEK fungieren die Mitglieder des Steuerkreises auch als Schnittstelle zwischen den Planer*innen und der Bürgerschaft.

Im Rahmen von fünf Steuerkreissitzungen, die in regelmäßigen Abständen stattfanden, erfolgte die Abstimmung beziehungsweise gemeinsame Erarbeitung der einzelnen Planungsschritte des ISEK.



Abb. 10: Gruppenbild aus der 1. Steuerkreissitzung



Abb. 11: Eindrücke aus dem Steuerkreis



Abb. 12: Eindrücke aus dem Steuerkreis

3.2 FRÜHZEITIGE UND KONTINUIERLICHE EINBINDUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Neben der Arbeit im Steuerkreis war ein wesentlicher Bestandteil des Planungsprozesses die Einbindung und Beteiligung der Öffentlichkeit. Die Bürger*innen Gröbenzells konnten in mehreren Veranstaltungen ihre Anliegen, Hinweise und Meinungen einbringen. Die Ergebnisse dieser Beteiligungen flossen in die jeweiligen Planungsschritte mit ein.

Bereits zu Beginn der ersten Planungsstufe hatten Besucher*innen des Bürgerfests am 15. und 16.07.2017 die Möglichkeit, am sogenannten „Mobilen Stand“ Informationen über das ISEK zu erhalten und erste Hinweise zu negativen und positiven Aspekten sowie Anregungen zum Planungsprozess beizusteuern. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse und Vorschläge wurden nach fachlicher Prüfung in die Bestandsaufnahme und Analyse eingearbeitet.

Die zweite Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte in einer Planungswerkstatt im Juli 2018. Hier erfolgte schwerpunktmäßig eine Auseinandersetzung mit dem Ortszentrum.

3.2.1 MOBILER STAND AM 15. UND 16.07.2017

Am Mobilen Stand (gelbes Zelt) wurden noch keine konkreten Planungsszenarien vorgestellt. Vielmehr ging es darum, über den ISEK-Prozess zu informieren und ein erstes Meinungsbild zu erhalten, welche Themen den Bürger*innen besonders wichtig sind. Ein weiteres Ziel der Veranstaltung war die Motivierung interessierter Bürger*innen, sich als Vertreter*innen der Bürgerschaft für den Steuerkreis zu bewerben und so eine weitere Mitwirkungsmöglichkeit wahrzunehmen.

Vertreter der Gemeindeverwaltung Gröbenzells und des Planungsteams waren am Infostand vor Ort, um sich mit der Öffentlichkeit auszutauschen. Die Bürger*innen waren aufgerufen, ihre Hinweise und Ideen an das Planungsteam weiterzugeben. Mit Hilfe von roten und grünen Klebepunkten konnten auf Luftbildern Stellen innerhalb des Gesamtorts und des Ortszentrums markiert werden, die besonders positiv wahrgenommen werden oder bei denen Handlungsbedarf zur Verbesserung gesehen wird. Das Team von Dragomir Stadtplanung befragte die Bürger*innen zur Bedeutung der jeweiligen Klebepunkte und notierte deren Antworten. Zusätzlich bestand die Möglichkeit auf Postkarten Ideen, Anregungen und Kritik niederzuschreiben.

Die Ergebnisse der ersten Beteiligung wurden in einer ausführlichen Dokumentation zusammengefasst. Sie diente zur Ergänzung und Überprüfung der Bestandsaufnahme und Analyse und wurde auch bei der Entwicklung von konkreten Zielen für den weiteren Planungsprozess mitberücksichtigt.

Die vollständige Dokumentation des Mobilen Stands ist im Anhang zu finden.



Abb. 13: Eindrücke vom Mobilen Stand, Juli 2017

3.2.2 PLANUNGSWERKSTATT AM 12.07.2018

In der Planungswerkstatt bekamen die Bürger*innen eine weitere Möglichkeit, den Planungsprozess des ISEK aktiv mitzugestalten.

Nach einer einführenden Vorstellung der aktuellen Planungsüberlegungen zum ISEK sowie zum Radverkehrskonzept konnten sich die circa 100 Teilnehmer*innen in kleinen Tischgruppen in lockerer Atmosphäre über die bisher erarbeiteten Inhalte des ISEK informieren und diese mit Ihren eigenen Ideen und Anregungen ergänzen und weiterentwickeln.

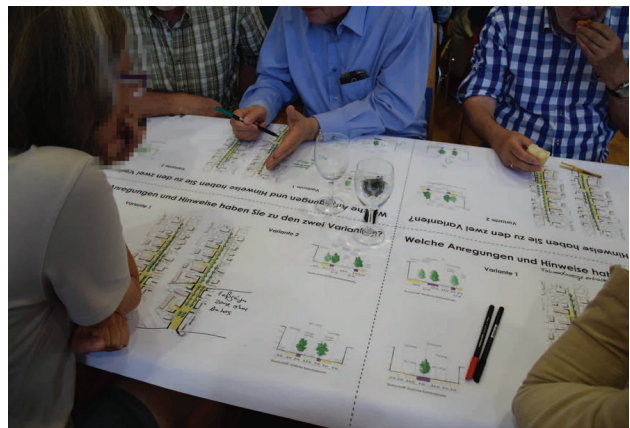


Abb. 14: Eindrücke von der Planungswerkstatt, Juli 2018

Um ein auswertbares Ergebnis zu erhalten, wurden auf den Tischen jeweils Pläne ausgelegt, auf denen die Diskussionsergebnisse direkt aufgezeichnet und notiert werden konnten.

Erstes Ziel der Veranstaltung war die Überprüfung der Analysekarten zu „Stärken“ und „Schwächen“. Nach einer entsprechenden Einführung erhielten die Teilnehmergruppen den Arbeitsauftrag, die auf den Tischen ausliegenden Analysekarten in der Gruppe zu diskutieren und nach Bedarf zu ergänzen und zu korrigieren. Zweites Ziel war es, das Entwicklungskonzept für das Ortszentrum zu überprüfen und mit eigenen Ideen weiterzuentwickeln.

Die Teams von Dragomir Stadtplanung, PGV-Alrutz sowie aus der Gemeindeverwaltung standen für Rückfragen und Diskussion an den Tischen zur Verfügung. Die während der Veranstaltung gesammelten Anregungen wurden im Anschluss kurz im Plenum zusammengefasst, so dass alle Teilnehmenden einen Überblick über die verschiedenen Themen erhielten.

Letzter Programmpunkt war die sogenannte „Bierdeckelabfrage“: Hier konnten alle Anwesenden auf einem Bierdeckel notieren, welches Projekt oder Thema ihnen persönlich besonders am Herzen liegt.

Die Ergebnisse der Planungswerkstatt wurden in einer ausführlichen Dokumentation zusammengefasst und in der weiteren Planung nach fachlicher Prüfung soweit möglich berücksichtigt. Die vollständige Dokumentation befindet sich ebenfalls im Anhang zu diesem Bericht.

3.2.3 KONTINUIERLICHE INFORMATION DER ÖFFENTLICHKEIT IM INTERNET

Auf der Homepage der Gemeinde Gröbenzell wurde zu Projektbeginn eine eigene Rubrik zum ISEK eingerichtet.

Dort wurden aktuelle Unterlagen, wie z. B. die Einladungen zu Veranstaltungen, die Dokumentationen der Bürgerbeteiligungen und die Präsentationen im Gemeinderat, öffentlich zugänglich gemacht. Hierüber war jeder Interessierte in der Lage, sich zu jeder Zeit grundsätzliche Informationen zum Sachstand ISEK herunter zu laden.

Darüber hinaus wurde vom Büro Dragomir Stadtplanung eine Projektmailadresse eingerichtet, über die jederzeit Kontakt mit dem Planungsteam aufgenommen werden konnte. Von dieser Möglichkeit wurde im Laufe des Planungsprozesses regelmäßig Gebrauch gemacht.

4 Bestandsaufnahme



Im folgenden Kapitel ist die umfassende themenbezogene Bestandsaufnahme dargestellt. Diese erfolgte anhand von Ortsbegehungen, Kartierungen, der Auswertung vorhandener Daten, Gutachten und Planungen sowie dem Austausch mit der Gemeindeverwaltung und dem Steuerkreis. Dargestellt werden die Ergebnisse in themenbezogenen Bestandskarten.

Aufbauend auf die Bestandserhebung erfolgt die Ableitung der Potenziale und Qualitäten sowie der Defizite und Konflikte in Kapitel 5. Diese querschnittsbezogene Analyse dient als Grundlage zur Erarbeitung der Ziele und des Entwicklungskonzepts.

4.1 NATURRÄUMLICHE GEGEBENHEITEN

Das Gemeindegebiet von Gröbenzell liegt in der naturräumlichen Teileinheit des westlichen Dachauer Mooses im Naturraum der Münchner Schotterebene. Der Grundwasserleiter der Münchner Schotterebene wird aus Niederterrassenschotter gebildet. Diese quartären Schotter überlagern tertiäre Böden, den sogenannten Flinz, der auf Grund seiner Zusammensetzung aus Tonen und Schluffen als Grundwasserstauer wirkt. Bei der Münchener Schotterebene handelt es sich um eine schiefe Ebene. Auf dieser wasserstauenden, leicht nach Norden geneigten Schicht, fließt daher ein mächtiger Grundwasserstrom. Dadurch verringert sich der Grundwasserflurabstand immer weiter nach Norden, wo die Schotterauflage dünner wird. Im Bereich von Gröbenzell ist im Mittel von einem Grundwasserstand von etwa 1,0 m unter Geländeoberkante auszugehen.

Von der ursprünglich ausgedehnten, auf diesen grundwasserbeeinflussten Böden entstandenen Niedermoorlandschaft mit Streuwiesen, Kiefernwäldern und Auen zwischen Fürstenfeldbruck und Freising, sind heute nur noch Restbestände erhalten. Diese lassen sich vor allem im nördlichen und nordöstlichen Gemeindegebiet Richtung Graßling und Langwied noch erahnen. Hier wechseln sich kleinflächig Vegetationsbestände mit Acker- und Grünlandflächen ab und bilden so eine abwechslungsreiche Kulturlandschaft.

Ein weiteres Charakteristikum für das Landschaftsbild im Gemeindegebiet sind die Flüsse, Moosbäche und künstlich angelegte Entwässerungsgräben, welche durch ihre uferbegleitende Vegetation den Siedlungskörper und die Landschaft gliedern:

- Gröbenbach
- Großer Ascherbach
- Erlbach
- Geierstakenbach/ Filzgraben

- Kleiner Ascherbach
- Weißer Graben
- Gräben am Weiherweg, an der Gärtnerstraße, Graßfinger Straße, Akeleistraße

Durch menschliche Einflüsse wie u.a. Landwirtschaft und Siedlungstätigkeit sind diese Bachläufe jedoch stark überprägt, begradigt und werden auf weiten Strecken durch bauliche Maßnahmen reguliert. Nichtsdestotrotz fungieren die Bäche im Gemeindegebiet als wichtige Biotopstrukturen und bilden ein Gerüst für das Grünflächensystem der Gemeinde.

4.2 BINDUNGEN

4.2.1 SCHUTZGEBIETE

Eine Einschränkung für die bauliche Entwicklung der Gemeinde stellt das seit 12.01.2016 bekannt gemachte vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet (HQ100) dar, welches im Süden entlang des Gröbenbachs Richtung Osten auftritt, vor allem aber den Siedlungsbereich nördlich der Bahnlinie beeinträchtigt. Der Bereich zwischen Gröbenbach und Eschenrieder Straße, aber auch westlich der Bahnhofstraße ist hier besonders betroffen.

Die Gemeinde Gröbenzell hat gemeinsam mit vier weiteren Kommunen unter der Federführung des Amperverbandes ein „Integrales Hochwasserschutzkonzept“ in Auftrag gegeben. Im Zuge der Überprüfung der Grundlagendaten, die auch dem vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet zu Grunde liegen, zeigten sich Unstimmigkeiten. Daher wurde das Modell für das Überschwemmungsgebiet überarbeitet. Für Sommer 2019 ist es vom Landratsamt Fürstenfeldbruck geplant, das überarbeitete vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet bekannt zu machen. Das überarbeitete vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet hat sich bezogen auf Gröbenzell maßgeblich verringert.

Landschaftsschutzgebiete grenzen direkt an die südlichen und nördlichen Gemeindegrenzen Gröbenzells. Im Gemeindegebiet selbst befinden sich keine Landschaftsschutzgebiete. Biotope konzentrieren sich vor allem entlang der nördlichen Gemeindegrenze. Allerdings befindet sich der Großteil der Biotope außerhalb des Gemeindegebiets. Biotopflächen innerhalb des Gemeindegebiets befinden sich um den alten Bahndamm mit einer Fläche von circa 3,4 ha und entlang der nordöstlichen Gemeindegrenze mit einer Fläche von etwa 2,5 ha.

4.2.2 BODEN- UND BAUDENKMÄLER

Es sind keine Bodendenkmäler im Gemeindegebiet zu verorten. Als Baudenkmäler sind in Gröbenzell die Kirche St. Johann Baptist, das alte Schulhaus, der Kindergarten „Villa Kunterbunt“ und die sogenannte „Russenbrücke“ eingestuft. Die Denkmalliste des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege fasst die Informationen zu den Baudenkmälern wie folgt zusammen:

- Kindergarten Villa Kunterbunt: Alpenstraße 2. Ehem. Wohnhaus, erdgeschossiger Mansarddachbau mit Eingangsnische und angeschlossenem zweigeschossigem Kreuzgiebelbau mit Terrassen-Loggia und Erker über Stützen, erbaut im reduzierten Heimatstil mit Elementen des Jugendstils, um 1910. Nachqualifiziert (D-1-79-126-1)
- Sogenannte Russenbrücke: massive Bogenbrücke, von französischen Kriegsgefangenen in Jugendstilformen 1916 erbaut. Nachqualifiziert (D-1-79-126-2)
- Kath. Pfarrkirche St. Johann Baptist: neubarocker Saalbau mit eingezogener Apsis und Chorflankenturm mit Zwiebelhaube, von Josef Schormüller, 1925/26. Nachqualifiziert (D-1-79-126-3)
- Alte Schule: Rathausstraße 3. Ehem. Schule, zweigeschossiger historisierender Walmdachbau, 1925. Nachqualifiziert (D-1-79-126-4)
- Die Kirche, das Schulhaus und der Kindergarten befinden sich südlich der Bahngleise zentrumsnah, hingegen die „Russenbrücke“ an der nordöstlichen Gemeindegrenze.

4.2.3 BEBAUUNGSPLÄNE

Im gesamten zentralen Bereich sind rechtsverbindliche qualifizierte Bebauungspläne vorhanden. Nahezu im gesamten Siedlungsgebiet sowie im Gewerbegebiet finden sich ebenfalls Bebauungspläne. Kleine Ausnahmen sind dem Plan zu entnehmen.

In Aufstellung ist der Bebauungsplan Nr. 91 „Bahnhofstraße West“. Der Billigungsbeschluss erfolgte am 28.03.2019.

4.2.4 ALTLASTEN

Nach Rückmeldung des Landratsamtes Fürstenfeldbruck werden die im Landkreis erfassten Altlastenflächen im Bereich des gem. Kap. 8 vorgeschlagenen Sanierungsgebiets nicht berührt. Es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass die Erfassung der Altlastenstandorte im Landkreis Fürstenfeldbruck noch nicht abgeschlossen ist.



4.3 SIEDLUNGSSTRUKTUR

Im Vergleich zu den Nachbarkommunen weist Gröbenzell einen hohen Anteil von 76 % an Siedlungs- und Verkehrsflächen bezogen auf die gesamte Gebietsfläche auf (Stand 2015). Das Gemeindegebiet ist also größtenteils von bebauter Fläche geprägt. Nur an den östlichen und westlichen Randbereichen finden sich landwirtschaftliche Flächen. Viele der Wohngebiete zeichnen sich durch Einfamilien- und Reihenhäuser mit Gärten aus. Vor allem im Norden der Gemeinde gibt es einen alten und wertvollen Baumbestand. Diese Wohngebiete tragen unter anderem dazu bei, dass sich Gröbenzell als Gartenstadt versteht. In den Wohngebieten finden sich viele Straßenräume, die verhältnismäßig unstrukturiert und wenig gefasst wirken. Aber gerade in den nördlichen Wohngebieten entlang der straßenbegleitenden Gräben, in der Hans-Sachs-Straße mit dem kleinen Ascherbach sowie in der Gröbenbachstraße mit dem Gröbenbach erscheint der Straßenraum durch Baumpflanzungen und straßenbegleitende Vegetation differenzierter und konzeptioneller gestaltet.

Im Süden Gröbenzells sind viele Reihenhausgebiete (zum Beispiel entlang der Alpenstraße) mit den für die damalige Zeit typischen Garagenhöfen vorzufinden. Darüber hinaus ist auch Geschosswohnungsbau vorhanden, v.a. rund um die Bernhard-Rößner-Straße. Gerade bei Nachverdichtungen in den letzten Jahrzehnten wurde dem stark durchgrünten Charakter wenig Rechnung getragen, weshalb dieser immer mehr verschwindet. Die zur Belebung des öffentlichen Straßenraums wichtigen Grünstrukturen und Bäume im Vorgartenbereich mussten Stellplätzen und Garagenzufahrten weichen. Die Baumschutzverordnung konnte in der Praxis den Schutz des Baumbestandes nicht ausreichend gewährleisten. Im Jahr 2017 wurde daher vom Gemeinderat die Baumschutzverordnung deutlich verschärft.

In Gröbenzell findet sich kaum historische Bausubstanz, bis auf die Kirche St. Johann Baptist im Zentrum und einige vereinzelte Gebäude, wie beispielsweise die alte Schule (Heimat- und Torfmuseum) sowie die ehemalige Bahnhofswirtschaft. Das Zentrum ist eine Mischung unterschiedlichster Baustile aus verschiedenen Jahrzehnten, Gebäudehöhen und Fassadengestaltungen. Die östliche Seite der Bahnhofs- und Kirchenstraße ist vergleichsweise dicht bebaut, die westliche Seite eher weniger dicht. Der öffentliche Raum im Zentrum ist geprägt von Straße und Stellplätzen. Einzig die Rathausstraße mit der Kirche und der alten Schule sowie dem dazwischenliegenden Platz ist mit Kleinsteinpflaster und alten Bäumen gestaltet und bietet dadurch mehr Aufenthaltsqualität.

Darüber hinaus sind für den Ort die Bäche prägend, die durch das Gemeindegebiet fließen. Hier ist insbesondere der Gröbenbach zu nennen, der auch

das Zentrum quert. Über diese verschiedenen kleinen Bachläufe und Gräben, die teilweise im Sommer trockenfallen, bestehen im gesamten Gemeindegebiet zahlreiche kleine Brücken. Zum Teil sind Grundstücke über diese Brücken erschlossen, was gestalterisch zu einem aufgelockerten und ansprechenden Straßenbild beiträgt.

Wie bereits erwähnt, verläuft die Bahntrasse Augsburg-München durch Gröbenzell. Das Gemeindegebiet wird auf diese Weise in zwei Teile getrennt, welche über eine reine Fuß- und Radwegeverbindung im Zentrum erreichbar sind. Weiter östlich ist eine Querung der Bahn mit dem Auto über die Freystraße sowie über die Straße Am Zillerhof möglich. Weitere Querungsmöglichkeiten sind nicht vorhanden.

4.4 GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

4.4.1 ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHEN UND FREIRÄUME

Für die wohnungsnahe Freizeitnutzung beziehungsweise eine innerörtliche Naherholung stehen in Gröbenzell verhältnismäßig wenige öffentliche Grünflächen zur Verfügung. Dies mag aus der ursprünglichen Siedlungsentwicklung der Gemeinde mit großen Gartengrundstücken und somit ausreichendem Freiraum resultieren, ist jedoch in Zeiten eines erhöhten Siedlungsdrucks mit zunehmend kleineren Grundstücksflächen sowie vermehrtem Geschosswohnungsbau (z.B. östlich der Ammerseestraße, entlang der Alpenstraße, zukünftig Wohngebiet an der Bahnhofstraße) nicht weiter erstrebenswert. Als öffentliche Freifläche werden die Flächen betrachtet, die sich in gemeindlichem Eigentum befinden, der allgemeinen Bevölkerung damit frei zugänglich sind und somit der Erholung und für Freizeitaktivitäten dienen können.

Als bedeutendste öffentliche Grünfläche ist der Bürgerpark zwischen Wildmoosstraße und Bahnlinie zu nennen. Mit seinen circa 3 ha bietet er sowohl Kindern und Jugendlichen als auch Erwachsenen einen attraktiven Bereich, um dort die Freizeit zu verbringen. Durch seine Zonierungen bietet er unterschiedlichen Nutzergruppen differenzierte Aufenthaltsbereiche an. Die Ausstattung mit Sitzbänken und Fitness- und Spielgeräten ermöglicht abwechslungsreiche Beschäftigungen. Der vorhandene Teich passt sich in die Gestaltung gut ein, erscheint jedoch stark eutrophiert und sollte entsprechend gepflegt werden. Die Zugänge sind über die Wildmoosstraße, die Von-Koch-Straße und von Osten vom Sportgelände her gegeben. Im Süden wird der Bürgerpark von der Bahnlinie begrenzt.

Die Grünanlage an der Puchheimer Straße/Hopfenseeweg ist im Hinblick auf ihre Größe (circa 1 ha) und ihrer Ausstattung an Sitzbänken sowie ihrer attrak-

tiven Gestaltung mehr als nur ein Spielplatz. Sie befindet sich am südlichen Ortsrand und bildet eine Verbindung nach Puchheim.

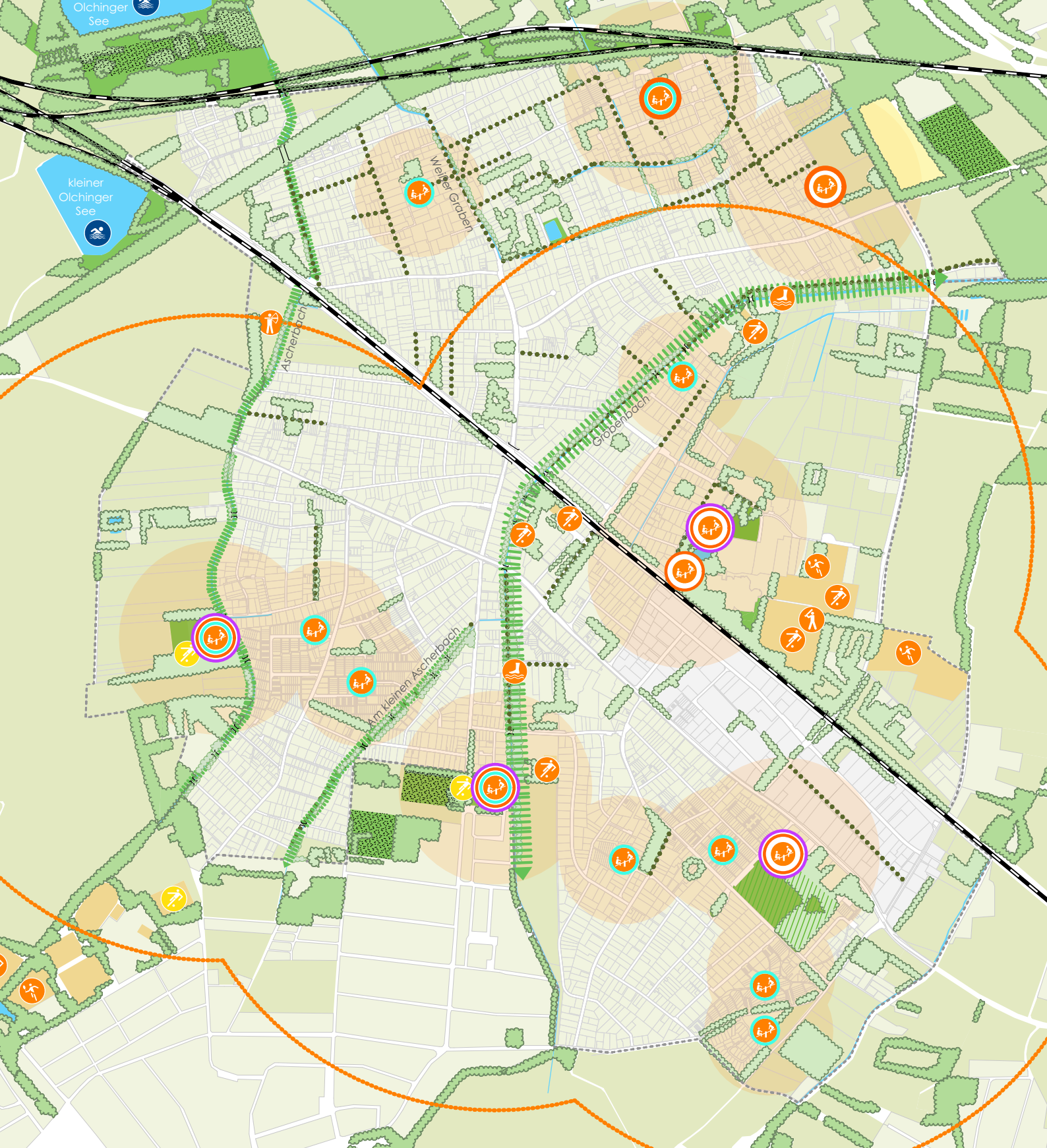
Die kleine Grünfläche an der Tannenleckstraße wird ihrer zentralen Lage im Wohngebiet aufgrund ihrer mangelnden Ausstattung und der damit einhergehenden, verminderten Aufenthaltsqualität nicht ganz gerecht. Durch einen behutsamen Ausbau mit Sitzgelegenheiten sowie Aktivitätsangeboten könnte hier ein Treffpunkt und Naherholungsbereich geschaffen werden.

Wichtige Elemente in der Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Grünflächen bilden die örtlichen Bachläufe. Allen voran der Gröbenbach mit den begleitenden Rad- und Fußwegen. Entlang des Gröbenbachs können der Rad- und Fußgängerverkehr abseits der Straßen vom Süden der Gemeinde in den Norden gelangen. Mit einigen Ausnahmen, wie z. B. in den Kreuzungsbereichen mit der Olchinger Straße oder der Schubertstraße sowie bei der Querung der Bahnlinie, sind die Wege entlang des Gröbenbachs durchgängig barrierefrei befahr- und begehbar. Südlich der Olchinger Straße bis zur Grünanlage Hopfenseeweg sowie an der Diana- und Gröbenbachstraße bis zur Gröbenbachschule befinden sich Aufweitungen entlang des Gröbenbachs, die für die öffentliche Nutzung zur Verfügung stehen. Hier sind gelegentlich Sitzbänke mit Mülleimern sowie zwei Wassertretstellen angelegt. Diese Bereiche könnten durch entsprechende Aufwertung noch deutlich an Attraktivität gewinnen und das Freifächensystem der Gemeinde weiter stärken. Gerade im zentrumsnahen Bereich zwischen Olchinger Straße und Bahnlinie entlang des Klosterwegs verliert der Gröbenbach seine Funktion als öffentlicher Raum. Hier ist durch die beidseitig nah heranrückende Bebauung kein Platz für Grünflächen. Des Weiteren trägt der Hinterhofcharakter der Gebäude an der Kirchstraße dazu bei, dass die Aufenthaltsqualität hier nur sehr gering ist.

Am kleinen Ascherbach befinden sich westlich der Puchheimer Straße bis zur Wettersteinstraße immer wieder kleinere Bereiche entlang des vorhandenen Rad- und Fußwegs, die sich als Aufenthaltsbereiche mit Sitzmöglichkeit darstellen. Die zur Verfügung stehenden öffentlichen Bereiche entfalten für die Naherholungsnutzung noch nicht die volle Wirkung, könnten aber deutlich mehr in Wert gesetzt werden.

Der Ascherbach am westlichen Ortsrand mit seinem Übergang in die freie Landschaft fungiert vor allem für Radfahrer*innen und Spaziergänger*innen als Erholungsraum. Bis auf den großen Spielplatz westlich des Ascherbachs sind keine gestalteten Bereiche vorhanden.

Das Element Wasser, das im gesamten Gemeindegebiet eine wichtige Rolle spielt, kann durch die Stärkung der Erlebbarkeit der Bachläufe weiter in den Mittelpunkt gerückt werden. Der Uferbereich dient nicht nur in seiner ökologischen Funktion zur Biotopvernetzung und als Retentionsraum, sondern auch



- | | | | |
|--|-------------------------|--|--|
| Landwirtschaftliche Flächen | Grün- und Freiflächen | Basketballplatz | Einzugsradius Altersklasse C (200m) & B (400m) |
| Wald und Feldgehölze | Außensportflächen | Beachvolleyballplatz | Spielplatz Altersklasse A (12 - 18 Jahre) |
| Dominante, innerörtliche Vegetationsbestände | öffentliche Sportplätze | Baseballplatz | Einzugsradius Altersklasse A (1.000m) |
| Gewässerbegleitende Vegetationsbestände | Vereins- und Schulsport | Kneippanlage | Kleingarten |
| Grün geprägte Straßenräume | Sportanlage | Tennisplatz | Campingplatz |
| Vernetzungsachse entlang Gewässern | Fußballplatz | Spielplatz Altersklasse C (2 - 6 Jahre) | Badensee |
| | | Spielplatz Altersklasse B (6 - 12 Jahre) | Friedhof |
| | | | Querungsmöglichkeit |

Abb. 16: Grün- und Freiflächen

mit seiner gestalterischen Komponente als Erholungs- und Vernetzungsraum für die Bürger*innen.

Der Friedhof trägt aufgrund seiner Durchgrünung und der Vegetationsbestände insbesondere in den Randbereichen zur Belebung des angrenzenden Straßenraums an der Von-Branca-Straße und der Friedenstraße bei. Darüber hinaus bietet die Grünanlage auch eine Erholungsfunktion für die Gröbenzeller Bevölkerung. Hier könnte ein weiterer Ausbau in Richtung Parkanlage erfolgen.

Innerhalb des Gemeindebereichs von Gröbenzell sind keine Kleingärten vorhanden. Im Süden an der Puchheimer Straße liegt eine Kleingartenanlage im Gebiet der Stadt Puchheim. Im Nordosten befindet sich neben einem Campingplatz auch eine weitere Kleingartenanlage im Stadtgebiet Olchings.

4.4.2 SPORT- UND SPIELPLÄTZE

Sportplätze

Im Osten Gröbenzells liegen im Bereich des Schulzentrums die Sportflächen des 1. SC Gröbenzells, des FC Grün-Weiß Gröbenzell sowie des Tennisclubs Edelweiß. Östlich der Straße „Am Zillerhof“ befinden sich die Tennisplätze des Tennisparcs Zillerhof.

Auch die Ährenfeldschule, die Gröbenbachschule sowie die Grundschule an der Bernhard-Rößner-Straße verfügen über Schulsportplätze, welche allerdings nicht für die Freizeitnutzung der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.

Neben diesen vereins- und schulgebundenen Sportflächen findet sich an der Wildmoosstraße ein Beachvolleyballplatz, der über einen Ansprechpartner im Rathaus gebucht werden kann. In das Spielplatzkonzept des Spielplatzes am Ascherbach wurde eine Kletterwand integriert. Innerhalb des Gemeindegebietes befinden sich sowohl hier als auch bei der Grünanlage Puchheimer Straße/Hopfenseeweg frei zugängliche Bolzplätze.

Nördlich der Staatsstraße befindet sich das Übungsgelände der Bogenschützen.

Spielplätze

Die Gemeinde Gröbenzell zählt in ihrem Gemeindegebiet 15 gemeindliche Spielplätze. Diese sind auf Grund ihrer Ausstattung und ihrer Spielmöglichkeiten für unterschiedliche Altersgruppen ausgebaut. Folgende drei Altersklassen wurden zusammengefasst:

Gruppe A	12 bis 18 Jahre
Gruppe B	6 bis 12 Jahre
Gruppe C	2 bis 6 Jahre

Sechs Spielplätze befinden sich im Norden und Nordosten von Gröbenzell:

- Spielplatz am Kastanienweg (Gruppe C / (B))
- Spielplatz am Lichtenviertel (Gruppe B-C)
- Spielplatz Moosstraße (Gruppe B / (C))
- Spielplatz Auenstraße (Gruppe C)
- Spielplatz Bürgerpark (Gruppe A-B)
- Spielplatz Freizeitgelände (Gruppe B)

Die weiteren Spielplätze liegen im Südwesten und Südosten der Gemeinde:

- Spielplatz Mittenwalder Straße (Gruppe C / (B))
- Spielplatz am Ascherbach (Gruppe A-B-C)
- Spielplatz Tölzer Straße (Gruppe C / (B))
- Spielplatz Puchheimer Straße (Gruppe A-B-C)
- Spielplatz Kochelseestraße (Gruppe C)
- Spielplatz Sperberweg (Gruppe C / (B))
- Spielplatz Friedenstraße (Gruppe A-B)
- Spielplatz Lena-Christ-Straße (Gruppe C / (B))
- Spielplatz Ziegelei-Ring (Gruppe C / (B))

Spielplätze für 12- bis 18-Jährige sind in der Gesamtgemeinde bei einem Einzugsbereich von einem Kilometer Luftlinie fast flächendeckend gegeben. Lediglich im Nordwesten fällt ein leicht unterversorgter Bereich auf.

Bei Spielplätzen für 2- bis 12-Jährige ist stellenweise eine Unterversorgung im Gemeindegebiet festzustellen. Auffallend wenige Spielplätze befinden sich Richtung Ortszentrum. Auch im Rahmen der Bürgerbeteiligungen wurde immer wieder ein zentral gelegener Spielplatz gewünscht.

Die Ausstattung der Spielplätze mit Spielgeräten ist adäquat, sollte aber dennoch in Teilbereichen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der entsprechenden Altersgruppen erneuert respektive ergänzt werden.

4.4.3 PRIVATE FREIFLÄCHEN

Der Großteil der Einfamilienhäuser und die meisten Geschosswohnungsbau-bereiche sind augenscheinlich quantitativ sehr gut mit privaten Freiräumen versorgt.

Die überwiegend großen Gärten in den Einfamilien- und Reihenhaussiedlungen sind nach den individuellen Vorstellungen der Bewohner*innen gestaltet, gut durchgrünt und, vor allem nördlich der Bahnlinie, mit vielen Bäumen ausgestattet, welche auch bis in den öffentlichen Straßenraum hineinwirken. Daher kann man sagen, dass das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums beziehungsweise Straßenraums wesentlich durch die privaten Freiflächen geprägt wird. Im Zuge von Nachverdichtung und Neubau auf vormals mit kleineren

Siedlerhäusern bebauten Grundstücken, gehen jedoch immer mehr Vorgartenflächen und auch Baumbestand in den Binnenbereichen verloren. Diese Tendenz wirkt sich negativ auf die Wahrnehmung eines stark durchgrünten Siedlungsraums aus.

Die Freiflächen der wenigen Geschosswohnungsbauten südlich der Augsburger und Olchinger Straße zeigen sich gut durchgrünt. Sie zeichnen sich oft durch eine fast parkartige Gestaltung aus und sind, wie auch die Gärten der Einzel- und Reihenhausbauung, intensiv gepflegt. Die wenig differenzierte Gestaltung in einigen Bereichen mindert dort die Aufenthaltsqualität.

Zusätzlich bestehen neben den privaten Freiflächen sowie den öffentlichen Grünflächen Freizeit- und Naherholungsmöglichkeiten in der im Westen und Osten anschließenden freien Landschaft mit ihrer teilweise noch kleinräumigen Kulturlandschaft.

4.5 KULTUR UND TOURISMUS

4.5.1 KULTUREINRICHTUNGEN UND VERANSTALTUNGEN

Die „Kulturzelle“, so nennt sich die Abteilung der Gemeinde Gröbenzell für Kultur, sorgt für ein abwechslungsreiches Kulturprogramm. Neben Konzerten für Erwachsene und speziell auch Kinderkonzerten, Familienveranstaltungen und Song Slams, werden mit der Gröbenzeller Konzertreihe auch fünf Konzertveranstaltungen mit klassischer Musik angeboten. Die Galerie im Bürgerhaus bietet Künstler*innen einen angemessenen Rahmen zur Ausstellung ihrer Werke. Die Veranstaltungen der Gemeinde finden im Bürgersaal, im Freizeitzentrum oder im Konzertsaal der Rudolf-Steiner-Schule statt.

Neben dem umfangreichen Kulturprogramm der Gemeinde bietet auch die Volkshochschule (VHS) ein breites Angebot zu Kulturveranstaltungen und Weiterbildung an. Ergänzend dazu wird das Stockwerk als Eventlocation genutzt, in der zahlreiche Veranstaltungen von Konzerten über Lesungen und Kabarett stattfinden. Das zentral gelegene Kino „Gröbenlichtspiele“ stellt aktuelle Kinofilme sowie besondere Events zur Verfügung, wie die Live-Übertragung aus der MET in New York.

In Gröbenzell gibt es fünf öffentlichen Einrichtungen mit kulturellem Bezug: die Bücherei, das Heimat- und Torfmuseum, die alte Schule, das Bürgerhaus und das Freizeitzentrum. Bis auf das Freizeitzentrum befinden sich alle Einrichtungen im Zentrum Gröbenzells, genauer in der Rathausstraße.

Die Bücherei ist unter anderem wie auch die Schulen Veranstaltungsort von zahlreichen kulturellen Events. Das Heimat- und Torfmuseum hat nur sonntags geöffnet und ist kostenfrei. Die Alte Schule, das Bürgerhaus und das Freizeit-

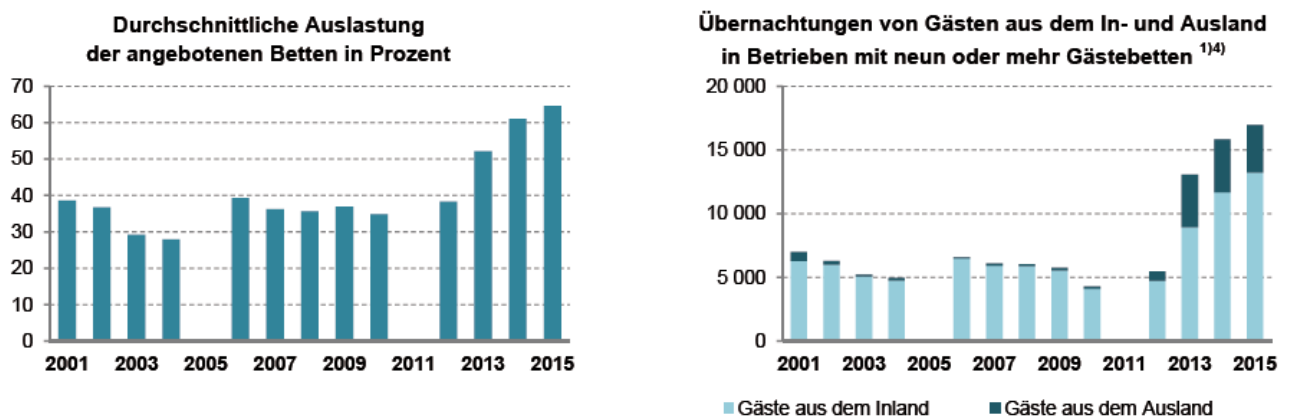
zentrum an der Wildmoosstraße bieten Räume zur Anmietung an.

Die Angebote der Kirchen sowie die Jugendbegegnungsstätte Impuls 8406 ergänzen das kulturelle und soziale Angebot.

4.5.2 TOURISMUS

Im Jahr 2015 gab es in der Gemeinde Gröbenzell drei Beherbergungsbetriebe mit neun oder mehr Gästebetten. Im Jahr 2015 wurden fast 17.000 Gäste beherbergt. Davon waren circa 13.300 aus dem In- und circa 3.700 aus dem Ausland.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen betrug im Jahr 2015 3,5 Tage und ist damit seit 2010 kontinuierlich gestiegen. Ebenfalls zugenommen hat die durchschnittliche Auslastung der angebotenen Betten von knapp über 30 % im Jahr 2010 auf knapp über 60 % im Jahr 2015. Seit 2013 ist ein deutlicher Anstieg der Übernachtungen, aus dem In- aber auch Ausland erkennbar. Beherbergungsbetriebe mit weniger als neun Betten sind in dieser Auflistung nicht berücksichtigt (Statistik Kommunal, 2015).



¹⁾ Ab 2006 einschließlich Campingplätze. - ²⁾ Einschließlich Privatquartiere.

³⁾ Mineral- und Moorbäder, Heilklimatische Kurorte, Kneippheilbäder, Kneippkurorte, Luftkurorte und Erholungsorte.

⁴⁾ Ab 2012 zehn Gästebetten bzw. zehn Stellplätze bei Campingplätzen.

Abb. 17: Kennzahlen Tourismus (Statistik Kommunal, 2015)

Ungeachtet der Vorgabe der statistischen Erfassung von neun Betten oder mehr befinden sich in Gröbenzell derzeit vier Beherbergungsbetriebe. Davon sind im Gewerbegebiet ein Hostel und ein Boardinghouse verortet. In der Kirchenstraße, also im Stadtzentrum, befindet sich ein Hotel und südlich der Bahngleise in der Herbststraße ein weiteres Hotel. Es wird demnach keine Übernachtungsmöglichkeit nördlich der Bahngleise angeboten.

4.5.3 GASTRONOMIE

Das gastronomische Angebot Gröbenzells verteilt sich überwiegend auf das Stadtzentrum und das Gewerbegebiet. Entlang der Kirchen- und Bahnhofstraßen befinden sich 19 Restaurants, Cafés und Imbisse, im Gewerbegebiet sind es sechs. Gerade im Stadtzentrum ist das gastronomische Angebot als vielseitig zu bewerten.

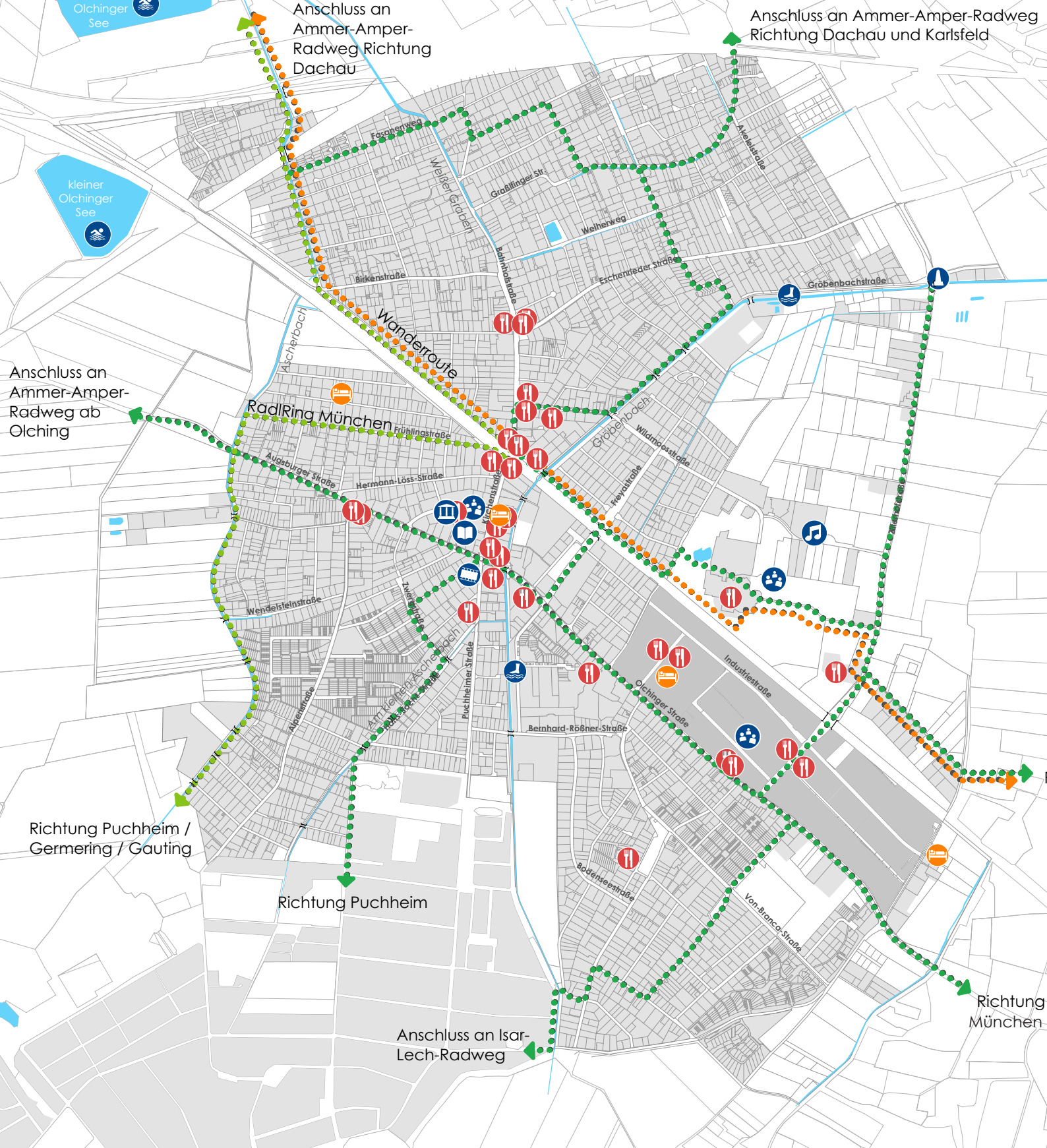
4.5.4 RAD- UND WANDERWEGE

Eine offizielle Wanderoute führt laut Bayernatlas durch Gröbenzell: von Olching kommend, am Olchinger See entlang durch die Unterführung am Ascherbach, entlang der Bahngleise und durch den Bürgerpark und das Sportgelände Richtung Lochhausen.

Mit dem Radwegenetz sind nach Bayernatlas der Fasanenweg, die Erika-, Heide- und Graßfinger Straße verbunden. Zudem die Gärtnerstraße, der Spatzwinkel und „Am Waldeck“, sowie die Gröbenbach-, Schubert- und Teile der Bahnhofstraße. In Richtung Pasing sind mit dem Radwegenetz die Route nördlich entlang der Bahngleise und durch den Bildungscampus und anschließend die Pfarrer-Thaurer-Straße verbunden. Zudem ist die Straße „Am Zillerhof“ Richtung Russendenkmal Teil des Radwegenetzes. Südlich der Bahngleise zieht sich das Radwegenetz durch die Freyastraße, die Olchinger-, Frieden-, Jägerheim-, Beiseler-, Tannenfleck und Chiemseestraße. In Richtung Puchheim sind am Radwegenetz die Augsburger-, Karwendel-, Zweig-, Hans-Sachs- und Nordendstraße angebunden.

Zusätzlich zu dem Radwegenetz führt durch Gröbenzell der RadlRing München. Dieser wurde anlässlich der Bundesgartenschau 2005 vor allem für den Freizeit- und Erholungsverkehr konzipiert. Der RadlRing München ist etwa 135 km lang und bietet die Möglichkeit, München über die Umlandgemeinden zu umrunden und führt an vielen berühmten Sehenswürdigkeiten vorbei.

Momentan in der Planung befindet sich der Themenradweg „Räuber-Kneißl-Weg“, der auch durch Gröbenzell führen wird. Dessen Eröffnung ist für September 2019 geplant. Es handelt sich dabei um ein Projekt der WestAllianz München. Die WestAllianz ist ein Zweckverband, an dem die Gemeinden Bergkirchen, Karlsfeld, Maisach, Odelzhausen, Pfaffenhofen a.d. Glonn, Sulzemoos und Gröbenzell beteiligt sind. Der Verband dient der interkommunalen und landkreisübergreifenden Zusammenarbeit. Die gemeinsame Problemlösung, der Erfahrungsaustausch und ein gemeinsames Standortmarketing stehen dabei im Mittelpunkt. Neben dem Austausch auf Bürgermeisterebene gibt es in der WestAllianz sechs Arbeitsgruppen: Bildung & Wirtschaft, Energie, Kultur, Mobilität, Naherholung und Tourismus sowie Siedlungsentwicklung. Die WestAllianz organisiert außerdem gemeinsame Veranstaltungen und führt gemeinsam Projekte, wie beispielsweise den hier aufgeführten Themenradweg, durch.



Wanderoute*

Radwegenetz*

Übergeordnete Radroute

Badesee

Heimat- und Torfmuseum

Bürgerhaus, Freizeitheim
+ Stockwerk

Kino Gröbenlichtspiele

Baudenkmal Russenbrücke

Gemeindebücherei
+ VHS

Konzertsaal
Rudolf-Steiner-Schule

Gastronomie

Hotels/Pensionen

Querungsmöglichkeit

Sonstige Baufelder

Baufeld Gewerbe

* nach Bayernatlas

Abb. 18: Kultur- und Tourismus

4.6 EINZELHANDEL UND GEWERBE

Die zwei Einzelhandelszentren in Gröbenzell befinden sich im Ortszentrum und im Gewerbegebiet. Das Einzelhandelsgutachten (Grundlage für Kapitel 6) von Cima, erstellt im Auftrag der Gemeinde Gröbenzell aus dem Jahr 2015, liefert für das Ortszentrum folgende Erkenntnisse:

4.6.1 KUNDENHERKUNFT

Die wichtigste Kundengruppe für den Einzelhandel in der Ortsmitte ist mit fast 80 % die eigene Bevölkerung. Rund 12% der Kunden kommen aus den direkt angrenzenden Gemeinden, die übrigen Kunden aus dem Münchner Stadtgebiet.

4.6.2 BESUCHSZWECK, - HÄUFIGKEIT, DAUER UND AUFENTHALTSORT

Hauptmotiv für den Besuch der Ortsmitte ist das Einkaufen, gefolgt von Besuchen von Arztpraxen, konsumnahen Dienstleistern oder Besuchen von Freizeit- und Kultureinrichtungen.

Rund 90 % der Gröbenzeller*innen besuchen die Ortsmitte mindestens einmal in der Woche, aber nur knapp 30 % der Besucher*innen aus dem direkten Umland kommen wöchentlich. Das ist u. a. der Nähe zu München und der starken regionalen Konkurrenzsituation geschuldet.

Nicht einmal 20 % der Gröbenzeller*innen halten sich bei Erledigungen länger als eine Stunde in der Ortsmitte auf. Circa 35 % der Besucher*innen bleiben weniger als 30 Minuten. Eine Erhöhung der Verweildauer kann mit einer Aufwertung des öffentlichen Raumes, der Schaffung von Verweilzonen sowie der weiteren Diversifizierung der Nutzungen und Angebote erreicht werden.

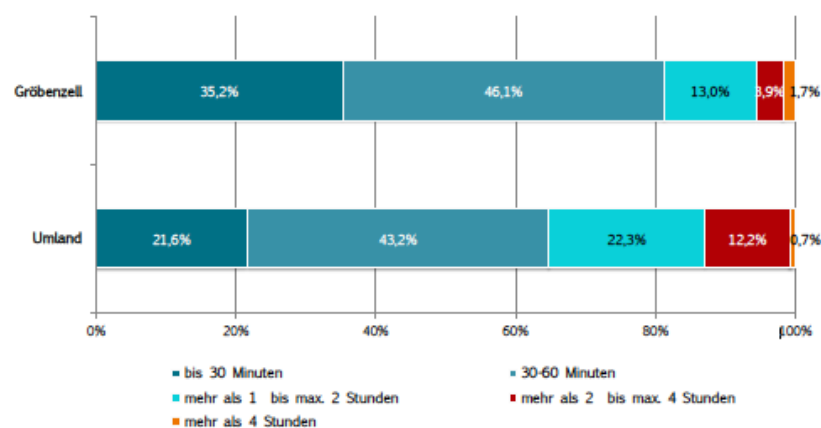


Abb. 19: Aufenthaltsdauer für Erledigungen in der Ortsmitte (Cima, 2015)

Der Bereich rund um die Kirchen- und Rathausstraße ist der beliebteste Aufenthaltsort der Befragten. Gründe hierfür sind der dichte Besatz, der umfangreichen Nutzungs- und Funktionsmix sowie die gute Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel.

Die Bahnhofstraße ist weniger beliebt. Gründe dafür sind die noch nicht genutzten Aufwertungs- und Verdichtungspotenziale. Langfristig sollen diese gesichert werden.

4.6.3 VERKEHRSMITTELWAHL

Das Fahrrad (47,2 %) ist das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel für einen Besuch der Ortsmitte der Gröbenzeller*innen. Fast 3 von 4 Gröbenzeller*innen verzichten bei einem Besuch der Ortsmitte auf das Auto.

Die Besucher*innen aus dem Umland kommen überwiegend mit dem PKW. Die Lage am S-Bahnhof spielt hier kaum eine Rolle, und das obwohl durchschnittlich 68,9 % aller Befragten angeben, bei der Parkplatzsuche in der Gröbenzeller Ortsmitte gelegentlich, meistens oder sogar immer Probleme zu haben.

Auch wenn die Erreichbarkeit des Einkaufsstandorts durch die S-Bahn bisher kaum eine Rolle zu spielen scheint, sollte vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und den damit verbundenen Folgen der ÖPNV (insbesondere der innerörtliche Busverkehr) im Fokus bleiben und qualifiziert werden.

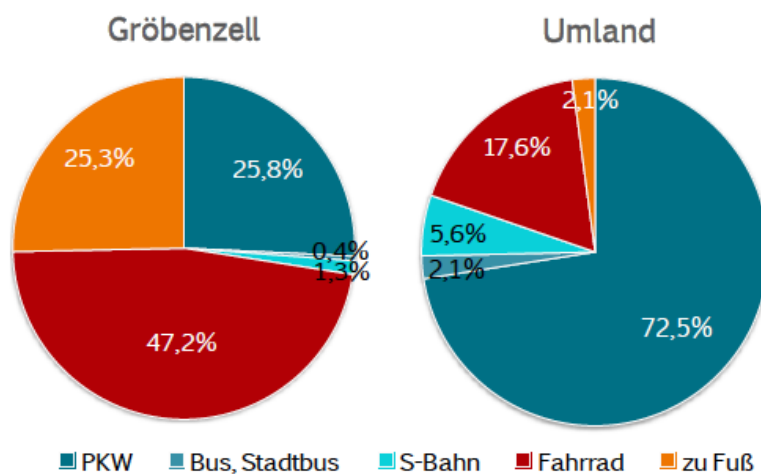


Abb. 20: Verkehrsmittelwahl für den Besuch der Gröbenzeller Ortsmitte (Cima, 2015)

4.6.4 ANGEBOTSSITUATION

Die Angebotssituation im mittel- bis langfristigen Bedarfsbereich (Bekleidung, Haushaltswaren / Kurzwaren, Elektro / Computer / Foto, Spielwaren, Buchhandel, Sanitätswaren etc.) in der Ortsmitte ist ausbaufähig. Gewünscht wären mehr Angebote im Bereich Lebensmittel, vor allem auch qualitätsorientierte Feinkost- und Spezialitätengeschäfte. Diese Wünsche hängen mit der überdurchschnittlichen Kaufkraft und daraus resultierenden höheren Ansprüchen der Bevölkerung zusammen. Ein Mangel an Lebensmittelangeboten kann nicht festgestellt werden.

4.7 NUTZUNGEN UND NAHVERSORGUNG

4.7.1 NAHVERSORGUNG

Die zwei Nahversorgungsschwerpunkte decken sich mit den zwei Einzelhandelschwerpunkten Gröbenzells: das Ortszentrum mit den Geschäften in der Bahnhofs-, Kirchen- und Augsburgs Straße und das Gewerbegebiet, in dessen südlichem Teil entlang der Olchinger Straße sich einige große Lebensmittelmärkte befinden. Als Geschäfte des täglichen Bedarfs gelten Bäckereien, Metzgereien, Supermärkte und Getränkemärkte.

Im Zentrum befinden sich Metzgereien, Bäckereien und kleinere Lebensmittel-läden, wie Rewe, Netto und ein denn's Biomarkt. Im Gewerbegebiet ist hingegen großflächiger Einzelhandel mit Kaufland, Lidl, Aldi, dm, einem weiteren denn's Biomarkt sowie einem Orterer Getränkemarkt verortet. In großflächigen Lebensmittelgeschäften dieser Art ist im Regelfall eine Wurst- beziehungsweise Fleischtheke und Backwarenabteilung integriert. Die bequeme Anfahrtsmöglichkeit mit dem Auto wird durch das umfangreiche Parkplatzangebot gefördert.

4.7.2 NUTZUNGEN

Gemeinbedarfliche Einrichtungen konzentrieren sich in Gröbenzell im Wesentlichen auf das Ortszentrum mit der Ährenfeld-Grundschule, den zwei Kindergärten, den beiden Kirchen St.-Johann-Baptist und Zachäuskirche, dem Sozialdienst, dem Heimat- und Torfmuseum, der Gemeindebücherei und zukünftig dem neuen Rathaus. Zudem befindet sich nördlich der Bahngleise und östlich des Gröbenbachs ein Bildungscampus mit einem Gymnasium, einer Waldorfschule, vier Kindergärten und zwei Kinderkrippen.

Mischnutzungen sind überwiegend im Zentrum entlang der Bahnhofs-, Kirchen- und Augsburgs Straße vorzufinden, sowie in der Olchinger Straße vom Stadtzentrum bis zum Gewerbegebiet Gröbenzells.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Großteil der Siedlungsflächen Gröbenzells zu Wohnzwecken genutzt wird. Ausnahmen bilden die Misch- und Gemeinbedarfsnutzungen, vor allem im Zentrum, und das Gewerbegebiet im Osten Gröbenzells. Zudem ist im Südosten Gröbenzells ein Wertstoffhof-Areal als Sondergebiet klassifiziert.

4.8 BAULÜCKEN

Der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum (PV) veröffentlichte im Jahr 2017 eine Studie zum Thema „kommunales Baulandkataster und Demografiekonzept“ für die Gemeinde Gröbenzell. Die Gemeinde hat dieses kommunale Baulandkataster mit anschließendem Demografiekonzept beauftragt, um:

- Einen Überblick über vorhandenes und ungenutztes Baurecht zu gewinnen
- Grundlagen für ein Konzept zur Steuerung der Nachverdichtung zu erarbeiten

Um das Innenentwicklungspotenzial Gröbenzells zu ermitteln, hat der Planungsverband flurstücksbezogen jede Baulücke und jedes Nachverdichtungspotenzial erhoben und ausgewertet. Er kommt zu folgenden Ergebnissen:

- In den Baulücken der Gemeinde Gröbenzell liegt Potenzial für 1.650 Einwohner*innen
- Durch Nachverdichtung kann ein Einwohnerzuwachs von 3.650 erreicht werden
- Das heißt im Siedlungsbestand von Gröbenzell besteht nach dieser Erhebung ein Potenzial für weitere 5.300 Einwohner*innen.

Bei der Auswertung differenzierte der Planungsverband die Baulücken nach den verschiedenen Baurechten: § 30 BauGB Mischgebiet, § 30 BauGB Kerngebiet, § 30 BauGB Allgemeines Wohngebiet, § 30 BauGB Reines Wohngebiet und nach § 34 BauGB. In der Plandarstellung Abb. 21 „Nutzungen und Nahversorgung“ sind die erhobenen Baulücken des PVs zusammenfassend dargestellt. Dabei fällt auf, dass sich viele der Baulücken im nördlichen Teil Gröbenzells verteilen.



Baulücken	Nachverdichtungspotentiale	Durch Aufstockung	Durch Anbau
§ 30 Mischgebiet	Im Mischgebiet	Im Mischgebiet	Im Mischgebiet
§ 30 Kerngebiet	Im Kerngebiet	Im Kerngebiet	Im Kerngebiet
§ 30 Allgemeines Wohngebiet	Im allgemeinen Wohngebiet	Im allgemeinen Wohngebiet	Im allgemeinen Wohngebiet
§ 30 Reines Wohngebiet	Im reinen Wohngebiet	Im reinen Wohngebiet	Im reinen Wohngebiet
Nach § 34			

Abb. 22: Baurechtserhebung nach BauGB (Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum, 2017)

4.9 SOZIALE INFRASTRUKTUR

Die Bildungs- und soziale Infrastruktur verteilt sich auf vier räumliche Punkte in Gröbenzell: das Ortszentrum, den Süden Gröbenzells entlang der Bernhard-Rößner-Straße und dem Gröbenbach, der Bildungscampus nördlich der Bahngleise im Westen und nördlich des Bildungscampus am Gröbenbach.

Von den drei Kinderkrippen in Gröbenzell befinden sich zwei am Bildungscampus an der Wildmoosstraße. Eine weitere Kinderkrippe befindet sich im Nordwesten Gröbenzells, in der Freilandstraße. Somit sind alle drei Kinderkrippen im Siedlungsgebiet nördlich der Bahngleise verortet. Es ist jedoch anzumerken, dass ein Anmelderecht für die Kinderkrippe „Denk mit!“ in Puchheim besteht.

Neben den drei Kinderkrippen gibt es in Gröbenzell neun Kindergärten. Allein vier Kindergärten befinden sich am Bildungscampus am Bürgerpark. Die fünf übrigen verteilen sich südlich der Bahngleise in der Friedensstraße, in der Bernhard-Rößner-Straße, in der Augsburger Straße und zwei im Zentrum in der Rathausstraße und am Klosterweg.

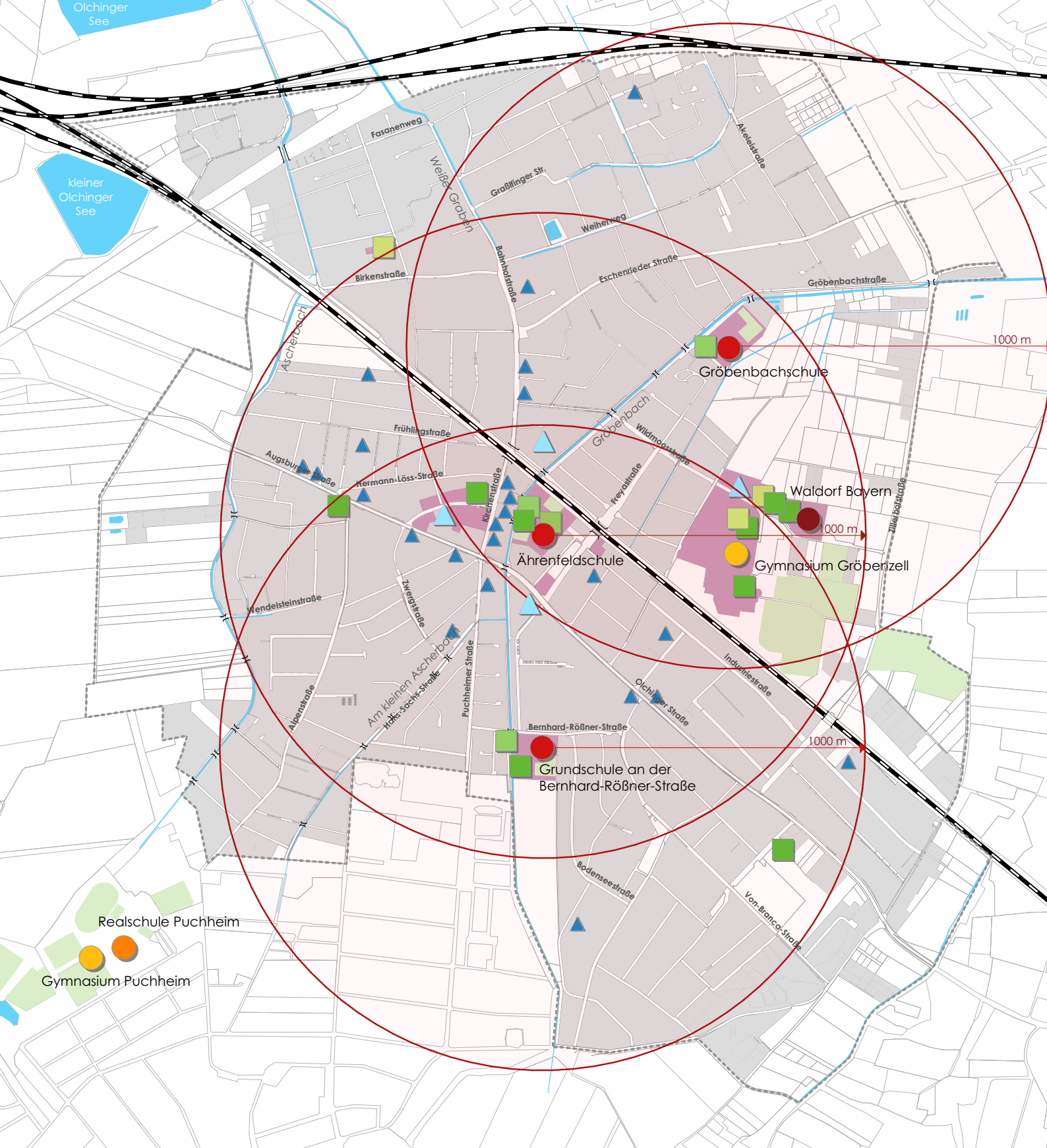
Weitere Kinderbetreuungseinrichtungen bietet die Gemeinde in Form von vier Kinderhorten, vier Mittagsbetreuungen und einer Anschlussbetreuung zur Ganztageschule an.

In Gröbenzell gibt es drei Grundschulen: die Grundschule an der Bernhard-Rößner-Straße, die Grundschule an der Ährenfeldstraße und die Gröbenbachschule. Alle drei Grundschulen liegen am Gröbenbach und verteilen sich im Gemeindegebiet. Bei einer genauen Betrachtung der Grundschuleinzugsradien von 1 km Luftlinie fällt auf, dass ein Großteil des Gemeindegebietes in den 1 km Radien um die Grundschulen liegt.

Auf dem Bildungscampus sind neben den vier Kindergärten und den zwei Kinderkrippen das Gymnasium und die Waldorfschule verortet. In Gröbenzell gibt es weder eine Mittelschule noch eine Realschule. Gröbenzeller Mittelschüler*innen besuchen die Schulen in Puchheim, Olching oder Eichenau. Für Realschüler*innen aus Gröbenzell ist die nahe gelegene Realschule in Puchheim bzw. die Orlando-di-Lasso-Realschule in Maisach vorgesehen.

In Bezug auf Pflege- und Betreuungseinrichtungen gibt es in Gröbenzell derzeit den Ökumenischen Sozialdienst in der Rathausstraße, das Alten- und Pflegeheim der Caritas in der Wildmoosstraße, die Seniorenresidenz am Gröbenbach nördlich der S-Bahn und das betreute Wohnen Gröbenbach in der Olchinger Straße.

Ärztliche Versorgungseinrichtungen konzentrieren sich im Wesentlichen entlang wichtiger Verbindungsstraßen, wie die Augsburger-, Puchheimer- und Olchinger Straße, die Bahnhofs-, Kirchen und Hans-Sachs-Straße.



- | | | | |
|---------------|-------------|-----------------------------------|------------------------|
| Kinderkrippe | Gymnasium | Pflegeeinrichtung | Außensportflächen |
| Kinderhort | Realschule | Ärztliche Versorgung | Gemeinbedarfsflächen |
| Kindergarten | Grundschule | 1.000 m Einzugsradius Grundschule | weitere bebaute Fläche |
| Waldorfschule | | | Querungsmöglichkeit |

Abb. 23: Soziale Infrastruktur Gesamtort

4.10 VERKEHR

4.10.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Gröbenzell ist gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Die Anschlussstelle zu den Bundesautobahnen A 8 und A 99 Kreuz München West ist nach circa 3 km zu erreichen.

Die Staatsstraße 2345 verläuft über die Augsburg- und Olchinger Straße von Westen nach Osten durch Gröbenzell. Die verkehrliche Belastung wirkt sich auf das Ortszentrum und die angrenzenden Wohngebiete aus. Es kommt oft zu Staus in Richtung Lochhausen, vor allem am östlichen Ortsende.

Da die Bahnhofsunterführung eine reine Fuß- und Radwegeverbindung ist, führt der wesentliche Verkehr von Norden nach Süden über die Gemeindestraße, die von Dachau kommend über die Eschenrieder-, Bahnhof-, Schubert- und Freystraße durch den Ort verläuft. Die Bahn wird durch eine Unterführung gequert. Eine weitere Nord-Süd-Verbindung stellt die Straße „Am Zillerhof“ im Osten der Gemeinde dar. Hier wird der Verkehr über eine Brücke über die Bahnlinie geführt. Außer diesen Querungen gibt es keine weiteren Unter- oder Überführungen für den motorisierten Verkehr.

Die Kreisstraße FFB 11 stellt eine Verbindung von Gröbenzell zur Stadt Puchheim dar. Um zur Stadt Olching zu gelangen, kann die Augsburg- oder die Route von der Bahnhofstraße über die Birkenstraße, den Sonnenweg und die Exterstraße gewählt werden. Am Ende der Exterstraße gibt es eine einspurige Unterführung Richtung Olching. Eine weitere Unterführung Richtung Olching bildet die Unterführung am Ende der Graßfinger Straße in das Graßfinger Moos.

4.10.2 FUSS- UND RADVERKEHR

Es gibt zahlreiche Fuß- und Radwegeverbindungen in Gröbenzell. Besonders attraktiv ist der Weg entlang des Gröbenbachs, der nur im Zentrum durch die Unterführung am Bahnhof verschwenkt aber ansonsten fast durchgängig von Norden nach Süden am Wasser entlang führt. Dazu wurden auch Unterführungen, z. B. an der Wildmoosstraße und am Klosterweg gebaut. Diese Unterführungen sind laut Radverkehrskonzept nicht für den Radverkehr geeignet, das Konzept sieht eine oberirdische Führung des Radverkehrs vor.

Eine andere Verbindung ist der Fischerweg im Westen der Gemeinde. Er endet offiziell an der Bahnlinie. Viele Bürger*innen berichten aber, durch die eigentlich für den Ascherbach gedachte Unterführung der Bahn zu gehen, um auf die Ascherbachstraße nördlich der Bahn zu gelangen. Diese Unterführung ist offiziell nicht freigegeben, da sie niedrig, eng und nicht für Fußgänger*innen



S-Bahn



Bahntrassen



Bundesautobahn



Staatsstraße



Kreisstraße



Gemeindestraße



Unterführung für PKW



Unterführung für Fußgänger und Radfahrer



Brücke für PKW



Brücke für Fußgänger



Parkplatz (öffentlich)



Park + Ride

Abb. 24: Verkehr

ausgebaut ist. Die Extersiedlung ist für Fußgänger*innen neben dem Sonnenweg auch mit Hilfe einer Unterführung unter den alten Bahndamm von der Ascherbachstraße kommend angebunden.

Die Unterführung im Zentrum am Bahnhof ist für den Autoverkehr gesperrt und dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten. Die Unterführung wird rege genutzt, genauso wie die bahnbegleitenden Radwege von Westen nach Osten. Manche Straßen, wie die Eschenrieder Straße haben keinen Radweg. Andere Straßen, wie die vergleichsweise stark befahrene Augsburg- und Olchinger Straße, sind mit einem Schutzstreifen ausgestattet. Die Radwege im Ortszentrum sind teilweise zu schmal, ungünstig geführt oder enden unvermittelt, so dass Radfahrer*innen nicht wissen, wie sie weiterfahren sollen. Gerade Kreuzungspunkte bieten hier Konfliktpotenzial.

Aus diesem Grund wurde parallel zum ISEK von der Gemeinde ein Radverkehrskonzept beauftragt, welches durch das Büro PGV-Alrutz bearbeitet wird. In diesem sollen, auch unter Einbeziehung der Bürger*innen, die Defizite und Konflikte beim Thema Radverkehr in Gröbenzell aufzeigt und Maßnahmen zu deren Behebung entwickelt werden. Die erarbeiteten Teilaspekte aus dem Radverkehrskonzept fließen in den ISEK-Prozess ein und werden innerhalb des zu erarbeitenden Maßnahmenkatalogs berücksichtigt.

4.10.3 RUHENDER VERKEHR

Öffentliche Parkplatzanlagen stehen mit der Tiefgarage unter dem Bürgerhaus / Sozialzentrum in der Rathausstraße, an beiden Zugängen zur S-Bahnstation und am Bildungscampus / Freizeitzentrum zur Verfügung.

Im Ortszentrum und entlang der Hauptverkehrsadern finden sich straßenbegleitende Parkplätze. Unter dem Neubau des Rathauses ist eine weitere größere Tiefgarage geplant, die auch von Besucher*innen des Ortszentrums mitgenutzt werden kann. Im Zentrum selbst herrscht vor allem in der Kirchen-, Rathaus- und Bahnhofstraße ein reger Ein- und Ausparkverkehr. Kostenlose Park & Ride Angebote können am westlichen Bahnsteigzugang und an der Freyastraße genutzt werden.

Einige Wohn- oder Verbindungstraßen sind stark beparkt, so dass der fließende Verkehr gebremst wird und zusätzlich ein unübersichtlicherer Straßenraum entsteht.

Auffallend großflächige Parkplatzflächen sind im Gewerbegebiet, hier insbesondere bei den Einkaufsmärkten, zu finden. Darüber hinaus werden auch die Straßenräume im Gewerbegebiet dicht beparkt.



Abb. 25: Situation in der Eschenrieder Straße



Abb. 26: Situation in der Bahnhofstraße



Abb. 27: Situation in der Kirchenstraße, beengt v.a. für Fuß- und Radverkehr



Abb. 28: Abstellflächen für Fahrräder im Zentrum sowie die Fuß- und Radverkehrsunterführung am Bahnhof

4.10.4 ÖPNV

Für die Anbindung Gröbenzells ist der S-Bahnhaltepunkt von zentraler Bedeutung. Hier fährt die S3 Richtung Mammendorf und Richtung Landeshauptstadt München. Die Fahrtzeit zum Hauptbahnhof beträgt 21 Minuten, zum Bahnhof München-Pasing rund 10 Minuten. In den Hauptverkehrszeiten besteht aktuell ein 10 Minuten Takt. Damit ist die Gemeinde sehr gut an die Arbeitsplätze der Landeshauptstadt, aber auch an das Regional- und Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angebunden.

Im Gemeindegebiet verkehren zwei Buslinien:

- Linie 830: zwischen Puchheim (S-Bahn S4) und Lochhausen (S-Bahn S3)
- Linie 832: zwischen Puchheim (S-Bahn S4) (mit Anschluss der nördlichen und südlichen Wohngebiete Gröbenzells sowie des Gewerbegebietes) und Olching (S-Bahn S3)

Die Linie 832 wurde im Dezember 2016 neu eingerichtet und soll die Siedlungsbereiche sowie das Gewerbegebiet besser an das Zentrum anbinden. Sie fährt im 40-Minutentakt. In der Bürgerbeteiligung wurde die Linie positiv bewertet. Die Linie 830 fährt mit einem 15-Minuten-Takt beziehungsweise 10-Minuten-Takt zu Pendlerzeiten deutlich häufiger.

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot durch zentrale Abfahrtshaltstellen für Anrufsammeltaxis, die sich verteilt im Gemeindegebiet finden und den Anschluss an die beiden Nachtbuslinien N80 und N81.

Am 29.04.2019 startet die neue Expressbus-Linie X 80. Sie verbindet als Tangentiale Puchheim (S-Bahn S4) über eine Haltestelle in Gröbenzell am Züblin Gelände mit München-Moosach (S-Bahn S1/2).

Darüber hinaus werden derzeit, sogenannte Mitfahrbänke im Gemeindegebiet etabliert. Bei diesem Konzept können sich Bewohner auf eine Bank setzen und anhand entsprechender Schilder signalisieren, in welche Richtung sie fahren möchten. Vorbeifahrende Pkws können die wartenden Personen dann in die gewünschte, umliegende Ortschaft mitnehmen. Eine erste Bank wurde an der Olchinger Straße auf Höhe des Gewerbegebietes in Fahrtrichtung München aufgestellt.

Bei Betrachtung der Einzugsradien der Bushaltstellen und der S-Bahnhaltestelle fällt auf, dass vor allem im Südosten Gröbenzells und südlich der Bahngleise im Westen Gröbenzells Wohngebiete außerhalb der 300-Meter-Radien liegen.



Abb. 29: ÖPNV Gesamrtort

4.11 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG UND WACHSTUM

Wichtige Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung Gröbenzells sind das zu erwartende Bevölkerungswachstum, die Demografie sowie die Entwicklung von Wohnbauflächen. Grundlage bildet hier der vorliegende Demografiebericht aus dem Jahr 2017, erstellt vom Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV). Dieser Bericht bildet die Grundlage für das nachfolgende Kapitel 10.

4.11.1 ENTWICKLUNG DER BEVÖLKERUNG VON 1950- 2015

Die Gemeinde Gröbenzell hat sich von einer kleinen Siedlung mit ungefähr 5.000 Einwohner*innen im Jahr 1952 zu einer Gemeinde mit etwa 17.500 Einwohner*innen im Jahr 1987 entwickelt. 2010 lebten bereits ungefähr 19.500 Menschen in Gröbenzell. Bis 2015 ist die Tendenz nur noch leicht steigend. Die Entwicklung verläuft damit ähnlich wie die des Landkreises Fürstentum Bruck.

4.11.2 WANDERUNGEN RÜCKBLICK

Betrachtet man die Zahlen der Nettowanderungen von 1995 bis 2015, so ist immer ein Zuwachs erkennbar. Ab 2010 fällt der Wert wieder größer aus, im Jahr 2013 ist der Höchstwert des Betrachtungszeitraums von 1995 bis 2015 erreicht, vgl. Abb. 30:

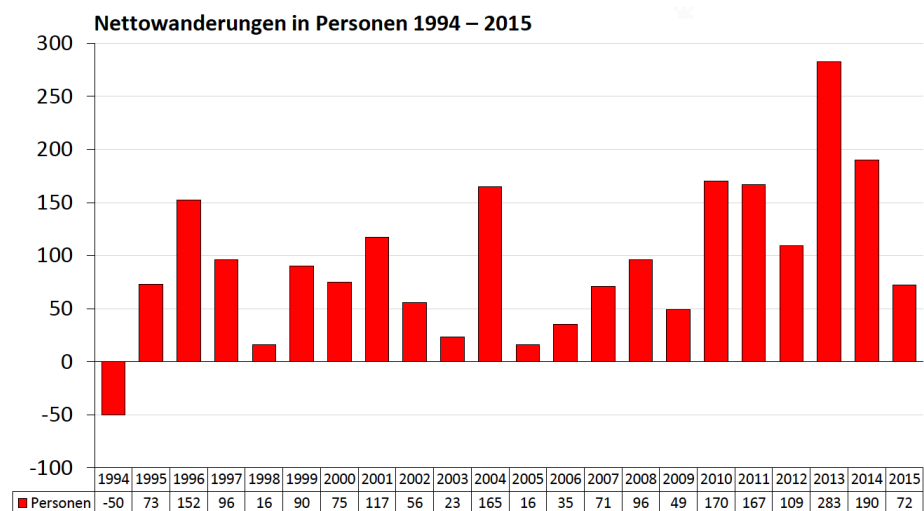


Abb. 30: Nettowanderungen in der Gemeinde Gröbenzell (SAGS und PV, 2017)

Es sind 283 Personen mehr nach Gröbenzell gekommen, als weggezogen.

Bei den gemittelten Wanderungssalden nach Altersgruppen für die Jahre 2013 bis 2015 stellt sich heraus, dass in den Altersgruppen bis 50 Jahre der Anteil der Zuzüge überwiegen, in den Altersgruppen 50 -74 sind es die Fortzüge.

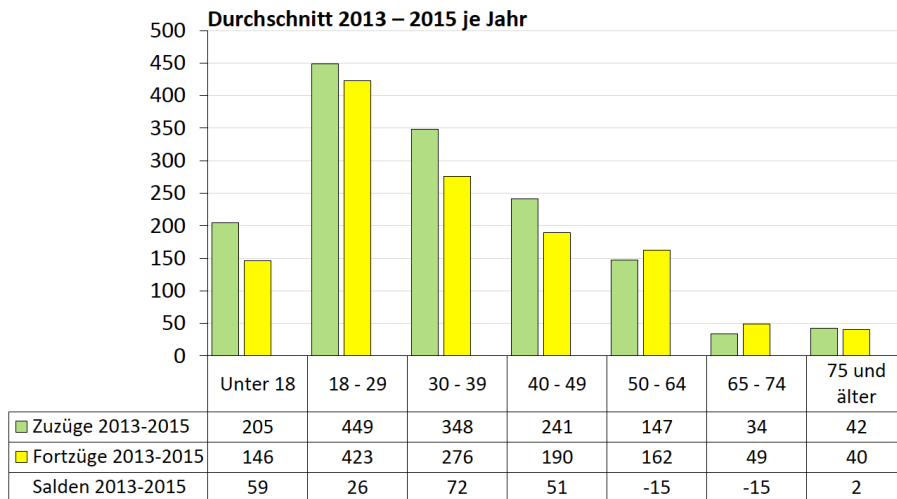


Abb. 31: Mittlere Wanderungssalden nach Altersgruppen (SAGS und PV, 2017)

Bei den Menschen, die 75 Jahre oder älter sind, ist das Verhältnis in etwa ausgewogen, vgl. Abb. 31.

4.11.3 GEBURTENZAHLEN UND ALTERVERTEILUNG

Die Geburtenzahlen liegen seit 1994 relativ konstant bei über 140 Geburten/Jahr. Höchstwerte waren im Jahr 1997 mit 184 Geburten und im Jahr 2009 mit 173 Geburten zu verzeichnen.

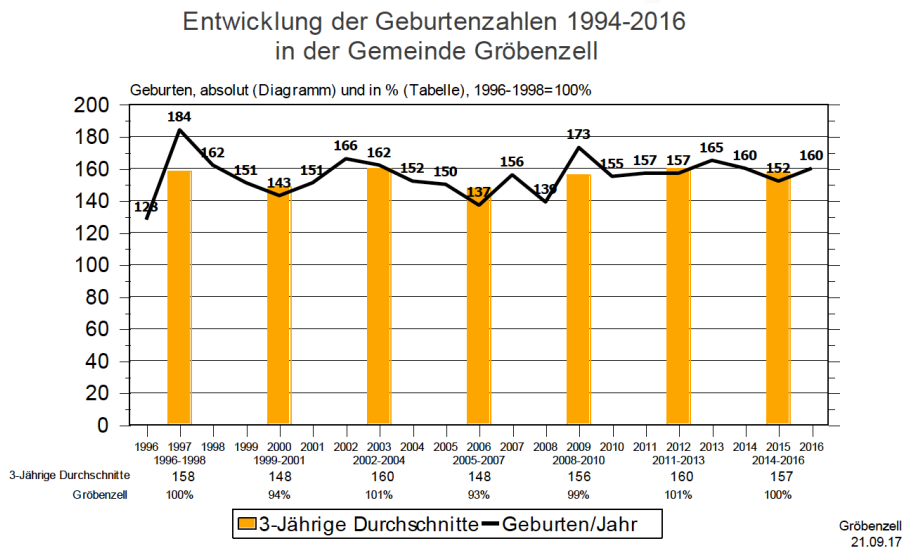


Abb. 32: Entwicklung der Geburten 1994 - 2015 (SAGS und PV, 2017)

Beim Vergleich der Altersverteilung von Gröbenzell mit dem Landkreis Fürstentum stellt sich ein ähnliches Bild dar. In Gröbenzell sind Ende 2015 2,5 % der Bevölkerung unter 3 Jahren, 2,6 % sind 3 bis 5 Jahre, 3,7 % sind 6 bis 9 Jahre, 4,9 % sind 10 bis 14 Jahre und 3 % sind 14 bis 17 Jahre alt. Somit haben 14,2 % der Bevölkerung Gröbenzells ein Alter von unter 18 Jahren. 11,4 % sind 18 bis 29 Jahre alt, 10,8 % sind 30 bis 39 und 15,2 % sind 40 bis 49 Jahre alt. 21 % der

Bevölkerung Gröbenzells sind 50 bis 64 Jahre alt, 12,5 % sind 65 bis 74 Jahre alt und 12,4 % über 75 Jahre, vgl. Abb. 33.

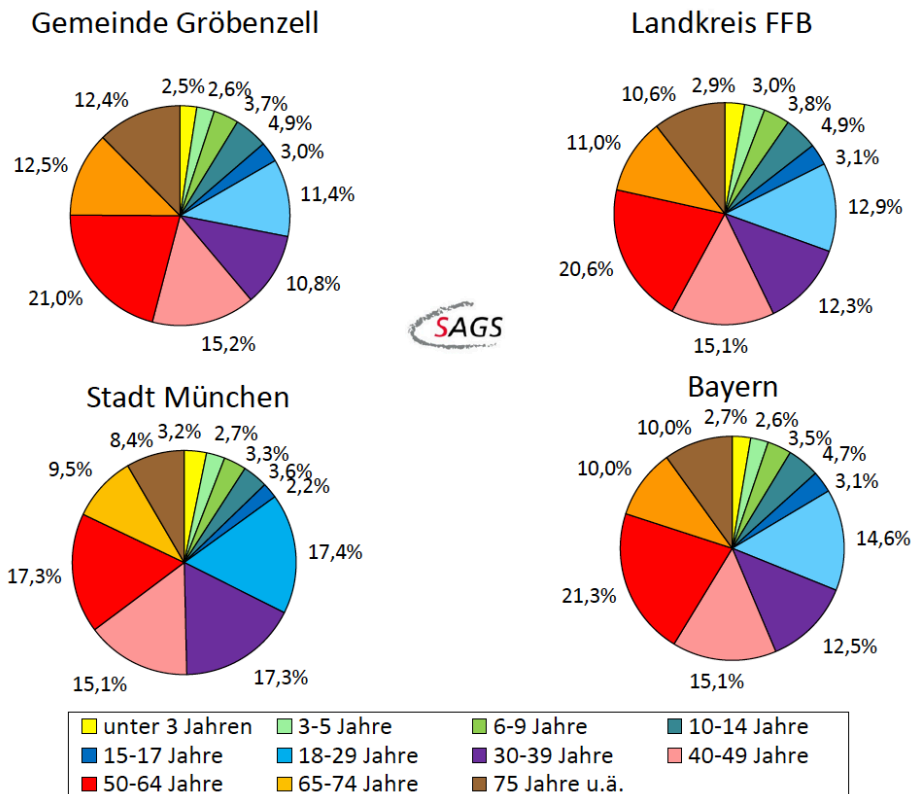


Abb. 33: Altersverteilung der Bevölkerung in % Ende 2015 im Vergleich (SAGS und PV, 2017)

4.11.4 PROGNOSE WANDERUNGEN

Um Aussagen bezüglich zukünftiger Wanderungsbewegungen treffen zu können, wurde das Zuwanderungspotenzial Gröbenzells in der Studie des PVs näher beleuchtet. Hierfür wurden Annahmen zu dessen Entwicklung getroffen, die im Folgenden auch in die Errechnung der Wanderungen einfließen:

- Zuwanderungspotenzial aus Nachverdichtung
- Die Annahme lautet, dass 3 % der Baulücken pro Jahr bebaut werden. 2031 sind noch 63 % der Baulücken unbebaut.
- Zuwanderungspotenzial aus Aktivierung von Baulücken
- Die Annahme lautet, dass 2 % der Baulücken pro Jahr bebaut werden. 2031 sind noch 74 % der Baulücken unbebaut.
- Zuwanderungspotenzial aus Generationenwechsel

Aus der Zahl der erwarteten Sterbefälle wird die Zahl der freiwerdenden Wohneinheiten geschätzt.

Die kleinste Einwohnergewinnung macht in dem Prognosezeitraum von 2017 bis 2031 die Aktivierung der Baulücken mit 430 Nettozuzügen aus. Aufgrund von Nachverdichtung wird von 2017 bis 2031 mit 1.106 Nettozuzügen gerechnet. Die meisten Zuzüge werden durch den Generationenwechsel mit 4.331

Zuzügen erwartet. In Summe ergibt sich ein jährliches Wanderungspotenzial zwischen 346 und 416 Einwohner*innen.

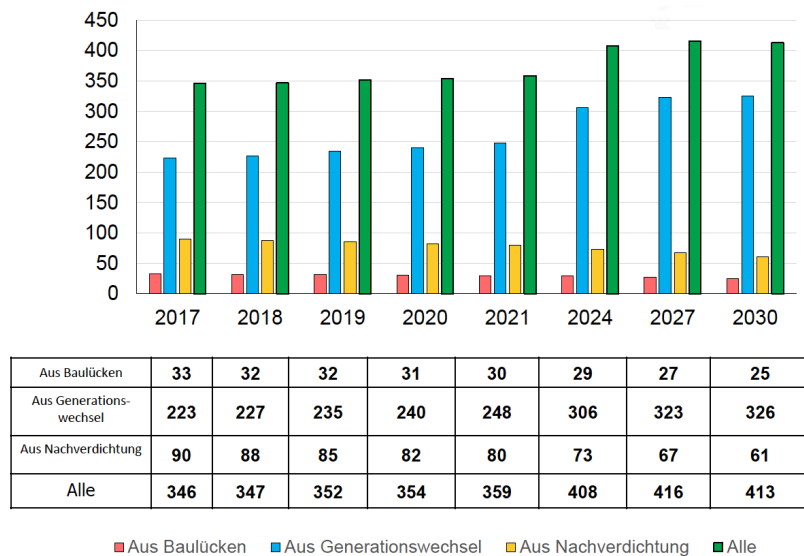


Abb. 34: Wanderungsannahmen nach Art des Wohnraumangebots (SAGS und PV, 2017)

Die natürliche Bevölkerungsprognose geht für Gröbenzell für das Jahr 2032 von einer Einwohnerzahl von 18.848 Einwohner*innen aus. Werden Wanderungen miteinberechnet, wie nach vorherig erläuterten Modell, dann kann von einer Bevölkerungszunahme auf 25.933 ausgegangen werden.

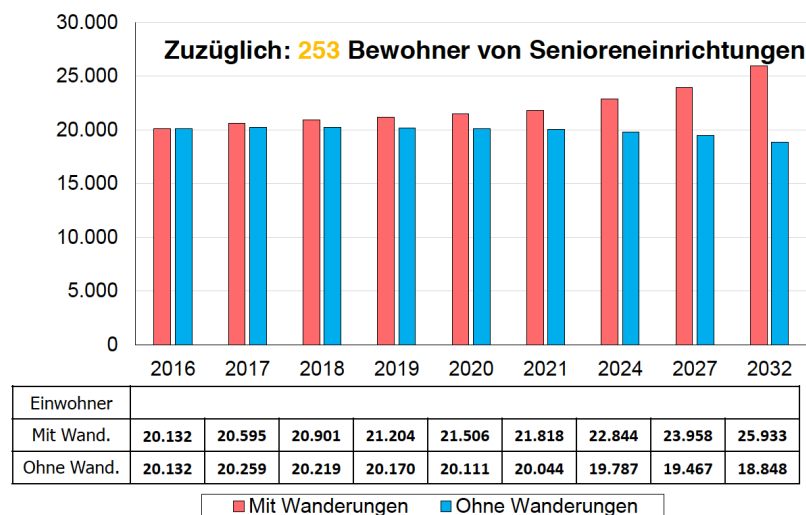


Abb. 35: Prognose der Einwohner in Gröbenzell, Vergleich des Modells mit und ohne Wanderungen (SAGS und PV, 2017)

Ohne Wanderungen würde die Bevölkerung Gröbenzells langfristig abnehmen, nur durch die Zuwanderung kann dieser Prozess in ein Bevölkerungswachstum gedreht werden.

Diese Zuwanderung kann aber, wie auch in Kap. 4.8 zum Baulandkataster bereits deutlich wird, allein durch das vorhandene Potenzial der Innenentwicklung abgedeckt werden, so dass keine zusätzlichen Wohnbauflächen im Außenbereich entwickelt werden müssen.

4.12 VERTIEFTE BETRACHTUNG UNTERSUCHUNGSGEBIET ORTSZENTRUM

Das Ortszentrum um die Rathausstraße, Bahnhof- und Kirchenstraße als Schwerpunkt für Einzelhandel, Gastronomie und kommunale sowie soziale Nutzungen lag von Anfang an im Fokus der Untersuchung des ISEK. Um für diesen Bereich eine vertiefte konzeptionelle Betrachtung vorzubereiten, wurde eine detailliertere integrierte Bestandsaufnahme erstellt.

4.12.1 FREIRAUM UND ORTSBILD

Im Untersuchungsgebiet findet sich im Bereich der Kirchen-, Bahnhof- und Rathausstraße durch die Konzentration an sozialen und gemeindlichen Einrichtungen, die Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen in Kombination mit Wohnen sowie dem Bahnhof ein stark frequentierter und belebter Freiraum. Gerade der öffentliche Raum entlang der Kirchenstraße weist jedoch Verbesserungspotenzial in punkto Aufenthaltsqualität und Verweildauer auf. An dieser Stelle trüben verkehrliche Belastungen (wie Parksuchverkehr), die beidseitig angeordneten Längsparkplätze, sehr heterogen gestaltete Vorbereiche vor den Geschäften und zum Teil fehlende räumliche Fassungen durch Gebäude das Gesamtbild. Positiv auf den Straßenraum wirken sich hingegen der dominante Baumbestand entlang der Kirche zur Kirchenstraße sowie der Baumbestand entlang der Rathausstraße aus.

Der im Zuge des Umbaus des alten Schulgebäudes neu gestaltete Platz zur identitätsstiftenden katholischen Gemeindekirche St. Johannes Baptist sowie die begleitende Baumreihe entlang der Rathausstraße haben ebenfalls eine positive Wirkung auf das Erscheinungsbild des Straßenraums. Gerade in Kombination mit dem entstehenden Rathausneubau kann hier ein hohes Potenzial zur weiteren Aufwertung oder vielmehr zusätzlichen Schaffung von Aufenthaltsbereichen gesehen werden.

Die Freiraumsituation am nördlichen Ende der Kirchenstraße zwischen Hermann-Löns-Straße und Bahnunterführung erscheint in ihrer Gestaltung sehr heterogen. Die Unterführung sowie der östlich angrenzende Bereich mit Bahnhofskiosk erscheinen ungeordnet und werden ihrer Funktion als Willkommensbereich der Gemeinde somit nicht gerecht. Aufgrund der Leerstände in den Gebäuden der Kirchenstraße 4 und 7 sowie der verwaist wirkenden Vorbereiche, erweckt die Kirchenstraße an dieser Stelle nicht den Anschein einer Geschäftsstraße.

Nach der Bahnunterführung eröffnet sich zur Bahnhofstraße hin ebenfalls eine weite Fläche, die jedoch durch Vorbereiche zu Nutzungen im östlichen Bereich, dem Wendeparkplatz für Pkw sowie durch die undurchsichtige Radverkehrsführung wenig strukturiert wirkt. Bis zur Schubertstraße führt zentrumsauswärts

kein Radweg. Ab der Kreuzung Schubertstraße ist ein Radweg, der nicht Benutzungspflichtig ist, vorhanden. Zwischen Franz-Lehar-Straße und Schubertstraße befindet sich eine Reihe von Stellplätzen für querparkende Autos, die durch Straßenbäume strukturiert werden. Nördlich der Schubertstraße sind Stellplätze für längsparkende Fahrzeuge beidseitig angeordnet. Auch hier ist der Straßenraum durch die sehr unterschiedlich gestalteten Vorbereiche für den Einzelhandel und Dienstleistungen geprägt.

Ein wichtiges Element, das für ein Ortszentrum zur Belebung sowie zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität beiträgt, ist der Bachlauf. Im Bereich des Ortszentrums entlang der Kirchenstraße verläuft der Gröbenbach jedoch östlich im Hinterhof der Gebäude Kirchenstraße 7- 23. Zum Gröbenbach hin befinden sich Erschließungs-, Lager- und Stellplatzflächen, die gerade diesen hochwertigen Bereich am Bachlauf untergenutzt beziehungsweise nicht richtig genutzt erscheinen lassen. Östlich des Gröbenbachs verläuft zwar der Klosterweg als verbindende Radachse von Nord nach Süd, aber eine aktive Nutzung beziehungsweise ein Erleben des Gröbenbachs ist hier nicht möglich, da keine Flächen zum Aufenthalt zur Verfügung stehen.



Abb. 36: Eindrücke des öffentlichen Raums in der Kirchenstraße

Ruhender Verkehr

Zentrumsnahe Stellplätze im öffentlichen Raum befinden sich hauptsächlich in der Rathausstraße, in der Kirchen-, Bahnhof- und Schubertstraße. Auf den Stellplätzen im Zentrum ist das Parken zeitlich begrenzt. Die Tiefgarage unter dem Sozialzentrum an der Rathausstraße ergänzt das zentrumsnahe Angebot an öffentlichen Stellplätzen.

Stellplätze für Pendler finden sich in der Gröbenbachstraße sowie nördlich der Bahngleise am Sonnenweg in fußläufiger Entfernung zum Bahnhof. Hier spielt der Parkplatz an der Ährenfeldschule ebenfalls eine große Rolle.

Entlang mancher Wohnstraßen wird im Straßenraum geparkt, das ist insbesondere in den Gebieten südlich der Frühlingsstraße zur Hermann-Löns-Straße hin zu beobachten.

Rad- und Fußwege

Längs größerer Verbindungstraßen wie der Augsburger-, Schubert-, Bahnhof- und Kirchenstraße sind Anlagen für Radfahrer*innen unterschiedlicher Ausbau- und Modernitätsstufen vorhanden. Diese Beurteilung übernimmt das eigens beauftragte Radverkehrskonzept. Eine schöne Radfahrstrecke von Nord nach Süd befindet sich entlang des Gröbenbachs, wenn auch mit Unterbrechungen (beispielsweise Querung Staatsstraße, Querung Bahn). Für stärker befahrene Straßen im Ortszentrum sind Fußwege vorhanden.

Es bestehen verschiedene Verbindungen, um in die Ortsmitte Gröbenzells zu gelangen. Vom Klosterweg kann man über bereits vorhanden Querungen in die Kirchenstraße gelangen. Weiterhin bestehen Möglichkeiten, von der Augsburger Straße über das Bürgerzentrum, von der Frühlingsstraße kommend an der Kirchenstraße 2 vorbei und vom Sonnenweg kommend über die Bahnhofstraße in das Stadtzentrum zu gelangen.

Raumkanten

Der Kirchenstraße geben die Raumkanten der Bestandsgebäude auf der östlichen Seite einen städtischen Charakter, da diese den öffentlichen Raum fassen und bespielen. Die Westseite der Kirchenstraße ist insgesamt lockerer bebaut und fasst den Straßenraum weniger gut, es befinden sich kleinere Lücken in der Bebauung. In Richtung Unterführung bestärkt der Leerstand der Kirchenstraße 4 das ungeordnete Erscheinungsbild des öffentlichen Raums.

In der Bahnhofstraße geht der städtische Charakter auf der westlichen Seite verloren, da die derzeitige Bebauung lückenhaft und zurückgesetzt ist. Auf der östlichen Seite findet sich eine heterogene Höhenentwicklung und Fassadengestaltung der Gebäude. Durch die Gebäudesituierung erscheint der Straßenraum einheitlich und gefasst.

Freiraum

-  Private Grünflächen
-  Raumprägender Baumbestand
-  Sonstiger Baumbestand
-  Platzflächen/Vorbereiche

Ortsbild

-  ortsbildprägendes Gebäude
-  Baudenkmäler
-  identitätsstiftendes Element
-  Unterführung für Fußgänger/Radfahrer

- | | | | |
|---|----------------|---|---|
|  | Raumkanten |  | Fußwegeverbindung |
|  | Lärmschutzwand |  | Stellplätze im öffentlichen Straßenraum |
| | |  | Gebäude |
| | |  | Querungsmöglichkeit |
| | |  | Gewässer |

Abb. 37: Freiraum und Ortsbild, Untersuchungsgebiet

4.12.2 NUTZUNGEN

Die Erdgeschossnutzungen des Untersuchungsgebiets variieren vor allem in der Kirchen-, Rathaus- und Bahnhofstraße stark.

Neben den im Folgenden genauer ausgeführten Nutzungen und den bereits im Rahmen dieses ISEK-Berichts aufgeführten Nutzungen „Gastronomie“ und „soziale Nutzungen“ sind die übrigen Erdgeschossnutzungen dem „Wohnen“ zuzuordnen. Die Wohnnutzungen verteilen sich flächendeckend über die Wohnstraßen.

Als kommunale/soziale und kulturelle/religiöse Nutzungen sind entlang der Rathaus- und Augsburger Straße das Kino „Gröbenlichtspiele“, die katholische und evangelische Gemeindekirchen, das Bürgerhaus, das Sozialzentrum und die Bücherei sowie zukünftig das Rathaus klassifiziert. Ärztehäuser befinden sich nördlich der Bahngleise in der Bahnhofstraße und an der westlichen Grenze des Untersuchungsgebiets in der Augsburger Straße.

Einzelhandel

Der zentrumsnahe Einzelhandel und das Kleingewerbe verteilen sich in Gröbenzell vor allem entlang der Bahnhof-, Kirchen-, Augsburger und Olchinger Straße. Fasst man die Einzelhandelsgeschäfte und das Kleingewerbe rund um die Bahnhof- und Kirchenstraße zusammen, so kommt man zu dem Ergebnis, dass sich dort

- sechs Bäcker
- zwei Metzger
- drei Lebensmittelgeschäfte
- zwei Apotheken
- ein Drogeriemarkt
- drei Optiker
- sechs Bekleidungsgeschäfte, davon eins für Brautmode
- ein Weinladen, ein Feinkostgeschäft und ein Teegeschäft
- ein Computergeschäft
- ein Farbengeschäft
- eine Schreinerei
- ein Schreibwarengeschäft
- ein Juwelier
- ein Ofenbauer

befinden. Zudem sind in der Augsburger Straße ein Bioladen, ein Möbel- und Dekorationsgeschäft, ein Modegeschäft, eine Zoohandlung, ein Blumengeschäft und ein Banner- und Schilderhandel verortet. In der Olchinger Straße sind ein weiteres Blumengeschäft, ein Geschenkeladen und ein Autohaus angesiedelt, in der Frühlingsstraße ein Bettenfachgeschäft.

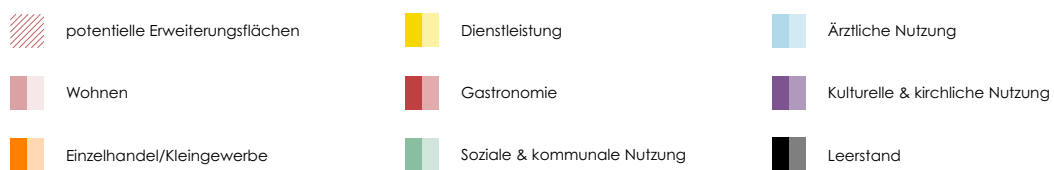
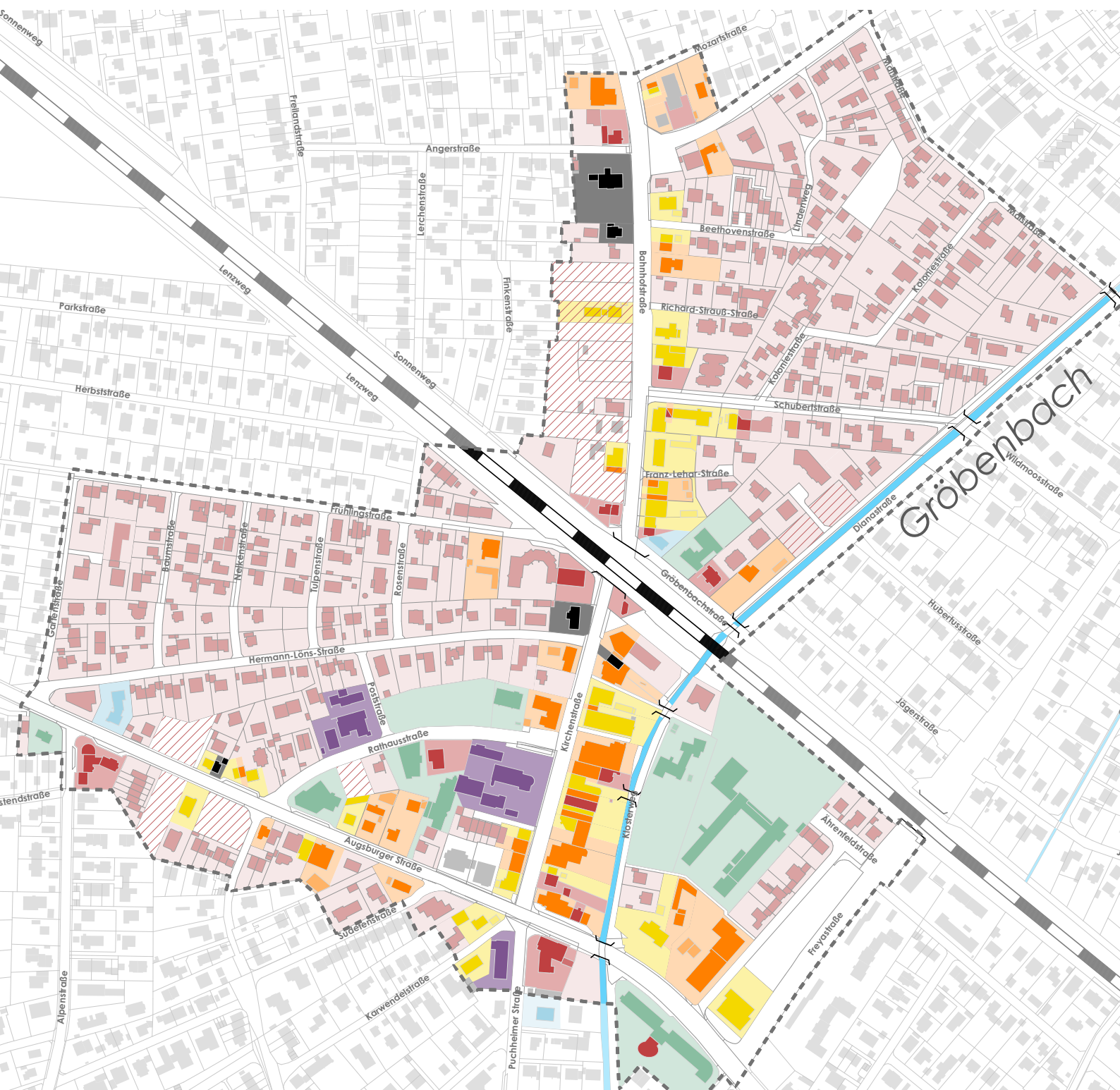


Abb. 38: Nutzungen, Untersuchungsgebiet

Dienstleistung

An Dienstleistungsangeboten konzentrieren sich in der Bahnhof- und Kirchenstraße:

- drei Friseursalons
- fünf Banken
- zwei Fahrschulen
- zwei Wäschesalons
- zwei Reisebüros
- vier Schönheitssalons
- eine Schneiderei
- ein Mobiltelefongeschäft
- ein Wettbüro
- eine Kleintierpraxis

Außerdem haben sich entlang der Augsburger Straße und der Olchinger Straße

- drei Versicherungsbüros
- ein Friseur
- eine Sprachschule
- ein Dienstleister für Baumarbeiten
- ein Malereibetrieb
- ein Reisebüro
- eine Post
- eine Tankstelle

angesiedelt.

Leerstand

Leerstehende Erdgeschossnutzungen kommen in der Bahnhofstraße vor, genauer gesagt in der Bahnhofstraße 25 und 27. Ein vor allem im Stadtbild störender Leerstand befindet sich in der Kirchenstraße 4 neben dem Bahnhofvorplatz. Ein weiterer Leerstand befindet in der Augsburger Straße 22. Generell werden entstehende Leerstände zügig nachbelegt.

5 Integrierte und querschnittsbezogene Analyse



Basierend auf der Bestandsaufnahme werden in der Bestandsbewertung die wesentlichen Analyseergebnisse aufgezeigt. Diese sind in zwei Kapitel strukturiert. Im Kap. 5.1 werden die vorhandenen Missstände als Defizite und Konflikte im Untersuchungsgebiet dargestellt. Anschließend werden in Kap. 5.2 die derzeitigen vorhandenen Qualitäten und die sich für das Gebiet ergebenden Potenziale beschrieben.

5.1 DEFIZITE UND KONFLIKTE

Die Defizite und Konflikte Gröbenzells erstrecken sich auf die Themengebiete „Verkehr und Mobilität“, „Städtebau und Nutzungsstrukturen“, „Stadtgestalt und öffentlicher Raum“ sowie „Identität und soziales Miteinander“.

5.1.1 GESAMTORT

Für den Gesamtort zeigen sich im Rahmen der Untersuchungen folgende räumlich-gestalterische Schwächen:

- Im Norden der Gemeinde verläuft ein alter Bahndamm, der die sogenannte Exter-Siedlung und den Olchinger See vom restlichen Ortskern räumlich trennt. Die Siedlung ist über den Sonnenweg und eine schmale Fuß- und Radverkehrsunterführung angebunden, die in Ausbau und Gestaltung Mängel aufweist.
- Die Bahnlinie München-Augsburg durchzieht die Gemeinde von Südosten nach Nordwesten und wirkt als räumliche Barriere zwischen dem Norden und Süden Gröbenzells.
- Im Bereich der Staatsstraße 2345 (Augsburger-/ Olchinger Straße), einiger Straßen im Gewerbegebiet (zum Beispiel Industriestraße, Am Zillerhof), in den Wohngebieten (zum Beispiel Puchheimer Straße, Birkenstraße, Alpenstraße, Eschenrieder Straße) sowie im Ortszentrum (Kirchen-, Bahnhof-, Rathaus- und Hermann-Löns-Straße) weist der Straßenraum durch fehlende Begrünung, viele längsparkende Fahrzeuge sowie fehlende optische Untergliederung des breiten Straßenquerschnitts deutliche Gestaltungsdefizite auf.
- Entlang der Bachläufe des Gröbenbachs, des kleinen Ascherbachs und des Ascherbachs befinden sich nur wenige Bereiche, die zu einem Aufenthalt einladen respektive ein Erlebnis des Elements Wasser gewährleisten und eine Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der Bachläufe ermöglichen.
- Fehlende beziehungsweise mangelhaft gestaltete, schmale oder nicht barrierefreie Unterführungen für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen finden sich vor allem entlang der Bahnlinie München-Augsburg, im Bereich der Augsburger Straße sowie an der Wildmoosstraße.



Abb. 39: verkehrliche Situation in der Kirchenstraße



Abb. 40: Gestalterische Mängel + unzureichende Radwege



Abb. 41: mangelhafte Verbindung zw. Kirchenstraße + Gröbenbach



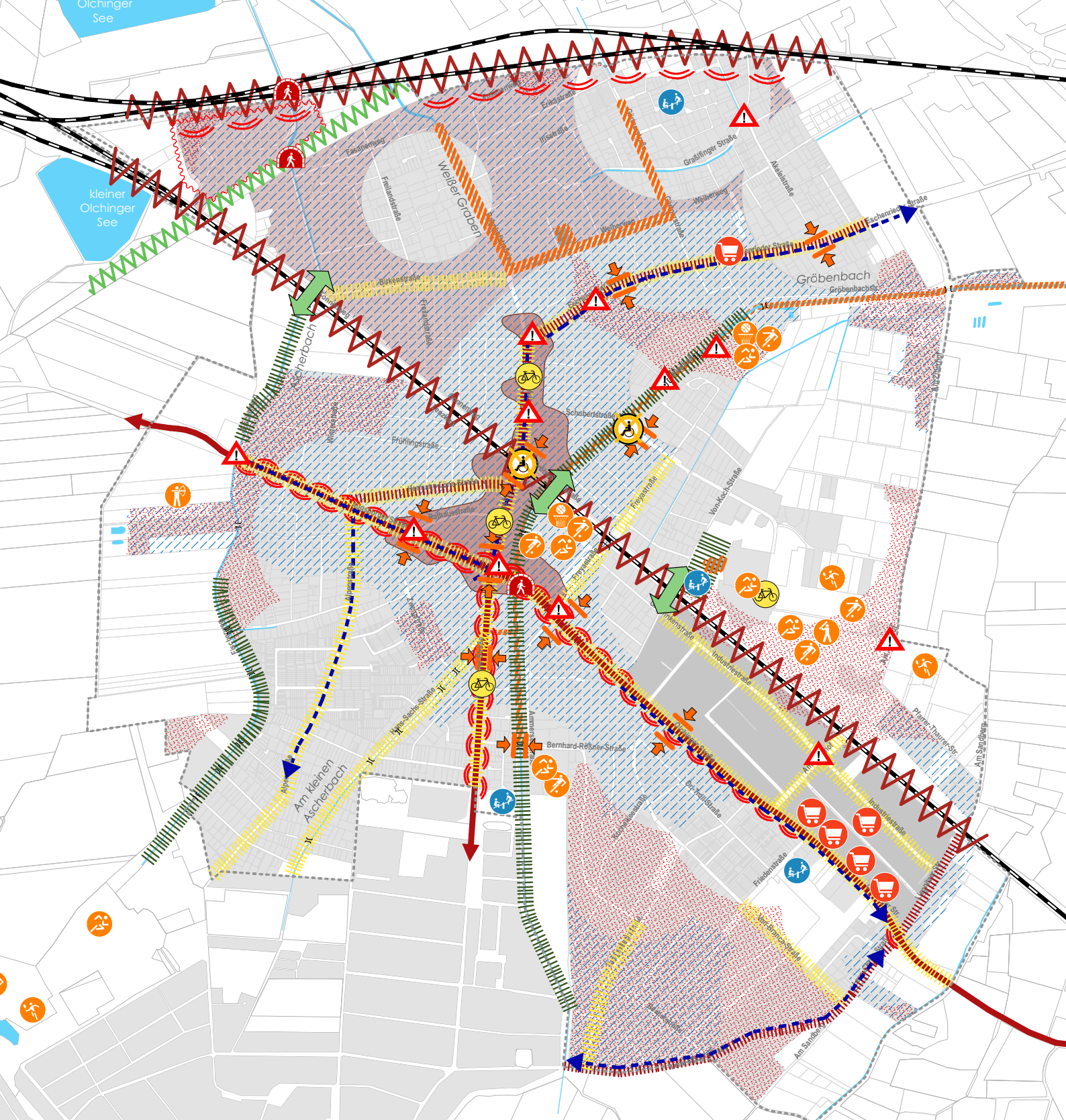
Abb. 42: untergenutztes Areal am Bahnhof

Weitere vor allem funktionale Mängel mit Blick auf den Gesamtort werden im Folgenden beschrieben:

- Im Ortszentrum mit der Kirchen-, Bahnhof- und Rathausstraße sowie entlang der Augsburger Straße handelt es um einen Versorgungsbereich mit qualitativen Mängeln (nähere Ausführung bei der Erläuterung zum Untersuchungsgebiet).
- Im Gewerbegebiet befindet sich an der Danziger Straße mit zwei Discountern, einem Drogeriemarkt sowie einem großen Vollsortimenter eine dezentrale Einzelhandelslage. Hier ist die weitere Entwicklung der zentralen Lage (Ortsmitte) sowie das konkurrierende beziehungsweise ergänzende Angebot zu beachten.
- Durch die Situierung des Einzelhandels vor allem südlich der Bahnlinie (einzige Ausnahme Discounter an der Bahnhofstraße) ist die Nahversorgungslage in den nördlichen Gemeindebereichen als mangelhaft zu beschreiben. Eine fußläufige Erreichbarkeit eines Vollsortimenters ist nördlich der Birken- und Eschenrieder Straße nicht mehr gegeben. Aber auch im südlichen Gemeindegebiet gibt es Bereiche (südliche Alpenstraße, nördlich und südlich der Lena-Christ-Straße), für die eine fußläufige Erreichbarkeit eines Nahversorgers nicht gewährleistet ist.
- Die Einrichtung der Spielplätze am Sperberweg sowie an der Moos-

straße weist nicht mehr zeitgemäße Spielgeräte auf. Am Spielplatz am Freizeitgelände sollten die Spiel- und Freizeitangebote für Jugendliche ausgebaut oder vielmehr anders zониert werden, da sich hier durch die Nähe zum Schulzentrum viele Jugendliche aufhalten. Nach Rückmeldung der Bürger*innen während der Bestandsaufnahme kommt es hier zwischenzeitlich zu Nutzungskonflikten (Glasscherben, Zigarettenskippen) zwischen den Jugendlichen und den Eltern mit (Klein-)Kindern.

- Das Ortszentrum sowie die zentrumsnahen Wohngebiete sind nicht mit öffentlichen Spielplätzen versorgt. Auch im Rahmen der Bürgerbeteiligung kamen diesbezüglich immer wieder Anregungen im zentrumsnahen Bereich einen Spielplatz oder generell weitere Aufenthaltsbereiche zu schaffen.
- Im Bereich der Rathaus- und Kirchenstraße fehlen für die dort ansässigen Nutzungen (Einzelhandel und gemeindliche Einrichtungen) adäquate Fahrradabstellanlagen, besonders für Räder mit Anhänger oder Lastenräder.
- Bei der Augsburger- und Olchinger Straße handelt es sich um eine stark befahrene Straße (Staatsstraße 2345) mit einer Belastung zwischen 12.000 und 14.000 KFZ/Tag (Verkehrserhebung 2012). Auch die Puchheimer- sowie die Freystraße sind mit ungefähr 4.500 bis 6.000 KFZ/Tag relativ stark belastete Straßenräume.
- Sowohl durch die Bahnlinie als auch durch die stark befahrenen Straßenräume werden die angrenzenden Wohnanlagen mit Emissionen durch Lärm belastet.
- Im gesamten Ortsgebiet gibt es nach Einschätzung aus den Bürgerbeteiligungen Kreuzungsbereiche, die durch Unübersichtlichkeit, fehlender Einsehbarkeit beziehungsweise nicht ganz eindeutiger Verkehrsführung als Gefahrenstellen eingestuft werden. Hierzu zählen:
 - Kreuzung Graßfinger-/ Akeleistraße
 - Kreuzung Eschenrieder-/ Farmerstraße sowie Eschenrieder-/ Bahnhofstraße
 - Kreuzung Bahnhof-/ Schubertstraße
 - Kreuzung Diana-/ Hans-Kerle-Straße
 - Kreuzung Augsburger-/Hermann-Löns-Straße sowie Augsburger-/ Karwendel-/ Kirchenstraße
 - Kreuzung Olchinger-/Freystraße
 - Kreuzung Am Zillerhof/Industriestraße sowie Am Zillerhof/Spechtweg
- Funktionale Mängel im Straßenraum finden sich vor allem in der Eschenrieder-, Augsburger-/Olchinger- und Herman-Löns-Straße (nähere Ausführung bei der Erläuterung zum Untersuchungsgebiet).
- Durch die Buslinien 830 und insbesondere 832 sind weite Teile des Gemeindegebiets gut an den ÖPNV angebunden. Gerade jedoch im nordöstlichen Gemeindegebiet „Am Zillerhof“ sowie im südwestlichen



Räumlich-gestalterisch

- Barriere durch ehemaligen Bahndamm
- räumliche Barriere durch Bahnanlagen
- Insellage
- Gestaltungsdefizite im Straßenraum
- Gestaltungsdefizite im Freiraum
- Unterführung mit gestalterischen Mängeln



Funktional

- nicht-barrierefreie Unterführung
- zentraler Versorgungsbereich mit qualitativen Mängeln
- dezentrale Einzelhandelslage
- Spielplatz mit Aufwertungsbedarf
- Unterversorgung mit Spielplätzen von 2 bis 12 Jährigen
- Unterversorgung mit Spielplätzen von 12 bis 18 Jährigen

- nicht öffentlich zugängliche Sportplätze

- fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Eutrophierung Gewässer
- Straße mit hoher Verkehrsbelastung
- verlärmte Wohnlagen
- Gefahrenpotenzial im Straßenraum
- funktionale Mängel im Straßenraum
- schlechte Anbindung an ÖPNV

- mangelhafte Radwegesituation

- mangelhafte Querungssituation
- fehlende Quermöglichkeit

Abb. 43: Defizite und Konflikte Gesamtort

Bereich südlich der Bernhard-Rößner-Straße bis zur Von-Branca-Straße besteht eine schlechte Anbindung an den ÖPNV. Hier ist mit einem Fußweg von mehr als 300 m bis zur nächsten Bushaltestelle auszugehen.

- Fehlende und schlecht ausgebaute Radverbindungen:
 - Eschenrieder Straße
 - Puchheimer Straße
 - Am Zillerhof
 - Bahnhof- bis Kirchenstraße
 - Alpenstraße
 - Augsburger Straße bis zum Zentrum
 - Olchinger Straße ab Gröbenhüter Straße ortsauwärts
 - Lena-Christ-Straße als Verbindung zwischen Olchinger Straße und Gröbenbach
- Neben der Unterführung am Bahnhof (nur Fuß- und Radverkehr) und an der Freyastraße sowie der Überführung Am Zillerhof gibt es keine weiteren Querungsmöglichkeiten der Bahnlinie. Gemäß Rückmeldungen aus der Bürgerschaft fehlen im Bereich Gröbenhüter-/ Von-Koch-Straße sowie in direkter Verlängerung des Klosterwegs und am Ascherbach/ Birkenstraße zusätzliche Unterführungen, die eine Vernetzung von Nord- und Süd-Gröbenzell zumindest für den Fuß- und Radverkehr verbessern würden.
- Ein weiteres Defizit ist die fehlende Erlebbarkeit beziehungsweise eingeschränkte Zugänglichkeit zu den Bachläufen im Gemeindegebiet. Die sich durch Bachläufe im Bereich von Siedlungsflächen bietenden Möglichkeiten zur behutsamen Nutzung von Flächen für Naherholung sowie die Möglichkeit des direkten Kontakts mit dem Element Wasser ist im Gemeindegebiet nur sehr eingeschränkt vorhanden.
- Vorhandene Spielplätze mit Ausstattungs- beziehungsweise Erhaltungsmängeln:
 - Spielplatz im Bürgerpark
 - Spielplatz an der Friedenstraße
 - Spielplatz am Lichtenviertel (Irisstraße)
 - Spielplatz am Ascherbach mit weiterer Begrünung
 - Spielplatz an der Puchheimer Straße

Hier finden sich veraltete Spielgeräte, die für die heutigen Ansprüche nicht mehr genügen. Zudem ist die Infrastruktur als nicht ausreichend zu bewerten. Sitzbänke, Mülleimer sowie Fahrradabstellanlagen sind nicht in ausreichendem Maße vorhanden.

5.1.2 UNTERSUCHUNGSGEBIET

Der Schwerpunkt der gestalterischen und städtebaulichen Defizite liegt im Rahmen des ISEK jedoch auf dem Ortszentrum. Dafür wurde in Rücksprache mit der Regierung von Oberbayern ein Bereich definiert, der im Rahmen des ISEK vertieft zu betrachten ist. Hierbei handelt es sich um die Siedlungsbereiche entlang der Bahnhofstraße bis zur Eschenrieder Straße mit Tiroler Hof sowie die Kirchenstraße bis zur Augsburger Straße mit Rathausstraße sowie Hermann-Löns- und Frühlingsstraße. Die Defizite und Konflikte untergliedern sich in räumlich-gestalterische Defizite und funktionale Defizite/Konflikte.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Punkte:

Räumlich-gestalterisch:

- Im Ortszentrum wirkt sich die Lage der Bahnlinie als räumliche Barriere aus, die insbesondere auch die Kirchen- und Bahnhofstraße als durchgehende „Geschäftsstraße“ in zwei Bereiche teilt. Sowohl südlich der Bahnlinie entlang der Kirchenstraße als auch nördlich der Bahnlinie in der Bahnhofstraße befinden sich zahlreiche Einzelhändler und Dienstleister. Diese beiden Bereiche des Ortszentrums sind für den Fuß- und Radverkehr über die Bahnunterführung verbunden.
- Eine gestalterische Verbindung nördlich und südlich der Bahnlinie ist auch im öffentlichen Raum nicht erkennbar. Sowohl der Straßenraum als auch die Vorbereiche vor den Geschäften sind sehr heterogen mit unterschiedlichen Beschilderungen, Außenmöblierung und Fahrradständen gestaltet. In ihrer derzeitigen Ausprägung bieten die Kirchen- und Bahnhofstraße nur wenige Möglichkeiten zum Sitzen und Verweilen sowie zum gesellschaftlichen Austausch. Ein verlängerter Aufenthalt während des Einkaufens und eine angenehme Einkaufsatmosphäre sind auch durch die Verkehrsbelastung sowie die parkenden Autos nicht gegeben.
- Die Gestaltung entlang des Gröbenbachs wird dem großen Erlebnis- und Erholungswert, den ein Bachlauf eigentlich auf den Freiraum eines Ortes hat, nicht gerecht. Entlang des Klosterwegs ist das östliche Ufer des Gröbenbachs nur als Durchgangs- und Fahrbereich erlebbar. Es bieten sich keine Sitzbänke oder Möglichkeiten, um an den Bach heranzukommen. Der westliche Uferabschnitt zeichnet sich durch die Hinterhofsituation für die Gebäude der Kirchenstraße 7 bis 23 aus. Hier befinden sich vor allem Stellplätze und Lagerflächen. Gartenbereiche, die ein Wassererleben möglich machen, sind nur in untergeordnetem Maß vorhanden. Ein Mehrwert für den öffentlichen Raum des Ortszentrums ist nicht erkennbar. Die zwei vorhandenen Brücken über den Gröbenbach verbinden den Klosterweg mit der Kirchenstraße.
- Auf Grund der zunehmend versiegelten Flächen auf den Grundstücken in den Wohngebieten, die vor allem durch die Verdichtung von Woh-

nungsbau und den damit einhergehend benötigten Stellplätzen entstehen, verlieren diese Gebiete ihren durchgrüntem Charakter. Gerade die Vorgärten, die durch ihre Bepflanzung wesentlich zur optischen Aufwertung der Straßenräume beitragen, müssen zu Gunsten von versiegelten Flächen aufgegeben werden.

- Die Fassaden auf der östlichen Seite der Kirchen- und Bahnhofstraße wirken durch die unterschiedlichen Baustile und Höhenentwicklungen sowie durch Vor- und Rücksprünge der einzelnen Baukörper sehr heterogen. Im westlichen Bereich der Kirchen- und Bahnhofstraße ist die Geschossigkeit der Gebäude zum Teil zwei Geschosse niedriger. Durch eine fehlende Bebauung auf Grundstücken entlang der Kirchen- und Bahnhofstraße erscheint der Straßenraum an diesen Stellen nicht gefasst.

Funktional:

- Der zentrale Versorgungsbereich in der Ortsmitte weist qualitative Mängel in der Angebotstiefe und -vielfalt auf. Für spezifischere Einkäufe bieten die Einkaufsmärkte im Gewerbegebiet das breitere Angebot. Dies führt zu einer Abwanderung von Kunden in das Gewerbegebiet und schwächt den Einkaufsstandort im Zentrum. Ein Ausbau und eine Erweiterung des Angebots sind notwendig, um den Standort langfristig zu stärken.
- Die Nahversorgungsangebote sind räumlich verteilt und weisen daher geringe Kopplungseffekte auf. Je näher die verschiedenen Angebote räumlich liegen, umso attraktiver wird ein Standort. Es ist darauf zu achten, dass einer weiteren Streuung entgegen gewirkt wird und Nahversorgungsangebote möglichst zentral und in direkter fußläufiger Erreichbarkeit zu den bereits bestehenden Angeboten realisiert werden.
- Das Ortszentrum weist folgende Leerstände auf:
 - Die ehemalige Gaststätte Grüner Baum in der Bahnhofstraße
 - Die Alte Apotheke an der S-Bahn
 - Die ehemalige Polizeiinspektion, für welche aber bereits Nachnutzungen geplant sind.

Die meisten Leerstände in Gröbenzell sind von kurzer Dauer. Der Grüne Baum liegt jedoch seit Jahren brach. Er ist in dem Gebiet westlich der Bahnhofstraße, für welches gerade ein Bebauungsplan aufgestellt wird.

Die Diskussionen um die Zukunft der „Alten Apotheke“ zusammen mit dem Nachbargebäude der ehemaligen Bahnhofswirtschaft „Hexe“ (Kultkneipe) sind noch nicht abgeschlossen. Diese Grundstücke befinden sich in privatem Eigentum.

In jedem Fall muss auf Leerstände im direkten Bahnhofsumfeld und Ortszentrum zeitnah reagiert werden, um eventuell beginnenden Trading-Down-Effekten (negativer Entwicklungstrend eines Standorts) entgegen zu wirken.



Räumlich-gestalterisch

- Barriere Bahn
- gestalterische Defizite im öffentlichen Straßenraum
- Gestaltungsdefizite im Freiraum
- Gestaltungsdefizite der Hinterhöfe
- Heterogene Fassadengestaltung
- fehlende bauliche Einfassung
- Verlust des durchgrünzten Straßenbildes

Funktional

- zentraler Versorgungsbereich mit mangelhafter Angebotsbreite
- räumlich verteilte Nahversorgung mit geringen Kopplungseffekten
- Leerstand
- Gebäude mit Erhaltungsmängel
- untergenutzte Flächen Baulücken/Brachflächen*
- funktionale Mängel im Straßenraum

- Straße mit hoher Verkehrsbelastung
- autodominierter Verkehrsraum
- Kreuzung mit erhöhtem Gefahrenpotenzial
- mangelhaft gestaltete Zugänglichkeit / Unterführungen
- fehlende Verbindung
- nicht-barrierefreie Unterführung

- verlärmte Wohnlagen
- nicht öffentlich zugängliche Sport- und Freizeitanlagen

*Datengrundlage:
Planungsverband Äußerer
Wirtschaftsraum München

Abb. 44: Defizite und Konflikte Untersuchungsgebiet

- Im Untersuchungsgebiet befinden sich einige untergenutzte Flächen. Diese Flächen verfügen über einen Gebäudebestand, der der zentrumsnahen Lage nicht gerecht wird und für den eine Nutzungsintensivierung aussteht. Des Weiteren befinden sich einige Baulücken und Brachflächen im Gebiet. Im Bereich der westlichen Bahnhofstraße ist die Gemeinde derzeit bemüht, durch Aufstellung eines Bebauungsplans eine Aktivierung der vorhandenen Flächenpotenziale zu erzielen.
- Die Eschenrieder, die Hermann-Löns-, aber auch die Augsburg- und Olchinger Straße weisen funktionale Mängel im Straßenraum auf. Der Straßenraum ist nicht in funktional klare und für Nutzer*innen gut ablesbare Teilräume gegliedert. Das führt zu Unsicherheiten vor allem bei den schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern wie Radfahrer*innen sowie in Querungssituationen für Fußgänger*innen. Der Verkehr wird auf diesen Straßen nicht für alle Verkehrsteilnehmer*innen optimal abgewickelt.
- Der Verkehrsfluss auf der Eschenrieder Straße wird durch die auf der Fahrbahn parkenden Autos verlangsamt. Für Radfahrer*innen ist die Straße dadurch aber sehr unangenehm zu befahren. Die Sichtbeziehungen sind durch die parkenden Autos eingeschränkt. Radfahrer*innen müssen ständig abbremsen, anfahren und auf die Mitte der Fahrbahn ausscheren und geraten in Konflikt mit entgegenkommenden Autos. Im Rahmen eines Modellvorhabens Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen wird derzeit geprüft ob durch die Anordnung Tempo 30 die Situation verbessert werden kann.
- In der Hermann-Löns-Straße schafft die Abgrenzung der Fahrbahn durch Leitpfosten zwar eine begehbare Restfläche, aber keinen Fußweg. Die Hermann-Löns-Straße ist als Verbindung ins Zentrum wichtig und bedarf eines sicheren Fußwegs.
- Die Augsburg- und Olchinger Straße weisen besonders zu den Stoßzeiten ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Oft staut sich auf Höhe des Ortszentrums der Verkehr.
- Die Kirchenstraße hat als Einbahnstraße vergleichsweise geringe Verkehrsmengen zu bewältigen. Wie das Gutachten der CIMA ermittelte, nutzen bereits viele Gröbenzeller*innen das Rad als Verkehrsmittel, um das Ortszentrum aufzusuchen. Dennoch ist die Straßenraumgestaltung der Kirchenstraße autodominiert und stellt sich daher eher als Verkehrsraum denn als Aufenthaltsraum dar. Die Fußgänger*innen und Radfahrer*innen haben weder ausreichend Platz, noch wirkt die Wegführung gelungen. Vor allem Radfahrer*innen sind durch parkende Autos und ungünstige Abbiegesituationen ständig gefährdet.
- Kreuzungen mit erhöhtem Gefahrenpotenzial (bereits unter 5.1.1 genannt) bergen vor allem für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen Gefahren. Die Defizite der Kreuzungen liegen besonders in der fehlenden Definition klarer Teilbereiche für die einzelnen Nutzer*innen, mangelhafter und unübersichtlicher Abbiegesituationen im Hinblick auf

Radfahrer*innen und fehlender sicherer Fußgängerquerungen.

- Mangelhaft gestaltete Zugänglichkeit zeigt sich im Bereich der Brücke über den Gröbenbach zwischen Klosterweg und Kirchenstraße. Die Brücken sind sehr schmal. Eine attraktive Gestaltung, die den Nutzer*innen über den Gröbenbach in Richtung Ortszentrum lenkt, fehlt. Die Unterführung im Bereich Klosterweg und Olchinger Straße lädt durch ihre fehlende und teils unattraktive Gestaltung sowie die nicht vorhandene Barrierefreiheit wenig zur Benutzung ein. Häufig wird an dieser Stelle die stark befahrene Olchinger Straße oberirdisch gequert.
- Die Durchgängigkeit des uferbegleitenden Rad- und Fußwegs entlang des Gröbenbachs wird im Bereich der Wildmoosstraße durch eine nicht barrierefrei ausgebaute Unterführung eingeschränkt. Hier besteht aber die Möglichkeit oberirdisch mit Hilfe einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage die Straße zu queren. Auch die Unterführung unter der Bahnlinie, die für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, die wichtigste Verbindung zwischen Nord- und Süd-Gröbenzell darstellt ist nicht barrierefrei ausgebaut. Ebenfalls lässt die Gestaltung und Beleuchtung dieser Unterführung, trotz einer vor etwa 10 Jahren erfolgten Aufwertung, im Hinblick auf ihrer Funktion im Ortszusammenhang deutlich zu wünschen übrig.
- Doch nicht nur die nicht-barrierefrei ausgebaute Unterführung an der Wildmoosstraße erschwert die durchgängige Benutzbarkeit des Weges entlang des Gröbenbachs. Durch die Bahnlinie wird diese direkte Verbindung unterbrochen und zwingt Nutzer*innen, den Umweg über die Bahnhofsunterführung zu nehmen. Es fehlt weiter eine Verbindung im Süden des Klosterwegs über den Gröbenbach zur Kirchenstraße, um hier die Chance zu nutzen, fernab von den verkehrsdominierten Straßen als Radfahrer*in und Fußgänger*in ins Ortszentrum an der Kirchenstraße zu gelangen.
- Vom Verkehr verlärmte Wohnlagen finden sich entlang der Augsburger- und Olchinger Straße.
- Die Sportflächen an der Ährenfeld Schule sind nur im Rahmen des Sportunterrichts der Schule genutzt. Diese zentral gelegenen Flächen sind nicht für die Öffentlichkeit zugänglich. Auch entlang des Klosterwegs kann der dort gelegene Bolzplatz, der sich im Eigentum der Kirchenstiftung Gröbenzell befindet, nicht öffentlich genutzt werden.

5.2 POTENZIALE UND QUALITÄTEN

Trotz der oben genannten Defizite hat die Gemeinde Gröbenzell Qualitäten und große Potenziale, die es weiter zu stärken und zu entwickeln gilt. Diese liegen vor allem in den gemeindlichen Fließgewässerstrukturen mit ihren für die Bürger*innen besonders identitätsstiftenden und das Gemeindebild prägenden Grünstrukturen. Darüber hinaus besteht in der Bevölkerung weitgehend Zufriedenheit mit dem Angebot im Bereich Kultur und Freizeit.

5.2.1 GESAMTORT

Für den Gesamtort zeigen sich im Rahmen der querschnittsbezogenen Analyse folgende räumlich-gestalterischen Potenziale und Qualitäten:

- Der Gröbenbach, der kleine Ascherbach, der Ascherbach sowie die straßenbegleitenden Gräben, vor allem im Norden von Gröbenzell, tragen mit ihren begleitenden Grünstrukturen zu einem durchgrüntem Ortsbild bei und prägen mit diesen Vegetationsstrukturen den öffentlichen Raum. Da sie das Gemeindegebiet von Nord nach Süd strukturieren, kommen ihnen verbindende Funktionen zu. Gerade entlang des Gröbenbachs, des Ascherbachs und des kleinen Ascherbachs sind begleitende Fuß- und Radwege vorhanden, die in ihrer Funktion gestärkt werden sollen. Darüber hinaus sind Freiflächenpotenziale verfügbar, die zum Wohle der Bürger*innen aktiviert werden sollten.
- Die bestehenden öffentlichen Grünflächen am Bürgerpark, die Grünanlage an der Puchheimer Straße/Hopfenseeweg, die kleine Grünfläche an der Tannenfleckstraße sowie die Grünfläche beim Spielplatz am Ascherbach tragen als wichtige Elemente mit Naherholungsfunktion auch zum Austausch zwischen den Nachbar*innen bei und können als Kommunikationsbereiche fungieren.
- In den Kreuzungsbereichen Bahnhofstraße / Eschenriederstraße sowie Bahnhofstraße / Weiherweg, befinden sich Aufenthaltsräume mit Grün und Sitzbänken
- Nicht nur die innerörtlichen sondern auch die in der freien Landschaft liegenden Gehölzstrukturen prägen das Orts- und Landschaftsbild. Sie gliedern die kleinräumige Kulturlandschaft im Osten des Siedlungskörpers, die einen hohen Erholungswert für die Bürgerschaft besitzt.
- Der stark durchgrünte Charakter der Gröbenzeller Wohngebiete ist vor allem nördlich der Bahnlinie erkennbar. In diesem Bereich gibt es noch verhältnismäßig großflächige Privatgrundstücke mit großem, teilweise altem Baumbestand, der auch den öffentlichen Raum belebt. Unterstützt wird dieser grüne Charakter durch die vorhandene Straßenbegleitpflanzung. Auch im südlichen Teil von Gröbenzell weisen einige Wohngebiete eine starke Durchgrünung auf. Im Bereich der Von-Branca- und Tannenfleckstraße sowie westlich der Alpenstraße tragen die



Räumlich-gestalterisch

-  ortsbildprägende Gewässer
-  Grünflächen mit Naherholungs-funktion
-  ortsnahe Gehölzstrukturen
-  durchgrünte Wohnlagen
-  hochwertige Grünzüge mit Verbindungsfunktion
-  hochwertige Begrünung des Straßenraums

Funktional

-  Ortskern mit Einzelhandelsnutzen
-  Nahversorger im Ortszentrum
-  konzentriertes Sport- und Bildungsangebot
-  medizinische Versorgung
-  Kneippanlage
-  Badese



gut ausgestattete Spielplätze



übergeordnete Rad- und Wanderwege



attraktive Wegeführung



bestehende Verbindungen/Brücken über Gewässer



kleinteilige Kulturlandschaften mit hohem Erholungswert



Retentionsraum



integrierte Lage des Gewerbes



gute überregionale Anbindung



zentrumstnaes Parken



S-Bahnhof



Flächenpotenziale im Siedlungszusammenhang*

*Datengrundlage: Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München

Abb. 45: Potenziale und Qualitäten Gesamtgemeinde

Vegetationsbestände auf Privatgrundstücken zur Aufwertung des öffentlichen Straßenraums bei.

Neben den räumlich-gestalterischen gibt es auch funktionale Stärken, die die Gemeinde Gröbenzell lebenswert machen:

- Der Ortskern besticht mit einem guten Angebot an Einzelhandelsnutzungen und Dienstleistungen und bildet eine zentrumsgerechte Nutzung ab. Fußläufig und ortsmittig gelegene Einzelhandelsnutzungen beleben einen Ort und bilden einen zentralen Anlauf- und Treffpunkt. Bedingt durch die Bahnhofsnähe ist bereits eine hohe Frequenz an Passant*innen gegeben, welche den Standort belebt und stärkt.
- Das Vorhandensein von nahversorgungsrelevanten Sortimenten im Ortszentrum macht einen wichtigen Aspekt für die Attraktivität eines Ortszentrums aus. Der vorhandene Rewe City, ergänzt durch einen Drogeriemarkt, sowie Bäckereien und Metzgereien stellen die Nahversorgung Gröbenzells sicher. Diese Geschäfte bilden die Säulen des Einkaufsstandorts Ortszentrum und müssen gestärkt und erhalten werden.
- Es besteht ein umfangreiches und attraktives zentrales Sport- und Bildungsangebot seitens verschiedener Träger in Gröbenzell.
- Die medizinische Versorgung vor Ort ist vielfältig. Im weiteren Zentrumsbereich finden sich zahlreiche Arztpraxen.
- Die beiden Kneippanlagen im Norden an der Gröbenbachstraße sowie südlich der Olchinger Straße im Einmündungsbereich des kleinen Ascherbachs sind als durchaus positive Beispiele zur Förderung der Erlebbarkeit des Elements Wasser im Siedlungszusammenhang zu nennen. Die Kneippanlagen werden von den Bürger*innen gerne angenommen. Gerade im Bereich der nördlichen Kneippanlage wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung eine behutsame Nutzungsintensivierung als wünschenswert angesehen. Dies wird über die Station des Räuber Kneissl Radweges erfolgen.
- Neben den Bachläufen im Gemeindegebiet dient der als Erholungsfläche ausgebaute Olchinger See und der naturnahe „kleine Olchinger See“ (Gröbenzeller See) im Nordwesten sowie der Böhmer Weiher im Südosten als Bademöglichkeit und als ortsnaher Erholungsbereich. Im Osten von Gröbenzell stellt sich die freie Landschaft als kleinteilige Kulturlandschaft mit hohem Erholungswert dar, die dadurch ebenfalls eine besondere Eignung für die Freizeitnutzung (Spazieren, Wandern, Radfahren) aufweist. Das Potenzial dieser direkt angrenzenden Naherholungsbereiche, die für die Bürger*innen sowohl zu Fuß als auch mit dem Rad zu erreichen sind, gilt es zu bewahren und deren Verbindungswege auszubauen.
- Die vorhandenen Spielplätze vor allem am Kastanienweg und am Ascherbach sind relativ neu und werden gerne angenommen, da ihre Ausstattung den Erwartungen und zeitgemäßen Ansprüchen ihrer Nutzer*innen entspricht. Die weiteren vorhandenen Spielplätze im Ge-

meindegebiet sind ebenfalls als ein Potenzial zu beschreiben, das es jedoch noch weiter auszubauen gilt.

- Durch die vorhandenen übergeordneten Rad- und Fußwegebeziehungen nach Olching, Puchheim und Lochhausen ist Gröbenzell an das regionale Radwegenetz angebunden. Vor allem die Wegeführung entlang der Bahn bietet den Ansatz einer direkten und schnellen Verbindung Richtung München, ist jedoch noch nicht durchgängig vorhanden.
- Die Wege entlang der Bachläufe im Ort sind besonders attraktiv. Erholbare Spaziergänge mit direktem Kontakt zur Natur und den Wasserläufen sind hier inmitten der Ortschaft möglich. Zahlreiche kleine Brücken ermöglichen das Queren der Bachläufe und tragen zu einem charmananten Ortsbild und dem direkten Erleben der Bäche bei.
- Die im Süden des Gemeindegebiets gelegene Gröbenbachwiese bietet Potenzial für einen Retentionsraum, der sich positiv auf das Überschwemmungsregime des Gröbenbachs auswirken könnte.
- Das Gewerbegebiet im Osten der Gemeinde zeichnet sich durch seine integrierte Lage aus. Die Wohngebiete sind im Süden durch die Olchinger Straße vom Gewerbegebiet getrennt, im Westen schließt das Gebiet direkt an das Zentrum an und ist dadurch gut in den Ort eingebettet. Nördlich wird das Gewerbegebiet von der Bahnlinie begrenzt.
- Gröbenzell verfügt über eine gute (über)-regionale Anbindung. Das liegt einerseits an der Nähe zur Bundesautobahn A8 und andererseits an der guten Anbindung an den ÖPNV. Die S-Bahnlinie S3 verkehrt im 20 Minuten-Takt und 10- Minuten-Taktverstärkern in den Morgen- und Abendstunden durch Gröbenzell und bildet auf diese Weise eine der großen Qualitäten für den Standort. Darüber hinaus ist über die Buslinie 830 die Verbindung an die S-Bahnhöfe in Lochhausen und Puchheim gegeben. Die gute Anbindung nach München macht nicht nur ein Pendeln in die Landeshauptstadt möglich, sondern bindet Gröbenzell auch an das Kultur-, Bildungs- und Freizeitangebot Münchens sowie das Fernverkehrsnetz der Bahn an.
- Mehrere zentrumsnahe Parkplatzflächen bieten für S-Bahnpendler, aber auch für Einkaufende eine entspannte Möglichkeit, ihr Auto abzustellen, ohne in die Kirchenstraße selbst fahren zu müssen und entzerren damit auch den Verkehr im Zentrum.
- Die Gemeinde Gröbenzell weist eine vergleichsweise geringe Flächenausdehnung auf. Dadurch sind die Wege innerhalb des Ortes in der Regel sehr kurz. Gleichzeitig ist es besonders wichtig, Entwicklungen flächensparend zu generieren. Die aufgezeigten innerörtlichen Flächenpotenziale im Siedlungszusammenhang bieten dafür die Möglichkeiten. Weiter sollte auch geprüft werden, ob bestehende Parkplatzflächen an der S-Bahnhaltestelle und am Freizeitzentrum in Teilen mit geeigneten Nutzungen überbaut werden könnten.

5.2.2 UNTERSUCHUNGSGEBIET

Auch der Schwerpunkt der gestalterischen und städtebaulichen Potenziale und Stärken liegt im Rahmen des ISEK jedoch im Ortszentrum. Die Qualitäten und Potenziale untergliedern sich in räumlich-gestalterische Defizite und funktionale Defizite/Konflikte.

Räumlich-gestalterisch:

- Die Eröffnungsfeier der Alten Schule fand am 04. Mai 1925 statt. Das alte Schulgebäude, das im Jahre 1998 vollständig renoviert wurde wird heute als Wirtshaus mit Biergarten genutzt und gilt - wie die Kirche St. Johann Baptist - als Baudenkmal im Ortszentrum, das maßgeblich seine Umgebung prägt und sich positiv auf den angrenzenden öffentlichen Raum auswirkt. Gerade die Platzfläche zwischen der alten Schule, der Kirche und dem neu entstehenden Rathausgebäude ist bereits heute ein attraktiv gestalteter Bereich und birgt große Potenziale als verbindende und multifunktional nutzbare Fläche zwischen diesen drei frequenzbringenden Nutzungen. Die Kirche St. Johann Baptist prägt zusätzlich mit dem Brunnenhof und ihren begrünten Freianlagen den Bereich in der Kirchenstraße und fasst mit den vorhandenen Bäumen den öffentlichen Straßenraum.
- Ein weiteres Baudenkmal befindet sich an der Augsburger Straße und wird heute als Integrationskindergarten „Villa Kunterbunt“ genutzt. Das Gebäude sowie die vorhandenen Freianlagen wirken sich positiv auf den Straßenraum aus und wirken identitätsstiftend.
- Im Rahmen einer Überplanung der Kirchen- und Bahnhofstraße bieten sich verschiedenen Stellen (im Bereich der Kirche St. Johann Baptist sowie jeweils nördlich und südlich der S-Bahnunterführung) an, um kleinteilig neue Platzbereiche zu schaffen, die den Bürger*innen als Treffpunkte und Aufenthaltsbereiche dienen können.
- Ein weiteres Potenzial, das Gröbenzell durchaus von den umliegenden Kommunen unterscheidet und welches es dringend zu wahren gilt, sind die durchgrünten Wohnlagen mit hochwertigem Vegetationsbestand. Dieses private Grün wirkt sich sehr positiv auf die angrenzenden Straßenräume aus, gliedert den Siedlungsraum und erhöht die Lebensqualität der Bürger*innen.
- Neben einem hohen Durchgrünungsgrad in den privaten Freiflächen ist der raumprägende Baumbestand im öffentlichen Bereich entlang des Gröbenbachs, der Rathausstraße sowie an der Kirche St. Johann Baptist zu nennen. Diese Vegetationsstrukturen gliedern die relativ dichte Bebauung im Ortszentrum und erhöhen so die Aufenthaltsqualität im Freiraum.
- Zur Belebung des öffentlichen Raums trägt maßgeblich der Gröbenbach bei. Die Potenziale einer Erlebbarmachung des Elements Wasser sowie die Nähe des Gröbenbachs zum Ortszentrum müssen bei künftigen Planungen mehr in den Vordergrund gerückt werden und in der



Räumlich-gestalterisch

-  Denkmäler
-  attraktive öffentliche Räume (Bestand)
-  attraktive öffentliche Räume (Potenzial)
-  durchgrünte Wohnlagen
-  raumprägender Baumbestand
-  sonstiger Baumbestand
-  bestehende Verbindungen / Brücken über Gewässer
-  ortsbildprägende Gewässer
-  Potenzialflächen für Innenentwicklung
-  Potenzial der Aufwertung des öffentlichen Straßenraums zur Zentrumsbildung
-  Flächen mit Neustrukturierungspotenzial

Funktional

-  hohe Freiraumqualität entlang von Gewässern
-  gute soziale Infrastruktur
-  aktive Erdgeschossnutzung im Zentrum
-  vielfältiges gastronomisches Angebot
-  identitätsstiftendes Elemente
-  S-Bahnhof
-  zentrumsnahes Parken
-  Anbindung an das überregionale Radwegenetz
-  gut ausgebaute Radwege
-  gute Anbindung im Zentrum

Abb. 46: Potenziale und Qualitäten Untersuchungsgebiet

Wahrnehmung der Bürger*innen steigen. Gerade in der hektischen Arbeits- und Lebenswelt sollte das Ruhe- und Naherholungspotenzial eines Bachlaufs im Ort behutsam aktiviert und für die Bewohner*innen spürbar gemacht werden.

- Der Gröbenbach kann jedoch nicht nur als wichtiges Element im Rahmen der flächenhaften Naherholung gelten. Durch die vorhandenen Fuß- und Radwegeverbindungen gerade entlang des Gröbenbachs, aber auch entlang des Ascherbachs und des kleinen Ascherbachs besteht für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen die Chance das Gemeindegebiet von Süd nach Nord fernab von stark befahrenen Straßen zu queren. Für diese Vernetzung innerhalb des Siedlungszusammenhangs steht gerade entlang des Gröbenbachs sowie des kleinen Ascherbachs eine große Zahl an kleinen Brücken zur Verfügung.
- Die Bahnhof- und Kirchenstraße bieten beide das Potenzial zu einer Transformation von einem derzeit überwiegend als Verkehrsraum genutzten Straßenraum in einen öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität. Die Abwicklung des Verkehrs muss hierzu neu organisiert werden. Vor allem müssen die Belange des Fuß- und Radverkehrs prioritär behandelt werden. (Siehe hierzu Kap. 7.1.2 zu den Konzepten Kirchen- & Bahnhofstraße)
- Im Untersuchungsgebiet finden sich einige Flächen, die Potenzial für eine Neustrukturierung bieten und langfristig aktiviert werden sollen. Es handelt sich um Flächen der westlichen Kirchenstraße sowie das Areal rund um die Tankstelle und das Autohaus an der Olchinger Straße. Weiter könnte der Parkplatz zwischen Ährenfeldschule und Freystraße in Teilen mit einer geeigneten Nutzung überbaut werden.

Funktional:

- Die Gemeinde Gröbenzell verfügt über eine gute soziale Infrastruktur mit einem aktiven Vereinsleben, einer starken VHS und vielen verschiedenen anderen Angeboten im Hinblick auf Kinder- und Seniorenbetreuungsangeboten, aber auch Schulen, Kirchen und Tagespflegeeinrichtungen. Im Zentrum gibt es darüber hinaus das Bürgerhaus mit Bibliothek und eine Unterkunft für Asylsuchende.
- Im Untersuchungsgebiet finden sich viele aktive Erdgeschossnutzungen. Diese sind für die Belebung eines Ortszentrums von großer Bedeutung, da sie für Frequenz sorgen.
- Es besteht ein vielfältiges gastronomisches Angebot im Zentrum, neben Restaurants finden sich auch Cafés und Imbissbuden.
- Innerhalb des Untersuchungsgebiets fungiert die Kirche St. Johann Baptist nicht nur als Baudenkmal, sondern trägt durch ihre soziale und kulturelle Funktion zur Identifikation der Gröbenzeller*innen mit ihrer Gemeinde bei. Die Zachäuskirche in der Rathausstraße verstärkt das breit aufgestellte, soziale Angebot der Gemeinde.
- Die öffentlichen Stellplätze am Parkplatz Ährenfeld, im Bereich der Rat-

hausstraße sowie in der Kirchen- und Bahnhofstraße stellen für die zentralen Handels- und Dienstleistungsgeschäfte ein gutes Angebot für zentrumsnahes Parken dar. Auch mit Hinblick auf einen etwaigen Umbau der Kirchen- und Bahnhofstraße sollte hier sichergestellt werden, dass weiterhin die Möglichkeit besteht, mit dem Auto im Ortszentrum einen Parkplatz zu bekommen.

- Der Rad- und Fußverkehr spielt für Gröbenzell eine große Rolle, da die wichtige Achse entlang der Kirchen- und Bahnhofstraße aufgrund der Unterführung nur durch Radfahrer*innen und Fußgänger*innen genutzt werden kann. Dies rückt den Radverkehr in seiner Präsenz nach vorne, auch wenn die Radverkehrsanlagen derzeit noch Optimierungsbedarf aufweisen. Hier besteht großes Potenzial, diese gut auszubauen und eine sichere und angenehme Verbindung von Norden nach Süden sicherzustellen.
- Die umliegenden Wohngebiete sind überwiegend gut an das Ortszentrum angebunden. Es bestehen zahlreiche Wegeverbindungen auf untergeordneten Straßen in das Zentrum.



Abb. 47: Potenzial zur Aufwertung Gröbenbach



Abb. 48: Potenzial zur Neugestaltung Rathausvorplatz



Abb. 49: Großzügig begrünte Grundstücke



Abb. 50: Bürgerpark zur Naherholung

6 Handlungsfelder und Ziele



Die Handlungsfelder und Ziele bilden den Abschluss der ersten Stufe des Planungsprozesses. Sie stellen den Rahmen für die eigentliche Entwicklungsplanung dar und bilden die Grundlage für alle weiteren Planungsschritte des ISEK. Entwickelt wurden die Ziele und Handlungsfelder aus den Ergebnissen der Bürgerbeteiligungen, Steuerkreissitzungen und den Bestandsanalysen.

6.1 HANDLUNGSFELDER

Für die Gesamtgemeinde Gröbenzell wurden zur besseren Systematisierung des weiteren Prozesses zusammen mit den Steuerkreisteilnehmer*innen sechs Handlungsfelder erarbeitet. Davon sind vier Handlungsfelder räumlich definiert und in nachfolgender Grafik verortet. Zwei Handlungsfelder beziehen sich aber auch auf übergeordnete Zusammenhänge und Themen, die die gesamte Gemeinde betreffen.

Räumlich definierte Handlungsfelder bilden das Ortszentrum, die Wohnquartiere, Gewässer/Frei- und Grünräume sowie das Gewerbegebiet. Die Handlungsfelder „Mobilität und Vernetzung“ sowie „Soziales, Bildung und Kultur“ hingegen müssen im gesamtgemeindlichen Zusammenhang betrachtet werden.

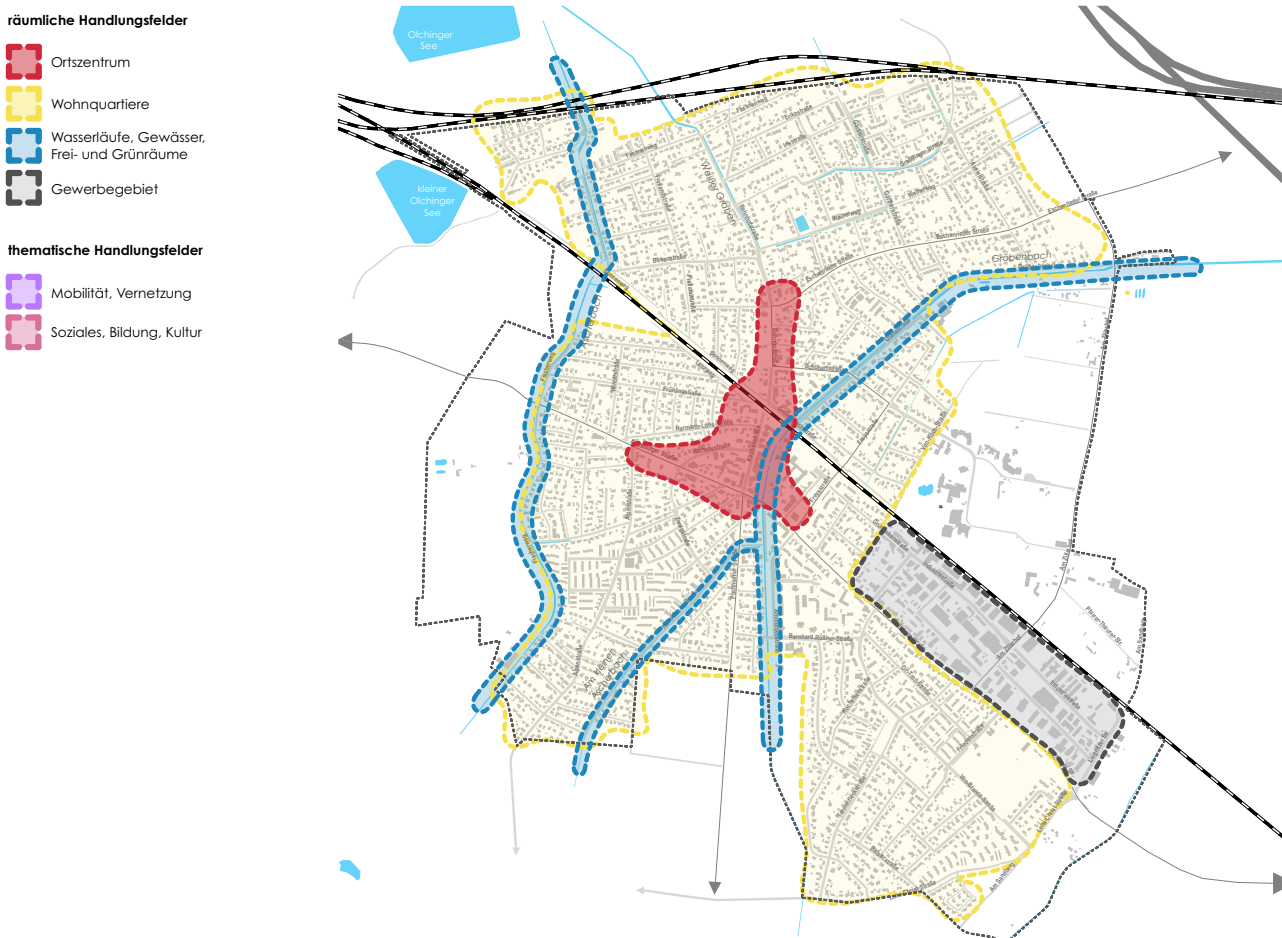


Abb. 51: Übersicht Handlungsfelder mit ihrem räumlichen Bezug

6.2 ZIELE

Für jedes Handlungsfeld wurden, basierend auf den zahlreichen Anregungen aus der Bürgerbeteiligung (vgl. Kap. 3) sowie der umfangreichen Bestandsaufnahme und Analyse (vgl. Kap. 4 und 5), grundlegende Ziele für die weitere Entwicklung der Gemeinde Gröbenzell formuliert, welche in intensiven Diskussionen mit dem Steuerkreis weiterentwickelt und verbessert wurden.

Als Zwischenschritt des Entwicklungskonzepts beschloss am 12. April 2018 der Gemeinderat die Ziele des ISEK. Die Ziele in Form einer Präsentation wurden den Bürger*innen auf der Homepage der Gemeinde zur Verfügung gestellt. Mit der Veröffentlichung der Ziele wurden die Basis und der Rahmen für die weitere Ausarbeitung des ISEKs gesetzt. Die Ziele sind im Folgenden je Handlungsfeld dargestellt:

Ortszentrum

- Stärkung einer barrierefreien Verknüpfung zwischen Gröbenzell Nord und Süd
- Gestalterische Aufwertung und barrierefreie Neuordnung des öffentlichen Raums beidseits der Bahn
- Verträgliche Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit
- Nachhaltige Sicherung und Aufwertung des Einzelhandels und der Gastronomie in der Kirchen- und Bahnhofstraße



Abb. 52: Straßenräume und Fassaden im Ortszentrum

Wohnquartiere

- Stärkung der Innenentwicklung unter gleichzeitiger Wahrung eines „grünen“ Charakters der Wohnsiedlungen
- Schaffung/Erhalt eines hohen Durchgrünungsgrades im öffentlichen Raum
- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs von den Wohnquartieren ins Ortszentrum



Abb. 53: Beispiele aus Wohnquartieren

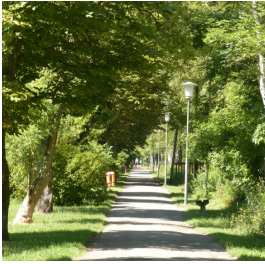


Abb. 54: Verbindungsachsen und Bachläufe

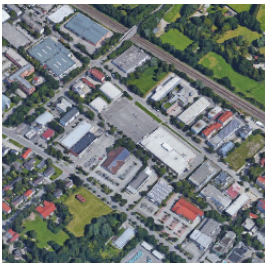


Abb. 55: Situation im Gewerbegebiet



Abb. 56: Mailbaum und Pflanzgarten im Zentrum



Abb. 57: Radunterführung und Abstellflächen für Räder

Gewässer, Frei- und Grünräume

- Erlebbarer Gestaltung und Inwertsetzung der Wasser- und Bachläufe für Naherholung
- Schaffung neuer Verbindungsachsen entlang der Bachläufe zur Stärkung der Vernetzung der Wohnquartiere
- Erhalt und Ausbau von öffentlichen Grün- und Spielplatzflächen
- Verbesserung der ökologischen Funktionsfähigkeit der Gewässer im Ort

Gewerbegebiet

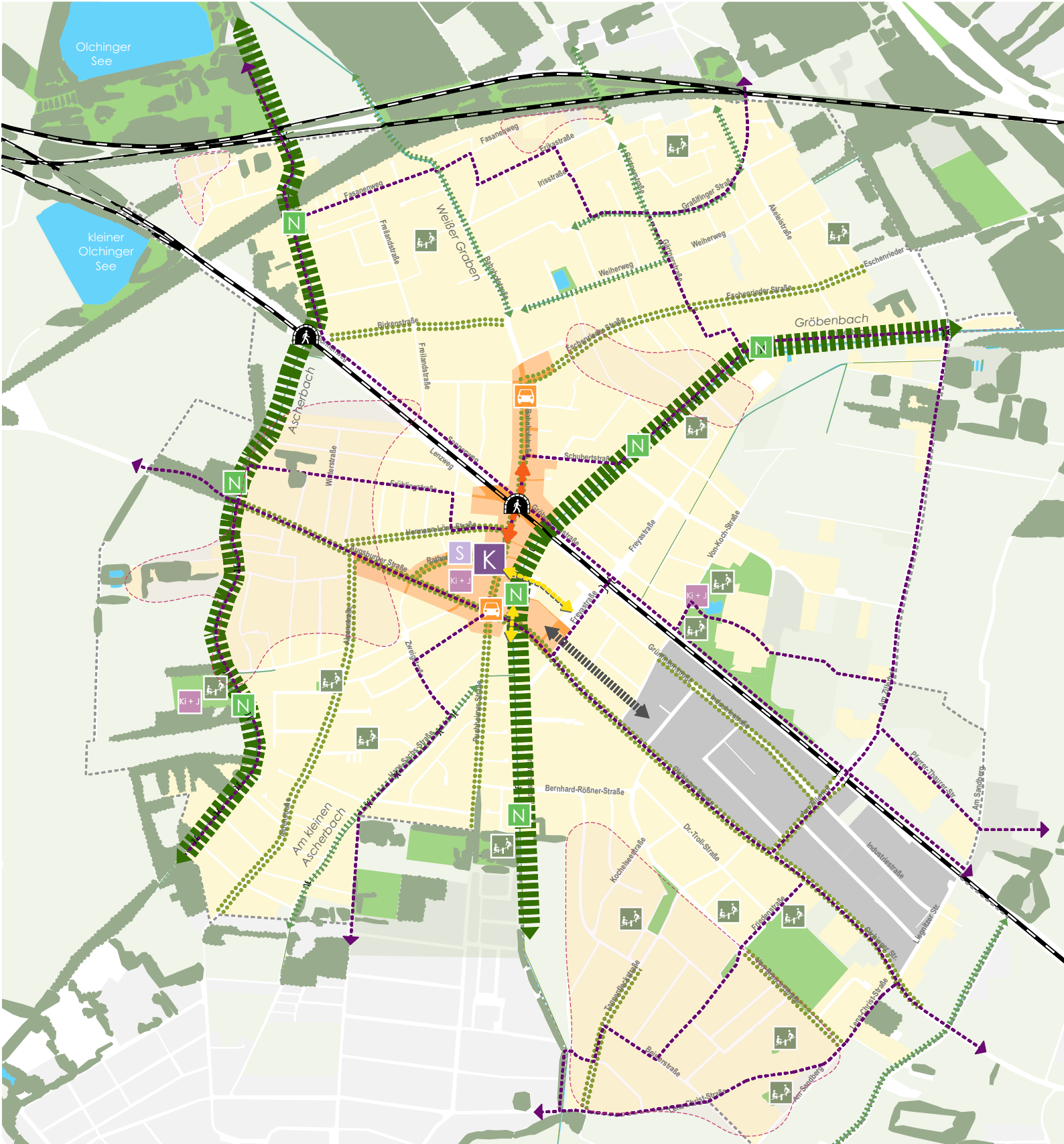
- Erhalt und gestalterische Aufwertung des Gewerbegebiets
- Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes

Soziales, Bildung, Kultur

- Verbesserung der Integration von Menschen mit besonderen Ansprüchen (zum Beispiel Senioren, Menschen mit Behinderung und Migranten)
- Schaffung von Angeboten für Jugendliche
- Angebote für Kinder
- Stärkung des sozialen Miteinanders
- Erweiterung der Bildungs- und Kulturangebote

Mobilität/Vernetzung

- Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) und Sharing-Angebots
- Verbesserung und Aufwertung der Bahnquerungen
- Verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) - Verkehrsberuhigung
- Aufwertung und Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes



Ortszentrum

- Stärkung der Verknüpfung zwischen Gröbenzell Nord und Süd
- gestalterische Aufwertung und Neuordnung des öffentlichen Raums
- verträgliche Abwicklung des Verkehrs
- nachhaltige Sicherung und Aufwertung des Einzelhandels- und Gastronomieangebots

Wohnquartiere

- Stärkung der Innenentwicklung unter Wahrung eines "Grünen Charakters der Wohnsiedlungen
- Schaffung und Erhalt eines hohen Durchgrünungsgrades im öffentlichen Raum
- Optimierung der Durchlässigkeit ins Zentrum

Wasserläufe, Gewässer, Frei- und Grünräume

- erlebbar Gestaltung und Inwertsetzung der Wasser- und Bachläufe für Naherholung
- Ausbau der übergeordneten Bachläufe als Verbindungsachsen zwischen den Wohnquartieren
- Ausbau der untergeordneten Bachläufe als Verbindungsachsen zwischen den Wohnquartieren
- Erhalt und Ausbau von öffentlichen Spielplatzflächen
- Erhalt und Ausbau von öffentlichen Grünflächen
- Verbesserung der ökologischen Funktionsfähigkeit der Gewässer

Mobilität, Vernetzung

- Verbesserung des ÖPNV

- Verbesserung und Aufwertung der Bahnquerungen

- Aufwertung und Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes

Soziales, Bildung, Kultur

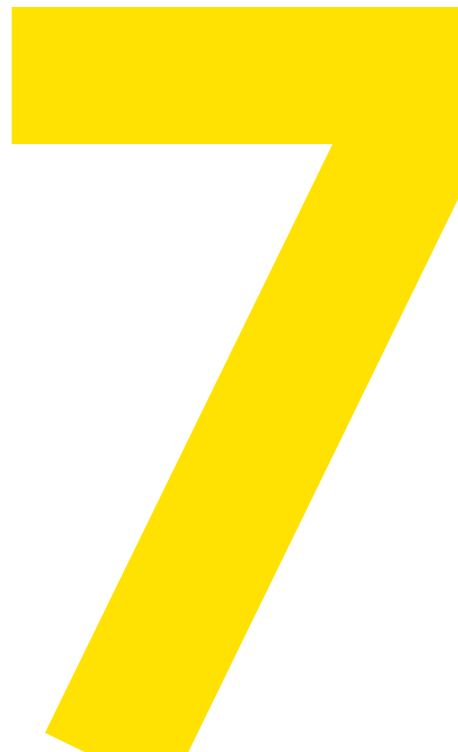
- Verbesserung der Integration der Senioren in das Gemeindeleben
- Schaffung von Angeboten für Kinder & Jugendliche
- Erweiterung der Bildungs- und Kulturangebote

Gewerbegebiet

- Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebiets ans Zentrum

Abb. 58: Zieleplan Gesamtort

7 Integriertes Entwicklungskonzept und Maßnahmen



Basierend auf den Zielen wurde ein räumliches Entwicklungskonzept für das Untersuchungsgebiet der Gemeinde Gröbenzell entwickelt. Das Entwicklungskonzept wurde im Rahmen der Sitzungen des Steuerkreises sowie der Planungswerkstatt im Juli 2018 mit interessierten Bürger*innen diskutiert.

Zur Erläuterung und Konkretisierung des Entwicklungskonzepts wurde ein zugehöriger Maßnahmenkatalog erarbeitet. Darin sind konkrete Maßnahmen ausformuliert, mit denen die Ziele des ISEKs erreicht werden können. Diese gilt es im Rahmen der zukünftigen Gemeindeentwicklung umzusetzen. Der Aufbau des Maßnahmenkatalogs orientiert sich am Grundgerüst der zuvor entwickelten Handlungsfelder und Ziele.

Die Maßnahmen sind jeweils mit Priorität, Zeithorizont, überschlägiger Kostenschätzung und den Finanzierungsmöglichkeiten sowie den erforderlichen Akteuren hinterlegt.

Die Priorität der Maßnahmen und der Zeithorizont ihrer Umsetzung sind nicht voneinander abhängig. Die Priorisierung der Maßnahmen gibt die Wichtigkeit für die Erreichung der Zielsetzungen des ISEKs an. Der Fokus des Entwicklungskonzeptes ist auf die Aufwertung des aus den Untersuchungen hervorgegangenen Sanierungsgebietes im Bereich des Ortszentrums gerichtet.

Mit der Umsetzung der Maßnahmen, die sich auf das Sanierungsgebiet beziehen, wird vorrangig begonnen. Maßnahmen können in einem kurz-, mittel- oder langfristigen Zeitraum umgesetzt werden. Dadurch variiert die Zeitspanne der jeweiligen Maßnahmen zwischen einem und mehr als sieben Jahren (siehe nachfolgende Einteilung der Zeithorizonte)

Darüber hinaus sind zeitliche Verschiebungen in Abhängigkeit von Entwicklungen, veränderten Rahmenbedingungen und Mitwirkungsbereitschaft möglich. Hier ist eine kontinuierliche Fortschreibung und Evaluation des ISEK erforderlich. Dies erfolgt jährlich im Rahmen der Bedarfsmitteilung für das Folgejahr (Programmjahr) sowie die Vorschau auf weitere drei Jahre. Abgesehen davon besteht kein Zwang zur Umsetzung aller Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog. Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen steht darüber hinaus unter dem Vorbehalt der entsprechenden Gemeinderatsbeschlüsse sowie der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Die Prioritäten werden folgendermaßen definiert:

- Priorität 1 bedeutet, dass die Maßnahme als sehr wichtig erachtet wird, um die Zielsetzungen des ISEKs erreichen zu können und unbedingt zur Umsetzung angestrebt werden soll.
- Priorität 2 erhalten Maßnahmen, die als wichtig für die Umsetzung des

Entwicklungskonzeptes erachtet werden.

- Priorität 3 sind Maßnahmen, die wünschenswert sind, für das Erreichen der Zielsetzungen des ISEKs jedoch eine nachgeordnete Rolle spielen.

Die Maßnahmen benötigen unterschiedlichen Vorlauf:

- Kurzfristige Maßnahmen können ab Projektstart innerhalb eines Zeitraumes von einem Jahr umgesetzt werden.
- Mittelfristige Maßnahmen benötigen ab Projektstart drei bis vier Jahre Planungsvorlauf vor einer Umsetzung, da beispielsweise die Umsetzung von externen Akteuren abhängig ist.
- Langfristig umsetzbare Maßnahmen benötigen mehr als sechs Jahre Vorlauf, da sie beispielsweise von der Umsetzung anderer Projekte abhängen, oder erst in der mittel- bis langfristigen Haushaltsplanung berücksichtigt werden können.

Handlungsempfehlung zur Umsetzung des ISEKs:

Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen der Prioritäten 1 und 2 zur Erreichung der ISEK-Ziele im Sanierungsgebiet sollen vorrangig in einem Zeitraum von drei bis vier Jahren ab dem Beschluss des ISEKs begonnen und auch umgesetzt werden. Mittelfristige umsetzbare Maßnahmen der Priorität 1 sollen dementsprechend ebenfalls zeitnah begonnen und in einem Zeitraum bis zu 6 Jahren umgesetzt werden. Für die Umsetzung aller Maßnahmen zur Erreichung der ISEK-Ziele im Umgriff des Sanierungsgebiets ist ein Zeitraum von 15-20 Jahren vorgesehen.

Die zeitnahe Umsetzung weiterer Maßnahmen über den engeren Umgriff des Sanierungsgebiets hinaus ist auch abhängig von den vorhandenen Kapazitäten (personell und finanziell), den Rahmenbedingungen (Verfügbarkeit von Grundstücken, politische Beschlüsse, Rechtslage etc.), von der Mitwirkungsbereitschaft Dritter sowie einer zukünftigen Fortschreibung der Prioritäten.

Die Prioritäten und Zeithorizonte der einzelnen Maßnahmen wurden in enger Abstimmung mit dem Steuerkreis und der Gemeindeverwaltung erarbeitet und in einer Sondersitzung am 29. November 2018 dem Gemeinderat vorgestellt und mit diesem diskutiert.

Die geschätzten Kosten sind als grobe Annäherung zu verstehen. Der Zeithorizont der im ISEK hinterlegten Maßnahmen ist sehr weit gefasst, wodurch die Baupreisentwicklung nicht absehbar ist. Bei vielen Werten handelt es sich um Schätzungen, die auf Erfahrungswerten aus vergleichbaren Projekten beruhen.

Eine übersichtliche Darstellung aller Maßnahmen sortiert entsprechend den Vorgaben der Städtebauförderung findet sich im Kapitel 10.

7.1 ORTSZENTRUM (UNTERSUCHUNGSGEBIET)

7.1.1 RAHMENPLAN

Im Zentrum rund um die Kirchen-, Bahnhof- und Rathausstraße entsteht ein aufgewerteter Straßenraum mit hoher Aufenthaltsqualität. Hier werden Bereiche geschaffen, die insbesondere auch für Familien mit Kindern einen Anlaufpunkt bilden. Entlang der Straßenflächen finden sich Plätze, die zum Verweilen einladen und soziale Treffpunkte darstellen. (nähere Ausführungen zum Straßenquerschnitt im nachfolgenden Kapitel 7.1.2) Diese sind im Bereich östlich der Kirchenfläche und der Kirchenstraße sowie zwischen der alten Schule, dem Bürgersaal und dem Rathaus angedacht.

Die Vorbereiche zur Unterführung an der S-Bahn werden als Plätze gestaltet, um einen ansprechenden Bahnhofsbereich mit adäquatem Willkommensbereich zu schaffen. In die Platzgestaltung in der Nähe des S-Bahnhofs werden Kiss-and-ride-Zonen integriert, die ein kurzzeitiges Parken ermöglichen sollen, um Reisende zu bringen oder zu holen. Die wichtigen Radverbindungen zum Bahnhof am Sonnenweg und Lenzweg sind aufgewertet und verfügen über ausreichend Abstellmöglichkeiten für Räder.

Der Bereich nördlich der Bahnunterführung hat bis zur Kreuzung Schubertstraße einen verkehrsberuhigten Platzcharakter. Dem Rad- und Fußverkehr ist in der Kirchen- und Bahnhofstraße eine hohe Bedeutung zugemessen. Sie nutzen den Straßenraum als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer. Durch E-Ladestationen und ausreichend Fahrradabstellanlagen im Zentrum wird das Fahrrad als Verkehrsmittel weiter gefördert.

Im Rahmen dieser grundlegenden Neugestaltung des Straßenraums in der Kirchen- und Bahnhofstraße werden auch die Stellplatzflächen neu geordnet und Mischverkehrsflächen geschaffen.

Der Baumbestand im öffentlichen Raum, der als wichtiger Bestandteil zur Aufenthaltsqualität beiträgt, wird erhalten und gepflegt. Im Rahmen der Umgestaltung von Kirchen- und Bahnhofstraße werden neue Bäume gepflanzt, um den vorhandenen Baumbestand zu ergänzen.

Im Zentrum werden die Raumkanten gesichert, die zur Fassung des öffentlichen Raums beitragen und maßgeblich für eine Orientierung sorgen. Raumkanten sollen darüber hinaus in den Bereichen entwickelt werden, in denen sie heute noch fehlen. Über den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan westlich der Bahnhofstraße kann hier bereits zeitnah ein Beitrag geleistet werden.

Das Zentrum wird durch aktive Erdgeschosszonen, beispielsweise mittels Dienstleistung, Handel und Gastronomie, belebt. Die Achse Kirchen- und Bahnhof-

straße, die bereits heute das geschäftliche Zentrum des Ortes darstellt, wird dabei besonders gestärkt. Unterstützend werden hier ein Citymanagement sowie Quartiersladen etabliert, um die in der Gemeindeverwaltung angesiedelte Wirtschaftsförderung zu unterstützen und zu ergänzen. Dies kann im Rahmen der Zusammenführung der vorhandenen Netzwerke, bei der Entwicklung von Projekten wie zum Beispiel einheitliche Ladenöffnungszeiten oder Beratung bei der Schaufenstergestaltung sowie die Einrichtung und Betreuung eines Projektfonds geschehen.

Darüber hinaus werden die für das Zentrum so wichtigen sozialen Nutzungen und religiöse Einrichtungen, deren Nutzer*innen das Ortszentrum beleben, gestärkt und ausgebaut.

Der Gröbenbach wird in Wert gesetzt und mehr in den Mittelpunkt gerückt, um im Zentrum einen attraktiven Aufenthaltsbereich zu schaffen. Hier ist in Abstimmung mit den Eigentümer*innen eine Nutzung der bachbegleitenden Flächen im Bereich der Kirchenstraße als Außenbereiche für Restaurants oder Cafés vorgesehen. Entlang des Bachs in Richtung der Wohngebiete entstehen aktiv nutzbare Flächen, die zur Naherholung und als Ruhezonen genutzt werden können. Die ökologische Wertigkeit der Gröbenbachs ist hier unbedingt zu berücksichtigen. Eine Aufwertung und Umgestaltung von Flächen entlang des Gröbenbachs sowie von Uferbereichen ist behutsam vorzunehmen und in Übereinstimmung mit einem aktualisierten Gewässerentwicklungsplan sowie mit den zuständigen Fachdienststellen vorzunehmen.

Die bestehenden, zentrumsnahen Unterführungen im Bahnhofsbereich sowie im Bereich Klosterweg unter der Olchinger Straße hindurch werden hinsichtlich Beleuchtung und Gestaltung sowie (soweit möglich) barrierefreiem Ausbau für Fußgänger*innen aufgewertet. Im Bereich Klosterweg wird der Radverkehr gemäß Radverkehrskonzept über die Olchinger Straße geführt. Der Kreuzungsbereich ist für Radfahrer*innen übersichtlich und sicher ausgebaut.

Eine erstrebenswerte weitere Unterführung ist im Rahmen des Entwicklungskonzepts entlang des Gröbenbachs unter der Bahnlinie angedacht, um die Verbindungsachse entlang des Gröbenbachs auszubauen und somit ein durchlässiges Verbindungsnetz über die Bahnlinie hinweg zu schaffen.

Die Wohnstraßen - wie Poststraße, Rosenstraße, Nelkenstraße und Blumenstraße - sind zur Erhöhung der Wohnumfeldqualität und zu Wahrung des grünen Charakters von Gröbenzell begrünt und ansprechend gestaltet. Der öffentliche Straßenraum der Eschenrieder Straße, der Schubertstraße sowie der Hermann-Löns-Straße lässt eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs zu. Die Situation für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ist durch die Neuordnung

von Parkbereichen deutlich erleichtert. Auch die Kreuzungsbereiche Schubertstraße, Hermann-Löns-Straße, Eschenrieder Straße und Puchheimer Straße sind übersichtlich ausgebaut, um für alle Verkehrsteilnehmer*innen eine sichere Nutzung zu gewährleisten.

Die gemeindeeigenen Flächen im Bereich der ehemaligen Polizeiinspektion sowie an der Poststraße und der Rathausstraße sind einer neuen Nutzung zuzuführen. Auch die Flächenpotenziale entlang der Augsburg- und der Olchinger Straße bleiben nach wie vor im Fokus einer weiteren Entwicklung und werden für eine zentrumsfreundliche Nutzung aktiviert.

HANDLUNGSFELD: ORTSZENTRUM							
Z.O.1	STÄRKUNG EINER BARRIEREFREIEN VERKNÜPFUNG ZWISCHEN GRÖBENZELL NORD UND SÜD Die Verknüpfung zwischen dem südlich und nördlich gelegenen Teil Gröbenzells soll durch eine gestalterische und funktionale Aufwertung der Bahnquerung gestärkt und verbessert werden. Besonderer Wert soll auf eine barrierefreie Gestaltung gelegt werden.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont		Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
O.1.1	Gestalterische Aufwertung und Neuordnung der Unterführung am S-Bahnhof (als Teil der vorliegenden Studie aus dem Jahr 2001, vgl. OZ.2.1) in Hinblick auf: ▪ ansprechende Gestaltung, optische Durchgängigkeit der Gestaltung von Nord nach Süd ▪ optische Aufweitung der Unterführung und der Vorbereiche, ▪ innovatives Beleuchtungskonzept, inkl. Erneuerung der gemeindlichen Schaukästen ▪ Gliederung in Fuß- und Radfahrbereiche mit sinnvollen funktionalen Anschlüssen an die Bahnhof- bzw. Kirchenstraße ▪ Verkehrssicherheit im Bereich der Unterführung stärken, z.B. durch „Rechtsfahrgebot“ für den Radverkehr ▪ Barrierefreiheit (in Abstimmung mit DB) ▪ Integration des Elements Wasser (z.B. Weißer Graben)	O	1	Mittel- fristig		310.000 €	StBauF + DB Kommune Externer Planer
O.1.2	Anlage von attraktiven Platzflächen siehe M.O.2.1	--	---	----		----	----

Z.O.2	GESTALTERISCHE AUFWERTUNG UND BARRIEREFREIE NEUORDNUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS BEIDSEITS DER BAHN Der öffentliche Raum in der Kirchen-, Rathaus- und Bahnhofstraße soll neugeordnet und aufgewertet werden. Damit soll eine hohe Aufenthaltsqualität und ein attraktiver öffentlicher Raum zum Treffen und Austauschen geschaffen sowie Nutzungen, die dem Zentrencharakter gerecht werden, erhalten und gefördert werden. Auch hier wird auf Personengruppen mit besonderen Mobilitätsansprüchen geachtet. Der Gröbenbach als zentrumsnaher Wasserlauf soll als erlebbares Element zugänglich gemacht werden.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont	Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
O.2.1	Überprüfung und Aktualisierung der vorliegenden Studie „Belebung des Ortszentrums“ aus dem Jahr 2001 zur gestalterischen Aufwertung und Neuordnung des Straßenraums der Kirchen- und Bahnhofstraße im Hinblick auf: <u>Prüfauftrag Kirchenstraße</u> ▪ Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung in der Kirchenstraße ▪ Höhengleiche Gestaltung mit einheitlichen Belagsflächen ▪ Gleichberechtigung für Fuß- und Radverkehr evtl. unter Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (in Fahrtrichtung) im Rahmen einer entsprechenden geschwindigkeitsdämpfenden und übersichtlichen Gestaltung oder großzügig dimensionierter Schutzstreifen ▪ Radverkehr in Gegenrichtung auf baulichem Radweg mit Sicherheitstrennstreifen zu den Parkstreifen ▪ Ggf. ausschließlich Längsparker für höhere Verkehrssicherheit, versetzt angeordnet ▪ Verbreiterung der Geh- und Vorbereiche für mehr Aufenthaltsqualität <u>Prüfauftrag Bahnhofstraße:</u> ▪ Höhengleiche Gestaltung mit einheitlichen Belagsflächen ▪ Führung des Radverkehrs auf der Straße im Mischverkehr ▪ Schaffung einer Mittelinsel für Parken und Baumpflanzungen ▪ Vermeidung eines Wendehammers am südlichen Ende der Bahnhofstraße, Schaffung einer höheren Platzqualität ▪ Entschärfen der Kreuzungssituation Schubertstraße/Bahnhofstraße (vgl. M 3.3) ▪ Erweiterung der Planung für den Bereich nördlich der Schubertstraße (Komplettumbau des Straßenquerschnitts mit beidseitig anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen – nach Möglichkeit Schutzstreifen in ausreichender Breite und ausreichend Flächen für Fußverkehr, Vermeidung von Senkrechtparkern) <u>Weitere zu berücksichtigende Aspekte:</u> ▪ Verbesserung der Aufenthaltsqualität zur Erhöhung der Verweildauer im Rahmen eines Gestaltungskonzepts ▪ Schaffung von Treffpunkten mit Möblierung im Rahmen eines Gestaltungskonzepts v.a. auch für Familien	V	1	Kurzfristig	150.000 €	StBauF Kommune Externer Planer

	▪ Aufwertung der Vorbereiche vor den Geschäften (vgl.O.2.4 kommunales Förderprogramm) ▪ Begrünung des Straßenraums + der Platzflächen ▪ Integration von Kunstwerken oder Vorhaltung von Räumen/Zonen für Kulturschaffende im öffentlichen Raum ▪ Reduzierung des MIV und verträgliche Abwicklung des Parksuchverkehrs (O.3.1), Angebot an Stellplätzen z.B. Kiss and Ride Platz in Bahnhofsnähe, vorrangig Kurzzeitparkplätze im gesamten Bereich ▪ Mischverkehrsflächen im Bereich der Platzflächen nördlich und südlich vor dem Bahnhof ▪ Ausreichende Barrierefreiheit (für Mobilitätseingeschränkte, Gehörlose und Sehbehinderte) u.a. durch Verwendung von Bodenindikatoren ▪ Einbeziehen des Kiosks am Bahnhof ▪ Verbesserung der Situation zum Fahrradparken u.a. hinsichtl. Beleuchtung, Anlagen für Räder mit Hänger bzw. Lasten-/ Sonderräder vgl O.3.3 ▪ Beleuchtungskonzept und energetische Optimierung der bestehenden Straßenbeleuchtung u.a. auch im Hinblick auf punktgerichtete, insektenfreundliche Beleuchtung ▪ Verwendung geräuscharmer Pflasterbeläge in der Ausführungsplanung ▪ Prüfung einer Offenlegung des Weißen Grabens in der Bahnhofstraße zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität					
O.2.2	Einbindung der privaten Eigentümer zur Abfrage der Mitwirkungsbereitschaft und Einbindung in die Planungen	V	1	Kurzfristig	----	StBauF SAR + Privat
O.2.3	Erstellung eines Gestaltungshandbuchs für die Fassadengestaltung und Gestaltung der öffentlich zugänglichen Vorbereiche als Grundlage für die Aufstellung eines kommunalen Förderprogramms vgl. 2.1	V	3	Kurzfristig	30.000 €	StBauF SAR
O.2.4	Aufstellung eines kommunalen Förderprogramms für die Vergabe von Fördermitteln an private Eigentümer zur Aufwertung von Gebäuden und privaten Vorbereichen vgl. 2.1	S	2	Mittelfristig	50.000 €/Jahr	Kommune + StBauF / SAR Privat
O.2.5	Sanierungsarchitekt (SAR) zur Beratung der Bauherren und Erarbeitung von Gestaltungsvorschlägen (in Anlehnung an Gestaltungshandbuch)	S	1	Kurzfristig	12.000 €/Jahr	StBauF
O.2.6	Bauliche Umsetzung der Planungen aus der aktualisierten Studie „Belebung des Ortszentrums“ in der Bahnhofstraße inkl. attraktiver Platzfläche vor der Bahnunterführung	O	1	Mittelfristig	2,3 Mio. €	StBauF
O.2.7	Bauliche Umsetzung der Planungen aus der aktualisierten Studie „Belebung des Ortszentrums“ in der Kirchenstraße inkl. attraktiver Platzfläche vor Bahnunterführung	O	1	Mittelfristig	2,5 Mio. €	StBauF

O.2.8	Konzept zur Aufwertung der privaten Hinterhofsituationen entlang des Gröbenbachs südlich der Bahnlinie (unter Berücksichtigung des Gewässerentwicklungskonzepts und des interkommunalen Hochwasserkonzepts) in Verbindung mit einer Verbesserung der Zugänglichkeit von der Kirchenstraße durch: ▪ Bessere Kenntlichmachung + Aufwertung der Durchgänge ▪ Aktivierung der „Hinterhöfe“ als Freischankflächen oder öffentlich zugängliche Rückzugsorte ▪ Schaffung von Aufenthaltsbereichen mit Sitzmöglichkeiten und Mülleimern, Orientierung der Sitzmöglichkeiten zum Bach hin ▪ Ausreichende, insektenfreundliche Beleuchtung ▪ Prüfung zur Schaffung weiterer Querungen im südl. Bereich der Kirchenstraße z.B. als „Erlebnisbrücke“ aus Holz mit Sitzplätzen und evtl. einem Kiosk in der Nähe ▪ Abklärung der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer	V	2	Mittel- fristig	20.000 €	StBauF SAR Kommune Privat
O.2.9	Aufstellung eines kommunalen Förderprogramms für die Vergabe von Fördermitteln an private Eigentümer zur Aufwertung der privaten Hinterhöfe entlang des Gröbenbachs entsprechend O.2.8	S	2	Mittel- fristig	50.000 €/Jahr	Kommune + StBauF / SAR Privat
O.2.10	Dauerhafte Sicherung der „grünen Lunge“ mit Baumbestand westlich der Bahnhofstraße Vorsehen entsprechender Festsetzungen im Bebauungsplan	H	1	Kurz- fristig	---	Kommune Hand- lungsem- pfehlung
O.2.11	Schaffung eines zentralen Aufenthaltsbereichs für Familien mit direkter Anbindung an den Nahversorgungsbereich der Kirchenstraße (vgl. O.2.1) ▪ Präzisierung der möglichen Lage durch Standortuntersuchung und Gespräche mit Grundeigentümern ▪ Errichtung eines Spielplatzes (evtl. mit Alleinstellungsmerkmal „Moorgebiet“), ggf. einer Wasserinstallation + Rastmöglichkeiten	O	2	Mittel- fristig	50.000 €	StBauF
O.2.12	Entwurf eines attraktiven Vorplatzes zw. Rathaus / Bürgerhaus ▪ Prüfung einer möglichen gestalterischen Verknüpfung zur gegenüberliegende Platzfläche des Bürgerhauses ▪ Multifunktionale Nutzungsmöglichkeiten u.a. für Wochenmarkt / Feste, etc. ▪ Prüfung der Einrichtung einer Wasserinstallation ▪ Schaffung von hoher Aufenthaltsqualität	O	1	Mittel- fristig	75.000 €	StBauF
O.2.13	Bauliche Umsetzung der Platzfläche (vgl. O.2.12)	O	1	Mittel- fristig	460.000 €	StBauF
O.2.14	Erhalt / Pflege und Ausbau der Begrünung in der Rathausstraße	H	2	Lang- fristig	---	Kommune Bauhof
O.2.15	Bauliche Umgestaltung der Hermann-Löns- und Poststraße vor allem für den Fuß- und Radverkehr; Gestalterische und funktionale Aufwertung des Straßenraums mit übersichtlichem Anknüpfungsbereich an die Kirchenstraße vgl. M.3.1	O	2	Mittel- fristig	1,0 Mio €	GFVG

O.2.16	Machbarkeitsstudie für die städtebauliche Neuordnung der westlichen Kirchenstraße	V	1	Kurz – mittel- fristig	20.000 €	StBauF Externe Planer
O.2.17	Neuordnung und Neugestaltung der öffentlichen Flächen im Bahnhofsumfeld am Ende der Gröbenbachstraße, am Sonnen- und Lenzweg	O	2	Kurz- fristig	800.000 €	StBauF + GVFG Externe Planer
O.2.18	Machbarkeitsstudie zur Nutzung der Flächenpotenziale des jetzigen Parkplatzes südlich der Rathausstraße in Kombination mit dem östlich angrenzenden Grundstück	V	2	Mittel- fristig	10.000 €	StBauF Externe Planer
O.2.19	Machbarkeitsstudie zur Nutzung der Flächen des Parkplatzes an der Ährenfeldschule evtl. Prüfung der Aufstockung	V	2	Lang- fristig	15.000 €	StBauF Externe Planer
O.2.20	Nachnutzungskonzept für die gemeindliche Liegenschaft z.B. an der Poststraße, ehemalige Polizeiinspektion	V	2	Kurz- fristig	10.000 €	StBauF Externe Planer
O.2.21	Machbarkeitsstudie zur Neuordnung des Grundstücks der Shell-Tankstelle	V	3	Lang- fristig	25.000 €	StBauF; Mitwirkung der Eigen- tümer Externe Planer
O.2.22	Bauliche Umsetzung von Nutzungsänderungen/ -Ergänzungen in gemeindlichen Liegenschaften z.B. ehemalige Polizeiinspektion, Poststraße, Maßnahmen an Gemeindebücherei	B	2	Kurz-/ mittel- fristig	500.000 €	StBauF; Externe Planer

Z.O.3	VERTRÄGLICHE ABWICKLUNG DES VERKEHRS UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER BARRIEREFREIHEIT Der Verkehrsfluss in der Kirchen-, Rathaus und Hermann-Löns-Straße sowie in der Bahnhof- und Schubertstraße soll verträglich abgewickelt werden. Dabei ist der Rad- und Fußverkehr besonders zu berücksichtigen und zu fördern. Der motorisierte Individualverkehr – also private Pkw und Motorräder – sowie der ruhende und Parksuchverkehr sollen dabei sinnvoll mit in die Überlegungen einfließen. Verschiedene Anforderungen an die Barrierefreiheit werden ebenfalls berücksichtigt.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont	Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
O.3.1	Neuordnung des Straßenraums der Kirchen- und Bahnhofstraße (vgl. O.2.1) und bauliche Umsetzung (vgl. O.2.6 und O.2.7)	--	--	--	--	--
O.3.2	Gestalterische Aufwertung von sicheren, barrierefreien und richtlinienkonformen Fuß- und Radwegeverbindungen in der Ortsmitte und zum Bahnhof z.B. ▪ Klosterweg (Querung Staatsstraße ermöglichen) ▪ Sonnenweg (Fahrradstraße durch Piktogramme verdeutlichen) ▪ Lenzweg (kein Hochboard für Radverkehr) ▪ Gröbenbachstraße (Parken, Fahrradparken, Sicherheit + öffentlicher Raum, Öffnung Einbahnstraße für gegengerichteten Radverkehr) ▪ Am Marienheim (Öffnung für Radverkehr)	O	1	Kurz- fristig	170.000 €	StBauF und/oder GVFG, FAG

O.3.3	Schaffung einer attraktiven Infrastruktur für den Radverkehr und die Förderung von Lastenfahrrädern ▪ gut beleuchtete und überdachte Radabstellanlagen, evtl. Solar-Bikeports, am S-Bahnhof; Evtl. auch Fahrradboxen für hochwertige Räder ▪ ausreichend Fahrradstellplätze vor den Geschäften z.B. durch Umwidmung von Pkw-Stellplätzen ▪ E-Ladestationen ▪ Serviceangebote für Radverkehr (Luftpumpen, Gepäckaufbewahrung, Reparaturstationen.) ▪ Austausch der Radabstellanlagen mit Vorderradklemmen ▪ Etablieren eines Lastenrad- oder Radanhänger-Verleihs als Angebot der Geschäftstreibenden ▪ Lieferdienste mit Lastenrad ▪ Infos an Betriebe zur Nutzung von Lastenrädern ▪ Prüfung möglicher Kooperationen zw. Gemeinde und Immobilienbesitzer z.B. durch das Bereitstellen öffentlicher Flächen für private Radabstellanlagen	S	1	Kurzfristig	20.000 €/Jahr	StBauF Kommune Förderung von Klimaschutzprojekten
--------------	--	---	---	-------------	---------------	---

Z.O.4	NACHHALTIGE SICHERUNG UND AUFWERTUNG DES EINZELHANDELS UND DER GASTRONOMIE IN DER KIRCHEN- UND BAHNHOFSTRASSE Zur Belebung des Ortszentrums soll der Einzelhandel langfristig aufgewertet werden. Ziel ist es, dass die Bewohnerinnen und Bewohner Gröbenzells ihren Einkauf vor Ort erledigen. Ein besonderer Fokus liegt auch auf der Sicherstellung der wohnortnahen Versorgung des Gröbenzeller Nordens. Das gastronomische und kulturelle Angebot soll zur Belebung des Ortszentrums ebenfalls gestärkt und erweitert werden.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont	Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
O.4.1	Etablierung eines Citymanagements zur Stärkung der Geschäftsstraße: ▪ Förderung der Standortgemeinschaft durch Zusammenführung der vorhandenen Netzwerke ▪ Aktivierung von Unternehmen, EZH und Dienstleistern ▪ Entwicklung von Projekten z.B einheitliche Öffnungszeiten, Beratung zu Schaufenstergestaltung ▪ Einrichtung und Betreuung eines Projektfond ▪ Förderung des Erlebniseinkaufens im Ortszentrum zur Stärkung des Einzelhandels durch Events zu spezifischen Themen (z.B. WM-Nacht, Shopping Nacht, Marktsonntag, Lange Tafel etc.) ▪ Imagebildung Nachhaltigkeit, Fair Trade und „Grün“ ▪ Evaluation	S	1	Kurzfristig	20.000 €/Jahr	StBauF Citymanager Kommune
O.4.2	Etablierung eines Quartiersladens in möglichst zentraler Lage (ggf. Kombination mit EZH-Ansprechpartner und Senioren Café)	S	1	Kurzfristig	Miete? + 20.000 Erstaussstattung	ggf. STBauF Citymanagement (vgl. M.OZ.4.1)

O.4.3	Etablierung von ortsspezifischen Einzelhandels-Ankerpunkten in Bahnhof- und Kirchenstraße zur Bildung einer Versorgungsachse und Schaffung von Nahversorgung in Gröbenzell-Nord mit entsprechender Anpassung in der Bauleitplanung	H	1	Dauerhaft	---	Citymanagement (vgl. M.OZ.4.1)
O.4.4	Förderung der Ansiedlung von neuen spezifischen EZHs (kurzfristig: Lebensmittel, Reformwaren, Apotheken, Drogerien, Blumen) nur noch in der Ortsmitte, keine Stärkung des dezentralen Standorts im Gewerbegebiet (vgl. Cima 2015)	H	-	Dauerhaft	---	Citymanagement (vgl. M.OZ.4.1)
O.4.5	Nutzung von vorhandenen Aufwertungs- und Verdichtungspotenzialen für den EZH im Rahmen einer Qualitätsoffensive (vgl. Cima 2015)	S	2	Dauerhaft	---	Citymanagement (vgl. M.OZ.4.1)
O.4.6	Unterstützung des Ausbaus bzw. Bereitstellen einer konkurrenz- und zukunftsfähigen Breitbandversorgung für die Gewerbetreibenden (Cima 2015)	H	1	Langfristig	---	Förderprogramm zum Breitbandausbau nach BBR Kommune
O.4.7	Revitalisierung von eventuellen Leerständen durch folgende Maßnahmen (Nachfolgefrage des kleinteiligen Einzelhandels, siehe Cima 2015): ▪ Abfrage der Mitwirkungs-/Verkaufsbereitschaft der Eigentümer ▪ Beratung der Eigentümer durch die Gemeinde, z.B. im Hinblick auf Gebäudesanierung, Fördermöglichkeiten, Abschreibungsmöglichkeiten	H	3	Dauerhaft	---	Citymanagement (vgl. M.OZ.4.1)
O.4.8	Etablierung weiterer aktive Erdgeschossnutzungen in der Kirchen- und Bahnhofstraße u.a. vor allem bei Neubau westlich der Bahnhofstraße (mögl. Schwerpunkt medizinische Versorgung z.B. Orthopädie-Geschäft) Sicherung über laufende Bauleitplanung	H	1	Dauerhaft	---	Kommune
O.4.9	Prüfung der Aufrechterhaltung der bestehenden Vorkaufsrechtssatzung für die Bahnhofstraße und ggfl. Anpassung der Satzung	V	2	Kurzfristig	---	Kommune
O.4.10	Prüfung der Möglichkeit zum Erlass einer Vorkaufsrechtssatzung für den Bereich um die Kirchenstraße zur Sicherung der kommunalen Entwicklungsabsichten zu einem Zentrum für kommunale, soziale und gemeinschaftliche Einrichtungen	V	2	Kurzfristig	---	Kommune
O.4.11	Einrichtung eines Verfügungsfonds	V	2	Kurzfristig	20.000 €/Jahr	StBauF Kommune + Privat

7.1.2 NEUORDNUNGSVORSCHLÄGE DER KIRCHEN- UND BAHNHOFSTRASSE

In der Kirchen- und südlichen Bahnhofstraße teilen sich die Verkehrsteilnehmer*innen gleichermaßen den öffentlichen Straßenraum. Nachdem der Straßenraum in seiner Breite variiert, passen sich die Grünstreifen und die Gehwege an die jeweilige Straßenbreite an. Direkt an den öffentlichen Straßenraum grenzen die privaten Vorbereiche der Gebäude entlang der Kirchen- und Bahnhofstraße an. Besonderes Augenmerk wurde bei der Planung darauf gelegt, dass der notwendige und richtlinienkonforme Ausbau der Straße innerhalb des öffentlichen Straßenraums untergebracht werden kann. Die Gestaltung der privaten Vorbereiche in einheitlicher Ausprägung zum öffentlichen Straßenraum ist hier städtebaulich und gestalterisch, sowie von der Aufenthaltsfunktion her wünschenswert, aber nicht zwingend für einen sicheren Verkehrsverlauf erforderlich. Die folgenden Planungsvarianten wurden in mehreren Schritten mit dem Verkehrsplanungsbüro für das Radverkehrskonzept abgestimmt. Das Radverkehrskonzept zeigt noch weitere Varianten auf.

Planungskonzepte für die Kirchenstraße

In der Kirchenstraße wechseln sich die beiden Konzepte „Längsparken rechts“ und „Schrägparken links“ ab. Hierdurch wird der Verkehrsfluss abgebremst und ein untergliederter Verkehrsraum entsteht.

Grundsätzliche Ideen für die Kirchenstraße sind:

- Die Kirchenstraße bleibt eine Einbahnstraße. Sie kann von Süden her, von der Augsburger-, Olchinger- und Puchheimer Straße sowie von der Rathausstraße aus befahren werden. Das Abfahren von der Kirchenstraße ist über die Rathausstraße und Hermann-Löns-Straße möglich. Die Fahrbahn von 3 m teilen sich Autos und Radfahrer*innen als Mischverkehrsfläche.
- Der Nord-Süd gerichtete Radweg entgegen der Einbahnstraße umfasst eine Breite von 2 m und ist räumlich immer mindestens durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt.
- Der Grünstreifen mit Bäumen zwischen Radweg und Fahrbahn beziehungsweise Parkplätzen kann stellenweise auch als Fahrradabstellanlage genutzt werden.
- Wechselseitig angeordnete Kfz-Stellplätze in Form von Längs- und Schrägparkplätzen stehen als Kurzzeitparkplätze für Fahrzeuge zur Verfügung (je nach Konzept entweder „Schrägparken links“ oder „Längsparken rechts“).
- Die privaten und öffentlichen Gehwege und Vorbereiche sind einheitlich gestaltet. Dieser öffentliche Raum dient als Flaniermeile für Fußgänger*innen, als Freischankbereiche für beispielsweise Cafés und als attraktives Ambiente für den Einzelhandel.
- Besonderes Augenmerk wurde auf die Radverkehrsführung im Hinblick auf die Sicherheit der Radfahrer*innen gelegt.

Die zwei Konzeptvarianten für die Kirchenstraße werden im Folgenden noch näher erläutert und durch Abbildungen verdeutlicht.

Schrägparken links

- Die Fahrbahn von 3 m teilen sich Auto- und Radverkehr in Fahrtrichtung der Einbahnstraße.
- Autos können auf Parkplätzen für Schrägparker links der Fahrbahn abgestellt werden.
- Ein Grünstreifen von 2 m fügt sich westlich der Schrägparkplätze an und bietet Platz für Begrünung und für Fahrradabstellanlagen.
- Neben dem Grünstreifen befindet sich ein 2 m breiter Radweg für den Radverkehr, der entgegen der Einbahnstraße fährt.
- Auf der westlichen und der östlichen Straßenseite schließen an den Radweg oder vielmehr an die Fahrbahn öffentliche und private Flächen für Gehwege und Vorbereiche an.

Legende

- Gehweg
- Parken
- Fahrbahn
- Radweg
- Grünstreifen
- Grünfläche

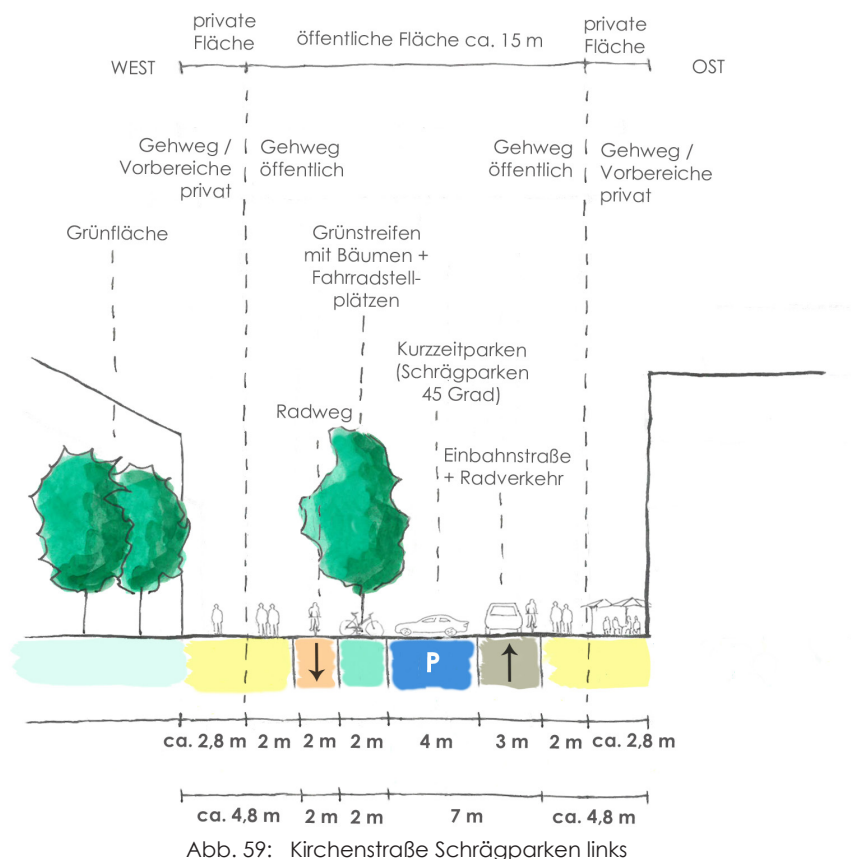


Abb. 59: Kirchenstraße Schrägparken links

Längsparken rechts

- Die Fahrbahn von 3 m Breite nutzen Auto- und Radverkehr in Richtung der Einbahnstraße.
- Rechts der Fahrbahn sind Längsparkplätze als Kurzzeitparkplätze mit einer Breite von 2 m angeordnet.
- Links der Fahrbahn ist ein 3 m breiter Grünstreifen mit Platz für Radabstellanlagen und Bäume vorgesehen.
- Westlich des Grünstreifens ist der Radweg für den gegen die Einbahnstraße fahrenden Radverkehr angeordnet. Dieser ist sicher von der Fahrbahn durch den breiten Grünstreifen getrennt.
- Westlich und östlich grenzen die privaten und öffentlichen Vorbereiche und Gehwege direkt an die Gebäude an. Diese Bereiche haben eine Breite von circa 4,5 m auf der westlichen Seite und von 5,5 m auf der östlichen Seite.

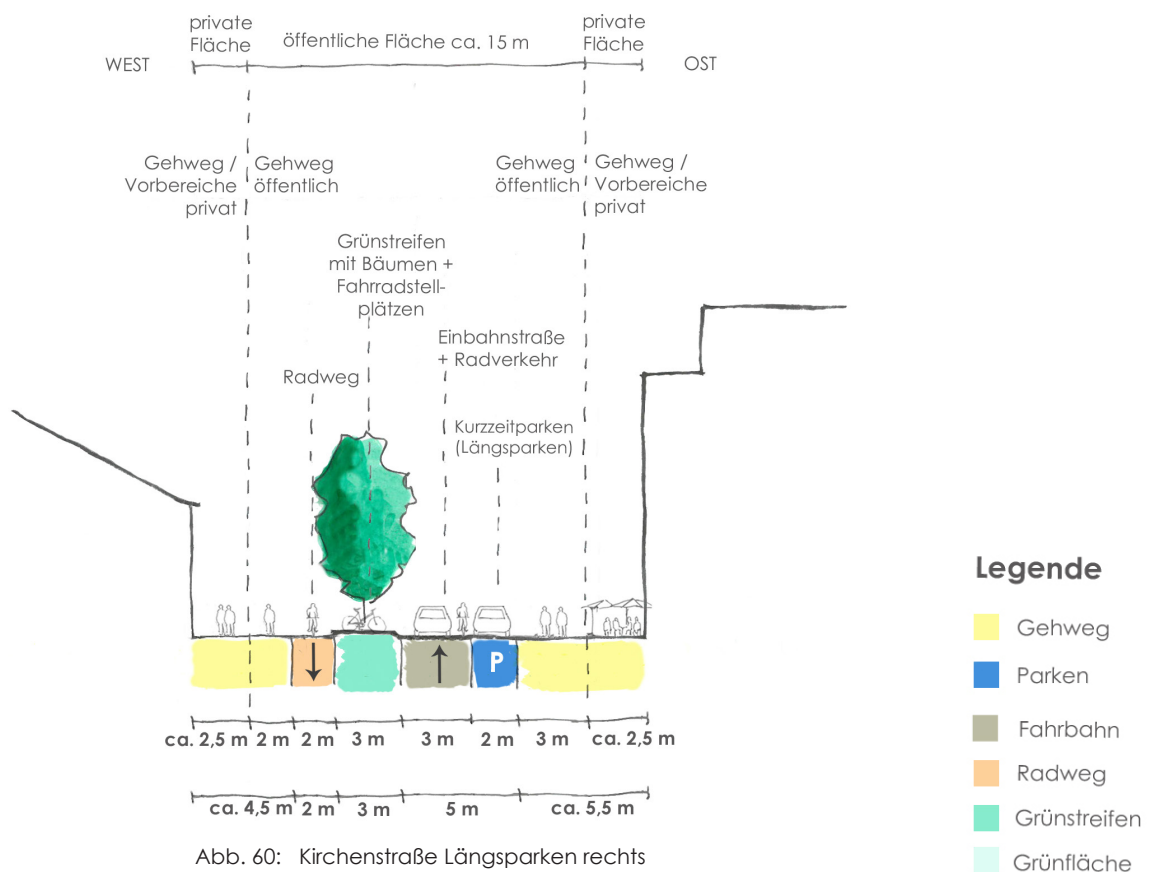


Abb. 60: Kirchenstraße Längsparken rechts

Planungsvarianten für die südliche Bahnhofstraße

Für den Straßenabschnitt Bahnhofstraße Süd gibt es zwei unterschiedliche Varianten. Es kann hier entweder Variante 1 oder 2 umgesetzt werden. Diese beiden Varianten werden im Folgenden vorgestellt:

Variante 1:

- Die Straßenführung ist U-förmig im Einbahnsystem. Man fährt von der Bahnhofstraße an der Kurve Schubertstraße nach Süden geradeaus weiter bis zur Bahnunterführung und wendet dort in einer Linkskurve U-förmig, um Richtung Schubertstraße zurückzufahren.
- Zwischen den Fahrspuren befinden sich Parkflächen, welche teils von Westen, teils von Osten befahren werden können. Dazwischen gepflanzte Bäume begrünen den Straßenraum (vgl. Abbildung 51 zum Parkkonzept Variante 1).
- In der südlichen Bahnhofstraße wird die Idee des Mischverkehrs noch stärker als in der Kirchenstraße verfolgt. Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen und der motorisierte Individualverkehr teilen sich eine Mischfläche. Für den Rad- und Autoverkehr sind 3 m eingeplant, für die Fußgänger*innen werden 2,2 m auf dieser Fläche vorgehalten. Daran schließen jeweils private Vorbereiche oder Gehwege mit circa 3,9 m Breite an. Hier kann als gestaltendes Element auch der Weiße Graben an die Oberfläche geführt werden.
- Durch den einheitlichen und höhengleichen Belag entsteht eine großzügige, hochwertig gestaltete Fläche mit hoher Aufenthaltsqualität, die auch vom Einzelhandel beziehungsweise der Gastronomie genutzt werden kann.

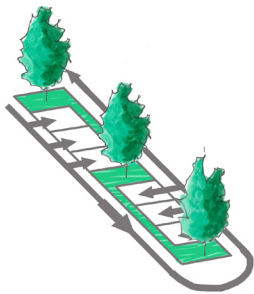


Abb. 61: Parkkonzept

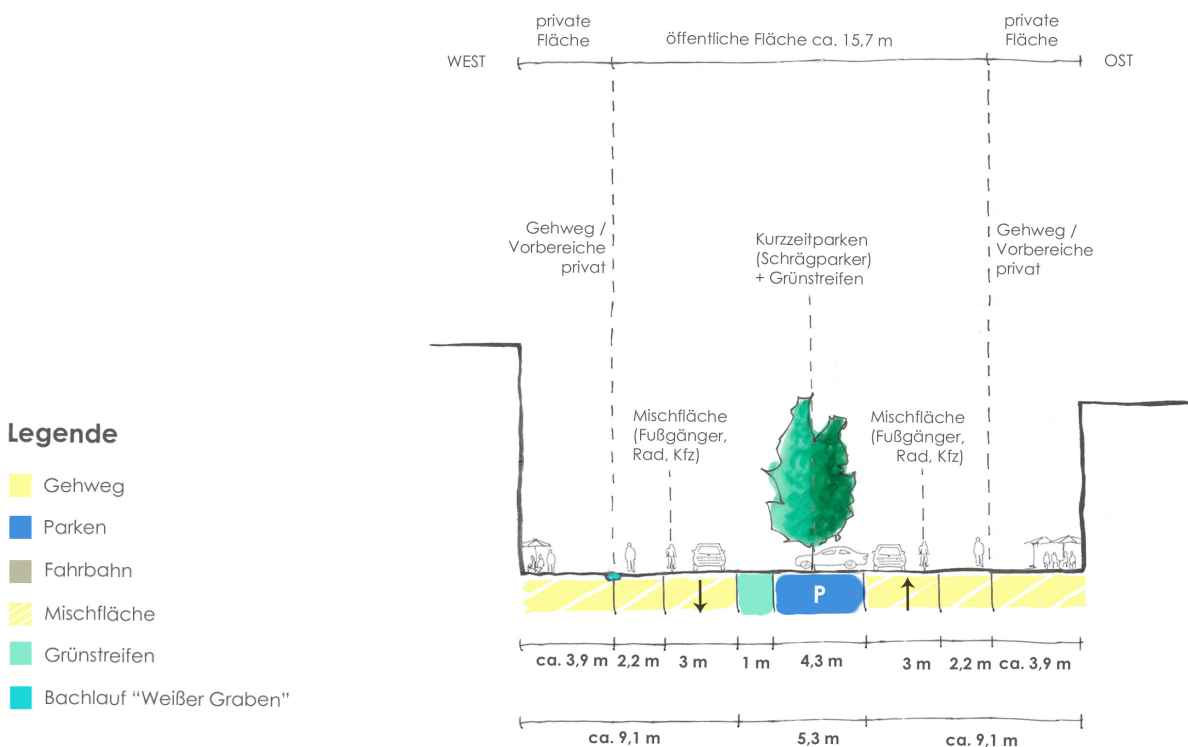


Abb. 62: Südliche Bahnhofstraße Variante 1

Variante 2:

- In dieser Variante teilen sich der Kfz- und Radverkehr die 5,5 m breite Fahrbahn. Der Verkehrsfluss erfolgt hier in beiden Richtungen.
- Entlang der Fahrbahn befinden sich zu beiden Fahrbahngrenzen je 2 m breite Längsparkplätze. Diese sind als Kurzzeitparkplätze vorgesehen. Jede drei bis vier Stellplätze wird die Fläche mit einem Grünstreifen mit Bäumen abgewechselt.
- Zwischen Längsstellplätzen beziehungsweise Grünstreifen und Bestandsgebäuden ergeben sich öffentliche und private Gehwege und Vorbereiche von circa 7 m. Hier werden die Räume zum Flanieren und für Cafés, Restaurants und als weitere Ausstellfläche für Geschäfte zur Verfügung gestellt.

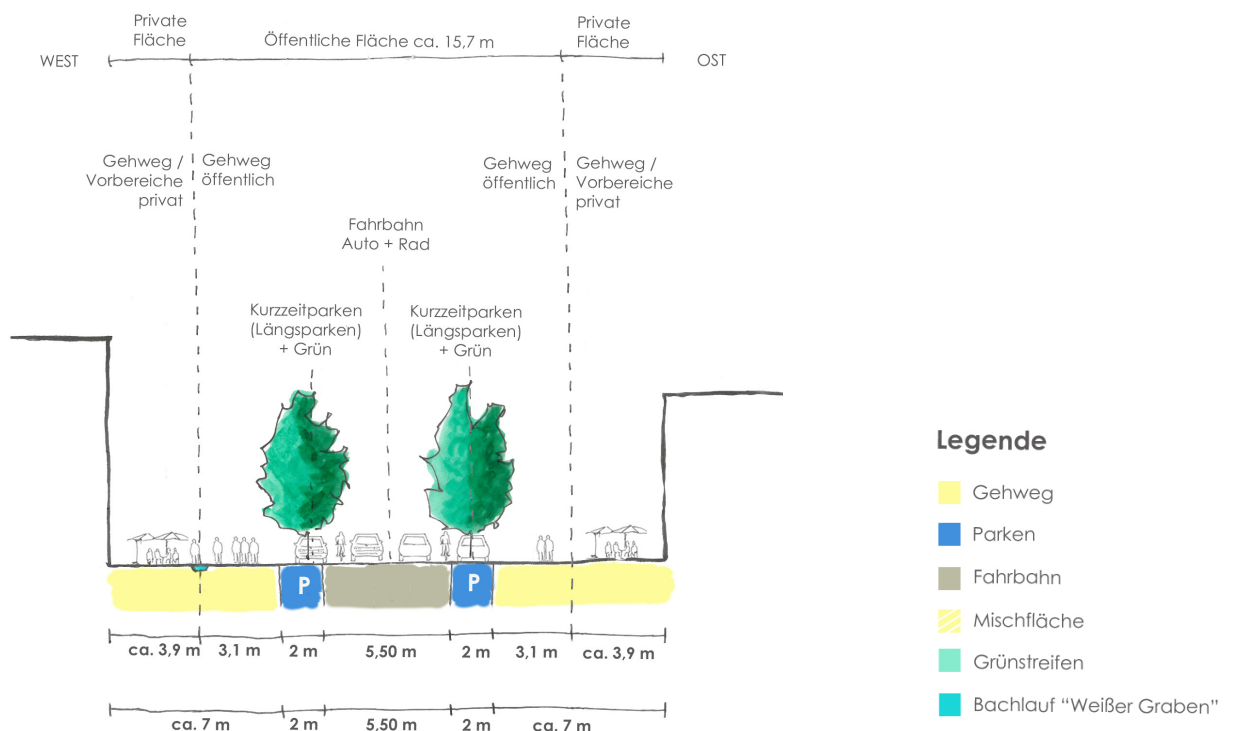


Abb. 63: Südliche Bahnhofstraße Variante 2

Nördliche Bahnhofstraße (ab Schubertstraße bis Eschenrieder Straße)

In der nördlichen Bahnhofstraße nimmt der Shared-Space-Charakter ab und die Strukturierungen im Straßenraum nehmen zu. Es wird zwischen den zwei Straßenquerschnitten „ab Schubertstraße bis Richard-Strauß-Straße“ und „ab Richard-Strauß-Straße bis Eschenrieder Straße“ unterschieden. Näher am Ortszentrum, also zwischen Schubertstraße und Richard-Strauß-Straße ist der gesamte Straßenraum mit etwa 18,4 m breiter als ab der Richard-Strauß-Straße bis zur Eschenrieder Straße. Hier ist der Straßeraum lediglich etwa 15,5 m breit.

Folgende Aufteilung des Straßenraums ist für den Abschnitt „Schubertstraße bis Richard-Strauß-Straße“ (vgl. Abb. 64) angedacht:

- der motorisierte Individualverkehr konzentriert sich in beiden Richtungen auf einen 4,5 m breiten Streifen auf der Bahnhofstraße
- An beiden Straßenseiten grenzt der 1,65 m breite Schutzstreifen für Radfahrer*innen. Dieser kann bei Bedarf von Pkws unter Ausschluss der Gefährdung von Radfahrer*innen überfahren werden.
- Da an den westlichen Radschutzstreifen Längsparkplätze grenzen, ist zusätzlich zu den 1,65 m Schutzstreifen ein halber Meter Abstand zu den parkenden Autos zum Schutz der Radfahrer*innen vor beispielsweise sich öffnenden Türen angelegt.

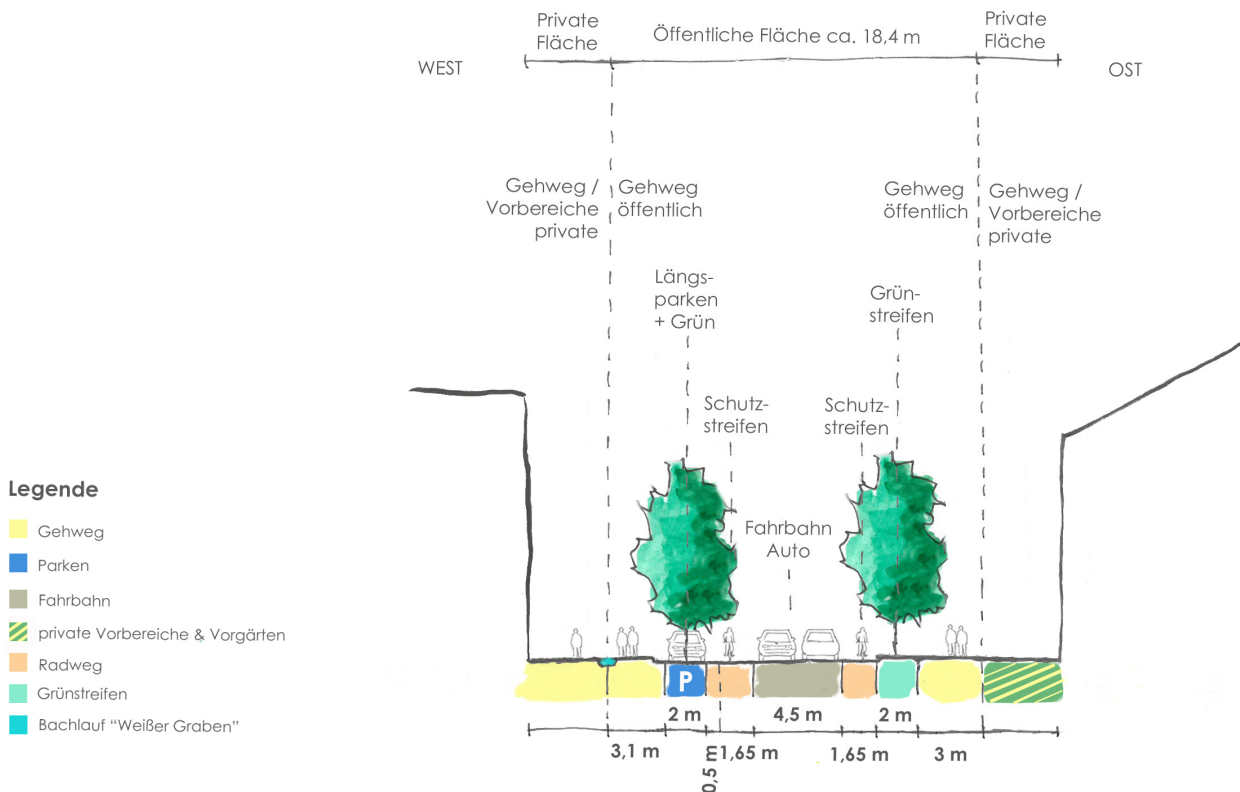


Abb. 64: Nördliche Bahnhofstraße Schubert bis Richard-Strauß-Straße

BAHNHOFSTRASSE NORD

- Die Längsparkplätze verteilen sich in der nördlichen Bahnhofstraße an der westlichen Seite zwischen Schutzstreifen und Gehwegen oder Vorbereichen und sind 2 m breit.
- Zwischen den Längsparkplätzen sind Grünbereiche mit Bäumen vorgesehen, die den Straßenraum begrünen
- Hin zur westlichen Bahnhofstraße ist keine eindeutige Trennung zwischen privaten und öffentlichen Gehwegen und Vorbereichen sichtbar. Zusammen mit den breit angelegten Fußwegen und dem erlebbaren Bachlauf des Weißen Grabens ist ein attraktiver und sicherer Raum für Fußgänger*innen entstanden.
- Am östlichen Straßenrand der Bahnhofstraße schließt neben dem Schutzstreifen ein Grünstreifen mit Bäumen und ein 3 m breiter Gehweg sowie private Vorbereiche an.

In dem Straßenabschnitt nördlich der Richard-Strauß-Straße in Richtung Eschenrieder verengt sich das Straßenprofil (vgl. Abb. 64 und 65), so dass das gleiche System beibehalten wird, aber auf den östlichen Grünstreifen zwischen Schutzstreifen und Gehweg verzichtet wird, wie in Abbildung 65 dargestellt.

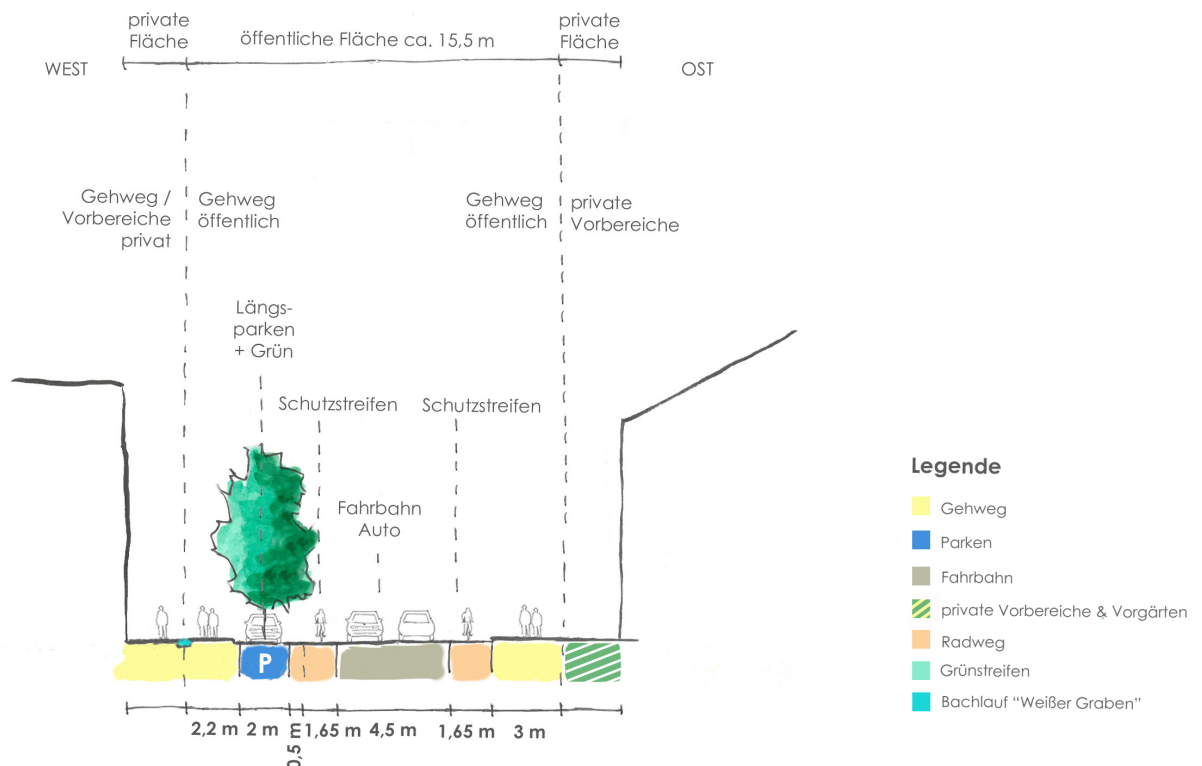


Abb. 65: Richard- Strauß- Straße bis Eschenrieder Straße

7.2 WOHNQUARTIERE

- Hinsichtlich des bestehenden Siedlungsdrucks auf die Gemeinde Gröbenzell ist die Wahrung des bisher bestehenden Gartenstadtcharakters nur durch eine verträgliche Nachverdichtung sicherzustellen. Hierzu sind für verschiedene Siedlungsbereiche exemplarisch Nachverdichtungskonzepte zu erstellen. Entsprechend deren Ergebnissen ist eine Anpassung der bestehenden Bebauungspläne sowie der Grünordnungspläne sowie eine Beratung der Eigentümer und Bauträger erforderlich. Weiterhin soll durch ein kommunales Förderprogramm für die Vergabe von Fördermitteln an private Eigentümer zur Entsiegelung von Grundstücksflächen der dauerhaften und fortschreitenden Flächenversiegelung Einhalt geboten werden.
- Der Erhalt des bestehenden, hohen Durchgrünungsgrads im öffentlichen Raum wird durch ein Konzept zur Bestandserhaltung und Verjüngung des Baumbestandes ermöglicht. Darüber hinaus wird angestrebt, auch die Straßenräume weiter zu begrünen, um das weitere Wohnumfeld, das Ortsbild im öffentlichen Raum und damit die Lebensqualität insgesamt zu stärken.
- Die vorhandenen Grünflächen und Spielplätze sind langfristig zu erhalten, aufzuwerten und zu pflegen. Sie dienen als Begegnungsorte dem Austausch der Einwohner*innen sowie der Pflege von Nachbarschaften und tragen zur Steigerung der Lebensqualität im Wohnumfeld bei. Gerade in Bezug auf neue Mitbürger*innen bieten sich im öffentlichen Raum gute Möglichkeiten für Begegnungen und Kennenlernen.
- Ein wichtiges Anliegen ist der Gemeinde Gröbenzell die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs. Durch Beratung der Eigentümer zur Etablierung geeigneter Mobilitätskonzepte und Aufwertung oder Neuanlage sicherer, richtlinienkonformer Fuß- und Radwegeverbindungen von den Wohngebieten ins Zentrum wird ein wesentlicher Beitrag dazu geleistet.
- Ein Fokus bei der künftigen Entwicklung von Wohnraum ist auf den sozialgerechten Wohnungsbau zu legen, damit allen Bevölkerungsschichten - ob junge Familien, Alleinerziehende und Senior*innen - die Möglichkeit eröffnet wird, sich in Gröbenzell anzusiedeln. Die Erhöhung des Anteils an bezahlbarem Wohnraum soll im gesamten Gemeindegebiet Berücksichtigung finden. Die Errichtung von sozialem Wohnungsbau im Rahmen des Wohnungspaktes Bayern ist zu fördern.

HANDLUNGSFELD: WOHNQUARTIERE						
Z.W.1	STÄRKUNG DER INNENENTWICKLUNG UNTER GLEICHZEITIGER WAHRUNG EINES „GRÜNEN“ CHARAKTERS DER WOHSIEDLUNGEN Gröbenzell hat nur noch wenige zusammenhängende unbebaute Flächen auf dem Gemeindegebiet. Zur Stärkung der Innenentwicklung wird das bestehende Baurecht auf den Baugrundstücken, Baulücken, Brachen oder geringfügig bebauten und untergenutzten Grundstücken aktiviert. Dabei soll der grüne Charakter auf den Baugrundstücken so weit wie möglich erhalten bleiben.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont	Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
W.1.1	Feinuntersuchung zur Ermittlung der spezifischen Nachverdichtungspotenziale und der Ermittlung eines verträglichen Maßes der Nachverdichtung unter Wahrung des bisher bestehenden Gartenstadtcharakters anhand einiger exemplarischer Gebiete unter Berücksichtigung u.a. von: • Untersuchung des RPV zu den Nachverdichtungspotenzialen in ganz Gröbenzell • Berücksichtigung vorläufig gesicherter Überschwemmungsgebiete • ortsbidverträgliche Integration der Bebauung • verträglicher Versiegelungsgrad der Grundstücke • Aufzeigen der möglichen Verdichtung unter Wahrung des Gartenstadtcharakter und Beibehaltung vglw. geringer GRZ-Werte • Aufzeigen des vorhandenen Baurechts und Möglichkeiten zur qualitätsvollen Umsetzung bzw. der sich ergebenden Restriktionen hinsichtlich einer verträglichen Integration in bisher bestehende grüne Strukturen • Aufzeigen von Möglichkeiten zum Erhalt des charakteristischen hohen Durchgrünungsgrad u.a. auch durch entsprechende Ersatzpflanzungen	V	1	Kurzfristig	40.000 €	Fördermittel über Planungszuschüsse Externe Planer
W.1.2	Anpassung bzw. Neuaufstellung von Bebauungsplänen entsprechend der Ergebnisse der Feinuntersuchung W.1.	O	1	Mittelfristig	Nach HOAI je nach Umgriff und Anzahl	Kommune
W.1.3	Anpassung der Stellplatzsatzung und Fahrradstellplatzsatzung , Berücksichtigung von Mobilitätskonzepten	H	1	Kurzfristig	---	Kommune
W.1.4	Beratung der Eigentümer/Baufräger basierend auf den Feinuntersuchungen W.1.1 und W.1.2 hinsichtlich Vermeidung großflächiger Versiegelungen z.B. durch innovative Stellplatzkonzepte (z.B. Tiefgaragen auch für Radverkehr nutzbar), kompakte Bauweise, Verwendung von sickerfähigen Belägen, etc.	S	2	Kurzfristig	---	Kommune + SAR (vgl. O.2.5)
W.1.5	Aufstellung eines kommunalen Förderprogramms für die Vergabe von Fördermitteln an private Eigentümer zur Entsiegelung von Grundstücksflächen	S	3	Kurzfristig	25.000 €/Jahr	Förderinitiative zur Flächenentsiegelung Kommune

Z.W.2	SCHAFFUNG/ERHALT EINES HOHEN DURCHGRÜNUNGSGRADES IM ÖFFENTLICHEN RAUM Stadtträumlich bedeutsame Orte und Achsen sollen durch eine qualitätsvolle Begrünung und eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes in ihrer Wirkung, (ökologischen) Funktion und Aufenthaltsqualität gestärkt werden.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont		Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
W.2.1	Konzept zur Bestandserhaltung und Verjüngung des vorhandenen Baumbestands	V	2	Mittel- fristig		10.000 €	StBauF Externe Planer
W.2.2.	Erhalt und Förderung der Begrünung der Straßenräume durch z.B. ▪ Umsetzung der bereits in versch. Planungen vorgesehenen Baumpflanzungen im Straßenraum ▪ Pflanzung von neuen Bäumen im Straßenraum ▪ Erhalt von Baumpflanzungen in privaten Vorgärten, die sich positiv auf den Straßenraum auswirken ▪ Schaffung blühende Straßenbegleitpflanzung (Blühpakt Bayern) ▪ Erhalt / Pflege und Aufwertung der straßenbegleitenden Grünflächen Vgl. W.2.1	H	3	dauer- haft		je nach Umfang stark schwank- end	StBauF, Kommune
W.2.3	Aufwertung und Pflege der vorhandenen öffentlichen Grünflächen und Spielplätze siehe G.3.1 + 3.2	--	--	--		--	--

Z.W.3	STÄRKUNG DES FUSS- UND RADVERKEHRS VON DEN WOHNQUARTIEREN INS ORTSZENTRUM Um die Wohnquartiere besser an das Ortszentrum anzubinden und gleichzeitig eine Reduzierung des Verkehrs zu erzielen, soll vor allem der Fuß- und Radverkehr gestärkt und attraktiv gestaltet werden.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont		Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
W.3.1	Beratung der Eigentümer zur Etablierung von geeigneten Mobilitätskonzepten bei Mehrparteienhäusern als Mittel zur Reduzierung von Stellplätzen in zentrumsnahen Wohngebieten	S	2	Dauer- haft		5.000 €/Jahr	Kommune + Sanierungsarchitekt (vgl. O.2.5)
W.3.2	Gestalterische Aufwertung / Neuanlage von sicheren und richtlinienkonformen Fuß- und Radwegeverbindungen von den Wohnbereichen ins Zentrum: ▪ Berücksichtigung von ausreichenden Breiten und guter Sicht ▪ Vermeidung von Engstellen z.B. durch Poller am Gröbenbach ▪ Freigabe von Brücken für den Radverkehr ▪ Entsprechend dem Radverkehrsnetz vgl. M 4.1	O	2	Kurz- fristig		50.000 €	StBauF und/oder GVFG, FAG

Z.W.4	SOZIALGERECHTER WOHNUNGSBAU Aufgrund des hohen Bedarfs an bezahlbarem Wohnraum wird die Schaffung von barrierefreien und alternativen Wohnangeboten für unterschiedliche Bevölkerungs- und Einkommensgruppen angestrebt.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont		Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
W.4.1	Erhöhung des Anteils an bezahlbarem Wohnraum durch: ▪ die Förderung und Initiierung von genossenschaftlichen Wohnmodellen / nachbarschaftliches Wohnen ▪ Etablieren und Förderung von Initiativen zur Schaffung von Mehrgenerationenwohnen (nachbarschaftliches Wohnen) ▪ Initiierung einer interkommunalen Wohnungsbaugesellschaft ▪ kommunale Flächen im Erbbaurecht zur Verfügung stellen. ▪ Flächenerwerb durch die Kommune	H	1	Dauerhaft		---	Kommune, Wohnbauförderung
W.4.2	Errichtung von sozialem Wohnungsbau für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen entsprechend den aktuellen Förderrichtlinien z.B. des Wohnungspaktes Bayern	B	2	Mittelfristig		Kein Kostenansatz möglich	Wohnbauförderung

7.3 GEWÄSSER, FREI- UND GRÜNRÄUME

- Das Potenzial von Bachläufen im Ort ist durch die Erlebarmachung und Inwertsetzung der Bachläufe für die Naherholung auszubauen und weiterzuentwickeln. Dies kann durch die Fortschreibung der Gewässerentwicklungspläne für den Gröbenbach sowie die übrigen Bachläufe im Hinblick auf die ökologische Wertigkeit erfolgen. Zusätzlich ist durch die Erstellung eines Freiraumkonzepts für die Uferbereiche des Gröbenbachs, des Ascherbachs und des kleinen Ascherbachs sowie die Umgestaltung auf Grundlage des Konzepts die Möglichkeit gegeben, das Element Wasser zu erleben und mehr in das Leben und die Freiraumstrukturen der Gemeinde mit einzubeziehen.
- Die straßenbegleitenden Grabenstrukturen im Gemeindegebiet sind zu erhalten und zu pflegen. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass neben der grundsätzlichen Funktionsfähigkeit zwei Konzepte für die Gräben verfolgt werden sollen. Auf der einen Seite sind sie als naturbelassene Bereiche zu erhalten und in ihrer ökologischen Wertigkeit zu bewahren. Auf der anderen Seite stellen sie sich als gepflegte Bereiche dar, die als gestalterische Elemente wirken. Die Kommunikation dieses Konzepts und seiner erforderlichen Maßnahmen in der Bürgerschaft ist per Beschilderung oder im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Gemeinde zu gewährleisten.
- Durch die Schaffung neuer Verbindungsachsen entlang der Bachläufe fernab der Straßen wird ein wichtiger Beitrag zur Vernetzung des Gemeindegebietes geleistet. So können durch Erhalt und Ausbau der

bachbegleitenden Fuß- und Radwege, Ertüchtigung und Erneuerung von Brücken sowie die Prüfung des Aufwertungspotenzials der Unterführungen die Verbindungen gestärkt werden und der wichtige Aspekt des Radverkehrs weiter ausgebaut werden.

- Für den gesamten Ort sind der Erhalt und der Ausbau von öffentlichen Grün- und Spielflächen durch die Anlage möglicher neuer Flächen sowie den Ausbau und die Sanierung vorhandener Spielplätze ein wichtiger Gesichtspunkt bezüglich der Freizeitgestaltung.
- Die Verbesserung der ökologischen Funktionsfähigkeit der Gewässer im Ort wird durch den Austausch standortfremder Gehölze sowie die Anlage von Blühflächen als Gewässerrandstreifen (siehe Gewässerentwicklungspläne) unterstützt. Der Umsetzung von Maßnahmen aus dem interkommunalen Hochwasserschutzkonzept kommt für das Gemeindegebiet ein hohes Gewicht zu. Freizuhaltende Bereiche sind hier besonders zu beachten.

HANDLUNGSFELD: GEWÄSSER, FREI- UND GRÜNRÄUME							
Z.G.1	ERLEBBARE GESTALTUNG UND INWERTSETZUNG DER WASSER- UND BACHLÄUFE FÜR NAHERHOLUNG Die Bachläufe durch den Ort sollen für Naherholung und als Freizeitbereiche aktiviert und erlebbar gestaltet werden, so dass ein wertvoller Natur- und Wassererlebnisraum entsteht.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont		Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
G.1.1	Fortschreibung und Weiterentwicklung des Gewässerpflegeplanes für den Gröbenbach bzw. des Gewässerentwicklungsplans für die weiteren Bäche	H	2	Mittel- fristig		---	Kommune
G.1.2	Erstellen eines Freiraumkonzeptes für die Uferbereiche am Gröbenbach unter Beachtung der Ziele des Gewässerpflegeplans / Hochwasserschutzes	V	1	Kurz- fristig		26.000 €	StBauF
G.1.3	Erstellen eines Freiraumkonzeptes für die Uferbereiche am kleinen Ascherbach sowie am Ascherbach unter Beachtung der Ziele des Gewässerentwicklungsplans / Hochwasserschutzes	V	2	Kurz- mittel- fristig		5.000 €	StBauF
G.1.4	Neugestaltung der Ufer- und Übergangszonen zwischen Gewässer (entsprechend des Konzepts vgl. G.1.2+1.3) und Wegeführung am Gröbenbach, am Ascherbach und am kleinen Ascherbach durch z.B. ▪ Flachuferzonen ▪ Sitzstufen ▪ Verbindung von Spielgeräten / Sportgeräten mit dem Wasserlauf ▪ Möblierung entlang des Bachs ▪ Veränderungen am Uferverlauf in Abstimmung mit Gewässerentwicklungsplan / Hochwasserschutzkonzepts	O	1	Lang- fristig		210.000 €	StBauF

	- Aufstellen von Ruhebänken (z.B. Dianastraße) oder Outdoor- Fitnessgeräten entlang des Bachlaufs, evtl. Integration eines Spielplatzes in das Bachkonzept - Evtl. Aufweitungen und Vertiefungen/ Mulden im Bachlauf schaffen - Erhalt und Ausbau der vorhandenen Wassertretstellen mit entsprechender Infrastruktur, ggfls. Ergänzung weiterer Anlage eines Naturlehrpfads (kombiniert mit z.B. QR-Codes)					
G.1.5	Umsetzung der Maßnahmen aus dem interkommunalen Hochwasserschutzkonzept	○	1	mittel - lang	Konkrete Maßnahmen noch nicht benannt, daher kein Kostenansatz möglich	Förderung nach RZWAs Kommune
G.1.6	Strukturierung der straßenbegleitenden Grabenstrukturen in zwei gestalterische Komponenten: - Erhalt und Pflege der vorhandenen, naturbelassenen Bereiche in den Wohngebieten als Rückzugsort und Wanderungs- bzw. Ausbreitungsachse für v.a. Amphibienarten, Information über Infotafeln), Berücksichtigung des Gewässerentwicklungsplans - Gepflegte Bereiche, die als gestalterische Elemente wirken, z.T. Ausräumen der Gräben, unter Berücksichtigung des Gewässerentwicklungsplans	○	2	Kurzfristig	---	Kommune Bauhof
G.1.7	Kommunikation der Pflege- und Unterhaltsmaßnahmen in der Öffentlichkeit durch: - Informationstafeln - Pressearbeit - Informationsveranstaltung von BN oder Gartenbauverein etc.	H	3	Kurzfristig	---	Kommune

Z.G.2	SCHAFFUNG NEUER VERBINDUNGSACHSEN ENTLANG DER BACHLÄUFE ZUR STÄRKUNG DER VERNETZUNG DER WOHNQUARTIERE Die Bachläufe dienen nicht nur als Naherholungsräume, sondern sollen darüber hinaus qualitätsvolle und attraktive Verbindungsachsen für den Fuß- und Radverkehr darstellen.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont	Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
G.2.1	Erhalt und Ausbau der bachbegleitenden F+ R-Wege vgl. Maßnahme W.3.2	--	--	--	--	--
G.2.2	Erüchtigung der vorhandenen sowie Erneuerung der öffentlichen Brücken über den Gröbenbach, den kleinen Ascherbach und den Ascherbach; z.B. Ausbau der Absturzsicherung auf die für Radfahrer nötige Höhe als Ziel Freigabe für Radverkehr, Berücksichtigung einer ausreichenden Breite der Brücken	○	2	Mittelfristig	10.000 €	ggf. StBauF
G.2.3	Prüfung des Aufwertungspotenzials der beiden Unterführungen an der - Olchinger Straße - Schubertstraße	○	2	Mittelfristig	100.000 €	StBauF

Z.G.3	ERHALT UND AUSBAU VON ÖFFENTLICHEN GRÜN- UND SPIELPLATZFLÄCHEN Für lebenswerte Wohnquartiere sollen die vorhandenen Spielplätze und Grünflächen mit Angeboten für alle Generationen aufgewertet sowie an geeigneten Stellen neue geschaffen werden.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont	Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
G.3.1	Entwurf und Anlage neuer öffentlicher Grünflächen bzw. zur Verfügung stellen von Flächen als Treffpunkte für die Gröbenzeller*innen inkl. Fahrradabstellanlagen z.B.: ▪ Dianastraße/Farmerstraße ▪ Bachbegleitende Flächen ▪ Berücksichtigung von Fahrradparken an Spielplätzen und Grünflächen ▪ Angebote für Senioren und Erwachsene ▪ Schaffung eines öffentlichen Grillplatzes ▪ Nutzbarkeit für sportliche Aktivitäten	○	2	Mittel - lang-fristig	170.000 €	Zukunft Stadtgrün = STBauF Kommune
G.3.2	Ausbau und Sanierung der vorhandenen Spielplätze inkl. Fahrradabstellanlagen insb. an folgenden Spielplätzen: ▪ Spielplatz im Bürgerpark mit Gliederung des Platzes in Zonen für verschiedene Altersgruppen ▪ Spielplatz an der Friedenstraße ▪ Spielplatz am Lichtenviertel (Irisstraße) ▪ Spielplatz am Ascherbach mit weiterer Begrünung ▪ Spielplatz an der Puchheimer Straße	○	2	Mittel - lang-fristig	178.500 €	Zukunft Stadtgrün = STBauF Kommune

Z.G.4	VERBESSERUNG DER ÖKOLOGISCHEN FUNKTIONSFÄHIGKEIT DER GEWÄSSER IM ORT Die ökologische Funktionsfähigkeit der vorhandenen Gewässer ist bedeutsam für den Ort. Daher sollte sie in ihrer Funktionsfähigkeit weiter gestärkt und verbessert sowie die Gewässer entsprechend geschützt und aufgewertet werden.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont	Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
G.4.1	Verbessern der Vegetationsstruktur entlang der Wasserläufe durch: ▪ Ersetzen von standortfremden Gehölzen durch einheimisches Pflanzenmaterial gemäß dem Leitbild des Gewässerentwicklungsplans ▪ Evtl. Anlage von Blühflächen (Blühpakt Bayern)	○	2	Dauerhaft	---	Kommune Bauhof
G.4.2	Reduzierung von nährstofflastigem Oberflächenwasser aus Feldern und Gärten als Eintrag in die Gewässer	H	2	Mittel-fristig	---	
G.4.3	Ausbaggern des Weihers im Bürgerpark zur Erhöhung der Wasserqualität	○	2	Mittel-fristig	10.000 €	Kommune Bauhof
G.4.4	Etablieren von Gewässerrandstreifen z.B. am Ascherbach entlang des Fischerwegs	H	2	Mittel-fristig	---	Kommune
G.4.5	Erhöhen der Wasserqualität durch Verstärkung der Verschattung durch Gehölzpflanzungen , soweit möglich	H	2	Mittel-fristig	---	Kommune
G.4.6	Schaffen von Retentionsräumen im Süden Gröbenzells auf Grundlage vorhandener Untersuchungen und Konzepten (z. B. Integrales Hochwasserschutzkonzept =IHSK)	○	2	Mittel-fristig	Je nach Umfang	Förderung durch RZWAs Kommune

7.4 GEWERBEGEBIET

- Das Gewerbegebiet in Gröbenzell ist in das Siedlungsgefüge der Gemeinde integriert. Sein Erhalt und die gestalterische Aufwertung als wohnortnaher Versorgungsbereich sind sicherzustellen. Dabei ist aber darauf zu achten, keine zentrumsschädigende Konkurrenz mit dem Ortszentrum entstehen zu lassen. Hierzu hat die Gemeinde bereits ein Einzelhandelskonzept vorliegen, welches es umzusetzen gilt.
- Des Weiteren gibt es Grundstücke im Gewerbegebiet die aktuell nicht adäquat entsprechend des bestehenden Baurechtes genutzt werden. Hier könnte über eine Mobilisierung des Baurechtes Arbeitsplätze im Ort geschaffen werden. Teilweise haben auch die mit Einzelhandelsnutzungen bebauten Grundstücke noch nicht ausgeschöpftes Baurechtspotenzial.
- Die Kooperation und Vernetzung zwischen allen Gewerbetreibenden im Ort soll weiter vertieft werden. Hierbei können die gemeindeeigene Wirtschaftsförderung sowie das Citymanagement als wichtige Schnitt- und Anlaufstellen für gemeinsame Projekte zum Beispiel eine Ausbildungsoffensive dienen.
- Doch nicht nur die funktionalen Belange innerhalb des Gewerbegebiets sollen betrachtet werden. Auch die gestalterische Aufwertung durch Begrünung und eventuell Neuordnung der Vorbereiche und Stellplatzflächen sind wesentliche Bausteine für eine attraktive und benutzerfreundliche Ausgestaltung. Durch eine Beratung der privaten Eigentümer*innen zu Aufwertungsmaßnahmen im Gewerbegebiet kann sicherlich eine deutliche Verbesserung erzielt werden. Hierzu zählt ein einheitliches und übersichtliches Beschilderungskonzept- und das nicht nur innerhalb des Gewerbegebiets.
- Eine verbesserte Fuß- und Radwege-Anbindung an das Gewerbegebiet von den angrenzenden Wohngebieten kann durch den Ausbau von Querungshilfen gerade im Bereich der Olchinger Straße, eine Sicherung der Zufahrten sowie die Schaffung von ausreichenden Radabstellanlagen erzielt werden.

HANDLUNGSFELD: GEWERBE							
Z.GE.1	ERHALT UND GESTALTERISCHE AUFWERTUNG DES GEWERBEGEBIETS Das vorhandene Gewerbegebiet mit wohnortnahen Arbeitsplätzen, seinen Nahversorgungsangeboten sowie der kulturellen Funktion (Stockwerk) soll erhalten und über gestalterische Maßnahmen aufgewertet werden.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont		Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
GE.1.1	Vermeidung einer zentrenschädigenden Konkurrenz zwischen Gewerbegebiet und dem Stadtzentrum durch entsprechende planungsrechtliche Festsetzungen im Bebauungsplan oder Sortimentslisten (CIMA 2015)	H	1	Dauerhaft		--	Kommune

GE.1.2	Kooperation und Vernetzung zwischen den Gewerbetreibenden stärken über Quartiersmanagement + Wirtschaftsförderung	H	2	Mittel- fristig		---	Citymanagement
GE.1.3	Ausbildungsoffensive zur Stärkung des Fachkräfteangebots für Gewerbe und Einzelhandel (Cima 2015)	H	2	Kurz- fristig		---	Wirtschafts- förderung Kommune
GE.1.4	Feinuntersuchung zur Begrünung und Aufwertung Vorbereiche- und Stellplatzflächen im Gewerbegebiet , auch für Fahrräder z.B. für Kunden und/oder Mitarbeiter	V	3	Lang- fristig		15.000 €	Kommune
GE.1.5	Beratung und Motivierung zur baulichen Umsetzung der Aufwertungsmaßnahmen aus GE.1.4. sowie Festsetzungen im Zuge von neuen Bebauungsplänen	H	3	Mittel- fristig		---	Kommune Grund- stücksei- gentümer
GE.1.6	Erstellung eines Beschilderungskonzepts zur Schaffung einer einheitlichen und ansprechenden Gestaltung der Wegweiser und Beschilderungen/Werbetafeln im gesamten Gemeindegebiet	V	3	Mittel- fristig		10.000 €	Kommune
GE.1.7	Umsetzung der Maßnahmen aus dem Beschilderungskonzept; dies können unter anderem sein: - Aufstellung von gemeinsamen Werbetafeln am Ortseingang und den Zufahrten ins Gewerbegebiet - Erlass einer Satzung zur Aufstellung von Werbetafeln - Demontage unerlaubter Werbetafeln im Gemeindegebiet	O	3	Mittel- fristig		15.000 €	Kommune

Z.GE.2	VERBESSERUNG DER ANBINDUNG DES GEWERBEGEBIETS Das Gewerbegebiet soll vom Zentrum sowie von den umliegenden Quartieren aus besser erreichbar werden, v.a. für den Fuß- und Radverkehr.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont		Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
GE.2.1	Verbesserung und Aufwertung der Radwegeverbindungen im Gewerbegebiet und in die Gröbenzeller Wohngebiete sowie ins Zentrum z.B. durch: - Temporeduzierung oder Piktogramme in der Industriestraße und Grünfinkenstraße - Ausbau der Querungshilfen an der Olchinger Straße - Sicherung der Zufahrten ins Gewerbegebiet - Ausbau der Bahnunterführungen vgl. M 2.2 und M 2.3 - Schaffung von Radabstellanlagen vor den Einkaufsmärkten	O	1	Kurz- fristig		60.000 €	Ggf. StBauF (nur innerhalb des Sanierungsgebiets) Kommune
GE.2.2.	Förderung der Nutzung von Lastenrädern vgl. O.3.3	--	--	--		60.000 €	--

7.5 SOZIALES, BILDUNG UND KULTUR

- Ein zentrales Anliegen der Gemeinde Gröbenzell ist die Schaffung von Angeboten für alle Mitbürger*innen - insbesondere für Senior*innen und Menschen mit Behinderung.
- Dazu zählt auch die Schaffung von Angeboten für Jugendliche und Kinder. Gerade für Jugendliche gibt es in Gröbenzell nur wenige Freizeitangebote, die nicht vereinsgebunden sind. Es sind keine nennenswerten Treffpunkte im öffentlichen Raum vorhanden, an denen Jugendliche nicht als störend oder laut empfunden werden. So muss es auch ein Ziel der Gemeinde sein, neben dem Jugendzentrum, „Räume“ für Jugendliche zu schaffen, die ein niederschwelliges Indoor- und Outdoor-Angebot zur Freizeitgestaltung zur Verfügung zu stellen.
- Das Zusammengehörigkeitsgefühl aller Gröbenzeller*innen wird durch den Erhalt von Bürgerfesten sowie Etablierung neuer Veranstaltungen gestärkt. Auch gerade im Hinblick auf Neubürger*innen ist es von Vorteil niederschwellige Begegnungsbereiche zu schaffen, die eine Integration in die Bürgerschaft ermöglichen.
- Die Erweiterung der Bildungs- und Kulturangebote zum Beispiel im Bereich der Musikschule sowie der Erwachsenenbildung durch die VHS sowie die Stärkung des kulturellen Lebens, wird von der Gemeinde sowie den Kulturschaffenden aktiv betrieben. Neben dem Bürgerzentrum und dem Stockwerk soll das Raumangebot durch die Etablierung einer Kleinkunsthöhne erweitert werden. Aber auch die Sichtbarmachung von Kunst im öffentlichen Raum trägt zur Stärkung des Bereichs Kunst und Kultur bei.

HANDLUNGSFELD: SOZIALES, BILDUNG, KULTUR							
Z.SBK.1	VERBESSERUNG DER INTEGRATION VON MENSCHEN MIT BESONDEREN ANSPRÜCHEN (Z.B. SENIOREN, MENSCHEN MIT BEHINDERUNG UND MIGRANTEN) Neben Angeboten für Alle , soll insbesondere dem demographischen Wandel in der Gesellschaft durch ein verbessertes Angebot für Senioren Rechnung getragen werden. Darüber hinaus soll auch Menschen mit Behinderung und Migranten eine bessere Einbindung in die Gesellschaft ermöglicht werden. Dies betrifft sowohl das Wohnraumangebot, Unterhaltungs- und Begegnungsmöglichkeiten als auch praktische Unterstützung im Alltag.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont		Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
SBK.1.1	Angebote für Senioren, z. B. ■ Erweiterung des Angebotsspektrums von Betreuungsangeboten ■ Mobilitätstraining für Senioren (z.B. Fahrradtraining mit Pedelecs, Sonderräder etc.); Infos, Testen und Ausleihen von Sonderrädern	H	2	Dauerhaft		k.A. ggf. Mittel aus Verfügungsfonds	Kommune

SBK.1.2	Förderung von Initiativen von Leben im Alter, mit Krankheit oder mit Behinderung: - Etablieren einer Demenz-WG - Anbieten verschiedener alternativer Wohnkonzepte für Senioren, aber auch für Menschen mit Behinderung - Unterstützung der Hospizversorgung (ambulant + stationär)	S	1	Mittel - lang-fristig		k.A.	Kommune
SBK.1.3	Schaffung eines Behindertenbeirats / Etablieren eines Beauftragten für Inklusion	H	2	Kurz-fristig		---	Kommune
SBK.1.4	Ausbau und Verbesserung der Angebote speziell für aktive Senioren (z.B. Seniorendiskoabende, Spielenachmittage/-abende, Sportkurse, Handarbeits- und Handwerkskurse etc.)	H	3	Dauerhaft		---	Kommune

Z.SBK.2	SCHAFFUNG VON ANGEBOTEN FÜR JUGENDLICHE Gerade für Jugendliche und junge Erwachsene fehlen Angebote im öffentlichen Raum. Deshalb weichen sie auf Spielplätze oder andere Orte aus, die eigentlich anderen Bevölkerungsgruppen vorbehalten oder dafür schlicht nicht geeignet sind.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont	Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
SBK.2.1	Schaffung von Angeboten für Jugendliche außerhalb organisierter Vereinsformen oder Jugendbegegnungsstätte z.B.: - Sportanlagen (z.B. Dirtbike-Anlage, Basketball, Outdoor-Fitness, Skatepark, Parcouring, Radrallye etc.) - informelle Treffpunkte - Magnet-Events (z.B. Open-Air) - WLAN- Spots - Fahrradreparaturkurse - Wettbewerbe - Jugend – Café Ggf. Umsetzung einzelner Punkte in Verbindung mit G.1.4 und G.3.1	S	1	Mittel-fristig	Siehe G.1.4 + G.3.1 + zzgl. 30.000 € für kleinere bauliche Projekte	ggf. StBauF Kommune
SBK.2.2	Förderung der aufsuchenden Jugendarbeit	H	2	Dauerhaft	---	Kommune Landkreis

Z.SBK.3	ANGEBOTE FÜR KINDER Attraktive Angebote für Kinder sollen gestärkt werden. Darüber hinaus sollen geeignete Veranstaltungen angeboten sowie ergänzende Betreuungs- und Fördermöglichkeiten für Kinder geschaffen werden.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont	Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
SBK.3.1	Schaffung weiterer Angebote für Kinder z.B.: in Form eines Abenteuerspielplatzes und eines Spielmobils	O	2	mittel-fristig	20.000 € 5.000 €/Jahr	Kommune
SBK.3.2	Feinuntersuchung zur künftigen Auslastung und Bedarfsentwicklungsplanung der sozialen Infrastruktur v.a. Kita, Kiga und Hort, Standortsuche unter Berücksichtigung von zentralen Standorten zur Vermeidung von Hol- und Bringverkehr	V	1	Kurz-fristig	15.000 €	ggf. StBauF Externe Planer, SAR

Z.SBK.4	STÄRKUNG DES SOZIALEN MITEINANDERS Das Zusammengehörigkeitsgefühl aller Gröbenzellerinnen und Gröbenzeller (Alteingesessene und Neubürger, alle Bevölkerungsgruppen und -schichten) und die Identifikation mit Gröbenzell als lebenswerten Wohn- und Arbeitsstandort soll gestärkt werden. Dabei soll die Förderung einer vielfältigen Bewohnerstruktur unterstützt und die Einbindung aller Gruppen in die Gemeinschaft verbessert werden.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont	Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
SBK.4.1	Erhalt und Förderung bestehender Bürgerfeste , evtl. Etablierung neuer Events in der Ortsmitte, z.B. Weinfest	S	2	Kurzfristig	---	Citymanagement
SBK.4.2	Schaffung von niederschweligen Begegnungsbereichen für verschiedene Milieus und Altersgruppen im öffentlichen Raum (vgl. G.3.1 + 3.2) z.B.: ▪ Pflanzgarten ▪ Urban gardening	S	2	Kurzfristig	---	---
SBK.4.3	Ausbau und Verbesserung (der Vernetzung) vorhandener Beratungsangebote (z. B. allgemeine Sozialberatung, Verbraucherberatung vor Ort)	H	3	Kurzfristig	---	Kommune
SBK.4.4	Schaffung bzw. Förderung von sozialgerechtem Wohnungsbau vgl. Z.W.4	--	--	--	--	--

Z.SBK.5	ERWEITERUNG DER BILDUNGS- UND KULTURANGEBOTE Ein vielfältiges Bildungs- und Kulturangebot in Gröbenzell unterstützt die Identifikation mit Gröbenzell und belebt die Gemeinde. Die Angebote sollen gestärkt und erweitert werden.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont	Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
SBK.5.1	Ausbau der Angebote für Erwachsenenbildung z.B. durch Stützung der VHS und Aufrechterhaltung des VHS-Angebots	H	3	Mittelfristig	---	Kommune
SBK.5.2	Stärkung des kulturellen Angebots durch z.B. Unterstützung, Förderung und bessere Anbindung vorhandener Angebote wie z.B. das Stockwerk	H	2	Mittelfristig	---	Kommune
SBK.5.3	Standortsuche und Prüfung der Machbarkeit der Schaffung einer Kleinkunsthöhne oder Kulturhauses mit Bühne für Veranstaltungen und Ausstellungsräumlichkeiten	S	2	Mittelfristig	---	Kommune In Kombination mit Quartiersladen
SBK.5.4	Etablieren von Kunst und Kultur im öffentlichen Raum • z.B. durch feste Podeste für Kleinerevents oder temporäre Ausstellungen im öffentlichen Raum • z.B. temporäre Kunstwettbewerb im öffentlichen Raum mit entsprechender Veranstaltung z.B. Diner en blanc ▪ Förderung von Street Art ▪ Prüfung und Freigabe geeigneter Wände und Flächen, Abstimmung mit Eigentümern und Bauamt	S	1	Kurzfristig	Mittel aus Verfügungsfonds	StBauF Kommune + Verfügungsfond
SBK.5.5	Aufstellen von Tausch.Bücher.Boxen, Prüfung weiterer Standorte	--	--	--	--	1. Standorte umgesetzt im Sommer 2018

7.6 MOBILITÄT UND VERNETZUNG

- Um die Auswirkungen der verkehrlichen Situation im Gesamort eindeutig erfassen und bewerten zu können sowie der Gemeinde einen vertieften Leitfaden bei der Entwicklung und Umsetzung von entsprechenden verkehrssteuernden Maßnahmen an die Hand geben zu können, wird ein integriertes verkehrliches Gesamtkonzept erstellt, das auch die überörtlichen Zusammenhänge mitberücksichtigt. Unter anderem werden hier vertieft die Belange des motorisierten Individualverkehrs, des ruhenden Verkehrs, der öffentlichen Nahverkehrs sowie die Belange des Fußverkehrs unter Integration des vorliegenden Radverkehrskonzepts untersucht:
 - Etablieren von Mitfahrgelegenheiten
 - Öffentlichkeitsarbeit (im Hinblick auf die zukunftsfähige Mobilität)
 - Bessere Erschließung der Wohngebiete mit ÖPNV sowie barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
 - Verbesserung und Aufwertung der Bahnquerungen
 - Verkehrsberuhigung und Neuordnung von unübersichtlichen Kreuzungsbereichen
- Die Aufwertung der Radwegenetze spielt für die Gemeinde Gröbenzell als fahrradfreundliche Kommune eine zentrale Rolle. Das beauftragte Radverkehrskonzept ist als vorgezogene Maßnahme aus den vorbereitenden Untersuchungen hervorgegangen. Im Rahmen der Maßnahmenformulierung für das ISEK wurde in Anbetracht der Gleichzeitigkeit der beiden Konzepte versucht, die Maßnahmen, die das Radverkehrskonzept betreffen soweit als möglich offen zu formulieren. So kann gewährleistet werden, dass möglichst viele der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept über die Maßnahmen im ISEK abgedeckt sind.
- Die Entwicklung eines Schulwegekonzeptes für die im Gemeindegebiet liegenden Schulen, soll Kinder bei der erfolgreichen Bewältigung ihres Schulwegs unterstützen.

HANDLUNGSFELD: MOBILITÄT / VERNETZUNG							
Z.M.1	VERBESSERUNG DES ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHRS (ÖPNV) UND SHARING-ANGEBOTS Ein attraktives ÖPNV-Angebot sowie Sharing-Stationen (Auto und Fahrrad) stellen eine gute Alternative zum eigenen Fahrzeug dar und erhöhen die Lebensqualität in der Gemeinde. Um den Umstieg auf alternative Fortbewegungsmittel zu fördern, soll der ÖPNV ausgebaut und durch Car- und Bike-Sharing-Angebote ergänzt werden.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont		Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
M.1.1	Erstellen eines integrierten verkehrlichen Gesamtkonzepts als übergreifendes Konzept unter Berücksichtigung überörtlicher Zusammenhänge und bereits vorliegender Untersuchungen und unter Beteiligung der Öffentlichkeit: ■ Motorisierter Individualverkehr inkl. Konzepte zu car-sharing-Angeboten	V	1	Kurzfristig		120.000 €	Kommune

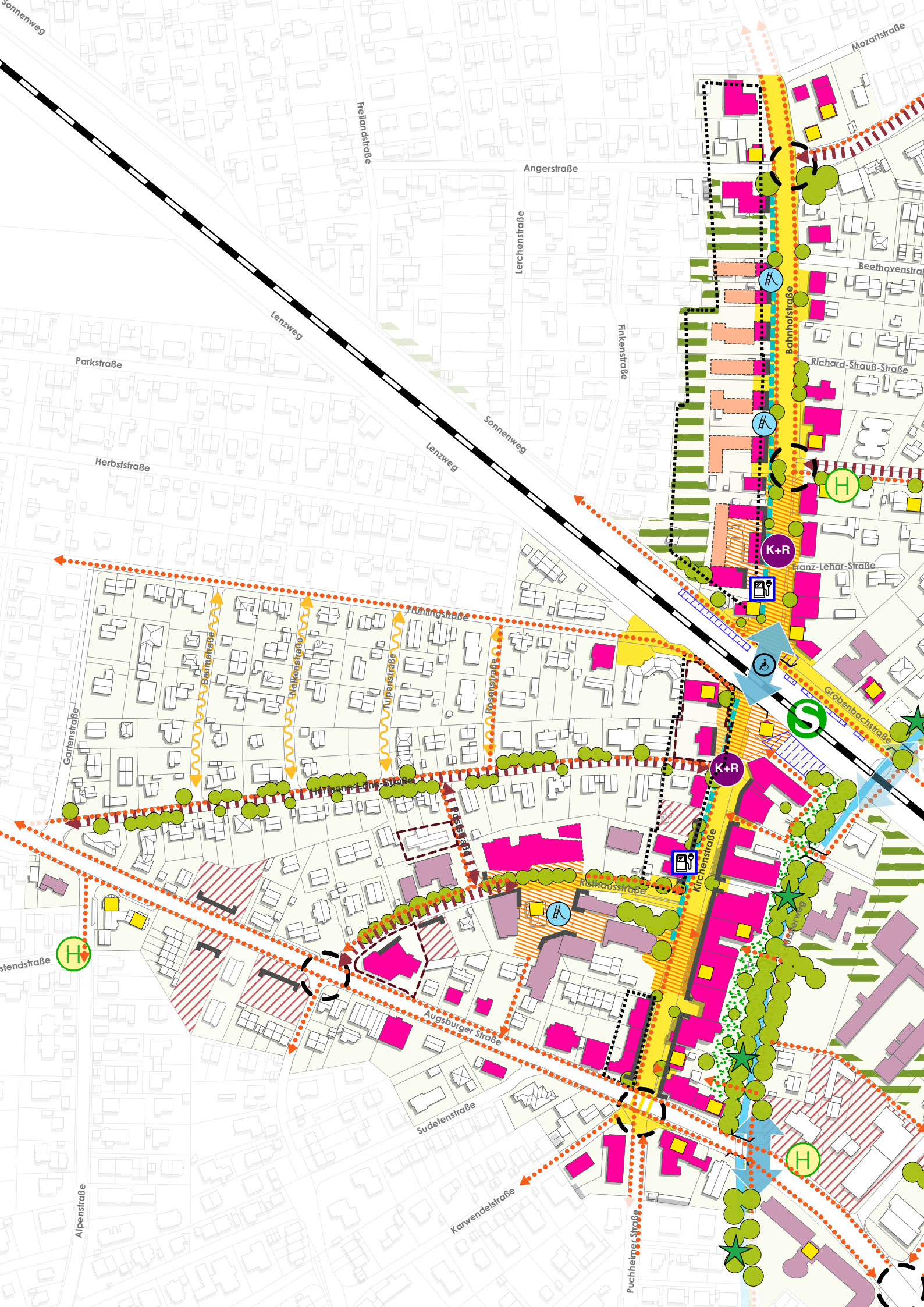
	▪ Ruhender Verkehr Gesamtgemeinde ▪ E-Mobilität inkl. Schaffung von E-Parkplätzen mit Ladestation im Zentrum zur Förderung der E-Mobilität ▪ ÖPNV v.a. im Hinblick auf gefährliche Kreuzungsbereiche (vgl. M. 3.3), Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung und Prüfung von Möglichkeiten der Entlastung der Hauptverkehrsadern von Durchgangsverkehr und durch innerörtliche Verkehrsdekonzentration Unter Integration des vorhandenen Fuß- und Radwegekonzepts M.4.1					
M.1.2	Bauliche Umsetzung der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gemäß Verkehrskonzept (vgl. M.1.1)	O	1	Mittel- fristig	Je nach Ergebnis M1.1	GVFG Kommune
M.1.3.	Etablieren von Mitfahrgelegenheiten z.B.: ▪ mifaz.de ▪ Mitfahrbankerl	H	3	Mittel- fristig	3.000 €	Kommune StBauF
M.1.4	Öffentlichkeitsarbeit und das Marketing zu neuen Konzepten aus M 1.1. + M.1.3.	H	3	Mittel- fristig	---	Kommune
M.1.5	Verbesserte Erschließung der Wohngebiete durch den ÖPNV zur Anbindung an das Ortszentrum, den Bahnhof und das Gewerbegebiet z.B. durch Testphase, Evaluieren und evtl. Anpassen der Buslinie 832	S	2	Kurz- fristig	Je nach Umfang	Kommune Verkehrs- betriebe
M.1.6	Barrierefreier Ausbau und gestalterische Aufwertung der Bushaltestellen im Gemeindegebiet: ▪ Sitzgelegenheiten ▪ Mülleimer für mehr Sauberkeit ▪ Beleuchtung	S	2	Kurz- fristig	100.000 €	Bayern barrierefrei Kommune Landkreis

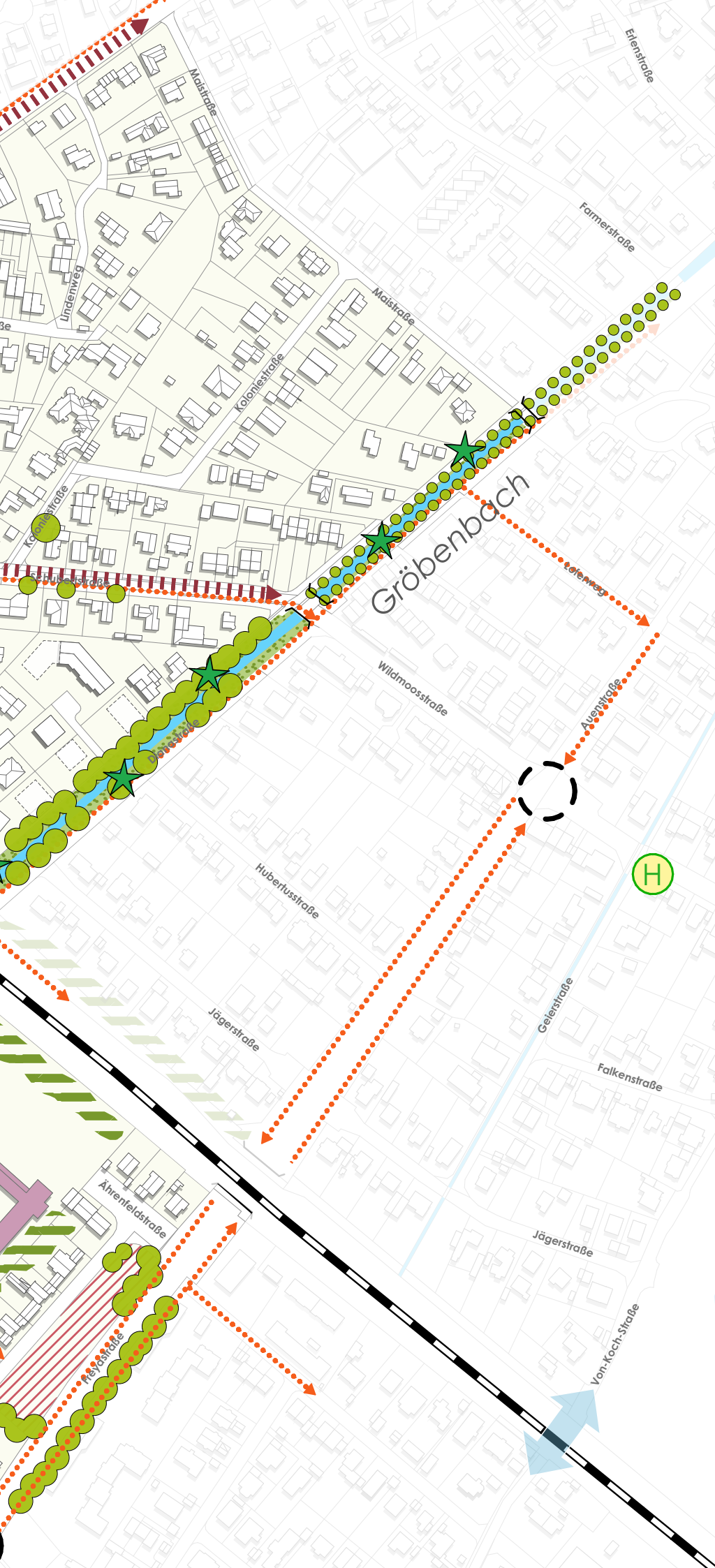
Z.M.2	VERBESSERUNG UND AUFWERTUNG DER BAHNQUERUNGEN Querungen der Bahn sollen verbessert und aufgewertet oder falls notwendig neu geschaffen werden. Dadurch soll die räumliche Trennung des Orts durch die Gleise so weit wie möglich minimiert werden.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont	Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
M.2.1	Neugestaltung der Unterführung in der Ortsmitte vgl. Maßnahme O.1.1	--	--	--	--	--
M.2.2	Machbarkeitsstudie zur Prüfung zusätzlicher Querungen der Bahn für den Fuß- und Radverkehr inkl. der erforderlichen Einbindung der entsprechenden Dienststellen der DB: ▪ Unter dem alten Bahndamm in Verlängerung der Ascherbachstraße zur Exterstraße ▪ Gröbenhüterstraße / Von Koch- Straße ▪ Fischerweg (Neubau neben bestehender Unterführung) ▪ Bauliche Öffnung der heutigen Bachunterführung der Bahn zwischen Klosterweg und Dianastraße für den Radverkehr Darlegung der finanziellen, technischen und städtebaulichen Machbarkeit	V	1	mittel- fristig	100.000 € gemäß GR Antrag	Kommune Externe Planer

M.2.3	Bauliche Umsetzung der Bahnquerungen entsprechend des Ergebnisses der Machbarkeitsstudie M.2.2	○	1	lang- fristig		Je nach Ergebnis M2.2	StBauF Kommune
--------------	--	---	----------	------------------	--	-----------------------------	-------------------

Z.M.3	VERTRÄGLICHE ABWICKLUNG DES MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHRS (MIV) - VERKEHRSBERUHIGUNG Die verkehrliche Belastung soll durch entsprechende verkehrssteuernde und gestalterische Konzepte möglichst reduziert und verträglich abgewickelt werden.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont		Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
M.3.1	Zustandserfassung der gemeindlichen Straßen, Bewertung und Priorisierung der Erneuerungs- und Aufwertungsmaßnahmen für eine mittel- bis langfristige Instandsetzungs- / Sanierungsplanung u.a. im Hinblick auf eine Verbesserung des technischen Zustandes des Bestandes, der Straßenentwässerung, der Gestaltung des öffentlichen Raumes (vgl. W.2.2) sowie Reduzierung der Geschwindigkeit und Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer einschließlich des ruhenden Verkehrs	V	1	In Bearb eitung		---	Kommune
M.3.2	Bauliche Umsetzung der Instandsetzungs- / Sanierungsplanung vgl. M.3.1 straßenweise in Abschnitten	○	1	Dauer- haft		Je nach Ergebnis M3.1	Kommune
M.3.3	Neuordnung von unübersichtlichen und gefährlichen Kreuzungspunkten mit gleichberechtigter Berücksichtigung Rad- und Fußverkehr auf Gemeindestraßen; gemäß Verkehrskonzept (vgl. M.1.1) ▪ Bahnhofstraße/Schubertstraße Testphase bei Änderung der Vorfahrtsregelung durch Verkehrsversuch ▪ Bahnhofstraße/Eschenrieder Straße ▪ Hans-Kerle Straße/Farmerstraße ▪ Spechtweg/Am Zillerhof ▪ Am Zillerhof/ Industriestraße	○	1	Mittel- fristig		1,2 Mio €	ggf. StBauF Kommune, GVFG
M.3.4	Neuordnung von unübersichtlichen und gefährlichen Kreuzungspunkten mit gleichberechtigter Berücksichtigung Rad- und Fußverkehr auf der Staatsstraße; gemäß Verkehrskonzept (vgl. M.1.1) ▪ Rathausstraße/Augsburger Straße ▪ Kirchenstraße/Augsburger Straße mit Puchheimer- und Karwendelstraße ▪ Olchinger Straße/ Lena-Christ-Straße ▪ Freya- / Olchinger Straße	○	1	Mittel- fristig		1,0 Mio €	Staatl. Bauamt Kommune
M.3.5	Kontaktaufnahme mit den zuständigen Behörden zur Abstimmung für eine Verkehrsberuhigung der Hauptverkehrsstraßen Eschenrieder-, Schubert-, Augsburg- und Olchinger Straße und Freystraße	H	2	Kurz- fristig		---	Hand- lungsem- pfehlung
M.3.6	Prüfung von ergänzenden ortsbildverträglichen Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner der stark befahrenen Einfallstraßen	V	3	Mittel- fristig		40.000 €	StBauF

Z.M.4	AUFWERTUNG UND AUSBAU DES RAD- UND FUSSWEGENETZES Gröbenzell fördert insbesondere den Rad- und Fußverkehr. Dazu soll auf Basis eines Radverkehrskonzeptes das Radnetz ausgebaut und verbessert werden. So entsteht ein attraktives Wegenetz für Radfahrer und Fußgänger, welches noch mehr Bürgerinnen und Bürger motiviert, öfter auf das Auto zu verzichten.	Förderkategorie	Priorität	Zeithorizont		Kostenschätzung	Finanzierung / Akteure
M.4.1	Erstellung eines Radverkehrskonzepts inkl. Radverkehrsnetz für den Gesamort	V	1	2018		-	StBauF Externe Planer
M.4.2	Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept auf Gemeindestraßen z.B.: - anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen auf Hauptverkehrsstraßen - geeignete Führungsformen für Radverkehr im Erschließungsnetz - Sichere Querungsstellen u.a. an Ortseingängen - Vorbeifahrstreifen und ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) an signalisierten Knoten bei Mischverkehr - Freigabe Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung (zusätzliche Sicherung bei Bedarf) - Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht im Gemeindegebiet - Mobile Fahrradabstellanlagen für Nutzung z.B. bei Festen; - Erstellung eines Wegweisungskonzepts für den Fuß- und Radverkehr mit Umsetzung	O	1	kurz - lang- fristig		Konkrete Maßnahmen noch nicht benannt	StBauF innerhalb des Sanierungsgebiets Kommune
M.4.3	Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept im Bereich der Staatsstraße	O	3	Kurz- lang- fristig		1,5 Mio. €	Staatl. Bauamt
M.4.4	Öffentlichkeitsarbeit und Marketing für mehr Radfahren in Gröbenzell gem. Radverkehrskonzept vgl. M.4.1	S	3	Dauer- haft		Verfü- gungs- fonds	StBauF Kommune
M.4.5	Verbesserung der Radwegeverbindung in die Landschaft entsprechend dem Ergebnis des Radverkehrskonzepts vgl.M.4.1: - zum Langwieder See (Eschenrieder Straße mit Brücke über A8) - Richtung Lochhausen - Entlang der Lena-Christ-Straße nach Puchheim und zu den Böhmerweiern	O	3	Mittel - lang- fristig		2 Mio. €	
M.4.6	Erstellen eines Schulwegekonzepts mit Maßnahmen zur Schulwegsicherheit zur Vermeidung des motorisierten Hol- und Bringverkehrs	V	1	Kurz- fristig		10.000 €	ggf. StBauF Kommune
M.4.7	Umsetzen der Maßnahmen aus dem Schulwegekonzept	O	1	Kurz- fristig		10.000 €	ggf. StBauF Kommune





Entwicklungskonzept

-  aufgewerteter öffentlicher Straßenraum im Zentrum
-  Plätze hoher Aufenthaltsqualität
-  städtebauliche Neuordnung
-  aktive Erdgeschossnutzung im Zentrum
-  attraktives gastronomisches Angebot
-  soziale, kulturelle, religiöse Einrichtungen
-  Neuschaffung von Wohnraum
-  gesicherte und entwickelte Raumkanten
-  aktiviertes Flächenpotenzial
-  Nachnutzung
-  Angebote für Kinder
-  offengelegter Weißer Graben
-  erlebbarer Gröbenbach mit Grünbereichen im Zentrum
-  raumprägender Baumbestand im öffentlichen Raum
-  hochwertiger Baumbestand (flächig)
-  Aktivflächen am Bach
-  erlebbar gestaltete Uferzone
-  hoher Durchgrünungsgrad
-  ausreichendes Fahrradstellplatzangebot
-  barrierefrei gestaltete Haltestellen
-  Kiss-and-Ride-Zone
-  E-Ladestation
-  attraktive Fuß- und/oder Radwegverbindungen
-  attraktiver öffentlicher Straßenraum
-  gestalterisch ansprechende und begrünte Wohnstraße
-  Neubau Unterführung
-  ansprechende und beleuchtete Unterführung
-  Barrierefreiheit
-  sicherer Kreuzungsbereich
-  Bahnlinie
-  Brücke
-  Gewässer mit hoher ökologischer Funktionsfähigkeit
-  Bestandsgebäude
-  Bauvorhaben

Abb. 66: Entwicklungskonzept Vision 2034

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.

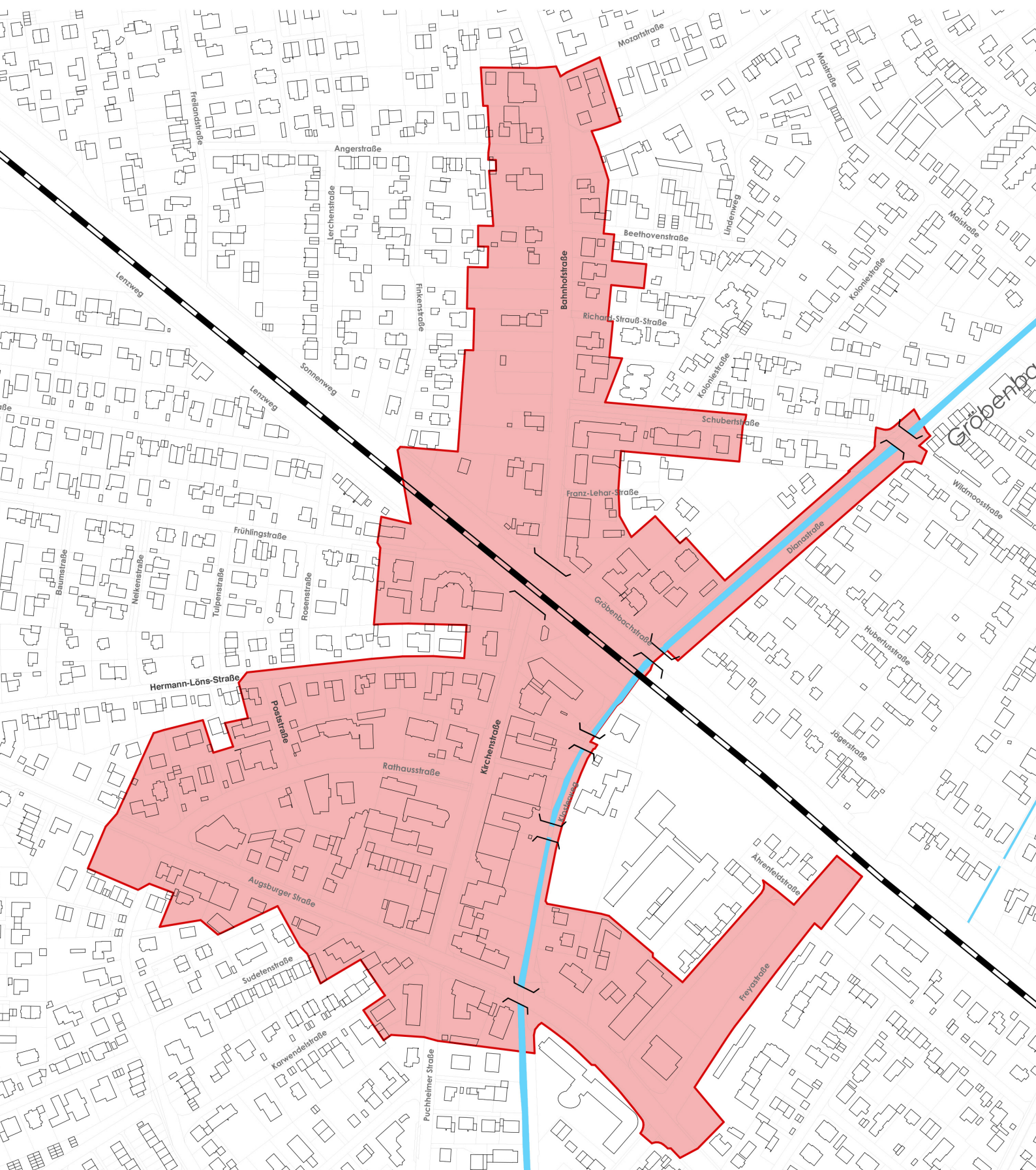
Die Sanierung dient der Behebung der in Kap. 5.1 beschriebenen Missstände, indem sie das betroffene Gebiet entsprechend § 136 Abs. 2 Satz 1 BauGB wesentlich verbessert. Letztlich gewährleistet die Gesamtmaßnahme, dass sowohl die Substanz- als auch die Funktionsmängel gemäß § 136 Abs. 2 BauGB beseitigt 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 2001 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.

9 Ausblick - die nächsten Schritte



Nach Vorstellung und Beschluss des ISEKs im Gemeinderat folgt die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und die Abwägung der Stellungnahmen nach § 137, § 138, § 139(1), § 141 BauGB sowie der Beschluss der Satzung durch den Gemeinderat.

Ab 2019 können somit erste Maßnahmen unter Einsatz von Fördermitteln im Sanierungsgebiet umgesetzt werden. Neben der Durchführung erster wichtiger Maßnahmen in Form von vorbereitenden Konzeptentwicklungen und Untersuchungen, z.B. Überprüfung und Aktualisierung der vorliegenden Studie „Belebung des Ortszentrums“ aus dem Jahr 2010 zur gestalterischen Aufwertung und Neuordnung des Straßenraums der Kirchen- und Bahnhofstraße sollten auch erste Impulsprojekte möglichst zeitnah in Angriff genommen werden. Durch die Umsetzung solcher Maßnahmen wird den Bürger*innen gezeigt, dass der Prozess des ISEKs weiter voranschreitet. Diese Gelegenheit kann auch dafür genutzt werden, öffentlichkeitswirksam einen Auftakt zur Umsetzung der weiteren folgenden Maßnahmen zu setzen.

Der Gemeinderat hat in einer Sondersitzung im November 2018 Maßnahmen ausgewählt, die aus Sicht des Gemeinderats relativ zeitnah realisiert und damit als wesentliche nächste Schritte für das ISEK angesehen werden können. Die folgenden Maßnahmen wurden hierfür vorgesehen:

- **O.2.1** Überprüfung und Aktualisierung der vorliegenden Studie „Belebung des Ortszentrums“ aus dem Jahr 2001 zur gestalterischen Aufwertung und Neuordnung des Straßenraums der Kirchen- und Bahnhofstraße
- **M.4.2** Erstellung eines Wegweisungskonzepts für den Fuß- und Radverkehr
- **SBK.3.2** Feinuntersuchung / Demographiekonzept zur künftigen Auslastung und Bedarfsentwicklungsplanung der sozialen Infrastruktur v.a. Kita, Kiga und Hort, Standortsuche unter Berücksichtigung von zentralen Standorten zur Vermeidung von Hol- und Bringverkehr
- **M.1.1** Erstellen eines integrierten, verkehrlichen Gesamtkonzepts
- **O.1.1** Gestalterische Aufwertung und Neuordnung der Unterführung am S-Bahnhof
- **O.2.22** Bauliche Umsetzung von Nutzungsänderungen/ -ergänzungen in gemeindlichen Liegenschaften z.B. ehemalige Polizeiinspektion, Poststraße, Maßnahmen an Gemeindebücherei
- **O.3.3** Schaffung einer attraktiven Infrastruktur für den Radverkehr und die Förderung von Lastenfahrrädern

- **O.4.11** Einrichten eines Verfügungsfonds
- **O.4.1** Etablierung eines Citymanagements zur Stärkung der Geschäftsstraße
- **O.2.5** Sanierungsarchitekt (SAR) zur Beratung der Bauherren und Erarbeitung von Gestaltungsvorschlägen
- **M.1.4** Öffentlichkeitsarbeit und Marketing
- **O.2.12** Entwurf eines attraktiven Vorplatzes zw. Rathaus / Bürgerhaus
- **O.2.16** Städtebauliche Untersuchungen z.B. Parkplatz Poststraße, Kirchenstraße Westseite, gemeindliche Grundstücke Rathaus- und Poststraße
- **W.1.1** Feinuntersuchung zur Ermittlung der spezifischen Nachverdichtungspotenziale und der Ermittlung eines verträglichen Maßes der Nachverdichtung unter Wahrung des bisher bestehenden Gartenstadtcharakters
- **O.2.13** Bauliche Umsetzung der Platzfläche am Rathaus / Bürgerhaus aus O.2.12
- **O.2.6** Bauliche Umsetzung der Planungen aus der aktualisierten Studie „Belebung des Ortszentrums“ in der Bahnhofstraße inkl. attraktiver Platzfläche vor der Bahnunterführung (vgl. O.2.1)
- **O.2.7** Bauliche Umsetzung der Planungen aus der aktualisierten Studie „Belebung des Ortszentrums“ in der Kirchenstraße inkl. attraktiver Platzfläche vor der Bahnunterführung (vgl. O.2.1)
- **O.4.2** Etablierung eines Quartiersladens in möglichst zentraler Lage (ggf. Kombination mit EZH-Ansprechpartner und Senioren Café) – Erstausrüstung

10 Maßnahmenkatalog mit Kosten- und Finanzierungsübersicht

10

Nach § 149 BauGB hat die Gemeinde eine Kosten- und Finanzierungsübersicht zusammen zu stellen, um die Finanzierbarkeit der Sanierungsmaßnahmen und damit die zügige Durchführung zu sichern. Der Aufbau des Maßnahmenkatalogs ist im Kapitel 7 ausführlich dargestellt.

Je nach Planungs- und Bearbeitungsstand müssen die Maßnahmen im Laufe des Planungsprozesses konkretisiert werden und zu gegebener Zeit mit einer detaillierteren Kostenschätzung hinterlegt werden.

In der nachfolgenden Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungsübersicht werden sämtliche Maßnahmen tabellarisch, im Sinne der Städtebauförderrichtlinien aufgelistet. Die Maßnahmen werden nach den Kategorien: Vorbereitung, Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen, Baumaßnahmen und Sonstiges sortiert.

Zuwendungen der Städtebauförderung umfassen maximal 60 % der förderfähigen Kosten, der kommunale Eigenanteil beträgt mindestens 40 %. Förderfähig sind Maßnahmen, die im abgegrenzten Sanierungsgebiet liegen. Zuschüsse aus der Städtebauförderung richten sich nach den geltenden Städtebauförderrichtlinien und sind zu den Einzelmaßnahmen abzustimmen. Dabei werden auch Finanzbeteiligung oder Kostenübernahmen weiterer öffentlicher Stellen abgeklärt.

VORBEREITENDE MAßNAHMEN						
G.1.2	Erstellen eines Freiraumkonzeptes für die Uferbereiche am Gröbenbach unter Beachtung der Ziele des Gewässerpflegeplans / Hochwasserschutzes	V	1	kurzfristig	26.000 €	StBauF
G.1.3	Erstellen eines Freiraumkonzeptes für die Uferbereiche am kleinen Ascherbach sowie am Ascherbach unter Beachtung der Ziele des Gewässerentwicklungsplans / Hochwasserschutzes	V	2	kurz-mittelfristig	5.000 €	StBauF
GE.1.4	Feinuntersuchung zur Begrünung und Aufwertung Vorbereiche- und Stellplatzflächen im Gewerbegebiet, auch für Fahrräder z.B. für Kunden und/oder Mitarbeiter	V	3	langfristig	15.000 €	Kommune
GE.1.6	Erstellung eines Beschilderungskonzeptes zur Schaffung einer einheitlichen und ansprechenden Gestaltung der Wegweiser und Beschilderungen/Werbetafeln im gesamten Gemeindegebiet	V	3	mittelfristig	10.000 €	Kommune
M.1.1	Erstellen eines integrierten verkehrlichen Gesamtkonzeptes als übergreifendes Konzept unter Berücksichtigung überörtlicher Zusammenhänge und bereits vorliegender Untersuchungen und unter Beteiligung der Öffentlichkeit ▪ Motorisierter Individualverkehr inkl. Konzepte zu car-sharing-Angeboten ▪ Ruhender Verkehr Gesamtgemeinde ▪ E-Mobilität inkl. Schaffung von E-Parkplätzen mit Ladestation im Zentrum zur Förderung der E-Mobilität ▪ ÖPNV v.a. im Hinblick auf gefährliche Kreuzungsbereiche (vgl. M. 3.3), Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung und Prüfung von Möglichkeiten der Entlastung der Hauptverkehrsadern von Durchgangsverkehr und durch innerörtliche Verkehrsdekonzentration Unter Integration des vorhandenen Fuß- und Radwegekonzeptes M.4.1	V	1	kurzfristig	120.000 €	Kommune
M.2.2	Machbarkeitsstudie zur Prüfung zusätzlicher Querungen der Bahn für den Fuß- und Radverkehr inkl. der erforderlichen Einbindung der entsprechenden Dienststellen der DB: ▪ Unter dem alten Bahndamm in Verlängerung der Ascherbachstraße zur Exterstraße ▪ Gröbenhüterstraße / Von Koch- Straße ▪ Fischerweg (Neubau neben bestehender Unterführung) ▪ Bauliche Öffnung der heutigen Bachunterführung der Bahn zwischen Klosterweg und Dianastraße für den Radverkehr Darlegung der finanziellen, technischen und städtebaulichen Machbarkeit	V	1	mittelfristig	100.000 € gemäß GR Antrag	Kommune Externe Planer

M.3.1	Zustandserfassung der gemeindlichen Straßen, Bewertung und Priorisierung der Erneuerungs- und Aufwertungsmaßnahmen für eine mittel- bis langfristige Instandsetzungs-/ Sanierungsplanung u.a. im Hinblick auf eine Verbesserung des technischen Zustandes des Bestandes, der Straßenentwässerung, der Gestaltung des öffentlichen Raumes (vgl. W.2.2) sowie Reduzierung der Geschwindigkeit und Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer einschließlich des ruhenden Verkehrs	V	1	In Bearbeitung	---	Kommune
M.3.6	Prüfung von ergänzenden ortsbildverträglichen Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner der stark befahrenen Einfallstraßen	V	3	mittelfristig	40.000 €	StBauF
M.4.1	Erstellung eines Radverkehrskonzepts inkl. Radverkehrsnetz für den Gesamort	V	1	2018	-	StBauF Externe Planer
M.4.6	Erstellen eines Schulwegekonzepts mit Maßnahmen zur Schulwegsicherheit zur Vermeidung des motorisierten Hol- und Bringverkehrs	V	1	kurzfristig	10.000 €	ggf. StBauF Kommune
O.2.1	Überprüfung und Aktualisierung der vorliegenden Studie „Belebung des Ortszentrums“ aus dem Jahr 2001 zur gestalterischen Aufwertung und Neuordnung des Straßenraums der Kirchen- und Bahnhofstraße im Hinblick auf: <u>Prüfauftrag Kirchenstraße</u> ▪ Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung in der Kirchenstraße ▪ Höhengleiche Gestaltung mit einheitlichen Belagsflächen ▪ Gleichberechtigung für Fuß- und Radverkehr evtl. unter Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (in Fahrtrichtung) im Rahmen einer entsprechenden geschwindigkeitsdämpfenden und übersichtlichen Gestaltung oder großzügig dimensionierter Schutzstreifen ▪ Radverkehr in Gegenrichtung auf baulichem Radweg mit Sicherheitstrennstreifen zu den Parkstreifen ▪ Ggf. ausschließlich Längsparker für höhere Verkehrssicherheit, versetzt angeordnet ▪ Verbreiterung der Geh- und Vorbereiche für mehr Aufenthaltsqualität <u>Prüfauftrag Bahnhofstraße:</u> ▪ Höhengleiche Gestaltung mit einheitlichen Belagsflächen ▪ Führung des Radverkehrs auf der Straße im Mischverkehr ▪ Schaffung einer Mittelinsel für Parken und Baumpflanzungen ▪ Vermeidung eines Wendehammers am südlichen Ende der Bahnhofstraße, Schaffung ▪ Entschärfen der Kreuzungssituation Schubertstraße/Bahnhofstraße (vgl. M 3.3) ▪ Erweiterung der Planung für den Bereich nördlich der Schubertstraße (Komplettumbau des Straßenquerschnitts mit beidseitig anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen – nach Möglichkeit Schutzstreifen in	V	1	kurzfristig	150.000 €	StBauF Kommune Externer Planer

	ausreichender Breite und ausreichend Flächen für Fußverkehr, Vermeidung von Senkrechtparkern) <u>Weitere zu berücksichtigende Aspekte:</u> ▪ Verbesserung der Aufenthaltsqualität zur Erhöhung der Verweildauer im Rahmen eines Gestaltungskonzepts ▪ Schaffung von Treffpunkten mit Möblierung im Rahmen eines Gestaltungskonzepts v.a. auch für Familien ▪ Aufwertung der Vorbereiche vor den Geschäften (vgl.O.2.4 kommunales Förderprogramm) ▪ Begrünung des Straßenraums + der Platzflächen ▪ Integration von Kunstwerken oder Vorhaltung von Räumen/Zonen für Kulturschaffende im öffentlichen Raum ▪ Reduzierung des MIV und verträgliche Abwicklung des Parksuchverkehrs (O.3.1), Angebot an Stellplätzen z.B. Kiss and Ride Platz in Bahnhofsnähe, vorrangig Kurzzeitparkplätze im gesamten Bereich ▪ Mischverkehrsflächen im Bereich der Platzflächen nördlich und südlich vor dem Bahnhof ▪ Ausreichende Barrierefreiheit (für Mobilitätseingeschränkte, Gehörlose und Sehbehinderte) u.a. durch Verwendung von Bodenindikatoren ▪ Einbeziehen des Kiosks am Bahnhof ▪ Verbesserung der Situation zum Fahrradparken u.a. hinsichtl. Beleuchtung, Anlagen für Räder mit Hänger bzw. Lasten-/ Sonderräder vgl O.3.3 ▪ Beleuchtungskonzept und energetische Optimierung der bestehenden Straßenbeleuchtung u.a. auch im Hinblick auf punktgerichtete, insektenfreundliche Beleuchtung ▪ Verwendung geräuscharmer Pflasterbeläge in der Ausführungsplanung ▪ Prüfung einer Offenlegung des Weißen Grabens in der Bahnhofstraße zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität					
O.1.2	Anlage von attraktiven Platzflächen siehe M.O.2.1	--	--	--	--	--
O.3.1	Neuordnung des Straßenraums der Kirchen- und Bahnhofstraße (vgl. O.2.1) und bauliche Umsetzung (vgl. O.2.6 und O.2.7)	--	--	--	--	--
O.2.16	Machbarkeitsstudie für die städtebauliche Neuordnung der westlichen Kirchenstraße	V	1	kurz – mittel- fristig	20.000 €	StBauF Externe Planer
O.2.18	Machbarkeitsstudie zur Nutzung der Flächenpotenziale des jetzigen Parkplatzes südlich der Rathausstraße in Kombination mit dem östlich angrenzenden Grundstück	V	2	mittel- fristig	10.000 €	StBauF Externe Planer
O.2.19	Machbarkeitsstudie zur Nutzung der Flächen des Parkplatzes an der Ährenfeldschule evtl. Prüfung der Aufstockung	V	2	lang- fristig	15.000 €	StBauF Externe Planer

O.2.2	Einbindung der privaten Eigentümer zur Abfrage der Mitwirkungsbereitschaft und Einbindung in die Planungen	V	1	kurzfristig	----	StBauF SAR + Privat
O.2.20	Nachnutzungskonzept für die gemeindliche Liegenschaft z.B. an der Poststraße, ehemalige Polizeiinspektion	V	2	kurzfristig	10.000 €	StBauF Externe Planer
O.2.21	Machbarkeitsstudie zur Neuordnung des Grundstücks der Shell-Tankstelle	V	3	langfristig	25.000 €	StBauF; Mitwirkung der Eigen- tümer Externe Planer
O.2.3	Erstellung eines Gestaltungshandbuchs für die Fassadengestaltung und Gestaltung der öffentlich zugänglichen Vorbereiche als Grundlage für die Aufstellung eines kommunalen Förderprogramms vgl. 2.1	V	3	kurzfristig	30.000 €	StBauF SAR
O.2.8	Konzept zur Aufwertung der privaten Hinterhofsituationen entlang des Gröbenbachs südlich der Bahnlinie (unter Berücksichtigung des Gewässerentwicklungskonzepts und des interkommunalen Hochwasserkonzepts) in Verbindung mit einer Verbesserung der Zugänglichkeit von der Kirchenstraße durch: ▪ Bessere Kenntlichmachung + Aufwertung der Durchgänge ▪ Aktivierung der „Hinterhöfe“ als Freischankflächen oder öffentlich zugängliche Rückzugsorte ▪ Schaffung von Aufenthaltsbereichen mit Sitzmöglichkeiten und Mülleimern, Orientierung der Sitzmöglichkeiten zum Bach hin ▪ Ausreichende, insektenfreundliche Beleuchtung ▪ Prüfung zur Schaffung weiterer Querungen im südl. Bereich der Kirchenstraße z.B. als „Erlebnisbrücke“ aus Holz mit Sitzplätzen und evtl. einem Kiosk in der Nähe ▪ Abklärung der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer	V	2	mittelfristig	20.000 €	StBauF SAR Kommune Privat
O.4.10	Prüfung der Möglichkeit zum Erlass einer Vorkaufsrechtssatzung für den Bereich um die Kirchenstraße zur Sicherung der kommunalen Entwicklungsabsichten zu einem Zentrum für kommunale, soziale und gemeinschaftliche Einrichtungen	V	2	kurzfristig	---	Kommune
O.4.11	Einrichtung eines Verfügungsfonds	V	2	kurzfristig	20.000 €/Jahr	StBauF Kommune + Privat
O.4.9	Prüfung der Aufrechterhaltung der bestehenden Vorkaufsrechtssatzung für die Bahnhofstraße und ggfl. Anpassung der Satzung	V	2	kurzfristig	---	Kommune

SBK.3.2	Feinuntersuchung zur künftigen Auslastung und Bedarfsentwicklungsplanung der sozialen Infrastruktur v.a. Kita, Kiga und Hort, Standortsuche unter Berücksichtigung von zentralen Standorten zur Vermeidung von Hol- und Bringverkehr	V	1	kurz- fristig	15.000 €	Ggf. StBauF Externe Planer, SAR, Planungs- zuschüsse
W.1.1	Feinuntersuchung zur Ermittlung der spezifischen Nachverdichtungspotenziale und der Ermittlung eines verträglichen Maßes der Nachverdichtung unter Wahrung des bisher bestehenden Gartenstadtcharakters anhand einiger exemplarischer Gebiete unter Berücksichtigung u.a. von: • Untersuchung des RPV zu den Nachverdichtungspotenzialen in ganz Gröbenzell • Berücksichtigung vorläufig gesicherter Überschwemmungsgebiete • ortsbidverträgliche Integration der Bebauung • verträglicher Versiegelungsgrad der Grundstücke • Aufzeigen der möglichen Verdichtung unter Wahrung des Gartenstadtcharakter und Beibehaltung vglw. geringer GRZ-Werte • Aufzeigen des vorhandenen Baurechts und Möglichkeiten zur qualitätsvollen Umsetzung bzw. der sich ergebenden Restriktionen hinsichtlich einer verträglichen Integration in bisher bestehende grüne Strukturen • Aufzeigen von Möglichkeiten zum Erhalt des charakteristischen hohen Durchgrünungsgrad u.a. auch durch entsprechende Ersatzpflanzungen	V	1	kurz- fristig	40.000 €	Fördermit- tel über Planungsz uschüsse Externe Planer
W.2.1	Konzept zur Bestandserhaltung und Verjüngung des vorhandenen Baumbestands	V	2	mittel- fristig	10.000 €	ggf. StBauF Externe Planer
ORDNUNGSMAßNAHMEN						
G.1.4	Neugestaltung der Ufer- und Übergangszonen zwischen Gewässer (entsprechend des Konzepts vgl. G.1.2+1.3) und Wegeführung am Gröbenbach, am Ascherbach und am kleinen Ascherbach durch z.B. ▪ Flachuferzonen ▪ Sitzstufen ▪ Verbindung von Spielgeräten / Sportgeräten mit dem Wasserlauf ▪ Möblierung entlang des Bachs ▪ Veränderungen am Uferverlauf in Abstimmung mit Gewässerentwicklungsplan / Hochwasserschutzkonzepts ▪ Aufstellen von Ruhebänken (z.B. Dianastraße) oder Outdoor- Fitnessgeräten entlang des Bachlaufs, evtl. Integration eines Spielplatzes in das Bachkonzept ▪ Evtl. Aufweitungen und Vertiefungen/ Mulden im Bachlauf schaffen ▪ Erhalt und Ausbau der vorhandenen Wassertretstellen mit entsprechender Infrastruktur, ggfls. Ergänzung weiterer ▪ Anlage eines Naturlehrpfads (kombiniert mit z.B. QR-Codes)	O	1	lang- fristig	210.000 €	StBauF

G.1.5	Umsetzung der Maßnahmen aus dem interkommunalen Hochwasserschutzkonzept	○	1	mittel - lang	Konkrete Maßnahmen noch nicht benannt, daher kein Kostenansatz möglich	Förderung nach RZWas Kommune
G.1.6	Strukturierung der straßenbegleitenden Grabenstrukturen in zwei gestalterische Komponenten: • Erhalt und Pflege der vorhandenen, naturbelassenen Bereiche in den Wohngebieten als Rückzugsort und Wanderungs- bzw. Ausbreitungsachse für v.a. Amphibienarten, Information über Infotafeln), Berücksichtigung des Gewässerentwicklungsplans • Gepflegte Bereiche, die als gestalterische Elemente wirken, z.T. Ausräumen der Gräben, unter Berücksichtigung des Gewässerentwicklungsplans	○	2	kurzfristig	---	Kommune Bauhof
G.2.2	Ertüchtigung der vorhandenen sowie Erneuerung der öffentlichen Brücken über den Gröbenbach, den kleinen Ascherbach und den Ascherbach; z.B. Ausbau der Absturzsicherung auf die für Radfahrer nötige Höhe als Ziel Freigabe für Radverkehr, Berücksichtigung einer ausreichenden Breite der Brücken	○	2	mittelfristig	10.000 €	GFVG
G.2.3	Prüfung des Aufwertungspotenzials der beiden Unterführungen an der ▪ Olchinger Straße ▪ Schubertstraße	○	2	mittelfristig	100.000 €	StBauF
G.3.1	Entwurf und Anlage neuer öffentlicher Grünflächen bzw. zur Verfügung stellen von Flächen als Treffpunkte für die Gröbenzeller*innen inkl. Fahrradabstellanlagen z.B.: ▪ Dianastraße/Farmerstraße ▪ Bachbegleitende Flächen ▪ Berücksichtigung von Fahrradparken an Spielplätzen und Grünflächen ▪ Angebote für Senioren und Erwachsene ▪ Schaffung eines öffentlichen Grillplatzes ▪ Nutzbarkeit für sportliche Aktivitäten	○	2	mittel - lang - langfristig	170.000 €	Zukunft Stadtgrün = STBauF Kommune
W.2.3	<i>Aufwertung und Pflege der vorhandenen öffentlichen Grünflächen und Spielplätze siehe G.3.1 + 3.2</i>	--	--	--	--	--
G.3.2	Ausbau und Sanierung der vorhandenen Spielplätze inkl. Fahrradabstellanlagen insb. an folgenden Spielplätzen: ▪ Spielplatz im Bürgerpark mit Gliederung des Platzes in Zonen für verschiedene Altersgruppen ▪ Spielplatz an der Friedenstraße ▪ Spielplatz am Lichtenviertel (Irisstraße) ▪ Spielplatz am Ascherbach mit weiterer Begrünung ▪ Spielplatz an der Puchheimer Straße	○	2	mittel - lang - langfristig	178.500 €	Zukunft Stadtgrün = STBauF Kommune
G.4.1	Verbessern der Vegetationsstruktur entlang der Wasserläufe durch: ▪ Ersetzen von standortfremden Gehölzen durch einheimisches Pflanzenmaterial gemäß dem Leitbild des Gewässerentwicklungsplans ▪ Evtl. Anlage von Blühflächen (Blühpakt Bayern)	○	2	dauerhaft	---	Kommune Bauhof

G.4.3	Ausbaggern des Weiher im Bürgerpark zur Erhöhung der Wasserqualität	○	2	mittel- fristig	10.000 €	Kommune Bauhof
G.4.6	Schaffen von Retentionsräumen im Süden Gröbenzells auf Grundlage vorhandener Untersuchungen und Konzepten (z. B. Integrales Hochwasserschutzkonzept=IHSK)	○	2	mittel- fristig	Je nach Umfang	Förderung durch RZWas Kommune
GE.1.7	Umsetzung der Maßnahmen aus dem Beschilderungskonzept; dies können unter anderem sein: ▪ Aufstellung von gemeinsamen Werbetafeln am Ortseingang und den Zufahrten ins Gewerbegebiet ▪ Erlass einer Satzung zur Aufstellung von Werbetafeln ▪ Demontage unerlaubter Werbetafeln im Gemeindegebiet	○	3	mittel- fristig	15.000 €	Kommune
GE.2.1	Verbesserung und Aufwertung der Radwegeverbindungen im Gewerbegebiet und in die Gröbenzeller Wohngebiete sowie ins Zentrum z.B. durch: ▪ Temporeduzierung oder Piktogramme in der Industriestraße und Grünfinkenstraße ▪ Ausbau der Querungshilfen an der Olchinger Straße ▪ Sicherung der Zufahrten ins Gewerbegebiet ▪ Ausbau der Bahnunterführungen vgl. M 2.2 und M 2.3 ▪ Schaffung von Radabstellanlagen vor den Einkaufsmärkten	○	1	kurz- fristig	60.000 €	Ggf. StBauF Innerhalb des Sanier- ungsge- biets Kommune
M.1.2	Bauliche Umsetzung der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gemäß Verkehrskonzept (vgl. M.1.1)	○	1	mittel- fristig	Je nach Ergebnis M1.1	GVFG Kommune
M.2.3	Bauliche Umsetzung der Bahnquerungen entsprechend des Ergebnisses der Machbarkeitsstudie M.2.2	○	1	lang- fristig	Je nach Ergebnis M2.2	ggf. StBauF Kommune, GVFG
M.3.2	Bauliche Umsetzung der Instandsetzungs-/ Sanierungsplanung vgl. M.3.1 straßenweise in Abschnitten	○	1	dauer- haft	Je nach Ergebnis M3.1	Kommune
M.3.3	Neuordnung von unübersichtlichen und gefährlichen Kreuzungspunkten mit gleichberechtigter Berücksichtigung Rad- und Fußverkehr auf Gemeindestraßen; gemäß Verkehrskonzept (vgl. M.1.1) ▪ Bahnhofstraße/Schubertstraße Testphase bei Änderung der Vorfahrtsregelung durch Verkehrsversuch ▪ Bahnhofstraße/Eschenrieder Straße ▪ Hans-Kerle Straße/Farmerstraße ▪ Spechtweg/Am Zillerhof ▪ Am Zillerhof/ Industriestraße	○	1	mittel- fristig	1,2 Mio €	ggf. StBauF Kommune, GVFG

M.3.4	Neuordnung von unübersichtlichen und gefährlichen Kreuzungspunkten mit gleichberechtigter Berücksichtigung Rad- und Fußverkehr auf der Staatsstraße; gemäß Verkehrskonzept (vgl. M.1.1) ▪ Rathausstraße/Augsburger Straße ▪ Kirchenstraße/Augsburger Straße mit Puchheimer- und Karwendelstraße ▪ Olchinger Straße/ Lena-Christ-Straße ▪ Freya- / Olchinger Straße	○	1	mittel- fristig	1,0 Mio €	Staatl. Bauamt Kommune
M.4.2	Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept auf Gemeindestraßen z.B.: ▪ anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen auf Hauptverkehrsstraßen ▪ geeignete Führungsformen für Radverkehr im Erschließungsnetz ▪ Sichere Querungsstellen u.a. an Ortseingängen ▪ Vorbeifahrstreifen und ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) an signalisierten Knoten bei Mischverkehr ▪ Freigabe Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung (zusätzliche Sicherung bei Bedarf) ▪ Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht im Gemeindegebiet ▪ Mobile Fahrradabstellanlagen für Nutzung z.B. bei Festen; ▪ Erstellung eines Wegweisungskonzepts für den Fuß- und Radverkehr mit Umsetzung	○	1	kurz - lang- fristig	Konkrete Maßnahm en noch nicht benannt	StBauF innerhalb des Sanier- ungsge- biets Kommune
M.4.3	Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept im Bereich der Staatsstraße	○	3	kurz- lang- fristig	1,5 Mio. €	Staatl. Bauamt
M.4.5	Verbesserung der Radwegeverbindung in die Landschaft entsprechend dem Ergebnis des Radverkehrskonzepts vgl.M.4.1: ▪ zum Langwieder See (Eschenrieder Straße mit Brücke über A8) ▪ Richtung Lochhausen ▪ Entlang der Lena-Christ-Straße nach Puchheim und zu den Böhmerweihern	○	3	mittel - lang- fristig	2 Mio. €	
M.4.7	Umsetzen der Maßnahmen aus dem Schulwegekonzept	○	1	kurz- fristig	10.000 €	ggf. StBauF Kommune
O.1.1	Gestalterische Aufwertung und Neuordnung der Unterführung am S-Bahnhof (als Teil der vorliegenden Studie aus dem Jahr 2001, vgl. OZ.2.1) in Hinblick auf: ▪ ansprechende Gestaltung, optische Durchgängigkeit der Gestaltung von Nord nach Süd ▪ optische Aufweitung der Unterführung und der Vorbereiche, ▪ innovatives Beleuchtungskonzept, inkl. Erneuerung der gemeindlichen Schaukästen ▪ Gliederung in Fuß- und Radfahrbereiche mit sinnvollen funktionalen Anschlüssen an die Bahnhof- bzw. Kirchenstraße	○	1	mittel- fristig	310.000 €	StBauF + DB Kommune Externer Planer

M.2.1	- Verkehrssicherheit im Bereich der Unterführung stärken, z.B. durch „Rechtsfahrgebot“ für den Radverkehr - Barrierefreiheit (in Abstimmung mit DB) - Integration des Elements Wasser (z.B. Weißer Graben)	--	--	--	--	--
O.2.11	Schaffung eines zentralen Aufenthaltsbereichs für Familien mit direkter Anbindung an den Nahversorgungsbereich der Kirchenstraße (vgl. O.2.1) - Präzisierung der möglichen Lage durch Standortuntersuchung und Gespräche mit Grundeigentümern - Errichtung eines Spielplatzes (evtl. mit Alleinstellungsmerkmal „Moorgebiet“), ggf. einer Wasserinstallation + Rastmöglichkeiten	○	2	mittel-fristig	50.000 €	StBauF
O.2.12	Entwurf eines attraktiven Vorplatzes zw. Rathaus / Bürgerhaus - Prüfung einer möglichen gestalterischen Verknüpfung zur gegenüberliegenden Platzfläche des Bürgerhauses - Multifunktionale Nutzungsmöglichkeiten u.a. für Wochenmarkt / Feste, etc. - Prüfung der Einrichtung einer Wasserinstallation - Schaffung von hoher Aufenthaltsqualität	○	1	mittel-fristig	75.000 €	StBauF
O.2.13	Bauliche Umsetzung der Platzfläche (vgl. O.2.12)	○	1	mittel-fristig	460.000 €	StBauF
O.2.15	Bauliche Umgestaltung der Hermann-Löns- und Poststraße vor allem für den Fuß- und Radverkehr; Gestalterische und funktionale Aufwertung des Straßenraums mit übersichtlichem Anknüpfungsbereich an die Kirchenstraße vgl. M.3.1	○	2	mittel-fristig	1,0 Mio €	GVFG
O.2.17	Neuordnung und Neugestaltung der öffentlichen Flächen im Bahnhofsumfeld am Ende der Gröbenbachstraße, am Sonnen- und Lenzweg	○	2	kurz-fristig	800.000 €	StBauF + GVFG Externe Planer
O.2.6	Bauliche Umsetzung der Planungen aus der aktualisierten Studie „Belebung des Ortszentrums“ in der Bahnhofstraße inkl. attraktiver Platzfläche vor der Bahnunterführung	○	1	mittel-fristig	2,3 Mio. €	StBauF
O.2.7	Bauliche Umsetzung der Planungen aus der aktualisierten Studie „Belebung des Ortszentrums“ in der Kirchenstraße inkl. attraktiver Platzfläche vor Bahnunterführung	○	1	mittel-fristig	2,5 Mio. €	StBauF
O.3.2	Gestalterische Aufwertung von sicheren, barrierefreien und richtlinienkonformen Fuß- und Radwegeverbindungen in der Ortsmitte und zum Bahnhof z.B. - Klosterweg (Querung Staatsstraße ermöglichen) - Sonnenweg (Fahrradstraße durch Piktogramme verdeutlichen) - Lenzweg (kein Hochboard für Radverkehr) - Gröbenbachstraße (Parken, Fahrradparken, Sicherheit + öffentlicher Raum, Öffnung Einbahnstraße für gegengerichteten Radverkehr) - Am Marienheim (Öffnung für Radverkehr)	○	1	kurz-fristig	170.000 €	StBauF und/oder GVFG, FAG

SBK.3.1	Schaffung weiterer Angebote für Kinder z.B.: in Form eines Abenteuerspielplatzes und eines Spielmobils	○	2	mittel- fristig	20.000 € 5.000 €/Jahr	Kommune
W.1.2	Anpassung bzw. Neuaufstellung von Bebauungsplänen entsprechend der Ergebnisse der Feinuntersuchung W.1.	○	1	mittel- lang- fristig	Nach HOAI je nach Umgriff und Anzahl	Kommune
W.3.2	Gestalterische Aufwertung / Neuanlage von sicheren und richtlinienkonformen Fuß- und Radwegeverbindungen von den Wohnbereichen ins Zentrum: ▪ Berücksichtigung von ausreichenden Breiten und guter Sicht ▪ Vermeidung von Engstellen z.B. durch Poller am Gröbenbach ▪ Freigabe von Brücken für den Radverkehr ▪ Entsprechend dem Radverkehrsnetz vgl. M 4.1	○	2	kurz- fristig	50.000 €	StBauF und/oder GVFG, FAG
G.2.1	<i>Erhalt und Ausbau der bachbegleitenden F+ R-Wege vgl. Maßnahme W.3.2</i>	--	--	--	--	--
BAUMAßNAHMEN						
O.2.22	Bauliche Umsetzung von Nutzungsänderungen/ -Ergänzungen in gemeindlichen Liegenschaften z.B. ehemalige Polizeiinspektion, Poststraße, Maßnahmen an Gemeindebücherei	B	2	kurz-/ mittel- fristig	500.000 €	STBauF; Externe Planer
W.4.2	Errichtung von sozialem Wohnungsbau für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen entsprechend den aktuellen Förderrichtlinien z.B. des Wohnungspaktes Bayern	B	2	mittel- fristig	Kein Kosten- ansatz möglich	Wohn- bauför- derung
SBK.4.4	<i>Schaffung bzw. Förderung von sozialgerechtem Wohnungsbau vgl. Z.W.4</i>	-	-	--	--	--
SONSTIGE MAßNAHMEN						
M.1.5	Verbesserte Erschließung der Wohngebiete durch den ÖPNV zur Anbindung an das Ortszentrum, den Bahnhof und das Gewerbegebiet z.B. durch Testphase, Evaluieren und evtl. Anpassen der Buslinie 832	S	2	kurz- fristig	Je nach Umfang	Kommune Verkehrs- betriebe
M.1.6	Barrierefreier Ausbau und gestalterische Aufwertung der Bushaltestellen im Gemeindegebiet: ▪ Sitzgelegenheiten ▪ Mülleimer für mehr Sauberkeit ▪ Beleuchtung <i>Orientierung am landkreisweiten Standardkatalog (gerade in Erstellung)</i>	S	2	kurz- fristig	100.000 €	Bayern barriere- frei Kommune Landkreis
M.4.4	Öffentlichkeitsarbeit und Marketing für mehr Radfahren in Gröbenzell gem. Radverkehrskonzept vgl. M.4.1	S	3	dauer- haft	Verfü- gungs- fonds	StBauF Kommune
O.2.4	Aufstellung eines kommunalen Förderprogramms für die Vergabe von Fördermitteln an private Eigentümer zur Aufwertung von Gebäuden und privaten Vorbereichen vgl. 2.1	S	2	mittel- fristig	50.000 €/Jahr	Kommune + StBauF / SAR Privat

O.2.5	Sanierungsarchitekt (SAR) zur Beratung der Bauherren und Erarbeitung von Gestaltungsvorschlägen (in Anlehnung an Gestaltungshandbuch)	S	1	kurzfristig	12.000 €/Jahr	StBauF
O.2.9	Aufstellung eines kommunalen Förderprogramms für die Vergabe von Fördermitteln an private Eigentümer zur Aufwertung der privaten Hinterhöfe entlang des Gröbenbachs entsprechend O.2.8	S	2	mittelfristig	50.000 €/Jahr	Kommune + StBauF / SAR Privat
O.3.3	Schaffung einer attraktiven Infrastruktur für den Radverkehr und die Förderung von Lastenfahrrädern - gut beleuchtete und überdachte Radabstellanlagen, evtl. Solar-Bikeports, am S-Bahnhof; Evtl. auch Fahrradboxen für hochwertige Räder - ausreichend Fahrradstellplätze vor den Geschäften z.B. durch Umwidmung von Pkw-Stellplätzen - E-Ladestationen - Serviceangebote für Radverkehr (Luftpumpen, Gepäckaufbewahrung, Reparaturstationen.) - Austausch der Radabstellanlagen mit Vorderradklemmen - Etablieren eines Lastenrad- oder Radanhänger-Verleihs als Angebot der Geschäftstreibenden - Lieferdienste mit Lastenrad - Infos an Betriebe zur Nutzung von Lastenrädern Prüfung möglicher Kooperationen zw. Gemeinde und Immobilienbesitzer z.B. durch das Bereitstellen öffentlicher Flächen für private Radabstellanlagen	S	1	kurzfristig	20.000 €/Jahr	StBauF Kommune Förderung von Klima-Schutzprojekten
GE.2.2.	<i>Förderung der Nutzung von Lastenrädern vgl. O.3.3</i>	--	--	--	60.000 €	--
O.4.1	Etablierung eines Citymanagements zur Stärkung der Geschäftsstraße: - Förderung der Standortgemeinschaft durch Zusammenführung der vorhandenen Netzwerke - Aktivierung von Unternehmen, EZH und Dienstleistern - Entwicklung von Projekten z.B. einheitliche Öffnungszeiten, Beratung zu Schaufenstergestaltung - Einrichtung und Betreuung eines Projektfond - Förderung des Erlebniseinkaufens im Ortszentrum zur Stärkung des Einzelhandels durch Events zu spezifischen Themen (z.B. WM-Nacht, Shopping Nacht, Marktsonntag, Lange Tafel etc.) - Imagebildung Nachhaltigkeit, Fair Trade und „Grün“ - Evaluation	S	1	kurzfristig	20.000 €/Jahr	StBauF Citymanager Kommune
O.4.2	Etablierung eines Quartiersladens in möglichst zentraler Lage (ggf. Kombination mit EZH-Ansprechpartner und Senioren Café)	S	1	kurzfristig	Miete? + 20.000 Erstaussstattung	StBauF Citymanagement (vgl. M.OZ.4.1)
O.4.5	Nutzung von vorhandenen Aufwertungs- und Verdichtungspotenzialen für den EZH im Rahmen einer Qualitätsoffensive (vgl. Cima 2015)	S	2	dauerhaft	---	Citymanagement (vgl. M.OZ.4.1)

SBK.1.2	Förderung von Initiativen von Leben im Alter, mit Krankheit oder mit Behinderung: ▪ Etablieren einer Demenz-WG ▪ Anbieten verschiedener alternativer Wohnkonzepte für Senioren, aber auch für Menschen mit Behinderung ▪ Unterstützung der Hospizversorgung (ambulant + stationär)	S	1	mittel - lang-fristig	k.A.	Kommune
SBK.2.1	Schaffung von Angeboten für Jugendliche außerhalb organisierter Vereinsformen oder Jugendbegegnungsstätte z.B.: ▪ Sportanlagen (z.B. Dirtbike-Anlage, Basketball, Outdoor-Fitness, Skatepark, Parcouring, Radrallye etc.) ▪ informelle Treffpunkte ▪ Magnet-Events (z.B. Open-Air) ▪ WLAN- Spots ▪ Fahrradreparaturkurse ▪ Wettbewerbe ▪ Jugend – Café Ggf. Umsetzung einzelner Punkte in Verbindung mit G.1.4 und G.3.1	S	1	mittel-fristig	Siehe G.1.4 + G.3.1 + zzgl 30.000 € für kleinere bauliche Projekte	StBauF Kommune
SBK.4.1	Erhalt und Förderung bestehender Bürgerfeste, evtl. Etablierung neuer Events in der Ortsmitte, z.B. Weinfest	S	2	kurz-fristig	---	Citymanagement
SBK.4.2	Schaffung von niederschweligen Begegnungsbe- reichen für verschiedene Milieus und Altersgruppen im öffentlichen Raum (vgl. G.3.1 + 3.2) z.B.: ▪ Pflanzgarten ▪ Urban gardening	S	2	kurz-fristig	---	---
SBK.5.3	Standortsuche und Prüfung der Machbarkeit der Schaffung einer Kleinkunsthöhne oder Kulturhauses mit Bühne für Veranstaltungen und Ausstellungsräumlichkeiten	S	2	mittel-fristig	---	Kommune In Kombination mit Quartiers-laden
SBK.5.4	Etablieren von Kunst und Kultur im öffentlichen Raum • z.B. durch feste Podeste für Kleinevents oder temporäre Ausstellungen im öffentlichen Raum • z.B. temporäre Kunstwettbewerbe im öffentlichen Raum mit entsprechender Veranstaltung z.B. Dîner en blanc ▪ Förderung von Street Art ▪ Prüfung und Freigabe geeigneter Wände und Flächen, Abstimmung mit Eigentümern und Bauamt	S	1	kurz-fristig	Mittel aus Verfügungs-fonds	StBauF Kommune + Verfügungsfond
W.1.4	Beratung der Eigentümer/Bauträger basierend auf den Feinuntersuchungen W.1.1 und W.1.2 hinsichtlich Vermeidung großflächiger Versiegelungen z.B. durch innovative Stellplatzkonzepte (z.B. Tiefgaragen auch für Radverkehr nutzbar), kompakte Bauweise, Verwendung von sickerfähigen Belägen, etc.	S	2	kurz-fristig	---	Kommune + SAR (vgl. O.2.5)

W.1.5	Aufstellung eines kommunalen Förderprogramms für die Vergabe von Fördermitteln an private Eigentümer zur Entsiegelung von Grundstücksflächen	S	3	kurzfristig	25.000 €/Jahr	Förderinitiative zur Flächenentsiegelung Kommune
W.3.1	Beratung der Eigentümer zur Etablierung von geeigneten Mobilitätskonzepten bei Mehrparteienhäusern als Mittel zur Reduzierung von Stellplätzen in zentrumsnahen Wohngebieten	S	2	dauerhaft	5.000 €/Jahr	Kommune + Sanierungsarchitekt (vgl. O.2.5)
G.1.1	Fortschreibung und Weiterentwicklung des Gewässerpflegeplanes für den Gröbenbach bzw des Gewässerentwicklungsplans für die weiteren Bäche	H	2	mittelfristig	---	Kommune
G.1.7	Kommunikation der Pflege- und Unterhaltsmaßnahmen in der Öffentlichkeit durch: ▪ Informationstafeln ▪ Pressearbeit ▪ Informationsveranstaltung von BN oder Gartenbauverein etc.	H	3	kurzfristig	---	Kommune
G.4.2	Reduzierung von nährstofflastigem Oberflächenwasser aus Feldern und Gärten als Eintrag in die Gewässer	H	2	mittelfristig	---	
G.4.4	Etablieren von Gewässerrandstreifen z.B. am Ascherbach entlang des Fischerwegs	H	2	mittelfristig	---	Kommune
G.4.5	Erhöhen der Wasserqualität durch Verstärkung der Verschattung durch Gehölzpflanzungen soweit möglich	H	2	mittelfristig	---	Kommune
GE.1.1	Vermeidung einer zentrumschädigenden Konkurrenz zwischen Gewerbegebiet und dem Stadtzentrum durch entsprechende planungsrechtliche Festsetzungen im Bebauungsplan oder Sortimentslisten (CIMA 2015)	H	1	dauerhaft	---	Kommune
GE.1.2	Kooperation und Vernetzung zwischen den Gewerbetreibenden stärken über Quartiersmanagement + Wirtschaftsförderung	H	2	mittelfristig	---	Citymanagement
GE.1.3	Ausbildungsoffensive zur Stärkung des Fachkräfteangebots für Gewerbe und Einzelhandel (Cima 2015)	H	2	kurzfristig	---	Wirtschaftsförderung Kommune
GE.1.5	Beratung und Motivierung zur baulichen Umsetzung der Aufwertungsmaßnahmen aus GE.1.4. sowie Festsetzungen im Zuge von neuen Bebauungsplänen	H	3	mittelfristig	---	Kommune Grundstückeigentümer
M.1.3.	Etablieren von Mitfahrgelegenheiten z.B.: ▪ mifaz.de ▪ Mitfahrbankerl	H	3	mittelfristig	3.000 €	Kommune ggf. StBauF
M.1.4	Öffentlichkeitsarbeit und das Marketing zu neuen Konzepten aus M 1.1. + M.1.3.	H	3	mittelfristig	---	Kommune
M.3.5	Kontaktaufnahme mit den zuständigen Behörden zur Abstimmung für eine Verkehrsberuhigung der Hauptverkehrsstraßen Eschenrieder-, Schubert-, Augsburg- und Olchinger Straße und Freyastraße	H	2	kurzfristig	---	Handlungsempfehlung
O.2.10	Dauerhafte Sicherung der „grünen Lunge“ mit Baumbestand westlich der Bahnhofstraße Vorsehen entsprechender Festsetzungen im Bebauungsplan	H	1	kurzfristig	---	Kommune Handlungsempfehlung

O.2.14	Erhalt / Pflege und Ausbau der Begrünung in der Rathausstraße	H	2	langfristig	---	Kommune Bauhof
O.4.3	Etablierung von ortsspezifischen Einzelhandels-Ankerpunkten in Bahnhof- und Kirchenstraße zur Bildung einer Versorgungsachse und Schaffung von Nahversorgung in Gröbenzell-Nord mit entsprechender Anpassung in der Bauleitplanung	H	1	dauerhaft	---	Citymanagement (vgl. M.OZ.4.1)
O.4.4	Förderung der Ansiedlung von neuen spezifischen EZHs (kurzfristig: Lebensmittel, Reformwaren, Apotheken, Drogerien, Blumen) nur noch in der Ortsmitte, keine Stärkung des dezentralen Standorts im Gewerbegebiet (vgl. Cima 2015)	H	-	dauerhaft	---	Citymanagement (vgl. M.OZ.4.1)
O.4.6	Unterstützung des Ausbaus bzw. Bereitstellen einer konkurrenz- und zukunftsfähigen Breitbandversorgung für die Gewerbetreibenden (Cima 2015)	H	1	langfristig	---	Förderprogramm zum Breitbandausbau nach BBR Kommune
O.4.7	Revitalisierung von eventuellen Leerständen durch folgende Maßnahmen (Nachfolgefrage des kleinteiligen Einzelhandels, siehe Cima 2015): ▪ Abfrage der Mitwirkungs-/Verkaufsbereitschaft der Eigentümer ▪ Beratung der Eigentümer durch die Gemeinde, z.B. im Hinblick auf Gebäudesanierung, Fördermöglichkeiten, Abschreibungsmöglichkeiten	H	3	dauerhaft	---	Citymanagement (vgl. M.OZ.4.1)
O.4.8	Etablierung weiterer aktive Erdgeschossnutzungen in der Kirchen- und Bahnhofstraße u.a. vor allem bei Neubau westlich der Bahnhofstraße (mögl. Schwerpunkt medizinische Versorgung z.B. Orthopädie-Geschäft) Sicherung über laufende Bauleitplanung	H	1	dauerhaft	---	Kommune
SBK.1.1	Angebote für Senioren, z. B. ▪ Erweiterung des Angebotsspektrums von Betreuungsangeboten ▪ Mobilitätstraining für Senioren (z.B. Fahrradtraining mit Pedelects, Sonderräder etc.); Infos, Testen und Ausleihen von Sonderrädern	H	2	dauerhaft	k.A. ggf. Mittel aus Verfügungsfonds	Kommune
SBK.1.3	Schaffung eines Behindertenbeirats / Etablieren eines Beauftragten für Inklusion	H	2	kurzfristig	---	Kommune
SBK.1.4	Ausbau und Verbesserung der Angebote speziell für aktive Senioren (z.B. Seniorendiskoabende, Spielenachmittage/-abende, Sportkurse, Handarbeits- und Handwerkskurse etc.)	H	3	dauerhaft	---	Kommune
SBK.2.2	Förderung der aufsuchenden Jugendarbeit	H	2	dauerhaft	---	Kommune Landkreis
SBK.4.3	Ausbau und Verbesserung (der Vernetzung) vorhandener Beratungsangebote (z. B. allgemeine Sozialberatung, Verbraucherberatung vor Ort)	H	3	kurzfristig	---	Kommune
SBK.5.1	Ausbau der Angebote für Erwachsenenbildung z.B. durch Stützung der VHS und Aufrechterhaltung des VHS-Angebots	H	3	mittelfristig	---	Kommune

SBK.5.2	Stärkung des kulturellen Angebots durch z.B. Unterstützung, Förderung und bessere Anbindung vorhandener Angebote wie z.B. das Stockwerk	H	2	mittel- fristig	---	Kommune
W.1.3	Anpassung der Stellplatzsatzung und Fahrradstellplatzsatzung , Berücksichtigung von Mobilitätskonzepten	H	1	kurz- fristig	---	Kommune
W.2.2.	Erhalt und Förderung der Begrünung der Straßenräume durch z.B. ▪ Umsetzung der bereits in versch. Planungen vorgesehenen Baumpflanzungen im Straßenraum ▪ Pflanzung von neuen Bäumen im Straßenraum ▪ Erhalt von Baumpflanzungen in privaten Vorgärten, die sich positiv auf den Straßenraum auswirken ▪ Schaffung blühende Straßenbegleitpflanzung (Blühpakt Bayern) ▪ Erhalt / Pflege und Aufwertung der straßenbegleitenden Grünflächen vgl. W.2.1	H	3	dauer- haft	je nach Umfang stark schwank- end	StBauF, Kommune
W.4.1	Erhöhung des Anteils an bezahlbarem Wohnraum durch: ▪ die Förderung und Initiierung von genossenschaftlichen Wohnmodellen / nachbarschaftliches Wohnen ▪ Etablieren und Förderung von Initiativen zur Schaffung von Mehrgenerationenwohnen (nachbarschaftliches Wohnen) ▪ Initiierung einer interkommunalen Wohnungsbaugesellschaft ▪ kommunale Flächen im Erbbaurecht zur Verfügung stellen ▪ Flächenerwerb durch die Kommune	H	1	dauer- haft	---	Kommune, Wohnbau- förderung
BEREITS UMGESETZT						
SBK.5.5	Aufstellen von Tausch.Bücher.Boxen, <i>Prüfung weiterer Standorte</i>	--	--	--	--	1. Standorte umgesetzt im Sommer 2018

11 Literatur- und Abbildungsverzeichnis



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1:	Luftbild der Gemeinde.....	8
Abb. 2:	Karte 1 des Regionalplans: Raumstruktur.....	10
Abb. 3:	Karte 2 des Regionalplans: Siedlung und Versorgung.....	10
Abb. 4:	Historische Entwicklung Gröbenzells - von links nach rechts: 1940, 1972, 1982.....	11
Abb. 5:	Flächennutzungsplan der Gemeinde Gröbenzell (1997)	12
Abb. 6:	Umgriff Untersuchungsgebiet.....	14
Abb. 7:	Grundstücke der Gemeinde Gröbenzell im Untersuchungsgebiet	14
Abb. 8:	Übersicht erfasste Radfahrer pro Zählstelle (PGV-Alrutz, 2018).....	16
Abb. 9:	Zustandsbewertung gemäß Monitoring (LfU)	18
Abb. 10:	Gruppenbild aus der 1. Steuerkreissitzung	24
Abb. 11:	Eindrücke aus dem Steuerkreis	24
Abb. 12:	Eindrücke aus dem Steuerkreis	24
Abb. 13:	Eindrücke vom Mobilien Stand, Juli 2017	26
Abb. 14:	Eindrücke von der Planungswerkstatt, Juli 2018	27
Abb. 15:	Bindungen.....	34
Abb. 16:	Grün- und Freiflächen	38
Abb. 17:	Kennzahlen Tourismus (Statistik Kommunal, 2015).....	42
Abb. 18:	Kultur- und Tourismus.....	44
Abb. 19:	Aufenthaltsdauer für Erledigungen in der Ortsmitte (Cima, 2015).....	45
Abb. 20:	Verkehrsmittelwahl für den Besuch der Gröbenzeller Ortsmitte (Cima, 2015).....	46
Abb. 21:	Nutzungen und Nahversorgung	48
Abb. 22:	Baurechtserhebung (Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum, 2017)	50
Abb. 23:	Soziale Infrastruktur Gesamtort	52
Abb. 24:	Verkehr	54
Abb. 25:	Situation in der Eschenrieder Straße.....	56
Abb. 26:	Situation in der Bahnhofstraße	56
Abb. 27:	Situation in der Kirchenstraße, beengt v.a. für Fuß- und Radverkehr	56
Abb. 28:	Abstellflächen für Fahrräder im Zentrum sowie die Fuß- und Radverkehrsunterführung am Bahnhof ..	56
Abb. 29:	ÖPNV Gesamtort	58
Abb. 30:	Nettowanderungen in der Gemeinde Gröbenzell (SAGS und PV, 2017)	59

Abb. 31:	Mittlere Wanderungssalden nach Altersgruppen (SAGS und PV, 2017)	60
Abb. 32:	Historische Entwicklung der Geburten 1994 - 2015 (SAGS und PV, 2017)	60
Abb. 33:	Altersverteilung der Bevölkerung in % Ende 2015 im Vergleich (SAGS und PV, 2017)	61
Abb. 34:	Wanderungsannahmen nach Art des Wohnraumangebots (SAGS und PV, 2017)	62
Abb. 35:	Prognose der Einwohner in Gröbenzell, Vergleich des Modells mit und ohne Wanderungen (SAGS und PV, 2017)	62
Abb. 36:	Eindrücke des öffentlichen Raums in der Kirchenstraße	64
Abb. 37:	Freiraum und Ortsbild, Untersuchungsgebiet	66
Abb. 38:	Nutzungen, Untersuchungsgebiet	68
Abb. 39:	verkehrliche Situation in der Kirchenstraße	72
Abb. 41:	mangelhafte Verbindung zw.Kirchenstraße + Gröbenbach	72
Abb. 40:	Gestalterische Mängel + unzureichende Radwege.....	72
Abb. 42:	untergenutztes Areal am Bahnhof	72
Abb. 43:	Defizite und Konflikte Gesamtort	74
Abb. 44:	Defizite und Konflikte Untersuchungsgebiet	78
Abb. 45:	Potenziale und Qualitäten Gesamtgemeinde	82
Abb. 46:	Potenziale und Qualitäten Untersuchungsgebiet	86
Abb. 47:	Potenzial zur Aufwertung Gröbenbach.....	88
Abb. 49:	Großzügig begrünte Grundstücke	88
Abb. 48:	Potenzial zur Neugestaltung Rathausvorplatz	88
Abb. 50:	Bürgerpark zur Naherholung.....	88
Abb. 51:	Übersicht Handlungsfelder mit ihrem räumlichen Bezug	91
Abb. 52:	Straßenräume und Fassaden im Ortzentrum	92
Abb. 53:	Beispiele aus Wohnquartieren	92
Abb. 54:	Verbindungsachsen und Bachläufe	93
Abb. 55:	Situation im Gewerbegebiet	93
Abb. 56:	Maibaum und Pflanzgarten im Zentrum.....	93
Abb. 57:	Radunterführung und Abstellflächen für Räder	93
Abb. 58:	Zieleplan Gesamtort	94
Abb. 59:	Kirchenstraße Schrägparken links.....	109
Abb. 60:	Kirchenstraße Längsparken rechts	110
Abb. 61:	Parkkonzept	111

Abb. 62:	Südliche Bahnhofstraße Variante 1	111
Abb. 63:	Südliche Bahnhofstraße Variante 2	112
Abb. 64:	Nördliche Bahnhofstraße Schubert bis Richard-Strauß-Straße	113
Abb. 65:	Südliche Bahnhofstraße Variante 2	114
Abb. 66:	Entwicklungskonzept Vision 2034	132
Abb. 67:	Sanierungsgebiet	136

QUELLENVERZEICHNIS | VORLIEGENDE PLANUNGEN UND UNTERSUCHUNGEN

03 Architekten GmbH (2017): RES Fürstenfeldbruck

Architektengemeinschaft Eichenauer + Partner, Holzmayer + Hieke + Partner, topos Stadtplanung + Architektur (1980): Städtebauliche Rahmenplanung

Bayerisches Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (2018): Bayernatlas

Bayerisches Landesamt für Statistik (2015): Statistik Kommunal Gröbenzell

Cima (2015): Kundenherkunftserhebung sowie Haushalts- und Unternehmerbefragung in Gröbenzell

Horst Hell (1996): Heimatbuch Gröbenzell

MVG München (2018): Fahrplanauskunft

Landesamt für Umwelt (2019): ABSP

Landesamt für Umwelt (2018): Umweltatlas

Prof. Schaller UmweltConsult und TUM (2012): Integriertes Klimaschutzkonzept des Landkreises Fürstenfeldbruck und seiner Städte und Gemeinden

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum [PV] (2015): Gemeindedaten 2015

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (2017): Demografiebericht

PGV-Alrutz (2019): Radverkehrskonzept

RPV München (2019): Regionalplan

Schuh&Co (2012): Verkehrserhebungen Gemeinde Gröbenzell

Gefördert durch die Regierung von Oberbayern im Programm der Städtebauförderung „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“

Oberste Baubehörde im
erischen Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages