

Gemeinde Gauting

BEGRÜNDUNG ZUR SATZUNG
ÜBER DIE FÖRMLICHE FESTLEGUNG DES SANIERUNGSGEBIETES

"Gauting Ortsmitte und Bahnhofsumfeld"

1. Ausgangssituation

Die Gemeinde Gauting liegt an der Würm im oberbayerischen Landkreis Starnberg. Die Gesamtgemeinde Gauting besteht aus den Ortsteilen mit dem Hauptort Gauting und den sechs 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 Sanierungsgebiet 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 Einmündung der Buchendorfer Straße in die Münchener Straße. Die Gesamtfläche des Untersuchungsgebiets beträgt ca. 290.000 m². Ein Sanierungsbedarf besteht im Bereich des Bahnhofs und der angrenzenden Konversionsflächen sowie der öffentlichen Freiräume.

2. Mängel und Konfliktbereiche

Gauting wird beherrscht von stark anhaltendem Durchfahrtsverkehr, sowohl auf der Achse aus Süden als auch aus Norden kommend über die Starnberger Straße I Münchener Straße, über den Hauptplatz an der Würm bei großer verkehrlicher Belebung. 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 I Starnberger Straße I Bahnhofstraße I 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, bis auf den Radschutzstreifen in der Bahnhofstraße, keine eigenen Flächen und kein durchgängiges Radnetz. Es fehlen ausreichende Fahrradabstellanlagen, welche gleichmäßig in der Ortsmitte verteilt sind. 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 diese Barriere beeinträchtigt und verhindert im zentralen Versorgungsbereich die Kommunikation und die Vernetzung der Einzelhandelsstandorte über die öffentlichen Räume der Erschließungsachsen. Eine Entlastung, Reduzierung und Verlangsamung 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 öffentlichen Raum für Alle 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 Stärkung als 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 müssen 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.

3. Sanierungsziele

Folgende Sanierungsziele sollen der Sanierung zugrunde gelegt werden:

3.1 Leitziele Verkehr und Erschließung

- Reduzierung der Verkehrsbelastung durch intelligente Verkehrsführung und Verkehrsberuhigung I Neue Mobilitätslösungen
- Umweltverbund I Elektromobilität entwickeln
- Vernetzung innerorts verbessern I Reduzierung Durchgangsverkehr
- Verbesserung Sicherheit im öffentlichen Straßenraum
- Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe...) reduzieren
- Abbau von Trennwirkung I Barrieren der Hauptverkehrsachsen durch Verbesserung der Querbarkeit aufheben
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs zur Vermeidung von Parksuchverkehr und zur Schaffung von Freiräumen und Aufenthaltsflächen
- Verbesserung der Rad- und Fußgängerinfrastruktur unter Berücksichtigung der Potentiale des Talraumes Würm
- Steigerung der Bedeutung des Radverkehrs für die Alltagsnutzung zwischen Tal und Berg durch E- Mobilitätslösungen
- Verkehrsberuhigung durch Aufwertung Öffentlicher Raum I Geschwindigkeiten anpassen

3.2 Leitziele Städtebau I Öffentlicher Raum I Grünräume

- Erhalt und Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs zur Verbesserung der wohnortnahen Versorgung
- Besondere Beachtung der Bedürfnisse der Senioren, Kinder und Jugendlichen, Singles,...
- Verbesserung der Wegebeziehungen und Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum durch Neuordnung und Gestaltung von attraktiven Plätzen und Straßenräumen zum Verweilen
- Ökologische Aufwertung und Stärkung der bestehenden Grünstrukturen in der Ortsmitte Gauting
- Hauptfußwegebeziehungen stärken
- Abbau von Trennwirkung I Barrieren der Hauptverkehrsachsen durch Verbesserung der Querbarkeit
- Stärkung und Schaffung von weiteren Aufenthaltsflächen durch Neuordnung des Straßenraumprofils
- Aufwertung der Ortsmitte führt zur Bewusstseinsänderung und Anpassung der Geschwindigkeiten

3.3 Leitziele Nutzungsstruktur und Dichte

- Stärken, Sichern der Ortsmitte Gauting durch Nutzungsvielfalt und Weiterentwickeln der Versorgungsfunktion
- Nutzungsstruktur und Bedarfe durch Innenentwicklung anpassen und zusammenführen
- Behutsame und abschnittsweise Entwicklung von Potentialen unter besonderer Berücksichtigung der lokalen Maßstäbe und stadtgestalterischer Qualitäten
- Bereitstellung bedarfsgerechter und bezahlbarer Wohnraumangebote durch Umnutzung und Nachverdichtung im baulichen Bestand in der Ortsmitte.
- Maßvolle Erschließung von Reserveflächen
- Sicherung und Weiterentwicklung der innerörtlichen wertvollen Grünstrukturen I Grüne Trittsteine
- Angemessene Dichtestrukturen entwickeln und weiterdenken.

3.4 Leitziele Barrierefreiheit

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

3.5 Leitziele Energie und Klimaschutz

- Energie sparsam einsetzen und unnötigen Verbrauch vermeiden
- Energieeffiziente Techniken einsetzen
- Fossile Energieträger durch erneuerbare Energien ersetzen
- Ortsbildgerechte energetische Sanierung fördern
- Erhalt und Ausbau von Grünflächen als Kaltluftentstehungsgebiete und Frischluftschneisen, für die Ortsmitte
- Vorhandene Grünanlagen sichern
- Baumbestand in der Ortsmitte weiterentwickeln und verknüpfen
- Hochwasserretention und -schutz in Verbindung mit Renaturierungsmaßnahmen Würm
- Schaffung von Grün- und Wasserachsen zur Aufnahme von Niederschlagswasser I Mulden zur Regenwasserretention im Zuge von Straßensanierungen

- Einsparung von Trinkwasser I Verwendung von Regenwasser z.B. für die Gartenbewässerung

3.6 Leitziele zur Ortsentwicklung

- Verkehr vermeiden I Mobilität optimieren
- Lebendige und vielfältige Ortsmitte mit Versorgungsfunktion stärken und weiterentwickeln
- Aufwertung der öffentlichen Räume in der Ortsmitte
- Potentiale Innen im Einklang mit lokalen Maßstäben und ortsbildprägenden Qualitäten nutzen und behutsam weiterentwickeln
- Barrierefreie Gemeinde
- Ökologische Aufwertung der Ortsmitte

Vordringliche Maßnahmen ohne Priorisierung

1. Kreuzungsbereich Bahnhofplatz-Pippinplatz / Bahngleise

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

2. Neugestaltung Bahnhofplatz

Neustrukturierung und Gestaltung der Platzfläche Bahnhofsvorfeld. Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeiten 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 Bahnhofgebäudes 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 I 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 Radwegevernetzung

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 Vorzonen 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 Verkehrskonzept. 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 Fußgänger und Radfahrer (barrierefrei). Vernetzung mit zentralem Versorgungsbereich.

19. Kreuzungsbereich Sarnberger 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 Sarnberger Straße.

4. Umgriff des Sanierungsgebietes

Um die Sanierungsziele zu erreichen, wird im Rahmen der Städtebauförderung ein Sanierungsgebiet nach §142 Abs. 1 BauGB festgelegt. Das Sanierungsgebiet hat eine Größe von ca. 290.000 m² und 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. Eingegrenzt wird das Sanierungsgebiet im Nordwesten durch die Achse der S-Bahn. Lediglich der Pippinplatz mit angrenzenden Grundstücken wurde als Anschluss auf der westlichen Seite der S-Bahn in den Umgriff aufgenommen, da er das Portal zum Eintritt über die Unterführung in die innerörtliche Hauptachse darstellt. Auf der nördlichen Seite wird das Sanierungsgebiet 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. Am westlichen Ende aufsteigend auf dem Höhenrücken befindet sich der Bahnhof. Direkt gegenüber vom Bahnhof an der Bahnhofstraße positioniert sich die Fläche der ehemaligen Grundschule, die derzeit mit einem Wohn- und Geschäftshaus neu entwickelt wird. Weiter südlich begrenzt das Schulgrundstück den Umgriff. Dieser zieht sich entlang der Starnberger Straße mit begleitender Bebauung bis zur Einmündung Starnberger Straße / Reismühler Straße. Hier beginnt der Umgriff aus Süden kommend in die innerörtlichen Strukturen und diese Einmündung stellt einen wichtigen Knotenpunkt als Einfahrt in den Ort dar. Östlich ist die Würm begleitend zur Starnberger Straße mit einer einzeiligen Grundstücksstruktur mit aufgenommen. Ganz im Osten ist der Umgriff abgeschlossen unter Einbindung der Kreuzung Münchener Straße / Buchendorfer Straße. Nördlich schließt sich die Abgrenzung des Umgriffs und schließt die Grünflächen an der Würm mit dem Pfarrweg bis zur querenden Ledererstraße ein. Innerhalb des Sanierungsgebiets liegen, relativ in der Mitte der Bahnhofstraße angeordnet, das Rathaus mit den parkartigen Grünflächen sowie die rückwärtig angrenzende Grundschule. Gegenüber an der Bahnhofstraße liegen das Jugendzentrum und etwas weiter nördlich die katholische Pfarrkirche Unsere Liebe Frau. Weitere Gemeinbedarfseinrichtungen der katholischen Kirche ordnen sich – auf der östlichen Seite der Würm an der Münchener Straße gelegen – an die katholische Kirche St. Benedikt an.

Direkt an der Würm am Knotenpunkt der Starnberger Straße, Münchener Straße und Bahnhofstraße 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 Bahnhofstraße, Starnberger Straße und Münchener Straße. Grünflächenpotentiale entwickeln sich an der Würm. Ein weiterer Grünflächen-Höhenrücken durchzieht das Sanierungsgebiet im Bereich der abknickenden Ammerseestraße. Wesentliche Dienstleistungen und Einzelhandelsstrukturen mit Gastronomie ordnen sich im Sanierungsgebiet entlang der Erschließungsstraßen sowohl der Bahnhofstraße, der Starnberger Straße, als auch der Münchener Straße, an. Angrenzend an den Umgriff entwickeln sich die hochwertigen durchgrünten Wohnquartiere.

5. Wahl des Verfahrens

Das Sanierungsgebiet "Ortsmitte Gauting" wird im vereinfachten Verfahren gemäß § 142 Abs. 4 BauGB förmlich festgelegt, da mit nennenswerten, sanierungsbedingten Wertsteigerungen nicht zu rechnen ist. Bei den Sanierungsmaßnahmen werden sich Bodenwertsteigerungen vermutlich in einem so geringen Rahmen bewegen, dass die Ermittlung dieser Wertsteigerungen in keinem Verhältnis zu dem damit verbundenen Verwaltungsaufwand steht.

Die Festlegung des Sanierungsgebietes im "vereinfachten Verfahren" gemäß § 142 Abs. 4 BauGB erscheint auch deshalb sinnvoll, da sich ein Großteil der vorgesehenen Maßnahmen überwiegend im öffentlichen Bereich befindet. Evtl. sich aus der Durchführung ergebende Vorteile können auch durch Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz abgeschöpft werden (Vorteilsausgleich). Ein Ausgleich der sich in Zusammenhang mit der Aufstellung oder Änderung von Bebauungsplänen evtl. ergebenden Vorteile kann im Rahmen der Bauleitplanung durch städtebaulichen Vertrag geregelt werden.

Die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften ist somit weder erforderlich, noch wird es die Durchführung voraussichtlich erleichtern. Sie ist deshalb auszuschließen.

Sollte sich bei weitergehenden Untersuchungen (Feinuntersuchungen) von Teilbereichen des Sanierungsgebietes herausstellen, dass einzelne Sanierungsmaßnahmen nur mit besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften durchgeführt werden können, könnte für Teile des Sanierungsgebietes auch das umfassende Verfahren gemäß § 142 Abs. 1 BauGB angewendet werden (Verfahrenswechsel).

Gauting, den ...

.....

1. Bürgermeisterin Brigitte Kössinger