



Integriertes städtebauliches
Entwicklungskonzept ISEK
Gemeinde Gauting



Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept ISEK
Gemeinde Gauting

September 2019

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept ISEK Gemeinde Gauting

| | |
|--|-----|
| Ausgangssituation | |
| Anlass und Aufgabe | 6 |
| Verfahren und Vorgehensweise | 7 |
| Abgrenzung Untersuchungsgebiet | 9 |
| Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen | |
| Historische Siedlungsentwicklung | 10 |
| Lage im Raum und regionalplanerische Einordnung | 12 |
| Demografische Entwicklung, Wirtschaft und Arbeit | 16 |
| Region, Gemeinde und Ortsteile - Vernetzung und Entwicklung | 20 |
| Planungsrechtliche Vorgaben - Flächennutzungsplan und Bebauungspläne | 21 |
| Laufende und abgeschlossene Untersuchungen der Jahre 1998 bis 2016 | 25 |
| Bestandsaufnahme | |
| Grünflächen | 48 |
| Öffentlicher Raum | 50 |
| Art der baulichen Nutzung | 52 |
| Eigentumsverhältnisse | 56 |
| Wertvolle historische Gebäude und Bodendenkmäler | 58 |
| Verkehr | 62 |
| Barrieren und Hindernisse | 66 |
| Städtebauliche Analyse und Bewertung | |
| Städtebauliche und strukturelle Stärken und Qualitäten | 68 |
| Städtebauliche und strukturelle Schwächen und Mängel | 72 |
| Sanierungsziele und Entwicklungspotentiale | 76 |
| Handlungskonzept | |
| Handlungsfeld Verkehr und Erschließung | 80 |
| Handlungsfeld Städtebau öffentlicher Raum Grünraum | 82 |
| Handlungsfeld Nutzungsstruktur | 84 |
| Handlungsfeld Barrierefreiheit | 86 |
| Handlungsfeld Energie und Klimaschutz | 88 |
| Ziele und Leitlinien | |
| Leitlinien zur Ortsentwicklung | 90 |
| Rahmenplan mit Projektskizzen | |
| Rahmenplan Ortsmitte | 96 |
| Konzeptidee Morphologie und Dichte | 102 |
| Projektskizze Bahnhofstraße | 104 |
| Projektskizzen Umfeld Bahnhof | 108 |
| Maßnahmenkonzept | |
| Maßnahmenplan | 112 |
| Maßnahmen und Ziele | 114 |
| Zeitlicher Ablauf mit Kostenschätzung | 116 |
| Ausblick | |
| Quellen Impressum | 118 |

Ausgangssituation

Anlass und Aufgabe

Die Gemeinde Gauting hat in den vergangenen Jahren zahlreiche städtebauliche Einzeluntersuchungen, zum Teil eingebettet in die Städtebauförderung, durchgeführt. Diese Untersuchungen wurden jeweils Schwerpunkten in der Ortsentwicklung zugeordnet und haben einzelne Problemstellen betrachtet. Teilweise sind diese Untersuchungen bereits sehr weit fortgeschritten gewesen, wie z.B. die Untersuchung zur Neuordnung der Park + Ride Situation mit Busbahnhof am S-Bahnhof. Allerdings wurden keine städtebaulichen Maßnahmen in den letzten Jahren, aufbauend auf diesen Untersuchungen, umgesetzt.

Die grundlegenden Mängel sind weiterhin vorhanden – insbesondere hat der Verkehrsfluss innerörtlich weiterhin deutlich zugenommen und schafft damit wesentliche Probleme. Die Gemeinde Gauting hat deshalb im Rahmen der Städtebauförderung 2015 die Aufnahme in ein neues Programm beantragt. Inzwischen ist die Gemeinde Gauting im Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren – Leben findet Innenstadt“ aufgenommen.

Dafür sollten im Rahmen der Erarbeitung dieses städtebaulichen Entwicklungskonzepts für den innerörtlichen Bereich, vor allem die bisher vorliegenden Untersuchungen sichtbar gemacht werden und mit diesem Konzept berücksichtigt und fortgeschrieben werden. Um die Ortsumbauprozesse durchführen zu können, muss als Voraussetzung die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes von der Gemeinde Gauting beschlossen werden. Als Grundlage dafür dient das im Anhang erarbeitete städtebauliche Entwicklungskonzept. Dieses ISEK soll einen Orientierungsrahmen für die Gemeinde Gauting und deren Bürgerinnen und Bürger als Grundlage für kommunalpolitische Entscheidungen darstellen. Es fasst mittel- und langfristige Entwicklungsziele zusammen in Bezug auf die Umsetzung differenzierter städtebaulicher Maßnahmen für den Ortsumbauprozess.



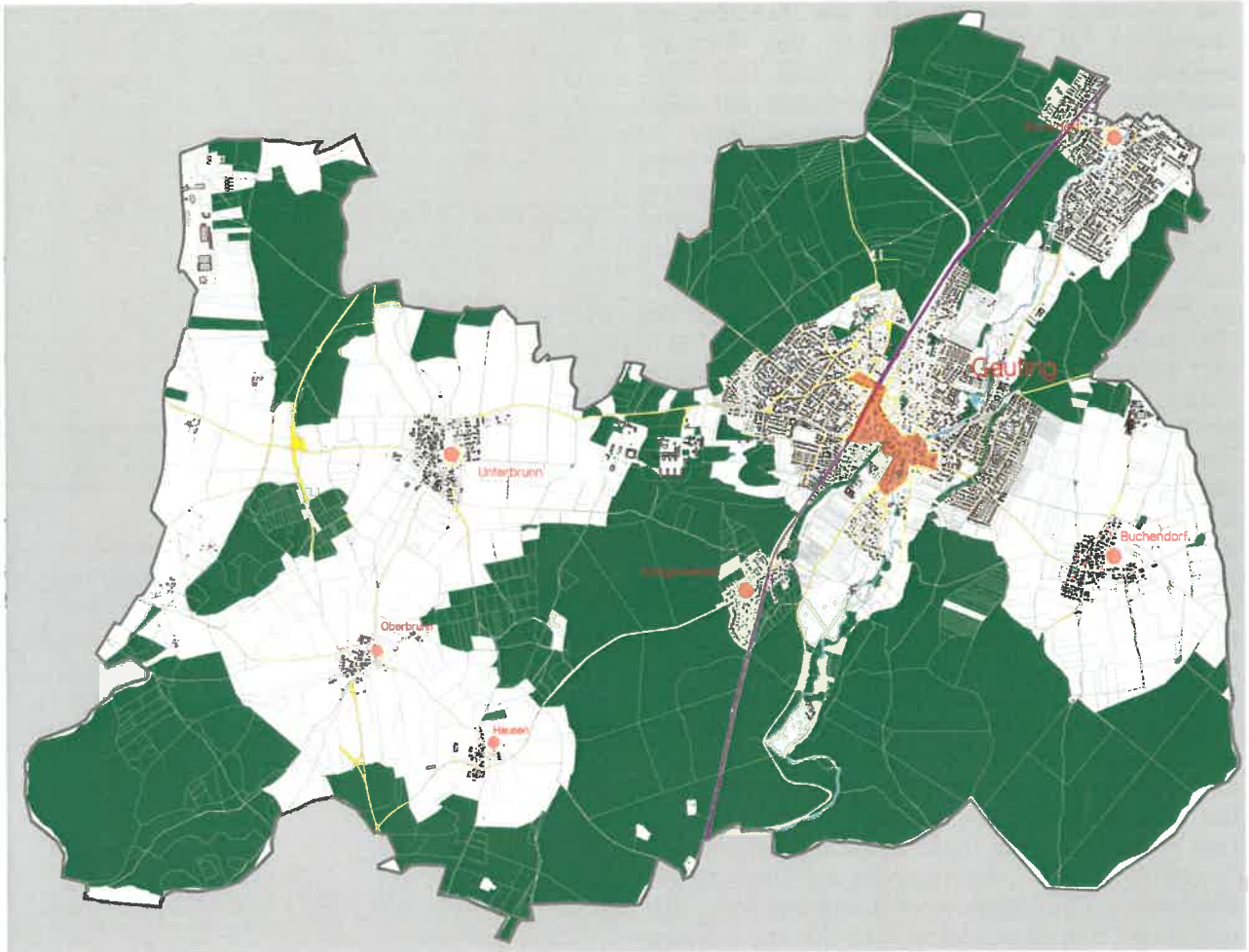
Die Gemeinde Gauting hat die Aufgabe als Grundlage für die Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren – Leben findet Innenstadt“ ein städtebaulich integriertes Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Mit diesen Arbeiten wurde das Büro Claudia Schreiber Architektur und Stadtplanung GmbH im Frühjahr 2015 beauftragt. Basis für das städtebaulich integrierte Entwicklungskonzept ISEK stellen zum Einen die bisherigen informellen Planungen der Gemeinde Gauting dar, sowie die Bauleitplanung. Die Gemeinde Gauting hat in den letzten Jahren sowohl zahlreiche Planungen, Einzelstudien und Verkehrskonzepte, als auch ein Leitbild erarbeitet. All diese Unterlagen und Gedanken sollen nicht verloren gehen und sind deshalb mit in das ISEK eingeflossen. Das ISEK wird in Abschnitten erarbeitet. Zunächst werden die Rahmenbedingungen und Planungsvorgaben zusammengetragen. Darauf aufbauend wird eine thematische Bestandsaufnahme erstellt. Im nächsten Schritt werden die Grundlagen analysiert und bewertet. Es werden die strukturellen Mängel wie auch die Qualitäten herausgearbeitet und in einer Karte zusammengeführt. Hieraus ergeben sich die Sanierungsziele, und Entwicklungspotentiale werden aufgezeigt. Im Integrierten Handlungskonzept werden die verschiedenen Zielaussagen in Form eines städtebaulichen Gesamtkonzepts „Rahmenplanung“ miteinander verbunden. Grundlage sind die räumlichen, thematischen Handlungsfelder, die für die künftige städtebauliche Entwicklungen von Bedeutung erscheinen.

Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept definiert Ziele und Maßnahmen zur Sicherung und Stärkung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen. Als Ergebnis ist ein Handlungs- und Maßnahmenprogramm für die weitere Entwicklung aus gestalterischer, funktionaler, ökologischer und ökonomischer Sicht erarbeitet worden, das planerische Entscheidungen begründet und Abhängigkeiten im Gesamtkonzept verdeutlicht.



Ausgangssituation

Abgrenzung Untersuchungsbereich



Aktuelles Gemeindegebiet Gauting mit dazugehörigen Waldgebieten

Die Gemeinde Gauting liegt an der Würm im oberbayerischen Landkreis Starnberg. Die Gesamtgemeinde Gauting besteht aus den Ortsteilen mit dem Hauptort Gauting und den fünf kleineren Ortsteilen Stockdorf im Norden, Buchendorf im Osten, Unterbrunn und Oberbrunn im Westen, sowie Hausen und Königswiesen im Süden. Große Teile des Gemeindegebiets von Gauting bestehen aus Waldflächen. Die Gemeinde bettet sich ca. 20 km südlich von München im Fünfseenland ein. Nachbargemeinden sind im Norden die Gemeinden Krailling und Gilching, im Osten das Gemeindegebiet Neuried, im Süden die Stadt Starnberg, im Westen das Gemeindegebiet Weßling und Seefeld. Die Fläche des gesamten Gemeindegebiets beträgt ca. 55 km². In der Gemeinde leben rd. 21.000 Einwohner, davon 15.500 Einwohner im Hauptort Gauting. Das Untersuchungsgebiet selbst umfasst den

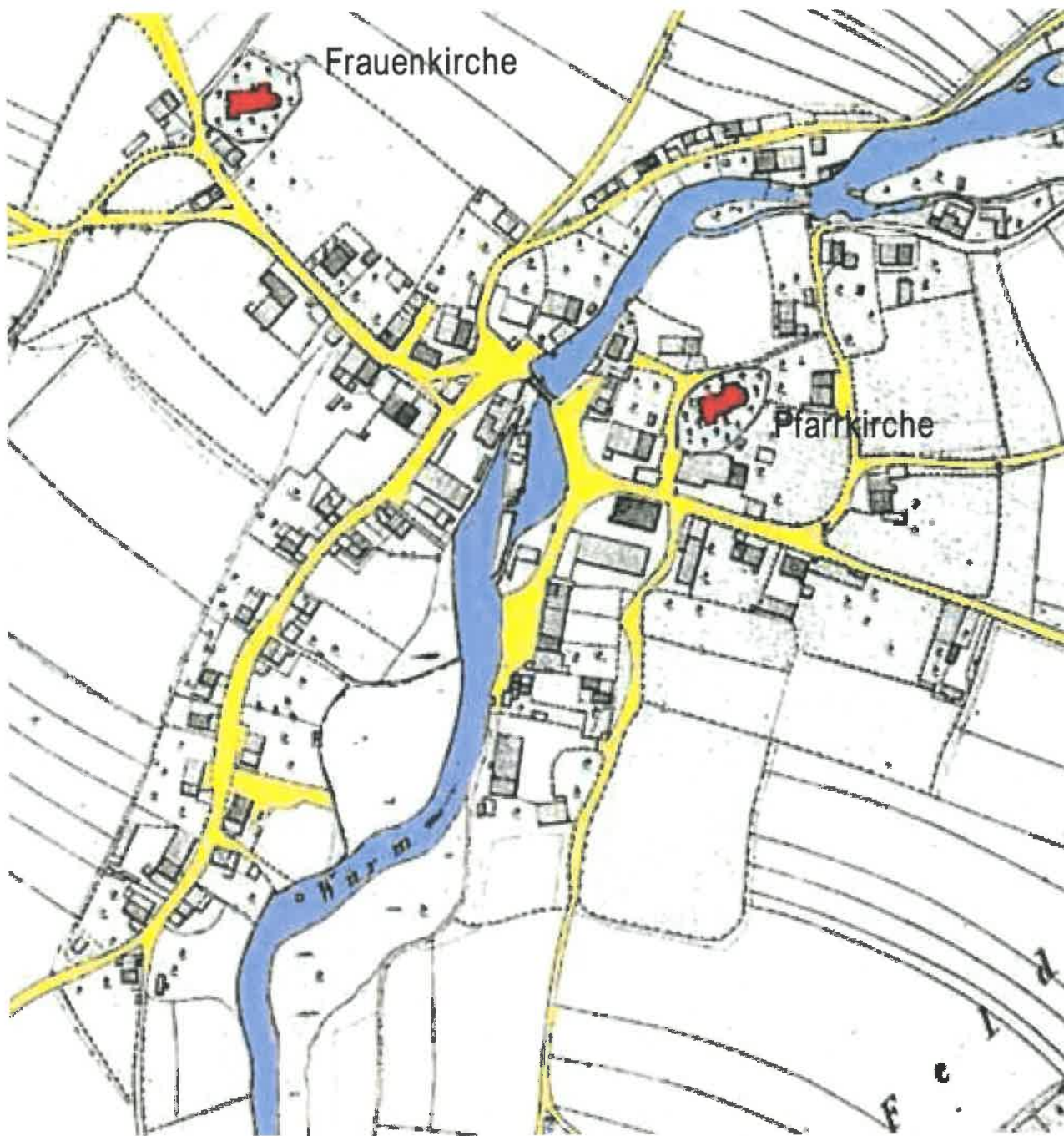
Kernbereich der Ortsmitte von Gauting und zieht sich vom Pippinplatz westlich der Bahnlinie entlang der Bahnhofstraße nach Osten ins Tal zur Würm. Das Untersuchungsgebiet dehnt sich nach Norden und Süden entlang der Starnberger Straße aus und erweitert sich partiell nach Osten bis zur Wegekreuzung der Starnberger Straße. Die Gesamtfläche des Untersuchungsgebiets beträgt ca. 300.000 m². Die Abgrenzung für diese Untersuchung wurde im Vorfeld auf Basis der vorliegenden Untersuchungen mit den jeweiligen Problemfeldern herausgearbeitet. Es umgreift die großen Entwicklungspotentiale im Bereich des Bahnhofs, die großen verkehrlichen Probleme sowohl der Bahnhofstraße, als auch der Starnberger Straße mit den jeweiligen Knotenpunkten, sowie der großen ortsnahen Entwicklungsflächen entlang der Würm.

Der Untersuchungsbereich wird geprägt durch zahlreiche Gemeinbedarfseinrichtungen in der Ortsmitte, die sich als einzelne Bausteine entlang der Bahnhofstraße mit Fortführung über die Würm aufstellen. Darunter befinden sich neben den Kirchen, das Rathaus, der Bahnhof sowie Schulen, das Jugendzentrum und dazugehörige öffentliche Grünflächen entlang der Würm, aber auch im Bereich der Gemeinbedarfseinrichtungen. Begrenzt wird das Untersuchungsgebiet im Nordwesten durch die Achse der S-Bahn. Lediglich der Pipinplatz als Anschluss auf der westlichen Seite der S-Bahn wurde in den Umgriff aufgenommen, da er das Portal zum Eintritt über die Unterführung in die innerörtliche Hauptachse darstellt. Auf der nördlichen Seite wird der Untersuchungsbe- reich durch die ersten bebauten Strukturen entlang der Bahnhofstraße begrenzt. Westlich davon sind die großen Entwicklungspotentiale entlang der Bahn am P+R Parkplatz und der Bereich der ehemaligen Grundschule am Bahnhof einerseits sowie die weitere Querung der Bahnachse als wichtige Verkehrsachse zur Ammerseestraße mit in den Umgriff aufgenommen. Weiter südlich be- grenzt das Schulgrundstück den Umgriff. Dieser zieht sich entlang der Starnberger Straße mit be- gleitender Bebauung bis zur Einmündung Starn- berger Straße / Reismühler Straße. Hier beginnt der Eintritt aus Süden kommend in die innerört- lichen Strukturen und stellt einen wichtigen Knotenpunkt als Einfahrt in den Ort dar. Östlich ist die Würm begleitend zur Starnberger Straße mit einer einzeiligen Grundstücksstruktur mit aufgenom- men. Ganz im Osten ist der Untersuchungsbe- reich abgeschlossen unter Einbindung der Kreuzung Münchener Straße / Buchendorfer Straße. Nördlich schließt sich die Abgrenzung des Um- griffs und schließt die Grünflächen an der Würm mit dem Pfarrweg ein. Innerhalb des Untersu- chungsbereichs liegt relativ in der Mitte angeord- net an der Bahnhofstraße das Rathaus mit den parkartigen Grünflächen. Dahinter anschließend ordnet sich die Grundschule an. Gegenüber an der Bahnhofstraße liegen rückwirkend das Ju- gendzentrum. Etwas weiter nördlich die katholi- sche Pfarrkirche Wallfahrtskirche Unsere Liebe Frau. Am östlichen Ende aufsteigend auf dem Höhenrücken liegt der Bahnhof. Direkt gegen- über vom Bahnhof an der Bahnhofstraße befindet sich die Fläche der ehemaligen Grundschule, die derzeit mit einem Wohn- und Geschäftshaus neu bebaut wird. Weitere Gemeinbedarfseinrich- tungen der Kirchen liegen auf der östlichen Seite der Würm an der Münchener Straße - die katholische Kirche St. Benedikt.

Direkt an der Würm am Knotenpunkt der Starn- berger Straße, Münchener Straße und Bahnhof- straße prägt ein denkmalgeschütztes Gebäude das ehemalige Wohnhaus Georg Lindner, das heute als Elektrizitätswerk genutzt wird, den Ort an der Würm. Die breite Bahnachse durchtrennt den Untersuchungsbereich im Westen auf dem Höhenrücken parallel zur im Tal liegenden Würm am Knotenpunkt der Verkehrsachsen Bahnhof- straße, Starnberger Straße und Münchener Stra- ße. Grünflächenpotentiale entwickeln sich an der Würm. Ein weiterer Grünflächen-Höhenrücken durchzieht das Untersuchungsgebiet im Bereich der abknickenden Ammerseestraße. Wesentliche Dienstleistungen und Einzelhandelsstrukturen ordnen sich im Untersuchungsbereich entlang der Erschließungsstraßen sowohl der Bahnhof- straße, der Starnberger Straße, als auch der Münchner Straße, an. Angrenzend an den Unter- suchungsbereich entwickeln sich die hochwertigen Wohnstandorte.

Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

Historische Siedlungsentwicklung



Gemeinde Gauting um 1850 mit ca. 500 Einwohnern



Das Gemeindegebiet Gauting gehört zu bedeutenden Siedlungsflächen in der Geschichte im Verdichtungsraum des Stadt-/Umlandbereichs München. Es gibt Hinweise auf ländliches Leben seit der Würmeiszeit vor etwa 100.000 bis 10.000 Jahren v.Chr. Hier hat sich die Würm ihren Weg gesucht und das Würmtal herausgebildet. Parallel zu dieser Topografie bestand seither eine für den Menschen nutzbare Verkehrsachse, die auch heute noch die wesentliche Erschließung des Ortes Gauting darstellt. Hier haben sich an diesem Talraum an den aufsteigenden Hängen Menschen angesiedelt.

Die Moränenlandschaft des Voralpenlandes prägt die topografische und landschaftliche Situation Gautings. Von besonderer Bedeutung ist das Mühlthal, ein bis zu 60 m tiefes Durchbruchstal der Würm durch die Endmoränen der jüngsten Eiszeit der sog. Würmeiszeit. Das Grubmühler Feld nördlich von Gauting ist eine landschaftlich reizvolle Würmaue zwischen alten Moränenrücken der Risseiszeit mit deutlichen Terrassenbildungen der Würmeiszeit.

Die Viereckschanze von Buchendorf ist eine der besterhaltenen keltischen Wallanlagen Süddeutschlands ca. 500 v.Chr., römischer Verwaltungssitz ab 50 n. Chr. bis ins 4. Jahrhundert am Schnittpunkt zweier römischer Fernstraßen (von Westen über Augsburg nach Salzburg auf den Balkan und von Südgallien über Italien nach Kempten bis zur Donau).

Am Ende des 6. Jahrhunderts lebten bajuwarische Siedler den Ort wieder. Im 8. Jahrhundert gehörten Teile des Siedlungsgebiets zum karolingischen Königsgut. Auf Grundlage dieses historischen Hintergrundes hat sich wohl die Sage von der Geburt Karls d.Gr. in der Reismühle entwickelt. Vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert haben die Gautinger Bauern verschiedenen Grundherrn gedient (den Klöstern Andechs, Benediktbeuern, Wessobrunn, dem Hochstift Freising, Adels- und Patrizierfamilien. Ein gutes Drittel wurde zur Herrschaft des Hofmarkschlosses Fußberg gerechnet. Es war im 12. Jahrhundert als kleine Wasserburg zur Verteidigung des Würmtals entstanden. Seit dem 14. Jahrhundert ging der Besitz durch mehrere Hände. Seit 1621 übernahm das Kloster Andechs das Schloss Hofmark und behielt es bis 1803.

1893 erwarb den Besitz Julius Haerlin, der Gründer der Gautinger Papierfabrik und einer der größten Industriellen am Ort. 1981 schließlich kaufte die Gemeinde Gauting Schloss und Park. Über die Jahrhunderte hinweg war Gauting ein Dorf armer Bauern, die um überleben zu können, noch ein Handwerk ausüben mussten. Seltene Gewerbebezüge, wie Glaser, Sattler, Gerber, verhalfen dem Ort zu überregionaler Bedeutung in der Umgebung. Erst die Reform Montgelas brachte den Bauern Eigentum an Grund und Boden und den Landgemeinden Selbstverwaltung. Seit 1818 gehört bereits Stockdorf zu Gauting. Die heutigen Gemeindeteile Buchendorf, Unterbrunn und Oberbrunn mit Hausen, wurden erst im Zuge der Gebietsreform 1978 mit Gauting zur Großgemeinde vereint. Ein bedeutender Anstoß für die Entwicklung erhielt die Gemeinde durch den Bau der Eisenbahnlinie München – Starnberg 1854. Seit 1903 entstand westlich der Bahn die Gautinger Villenkolonie. Bis 1900 hatte sich die Einwohnerzahl mehr als verdoppelt, bis zum Beginn des 2. Weltkriegs stieg sie auf das 8-fache – 1940: 4.700 Einwohner. Aus Bauernland wurde Bauland und das Dorf öffnet sich denen, die sich hier neu niederließen und nun den Charakter des Ortes mit prägten. Nach dem 2. Weltkrieg setzte ein Zustrom von Flüchtlingen aus dem Sudetenland und Schlesien ein. Sie haben einen nicht geringen Anteil an der kulturellen und wirtschaftlichen Entwicklung der Gemeinde Gauting in den letzten 60 Jahren mit getragen. Innerhalb des seit den 70er Jahren stark verdichteten Großraums München ist es Gauting gelungen, seinen eigenständigen Charakter zu bewahren. Das anhaltende Wachstum beweist, dass der Ort seine Anziehungskraft bis heute nicht verloren hat – Arbeit am Ort, gute Infrastruktur im sozialen Bereich und ein bemerkenswertes Kulturangebot – bedienen heute die Bedeutung Gautings über seine Ortsgrenzen hinaus. Das alles eingebettet in die schöne Landschaft des Würmtals.

Ortsteile Gauting, Königswiesen, Stockdorf, Buchendorf, Unterbrunn, Oberbrunn, Hausen

Auszug aus "Willkommen in Gauting - zu Hause im Würmtal" von Bürgerinformation - Gemeinde Gauting, 2015

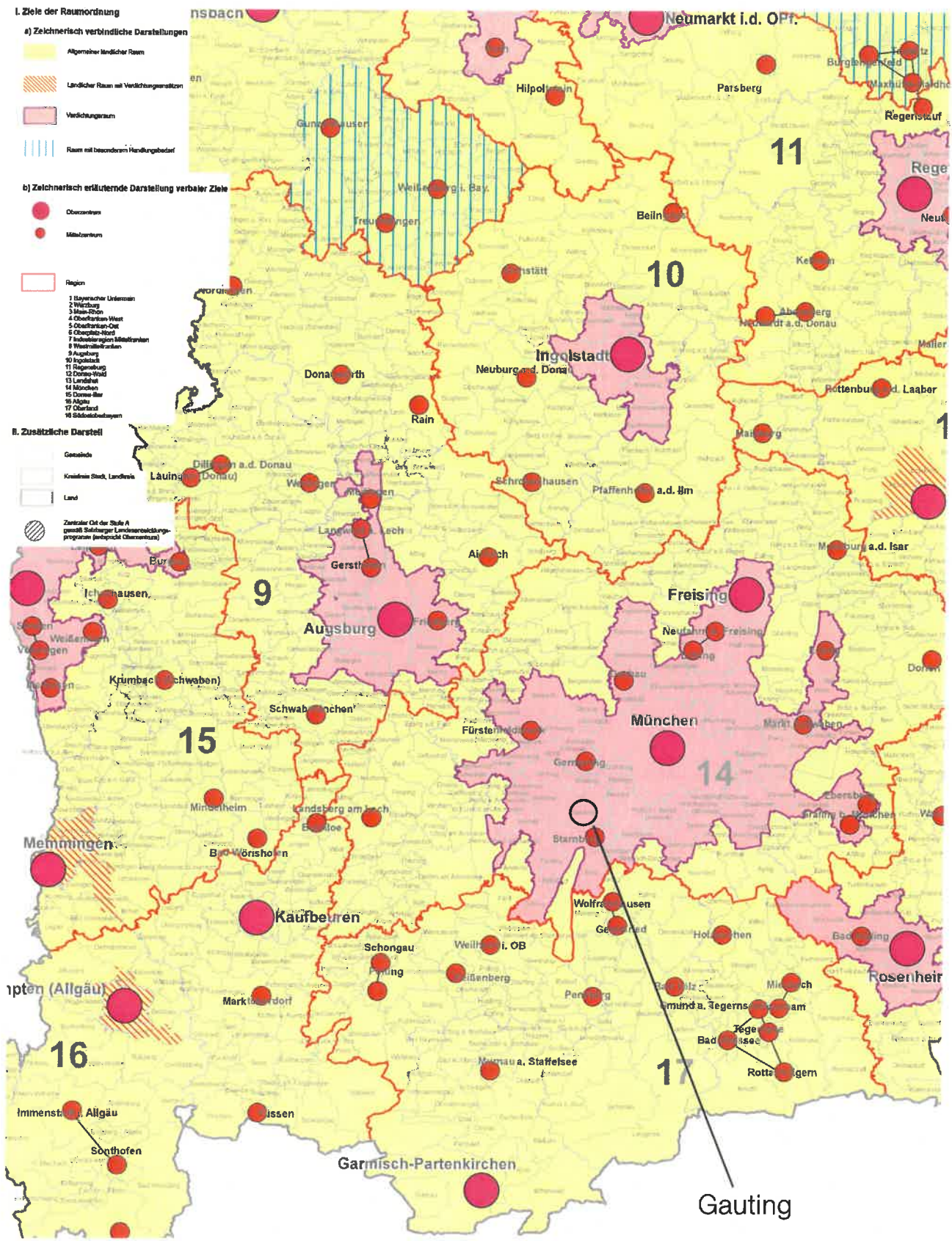
Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

Lage im Raum und regionalplanerische Einordnung

Die Gemeinde Gauting liegt nördlich des Starnberger Sees, eingebettet zwischen den beiden verkehrlichen Achsen der A96 nach Lindau, sowie der A95 nach Garmisch. Am nördlichen Zipfel reißen sich weitere Gemeinden, wie Krailling, Planegg und Gräfelfing auf und gehen in den Strukturen in das Stadtgebiet München über. Direkt westlich an das Gemeindegebiet grenzt der Forstrieder Park an. Das Gemeindegebiet selbst ist ebenfalls von großen Waldflächen überlagert.

Die Gemeinde Gauting gehört zum Landkreis Starnberg im Regierungsbezirk Oberbayern und ist Teil der Region14 – München. Das Gemeindegebiet umfasst eine Fläche von ca. 5550 ha und liegt auf einer Höhe von durchschnittlich 564 m ü.NN. In Gauting und seinen Ortsteilen sind ca. 21.000 Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz gemeldet. Gauting liegt nach dem Regionalplan München, Region 14, im ländlichen Teilraum im Umfeld des großen Verdichtungsraums München und ist als Grundzentrum ausgewiesen. Das nächstgelegene Mittelzentrum ist die Stadt Starnberg. Gauting liegt auf der überregionalen Entwicklungsachse München – Starnberg und gleichzeitig im Stadt- und Umlandbereich des Verdichtungsraums. Das Landesentwicklungsprogramm Bayern nennt folgende Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Stadt- und Umlandbereiche im Verdichtungsraum: *„Die als Grundzentrum eingestuftten Gemeinden sollen darauf hinwirken, dass die Bevölkerung ihres Nahbereichs mit Gütern und Dienstleistungen des Grundbedarfs in zumutbarer Erreichbarkeit versorgt wird.“*

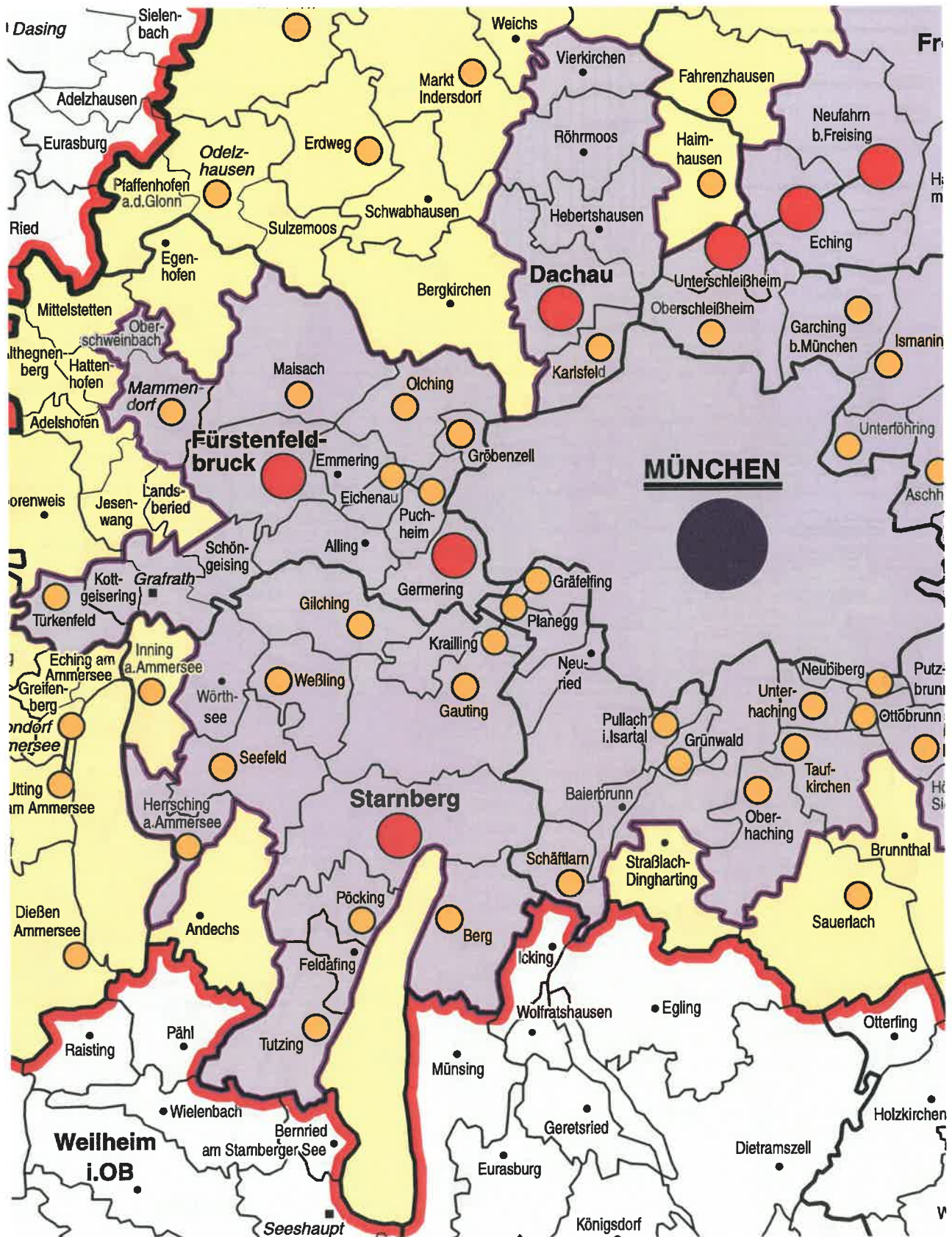
Die Gemeinde liegt direkt auf der großen Entwicklungsachse München – Starnberg – Tutzing – Garmisch-Partenkirchen. Die Entfernung zum Mittelzentrum Starnberg beträgt nur ca. 11 km und 20 km zur Metrople München der Region 14. Die Gemeinde Gauting ist durch den ÖPNV der S-Bahnlinie der S6 sehr gut an die Landeshauptstadt München angebunden. Die S-Bahnlinie 6 bindet direkt über Pasing an die Stammstrecke an.



Karte: Auszug aus der Strukturkarte des Landesentwicklungsprogramms

Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

Lage im Raum und regionalplanerische Einordnung



Karte: Auszug aus dem Regionalplan München (Region 14), Karte 1 Raumstruktur - ohne Maßstab

Karte 1 Raumstruktur

Regionaler Planungsverband München
München, den 25.02.2019

Stefan Schelle
Erster Bürgermeister
Verbandsvorsitzender

Ziele des Regionalplans

- Grundzentrum
- Zentrale Doppelorte sind durch Verbindungslinien gekennzeichnet

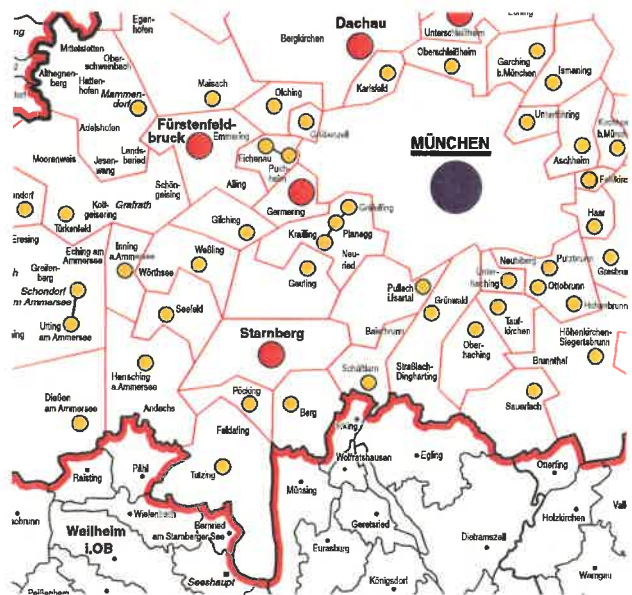
Nachrichtliche Wiedergabe staatlicher Planungsziele (Quelle: Landesentwicklungsprogramm Bayern 2018)

- Metropole
- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Zentrale Doppelorte sind durch Verbindungslinien gekennzeichnet
- Grenze der Region
- Verdichtungsraum
- Allgemeiner ländlicher Raum
- Raum mit besonderem Handlungsbedarf (Einzelgemeinde)

Karte zu A II Z 1

Zentrale Orte und Nahbereiche

- Metropole
- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Zentrale Doppelorte sind durch Verbindungslinien gekennzeichnet
- Grenze der Nahbereiche, schematisch
- Grenze der Region



Karte: Auszug aus dem Regionalplan München (Region 14)

Maßstab 1 : 500 000

Kartengrundlage: Ausschnitt aus der Karte
„Verwaltungsgliederung“, Maßstab 1:500 000,
Stand: 01.01.2015,
herausgegeben von der Regierung von Oberbayern.

Bearbeiter: Regionsbeauftragter für die Region München
Kartographie: Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 24.1
Herausgeber: Regionaler Planungsverband München

Nachdruck und Vervielfältigung (auch auszugsweise) nur mit
Genehmigung des Herausgebers.

Maßstab 1 : 500 000

Kartengrundlage: Ausschnitt aus der Karte
„Verwaltungsgliederung“, Maßstab 1:500 000,
Stand: 01.01.2015,
herausgegeben von der Regierung von Oberbayern.

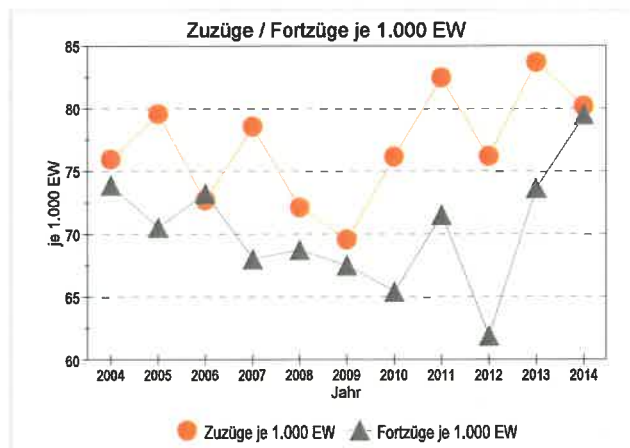
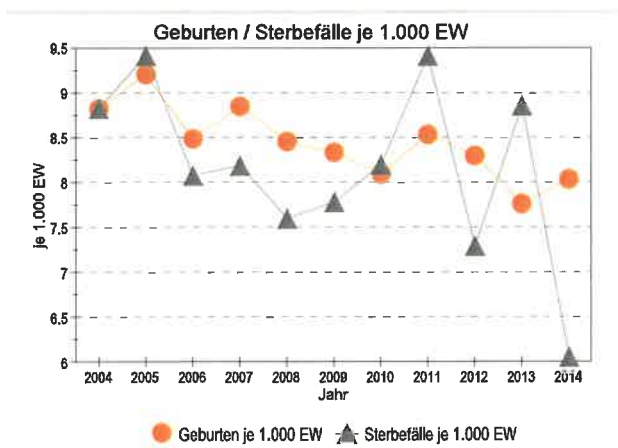
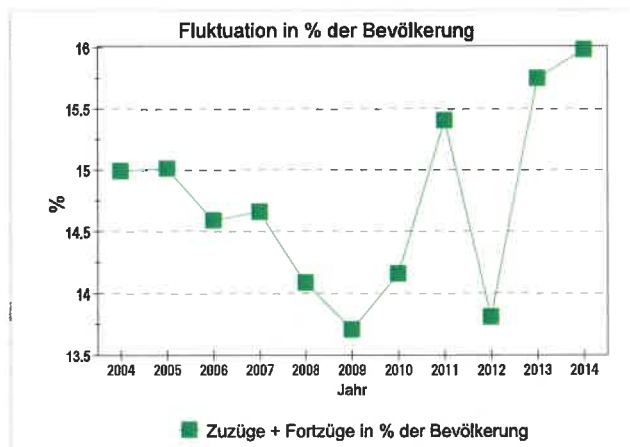
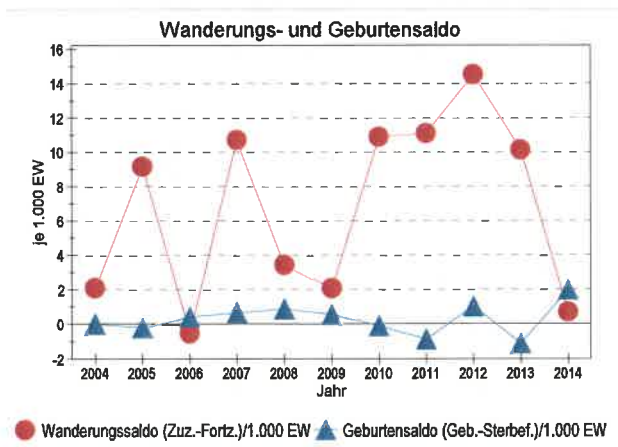
Bearbeiter: Regionsbeauftragter für die Region München
Kartographie: Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 24.1
Herausgeber: Regionaler Planungsverband München

Nachdruck und Vervielfältigung (auch auszugsweise) nur mit
Genehmigung des Herausgebers.

Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

Demografische Entwicklung, Wirtschaft und Arbeit

| Jahr | Bevölkerung zum 31.12. d.J. | | Veränd. gegenüber Vorjahr | darunter weiblich |
|------|-----------------------------|----------------------|---------------------------------|----------------------|
| | insg. | darunter weiblich | | |
| 2004 | 19.265 | 10.116 | 40 | -10 |
| 2005 | 19.437 | 10.179 | 172 | 63 |
| 2006 | 19.435 | 10.201 | -2 | 22 |
| 2007 | 19.656 | 10.305 | 221 | 104 |
| 2008 | 19.741 | 10.335 | 85 | 30 |
| 2009 | 19.792 | 10.312 | 51 | -23 |
| 2010 | 20.005 | 10.433 | 213 | 121 |
| 2011 | 19.448 | 10.154 | -557 | -279 |
| 2012 | 19.758 | 10.289 | 310 | 135 |
| 2013 | 20.097 | 10.429 | 339 | 140 |
| 2014 | 20.158 | 10.445 | 61 | 16 |

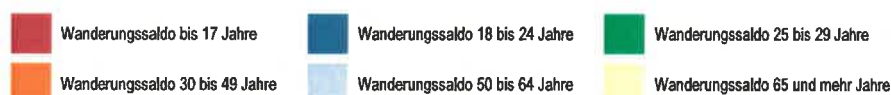
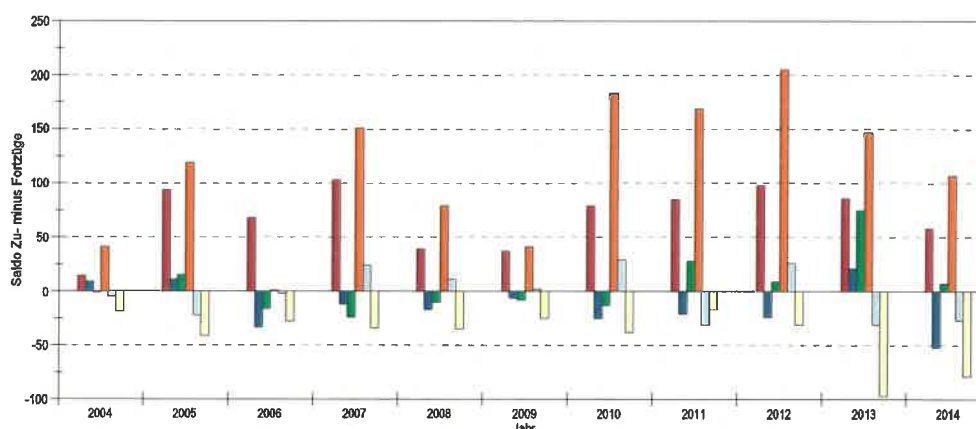


Quelle: Auszug Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

Demografische Entwicklung, Wirtschaft und Arbeit

| Jahr | Natürliche Bevölkerungsbewegung | | | Wanderungen | | | Gesamtsaldo |
|------|---------------------------------|-------------|---------------|-------------|----------|-----------------|-------------|
| | Geburten | Sterbefälle | Geburtensaldo | Zuzüge | Fortzüge | Wanderungssaldo | |
| 2004 | 170 | 170 | 0 | 1.464 | 1.424 | 40 | 40 |
| 2005 | 179 | 183 | -4 | 1.547 | 1.371 | 176 | 172 |
| 2006 | 165 | 157 | 8 | 1.413 | 1.423 | -10 | -2 |
| 2007 | 174 | 161 | 13 | 1.545 | 1.337 | 208 | 221 |
| 2008 | 167 | 150 | 17 | 1.424 | 1.357 | 67 | 84 |
| 2009 | 165 | 154 | 11 | 1.377 | 1.336 | 41 | 52 |
| 2010 | 162 | 164 | -2 | 1.524 | 1.309 | 215 | 213 |
| 2011 | 166 | 183 | -17 | 1.604 | 1.391 | 213 | 196 |
| 2012 | 164 | 144 | 20 | 1.506 | 1.223 | 283 | 303 |
| 2013 | 156 | 178 | -22 | 1.682 | 1.481 | 201 | 179 |
| 2014 | 162 | 122 | 40 | 1.617 | 1.603 | 14 | 54 |



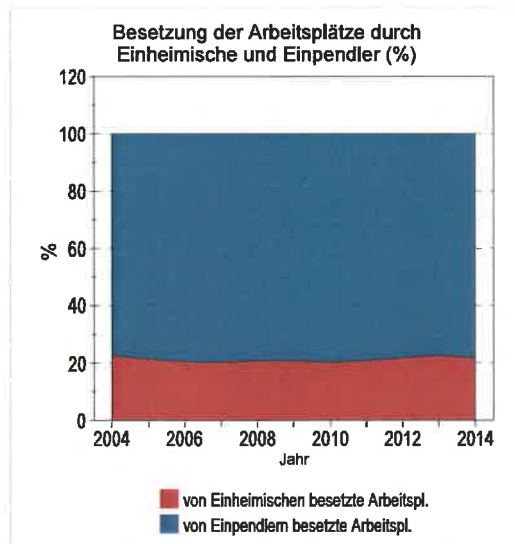
| Jahr | Wanderungssaldo (Zuzüge minus Fortzüge) absolut | | | | | |
|------|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|
| | bis 17 Jahre | 18 bis 24 Jahre | 25 bis 29 Jahre | 30 bis 49 Jahre | 50 bis 64 Jahre | 65 und mehr Jahre |
| 2004 | 14 | 9 | -1 | 41 | -5 | -18 |
| 2005 | 94 | 11 | 15 | 119 | -22 | -41 |
| 2006 | 68 | -33 | -16 | 1 | -2 | -28 |
| 2007 | 103 | -12 | -24 | 151 | 24 | -34 |
| 2008 | 39 | -17 | -10 | 79 | 11 | -35 |
| 2009 | 37 | -6 | -8 | 41 | 2 | -25 |
| 2010 | 79 | -25 | -13 | 183 | 29 | -38 |
| 2011 | 85 | -21 | 28 | 169 | -31 | -17 |
| 2012 | 98 | -24 | 9 | 205 | 26 | -31 |
| 2013 | 86 | 21 | 75 | 147 | -31 | -97 |
| 2014 | 58 | -52 | 7 | 107 | -27 | -79 |

Durchschnitt von 2004 bis 2014

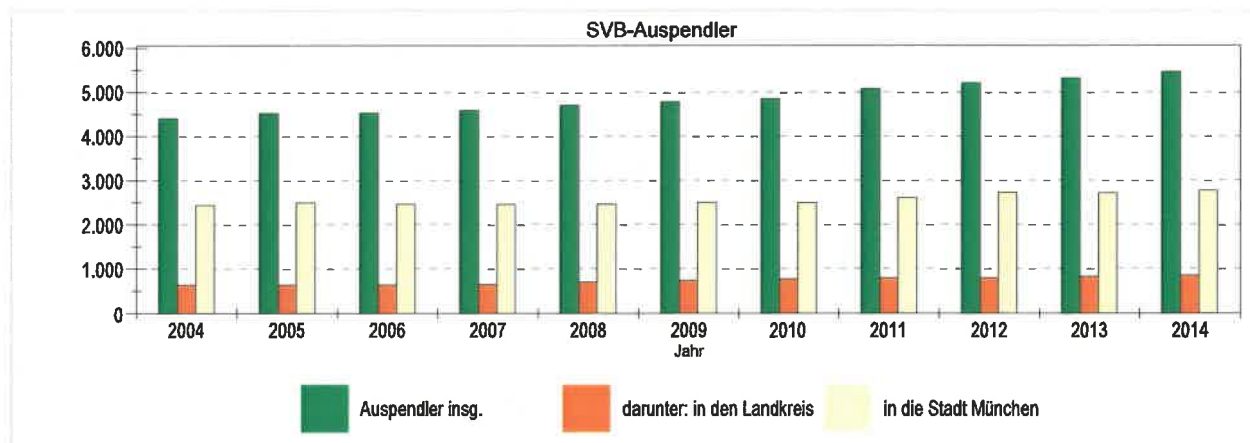
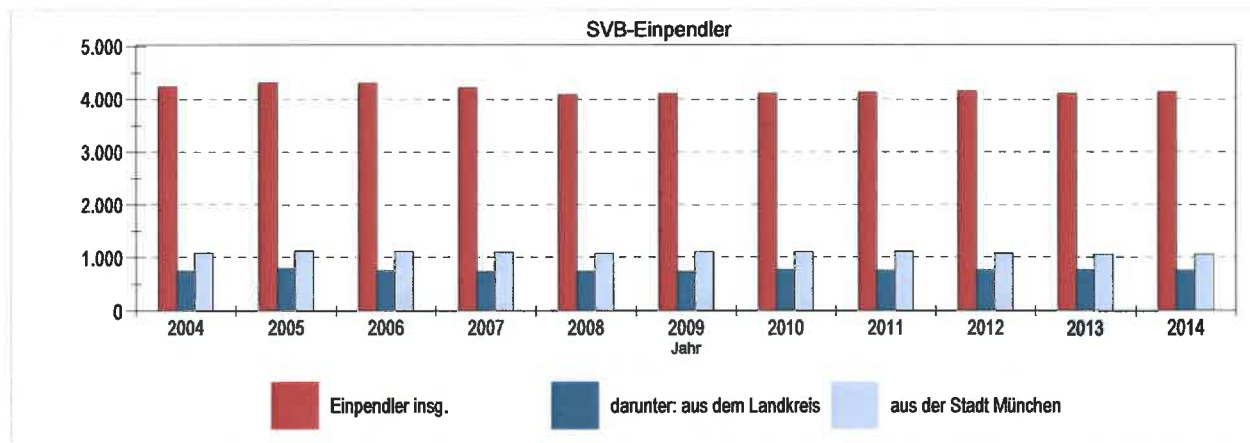
| | | | | | |
|----|-----|---|-----|----|-----|
| 69 | -14 | 6 | 113 | -2 | -40 |
|----|-----|---|-----|----|-----|

Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

Demografische Entwicklung, Wirtschaft und Arbeit



| Jahr | Einpendler | | | Auspendler | | |
|------|------------|----------------------------|-------------------|------------|---------------------------|--------------------|
| | insgesamt | darunter aus dem Landkreis | aus Stadt München | insgesamt | darunter in den Landkreis | nach Stadt München |
| 2004 | 4.212 | 751 | 1.085 | 4.369 | 639 | 2.424 |
| 2005 | 4.283 | 793 | 1.117 | 4.486 | 639 | 2.481 |
| 2006 | 4.275 | 755 | 1.112 | 4.493 | 638 | 2.448 |
| 2007 | 4.192 | 736 | 1.095 | 4.545 | 643 | 2.445 |
| 2008 | 4.060 | 742 | 1.071 | 4.664 | 705 | 2.449 |
| 2009 | 4.076 | 737 | 1.101 | 4.738 | 739 | 2.488 |
| 2010 | 4.082 | 771 | 1.099 | 4.813 | 770 | 2.481 |
| 2011 | 4.100 | 761 | 1.107 | 5.032 | 796 | 2.598 |
| 2012 | 4.125 | 768 | 1.079 | 5.161 | 799 | 2.707 |
| 2013 | 4.081 | 766 | 1.062 | 5.270 | 823 | 2.701 |
| 2014 | 4.105 | 756 | 1.060 | 5.412 | 850 | 2.762 |



Lt. Daten des Einwohnermeldeamts Gauting liegt die Einwohnerzahl Gautings bei rd. 21.300 Einwohnern (Stand 12/2018). Nach den Statistiken zeigt sich ein leichter Bevölkerungszuwachs seit dem Jahre 2004 von 19.200 auf 20.100 auf. Es besteht ein leichter Überhang an weiblichen Einwohnern. Die Geburten überwiegen gegenüber den Sterbefällen. Im Jahr 2014 lag das Geburtensaldo von + 40 Geburten gegenüber den Sterbefällen. Die Wanderungsbewegung mit Zuzügen und Fortzügen ist ebenfalls positiv für die Gemeinde Gauting. Das Wanderungssaldo überwiegt mit 14 Zuzügen gegenüber den Fortzügen. Die Gegenüberstellung der demografischen Entwicklung, Wirtschaft und Arbeit hinsichtlich der Ein- und Auspendler gleicht sich relativ aus. Es ist zu ersehen, dass die Auspendler insgesamt angewachsen sind, die Einpendler relativ gleichmäßig sich auf hohem Niveau fortentwickeln. Im Jahr 2014 gab es über 5000 Auspendler, im Vergleich dazu knapp über 4000 Einpendler.

Bearbeitungsstand Frühjahr 2016 / Herbst 2019

Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

Region, Gemeinde und Ortsteile - Vernetzung und Entwicklung

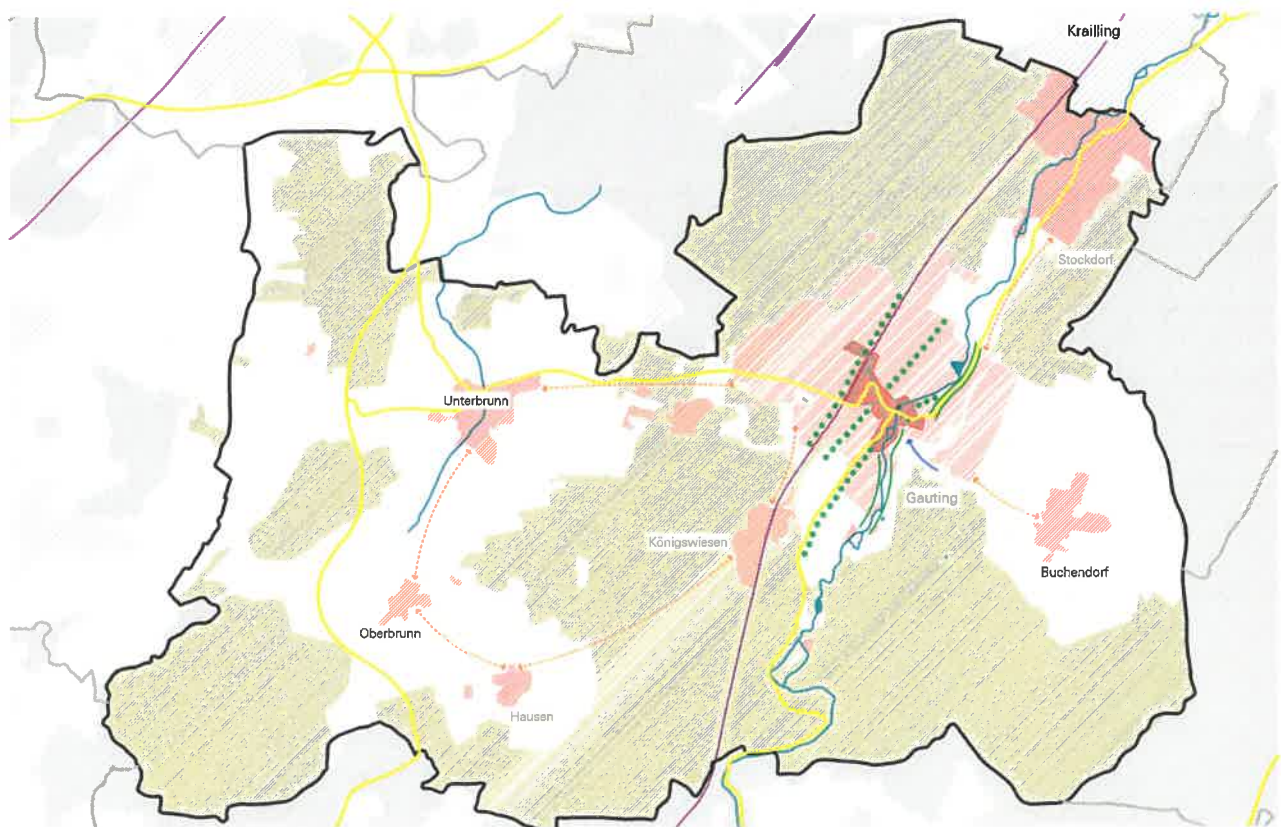
Gauting liegt am S-Bahnhaltepunkt der S6 Tutzing – Ostbahnhof, bzw. S6 bis Ebersberg. Der S-Bahnhof befindet sich direkt im Ort zentral gelegen an der Bahnhofstraße. Kreisförmig ist der Bahnhof umschlossen von hochwertigen Wohnbebauungen. Lediglich die Bahnachse durchtrennt den Gemeindeteil in eine westliche und östliche Hälfte. Im Bahnhofsumfeld existieren zwei Querungsmöglichkeiten als Unterführung unter der Bahnachse hindurch - Abschnitte Ammerseestraße und Fortführung Bahnhofstraße zum Pippinplatz. Die Bahnlinie stellt eine deutliche Barriere im Ortsbereich dar.

Die Fahrzeit von Gauting nach München Hauptbahnhof beträgt ca. 27 Minuten und zum nächsten Mittelzentrum nach Starnberg 7 Minuten. Gauting verfügt damit über eine hervorragende Bahnanbindung an den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund. Die Buslinien in der Gemeinde Gauting werden von der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH betrieben. Der zentrale Busbahnhof befindet sich direkt am Bahnhofplatz. Aktuell stellt dieser mit der P+R sowie der B+R Anlage eine sehr ungeordnete Situation dar.

Von hier fahren mehrere Buslinien in die umliegenden Gemeinden bzw. Gemeindeteile. z.B. wird über die Buslinie 965 wird der Ortsteil Buchendorf angebunden, eine weitere Buslinie Nr. 968 fährt den Ortsteil Stockdorf an. Ebenso wird ein Bürgerbus betrieben.

Die Würm prägt als bandartiges Gewässer prägt die Grundstruktur des Hauptortes und durchquert den Talbereich parallel zur Bahnachse auf der Hangkante.

Auszug aus der Karte "Leitlinien zur Ortsentwicklung"



Flächennutzungsplan

Der aktuell gültige Flächennutzungsplan wurde im Jahre 1990 genehmigt und hat aktuell 36 Änderungen erfahren. Die Flächen im Umgriff des Untersuchungsgebiets sind überwiegend als besondere Wohngebiete dargestellt. Am westlichen Rand wird das Untersuchungsgebiet durch Flächen für Bahnanlagen in Nord/Südrichtung durch den Untersuchungsbereich begrenzt. Im östlichen Bereich durchquert die Würm als Gewässer die Ortsmitte.

Einzelne definierte Grünflächen an der Würm, Sondergebiete, Gemeinbedarfsflächen, reine Wohngebiete, allgemeine Wohngebiete, Mischgebiete entlang der Sarnberger Straße sowie zahlreiche Gemeinbedarfsflächen befinden sich ebenfalls im Umgriff des Untersuchungsgebietes.

Die Bestandsaufnahme mit der differenzierten Analyse zum Flächennutzungsplan hebt in einzelnen Karten die verschiedenen Flächenkategorien hervor. Man kann daraus sehr gut die Strukturen der besonderen Wohnbaugebiete entlang der Bahnhofstraße und Münchener Straße erfassen. Im Gegenzug dazu definieren sich Mischgebiete am Knotenpunkt der Bahnhofstraße und Sarnberger Straße. Die Darstellung der Gemeinbedarfsflächen zeigt, auf welchem engen Raum zentral angeordnet zahlreiche Gemeinbedarfsflächen angelegt sind. Gewerbliche Flächen innerhalb des Umgriffs gibt es nicht. Größere zusammenhängende Grünflächen innerhalb des Untersuchungsbereichs existieren nur begleitend zur Würm und im Umfeld zum Rathaus.

Die großflächig dargestellten besonderen Wohngebiete im FNP sind im Hinblick auf eine Stärkung und Fortentwicklung des „Zentralen Versorgungsbereichs“ in der Ortsmitte hinsichtlich der künftigen Nutzungsstruktur abzugleichen und den Vor- und Nachteilen eines Mischgebiets gegenüberzustellen. Neben der Stärkung und der Fortentwicklung des zentralen Versorgungsbereichs spielen hier in der Ortsmitte die Nachverdichtung und der Nutzungswandel eine wichtige Rolle in Zukunft. Des Weiteren wird es zielführend sein vor allem dem Wohnen eine Vorrangstellung einzuräumen.

Der vorliegende Flächennutzungsplan wurde für den Untersuchungsbereich in die verschiedenen Gebietskategorien zerlegt. Die im Flächennutzungsplan enthaltenen Nutzungsdefinitionen heben deutlich die an den Untersuchungsbereich angelagerten Wohnbaustrukturen hervor. Entlang der Hauptachse der Bahnhofstraße sind durchweg besondere Wohngebiete dargestellt. Im Bereich der Sarnberger Straße verstärkt sich die Mischgebietsstruktur. Überlagert wird dies alles durch große Flächenausweisungen für Gemeinbedarf, wie das Rathaus, Schulen, aber auch die kirchlichen Einrichtungen, die alle im Ortszentrum angeordnet sind. Diese Auswertungen des Flächennutzungsplans zeigen, dass die Grundstruktur der Flächennutzung, wie sie im Plan vorgegeben ist, tatsächlich auch weitgehend in der Realität so vorhanden ist. Dies bietet sehr gute Voraussetzungen für den Erhalt eines lebendigen Lebens und eines Angebots im zentralen Versorgungsbereich entlang der Bahnhofstraße, am Hauptplatz an der Würm, an der Kreuzung der Bahnhofstraße/Sarnberger Straße und Münchener Straße mit Fortführung der beiden Äste Sarnberger Straße und Münchener Straße. Aufbauend aus diesen vorgegebenen Nutzungsstrukturen sollten die künftigen Entwicklungen diese Vorgaben fortführen, bzw. ergänzen und optimieren.

Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

Planungsrechtliche Vorgaben

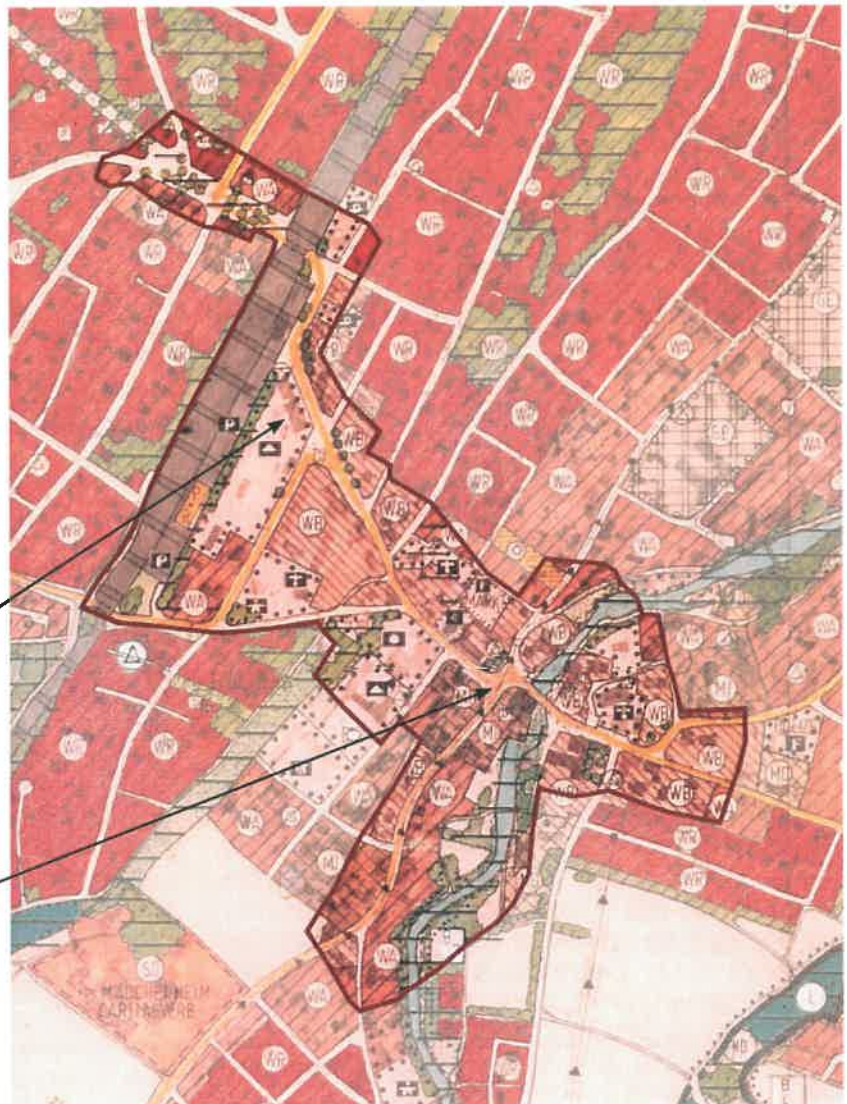
- Flächen für Forstwirtschaft
- Wasserflächen
- Landschaftlich wertvoller Bereich
- Vorhandene Gehölzbestände
- Flächen für Landwirtschaft



Änderung 16



Änderung 28



Reines Wohngebiet

Allgemeines Wohngebiet WA

Besonderes Wohngebiet WB

Mischgebiet MI

Gewerbliche Bauflächen G

Sondergebiet SO

Flächen für den Gemeinbedarf

Sicherheit

Feuerwehr

Gewerblicher Gemeinbedarf

Kirche

(Über-)Örtliche Hauptverkehrsstraße



Örtliche Straßen und Wege

Fläche für Bahnanlagen

Parkplatz

Fläche für Versorgungsanlagen

Post

Umspannwerk

Mittelspannungsfreileitung

Seekabel

Grünflächen

Badeplatz

Friedhof

Naturpark



Klinik

Kulturelle Einrichtung

Öffentliche Verwaltung

Soziale Einrichtung

Sportliche Einrichtung

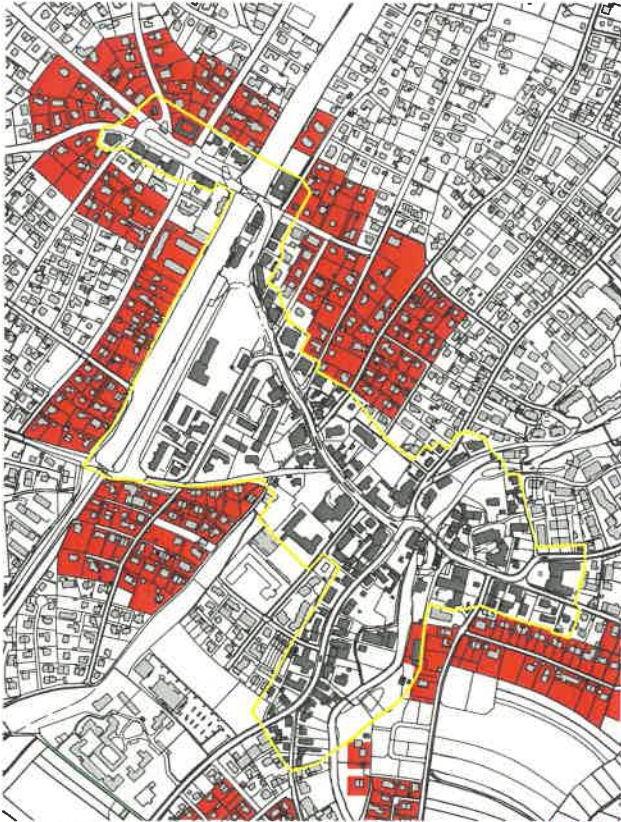
Schule

Spielplatz

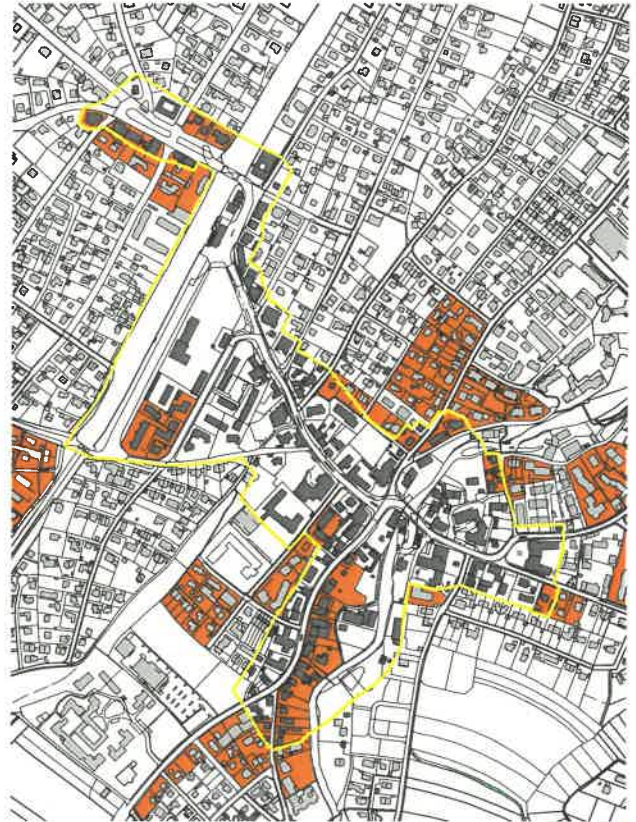
Bolzplatz

Sportplatz

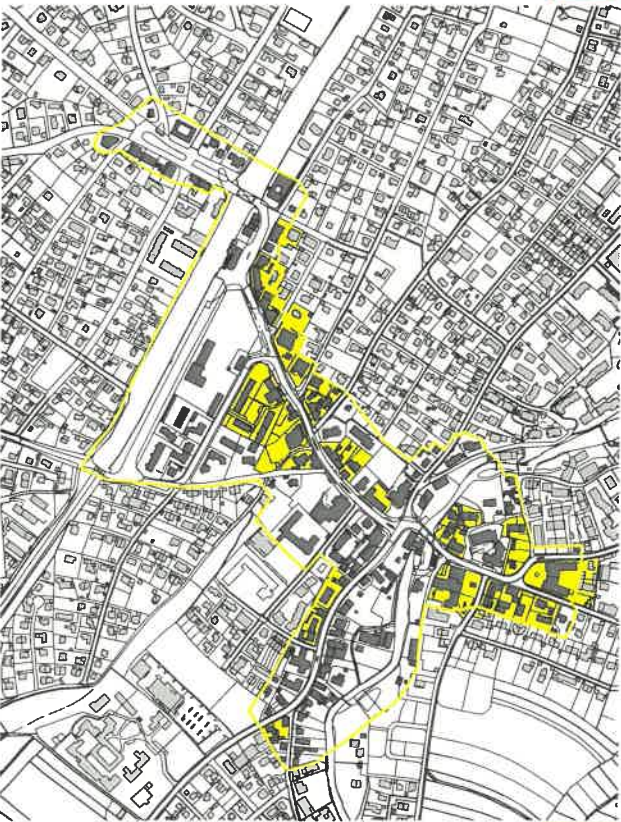




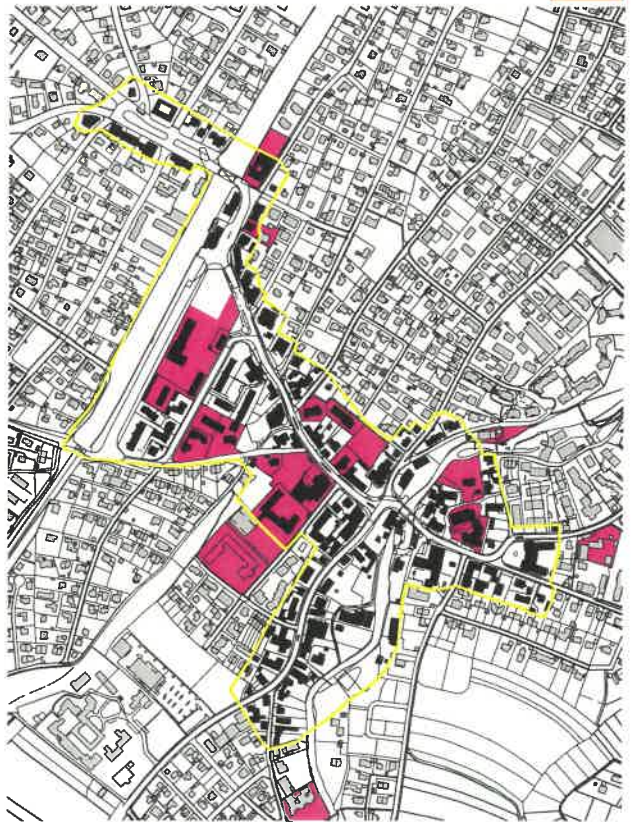
reines Wohngebiet WR



allgemeines Wohngebiet WA



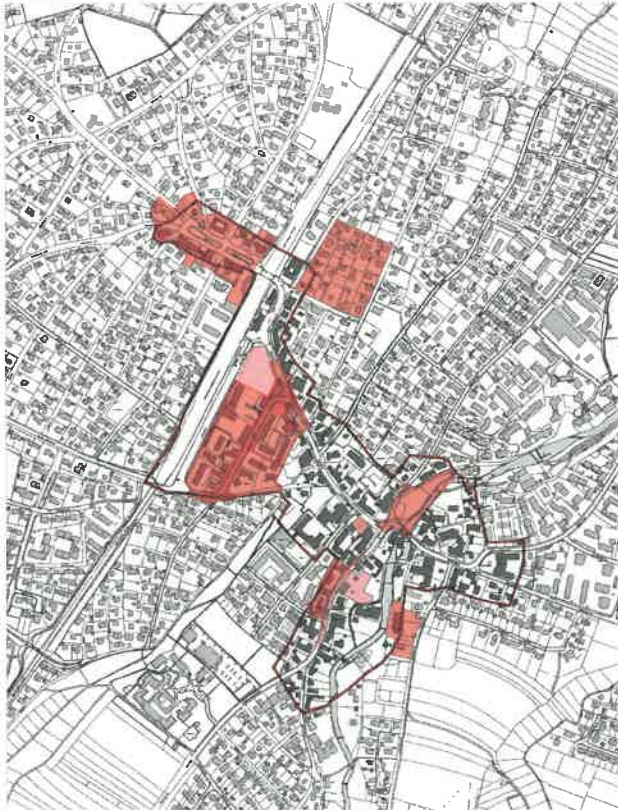
besonderes Wohngebiet WB



Flächen für Gemeinbedarf



Planungsrechtliche Vorgaben



Dargestellte Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet Wunderl-Areal und ehem. Grundschul-Areal



Bebauungspläne

Die rot hinterlegten Flächen stellen dar, welche Bereiche aktuell mit rechtskräftigen Bebauungsplänen im Untersuchungsbereich belegt sind. In hell lila sind sowohl die zentralen Konversionsflächen am Bahnhof im Bereich der ehemaligen Grundschule, als auch Schlüsselgrundstücke direkt an der Würm am Knotenpunkt Starnberger Straße, Kreuzung Bahnhofstraße Münchener Straße markiert, sowie am Rande des Untersuchungsbereichs im Osten direkt an der Würm gelegen. Überlagert man diese Bebauungsstrukturen mit den gemeindlichen Flächen, wird deutlich, dass nur die kleinteiligen privaten Bebauungsstrukturen in diesem Netz innerhalb des Untersuchungsbereichs freigestellt werden ohne B-Plan. Folgende Bebauungspläne überdecken den Untersuchungsbereich. Dies ist zum Einen der Bebauungsplan Pippinplatz, westlich der Bahn und zum Anderen der Bebauungsplan Teilbereich zwischen Park+Ride Platz, Bahnhofstraße und Krapfberg, sowie das Grundstück Flur Nr. 571 und 576/2 T an der Ammerseestraße Hauptplatz. Die Bebauungspläne im Bereich des Bahnhofs zwischen Bahnhofstraße und Krapfberg betreffen bedeutende Entwicklungspotentiale, wie beispielsweise das Grundstück der ehemaligen Grundschule. Der Bebauungsplan am Hauptplatz bildet die Grundlage der Neubebauung an diesem zentralen Bereich. Für den Bereich der Bahnhofstraße gibt es einen älteren Baulinienplan, der Vorgaben zur Baulinie zum öffentlichen Raum legt. Inwieweit dieser Plan künftig Grundlagen für die städtebauliche Entwicklung darstellt, sollte im Rahmen des ISEK geprüft und ggf. auch in den Handlungsfeldern mit Zielaussagen aufgenommen werden.

Folgende rechtskräftige Bebauungspläne und liegen innerhalb des Untersuchungsgebietes:

Nr. 6/GAUTING, Bahnhofstraße, Einfacher Bebauungsplan, 30.6.1958. Nr. 37/GAUTING, für den Bereich zwischen der Bahnhofstraße und der Zugspitzstraße., 15.07.1964. Nr. 50/GAUTING, für den Pippinplatz, 22.11.1971. Nr. 130/GAUTING, für einen Teilbereich zwischen Park-and-Ride-Platz, Bahnhofstraße und Krapfberg, 02.06.2000. Nr. 130-2/GAUTING, für den südlichen Bereich des Grundstücks Flur Nr. 571 und 566/2T an der Ammerseestraße, 14.06.2011. Nr. 132 A/GAUTING, an Hauptplatz, VA 12.01.2015. Nr. 145/GAUTING, für den Bereich der Dianastraße und Umgebung, 24.09.2007. Nr. 154/GAUTING, für einen Teilbereich zwischen Von Taube-Weg, Starnberger Straße und Sackstraße, 09.12.2009. Nr. 159/GAUTING, für einen Teilbereich zwischen Leutstettener Straße und Würm, 19.06.2008. Nr. 181/GAUTING, Ortszentrum, 18.07.2019. Nr. 182/GAUTING, für ein Teilgebiet zwischen Bahnhofstraße, Ammerseestraße und Fatael-Katz-Straße zwischen Leutstettener Straße und Würm., 28.04.2019

Bereits im Jahr 1998 wurde eine Rahmenplanung für den inneren Ort Gauting durch die Planungsgruppe 504 durchgeführt. Dieser Rahmenplan ist in zwei Teilbereiche gegliedert, den Ausschnitt Bahnhofsumfeld und den Ausschnitt Ortsmitte mit dem Hauptplatz an der Würm. Der Rahmenplan enthält Aussagen zu den öffentlichen Räumen hinsichtlich der Ausgestaltung bezüglich Fußgängerbereichen, Platzflächen, Begrünungen, Sichtachsen, aber auch zu Raumkanten, die wirksam im Bestand sind und sich mit neuen planerisch angedachten Raumkanten ergänzen sollten, um somit städtebauliche Räume zu bilden. Das Bahnhofsumfeld ist in diesem Rahmenplan bereits als befestigter Fußgängerbereich/platz ausgebildet. Es werden auch Aussagen zum Park+Ride Areal entlang der Bahnachse im Rahmenplan aufgezeigt. Weitere Platzflächen in diesem Rahmenplan sind als begrünte Plätze dargestellt - im Bereich des Kriegerdenkmals an der Bahnhofstraße, Abknickung Ammerseestraße. Die markanten Gebäude sind in diesem Rahmenplan als bestehende raumwirksame Gebäude gekennzeichnet. Neue Raumkanten waren mit diesem Rahmenplan neben dem Bahnhofsgebäude, wo das heutige Bauvorhaben des Kinos umgesetzt ist, angedacht. Im Teilbereich am Hauptplatz setzt sich dieser Planungsansatz der Auflösung der Bahnhofstraße und der begleitenden Räume sowohl in grüne Platzflächen, als auch begehbare Platzräume fort. Der Hauptplatz selbst ist definiert mit platzartigen Aufweitungen an der Würm, insbesondere im Bereich des sogenannten Grillgeländes, welches inzwischen neu strukturiert und bebaut ist. Weitere Platzräume zusammen mit dem Rathausplatz, der ja bereits im Bestand wirksam ist, sind in dieser Rahmenplanung angedacht. Ebenso ist hier eine Öffnung der Grünflächen an der Würm vorgeschlagen. Auch die Begrünung des zentralen Versorgungsbereichs entlang der Bahnhofstraße und der Münchener Straße ist als eines der Planungsziele aufgenommen. Weitere Einzelpunkte aus dem Rahmenplan der Nummerierung folgend sind in diesem Konzept nachfolgend aufgelistet. (sh. Plandarstellung).

Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

Rahmenplanung 1998



Ausschnitt
Bahnhofsumfeld

-  bestehende raumwirksame Gebäude
-  neue Gebäudekarren
-  befestigter Fußgängerbereich / Platzfläche
-  begrünte Platzfläche
-  Grünfläche
-  Parkplätze
-  Fußweg bzw. Fuß- und Radweg
-  Steg
-  Wasser
-  Mauern
-  Brunnen
-  zu pflanzender Baum / wichtiger bestehender Solitärbaum

Auszug aus „Rahmenplan Gauting Ortsmitte und Bahnhofsumfeld“ von Planungsgruppe 504, 1998



Ausschnitt
Ortsmitte

Auszug aus „Rahmenplan Gauting Ortsmitte und Bahnhofsumfeld“ von Planungsgruppe 504, 1998

- 1 **Bahnhofsvorplatz**
1.1 Bahnhofgebäude: Erhaltung und Sanierung des alten Bahnhofgebäudes, neue Nutzung - Service und Gastronomie, Gebäude steht auf einem Podest mit Stufenanlage, überdachter Eingang
1.2 Vorplatz: Fußgängerfläche und Fahrspur für Taxi-Anfahrt
1.3 Gegenüberliegende Seitenbereiche vor Hotel und Café mit Freischankflächen und kleinen Bäumen
1.4 Nördlicher Seitenbereich: neue Bebauung, höhengestaffelt, Ladennutzung, Café, Fahrradständer an der Grenze zur Bahn, Ecke bei der Unterführung freigehalten, Begrünung
1.5 Südlicher Seitenbereich: seitlicher Bahnhofsausgang, Aufzug und überdachter Aufgang, Vorfahrt - Behinderten - Parkplätze, Bushaltestelle
1.6 Eingang zur Schule absenkt, Neugestaltung der Kurve, Begrünung

- 2 **Park+Ride-Fläche**
2.1 Kurzparkzonen mit Fahrradständer, mind. 210 P+R-Plätze
2.2 neue Bahnunterführung im Zuge der Römerstraße, Aufgang zum Bahnsteig

- 3 **Unterführung Ammerseestraße**
 Am Ende des Park+Ride-Platzes zusätzliches Baurecht denkbar, mögliche Nutzung: Einkaufsmarkt/Büronutzung.

- 4 **Kurve Ammerseestraße**
4.1 Abgeflachte Kurve, Straßenbreite erforderliches Mindestmaß, zusammenhängende Grünbereiche auf beiden Seiten der Kurve
4.2 Neuordnung der Einmündung der Seitenstraßen Zugspitzstraße, Krapfberg

- 5 **Einmündung Ammerseestraße / Bahnhofstraße**
5.1 Einbau einer Insel als Querungshilfe in der Bahnhofstraße
5.2 Grüne Platzfläche hinter Kriegerdenkmal
5.3 Fußgängerführung über den neu geschaffenen Platz östlich des Denkmals
5.4 Fußweg, näher am Schulgebäude geführt, Fahrbahn nach Osten verschwenkt
5.5 Vorflächengewinn auf der westlichen Straßenseite, Neugestaltung des Fußgängerbereiches und alleearartige Begrünung. Neugestaltung der Einmündung Hubert-Deschler-Str.

- 12 **Süd-Ecke Hauptplatz**
12.1 E-Werk für attraktive Nutzungen umbauen, Vorflächen befestigen und begrünen für Freiflächennutzung
12.2 Neues Gebäude mit Wohn- und Geschäftsnutzungen an die südliche Grundstücksgrenze mit Vorflächen an der Stamberger Straße, Platzfläche mit Anschluß an neuen Steg über die Würm

Südost-Bereich an der Würm
 Neues Wohn- und Geschäftsgebäude anstelle von Busgaragen mit Abstand zur Würm für einen uferbegleitenden Weg. Vorfläche in Verbindung mit anschließender Platzfläche

Am Hauptplatz
14.1 Zusammenhängende große Platzfläche am „Hauptplatz“ mit raumbildender Gebäudekante und Verbindung zum anderen Ufer über eigenen Fußgängersteg
14.2 Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses mit 3 Vollgeschossen, das Gebäude begrenzt eine große Platzfläche und gibt im nordöstlichen Bereich durch die abgerückte Stellung vom Würmufer einen Grünstreifen frei
14.3 Die Abrückung der Gebäudekante an der Grubmühlerfeldstraße vergrößert die Flächen für Fußgänger
14.4 Würmufer begleitender Fußweg

Einmündung Schloßstraße
 Verschwenkung der Schloßstraße im Einmündungsbereich - rechtwinklige Einmündung

- 6 **Ammerseestraße**
6.1 Querungshilfe als Fahrbahnteiler
6.2 Fußweg an der Grenze zum Schulgrundstück verbindet P + R-Platz mit Ammerseestraße und mögliche Weiterführung durch Wohnanlage zur Bahnhofstraße

- 7 **Rathausplatz**
7.1 Nutzbare, etwas erweiterte Fläche vor dem Rathaus für Marktnutzung
7.2 Fußwegverbindung zum Krapfberg
7.3 Einmündung Krapfberg als Fußweg gekennzeichnet

- 8 **Rottenfußerplatz**
8.1 Fläche als begrünter Platz unter Einbeziehung der vorhandenen Kinderspielfläche, darunter Tiefgarage mit öffentlich zugänglichen Stellflächen, über den Platz führende Balthasar-Vizthum-Straße nur für Versorgungs- u. Notfahrzeuge passierbar
8.2 Sanierung Don-Bosco-Heim, Verbesserung der Eingangssituation
8.3 Baurecht am südlichen Platzrand und in Verbindung mit saniertem Jugendzentrum, geeignet für „Betreutes Wohnen im Alter“

- 9 **Neuordnung der privaten Garagen und Stellplätze**
 Entsiegelung, baumüberstelter Stellplatz

- 10 **Nord-Ecke Hauptplatz**
10.1 Verlegung der Grubmühlerfeldstraße, größere Vorflächen und Parkplätze vor Tengelmann-Haus
10.2 Verkleinerung der Mauer, Zusammenfließen der oberen und unteren Flächen entlang der Bahnhofstraße
10.3 Bahnhofstraßenprofil auf erforderliches Mindestmaß -3 Spuren und Querunginsel - reduzieren

- 11 **Ost-Ecke Hauptplatz**
 Stützmauer und Straßenverlauf abstimmen auf Fußgängerflächen-Niveau Stamberger Straße. Neugestaltung der Seitenflächen an der Bahnhofstraße

- 16 **Münchener Straße 1 an der Würm**
 Neubau im rückwärtigen Bereich der Münchener Straße 1, wümparalleler Gebäudekörper mit E+1+D, durchlässige Erdgeschosszone für eine Fußwegbeziehung zum Pfarrweg.

- 17 **Münchener Straße, Würmbrücke, Staatstraße 2063**
 Sanierung und Erweiterung der Brücke um eine Spur, Fußweg auf eigenem Steg parallel zur Fahrbrücke als Bindeglied zwischen höhergelegenen Platz am Hauptplatz und grüner Aue/Münchener Straße

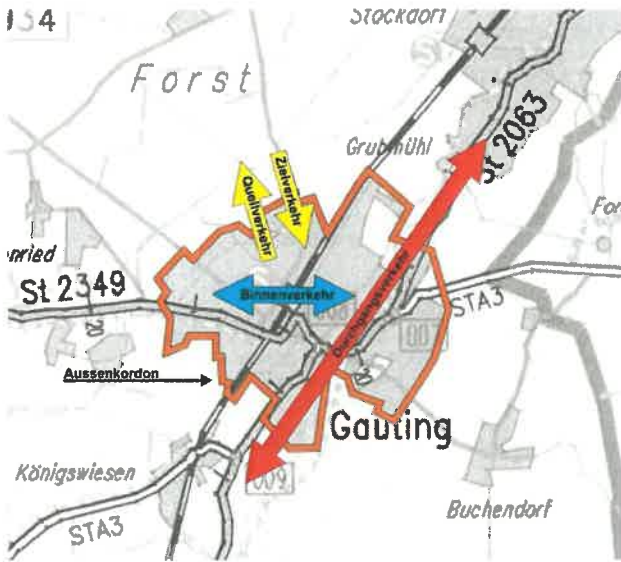
- 18 **Münchener Straße**
 Zusammenfassen der Vorflächen auf der Nord- und Südseite der Münchener Straße für Vergrößerung der Fußgängerflächen, straßenbegleitende Parkplätze und Begrünung, Fahrbahn auf das notwendige Mindestmaß begrenzt

- 19 **August-Hörmann-Platz / Ledererstraße**
19.1 Neues Wohn- und Geschäftshaus an der südlichen Platzkante an der Buchendorfer Straße
19.2 Einfassung der westlichen Platzkante durch 2 Gebäude auf Fl.Nr. 28/1 und 29/2
19.3 Verhinderung des Parkens auf den fußgängerbenutzten Flächen des August-Hörmann-Platzes.
19.4 Neue Bebauung an der Lederer / Münchener Straße, gegliederte Baukörper

- 20 **Ledererweg**
 Erneuerung und Umbau des Würmstegs für Radfahrer und Fußgänger benutzbar

Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

Fortschreibung Verkehrskonzept 2006



Auszug aus

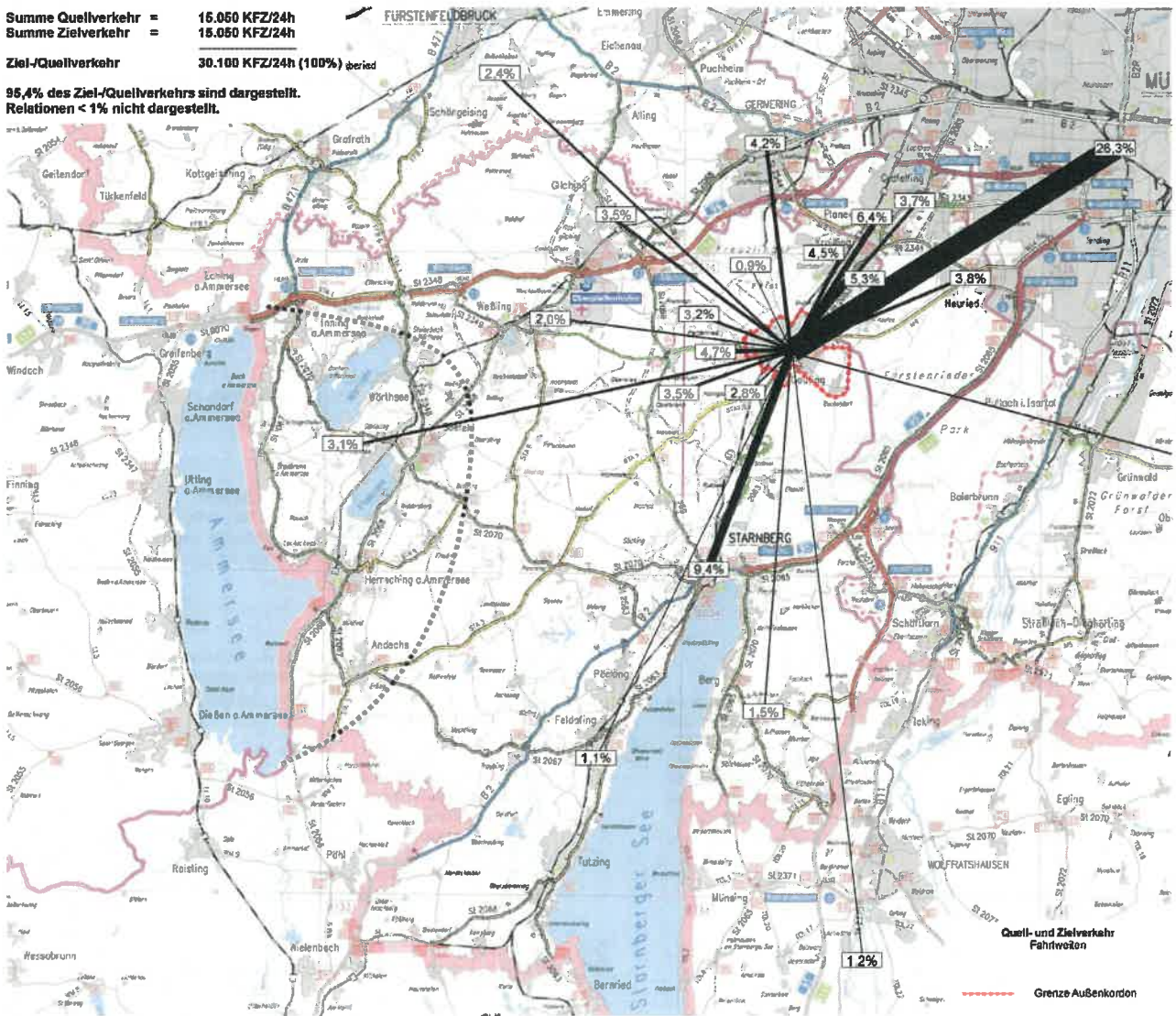
„Fortschreibung Verkehrskonzept - Verkehrszählungen und Außenkordonbefragung

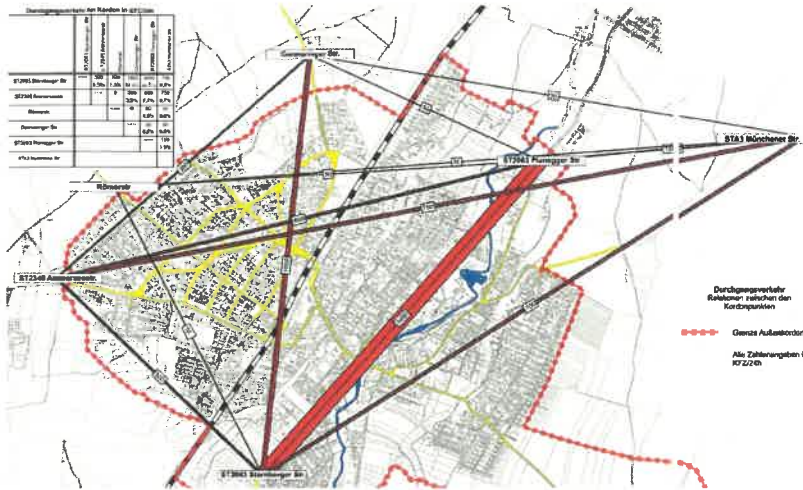
Ergebnisbericht“ von INGEVOST

Dipl.-Ing. Chr. Fahnberg, Gauting Dezember 2006

Summe Quellverkehr = 16.050 KFZ/24h
 Summe Zielverkehr = 16.050 KFZ/24h
 Ziel-/Quellverkehr = 30.100 KFZ/24h (100%) überiad

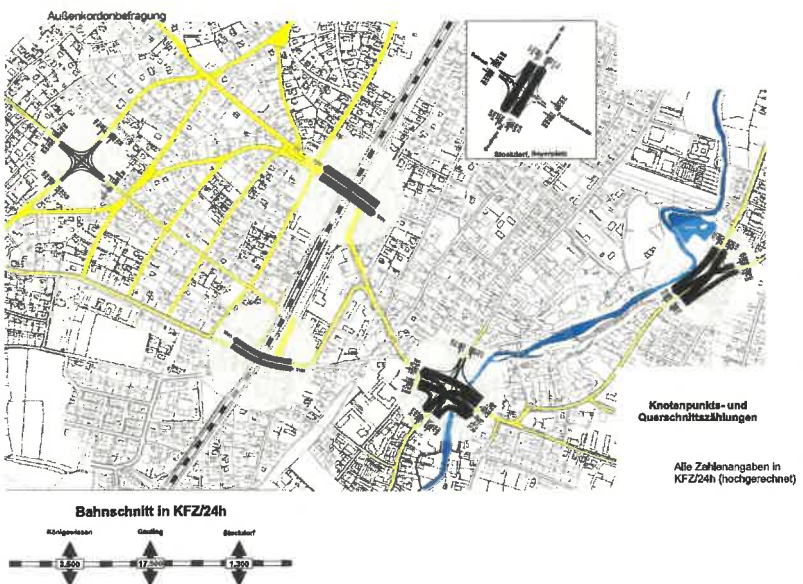
95,4% des Ziel-/Quellverkehrs sind dargestellt.
 Relationen < 1% nicht dargestellt.





GEMEINDE GAUTING

Fortschreibung Verkehrskonzept



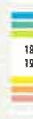
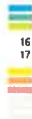
| | |
|--|---|
| <p>1 STRUKTURRAUM + KONTAKTPUNKT</p> <p>EINE ORTSMITTE FÜR ALLE: ATTRAKTIV, MIT MENSCHLICHEM MASS UND VIELEN ANGEBOTEN</p> <p>Wir schaffen einen neuen Treffpunkt im Herzen Gautings. Zwischen dem Rathaus und dem Kulturhaus bosso wird ein kommunikativer Ort entstehen, an dem die Menschen sich gerne aufhalten und der zum Verweilen einlädt – nach einem Einkaufsbummel oder vor einem Kulturlebnis oder zwischendurch. Durch die Reduzierung des Autoverkehrs auf der umgestalteten Bahnhofstraße gewinnt diese an Attraktivität als Einkaufsstandort. Der Ortskern hat dabei seinen nördlicher Anker auf dem Bahnhofsvorplatz. Dieser Schwerpunkt im Ortskern wird weiter ausgebaut. Die Bahnhof und sein Umfeld bilden eine unverwechselbare Eintrittssituation „Gauting“ mit erweiterter Nutzung und vielfältigen Angeboten. Wir werden laufend neue Wege suchen und beschreiben, um vom Pappplatz bis zum August-Hörmann-Platz und in die Starlinger Straße hinein einen attraktiven Ortskern zu gestalten, wobei die Geschäftszone nicht ausgeweitet werden sollte.</p> <p>GAUTING IST WOHNORT IM GRÜNEN: RICHTSCHRUM FÜR DIE ORTSENTWICKLUNG</p> <p>Unsere Gemeinde, mit viel Grün um und um den Ort, ist geprägt durch die Lage im Tal und auf den Hangterrassen der Würm. Diesen für unser Selbstverständnis ganz wesentlichen Charakter werden wir erhalten und verstärken. Das gilt nicht nur für die Straßenzüge, die vom Konzept der „Gartenstadt“ geprägt sind, sondern auch für unsere Hausgärten. Neben dem wachsenden werden wir zugleich die Innenentwicklung gegenüber der Außenentwicklung Vorrang geben und sind uns der Gravitationswirkung zwischen beiden Zelen bewusst. Die Würm hat die Topografie und die Attraktivität unserer Gemeinde wesentlich bestimmt. Das wird sich wieder stärker im Ortsbild abbilden lassen und dafür werden wir sie Schritt für Schritt weiter sichtbar und erlebbar machen.</p>    | <p>2 UMWELT + VERKEHR</p> <p>IM GRÜNEN LEBEN HEISST: DIE UMWELT SCHÜTZEN</p> <p>Wir betrachten die Lage der Gemeinde im Grünen als Privileg und als Verpflichtung. Die Natur um die besiedelten Bereiche zu schützen. Dafür setzen wir auf Bewusstseinsbildung über die Chancen und werden aktiv beim Erhalt der heutigen Biotope und schützenswerten Flächen.</p> <p>MOBILITÄT IST WICHTIG: GLEICHBERECHTIGUNG DER VERKEHRSMITTEL ERREICHEN</p> <p>Als begehrter Wohnort im Großraum München sind wir uns in Gauting bewusst, wie wichtig Mobilität für uns ist. Allerdings spüren wir auch die Nachteile sehr deutlich. Wir streben deswegen in einem Gesamtverkehrskonzept eine bessere Verteilung zwischen dem Autoverkehr, dem Öffentlichen Personennahverkehr und dem Radfahrer und Fußgänger mit dem Ziel an, die Dominanz des Autoverkehrs durch gute Alternativen zu reduzieren. Dafür bauen wir das Rad- und Fußwegenetz systematisch und barrierefrei aus. In den regionalen Institutionen werben wir für einen Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, das gilt vor allem für den Zehn-Minuten-Takt der S-Bahn.</p> <p>VERANTWORTUNG ÜBERNEHMEN: GAUTING VERMEIDET FOSSILEN ENERGIEVERBRAUCH</p> <p>Wir sehen im weltweiten Klimawandel und der Verknappung fossiler Energieträger eine der großen Herausforderungen der Zukunft. Handeln vor Ort ist eine Frage unserer Zukunftsfähigkeit. Wir führen daher die jahrelange Förderung von Energieeffizienz und der Nutzung erneuerbarer Energie fort. Neue Anreize wie die Geothermie verfolgen wir intensiv. Vorkäuflich wird ein Programm zur Energieeffizienz für gemeindliche Einrichtungen aufgelegt. Unser Ziel ist die Senkung des Energieverbrauchs um mindestens 50%. Im Energieplan besitzen erneuerbare Energien den größten Anteil.</p>   |
| <p>3 SOZIALES + BILDUNG + JUGEND</p> <p>SOZIALES ENGAGEMENT UNTERSTÜTZEN UND VERNETZEN: SELBSTVERSTÄNDLICH</p> <p>Wir leben in einer wohlhabenden Gemeinde und Region. Dennoch gibt es auch in Gauting soziale Härten und Probleme. Ein dichtes zivilgesellschaftliches Netz von Initiativen und Einrichtungen engagiert sich, um zu helfen. Das wird unterstützt durch die Vereine, das Gewerbe und die Gemeinde.</p> <p>LEBENS-LANGES LERNEN IN GAUTING: BILDUNGSANGEBOTE ERGÄNZEN</p> <p>Bildung ist entscheidend für die Wirtschaft der Zukunft und entscheidend für unsere Gesellschaft der Zukunft. Wir leisten unseren Beitrag durch verstärktes Öffentlichtmachen der Angebote. Zusätzliche praxisorientierte Projekte und pädagogische Freizeitangebote bereichern das Bildungsangebot in unserer Gemeinde.</p> <p>EIN ORT FÜR JUGENDLICHE SEIN: NICHT NUR DURCH DEN S-BAHNHOF</p> <p>Jugendliche müssen Neues kennenlernen und ausbreiten. Wir bieten dennoch Raum und Mobilität für unsere Jugendlichen, sich auch in der Gemeinde zu entfalten und als Heimat erfahrbar zu machen. Deswegen erhalten wir das Jugendzentrum und fördern gezielt weitere Angebote. Interessante und moderne Ausbildungspätze bieten berufliche Perspektiven vor Ort.</p> <p>DEMOGRAFISCHE ENTWICKLUNG STEUERN HEISST FÜR UNS: FAMILIEN FÖRDERN</p> <p>Unsere Gesellschaft ändert ihre Zusammensetzung. Auch bei uns in Gauting. Darauf stellen wir uns ein. Als einen Schwerpunkt steigern wir die Attraktivität für Familien. Hauptächlich durch das langfristige Angebot aller Schularten vor Ort. Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf gewährleistet eine breite Palette an Betreuungseinrichtungen von flexiblen Angeboten bis zu einer Ganztagesbetreuung.</p> | <p>4 GENERATIONEN + INTEGRATION</p> <p>DEMOGRAFISCHE ENTWICKLUNG STEUERN HEISST: DAS MITEINANDER DER GENERATIONEN STÄRKEN</p> <p>Wir meinen: intergenerationale Begegnungen zu fördern hat viele gute Gründe. Und eine Voraussetzung: geeignete Räume und Orte. Ein Treff- und Servicepunkt, ein Haus der Begegnung ist ein solches Ort, der ein vielfältiges Engagement aus der Bürgerschaft beherbergen kann. Integrierte Wohnprojekte sind andere Orte für Jung und Alt. Sie erfahren Förderung und Begleitung.</p> <p>NICHT AUSZUGRENZEN IST UNSER ZIEL: WIR MACHEN PLATZ IN UNSERER MITTE</p> <p>Wir drängen kein gesellschaftliches Thema an den Rand. Im Gegenteil ist für uns Normalität die Akzeptanz des vordringlich „Nicht-Normalen“. Menschen mit Handicap ermöglichen wir aus diesem Gedanken heraus die Teilhabe durch eine weitgehende Barrierefreiheit im Ort, Integrationsplätze in Betreuungs- und Bildungseinrichtungen und der Beschäftigung in unseren Betrieben. Pflegebedürftige versorgen wir soweit möglich vor Ort. Dabei ziehen wir die ambulante Pflege in der vertrauten Umgebung einer stationären Pflege vor.</p> <p>EINWANDERUNG GESTALTEN: INTEGRATION ALS CHANCE BEGREIFEN</p> <p>In einer wirtschaftlichen Boomregion zu leben, bringt verstärkte Begegnung mit Menschen aus anderen Ländern und Kontinenten. Wir verstehen das als Chance und fördern den kulturellen Austausch mit den Einwanderern. Austausch lebt von einer gemeinsamen Sprache - in allen Bereichen. Deswegen können wir das Erlernen der sprachlichen Voraussetzungen.</p> |
| <p>5 WIRTSCHAFT + ARBEIT</p> <p>EINE STARKE GEMEINDE HAT EINE VORAUSSETZUNG: EINE STARKE WIRTSCHAFT</p> <p>Die Finanzkraft der Gemeinde hängt von der Leistungsfähigkeit der örtlichen Wirtschaft ab. Sie bringt Handlungsfähigkeit und ermöglicht Investitionen für die Zukunft der Gemeinde. Diesen Zusammenhang machen wir in der Öffentlichkeit deutlich und integrieren die Betriebe in das gesellschaftliche Leben. Die Interessen der Wirtschaft spielen für uns eine große Rolle. Besonders beim begrenzten Gewerbesteuergrund suchen wir intelligente und vorausschauende Lösungen. Vor der Neuanneuerung ist uns das Wohlergehen der bestehenden Unternehmen wichtig. Ein regelmäßiger Austausch und gemeinsame Aktionen stärken die Bindungen an die Gemeinde.</p> <p>VIELFALT IST GAUTINGS STÄRKE: SPEZIALISTEN ERWÜNSCHT</p> <p>Gauting hat einen vielfältigen Wirtschaftsmix mit starkem produzierendem Gewerbe. Großtägige Neuanneuerungen sind allerdings kaum noch möglich. Wir setzen daher gezielt auf Gewerbe ohne großen Flächenbedarf. High-Tech-Firmen, innovative Handwerksbetriebe und Dienstleistungsunternehmen prägen die wirtschaftliche Neuausrichtung Gautings. Ein etabliertes Standortmarketing fördert die Entwicklung die wir regional verankern wollen. Dafür arbeiten wir intensiv auf vielen Gebieten mit den Gemeinden im Würmtal und im Landkreis zusammen.</p> | <p>6 HANDEL + GASTRONOMIE</p> <p>EINE LEBENDIGE ORTSMITTE: GENT NUR MIT ATTRAKTIVEM HANDEL UND EINLADENDER GASTRONOMIE</p> <p>Unsere Ortsmitte soll aufgewertet und ihre Zentrumsfunktion verstärkt werden. Das erfordert zwingend einen interessanten, vielseitigen und konkurrenzfähigen Einzelhandel und eine einladende Gastronomie. Das zu erreichen ist vor allem, aber nicht nur, Aufgabe der Einzelhändler und Gastronomen. Gemeinsam bauen wir Stück für Stück an dem einen Gaungerer Einzelhandelsangebot, der Märkte Gauting. Die Planungen der Gemeinde nehmen auf die Interessen des innerörtlichen Handels Rücksicht, wie auch die Handwerksbetriebe, nichtkommerzielle Aktivitäten im Ortskern kontinuierlich unterstützen. Der Einsatz professioneller Instrumente ermöglicht eine Optimierung des Angebots. Angesichts der schwierigen Topographie unserer Gemeinde genießt die durchgängige Barrierefreiheit für uns besondere Priorität.</p> <p>DER GAUTINGER EINZELHANDEL ERNEUERT SICH: MIT NIVEAU UND QUALITÄT</p> <p>Der Einzelhandel in Gauting steht in einem starken Wettbewerb mit großen Einzelhandelsriesen mit optimalen Fix-Anschlüssen. Dieser Wettbewerb ist nicht in Gänze zu gewinnen. Um aber auch weiterhin vor Ort ein breit gefächertes Angebot erhalten zu können, erneuert sich der Einzelhandel in der Gemeinde in einem stetigen Professionalisierungsprozess. Abstellbare Details arbeiten wir konsequent ab und verbessern Angebot und Service in der Gesamtheit. Die Kompetenz der Händler überträgt gerade auch kritische und anspruchsvolle Kunden. Die Händler und Gastronomen in Gauting arbeiten dafür vertraulich zusammen und erhalten die Unterstützung der Gemeindepolitik und der Bevölkerung.</p>  |

EIN MARKENZEICHEN DER GEMEINDE: EIN ÜBERRAGENDES KULTURANGEBOT

Das kulturelle Angebot in der Gemeinde strahlt weit aus in die Region mit seiner Qualität, Dichte und dem dahinstehenden Engagement aus der Bürgerschaft. In Gauting ist Kultur ein Identifikationspunkt und schärft damit das Profil unserer Gemeinde. Dieses Markenzeichen unterstützen wir durch eine intensivere Verknüpfung des Angebotes aus Kultur, Vereinen, Handel und Gastronomie. Wichtig sind uns dabei freiwilliges Engagement und der Gemeinschaft stiftende Charakter von Kultur. Deswegen finden die Ortsleiter Unterstützung für eigene Aktivitäten.

VIelfÄLTIG UND LEBENDIG: DIE VEREINE SIND EIN RÜCKGRAT UNSERER GEMEINDE

Das langfristige Engagement für eine Sache in einem Verein räumt in unserer Gesellschaft ab. Ohne Vereine ist unsere Gemeinde aber nicht vorstellbar. Deswegen arbeiten diese wichtigen zivilgesellschaftlichen Institutionen eng vernetzt zusammen. Gemeinsam werden Möglichkeiten der Neumitgliedengewinnung und Öffentlichkeitsarbeit erprobt und zusammen Veranstaltungen durchgeführt. Die Gemeindepolitik unterstützt die Vereine bei ihrer wichtigen Arbeit. Das erwünschte freiwillige Engagement benötigt geeignete Orte. Oft ist unbenutzt, wo bereits Möglichkeiten bestehen. Im Netzwerk der Vereine und Initiativen werden sie gesammelt, zusammengestellt und weitergegeben.



BÜRGERSCHAFTLICHES ENGAGEMENT: UNVERZICHTBAR FÜR EINE LEBENSWERTE GEMEINDE

Die Gemeinde Gauting ist geprägt von einer aktiven Bürgerschaft. Sie schafft in vielen Teilen die Lebensqualität. Das Engagement für die eigene Gemeinde schätzen wir und erkennen seine Bedeutung an. Bürgerschaftliches Engagement lebt in Gauting aber nicht nur durch die Unterstützung der öffentlichen Hand. Die Bürgerschaft selbst organisiert und finanziert Engagement für die Allgemeinheit. Dem Wandel im Engagement der Menschen tragen wir Rechnung. Wir unterstützen daher neben Begegnungsmöglichkeiten auch punktuell und zeitlich befristetes Engagement mit einer Anlaufstelle für Hilfesuchende und Hilgebende.

DIE GEMEINDEPOLITIK SCHÄTZT ENGAGEMENT: DIE BETEILIGUNG DER BÜRGER IN GAUTING IST KEINE LEERFORMEL

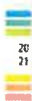
Vertrauensschaffende Bürgerbeteiligung orientiert die Engagierten ernst. Die Gemeindepolitik und -verwaltung informiert als Grundvoraussetzung für eine Beteiligung transparent über die Entwicklungen in der Gemeinde. Die in der Bürgerschaft vorhandenen Kenntnisse, Kompetenzen und das vorhandene Engagement werden genutzt, um Entscheidungen gut vorzubereiten. Dafür werden etablierte wie auch neue Wege der Beteiligung in Anspruch genommen.

LEITBILD STOCKDORF

Aus der Bürgerschaft heraus gefordert, lernte die Gemeinde im zweitgrößten Ortsteil einen Leitbildprozess ein, in zwei Workshops wurden Themen erarbeitet, Projekt ideen gesammelt und auch schon Projekte umgesetzt.

SOZIALEM MITEINANDER RAUM GEBEN

Stockdorf modernisiert die sozialen Angebote. Die Zielgruppen und ihre Bedürfnisse verändern sich. Darauf reagieren der Ort mit einer zusätzlichen Unterstützung und Ergänzung der bestehenden Angebote durch freiwillige Mitarbeit und Vorortzung. Gemeinsame Angebote für Jung und Alt bauen Brücken, die den jungen Generationen Erfahrungen mitgeben und den Älteren Menschen Wertschätzung entgegenbringen. Die Kinderbetreuung löst sich weiter auf die unterschiedlichen Biographienverläufe von Familien und speziell Frauen ein – flexible Betreuungszeiten und -angebote tragen über die Schulzeit hinaus. Die Hütten für ältere und pflegebedürftige Menschen sind auf die möglichst lange Eingebundenheit in das soziale Leben orientiert. Die soziale Arbeit in Stockdorf findet gemeinsame Räume, vielleicht sogar ein gemeinsames Dach. Das schafft Zusammenhalt, der für den Charakter des Ortes wichtig ist.



IDENTITÄT SCHAFFEN

Stockdorf erarbeitet sich eine neue, eigene Identität. Die wird auch weiterhin geprägt sein durch die heute dominierenden zweckrationalen Bauten und die Stadtplanung der Nachkriegszeit sowie durch Gewerbebetriebe. Aber Stück für Stück schafft sich Stockdorf ein individuelles Gesicht. Heute hauptsächlich vom Verkehr dominierte Bereiche werden aufgewertet und ein Mehr an Aufenthaltsqualität geschaffen. Das stärkt den Einzelhandel, der wichtig für die tägliche Versorgung ist. Tendenzen zur weiteren Verstärkung werden aufgenommen. Sichtbarer Ausdruck wird ein Ortszentrum sein, wo die Einwohner sich begegnen können. Die neuen Möglichkeiten zur Begegnung nutzen die Stockdorfer für Gemeinschaft stiftende Aktivitäten.



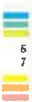
VERBINDUNG ZUR NATUR SCHAFFEN

Stockdorf hebt wieder deutlicher seine Lage im WerraTal hervor. Die sich bietenden Gelegenheiten werden genutzt, um die Wälder offener zugänglich zu machen. Eine unterschiedliche Nutzungsdensität der Grünflächen trägt dem Landschaftsschutz wie der Naherholungsbedürfnisse. Das gilt auch für die Verbindungen aus dem Ort in die umgebende Landschaft. Nutzung bedeutet für die Einwohner auch Verantwortung. Mit freiwilliger Mitarbeit werden die öffentlichen Flächen gepflegt und die Naherholungsangebote ausgebaut.



DARSTELLUNG LEITBILDPROZESS

AUFGABEN/KOMMUNIKATION



PRÄAMBEL

Wir in der Gemeinde Gauting verstehen die Entwicklung unserer Gemeinde als einen langfristigen und nachhaltig angelegten Prozess. Gemeinsame Ziele, gemeinschaftlich entwickelt, binden die Bürgerschaft ein und motivieren zur Realisierung. Unser Leitbild orientiert sich dabei an den Zielen der Kommunalen Agenda 21, der nachhaltigen ökonomischen, ökologischen und sozialen Entwicklung.

Wir wollen die Lebensqualität in der Gemeinde Gauting steigern, das Gemeinwesen modernisieren und die Herausforderungen der Zukunft meistern. Dazu zählen wir die ausreichende wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, die optimale Versorgung und Ausbildung unserer Kinder, die Sicherstellung eines attraktiven Ortszentrums, den Erhalt des bestehenden bürgerschaftlichen und ehrenamtlichen Engagements in der Kultur, im Sozialen und anderen Bereichen und die Bewahrung des grünen Charakters unserer Gemeinde.

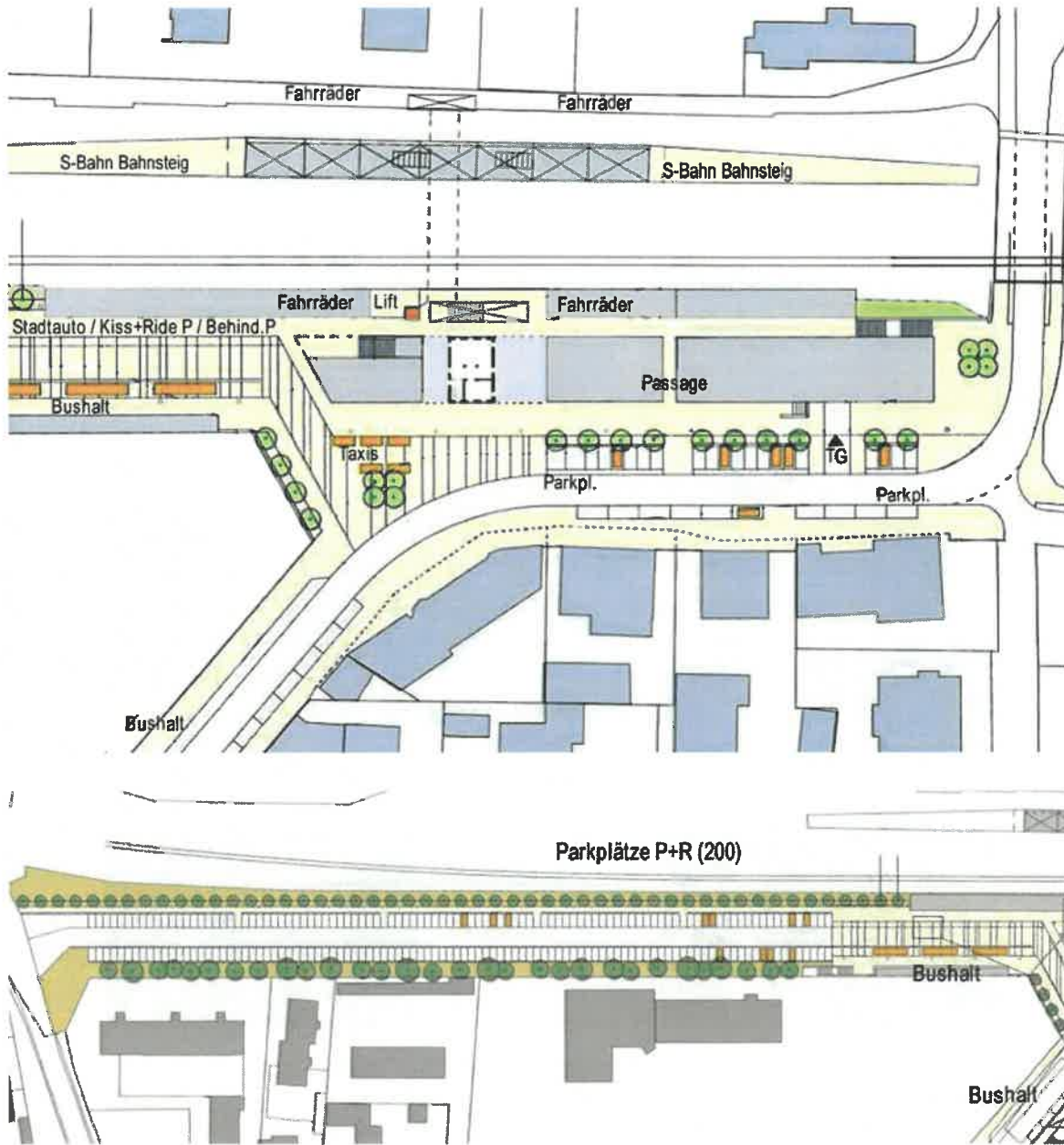
Im Herbst 2006 und Frühjahr 2007 haben viele Bürgerinnen und Bürger, Vertreter von Vereinen und Verbänden, Gewerbetreibende, Gemeinderatsmitglieder und Verwaltungsmitarbeiter in vielen Stunden freiwilligen Engagements die Grundlagen für dieses Leitbild erarbeitet. In acht Handlungsfeldern, die das öffentliche Leben in der Gemeinde abdecken sollen, wurden langfristige Visionen, Strategien und Maßnahmen zur kontinuierlichen Umsetzung der Ziele formuliert und entwickelt.

Das Leitbild drückt den anzustrebenden Zustand in 15 bis 20 Jahren aus. Als Anreize haben wir die Visionen in der Gegenwartsform formuliert, als ob wir sie schon erreicht hätten. Die Strategien als Meilensteine auf dem Weg zur Verwirklichung der Vision sind bewusst aktiv gehalten, denn hier wollen wir tätig werden. Diese Zielvereinbarungen zwischen Bürgerschaft, Wirtschaft und Politik sollen somit Richtschnur sein für das öffentliche Handeln in der Gemeinde Gauting. Den Bürgerinnen und Bürgern, den Vereinen und Verbänden, den örtlichen Unternehmen und allen an der Gemeinde Gauting Interessierten geben sie Orientierung und Handlungsicherheit durch verlässliche Rahmenbedingungen. Planen und Handeln in der Gemeinde Gauting orientieren sich an diesem Leitbild.

Mit dem Beschluss am 26. Juli 2007 nimmt der Gemeinderat als demokratisch legitimierte Vertretung der Gemeinde das Leitbild an.

Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

Rahmenplan Bahnhofsareal Gauting 2010



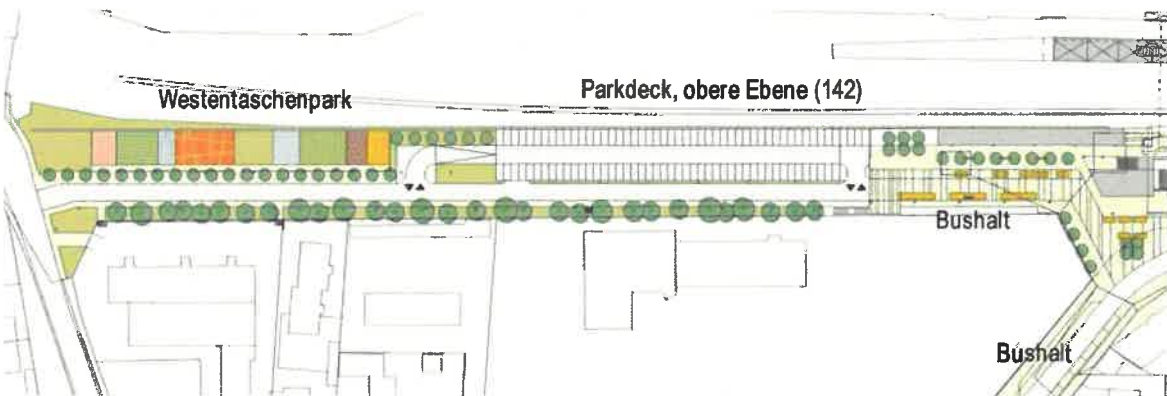
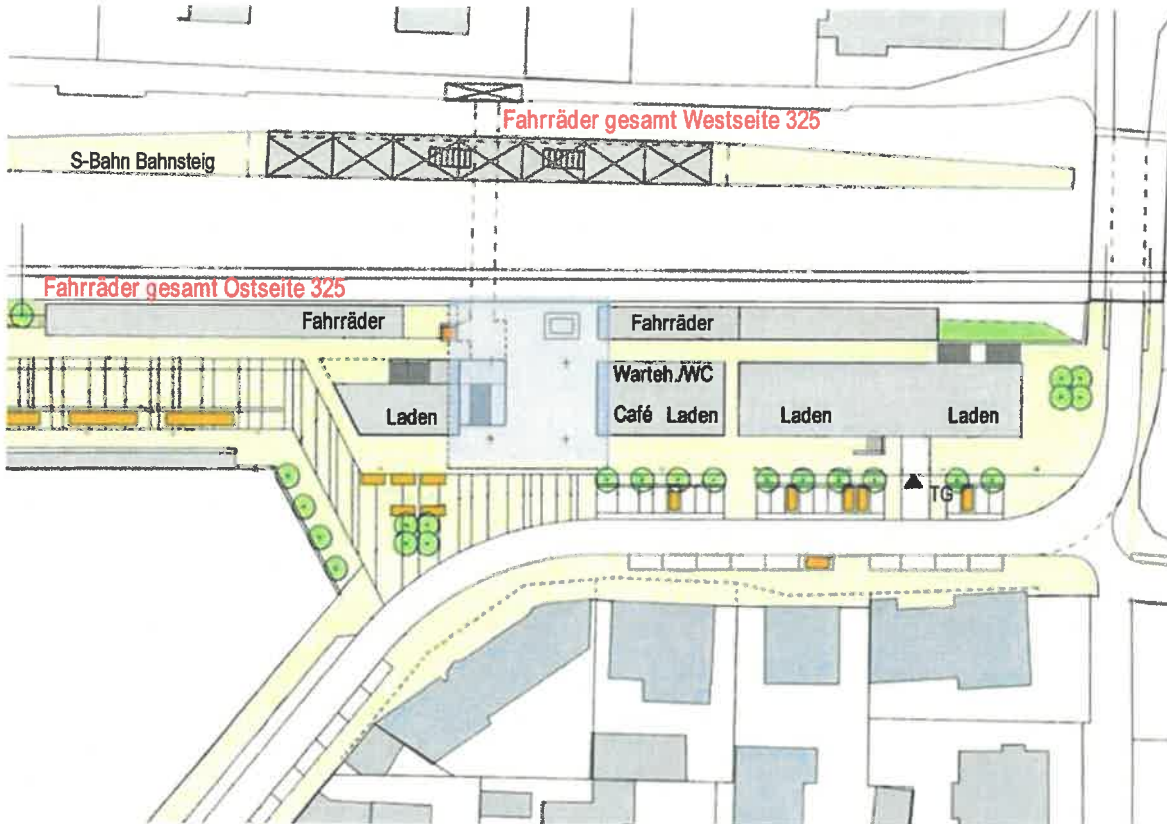
Rahmenplan Bahnhofsareal Gauting

Arc Architekten Partnerschaft, 03.03.2010

„Alter Bahnhof“-Lageplan

P + R Alternative 1

„Alter Bahnhof“-Visualisierung



Rahmenplan Bahnhofsareal Gauting
Arc Architekten Partnerschaft, 03.03.2010

„Neuer Platz“-Lageplan

P + R Alternative 2 (Parkdeck)

„Neuer Platz“-Visualisierung

2010 wurde der Bahnhofsbereich mit einer Rahmenplanung im Detail untersucht. Zwei detaillierte Planungen mit zwei unterschiedlichen Ansätzen zum Bahnhofsumfeld wurden erarbeitet. Insbesondere unterscheiden sich die beiden Varianten im Umgang mit dem alten Bahnhofsgebäude: Erhalt in Alternative 1 und Abbruch in Alternative 2 mit einer neuen konzeptionellen Lösung zur Bebauung am Bahnhof. Das bestehende Bahnhofsgebäude wird bei Variante 1 in eine neue Bebauung eingebunden. Variante 2 geht davon aus, dass das alte Bahnhofsgebäude abgebrochen wird und an die Stelle des ehemaligen Bahnhofsgebäudes eine große Überdachung als Bahnhofshalle entsteht, die Nebenbauten einbindet. In beiden Lösungsansätzen sind Bike+Ride, Park + Ride mit angedacht, ebenso ähnliche Lösungen bezüglich des Bushalts und der Taxiflächen, sowie der Fußgängerbereiche im Bahnhofsbereich. Die Bahnhofstraße quert weiterhin die Platzfläche mittig.

Aufbauend auf diesen Varianten wurden begleitend fortführende Planungen für die Anordnung und Neuordnung der Bike+Ride und Park+Ride-Anlage entlang der Bahnachse im westlichen Bereich durch das Landschaftsarchitekturbüro Brenner im Jahr 2010 erarbeitet. Es gab bereits weit fortgeschrittene Planungen mit Förderanträgen, die dann aber nicht weiterverfolgt wurden. Diese Maßnahmen wurden nicht umgesetzt und ruhen seitdem. Die in diesen Planungen eingebetteten Gedanken und Planungsansätze haben die Probleme richtig erfasst und Lösungsvorschläge erarbeitet. Die Mängel bestehen heute noch.

Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

Einzelhandelskonzept 2011

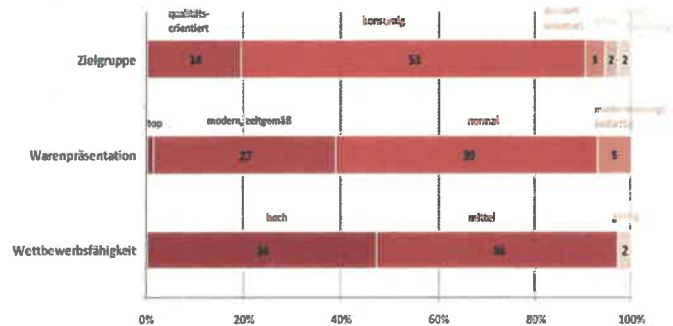
| | | |
|---|--|--|
|    | <p>Standortprofil Standorttyp Funktionsdichte Aufenthaltsqualität Erreichbarkeit Parkplatzsituation</p> | <p>Ortszentrum, integriert Hauptgeschäftslage Hohe Funktionsdichte eingeschränkte Aufenthaltsqualität Gute Erreichbarkeit</p> <p>Ausreichend kostenfreie Parkmöglichkeiten entlang der Bahnhofstraße, der Münchener Straße, der Sarnberger Straße, am Hauptplatz und am Bahnhofplatz sowie in fußläufiger Entfernung</p> <p>Wenngleich das Ortszentrum insgesamt eine räumliche Einheit bildet, lassen sich sowohl bei der Nutzung, funktional als auch städtebaulich verschiedene räumliche Schwerpunkte mit unterschiedlichen Lagequalitäten feststellen. Folgende Faktoren fließen in die Bewertung mit ein und spielen eine bedeutende Rolle für die weitere Entwicklung und Positionierung des Gautinger Ortszentrums:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Passantenfrequenz ▪ Dichte des Geschäftsbesatzes ▪ Funktionsmischung (Ergänzungseinrichtungen) ▪ Branchen- und Betriebstypenmix ▪ Angebotsattraktivität ▪ Funktionslücken, Mindernutzungen und Leerstände |
|  | <p>Funktion / Nutzungen ✓ Stärken ✗ Schwächen</p> | <p>Hauptplatz</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Gute Sichtbeziehung in den südlichen Teil der Bahnhofstraße, in die Sarnberger Straße sowie in die Münchener Straße ✓ Parkfunktion: kostenloses Parkplatzangebot (zeitlich begrenzt) ✓ Großteil der Gebäude in einem guten Zustand ✗ Verkehrsknotenpunkt mit teilweise erhöhtem PKW-Aufkommen ✗ Sehr eingeschränkte Aufenthaltsqualität ✗ Geringe Passantenfrequenz ✗ einzelne Gebäude weisen teils sanierungsbedürftige Fassaden auf, teilweise Arkadensituation an den Gebäuden |
|  | <p>Funktion / Nutzungen ✓ Stärken ✗ Schwächen</p> | <p>Bahnhofstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Belebte Haupteinkaufsstraße, relativ hohe Nutzungsdichte und hohe Passantenfrequenz ✓ Multifunktion: Handelsbetriebe des kurz- und mittelfristigen Bedarfsbereiches, Dienstleistung (Banken), öffentliche und soziale Einrichtungen (Rathaus, Kirche) ✓ Parkfunktion: kostenloses Parkplatzangebot (zeitlich begrenzt) ✓ In weiten Teilen gute Sichtbeziehung zum Hauptplatz ✗ nach Norden hin Zunahme von Dienstleistungen, Wohngebäuden sowie leer stehenden Immobilien im Nutzungsmix, Abnahme der Passantenfrequenz ✗ Zweiteilung: Hauptplatz – Bahnhofplatz, dazwischen Funktionslücken durch Schule, Kirche, Freiflächen ✗ eingeschränkte Sichtbeziehung in Richtung Bahnhofplatz und Sarnberger Straße ✗ einzelne Gebäude weisen teils sanierungsbedürftige Fassaden auf ✗ keine durchgängige Gebäudestruktur (Gebäudekanten, Hinterhofsituationen) |
|  | <p>Funktion / Nutzungen ✓ Stärken ✗ Schwächen</p> | <p>Bahnhofplatz</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Parkfunktion: kostenloses Parkplatzangebot (zeitlich begrenzt) ✓ Hohe Passantenfrequenz (S-Bahn, Park + Ride → Pendler) ✓ Nutzungspotenzial: Bahnhofsgebäude soll umgebaut und neu besetzt werden ✗ Eingeschränkte Sichtbeziehungen in die Bahnhofstraße in Richtung Hauptplatz ✗ Funktionslücken durch Leerstände, untergenutzte Flächen ✗ Eingeschränkte Aufenthaltsqualität |
|  | <p>Funktion / Nutzungen ✓ Stärken ✗ Schwächen</p> | <p>Münchener Straße / August-Hörmann-Platz</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Gute Sichtbeziehung zum Hauptplatz ✓ Parkfunktion: kostenloses Parkplatzangebot (zeitlich begrenzt) ✓ Durchschnittliche Passantenfrequenz ✓ Belebung durch Wochenmarkt (immer freitags) am August-Hörmann-Platz (dann temporär hohe Passantenfrequenz) ✓ Einzelhandelsagglomeration (kurz- und mittelfristiger Bedarf) ✗ keine durchgängige Gebäudestruktur (Gebäudekanten, Hinterhofsituationen) ✗ einzelne private Gebäude weisen teils sanierungsbedürftige Fassaden auf ✗ untergenutzte Platzsituationen (August-Hörmann-Platz) |
|  | <p>Funktion / Nutzungen ✓ Stärken ✗ Schwächen</p> | <p>Sarnberger Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Gute Sichtbeziehung zum Hauptplatz ✓ Parkfunktion: kostenloses Parkplatzangebot (zeitlich begrenzt) ✓ Durchschnittliche Passantenfrequenz ✓ Multifunktion: Handelsbetriebe des kurz- und mittelfristigen Bedarfsbereiches, Dienstleistung, Gastronomie ✓ Relativ hohe Nutzungsdichte ✓ Durchgangsverkehr ✗ Funktionslücken durch Leerstände, Wohngebäude und Brachflächen ✗ keine durchgängige Gebäudestruktur (Gebäudekanten, Hinterhofsituationen) ✗ einzelne private Gebäude weisen teils sanierungsbedürftige Fassaden auf |

Auszug Einzelhandelskonzept 2011 CIMA

| Handelsbesatz | 72 Betriebe, 5.835 m ² Verkaufsfläche | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|-----------------|----------------------|---------------------------|-----|--------------------------|----|----------------------------|-----|------------------|----|---|----|---|-----|-------------------------|----|---------------------------|----|--------------------------|-----|
| Magnetbetriebe | Tengelmann, Netto | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| wichtige Anbieter | Metzgerei Boneberger, Bäckereien, Rossmann | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Leerstände | 9 (plus 4 Gastronomieerstände) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Branchenbesatz | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Branchenbereich</th> <th>Verkausflächenanteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Lebensmittel, Reformwaren</td> <td>29%</td> </tr> <tr> <td>Gesundheit, Körperpflege</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>Bekleidung, Schuhe, Wäsche</td> <td>23%</td> </tr> <tr> <td>Elektro (+ Foto)</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>Sport, Spiel, Hobby (Sport, Fahrrad, Spielwaren, Musik, Auto)</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>Haushalt u. persönlicher Bedarf (Blumen, GPK, Uhren, Optik)</td> <td>13%</td> </tr> <tr> <td>Bücher und Schreibwaren</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>Bau- und Heimwerkerbedarf</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Möbel, Teppiche, Heimtex</td> <td>11%</td> </tr> </tbody> </table> | Branchenbereich | Verkausflächenanteil | Lebensmittel, Reformwaren | 29% | Gesundheit, Körperpflege | 8% | Bekleidung, Schuhe, Wäsche | 23% | Elektro (+ Foto) | 3% | Sport, Spiel, Hobby (Sport, Fahrrad, Spielwaren, Musik, Auto) | 6% | Haushalt u. persönlicher Bedarf (Blumen, GPK, Uhren, Optik) | 13% | Bücher und Schreibwaren | 7% | Bau- und Heimwerkerbedarf | 1% | Möbel, Teppiche, Heimtex | 11% |
| Branchenbereich | Verkausflächenanteil | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lebensmittel, Reformwaren | 29% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gesundheit, Körperpflege | 8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bekleidung, Schuhe, Wäsche | 23% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Elektro (+ Foto) | 3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sport, Spiel, Hobby (Sport, Fahrrad, Spielwaren, Musik, Auto) | 6% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Haushalt u. persönlicher Bedarf (Blumen, GPK, Uhren, Optik) | 13% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bücher und Schreibwaren | 7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bau- und Heimwerkerbedarf | 1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Möbel, Teppiche, Heimtex | 11% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Die größten Anbieter mit Magnetfunktion sind die beiden Lebensmittelbetriebe Tengelman und Netto, die auch bei der Passantenbefragung als die TOP 2 der wichtigsten Betriebe im Ortszentrum genannt werden. Ein weiterer Angebotsschwerpunkt liegt im mittelfristigen Bedarfsbereich mit den klassischen Leitbranchen Bekleidung (insgesamt 12 Anbieter) und Schuhe. Lediglich die Leitbranche Sport fehlt.

Qualitäts-Check



Der Qualitäts-Check zeigt, dass das Angebot nicht den Ansprüchen an ein Ortszentrum eines Siedlungsschwerpunktes im Verdichtungsraum München entspricht, da es sich im Wettbewerb mit dem nahegelegenen Mittelzentrum Starnberg und dem Oberzentrum München verstärkt messen lassen muss. Nur knapp 20 % der Betriebe im Ortszentrum wenden sich an ein qualitätsorientiertes Käuferpublikum, der Schwerpunkt liegt im konsumigen Angebotsbereich, der sich an eine breite Käuferschicht wendet. Auffällig ist, dass sich weniger als die Hälfte der Betriebe mit einem modernen und zeitgemäßen Erscheinungsbild präsentieren und damit nicht den Anforderungen der Käufer entsprechen, 5 Betriebe präsentieren sich sogar in einem veralteten Zustand. Deshalb erreicht auch nur knapp die Hälfte der Betriebe eine hohe Wettbewerbsfähigkeit.

Perspektiven

Das Gautinger Ortszentrum weist eine hohe PKW- und eine mittlere Passantenfrequenz auf. Wie die Passantenbefragung gezeigt hat, gibt es neben dem wichtigsten Besuchszweck Einkaufen lediglich ein eingeschränktes Bild an Nennungen, was auf einen ausbaufähigen Nutzungsmix hindeutet. Im Gautinger Ortszentrum finden sich die meisten Einzelhandelsunternehmen, ergänzt durch einzelhandelsnahe Dienstleister und Gastronomiebetriebe, die derzeit jedoch nur geringe Kopplungsaktivitäten bei den Besuchern hervorrufen. Zukünftig können sich daraus jedoch wichtige Kopplungseffekte ergeben. Auffällig ist auch, dass publikumsorientierte Nutzungen an mehreren Stellen durch Wohngebäude und Freiräume bzw. Platzsituationen unterbrochen werden. Dies stellt zunächst einen gewissen Mangel in der durchgängigen Erlebbarkeit der Hauptgeschäftslage als Einkaufsraum dar. Das Einkaufsgebiet im Gautinger Zentrum (Bahnhofstraße, Münchener Straße, Starnberger Straße) ist zudem sehr ausgedehnt und städtebaulich unübersichtlich, so dass keine durchgängige Einsehbarkeit der verschiedenen Attraktionspunkte gewährleistet ist. Dies und Mängel in der Gestaltung des öffentlichen Raumes mindern ebenfalls die durchgängige Wahrnehmung als Hauptgeschäftstraße.

Mögliche Positionierungsfelder der Anbieter im Ortszentrum sind neben einem gehobenen Angebotsniveau und Spezialanbietern vor allem auch weitere konsumige Angebote. Aufgrund der räumlich ausgedehnten Struktur des Ortszentrums und der unterschiedlichen Lagen sollte auch über eine Positionierung und Profilierung einzelner Straßenzüge nachgedacht werden. Die Leerstände sind vorrangig Handelsnutzungen bzw. die leerstehenden Gastronomieeinrichtungen einer gastronomischen Nutzung zuzuführen. Dazu bieten sich auch Verlagerungen bestehender Betriebe aus abgelegenen Nebenlagen in die Hauptlage des Ortszentrums an.

Neben der Stärkung der Handelsfunktion sollte der Bahnhofplatz insgesamt unter verstärkter Nutzung des städtebaulichen Potenzials auch als Treffpunkt und Aufenthaltsort belebt werden.

Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

Entwicklungskonzept Bahnhofsquartier 2013

Aufbauend auf den vorangegangenen Rahmenplanungen zum Bahnhof mit Umfeld wurde ein Entwicklungskonzept Gauting für das Bahnhofsquartier von der TU Wien im September 2013 erarbeitet. Es wurden die gleichen Problemstellungen wie im Rahmenplan 1998 | 2010 Teil Bahnhofumfeld erneut durchdacht. Bestandteile dieses Entwicklungskonzeptes sind a) Bahnhofplatz, b) Postareal, c) Kino, d) Bahnhof, e) Grundschulgebäude, f) Park+Ride-Anlage. Diese definierten Bereiche stellen auch heute ganz aktuell die zu untersuchenden und zu definierenden städtebaulichen Entwicklungsfelder zur Neuordnung dar.

Begleitend zur Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes hat eine intensive Bürgerbeteiligung stattgefunden.

Dieses Konzept sieht eine Neubebauung auf dem Grundstück der ehemaligen Grundschule vor, geht von einer Neubebauung am Bahnhof für ein Kino aus und sieht den Erhalt des ehemaligen Bahnhofsgebäudes mit Anbauten vor. Auch für das Postareal wird eine neue Bebauungsmöglichkeit zur Platzfassung des Bahnhofplatzes angedacht. Auch diese Untersuchung sieht eine Querung einer künftigen Bahnhofplatzfläche vor durch die Bahnhofstraße. Der Busbahnhof wird zentral zwischen der Neubebauung des ehemaligen Grundschulgeländes und dem Bahnhof angeordnet. Diese Untersuchung bildete den Grundstein für die Entwicklung der Flächen nördlich des Bahnhofsgebäudes, auf denen sich heute das neue Kinogebäude präsentiert.



- Bechtel
- V. Infrastruktur
- Platzbereich
- V. Luftzufuhr an Plattenbau
- Platzbereich mit gesonderter Nutzung
- Bahnweg
- Bahnweg in Plattenbau
- Bäume und Grün
- Platzbereich mit temporärer Grenzsetzung
- Geh-/Radweg entlang der Bahntrasse
- Gehweg auf Schulgebäude
- Glas
- Erdstation
- Bahnstation
- Einzelhandelsverkauf
- Park und Ride

A BAHNHOFPLATZ

Nach einer Neuorganisation und -gestaltung erlebt der Platz eine Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten und gilt so als Schlüsselprojekt des Quartiers. Die Längsorientierung des Platzes zeichnet sich bereits im Gebäudeband des Bahnhofs ab und weitere Gestaltungselemente wie Baumreihen und unterschiedliche Beläge unterstreichen dies noch. Der zentrale Eingangsbereich des Bahnhofs wird von ruhendem Verkehr befreit und der fließende Verkehr wird weiterhin auf einer eigenen, verschönlerten Spur über den Platz geführt. Dadurch werden die Aufenthaltsqualitäten und Querungsmöglichkeiten verbessert. Die Zahl der Stellplätze bleibt erhalten, gleichzeitig können Radwege in beide Richtungen auf eigenen Spuren geführt werden, was sie attraktiver und zugleich sicherer macht.

B POSTAREAL

Eine mögliche neue Bebauung anstelle der ehemaligen Postvertikalarzentele schafft eine räumliche Beziehung zur gegenüberliegenden Platzseite und nimmt die Rolle eines Kopfgebäudes ein. Das Gelände senkt sich vom Bahnhofplatz zur Post hin ab; damit die Raumkonte wirksam bleibt, orientiert sich die Gebäudehöhe an jener entlang des Bahnhofplatzes. Der Oberflächenbelag des Platzes zieht sich über die Straßenkreuzung bis zu dieser Gebäudekonte, um das Bauwerk näher an den Platz zu führen.

C KINO

Das neu zu errichtende Kino soll sich in das Bahnhofsgelände einfügen, kann aber seinen eigenen architektonischen Ausdruck finden. Bleiben die Bäume zwischen Kino und Bahnhof erhalten, bildet sich an dieser Stelle eine Fuge, die das Gebäudeband auflockert und den Blick zur Bahn freigibt. Entscheidend wird sein, wie man mit dem abfallenden Gelände zur Post hin umgehen wird.

D BAHNHOF

Das Bahnhofshauptgebäude soll erhalten bleiben und renoviert werden. Ob seine charakteristische Rohziegelfassade wieder freigelegt werden kann, oder beispielsweise ein ziegelarbener Putz aufgetragen wird, muss geprüft werden. Mit der Neubebauung der Nebengebäude werden Flächen für zentrumsrelevante Nutzungen geschaffen.

E GRUNDSCHULGELÄNDE

Als Gelenk wird das künftige Kopfgebäude am südlichen Ende des Platzes den Weg zum Bahnhof hin lenken und dabei den Straßenraum entlang der Bahnhofstraße säumen. Hochwertige und zeitgemäße Einzelhandelsflächen finden in bester Erdgeschosslage Raum und können als Impuls für das Quartier und die gesamte Bahnhofstraße wirken. Die drei aktuellen Bebauungsvorschläge müssten in ihrem städtebaulichen Zuschnitt überarbeitet werden, um den Anforderungen des Bahnhofplatzes zu entsprechen.

F PARK+RIDE-ANLAGE

Durch eine Neuorganisation der Anlage wird die Stellplatzanzahl erhöht und durch eine Einbahnlösung wird Platz für einen Fuß-/Radweg entlang der Bahn geschaffen.

Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

Verkehrskonzept 2016

2015 wurde das Büro Planen und Beraten Obermeyer beauftragt, für den Bahnhof mit Umfeld ein Verkehrskonzept zu erarbeiten, um Lösungen für die künftige Park+Ride Anlage, den Busbahnhof, den Bahnhofplatz und die Verkehrsführung, zu entwickeln. Dieser Gesamtbereich mit Einbeziehung der Flächen P+R entlang der Bahnachse definiert den Umgriff der Konversionsflächen im Bereich Grundstück ehemalige Grundschule und entlang der Bahnachse. Das Grundstück ehemalige Grundschule wurde bereits an einen Investor veräußert und wird aktuell neu entwickelt.

Dieses Verkehrskonzept mit den Gedanken zur Park+Ride-Anlage und zum Busbahnhof mit Bahnhofsumfeld wurde im Jahr 2016 im Gemeinderat beschlossen. Das Konzept sieht grundsätzlich eine zweigeschossige Park+Ride-Anlage vor - eine Ebene als Tiefgarage, Ebene zwei erdgeschossig. Beide Ebenen erhalten jeweils eine direkte Zufahrt über die Ammerseestraße im Bereich Umstrukturierung Grundstücke ehemalige Grundschule für den unterirdischen Teil der Park+Ride Anlage und für den erdgeschossigen Teil der Park+Ride Anlage von der Ammerseestraße im Bereich der Unterführung Bahnachse. Das Vorfeld zur Bahnhofstraße wurde in die Überlegungen eingebunden. Der Busbahnhof wird südlich des Bahnhofs, westlich des Grundstücks der ehemaligen Grundschule angeordnet und ist über die Bahnhofstraße anfahrbar. Der Bahnhofplatz wird als Platzraum gesehen mit Querung der Bahnhofstraße und definiert im Verkehrskonzept als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich. Die ankommenden und abfahrenden Straßen Pippinplatz, aber auch die Bahnhofstraße, werden vorgeschlagen als Tempo 30-Zone. Im Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept werden auch Straßenraumprofile für die Bahnhofstraße vorgeschlagen, die einen Schutzstreifen für die Fahrradfahrer mit vorsehen.



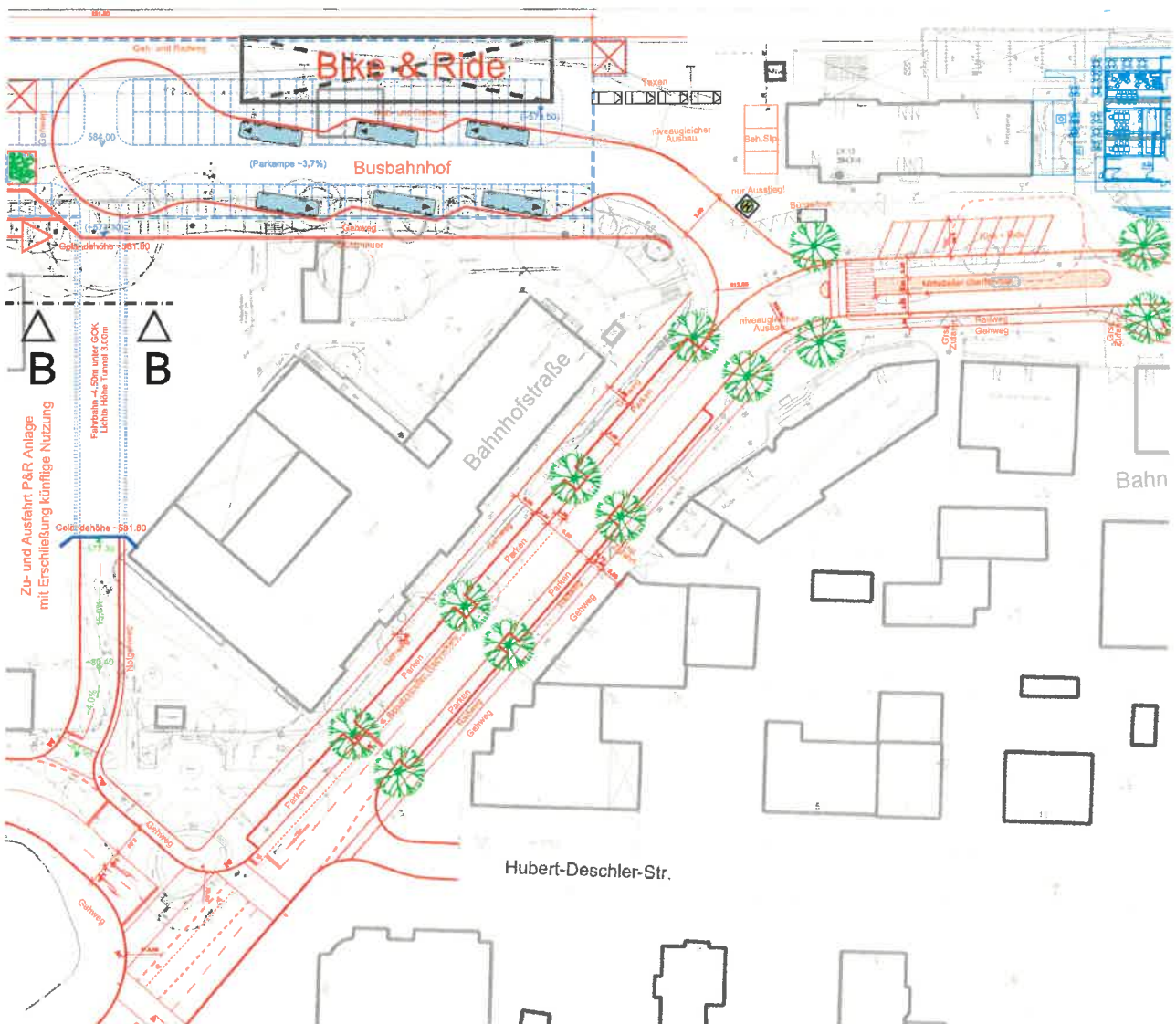
Blick von Norden auf das Bahnhofsvorfeld
Foto: Julia Schambeck



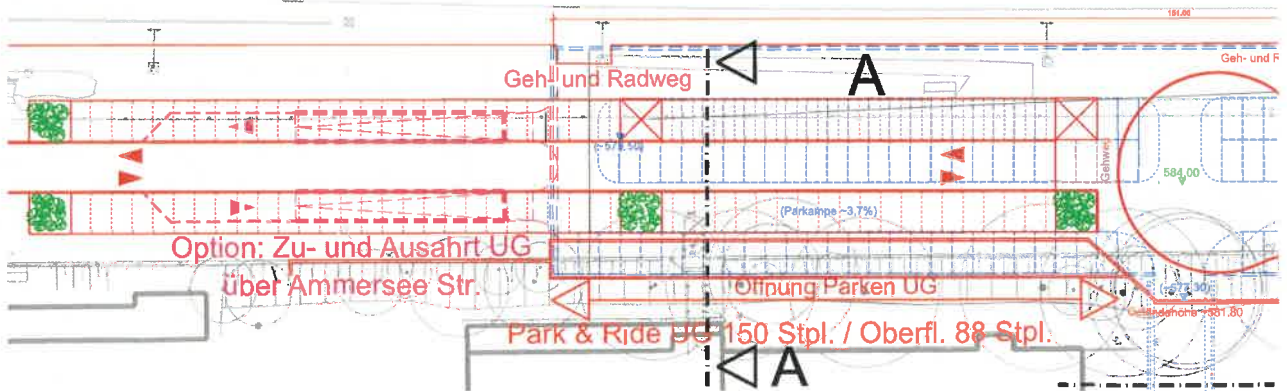
Zustand heute Bahnhofsvorfeld



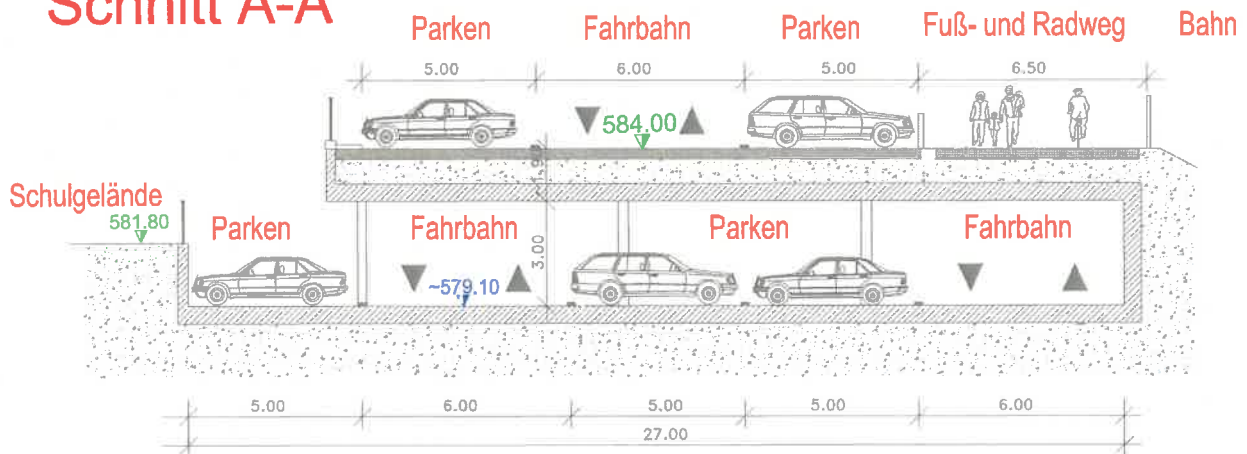
Zustand heute Bereich Busbahnhof



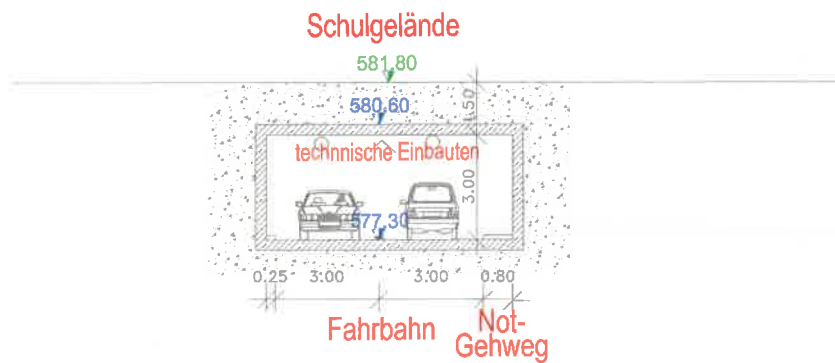
Ausschnitt "Bahnhofstraße | Busbahnhof" aus Planung Bahnhofsvorplatz Variante Radschutzstreifen Westseite



Schnitt A-A



Schnitt B-B



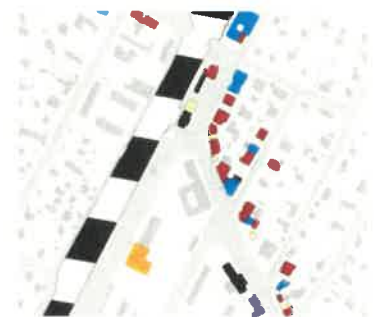
Ausschnitt "P +R Flächen mit Tiefgarage" aus Planung Bahnhofplatz Variante Radschutzstreifen Westseite

Mikrostandort Grundschul-Areal (Bahnhofstraße/Ecke Bahnhofplatz)

| | |
|--|---|
| Standortprofil Lage städtebauliche Integration Zentrenkonzept | Ortszentrum, städtebaulich integrierte Lage Haupteinkaufsstraße im Zentrum von Gauting, die gemäß den Empfehlungen des Einzelhandelskonzeptes als Zentraler Versorgungsbereich einzustufen ist |
| Fernwirkung, Visibilität Grundfrequenz Einsehbarkeit Darstellungsmöglichkeiten | prinzipiell hohe Grundfrequenz durch Haupteinkaufsstraße und Zufahrtsstraße zum S-Bahnhof sehr gute Fernwirkung im Ortszentrum durch die zentrale Lage direkt am Bahnhofplatz |
| Städtebauliches/ nutzungsstrukturelles Umfeld Kopplungseffekte Aufenthaltsqualität Funktionalität | S-Bahnhof Einzelhandel (Bäckerei, Metzgerei, Blumenladen, Bekleidung, Parfümerie) und Gastronomie / Hotel Aktuell eingeschränkte Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofsvorplatz |
| Erreichbarkeit Pkw Anbindung Stellplätze | sehr gute Pkw-Erreichbarkeit durch Lage an der Hauptzufahrtsstraße zum S-Bahnhof Parkmöglichkeiten entlang der Bahnhofstraße (gebührenfrei, zeitlich begrenzt) P+R Stellplätze in unmittelbarem Anschluss an die Liegenschaft. Diese werden ggf. weiter ausgebaut (Parkdeck) Anbindung der Liegenschaft für Kunden- und Lieferverkehre ist im Rahmen eines Realisierungswettbewerbs zu prüfen. Ruhende Verkehre (Kunden, Mitarbeiter und ggf. Bewohner) sind bei Realisierung als TG-Lösung zu planen. |
| Erreichbarkeit ÖPNV Art der Andienung Entfernung Haltestelle(n) Andienungsfrequenz | S-Bahn in unmittelbarer Nähe (20-Minuten Takt in Richtung Ebersberg über München und Tutzing) Bus-Haltestelle „J.-Dosch-Schule“ und „Gauting“ in unmittelbarer Nähe (mehrere Linien in Richtung Planegg, Germering-Unterpfaffenhofen, Fürstenried West, Starnberg Nord, Gilching-Argelsried, Oberbrunn von Mo-Fr stündlich, Linie 965 Richtung Unterbrunn und Buchendorf Mo-Sa stündlich) Optimaler Standort für Pendler als auch Kunden und Besucher |
| Frequenz, Einzugsgebiet Autoorientiert Fußläufiger Anteil Passanten-orientiert | Passanten-orientierter Standort durch die zentrale Lage im Ortszentrum mit gleichzeitig sehr guter Grundfrequenz (Pkw, Bus) durch Hauptzufahrt zum S-Bahnhof |



Quelle: BayernAtlas; www.geoportal.bayern.de



Die Projektentwicklung kann zur deutlichen Aufwertung des gesamten Bahnhofsumfeldes beitragen und nimmt damit eine besondere Rolle in der Gemeindeentwicklung ein.

Als besondere Herausforderung ist die Abwicklung der Kunden-, Besucher-, Mitarbeiter- und Lieferverkehre zu benennen. Der angestrebte städtebauliche Ideenwettbewerb muss sich hier detailliert mit Lösungsmöglichkeiten befassen. Gleichzeitig muss der Standort den möglichen aus Sicht der Wohnwirtschaft gerecht werden.

Das Verkehrskonzept „Umbau Bahnhof Gauting“ vom Büro Obermeyer hat bei Umsetzung deutlich Auswirkungen auf die möglichen Entwicklungsalternativen. So führt die künftige Erschließung der P+R-Anlage über eine Tunnellösung unter das Grundschulareal.

Die Nutzungsoptionen aus Handels- und Dienstleistungssicht sind mit den generellen Potenzialen am Standort abzustimmen. Das Umfeld bildet derzeit günstige Rahmenbedingungen für Einzelhandel, Dienstleister und Wohnen. Mit einer Entwicklung dieser Fläche und der Aufwertung des Umfeldes kann der Standort an Bedeutung und Frequenz weiter gewinnen und seine Magnetfunktion weiter ausbauen. Die cima wird im Rahmen des Nutzungskonzeptes für die Ortsentwicklung zu priorisierende Betriebskonzepte empfehlen. Folgende Faktoren spielen dabei eine besondere Rolle:

- Letzte große Entwicklungsfläche im Ortszentrum
- Schließung wichtiger Versorgungslücken
- Schließung besonderer Konzeptlücken
- Optimale Wirkung auf das Standortumfeld (frequenzbildend)
- Abminderung von Kaufkraftabflüssen
- Beachtung der Lagegunst zum S-Bahnhof
- Schaffung modernster Handels- und Dienstleistungsflächen
- Innere Erschließung für wohnwirtschaftliche Nutzungsteile

Fazit

Das Grundschulareal ist mit einer möglichen zu überbauenden Grundfläche von rund 3.600 m² und einer GFZ von 1,6 als derzeit wichtigste Potenzialfläche des Gautinger Ortszentrums zu bewerten.

Für Einzelhandelsnutzungen, Dienstleister (hier auch Ärzte) und Gastronomie kommen prioritär das EG- und das 1. OG in Frage. Ab dem 2. OG sollten in dieser Standortgunst Wohnungen vorgesehen werden.

Der Standort in zentraler Lage ist prinzipiell sehr gut mit dem Pkw (Parkplätze), zu Fuß und mit der S-Bahn erreichbar und kann aufgrund der Lage auch eine sehr gute Fernwirkung in Richtung Bahnhofstraße erzielen. Neben der direkten Nähe zum S-Bahnhof profitiert der Standort insgesamt von der hohen Grundfrequenz der Bahnhofstraße.

Unter funktionalen Gesichtspunkten ist die Lage der Potenzialfläche am Anfang der Bahnhofstraße mit Blick auf die Gesamtlänge der Bahnhofstraße als gut einzustufen. Das Umfeld mit kleinen Ladeneinheiten und einzelhandelsnahen Dienstleistungen führt zu hohem Kopplungspotenzial.

Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

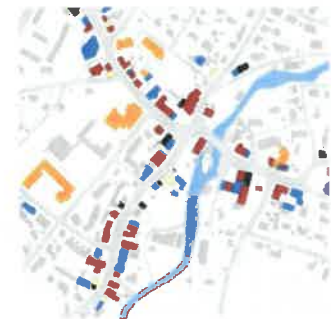
Fortschreibung Einzelhandelskonzept 2016

Mikrostandort „Wunderl“-Areal (Stamberger Straße 7 und 9)

| | |
|--|--|
| Standortprofil Lage städtebauliche Integration Zentrenkonzept | Ortszentrum, städtebaulich integrierte Lagen Haupteinkaufsstraße im Zentrum von Gauting, die gemäß den Empfehlungen des Einzelhandelskonzeptes als Zentraler Versorgungsbereich einzustufen ist Zugewinn an Lagequalität durch Eröffnung Rossmann (Verlagerung aus Bahnhofstraße) im Jahr 2015 |
| Fernwirkung, Visibilität Grundfrequenz Einsehbarkeit Darstellungsmöglichkeiten | prinzipiell hohe Grundfrequenz durch Durchgangsverkehr sehr gute Visibilität durch hohe PKW-Frequenz eingeschränkte Aufenthaltsqualität und damit Fußgängerfrequenz durch unmittelbare Lage an Staatsstraße gute Sichtbeziehung zum Hauptplatz keine durchgängige Gebäudestruktur (Gebäudekanten, Hinterhofsituationen) |
| Städtebauliches/ nutzungsstrukturelles Umfeld Kopplungseffekte Aufenthaltsqualität Funktionalität | Multifunktion: Handelsbetriebe des kurz- und mittelfristigen Bedarfsbereiches, Dienstleistung, Gastronomie Relativ hohe Nutzungsdichte, in unmittelbarer Nähe Drogeriemarkt (Rossmann) Die Stamberger Straße zeichnet sich neben der neuen Nahversorgungskompetenz zunehmend als Lage für spezialisierte Ladengeschäfte mit hohem Anteil an Zielkunden ab. Weiterhin eingeschränkte Aufenthaltsqualität entlang der Stamberger Straße |
| Erreichbarkeit Pkw Anbindung Stellplätze | sehr gute Pkw-Erreichbarkeit durch Lage an der Durchgangsstraße (Starnberg – Krailling – Planegg – München) wenige Parkmöglichkeit auf Stellplätzen direkt vor dem Grundstück entlang der Stamberger Straße (gebührenfrei, zeitlich begrenzt) Stellplätze sind daher zusätzlich auf Grundstück nachzuweisen (Tiefgarage) |
| Erreichbarkeit ÖPNV Art der Andienung Entfernung Haltestelle(n) Andienungsfrequenz | S-Bahn in ca. 750 m Entfernung. Durch Topographie zum Bahnhof jedoch nur eingeschränkt zu Fuß erreichbar Bus-Haltestelle „Rathaus“ in ca. 250 m Entfernung (Linie 965, 966 und 968 von Mo-Fr stündlich) |
| Frequenz, Einzugsgebiet Autoorientiert Fußläufiger Anteil Passanten-orientiert | Durchschnittliche Passantenfrequenz mit gleichzeitig sehr guter Grundfrequenz (Pkw) |



Quelle: BayernAtlas; www.geoportal.bayern.de



Fazit

Der Standort in integrierter zentraler Lage ist prinzipiell sehr gut mit dem Pkw erreichbar. Die Entfernung zum S-Bahnhof (ca. 750 m) ist für einen Standort wie Gauting für eine fußläufige Erreichbarkeit bereits etwas kritischer einzustufen. Dennoch profitiert der Standort insgesamt von der hohen Grundfrequenz der Stamberger Straße und verfügt bereits im direkten Umfeld über Kopplungseffekte mit weiteren Ladenlokalen und einzelhandelsnahen Dienstleistungen.

Die Ansiedlung des Rossmann-Marktes führte zu einer deutlichen Lageaufwertung der Stamberger Straße.

Weitere geplante Projektentwicklungen an der Stamberger Straße zeugen von einer weiter gestiegenen Nachfrage nach Wohnraum (Stamberger Straße 24, ehemals Syrtaki).

Die Liegenschaft eignet sich für spezialisierte Ladengeschäfte im Erdgeschoss, die vom attraktiven Geschäftsumfeld (hier z.B. Rossmann) und der sehr guten Visibilität profitieren. Obergeschosse und rückwärtige Bereiche sind für eine Wohnnutzung zu priorisieren.

Städtebaulicher Ideenwettbewerb "Bahnhofsareal und Bahnhofstraße" 2016

Anlass, Sinn und Zweck des Wettbewerbs

Auszug aus „Auslobung, Nichtoffener städtebaulicher Ideenwettbewerb, Bahnhofsareal und Bahnhofstraße, Gauting“ von Gemeinde Gauting (S.5), 23.03.2016

„Die Gemeinde Gauting plant im Zuge der Umstrukturierung des Bahnhofsumfeldes die städtebauliche Neuordnung eines wesentlichen Teils der Ortsmitte.

Am Bahnhofplatz und im weiteren Verlauf der Bahnhofstraße sind für die Zukunft mehrere Neubauten angedacht, einschließlich einer Parkierungsanlage auf der bisherigen Park & Ride-Fläche entlang der Rafael-Katz-Straße. Außerdem bestehen in Teilbereichen, z. B. am Bahnhofplatz funktionale Defizite, Barrieren und gestalterische Missstände. Ziel des Wettbewerbes ist es, Lösungen auszuarbeiten, die den gesamten Bereich unter Einbeziehung künftiger Entwicklungen städtebaulich aufwerten und einen angemessen proportionierten Straßenraum entstehen lassen. Die im Besitz der Gemeinde befindlichen Grundstücke sind baulich ebenso einzubeziehen und zu entwickeln wie die Privatgrundstücke. Auf die Anbindung der Bahnhofstraße an den Hauptplatz ist zu achten.

Das Planungsgebiet des Ideenwettbewerbs umfasste die zentrale Versorgungsachse: die in Nord-Süd-Richtung verlaufende „Bahnhofstraße“ zwischen „Bahnhofplatz“ im Norden und „Hauptplatz“ im Süden. Weiterhin ist die Rafael-Katz-Straße zwischen Bahnhofplatz und Ammerseestraße Teil des Wettbewerbsgebietes. Das Gesamtareal des Umgriffs Ideenwettbewerb hat eine Größe von 6,54 ha.“

Wettbewerbsgegenstand

Auszug aus „Auslobung, Nichtoffener städtebaulicher Ideenwettbewerb, Bahnhofsareal und Bahnhofstraße, Gauting“ von Gemeinde Gauting (S.14), 23.03.2016

„Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Aufwertung und die Freiraumgestaltung von Straßen und Platzräumen sowie der Vorbereiche zum Straßenraum im Gebiet zwischen Bahnhof, Bahnhofplatz, Bahnhofstraße und Hauptplatz. Der Umgriff umfasst hierbei den Bereich um den Bahnhofplatz sowie die Park & Ride Fläche entlang der Rafael-Katz-Straße welche zu einer zweigeschossigen Parkierungsanlage umgestaltet und auf sinnvolle Weise in die verkehrliche Infrastruktur eingebunden werden soll. Weiterhin ist die Funktionalität des Bahnhofplatzes zu verbessern, dabei sind etwaige Barrieren und gestalterische Missstände zu beseitigen. Zu den bestehenden Bahnhofsgebäuden ist eine adäquate Haltung zu entwickeln und ein weiterer Umgang vorzuschlagen, der mit bereits bestehenden Planungen korreliert. Ebenso sind die restlichen Grundstücke und Gebäude um den Bahnhofplatz in die Planung mit einzubeziehen, um eine nachhaltige Entwicklung des Bahnhofquartiers zu gewährleisten.

Entlang der Bahnhofstraße sind Lösungen auszuarbeiten, die den gesamten Bereich aufwerten und einen angemessen proportionierten Straßenraum entstehen lassen. Die im Besitz der Gemeinde befindlichen Grundstücke sind baulich ebenso in die Planung einzubeziehen und zu entwickeln wie die Privatgrundstücke. Auf die Anbindung der Bahnhofstraße an den Hauptplatz ist zu achten.“



Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

Städtebaulicher Ideenwettbewerb "Bahnhofsareal und Bahnhofstraße" 2016

Gegenstand des Wettbewerbs

„Der Auslober wünscht sich ein Quartier, welches unter Ausnutzung der vorhandenen Potentiale den Wandel zu einem attraktiven Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort vollziehen kann, ohne dabei die Qualität innerstädtischen Wohnens zu vernachlässigen. Die Neubebauung des Quartiers soll das Bahnhofsareal aufwerten und diesem einen neuen Charakter verleihen. Dabei sollen aber die typischen städtebaulichen Merkmale, die zur Identität Gautings beitragen, berücksichtigt werden. Dazu gehören beispielsweise die bauliche Staffelung mit Aufweitungen, großen Grünzäsuren und prägenden Grünräumen mit Baumbestand einerseits und bauliche Solitäre mit markanter Dichte andererseits.“

„Ziel des Wettbewerbes ist die Ausbildung einer urbanen Mitte entlang der Bahnhofstraße. Hierbei sollen der Bahnhofplatz als Auftakt und der Hauptplatz als Verteiler etabliert werden.“



2. Preis

Lex Kerfers Landschaftsarchitekten und Stadtplaner,
mit
Walbrunn Architekten, Bockhorn



Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

Städtebaulicher Ideenwettbewerb "Bahnhofsareal und Bahnhofstraße" 2016



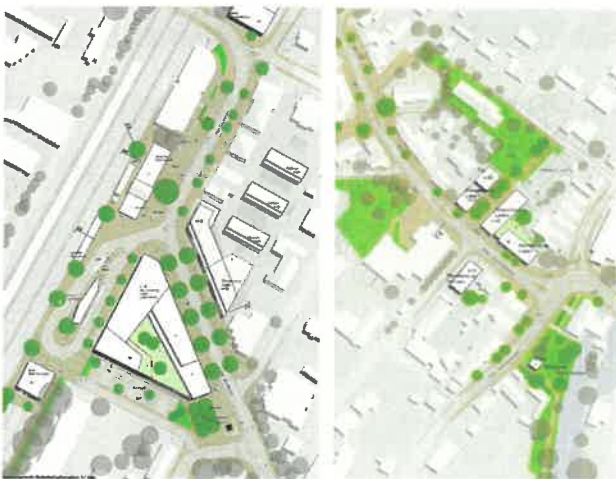
2. Preis

Rainer Heinz Architektur +Stadtplanung, Rosenheim
mit
Tobias Frauscher Landschaftsarchitekten, München



3. Preis

Erich W. Baier Architektur und Städtebau, Gauting
mit
KuNuS Freiraumplanung GmbH, Wetzlar



Bestandsaufnahme

Grünflächen

Gauing selbst weist zahlreiche wertvolle öffentliche Grünflächen auf, die aber zum größeren Teil außerhalb des Untersuchungsbereichs liegen. Im Untersuchungsbereich selbst befinden sich entlang der öffentlichen Räume keine bedeutenden gliedernden Grünstrukturen. Teilweise öffnen sich entlang der Bahnhofstraße immer wieder kleine Pocketparks mit Grünansätzen, die von Außen in die Bahnhofstraße hinein wirken, beispielsweise das Vorfeld der katholischen Kirche. Hervorzuheben sind der Talraum der Würm, der die Lage des Orts prägt sowie die kräftige Grünfläche im Umfeld des Rathauses, die auf das Umfeld positiv einwirken. Hier liegen starke Potentiale, die Grün und Natur im Untersuchungsbereich deutlicher erlebbar machen und sich bandartig mit den außen angrenzenden Grünräumen vernetzen können. Die Hauptverkehrsachsen sind kaum durch Bäume gegliedert, ausgenommen der Pippinplatz. Angrenzend an den innerörtlichen Untersuchungsbereich der Gemeinde Gauting umschließen hochwertige Wohnbauflächen diesen zentralen Ortsbereich. Die auf diesen privaten Grundstücken vorhandene Landschaft steht im Verbund mit den bandartigen Grünstrukturen, die mit der Topografie laufend in die Ortsmitte hineingeführt werden können.



1 Pippinplatz



2 Baumallee und Christuskirche



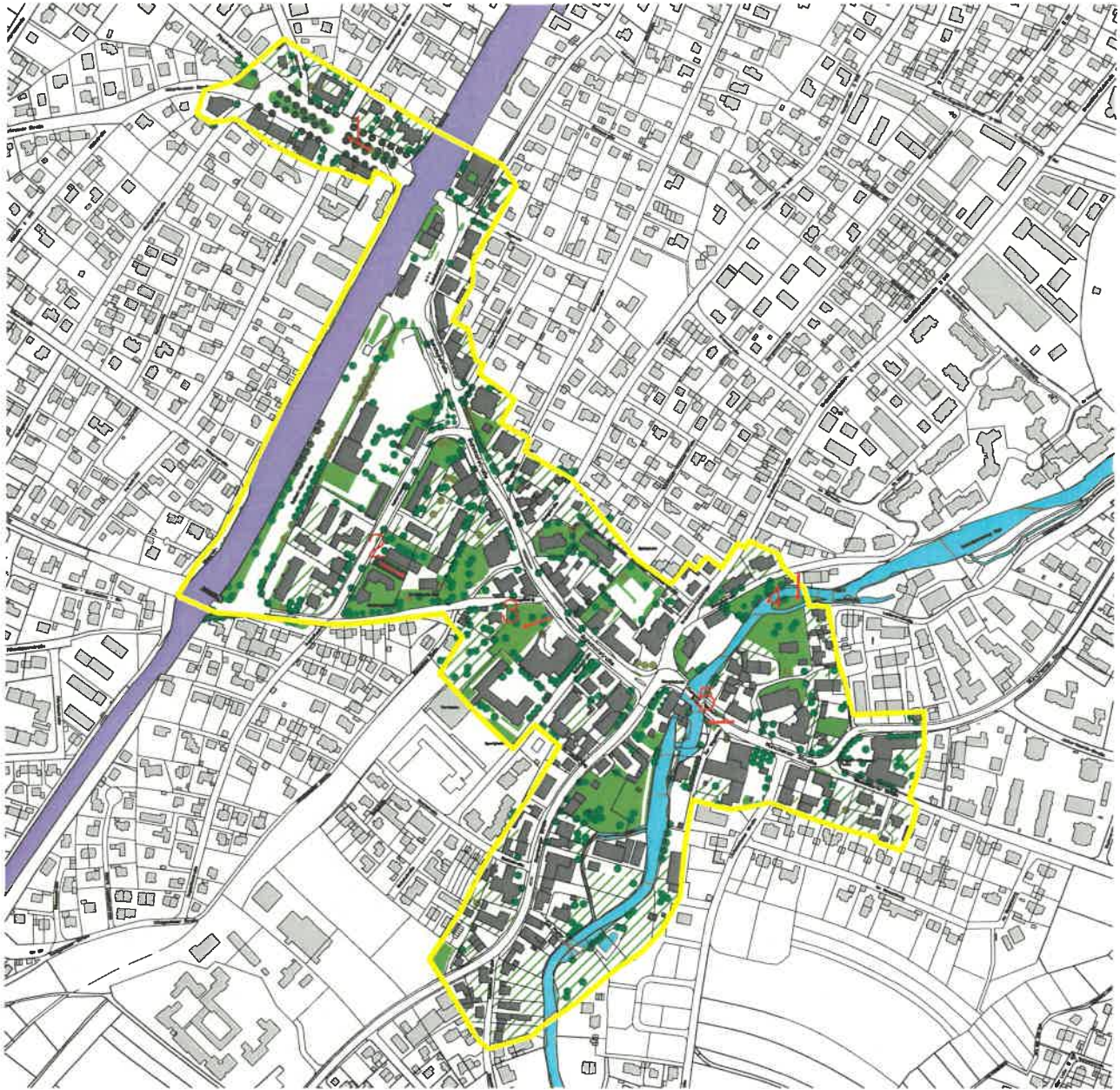
3 Grünfläche bei Rathaus



4 Brücke über Würm



5 Brückenfigur an Würm

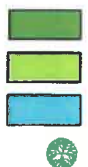


Öffentliche Grünflächen

private Grünflächen

Gewässer

bestehende Gehölzstrukturen



Bestandsaufnahme

Öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum im Untersuchungsbereich entlang der Erschließungsachsen als Hauptachsen – Bahnhofplatz, Bahnhofstraße, Sarnberger Straße, Münchener Straße – wird für den motorisierten Individualverkehr samt ruhendem Verkehr vorgehalten. Es gibt kein geführtes Radwegenetz. Eine Gliederung des öffentlichen Raums mit Nutzungszonen ist nicht eindeutig vorhanden. Die Knotenpunkte dieser öffentlichen Räume am Talpunkt der Würm des Verkehrskreuzes als Achse an der Würm, Sarnberger Straße, Bahnhofstraße, Münchener Straße definieren sich über die funktionierenden Verkehrsknotenpunkte mit Ampelanlagen. Eine Querung ist für den Fußgänger und Radfahrer schwierig. Dies betrifft auch die Knotenpunkte an der südlichen Ortseinfahrt, ankommend aus der Sarnberger Straße, Kreuzung Reismühlerstraße, ebenso ankommend von der Münchener Straße an der Kreuzung Münchener Straße / Buchendorfer Straße, sowie innerörtlich mit der Querung der Bahnhofstraße und am Bahnhofplatz selbst. Angrenzend an den eigentlichen Erschließungsbereich der öffentlichen Räume gibt es Bereiche in Form von Grünflächen, Plätzen und Aufweitungen um öffentliche Gebäude, bzw. Einrichtungen des Gemeinbedarfs. Prägend für die Bahnhofstraße ist das Rathaus mit seinem kleinen Rathauspark sowie das Umfeld der Kirchen mit den sich aufweitenden Platzräumen vor den Kirchen selbst. Besonders hervorzuheben sind hier die Flächen, die im Besitz der Gemeinde Gauting sind, südlich der Sarnberger Straße zur Würm hin, das sog. Wunderl-Grundstück.



1 öffentliche Freiflächengestaltung entlang der Würm



2 Rathausplatz



3 Bosco Bürger- und Kulturhaus



4 Platzfläche an der Bahnhofstraße



5 Öffentlicher Raum der Sarnberger Straße



Flächen Gemeinbedarf

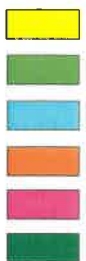
öffentliche Grünflächen

öffentliche Gewässer

Lokale/Gaststätten

öffentliche / kommunale Einrichtungen

Geschäfte / Läden



Bestandsaufnahme

Art der baulichen Nutzung EG

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden mit zwei Begehungen vor Ort die aktuellen Nutzungen der Gebäude im Untersuchungsbereich, vor allem im Bereich der Hauptverkehrsachsen, der Starnberger Straße, der Bahnhofstraße und der Münchener Straße, aufgenommen. Die Karten zeigen, dass viele Gemeinbedarfsnutzungen in den Erdgeschosszonen in der Ortsmitte platziert sind. Dazu kombinieren sich zahlreiche Einzelhandelsnutzungen, aber auch unterschiedliche Dienstleistungsangebote, wenige gewerbliche Flächen, die nur vereinzelt in rückwärtigen Bereichen vorhanden sind, sowie gastronomische Betriebe. In den Obergeschossen verändert sich diese Art der baulichen Nutzung zugunsten des Wohnens. Hier sind bereits zahlreiche Gebäude ausschließlich mit Wohnen belegt, die restlichen Flächen mit Dienstleistungen.



Bahnhofsgebäude



Frisörsalon, Kleidungsgeschäft und Waschsalon



Metzgerei, Obsthandel und Bäckerei



Lebensmittel | Einzelhandel



Einzelhandel

Dienstleistung

Gewerbe / Handwerk

Garage, Schuppen

Leerstand



Gastronomie

Technische Versorgungsanlagen

öffentliche / kommunale /

kirchliche Einrichtungen

Wohnen



Bestandsaufnahme

Art der baulichen Nutzung OG



Praxen und Büros



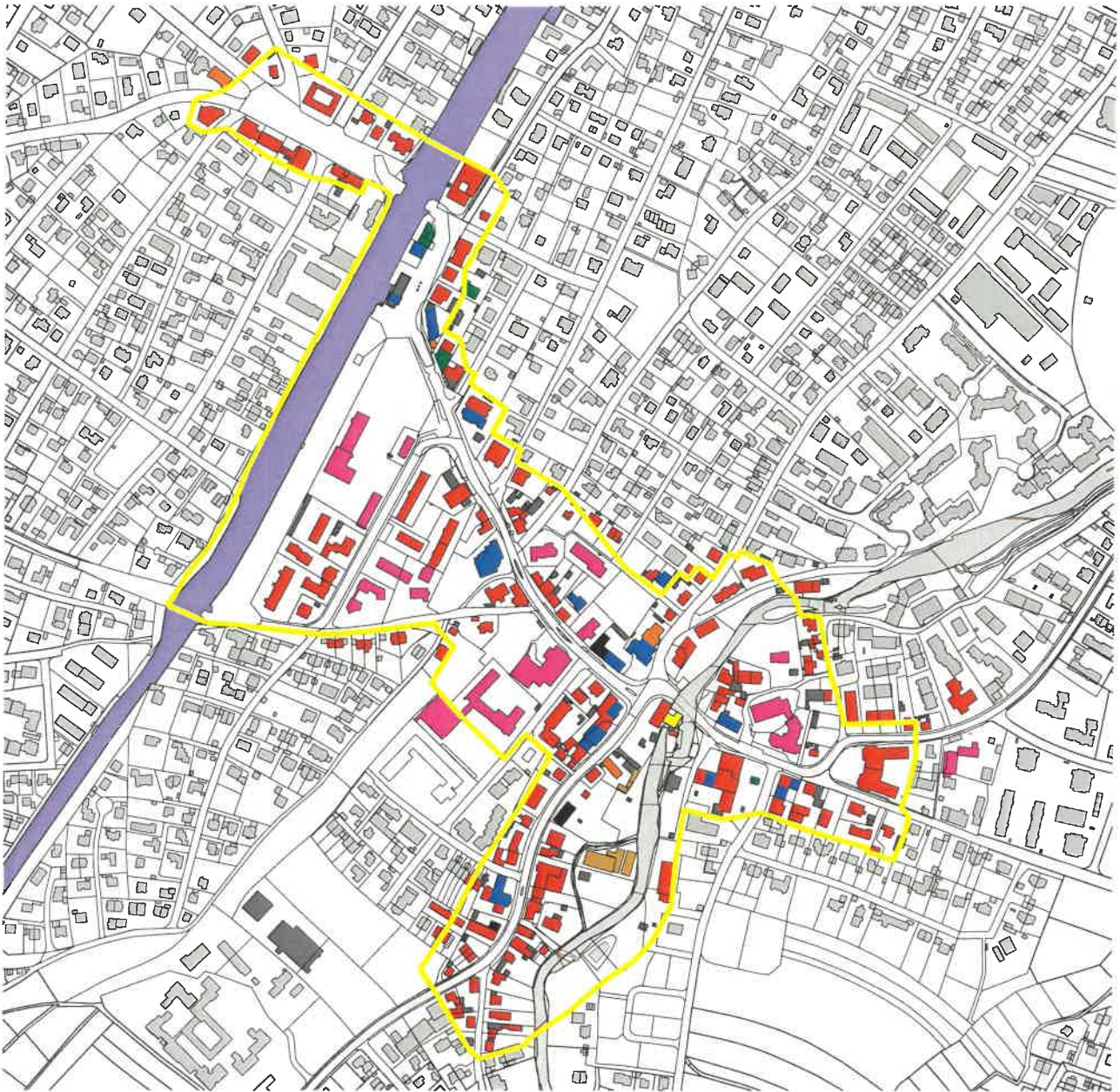
Wohnen



Arztpraxen

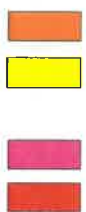


Wohnung / Einfamilienhaus



Einzelhandel
Dienstleistung
Gewerbe / Handwerk
Garage, Schuppen
Leerstand

Gastronomie
Technische Versorgungsanlagen
öffentliche / kommunale /
kirchliche Einrichtungen
Wohnen



Bestandsaufnahme

Eigentumsverhältnisse



Eigentum Gemeinde Gauting

Eigentum Freistaat Bayern

Eigentum Deutsche Bahn AG

Eigentum Katholische Pfarrkirchstiftung

Eigentum Evangelische Kirche



Die Karte Eigentumsverhältnisse hebt die Flächen in gelb hervor, die im Eigentum der Gemeinde Gauting stehen. Durch den starken Besatz mit Gemeinbedarfseinrichtungen in der Ortsmitte sind auch größere zusammenhängende Flächen im Besitz der Gemeinde Gauting, aber auch der beiden Kirchen – der katholischen Pfarrkirchenstiftung sowie der evangelischen Kirche.

Besonders deutlich wird bei dieser Kartendarstellung, dass die Hauptverkehrsachsen Innerorts nicht im Eigentum der Gemeinde stehen, sondern im Eigentum des Freistaates Bayern und Staatsstraßen darstellen. Dies bedeutet, dass die Gemeinde nicht ohne den Freistaat Bayern Umplanungen, Änderungen am Straßenprofil sowie eine Reduzierung der Geschwindigkeiten planen und umsetzen kann. Der Gestaltungsspielraum ist deutlich eingeschränkt. Die Funktion der Straßen spielt dabei eine wesentliche Rolle.

Weitere große zusammenhängende Flächen stehen im Eigentum der Deutschen Bahn mit der S-Bahn-Achse.

Insbesondere für den Bereich im Bahnhofsumfeld mit einem Teilbereich der Bahnhofstraße bestehen Potentiale für eine zusammenhängende Neuordnung - Grundstücke sind im Eigentum der Gemeinde. Dies gilt es zu nutzen, ebenso wie das Schlüsselgrundstück zur Würm an der Starnberger Straße, das sich ebenfalls im Eigentum der Gemeinde befindet.

Bestandsaufnahme

Wertvolle historische Gebäude und Bodendenkmäler

Die Geschichte der Gemeinde Gauting ist von übergeordneter Bedeutung. Es gibt bedeutende Zeugnisse aus der römischen Epoche. Zahlreiche Bodendenkmäler weisen auf diese Geschichte hin. Neben den Bodendenkmälern liegen jedoch noch weitere wertvolle Gebäude, die als Denkmäler ausgewiesen sind im Untersuchungsbe- reich, wie das Wohnhaus von Georg Lindner, das am Hauptplatz an der Würm steht und den Ort Gauting im Tal an der Würm prägt. Das Gebäude ist von verschiedenen Sichtachsen aus der Orts- mitte erlebbar. Im Untersuchungsbereich liegt weiter die katholische Filialkirche Unserer Lieben Frau, die ebenfalls unter Denkmalschutz steht. In der nachfolgenden Karte sind die Einzeldenk- mäler aufgezeigt mit einer weiteren Kirche und den markanten Bodendenkmälern. Man kann gut die Wegeachse der Römer durch Gauting erken- nen, die leider mit der Entwicklung der Bahnach- se zerschnitten wurde. Die wertvollen histori- schen Gebäude und Bodendenkmäler sind in der nachfolgenden Zusammenstellung aufgelistet. Der Kartengrundlage sind jeweils Nummern die- ser Denkmäler zugeordnet.

Wertvolle historische Gebäude und Bodendenkmäler



Kath. Filialkirche Unser Lieben Frau



Wohnhaus von Georg Lindner



Zweifamilienhaus von Albert Burger



Evang.- Luth. Christuskirche



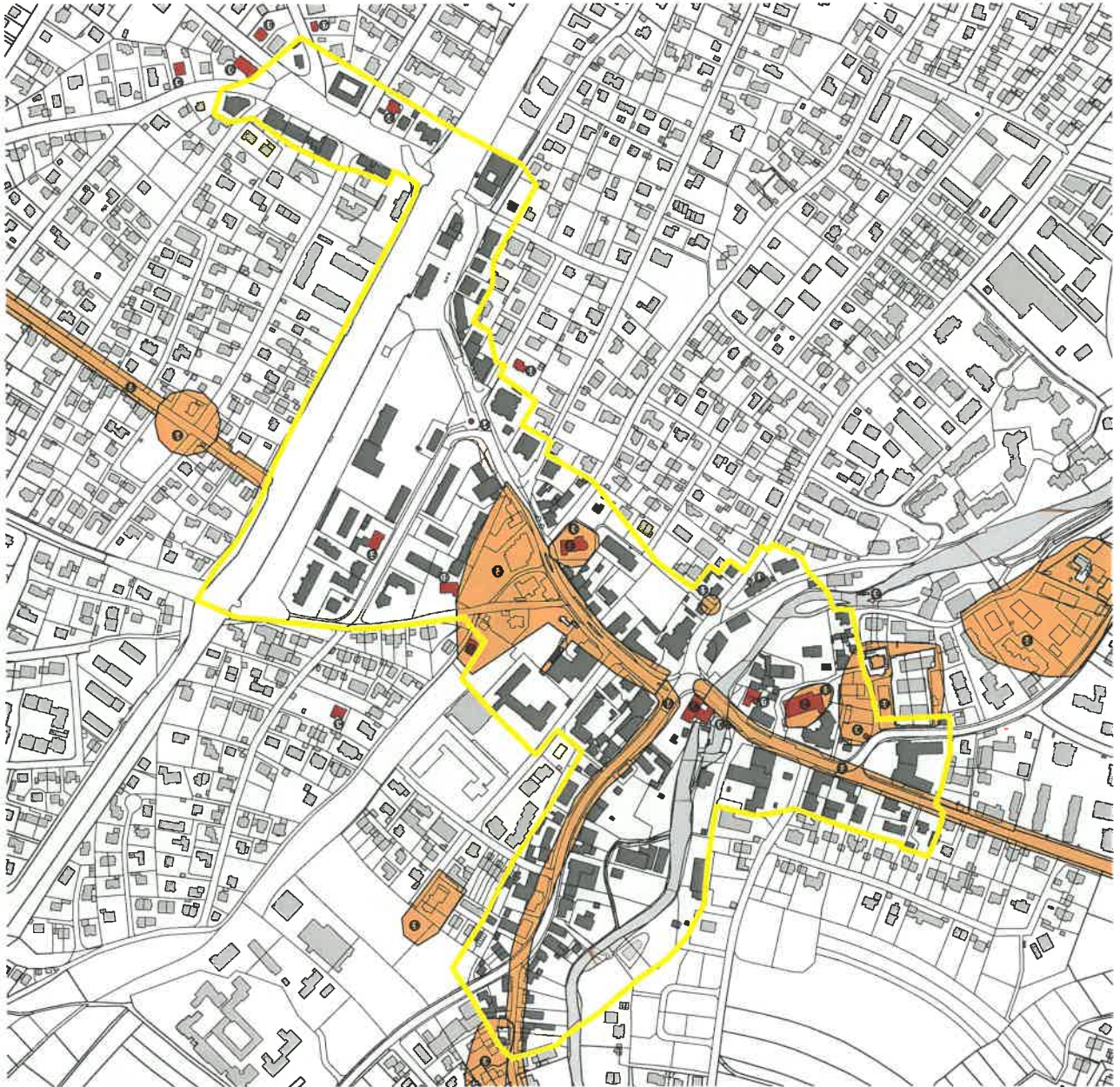
Ehem. Direktionsgebäude der Austria-Zigarettenfabrik



Wasserrad der ehemaligen Papiermühle

Bestandsaufnahme

Wertvolle historische Gebäude und Bodendenkmäler



Baudenkmäler

Bodendenkmäler



Wertvolle historische Gebäude und Bodendenkmäler

| | | |
|---|---------------|------|
| Evang.-Luth. Christuskirche | D-1-88-120-35 | 1.1 |
| Ehemaliges Direktionsgebäude der Austria-Zigarettenfabrik | D-1-88-120-36 | 1.2 |
| Kath. Filialkirche Unser Lieben Frau | D-1-88-120-3 | 1.3 |
| Kriegerdenkmal von Karl Himmelstoß | D-1-88-120-4 | 1.4 |
| Villa von Christian Kessler | D-1-88-120-8 | 1.5 |
| Wohnhaus von Georg Lindner | D-1-88-120-14 | 1.6 |
| Wohnhaus | D-1-88-120-68 | 1.7 |
| Zweifamilienhaus von Albert Burger | D-1-88-120-18 | 1.8 |
| Kath. Pfarrkirche St. Benedikt | D-1-88-120-25 | 1.9 |
| Gasthaus zum Bären | D-1-88-120-26 | 1.10 |
| Wohnhaus von Emil Ludwig | D-1-88-120-28 | 1.11 |
| Wasserrad der ehem. Papiermühle | D-1-88-120-19 | 1.12 |
| Einfamilienhaus von Franz Xaver Sepp | D-1-88-120-29 | 1.13 |
| Villa mit Einfriedungsmauer u. Nebengebäude von Architekt Amesmeier | D-1-88-120-37 | 1.14 |
| Brückenfigur | D-1-88-120-22 | 1.15 |
| Wegkreuz | D-1-88-120-23 | 1.16 |
| Bauernhaus, Mitte 19. Jhd. | D-1-88-120-21 | 1.17 |
| Vicus der röm. Kaiserzeit sowie Siedlung vorgeschichtlicher Zeitstellung, u. a. der Bronzezeit, der Hallstattzeit und der späten Latènezeit | D-1-7934-0002 | 2.1 |
| Brandgräber und Straße der röm. Kaiserzeit, Reihengräber des frühen Mittelalters sowie Altstraße vor- u. frühgeschichtlicher oder frühneuzeitlicher Zeitstellung | D-1-7934-0005 | 2.2 |
| Straße der röm. Kaiserzeit, Teilstück der Trasse Gauting-Kempten | D-1-7934-0006 | 2.3 |
| Grabhügel der Hallstattzeit | D-1-7934-0031 | 2.4 |
| Siedlung des frühen Mittelalters | D-1-7934-0085 | 2.5 |
| Straße der röm. Kaiserzeit | D-1-7934-0193 | 2.6 |
| Untertägige Teile der romanischen und gotischen Vorgängerbauten der Kath. Pfarrkirche St. Benedikt von Gauting sowie Bestattungen vermutlich des hohen Mittelalters | D-1-7934-0204 | 2.7 |
| Villa rustica der römischen Kaiserzeit | D-1-7934-0205 | 2.8 |
| Siedlung und Handwerksplatz der röm. Kaiserzeit sowie Siedlung und Körpergräber des frühen Mittelalters | D-1-7934-0206 | 2.9 |
| Siedlung vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung | D-1-7934-0218 | 2.10 |
| Bestattungsplatz vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung | D-1-7934-0231 | 2.11 |
| Untertägige mittelalterliche und frühneuzeitliche Teile der Kath. Filialkirche Unser Lieben Frau von Gailing | D-1-7394-0278 | 2.12 |
| Siedlung vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung | D-1-7934-0279 | 2.13 |
| Siedlung der frühen römischen Kaiserzeit und des frühen Mittelalters | D-1-7934-0280 | 2.14 |

Bestandsaufnahme

Verkehr

MIV / KFZ-Verkehr

Das Verkehrsnetz innerhalb des Untersuchungsbereichs wird bestimmt durch drei große Straßenzüge – die Bahnhofstraße führt von Nordwesten kommend vom Hochpunkt Bahnhof zum Tal der Würm hinunter und kreuzt sich mit der ankommenden Starnberger Straße am Hauptplatz. Die Starnberger Straße verläuft als historische Ortsstraße im Talraum begleitend zur Würm. Gemeinsam mündet die Starnberger Straße dann - an der Kreuzung abknickend - mit der Bahnhofstraße über die Brücke der Würm und wird ab diesem Kreuzungspunkt als Münchener Straße weitergeführt. Auf diesen drei Straßenzügen wickelt sich der wesentliche motorisierte Individualverkehr in der Ortsmitte von Gauting ab. Die Hauptverkehrslast liegt mit dem Durchfahrtsverkehr auf der Starnberger Straße über die Brücke der Würm und setzt sich an der Münchener Straße fort. Entlang der Bahnhofstraße ist ein reger Verkehr als Ziel- und Quellverkehr vorhanden. Vor allem im Bereich des Bahnhofs und der Zufahrt zum Park+Ride-Platz kommt es in regelmäßigen Abständen - vor allem morgens und gegen Abend - zu einem hohen Verkehrsaufkommen, welches sich auf die Bahnhofstraße staut. Alle drei Straßennachsen sind faktisch ausschließlich für den motorisierten Individualverkehr ausgestattet. Es gibt keine begleitenden Fahrradwege entlang dieser Hauptverkehrsachsen. Es gibt keine Bereiche in der Ortsmitte, die reduzierte Geschwindigkeiten aufweisen, die die gesetzlich geregelte Geschwindigkeit von 50 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften unterschreiten. Dies hängt mit der Einstufung der Straßen als Staatsstraßen zusammen.

Die Gestaltung dieser den öffentlichen Raum prägenden Erschließungsachsen ist wenig einladend für den Aufenthalt und zum Verweilen, auch fehlt straßenbegleitende Begrünung. Das Querungsangebot der stark belasteten Erschließungsachsen und Knotenpunkte ist nicht ausreichend und nicht barrierefrei.

Ruhender Verkehr

Die Anordnung und Gestaltung der öffentlichen Pkw-Stellplätze, sowie das gesamte Parkraummanagement sind nicht zufriedenstellend. Im Wesentlichen werden die vorhandenen Freiflächen im öffentlichen Raum für Pkw-Stellplätze genutzt. Die

Die Aufenthaltsqualität für Fußgänger wird durch den regen Parksuchverkehr nicht verbessert. Teilweise zieht sich der Parksuchverkehr in die Nebenanlieger- und Wohnstraßen hinein. Größere zusammenhängende Parkierungsflächen innerhalb des Untersuchungsbereichs befinden sich am S-Bahnhof auf der aktuell vorhandenen Park+Ride-Fläche und rückwärtig zur Bahnhofstraße gelegen unterhalb des Bosco Bürger- und Kulturhauses. Die Park+Ride Fläche ist von zwei Seiten her erschlossen – von der Bahnhofstraße und von der Ammerseestraße aus. Im Untersuchungsgebiet existieren keine öffentlichen Parkhäuser, lediglich bietet das Rathaus eine Tiefgarage an, die öffentlich genutzt werden kann.

Radverkehr

In Gauting gibt es Innerorts kein ausgebautes Radwegenetz. Die Radfahrer müssen sich auf den stark befahrenen Erschließungsstraßen bewegen und befinden sich damit ungesichert mitten im Verkehrsfluss. Die zentralen Verkehrsknotenpunkte an der Kreuzung Bahnhofstraße, Starnberger Straße und Münchener Straße und auch am Bahnhofplatz, sowie am Knotenpunkt Münchener Straße, Übergang Buchendorf, sind schwer zu überqueren. Eine geordnete Gestaltung, die auch den Verkehrsfluss entschleunigend beeinflusst, fehlt ebenso, wie eine klare Führung für den Radfahrer. Das Angebot an öffentlichen Abstellanlagen für Fahrräder, mit Ausnahme im Bereich des S-Bahnhofs ist gering. Diese bestehenden Abstellanlagen sind jedoch stark veraltet und müssen neu geordnet werden, so dass diese auch angenommen werden.

Fußgänger

In weiten Bereichen im Ortsbereich ist ein straßenbegleitendes Fußwegenetz vorhanden. Dieses Fußwegenetz ermöglicht an den jeweiligen Knotenpunkten über Ampelanlagen die Querung der stark belasteten Kreuzungspunkte. Aufgrund der starken Topografie Innerorts in Gauting sind die Bedürfnisse von Senioren und Menschen mit Behinderungen nicht ausreichend berücksichtigt. Es müssen insbesondere weitere Querungsangebote für Fußgänger geschaffen werden. Barrierefreie Kreuzungsbereiche mit entsprechendem Führen durch Indikatoren im Bestand sind nicht vorhanden.



Kreuzung Bahnhof-, Sarnberger Str. und Münchener Straße



Parkplatzsituation an der Sarnberger Straße



mangelhaft gestaltete öffentliche Parkplätze an Sarnberger Straße



Radführung entlang der Münchener Straße



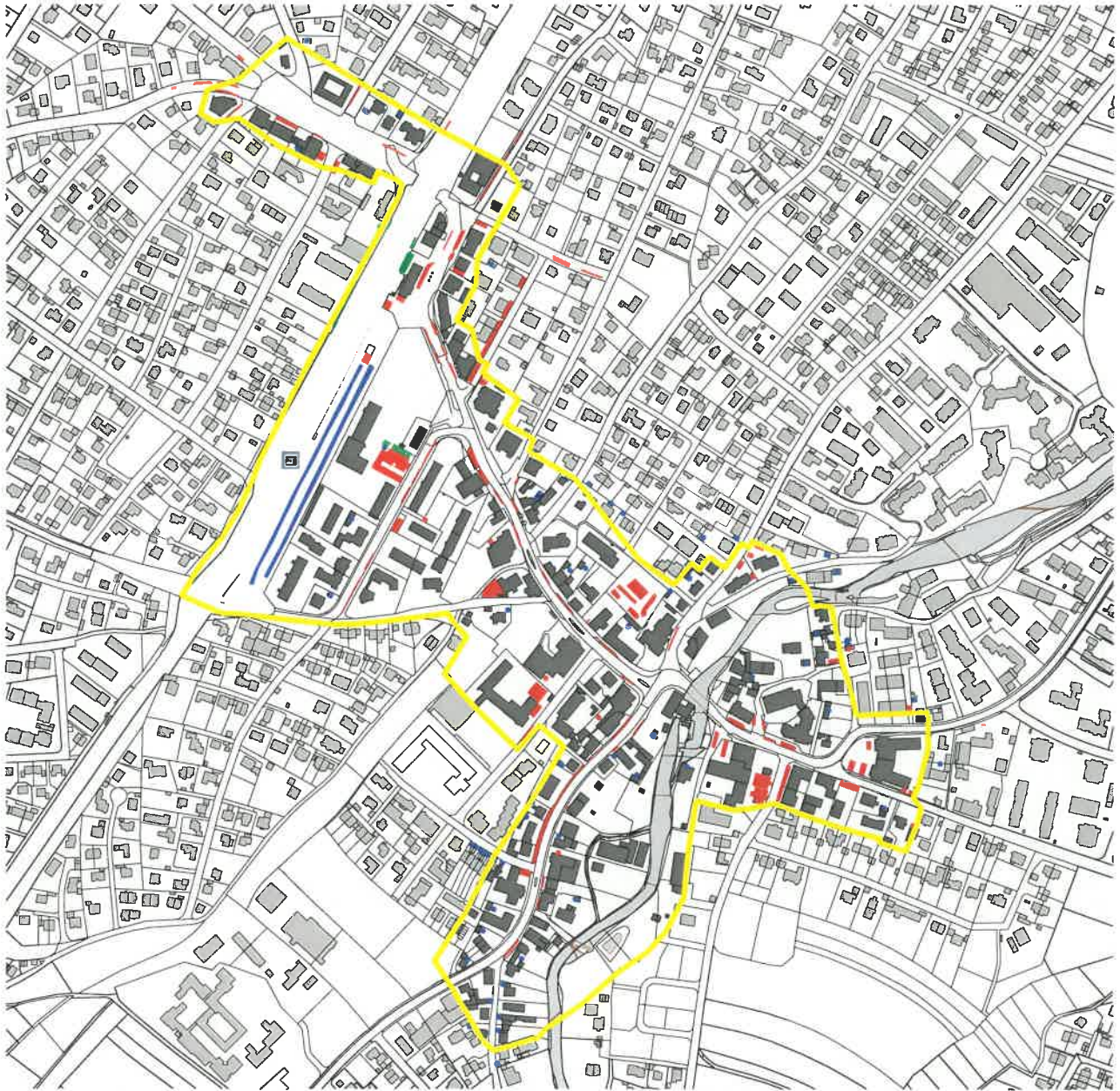
aktuelle P+R Situation am Bahnhof



mangelhaft gestalteter Fußweg entlang Balthasar-Vizthum-Straße

Bestandsaufnahme

Ruhender Verkehr



öffentlicher Parkplatz

privates Parkhaus

öffentliche Tiefgarage

öffentlicher Fahrradabstellplatz

Park + Ride Anlage





straßenbegleitender Fußweg

Fußweg

Fußgänger gleichberechtigt mit fahrenden Verkehr

fehlender straßenbegleitender Fußweg



Bestandsaufnahme

Barrieren und Hindernisse

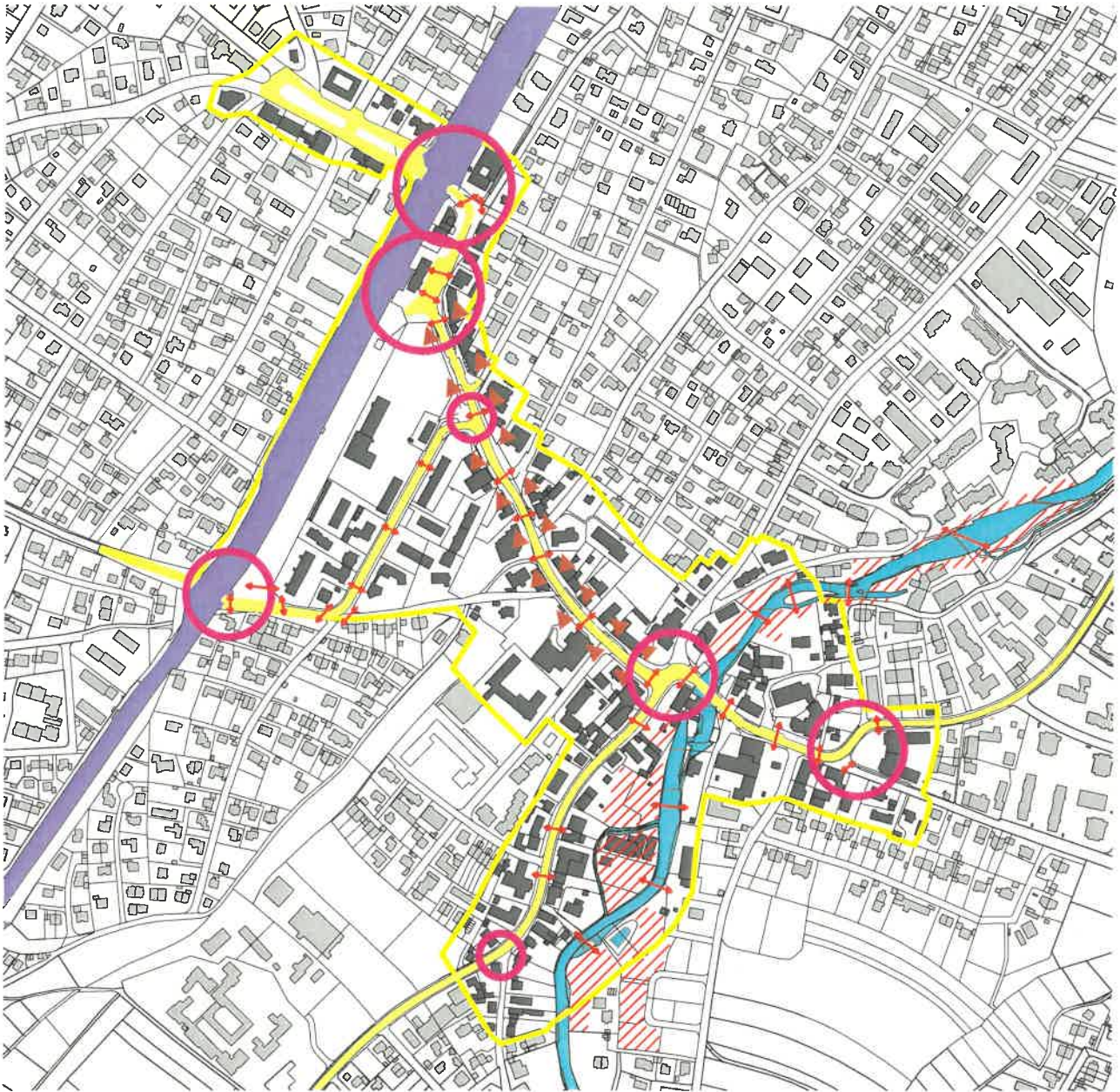
Gauting ist geprägt durch starke topographische Höhendifferenzen. Der Einschnitt der Würm mit dem begleitenden Straßenzug der Starnberger Straße liegt im Tal, dagegen liegt der Bahnhof mit der Bahnachse auf dem Höhenrücken. Beide Bänder, die Würm im Tal und die Bahntrasse an der Hangkante durchtrennen das gewachsene Ortsgefüge von Nordost nach Südwest und stellen wesentliche Barrieren dar. Dazwischen spannt sich die Ortsmitte auf. Die Bahnachse zu queren ist aktuell an vorgegebenen definierten Punkten möglich im Bereich der Ammerseestraße mit einer direkten Unterführung ohne eigene Fahrradspur und mit einer weiteren Unterführung zum Pippinplatz in Bahnhofsnähe mit Fahrradspur. Eine weitere fußläufige Querung gibt es im Bereich des Bahnhofs, die aber nicht barrierefrei ist. Die Brücke über die Würm in der Ortsmitte wird bestimmt durch den Verlauf der Verkehrsachse Starnberger Straße - Münchener Straße. Weitere Querungen über die Würm sind nur vereinzelt vorhanden und nicht mit der Ortsmitte verknüpft. Es fehlt eine durchgängige Fuß-, bzw. Radwegeachse entlang der Würm. Teilweise sind die Uferbereiche der Würm nicht betretbar, bzw. nicht erlebbar. Die stark belasteten Verkehrsknotenpunkte mitten im Ort – Einmündung Bahnhofstraße in die Starnberger Straße, Überführung Würm Einmündung in die Münchener Straße – stellen große Barrieren und Hindernisse für den Fußgänger und Radfahrer dar. Die Querung der stark befahrenen Verkehrsachsen ist nur an wenigen Stellen wirklich barrierefrei und sicher möglich. Eine Fuß- und Radwegeführung durch die Ortsmitte mit Anknüpfungen nach außen in die Wohngebiete und Ortsteile fehlt. Ein solches Wegenetz muss aufgebaut und barrierefrei ausgestaltet werden. Dabei sind die tatsächliche Geländemodellierung und auch die weiteren möglichen Verkehrsmittel wie Bahn, Bus, Taxi... und der ruhende Verkehr einzubeziehen.



Unterführung Bhanhofstraße | Pippinplatz



unzureichende Querungsmöglichkeit an der Starnberger Str.



unzureichende Querungsmöglichkeiten der Straßen für Fußgänger durch zu hohe Verkehrsbelastung

S-Bahnlinie mit Bahnübergang

Würmaue

mangelhafte Erreichbarkeit der Würm

überdimensionierte, ungeordnete Verkehrsknotenpunkte - keine Querungshilfen

Topografie



Städtebauliche Analyse und Bewertung

Städtebauliche und strukturelle Stärken und Qualitäten

Gauting wird einerseits geprägt durch die mäandrierende Würm im Tal des Ortes, andererseits von den markanten ansteigenden Hängen aus dem Tal nach Osten und Westen im Ortsgefüge. Eingebettet in die Hügellandschaft der Moränen liegt Gauting geografisch mitten im Fünf-Seen-Land im Übergang zu den Nachbargemeinden. Insbesondere zur Stadt München legt sich ein breiter Waldgürtel als Trennlinie im Nordosten um das Gemeindegebiet – der Forstenrieder Park.

Gauting verfügt über große Flächen hochwertiger Wohnbaugrundstücke mit Gartenstadtcharakter. Starke Grünstrukturen umschließen den zentralen Bereich von Gauting. Nach Außen hin vernetzen sich die „Landschaften“ auf den Baugrundstücken mit den umgebenden Grünstrukturen im Übergang zum Forstenrieder Park, bzw. mit den entlang der Geländemodellierung verlaufenden Grünbändern. Auch Innerorts sind wertvolle Ansätze der Grünausstattung mit einem kleinen Park erlebbar im Bereich des Umfelds des Rathauses, der sich mit einer auslaufenden Grünzunge nach Süden fortsetzt. Zur Würm hin existieren wertvolle innerörtliche Grünpotentiale, die jedoch überwiegend in Privatbesitz sind. Diese natürlichen Ressourcen müssen gesichert und weiter ausgebaut werden. Prägender Baumbestand bildet sich entlang der Grünbänder aus und tritt in Ortsmitte entlang der Bahnachse und der P+R-Anlage in Erscheinung. Größere zusammenhängende private Grünflächenanteile entwickeln sich entlang der Ammerseestraße und am Krapfberg nach Nordwesten. Diese stehen in einem Verbund mit den stark mit Bewuchs überstellten Grundstücken der evangelischen Kirche westlich der Bahnhofstraße. Weitere markante Baumstrukturen betonen den Pippinplatz. Entlang der Hauptachse - der Bahnhofstraße in der Ortsmitte sind nur vereinzelt Bäume im öffentlichen Bereich gepflanzt. Hervorzuheben ist der Bereich der Bahnhofstraße | Ammerseestraße, dort wirken beiseits kräftige Grünblöcke der angrenzenden Privatgrundstücke in den öffentlichen Raum.

Zum großen Teil gibt es durchgängige Fußwegeverbindungen im Untersuchungsbereich entlang der Hauptverkehrsachsen, wie der Sarnberger Straße, der Bahnhofstraße, der Münchener Straße. Fußwegeverbindungen zur Vernetzung zwischen diesen Hauptverkehrsachsen in den rückwärtigen Bereichen sind vereinzelt im Ansatz vorhanden.

Die Würm läuft mäandrierend parallel zur Sarnberger Straße durch Gauting. Wenige Uferbereiche sind erlebbar und werden im öffentlichen Bereich wahrgenommen. Insbesondere betrifft dies die Bereiche an der Kreuzung Bahnhofstraße, Sarnberger Straße, Münchener Straße mit der Überquerung der Brücke und den angrenzenden südlichen Freiflächen, die sich zur Würm hin öffnen. Dieses wertvolle Potential gilt es für die Ortsmitte von Gauting auszubauen.

Die Lagegunst und die Anbindung der Gemeinde Gauting an das überregionale ÖPNV System über die S-Bahn S6 bietet eine große Stärke und Qualität für den Ort. Gleichzeitig eröffnen sich zusammenhängende Flächenpotentiale an diesem zentralen Ort Bahnhof für künftige Entwicklungen zur Stärkung einer lebendigen Ortsmitte - der Bahnhof selbst mit seinem Umfeld, die Flächen der Park+Ride Anlage, das Grundstück der ehemaligen Grundschule, das sich bereits in Umstrukturierung befindet und Flächen des ehemaligen Postareals nördlich des Bahnhofs.

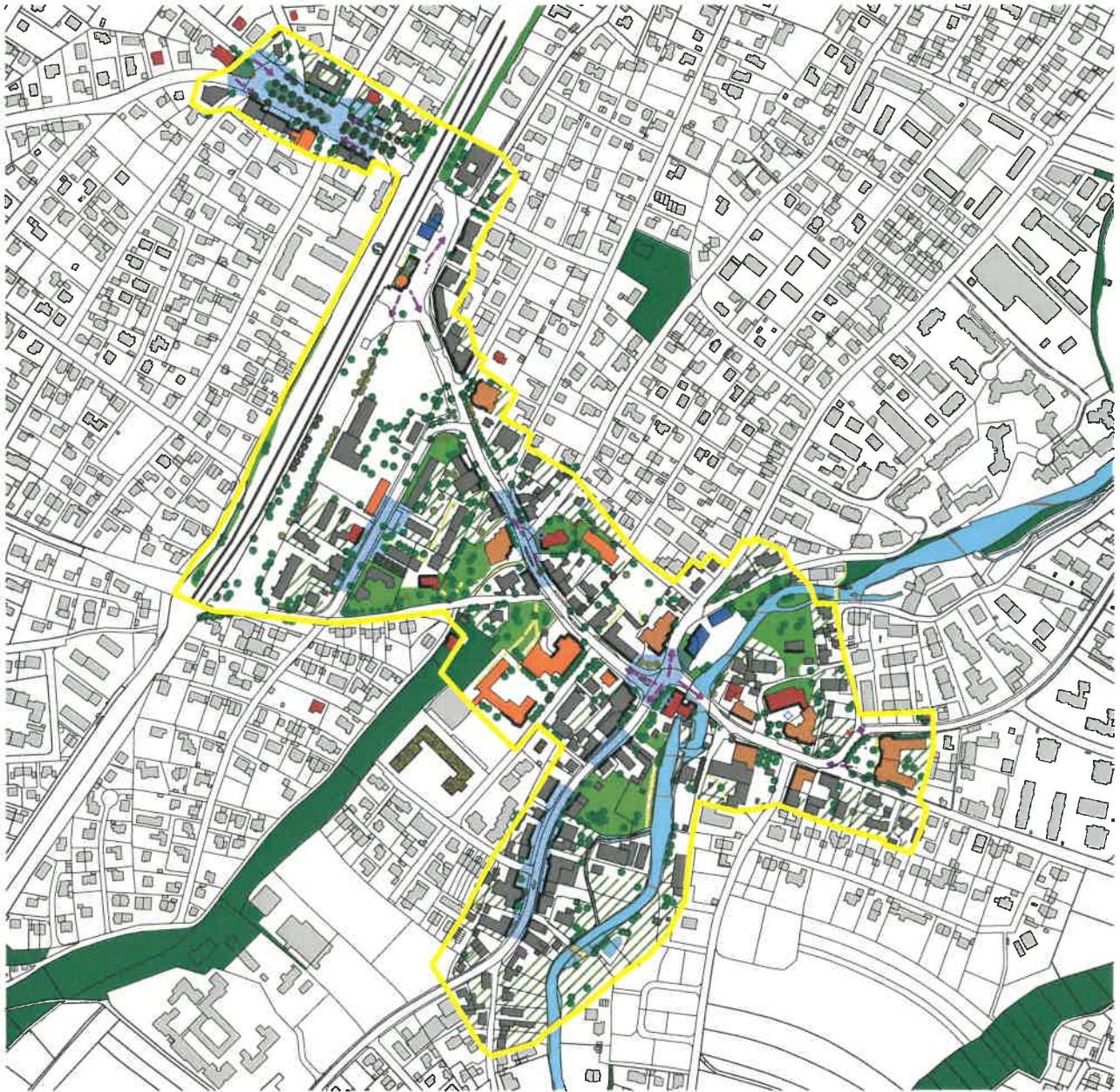
Die faktische Nutzungsverteilung mit den vorhandenen Strukturen in der Ortsmitte bietet eine solide Basis für neue städtebauliche Entwicklungsansätze. Im Untersuchungsbereich selbst befinden sich zahlreiche Gemeinbedarfseinrichtungen in direkter Nähe zueinander. Dies betrifft das Rathaus, das Jugendzentrum, Kirchen und Schulen sowie kulturelle Treffpunkte wie das Bosco Bürger- und Kulturhaus oder aber die Bibliothek im Rathaus. Diese innerörtlich gut angeordneten Nutzungen stehen im Verbund mit Nutzungen des Einzelhandels für den täglichen Bedarf, Gastronomie und weiteren Dienstleistungsangeboten. Angrenzend an die bebauten Zonen zum öffentlichen Raum ruhen rückwärtig wertvolle Flächenpotentiale, die z.B. mit Wohnen einen Übergang zu den gewachsenen Strukturen der „Gartenstadt Gauting“ schaffen können. Entlang der Sarnberger Straße spürt man einen Druck zur Veränderung der Nutzungen in Verbindung mit der baulichen Struktur. Diese Flächen in Nähe zur Ortsmitte bieten Möglichkeiten für Nachverdichtung innerhalb des Ortsgefüges.

Der Untersuchungsbereich gliedert sich in drei unterschiedliche bauliche Strukturen. Entlang der Bahnhofstraße reihen sich markante, solitäre Baukörper auf, prägende Sondergebäude und -grundstücke wie das Rathaus, das neue Geschäftshaus und das Kino am Bahnhofsplatz, der

Neubau an Stelle des ehemaligen Schulgebäudes, das ehemalige Rathaus mit Jugendzentrum, der „Rottenfuß-Platz“ vor dem Kulturzentrum bosco, die katholische Kirche und das E-Werk. Kleine, einzelne Freiflächen weiten sich vor diesen kräftigen Baublöcken auf. Die offene Baustruktur gibt immer wieder Sichtachsen aus und in den öffentlichen Raum frei. Entlang der Sarnberger Straße entwickeln sich vereinzelt Durchblicke zur Würm durch die straßenbegleitende, niedrigere und geschlossene Bebauung. Die Münchener Straße wird als offene Baustruktur wahrgenommen, die im Unterschied zur Bahnhofstraße ein gleichmäßigeres Höhenprofil der Bauwerke aufweist und kaum markante Höhenunterschiede zeigt. Ortsbildprägende Gebäude im Untersuchungsbereich sind sicherlich die vorhandenen Kirchen, aber auch das moderne Rathaus aus den 80er Jahren, das massiv an der Bahnhofstraße in Erscheinung tritt. Das Gebäude „Wohnhaus Georg Lindner“ ist heute Elektrizitätswerk in der Achse der Bahnhofstraße an der Würm und tritt bei der Ortsdurchfahrt markant in Erscheinung. Der alte Bahnhof mit Umfeld bietet ebenfalls Ansätze und Potentiale für Neuentwicklungen.

Städtebauliche Analyse und Bewertung

Stärken und Qualitäten



Baudenkmal

ortsbildprägende Gebäude

ortsbildprägende Raumkante

räumlich gefasster Bereich

ortsbildprägende Grünbereiche

private Grünbereiche



ortsbildprägende Gewässer



bestehende Bäume



Fußwegverbindungen



S-Bahnlinie mit Bahnhof



fernwirk-sames Element / Merk-mal



Sichtbeziehungen



Städtebauliche Analyse und Bewertung

Städtebauliche und strukturelle Stärken und Qualitäten



ortsbildprägende Raumkanten entlang der Münchener Straße



ortsbildprägende Bahnhofstraße



Wertvolle historische Gebäude



Uferbereiche der Würm nahe der Starnberger Straße



öffentlicher Grünbereich der Evang.-Luth.-Christuskirche Gauting



öffentliche Freiflächengestaltung entlang der Würm

Städtebauliche Analyse und Bewertung

Städtebauliche und strukturelle Schwächen und Mängel

Die Analyse und Bewertung der Bestandserhebung hebt einen Mangel besonders hervor. Gauting wird beherrscht von stark anhaltendem Durchfahrtsverkehr, sowohl auf der Achse aus Süden als auch aus Norden kommend über die Starnberger Straße | Münchener Straße, über den Hauptplatz an der Würm. Des Weiteren bewegen sich starke Verkehrsströme zwischen den beiden Magnetpunkten Bahnhof und Hauptplatz innerhalb des Ortes. Die durchgeführten Verkehrsuntersuchungen legen dar, dass das starke Verkehrsaufkommen in der Ortsmitte nicht nur Durchgangsverkehr sondern eigens erzeugter Ziel- und Quellverkehr aus dem Gemeindegebiet von Gauting darstellt. Als Schwerpunkt hinsichtlich dieser städtebaulichen und strukturellen Mängel und Schwächen sind vorrangig der Bereich des Bahnhofs mit Umfeld und der Kreuzungspunkt Hauptplatz | Starnberger Straße | Bahnhofstraße | Münchener Straße aufzuführen.

Durch das hohe über den Tageslauf andauernde Verkehrsaufkommen ist es unattraktiv die Verkehrsräume als öffentliche Räume zum Aufenthalt und als Raum zum Verweilen zu nutzen. Querungen von Seite zu Seite über die Barriere der Erschließungsachse sind nur schwierig und kaum möglich. Dies betrifft auch den Fahrradfahrer. Fahrradfahrer haben keine eigenen Flächen und kein durchgängiges Radnetz. Es fehlen ausreichende Fahrradabstellanlagen gleichmäßig verteilt in der Ortsmitte. Es fehlen an den Kreuzungen bzw. Knotenpunkten/Plätzen räumliche Aufweitungen für den Fußgänger mit klaren Wegführungen und eine barrierefreie Ausbildung der Querungshilfen. Die Kommunikation auf beiden Straßenseiten, sowohl entlang der Starnberger Straße als auch der Münchener Straße und der Bahnhofstraße, ist durch dieses hohe Verkehrsaufkommen beeinträchtigt und verhindert im zentralen Versorgungsbereich die Kommunikation und die Vernetzung der Einzelhandelsstandorte über die öffentlichen Räume der Erschließungsachsen. Eine Entlastung und Reduzierung des Verkehrsaufkommens innerhalb des Ortes muss daher dringend angestrebt werden. Neue Konzepte und Ideen sind zu erarbeiten. Entlang der Bahnhofstraße sind Lösungen auszuarbeiten, die den gesamten Bereich aufwerten und einen angemessen proportionierten Straßenraum entstehen lassen.

In der Ortsmitte schlummern Flächen, die für den Ort positive Entwicklungsmöglichkeiten eröffnen können. Dabei sollen die typischen, städtebaulichen Merkmale, die zur Identität Gautings beitragen, bedacht werden. Zwei ungeordnet bzw. unbefriedigend genutzte Flächen, beide im Eigentum der Gemeinde, betreffen innerorts die Konversionsflächen Bahnhof mit Umfeld welche zur Neuordnung anstehen und das „Wunderl Areal“ zwischen Starnberger Straße und Würm. Das zentrale Quartier im Umfeld des S-Bahnhofs bietet durch seine verkehrlich günstige Lage am Bahnhof und den nördlich angrenzenden Wohnquartieren sowie durch die Nähe zum ÖPNV gute Potentiale für eine lebendige Ortsmitte. Die Neubebauung des Quartiers wird das Bahnhofsareal aufwerten und diesem einen neuen Charakter verleihen. Das Schlüsselgrundstück „Wunderl – Areal“ an der Starnberger Straße zur Würm hin, gelegen, bietet die Chance mit einer Aufwertung fehlende Vernetzungen und Querungen über die Starnberger Straße zwischen Ortsmitte und Würm zu erschließen. Es können Ansätze bzw. Bausteine sein für ein Fuß- und Radwegenetz im Ort und im Talraum der Würm. Die Uferbereiche der Würm sind in großen Teilen nicht öffentlich zugänglich, die Würm selbst ist im Ort damit nur an wenigen Stellen direkt erlebbar. Auch sollten die rückwärtigen Zonen der Grundstücke entlang der Starnberger Straße zur Würm hin das grüne Band entlang des Gewässers stärken.

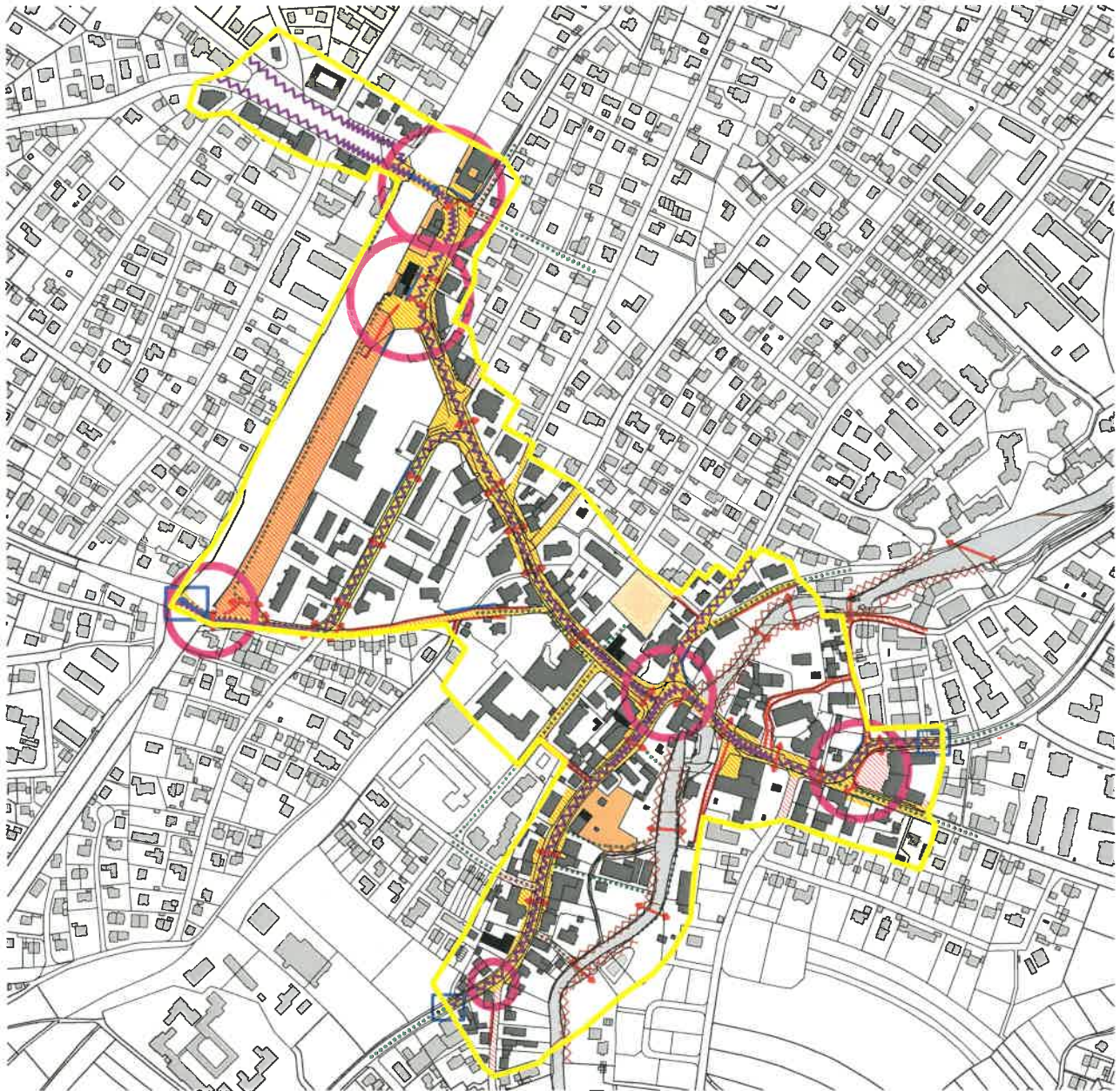
Es bestehen durchaus solide Ansätze hinsichtlich Grünstrukturen und Baumbestand in der Ortsmitte. Wesentlich tragen die angrenzenden Wohngebiete als „Gartenstadt“ zur Grünausstattung bei, aber auch die großen Grünzäsuren und prägenden Grünräume mit Baumbestand an den Rändern. Schwach sind jedoch die Verknüpfungen zwischen diesen von Aussen ankommenden Grünbändern und den Landschaften auf Baugrundstücken und der Mitte des Ortes.

Einige Gebäudestrukturen- und Nutzungen weisen Schwächen auf, um künftig zur Fortentwicklung und Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs beizutragen. Ein bauliches Strukturkonzept in Verbindung mit Staffelungen, Aufweitungen und grünen Unterbrechungen zur Schaffung von Räumen mit angemessener Dichte kann für künftige Entwicklungen ein Wegweiser sein.

Entlang der nordwestlichen Hangkante, parallel zum Tal der Würm verläuft die Bahntrasse, die den Ort am Hochpunkt in zwei Teile Ost und West zerschneidet. Diese Barriere und die kräftige Geländemodellierung zwischen den beiden Bändern muss geebnet werden für eine Teilhabe von allen Bürgern. Auch die beiden Unterführungen der Bahntrasse sind unzureichend attraktiv für Fußgänger und Radfahrer und nicht barrierefrei ausgestaltet, insbesondere die Unterführung an der Ammerseestraße.

Städtebauliche Analyse und Bewertung

Städtebauliche und strukturelle Schwächen und Mängel



leerstehendes Gebäude

fehlende räumliche Fassung

mangelhaft gestalteter Straßenraum

Konversionsflächen, neu zu ordnende Bereiche

mangelhaft gestaltete Freifläche

mangelhaft gestalteter Uferbereich

undefinierter Ortseingang



fehlender straßenbegleitender Fußweg

mangelhafte Grünvernetzung

hohe Verkehrsbelastung

unzureichende Querungsmöglichkeit Fußgänger

mangelhafter Verkehrsnotenpunkt

mangelhafte Fußgängerunterführung



Städtebauliche Analyse und Bewertung

Städtebauliche und strukturelle Schwächen und Mängel



undefinierter Ortseingang in der Sarnberger Straße



mangelhafter Verkehrsknotenpunkt Bahnhof-, Sarnberger, Münchener Straße



hohe Verkehrsbelastung und Fahrradweg mit Schutzstreifen auf der Münchener Straße



Leerstand an der Sarnberger Straße



unzureichende Querungsmöglichkeiten und Gestaltung im Bahnhofsvorfeld



ungeordnete Parkierung am Bahnhofplatz

Städtebauliche Analyse und Bewertung

Sanierungsziele und Entwicklungspotentiale

Aus der vorangegangenen Analyse und Bewertung der städtebaulich strukturellen Mängel und der Stärken und Qualitäten stellt sich die Frage, welche Sanierungsziele zu definieren und wo Entwicklungspotentiale im Ansatz vorhanden sind, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung in Zukunft sicherzustellen. Potentialflächen sind solche Orte und Räume, die „Fähigkeiten und nicht ausgeschöpfte Möglichkeiten“ zur Entwicklung nach Analyse und Bewertung aufzeigen.

Ziel ist es die Ortsmitte so attraktiv zu gestalten und mit entsprechenden Nutzungen für den zentralen Versorgungsbereich zu besetzen und zu beleben, dass ein lebendiges Umfeld gestärkt wird und es Freude macht an diesem Ort zu verweilen, einzukaufen und die entsprechenden notwendigen Dinge zu erledigen. Es soll aber auch die Möglichkeit gegeben sein sich unabhängig von Erledigungen am Ort unbeschwert zu treffen, Räume zu haben, an denen man sich gerne in der Bürgerschaft zu gemeinschaftlichen Unternehmungen verabredet. Dazu müssen Aufenthaltsbereiche geschaffen werden, die attraktiv sind, um diese Rahmenbedingungen anbieten zu können.

Der Erhalt und die Entwicklung des zentralen Versorgungsbereichs ist daher ein Kernelement einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Ortsentwicklung in Gauting. Um den zentralen Versorgungsbereich in der Ortsmitte aufrechterhalten zu können, bedarf es eines wirkungsvollen Schutzes und neuer Konzeptansätze, weil die Strukturveränderungen im Einzelhandel und vor allem die große Dynamik im Bereich des „Onlinehandels“ und der „Lebensmitteldiscounter“ Druck auf diese Bereiche ausüben. Der Generationenwechsel der Geschäftsinhaber kleiner Nahversorger oder die Erbfolge fördern oftmals die Geschäftsaufgabe. Der wirtschaftliche Druck aufgrund der hohen Grundstückspreise bewirkt, dass die Immobilien veräußert und abgebrochen werden. Nachverdichtung und eine Veränderung der Nutzungsstruktur erfolgt. Diese Umstrukturierungen müssen sorgsam begleitet werden, damit die neuen und nachverdichteten baulichen Strukturen mit künftigen Nutzungen sich positiv auf die Ortsmitte Gauting auswirken und einen Beitrag zum städtebaulichen Umbau und zur Schaffung eines attraktiven und lebendigen Zentrums in Gauting leisten. Dieser Druck zur Erneuerung auf privaten Grundstücken wird sich innerorts weiter fortsetzen und kann die Ortsmitte deutlich verändern,

auch in negativer Sicht, wenn hier kein steuerndes Instrument eingebunden wird.

Die Lage Gautings mit der Ortsmitte zentral angebunden an ein ÖPNV - System (S-Bahn) bedeutet einen großen Standortvorteil, aber auch einen weiteren Entwicklungsdruck. Gauting ist vor allem ein attraktiver Wohnstandort im nahen Umfeld der Landeshauptstadt München. Ziel muss es sein, dieses Gauting mit eigenem Charakter für die Bürger lebendig und lebenswert zu erhalten und fortzuentwickeln. Die Nutzungsstruktur wird sich verändern müssen und den kommenden Entwicklungen anpassen. Diese Veränderung muss man nicht zwangsläufig als strukturellen Mangel erfassen, sondern nutzen und als Potential begreifen. Angesichts von Stadtzug oder dem Wunsch nach kombinierten Arbeits- und Wohnwelten werden die leerstehenden Gebäude innerorts zunehmend zu einer begehrten Ressource. Der große Mangel an bezahlbaren Wohnungen am Ort Gauting, im Umfeld des Verdichtungsraums München, wirkt sich auch in Gauting aus. Umso bedeutender wird es sein, die faktischen Wohnnutzungen in der Ortsmitte zu erhalten und weiteren bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Dabei sind baurechtliche und denkmalpflegerische, gestalterische Belange ebenso zu beachten wie die Wirtschaftlichkeit der angestrebten Umnutzung in Wohnraum. Dies bedeutet aber auch, dass das Wohnen in der Ortsmitte attraktiv sein muss.

Große Umbrüche stehen in der Ortsmitte im Bereich des Umfelds Bahnhof an. Aufgrund seiner optimalen, innerörtlichen Lage kommt den Flächen am Bahnhof eine besondere städtebauliche Funktion zu. Die Gemeinde Gauting besitzt mit dem Bahnhof im Ort einen zentralen Identifikationsort, der viele ankommende und abfahrende Bürger und Besucher prägt. Städtebauliches Ziel ist es, das Bahnhofsquartier neu zu definieren, dabei aber Bestehendes zu integrieren, die Maßstäblichkeit am Ort zu erfassen und mit der gewachsenen Ortsstruktur im Umfeld zu vernetzen. Es sind insbesondere die großen im Umbruch befindlichen Flächen des Areals der „Ehemaligen Grundschule“ im Neuordnungskonzept zu berücksichtigen und einzubinden. Eine zeitgemäße und zukunftsweisende städtebauliche Struktur soll das Bild des neuen Quartiers am Bahnhof tragen, stärken und künftig prägen.

Sanierungsziele und Entwicklungspotentiale

Die Verkehrsbelastung in der Ortsmitte ist an Grenzen gestoßen. Die Zeit ist reif, um die konzeptionellen Grundlagen einer Verkehrswende in Gauting zu schaffen und umzusetzen. Für die Vorbereitung und Unterstützung dieses Wandels ist es hilfreich, von guten Beispielen zu lernen und neue integrierte Konzepte für den Verkehr der Zukunft zu entwickeln. Der Transformationsprozess zu einer nachhaltigen Mobilität in Gauting ist voranzutreiben. Der Auslöser und die treibenden Kräfte zur Veränderung sind sowohl das immer deutlicher werdende Überschreiten der Kapazitätsgrenzen im motorisierten Individualverkehr- sowie im ÖPNV, als auch die gebotene Reduzierung von Schadstoffausstoß und Lärm, der Schutz der natürlichen Ressourcen und die Reduzierung des Flächenverbrauchs zugunsten von Aufenthaltsflächen für den Bürger.

Die Aufwertung und Umgestaltung öffentlicher Räume, der Umgang mit Flächenkonkurrenzen zwischen den Verkehrsmitteln bzw. gegenüber anderen Nutzungsansprüchen sowie die Qualifizierung von überdimensionierten Verkehrsräumen sind anzugehen. Die Reduktion von Verkehrsbelastungen durch Steuerungsansätze wie Parkraummanagement, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Ausschluss bzw. Vorrangflächen für einzelne Verkehrsmittel (Wirtschaftsverkehr, Radverkehr, Fußverkehr, ...) müssen ebenso dazu beitragen. Die Stärkung von Schnittstellen zwischen Mobilität und Fachthemen der Stadtentwicklung wie beispielsweise Zentren- und Einzelhandelsentwicklung, Stadtumbau, Soziale Stadt, Klimaschutz ist bei der städtebaulichen Sanierung von Bedeutung und trägt zum Gelingen bei. Das Ziel der Verkehrswende muss Gauting vorrangig verfolgen, um eine attraktive, lebendige und florierende Ortsmitte bewahren zu können.

Die Wechselwirkungen zwischen naturräumlichen Gegebenheiten und menschlicher Einflussnahme sind in der Ortsmitte von Gauting zu spüren und von Bedeutung für diesen Ort. Der Grünraum und die Landschaften sind geprägt von den sich hervorhebenden topographischen Hang- und Hügelkanten - den zurückgebliebenen Seiten- und Endmoränen nach Abschmelzung der eiszeitlichen Gletscher. Weitere markante Zäsuren in der Topographie stärken die Modellierung des Ortsgefüges. Die wertvollen Grünbänder und Baumstrukturen, die Gartenstadtstrukturen und der Landschaftsraum der Würm sind wichtige Bausteine und Potentiale für die Ortsentwicklung

von Gauting zum Erhalt eines menschenwürdigen Lebensraum.

Der globale Klimawandel ist kein Zukunftsszenario, sondern findet bereits spürbar statt. Umso wichtiger ist es, dass Klimaschutz als Anpassung an den Klimawandel aktiv betrieben wird. Die Erhaltung, Wiederherstellung und nachhaltige Nutzung von Ökosystemen bildet deshalb die Grundlage als naturbasierter Ansatz für Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel für Gauting.

„Nachhaltigkeit“ im Sinne einer angepassten Entwicklung bedeutet in Verbindung mit Wachstum sich mit ökologischen Zielen zu verbinden. Sie ist demnach eine der wesentlichen Herausforderungen: Findung von neuen Konzepten.

Städtebauliche Analyse und Bewertung

Sanierungsziele und Entwicklungspotentiale



Kath. Pfarramt Gauting St. Benedikt



Denkmalgeschütztes Elektrizitätswerk



nicht zugängliches Würrufer



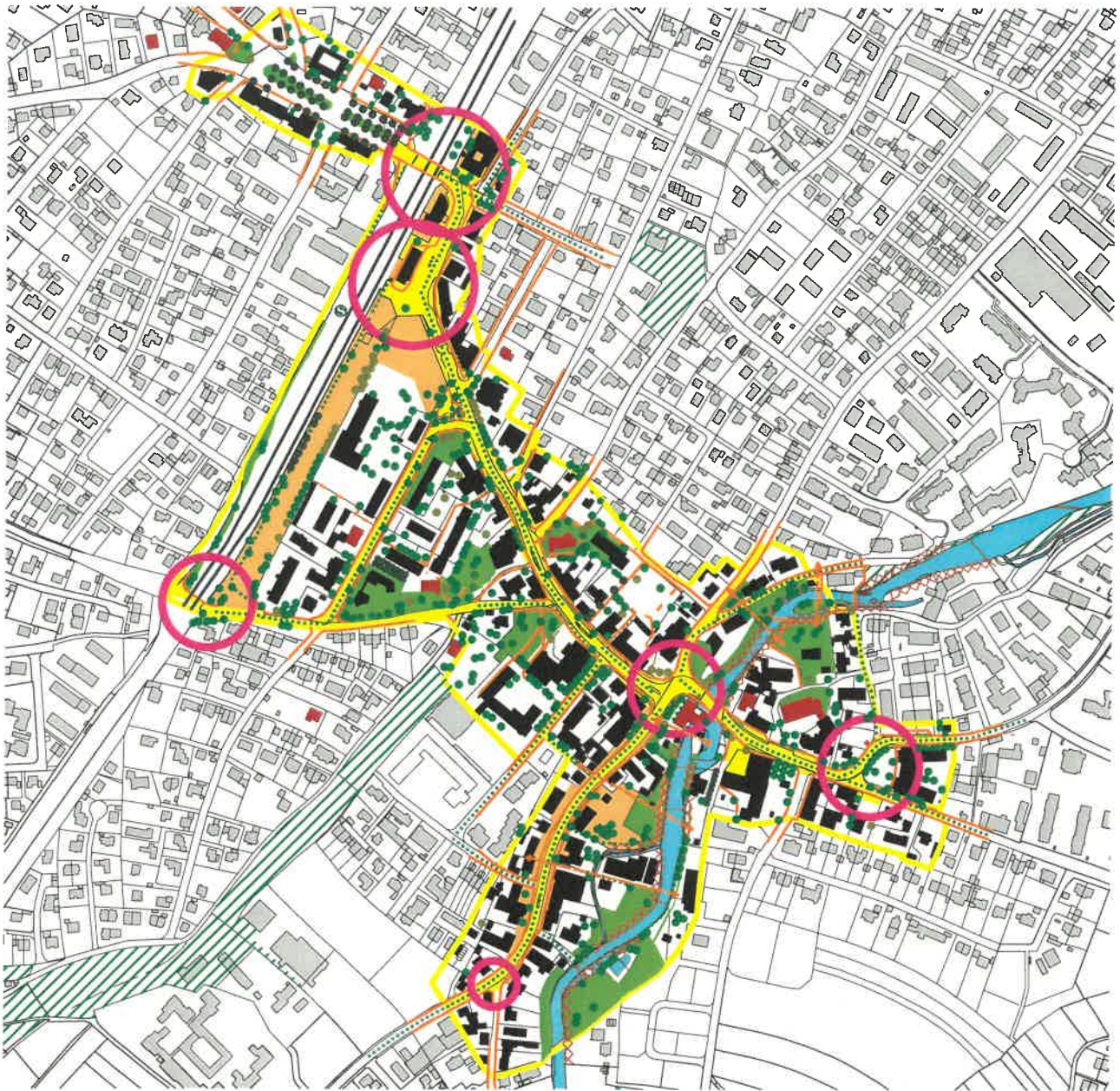
öffentlicher Grünbereich am Pippinplatz



P+R Situation an Bahnhof



neuzuordnende Fläche des Bahnhofplatzes



Sicherung und Aufwertung bestehender Fuß- und Radwegeverbindungen

Aufwertung der Gewässer und Verbesserung der Zugänglichkeit der Uferbereiche

Neugestaltung des Straßenraums und Straßenrandbereichen

Erhalt und Sicherung der Baudenkmäler

Neuordnung ungeordneter Bereiche / Konversionsflächen

Sicherung und Aufwertung ortsbilprägender Grünbereiche



Sicherung bestehender Gehölzstrukturen



Verbesserung der Grünvernetzung



Ergänzung wichtiger Fuß- und Radwegeverbindungen



S-Bahnlinie mit Bahnhof

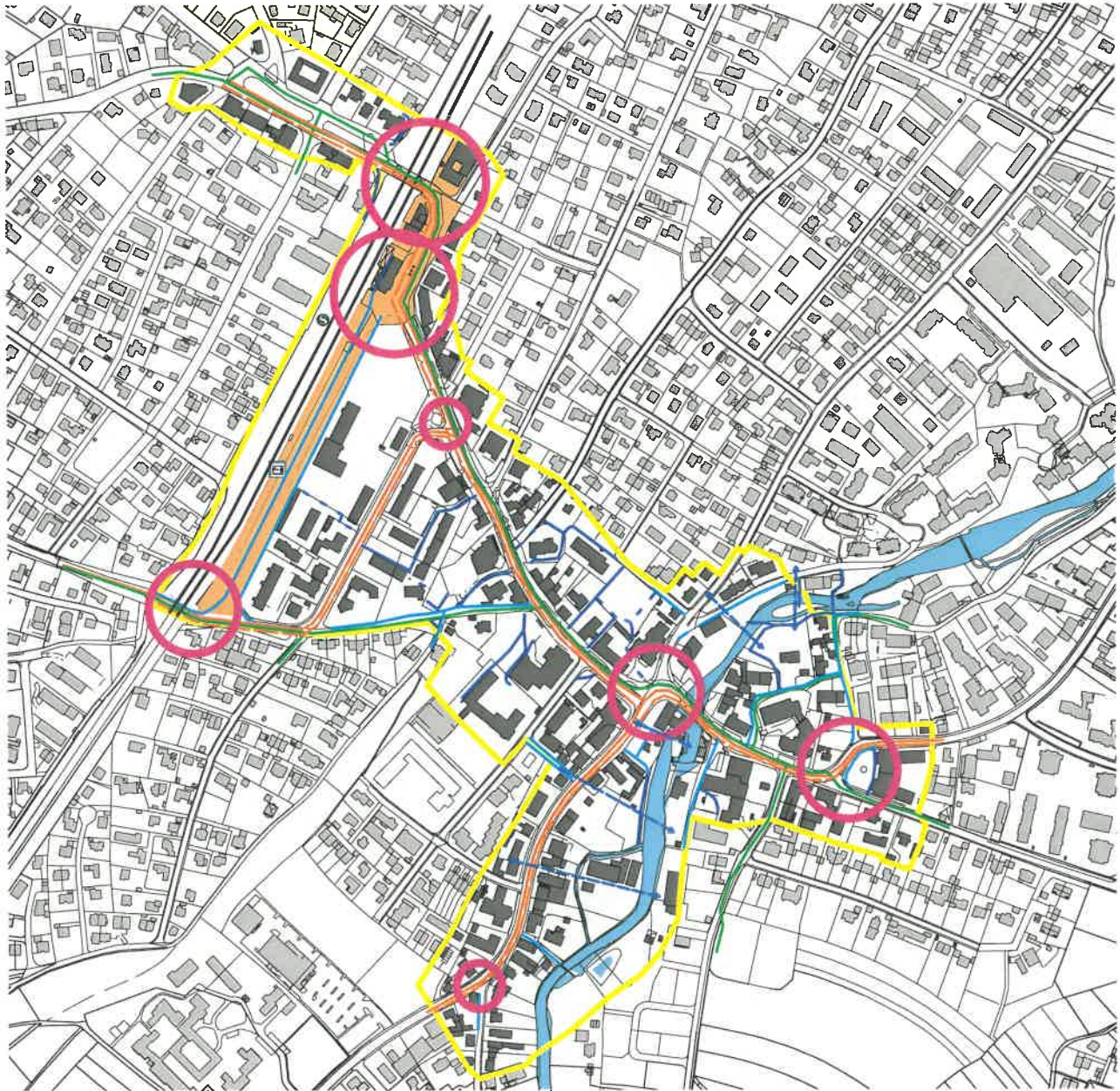


Neugestaltung von Verkehrsknotenpunkten



Handlungskonzept

Handlungsfeld Verkehr und Erschließung



- Ausbau / Erweiterung wichtiger Radwegeverbindungen (ergänzend zum Bereich der Hauptverkehrsstraßen)
- bestehende, straßenunabhängige Fußwegeverbindungen (ergänzend zum Bereich der Hauptverkehrsstraßen)
- Ausbau / Erweiterung wichtiger Fußwegeverbindungen (ergänzend zum Bereich der Hauptverkehrsstraßen)
- neue, wichtige Fußwegeverbindung
- Hauptverkehrsstraße
- verkehrsberuhigte Hauptverkehrsstraße
- innerörtliche Sammelstraße
- verkehrsberuhigte Geschäftsstraße
- Neugestaltung / Verbesserung des Kreuzungsbereichs

 S-Bahnlinie mit Bahnhof
 Konversionsflächen



Handlungsfeld
Verkehr und Erschließung

Leitsatz

Verkehr vermeiden | Mobilität optimieren |
„Kurze Wege“

Leitziele

1
Reduzierung der Verkehrsbelastung durch intelligente Verkehrsführung und Verkehrsberuhigung | Neue Mobilitätslösungen

2
Umweltverbund | Elektromobilität entwickeln

3
Vernetzung innerorts verbessern | Reduzierung Durchgangsverkehr

4
Verbesserung Sicherheit im öffentlichen Straßenraum

5
Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe...) reduzieren

6
Abbau von Trennwirkung | Barrieren der Hauptverkehrsachsen durch Verbesserung der Querbarkeit aufheben

7
Neuordnung des ruhenden Verkehrs zur Vermeidung von Parksuchverkehr und zur Schaffung von Freiräumen und Aufenthaltsflächen

8
Verbesserung der Rad- und Fußgängerinfrastruktur unter Berücksichtigung der Potentiale des Talraumes Würm

10
Steigerung der Bedeutung des Radverkehrs für die Alltagsnutzung zwischen Tal und Berg durch E- Mobilitätslösungen

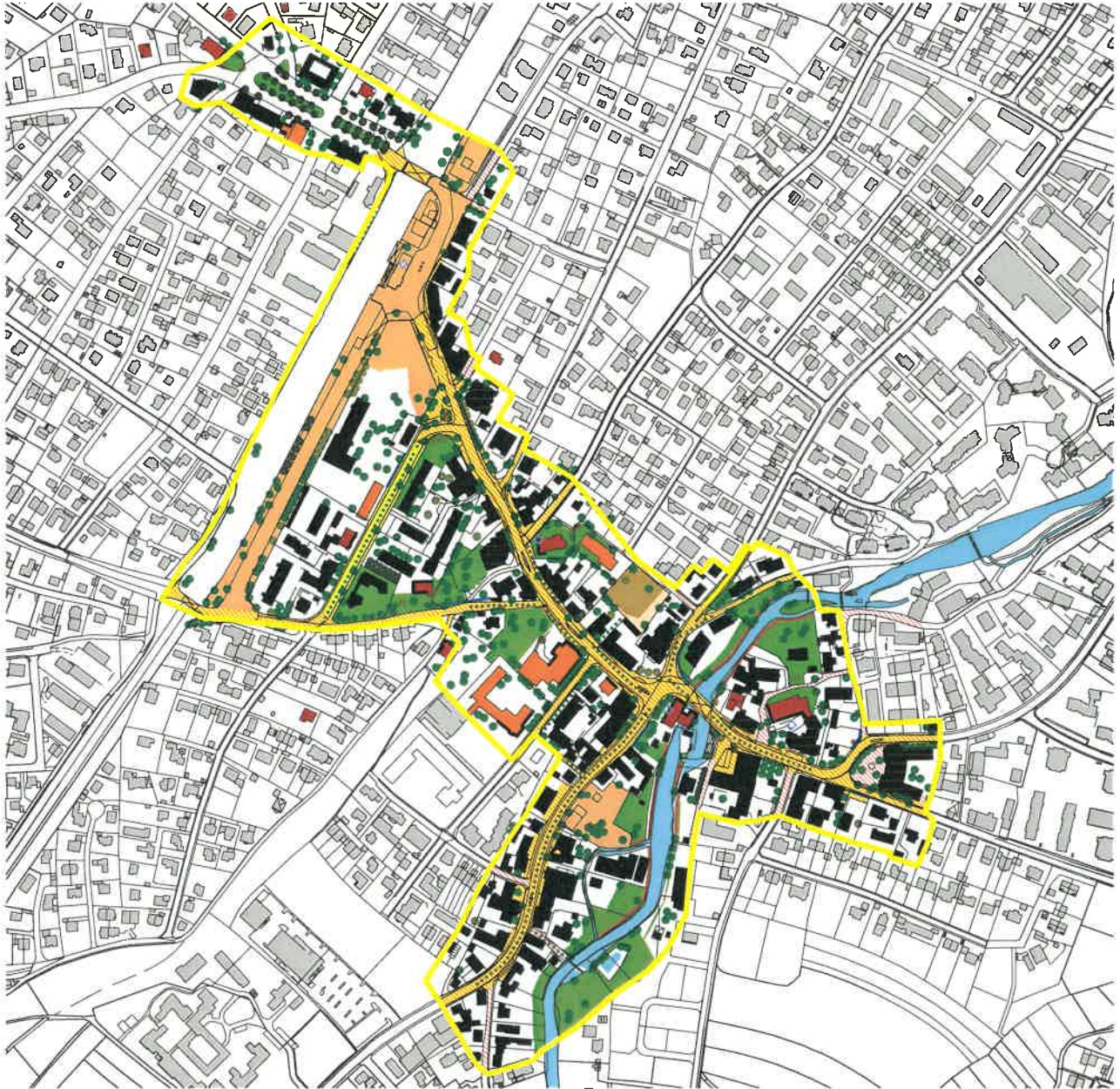
11
Verkehrsberuhigung durch Aufwertung Öffentlicher Raum | Geschwindigkeiten anpassen

Vor dem Hintergrund einer sich verändernden Mobilität in großen Verdichtungsräumen spielen zukunftsorientierte Mobilitätskonzepte eine immer bedeutendere Rolle auch in den angrenzenden ländlichen Teilräumen bei den weiteren städtebaulichen und landschaftlichen Entwicklungsprozessen. Nachhaltige Mobilität gewinnt mit Fragen der CO₂-Reduktion, Ressourcenknappheit und der Energiewende allgemein immer mehr an Relevanz in der gesellschaftlichen Diskussion.

Ziel ist es die Mobilität heute in Gauting dahingehend weiterzuentwickeln und anzupassen, dass der Modal Split hin zu den alternativen umweltverträglichen Mobilitätsarten neue Perspektiven erhält und eine Stärkung als wichtiges Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung in Gauting festgeschrieben wird.

Handlungskonzept

Handlungsfeld Städtebau | öffentlicher Raum | Grünraum



Sicherung und Aufwertung der Gewässer und Verbesserung der Zugänglichkeit der Uferbereiche

Sicherung der Baudenkmäler

Erhalt ortsprägender Gebäude

Neugestaltung des Straßenraums

Sicherung wichtiger Raumkanten

Herstellung wichtiger, noch fehlender Raumkanten

gestalterische und funktionale Verbesserung von Freiflächen

Konversionsflächen



Sicherung und Aufwertung von öffentlichen Grünbereichen

Ergänzung von Gehölzstrukturen zur Grünvernetzung

Sicherung und Pflege bestehender Gehölzstrukturen

Erhalt fernwirksamer Elemente / Merkmale

Neugestaltung bzw. Anlage von Plätzen



Handlungsfeld
Städtebau | Öffentlicher Raum | Grünräume

Leitsatz

Der öffentliche Raum in der Ortsmitte prägt das Zusammenleben der Bürger und die Lebensqualität

Leitziele

1
Erhalt und Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs zur Verbesserung der wohnortnahen Versorgung

Besondere Beachtung der Bedürfnisse der Senioren, Kinder und Jugendlichen, Singles,...

2
Verbesserung der Wegebeziehungen und Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum durch Neuordnung und Gestaltung von attraktiven Plätzen und Straßenräumen zum Verweilen

3
Ökologische Aufwertung und Stärkung der bestehenden Grünstrukturen in der Ortsmitte Gauting

4
Hauptfußwegebeziehungen stärken

5
Abbau von Trennwirkung | Barrieren der Hauptverkehrsachsen durch Verbesserung der Querbarkeit

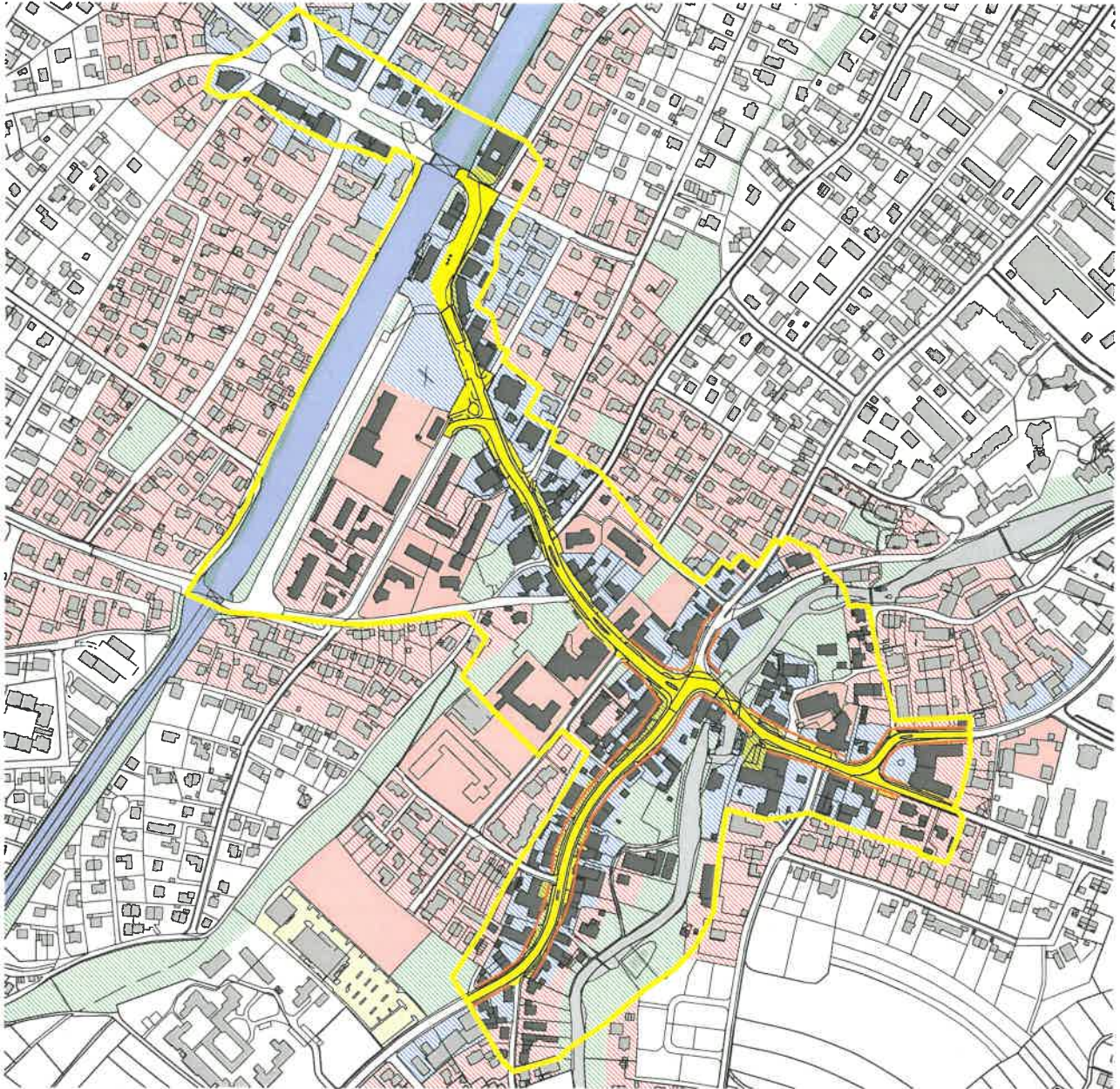
7
Stärkung und Schaffung von weiteren Aufenthaltsflächen durch Neuordnung des Straßenraumprofils

8
Aufwertung der Ortsmitte führt zur Bewusstseinsänderung und Anpassung der Geschwindigkeiten

Ziel ist es die Ortsmitte so attraktiv zu gestalten und mit entsprechenden Nutzungen für den zentralen Versorgungsbereich zu besetzen und zu beleben, dass ein lebendiges Umfeld gestärkt wird und es Freude macht an diesem Ort zu verweilen, einzukaufen und die entsprechenden notwendigen Dinge zu erledigen. Es soll aber auch die Möglichkeit gegeben sein sich unabhängig von Erledigungen am Ort unbeschwert zu treffen, Räume zu haben, an denen man sich gerne in der Bürgerschaft zu gemeinschaftlichen Unternehmungen trifft.

Handlungskonzept

Handlungsfeld Nutzungsstruktur



Zentraler Versorgungsbereich (Handel, Dienstleistung, Wohnen, Gemeinbedarf, Gastronomie, Kultur)

Hauptgeschäftsbereich (vorangig aufzuwertende Zone)

Versorgungseinrichtungen

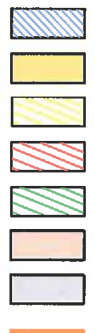
überwiegend Wohnnutzung mit privatem Grün auf Baugrundstücken

Sondergebiet Touristik / öffentliche Grünflächen

Gemeinbedarfseinrichtungen

Bahnflächen

lärmbelasteter Bereich



Handlungsfeld Nutzungsstruktur und Dichte

Leitsatz

Lebendige und vielfältige Ortsmitte sichern und weiterentwickeln

Leitziele

1
Stärken, Sichern der Ortsmitte Gauting durch Nutzungsvielfalt und Weiterentwickeln der Versorgungsfunktion

2
Nutzungsstruktur und Bedarfe durch Innenentwicklung anpassen und zusammenführen

3
Behutsame und abschnittsweise Entwicklung von Potentialen unter besonderer Berücksichtigung der lokalen Maßstäbe und stadtgestalterischer Qualitäten

4
Bereitstellung bedarfsgerechter und bezahlbarer Wohnraumangebote durch Umnutzung und Nachverdichtung im baulichen Bestand in der Ortsmitte.

5
Maßvolle Erschließung von Reserveflächen

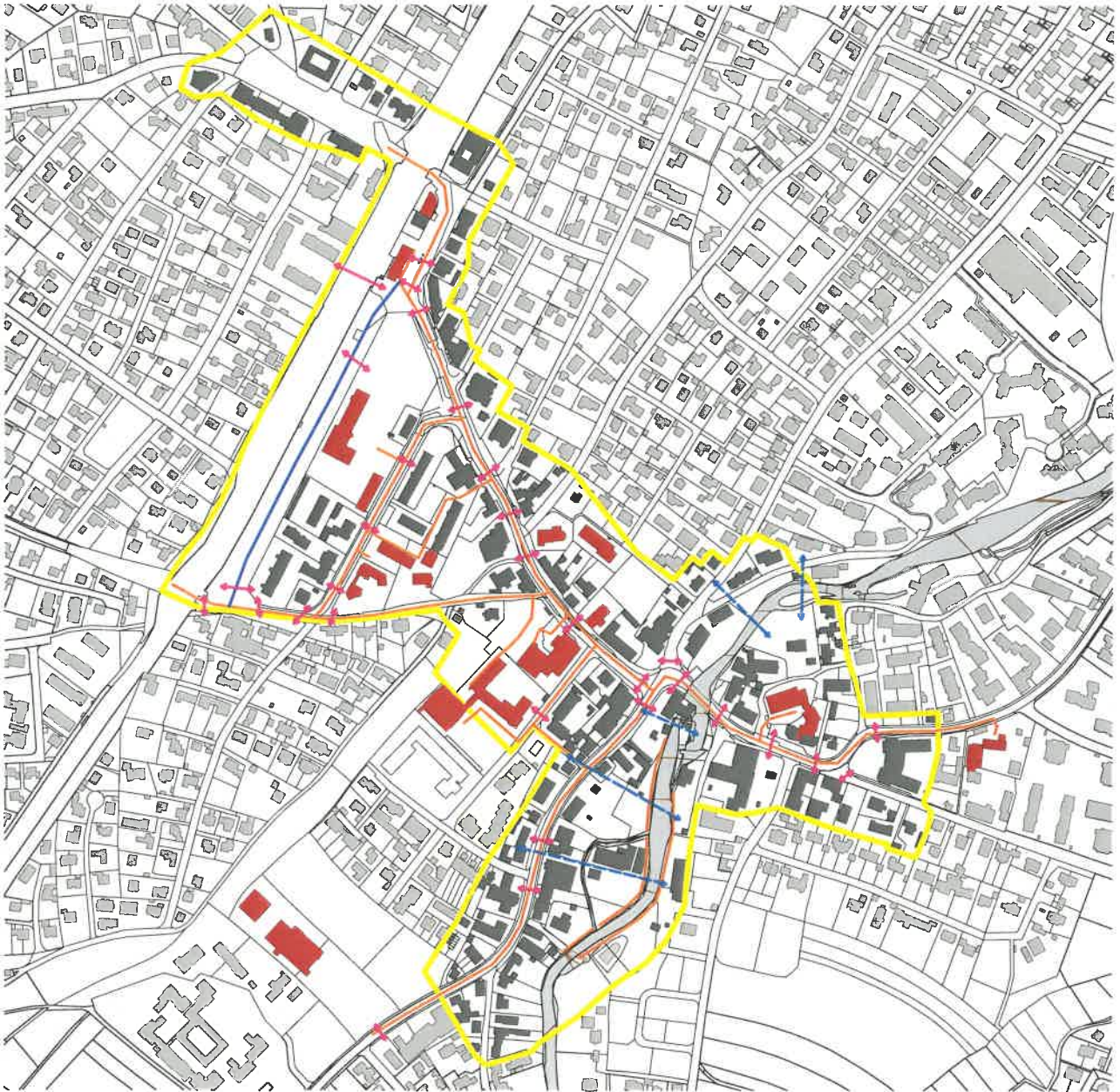
6
Sicherung und Weiterentwicklung der innerörtlichen wertvollen Grünstrukturen | Grüne Trittsteine

8
Angemessene Dichtestrukturen entwickeln und weiterdenken.

Ziel ist es die unausweichlichen Veränderungen der Nutzungsstruktur in der Ortsmitte zusammen mit dem Entwicklungsdruck zur Verdichtung zu bewältigen. Angemessene örtliche Dichtestrukturen sind im Einklang mit Nutzungen wie Wohnen und Grün zu entwickeln.

Handlungskonzept

Handlungsfeld Barrierefreiheit



wichtige Versorgungseinrichtungen bzw. Orte mit möglichst barrierefreiem Zugang

Schaffung barrierefreier Verbindungswege

barrierefreie Verbindungswege in Planung bzw. Umsetzung



Handlungsfeld Barrierefreiheit

Leitsatz

Teilhabe für Alle | Barrierefreie öffentliche Räume schaffen | Sozialen Zusammenhalt stärken

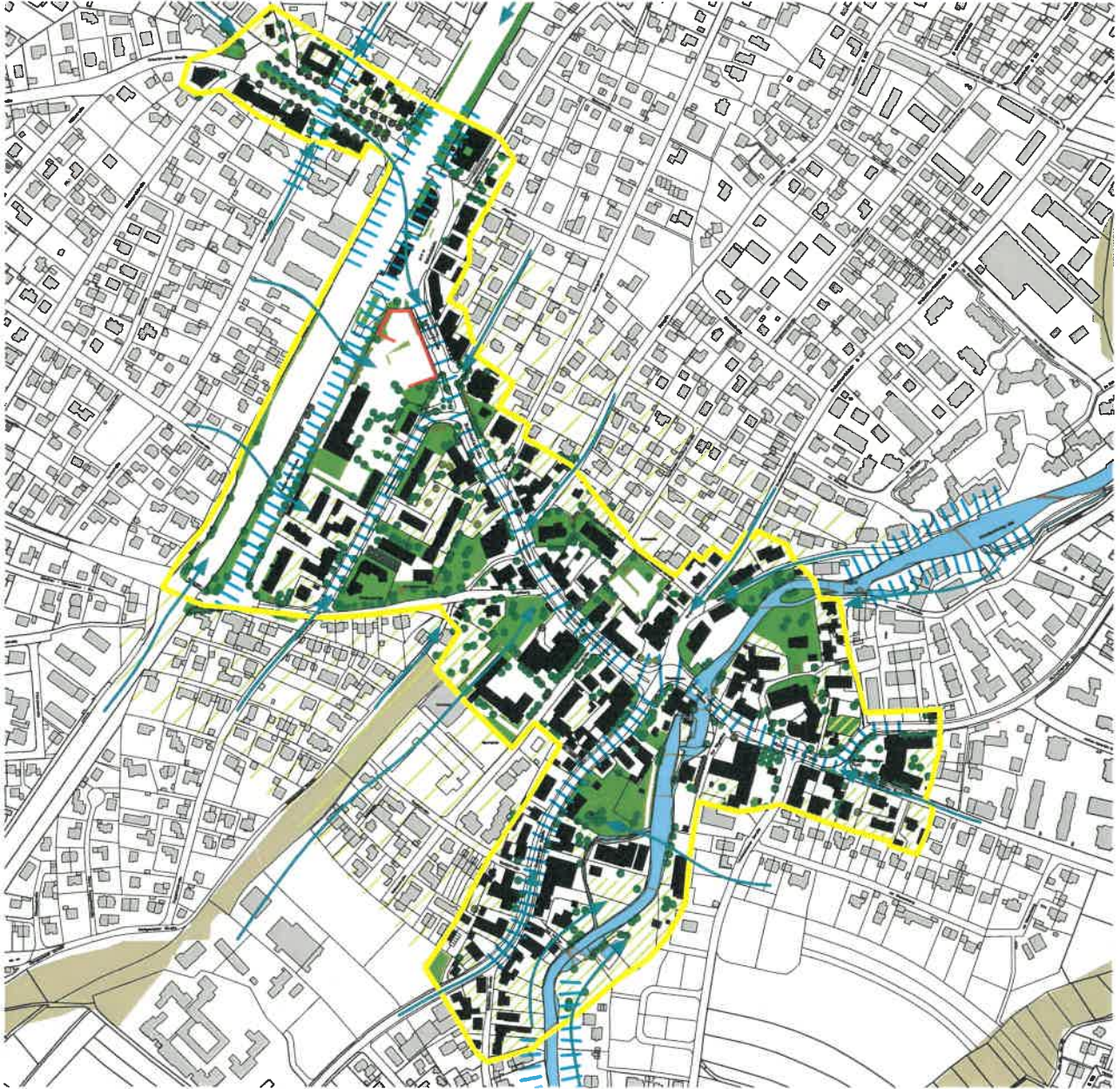
Leitziele

- 1
Minderung der Trennwirkung Bahnachse und Würm
- 2
Barrierefreies Mobilitätsangebot stärken
- 3
Ermöglichung von Teilhabe und Begegnung im öffentlichen Raum | Barrierefreie Gestaltung der öffentlichen Räume
- 4
Schaffung von barrierefreien Querungsangeboten im öffentlichen Raum | Hauptverkehrsachsen
- 5
Abbau von Barrieren entlang wichtiger Wegebeziehungen in der Ortsmitte und Vernetzung mit barrierefreien Mobilitätsangeboten
- 6
„Barrierefreie Gemeinde“ denken
- 7
Informationssysteme analog und digital bereitstellen | Kennzeichnung barrierefreier Stellplätze, Wegeführungen, öffentliche Gebäude....

Ziel ist es die uneingeschränkte Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger am gemeinschaftlichen Leben im Ort als Voraussetzung für eine lebendige Gemeinde Gauting zu ermöglichen.

Handlungskonzept

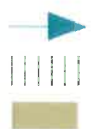
Handlungsfeld Energie und Klimaschutz



Frischluftrichtung

Grünvernetzung

Grün, Landschaft, Wald



Handlungsfeld
Energie und Klimaschutz

Leitsatz

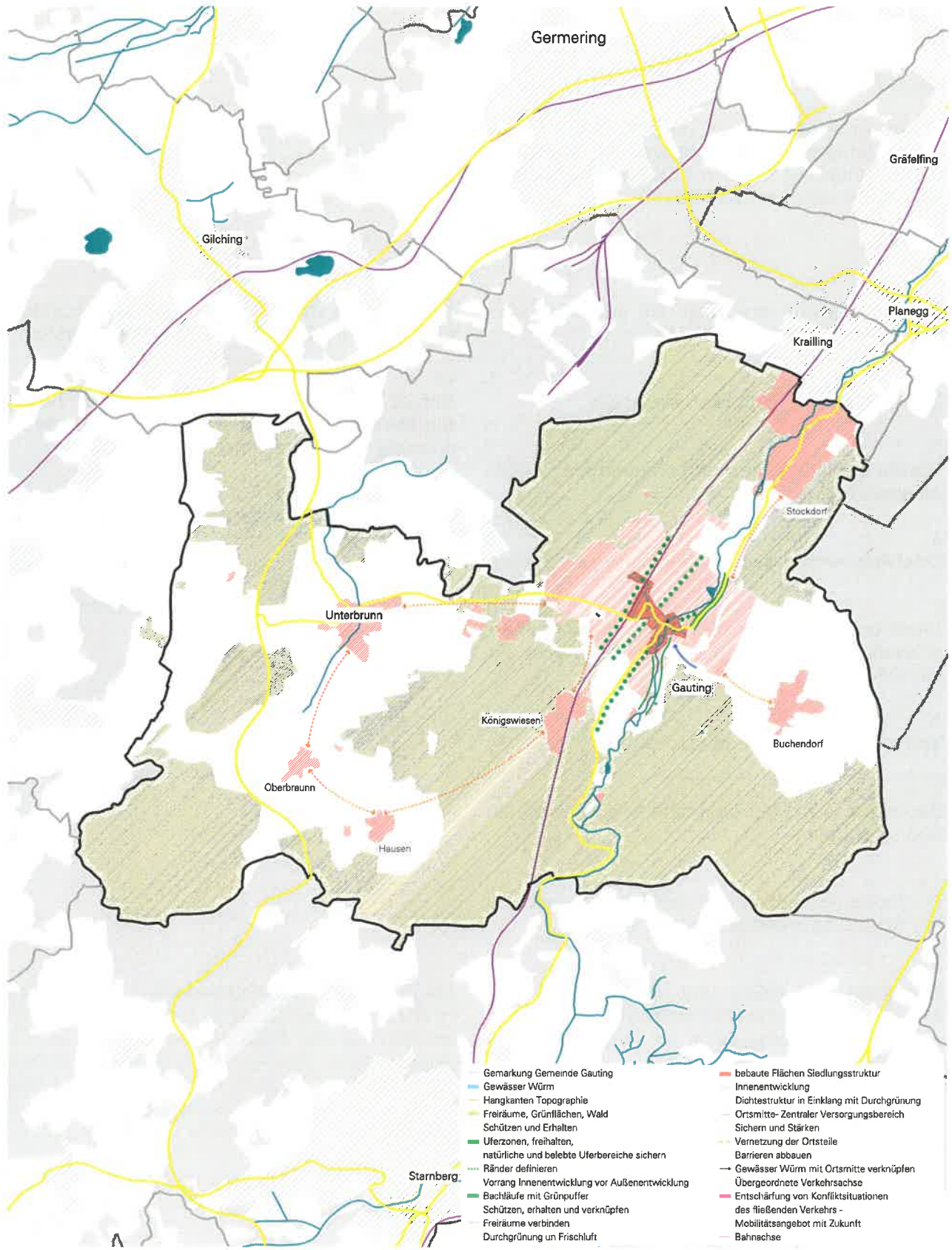
Energiegewinnung aus regenerativen Quellen optimieren | ortsbildgerechte energetische Sanierung fördern | Erhalt und Ausbau von Natur und Landschaft

Leitziele

- 1
Energie sparsam einsetzen und unnötigen Verbrauch vermeiden
 - 2
Energieeffiziente Techniken einsetzen
 - 3
Fossile Energieträger durch erneuerbare Energien ersetzen
 - 4
Ortsbildgerechte energetische Sanierung fördern
 - 7
Erhalt und Ausbau von Grünflächen als Kaltluftentstehungsgebiete und Frischluftschneisen, für die Ortsmitte
 - 8
Vorhandene Grünanlagen sichern
 - 9
Baumbestand in der Ortsmitte weiterentwickeln und verknüpfen
 10.
Hochwasserretention und -schutz in Verbindung mit Renaturierungsmaßnahmen Würrn
 11.
Schaffung von Grün- und Wasserachsen zur Aufnahme von Niederschlagswasser | Mulden zur Regenwasserretention im Zuge von Straßensanierungen
 - 12
Einsparung von Trinkwasser | Verwendung von Regenwasser z.B. für die Gartenbewässerung
 13.
Versickerung von Niederschlägen auf Grundstücken fördern | Trennsystem statt Mischsystem
 - 14
Schutz vor Überwärmung in dichteren bebauten Bereichen | Dachbegrünung | Fassadenbegrünung | grüne Innenhöfe
 - 15
Entsiegelungsmaßnahmen | Baumpflanzungen
 - 16
Luftreinhalteplanung | Umweltzonen | LKW-Fahrverbote | nachhaltige Mobilität
- Die Erhaltung, Wiederherstellung und nachhaltige Nutzung von Ökosystemen bilden die Grundlage als naturbasierter Ansatz für Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel. „Nachhaltigkeit“ im Sinne einer angepassten Entwicklung bedeutet in Verbindung mit Wachstum sich mit ökologischen Zielen zu verbinden.

Ziele und Leitlinien

Leitlinien zur Ortsentwicklung



Im Integrierten Handlungskonzept werden die verschiedenen Zielaussagen in Form eines städtebaulichen Gesamtkonzepts „Rahmenplanung“ zusammengeführt. Grundlage sind die räumlichen, thematischen Handlungsfelder, die für die künftige städtebauliche Entwicklung von Bedeutung erscheinen. Aus den Handlungssträngen heraus werden dann einzelne Projekte und Maßnahmen abgeleitet und angerissen, beispielsweise Testentwürfe, Konzeptideen bzw. Projektskizzen.... Diese Planungsansätze erheben nicht den Anspruch eines städtebaulichen Vorentwurfs, sondern sollen vielmehr exemplarisch mögliche Planungsvarianten und Lösungsansätze anregen.

Beteiligung der Bürger

Im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) hat eine Beteiligung der Öffentlichkeit im Juli 2019 stattgefunden. Vorgegangene Bürgerbeteiligungsverfahren in Verbindung mit verschiedenen Planungen der Gemeinde Gauting zu Themenfeldern der städtebaulichen Entwicklung, insbesondere zum „Leitbild 2007“ und zu „Gauting Entfalten ein Entwicklungskonzept für das Bahnhofsquartier 2013“ sind in das ISEK eingeflossen.

In der Veranstaltung mit der Bürgerschaft zum ISEK wurden die Arbeitsschritte und Ergebnisse aus der Bestandsanalyse mit der Stärken-Schwächen Analyse und die Entwicklungspotentiale aufgezeigt. Mögliche Handlungsfelder wurden definiert und vorgeschlagen. Ergänzende Projektskizzen zum Umfeld Bahnhof, zur Ortsmitte | Bahnhofstraße als auch ein Konzeptansatz zur Morphologie und Dichte zu den Schwerpunktthemen sind in die Diskussion eingebracht worden. Die Bürger als lebendige und aktive Akteure, die eine städtebauliche Sanierung in Zukunft begleiten und mittragen, sollten die Gelegenheit erhalten bei der Festlegung der Leitziele korrigierend mitzudenken, einzuwirken und Ihre Ideen einzubringen.

Es gab eine anregende, aber auch sehr kritische Diskussion. Die Bürger haben überwiegend eine negative Stimmung übermittelt, die von dem Gefühl getragen wurde, dass Sie nicht ausreichend bei den Entscheidungen eingebunden werden bzw. fühlten Sie sich durch die in Gang gekommenen örtlichen Veränderungen und Neukonzeptionen, insbesondere im Umfeld des Bahnhofs „überfahren“. Es hat sich gezeigt, dass ein großes

Misstrauen vorhanden ist, wie in Zukunft mit dem weiter steigenden Druck zur Innenentwicklung umgegangen wird bzw. wie dies bewältigt werden kann, damit der „Ort Gauting“ seine Eigenart bewahrt und noch lebenswert bleiben kann. Auch die Thematik des ständig anwachsenden Verkehrsdrucks innerorts und die eingeschränkte Handlungsfähigkeit aufgrund der Zuständigkeiten für die Verkehrsachsen als Staatsstraßen hat eine gewisse Frustration aufgezeigt. Es wurden bereits weitergehende konkrete Planungskonzepte erwartet. Es gab aber auch Stimmen von Bürgern, die der städtebaulichen Entwicklung und dem ISEK durchaus positiv gegenüberstanden und bereit sind mitzugestalten.

Im einzelnen wurden folgende Punkte im Nachgang schriftlich vorgetragen:

Verkehr

Querungshilfen Starnberger Straße
Billige Netzkarte innerhalb Gemeindegebiet Gauting | weniger Individualverkehr
Keine Parkplätze in der Bahnhofstraße
Keine Gehsteige, keine Querungshilfen - Fahrradstraße oder „Spielstraße“
Bahnhofstraße Tempo 30 Zone
Trennung Rad- und Gehwege

Bahnhof mit Umfeld:

Erhalt Bahnhofsgebäude
Temporeduzierung Bahnhofstraße
Grün erhalten
Nachverdichtung rund um den Bahnhof

Hauptplatz:

Hauptplatz Kreisverkehr

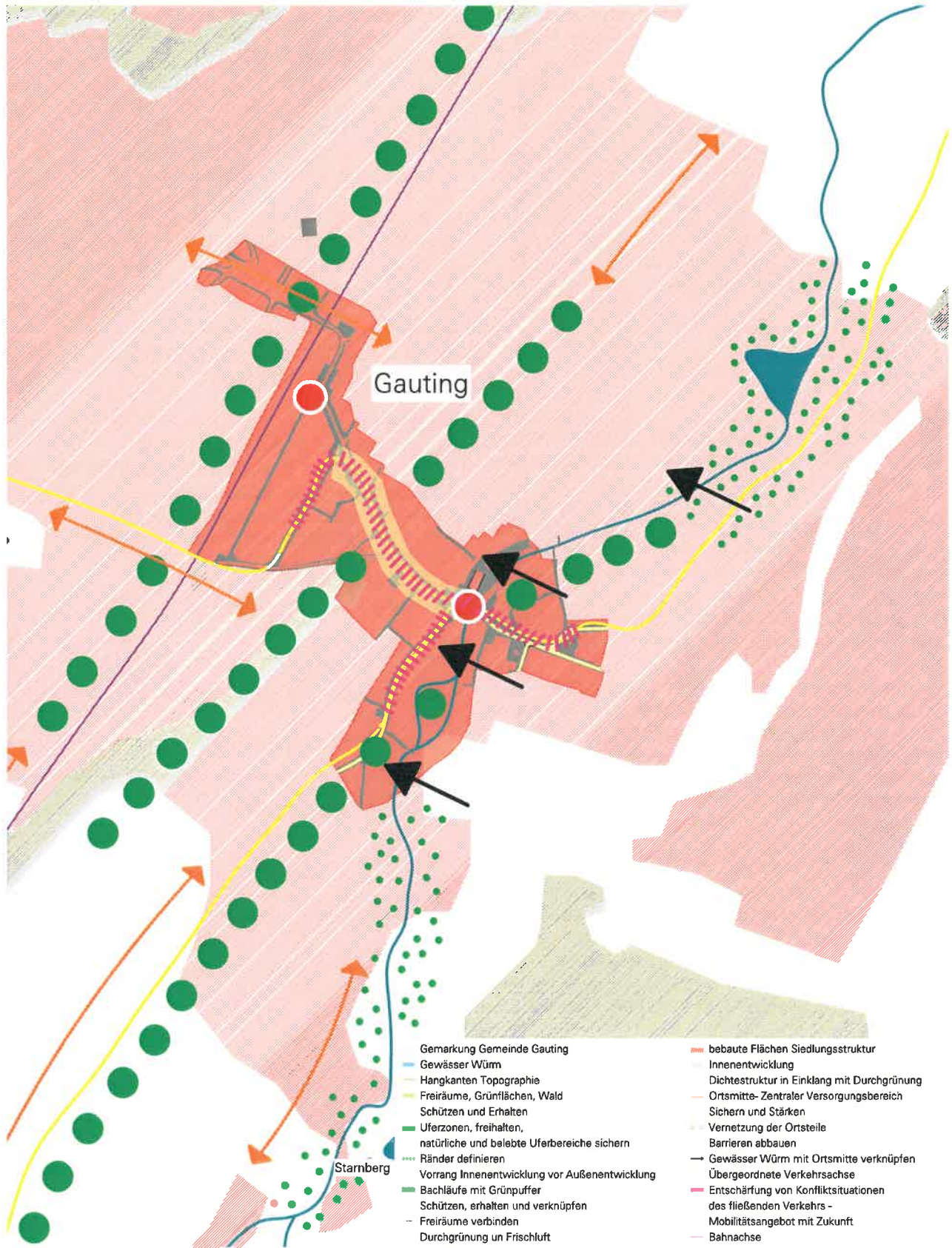
Allgemein:

Keine neuen Einzelhandelsstandorte an Rändern
Stärkung der „Kleinen Läden“ - Plätze schaffen
Moderne Architektur fördern
In die Zukunft blicken und Veränderung zulassen
Verdichtete Bebauung, in die Höhe,
kein Flächenfraß
Maßvolle GFZ in der Ortsmitte
Keine Hochhäuser
Gauting ist „keine Stadt“
keine Massenquartiere
Umgestaltung „Rottenfusser Grundstück“
Bürgerbeteiligung ist positiv
Gemeinde soll eigene Grundstück bewahren

Es muss künftig gelingen bei der Umsetzung der städtebaulichen Sanierung die Bürger aktiv und positiv in die Entwicklung einzubinden.

Ziele und Leitlinien

Leitlinien zur Ortsentwicklung



Die städtebaulichen Leitlinien stellen übergeordnete städtebauliche Entwicklungsziele für das gesamte Gemeindegebiet, eingebettet in den Siedlungs- und Landschaftsraum dar. Diese Leitlinien entwickeln sich aus dem Kapitel „Städtebauliche Analyse und Bewertung“.

Ziele

1. Verkehr vermeiden | Mobilität optimieren
2. Lebendige und vielfältige Ortsmitte mit Versorgungsfunktion stärken und weiterentwickeln
3. Aufwertung der öffentlichen Räume in der Ortsmitte
4. Potentiale Innen im Einklang mit lokalen Maßstäben und ortsbildprägenden Qualitäten nutzen und behutsam weiterentwickeln
5. Barrierefreie Gemeinde
6. Ökologische Aufwertung der Ortsmitte

Dieses ISEK-Leitbild soll einen Orientierungsrahmen für die Gemeinde Gauting und deren Bürgerinnen und Bürger als Grundlage für kommunalpolitische Entscheidungen darstellen. Es fasst mittel- und langfristige Entwicklungsziele zusammen. Das kommunale Entwicklungsleitbild ist im Zusammenhang mit den örtlichen und regionalen Teilkonzepten und -plänen zu sehen, denen ebenfalls Leitgedanken zur mittelfristigen Entwicklung zu Grunde liegen (z. B. Bauleitplanungen, Flächennutzungsplan, Verkehrsplanung, Energiekonzepte, Raumordnungskonzepte, Einzelhandelskonzepte und weitere informelle städtebauliche Planungen). Im Unterschied zu diesen fachplanerisch ausgerichteten Teilplänen soll der vorliegende kommunale Leitfaden fachübergreifende Leitlinien an die Hand geben.

Eine Überprüfung und Fortschreibung dieses Entwicklungsleitbildes sollte in regelmäßigen Zeitabständen erfolgen unter Berücksichtigung der bis dahin gemachten Erfahrungen in der Anwendung.

Ziele und Leitlinien

Leitlinien zur Ortsentwicklung

1. Ortsteile - Vernetzung

Die Gemeinde Gauting wird bei der Durchfahrt als stark belasteter Verkehrsraum wahrgenommen, einzig die Querung der Würm zeigt, dass ein Gewässer mitten im Ort verläuft. Der Hauptort selbst ist eingebettet im Talraum der Würm und wird von größeren zusammenhängenden Waldflächen eingerahmt. Im Norden, Westen, Süden und Osten fügen sich mit deutlichem Abstand zum Hauptort die Ortsteile Stockdorf, Unterbrunn, Oberbrunn, Hausen, Königswiesen und Buchendorf an. Eine qualitätvolle städtebauliche Entwicklung muss in gleichem Maße die Siedlungsstruktur der gesamten Gemeinde im Blick haben. Die jeweiligen Ortsteile haben ihre eigene Identität und Tradition verknüpft mit dem Hauptort Gauting. Dies ist zu erhalten und fortzuentwickeln. Ein engeres Zusammenwachsen der Ortsteile in Zukunft kann die Gemeinde Gauting stärken.

2. Würm und Ortsmitte verknüpfen

Ein großes Potential der Gemeinde Gauting stellen die besondere Topografie mit der starken Modellierung und der Talraum der Würm dar. Heute wird der Fluss als eine Barriere in der Ortsmitte wahrgenommen. Es fehlen öffentlich zugängliche Grünflächen entlang des Gewässers und Querungsmöglichkeiten sowie Öffnung mit Sichtbeziehungen zum gewachsenen Ort, so dass die Würm in Ortsgefüge nicht wahrgenommen wird. Hier gilt es, neue Bezüge zwischen Ortsmitte und dem Talraum der Würm herzustellen, um die historische und landschaftlich charakteristische Lage am Flusslauf der Würm in diesem Kontext hervorzuheben und ihre Qualität für die Ortsmitte nutzbar zu machen.

4. Wohnen und Versorgung Innenentwicklung

Die Gemeinde Gauting erfährt einen starken Veränderungsdruck in der Ortsmitte bedingt durch die Umbrüche im Einzelhandel, den Generationswechsel aber auch durch die immer knapper werdenden Grundstücksflächen und damit verbunden eine wachsende Nachverdichtung im Inneren. Innen- vor Außenentwicklung – bestandsorientierte Siedlungsentwicklung soll künftig Vorrang haben, eine weitere Flächeninanspruchnahme muss reduziert und bestehende Infrastrukturen müssen effizient genutzt werden. Eine wichtige Grundlage für die Innenentwicklung ist die Sicherstellung der Nahversorgung im zentralen Quartier der Bahnhofstraße mit Umfeld.

Eine ausgewogene Nutzungsmischung aus Wohnen und Versorgungsfunktionen für die Bewohner von Gauting ist zu sichern und fortzuentwickeln. Wohnen soll neben den Nutzungen zur Versorgung in Inneren gestärkt werden und ist darüber hinaus ein wichtiges Kriterium für Soziales Leben, dient zur Belebung der Ortsmitte und unterstützt wesentlich die urbane Vielfalt. Ein entscheidender Vorteil, der für den Wohnstandort in der Ortsmitte spricht, ist die Bereitstellung eines vielfältigen Versorgungsangebotes. Die noch vorhandene wertvolle Durchgrünung innerhalb der privaten Baustrukturen in Ortsmitte ist von hohem Wert und sollte bei einer Ausschöpfung der Potentiale Innenentwicklung im Einklang mit einer Nachverdichtung erhalten bleiben. Angemessene örtliche Dichtestrukturen sind im Einklang mit den Nutzungen wie Wohnen und Grün zu entwickeln. Die Ortsmitte von Gauting soll ein Orte der Begegnung, des Austauschs und der Identifikation und ein Zeichen einer lebendigen Gesellschaft sein.

5. Freiräume sichern, erhalten und vernetzen

Trotz angestrebter Innenentwicklung in der Ortsmitte von Gauting soll die aktive Grünflächenentwicklung Teil der gemeindlichen Sanierungsstrategie sein. Das „öffentliche Grün“ mit den privaten Grundstücken mit Gartenstadtcharakter zu erhalten und zu stärken, bleibt weiterhin ein Leitziel und wesentliches Qualitätsmerkmal der Gemeinde. Dabei geht es sowohl um die Vernetzung und Aufwertung vorhandenen urbanen Grüns in Gesamort als auch um quartiersbezogene Ansätze. Die Bandbreite kann verschiedene auch kreative grüne Mehrfachnutzungen, temporäre grüne Zwischennutzungen, Vernetzungen, qualitative Bestandsaufwertung und Ergänzungen von Grünflächen zum Ausbaus der Freiraumqualität einbeziehen. Themen wie „Klimawandel“ und „demographischer Wandel“ werden dabei ebenso in den Blick genommen.

6. Klima schützen

Schattige Plätze und Frischluftschneisen in der Ortsmitte werden in Zukunft auch in Gauting immer wichtiger. Der Versiegelungsgrad sowie die Lage, Art und Dichte von neuen Bebauungen in der Innenentwicklung sind entscheidende Faktoren, die eine Frischluftzufuhr, die Aufheizung oder den Oberflächenabfluss in der Gemeinde beeinflussen.

Kommunale Energie- und Klimaschutzkonzepte können Zielvorstellungen und Handlungskonzepte zur künftigen energieeffizienten und emissionsarmen Energieversorgung und Mobilitätsentwicklung enthalten, aber auch zur Energieeinsparung im Gebäudebestand sowie zur Bereitstellung und Nutzung von erneuerbaren Energien. Ziel ist es die Steigerung der Energieeffizienz auf allen Ebenen der kommunalen Aktivitäten und privaten Haushalten nachhaltig zu verankern und zu unterstützen.

7. Mobilität optimieren

Gauting wird durch den ständigen Verkehrsfluss in Ortsmitte erdrückt. Aktuell befindet sich das integrierte Gesamtmobilitätskonzept der Gemeinde in Fertigstellung. Die Zielsetzung sieht auch hier die gemeinschaftliche Entwicklung der Bahnhofstraße als „Ortskern“ als vorrangig an. Maßnahmen zur baulich / gestalterischen Umsetzung des Geschwindigkeitskonzepts in Verbindung mit Maßnahmen zur Sicherung des Fuß- und Fahrradverkehrs sind notwendig. Nutzungskonflikte werden leichter abgebaut, wenn unterschiedliche Perspektiven und Bedürfnisse der Menschen kommuniziert und vermittelt werden. Die Verkehrswende muss gelingen im Einklang mit der Aufwertung des öffentlichen Raumes. Dafür muss neben der Stärkung des ÖPNV mit der Bahn und einer Optimierung der Linienwege und Fahrpläne, Stärkung von Zubringersystemen (z.B. Fahrrad, Pedelec, CarSharing...), Bedarfslinienvkehr beispielsweise Anruflinienbus, Anrufsammelbus... die Mobilität neu organisiert und viel stärker auf energieeffiziente Verkehrsmittel setzen.

8. Ortsbild aufwerten

Die Hauptachse „Bahnhofstraße“ prägt als öffentlicher Raum die Ortsmitte mit den anschließenden Straßenräumen der Stamberger Straße und der Münchener Straße. Aktuell sind diese öffentlichen Bereiche ausschließlich auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Es fehlen Flächenangebote für den Radfahrer, ebenso attraktive Aufenthaltsflächen für den Fußgänger. Es gilt für die nächsten Jahre, den stadträumlichen gestalterischen und sozial-kulturellen Anspruch auf die gesamte Ortsmitte auszuweiten. Das Ortsbild zu pflegen heißt, bei künftigen Bauaufgaben ein hohes Maß an Gestaltqualität und ein verträgliches angemessenes Maß an Dichte einzufordern. Dies gilt für Gebäude wie auch für den öffentlichen Raum.

9. Barrieren reduzieren

Die örtlichen Verhältnisse - Topografie und der Talraum der Würm- stellen in der Gemeinde Gauting die naturräumlichen Barrieren dar. Zu diesen reihen sich die städtebaulichen Barrieren wie breite, viel befahrene Straßen mit großer Trennwirkung, unübersichtliche, breite Knotenpunkte mit längeren Wartezeiten, Gefährdungen für angrenzende Nutzungen durch unangemessene Geschwindigkeiten, Platzmangel und Sichtbehinderungen im öffentlichen Raum durch den „ruhenden Verkehr“ (parkende Pkw)...aber auch die Bahnachse als Trennlinie. Städtebauliche Strukturen und Nutzungen sind schwer zu verändern. Der Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum in Gauting steht immer in einem gesellschaftlichen Spannungsfeld, in dem unterschiedliche Nutzungsansprüche gefordert werden. Plätze zum Ausruhen, insbesondere Verbesserungen für die Verkehrsmittel der Nahmobilität wie zu Fuß gehen, Fahrrad, ÖPNV, aber auch für Skateboard-, Rollstuhlfahrer und Rollatornutzer... stehen heute ebenso im Blickfeld. Gerade für ältere Menschen verbessert dieses Angebot die Möglichkeit, sich längere Wege in überschaubare Etappen einzuteilen und ihre Alltagsmobilität aufrecht zu erhalten. Ein „Zielnetz“, innerhalb dessen die wichtigsten Orte und Einrichtungen in der Ortsmitte besser barrierefrei erreichbar sein sollen sollte gedacht und umgesetzt werden.

10. Entwicklung zentraler Versorgungsbereich Ortsmitte

Zentrale Versorgungsbereiche sind räumlich abgrenzbare Bereiche in zentrale Bereichen von Gemeinden wie in Gauting die Bahnhofstraße mit Umfeld, denen aufgrund vorhandener Einzelhandelsnutzung – häufig ergänzt durch diverse Dienstleistungen und gastronomische Angebote – eine bestimmte Versorgungsfunktion für die Gemeinde zukommt. Diese Bereiche haben aufgrund ihrer Verkehrserschließung und –anbindung die Funktion eines Zentrums mit einem bestimmten Einzugsbereich und einem darauf abgestimmten Spektrum an Waren des kurz-, mittel- oder langfristigen Bedarfs. Daher muss es das Ziel sein den Erhalt und die Entwicklung des örtlichen zentralen Versorgungsbereichs zur Gewährleistung einer leistungsfähigen Versorgungsstruktur vor allem für diejenigen Teile der Bevölkerung, die auf privat genutzte PKWs verzichten bzw. verzichten müssen, sicherzustellen. Dies stärkt auch eine lebendige Ortsmitte.

Rahmenplan mit Projektskizzen

Rahmenplan Ortsmitte



Legende

Gebietsabgrenzungen

Umriss Rahmenplanung 

Gewässer Würm 

Mobilität

Bahnachse 

Hauptverkehrsachse 

Verkehrsberuhigte Bereiche - Tempo 30 Zonen 

Vorrang Fuß- und Radwegerschließung, Aufenthaltsflächen 

Park und Ride - Anlage 

Bike und Ride - Anlage 

Profil 

Raumkanten (Planung: rot) 

(Bestand: s/w) 

Grün

Sichern und Erhalt der belebten Uferzonen 

Öffentliche Grünflächen 

Innenentwicklung im Einklang Durchgrünung 

Vernetzung Wegebezüge in Grünkorridoren 

Schaffung von Platzräumen mit Grün 

Vernetzung von Grün und Freiräumen voranbringen 

prägender Baumbestand 

Querungsangebot 

Frischluftschneisen 

Flächenpotenziale

Potenzialfläche Umstrukturierung - Nutzung/Dichte 

Flächenpotenziale 

Neuordnung Verkehrsknotenpunkte 

Mobilitätsknoten I 

Mobilitätsknoten II 

Mobilitätsknoten III 

- 1 Umgestaltung | Neuordnung Kreuzungsbereich Bahnhofplatz Pippinplatz / Bahngleise
- 2 Umgestaltung | Neuordnung Bahnhofplatz
- 3 Sanierung, Umnutzung und Erweiterung „Altes Bahnhofsgebäude“
- 4 Neuordnung P + R Anlage Umfeld Bahnhof
- 5 Neuordnung „Ehemaliges Grundschulareal“
- 6 Umgestaltung | Neuordnung Öffentlicher Raum Bahnhofstraße
- 7 Umgestaltung | Neuordnung Kreuzungsbereich Ammerseestraße | Bahngleise
- 8 Verbesserung der Fuß- und Radwegevernetzung
- 9 Querungsangebote Ammerseestraße
- 10 Sichern und Fortentwickeln „Zentraler Versorgungsbereich“ Ortsmitte
- 11 Umgestaltung | Neuordnung Ammerseestraße
- 12 Umgestaltung | Sicherung Grün Straße Krapfberg
- 13 Erhalt und Stärkung Grün in der Ortsmitte
- 14 Neuordnung Grundstück Schulstraße | Bahnhofstraße
- 15 Umgestaltung | Neuordnung Kreuzungsbereich Bahnhofstraße, Stamberger Straße, Münchener Straße
- 16 Aufwertung und Öffnung Uferbereiche an der Würm
- 17 Umnutzung | Neuordnung Grundstück „Wunderl Areal“ zwischen Stamberger Straße und Würm
- 18 Umgestaltung | Neuordnung Stamberger Straße
- 19 Umgestaltung | Neuordnung Kreuzungsbereich Stamberger Straße | Reismühler Straße
- 20 Umgestaltung | Neuordnung Münchener Straße
- 21 Umgestaltung | Neuordnung Münchener Straße | Buchendorfer Straße

Rahmenplan mit Projektskizzen

Rahmenplan Ortsmitte Teilbereich Nordwest



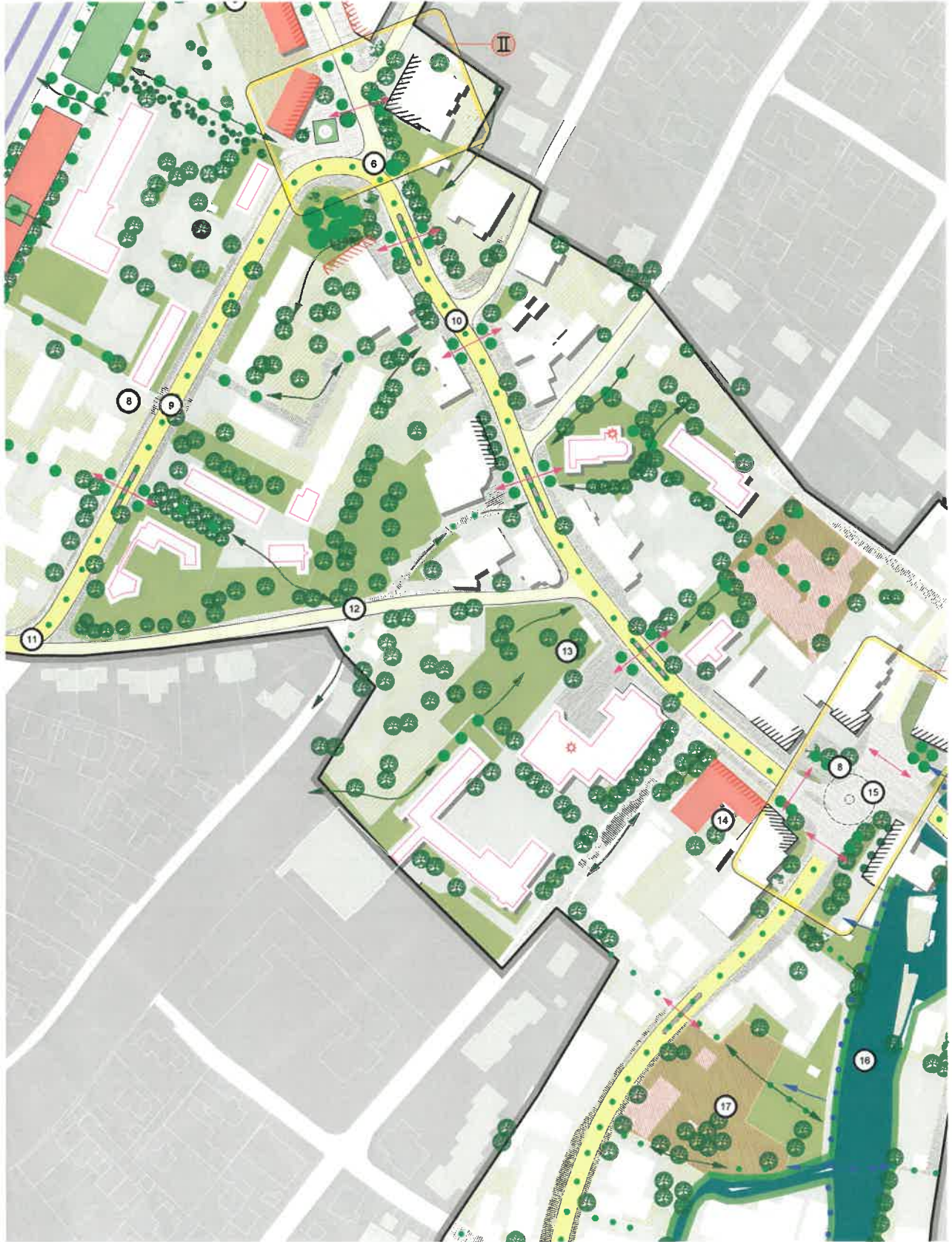
Rahmenplan mit Projektskizzen

Rahmenplan Ortsmitte Teilbereich Südwest



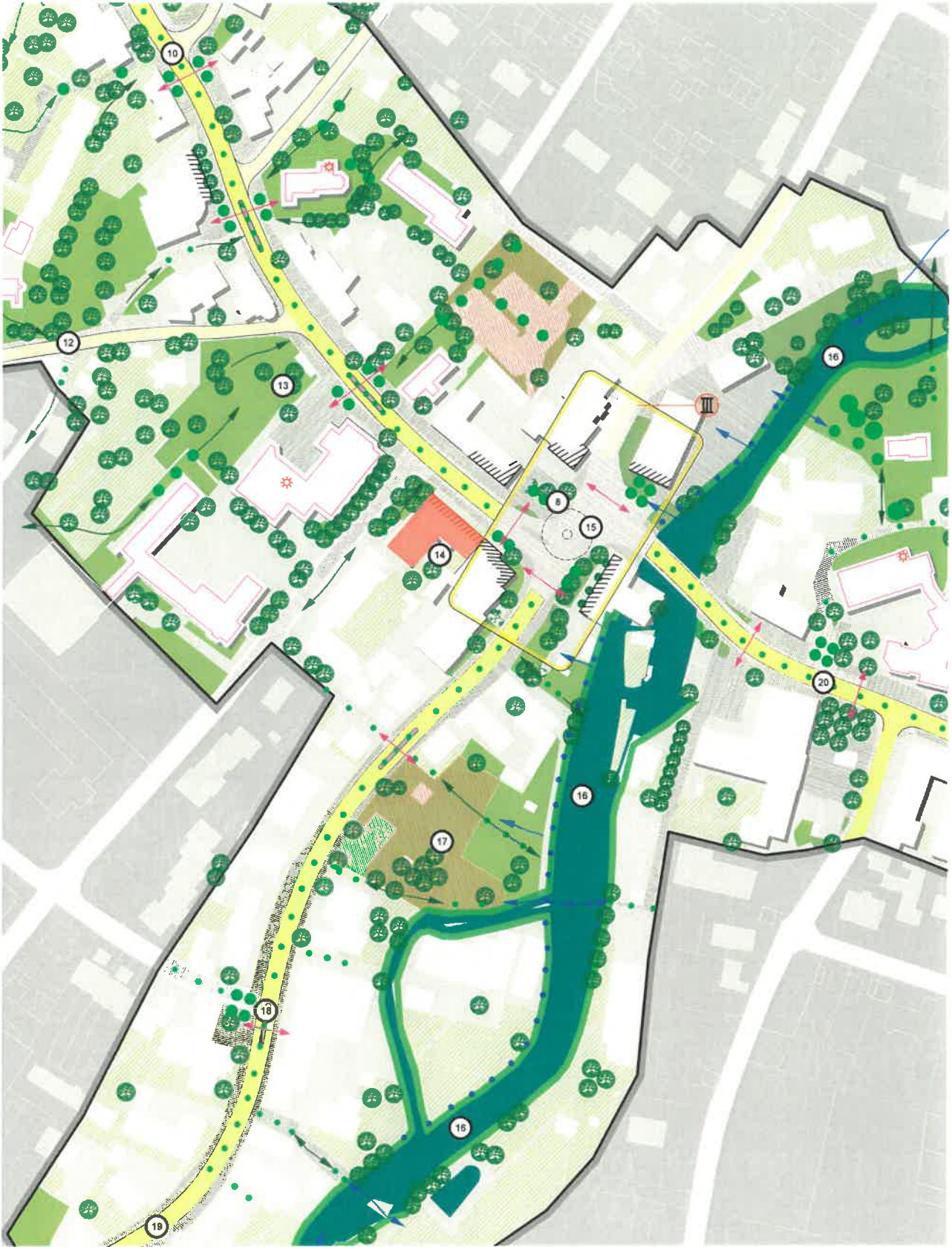
Rahmenplan mit Projektskizzen

Rahmenplan Ortsmitte Teilbereich Süd



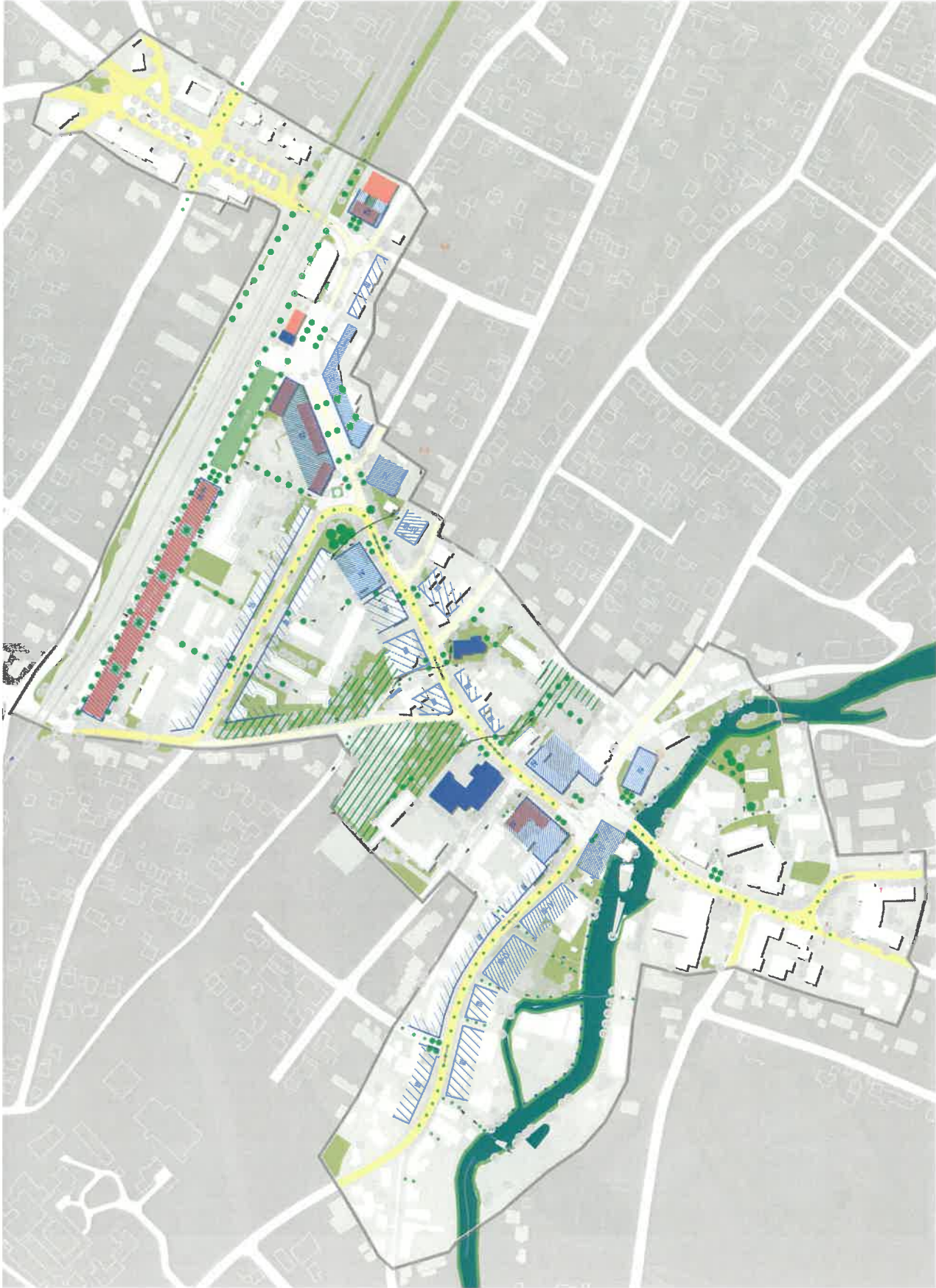
Rahmenplan mit Projektskizzen

Rahmenplan Ortsmitte Teilbereich Südost



Rahmenplan mit Projektskizzen

Konzeptidee Morphologie und Dichte



Rahmenplan mit Projektskizzen

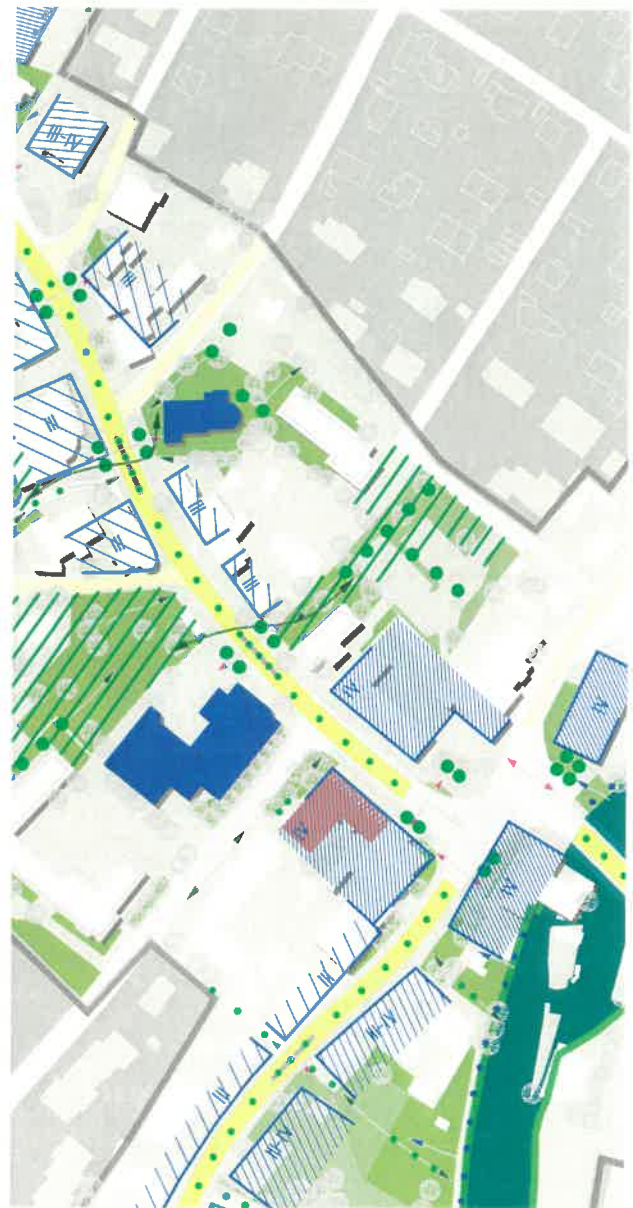
Konzeptidee Morphologie und Dichte

Legende

- Raumkante
- IV Geschosse
- III-IV Geschosse
- III Geschosse
- Grünvernetzung

- 
- 
- 
- 
- 

Die städtebauliche Struktur der Gemeinde Gaunting zeigt sich fast durchgängig in offener Bauweise. Vom Südosten steigt die Hauptachse der Bahnhofstraße in der Ortsmitte zum Bahnhof an. Die Gebäudeblöcke sitzen auf unterschiedlichen Höhenterrassen und werden in ihrer Höhen- und Flächenentwicklung als singuläre Schwerpunkte wahrgenommen. Die Massstäblichkeit in der Ortsmitte wird sich durch den Druck zur Innenentwicklung zwangsläufig anpassen. Die künftige Gestalt, Form und Dichte verändert sich. Nachfolgend zeigt der Planungsansatz mögliche Instrumente zur Steuerung für anstehende Konversionen auf, um die lokalen Maßstäbe und stadtgesterischen Qualitäten in diesen Prozessen zu sichern.



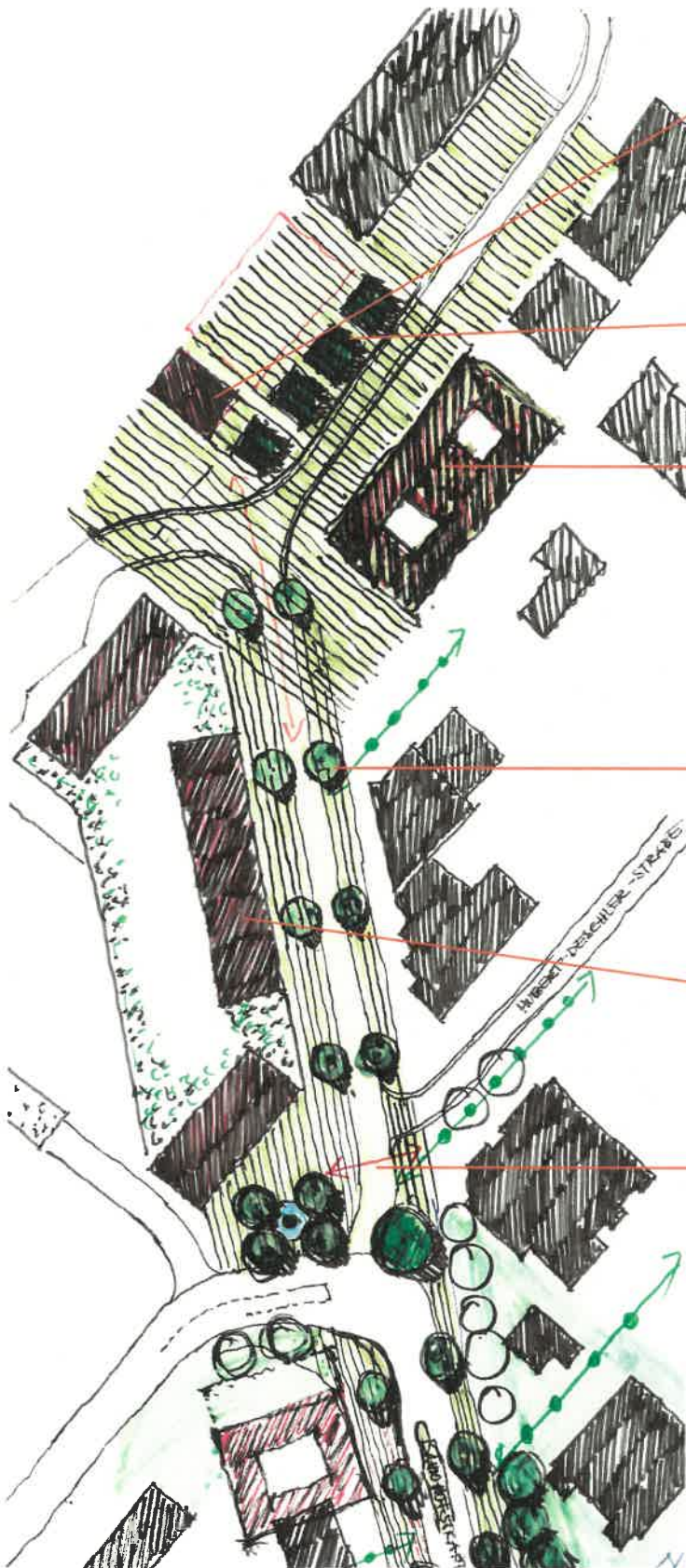
Rahmenplan mit Projektskizzen

Projektskizze Bahnhofstraße



Rahmenplan mit Projektskizzen

Projektskizze Bahnhofstraße Teilabschnitt Nordost



„Alter Bahnhof“

Erhalt und Umnutzung
Wiedererkennung ortsbildprägender
Potentiale

Neuordnung Vorfeld Bahnhof „Bahnhofplatz“

Entwicklungspotentiale „Platzfassung und Nachverdichtung“

Neuordnung und Gestaltung Abschnitt Bahnhofstraße Abschnitt Nord Ost

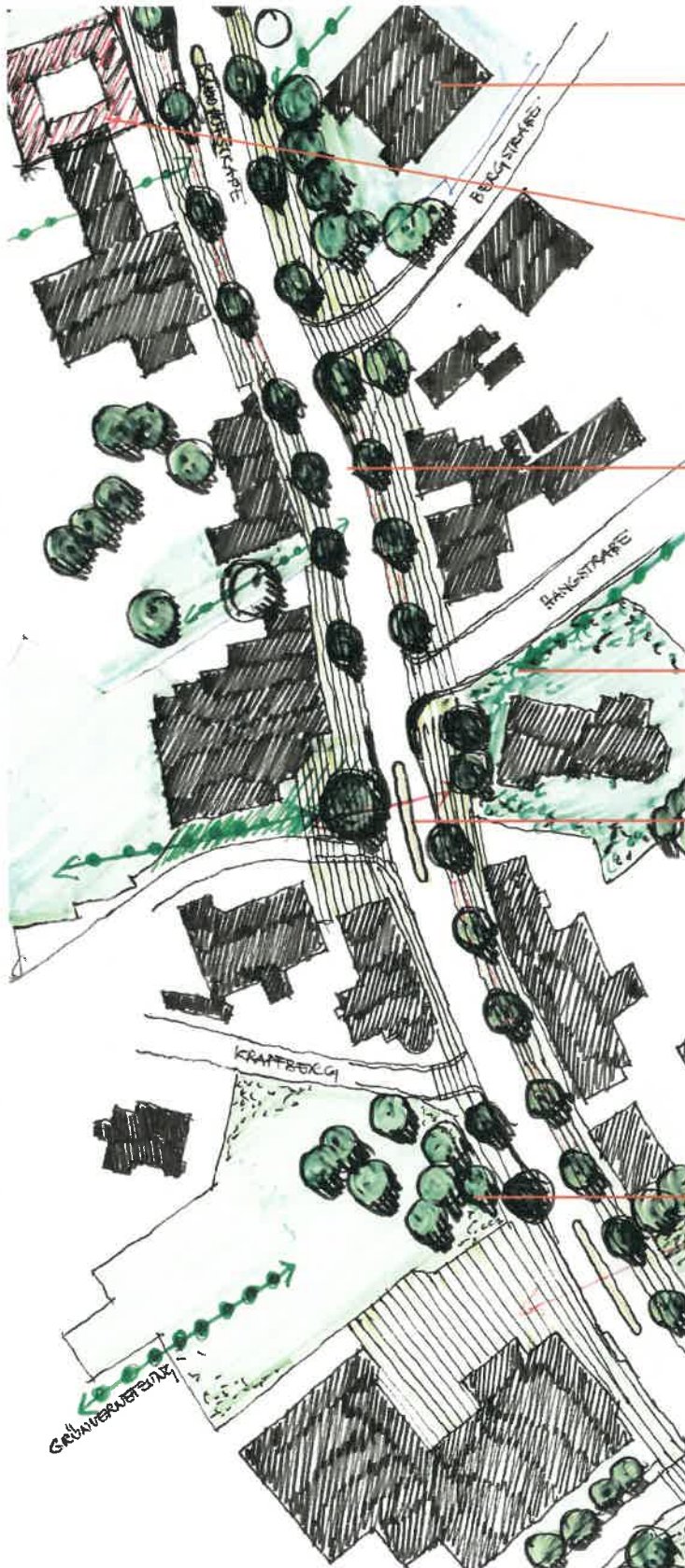
„Tempoanpassung“
Reduzierung Verkehrsflächen
zugunsten der Aufenthaltsflächen
für Fußgänger

Neubau Quartier - Gewerbe und Wohnen Veränderung der lokalen Dichte

Platz Kriegerdenkmal
Zäsur Bahnhofstraße herabstufen
„Torwirkung“

Rahmenplan mit Projektskizzen

Projektskizze Bahnhofstraße Teilabschnitt Mitte



Abbau Trennung
„Querungsangebot“

Potential Innenentwicklung
„Lebendige und vielfältige Ortsmitte“
Beispiel „bedarfsgerechter Wohnraum“

Neuordnung und Aufwertung
Öffentlicher Raum

Erhalt und Stärkung der bestehenden
Grünstrukturen
Verknüpfung landschaftlicher Potentiale
über Trittsteine - Erlebbarkeit in Ortsmitte

Abbau Trennung
„Querungsangebot“

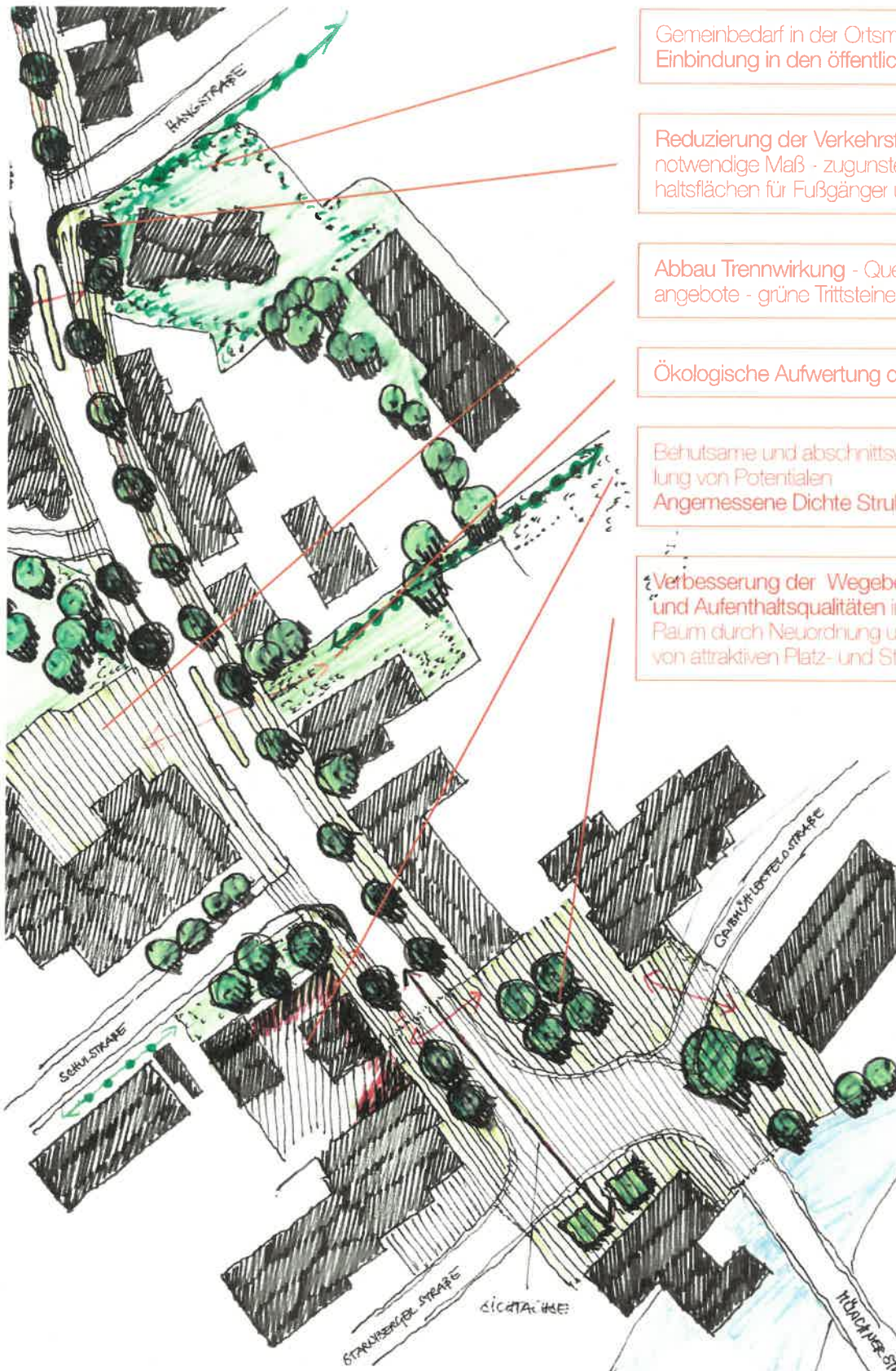
Bauliche Struktur - Berücksichtigung der
lokalen Maßstäbe, Dichte und ortstypischer
Qualitäten
Bautyp: Kräftig, eigenständige
Solitärblöcke

Erhalt und Stärkung der bestehenden
Grünstrukturen, Trittstufen
„Ökologische Aufwertung Ortsmitte“

Gemeinbedarf in der Ortsmitte „stärken“
und Einbindung öffentlicher Raum

Rahmenplan mit Projektskizzen

Projektskizze Bahnhofstraße Teilabschnitt Südwest



Gemeinbedarf in der Ortsmitte „stärken“
Einbindung in den öffentlichen Raum

Reduzierung der Verkehrsflächen auf das notwendige Maß - zugunsten von Aufenthaltsflächen für Fußgänger und Radfahrer

Abbau Trennwirkung - Querungsangebote - grüne Trittsteine

Ökologische Aufwertung der Ortsmitte

Behutsame und abschnittsweise Entwicklung von Potentialen
Angemessene Dichte Struktur

Verbesserung der Wegebeziehungen und Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum durch Neuordnung und Gestaltung von attraktiven Platz- und Straßenräumen

Rahmenplan mit Projektskizzen

Projektskizzen Umfeld Bahnhof

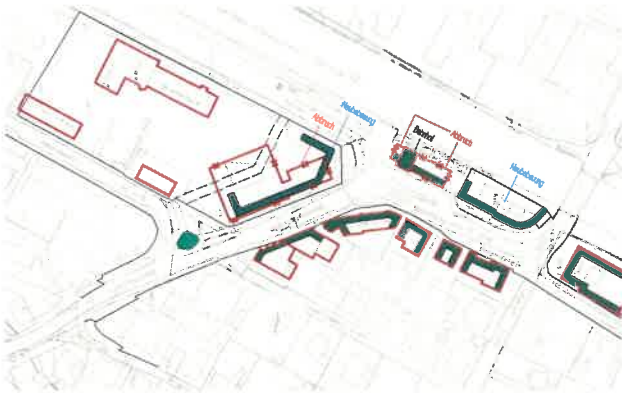
Für das Bahnhofsumfeld liegen bereits zahlreiche Einzeluntersuchungen und Studien zur Neuordnung vor. Über die Jahre hinweg sind aber keine geordneten Umbauprozesse eingeleitet worden. Der Zustand ist im Bestand verharret. Die städtebaulichen Missstände haben sich im gleichen Zeitraum weiter verstärkt, das Verkehrsaufkommen ist angewachsen und in jüngster Zeit wurden große zusammenhängende Grundstücksflächen im nahen Umfeld frei zur Umstrukturierung. Inzwischen ist ein neuer Gebäudekomplex nördlich des bestehenden Bahnhofs mit einem Kino und einem Ärztehaus entstanden, gegenüber an der Bahnhofstraße entwickelt sich bereits ein neues Quartier mit kräftiger Dichte und einer Nutzungsmischung aus Einzelhandel, Dienstleistung mit Wohnen. Der öffentliche Raum dazwischen ist weiterhin ungeordnet und führt die baulich- räumlichen Strukturen nicht zusammen. Die Aufenthaltsqualität am Bahnhofplatz und dem nahen Umfeld ist mangelhaft. Außerdem bestehen in Teilbereichen, z. B. am Bahnhofplatz funktionale Defizite, Barrieren und gestalterische Missstände. Die deutliche Topografie erschwert zudem das Erfassen eines städtebaulichen Raumes. Am Bahnhof mit Umfeld und im weiteren Verlauf der Bahnhofstraße sind für die Zukunft größere Umstrukturierungen zu erwarten, einschließlich der Neuordnung der Park + Ride und Bike +Ride Fläche am Bahnhof, ebenso auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnhofplatzes im Osten, da auch hier langfristig Veränderungen erwartet werden.

Die nachfolgenden Baukörperstudien zeigen in zwei Stufen - Teil 1 und 2 - auf, welche Entwicklungspotentiale in diesem Bereich städtebaulich ruhen. Die Verknüpfung der Setzung von neuen Baukörpern, die dazugehörige Profilierung und Dichte und der sich daraus ergebende städtebauliche Raum wurden mit diesen Varianten untersucht. Sie sollen mögliche Lösungsansätze aufzeigen. Es ist offensichtlich, welche Bedeutung dabei den angrenzenden privaten Grundstücken östlich und nördlich des Bahnhofplatzes zukommt.

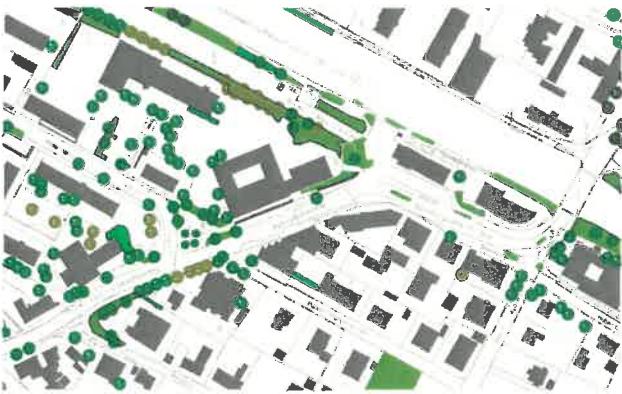
Teil 1

Projektskizzen Umfeld Bahnhof
Baukörperstudien und Platzräume

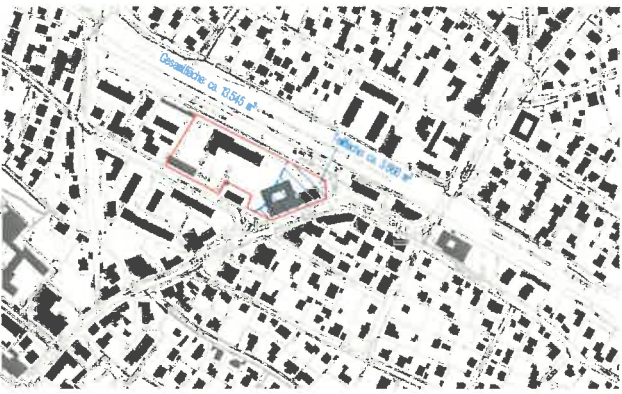
Untersuchung „Grundstück ehemalige Grundschule“ und Alter Bahnhof



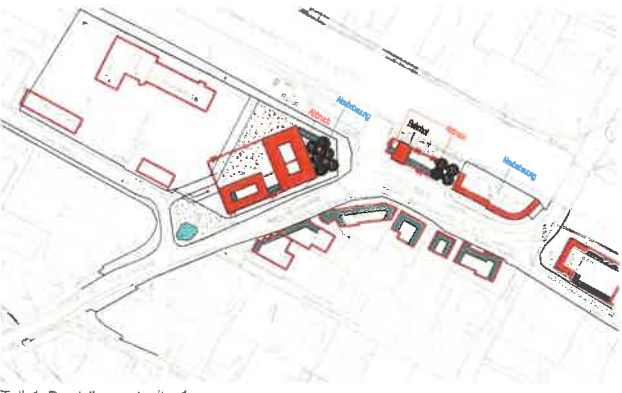
Raumkanten Bestand



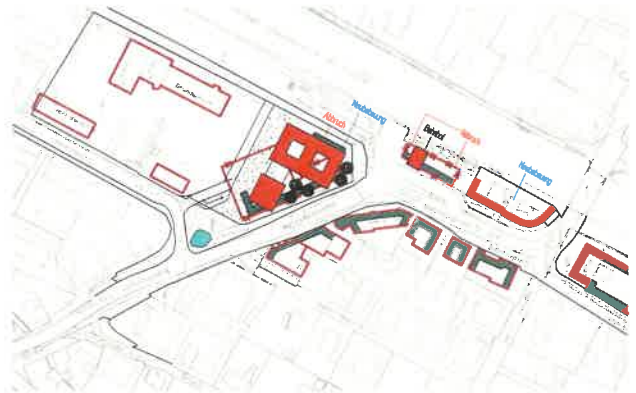
Grün Bestand



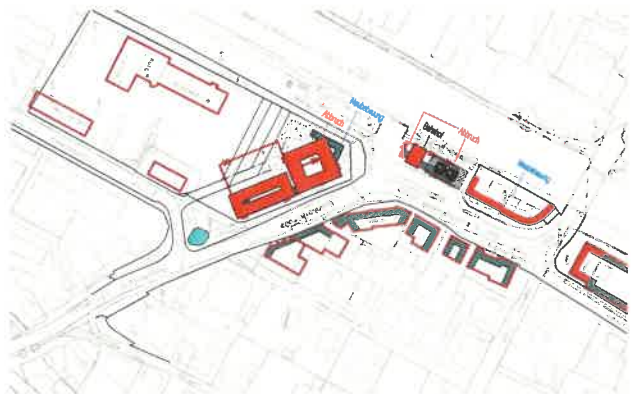
Grundstück-sgröße



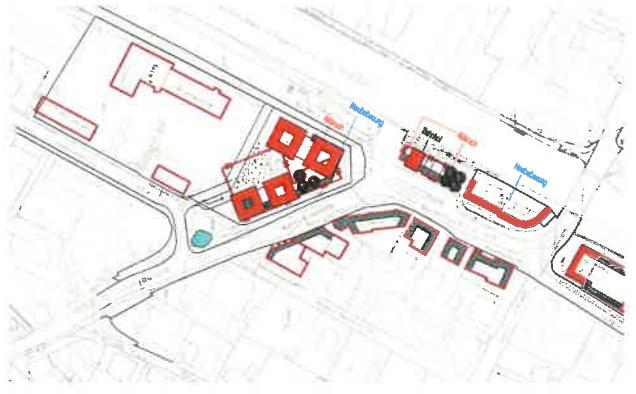
Teil 1 Baukörperstudie 1



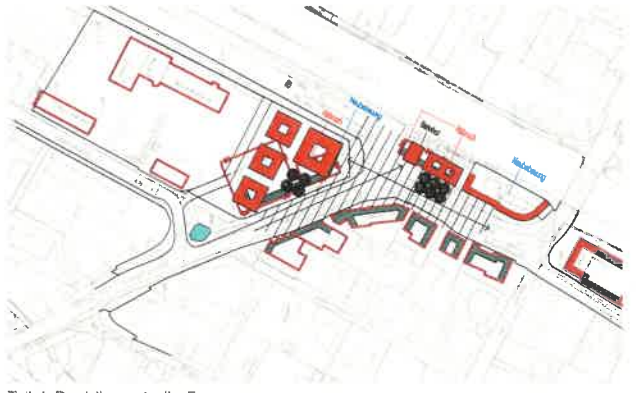
Teil 1 Baukörperstudie 2



Teil 1 Baukörperstudie 3



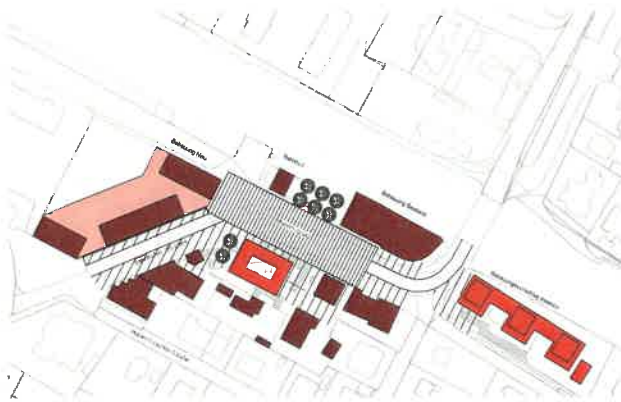
Teil 1 Baukörperstudie 4



Teil 1 Baukörperstudie 5

Rahmenplan mit Projektskizzen

Projektskizzen Umfeld Bahnhof



Teil 2 Baukörperstudie 1.1



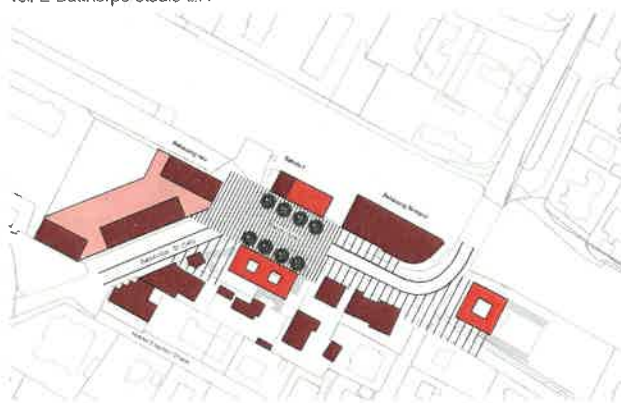
Teil 2 Baukörperstudie 1.2



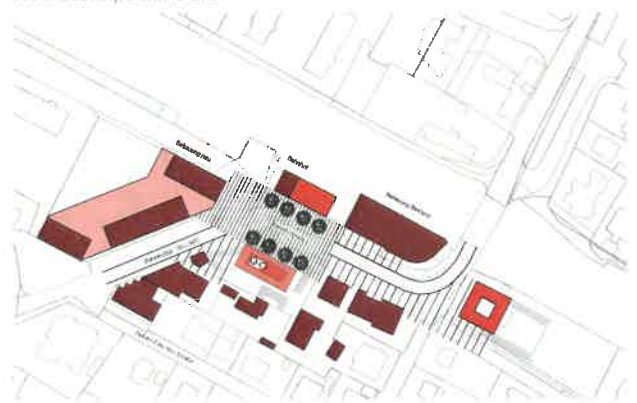
Teil 2 Baukörperstudie 2.1



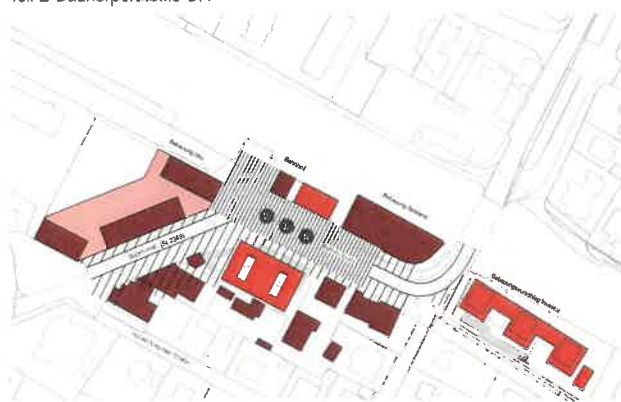
Teil 2 Baukörperstudie 2.2



Teil 2 Baukörperstudie 3.1



Teil 2 Baukörperstudie 3.2



Teil 2 Baukörperstudie 4.1



Teil 2 Baukörperstudie 4.2

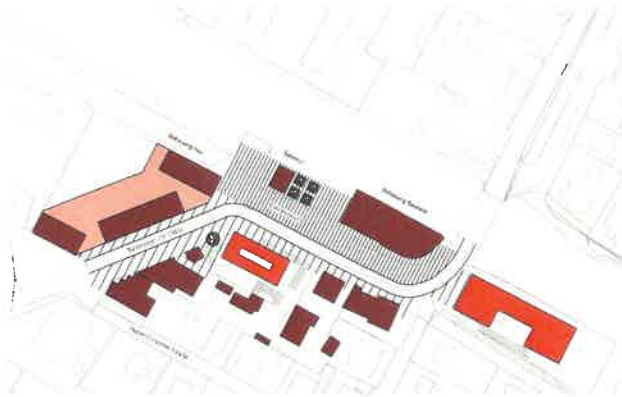
Rahmenplan mit Projektskizzen

Projektskizzen Umfeld Bahnhof

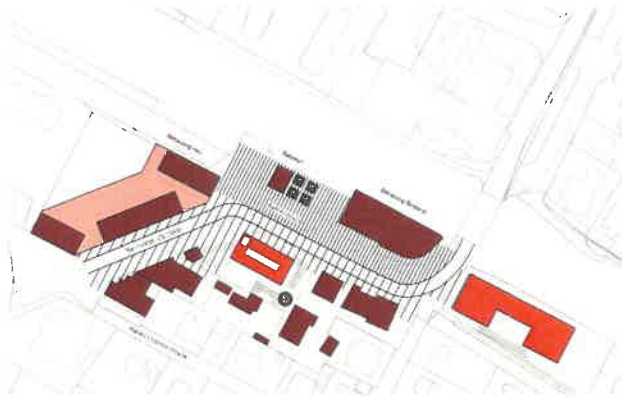
Teil 2

Projektskizzen Umfeld Bahnhof Baukörperstudien und Platzräume

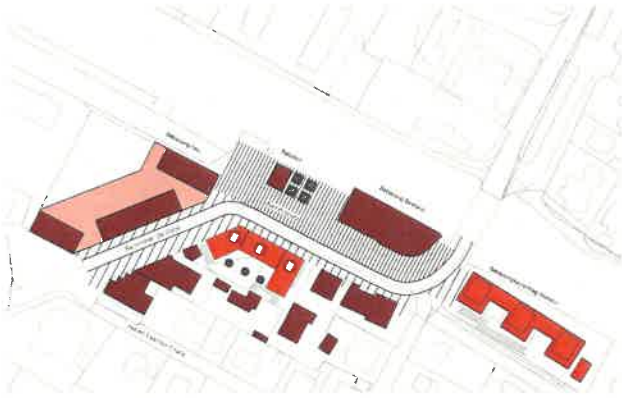
Untersuchung Grundstück Hotel Simon, Postareal und Bahnhof mit Platzraum zusammen mit Neubebauung Grundstück „Ehemalige Gundschule“



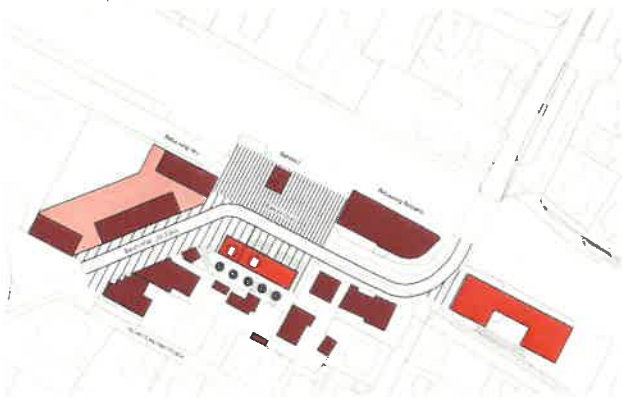
Teil 2 Baukörperstudie 5.1



Teil 2 Baukörperstudie 5.2



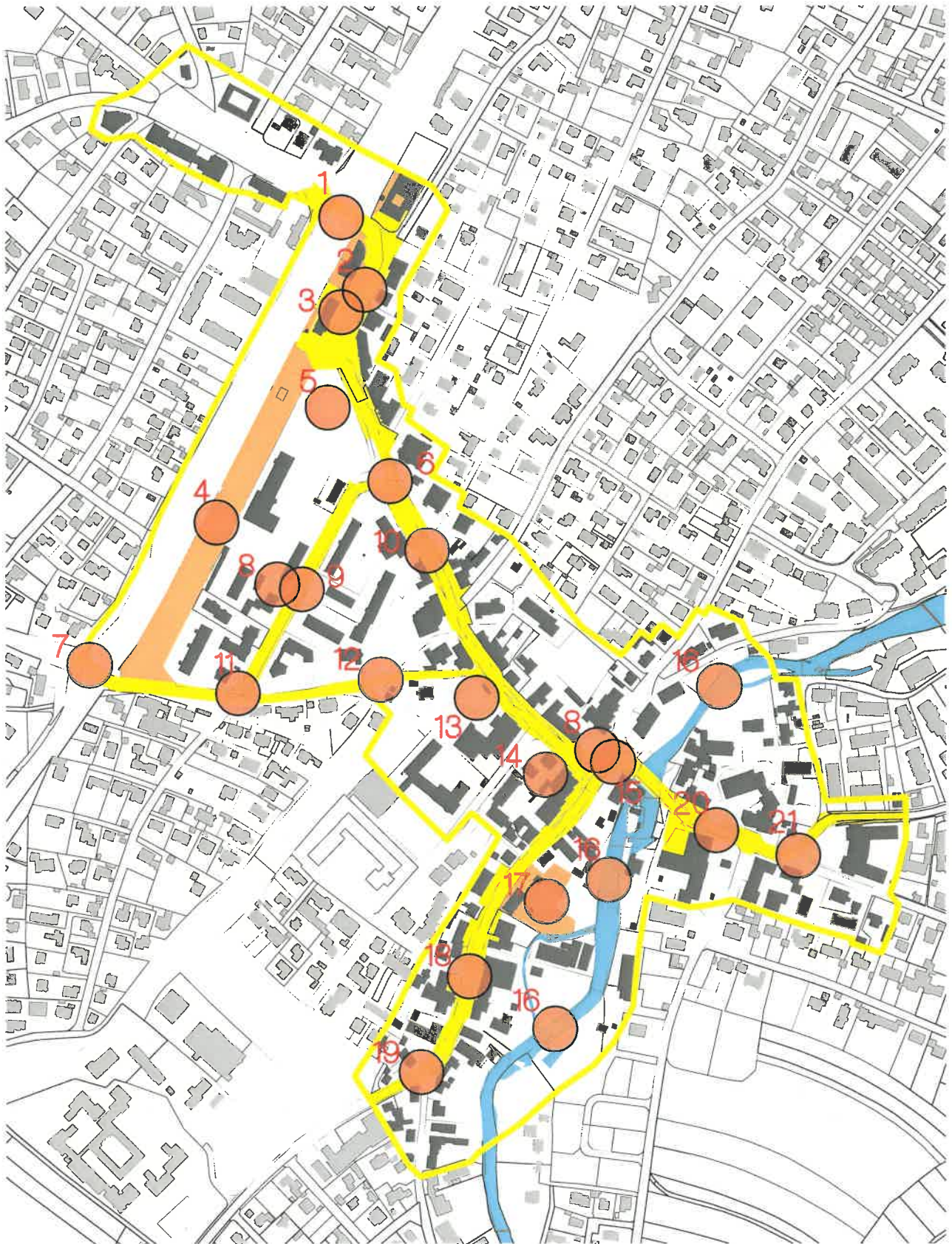
Teil 2 Baukörperstudie 5.3



Teil 2 Baukörperstudie 5.4

Maßnahmenkonzept

Maßnahmenplan



| | |
|---|----|
| Umgestaltung Neuordnung Kreuzungsbereich Bahnhofplatz, Pippinplatz Bahngleise | 1 |
| Umgestaltung Neuordnung des Bahnhofplatzes | 2 |
| Sanierung, Umnutzung und Erweiterung „Altes Bahnhofgebäude“ | 3 |
| Neuordnung P + R -Anlage Umfeld Bahnhof | 4 |
| Neuordnung „Ehemaliges Grundschulareal“ | 5 |
| Umgestaltung Neuordnung Öffentlicher Raum Bahnhofstraße | 6 |
| Umgestaltung Neuordnung Kreuzungsbereich Ammerseestraße Bahngleise | 7 |
| Verbesserung der Fuß- und Radwegvernetzung | 8 |
| Querungsangebote Ammerseestraße | 9 |
| Sichern und Fortentwickeln „Zentraler Versorgungsbereich“ Ortsmitte | 10 |
| Umgestaltung Neuordnung Ammerseestraße | 11 |
| Umgestaltung Sicherung Grün Straße Krapfberg | 12 |
| Erhalt und Stärkung Grün in Ortsmitte | 13 |
| Neuordnung Grundstück Schulstraße Bahnhofstraße | 14 |
| Umgestaltung Neuordnung Kreuzungsbereich Bahnhofstraße, Stamberger Straße, Münchener Straße | 15 |
| Aufwertung und Öffnung der Uferbereiche an der Würm | 16 |
| Umnutzung Neuordnung Grundstück „Wunderl-Areal“ zwischen Stamberger Straße und Würm | 17 |
| Umgestaltung Neuordnung Stamberger Straße | 18 |
| Umgestaltung Neuordnung Kreuzungsbereich Stamberger Straße Reismühler Straße | 19 |
| Umgestaltung Neuordnung Münchener Straße | 20 |
| Umgestaltung Neuordnung Münchener Straße Buchendorfer Straße | 21 |

Untersuchungsbereich



Maßnahmenkonzept

Maßnahmen und Ziele

Aufbauend auf der Bestandsanalyse mit den Werten und Mängeln und den Entwicklungspotentialen wurde aus den Konzepten zu den einzelnen Handlungsfeldern ein Maßnahmenkonzept für die erforderlichen Ortsumbauprozesse im Untersuchungsbereich erstellt.

Vordringliche Maßnahmen ohne Priorisierung

1. Kreuzungsbereich Bahnhofplatz-Pippinplatz / Bahngleise

Einbeziehung der Unterführung in das Konzept Bahnhofplatz mit den Anschlussstellen (barrierefrei) Lückenschließung Fuß- und Radwegeführung.

2. Neugestaltung Bahnhofplatz

Neustrukturierung und Gestaltung der Platzfläche Bahnhofsvorfeld. Reduzierung der Durchfahrts- und Durchlaufgeschwindigkeiten Bahnhofplatz, Schaffung von Aufenthaltsqualitäten für Fußgänger, Barrierefreiheit und Querungsmöglichkeiten. Lückenschließung und Attraktivierung des Radwegenetzes. Schaffung attraktiver Vorbereiche mit hoher Aufenthaltsqualität der Erdgeschosszonen umliegender Gebäudenutzungen.

3. „Alter Bahnhof“ mit Umfeld

Sanierung, Umnutzung und Erweiterung des historischen Bahnhofsgebäudes im Umfeld. Stärkung des ortsbildprägenden Charakters des Bahnhofs für die Bewohner Gautings und deren Besucher. (das „Tor“ Gauting's)

4. Neuordnungskonzepte im Bereich P+R - Anlage am Bahnhof mit Busbahnhof

Neuorganisation der P + R-Anlage in Verbindung mit baulicher Verdichtung, Erhöhung der Stellplatzanzahl auf ca. 250. Neben der Schaffung geordneter Stellplätze, Fortführung kombinierter Geh- und Radweg entlang der Bahntrasse, Anbindung der Stellplätze zum Bahnhof. Integration des Busbahnhofs in diese Neukonzeption.

5. Entwicklung Areal ehemaliges Grundschulgelände

Städtebauliche Aspekte bei der Neuentwicklung konzeptionell begleiten und einfordern. Neue bauliche Strukturen fassen den Bahnhofplatz. Position, Höhe der Bebauung werden prägend für das Umfeld. Vorfeld Schnittstellen zum Bahnhofplatz öffnen. Nutzungsmix Wohnen, Arbeiten und Leben sind wichtig.

6. Neugestaltung der Bahnhofstraße

Umbau mit Neuordnung des Querschnittes Bahnhofstraße - Geschwindigkeitsanpassung MIV? Tempozone? Verengung Fahrbahnbreite und Neugestaltung der straßenbegleitenden Fußgängerbereiche als durchgehende Bereiche mit Vorrang gegenüber Stellplätzen und mit Aufenthaltsqualität, gerade im Bereich der Vorzone Läden und Geschäfte. Ergänzende Neupflanzung | Charakter Bahnhofstraße.

7. Neugestaltung des Kreuzungsbereichs Ammerseestraße / Bahngleise

Neuordnung der Unterführung (barrierefrei), im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung der P+R Anlage.

8. Verbesserung der Fuß- und Radwegernetzung

Schaffung von durchgängigen Fuß- und Radwegenetzen im Ort, durch den Ort, zu den weiteren Ortsteilen und in die Landschaft.

10. Sicherung und Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs in der Ortsmitte

Gestaltung des öffentlichen Raumes, Neuordnung der Vorzone mit Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Ordnung des ruhenden Verkehrs mit Konzept Fahrrad - e-Bike mit Ladestationen, Verbesserung der Durchgrünung, Erhöhung der Anziehungskraft durch Schaffung eines ausgewogenen Angebotsmixes und Qualitätssteigerung. Beachtung einer perspektivischen Nach- und Umnutzung im Ortskern. Enge Abstimmung mit dem Verkehrskonzept erforderlich.

13. Erhalt und Stärkung Grün mit Baumbestand

Erhalt, Pflege und Stärkung der ortsbildprägenden Bäume und Grünstrukturen im Ort und an den Rändern. Weiterentwicklung und Vernetzung mit den Landschaften auf den angrenzenden Wohnbauflächen, der Bebauungsstruktur und Topografie im Einklang halten.

15. Hauptplatz

Neuordnung des Hauptplatzes - Kreuzungsbereich Bahnhofstraße, Starnberger Straße, Münchener Straße

Verbesserung der Fußgänger- und Radfahrerführung und Schaffung von Querungshilfen (barrierefrei). Steigerung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer, Zurückdrängen des MIV auf das mögliche Maß, Schnittstelle Verkehrskon-

zept. Konzepte zur räumlichen Fassung erstellen.

16. Uferbereiche an der Würm

Öffnung und Aufwertung der Uferbereiche an der Würm und Hineinführung der Erlebbarkeit in die angrenzenden öffentlichen Räume. Verbesserung der Zugänglichkeit und Wahrnehmung, Erlebbarkeit der Würm im Ort. Stärkung der Erreichbarkeit Würmaue, Bildung von Querungsmöglichkeiten... Wegeführung entlang der Würm. Herausstellung des Charakters „Die Gemeinde an der Würm“.

17. „Wunderl“ Grundstück Gemeinde Gauting

Entwicklung und Neukonzeption „Wunderl“ Grundstück mit neuer Morphologie, Nutzung, Dichte und Öffnung zur Würm. Schlüsselgrundstück für das Umfeld aufgrund der Lage zwischen Würm und Ortszentrum.

18. Starnberger Straße

Neuordnung der Starnberger Straße - Reduzierung der Geschwindigkeit ?... Ordnung des ruhenden Verkehrs, Schaffung von Bezügen zum Grünraum der Würm, Steigerung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Fahrradfahrer, Begrünung, Schaffung von weiteren Querungshilfen für Fuß- und Radfahrer (barrierefrei). Vernetzung mit zentralem Versorgungsbereich.

19. Kreuzungsbereich Starnberger Straße / Reismühler Straße

Ortseingang bewusst machen - Neugestaltung/ Verbesserung der Fußgänger- und Radfahrerführung und Schaffung von Querungshilfen(barrierefrei)

20. Münchener Straße

Neuordnung der Münchener Straße, siehe Starnberger Straße

