

Innenstadtentwicklung Germering

Masterplan zur Entwicklung der Innenstadt

Ziele und Maßnahmen

Fassung 19.03.2013

Auftraggeber:
Stadt Germering
Rathausplatz 1
82110 Germering
Tel. 089 - 89 419-0
www.germering.de



Gefördert durch die
Oberste Baubehörde
des Bayerischen Staatsministerium
des Innern
Franz-Josef-Strauß-Ring 4
80539 München

Stadtplanung und Projektmanagement:
Planungsbüro Skorka
Manuela Skorka
Bichlmairstraße 8
82061 Neuried
Tel. 089 - 74 57 67 23
www.planungsbuero-skorka.de

rockinger und schneider
landschaftsarchitektur. stadtplanung
Martina Schneider
Dachauer Straße 14
80335 München
Tel. 089 - 44 48 93 34
www.rockingerundschnaider.de

Verkehrsberatung durch
TRANSVER GmbH München
Ulrich Glöckl
Maximilianstraße 45
80538 München
Tel. 089 - 21 18 7822
www.transver.de

Einzelhandelsuntersuchung:
Büro für Standort-, Markt- und
Regionalanalyse
Dr. Manfred Heider
Euringerstraße 15
86157 Augsburg
Tel. 0821 -52 78 53
www.drmheider.de

Planungsstand: März 2013

1. Inhalt

1. Allgemeine Ziele zur Stärkung der Innenstadt	6
2. Ziele und Maßnahmen zum Einzelhandel	7
3. Ziele und Maßnahmen zum Verkehr.	10
4. Ziele und Maßnahmen zu den Bereichen der Innenstadt	13
4.1. Ziele und Maßnahmen zur zentralen Einkaufsstraße Untere Bahnhofstraße / Otto-Wagner-Straße . . .	13
4.2. Ziele und Maßnahmen zum „Kleinen Stachus“	17
4.3. Ziele und Maßnahmen zum Innenstadtquartier Nordost - Bereich an der Stadthalle	20
4.4. Ziele und Maßnahmen zum Innenstadtquartier Nordwest - Bereich nördlich des S-Bahnhofs.	23
Legende Zielekarte	26
Zielekarte.	27

1. Allgemeine Ziele zur Stärkung der Innenstadt

- 1.1. Bewerbung der Stadt zum Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“.
- 1.2. Erarbeiten eines Verkehrskonzeptes für die Gesamtstadt und die einzelnen Quartiere. Stärkung der Mobilität ohne Auto (ÖPNV, Ausbau des Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer etc.).
- 1.3. Abstimmen der Stadtentwicklung auf die Erfordernisse entsprechend dem demographischen Wandel:
 - 1.3.1. Förderung der Ansiedlung barrierefreier Wohnungen vor allem in fußläufiger Nähe zur Innenstadt.
 - 1.3.2. Sicherung der Nahversorgung im gesamten Stadtgebiet.
 - 1.3.3. Barrierefreier Ausbau bzw. Umbau des öffentlichen Raumes im Rahmen von Straßenbauarbeiten.
 - 1.3.4. Schaffen von kleineren und größeren Sitzbereichen, Aufenthaltszonen und Plätzen als Treffpunkte und Trittsteine zum Zwischenhalt in der Abfolge in der Einkaufsstraße.
- 1.4. Ausrichten der Stadtentwicklung auf die Belange des Klimaschutzes und die zu erwartenden Auswirkungen des Klimawandels (erhöhte Spitzentemperaturen im Sommer, stärkere Regenereignisse etc.):
 - 1.4.1. Erhalt bzw. Ergänzung von Großbäumen in der Innenstadt.
 - 1.4.2. Bei Neupflanzungen Wahl von Pflanzenarten und -sorten, die einem veränderten Klima stand halten.
 - 1.4.3. Schaffen von Wasserflächen, Wasserspiel, Brunnen in innerstädtischer Lage zur Abminderung von sommerlichen Spitzentemperaturen.
 - 1.4.4. Ausbildung von Dachflächen ohne bzw. mit geringer Neigung mit extensiver oder intensiver Dachbegrünung.
 - 1.4.5. Förderung von energiesparender Bauweise im Stadtgebiet durch Information, Beratung und soweit möglich Festlegungen in Bebauungsplänen.

2. Ziele und Maßnahmen zum Einzelhandel

Der Einzelhandel stellt neben den kulturellen und Gemeinbedarfsangeboten einen wichtigen Baustein zur Belebung der Innenstadt dar. Die Einzelhandels-situation der Stadt Germering wird geprägt durch die Nähe zur Landeshauptstadt München. Das Einzelhandelszentrum von Pasing liegt in unmittelbarer Nähe zur Stadt. In den nächsten Jahren wird im Münchner Westen ein neues Handelszentrum im neuen Stadtteil Freiam entstehen. Für Germering sind nur vergleichsweise geringe Käuferströme aus der Region festzustellen.

Die Innenstadt von Germering kann hinsichtlich des Einzelhandels verbessert werden. An der langen Einkaufsstraße liegen vor allem kleinflächige Ladeneinheiten. Eine Konzentration von Handelsnutzungen in einem zentralen Bereich ist kaum vorhanden. Dementsprechend kann der aktuell bestehende Handel kaum eine Magnetfunktion erreichen, die Anziehungskraft ist derzeit eher gering. Darüber hinaus sind die Kunden in Germering stark auf das Einkaufen mit dem Auto ausgerichtet. Die Handelsbereiche sind weitgehend mit dem Auto anfahrbar. Die starke Verkehrsbelastung führt zu einer Verminderung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt.

Die Förderung des Handelsschwerpunktes der Germeringer Innenstadt bedarf der Zentrierung innenstadtrelevanter Nutzungen in zentraler Lage. Daneben sind Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des Standortes notwendig.

Ziele zum Einzelhandel in der Germeringer Innenstadt

- 2.1. Ausgestaltung der zentralen Einkaufsbereiche der Innenstadt als hochwertigen, einheitlich gestalteten Innenstadtbereich mit hoher Aufenthaltsqualität und innerstädtischem Flair.
- 2.2. Bei baulicher Ergänzung in der Einkaufsstraße Ansiedlung von Gebäuden mit Verkaufsflächen im Erdgeschoss mit direktem Zugang von der Einkaufsstraße. Lagen in zweiter Reihe müssen von der Hauptwegeachse gut sichtbar sein und über hochwertig ausgebildete Wege angebunden werden. Ausbildung von Ladeneinheiten mit „marktgerechten“ Flächenzuschnitten.
- 2.3. Erhalt eines kundenorientierten Stellplatzangebotes im näheren Umfeld der Einkaufslagen.
- 2.4. Förderung der Ansiedlung von Angeboten zur Grundversorgung in der Innenstadt.
- 2.5. Nutzung der Flächen- und Lagepotenziale des Standortbereiches zwischen Landsberger Straße und Bahnlinie zur Etablierung zusätzlicher Handels- bzw. spezieller Magnetbetriebe. Ansiedeln von attraktivem Einzelhandel, d.h. von Betrieben mit ausreichender Größe (mind. 500 m² Verkaufsfläche) und entsprechender Anziehungskraft. Ergänzung der verkehrlichen Anbindung durch Neuausbau bzw. Ertüchtigung von Kreuzungspunkten der Landsberger Straße im Rahmen von Neuansiedlungen.
- 2.6. Erhalt eines leistungsstarken Vollsortimenters in der Innenstadt. Ergänzung des Angebotes durch einen hochwertigen Drogeriemarkt. Ausbau der innerstädtischen Leitsortimente (Bekleidung, Schuhe, Elektrowaren).

- 2.7. Sicherung und Stärkung des Einzelhandels entlang der Unteren Bahnhofstraße / Otto-Wagner-Straße südlich der Bahnlinie (vorwiegend kleinteilige Ergänzung) zu einem gut abgestimmten Gesamtangebot in den einzelnen Straßenabschnitten.

Maßnahmen zur Förderung des Einzelhandels in der Germeringer Innenstadt in Kooperation mit der Wirtschaft

Verknüpfen der Verwaltungsstellen Bauamt und Wirtschaftsförderung für die Erarbeitung von Handlungsstrategien zum Aufbau eines anziehungsstarken Kernbereiches für Einzelhandel in der Innenstadt.

Förderung einer intensiven Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung und Gewerbeverband, mit dem Ziel, Marketingmaßnahmen zur Innenstadtprofilierung zu erarbeiten und auszubauen.

Aufbau von Handlungsstrategien zum Flächen- und Leerstandsmanagement, sowie zur Gebäudeattraktivierung, zur Aktivierung der Betriebspotenziale und zu Service- und Qualitätsinitiativen durch die Zusammenarbeit mit Gewerbeverband, Einzelhändlern und Verwaltung.

Zentraler Versorgungsbereich:
Entwicklungsbereich mit höchster Priorität

Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel zur Steigerung der Magnetwirkung ist gezielt anzustreben

Zentraler Versorgungsbereich mit kleinflächigen Ladeneinheiten, Bestand sichern und kleinteilige Struktur stärken

Innerstädtischer Ergänzungsbereich mit kleinflächigen Ladeneinheiten

Bestand sichern, Ausbau zunächst aber nur nachrangig weiter verfolgen

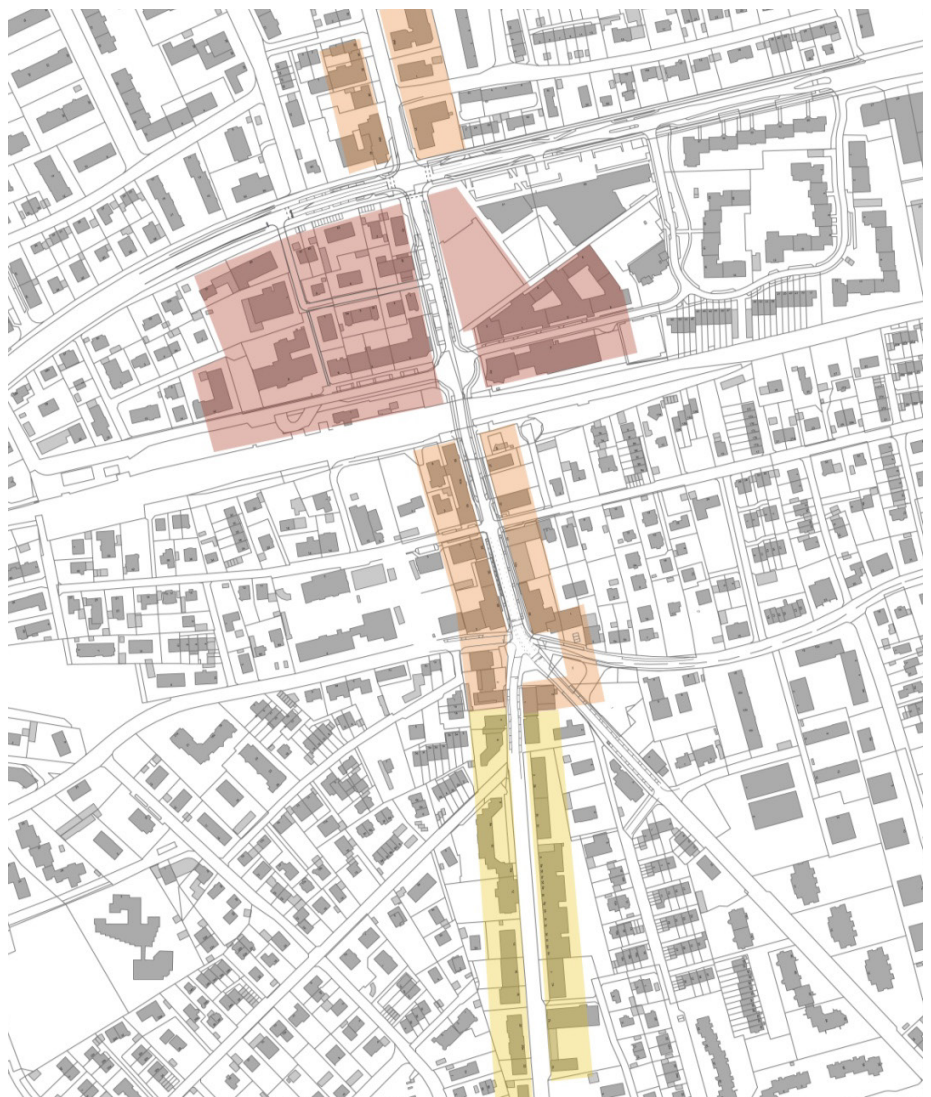


Abb. „Innenstadtbereiche unterschiedlicher städtebaulicher Struktur mit Zielen zur Entwicklung von Handelsflächen“, rockinger und schneider, Planungsbüro Skorka, 2012

Aktive Förderung von Neuansiedlungen ergänzender innenstadtrelevanter Sortimente in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung, dem Einzelhandel, den Eigentümern und dem Gewerbeverband. Vermeidung einer Ansiedlung innenstadtrelevanter Sortimente und Angebote außerhalb der zentralen Bereiche.

Beraten von Bauwerbern neuer Bauvorhaben in der Innenstadt hinsichtlich der Ausrichtung, Gestaltung und Nutzung der Gebäude entsprechend der Ziele zur Entwicklung der Innenstadt.

Aufbau eines Stadtmarketings für die Innenstadt: Beratung von Eigentümern bestehender Gebäude in zentraler Handelslage hinsichtlich einer Optimierung der Handelsflächen entsprechend der Ziele zur Entwicklung der Innenstadt (gut sichtbare Erdgeschosse durch Rückbau oder Ausleuchtung von Arkaden, barrierefreie Zugänge, übersichtliche Ausgestaltung des Gebäudevorfelds, bei zu kleinen Ladenzuschnitten Optimierung des Flächenzuschnittes unter Umständen durch Zusammenlegung kleinerer Ladeneinheiten oder Miteinbeziehung der oberen Geschosse, etc.).

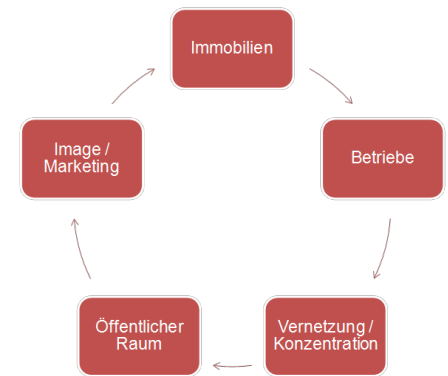


Abb. „Vernetzung der verschiedenen Aspekte in der Innenstadt zur Belebung des Einzelhandels“, Dr. Heider, 2012



- Zentraler Versorgungsbereich (Innenstadt)
- Innerstädtischer Ergänzungsbereich
- Stadtteilzentrum Wittelsbacher Einkaufszentrum (WEZ)
- Nahversorgungsstandort (bestehend)
- Nahversorgungsbereich mit Entwicklungsbedarf

Abb. „Standortkonzept des Einzelhandels in Germering“ (Quelle: Einzelhandelskonzept für die große Kreisstadt Germering, Büro Dr. Heider, Mai 2011)

3. Ziele und Maßnahmen zum Verkehr

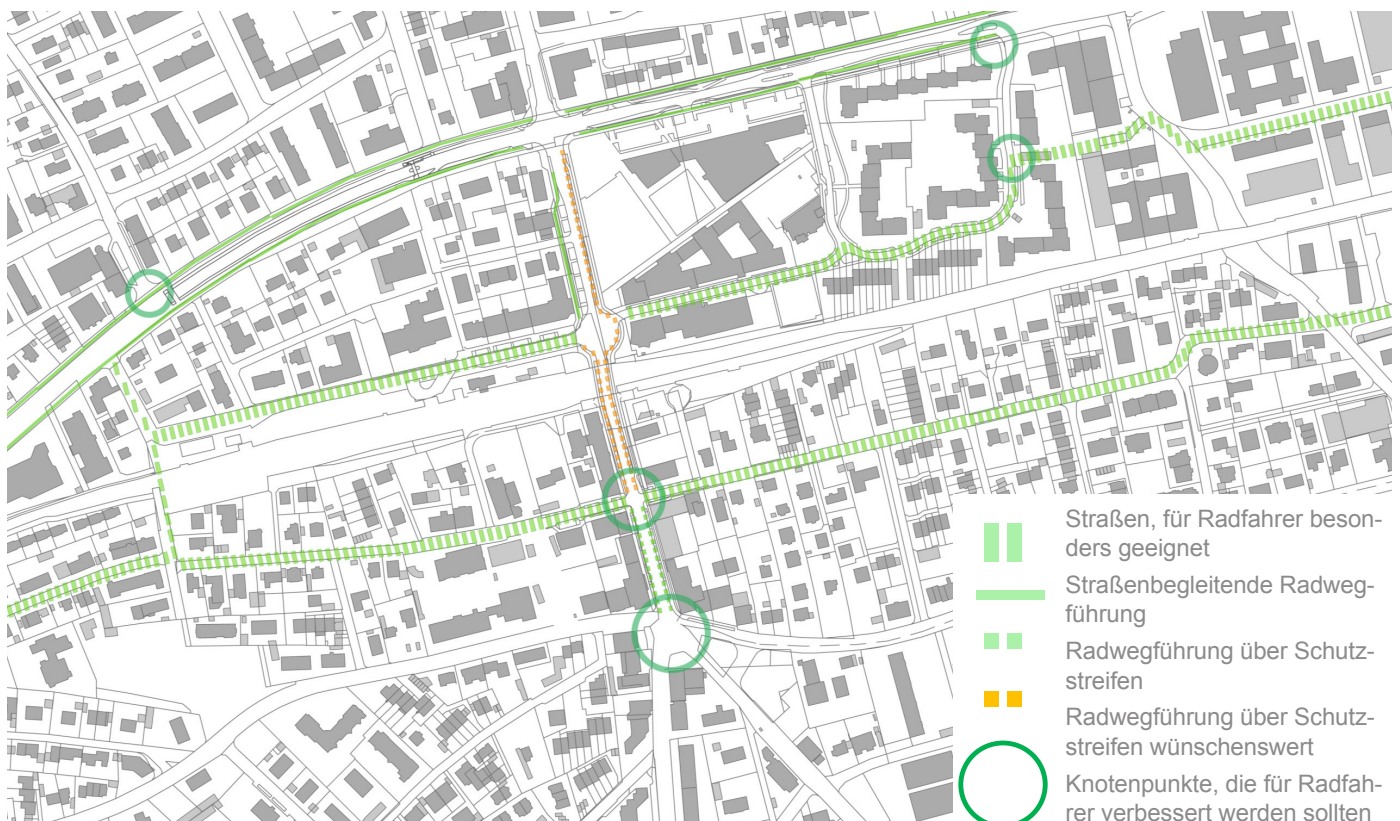
Die Stadt Germering ist mit ihren gut ausgebauten Straßen und den Anschlüssen an das überregionale Verkehrsnetz auf den Autoverkehr ausgerichtet. Die Hauptachsen des innerörtlichen Straßennetzes (Spange und Landsberger Straße) sind sehr belastbar, alle Innenstadtbereiche sind gut mit dem Pkw erreichbar. Die die Stadt umgebenden Straßen bilden ein durchgängiges Netz mit der Möglichkeit, die Stadt vom Durchfahrtsverkehr zu entlasten. Mit den beiden S-Bahn-Haltepunkten ist die Stadt an das Netz des Münchner ÖPNV und an überregionale Verkehrssysteme wie Bahn und Flughafen angebunden.

Lage und Größe der Stadt macht Germering für den Radverkehr interessant. In weiten Teilen der Stadt besteht ein gut ausgebildetes Radwegenetz. In der stark vom Autoverkehr belasteten Innenstadt fehlen an einigen zentralen Stellen sichere Querungsmöglichkeiten und Radwegführungen. Eine Ergänzung des Wegenetzes und die stärkere Ausrichtung auf den Radverkehr wird von Bürgerinnen und Bürgern und den Vertretern der Politik gewünscht. Die Neugestaltung des Straßenraums soll im Hinblick auf eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität und die sichere Nutzung des Straßenraums durch Radfahrer und Fußgänger erfolgen.

Ziele zum Verkehr in der Germeringer Innenstadt

- 3.1. Die Förderung des Radverkehrs ist vorrangiges Ziel bei der Entwicklung des Verkehrsraums in Germering. Das Radwegenetz im gesamten Stadtgebiet soll ausgebaut und ergänzt werden. Auf wichtigen Verbindungswegen ist eine Ergänzung durch neue Fahrradwege zu prüfen (z.B. entlang der Spange). Vor allem vorhandene Gefahrenstellen in Kreuzungsbereichen sollen kurzfristig umgestaltet werden.
- 3.2. Angebote für Radfahrer sowie bestehende und geplante Fahrradrouten sollen verstärkt in Stadtplänen, durch Beschilderung und über Informationen im Internet und über die Presse bekannt gemacht werden.

Abb. „Radfahrrouten im Bereich der Innenstadt“, Büro Transver, rockinger und schneider, Planungsbüro Skorka, 2012



- 3.3. Die Einkaufsstraßen sollen vorrangig im Hinblick auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs entwickelt werden. Die Wegeführung für Radfahrer soll im Zentrum vereinheitlicht werden (durchgängiges Führungsprinzip). Radfahrer sollen auf der Unteren Bahnhofstraße vor allem auf Radschutzstreifen mit ausreichender Breite geführt werden.
- 3.4. In der zentralen Einkaufsstraße soll die Fahrgeschwindigkeit reduziert werden. Der Kernbereich (Untere Bahnhofstraße von der Landsberger Straße bis zum „Kleinen Stachus“) soll als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, die Otto-Wagner-Straße vom „Kleinen Stachus“ bis Friedensstraße mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit festgesetzt werden.
- 3.5. Um die Fahrradfreundlichkeit der Innenstadt zu stärken ist auf gute Angebote für Radfahrer zu achten (z.B. „radfreundliche“ Fahrradständer in ausreichender Anzahl im Vorfeld der Läden).
- 3.6. Fußwege in der Innenstadt sollen übersichtlich, durchgängig und barrierefrei ausgestaltet werden. Im Vorfeld der Geschäfte sollen ausreichend breite Flächen als fußläufige Bereiche ausgestaltet werden. Nischen und Aufweitungen im Straßenraum können als Aufenthaltsbereiche mit Sitzmöglichkeit ausgebildet werden.
- 3.7. Optimierung der für die Innenstadt bestehenden Parkraumbewirtschaftung mit dem Ziel, die Stellplätze in den Einkaufsstraßen vor allem für Kunden vorzuhalten. Im Bereich der zentralen Einkaufsstraßen sollen Pkw-Stellplätze mit Zeitbeschränkung (unter einer Stunde) ausgewiesen werden.
- 3.8. Vorhandene und neue Stellplatzflächen im Umfeld der zentralen Einkaufsstraßen sollen gut beschildert und leicht anfahrbar sein. Es ist vor allem auf eine geradlinige und attraktive Fußwegeanbindung von den Stellplätzen zu den zentralen Einkaufsbereichen Wert zu legen.
- 3.9. Bei Ansiedlung neuer Handelsflächen Förderung von gut anfuhrbaren, größeren Stellplatzanlagen im Umfeld der Innenstadt. Ausbildung von attraktiven, geradlinigen Fußwegen von den Stellplatzflächen zu den zentralen Einkaufsbereichen. Sicherung der öffentlichen Zugänglichkeit der Flächen, Abstimmung von Zeitbeschränkungen der Stellplätze mit dem Ziel einer möglichen Doppelnutzung der Stellplätze.
- 3.10. Es wird angestrebt, eine Busroute entlang der zentralen Einkaufsstraße zu führen.
- 3.11. Die Öffentlichkeit soll über Angebote des ÖPNV verstärkt informiert werden (Busrouten in Stadtplänen vermerken, Anschlagtafeln an den S-Bahnhöfen, Informationen im Internet und in der Presse).
- 3.12. Alternative Mobilitätsangebote wie CarSharing, Mobilitätsmanagement mit Betrieben etc. sollen gezielt gefördert werden.
- 3.13. Der S-Bahnhof soll als attraktiver Umsteigepunkt für die unterschiedlichen Verkehrsmittel weiterentwickelt werden. Bestehende Verkehrsmittel können durch Angebote neuer Mobilitätskonzepte ergänzt werden (z.B. Carsharing, Ladestation für Elektrofahrzeuge, Servicestation für Fahrrad, Bahn&Bike). Bei der Ausgestaltung des Bahnhofsumfeldes ist auf eine kundenfreundliche Nutzbarkeit der unterschiedlichen Verkehrsmittel zu achten (überdachte, gut ausgestaltete Wartebereiche, leichte Orientierung vor Ort, übersichtliche Aushänge zu den verschiedenen Verkehrsmitteln etc.).



Foto Germering, Untere Bahnhofstraße, „Zwischen Längsparkständen und Radschutzstreifen muss ein Sicherheitsabstand eingehalten werden. Ebenso sind Zonen für Lade- und Liefervorgänge freizuhalten.“ Büro Transver 2012

Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrs in der Germeringer Innenstadt

Weiterentwickeln des Radwegekonzeptes zum Ausbau des Wegenetzes für Fahrradfahrer. Erarbeiten eines „strategischen“ Netzes für den Radverkehr unter Berücksichtigung der wichtigsten Ziele in der Stadt Germering und in der Region. Formulieren von kurzfristig, mittelfristig und langfristig umsetzbaren Maßnahmen zur schrittweisen Umsetzung. Das Radwegekonzept soll als Arbeitsgrundlage bei Straßensanierungen und baulichen Umstrukturierungen im Stadtgebiet dienen.

Beschilderung der Radwege im Stadtgebiet. Angliederung an das Beschilderungssystem der angrenzenden Landeshauptstadt.

Markierung des Radwegenetzes auf Stadtplänen sowie erstellen von eigenen Radwegeplänen im Internet und auf Papier. Verknüpfung des Wegenetzes mit überregionalen Radwegerouten und Darstellung der innerörtlichen Routen auf übergeordneten Planwerken. Benennen eines Fahrradbeauftragten in der Stadtverwaltung, der in enger Zusammenarbeit mit dem Bauamt und dem Straßenverkehrsamt langfristig bei allen Maßnahmen im Verkehr die Belange der Radfahrer vertritt. Förderung einer engen Zusammenarbeit des Fahrradbeauftragten mit den vor Ort ansässigen Verbänden.

Umgestaltung des Bereiches am S-Bahnhof auch im Hinblick auf eine Optimierung bzw. Ergänzung der Verkehrsangebote (z.B. übersichtliche Anordnung der Bushaltestellen mit überdachten Wartebereichen und leicht verständlichen Informationen zu Anschlussverbindungen, Anordnung von gut sichtbaren Stellplätzen für CarSharing und Ladestationen für E-Bikes und Elektroautos im direkten Bahnhofsumfeld etc.).

Erarbeiten eines Parkierungskonzeptes für die Innenstadt. Unterscheiden von Kundenstellplätzen mit kurzer Haltezeit im direkten Vorfeld der Läden (unter einer Stunde), Kundenparkplätze für längeren Einkauf in direkter Nähe zum zentralen Einkaufsbereich (bis zwei Stunden Haltezeit) und Dauerparkplätzen ohne Zeitbeschränkung. Regelmäßige Kontrollen der Einhaltung der Haltezeiten.

Prüfen von möglichen Ergänzungsflächen für Stellplätze im Umfeld der zentralen Bereiche (Parken auf mehreren Ebenen, neue Stellplätze entlang der Landsberger Straße, etc.).

Prüfen der bestehenden Stellplatzflächen hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Nutzbarkeit (z.B. Querung der Straßen zwischen eng stehenden parkenden Autos).

Beschilderung bestehender und neuer Stellplatzanlagen an den zentralen Wegeachsen. Erarbeiten eines leicht verständlichen Parkleitsystems. Darstellen der Stellplatzanlagen in Stadtkarten sowie im Internet.

Aufbau einer gezielten und dauerhaften Information der Bürgerinnen und Bürger zum Verkehrssystem in Germering (Bewerbung eines fairen Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, darstellen von zum Auto alternativen Verkehrssystemen, etc.).

4. Ziele und Maßnahmen zu den Bereichen der Innenstadt

4.1. Ziele und Maßnahmen zur zentralen Einkaufsstraße Untere Bahnhofstraße / Otto-Wagner-Straße

Die zentrale Einkaufsstraße in Germering entlang der Unteren Bahnhofstraße bis zur Otto-Wagner-Straße ist mit einem Kilometer Länge sehr langgestreckt. Das Einzelhandelsgutachten von 2011 schlägt deshalb vor, primär den nördlichen Bereich der Einkaufsstraße bis zum „Kleinen Stachus“ zu stärken, um so die Ausbildung einer zentralen Mitte in der Innenstadt zu ermöglichen. Der Einzelhandelsbesatz in der südlich angrenzenden Otto-Wagner-Straße soll erhalten und qualitativ gestärkt, aber zugunsten des innerstädtischen Kernbereiches zunächst nicht vorrangig ausgebaut werden.

Ziel der innerstädtischen Entwicklung ist, die Einkaufslage in der gesamten Länge zu erhalten. Gleichzeitig sollten die verschiedenen Straßenabschnitte unterschiedlich ausgeprägt werden, um eine Zentrumsbildung mit ausreichenden Kundenfrequenz im nördlichen Abschnitt der Einkaufsstraße zu befördern.

Die Hochwertigkeit der Einkaufslage ist in besonderem Maße verknüpft mit der Frage zum Umgang mit dem hohen Verkehrsaufkommen. Die Kunden der Germeringer Innenstadt sind stark auf das eigene Auto ausgerichtet, so dass der Erhalt der Stellplätze und die Anfahrbarkeit der Läden wichtiges Kriterium zur Sicherung der Handelslage ist. Gleichzeitig nimmt das Auto viel Raum in Anspruch. Es bleibt eine reduzierte Fläche für Fußgänger, womit die Aufenthaltsqualität in den Straßen gemindert wird. Eine Entwicklung der zentralen Einkaufslage kann nur über eine gute Abwägung beider Belange erfolgen.



Abb. Skizze, „Ausbildung einer durchgängigen Einkaufsstraße mit einzelnen Plätzen in Abfolge“, rockinger und schneider, Planungsbüro Skorka, 2012

Ziele zur zentralen Einkaufsstraße

- 4.1.1. Die zentrale Einkaufsstraße Untere Bahnhofstraße / Otto-Wagner-Straße von der Ludwig-Thoma-Straße bis zur Friedensstraße soll als belebter und attraktiver Bereich der Innenstadt entwickelt werden.
- 4.1.2. Langfristig soll die Einkaufsstraße als durchgängiger Bereich mit einer einheitlichen Gestaltungssprache ausgeformt werden (durchgängiges Konzept zu Belägen, Ausstattungselementen, Beleuchtung etc.). Im Gegensatz zu den Wohngebieten mit „grünen“ Vorgärten und in den Straßenraum wirkende Pflanzflächen soll die zentrale Einkaufsstraße mit Belagsflächen bis zur Fassadenkante ausgebildet werden. Die Gehwegflächen sollen weitläufig und großzügig ausgestaltet werden, um eine möglichst breite nutzbare Aufenthaltszone vor den Gebäuden zu ermöglichen.
- 4.1.3. Die bestehenden Parkplätze sollen weitgehend erhalten werden. Einzelne Stellplätze können zu Gunsten von Sitzgelegenheiten (z.B. Freischankflächen) oder zur Erhöhung der Übersichtlichkeit und Sicherheit des Straßenraums entfallen.
- 4.1.4. Bei der Ausgestaltung der Straßenräume ist darauf zu achten, dass die Erdgeschossnutzungen nicht verdeckt werden (hoch aufgeastete Bäume, keine Strauchpflanzung, wenig Schilder, übersichtlich ausgestaltete Flächen, etc.).
- 4.1.5. In Abfolge des Straßenzuges sollen kleinere und größere Straßenplätze und Aufweitungen als Aufenthalts- und Aktionsflächen ausgebildet werden. Die Plätze sollen entsprechend ihrer Lage im Stadtraum mit einer die Innenstadt prägenden Identität und zur Ermöglichung unterschiedlicher Freiraumnutzungen ausgestaltet werden. Die Bereiche sollen in der Gestaltung der Grundelemente in das Gestaltungskonzept der zentralen Einkaufsstraße einbezogen werden.

Ziele zum Straßenabschnitt „Untere Bahnhofstraße von der Ludwig-Thoma-Straße bis zur Landsberger Straße“

- 4.1.6. Rückbau der Fußgängerunterführung im Kreuzungsbereich zur Landsberger Straße.
- 4.1.7. Neuordnung des Gebäudevorfelds entlang der westlichen Straßenkante unter Einbeziehung der frei werdenden Flächen im Bereich der Fußgängerunterführung. Anordnen von großzügigen Freischankflächen im Gebäudevorfeld.
- 4.1.8. Im Fall von Straßenumbaumaßnahmen prüfen der Möglichkeiten zur Anordnung einer überfahrbaren Mittelinsel als Querungshilfe für Passanten und von Norden für Pkw-Fahrer erkennbare Einfahrt in die Innenstadt.

Ziele zum Straßenabschnitt „Untere Bahnhofstraße von der Landsberger Straße bis zur Bahnunterführung“

- 4.1.9. Neuordnung der Wegeflächen entlang der westlichen Straßenkante im Zuge der baulichen Entwicklung des Grundstücks im Kreuzungsbereich Untere Bahnhofstraße / Landsberger Straße, Ausbildung eines durchgängigen Wegebels bis zur Fassadenkante, Rückbau der Fußgängerunterführung, Ergänzung der Stellplätze an der Straße durch Kiss&Ride Plätze für Besucher der angrenzenden Nutzungen.
- 4.1.10. Verbreiterung des Wegebereiches durch Rückbau der Pflanzflächen entlang der Stellplätze.

- 4.1.11. Neuordnung der Wegeflächen entlang der östlichen Straßenkante im Zuge der baulichen Entwicklung der Fläche am Marktplatz und der Umgestaltung des Therese-Giehse-Platzes. Räumliche Anbindung des Platzes an die Straße durch Anordnung der Längsparker im nördlichen Straßenabschnitt (Verlagerung der Stellplätze nach Norden).
- 4.1.12. Anordnung des Radweges an der östlichen Straßenkante auf einem die Straße begleitenden Schutzstreifen, Erhalt des den Fußweg begleitenden Radweges im Bereich der Senkrechtparker an der westlichen Straßenkante.

Ziele zum „Kreisel“

- 4.1.13. Erhöhung der Qualitäten der Fläche als innerstädtischer Platz durch eine bessere Ausbildung der Raumkanten über bauliche Ergänzungen und der Optimierung bestehender Raumkanten sowie durch die Ausgestaltung der Mitte des „Kreisels“ als Orientierungspunkt und von weitem sichtbares und markantes „Signet“ für die Germeringer Innenstadt (z.B. über Kunst).
- 4.1.14. Umgestaltung der fußläufigen Randbereiche im Hinblick auf die barrierefreie Ausbildung der Flächen und der Zugänge zu den angrenzenden Läden, einer Aufwertung der Wegeanbindungen (z.B. zu dem höher gelegten Weg entlang der Gleise).

Ziele zur Bahnunterführung

- 4.1.15. Die Bahnunterführung soll in Abstimmung mit dem Eigentümer so ausgestaltet werden, dass sie als attraktiver Wegeabschnitt in der Straßenabfolge erscheint. Mögliche Maßnahmen zur Optimierung sind eine bessere Ausleuchtung der Unterführung, „Kunstprojekte“ oder Schaufenster- und Ausstellungsflächen in der Unterführung etc..

Ziele zum Straßenabschnitt „Untere Bahnhofstraße von der Bahnunterführung bis zum „Kleinen Stachus““

- 4.1.16. Verbesserung der Querungshilfen an der Kreuzung Frühlingstraße für Radfahrer und Fußgänger.
- 4.1.17. Umgestaltung des Straßenraums zur einheitlichen Führung der Radfahrer auf Schutzstreifen entlang der Straße.

Ziele zur Otto-Wagner-Straße vom „Kleinen Stachus“ bis zur Friedenstraße

- 4.1.18. Der Straßenabschnitt Otto-Wagner-Straße soll als wichtiger Teil der Innenstadt in der Fortführung der Unteren Bahnhofstraße gestaltet werden. Vor allem der Übergang von der Unteren Bahnhofstraße zur Otto-Wagner-Straße ist so auszubilden, dass von Norden kommend die Weiterführung der Ladenzone in der Otto-Wagner-Straße erkennbar ist.
- 4.1.19. Der Straßenraum ist im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit und Qualität für Fußgänger zu entwickeln (mehr Querungen über die Straße, geradlinige Wegeführung, übersichtlicherer Straßenraum, breitere Gehwege). Die innerstädtischen Bereiche sollen barrierefrei ausgebaut werden.
- 4.1.20. Aufasten der bestehenden Hochstämme und Reduzierung der straßenbegleitenden Strauchbepflanzung mit dem Ziel einer offenen und übersichtlichen Ausgestaltung des Straßenraums mit freiem Blick auf die Erdgeschossnutzung.

- 4.1.21. Prüfen, inwieweit eine Änderung der Anordnung der Stellplätze an der Straße und der angrenzenden Grünflächen zu einer Verbesserung der Nutzbarkeit der Flächen und einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität führen kann (verbessertes Einparken, leichteres Queren der Straße, nutzbare Grünflächen).
- 4.1.22. Erarbeiten eines Konzeptes zur Gestaltung des privaten Straßenplatz an der Otto-Wagner-Straße in Zusammenarbeit der Eigentümer, den Nutzern der angrenzenden Erdgeschossflächen und der Stadtverwaltung. Entwickeln eines gemeinsamen Vorgehens hinsichtlich der Finanzierung des Umbaus, der Nutzungskonzepte und der Pflege der Flächen. Gestaltung der Fläche mit dem Ziel, eine angenehm nutzbare Fläche für urbane Nutzungen zu erhalten.

Ziele zur baulichen Ergänzung im Kreuzungsbereich Untere Bahnhofstraße / Südendstraße.

- 4.1.23. Schaffung von ebenerdigen Zugängen von der Unteren Bahnhofstraße bei Berücksichtigung der Rampensituation der Straße als Zufahrtsbereich der Bahnunterführung (z.B. durch Abtreppung des Erdgeschossniveaus entsprechend der Straßenhöhe). Gute Ausgestaltung der ebenerdigen Fassaden, die durch die „Rampenlage“ der Straße nicht als Gebäudezugänge genutzt werden können.
- 4.1.24. Ausbildung der Gebäudeecke Untere Bahnhofstraße / Südendstraße als Signet des Gebäudes mit ebenerdigen Zugang zum Gebäude (kein Treppenhaus sondern öffentliche, belebende Nutzungen im Bereich der Kreuzung).
- 4.1.25. Orientierung der öffentlichen und Handelsnutzungen zur Unteren Bahnhofstraße, vermeiden von innenliegenden Passagen und Zugängen zu Handelsnutzungen und Gastronomie im rückwärtigen Gebäudeteil.
- 4.1.26. Anordnung der Stellplätze entlang der Südendstraße vorzugsweise als Längsparker, um die Ausrichtung der Straße auf eine verstärkte Nutzung für Fahrradfahrer zu unterstützen.

Maßnahmen zur Entwicklung der zentralen Einkaufsstraße

Formulieren eines Ausstattungskatalogs für die Innenstadt mit einheitlichen Belägen, Ausstattungselementen, Beleuchtung, Regeldetails und Bepflanzung als Vorgabe für alle Umbau- und Sanierungsarbeiten in der zentralen Einkaufsstraße mit dem Ziel, eine durchgängige Ausgestaltung der zentralen Einkaufsstraße zu erreichen.

Erarbeiten eines Gestaltungs- und Nutzungskonzeptes für zusätzliche Aufenthalts- und Freischankflächen entlang der zentralen Einkaufsstraße. Abstimmung der Planung mit ansässigen Gastronomen und Eigentümern der angrenzenden Gebäude.

Erarbeiten eines Konzeptes zum Umgang mit der Unterführung in Zusammenarbeit mit dem Eigentümer (u.U. gemeinsam mit den Einzelhändlern, ortsansässigen Künstlern, einem Lichtplaner etc.).

4.2. Ziele und Maßnahmen zum „Kleinen Stachus“

Der „Kleine Stachus“ ist Teil der zentralen Einkaufsstraße der Germeringer Innenstadt. Gleichzeitig stellt er einen wichtigen innerstädtischen Verkehrsknotenpunkt dar. Die Entwicklung des „Kleinen Stachus“ liegt im Spannungsfeld zwischen der Forderung zum Erhalt der Verkehrsfunktion und dem Wunsch zum Ausbilden eines hochwertigen Stadtplatzes.

Bei der Entscheidung zur Entwicklung des „Kleinen Stachus“ geht es um eine gute Abwägung der unterschiedlichen Belange zur Leistungsfähigkeit des Knotens, der Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger, der Förderung des Einzelhandels und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Ziele zum „Kleinen Stachus“

Ziele zur Gestaltung des Stadtplatzes

- 4.2.1. Der „Kleine Stachus“ soll als attraktiver „Straßenplatz“ mit hoher Identifikation für die Germeringer Innenstadt ausgebildet werden. Er soll vor allem hinsichtlich einer besseren Nutzbarkeit für Fußgänger und Radfahrer und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität optimiert werden. Die fußläufigen Bereiche vor den Gebäuden sollen erweitert werden. Soweit möglich soll eine platzartige Aufweitung für Fußgänger auf dem Platz geschaffen werden. Ziel der Gestaltung ist es, den „Kleinen Stachus“ als einen erlebbaren und nutzbaren Platz auszubilden.
- 4.2.2. Der „Kleine Stachus“ soll ein leistungsfähiger Verkehrsknoten bleiben. Das Queren des Platzes mit Pkw und Bus soll weiterhin möglich sein. Bestehende Abbiegemöglichkeiten sollen erhalten werden.
- 4.2.3. Die Gestaltung der einzelnen Flächen am „Kleinen Stachus“ soll einheitlich konzipiert werden und ein ruhiges Gesamtbild ergeben (Beläge, Ausstattung, Bepflanzung, Beleuchtung etc.). Die gesamte Fläche zwischen den Fassaden soll in die Planung einbezogen werden. Als ergänzende Freiraumelemente sind Sitzbereiche und ein Brunnen vorstellbar. Bestehenden und neuen Gastronomiebetrieben soll ermöglicht werden, Freischankflächen am Platz anzuordnen. Die Flächen sollen so ausgebildet werden, dass sie flexibel nutzbar sind (z.B. temporäre Nutzung der Flächen für Veranstaltungen oder besondere Märkte).
- 4.2.4. Der „Kleine Stachus“ soll mit freier Sicht auf die erdgeschossigen Nutzungen ausgestaltet werden. Hochstämme werden mit übergehenden Baumscheiben und hoch aufgeasteten Kronen gepflanzt. Die durchgängig begehbare Belagsfläche soll ohne Vorgartenzone bis an die Fassadenkante gezogen werden.

Innerstädtische Nutzungen und Angebote im Umfeld des „Kleinen Stachus“

- 4.2.5. Wegen der kleinteiligen Gebäudestruktur sind gewerbliche und Handelsnutzungen am „Kleinen Stachus“ in kleineren Einheiten möglich. Sinnvoll sind Angebote / Betriebe, die gezielt aufgesucht werden und mit dem primär zu entwickelnden Kernbereich abgestimmt sind (z.B. täglicher Bedarf). Neue Handelslagen am „Kleinen Stachus“ sollten das bestehende Angebot ergänzen, so dass ein gutes Sortiment-spektrum für den fußläufigen Einkauf entsteht. In Ergänzung können Dienstleistungen angesiedelt werden, die eine hohe Kundenfrequenz haben und damit zur Belebung des Bereiches führen, sowie Gastronomiebetriebe mit gut gestalteten Freischankflächen. Es sind Nutzungen sinnvoll, die keinen besonders hohen Bedarf an Kundenstellplätzen haben.
- 4.2.6. Ergänzende Aktivitäten wie Markttage und jahreszeitliche Aktionen können zur Belebung des Platzes beitragen und sollen in Abstimmung mit den angrenzenden städtischen Bereichen am „Kleinen Stachus“ ermöglicht werden.

Bauliche Ergänzung an der östlichen Platzkante

- 4.2.7. Das städtische Grundstück an der Ostseite des Platzes soll baulich entwickelt werden. Ziel der baulichen Ergänzung ist es, den Platz räumlich zu fassen, und durch ergänzende Angebote im Erdgeschoss eine Belebung des Platzes zu fördern.
- 4.2.8. Der Neubau soll die vorhandene Gebäudestruktur am Platz ergänzen (ruhige Einfügung des Neubaus in die vorhandene Bebauungsstruktur). In der Anordnung soll das neue Gebäude in Zusammenspiel mit dem Sparkassengebäude und der neuen Bebauung an der Hartstraße eine räumliche Fassung des Platzes bilden.
- 4.2.9. Es ist zu prüfen, ob im Rahmen der baulichen Entwicklung der Grundstücke an der Ostseite des Platzes der Erhalt von öffentlichen Stellplätzen möglich ist.

Baufeld an der Planegger Straße

- 4.2.10. Ansiedeln von Nutzungen, die von der Nähe zur Innenstadt profitieren. Wegen der fußläufigen Nähe zu den zentralen Innenstadtbereichen und zum Mehrgenerationenhaus ist die Ansiedlung von barrierefreien Wohnungen in Kombination mit erdgeschossigen Dienstleitungen oder eine Ergänzung von Gemeinbedarf möglich.
- 4.2.11. Ausbildung des Straßenzuges Planegger Straße im Abschnitt „Kleiner Stachus“ bis Mehrgenerationenhaus als gute Wegeanbindung der öffentlichen Nutzungen am Mehrgenerationenhaus an die zentralen Bereiche.

Maßnahmen zur Entwicklung des „Kleinen Stachus“

Erarbeitung einer Verkehrsplanung zur Optimierung des Verkehrsknotens „Kleiner Stachus“ in Abstimmung mit den Zielen zur Reduzierung und Verlangsamung des Pkw-Verkehrs und der Förderung des Radverkehrs und der Fußgänger.

Prüfen der Busrouten hinsichtlich der Möglichkeiten zur Ausbildung einer Bushaltestelle am „Kleinen Stachus“.

Formulieren eines Gestaltungskonzeptes für den „Kleinen Stachus“ in Abstimmung mit den Zielen zur Ausgestaltung einer durchgängigen Einkaufsstraße. Beschreibung von Leitdetails und Ausarbeiten eines Ausstattungskatalogs hinsichtlich der Beläge, Ausstattungselemente, Beleuchtung etc..

Abstimmung der Planung mit den Eigentümern der angrenzenden Gebäude. Entwickeln von Strategien zum Umgang mit den Vorbereichen auf privater Fläche im Hinblick auf eine durchgängige und einheitliche Ausbildung des gesamten Platzes.

Aufstellen eines Bebauungsplanes zur baulichen Entwicklung des städtischen Grundstücks an der Ostseite des „Kleinen Stachus“ und den angrenzenden unbebauten Flächen.

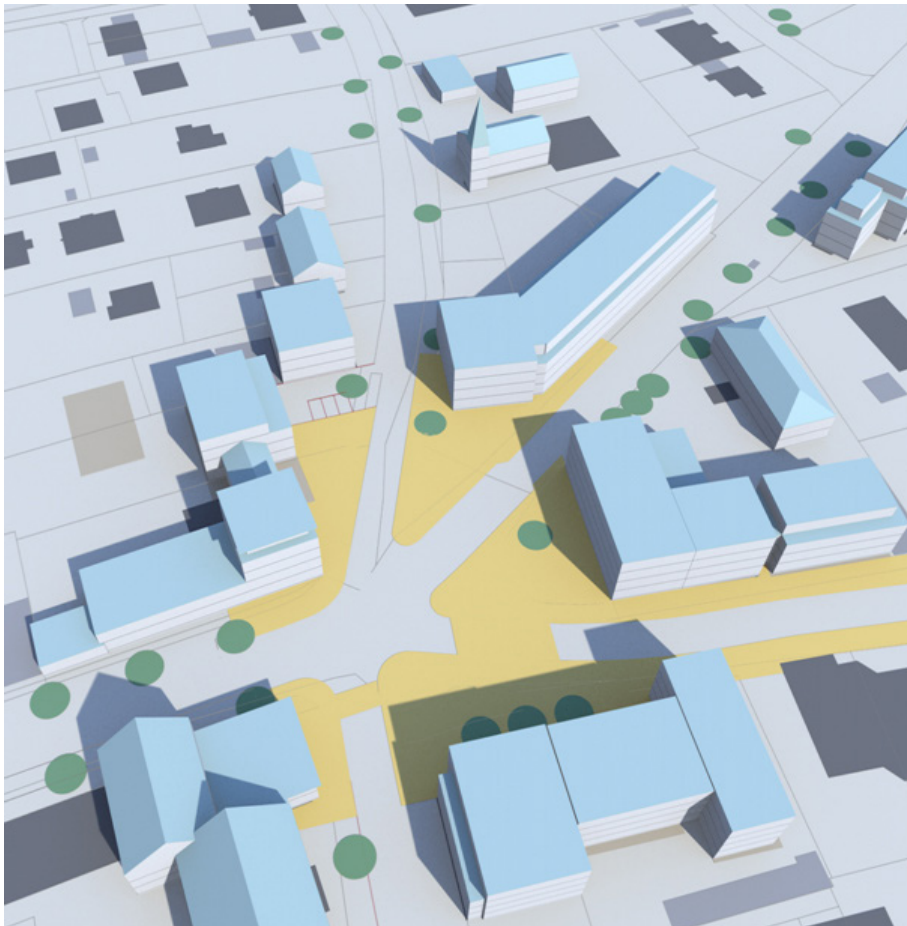


Abb. Skizze bauliche Ergänzung am „Kleinen Stachus“, rockinger und schneider, Planungsbüro Skorka, 2012

4.3. Ziele und Maßnahmen zum Innenstadtquartier Nordost - Bereich an der Stadthalle

Das Innenstadtquartier Nordost wird geprägt von den gewerblich genutzten Gebäuden „Harfe“ und „Citygalerie“ und der Stadthalle. Die unbebaute Fläche zwischen Stadthalle und Unterer Bahnhofstraße stellt eine weitläufige, zentral gelegene Fläche in der Germeringer Innenstadt dar, die nicht vom Autoverkehr belastet ist. Sie wird von der Bevölkerung als zentrale Mitte der Stadt wahrgenommen, auf der regelmäßig Veranstaltungen stattfinden. Im Alltag wird der Therese-Giehse-Platz nur wenig genutzt. Es besteht der Wunsch, die bislang im Alltag wenig frequentierte Fläche zu beleben.

Frühere Überlegungen zur Bebauung der gesamten Fläche entlang der Straße bei Beibehaltung eines Platzes vor der Stadthalle werden von Politik und Bevölkerung nicht mehr verfolgt. Eine bauliche Ergänzung im Vorfeld der Stadthalle mit dem Ziel zur Aufwertung der Fläche wird in der Stadt diskutiert.

Zentrales Thema zur Entwicklung des Quartiers ist die Frage, mit welchen Mitteln der Bereich vor der Stadthalle zur belebten und von allen Generationen gut genutzten zentralen Mitte ausgebildet werden kann. Im Kontext dazu wird das Maß einer baulichen Ergänzung auf dem Platz sowie die Ergänzung der Nutzungsangebote im Quartier bearbeitet.

Ziele zum Innenstadtquartier Nordost

- 4.1.1. Der Bereich vor der Stadthalle soll als zentrale Mitte der Stadt mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden.

Innerstädtische Nutzungen und Angebote im Innenstadtquartier Nordost

- 4.3.2. Die Ansiedlung von das bestehende Angebot ergänzenden Einzelhandel wird angestrebt, da er zu einer Belebung des gesamten Bereiches beitragen und die vorhandenen, nur bedingt funktionierenden Einzelhandelsbetriebe stärken kann.
- 4.3.3. Neben ergänzenden Handelsangeboten sollen im Quartier Nutzungen angesiedelt werden, die zu einer Belebung des Bereiches auch nach Ladenschluss führen.

Ziele zum Therese-Giehse-Platz

- 4.3.4. Der Therese-Giehse-Platz soll als Treffpunkt für alle Generationen ausgestaltet werden. Angebote auf dem Platz und in den angrenzenden Gebäuden sollen dazu anregen, den Bereich auch außerhalb von Veranstaltungen zu nutzen. Es sollen für alle Altersgruppen attraktive Angebote zum Aufenthalt gegeben werden. Neben den bestehenden Märkten und Festen werden folgende Aktivitäten angedacht: Sitzen, Spiel, Wasserspiel, Konzerte, Open Air Kino, Veranstaltungen entsprechend der Jahreszeiten etc..
- 4.3.5. Der Platz soll so ausgestaltet werden, dass eine flexible Nutzung der Flächen für unterschiedliche Aktivitäten möglich ist (begehbare Baumscheiben, hohe Kronenansätze der Bäume etc.). Alle Bereiche des Platzes sollen barrierefrei erreichbar sein. Eine Zergliederung der Fläche in räumlich abgegrenzte Nutzungseinheiten ist zu vermeiden, um auch großflächige Freiraumaktivitäten wie Märkte und Veranstaltungen zu ermöglichen.

Ziele für eine bauliche Ergänzung im Kreuzungsbereich Landsberger Straße / Untere Bahnhofstraße

- 4.3.6. Die Kreuzung Landsberger Straße / Untere Bahnhofstraße soll als innerstädtischer Bereich und als erkennbarer Eingang zur Germeringer Innenstadt ausgebildet werden. Eine bauliche Fassung der Kreuzung auf den Flächen des heutigen Marktes soll anhand von Varianten geprüft werden. Der Marktplatz ist in diesem Fall in unmittelbarer Nähe auf dem Therese-Giehse-Platz zu etablieren.
- 4.3.7. Die Größe eines möglichen neuen Gebäudes ist so zu wählen, dass ein großzügiger öffentlicher Platz zwischen dem Neubau und der Harfe erhalten bleibt. Bei der Anordnung des neuen Gebäudes ist im besonderen Maße auf den Erhalt von wichtigen Wege- und Blickbeziehungen Wert zu legen. Freie Blicke auf das Gebäude der Stadthalle und der Bibliothek sollen erhalten bleiben. Die Stadthalle soll weiterhin ortsprägendes Gebäude sein.
- 4.3.8. Die Nutzungen für das neue Gebäude müssen genau auf die wichtige zentrale Lage im „Herzen der Stadt“ gewählt und angeordnet werden. Mögliche Nutzungen sind Einzelhandel, Gastronomie, Funktionen des Rathauses (Bürgerbüro, Stadtinfo), Kultur, VHS, Kino, Hotel. Bei der Ansiedlung von Einzelhandel ist im Besonderen darauf zu achten, dass keine langen Rückseiten an wichtigen Wegeachsen angeordnet werden.

Ziele zur Aufwertung der bestehenden Gewerbebauten „Harfe“ und „Citygalerie“

- 4.3.9. Erarbeiten von Konzepten in Zusammenarbeit von Stadtverwaltung und Eigentümer zur Optimierung der Ladenflächen in „Harfe“ und „Citygalerie“ (z.B. über bauliche Maßnahmen zur Neuordnung der Zugänge, Rückbau der Arkaden, Zusammenlegen von Ladenflächen oder Geschossen etc.) Ziel ist eine Ergänzung der Handelsangebote zur Belebung der zentralen Mitte.
- 4.3.10. Aufwertung der Gebäudeköpfe (zum „Kreisel“) mit dem Ziel einer besseren räumlichen Fassung des „Kreisels“ als zentralen innerstädtischen Platz über durchgehende Gebäudefluchten (kein zurückgesetztes Erdgeschoss) ebenerdige Zugänge ins Gebäude und gut sichtbarer Zugänge und Nutzungen.
- 4.3.11. Einbinden der Gabriele-Münter-Straße in die Konzepte zur Aufwertung der Handelsnutzung in den Gebäuden „Harfe“ und „Citygalerie“, unter Umständen Aufbau einer hochwertigen Wegeachse der Geschäftsgebäude zum Bahnhof in Abhängigkeit zur Entwicklung der angrenzenden Immobilien.

Östlicher Kreuzungsbereich Untere Bahnhofstraße / Landsberger Straße

- 4.3.12. Umgestaltung der Landsberger Straße im Bereich der Innenstadt zu einer innerstädtischen Straße, Reduzierung der Straßenbreiten auf das erforderliche Maß, Nutzung der frei werdenden Flächen und der Seitenstreifen für innerstädtische ergänzende Nutzungen wie Parken, hochwertiges Gebäudevorfeld, Fuß- und Radwege, etc..

Ziele zum Atriumhof an der Stadthalle

- 4.3.13. Erhalt der öffentlich nutzbaren Grünfläche.
- 4.3.14. Förderung von die Innenstadt belebenden Nutzungen auf der Fläche durch verschiedene aktive Gruppen, bei Berücksichtigung der Lage in direkter Nähe zur Wohnbebauung.

Maßnahmen zur Entwicklung des Innenstadtquartier Nordost

Formulieren eines Konzeptes zur Entwicklung des Platzes vor der Stadthalle als zentrale Mitte der Stadt und Treffpunkt der Generationen in Zusammenarbeit mit den Bürgern, den angrenzenden Nutzern und Eigentümern sowie dem Stadtrat.

Erarbeiten von vertiefenden Zielen für eine mögliche bauliche Ergänzung im Kreuzungsbereich Landsberger Straße / Untere Bahnhofstraße. Aufzeigen und Abwägen städtebaulicher Varianten in Zusammenarbeit mit den Bürgern, den angrenzenden Nutzern, den Eigentümern und dem Stadtrat.

Entwickeln geeigneter Nutzungskonzepte für ein mögliches neues Gebäude in gezielter Ansprache von Projektentwicklern und möglichen Nutzern.

Erarbeiten von Konzepten zur Aufwertung der Handelsnutzung in den Gebäuden „Harfe“ und „Citygalerie“ in Zusammenarbeit von Stadtverwaltung und Eigentümern.

Umbau der Landsberger Straße im Bereich Innenstadtquartier Nordost zu einer innerstädtischen Straße. Optimierung der Wegeführung für Radfahrer. Prüfen des erforderlichen Straßenquerschnitts. Unter Umständen ergänzen des Angebots an innerstädtischen Stellplätzen auf den frei werdenden Flächen entlang der Fahrbahn.



Abb. Skizze; „Mögliche bauliche Ergänzung im Bereich vor der Stadthalle“, rockinger und schneider, Planungsbüro Skorka, 2012

4.4. Ziele und Maßnahmen zum Innenstadtquartier Nordwest - Bereich nördlich des S-Bahnhofs

Das Innenstadtquartier im Umfeld des S-Bahnhofs bis zur Landsberger Straße bietet durch seine verkehrlich günstige Lage zwischen Bahnhof und leistungsstarker Verkehrsstraße, sowie durch die direkte Nähe zur zentralen Mitte an der Stadthalle gute Potentiale für die Ausbildung eines belebten Innenstadtbereiches. Das Bahnhofsumfeld weist eine hohe Besucherfrequenz auf und bietet Potentiale zur Ausbildung eines belebten, innerstädtischen Platzes. Die Ansiedlung von großflächigeren Handelsmagneten ist auf den angrenzenden Flächen vorstellbar. Hierfür ist jedoch eine bessere verkehrliche Anbindung der Flächen an die Landsberger Straße erforderlich.

Da im Quartier nur wenige Flächen in städtischem Besitz sind, ist zur Entwicklung des Bereiches die intensive Zusammenarbeit von Stadt und privaten Eigentümern erforderlich. Von Seiten der Stadt sind vorbereitende Maßnahmen möglich, um eine bauliche Entwicklung zu fördern.

Ziele zum Innenstadtquartier Nordwest

- 4.4.1. Das Bahnhofsumfeld soll als Adresse der Germeringer Innenstadt zu einem gut ausgestalteten Innenstadtbereich ausgebildet werden (attraktive Aufenthalts- und Wartebereiche, Ergänzung des Wegenetzes, ergänzende innerstädtische Freiraumnutzungen, Einkaufsmöglichkeiten etc.).
- 4.4.2. Das Stellplatzangebot soll im Gebiet um den Bahnhof optimiert werden. Es soll geprüft werden, ob über die Zusammenlegung bestehender und neuer Parkgaragen (sowohl öffentlich wie privat) oder dem Parken auf mehreren Geschossen am Park&Ride Platz das Angebot verbessert werden kann.

Ziele zum Verkehr im Innenstadtquartier Nordwest

- 4.4.3. Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsflächen im Vorfeld des Bahnhofs zur guten verkehrlichen Anbindung des S-Bahnhofes an die Untere Bahnhofstraße soll erhalten werden.
- 4.4.4. Optimierung der Verkehrsanbindung an die Landsberger Straße im Kontext der Ansiedlung neuer Handelsmagneten. Ziel ist die Entkopplung des Anlieferungs- und Kundenverkehrs zu neuen Nutzungen von den Straßen Nibelungenstraße und Bahnhofplatz. Erhalt bzw. Optimierung der Wegeverbindung von der Goethestraße zur Hirschauerstraße (Querung der Landsberger Straße) im Zuge der Ausbildung eines neuen Kreuzungspunktes.
- 4.4.5. Schaffen einer Wegeverbindung von der Hofmarkstraße zur Nibelungenstraße mit dem Ziel, die westlichen Quartiere in direkter Linie an die zentrale Mitte an der Stadthalle anzubinden.
- 4.4.6. Umgestaltung der bestehenden Seitenstraße entlang der Landsberger Straße zur Ausbildung eines attraktiven Gebäudevorfelds, der Ergänzung von Pkw-Stellplätzen und der Ausbildung der Landsberger Straße in diesem Abschnitt als innerstädtische Straße (Reduzierung der Straßenbreiten auf das erforderliche Maß, Nutzung der frei werdenden Flächen und der Seitenstreifen für innerstädtische ergänzende Nutzungen wie Parken, hochwertiges Gebäudevorfeld, Fuß- und Radwege, etc.), Ausgestaltung des Straßenraums mit dem Ziel, die Erdgeschossnutzungen der angrenzenden Gebäude und den Stadteingang sichtbar zu machen, (z.B. durch Reduzierung der

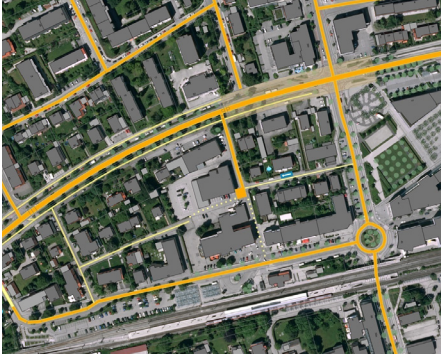


Abb. Skizze, „Ausbildung eines Kreuzungspunktes an der Hirschauerstraße“, Büro Transver, rockinger und schneider, Planungsbüro Skorka, 2012

straßenbegleitenden Hecken).

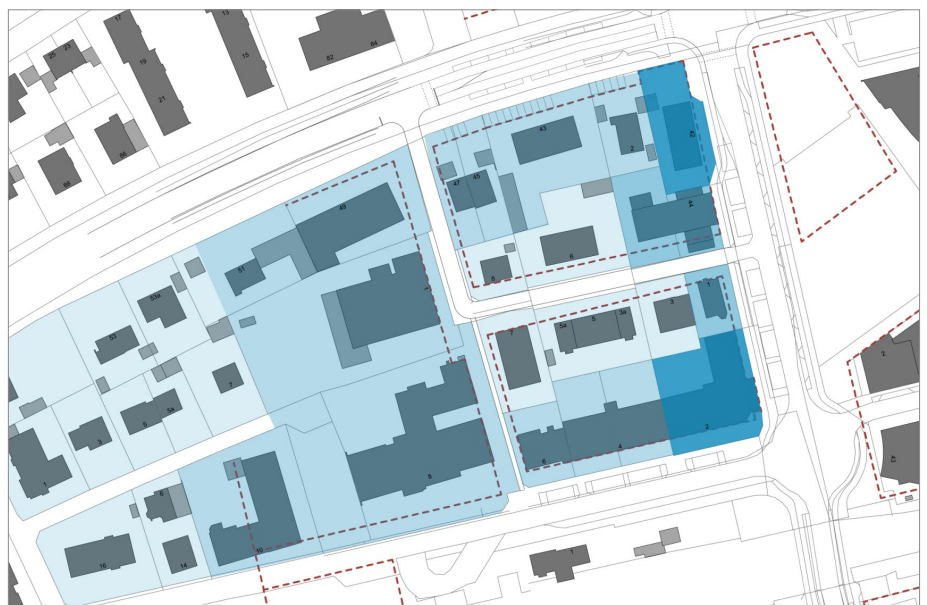
Innerstädtische Nutzungen und Angebote im Innenstadtquartier Nordwest

- 4.4.7. Förderung einer Ansiedlung großflächiger Handelsnutzungen mit innenstadtrelevanten Sortimenten im Bereich zwischen Bahnhof und Landsberger Straße in Zusammenarbeit von Eigentümer und Stadtverwaltung.
- 4.4.8. Die Wohnlagen im Quartier sollen erhalten werden. Eine bauliche Verdichtung im Quartier ist dahingehend zu prüfen, dass die Zufahrtswege zu den neuen Angeboten die bestehenden Wohnnutzungen berücksichtigen.
- 4.4.9. Prüfen der Möglichkeit zur baulichen Ergänzung westlich des Bahnhofsvorfeldes mit dem Ziel einer räumlichen Fassung des Bahnhofsvorplatzes durch eine verdichtete Anordnung der vorhandenen Stellplätze auf mehreren Ebenen. Ansiedeln von Einzelhandel im Erdgeschoss in Ergänzung zum innerstädtischen Sortiment hinsichtlich eines hochwertigen Gesamtangebotes (z.B. Biosupermarkt etc.).
- 4.4.10. Ausbildung einer räumlichen Kante zur Landsberger Straße durch bauliche Umstrukturierung der angrenzenden Grundstücke. Ansiedeln von Nutzungen, die das Angebotsspektrum der Innenstadt ergänzen (Handelsnutzungen, die nicht auf Laufkundschaft angewiesen sind, Dienstleistungen, Wohnen etc.).
- 4.4.11. Umgestaltung der Fläche zwischen S-Bahnhof und Bahnunterführung zur Ansiedlung von die Innenstadt belebenden Nutzungen und der Ausbildung von Raumkanten am „Kreisel“. Ansiedeln von Nutzungen, die keinen eigenen Stellplatzbedarf in direkter Nachbarschaft der Nutzung erfordern (z.B. Handelsnutzungen, die von der hohen Besucherfrequenz am Bahnhof profitieren, Servicepunkt und Abstellanlagen für Fahrräder (Radhaus), an den Bahnhof angegliederte Nutzungen, Gastronomie oder Freiraumnutzungen). Erhalt und Aufwertung der Wegeverbindung vom S-Bahnhof zum Innenstadtquartier Nordost.

Staffelung der Baudichten auf den Grundstücken entsprechend der Lage im Quartier

-  Hohe Dichten an den Eckgrundstücken, Markierung der Kreuzungsbereiche.
-  Ausbildung baulicher Kanten zur Straße, Dichte vergleichbar Gebäudereihe am Bahnhofsvorplatz
-  Angemessene innerstädtische Dichte für Wohnen und wohnverträgliche Nutzung

Abb. Skizze, „Staffelung der Baudichten im Rahmen einer baulichen Ergänzung im Quartier Nordwest“, rockinger und schneider, Planungsbüro Skorka, 2012



Maßnahmen zur Entwicklung des Innenstadtquartiers Northwest

Erarbeiten eines Gestaltungskonzeptes zum Bahnhofplatz mit dem Ziel der Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Ergänzung des Fußwegenetzes, Optimierung der Verkehrsabläufe.

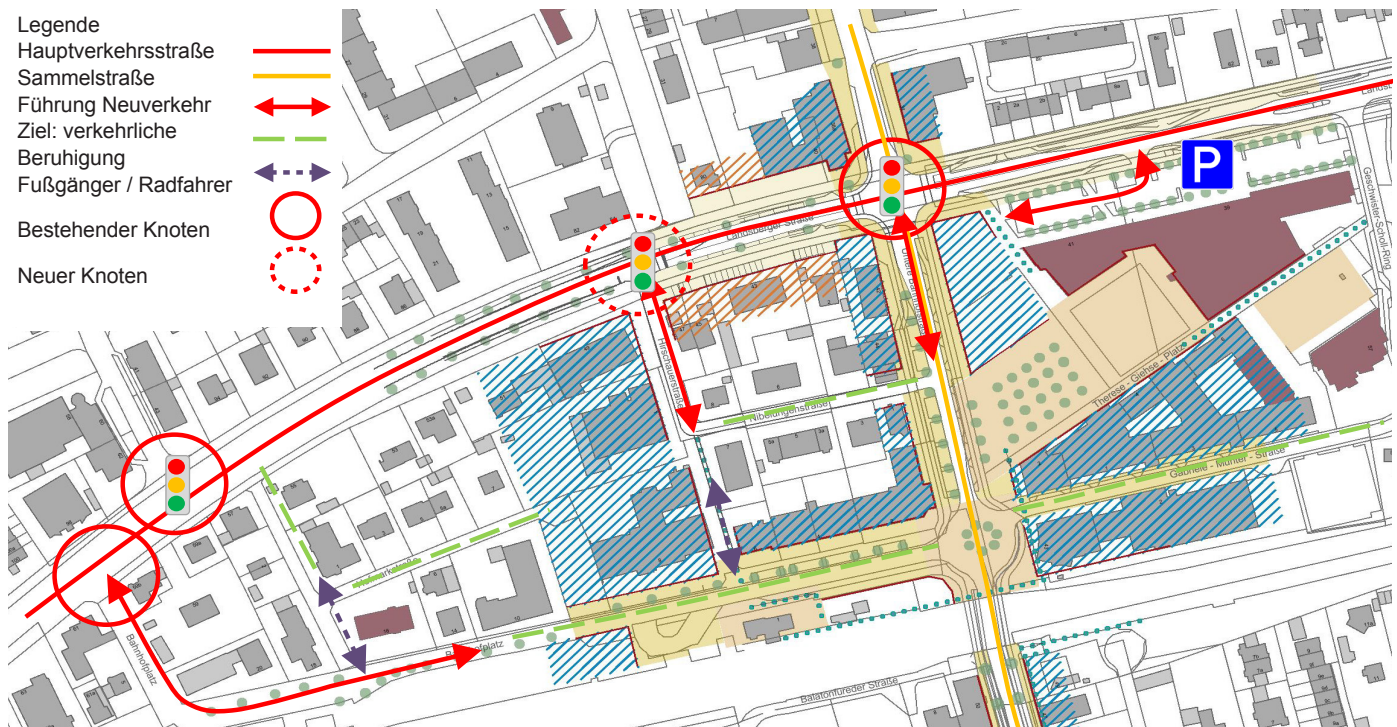
Erarbeiten von Strategien zum Verkehrsablauf mit dem Ziel der Entkopplung der Verkehrsströme zum S-Bahnhof und zu den bestehenden und ergänzenden Handelsnutzungen und der Ergänzung des Wegenetzes. Stärkere Anbindung des Pkw-Verkehrs an die Landsberger Straße durch die Ausbildung neuer bzw. Stärkung bestehender Kreuzungspunkte.

Ausbildung der Landsberger Straße im Innenstadtquartier Northwest als innerstädtischer Straßenzug mit reduzierten Straßenflächen.

Bauliche Ergänzung an der Landsberger Straße zur Ausbildung einer „städtischen“ Gebäudekante an der Straße.

Prüfen der Möglichkeiten zur effektiveren Nutzung der Parkierungsflächen am S-Bahnhof mit dem Ziel einer urbanen Ausgestaltung des Bahnhofsumfeldes.

Abb. unten Skizze, „Ergänzung der Verkehrsanbindung im Quartier“, Büro Transver, rockinger und schneider, Planungsbüro Skorka, 2012



Legende Zielekarte



Bereiche der Innenstadt



Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt

Primäre Förderung der Ansiedlung innenstadtrelevanter Angebote im zentralen Versorgungsbereich.



Innerstädtischer Ergänzungsbereich

Erhalt bzw. Sicherung der Handelsflächen im innerstädtischen Ergänzungsbereich. Sicherung der Grundversorgung und Ergänzung der bestehenden Einzelhandelsangebote durch belebende innerstädtische Nutzungen.



Einkaufsstraße in der Innenstadt

Entwicklung der Flächen als zentrale Einkaufsstraße der Innenstadt



Plätze und öffentliche Freiflächen in der Innenstadt

Gestaltung und Aufwertung der innerstädtischen Plätze als hochwertige Aufenthaltsbereiche mit dem Ziel der Belebung der Innenstadt und der Ansiedlung von innerstädtischen Freiraumnutzungen.



Straßenzüge mit Entwicklungspotential zur Aufwertung der Innenstadt

Straßenzüge in der Innenstadt, die durch eine Umgestaltung Potentiale zur Stärkung der Innenstadt aufweisen.



Aufwertung der Innenstadt durch bauliche Entwicklung

Ergänzung oder Umstrukturierung der Bebauung mit dem Ziel der Ausbildung von Raumkanten, der Ermöglichung von durchgängigen Nutzungsabfolgen und der Ergänzung der innerstädtischen Angebote zur Ausbildung einer belebten und attraktiven Innenstadt.



Wichtige bauliche Kanten

Bauliche Kanten die zur Ausbildung von erlebbaren Stadtplätzen und öffentlichen Räumen in der Innenstadt wünschenswert sind. Zur Stärkung der räumlichen Fassung und der Belebung des angrenzenden öffentlichen Raumes sollten zurückgesetzte Erdgeschosszonen (Arkaden) und tiefer gelegenen Zugängen in diesem Bereich vermieden werden. Eine Orientierung von Schauseiten und Zugängen im Bereich der wichtigen baulichen Kanten ist anzustreben.



Pkw-Stellplatzfläche mit Möglichkeit zur Erweiterung

Prüfen der Möglichkeiten zur Ergänzung des Pkw-Stellplatzangebotes durch das Parken auf mehreren Ebenen.



Fahrrad-Stellplatzfläche mit Möglichkeit zur Erweiterung bzw. Verlagerung

Prüfen der Möglichkeiten zur Ergänzung des Fahrrad-Stellplatzangebotes durch das Parken auf mehreren Ebenen.



Fußwegeverbindungen neu

Ergänzung des innerstädtischen Wegenetzes durch neue Fußwegeanbindung.



Wichtige bestehende Fußwegeverbindung der Innenstadt

Aufwertung bestehender Fußwegeverbindungen in der Innenstadt.

