



**INTEGRIERTER MASTERPLAN
INNENSTADTENTWICKLUNG GERMERING**

**INTEGRIERTER MASTERPLAN
INNENSTADTENTWICKLUNG GERMERING**

AUFGABENSTELLUNG

In den Jahren 2009 und 2010 erarbeitete die Stadt Germering ein Stadtentwicklungskonzept, das begleitet wurde von einer intensiven Bürgerbeteiligung. Das von den Bürgerinnen und Bürgern entwickelte Leitbild zur Entwicklung ihrer Stadt orientiert sich an der typischen europäischen Stadt mit einem belebten Stadtkern, fußläufig erreichbaren Angeboten und einer hohen Aufenthaltsqualität. Sowohl die Bürgerinnen und Bürger als auch der Stadtrat wünschen sich für die Innenstadt einen Mix aus Handel, Gastronomie, Dienstleistung und Hotellerie. Durch die Konzentration von öffentlichen, sozialen, kulturellen und kommerziellen Nutzungen sollen die innerstädtischen Bereiche langfristig belebt werden. Öffentliche Räume sollen hochwertig und soweit möglich autofrei bzw. verkehrsberuhigt ausgestaltet werden.

Dem Wunsch der Bürgerinnen und Bürger steht der tatsächliche städtebauliche Aufbau der Stadt Germering entgegen. Zentrenrelevante Nutzungen sind großräumig auf die Stadt verteilt, Einzelhandelsflächen liegen an langen Straßenzügen. Der Stadtaufbau entspricht einer autogerechten, suburban geprägten Siedlungsstruktur („Amerikanische Stadt“).

Aufgabe ist es, gemeinsam mit dem Stadtrat, der Verwaltung und den Bürgerinnen und Bürgern Strategien zu erarbeiten, wie aus dem dem suburban geprägten Stadtraum von Germering eine lebendige, vielfältig genutzte Innenstadt werden kann. Im Masterplan sollen machbare, mit den Beteiligten abgestimmte Handlungsschritte dargestellt werden, die dann in konkreten Projekten umgesetzt werden können.

Konkretisiert man die noch allgemein gehaltenen Ziele des zuvor entwickelten Leitbildes, so werden die unterschiedlichen Vorstellungen der einzelnen Interessengruppen sichtbar. Hier muss ein konsensfähiger Weg zur Entwicklung der Innenstadt gefunden werden. Durch die Vernetzung von kommunalen und privaten Akteuren können auch langfristig einzelne Maßnahmen in der Innenstadt auf das gemeinsame Ziel der Stadtentwicklung ausgerichtet werden.



AUFBAU DES PLANUNGS- UND BETEILIGUNGSPROZESSES

GRUNDLAGEN

Für ein erfolgreiches Beteiligungsverfahren im Rahmen des Planungsprozesses müssen zu Beginn die Grundlagen für die gemeinsame Arbeit mit allen Beteiligten festgelegt werden.

Die zentralen Fragen sind hierbei:

- Welche Fragestellungen sollen in welcher Tiefe bearbeitet werden?
- Wer wird am Prozess beteiligt?
- Wer steuert den Planungsablauf im laufenden Verfahren?
- Wie werden die Teilnehmer über Arbeitsergebnisse informiert?
- Wer trifft die Entscheidungen?

Wird der Beteiligungsprozess wie in Germering von den beauftragten Stadtplanerinnen gesteuert, ist durch die Kopplung von Fachkompetenz und Gesprächsführung ein schlanker Projektaufbau und eine direkte Kommunikation möglich. Dies bedarf jedoch neben einer klaren Projektstruktur auch der Bereitschaft der PlanerInnen, eigene Positionen im Gespräch in Frage stellen zu lassen.

Die Basis des Beteiligungsprozesses sind offene Bürgertermine, an denen alle interessierten Bürger teilnehmen können. Ergänzend hierzu werden gezielte Gespräche mit aktiven Gruppen, wie z.B. dem Gewerbeverband oder den Vertretern von Interessengruppen, geführt. Der Stadtrat wird in gesonderten Arbeitsterminen, aber auch in Gesprächen mit den einzelnen Fraktionen, aktiv in den Prozess eingebunden. Es ist Aufgabe des Stadtrates als demokratisch gewählte Instanz, die Ziele zur Stadtentwicklung abzuwägen und zu entscheiden. Diese Entscheidungshoheit muss innerhalb des Beteiligungsverfahrens gewahrt und den Bürgerinnen und Bürgern am Anfang des Prozesses kommuniziert werden. Entscheidungen zu Einzelgrundstücken werden von den Eigentümern auf Basis der entwickelten Ziele getroffen. Die aktive Einbindung von privaten Eigentümern zentraler Grundstücke ist deshalb Teil des Beteiligungsprozesses.



Skizze zur fachlichen Bearbeitung: Neben einer allgemeinen städtebaulichen Analyse und der Formulierung von Strategien zur Stärkung der Innenstadt werden Lösungen zu zentralen Einzelgrundstücken entwickelt. Begleitet wird die städtebauliche Arbeit von Fachleuten aus dem Bereich Einzelhandel und Verkehr.

PROJEKTABLAUF

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurden in vier offenen Bürgerterminen die zentralen Themen der Innenstadtentwicklung bearbeitet. Neben den offiziellen Terminen im Beteiligungsprozess wurden die Themen der Stadtentwicklung auch von verschiedenen Gremien und Gruppierungen der Stadt in ihren Veranstaltungen vorgestellt und diskutiert. Diese große Präsenz des Themas in der Stadt regte zahlreiche Bürgerinnen und Bürger an, sich an den offenen Bürgerterminen zu beteiligen. Viele Stadträte nutzten den offenen Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern auf den Terminen. Die Informationen im Internet wurden zahlreich abgerufen. Dadurch war es möglich, die Inhalte der Termine von der Analysephase über den Abwägungsprozess bis hin zur Klärungsphase aufeinander aufzubauen, eine Grundvoraussetzung für eine konstruktive Zusammenarbeit.

Neben den offenen Bürgerterminen wurden zahlreiche Einzelgespräche mit Eigentümern, dem Gewerbeverband, der Leitung der Stadthalle, der Kinderkrippe und dem Jugendbeirat geführt. In einem Arbeitsgespräch mit Vertretern der verschiedenen Interessengruppen konnten die jeweiligen Ideen und Strategien der verschiedenen Bevölkerungsgruppen gezielt aufeinander abgestimmt werden. In Terminen mit einzelnen Bauwerbern wurden laufende Projekte in den Planungsprozess eingebunden und hinsichtlich der Zielsetzungen optimiert.

Expertenrunden mit Fachleuten der Bereiche Verkehr, Einzelhandel sowie Stadt- und Freiraumplanung waren fester Bestandteil des gesamten Planungsablaufes. Hier wurden Strategien geprüft und Konsequenzen möglicher Entscheidungen aufgezeigt.

Der Stadtrat wurde regelmäßig über den aktuellen Arbeitsstand des Prozesses informiert. In separaten, fachlich begleiteten Arbeitsterminen konnten die Fraktionen ihre Positionen zur Innenstadtentwicklung überprüfen. In zwei Klausurtagungen erarbeitete sich der Stadtrat konsensfähige Ziele. Mit dem einstimmigen Beschluss des Stadtrats im Frühjahr 2013 zu den Zielen des Masterplans wurde der Beteiligungsprozess im Frühjahr 2013 abgeschlossen.



Beteiligungsprozesse





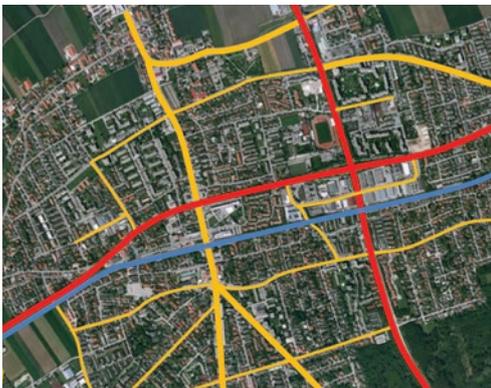
Stadtkarte Germering



Skizze Stadtcomic zum Stadtaufbau



Überlagerung Stadtcomic mit Handelsstandorten in Germering



Skizze zum Verkehrsnetz

1. SCHRITT - ANALYSE

In der Analysephase werden zunächst die Einschätzung der Fachleute und das Wissen der Beteiligten vor Ort zusammengetragen. Die Ausgangssituation wird in leicht verständlichen Karten und Texten hinsichtlich Baustruktur, öffentlichen Räumen, Verkehr und innerstädtischen Nutzungen wie z.B. Wohnen oder Handel dargestellt. Bei einem offenen Bürgertermin und in verschiedenen Arbeitsrunden mit Vertretern der Interessengruppen und den Fraktionen werden die erarbeiteten Grundlagen zur Germeringer Innenstadt ergänzt bzw. korrigiert.

Die Bürgerinnen und Bürger verfügen über ein breites „Erfahrungswissen“ zu ihrer Stadt und wissen, was sich im täglichen Leben bewährt hat bzw. wo Mängel und Schwierigkeiten auftreten. Da sich die Erfahrungen je nach Alter, Lebensabschnitt und Aktionsfeld unterscheiden ist es notwendig, Ansprechpartner aus den verschiedenen Interessengruppen zu beteiligen. Die unterschiedlichen Positionen und widersprüchlichen Einschätzungen werden wertfrei gegenübergestellt. So kann die gesamte Bandbreite aller möglichen Betrachtungsweisen herausgearbeitet werden.

Im Rahmen der Analyse werden die Handlungsspielräume für künftige Entscheidungen aufgezeigt. Das gemeinsame Klären der Ausgangslage ist eine wichtige Voraussetzung, um in späteren Arbeitsschritten gemeinsame Ziele zu entwickeln.

THEMEN ZUR INNENSTADTENTWICKLUNG GERMERING

Der Aufbau der Stadt Germering entspricht nicht dem einer „traditionellen europäischen“ Stadt. Im zentralen Stadtbereich findet sich nur eine geringe Konzentration an innenstadtrelevanten Nutzungen. In der baulichen Struktur ist die Innenstadt wenig ablesbar, da sich bauliche Dichte, Baustil und Bauzeit der innerstädtischen Lagen kaum von den angrenzenden Wohngebieten unterscheiden.

Der zentrale Einkaufsbereich von Germering ist mit einer Gesamtlänge von einem Kilometer für Fußgänger sehr lang. An einigen Stellen wird die Handelslage unterbrochen und eine zu beiden Seiten der Straße verlaufende Ladenpassage findet sich nur in Teilen der Einkaufsstraße. Die Nutzung des Pkws hat damit für das Einkaufen in der Innenstadt eine hohe Wichtigkeit.

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

Großes Potential für die Innenstadtentwicklung bietet die unbebaute Fläche im Vorfeld der Stadthalle. Die Fläche wird heute als Grünfläche und für den Wochenmarkt genutzt. Der innerstädtische S-Bahn-Haltepunkt weist eine hohe Besucherfrequenz auf. Sein Umfeld bietet Potential zur Ausbildung eines belebten innerstädtischen Bereiches.

2. SCHRITT - KLÄRUNG UND AUSDIFFERENZIERUNG

Aus der Analyse werden wichtige Handlungsschwerpunkte zur weiteren Bearbeitung entwickelt. Einzelne Arbeitsfelder können zu Schlüsselthemen der städtebaulichen Entwicklung werden, da sie die gesamte Innenstadt betreffen. Die Bearbeitung dieser Themen kann zu einer neuen Dynamik in der Stadtentwicklung führen.

In Germering werden fünf zentrale Themen der Innenstadt bearbeitet:

Der grundsätzliche Umgang mit dem hohen Pkw-Verkehrsaufkommen in der Innenstadt bei Berücksichtigung der Gesamtsituation.

Das Erarbeiten von Strategien zur Aufwertung des sehr langgestreckten Einkaufsbereichs entlang der Unteren Bahnhofstraße / Otto-Wagner-Straße.

Das Formulieren von Zielen zur Entwicklung des Bereiches an der Stadthalle.

Das Entwickeln von Möglichkeiten zur Aufwertung des Bereiches im Umfeld des innerstädtischen S-Bahnhofs.

Das Aufzeigen von Konzepten zur Aufwertung des innerstädtischen Straßenplatzes „Kleiner Stachus“.

In einer Bürgerwerkstatt, einem Bürgertermin sowie im Rahmen eines Klausurtages des Stadtrates werden diese Themenfelder bearbeitet. Unterschiedliche Szenarien zur Herangehensweise werden dargestellt, die Auswirkung möglicher Entscheidungen aufgezeigt. Im intensiven Austausch können die Bürgerinnen und Bürger und die Stadträte verschiedene Positionen „durchspielen“. In vielen Fragen wird klar, dass ein genaues Hinschauen nötig ist, damit die verschiedenen Belange und Anforderungen miteinander vereinbart werden können. „Extrempositionen“ realisieren sich im Gespräch, tragfähige Lösungsansätze können gefunden werden.

Begleitet werden die Termine durch Fachleute aus den Bereichen Verkehr, Handel sowie Stadt- und Freiraumplanung. Ihre Aufgabe besteht darin, die komplexen Sachverhalte in einer für Laien verständlichen Form darzustellen und im Gespräch auf Abhängigkeiten und Auswirkungen einzelner Ideen und Vorschläge hinzuweisen.



Stadtstrukturen in Germering

ARBEITSFELDER ZUR ENTWICKLUNG DER INNENSTADT

ARBEITSFELD „VERKEHR“

Durch das gleichmäßige Straßennetz mit ähnlich breiten Straßenquerschnitten sind alle Bereiche der Stadt Germering gut mit dem Pkw erreichbar. Die Verkehrsbelastung auf der Unteren Bahnhofstraße als zentraler Einkaufsstraße ist mit 12.000 Fahrten / Tag sehr hoch. Germering weist ein durchgängiges innerörtliches Straßennetz mit ähnlich breiten Straßenquerschnitten auf. Grundsätzlich wäre es in Germering möglich, den Verkehr um die Innenstadt herumzuleiten. Die damit verbundene erhöhte Verkehrsbelastung angrenzender Wohnstraßen wurde von den Bürgern und den politischen Vertretern als nicht zielführend eingeschätzt. Es wird vielmehr vereinbart, Lösungen für eine hochwertige Innenstadt zu finden, die mit der bestehenden Verkehrsführung gelingt.

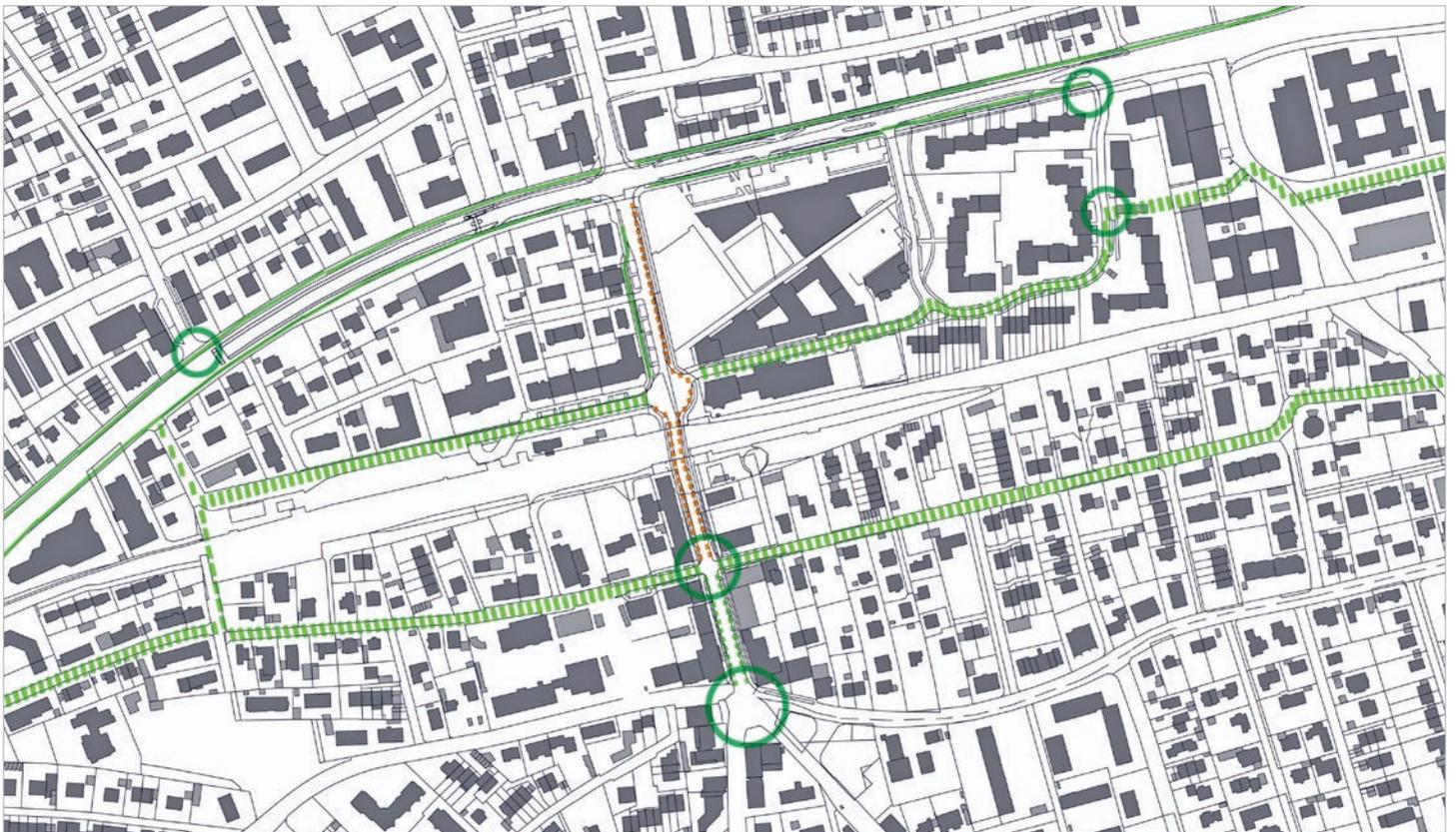


Mit zwei S-Bahn-Haltestellen, davon eine in direkter Innenstadtlage, ist die Stadt gut an den ÖPNV der Metropole München angebunden. Eine Stärkung des ÖPNV, z.B. durch eine neue Buslinie entlang der Einkaufsstraße, soll die Mobilität ohne Auto stärken.

Ein weiteres vorrangiges Ziel ist die Stärkung des Radverkehrs. Erster Schritt ist der Ausbau und die Vereinheitlichung des Radwegenetzes. Bei Straßenbaumaßnahmen soll vor allem in den Einkaufsstraßen konsequent der Fuß- und Radverkehr verbessert werden. Dabei spielt die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit eine zentrale Rolle.

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

Skizze unten: Ausbau des Radwegenetzes in der Innenstadt

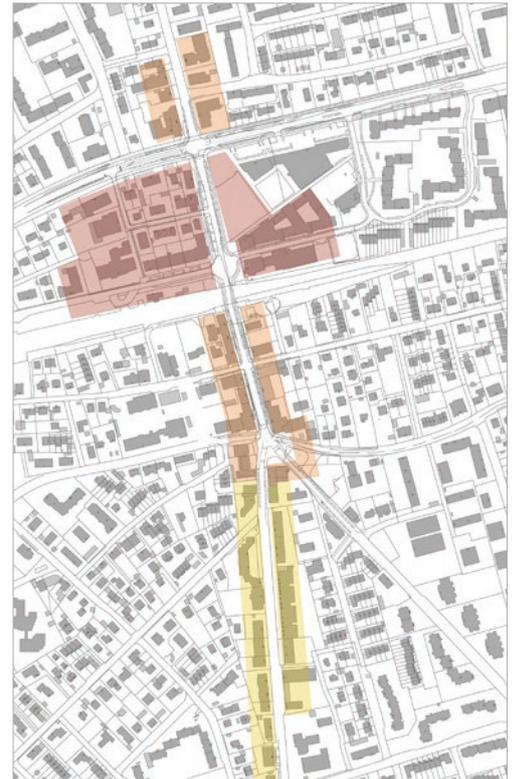


ARBEITSFELD „ZENTRALE EINKAUFSTRASSE“

Der zentrale Einkaufsbereich in Germering erstreckt sich über eine Länge von einem Kilometer in Nord-Süd-Richtung. Die Verkehrsbelastung auf den Straßen ist hoch. Für Fußgänger ist die Einkaufsstraße wenig attraktiv, da die Fußwege zum Teil schmal und das Queren der Straße schwierig sind. An mehreren Stellen wird die Handelslage unterbrochen. Eine beidseitige Ladenpassage ist nur in Teilabschnitten vorhanden. Die Gebäude entlang der Einkaufsstraßen sind aus den 80er und 90er Jahren und unterscheiden sich in Baudichte und Ausbildung nur wenig von den angrenzenden Wohngebieten. Eine städtebauliche Markanz des zentralen Bereiches ist somit wenig ausgebildet.

Um das Stadtzentrum besser ablesbar zu gestalten, soll der Straßenbereich entlang der zentralen Handelslage als eine „Promenade“ ausgebildet werden. Der öffentliche Raum soll sich u.a. über einheitlich gestaltete Beläge sowie Beleuchtungs- und Ausstattungselemente deutlicher von den angrenzenden Wohngebieten unterscheiden. Vorhandene Plätze und Straßenaufweitungen werden in das Gesamtkonzept der Einkaufsstraße einbezogen. Entsprechend ihrer Lage und Raumqualität werden ihnen unterschiedliche innerstädtische Nutzungen zugeordnet. So entsteht die „Promenade“ mit angelagerten Plätzen und kleinere Aufenthaltsbereiche, die die lange Einkaufsstraße in einzelne Abschnitte gliedern.

Nach Einschätzung der Bürgerinnen und Bürger wird die Einkaufsstraße auch in Zukunft als Verkehrsstraße genutzt werden. Auch der Großteil der Stellplätze vor den Läden soll erhalten werden. Die Straße soll in ihrer Ausgestaltung jedoch stärker auf die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern ausgerichtet werden. Dies beinhaltet sowohl eine Aufweitung der fußläufigen Flächen und eine konsequente Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit in den zentralen Bereichen.



Skizze Innerstädtischen Handelslagen: rot - Ergänzung großflächigen Handel, orange - Ergänzung kleinflächigen Handel, gelb - Sicherung des Bestandes



Skizze: Die Einkaufspromenade als Abfolge von Plätzen und Aufenthaltsbereichen entlang der langen Einkaufsstraße



Abb. oben: Räumliche Situation Bestand, Konzept zur Ausbildung des Verkehrsknotens

ARBEITSFELD „STRASSENPLATZ KLEINER STACHUS“

Erster Baustein in der Neugestaltung der Einkaufsstraße stellt der Umbau des „Kleinen Stachus“ als wichtigen Platz der Germeringer Innenstadt dar. Als fünfarmiger Knotenpunkt bildet die Straßenführung auf dem Platz einen prägnanten Stern und beansprucht derzeit große Flächen für die Fahrbahnen. Die Optimierung des Verkehrsknotens soll zum einen den Fuß- und Radverkehr stärken sowie die Aufenthaltsqualität erhöhen und zum anderen die Verkehrssituation für Pkws nicht erheblich verschlechtern.

Über die Verschmälerung der Fahrbahnbreiten auf ein Mindestmaß soll der „Kleine Stachus“ als Straßenplatz mit erweiterten Fußgängerbereichen im Vorfeld der Gebäude entwickelt werden. Auf den freien Flächen werden Freischankflächen angestrebt. Durch die bauliche Ergänzung an der östlichen Platzkante mit einem Wohn- und Geschäftshaus soll der Platz seine bisher fehlende räumliche Kante erhalten. Ergänzende Nutzungen von Handel und Gastronomie sollen die Handelslage am „Kleinen Stachus“ stärken.

Die Neugestaltung des „Kleinen Stachus“ wird als erstes Projekt aus dem Masterplan im Stadtrat beschlossen. In einer vertiefenden Studie werden die verschiedenen Möglichkeiten zur Ausbildung des Verkehrsknotens und des Platzes dargestellt und abgewogen. Ein Bebauungsplan für die ergänzenden Gebäude wird erarbeitet. Die Ausgestaltung der Platzfläche wird in einem Wettbewerb entschieden. Die Planung soll zeitnah umgesetzt werden.

Abb. rechts / unten: Wettbewerbsentwurf zum „Kleinen Stachus“



ARBEITSFELD „BEREICH AN DER STADTHALLE“

Das Innenstadtquartier Nordost stellt aufgrund seiner Lage im direkten Anschluss an den S-Bahnhof und der Anordnung der öffentlichen Nutzungen der Stadthalle den zentralen Bereich der Innenstadt dar. Nach Süden bildet die S-Bahn-Trasse eine räumliche Barriere zum angrenzenden Stadtgebiet.

In Folge eines früheren Bürgerbegehrens ist der Bereich vor der Stadthalle bisher nicht bebaut. Diese weite, unbebaute Fläche stellt ein großes Potential für die Entwicklung der Innenstadt dar. Die Freifläche wird als temporärer Veranstaltungsplatz und als Standort des Wochenmarktes genutzt. Im Alltag ist die weitläufige Fläche jedoch eher unbelebt. Die Distanzen zwischen den einzelnen innerstädtischen Nutzungen sind sehr weit. Die entstehenden Entfernungen werden von Fußgängern als nicht angenehm empfunden.

Die Teilnehmer des Beteiligungsverfahrens sind sich einig, dass die Fläche als belebter, zentraler Treffpunkt der Stadt mit Angeboten für alle Generationen ausgestaltet werden soll. Eine bauliche Ergänzung auf der freien Fläche vor der Stadthalle wird bei den Bürgerinnen und Bürgern kontrovers diskutiert. Eine teilweise Bebauung der Fläche wird von Vielen befürwortet. Die Freifläche soll besser gefasst und damit eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Größe, Art und Höhe einer ergänzenden Bebauung wird in den Gesprächen jedoch unterschiedlich bewertet. Es wird vereinbart, dass diese Fragestellung in einer vertiefenden Untersuchung gemeinsam mit den Bürgern erarbeitet werden soll.



Abb. oben: Innenstadtquartier Nordost

Abb. unten: Bereich an der Stadthalle, Bestand





Abb. oben: Umfeld innerstädtischer S-Bahnhof

ARBEITSFELD „UMFELD DES INNERSTÄDTISCHEN S-BAHNHOFS“

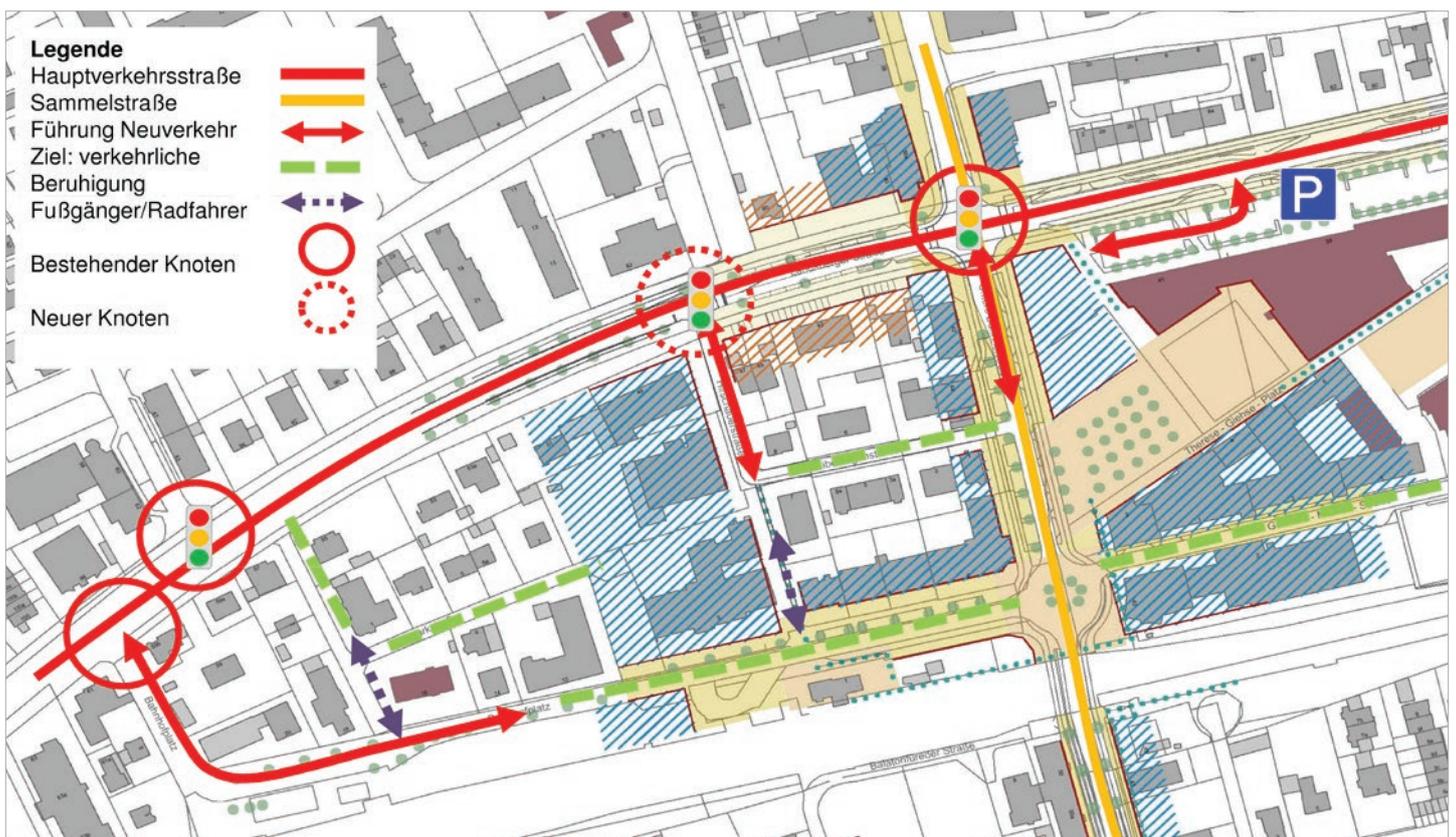
Der S-Bahnhof liegt inmitten der Germeringer Innenstadt und in fußläufiger Nähe zur Stadthalle, dem kulturellen Zentrum der Stadt. Der Bereich wird zu Stoßzeiten stark von Fußgängern frequentiert. Das dichte Nebeneinander von Wohn- und Gewerbenutzung, Gastronomie und Einzelhandel im Umfeld des S-Bahnhofes stellt ein hohes Potential zur Ausbildung eines lebendigen, urbanen Stadtraums dar.

Im Bestand entspricht der Bereich diesem Potential nur in Teilen. Östlich des Bahnhofs befindet sich eine ungenutzte Fläche auf Höhe der Gleise. Westlich des Bahnhofs endet die Straße ohne räumlichen Abschluss mit dem Park&Ride Platz. Die Ausgestaltung des direkten Bahnhofsumfeldes ist funktional gelöst, weist aber wenig gestalterische Qualitäten auf. Bestehende Einzelhandelsangebote sind kleinräumig und nur vereinzelt zu finden. Trotz der unmittelbaren Nähe an leistungsstarke Verkehrsstraßen ist der Bereich verkehrlich nur ungenügend angebunden.

Ziel der Planung ist es, das noch nicht ausreichend genutzte Umfeld des S-Bahnhofes zu einem hochwertigen innerstädtischen Bereich auszubilden. Neben der Aufwertung der öffentlichen Räume ist eine bauliche Ergänzung erforderlich, um stadträumlich wichtige Kanten und Wegeachsen auszubilden. Im Quartier sollen zusätzliche innerstädtische Nutzungen ergänzt werden. Eine An siedlung eines größeren Einzelhandelbetriebes wäre wünschenswert. Hierfür wird eine verbesserte Anbindung des Areals an die Landsberger Straße erforderlich.

Der S-Bahnhof soll verstärkt als Umschlagplatz der unterschiedlichen Verkehrsmittel dienen. Das vorhandene Stellplatzangebot für Pkw und Fahrräder soll erhalten bzw. optimiert werden. Über eine neue Wegeverbindung soll eine attraktive Fußwegeverbindung vom Bahnhof zur Stadtmitte geschaffen werden.

Skizze unten: Ergänzung der Verkehrsanbindung zur Entwicklung des Bereichs am S-Bahnhof

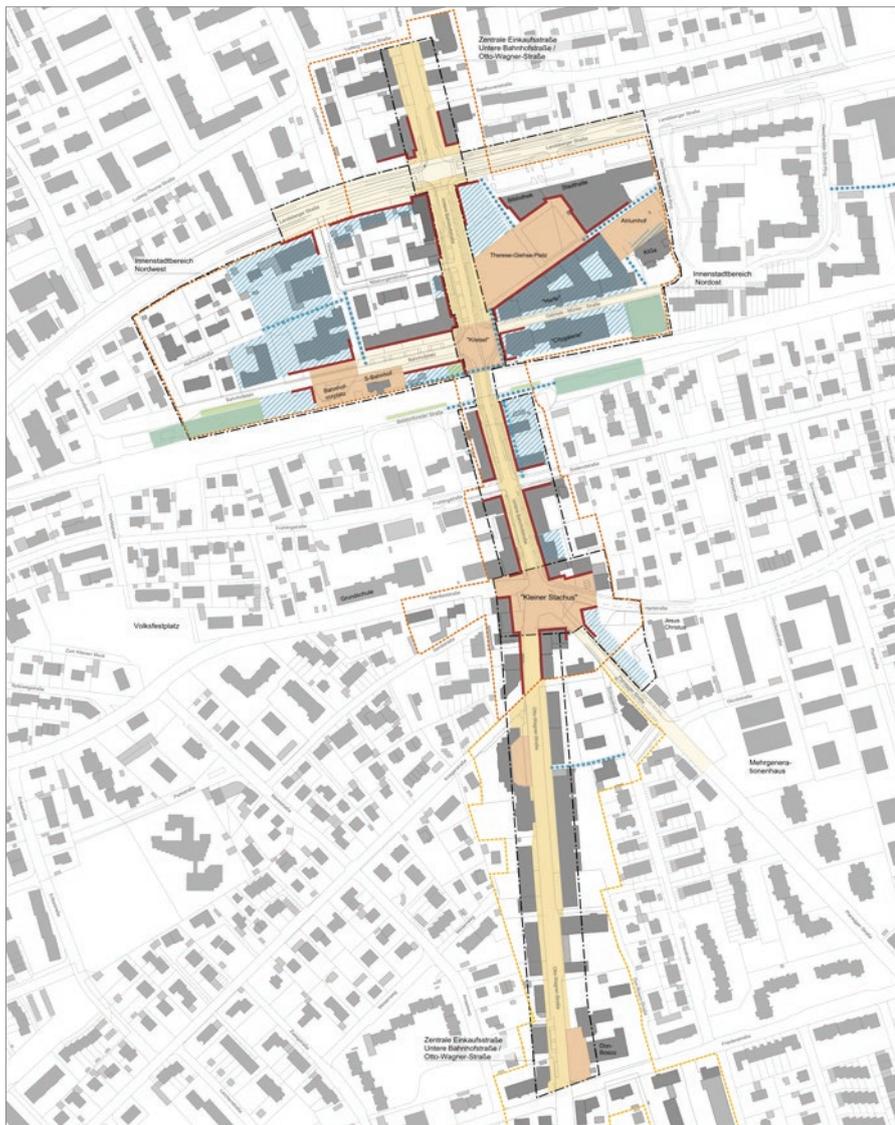


3. SCHRITT - ABWÄGUNG

Die gemeinsam erarbeiteten Ziele und Maßnahmen werden im Masterplan zusammengefasst und dienen als Entscheidungsgrundlage für zukünftige Projekte und Vorhaben. Der Masterplan wird zu einem kraftvollen Instrument der Stadtentwicklung, wenn er von den Stadträten und der Verwaltung sowohl als Grundlage bei Einzelvorhaben wie auch für grundsätzliche Weichenstellungen genutzt wird.

Deshalb ist es erforderlich, dass die im Masterplan formulierten Ziele auf einer großen Mehrheit in der Stadt basieren. Ziele, die keine eindeutige Mehrheit haben, werden als fachliche Empfehlung formuliert. Bleiben große Meinungsverschiedenheiten in einzelnen Themen bestehen, ist mitunter eine vertiefende Untersuchung notwendig, um eine letztendliche Einschätzung vorzunehmen zu können. Hier werden Arbeitsaufträge zur genaueren Betrachtung in den Masterplan aufgenommen.

Da sich Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung laufend ändern, wird es in regelmäßigen Abständen erforderlich, den Masterplan auf seine Aktualität zu überprüfen. Hierbei wird dargestellt, welche Ziele im Rahmen der Stadtentwicklung voran gebracht wurden. Dies bietet den Bürgern die Möglichkeit abzufragen, in welcher Weise Entscheidungen des Stadtrat und der Verwaltung im „laufenden Tagesgeschäft“ den gemeinsam getroffenen Zielen entsprechen.



-  Bereiche der Innenstadt
-  Zentraler Versorgungsbereich
-  Innerstädtischer Ergänzungsbereich
-  Einkaufsstraße in der Innenstadt
-  Plätze und öffentliche Freiflächen in der Innenstadt
-  Straßenzüge mit Potential zur Aufwertung der Innenstadt
-  Aufwertung der Innenstadt durch bauliche Entwicklung
-  Wichtige bauliche Kanten
-  Pkw-Stellplatzfläche mit der Möglichkeit zur Erweiterung
-  Fahrrad-Stellplatzfläche mit der Möglichkeit zur Erweiterung
-  Fußwegeverbindung neu
-  Fußwegeverbindung Bestand

Masterplan Germeringer Innenstadt

RESÜMEE

Die Stadt Germering bietet gute Potentiale zur Ausbildung einer belebten und urban geprägten Innenstadt. Sie ist eine moderne und kontrastreiche Stadt, die nicht den Bildern von historisch geprägten Innenstädten entspricht. Dementsprechend müssen die Ziele zur Stadtentwicklung auf die bestehende Stadtstruktur ausgerichtet sein.

Wichtige Schwerpunkte der Bearbeitung sind die Aufwertung der zentral gelegenen öffentlichen Räume und die Verbesserung der Handelslage. Die Ausbildung und Stärkung eines flexiblen und differenzierten Mobilitätssystems, das den Pkw einschließt, aber nicht als wichtigsten Baustein wertet, ermöglicht die Ausrichtung der Straßenräume hin zu vielseitig nutzbaren Aufenthaltsbereichen.

Der Planungs- und Beteiligungsprozess zum Masterplan Innenstadt wurde fachlich geführt. Arbeitstermine mit Bürgerinnen und Bürgern und Stadtrat wurden von einem interdisziplinären Team begleitet. Gesprächsergebnisse wurden in fachlichen Studien bearbeitet, die Ergebnisse laufend in den Gesamtprozess eingefügt. In diesem fortlaufenden Austausch mit den Beteiligten konnten Fragestellungen differenziert betrachtet und abgewogen werden. Auch widersprüchliche Ziele und politisch kontroverse Themen konnten auf dieser Basis behandelt werden.

Die Lage von Germering in der Metropolregion München bedingt eine große Dynamik in der Stadt. Dies stellt eine große Chance für die Stadt dar, wenn es gelingt, einzelne Vorhaben und Projekte auf eine gemeinsame Stadtentwicklung auszurichten. Der Erfolg der gemeinsamen Arbeit zeigt sich in Germering in der Vielzahl an Einzelprojekten und Maßnahmen, die mit dem Masterplan formuliert wurden. Mit der Umsetzung erster Maßnahmen wurde bereits im Planungsverlauf begonnen. Zur langfristigen Sicherung und Koordination der städtebaulichen Maßnahmen und der Verbesserung der Einzelhandelsstruktur ist ein Stadtmarketing in Aufbau.



IMPRESSUM

Auftraggeber

Große Kreisstadt Germering

Zeitraum

2011 bis 2013

Planung

Planungsbüro Skorka, Neuried

Martina Schneider stadt-raum-planung, München

TRANSVER GmbH, München (Verkehrsberatung)

Büro für Standort-, Markt- und Regionalanalyse, Augsburg (Einzelhandelsuntersuchung)

Betreuung

Regierung von Oberbayern

Sachgebiet 34 Städtebau

Förderung

Oberste Baubehörde im

Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr

Kurzdokumentation Neuauflage 2014

