

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) und Vorbereitende Untersuchungen Neufahrn bei Freising



Zusammengefasster Bericht mit allen Fachteilen
zum Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK)
und der Durchführung Vorbereitender Untersuchungen
Neufahrn bei Freising
Juli 2019

IMPRESSUM

Auftraggeberin:
Gemeinde Neufahrn b. Freising
gefördert mit Mitteln der Städtebauförderung
aus dem Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren



Bearbeitung:
Projektleitung
Städtebau + Architektur
a. weisel . architektur+stadtplanung
Schillerstraße 40c
80336 München

Städtebau + Freiraum
michellerundschalk GmbH
landschaftsarchitektur und urbanismus
Belfortstraße 3
81667 München

Demographie + Einzelhandel
GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH
Westenrieder Straße 19
80331 München

Verkehr
PSLV Planungsgesellschaft, Stadt-Land-Verkehr GmbH
Josephspitalstr. 7
80331 München

Gemeinde Neufahrn b. Freising
Bahnhofstraße 32
85375 Neufahrn

Quellangaben

Kartengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung, Digitale Flurkarte vom 19.10.2017, Luftbild vom 06.07.2015

Bearbeitung durch die beteiligten Büros.

Soweit nicht anders angegeben, liegt die Urheberschaft und das Urheberrecht aller Abbildungen, Karten, Pläne und Fotos bei den Büros

a.weisel, michellerundschalk GmbH, GMA, PSLV Planungsgesellschaft

Anmerkung

Zur besseren Lesbarkeit werden personenbezogene Bezeichnungen, die sich zugleich auf Frauen und Männer beziehen, generell nur auf die maskuline Schreibweise beschränkt. Gemeint sind jeweils alle Geschlechterformen. Dies soll keinesfalls eine Geschlechterdiskriminierung oder eine Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes zum Ausdruck bringen.

VORWORT DES BÜRGERMEISTERS



Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Gemeinderat unserer Gemeinde hat in seiner Sitzung am 22. Juli das vorliegende „Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept“ (ISEK) für die Ortsmitte von Neufahrn beschlossen.

Das Konzept umfasst vielfältige Maßnahmen zur Weiterentwicklung von Marktplatz und Bahnhofstraße sowie des Bahnhofsbereichs und der alten Ortsmitte im Bereich der Alten Kirche. Fachbüros aus der Orts- und Freiraumplanung und aus den Bereichen Verkehr und Einzelhandel haben intensiv die örtliche Situation analysiert, nahmen bei einer Reihe von Veranstaltungen in den letzten beiden Jahren Anregungen aus der Bevölkerung auf und diskutierten dies mehrfach mit den Mitgliedern des Gemeinderats.

Ich bedanke mich bei allen Bürgerinnen und Bürgern, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unserer Gemeinde und den Mitgliedern des Gemeinderates, die sich intensiv in die Entwicklung des ISEKs eingebracht haben. Stellvertretend für alle Fachbüros möchte ich Frau Weisel hervorheben, die neben ihrem eigenen Bereich der städtebaulichen Planung umsichtig die Koordination innerhalb der Büros und gegenüber unserer Gemeinde verantwortet hat. Mein Dank gilt ebenso Herrn Metzner von der Regierung von Oberbayern, der für die Beratung und Förderung im Rahmen der über Jahrzehnte bewährten Städtebauförderung des Bundes zuständig ist.

Mit diesem Konzept liegt nun eine Leitlinie vor, die grundlegend für die Entwicklung Neufahrns in den 20er und 30er Jahren werden wird.

Mit freundlichen Grüßen

Franz Heilmeier, 1. Bürgermeister

GLIEDERUNG

1. Grundlagen	S.5-26
1.1 Zielsetzungen eines ISEK für Neufahrn	
1.2 Projektstruktur + Beteiligungsprozess	
1.3 Kurzportrait Neufahrn	
1.4 Vorhandene Planungsgrundlagen	
2. Bestandsaufnahme und Analyse	S.27-70
2.1 Städtebau + Freiraum	
2.2 Verkehr	
2.3 Einzelhandel + Wirtschaft	
3. Integrierte Stärken-Schwächen Betrachtung	S.71-82
3.1 Stärken- und Schwächenkarten	
3.2 SWOT-Tabelle	
3.3 Zusammenfassung und Fazit	
4. Entwicklungsziele für Neufahrn	S.83-88
4.1 Einschätzung zum bauplanungsrechtlichen Handlungsbedarf	
4.2 Übersicht und Kurzbeschreibung der Ziele	
5. Konzeptioneller Handlungsrahmen	S.89-138
5.1 Fachkonzept Städtebau + Freiraum	
5.2 Fachkonzept Verkehr (jeweils als Kurzfassung)	
5.3 Fachkonzept Einzelhandel (jeweils als Kurzfassung)	
5.4 Beirat zur integrierten Ortsentwicklung	
6. Integriertes Handlungs- und Maßnahmenkonzept	S.139-165
6.1 Ziele und Maßnahmen	
6.2 Maßnahmenplan	
6.3 Konzeptplan	
6.4 Maßnahmenblätter für priorisierte Handlungsräume	
6.5 Maßnahmenagenda (nach StBauFR) mit Kosten- und Finanzierungsübersicht	
7. Ausblick	S.166

Anhang
Dokumentation der GR-Klausuren
Dokumentation der Bürgerbeteiligungen
Bericht Verkehr
Bericht Einzelhandel

1. Grundlagen

1.1 ZIELSETZUNGEN EINES ISEK FÜR NEUFAHRN

Das Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“

Stadt- und Ortsteilzentren haben eine herausragende Bedeutung für die Zukunft der Städte und Gemeinden, da sich dort sozialer Zusammenhalt, ökologische Verträglichkeit, ökonomische Tragfähigkeit und kulturelle Innovation entscheidet. Die Zentren sind vielfältige Orte für Wirtschaft und Kultur, Orte zum Arbeiten und Wohnen, für Bildung, Versorgung, Gesundheit und Freizeit. Zugleich sind sie Identifikationsorte der Gesellschaft und Kristallisationspunkte für das Alltagsleben.

Angesichts der Bedeutung von Stadt- und Ortsteilzentren und der Herausforderung an ihre Weiterentwicklung haben Bund und Länder 2008 in der Städtebauförderung das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ eingerichtet. Mithilfe der Förderung sollen die Zentren in ihrer Funktionalität gesichert und Abwertungstendenzen entgegen gewirkt werden.

Mit den Finanzhilfen aus dem Zentrenprogramm unterstützen Bund und Länder die Gemeinden bei der Bewältigung struktureller Schwierigkeiten in den zentralen Stadt- und Ortsbereichen. Im Fördermittelpunkt steht die Stärkung zentraler Versorgungsbereiche mit Funktionsverlusten und Leerständen.

Das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ soll zur Vorbereitung und Durchführung von Gesamtmaßnahmen zur Erhaltung und Entwicklung dieser Bereiche dienen. Das Anliegen des Zentrenprogramms besteht darin, die stadtbaukulturelle Substanz, die städtebauliche Funktionsfähigkeit, die soziale Vitalität und den kulturellen Reichtum der Innenstädte, Stadtteil- und Ortsteilzentren zu erhalten bzw. wiederzugewinnen. Dabei wird es darauf ankommen, notwendige funktionale und bauliche Anpassungen sozialorientiert, stadt- und umweltverträglich zu gestalten. Die Zentren sollten auch unter Berücksichtigung des Klimaschutzes und der Klimaveränderung sowie der Barrierefreiheit und -armut an die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger angepasst werden.

Fördervoraussetzung ist ein aktuelles, unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erstelltes integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept, in dem Ziele und Maßnahmen im Fördergebiet dargestellt sind. Auf dieser Grundlage ist das Fördergebiet durch Beschluss der Gemeinde räumlich abzugrenzen.

Die Abgrenzung erfolgt in der Regel als Sanierungsgebiet nach § 142 Baugesetzbuch (BauGB) und umfasst ein Gebiet mit städtebaulichen Mängeln und funktionalen Defiziten. Es soll in Größe und Zuschnitt so abgegrenzt sein, dass auch eine öffentlich-private Partnerschaft handlungsfähig ist. Ein wichtiges Förderinstrumentarium ist der „Projektfond“, der die Eigeninitiative und private Stadtortverantwortung stärken soll.

Ziel der eingesetzten Fördermittel ist es, das Investitionsklima im Quartier insgesamt und insbesondere die Rahmenbedingungen für private Investitionen zu verbessern. Die öffentlichen Finanzhilfen können für Investitionen zur Profilierung der Zentren und Standortaufwertung eingesetzt werden, (neben den Planungsleistungen, z.B für die Erstellung des ISEK) sind dies

- die Aufwertung des öffentlichen Raums (Straßen, Wege, Plätze)
- die Instandsetzung und Modernisierung von das Stadtbild prägenden Gebäuden (einschließlich der energetischen Erneuerung)
- Bau- und Ordnungsmaßnahmen für die Wiedernutzung von Grundstücken mit leerstehenden, fehl- oder mindergenutzten Gebäuden und von Brachflächen einschließlich einer städtebaulich vertretbaren Zwischennutzung,
- städtebauliche Koordinations- und Managementleistungen (z.B. Sanierungsträger oder Zentrenmanager)
- Citymanagement, Beteiligung von Nutzungsberechtigten (vergleiche hierzu § 138 Baugesetzbuch (BauGB) sowie Immobilien- und Standortgemeinschaften)

Die Umsetzung eines ISEKs und eines umfassenden Aufwertungsprozesses erfordert ein koordiniertes, kooperatives und vernetztes Vorgehen und umfassende Managementaktivitäten vor Ort. Die integrierte Entwicklung der Ortszentren als Strategie der Zentrenstärkung ist einzubetten in übergreifende, ganzheitliche Entwicklungsstrategien und in regionale Kooperationen und Konzepte.

(vgl. Programmziele und -hinweise <http://www.lebenfindetinnenstadt.bayern.de/nahversorgung/index.php>)

„Ein ISEK ist ein gebietsbezogenes Planungs- und Steuerungsinstrument für lokal angepasste Lösungsansätze und kann insofern keine universell gültigen Patentrezepte bieten. Mit diesem Instrument nehmen Städte und Gemeinden eine aktive und steuernde Rolle ein. Der konkrete Gebietsbezug bietet eine gute Grundlage für die problemorientierte Lösungsentwicklung und fördert die Kommunikation und Kooperation zwischen den beteiligten Akteuren. Das ISEK hat sich in der kommunalen Praxis als effektives Instrument der Städtebauförderung bewährt.“

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2015): Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung

Ausgangslage in Neufahrn

Die Gemeinde Neufahrn bei Freising wurde im Jahr 2016 in das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen. Anlass waren die zeitnah erforderlichen Sicherungsmaßnahmen des denkmalgeschützten Mesnerhaus nach einem Brand des Dachstuhls. Die Sanierung des Gebäudes wurde als vorgezogene Maßnahme des Programms in Angriff genommen.

Bereits in der Vergangenheit hat die Gemeinde mehrfach den Versuch einer Verlagerung der Ortsmitte in die Wege geleitet. Der historische Ortskern und somit die ursprüngliche Ortsmitte befindet sich im Umfeld der Kirche St. Wilgefortis und dem o.g. Mesnerhaus. Das Ende der 1960er Jahre angedachte Zusammenwachsen von Mintraching und Neufahrn wurde aufgrund der 1970 veröffentlichten Lärmzonen des Flughafens und dem damit verbundenen Baustopp unterbunden. Übrig blieben auf der Grünen Wiese die Hauptschule, das Schwimmbad und die heutige Käthe-Winkelmann-Sporthalle. Mit der Durchführung eines Wettbewerbs und der Errichtung des neuen Marktplatzes wurde 1998 der Versuch unternommen, ein neues Ortszentrum zu schaffen. Der wirtschaftliche Strukturwandel der letzten 15 Jahre hat jedoch in der zentrumsprägenden Einzelhandels- und Immobilienstruktur zu einer gegenläufigen Entwicklung geführt. Eine klare Definition des innerörtlichen Zentrums ist abgeschwächt und es ist eine funktionale Weitläufigkeit entstanden, welche heute in einem hohen innörtlichen Verkehrsaufkommen resultiert. Dies wiederum hat die Qualität des öffentlichen Raums und des städtebaulichen Bildes geschwächt und somit nicht zu dem gewünschten Verständnis Neufahrns als eigenständiges und attraktives Zentrum innerhalb der Metropolregion München geführt.

Darüber hinaus unterliegt Neufahrn durch die anhaltende Bedeutung der Region in den letzten Jahrzehnten einem hohen Siedlungsdruck. Mit der Umsiedelung des Flughafens in das Erdinger Moos und der günstigen Anbindung der nördlichen Gemeinden an große Infrastrukturtrassen ist die Region heute eine der wichtigsten Wirtschaftsstandorte der Landeshauptstadt. Der damit einhergehende Zuzug setzt die örtlichen Gemeinden unter Druck, kontinuierlich zu wachsen. Eine klare Ziel- und Handlungslinie ist auf Grund dessen unausweichlich. Neben dem hohen Wachstumsdruck steht die Gemeinde Neufahrn wie alle Kommunen vor der Bewältigung der zukünftigen Megatrends, wie beispielsweise demographischer Wandel, Digitalisierung, Umweltschutz und Klimawandel.

Viele dieser Faktoren haben wiederum Einfluss auf die Entwicklung des Ortszentrums. Das vorliegende Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept betrachtet diese Aufgaben und Herausforderungen in einem auf den Hauptort bezogenen Gesamtkonzept, um die Gemeinde mit langfristigen Strategien in ihrer Weiterentwicklung zu unterstützen und den Herausforderungen aktiv zu begegnen. Desweiteren wurden im Ortszentrum mit dem dargestellten Umgriff Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB durchgeführt, um die Grundlage zu schaffen, das Fördergebiet als Sanierungsgebiet abzugrenzen.

Das Konzept ermöglicht Entwicklungsvorhaben gegeneinander abzuwägen und für die Entwicklung des Ortszentrums tragfähige Lösungen abzuleiten, die in eine übergreifende, ganzheitliche Entwicklungsstrategie für den Gesamtort eingebettet sind, was wiederum Investitionssicherheit für private Akteure schafft. Schwerpunkt bildet dabei explizit die Zentrenstärkung als zentrale Aufgabe des Programms.

Untersuchungsschwerpunkt

Der räumliche Fokus des ISEK ist das ca. 55ha große Untersuchungsgebiet der „Vorbereitenden Untersuchungen“, das sich vom Bahnhof Neufahrn über die Bahnhofstraße nach Süden zum ursprünglichen Dorfkern der Gemeinde erstreckt. Schwerpunkte bilden hier der Bahnhof, der Marktplatz, der Bereich um die Grundschule, die Bahnhofstraße, sowie die Echinger Straße und der historische Ursprung des Ortes.



Umgriff der Vorbereitenden Untersuchungen

1.2. PROJEKTSTRUKTUR UND BETEILIGUNGSPROZESS

Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) für Neufahrn sowie die Durchführung Vorbereitender Untersuchungen wurde im Zeitraum von Oktober 2017 bis Juni 2019 in einem interdisziplinären Planungsteam bestehend aus den Büros

- a.weisel architektur+stadtplanung,
- michellerundschalk landschaftsarchitektur+urbanismus,
- Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr
- Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung erarbeitet.

Es integriert die Fachergebnisse und Zielaussagen aus den Bereichen Städtebau + Freiraum, Verkehr und Einzelhandel in dem vorliegenden Bericht.

Das ISEK ist ein konzeptioneller Handlungsrahmen, der für Politik und Verwaltung zukünftig die wesentliche strategische und planerische Grundlage darstellen wird.

Die frühzeitige Abstimmung der unterschiedlichen Fachbereiche war dabei eine wichtige Voraussetzung für die Nutzbarkeit der Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen und des ISEKs für die Gemeinde.

Daher arbeiteten die Büros sehr eng zusammen und die Ergebnisse der einzelnen Arbeitsschritte wurden in den jeweiligen Prozessphasen zusammengeführt. Im Einzelnen erfolgte das bei

- der Analysebewertung der einzelnen Fachbereiche und einer integrierten Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken Betrachtung
- der Formulierung daraus abgeleiteter Ziele und Handlungserfordernisse
- der Erarbeitung eines Integrierten Handlungskonzeptes mit Maßnahmenkatalog
- der Verortung aller Maßnahmen der einzelnen Fachbereich in einem gemeinsamen Maßnahmenplan

Des Weiteren fand eine regelmäßige und koordinierte Abstimmung des Bearbeitungsteams mit der Auftraggeberin (Gemeinde) und der Fördergeberin (Regierung von Oberbayern) zu den einzelnen Bearbeitungsschritten statt.

In fünf Gemeinderatsklausuren wurden alle Themen der Ortsentwicklung mit dem Gemeinderat und den Mitarbeitern aus der Verwaltung losgelöst von Sitzungsroutinen, politischen Zwängen und Tagesordnungen präsentiert und in Arbeitsgruppen gemeinsam diskutiert und weiterentwickelt.

Hinsichtlich eines Erfahrungsaustausches mit anderen Gemeinden, aber auch um Anregungen und best-practice Beispiele für die Umsetzung von Maßnahmen zu sehen, wurde ausserdem mit dem Gemeinderat eine 1-tägige Exkursion nach Oberhaching, Penzberg und Dachau durchgeführt, um vergleichbare Planungsherausforderungen bereits erfolgreich angegangener und umgesetzter Gemeinden zu sehen.

Ergänzend zu dem kooperativen Planungsprozess wurden zwei zielgruppenspezifische Workshops veranstaltet. Der erste Workshop mit Gewerbetreibenden, Immobilieneigentümern etc zum Thema Einzelhandel fand im Februar 2018 statt. Ein Ortstermin und Planungsworkshop für das Bahnhofsumfeld wurde im November 2018 u.a. mit Vertretern der DB und des MVV durchgeführt.

Im Zuge der Erarbeitung des ISEKs wurde bereits der Aufbau der öffentlich-privaten Partnerschaft mit Unterstützung der Städtebauförderung in die Wege geleitet, dies ist im Kapitel 5.4 beschrieben.

Als weiteren grundlegenden Leistungsbaustein für den ISEK-Prozess wurde für die Information und Einbindung der Öffentlichkeit eine Beteiligungsstruktur mit 3 Veranstaltungen umgesetzt:



Bürgerspaziergang „in den Ort hineinschauen“

Bürgerbeteiligung und -information

Die Bürgerinnen und Bürger konnten sich bereits im Januar 2018 bei einem Ortsspaziergang mit dem Thema „**in den Ort hineinschauen**“ mit der Identifizierung von aktuellen Problemen und Qualitäten, die mit farbigen Luftballons markiert wurden, intensiv in die Analysephase des Projektes einbringen.

Im Juli 2018 wurde eine offene Planungswerkstatt mit dem Titel „den Ort weiterdenken“ veranstaltet.

Hier wurden die Ergebnisse der Verkehrszählung und Haushaltsbefragung sowie der aktuelle Stand der integrierten Stärken-Schwächen-Analyse vorgestellt. In thematischen Arbeitsgruppen fand eine „Ideenbörse“ zu Handlungsfeldern und möglichen Maßnahmenideen für die weitere Ortsentwicklung statt.

Zum Abschluss wurden an einem großen Luftbildausdruck vom Ortszentrum Neufahrn alle Ideen und Vorschläge aus den einzelnen Arbeitsgruppen zusammengeführt. Die wesentlichen Inhalte wurden mittels farbigen Karten zusammenfassend allen Teilnehmern vorgestellt, verortet und gemeinsam reflektiert. Bunte Fähnchen für die Bereiche Städtebau, Freiraum, Verkehr und Einzelhandel markierten dort die Stellen, an denen sich die Teilnehmer in den nächsten Jahren Veränderungen für ein attraktives und unverwechselbares Neufahrn vorstellen können. Die gesammelten Vorschläge flossen ähnlich wie die Ergebnisse aus den veranstalteten Gemeinderatsklausuren in den weiteren Arbeitsprozess des Planer-Teams ein. Sie wurden sondiert und auf ihre Realisierbarkeit in Hinblick auf die aus Expertensicht formulierten übergeordneten Ziele, den planerischen Rahmenbedingungen sowie den geschätzten Kosten geprüft.



Planungswerkstatt „den Ort weiterdenken“

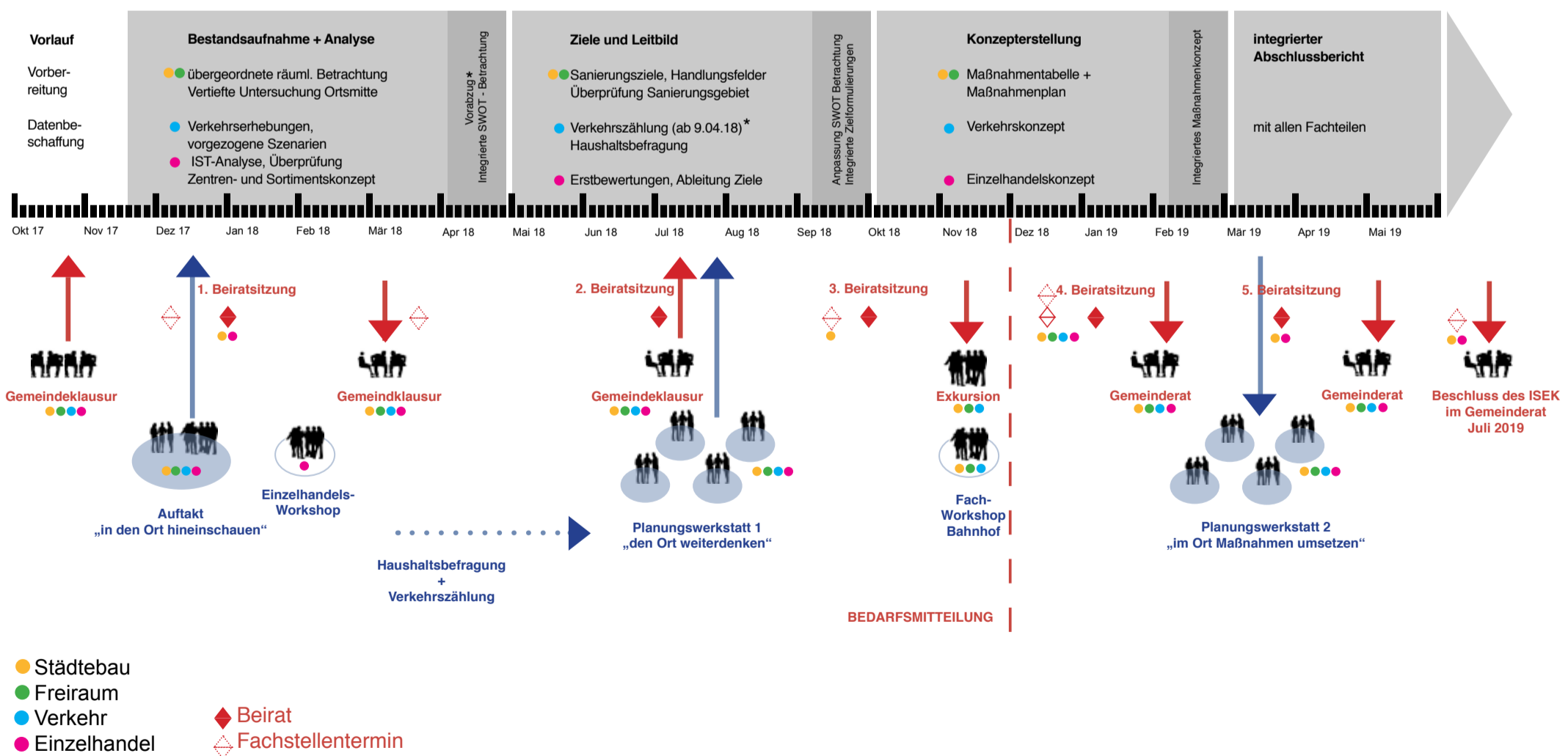


Bürgerinformation „im Ort Maßnahmen umsetzen“

Die Abschlussveranstaltung „im Ort Maßnahmen umsetzen“ fand im März 2019 statt, auf der das Planerteam die Ergebnisse, Entwicklungsvorstellungen und Maßnahmenansätze für das Ortszentrum und den Gesamtort Neufahrn vorstellte. An grossen Plakatwänden mit Ausstellungscharakter wurden die wesentlichen Inhalte präsentiert und konnten in kleinen Gruppen gemeinsam mit den Vertretern des Planungsteams diskutiert, kommentiert und ergänzt werden.

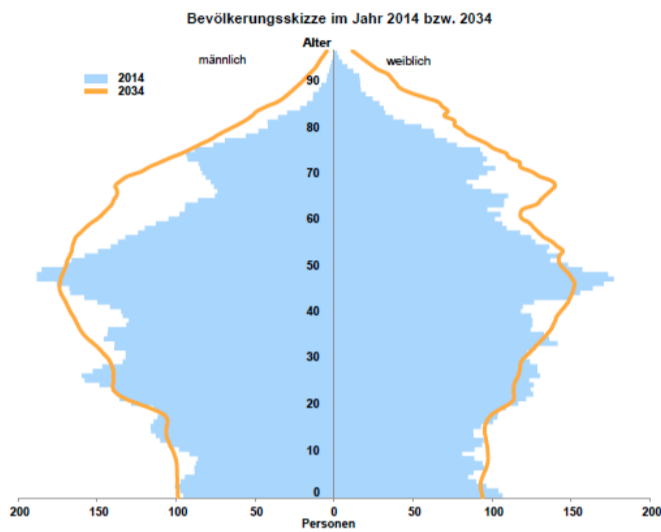
Mit einer breiten Öffentlichkeitsarbeit in Form einer Projektchronik, die auf der Webseite der Gemeinde (www.neufahrn.de) veröffentlicht ist, sowie zahlreichen Pressemitteilungen in den lokalen und regionalen Medien wurden die Bürgerinnen und Bürger regelmäßig über die Fortschritte des Ortsentwicklungsprozesses informiert.

Ablaufdiagramm VU + ISEK



1.3 KURZPORTRAIT DER GEMEINDE NEUFAHRN

Lage:	Landkreis Freising, Regierungsbezirk Oberbayern
Größe:	45,51 km ²
Höhe:	464m ü. NHN Hetzenhausen auf 499m ü.NHN (höchstgelegener Ortsteil)
Einwohner:	19.468 Einwohner (Stand: 31.12.2015)
Entfernungen:	25km zum Marienplatz München 13km zur Stadtmitte von Freising



Grafik: Bevölkerungsskizze im Jahr 2014 bzw. 2034



Wohnort für rund 20.820¹ Menschen (Hauptort: 16.346 Menschen)



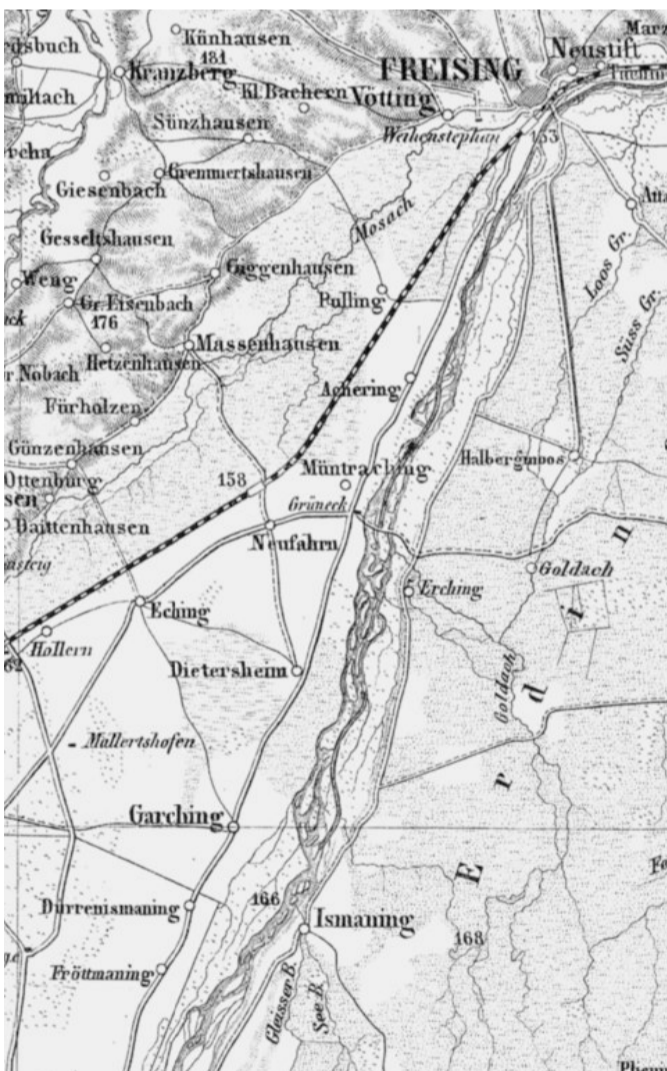
Arbeitsort für rund 5.120² svp-Beschäftigte Arbeitnehmer (Pendler-saldo 2015: -4.445)



Betreuungs- und Bildungsort für rund 2.000 Kinder und Jugendliche



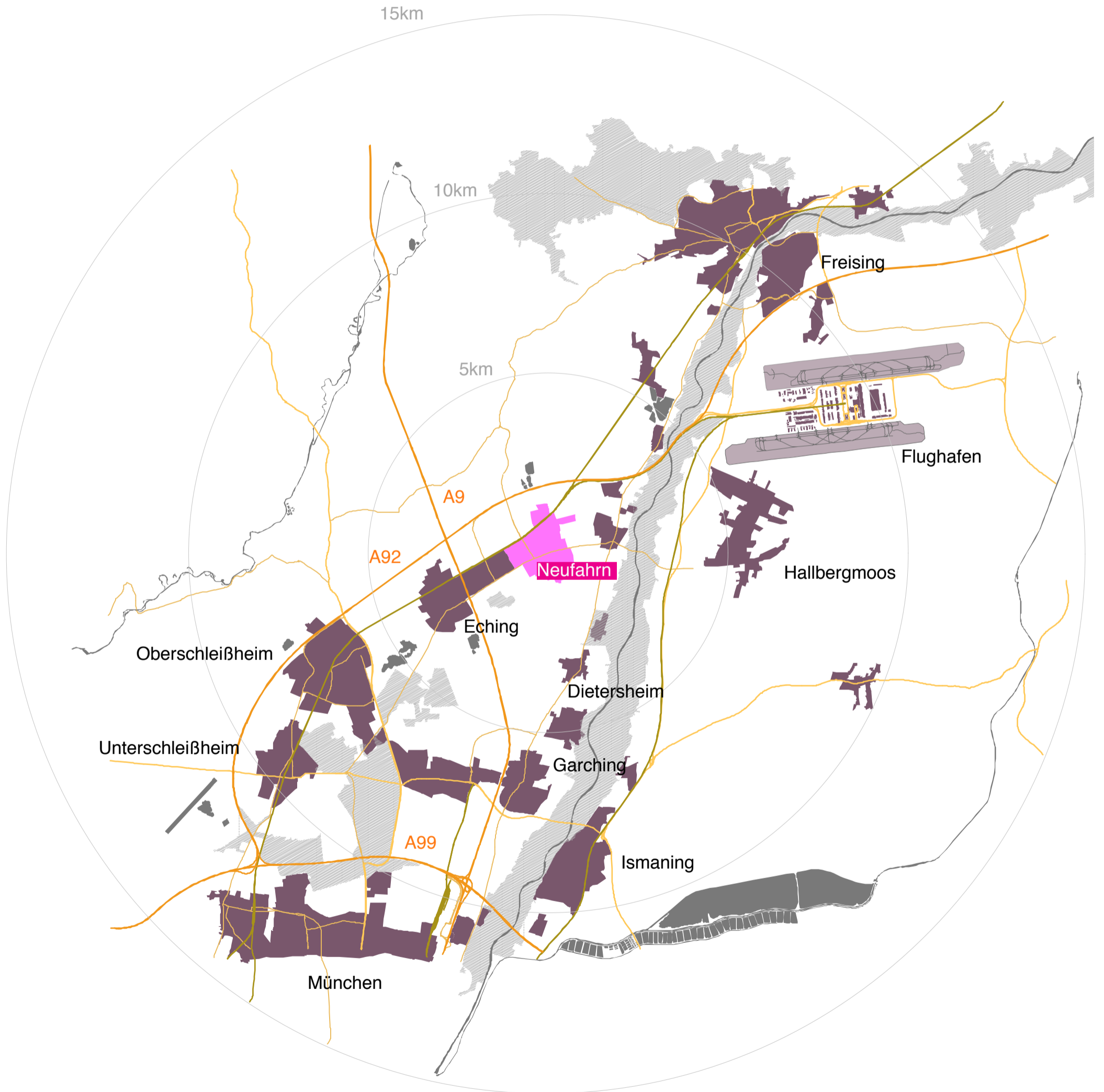
16% der Bevölkerung ist 65³ Jahre oder älter
Durchschnittsalter 2014 bei 40,8 Jahren



Lage von Neufahrn in der Münchner Schotterebene um 1900 (Bay. Vermessungsamt)

- 1 Quelle: Auskunft des Einwohnermeldeamtes der Gemeinde Neufahrn, Stand: 02.05.2018
- 2 Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2018): Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort (Stand 30.06.2017)
- 3 Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik (2018): Statistik kommunal 2017 Gemeinde Neufahrn b. Freising, S. 6.

Lage im Raum



Chronik Gemeinde Neufahrn

1. Jahrtausend v.Chr.: Kelten
Die frühesten archäologischen Funde auf der Gemarkung der heutigen Gemeinde Neufahrn stammen aus der Zeit der Kelten, jenem Volksstamm, der im ersten Jahrtausend vor Christus weite Teile Europas besiedelte. Indizien dafür, dass hiesiger Boden in dieser frühen Zeit bereits bewohnt oder gar bewirtschaftet war, existieren nicht. Aber es gab Handelspfade, von denen einer über Neufahrner Grund nach Süden, in die Garchinger Heide führte.
1. Jahrhundert n.Chr.: Römer
Die Römer haben diese ersten Straßen dann in den ersten nachchristlichen Jahrhunderten benutzt und ausgebaut, um von der Provinzhauptstadt Augusta Vindelicorum (Augsburg) aus ihre kleinen dezentralen Garnisonen zu versorgen. Erst später, zur Zeit der Völkerwanderung, als verbliebene keltische, römische und germanische Sippen im sechsten Jahrhundert nach Christus zum Stamm der Bajuwaren verschmolzen, wurden eben diese Handelswege dann für die Gründung des Ortes relevant.
- 804: 1. urkundliche Erwähnung
804 erstmals urkundliche Erwähnung des Ortes „Niwiwara“, das heutige Neufahrn. Nach gängiger These war die kleine Ansiedlung Eching schnell gewachsen. Das zwang zu weiterer Landnahme. So leuchtet auch der Name ein, denn „Niwiwara“ bedeutet soviel wie: bei den sich neu ansiedelnden Familien.
- geographische Lage: Isar und Münchner Schotterebene
Es kommt allerdings noch ein zweiter Faktor hinzu, der für die Entwicklung mindestens ebenso nachhaltig von Bedeutung blieb: die Lage auf der Schotterebene, dem „Gfild“, im Norden Münchens. Als die Isar ihren Namen „die Reißende“ noch zu Recht trug, musste jede Ansiedlung vor Hochwasser gesichert sein. Neufahrn markiert den höchsten Punkt einer Schotterzunge, die bis zum Massenhäuser Moos reicht. Dort lebte man zwar relativ sicher vor den Überschwemmungen im Frühjahr, der karge, steinige Boden aber war schwer zu bestellen und warf wenig ab. Die Schotterzunge lenkte einerseits die Verkehrswege, andererseits blieb sie dürr, bis chemische Düngemittel und der Einsatz von Maschinen es den Landwirten leichter machten. Lange Zeit war Neufahrn ein denkbar armes Dorf.
- 1466: 1. Priester in Neufahrn
Die Ortschaft links der Isar gehörte bis zum ausgehenden Mittelalter größtenteils zum Kloster Weißenstephan. Dorthin wurden die Abgaben entrichtet. In Kranzberg tagte das herzogliche Hochgericht, dem unter anderem auch Neufahrn unterstand. Wenn eine Jahreszahl genannt werden muss, dann ist es 1466. Das Datum stellt kirchengeschichtlich gesehen für den Ort einen Meilenstein dar. Der Edle Johann von Frauenberg, ein Verwandter des Massenhäuser Adelsgeschlechtes, schenkte dem Klerus damals soviel von seinen Besitzungen, dass ein Priester davon leben konnte. Seither hatte Neufahrn einen eigenen Benefiziaten.
16. Jhr: Auffindung des „Wilgeförtiskreuzes“ - wirt. Aufschwung
Die Religion prägte in jenen Jahrhunderten das Leben der Menschen noch weit mehr als dies heute der Fall ist. Und so ist es zu erklären, dass ein glücklicher Umstand dem Ort zu Beginn des 16. Jahrhunderts (andere Aufzeichnungen sprechen vom Beginn des 15. Jahrhunderts), zu nennenswertem Ansehen und einem gewissen wirtschaftlichen Aufschwung verhalf. In diese Zeit fällt die legendenumwobene Auffindung eines romanischen Kreuzes, des sogenannten „Wilgeförtiskreuzes“, das heute in der Alten Kirche (Hl. Kreuz/St. Wilgeförtis) an der Dietersheimer Straße aufbewahrt wird. Im Zusammenhang mit der Verehrung der Heiligen Kummernis, einem Kult, der sich von Holland her bis nach Süddeutschland verbreitete, brachte das Kreuz, das als Wilgeförtis gedeutet wurde, dem Ort Ruhm - und eine Menge Pilger. Dauerhafter Wohlstand war damit allerdings nicht verbunden.
- 30-jähriger Krieg
Die Lage an den alten Römerstraßen blieb auch während des 30-jährigen Krieges prägend für die weitere Entwicklung. Die Bauern litten schwer unter den fortwährenden Tributabgaben an die durchziehenden schwedischen Truppen. Dies geht aus den Aufzeichnungen des Katasteramtes hervor. Dabei war Neufahrn damals ohnehin das Armenhaus in jenem Gebiet, das heute mit dem Landkreis vergleichbar ist. Das blieb auch so, als das Kloster Weißenstephan Mitte des 17. Jahrhunderts seinen Grund an das finanziell besser gestellte Hochstift Freising abtrat, weil es nicht mehr in der Lage war, die ausgepressten Höfe wirtschaftlich zu halten. Die Bevölkerungsentwicklung stagnierte. Der Ortskern um St. Wilgeförtis, blieb lange nahezu unverändert. Kriege gab es genug, und immer brachten die Tributzahlungen an durchziehende Heere das kleine Dorf an den Rand des Ruins. Höfe, die über die Generationen hin vererbt wurden, kennt man in Neufahrn kaum.

Mit der Säkularisation zu Beginn des 19. Jahrhunderts blieben schließlich auch die Pilger aus. Die Kirche hatte nicht mehr genug Geld, um St. Wilgefortis für die Wallfahrer attraktiv zu halten. Zudem leistete die Aufklärung ganze Arbeit, und die Wilgefortis-Verehrung verlor ihre kultische Kraft. Dafür wurde 1802 über der Kapelle, in der das romanische Kreuz zunächst aufbewahrt worden war, die erste Schule gebaut. Später entstand daraus das Mesnerhaus an der Dietersheimer Straße.

19. Jhr.: Bedeutungsverlust der Wilgefortisverehrung

1802: erste Schule

Neue Impulse bekam der Ort erst wieder, als 1858 die Bahnlinie München-Landshut eröffnet wurde. Die Trasse führt etwa einen Kilometer vom ehemaligen Ortszentrum um St. Wilgefortis entfernt noch auf der Schotterzunge entlang am Rand des Massenhäuser Mooses. Bautechnisch war diese Schienenführung sinnvoll. Sie veränderte letztlich aber auch in bemerkenswertem Maße das Aussehen des Ortes. Das Dorf brauchte eine Anbindung nach Norden, an den Bahnhof. Entlang der Massenhäuser Straße, der heutigen Bahnhofstraße, siedelten sich einige Höfe und erste kleine Gewerbebetriebe an. Dies war der Beginn einer anhaltenden strukturellen Veränderung. Neufahrn wurde in gleichem Maße, wie die Bedeutung der Bahnlinie ab der Wende zum 20. Jahrhundert wuchs, immer mehr zum Straßendorf und die Bahnhofstraße zur Hauptverkehrsader.

1858: Bahnlinie München-Landshut - strukturelle Veränderung des Ortes

1905, das muß man sich dabei vor Augen halten, zählte der Ort allerdings noch immer nicht mehr als 866 Einwohner. Von einem wirklich explosiven Bevölkerungswachstum kann erst in der Zeit nach Ende des zweiten Weltkrieges gesprochen werden, als viele, die Heim und Heimat verloren hatten, sich im Norden Münchens eine neue Existenz aufbauten. Der Boden war noch günstig zu haben, die Verkehrsanbindung mit der Eisenbahn zu den großen Arbeitgebern in der Landeshauptstadt gut. 1946 registrierte Neufahrn 1.564 Bürgerinnen und Bürger. 1971 waren es bereits 9.883. Erste Gewerbesiedlungen in nennenswerter Größe brachten ab den 40er Jahren endlich auch mehr Geld in die gemeindlichen Kassen. Als schließlich AVON Cosmetics, Isar Wellpappe und Hinteregger Bau-Fertigteile in den 60ern sich am Ort niederließen, war der Durchbruch geschafft. Das Industriegebiet füllte sich. Weitere Betriebe zogen nach. Die Infrastruktur konnte ausgebaut werden. Kindergärten, Schulen, Sportanlagen, das erste Hallenbad entstanden und verhalfen Neufahrn zu einer Attraktivität, die schließlich dazu beitrug, den Siedlungsdruck aus München am Ort aufzufangen. Mit dem Bau eines neuen Zentrums zwischen der katholischen Kirche St. Franziskus, dem Rathaus und der evangelischen Auferstehungskirche hat die Gemeinde mit Hilfe privater Investoren zum Millennium dem Ort nicht nur einen attraktiven Marktplatz, sondern auch ein neues Gesicht gegeben.

20. Jhr: Bevölkerungs- und Gewerbeentwicklung

Anfang des 21. Jahrhunderts wurde im Ortsteil Mintraching, im Nordosten des Gemeindegebiets, ein neues Gewerbegebiet mit ca. 37 ha ausgewiesen. Dort haben sich bis jetzt schwerpunktmäßig Logistik- und Dienstleistungsunternehmen angesiedelt, außerdem ein Multiplex-Kino. Auch ein größeres Wohnbaugebiet ist in Planung.

21. Jhr.

(Quelle: neufahrn.de,

Texterarbeitung mit Unterstützung von Gemeindearchivar, Josef Ritter)



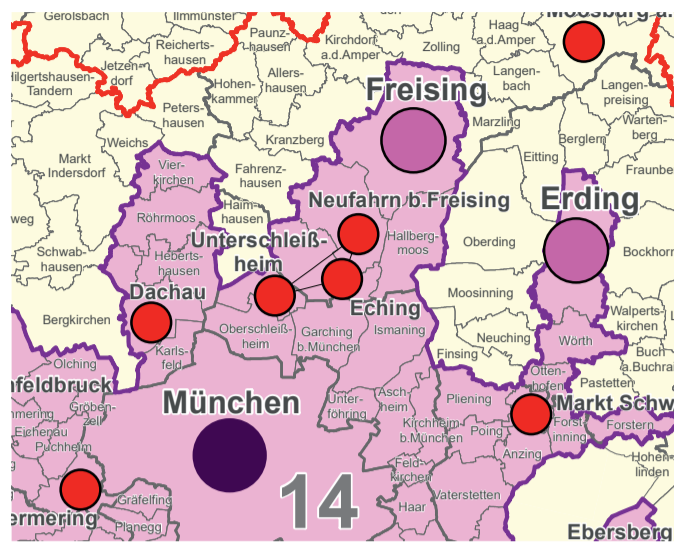
Luftaufnahme mit hist. Ortskern und Straße zum Bahnhof, um 1921; Quelle: Gemeinde Neufahrn



Luftaufnahme hist. Ortskern, um 1930; Quelle: Gemeinde Neufahrn

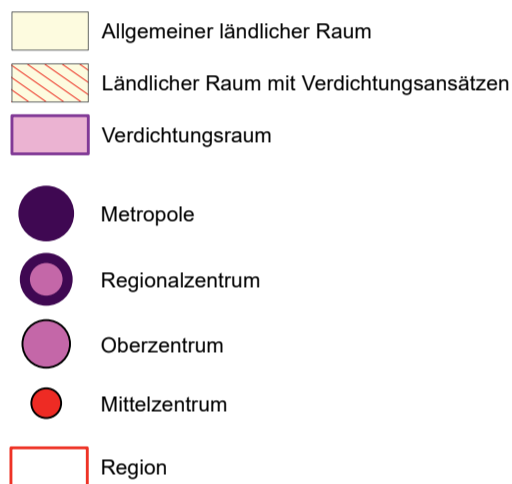
1.4 VORHANDENE PLANUNGSGRUNDLAGEN

Landesentwicklungsprogramm (LEP)



Auszug LEP-Strukturkarte, Stand: 01.03.2018,
Grundkarte Stand: 01.02.2015
Quelle: Geobasisdaten Bayerische Vermessungs-
verwaltung (www.geodaten.bayern.de)

a) Zeichnerisch verbindliche Darstellungen



Regionalplan

Neufahrn im Landesentwicklungsprogramm

Die Gemeinde ist Teil des „Verdichtungsraum Münchens“. Verdichtungsräume sind bevorzugt Standorte für Wirtschaft, Bildungswesen, Dienstleistungen und kulturellen Lebensqualitäten. Diese Funktionen sind zu erhalten und weiterzuentwickeln. Diese Bereiche haben zur Aufgabe langfristig attraktive und gesunde Lebens- und Arbeitsqualitäten zur Verfügung zu stellen. Auf Grund der vielfältigen Nutzungsansprüche sind Veränderungen und Entwicklungen hier besonders dynamisch.

Gemäß Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern 2018 kommt der Gemeinde die Funktion eines gemeinsamen Mittelzentrums mit Eching und Unterschleißheim zu. Die nächst gelegenen Oberzentren sind Freising im Norden (rd. 15 km) und Erding im Osten (rd. 25 km).

Grundsätzlicher Leitgedanke des Programms innerhalb von Verdichtungsräumen ist die soziale Durchmischung von Siedlungen hinsichtlich einer funktionalen und sozial gerechten Infrastruktur. Ungleichgewichtigen Entwicklungen ist entgegenzuwirken. Zusätzlich ist der dauerhafte Erhalt von funktionsfähigen Freiraumstrukturen und die Sicherung von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Nutzung in Bezug auf den hohen Siedlungsdruck in diesen Gebieten von besonderer Bedeutung.

Ziel ist es die Siedlungsentwicklung mit Hilfe des Ausbaus von leistungsfähigen Verkehrsnetzen, besonders des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs, zu steuern und auf diese Weise den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, in Hinblick auf Klimaschutz und Steigerung der Lebensqualität. Bandartige Siedlungsentwicklungen sind zu vermeiden.

Gemäß dem Regionalplan gehört Neufahrn bei Freising zur Planungsregion 14, die den Großraum München umfasst.

Der Regionalplan wurde in einer Gesamtfortschreibung überarbeitet und aktualisiert. Dieser neue Regionalplan ist seit 01.04.2019 in Kraft.

Die Region verfügt über eine hervorragende Infrastruktur, Universitäten, Forschungseinrichtungen und ein hohes Investitionspotential zusammen mit qualifizierten Arbeitsplätzen. Die Metropolregion München zählt zu einer der wichtigsten Wirtschaftsregionen in Europa. Dennoch ist sie stark auf die Landeshauptstadt ausgerichtet. Aufgrund des hohen Wirtschafts- und Siedlungsdrucks kommt es vor allem in der Peripherie zu besonders dynamischen Entwicklungen. Der steigende Verkehr und der fehlende Wohnraum fordern zunehmend mehr und mehr Bauland-, sowie Infrastrukturbedarf ein, welcher sich wiederum zu Lasten des Landschaftsraums auswirkt.

Neufahrn im Regionalplan

Im Regionalplan gehört Neufahrn zum Stadt- und Umlandbereich im Verdichtungsraum und liegt zwischen der Metropole München und dem Oberzentrum Freising, im Osten wird der Raum durch das Oberzentrum Erding gefasst. Die Kerngebiete der dazwischenliegenden Gemeinden im Münchner Norden werden als Siedlungsschwerpunkte für die Region und die Stadt München verstanden.

Die Grundzüge der Siedlungsentwicklung legen fest:

- Siedlungsentwicklung soll flächensparend erfolgen
- Siedlungsentwicklung soll als gemeinsame regionale Aufgabe verstanden werden
- Schaffung kompakt, funktional- und sozial ausgewogener Strukturen
- Zuwanderung soll sozial - und ökologisch verträglich sein
- gemeindeübergreifende Lösungen der Siedlungsentwicklung soll angestrebt werden, besonders bei gewerblichen Entwicklungen
- Vermeidung von durchgängigen Siedlungsbändern

Grundzüge der Freiraumstrukturierung:

- Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung auf grundwassernahen Standorten
- Erhalt der Feuchtstandorte und Einleitung der Wiederherstellung der Niedermoore
- Wiederherstellung der gebietstypischen biologischen Vielfalt
- Erhalt der Gehölzstrukturen und Waldreste
- Wiederbelebung ausgeräumter Fluren durch Pflanzung naturnaher Gehölze + Hecken
-

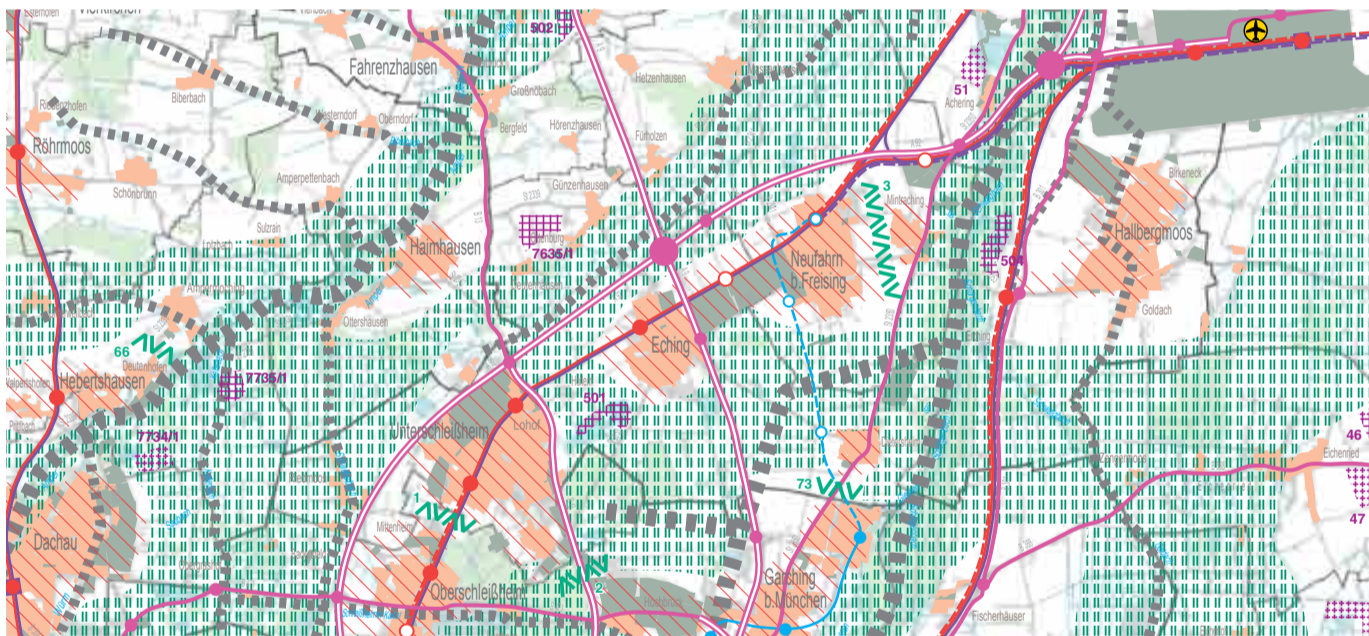
Grundzüge Wirtschaft und Dienstleistung:

- Region München als Wirtschaftsregion soll erfolgreich bleiben
- Ausgewogene Entwicklungen sollen in allen Teilräumen erfolgen
- Voraussetzungen und Bedingungen für zukunftsfähige Entwicklungen in der Wirtschaft sollen geschaffen werden
- vielfältige regionale Kompetenzen sollen gefestigt und ausgebaut werden, besonders in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit
- Kooperationen sollen gefördert werden

Ziele der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung

- maßstäbliche und ausgewogene Entwicklung
- bestehendes und neues Gewerbe weiterentwickeln
- Sicherung des Grundbedarfs
- wohnortnahe Arbeitsplätze

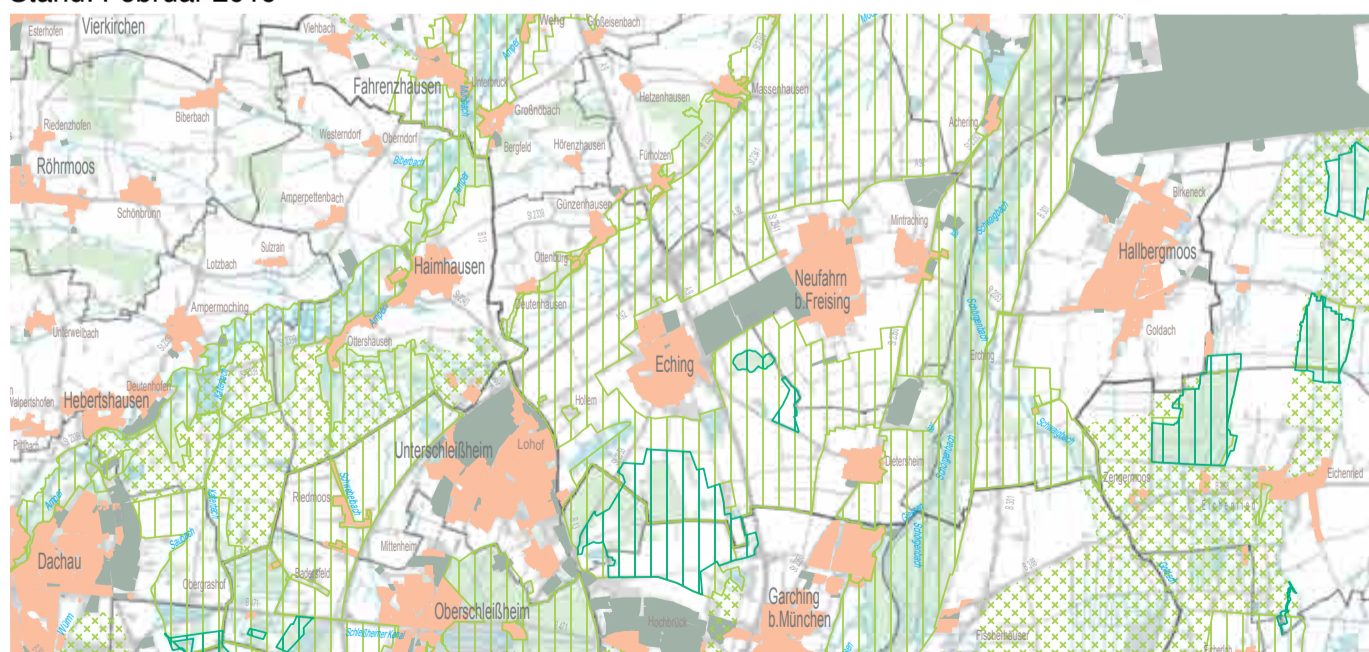
Zeichnerisch wird im Regionalplan festgelegt, dass ein baulicher Zusammenschluss zwischen dem Kernort Neufahrn und Mintraching verhindert werden soll, um eine großflächige Siedlungsstruktur zu vermeiden. Siedlungsentwicklungen werden im westlichen Bereich - südlich und nördlich des Gewerbegebiets - vorgesehen. Wobei sich der nördliche Bereich des Gewerbegebiets bereits im Lärmschutzbereich B des Flughafens befindet, aufgrund des zunehmenden Flugverkehrs wird eine bauliche Wohnentwicklung in diesem Bereich ausgeschlossen.



Ausschnitt Regionalplan Siedlung und Versorgung, maßstabslos; Quelle: Regionaler Planungsverband, Stand: Februar 2019

Zeichenerklärung Siedlung u. Versorgung

- Bereiche, die für Siedlungsentw. besonders in Betracht kommen
- Haltepunkt des schienengebundenen Personalverkehrs (SPNV)
- Haltepunkt des SPNV für nachhaltige Siedlungsentwicklung
- Eisenbahnstrecke: Ausbau
- Eisenbahnstrecke: Neubau
- S-Bahnstrecke: Ausbau
- S-Bahnstrecke: Neubau
- U-Bahnstrecke: Neubau
- Gepl. Regional-, S- bzw. U-Bahnhaltepunkt
- Reg. bedeutsame Straße: Neubau
- Reg. bedeutsame Straße: Neubau u. Ausbau
- Höhenfreie Anschlussstelle
- Autobahnknoten
- Bodenschätze:
- Vorranggebiet (Nr):
- 30 bis 8036/1
- L200 bis L7733/1
- 5001 bis 5015,
- B7436/1, B7437/1
- Vorranggebiet (Nr):
- 10 bis 801
- L40 bis L7538/1
- Wasserwirt. Vorranggebiet
- Lärmschutzbereiche
- Zone A
- Zone B
- Zone C
- Innere Teilzone C



Ausschnitt Regionalplan Landschaft und Erholung, maßstabslos; Quelle: Regionaler Planungsverband, Stand: Februar 2019

Zeichenerklärung Landschaft u. Versorgung

- Landschaftl. Vorbehaltsgebiet
- Grenze der Region
- Siedlungsflächen
- Wohnfläche, gem. Baufläche, Sonderbaufl.
- Gewerbliche Baufläche
- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet

Landschaftsentwicklungskonzept (LEK)

Das Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) ist ein landschaftsplanerisches Gesamtkonzept der Naturschutzverwaltung auf regionaler Ebene. Aufgabe dieses Instruments ist es für Gemeinden, Landkreise, Behörden und Verbände als Arbeits- und Entscheidungsgrundlage zu dienen. Merkmale des Programms bestehen darin, dass die Planungshoheit der Gemeinden erhalten bleibt und die Vorgaben nicht rechtsverbindlich sind. Vielmehr soll das LEK einen umfassenden Überblick über die ökologischen Rahmenbedingungen der Region München geben. Besonderes Augenmerk wird auf die Schutzgüter gerichtet (z.B. Boden, Wasser, Luft, Arten und Kulturlandschaften), um eine ökologische, nachhaltige Entwicklung der Region zu fördern.

Inhaltlich behandelt das LEK die neun naturräumlichen Einheiten der Region und umreißt deren landschaftliche Charakteristika, Nutzungen und Vegetation, sowie Besonderheiten in kurzen Portraits. Die Umsetzung des Konzepts verläuft über die Integration in den Regionalplan, damit werden sie als Ziele und Grundzüge verbindlich für öffentliche Planungsträger. Auf diese Weise wird die Fortschreibung erleichtert und beschleunigt.

Des Weiteren formuliert das Fachwerk auch Leitbilder und Maßnahmen, die als Zielsetzung die Sicherung von landschaftlichen Werten und Eigenarten hat und Erholungsräume mit besonderer Bedeutung schützt.

Neufahrn im LEK

Die Gemeinde ist Teil der Region 14 „Münchner Ebene“, welche einem enormen Entwicklungsdruck und verschiedenen wirtschaftlichen Interessen unterliegt, gleichzeitig übernimmt die Region wichtige Erholungsfunktionen für die ansässige Bevölkerung. Wichtige Naturräume im Raum Neufahrn sind die Isar mit ihren Auen, das Freisinger Moos und die Garchinger Heide mit Magerrasen und Lohwäldern.

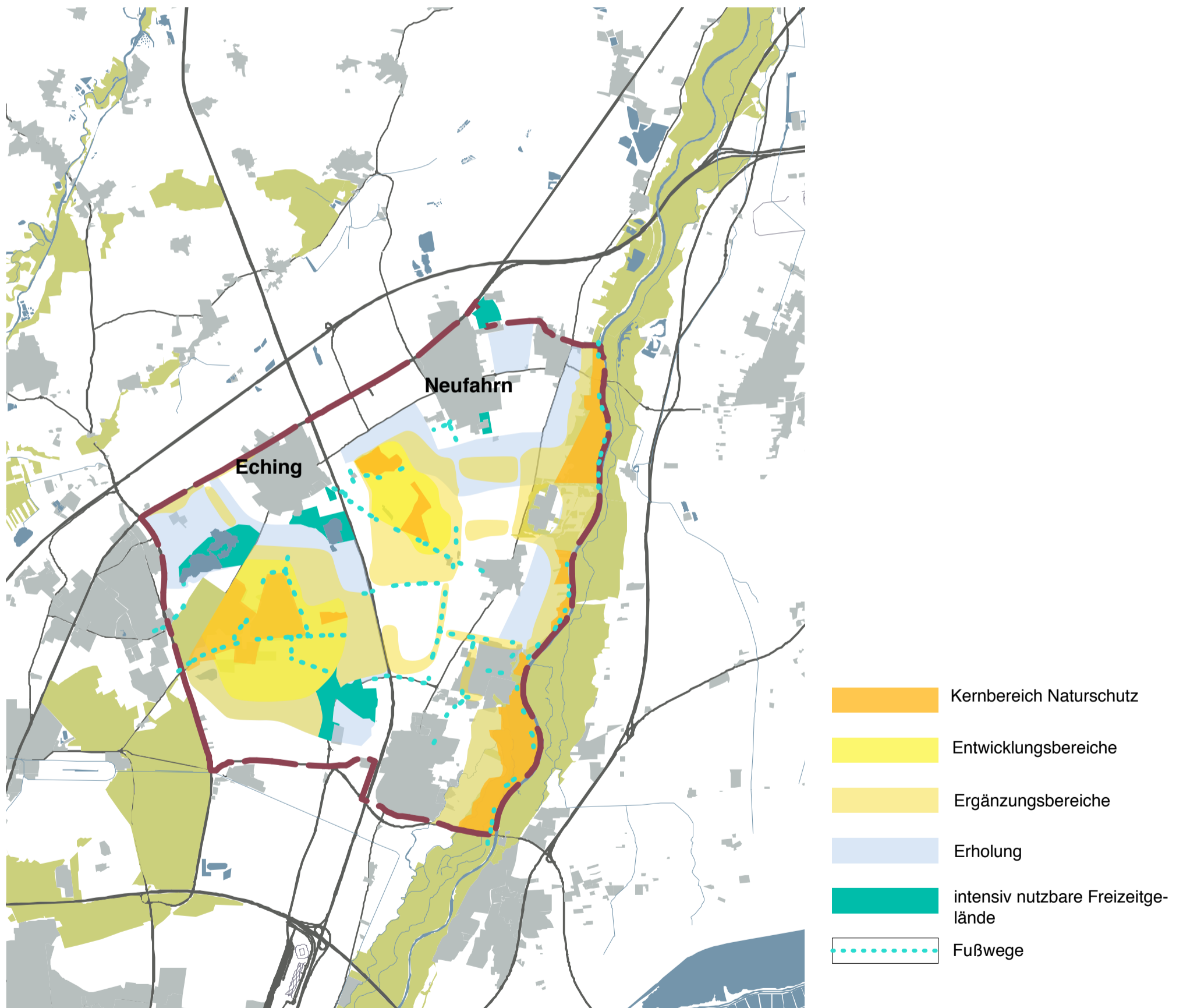
Ziele und vorgeschlagene Maßnahmen LEK:

- Schutz von störepfindlichen Arten, ggf. räumliche Abstimmung mit Erholungsnutzungen; besonders im Bereich der Heideflächen
- Erhalt bzw. Verbesserung des Wasserhaushalts in Feuchtgebieten und Mooren
- Abstimmung der landwirtschaftlichen Nutzung mit den naturräumlichen Gegebenheiten und Verträglichkeiten
- Magerwiesen: Erhalt, Pflege und Optimierung, Sicherung des Biotopkomplexes
- Isar und Isarauen: Erhalt der naturnahen Auenböden, Auenfunktionsräume, Verbesserung der Gewässerbettstruktur und Förderung der übergeordneten Beziehungen der versch. Biotope

Der Heideflächenverein hat sich Ende der 1980er Jahre aus kommunalen Gebietskörperschaften gegründet, um die charakteristische Heidelandschaft im Münchner Norden zu sichern und weiterzuentwickeln. Ein besonders wertvoller Bereich innerhalb dieses Landschaftsverbundsystems bildet die „Garchinger Heide“ mit ihrer außergewöhnlichen Artenvielfalt. Grundsätzlich sollen die bestehenden Biotope weiter ausgedehnt und miteinander verknüpft werden. Ausgleichsflächen sind in einem Ballungsraum, wie der Münchner Norden, besonders hohen Nutzungsansprüchen ausgesetzt. Der Verein ist deshalb bemüht Naherholung, Naturschutz und Landwirtschaft in diesem vielfältigen Raum zu vereinen und seine nachhaltige Entwicklung zu fördern.

Heideflächenverein

Auf Grundlage des Bestandes und unter Berücksichtigung aller Akteure hat der Heideflächenverein ein Leitbild entwickelt, um die naturräumliche Entwicklung des Münchner Nordens ökologisch und nachhaltig zu steuern.



Leitbild Heideflächenverein, maßstabslos; Quelle: Karte basierend auf Leitbildkarte Heideflächenverein München e.V.

Flächennutzungsplan

Der vorliegende rechtsgültige Flächennutzungsplan (FNP) mit integriertem Landschaftsplan geht auf einen Beschluss im Jahre 1966 zurück und wurde seither mehrere Male geändert und den örtlichen Entwicklungen und Anforderungen angepasst. 2002 wurde der FNP des Jahres 1986 tiefgreifend überarbeitet, seither liegen 15 genehmigte Änderungen vor. Eine weitere Fortschreibung des FNP fand 2010 im Rahmen eines Landschaft-Fachplans statt.

Folgende Zielsetzung wurde im Bereich städtebauliche Entwicklung festgelegt:

„Angesichts der räumlich begrenzten Entwicklungsmöglichkeiten wird ein organisches Bevölkerungswachstum unter Beachtung der vorhandenen Infrastruktur angestrebt. Dazu können die Sicherung von erschwinglichem Bauland für Ortsansässige und die Ausweisung von Flächen für sorgfältig auszuwählendes Gewerbe und ortsansässige Betriebe beitragen.“

Die Ziele des Landschaftsplan und der Grünordnung bestanden vor allem in der Sicherung und Aufwertung von bestehenden Freiflächen, sowie der Minimierung von Lärm.

Wohnen allgemein:

Wohnbauflächen bilden den größten Teil des Kerngebiets Neufahrns.

Mischgebiet:

Der zu betrachtende Raum beinhaltet einen großen Teil dieses Flächentyps, vor allem entlang der Hauptachsen (Bahnhofstraße, Echinger Straße). Hierbei handelt es sich oft um Bautypologien mit gewerblicher Erdgeschossnutzung.

Dorfgebiet:

Der historische Siedlungskörper ist als Dorfgebiet ausgewiesen und konzentriert sich südlich der Echinger Straße entlang der Dietersheimer Straße.

Gemeindebedarf:

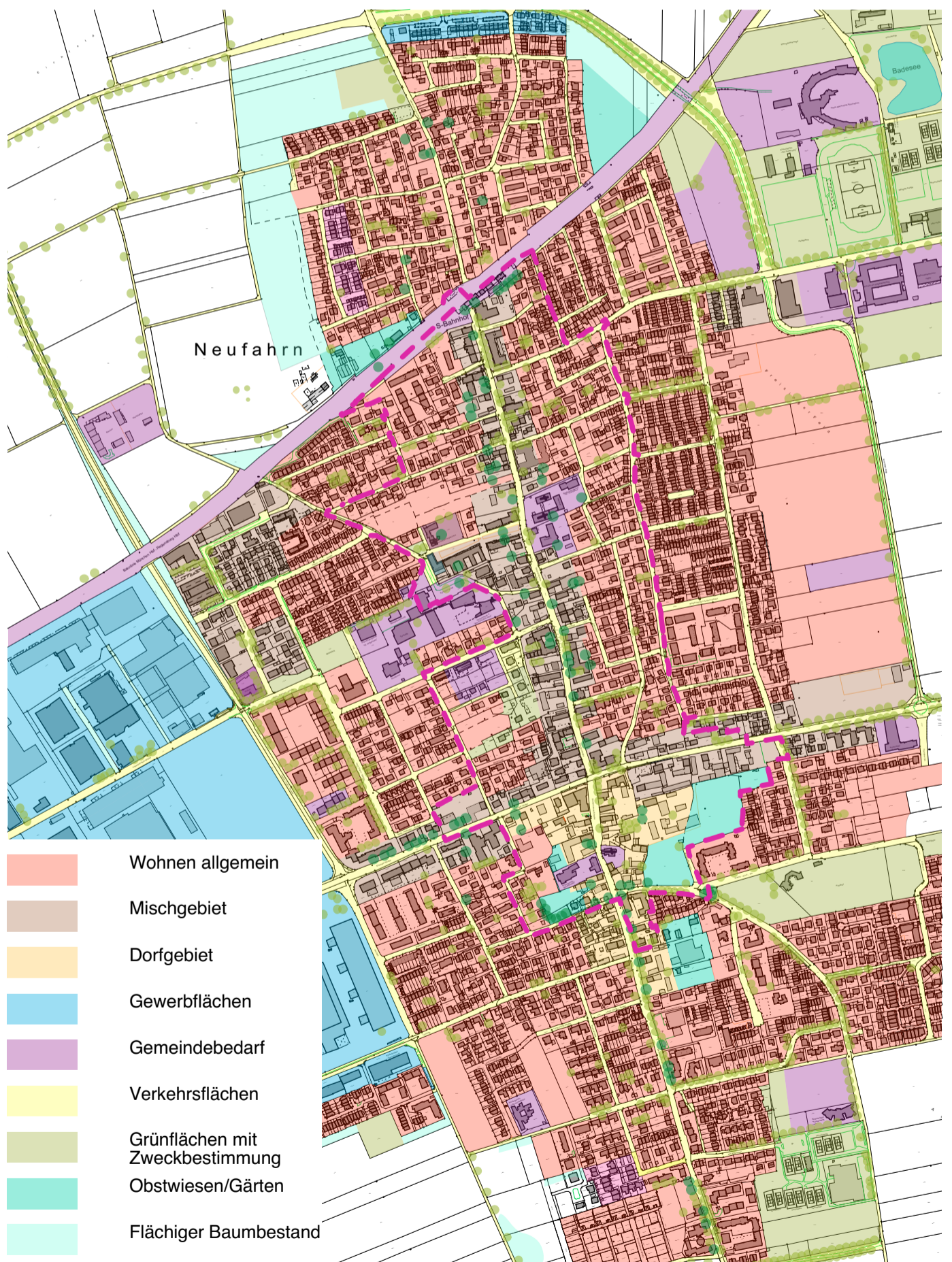
Dieser Typ umfasst Grundstücke mit Gebäuden für Verwaltung, Schulen, Kindergärten, Kirchen, sowie für soziale, kulturelle und sportliche Zwecke und öffentliche Einrichtungen. Diese sind über das gesamte Gemeindegebiet verteilt. Mit Rathaus und Schule und dem Grundstück der Alten Halle gibt es eine gewisse Konzentration gemeindlicher Flächen im Rathausumfeld.

Grünflächen:

Innerhalb des Untersuchungsgebietes finden sich Grünflächen mit unterschiedlichen Nutzungswesen: Flurstücke für landwirtschaftliche Nutzung, Grünflächen mit Zweckbestimmung, Gärten und Obstwiesen.

Gewerbeflächen:

Der größte Teil reiner Gewerbeflächen befindet sich an der westlichen Gemeindegrenze. Hier betreibt die Gemeinde ein interkommunales Gewerbegebiet zusammen mit der Gemeinde Eching.



Ausschnitt Flächennutzungsplan Neufahrn bei Freising; Stand: 2002

0 100m 500m

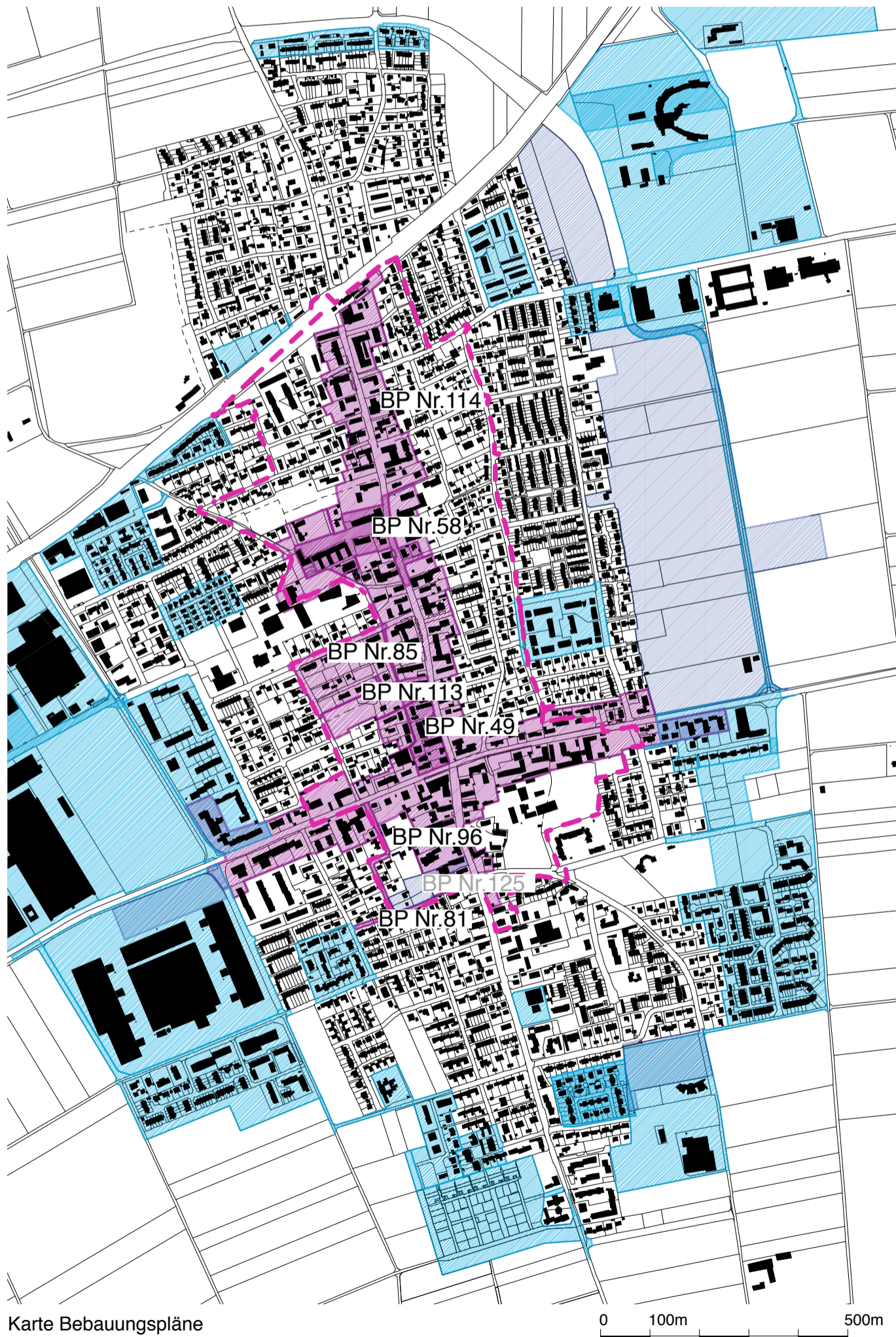
1:10.000 (im DinA3 - Format)

Bebauungspläne

Im Untersuchungsgebiet befinden sich folgende rechtskräftige Bebauungspläne:

- Nr. 49: An der Bahnhofsstraße
- Nr. 58: Ortsmitte Neufahrn
- Nr. 81: Verbindung Dietersheimerstraße/Kornblumenweg
- Nr. 85: Wohnen am Jahnweg/Samweg
- Nr. 96: Erschließung Pfarrweg/Am Anger
- Nr. 113: Wohnen östl. des Samwegs
- Nr. 114: Gewerbegebiet, sowie Bahnhofsstraße

Der Bebauungsplan „Nr. 125: Am Anger“ befand sich während der Analysephase noch in Aufstellung. (rechtskräftig seit 04/2018)



Karte Bebauungspläne

0 100m 500m




1:10.000 (im DinA3 - Format)

Die sich im Untersuchungsumgriff befindenden Bebauungspläne werden im Kapitel 2, Seite 41 hinsichtlich der Erfassung geplanter Wohnraumentwicklung detailliert aufgezeigt.

Des Weiteren sind auch die Bebauungspläne außerhalb des Untersuchungsumgriffs hinsichtlich ihrer Potentiale für Wohnraumentwicklung erfasst (Kapitel 5, Seite 97), in denen v.a. auch die geplanten Neuentwicklungen im Süden und Osten ablesbar sind

Legende

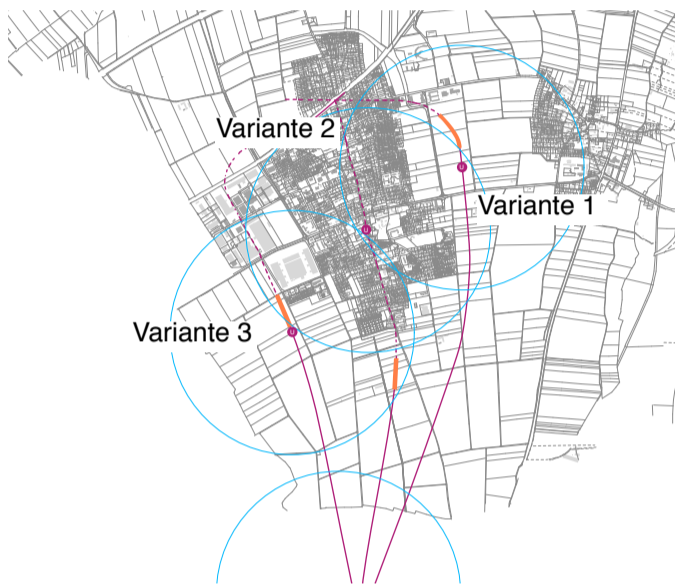
Bebauungspläne

	BP rechtskräftig
	BP rechtskräftig in Untersuchungsgebiet
	BP in Aufstellung

Einzelhandelsgutachten 2012

Das Büro Dr. Donato Acocella hat im Jahr 2012 ein Einzelhandelsgutachten für Neufahrn erstellt. Dieses enthält neben einer umfassenden Bestandsaufnahme auch einen Vorschlag zur Abgrenzung eines zentralen Versorgungsbereichs sowie eine ortsspezifische Sortimentsliste. Die derzeitige Anwendung des Instrumentariums und die damit verbundene räumliche Steuerung der Einzelhandelsentwicklung werden innerhalb der Gemeinde durchaus unterschiedlich bewertet. Insofern erfolgt im Rahmen des ISEK eine Überprüfung des vorliegenden Einzelhandelsgutachtens. Im Sinne einer Fortschreibung des Konzepts werden Veränderungen gegenüber 2012 dokumentiert und aktuelle Entwicklungen berücksichtigt.

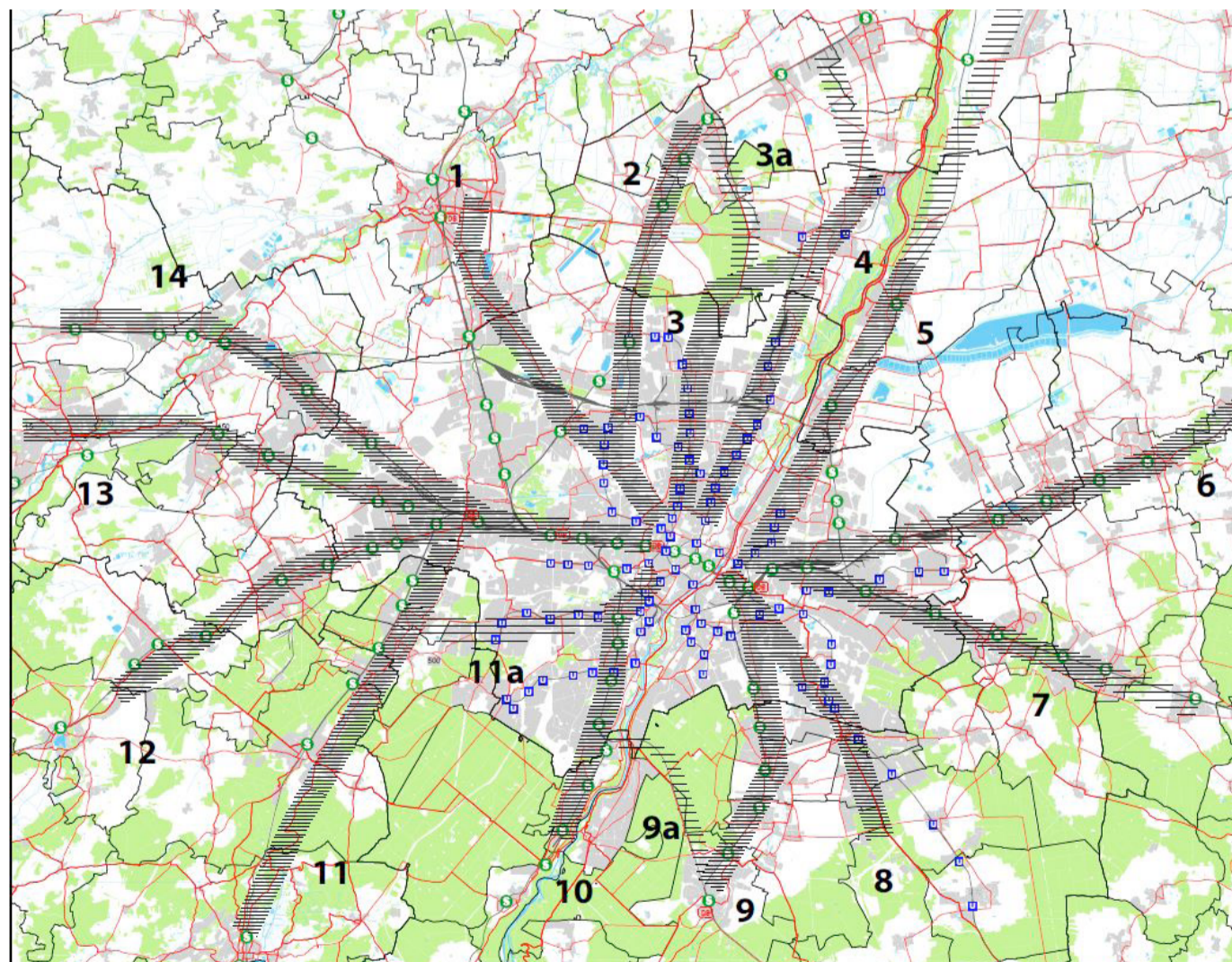
Machbarkeitsstudie U6



2008 hat die MVG eine Machbarkeitsstudie zu einer möglichen Verlängerung U6 nach Norden mit Anschluss an den S-Bahnhof Neufahrn in Auftrag gegeben. Generell ist eine nördliche Erweiterung der Strecke möglich, ohne Berücksichtigung der Finanzierbarkeit und des Fahrgastpotentials. In der Studie wurden drei mögliche Varianten untersucht, die sich vor allem in Bezug auf den Streckenverlauf im Kerngebiet Neufahrn unterscheiden. Variante 1 verläuft östlich des Ortszentrums, der Streckenverlauf der 2. Variante führt direkt unterhalb der Bahnhof-/Dietersheimer Straße hindurch. Variante 3 wiederum umfährt den westlichen Siedlungsrand mit einem möglichen Haltepunkt an der Siedlung „Am Lohfeld“, daraufhin der Gleisstrang unterhalb das Gewerbegebiet bis zur bestehende Gleisanlage verlängert. Die MVG favorisierte aus Kostengründen die letzte Variante, dennoch kann zu diesem Zeitpunkt noch keine eindeutige Aussage über eine endgültige Umsetzung der Bahnerweiterung gemacht werden.

Streckenvarianten der nördlichen Erweiterung der U6, maßstabslos; Quelle: Karte basierend auf Machbarkeitsstudie MVG

Radschnellverbindungen

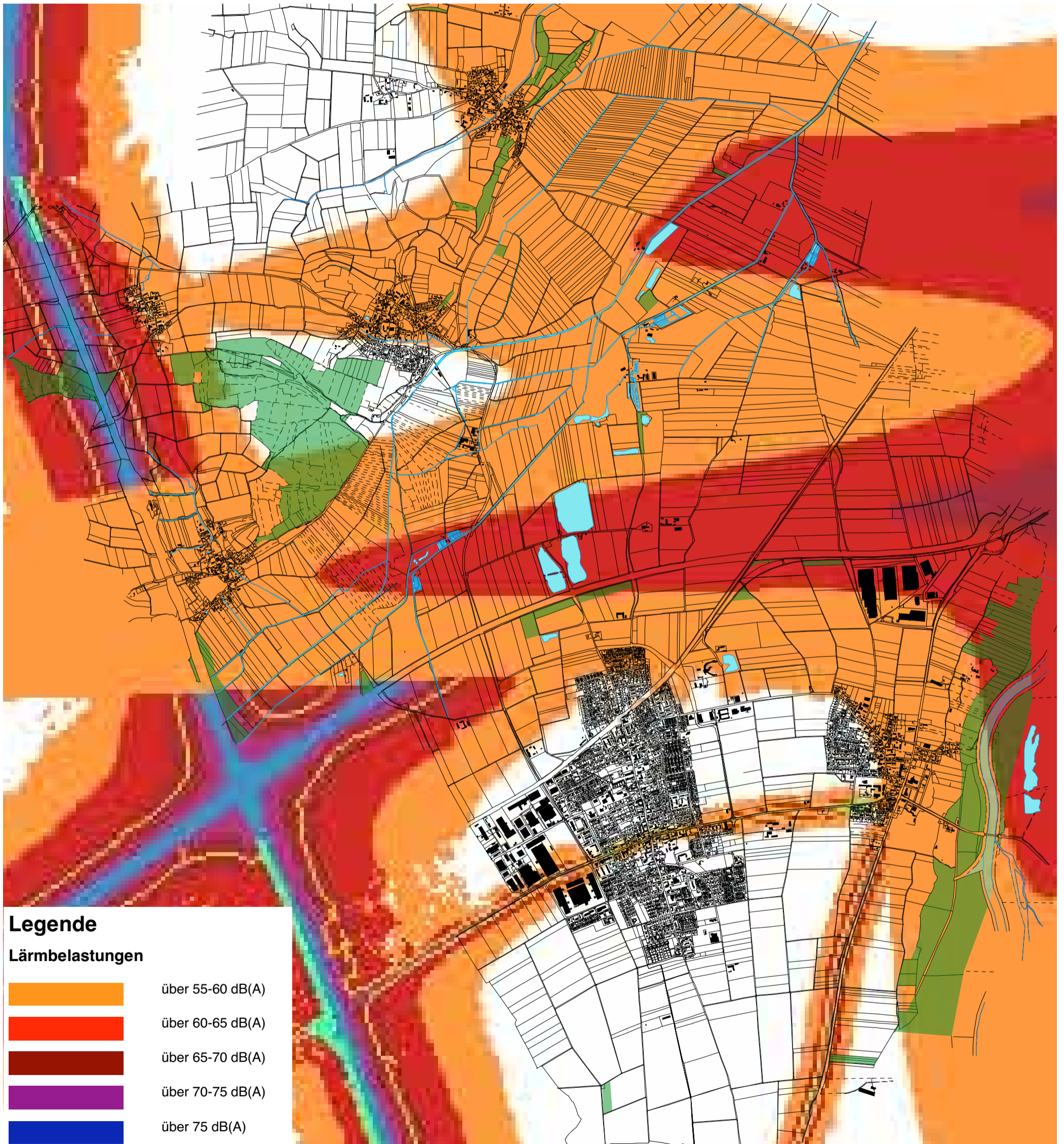


Korridore für Radschnellverbindungen LH München, maßstabslos; Quelle: PV München

In einer umfassenden Studie des Planungsverbandes Äußerer Wirtschaftsraum München wurden die Potentiale mehrerer Trassen für Fahrradschnellverbindungen zwischen der LHS München in die umliegenden Gemeinden untersucht. Enge Pendlerverflechtungen Münchens mit seinem Umland sind ein wichtiger Faktor für die verschiedenen Dynamiken im Großraum München. In abgeschwächter Form existieren diese interkommunalen Beziehungen ebenfalls zwischen den umliegenden Gemeinden. Die Studie definiert 14 Strecken, welche sich radial aus der Stadt ins Umland erstrecken und meist entlang der Nahverkehrsschienen verlaufen. Tangentiale Verbindungen sind aus Sicht der Studie vor allem innerhalb der LH München sinnvoll. Interkommunale Verbindungen im Umland sollen erst in einem nächsten Schritt untersucht werden. Sechs der 14 Korridore werden nun vorrangig untersucht. Die Korridore 3 und 4 erschließen Garching, eine Erweiterung in Richtung Neufahrn wird lediglich im Zuge einer Ergänzung oder eines zukünftigen Ausbaus in Betracht gezogen.

Verkehr, Lärm

Lärm wird ein immer schwerwiegender Faktor im Bereich Siedlungsentwicklung und Planung. Trotz der Nähe zu bedeutenden Naturräumen der Region wird die Entwicklung der Gemeinde, durch die Verkehrsachsen A92 und A9, sowie dem Flughafen im Erdinger Moos geprägt. Die Kehrseite dieser bedeutenden Wirtschaftsmotoren sind hohe Lärmbelastungen für die Gemeinden und Anwohner. Auf diese Weise wird der Entwicklungsdruck auf wenige Flächen reduziert.



Lärmbelastungen Gemeinde Neufahrn; Quelle: Karte basierend auf Bayern-Atlas

0 400m 2km

1:40.000 (im DinA3 - Format)

Naturräumliche Gliederung

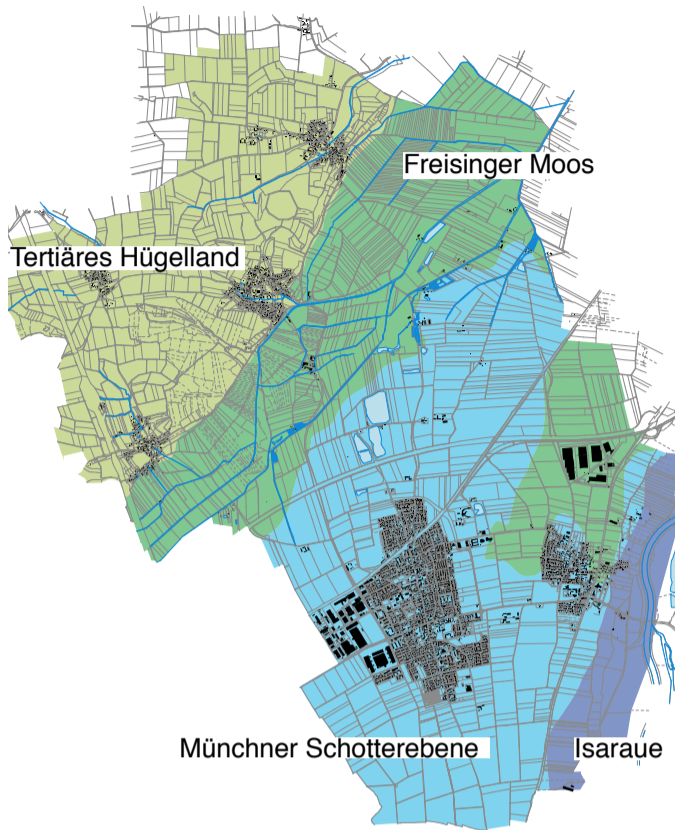
Aufgrund der fortschreitenden Siedlungsentwicklung, wurde 2006 ein Landschafts-Fachplan von der Gemeinde in Auftrag gegeben (mit einer Anpassung 2010), um bestehende Grünflächen und Räume für Naherholung zu sichern und zu erhalten.

In diesem Dokument wurden alle wichtigen landschaftsökologischen und raumgliedernden Grundlagen der Gemeinde erfasst und dokumentiert. Daraus wurden Leitbilder, Ziele und Maßnahmen formuliert, die erst durch die Übernahme in den Flächennutzungsplan für öffentliche Planungsträger verbindlich sind.

Im Folgenden werden besondere Eckpunkte des Dokuments umrissen.

Naturräumliche Gliederung:
Die Gemeinde hat Anteil an:

- Isaraue: Im Zuge der fortschreitenden Siedlungsentwicklung im Raum München wurde die Isar begradigt und eingedeicht, aufgrund des Isarkanals und des Sylvensteinspeichers führt die Isar nur noch wenig Wasser. Die flußbegeleitenden Waldbestände markieren als dominierendes Landschaftselement den sichtbaren Verlauf der Isar.
- Münchner Schotterebene: Die Schotterablagerungen in der Münchner Ebene sind auf drei Eiszeiten zurückzuführen. Durch das Abschmelzen der Gletscher, wurden Schotter- und Wassermassen freigesetzt, die nach Norden gespült wurden und sich dort ablagerten.
- Freisinger Moos: Das Moos ist Bestandteil der Münchner Schotterebene und entstand am Übergang zwischen dem Tertiären Hügelland und der nach Norden hin abfallenden Schotterebene, aufgrund der an die Oberfläche tretenden Grundwasserströme. Auf diese Weise entstanden in der Nacheiszeit weite Moore.
- Tertiäres Hügelland: Im Nordwesten erhebt sich das Tertiäre Hügelland ca. 50m über dem Freisinger Moos. Die bewaldeten Steilhänge markieren die Grenzlinie zwischen den gewellten Hochflächen und der Münchner Schotterebene. Während der Entstehung der Alpen entstand hier ein riesiger Süßwassertrog. Die heutigen Löß-Lehmböden zeugen einerseits von den Molasseablagerungen, andererseits von den Sedimentverwehungen der Gletscherwinde.



naturräumliche Gliederung, maßstabslos; Quelle: Karte basierend auf FNP 2002

Naturschutz und Schutzgebiete







Aufgrund der besonderen Naturräumlichen Gliederung sind große Teile des Gemeindegebiets als Landschaftsschutzgebiete, Vogelschutzgebiete und Biotopflächen ausgewiesen, besonders in den Bereichen der Isarauen und des Freisinger Moores. Im Süden schließt bereits die Garchingener Heide an den vielfältigen Naturraum an.

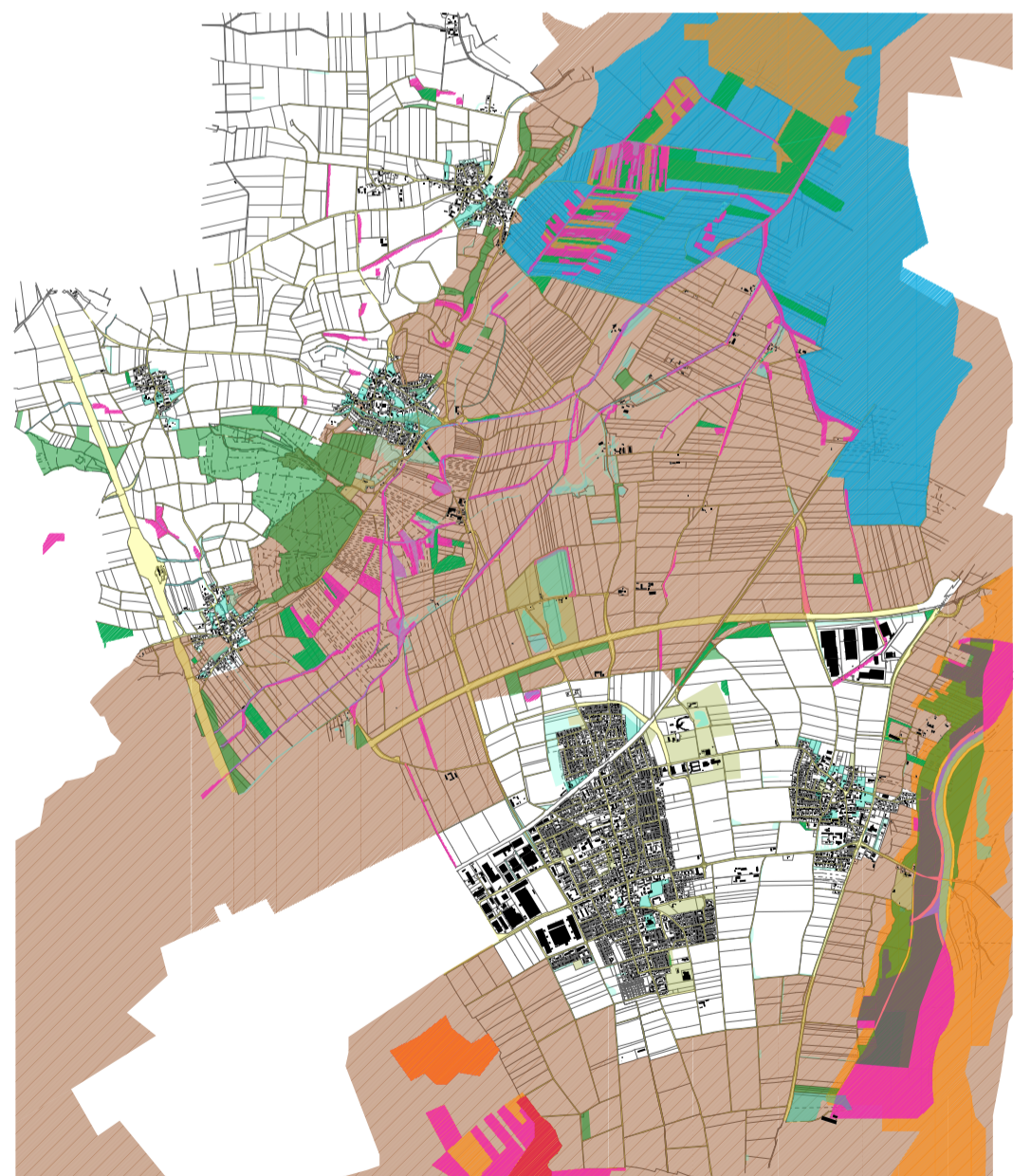
Potentielle Natürliche Vegetation

- Isarauen: Grauerlen-Auenwald
- Freisinger Moos: Schwarzerlenbruch
- Schotterebene: Eichen-Hainbuchenwald
- Tertiäres Hügelland: Hainsimsen-Eichen-Hainbuchenwald, Waldmeister-Tannen-Buchenwald

Legende

Biotop, Schutzgebiete

	Biotop Flachland
	FFH-Gebiet
	Landschaftsschutzgebiet
	Naturschutzgebiet
	Vogelschutzgebiet
	Ökflächenkataster



Landschaftsschutzgebiete, Biotop; Quelle: Karte basierend auf Grundlage Ifu Bayern
0 600m 3 km
1:60.000 (im DinA3 - Format)

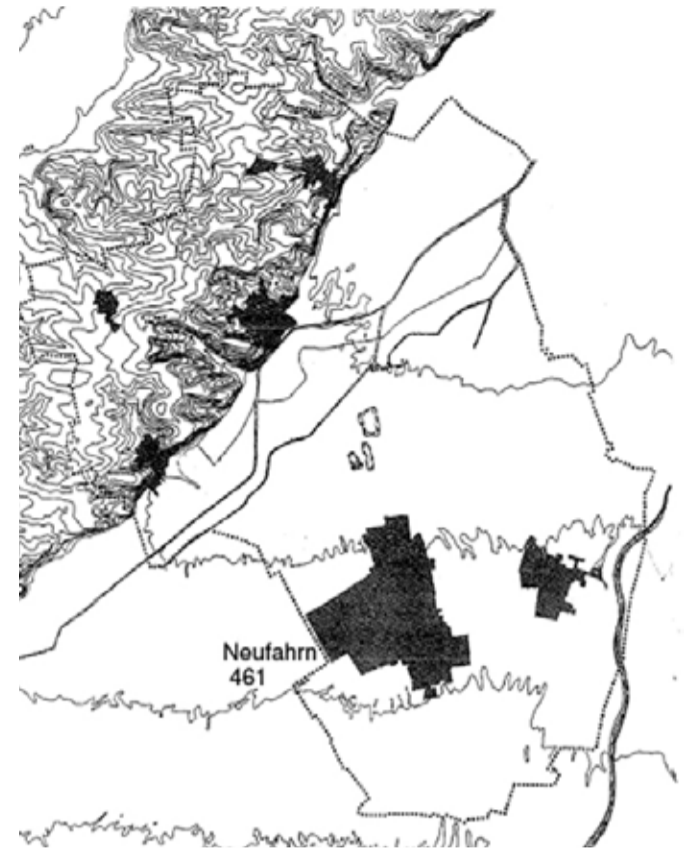
Anhand der Höhenlinien verdeutlicht sich noch einmal die Gliederung zwischen Schotterebene und Hügelland.

Das Tertiäre Hügelland ist eine leicht gewellte Hochfläche mit Bachtälern. Die Dörfer Massenhausen, Fürholzen und Giggenhausen reihen sich entlang der Hangkante auf und überblicken das Moos.

Die Hangkante ist eine 50m hohe Erhebung und bildet eine klare Grenze zwischen Hügelland und Schotterebene.

Die Schotterebene fällt innerhalb des Gemeindegebiets ca. 20m nach Norden hin ab. Der Hauptort Neufahrn liegt auf ca. 461m üNN.

Relief, Landschaftsbild



Höhenlinienkarte, maßstabslos; Quelle: SBS - Erläuterungsbericht FNP, 2002

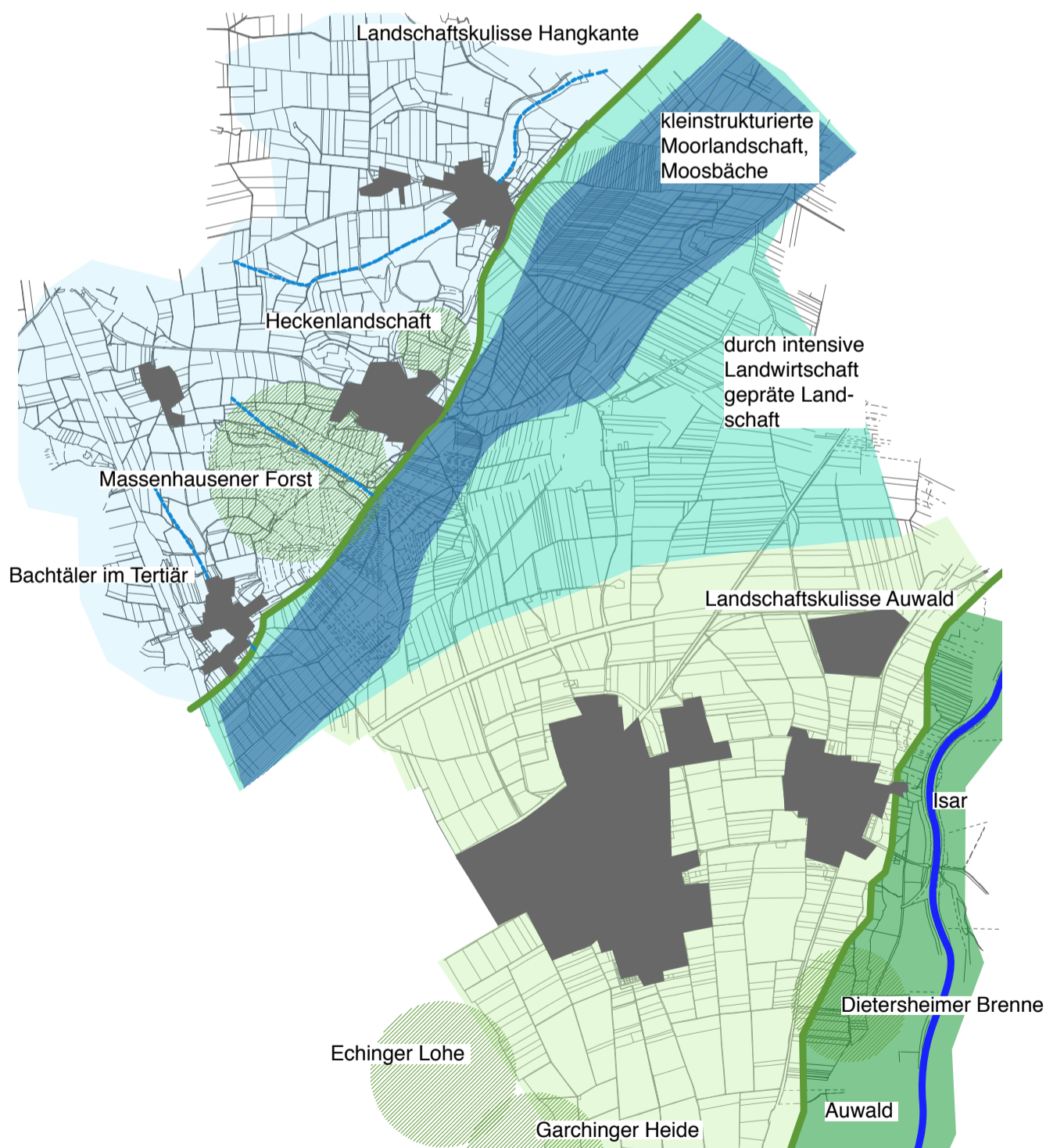
Landschaftsbild: Besonderheiten, Werte

Werte:

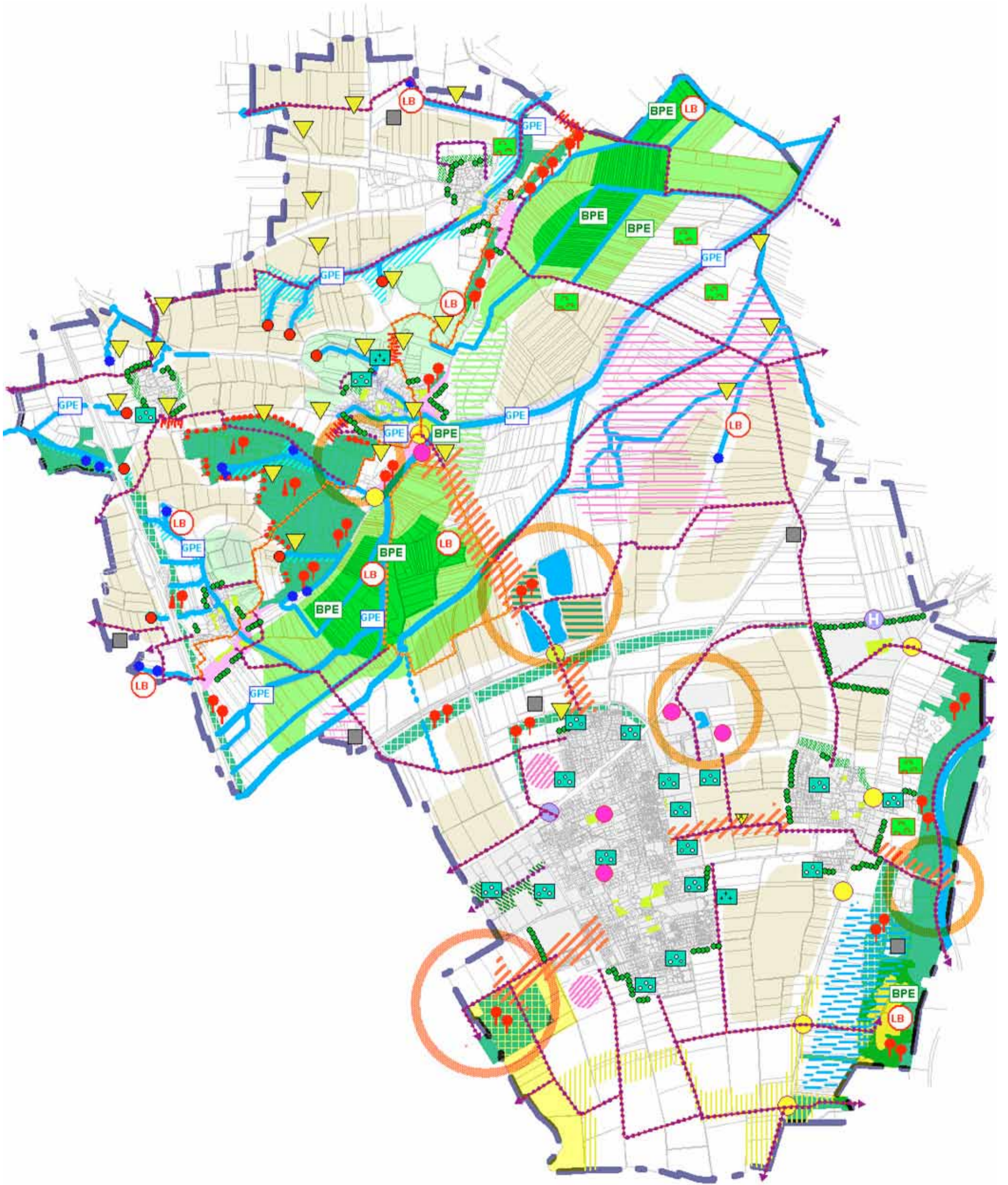
- Geländekante des Hügellands als Landschaftskulisse
- beeindruckende Weitblicke entlang der Hangkante
- kleinteilige Heckenlandschaft bei Massenhausen
- Bachtäler auf der Hochebene
- Strukturreichtum und Naturnähe innerhalb der Moos-Gebiete
- Naturschutzgebiete: Echinger Lohe, Garchingener Heide
- Auwälder entlang der Isar
- Auwald als Landschaftskulisse
- Dietersheimer Brenne: lichter Auwald

Mängel:

- Schotterebene wurde stark von Bebauung und Verkehrsachsen geprägt: Lärmschutzwälle, Brückenbauwerke, mangelhaft begrünte Ortsränder
- strukturarme Agrarlandschaft auf Hochebene
- intensive Landwirtschaft in Schotterebene



Werte- und Mängelkarte Landschaftsraum, maßstabslos; Quelle: Karte basierend auf Landschaftsarchitekturbüro Barbara Baumann, 2006

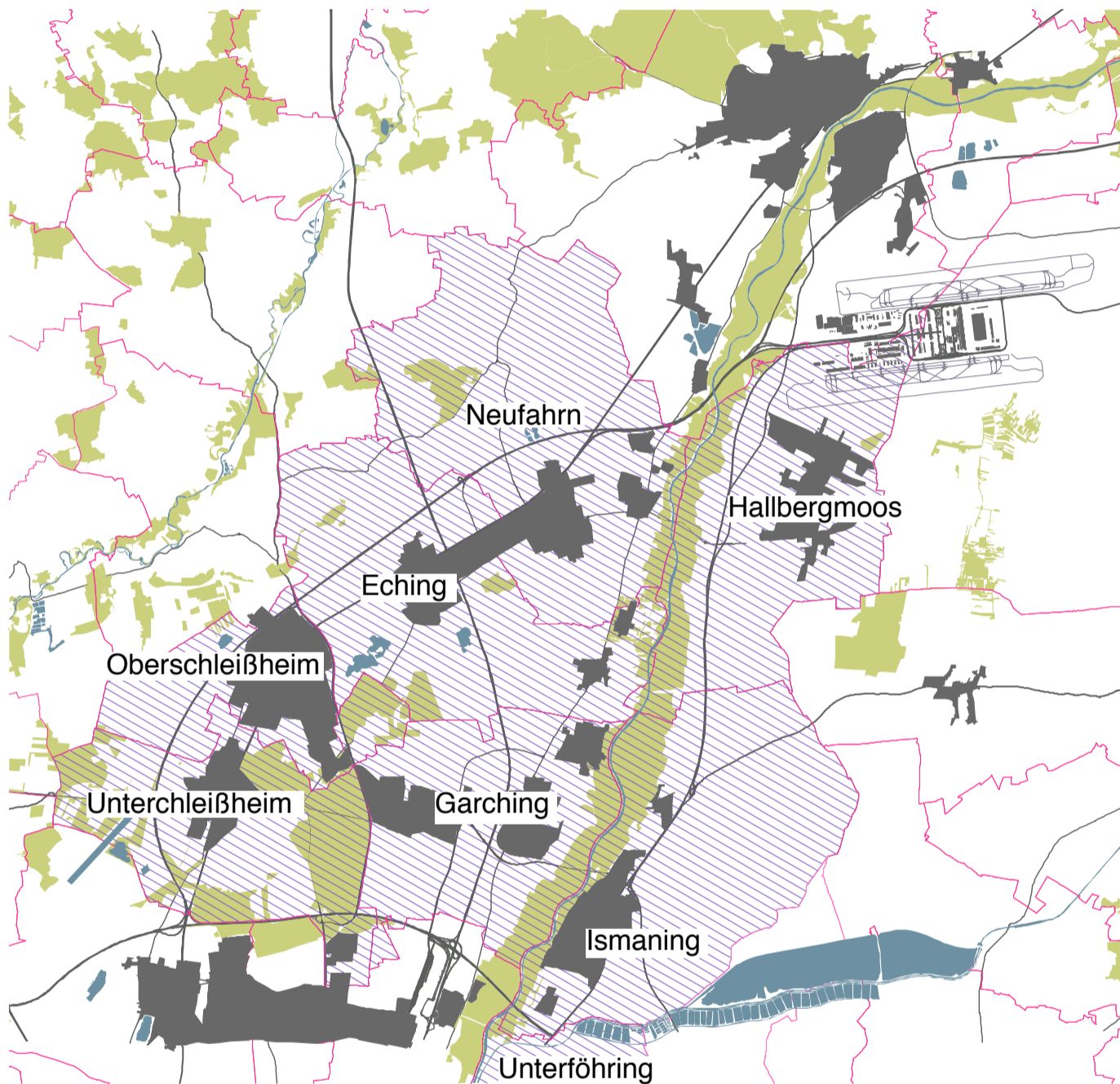


Leitbild und Entwicklungsziele Landschaftsraum, maßstabslos; Quelle: Landschaftsarchitekturbüro Barbara Baumann, 2006

Interkommunale Allianzen

Die NordAllianz ist ein informeller Zusammenschluss von acht Kommunen der Landkreise Freising und München. Diese Kommunen liegen zwischen der Münchner Innenstadt und dem nördlich gelegenen Flughafen. Mitgliedskommunen sind Eching, Garching b. München, Halbergmoos, Ismaning, Neufahrn b. Freising, Oberschleißheim, Unterföhring, Unterschleißheim. Der Zusammenschluss geht auf die frühen 1980er Jahre zurück mit der Zielsetzung Negativentwicklungen innerhalb der Mitgliedergemeinden zu verhindern und eine Aufwertung des Wirtschafts- und Lebensraums im Norden Münchens zu erwirken. Der starke Wirtschaftsraum profitiert von der Nähe zum Münchner Flughafen, sowie dem vielfältigen Branchenmix.

Nord Allianz



Gemeinden der NordAllianz, maßstabslos; Karte basierend auf NordAllianz

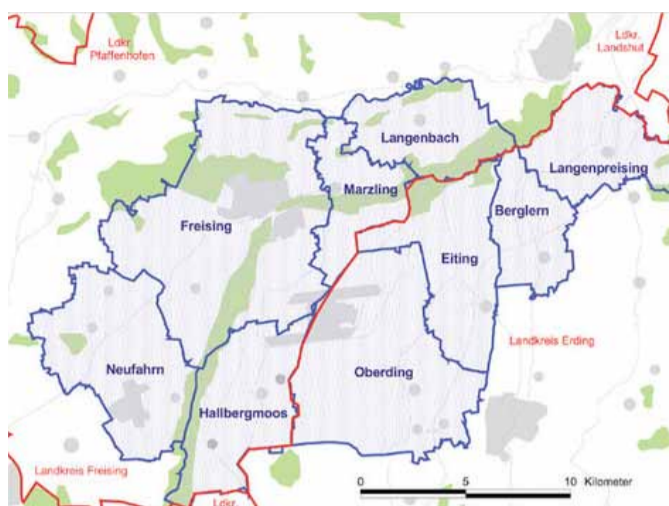
„Der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) ist ein Zweckverband nach dem Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit. Er ist ein freiwilliger, partnerschaftlicher Zusammenschluss von rund 150 Städten, Märkten und Gemeinden, acht Landkreisen und der Landeshauptstadt München. Der Verband ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts.“

Äußerer Planungsverband München

Finanziert wird der PV durch Umlagen und Vergütungen für Planungsarbeiten. Die Umlagen werden jährlich mit der Haushaltssatzung festgelegt und beschlossen. Das Haushaltsvolumen liegt 2014 bei 3,36 Mio. Euro.“ (Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München)

Der Planungsverband erstellt Datengrundlagen für die Region bezüglich einzelner Themen, wie Wohnen, Einwohnerdaten, Sozialgerechte Bodennutzung, Bedarf an Schulen, Klima, Mobilität. Ebenso werden umfassende Analysen der einzelnen Gemeinden erstellt. Der Verband übernimmt zusätzlich die Organisation von Informationsveranstaltungen, Architekturwettbewerben, Moderationen und steht den Verbandsmitgliedern in beratender Funktion zur Seite (pv-muenchen.de)

LEADER - Region mittlere Isar



Umgriff Mittlere Isarregion; Quelle: LAG Mittlerer Isar e.V.

Das EU-Programm LEADER ist ein Hilfe zur Selbsthilfe-Program für ländliche Regionen in Bayern; nach dem Motto: Bürger gestalten ihre Heimat. Zusätzlich soll eine interkommunale Zusammenarbeit gefördert werden, um den regionalen Zusammenhalt zu stärken.

www.isarregion.eu

Die mittlere Isarregion liegt zwischen der LH München im Süden, dem Ampertal und der Holledau im Norden. Die Region umfasst 365km² mit ca. 94.000 Einwohnern. Neben dem vielfältigen Naturraum Isar und dem Niedermoorgürtel am nördlichen Rand der Schotterebene, wird der Raum vor allem durch große Infrastrukturen, wie dem Flughafen München und der A9, sowie den wirtschaftlichen Dynamiken der Metropolregion München geprägt.

Aufgabe und Ziel ist es die Europa-2020-Strategien in Projekte zu integrieren:

- Reduktion der Treibhausgasemissionen, Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Energien und Strategien der Energieeffizienz
- Verbesserung der Beschäftigungsverhältnisse für benachteiligte Bevölkerungsgruppen
- Förderung von Betreuung-, Förder- und Schulangeboten für alle Kinder und Jugendlichen

Trotz der Nähe zu München, profitiert die Region vor allem durch ihre ländlichen Strukturen und den damit verbundenen dezentralen Wertschöpfungsketten, den lokalen Maßstäblichkeiten angemessen.

Mit Hilfe der Projekte soll das soziale Netzwerk der ansässigen Bürger gefördert werden und die persönliche Integration verbessert wird.

Nachhaltige und zukunftsweisende Mobilitäts- und Energiekonzepte, sowie der ressourcenschonende Umgang mit Landnutzung sind Konstanten für die Gestaltung einer lebenswerten Region.

Projekte der Gemeinde Neufahrn in der Förderperiode 2006-2013:

- Radwegeverbindung der Ortsteile/Weiler an Neufahrn und Freising
- Interkommunales Radwegekonzept
- Dorferneuerung Fürholzhausen

Geplante Projekte in der Gemeinde Neufahrn in der Förderperiode 2014-2020:

- Vernetzungsplattform für die Integration von Migranten
- Unterstützung Bürgerengagement
- MIA - Mobilitätskonzept für die Isarregion und das Ampertal

2. Bestandsaufnahme und Analyse

Im folgenden Kapitel werden die Bestandsaufnahmen und Untersuchungsergebnisse der einzelnen Fachbereiche dargestellt und bewertet..

Städtebaulich-räumliche Zusammenhänge, ortsbildprägende Bau- und Grünstrukturen, Aussagen zu Maß und Art der baulichen Nutzung werden ebenso herausgearbeitet. wie die Aspekte Einzelhandel und Verkehr. Dadurch werden Missstände aufgezeigt, aber auch gestalterische Werte und Besonderheiten, die das Ortsbild prägen und zur Identifikation mit dem Ort, zur funktionalen Stärkung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Ortszentrum beitragen können.

2.1 STÄDTEBAU + FREIRAUM

Siedlungsentwicklung

Die Abfolge der historischen Karten zeigt, wie sich die Siedlungsstruktur in der Gemeinde Neufahrn entwickelt hat.

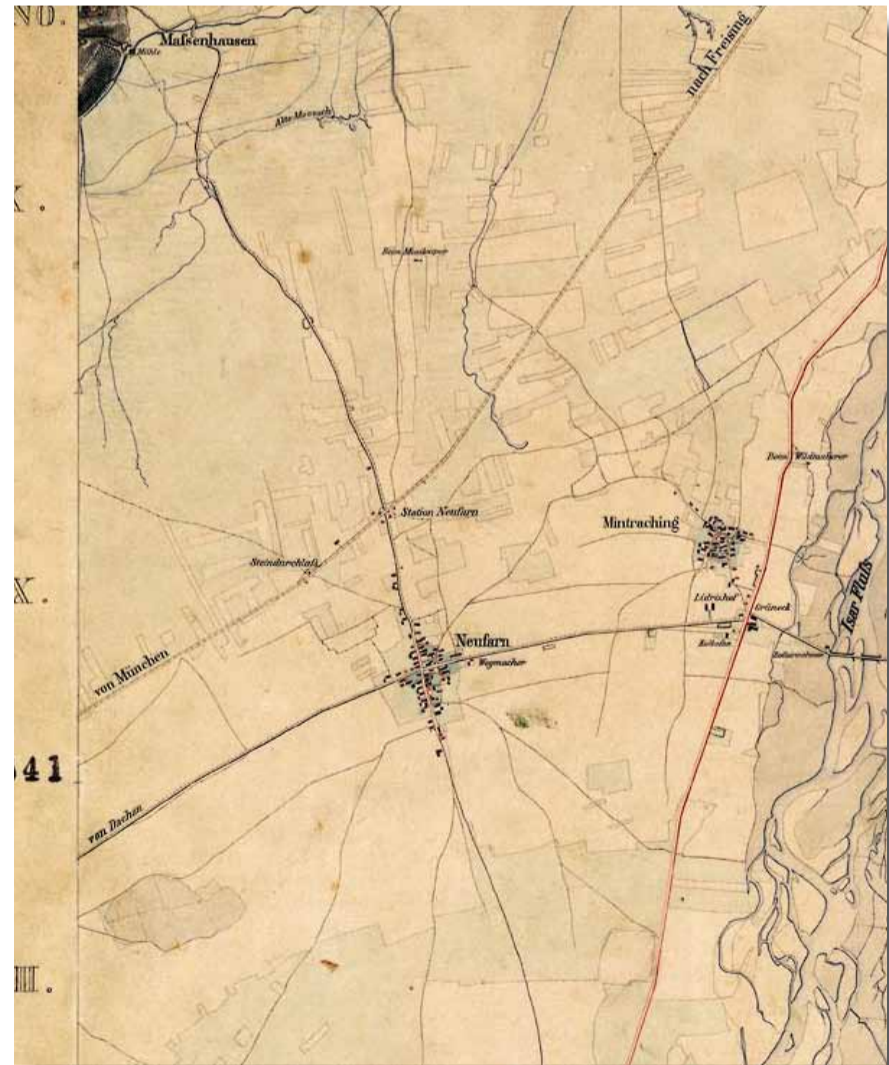
Im Wesentlichen lassen sich für Neufahrn baulich folgende Entwicklungslinien erkennen:

- 1: Anfangs entwickelte sich die Siedlung als Haufendorf um die Kirche St. Wilgefortis bzw. entlang der heutigen Echinger-/Grünecker Straße, die als Handelsweg von Erding nach München und Augsburg diente. Bei Grüneck war eine Furt und ab Mitte des 19. Jahrhunderts eine Brücke über die Isar. Die Kirche war vor allem vom 16. Jahrhundert bis zur Säkularisation 1803 eine viel besuchte Wallfahrtskirche zu Ehren der Heiligen Wilgefortis oder Kummernis. Neufahrn war nach Ritz/Schnürer der Hauptort des Kummerniskultes im süddeutschen Raum mit bis zu 50 Pilgergruppen jährlich.
2. Mit dem Bau der Bahnlinie München-Landshut 1858 und der Anbindung des Bahnhofs, entwickelte sich das Dorf entlang der Bahnhofstraße mit der Ansiedlung einiger Höfe und erster Gewerbebetriebe immer mehr zum Straßendorf. Bis Anfang der 1960er Jahre waren entlang der Bahnhofstraße noch große Baulücken, doch bereits in den 1950er Jahren entstanden neue Siedlungen am heutigen Rosenweg und am Grünlandweg nördlich der Bahn. Diese Siedlungen wurden vor allem von Flüchtlingen und Heimatvertriebenen errichtet. Im Zuge des Wachstums der Gemeinde in den 1960er Jahren entstanden dann nach und nach von der Bahnhofstraße und der Massenhausener Straße ausgehend, weitere Siedlungen. Ausserdem siedelten sich erste grosse Gewerbebetriebe westlich des Hauptortes an.
3. Der Siedlungsbau ab den 1970er Jahren konzentrierte sich dann wegen der Lärmschutzzonen des Flughafens auf den Süden von Neufahrn (Thomaweg, Ganghoferstraße, Lohweg, Auweg). Das Ende der 1960er Jahre unter Bürgermeisterin Käthe Winkelmann angedachte Zusammenwachsen von Mintraching und Neufahrn wurde aufgrund der 1970 veröffentlichten Lärmzonen des Flughafens und dem damit verbundenen Bau-stopp unterbunden. Übrig blieben auf der Grünen Wiese die Schule, das Schwimmbad und die heutige Käthe-Winkelmann-Sporthalle. Das Gewerbegebiet zwischen Neufahrn und Echting entwickelte sich zügig zu einem zusammenhängenden Band.

Quelle Text: Beschreibung Gemeinde Neufahrn, ergänzt um inhaltliche Beschreibungen aus den Karten



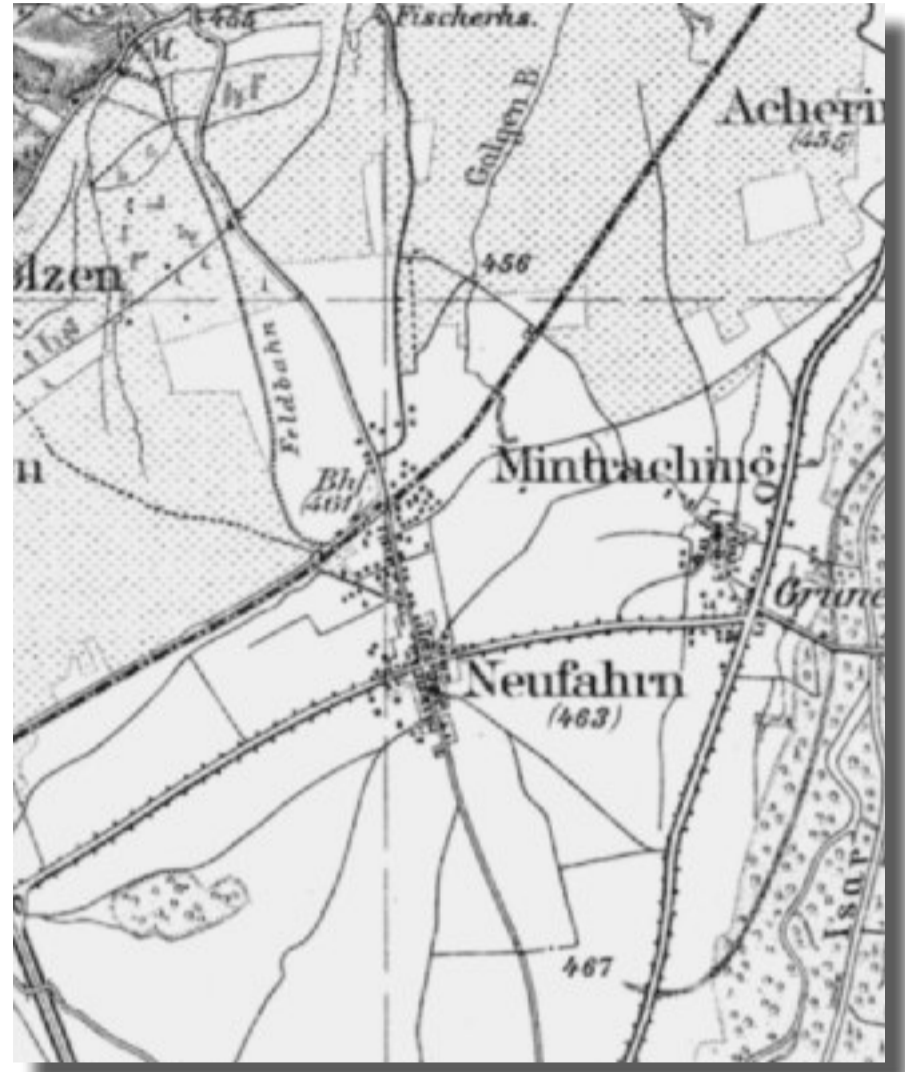
um 1827 Quelle: Topografischer Atlas vom Königreiche Baiern 1827-1840, www.bayerische-landesbibliothek-online.de



1873 Quelle: Urpositionsblatt 1873, www.bayerische-landesbibliothek-online.de



1917



1967



1977



2007 Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, www.geoportal.bayern.de

Denkmalschutz und ortsbildprägende Strukturen

Bestandsanalyse

Die Karte zeigt eine Überlagerung des historischen Siedlungsraums von 1873 mit der jetzigen städtebaulichen Struktur. Die historische Ortsmitte ist auch heute noch durch die Kirche, die umliegende Bebauungsstruktur und v.a. durch die angerförmige Ausweitung des Straßenraums klar ablesbar.

Unter Denkmalschutz stehen folgende Gebäude:

- Alte kath. Pfarrkirche Hl. Geist und St. Wilgefortis, Dietersheimer Straße
- Ehem. Leonhardskapelle und Mesnerhaus, Dietersheimer Straße
- Mörtelplastik Bierfuhrwerk, um 1890; Echinger Straße 1 (heutiges Hotel Gumberger)
- Evang.-Luth. Auferstehungskirche, Arch. Olaf Andreas Gulbransson, 1959-61

Die evang-luth. Auferstehungskirche bildet den westlichen Abschluss des Marktplatzes. Die kath. Kirche St. Franziskus im östlichen Bereich des Marktplatzes und einige andere Einzelgebäude haben ebenfalls ortsbildträgenden Charakter.

Desweiteren prägen relativ kleinteilige Gebäude sowie die noch vorhandenen landwirtschaftlichen Baustrukturen, entweder als zur Straße geöffnete Dreiseithöfe bzw. L-förmig angeordnete Hofstellen, das Bild entlang der Bahnhofstraße. Andere Teilbereiche sind von höherer Bebauung und einer heterogenen Gebäudekubatur und -gestaltung gekennzeichnet. Mit dem angerförmigen Straßenraum in der hist. Ortsmitte, dem langgestreckten Marktplatz in den Proportionen altbayerischer Straßenmärkte (Länge : Breite = 8 : 1) und dem durch zwei hohe langgestreckte Gebäude gefassten Bahnhofsvorplatz ist in Nord-Süd Richtung eine Abfolge charakteristischer städtebaulicher Räume gegeben, auch wenn sie von der gestalterischen und funktionalen Qualität den ortsbildprägenden Charakter noch nicht entfalten können.

Entlang der in Ost-West Richtung verlaufenden Ortsdurchfahrt Echinger und Grünecker Straße sind mit Ausnahme des Hotel Gumberger und einiger landwirtschaftlicher Höfe kaum ortsbildprägende Qualitäten vorhanden.

Bewertung

Die ortsbildprägenden Gestalt-Merkmale (Giebelständigkeit, Hofstrukturen) wurden in der Vergangenheit bei einigen Neubaumaßnahmen als Gestaltungsprinzipien herangezogen. Es entstanden zur Bahnhofstraße orientierte L- und U-förmige Hofanlagen in mehrstöckiger Bauweise, allerdings mit einer anderen baulichen Maßstäblichkeit. Die zur Straße orientierten Hofflächen werden oft als Parkplatz genutzt und haben einen hohen Versiegelungsgrad und wenig Aufenthalts- und Freiraumqualitäten. Zudem sind bei diesen Gebäudetypologien weiterhin nur kleinteilige Einzelhandelsflächen im EG realisierbar, die v.a. im hinteren Bereich eine schlechte Sichtbarkeit zur Bahnhofstraße aufweisen. Hier ist zu überdenken, welche Festlegungen zur Gebäudegestalt einerseits die ortsbildprägenden Merkmale fortführen und gleichzeitig eine angemessene und qualitätvolle Einzelhandels- und Wohnnutzung im Ortzentrum ermöglichen.

Der zwar charakteristische Marktplatz mit einer Längenausdehnung von ca. 175 Metern hat aus funktionaler Sicht das Problem, dass die Frequenz im westlichen Bereich stark abnimmt. Aus städtebaulicher Sicht fehlt dem Platz auf der Nordseite im Bereich der Einfamilienhausbebauung eine angemessene Raumkante.

An der Kreuzung Bahnhofstraße/ Echinger Straße sollte die räumliche Trennung zur hist. Ortsmitte reduziert und gleichzeitig die Wahrnehmbarkeit des Ortszentrums insgesamt erhöht werden (fehlender „innerer“ Ortseingang).



Bahnhofstraße und Kirche St. Franziskus



Evang.-Luth. Auferstehungskirche, Gulbransson



landwirtschaftl. Hofstelle Bahnhofstraße/ Jahnweg



Giebelständigkeit in der Dietersheimer Straße



Karte: eigene Erhebungen, Stand: Februar 2018

0 50m 250m
1:5.000 (im DinA3 - Format)

Maß der baulichen Nutzung



Bestandsanalyse

Das Ortszentrum wird von einer offenen Bauweise mit ein- bis maximal vier-stöckigen Gebäuden geprägt. Zum Rathaus mit dem Rathausturm sowie zu den Kirchen St. Franziskus und St. Wilgefortis gibt es wertvolle Sichtbezüge, sie bilden aufgrund ihrer baulichen Höhe „städtebauliche Dominanten“.

Das Erscheinungsbild in der historischen Ortsmitte wirkt mit einer weitgehend 2-stöckigen Bauweise zum Straßenraum relativ homogen. Wohingegen es entlang der Bahnhofstraße nördlich der Staatsstraße durch das Gegenüber von höheren Wohn- und Geschäftsgebäuden (geschätzt in den 1970iger und 80iger Jahren gebaut) und der noch vorhandenen gewachsenen, kleinteiligen und niedrigen Ortsstruktur zu strukturellen Brüchen und in Teilbereichen zu einem sehr heterogenen Erscheinungsbild kommt.

Viele Gebäude mit Satteldach, die eine Dachneigung um 40 Grad besitzen, haben einen ausgebauten Dachraum. Da der Dachraum bei den in der Karte angegebenen Kategorien nicht extra berücksichtigt wurde, ist die Karte vereinfacht und soll lediglich einen groben Überblick über die Geschossigkeiten vermitteln.



Bewertung

Die Bebauung nördlich der Staatsstraße (insbesondere entlang des städtebaulichen Rückgrates Bahnhofstraße) besitzt für die zentrale Lage und die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr/ Bahnhof keine angemessene Dichte.

Auch die direkt anschließende Wohnbebauung mit I-II+D hat eine geringe Höhe. Ausnahmen stellen die relativ neu erbauten Wohngebäude am Jahnweg dar, die bis zu vier Geschosse haben. Erst außerhalb des Betrachtungsraums befinden sich auch Geschosswohnungsbauten (geschätzt aus den 1970iger und 80iger Jahren) mit mehr als fünf Geschossen und prägen v.a. den westlichen Ortsrand.

Desweiteren finden sich im Bereich westlich der Bahnhofstraße noch grössere zentrumsnahe Flächenpotentiale z.B. im Umgriff der Bebauungspläne 85 „Wohnen am Jahnweg/ Samweg“ und 113 „Wohnen östlich des Samweges“.

Die grosse, unbebaute Fläche nördlich des Marktplatzes, die im Flächennutzungsplan als allgemeines Wohngebiet gewidmet ist, stellt die grösste potentielle Entwicklungsfläche dar (vgl. S. 43 Erfassung unbebauter Grundstücke mit Baurecht). Da diese Fläche von vielen Bewohnern auch als wertvolle, zentrale Grünfläche wahrgenommen wird, ist hier abzuwägen und zu untersuchen, ob und inwieweit eine bauliche Entwicklung denkbar ist.





- I und I+D
- II und II+D
- III und III+D
- IV und IV+D
- V und mehr
- Hauptgebäude nicht erfasst

Karte: eigene Erhebungen, Stand: Februar 2018

0 50m 250m

1:5.000 (im DinA3 - Format)

Gebäudezustand, bauliche und funktionale Fehlentwicklungen



Bestandsanalyse

Das Ortszentrum ist durch eine grosse bauliche Heterogenität und durch Gebäude unterschiedlichster Bauzeit geprägt. Auch der bauliche Zustand ist sehr unterschiedlich. Eine grosse Anzahl von Gebäuden weist kaum oder geringfügige Mängel auf. Dazwischen liegen aber auch immer wieder Gebäude mit Mängeln, die einer Renovierung oder umfassenden Sanierung bedürfen.

Erhebliche Mängel weisen beispielsweise die sich im Eigentum der DB befindenden Bahnhofsgebäude auf, die dadurch die Ortseingangssituation am Bahnhof sehr negativ prägen. Die unbefriedigende städtebauliche Situation am Bahnhof wird zusätzlich durch das Unterführungsbauwerk verursacht, das einerseits bauliche Mängel hat, aber auch aufgrund der Wegeführung mit uneinsehbaren Raumsituationen v.a. nachts als „Angst-raum“ wahrgenommen wird.

Auch die Ortseingänge im Westen und Osten werden ihrer städtebaulichen Situation nicht gerecht. Die westliche Ortseinfahrt wird derzeit von der Kreuzung Echinger Straße/ Christl-Cranz-Straße sowie der relativ hohen Wohnbebauung dominiert. Deren nicht mehr zeitgemäße Architektursprache und schlechter baulicher Zustand erfordern dringend eine Sanierung und Aufwertung des Quartiers, die auch Strategien zur soz. Integration der Bewohner umfassen sollten. Der östliche Ortseingang wird sich durch die geplante städtebauliche Erweiterung im Osten langfristig nach aussen verschieben. Derzeit wird aber noch die Kreuzung Grünecker Straße/ Max-Anderl Straße als Ortseingang wahrgenommen und durch die präsentierten Autos eines Gebrauchtwagenhändlers auf der Südseite sowie die sehr kleinteilige und niedrige Wohnbebauung auf der Nordseite geprägt. In diesem Bereich sind in nächster Zeit einige bauliche Veränderungen geplant, bei denen der gestalterische Charakter für die Ortsdurchfahrt unbedingt berücksichtigt werden sollte. Insgesamt führen zahlreiche Gebäude in schlechtem baulichen Zustand und eine Vielzahl an Werbeanlagen zu einem mangelhaften Erscheinungsbild entlang der Staatsstraße.



Desweiteren ist festzuhalten, dass die bestehenden landwirtschaftlichen Hofstrukturen zwar von ihrer Typologie ortsbildprägend sind, vom baulichen Zustand aber oft ein Investitionsstau und teilweise nur noch eine geringfügige Nutzung gegeben ist. Andere Hofstellen werden zwar noch landwirtschaftlich genutzt, trotzdem sind v.a. die Nebengebäude oft von schlechter baulicher oder gestalterischer Qualität, eventuelle Neubauten folgen rein funktionalen und keinen gestalterischen Aspekten. Die Wahrnehmung der gestalterischen und ortsbildprägenden Struktur ist stark beeinträchtigt. Hier sind langfristig Strategien zu entwickeln, wie die Ensembles aufgewertet, umgenutzt oder auch die Merkmale in neue Typologien übertragen werden können.



Bewertung

Sanierungs- und Renovierungsarbeiten an anderen Wohn- und Geschäftsbauten, die aufgrund ihres Gebäudealters und Energiestandards jetzt oder zukünftig anstehen, sollten ebenfalls im Sinne einer grösseren gestalterischen Vereinheitlichung des Fassadenbildes angegangen werden. Während des ISEK-Prozesses wurde das in der Karte noch als mit Mängeln dargestellte Gebäude nahe des Bahnhofs, renoviert. Insgesamt ist das als sehr positiv zu beurteilen, da das Gebäude für das Erscheinungsbild und die Funktionalität des Bahnhofsvorbereichs eine zentrale Rolle spielt. Solche Maßnahmen gilt es in Zukunft durch geeignete Anreizinstrumente und Förderprogramme vermehrt anzustossen und durch die entsprechenden gestalterischen Vorgaben zu steuern.

Auch die zuvor erwähnten strukturell qualitätvollen öffentlichen Räume werden häufig durch einen hohen Versiegelungsgrad, eine grosse Anzahl an Stellplätzen und einem hohen Verkehrsaufkommen in ihrer Aufenthaltsqualität beeinträchtigt. V.a. in der Bahnhofstraße steht eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen in Konflikt mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer sowie einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität.





- ohne Mängel
- geringfügige Mängel (Schönheitsreparaturen)
- vorhandene Mängel (Renovierung erf.)
- erhebliche Mängel (umf. Sanierung erf.)
- leerstehende Gebäude
- Funktionsverlust
- mangelnde Gestaltqualität
- fehlende Raumkante

Karte: eigene Erhebungen, Stand: Mai 2018

0 50m 250m
1:5.000 (im DinA3 - Format)

Art der baulichen Nutzung



Mit der Bahnhofstraße als städtebauliches Rückgrat von der historischen Ortsmitte bis zum zentral gelegenen Bahnhof und dem Schwerpunkt an öffentlichen und sozialen Einrichtungen rund um das Rathaus ist ein definiertes Ortszentrum gegeben. Jedoch hat die Bahnhofstraße zwischen historischer Ortsmitte und Bahnhof eine relativ grosse Distanz, so dass eine Weiträumigkeit entsteht, die fußläufig nicht mehr als selbstverständlich zurückgelegt wird.

Ein Besatz an Gewerbe, Handel und Dienstleistung, der sich vorwiegend in den Erdgeschosslagen befindet, erstreckt sich vom Bahnhof entlang der Bahnhofstraße, dem Marktplatz bis zum nördlichen Abschnitt der Dietersheimer Straße, wobei gewisse gewerbliche Schwerpunkte im Umfeld des Bahnhofes, im östlichen Bereich des Marktplatzes und im südlichen Teil der Bahnhofstraße ablesbar sind. V.a. in rückwärtigen Erdgeschosslagen, die nicht direkt an der Bahnhofstraße liegen, kommt es zumindest temporär auch zu Leerständen. Des Weiteren ist die Ansiedlung von Vergnügungsstätten ein deutliches Anzeichen, die einer lebendigen Ortsmitte entgegen laufen.

Neben den Handels- und Gewerbenutzungen wirkt sich daher die Wohnnutzung in den Obergeschossen positiv auf einen auch nach Geschäftsschluss belebten Charakter des Ortszentrums aus.

Mit der Grundschule am Jahnweg, dem kath. Pfarrkindergarten, der Gemeindebibliothek, der Sozialstation Neufahrn e.V. und den beiden Kirchen bildet sich am und im unmittelbaren Umfeld des Marktplatzes ein Schwerpunkt an öffentlichen Nutzungen heraus, der mit der Schliessung der Alten Halle als kultureller Veranstaltungsort eine wichtige Funktion verloren hat. Im westlichen Bereich des Marktplatzes befinden sich wenig frequenzbringende Einrichtungen, so dass hier ein eher ruhiger Aufenthaltscharakter herrscht. Weitere öffentliche Nutzungen wie das Kinder- und Jugendzentrum (JUZ), der Kindergarten Zauberwald, die Moschee und der Neufahrner Kulturverein für Integration und Bildung sind im Süden rund um die Kirche St. Wilgefortis zu finden. Mit der Sanierung des Mesnerhauses und den geplanten Nutzungen Gemeindearchiv und kleiner Veranstaltungsraum werden diese in Kürze noch erweitert.

Umgeben ist die lineare Struktur der Bahnhofstraße von den bereits hinsichtlich ihrer Dichte und Höhenentwicklung beschriebenen Wohngebieten.

Durch das ursprünglich angedachte Zusammenwachsen von Neufahrn und Mintraching befinden sich auch am nord-östlichen Siedlungsrand öffentliche Einrichtungen wie das Oskar-Maria-Graf Gymnasium, die Jo-Mihaly-Mittelschule und der Kindergarten am Keltenweg. Hier haben sich mit Schwimmbad, Sportplatz, Sporthalle und dem TSV Neufahrn auch relativ zentrumsnahe Freizeiteinrichtungen angesiedelt.

Entlang der Echinger + Grünecker Straße gruppieren sich weitere Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sowie das Seniorenzentrum Neufahrn. Durch das hohe Verkehrsaufkommen und die unattraktiven Querungsmöglichkeiten entfaltet sie auch funktional eine Barrierewirkung zum historischen Ortskern.

Alle Nahversorger liegen außerhalb des Betrachtungsraums am Kurt-Kittel-Ring, im Gewerbegebiet Eching-Neufahrn sowie im Süden an der Bahnhofstraße.

Im Westen erstreckt sich zwischen Eching und Neufahrn bandartig das aus großflächigen Betrieben bestehende Industrie- und Gewerbegebiet.

Die Ausweisung eines neuen Gewerbegebiets mit Schwerpunkt Logistik- und Dienstleistungsunternehmen im Ortsteil Mintraching ist wohl durch die Lage zur Autobahnausfahrt und der geplanten S-Bahnanbindung zu erklären. Auch ein Multiplex-Kino wurde realisiert. Hier sollte bei weiteren Entwicklungen unbedingt darauf geachtet werden, dass keine Konkurrenz zu den Nutzungen im Ortszentrum entsteht.

Bewertung

Vor dem Hintergrund einer älter werdenden Gesellschaft werden Aspekte einer guten fußläufigen Erreichbarkeit von Geschäften, zentralen Einrichtungen oder des Bahnhofs (Stichwort kurze Wege) sowie eine hohe Qualität des öffentlichen Raums die Wohnqualität immer stärker beeinflussen. Durch die Lage der Supermärkte gibt es im Ortszentrum ein gewisses Defizit für die fußläufige Versorgung. Einkäufe des täglichen Bedarfs sind hier nur durch Bäckerei, Metzgerei und einem kleinen Lebensmittelladen am Bahnhof abgedeckt, der Wochenmarkt am Marktplatz bietet ein begrenztes Angebot.





Karte: eigene Erhebungen, Stand: Mai 2018

0 50m 250m

1:5.000 (im DinA3 - Format)

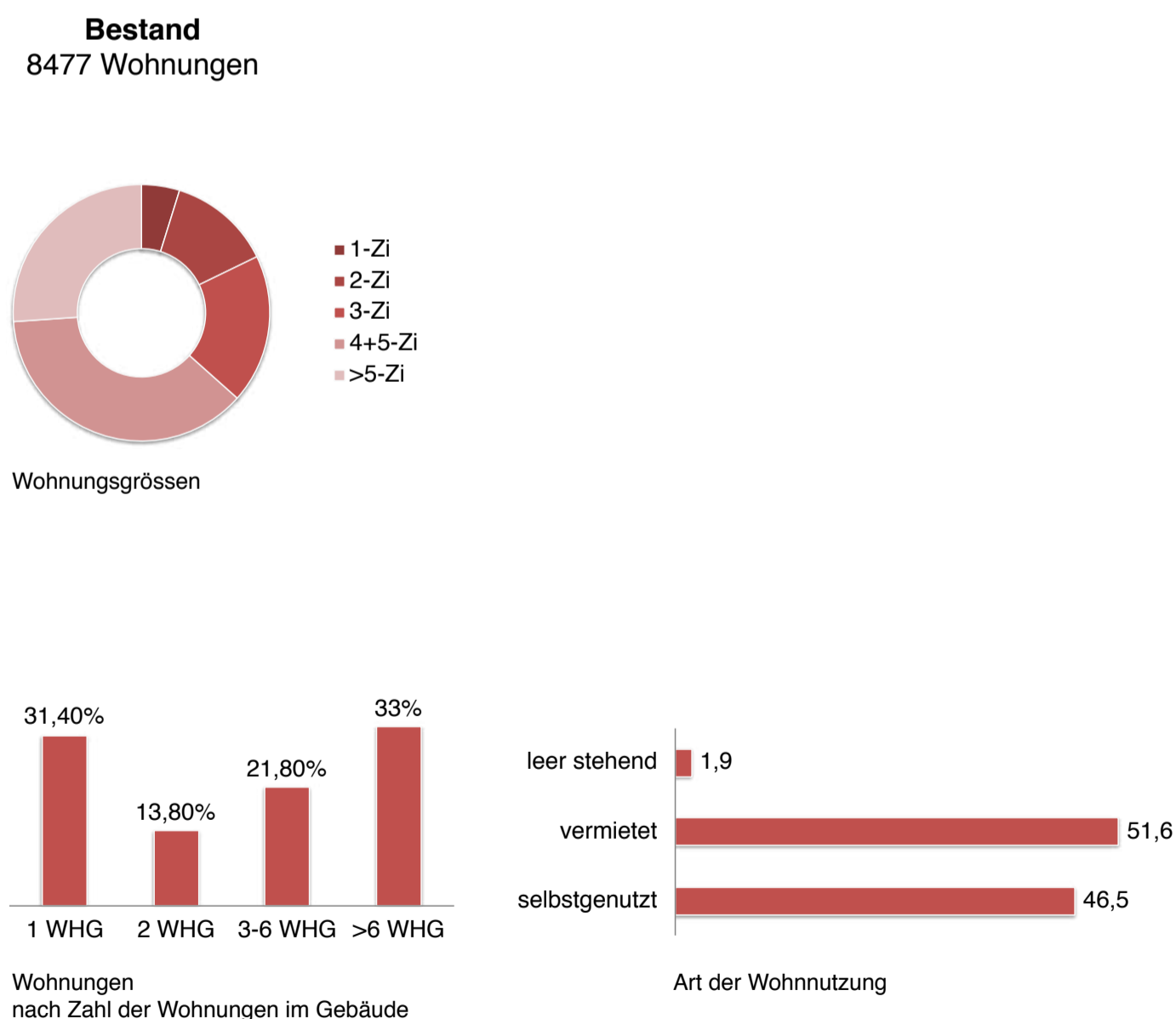
Wohnformen und Wohnungsgrössen im Gemeindegebiet

Der Zensus 2011 hat eine vollständige Wohnstättenerhebung durchgeführt und im Zusammenhang mit der beim Zensus bestehenden Auskunftspflicht auch eine belastbare Übersicht der jeweiligen Eigentumsformen in den Kommunen entwickelt. Auch wenn die Erhebungen bereits acht Jahre zurückliegen können sie für die Struktur des Wohnungs- und Eigentumsmarktes einen guten Überblick liefern, da sich die Strukturen in wenigen Jahren nicht wesentlich verändern.

In der gesamten Gemeinde Neufahrn gibt es ca. 8.500 Wohnungen. Der Anteil der Wohnungen, die sich in Gebäuden mit nur einer Wohneinheit befinden, liegt bei 31,4 Prozent bzw. bei 13,8 Prozent für Wohnungen mit 2 Wohneinheiten pro Gebäude. Wohnungen in Mehrfamilienhäusern mit 2-6 Wohnungen nehmen einen Anteil von 21,8 Prozent ein. Wohnungen in Geschosswohnungsbauten mit 7 und mehr Wohnungen stellen einen Anteil von 33 Prozent dar.

Da die Siedlungsstruktur im Gemeindegebiet neben dem Hauptort Neufahrn eher kleinteilig und teilweise dörflich geprägt ist, kann davon ausgegangen werden, dass sich die Geschosswohnungsbauten fast ausschliesslich im Hauptort befinden.

Bei den Wohnungsgrössen nehmen Ein- und Zweizimmerwohnungen dabei einen relativ kleinen Anteil von rund 18% Prozent ein, wohingegen 4-5 Zimmerwohnungen mit 37,3% den größten Anteil der Wohnungen darstellen. Nach Angaben des Zensus betrug der Anteil an Mietwohnraum 51 Prozent, 46 Prozent der Wohnungen waren selbstgenutzt und 1,9 Prozent standen zu diesem Zeitpunkt leer.



Quelle: Daten, Zensus 2011, Darstellung Weisel



unterschiedliche Gebäudetypologien von Wohngebäuden

Erfassung geplanter Wohnraumentwicklung

Für die Erfassung der Wohnraumentwicklung im Ortszentrum in den nächsten Jahren wurden alle Bauvoranfragen und erteilten Baugenehmigungen im Untersuchungsgebiet erfasst, die von 01/2016-12/2017 eingereicht wurden.

Desweiteren wurden die rechtskräftigen und sich in Aufstellung befindenden Bebauungspläne hinsichtlich ihrer noch zu erwartenden Anzahl an zu realisierenden Wohneinheiten analysiert.

Bauvoranfragen und erteilte Baugenehmigungen von 01/2016-12/2017

Für die aufgeführten 10 Projekte wird die Realisierung von ca. 100 Wohneinheiten ermittelt, ein größerer Anteil (32 WE) davon sind 1-Zimmer-Wohnungen, die im näheren Umfeld des Bahnhofs in Form von einem Boardinghaus (Vogelweide 5) und einem Studentenwohnheim (Bahnhofstraße 58) entstehen.

Nr.	Name	Status	Rechtslage	GFZ	Nettofl.-Wohnen	Anzahl der Wohneinheiten					
						1-Zi	2-Zi	3-Zi	4-Zi	o. A.	gesamt
1	Bahnhofstr. 18a	genehmigt	§ 34		134	0	0	0	1		1
2	Vogelweide 5	genehmigt	§ 34	0,81	1.221	14		7	2		23
3	Bahnhofstr. 2	genehmigt	§ 34	0,73	829		5	7			12
4	Bahnhofstr. 28	genehmigt	§ 34	0,65	259		2	1	1		4
5	Carl-Orff- Weg 15a	genehmigt	§ 34	0,31	280		2	1			3
6	Dietersheimer Str.7	genehmigt	§ 34	0,81	399		1	5			6
7	Bahnhofstr. 58	Vorbescheid	§ 34	0,91	370	18					18
8	Pfarrweg 7	Vorbescheid	§ 34	0,83	2.182					26	26
9	Echingerstr. 2	Antrag auf Genehmigung	§ 34		197		1		1		2
10	Bahnhofstr. 2	Antrag auf Vorbescheid	§ 34		473					4	4
					6.344m²	32	11	21	5	30	99WE

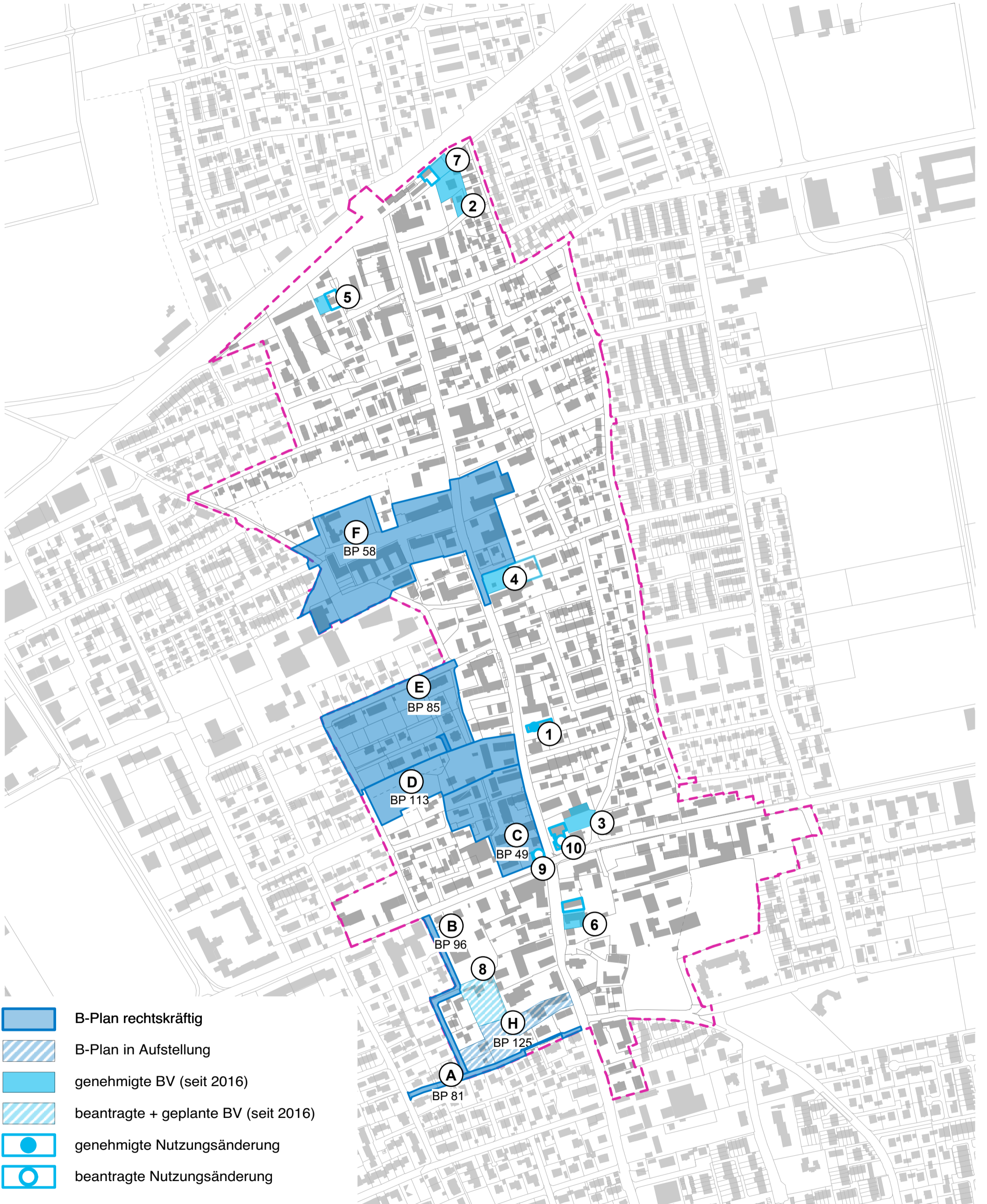
rechtskräftige und sich in Aufstellung befindende Bebauungspläne (Stand 12/2017)

In nebenstehender Karte und Tabelle sind alle rechtskräftigen und in Aufstellung befindenden B-Pläne im Untersuchungsumgriff aufgezeigt, wovon die folgenden noch Kapazitäten für zu errichtenden Wohnraum haben:

- Nr. 85: Wohnen am Jahnweg/Samweg
- Nr. 113: Wohnen östl. des Samweges
- Nr. 125: Am Anger

Hier ist von einer möglichen Realisierung weiterer max. 100 Wohneinheiten auszugehen. Die genauen Wohnungsgrößen lassen sich hier noch nicht erfassen, mögliche Wohnformen umfassen EF-Häuser, DH-Einheiten, Reihenhäuser und Geschosswohnungsbauten, insbesondere in den Übergangsbereichen zur vorhandenen, umliegenden Struktur ist eine geringere Dichte vorgesehen.

Nr.	Name	Status	Netto-bauland (MI)	Netto-bauland (WA)	GRZ	WE gesamt	WE erwartet	Anmerkungen
A	BP 81 - Dietersheimer Str - Kornblumenweg	rechtskräftig	0	0		0	0	Verkehrsfläche
B	BP 96 - Am Anger - Pfarrweg	rechtskräftig	0	0		0	0	Verkehrsfläche, Strassenführung
C	BP 49 - An der Bahnhofstraße	rechtskräftig seit 07/1992	0	12.570		84	0	1
D	BP 113 - Wohnen östl. des Samweges	rechtskräftig seit 03/2012	2.346	7.253	0,25	54	54	
E	BP 85 - Wohnen Jahnweg/ Samweg	rechtskräftig seit 12/2005	0	15.600	0,25 (WA 2) > 0,25 (WA 1)		14	7 Häuser nicht realisiert, max 2 WE/ Haus
F	BP 58 - Ortsmitte Neufahrn	rechtskräftig seit 07/1998	o.A.			o.A.		
G	BP 114 - GE+MI-Gebiet Bahnhofstr.	rechtskräftig seit 05/2016						räuml. Reg. über Zulässigkeit von Spiel-/ Wettbüros
H	BP 125 - Am Anger	in Aufstellung	811	4.980	0,35	36	36	
							104	



Karte: eigene Erhebungen, Stand: April 2018

Erfassung unbebauter Grundstücke mit Baurecht

Desweiteren wurden die unbebauten Grundstücke ermittelt, die nach Flächennutzungsplan Baurecht besitzen. Im Untersuchungsumgriff liegen unbebaute Grundstücke mit der Widmung „Allgemeines Wohngebiet“ sowie „Mischgebiet“.

Differenziert wurde nach Grundstücken, die kleiner als 0,5ha sind und bereits in einer erschlossenen Bebauungsstruktur liegen und Grundstücke grösser 0,5 ha ohne bestehende Erschliessungsstruktur. Für diese Grundstücke wurde vor Ermittlung des Nettobaulandes 30% der Fläche als Erschliessungsflächenanteil abgezogen.

Ermittlung der möglichen Wohneinheiten und Einwohner:

Ausgegangen wurde von einer mittleren GFZ von 0,7 und einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von 90m². Zur Ermittlung der Nettofläche Wohnen wurden 25% Fläche für Konstruktion und interne Erschliessung abgezogen.

Gemäß unten stehender Tabelle gibt es ein Flächenpotential zur Realisierung weiterer 77 Wohnungen mit einer Fläche von 90m². Bei einer Wohnflächenausstattung von durchschnittlich 41 m²/ EW, entspricht dies einer Wohnraumschaffung für ca. 170 neuen Einwohnern (Quelle für durchschnittliche Wohnflächenausstattung der Gemeinde Neufahrn: PV Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum: Ausführliche Datengrundlagen 2016, S.21) .

Bewertung

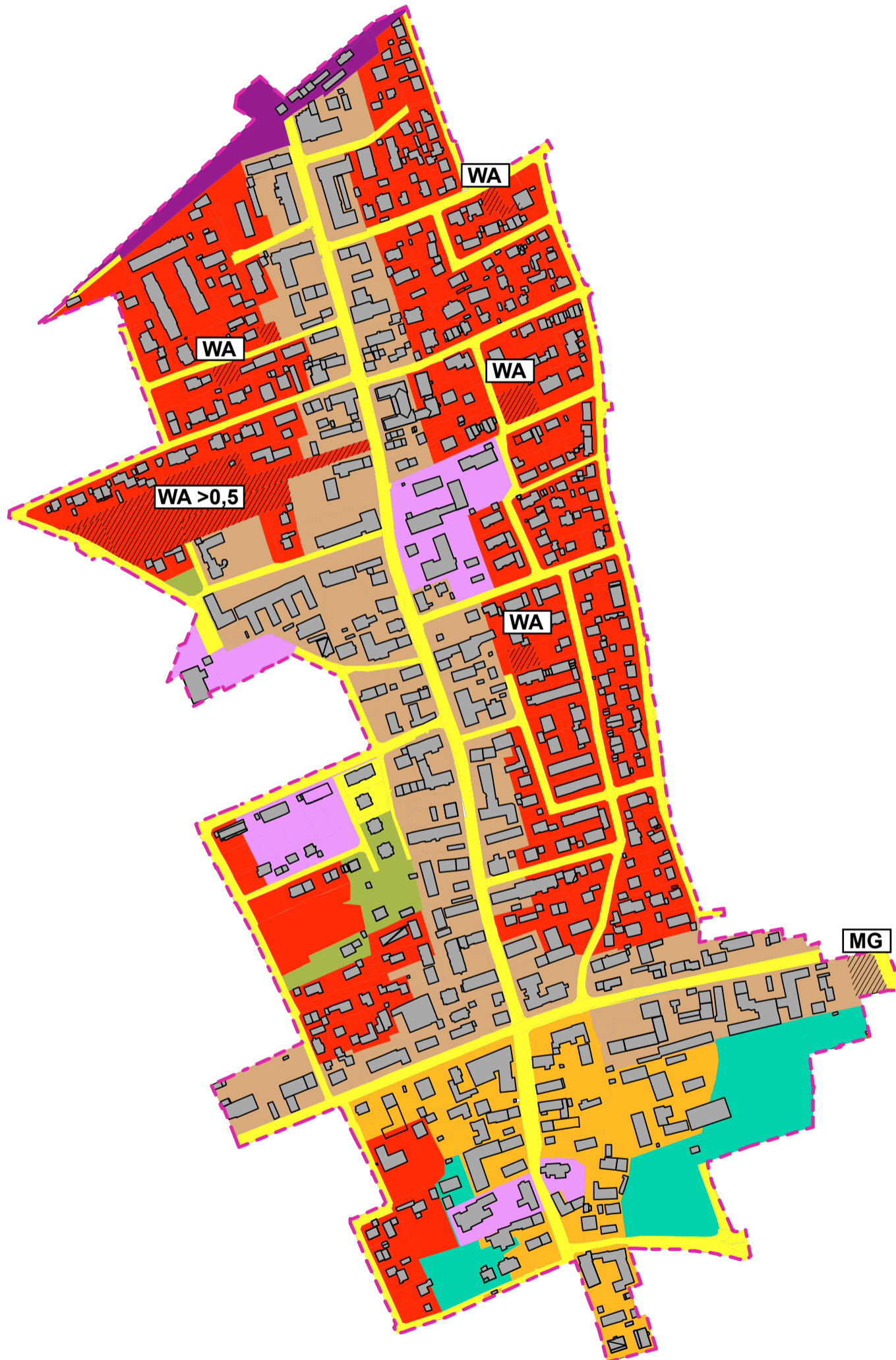
Die Zahlen vermitteln lediglich eine grobe Einschätzung und müssen bzgl. Verfügbarkeit sowie Realisierbarkeit einer für die Gemeinde angemessenen und baukulturell verträglichen Bebauungsdichte präzisiert und diskutiert werden.

Gerade die Abwägung, inwieweit zentrale Flächenreserven für die Nachverdichtung oder für die Entwicklung qualitativ hochwertiger innerörtlicher Grünflächen genutzt werden sollen, erfordert eine übergeordnete Planung und Steuerung.

Nach heutiger Einschätzung sollte in zentraler Lage in der Bahnhofstraße auch ein höheres Baurecht und dadurch die Erreichung einer höheren baulichen Dichte überprüft werden.



Bez	Flächenreserven	Bruttobauland in m ²	Erschliessung	Nettobauland in m ²	GFZ	BGF	Nettofläche Wohnen in m ²	Anzahl Wohnungen à 90m ²
	mit Erschließungsstruktur							
WA	WA (allg. Wohngebiet)	3.162	0%	3.162	0,7	2.213	1.660	18
MG	MG Mischgebiet (Wo 60%)	1.244	0%	746	0,7	522	392	4
	ohne Erschließungsstruktur							
WA >0,5	WA (allg. Wohngebiet)	13.213	30%	9.249	0,7	6.474	4.856	54
		36.195		29.743		17.207	12.906	77



- unbebaute Grundstücke -
Allgemeines Wohngebiet nach FNP
- unbebaute Grundstücke -
Mischgebiet nach FNP

Karte: Auswertung des FNP, Stand: April 2018

Bestandsanalyse

Die Untersuchung der Grünstruktur innerhalb des Betrachtungsraums zeigt, dass einerseits kaum noch öffentliche Grünflächen vorhanden sind. Andererseits sind heute noch bestehende großflächige Frei- und Grünflächen in privatem Besitz oder werden landwirtschaftlich genutzt. Der drängende Wachstumsdruck und der grundsätzliche Leitgedanke „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ - mit Blick auf rechtskräftige und in Aufstellung befindliche Bebauungspläne zeigt, dass einige dieser Flächen in den kommenden Jahren verschwinden oder sich deutlich reduzieren werden.

Heute noch vorhandene Grünflächen im Untersuchungsgebiet:

- Baumbestand am Marktplatz und entlang der Bahnhofsstraße
- punktuelle Spielplätze und Grünflächen
- Grünfläche am Pfarrweg (privat, Baugenehmigung zur Bebauung ist erteilt)
- Ackerflächen an der Theodor-Binder-Str. (privat)
- Grünfläche am Samweg (privat; BP rechtskräftig)
- Grünfläche am Fürholzerweg (privat)

Bewertung

Der dörfliche Charakter mit üppiger Durchgrünung ist einer urbanen Bautätigkeit gewichen und entspricht dem Bild einer intensiven Entwicklungspolitik; dem Ortsbild einer Gemeinde im Münchner Norden entsprechend. Von einer grundsätzlichen Änderung dieses Trends ist in absehbarer Zeit nicht auszugehen, dies wiederum wird den Druck auf die noch vorhandenen Flächen weiter erhöhen. Zumal die großflächigen Grünräume vorwiegend in privatem Besitz sind, ist eine öffentliche Nutzung nur vereinzelt gewährleistet. Somit sind sie vorwiegend dem Ortsbild zuträglich. Auf dieser Grundlage wird deutlich, dass die Gemeinde in Zukunft ein verstärktes Augenmerk auf qualitativ hochwertige Freiräume legen muss, um den gesellschaftlichen Begegnungsraum zu fördern und mikroklimatische Raumsituationen zu verbessern.

Leitgedanke

In zukünftigen Bauentwicklungen muss die Gestaltung von öffentlichen und halb-öffentlichen Freiflächen als Begegnungsraum aller gesellschaftlichen Schichten verstanden werden, um Risse im sozialen Gesellschaftsgefüge abzufedern und den Spagat zwischen ländlicher und urbaner Bewohnerschaft zu bewerkstelligen. Funktionale Fehlentwicklungen und bestehende Missstände im öffentlichen Raum müssen in einem übergeordneten Konzeptplan erfasst und aufgewertet werden.

Untersuchungsgebiet

Innerhalb des vorgegebenen Umgriffs findet sich eine diverse Abfolge von Räumen und Freiflächen, deren funktionale Aufgaben stärker definiert werden müssen, um einen zielgerichteten Gestaltungsanspruch zu erwirken. Qualitative Aufwertungsmaßnahmen können die intensiven Baumaßnahmen bis zu einem bestimmten Grad abfedern und gesellschaftliche Missstände abschwächen. Dies erfordert einen fachübergreifenden Planungsakt.



Grünfläche am Fürholzerweg



Grünfläche am Pfarrweg



Spielplatz am Fürholzerweg



Legende

Grünstruktur

- überwiegend grüne Grundstücke
- Öffentliches Grün + Parks
- Friedhof
- Private Grünfläche
- Landwirt. Flächen
- Untersuchungsgebiet
- ortsbildpräg. Baum
- Bestandsbaum
- BP in Aufstellung
- BP rechtskräftig

Karte Grünstruktur

0 50m 250m

1:5.000 (im DinA3 - Format)

Öffentlicher Raum

Bahnhofsvorplatz



Bestandsanalyse

Nach Verlassen der Bahnunterführung ist der Bahnhofsvorplatz die erste offizielle Adresse für Besucher und Bürger mit der S-Bahn kommend. Trotz des Namens kann der Raum kaum als Platz wahrgenommen werden, sondern ist vielmehr Sackgasse und Wenderaum für den motorisierten Verkehr. Nach Angaben der Bürger kommt es in diesem Bereich immer wieder zu Konfliktsituationen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern.

Bewertung

Der Platz ist ein multimodaler Knotenpunkt für den Öffentlichen Nahverkehr: Bushaltestelle, Park&Ride und Fahrradabstellplatz. Die hohe Nutzungsfrequenz und die funktionale Vielfalt heben seine Bedeutung hervor und erfordern einen interdisziplinären Planungseingriff, der als Chance verstanden werden muss, klare Impulse für die gesamte Ortsmitte zu setzen.

Bahnhofsunterführung, -umfeld



Bestandsanalyse

Der Bahnhof, sowie die Unterführung wurden in vielen Bereichen nur mit einer minimalen Grundausstattung bedacht und bieten somit wenig Nutzungskomfort und Aufenthaltsqualität. Hierbei ist die Zusammenarbeit mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft zu beachten, deren wirtschaftlichen und qualitativen Interessen gegebenenfalls den kommunalen Intentionen entgegen stehen können und planerische Konzeptentwicklungen möglicherweise erschweren können.

Bewertung

Der Wartebereich und die wettergeschützte Überdachung am Bahnsteig 1 sind für das Nutzeraufkommen zu Stoßzeiten zu klein bemessen. Die Wartehalle besitzt nur wenig Aufenthaltsqualität, dies fördert eine weitere Abwertung durch Verschmutzung und Sachbeschädigung.

Die Unterführung wird von Bürgern zu später Stunde als „Angst-Ort“ bezeichnet, Verschmutzungen und das Fehlen einer öffentlichen Toilette wird bemängelt und ist deutlich sichtbar. Aufstiegshilfen für S-Bahnnutzer mit Fahrrad für die Gleise 2 und 3 sind lediglich in reduzierter Form als „Blechrinnen“ vorhanden.

Bahnhofsstraße



Bestandsanalyse

Die Bahnhofstraße resultiert aus einer räumlichen Entwicklung des historischen Dorfkerns nach Norden, aufgrund des Baus der Bahnstrecke München - Landshut. Deshalb findet sich hier im Erdgeschossbereich eine rege wirtschaftliche Nutzung, die ein weitläufiges Ortszentrum aufspannt. Der strukturelle Bestand schafft eine Abfolge von verschiedenen Raumeinheiten und bildet ein Gelenk zum Verwaltungs- und Versorgungsschwerpunkt auf Höhe des Marktplatzes.

Bewertung

Die räumliche Vielfältigkeit erfordert eine intensive Nutzungsanalyse in Zusammenhang mit einer wirtschaftlichen Strukturauswertung, um gezielt Schwerpunkte zu setzen und die Nutzung des öffentlichen Raumes generationenübergreifend zu verbessern und aufzuwerten.

Die Weitläufigkeit der Straße und die räumliche Verteilung von Läden fördert den motorisierten Individualverkehr (MIV). Die hohe verkehrliche Belastung mindert die Qualität des Raumes zunehmend, zusätzlich entsteht ein Verdrängungsprozess von öffentlich nutzbarer Fläche durch ruhenden Verkehr. Eine stärkere Förderung des Fahrradverkehrs wird diesbezüglich auch von der Bürgerschaft gefordert.

Bestandsanalyse

Funktional betrachtet stellt die Echinger/Grünecker Straße vor allem eine Verbindungsachse zwischen Eching, Neufahrn und Mintraching dar. Aus gewerblicher Sicht, sind hier vorwiegend Handwerksbetriebe und Servicebetriebe im Kfz-Bereich angesiedelt.

Bewertung

Die Aufenthaltsqualität im Freiraum wird aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens beeinträchtigt. Die gewerblichen Betriebe stützen sich vorrangig auf eine Anfahrt mit dem Auto. Auf diese Weise wiederum beeinträchtigt der ruhende Verkehr die Nutzung des Freiraums räumlich, die hohe Frequenz des Straßenverkehrs den Aufenthalt qualitativ. Kontinuierliches Ein- und Ausparken von Senkrechtparkern stellt ein Gefahrenpotential für Fußgänger und Radfahrer dar.

Echinger/Grünecker Straße



Bestandsanalyse

Bereits in den 1970er Jahren begannen die Überlegungen den örtlichen Schwerpunkt stärker in die Mitte der Bahnhofstraße zu verlagern. Mit der Fertigstellung des Marktplatzes auf Höhe des Rathauses wurde der Prozess baulich abgeschlossen. Der längliche Freiraum erstreckt sich über eine Länge von ca. 175m und einer Breite zwischen ca. 20-25m. Gefasst wird der Platz von einer 1- bis 4-geschossigen Bebauung, die entlang der nord-westlichen Kante, sowie im Osten Aussparungen aufweist, um eine Verbindung zwischen der evangl. Auferstehungskirche und der kath. St. Franziskuskirche zu schaffen. Wirtschaftliche Nutzungen finden sich vorwiegend in den Erdgeschossbereichen, teilweise im 1. Obergeschoss. Den höheren Geschossen ist eine Wohnnutzung zugewiesen.

Bewertung

Die großflächigen Nahversorgungszentren im Osten und Westen des Ortskerns haben einen Teil zur Schwächung des innerörtlichen Einzelhandels beigetragen. Die Weitläufigkeit des Platzes, starre Parzelerungseinheiten der Gewerbeflächen und die als „steril“ empfundene Ausstattung des Platzes selbst, erhöhen die Schwierigkeit den Standort als wirtschaftliches Zentrum zu festigen. Somit findet sich in der Erdgeschosszone auch Gewerbe, das keine Bespielung des öffentlichen Raums fördert. Diesbezüglich hat sich 2012 eine Plattform gegründet, der „Marktplatztreff“, um dieser negativen Entwicklung entgegenzuwirken und den innerörtlichen Einzelhandel zu stärken. Trotz intensivem Engagements und klarer Problemdefinitionen, gestaltet sich die Umsetzung der Ziele schwieriger als erwartet. Der Verein bietet jedoch eine positive Ausgangslage für weitere

Marktplatz



Bestandsanalyse

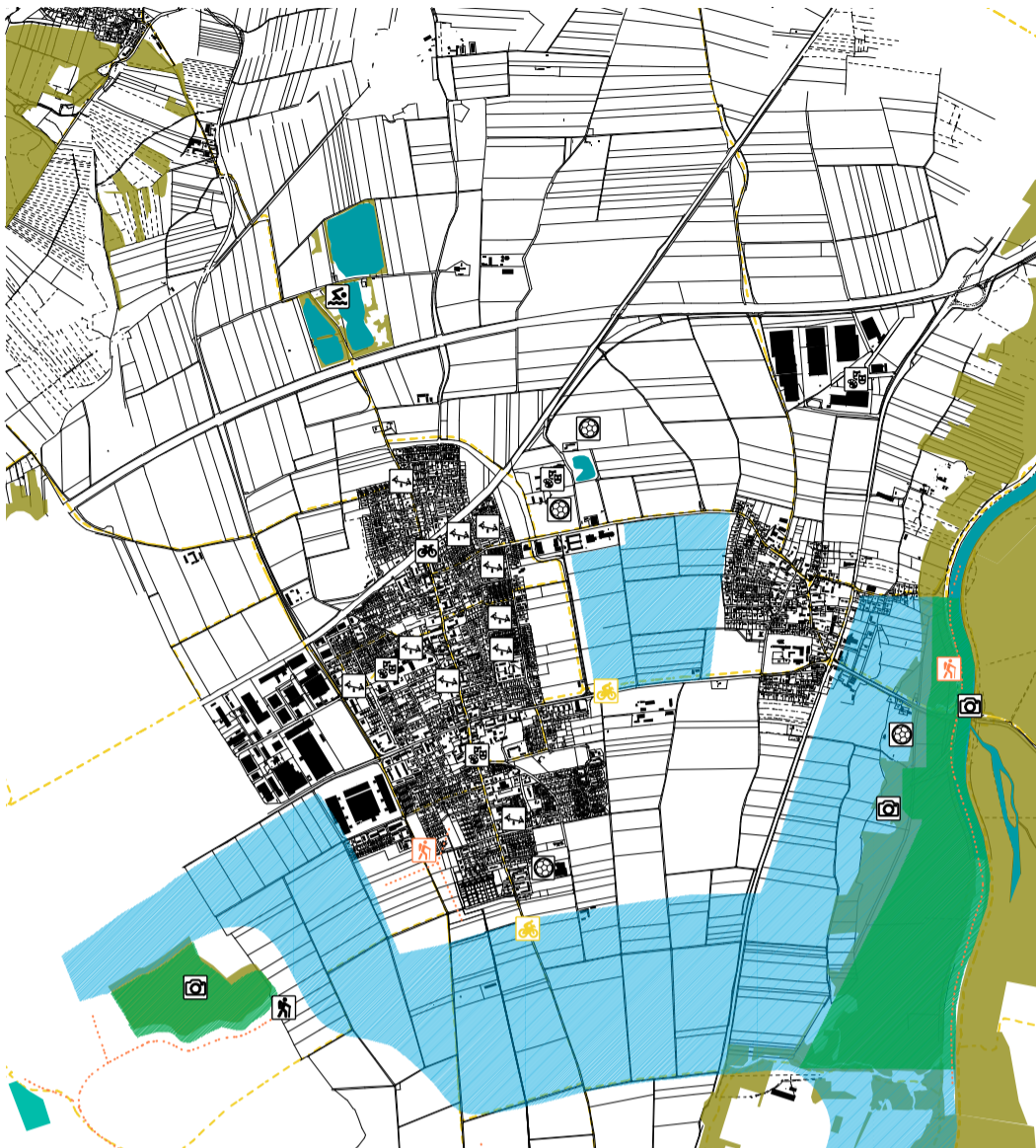
Der historische Ortskern wird heute kaum noch als Zentrum wahrgenommen. Der Freiraum besteht im Wesentlichen aus Gehweg und Verkehrsfläche.

Bewertung

Eine leichte räumliche Aufweitung der Dietersheimerstraße im Norden, ursprünglich Dorfanger, wird heute als Parkplatzfläche genutzt. Die Grünfläche im Nordosten, an die Kreuzung angrenzend, ist in Privatbesitz und weist geringe Freiraumqualitäten auf. Trotz des baulichen Ensembles aus Kirche und Mesnerhaus, sowie dem funktionalen Schwerpunkt Jugendzentrum und Kindergarten, sind kaum nennenswerte Freiflächen vorhanden, um diesen Bereich ortsbildwirksam hervorzuheben.

Dietersheimerstraße, historischer Ortskern





0 400m 2km
1:40.000 (im DinA3 - Format)

Bestandsanalyse

Freizeit und Erholung spielen hinsichtlich der Bewertung der Lebensqualität eine besondere Rolle. Aufgrund von verringerten Zeitfenstern für Freizeitaktivitäten ist die Nähe und einfache Erreichbarkeit von Erholungsorten besonders wichtig geworden.

Im Umkreis von Neufahrn ist eine Vielzahl an besonderen Naturräumen anzumerken, die sich in unmittelbarer Nähe finden. Das Isartal mit seinen Auen im Osten, die Garching-Heide und Echinger Lohe im Süden, sowie das Mühlenseegebiet und Hügelland im Norden.

Bewertung

Die Mühlenseen sind Teil des Erholungsflächenvereins und aufgrund ihrer Wassersportmöglichkeiten (Surfen, Segeln, Tauchen) bis nach München bekannt. Ihre Zuordnung zum Erholungsverein garantiert eine grundlegende Sicherung und gegebenenfalls Erweiterung der Fläche, unter Berücksichtigung der Nutzungsansprüche der umliegenden Bevölkerung und des vorgefundenen Ökosystems.

Die Isar selbst ist in diesem Bereich für die Bewohner der umliegenden Gemeinden kaum erschlossen, lediglich an der Mintrachinger Brücke besteht ein direkter Zugang zur Isar. Dieser wurde bereits vom Landschaftsplan als Aufwertungsmaßnahme festgehalten. Der Auenwald, als landschaftliches Schutzgebiet, wird vorwiegend zum Fahrradfahren und spazierengehen verwendet.

Der Heideflächenverein setzt sich nicht nur für den Schutz der Heide und ihrer Artenvielfalt ein, sondern ebenso für die Zugänglichkeit von Erholungssuchenden zu dem besonderen Naturraum. Der Verein ist ein wichtiger Informationsträger für die spezielle Artenvielfalt und die schützenswerte Landschaft. Mit Hilfe eines Raumkonzeptes wird versucht der Balance zwischen Schutz und Nutzung gerecht zu werden (siehe Kapitel 1.4).

Veranstaltungen und kulturelle Angebote finden vorrangig in der „Alten Halle“ oder im Gymnasium statt. Die „Alte Halle“ ist bezüglich ihres Standortes zentral situiert, jedoch sanierungsbedürftig und entspricht nicht den Anforderungen für ein größeres Publikum. Mit der Sanierung des Mesnerhauses entsteht von Seiten des Heimatpflegevereins ein weiteres Angebot für Veranstaltungen und Ausstellungen. Mit dem Multiplex Kino ist ein Grundangebot für jüngeres Publikum gegeben liegt jedoch außerhalb des Zentrums. Als nächste größere kulturelle Zentren sind Freising und München zu nennen.



Radwegenetz

Bestandsanalyse

Die Thematik Radwegenetz und Spazierwege wurde bereits im Landschaftsplan erörtert. Mit Hilfe der Agendagruppe wurden Bürgerbefragungen durchgeführt und bestehende Planungen erarbeitet und aufbereitet.

Bewertung

In einer ersten Bürgerplanwerkstatt wurde deutlich, dass die Durchführung vieler Maßnahmen in Bezug auf das Rad- und Fußwegenetz im Landschaftsplan noch immer aktuell sind. Aufgrund einer stärkeren Forcierung von Radnutzung im Alltag, ist neben dem Freizeitaspekt, besonders die attraktive und sichere Verbindung von funktionalen Zentren, besonders zwischen den Gemeinden im Münchner Norden oder zu Schulen und sozialen Einrichtungen von Bedeutung.

Im Zuge des Landschaftsplan wurde das bestehende Radnetz als Ganzes erfasst und Lücken definiert. Wobei sich eine Vielzahl an Netzlücken besonders im Bereich der Ortsteile wiederfindet. Es geht vor allem um die Sicherung von Fahrradfahrern innerhalb der Ortschaften und eine Entflechtung der Verkehrsströme. Eine Verbesserung des Radwegesystems kann zu einer Nutzungsverlagerung vom Auto auf das Fahrrad führen. Sichere und attraktive Wege können höhere Reisegeschwindigkeiten ermöglichen. Dies würde die hohen Verkehrsbelastungen innerhalb der Ortschaften abmildern und die Aufenthaltsqualität verbessern.

„Die Schaffung von zügigen und sicheren Verbindungen nach: Eching, Dietersheim, Garching, Hallbergmoos, Pulling/Freising“ ist als Zielformulierung des Landschaftsplans immer noch aktuell. Mit einer verbesserten Verbindung nach Dietersheim und Garching, wird in Zukunft der Radfahrer die Möglichkeit haben auf den Radschnellweg Richtung München aufzufahren.

Neben einer gut befestigten Verkehrsoberfläche, spielt das Thema Sicherheit in Form von Beleuchtung eine Rolle, besonders zwischen den Ortsteilen Massenhausen und Neufahrn.

Sichere Radwege zur Schule und Freizeiteinrichtungen fördern bereits in jungen Jahren ein Verständnis für die positiven Nutzungseffekte des Fahrrads und die darin resultierenden Mobilitätseffekte, sowie den Umgang mit motorisiertem Verkehr.

Untersuchungsgebiet

Die innerörtlichen Verkehrsbelastungen stellen sowohl für Fahrradfahrer als auch für Fußgänger ein Gefahrenpotenzial dar oder haben bereits zu schweren Verkehrsunfällen mit Personenschaden geführt. Viele Fußgängerüberwege sind nach Aussagen der Bürger lediglich mit Hilfe von Schülerlostern sicher. Die Freigabe von Gehwegen für Radfahrer birgt ebenfalls ein Sicherheitsrisiko für den Fahrradfahrer. Kontinuierliches Ein- und Ausparken in Senkrechtparkplätze entlang der Bahnhofstraße wird ebenso von Seiten der Bürgerschaft als kritisch betrachtet.

Eine Verbindung zwischen dem Ortszentrum und Neufahrn Nord ist heute lediglich aufgrund der Bahnunterführung gegeben. Von Seiten des Landschaftsplans war ein Verbindungsweg im Falle einer Ortserweiterung im Norden angedacht.



geplanter Radschnellweg im Münchner Norden; merkur.de



Fuß- und Radweg Echingenstraße



Fußgängerüberweg Echingenstraße



Bahnunterführung mit Radweg

2.2 VERKEHR

1. Bestandssituation

An verkehrlichen Problemen sind in Neufahrn die starke Verkehrsbelastung auf der St2053, die Trennwirkung der S-Bahnlinie sowie die anhaltende Nachfrage nach Gewerbeflächen und Wohnraum zu nennen.

Für die verkehrlichen Anforderungen und Auswirkungen wurde ein Verkehrsgutachten erstellt. Bestandteile sind sowohl die Verkehrserzeugung der Bevölkerung sowie des örtlichen Gewerbes als auch die Erschließung bzw. Anbindung möglicher Neubaugebiete an das Sammel- und Hauptstraßennetz.

Als Grundlage wurde eine Datenerhebung durchgeführt, anhand derer die Ist-Situation wie auch die Auswirkungen verschiedener verkehrlicher Maßnahmen bewertet werden können.

Motorisierter Individualverkehr

Die Gemeinde Neufahrn ist über das Autobahnkreuz Neufahrn an die Bundesautobahnen 9 (München – Nürnberg) und 92 (München – Deggendorf) an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Dabei sind die nächstgelegenen Ausfahrten „Eching/Neufahrn“ (A9), „Eching Ost“ (A92) und „Freising Süd“ (A92), die den Ortsteil Mintraching/Grüneck anbindet. Der Ortsteil Mintraching ist über die Staatsstraße 2350 (ehemalige Bundesstraße 11) zu erreichen.

Neben diesen überörtlichen Anbindungen gibt es außerdem eine Reihe von regionalen Verbindungen in die Nachbarstädte- und gemeinden: Die Staatsstraße 2053 verbindet Neufahrn mit dem Ortsteil Mintraching und der Nachbargemeinde Eching, die Staatsstraße 2341 führt von Neufahrn in Richtung Norden zu den Ortsteilen Massenhausen und weiter über die Staatsstraße 2339 nach Giggenhausen und Fürholzen. Ergänzt wird das überörtliche Straßennetz durch die FS2 westlich von Giggenhausen in Richtung Fahrenzhausen sowie durch etliche Gemeindeverbindungsstraßen.

Das Netz der klassifizierten Straßen wird durch Hauptverkehrsstraßen sowie durch Erschließungs- bzw. Verbindungsstraßen ergänzt. Alle übrigen Straßen mit Ausnahme der Bahnhofstraße (Geschäftsstraße) und den Gewerbestraßen im Gewerbegebiet sind Wohnstraßen. Einen weiteren Kern bildet das Industriegebiet, welches direkt an Eching angrenzt. Dort sind unter anderem namhafte Unternehmen angesiedelt, womit Neufahrn zu einem bedeutenden Wirtschaftsstandort zählt.



Bahnhofstraße



Bushaltestelle Bahnhofstraße



Legende

- Autobahn
- Klassifizierte Straße
- Hauptverkehrsstraße
- Erschließungs-/Verbindungsstraße
- Wohnstraße
- Gewerbestraße
- Geschäftsstraße
- Bahnlinie
- S-Bahn Haltestelle Neufahrn

Innergemeindliche Verkehrsstruktur

Die nebenstehende Abbildung zeigt die Ergebnisse der bayerischen Verkehrsmengenkartens für ausgewählte Stellen um Neufahrn. Die DTV-Werte (DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr), die von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren im 5-Jahres-Rhythmus (1995, 2000, 2005, 2010 und 2015) erhoben werden, vermitteln einen Eindruck über die unterschiedliche Verkehrsbedeutung und -entwicklung der überörtlichen Straßen in Neufahrn. Die Grafik zeigt, dass die Verkehrsentwicklungen nicht einheitlich verlaufen, sondern Unterschiede aufweisen, was vor allem auf die Abhängigkeit von der Gewerbe- und Siedlungsentwicklung und Straßennetzergänzungen hinweist.

Öffentlicher Verkehr

Neufahrn ist durch die S-Bahn-Linie S1 des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) mit der Landeshauptstadt München, der Kreisstadt Freising und dem Münchner Flughafen verbunden. Die S1 benötigt vom Münchner Hauptbahnhof zum Bahnhof Neufahrn gute 30 Minuten und besitzt u. a. in den Haltestellen Feldmoching und Moosach direkten Anschluss an das Münchner U-Bahn-Netz.

Über die Buslinien 690 und 692 sowie den Flughafen besitzt Neufahrn zudem einen Anschluss an den S8-Bahnhof Hallbergmoos sowie die Münchner U-Bahnlinie U6. Da S1, S8 und U6 das Münchner Zentrum aus verschiedenen Richtungen erreichen, sind große Teile Münchens in relativ kurzer Fahrzeit erreichbar.

Weitere Buslinien verbinden Neufahrn mit den umliegenden Gemeinden. Die Fahrzeiten der Buslinien sind sehr unterschiedlich und variieren von Linie zu Linie.

Ruhender Verkehr

Die Gemeinde verfügt in der Bahnhofstraße über ca. 160 öffentliche, kostenlose aber zeitlich beschränkte Stellplätze. Am Bahnhof befindet sich ein Park&Ride Parkplatz mit ca. 170 Stellplätzen. Einzelhandelsstandorte (z.B. Aldi, Edeka, Netto, Rewe) mit hohem Besucheraufkommen verfügen über großflächige Parkplätze, in den Wohngebieten wird im Straßenraum geparkt.

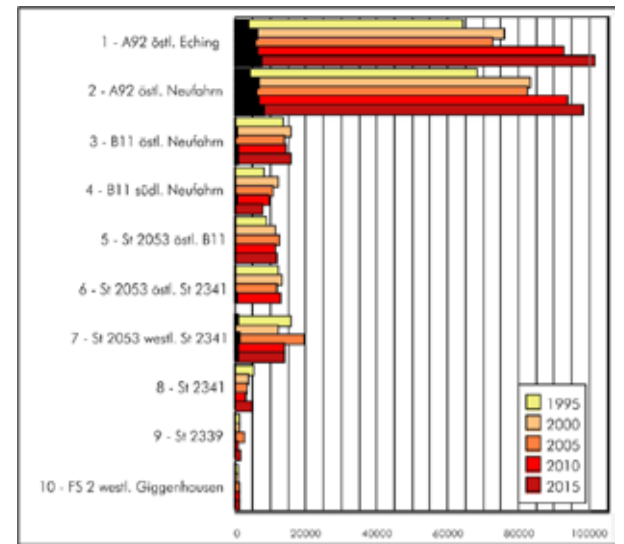


Diagramm DTV



S-Bahnhaltestelle Neufahrn



Radwegebeschilderung



Fahrradständer am Bahnhof

Legende

- Rodweg
- S-Bahn Haltestelle Neufahrn



Radwegenetz



Fuß-/ Radwegverbindung Auweg

Radverkehr

In Neufahrn existiert bereits ein Radwegroutennetz, welches aus Haupt- und Nebenrouten besteht. Die Hauptrouten (vgl. Plan vorherige Seite) dienen in erster Linie der überörtlichen Verbindung zwischen dem Kerngebiet der Gemeinde Neufahrn und ihren außenliegenden Gemeindeteilen sowie den Nachbarkommunen. Diese nach außen gerichteten Routen werden von einigen tangential verlaufenden Hauptrouten ergänzt, welche der besseren Vernetzung und Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten oder Schulen dienen. Weiterhin ist die Gemeinde Neufahrn in das Radfahrnetz der NordAllianz integriert. Die Hauptrouten des Radwegroutennetzes führen teilweise entlang von Hauptverkehrsstraßen und binden zudem überregionale Radverbindungen mit ein.

Die bereits bestehenden Radwege werden ergänzt durch die – mit wenigen Ausnahmen – Anordnung von flächendeckenden Tempo 30 (als Tempo 30-Zonen oder durch Einzelmaßnahmen) und teilweise verkehrsberuhigten Bereichen in den Wohngebieten. Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ermöglicht es, dass Radfahrer auf einer gemeinsamen Fahrfläche mit dem Kfz-Verkehr „mitschwimmen“ können.

Gute und ausreichend vorhandene Fahrradabstellanlagen machen die Radbenutzung attraktiv, da sie für die Werterhaltung persönlichen Eigentums sorgen und die Wertschätzung des Fahrrads und damit des Fahrradfahrens mitbegründen. Am Bahnhof sind zwar überdachte Radständer vorhanden, diese befinden sich jedoch in einem teils sehr schlechten Zustand. Weiterhin stehen zu wenige Abstellmöglichkeiten zur Verfügung, was zu „wildem“ und chaotischen Parken führt.



Gumberger Kreuzung (K1)

2. Verkehrserhebungen

Zu den Verkehrserhebungen, die im Rahmen des Verkehrsgutachtens für Neufahrn durchgeführt wurden, gehört neben den Knotenstromzählungen an insgesamt 28 Einmündungen und Kreuzungen sowie den Verkehrsbefragungen an 7 Befragungsstellen auch eine Haushaltsbefragung, mit deren Hilfe vor allem der Binnenverkehr der Neufahrner Bevölkerung erfasst wurde.

Die Haushaltsbefragung wurde für den Stichtag 19. April 2018 angesetzt. Die Erhebungen im fließenden Verkehr wurden am 28. April 2018 durchgeführt.

Methodik

Es wurde über 8 Stunden in drei Zeitintervallen (6:30 – 9:30 Uhr, 11:30 -13:30 Uhr und 15:30 – 18:30 Uhr) gezählt. An allen Punkten wurden sämtliche Verkehrsströme differenziert nach Fahrzeugarten im Viertelstundentakt gesondert erfasst.



Neufahrner/ Münchner/ Erdinger Straße (K20)

Verkehrszellen

Für die Auswertung wird ein relativ detailliertes Straßennetz für die Gemeinde Neufahrn herangezogen. Zu diesem Zweck muss auch die Einteilung in die sogenannten Verkehrszellen relativ kleinräumig erfolgen.

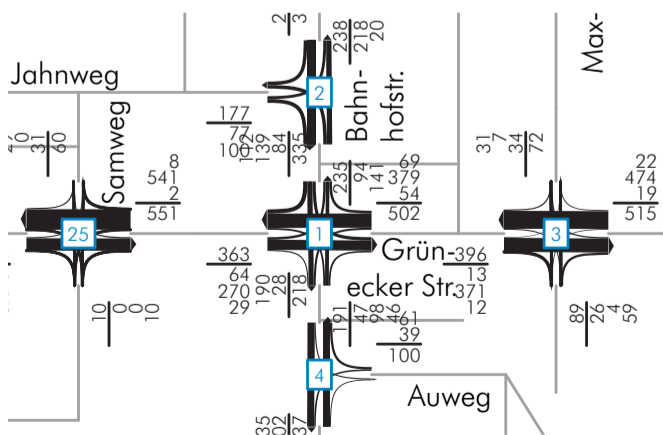
Tagespegel

Des Weiteren wurden die Tagespegel für die Zählstellen an der Gumberger-Kreuzung Bahnhofstraße/Grünecker Straße/ Dietersheimer Straße/Echinger Straße (K1) ermittelt, wobei nach Fahrtrichtung, Fahrzeugart und Zeiteinheit (jeweils volle Stunde) unterschieden wird.

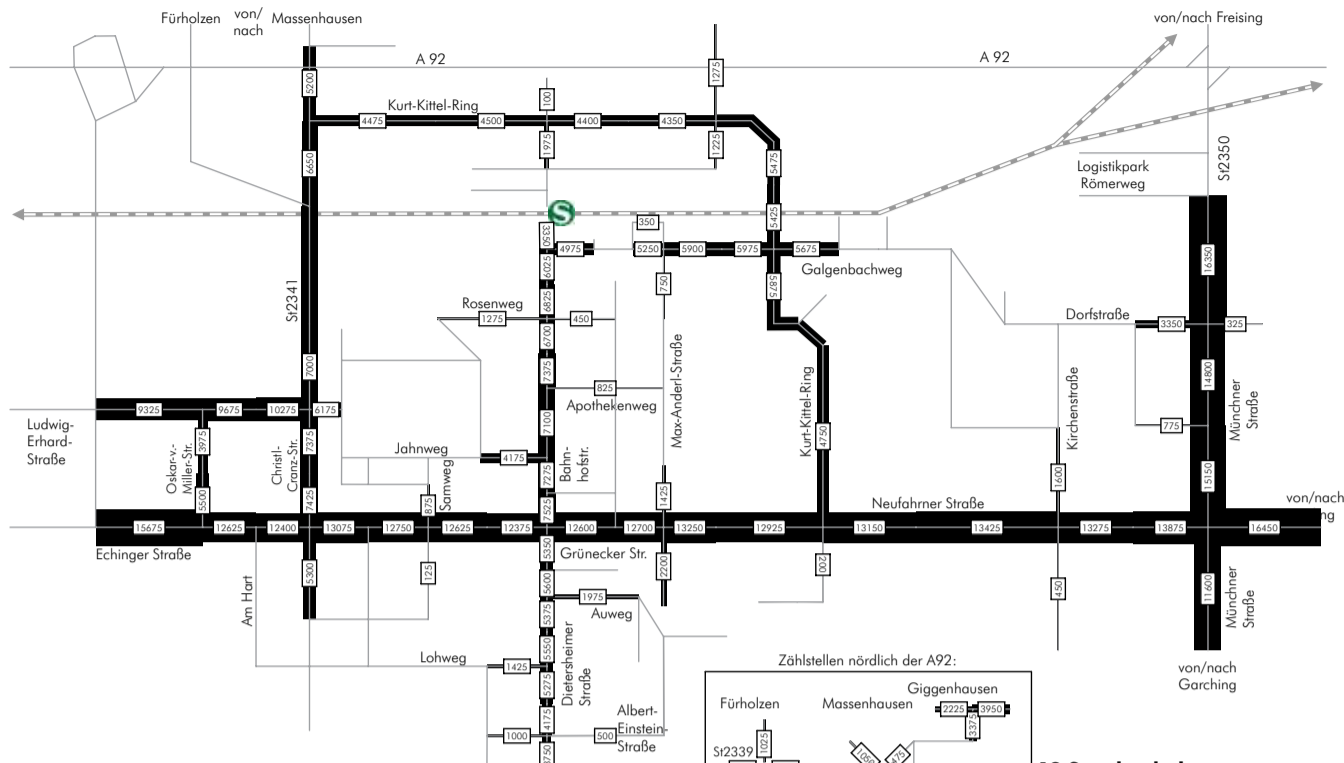
Knotenstromzählungen

Der Ausschnitt zeigt die Auswertungsdarstellung der Knotenströme für die Morgenspitzenstunde (7:30 Uhr bis 8:30 Uhr), im ausführlichen Bericht umfasst die Darstellung das gesamte Gebiet Neufahrn/Mintraching, auch für die Mittagsspitze (12:15 Uhr bis 13:15 Uhr) und für die Abendspitzenstunde (16:45 Uhr bis 17:45 Uhr).

Die am stärksten belasteten innerstädtischen Verkehrsverbindungen sind erwartungsgemäß die St2053 im Zuge der Echinger Straße, Grüneckerstraße und Neufahrner Straße sowie die St2350 in Mintraching.



Knotenstromzählungen Hauptkreuzung



Streckenbelastungen 24 Std.

Streckenwerte 24 Std.

Nachdem an 28 erhobenen Knoten über jeweils acht Stunden der Verkehr erfasst worden war, kann auch der 24-stündige Tagesverkehr ermittelt werden. Dieser ist in obiger Abbildung dargestellt, wobei ein Rundungsmodus gewählt wurde. Mit ca. 16.450 Kfz/24 Std. ist die St2053 östlich des Knotenpunktes 20 (St2053/St2350), der am stärksten belastete Straßenabschnitt. Hohe Belastungen (zwischen ca. 16.450 und 12.375 Kfz/24 Std.) sind auf dem gesamten Verlauf der St2350 und der St2353 festzustellen.

Die Auswertung zeigt deutlich die Konzentration des Verkehrs auf die Staatstraßen St2050, St2053 und St2341. Auf der St2053 nimmt die Verkehrsbelastung von der Ortsmitte jeweils nach außen zu (von 12.375 Kfz/24 Std. auf 15.675 Kfz/24 Std. in Richtung Eching und von 12.600 Kfz/24 Std. auf 16.450 Kfz/24 Std. in Richtung Hallbergmoos). Die Verkehrsbelastung der St2350 nimmt von 11.600 Kfz/24 Std. auf 16.350 Kfz/24 Std. am Ortsausgang von Mintraching zu. Auf der St2341 wurden nördlich der Echingen Straße ca. 7.425 Kfz/24 Std. und im weiteren Verlauf noch ca. 6.650 Kfz/24 Std. festgestellt. Hohe Belastungen wurden auch noch in der Ludwig-Erhard-Straße gezählt (ca. 10.275 Kfz/24 Std.).

Von innerörtlicher Bedeutung sind zudem noch die Bahnhofstraße (7.375 Kfz/24 Std.), sowie der Galgenbachweg (5.975 Kfz/24 Std.), die Dietersheimer Straße (5.600 Kfz/24 Std.) und der Kurt-Kittel-Ring (5.475 Kfz/24 Std.).

Alle vorgenannten Zahlen wie auch in den entsprechenden Abbildungen sind Werktagswerte.

Schwerverkehrsanteile

Die höchsten Schwerverkehrsanteile wurden in der Oskar-v.-Miller-Straße (ca. 20%) und in der Ludwig-Erhard-Straße (ca. 9,5%) ermittelt. Der Schwerverkehrsanteil an der Staatstraße St2350 liegt bei ca. 8%. Die Schwerverkehrsanteile in der Bahnhofstraße und der Dietersheimer Straße liegen bei maximal 5%. Im übrigen Straßennetz liegt der Schwerverkehrsanteil meist unter 4%, zu dem im Übrigen auch Linienbusse gehören.

Ein Lieferwagenanteil von ca. 9% konnte in Fürholzen in der Hetzenhauser Straße ermittelt werden. Für die Freisinger Straße in Massenhausen errechnet sich ein Lieferwagenanteil von ca. 6%, für die Dorfstraße in Mintraching von ca. 8% und für die Hauptstraße in Giggenhausen von ca. 5%.

Die auffällig hohen Werte in der Oskar-v.-Miller-Straße und der Ludwig-Erhard-Straße lassen sich auf deren Lage im Gewerbegebiet zurückführen.

Radverkehr 24 Std.

Anders als beim Kfz-Verkehr sind entlang der stark befahrenen Hauptstraßen (St2069, FFB11) nur wenige Radfahrer festzustellen. Ein erhöhtes Radfahraufkommen wurde aber im Verlauf der Bahnhofstraße (zwischen ca. 500 und 700 Radfahrer/24 Std.), am Galgenbachweg (755 Radfahrer/24 Std.), in der Dietersheimer Straße (zwischen ca.



Echingen Straße/Oskar-v.-Miller-Straße



Bahnhofstraße

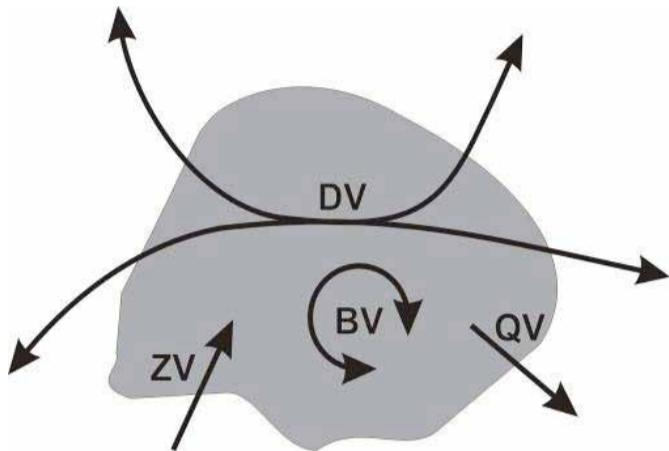
250 und 525 Radfahrer/24 Std.), in der Max-Anderl-Straße (300 Radfahrer/24 Std.) und in der Albert-Schweizer-Straße (340 Radfahrer/24 Std.) ermittelt. Auch wird die wichtige Achse für Radfahrer Dietersheimer Straße – Bahnhofstraße zum Bahnhof deutlich. Das hohe Radfahreraufkommen am Galgenbachweg ist auf die dort gelegenen Schulen zurückzuführen.

Die vielen Abkürzungs- bzw. Parallelstrecken für Radfahrer, die für den Kfz-Verkehr nicht befahrbar sind, konnten in dieser Erhebung nicht berücksichtigt werden, da sich die Zählstellen nach dem Kfz-Verkehr ausgerichtet haben.

3. Verkehrsbefragungen

Die im Folgenden verwendeten Begriffe Durchgangsverkehr (DV), Ziel-/ Quellverkehr (ZV bzw. QV) und Binnenverkehr (BV) lassen sich anhand der nebenstehenden Grafik erläutern.

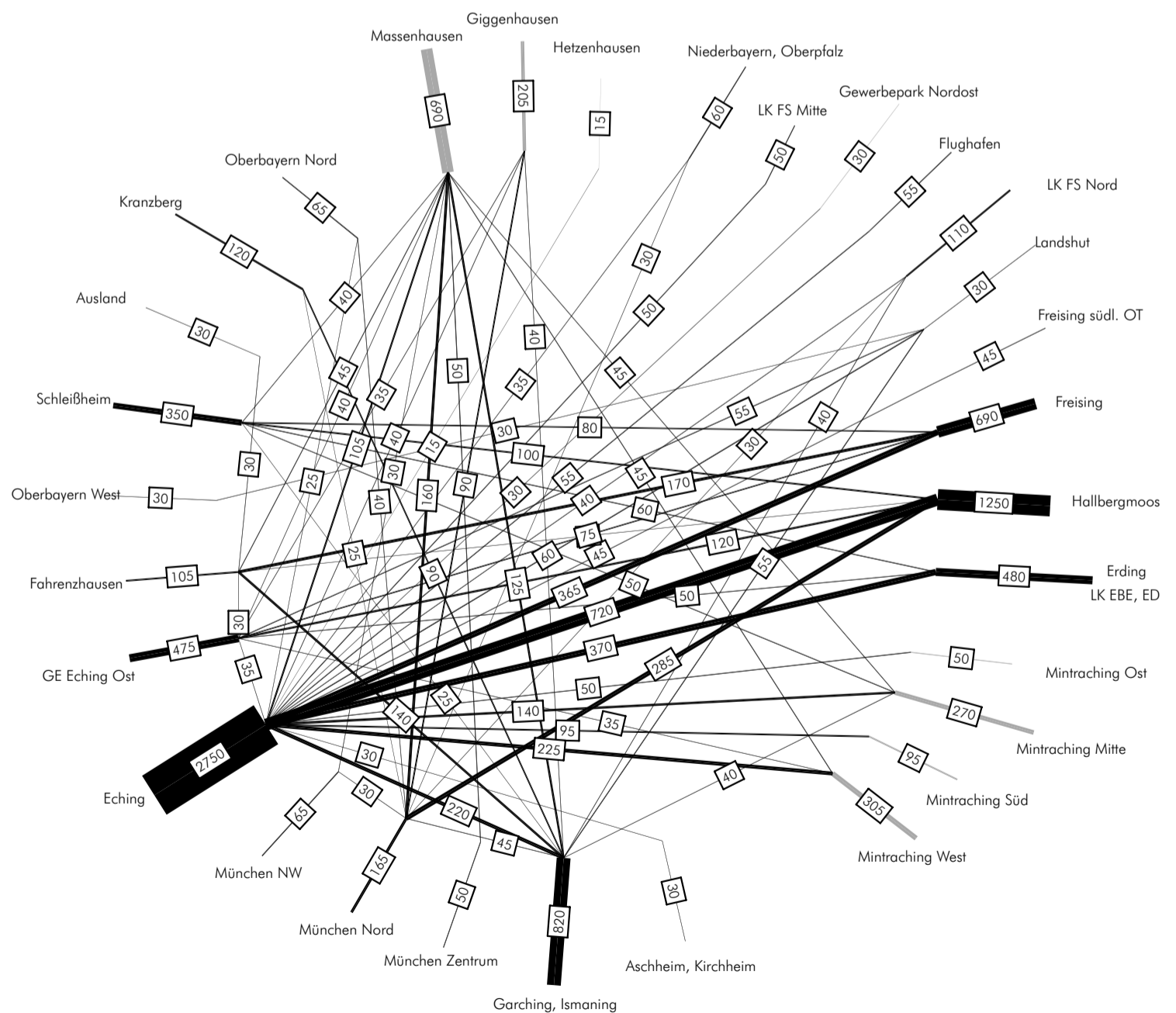
- Als Durchgangsverkehr werden die Fahrten bezeichnet, bei denen Herkunft und Ziel außerhalb eines definierten Gebietes liegen, in diesem Fall das von den sieben Befragungspunkten markierte Gemeindegebiet.
- Als Zielverkehr gelten alle Fahrten, bei denen die Herkunft außerhalb von Neufahrn und das Ziel innerhalb liegen. Die Gegenrichtungen werden als Quellverkehr bezeichnet.
- Beim Binnenverkehr von Neufahrn liegen Herkunft und Ziel innerhalb des Gemeindegebietes.



Erklärung - dgv - zqv - bv

Durchgangsverkehr nach Verflechtungsorten

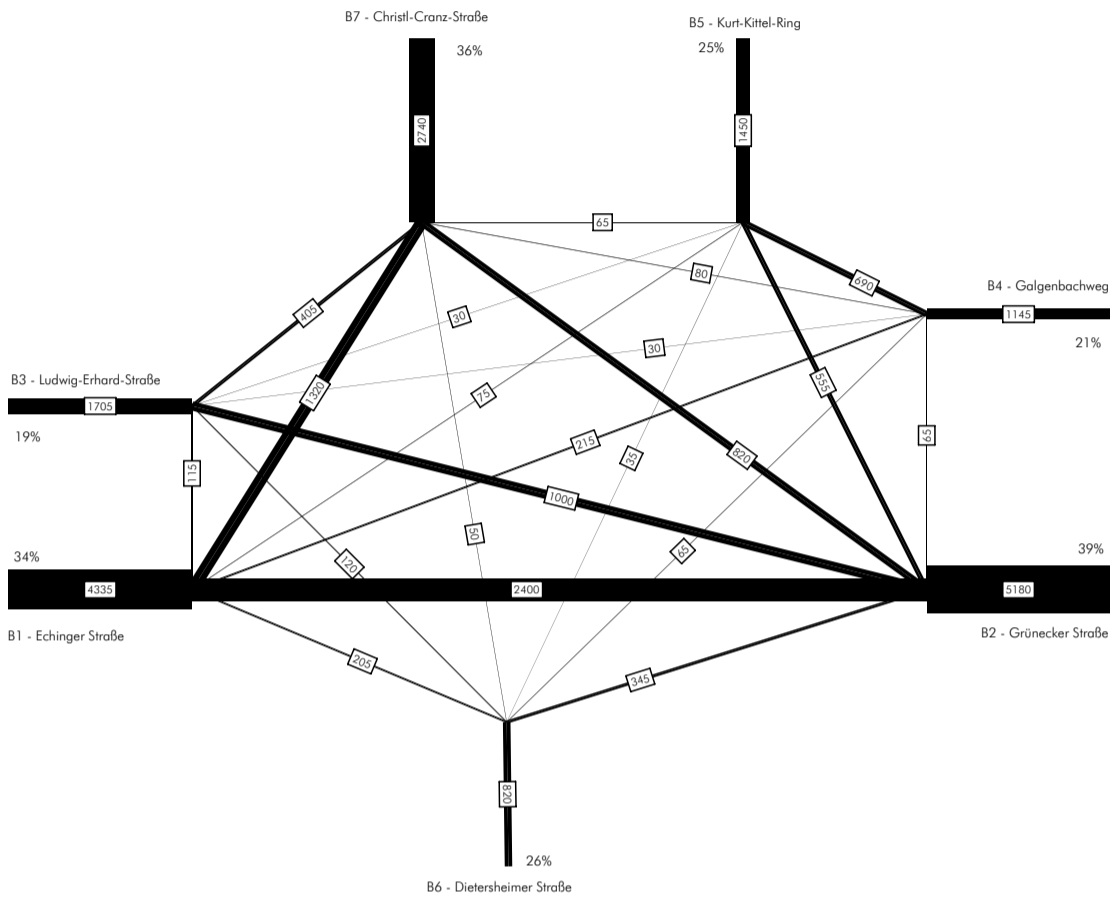
Insgesamt sind dem überörtlichen Durchgangsverkehr, der an allen sieben Befragungspunkten ermittelt wurde, 8.690 Kfz/24 Std. zuzuordnen. Den größten Anteil am Durchgangsverkehr nehmen Verkehrsbeziehungen von und nach Eching, Hallbergmoos, Garching/Ismaning und Freising ein. Die nicht dargestellten Durchgangsverkehrsbeziehungen verteilen sich auf eine Vielzahl von Verflechtungen, die jede für sich genommen nur von wenigen Fahrzeugen wahrgenommen werden.



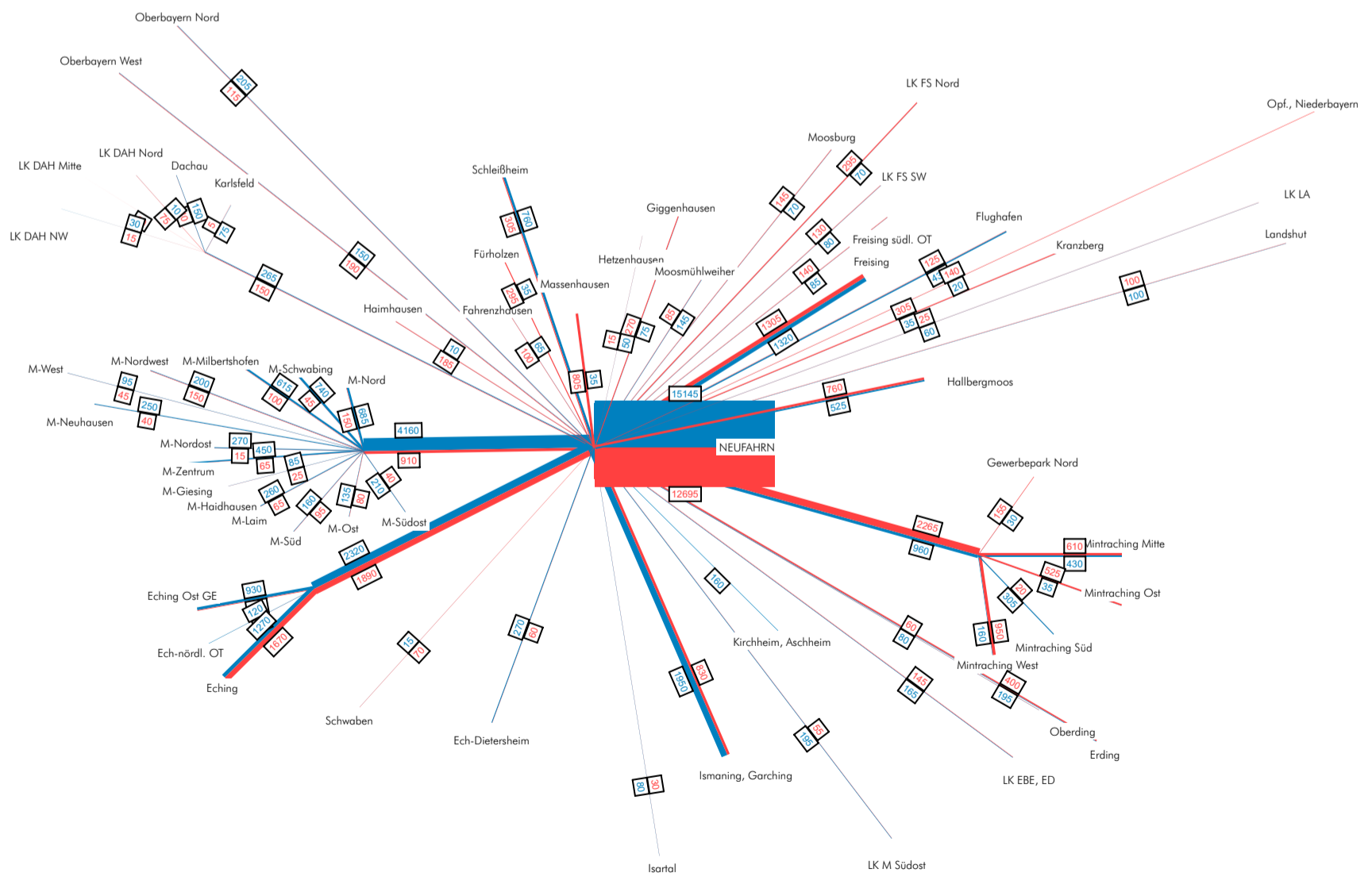
Durchgangsverkehr nach Verflechtungsorten

Durchgangsverkehr nach Befragungsstellen

Die untenstehende Grafik enthält den Durchgangsverkehr durch die Gemeinde Neufahrn zwischen den sieben Befragungspunkten. Die stärkste Durchgangsverkehrsbeziehung in Neufahrn besteht entlang der St2353 zwischen den Befragungspunkten B1 Echinger Straße und B2 Grünecker Straße (2.400 Kfz/24 Std.) bzw. B7 Christl-Cranz-Straße (1.320 Kfz/24 Std.). Die übrigen Verkehrsbeziehungen sind deutlich schwächer ausgeprägt. Die in der Abbildung dargestellten Prozentzahlen, bezeichnen den Anteil des Durchgangsverkehrs am jeweiligen Gesamtverkehr.



Durchgangsverkehr nach Befragungsstellen



Ziel-/ Quellverkehr ortsbezogen

Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten

Die Abbildung auf der vorherigen Seite zeigt die Struktur des überörtlichen Ziel-/Quellverkehrs. Zusammen mit den Ergebnissen aus der Haushaltsbefragung konnten die Verflechtungen genau ermittelt werden. Insgesamt fanden am Erhebungstag ca. 27.840 Wege und Fahrten im Ziel-/Quellverkehr statt, 17.265 Fahrten kommen durch Einpendler und Besucher zustande, 10.575 Fahrten entstehen durch die Neufahrner Bevölkerung. Die Gegenrichtung ist dabei inbegriffen. Erwartungsgemäß besteht ein großer Verkehrsaustausch der Neufahrner Bevölkerung mit den Nachbargemeinden Eching und Garching/Ismaning, dem Ortsteil Mintraching, Freising sowie auch mit verschiedenen Münchener Stadtteilen.

Verkehrsmittelwahl ÖPNV/Kfz

Auf Grundlage der Haushaltsbefragung konnte die Verkehrsmittelwahl der Neufahrner Bevölkerung differenziert nach Zielen, ausgewertet werden. Ziele in der Münchner Innenstadt, Laim, Neuhausen und Feldmoching werden mehrheitlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufgesucht, wohingegen nach Eching, Ismaning, Garching oder auch Freising überwiegend mit dem Auto gefahren wird. Auf den kurzen Strecken nach Eching oder Freising kann die S-Bahn ihre Vorteile bei weitem nicht so ausspielen wie bei weiteren Strecken nach München.

4. Haushaltsbefragung

Der Fragebogen, in dem das Verkehrsverhalten der Neufahrner Bevölkerung abgefragt wurde, wurde an alle Haushalte im gesamten Stadtgebiet zusammen mit dem städtischen Mitteilungsblatt verteilt. Insgesamt kamen 1.289 verwertbare Haushaltsbögen zurück. Es konnte eine Rücklaufquote von knapp 14% erzielt werden, was für eine sichere Auswertung mehr als ausreichend ist.

Binnenverkehrsströme Kfz

Durch die Haushaltsbefragung konnte der Binnenverkehr innerhalb von Neufahrn ermittelt und dargestellt werden. Beispielhaft wurde dieser für ausgewählte Verkehrszellen ermittelt, eine Darstellung findet sich links. Hier ist nur der Binnenverkehr der Neufahrner Bevölkerung enthalten, der durch die Auswertung der Haushaltsbefragung ermittelt wurde. Auswärtige Einpendler, die innerhalb des Gemeindegebiets z. B. ins Gewerbegebiet für eine Besorgung fahren, sind hierin nicht enthalten.

Binnenverkehr Bahnhofstraße Süd

Aus der nebenstehenden Abbildung wird deutlich, dass die Verkehrszelle 3 „Bahnhofstraße“, in der neben Wohnungen überwiegend Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe angesiedelt sind, das höchste Verkehrsaufkommen erzeugt. Ca. 1.025 Kfz-Fahrten/24 Std. hatten am Stichtag Quelle oder Ziel in der „Bahnhofstraße“. Die Verflechtung mit den übrigen Zellen ist relativ gleichmäßig verteilt, die einwohnerstarken Zellen (z.B. 5 „Freisinger Weg Nord“, 6 „Vogelsiedlung“, 20 „Dietersheimer Straße Süd“, 18 „Auweg“ und 13 „Ährenweg“) sowie die Zelle 32 „Rewe“, sind besonders vertreten.

Binnenverkehrsströme Fahrrad

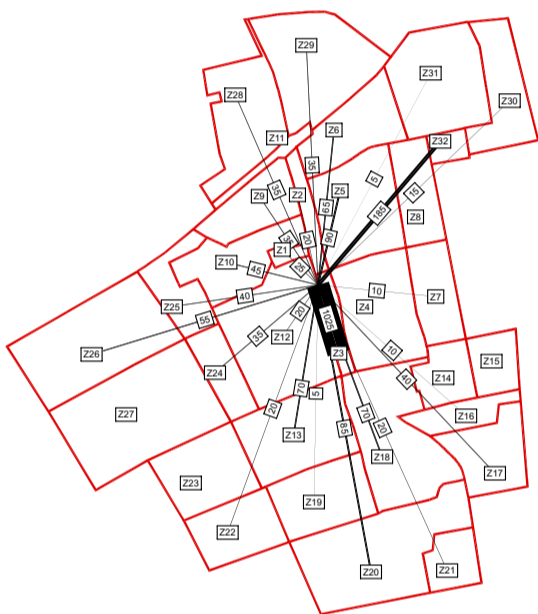
Auch für das Verkehrsmittel „Fahrrad“ wurde der Binnenverkehr ausgewertet.

Binnenverkehr S-Bahn

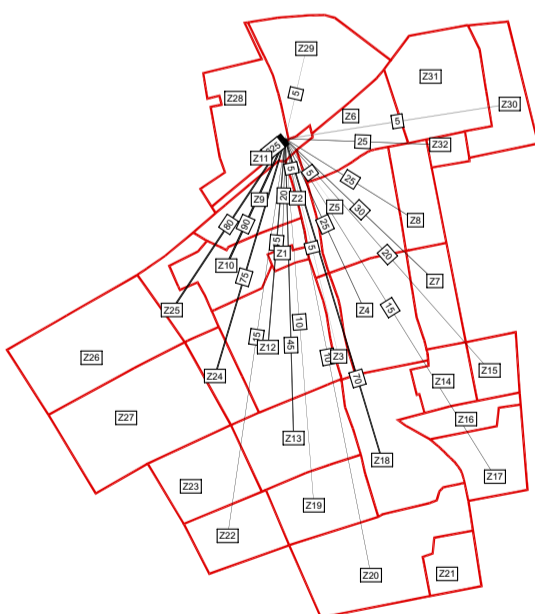
Die Verkehrszelle 11 „S-Bahnhof“ erzeugt 625 Fahrrad-Fahrten/24 Std. Verkehrsbeziehungen zum Bahnhof bestehen sowohl mit einwohnerstarken weiter entfernt liegenden Verkehrszellen (Zelle 18 „Lagerstraße“, 70 Fahrrad-Fahrten /24 Std.; Zelle 24 „Christl-Cranz-Straße“, 75 Fahrrad-Fahrten /24 Std., Zelle 25 „GE Nord“, 80 Fahrrad-Fahrten /24 Std.), wie aber auch mit benachbarten bzw. nahegelegenen Zellen (Zelle 10 „Fürholzer Weg“, 90 Fahrrad-Fahrten /24 Std.).

Binnenverkehr Gymnasium

Das Gymnasium erzeugt rund 930 Fahrrad-Fahrten/24 Std. im Binnenverkehr innerhalb Neufahrns. Besonders starke Verflechtungen bestehen zu den Zellen 29 „Moosmühlweg“, 18 „Auweg“, 9 „Komponistenviertel“ und 4 „Freisinger Weg Süd“.



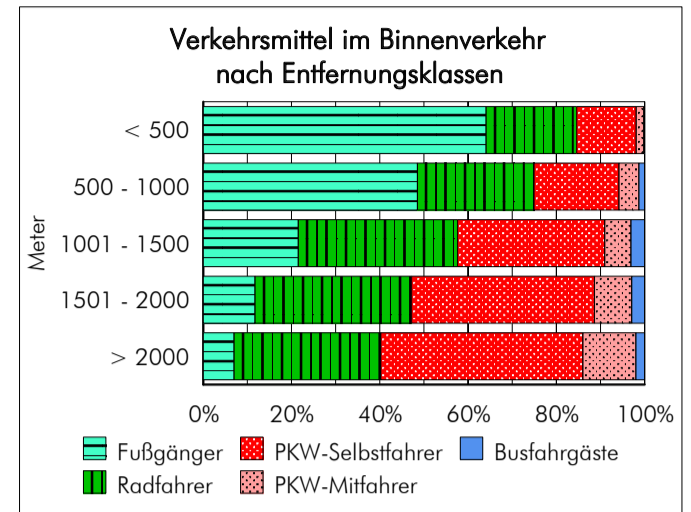
Binnenverkehr Bahnhofstraße Süd



Binnenverkehr Fahrrad zum S-Bahnhof

Fahrtweiten im Binnenverkehr

Das nebenstehende Diagramm zeigt die Verteilung der Fahrtweiten im Binnenverkehr nach Verkehrsmitteln differenziert. Ein nicht unerheblicher Anteil (ca. 23%) am PKW-Binnenverkehr geht über Distanzen von 1.000 Meter nicht hinaus, weitere fast 30% aller innerörtlichen PKW-Fahrten haben eine Länge von 1.000 – 1.500 Meter. Fast 25% der PKW Fahrten führen über eine Entfernung von mehr als 2 km. In dieser Entfernungsklasse hat der Fußgängerverkehr erwartungsgemäß so gut wie keine Bedeutung mehr.



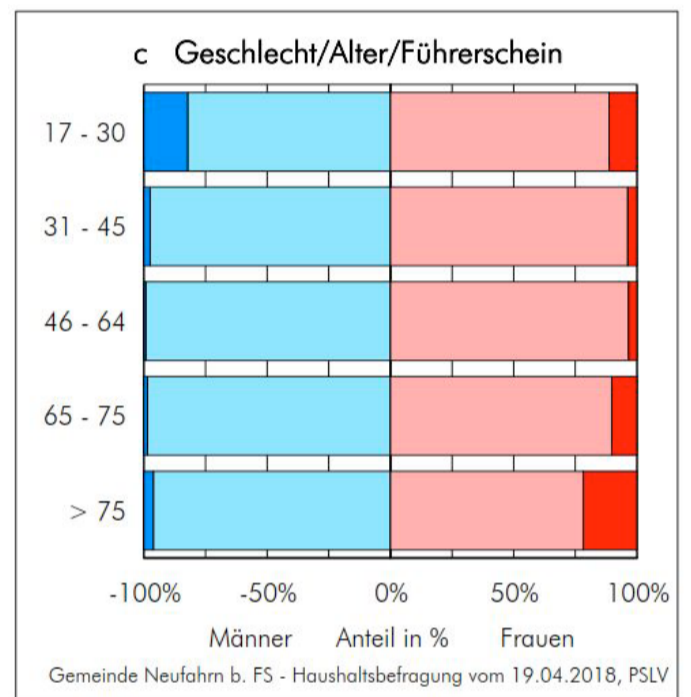
Haushaltstypen

Nachdem die Rücklaufquote von 14% in absoluten Zahlen 1.289 Haushalten mit insgesamt 2.793 Einwohnern entspricht, kann im Hinblick auf soziodemographische Merkmale zu Recht davon ausgegangen werden, dass eine genügend hinreichende Grundgesamtheit zur Auswertung vorliegt. Die Haushalte wurden in fünf verschiedene Typen unterteilt:

- Singles (unter 65 Jahren),
- Paare (mindestens einer unter 65 Jahren),
- Senioren (keiner unter 65 Jahren),
- Familien mit Kindern (mindestens eines unter 18 Jahren),
- Mehrgenerationenhaushalte (z.B. Familien mit ausschließlich erwachsenen Kindern bzw. mit Kindern unter 18 und gleichzeitig mind. einem weiteren Haushaltsmitglied über 65).

Führerschein- und PKW-Besitz

Das Diagramm rechts gibt Auskunft über die Ausstattung der Haushalte mit Führerschein und PKW. Circa 8% der erfassten Haushalte verfügen über keinen PKW, fast 50% über ein Fahrzeug und immerhin etwas über 35% besitzen zwei PKW. Ca. 6% besitzen drei oder mehr PKW. Die Verknüpfung dieses Merkmals mit den Haushaltstypen führt zu der Erkenntnis, dass vor allem Einpersonen- und Seniorenhaushalte zu den Autolosen gehören. Den höchsten Anteil an Dritt- und Viertwagen weisen die Mehrgenerationenhaushalte (ca. 20%) auf. Bei den Familien und Paaren gibt es so gut wie keine Haushalte ohne PKW. Immerhin verfügen fast 60% der Familienhaushalte über zwei oder mehr PKW.



Die Ausstattung der Bevölkerung mit einem PKW-Führerschein ist in den Altersgruppen, in denen die Phase der Erwerbsfähigkeit hineinfällt, sowohl bei Männern als auch bei Frauen nahezu 100%. Während bei den Männern über 75 Jahre immer noch fast 100% einen PKW Führerschein haben, liegt der Anteil der Führerscheinbesitzerinnen bei den Frauen dieser Altersgruppe bei ca. 75%.

Die Verknüpfung der Merkmale Geschlecht, Alter und PKW-Besitz zeigt bereits einen stärkeren Unterschied.

Fahrradbesitz und ÖPNV-Zeitkartenbesitz

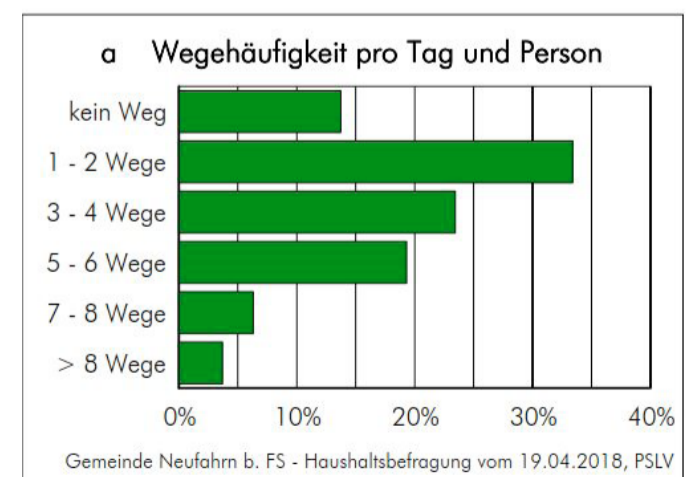
Die Auswertung zeigt, dass ca. 13% der Haushalte kein Fahrrad besitzen. Auf der anderen Seite sind in ca. 30% der Haushalte 4 Fahrräder oder mehr vorhanden. Betrachtet man die Zahl der Fahrräder im Haushalt pro Kopf, so zeigt sich, dass 25% der Haushalte weniger Fahrräder wie Haushaltsmitglieder haben. In 50% der Haushalte steht jedem Haushaltsmitglied mindestens ein Fahrrad zur Verfügung.



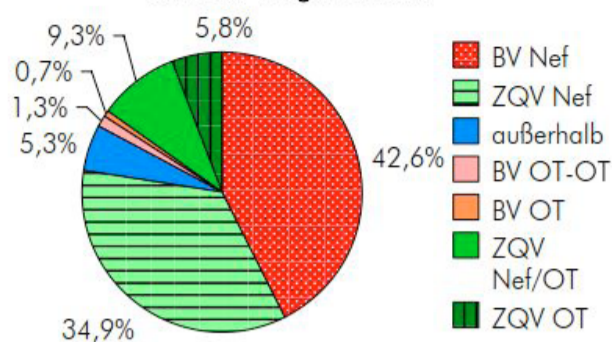
Rund je ein Drittel der in Schule oder Ausbildung befindlichen Befragten besitzen eine Zeitkarte für den ÖPNV, bei den berufstätigen Befragten sind es immerhin noch ca. 20%. Für eine Kommune im Umland Münchens sind dies sehr gute Werte.

Wegehäufigkeit

Das nebenstehende Diagramm enthält die Auswertung der Haushaltsbefragung nach der Wegehäufigkeit und deren Zusammenhänge. Im Durchschnitt legte jeder der 2.793 Bewohner, die im Rücklauf der Haushaltsbefragung enthalten sind, 3,2 Wege zurück. Nur eine Minderheit von circa 14% gab an, das Haus am Stichtag nicht verlassen zu haben. Am häufigsten legten die Bewohner Neufahrns 1-2 Wege zurück (fast 35%). Ca. 4% der Befragten erwiesen sich als besonders mobil, da sie mehr als acht Wege am Stichtag zu Fuß oder mit einem Fahrzeug zurücklegten.



c Verkehrszusammensetzung
Einwohner Neufahrn insgesamt
67.454 Wege/Fahrten



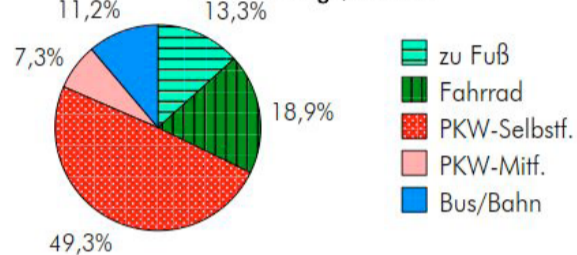
Verkehrsmittelwahl allgemein

In den beiden Diagrammen ist die Verkehrsmittelwahl für den Binnenverkehr und den Ziel-/Quellverkehr grafisch dargestellt. Die rund 20.000 Einwohner (incl. Nebenwohnsitze) der Gemeinde Neufahrn legten am 28.04.2018 rund 67.450 Wege und Fahrten zurück. Darin enthalten sind auch Ortsveränderungen, die die Bevölkerung außerhalb von Neufahrn, zum Beispiel innerhalb von Eching, Garching oder Hallbergmoos oder auch zwischen diesen und anderen Orten zurückgelegt hat. Der Anteil dieser Wege ist jedoch verhältnismäßig gering.

Verkehrsmittelwahl im überörtlichen Verkehr

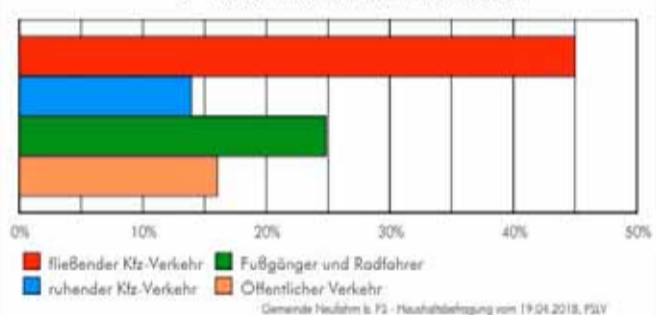
Die Verkehrsabwicklung zwischen Neufahrn und den Ortsteilen, verläuft zu fast 65% als PKW-Selbstfahrer und PKW-Mitfahrer, zwischen den Ortsteilen und den Nachbargemeinden und Nachbarlandkreisen sogar zu ca. 90%. Bei den Bus- und Bahnbenutzern finden die Verkehrsbeziehungen vor allem zwischen Neufahrn und außerhalb sowie nur außerhalb statt. Fußgänger und Radfahrer spielen mit fast 60% im Binnenverkehr von Neufahrn-Bahnhof (65% in den Ortsteilen) bereits eine bedeutende Rolle, die noch weiter ausgebaut werden sollte. Auch zwischen Neufahrn und den Ortsteilen ist der Fußgänger- und Radverkehr mit einem erfreulichen Anteil von knapp über 30% vertreten. Das Fahrrad wird im überörtlichen Ziel-/Quellverkehr nur auf kurzen Distanzen in nennenswertem Umfang genutzt.

d Verkehrsmittelwahl
Einwohner Neufahrn insgesamt
67.454 Wege/Fahrten



Gemeinde Neufahrn b. FS - Haushaltsbefragung vom 19.04.2018, PSLV

b Problemtypen nach Verkehrsarten



Problemsicht der Bevölkerung

In zwei offenen Fragen konnte die Bevölkerung in der Haushaltsbefragung ihre Meinung zu den verkehrlichen Problemen und ihre Verbesserungsvorschläge äußern (vgl. Diagramm links). Die größten verkehrlichen Probleme der Befragten sind in der nebenstehenden Tabelle zusammengestellt. Knapp über 50% der Befragten äußerten sich konkret zu verkehrlichen Problemen. Zum größten Teil betrafen die Nennungen die Probleme, die im Fließenden Verkehr auftauchen, gefolgt von den Nennungen zum Fußgänger- und Radverkehr und zum Ruhenden Verkehr. Das Thema ÖPNV wurde am seltensten genannt.

Fließender Verkehr

Allen voran werden hohe Verkehrsbelastungen, zu hohe Geschwindigkeiten bzw. Nichteinhaltung von Geschwindigkeiten, Stau wegen Ampeln sowie eine zu hohe Lkw-Belastung moniert.

Ruhender Verkehr

Das Thema Parken spielt bei der Neufahrner Bevölkerung eine nicht ganz so große Rolle. Das Hauptproblem der Bevölkerung beim ruhenden Verkehr ist, dass alles zugeparkt ist, dass Behinderungen durch parkende Fahrzeuge (z.B. Sichtbehinderungen oder Behinderungen im fließenden Verkehr) entstehen und dass es zu wenige Parkplätze gibt. Auch hier gibt es viele Nennungen zur Bahnhofstraße.

Fußgänger und Radfahrer

Beim Fußgänger- und Radverkehr wurden in erster Linie fehlende Radwege bemängelt, aber es wurden auch gefährliche Bereiche für Fußgänger und Radfahrer sowie zu schmale Gehwege und fehlende Querungshilfen wie Zebrastreifen oder Fußgängerampeln aufgezeigt. Fehlende Radwege werden hauptsächlich in der Bahnhofstraße, Echingen Straße, Dietersheimer Straße und im Galgenbachweg bemängelt.

ÖPNV

Der ÖPNV ist in Neufahrn auch ein wichtiges Thema. Die häufigsten Nennungen beziehen sich auf die Verspätungen und Ausfälle der S-Bahn, auf zu wenig Verbindungen am Wochenende, eine fehlende Verlängerung der U-Bahn bzw. eines S-Bahnringeschlusses, den ungenügenden Taktverkehr und zu wenigen Verbindungen abends.

Vorschläge der Bevölkerung

Fließender Verkehr

Etwas über 40% der Befragten machten Angaben zu Verbesserungsvorschlägen. Wie auch schon bei den Problemen, so geht es auch bei den Verbesserungsvorschlägen neben dem fließenden Verkehr größtenteils um den Fußgänger- und Radverkehr und den ÖPNV.

Beim Fließenden Verkehr wird der Wunsch nach Tempolimits am häufigsten geäußert. Dem Problem der zu hohen Geschwindigkeiten bzw. der Nichteinhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wollen also viele Neufahrner mit mehr Geschwindigkeitskontrollen, der Einführung von Tempolimits, dem Aufstellen von Geschwindigkeitsanzeigetafeln und generell mit mehr Verkehrsüberwachung entgegenwirken. Weitere Vorschläge sind verbesserte Ampelschaltungen, Durchfahrverbote für Lkw, der Bau einer Umgehung und die Verbesserung der Verkehrsführung. Weiterhin wird angemahnt, dass öfter Flüsterasphalt verwendet werden soll, dass mehr Kreisverkehre benötigt werden und dass Verkehrsprobleme durch Einbahnregelungen gelöst werden sollen.

Der Wunsch nach einem Tempolimit wird am häufigsten in der Bahnhofstraße, Dietersheimer Straße und am Galgenbachweg geäußert. Geschwindigkeitskontrollen werden meistens nicht näher örtlich bezeichnet.

Ruhender Verkehr

Zum ruhenden Verkehr äußern sich die Neufahrner insofern, dass sie sich mehr Parkplätze bzw. mehr Park- und Halteverbote wünschen. Weiterhin werden eine häufigere Kontrolle des ruhenden Verkehrs, mehr Anwohnerparkplätze, Änderungen der Parkregelungen aber auch Parkverbote für Lkw und Lieferwagen gefordert.

Fußgänger- und Radverkehr

Entsprechend dem beim Fußgänger und Radverkehr aufgezeigten Problem der fehlenden Radwege, steht bei den Verbesserungsvorschlägen für den Fußgänger- und Radverkehr der Wunsch nach dem Ausbau bzw. Neubau von Fuß- und Radwegen im Vordergrund. Die Einrichtung von Querungshilfen (Zebrastreifen, Fußgängerampeln, Mittelinseln), die Verbreiterung von Gehwegen und mehr Komfort für Fußgänger und Radfahrer (z.B. Bordsteinabsenkungen, mehr Fahrradständer, Mülleimer an Gehwegen, abschließbare Fahrradboxen) stehen an nächster Stelle. Auch andere Wünsche wurden noch formuliert: das Einrichten einer Fußgängerzone und von Fahrradstraßen, die Oberflächenanierung von Fuß- und Radwegen, die Trennung von Fuß- und Radwegen, der Ausbau von Fuß- und Radwegeverbindungen, der Bau von Gehwegen, die Beschneidung von Hecken, die bessere Beleuchtung von Fuß- und Radwegen, Radwegefurten und die Freigabe von Fußwegen für Radfahrer. Radwege werden vor allem in der Bahnhofstraße, Echinger Straße, Dietersheimer Straße und Grünecker Straße gewünscht oder einfach prinzipiell ohne Ortsangabe („Mehr und v.a. sicherere Wege für Radfahrer“).

ÖPNV

Auch im Bereich des ÖPNV wurden Verbesserungsvorschläge gemacht. Die Befragten wünschen sich vor allem eine Verlängerung der U-Bahn-Linie, mehr Angebote - vor allem am Wochenende, eine Taktverdichtung, mehr Direktverbindungen der Busse, mehr Komfort, neue Linien bzw. einen Ortsbus, eine Verbesserung der Zuverlässigkeit der S-Bahn, eine Ergänzung des Angebots durch einen Rufbus oder AST, eine bessere Anbindung der Busse an die S-Bahn und eine Veränderung der Buslinienverläufe.

Zusammenfassung

Fasst man die Problemsicht und die Verbesserungsvorschläge der Bevölkerung zusammen, so ergeben sich ein paar klare Punkte, die im Vordergrund stehen.

Am vordringlichsten beschäftigt die Neufahrner Bürger die hohe Verkehrsbelastung, fehlende Radwege bzw. Radfahrstreifen, zu hohe Geschwindigkeiten bzw. die Nichteinhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Dem Wunsch nach mehr Radwegen wird bei den Verbesserungsvorschlägen Ausdruck verliehen. Den hohen Verkehrsbelastungen und zu hohen Geschwindigkeiten wollen viele Neufahrner mit Tempolimits und Geschwindigkeitskontrollen entgegenwirken. Die Unzuverlässigkeit der S-Bahn und die Verlängerung der U-Bahn sind für viele Befragte wichtige Themen.

Mit Abstand am häufigsten wird die Bahnhofstraße genannt, gefolgt von der Echinger Straße und der Dietersheimer Straße.

2.3 EINZELHANDEL + WIRTSCHAFT

Strukturdaten des Einzelhandelsstandortes

Lage, Raumordnung und Siedlungsstruktur

Neufahrn liegt im Süden des Freistaates Bayern im oberbayerischen Landkreis Freising. Gemäß Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern 2018 kommt der Gemeinde die Funktion eines **gemeinsamen Mittelzentrums** mit Eching und Unterschleißheim¹ zu. Der einzelhandelsspezifische Verflechtungsbereich von Neufahrn umfasst laut LEP Bayern 2018 rd. 194.930 Einwohner.² Die nächst gelegenen Oberzentren sind Freising im Norden (rd. 15 km) und Erding im Osten (rd. 25 km). Das gemeinsame Mittelzentrum Neufahrn b. Freising/Eching/Unterschleißheim befindet sich im handelsbezogenen Einflussbereich der Metropole München, welche rd. 25 km in südlicher Richtung liegt.

Die **Siedlungsstruktur** gliedert sich in den Hauptort Neufahrn sowie fünf Ortsteile. Die Siedlungsstruktur des Hauptortes ist geprägt von Ein- bzw. Mehrfamilienhäusern sowie von Geschosswohnungsbau im westlichen Bereich. Die weiteren Ortsteile sind räumlich vom Hauptort abgesetzt, weisen ein jeweils kompaktes Siedlungsgefüge auf und sind überwiegend dörflich geprägt. Der Hauptort zeichnet sich durch eine verdichtete Bebauungsstruktur aus und erstreckt sich westlich der Isar. In nördlicher Richtung wird die Siedlungsentwicklung durch den Verlauf der A 92 begrenzt, über die keine Erweiterung der Siedlungsfläche stattfand. In westlicher Richtung gehen die beiden Gewerbegebiete Neufahrn und Eching-Ost fließend ineinander über. Der Hauptort bildet den räumlichen Siedlungs- und Bevölkerungsschwerpunkt der Kommune.

Bevölkerung

Aktuell leben in Neufahrn b. Freising rd. 20.820 **Einwohner**.³ Nach Ortsteilen betrachtet wird deutlich, dass Neufahrn (Hauptort) mit 16.346 Einwohnern bzw. 78 % aller Einwohner den Bevölkerungsschwerpunkt in der Gemeinde darstellt.

Die **Einwohnerentwicklung** der Gemeinde war in der Vergangenheit sehr positiv. So ist seit 2011 ein Bevölkerungswachstum von rd. 10 % zu verzeichnen. Auch für die kommenden Jahre ist ein weiteres Bevölkerungswachstum anzunehmen, was in der für das Jahr 2035 prognostizierten Bevölkerungszahl von rd. 21.530 Einwohnern zum Ausdruck kommt.⁴ Insgesamt entspricht der Entwicklungsverlauf der Gemeinde Neufahrn dem generellen positiven Trend im Regierungsbezirk Oberbayern wie auch im Freistaat Bayern. Im **interkommunalen Vergleich** kann Neufahrn durchschnittlich mit einer stabilen Bevölkerungsentwicklung aufwarten.

In Bezug auf die **Altersstruktur** lässt sich feststellen, dass die Bevölkerung in Neufahrn b. Freising weitestgehend ausgeglichen ist. So beträgt die Altersgruppe der unter 18-Jährigen rd. 17%, während die 18- bis unter 30-Jährigen rd. 16 % der Bevölkerung stellen. 14 % bzw. 15 % der Bevölkerung werden durch die 30- bis 40-Jährigen bzw. die 40- bis 50-Jährigen repräsentiert. Vor dem Hintergrund der marginalen quantitativen Unterschiede stellt die Alterskohorte der 50- bis 65-Jährigen mit rd. 20 % den größten Anteil der Altersgruppen dar. Weiterhin sind rd. 16 % der Bevölkerung 65 Jahre und älter.⁵

Verkehrliche Erreichbarkeit

Hinsichtlich der **verkehrlichen Erreichbarkeit** profitiert die Gemeinde Neufahrn in erster Linie von der unmittelbaren Lage an den Bundesautobahnen 92 und 9. Über die Autobahnen

- 1 Im Regionalplan der Planungsregion München/Raumstrukturkarte mit Stand vom 14.09.2005 ist Neufahrn b. Freising noch als gemeinsamer Siedlungsschwerpunkt mit Eching ausgewiesen.
- 2 Quelle: LEP Bayern 2018, Material 1 Einzelhandelsspezifische Verflechtungsbereiche der Zentralen Orte in Bayern (Stand: 01.03.2018).
- 3 Quelle: Auskunft des Einwohnermeldeamtes der Gemeinde Neufahrn b. Freising (Stand: 02.05.2018).
- 4 Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik (2018): Bevölkerungsvorausberechnung für Gemeinden (Stichtag: 31.12.2034). Die prognostizierten Einwohnerzahlen müssen aufgrund des gegenwärtigen Bevölkerungsstandes sowie den geplanten Wohngebietsentwicklungen jedoch relativiert werden. Bis 2034 sind gemäß der kommunalen Bevölkerungsfortschreibung folglich deutlich höhere Einwohnerzahlen wahrscheinlich.
- 5 Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik (2018): Statistik kommunal 2017 Gemeinde Neufahrn b. Freising, S. 6.

werden zum einen die schnellen Erreichbarkeiten der benachbarten Zentren gewährleistet, zum anderen ist auch der Anschluss an das regionale und überregionale Umland gegeben. Weiterhin ist Neufahrn über verschiedene Staatsstraßen aus dem direkten Umland zu erreichen. Innerhalb des Hauptortes fungieren die Grünecker Straße / Echinger Straße und die Bahnhofstraße / Dietersheimer Straße als Haupterschließungsachsen.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verfügt die Gemeinde über einen S-Bahn-Haltepunkt. Weiterhin ist Neufahrn in das regionale Buslinienetz des Münchner Verkehrs- und Tarifbunds (MVV) integriert. Insgesamt sechs Buslinien verkehren innerhalb des gesamten Gemeindegebietes und verbinden Neufahrn mit den umliegenden Städten.

In der Ortsmitte stehen dem **ruhenden Verkehr** insbesondere im nördlichen Bereich des Gemeindegebietes Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung.

Wirtschaftsstruktur und Tourismus

Insgesamt verfügte der **Wirtschaftsstandort** Neufahrn im Jahr 2017 über rd. 5.120 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Arbeitsort. Weiterhin standen den rd. 3.890 Einpendlern etwa 8.335 Auspendler gegenüber, woraus sich nicht zuletzt aufgrund der Nähe zu München und Freising ein negativer Pendlersaldo von rd. – 4.445 Personen ergibt.⁶ Aufgrund des deutlich negativen Pendlersaldos lässt sich Neufahrn als klassische Wohngemeinde charakterisieren.

Die **Wirtschaftsstruktur** von Neufahrn ist stark geprägt von dem Wirtschaftsbereich Handel, Verkehr und Gastgewerbe. Übrige Dienstleistungen und das produzierende Gewerbe rangieren deutlich dahinter. Den geringsten Beschäftigungsteil umfasst der primäre Sektor im Bereich Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei.⁷ Mit dieser Verteilung unterscheidet sich die Gemeinde Neufahrn deutlich vom gesamt-bayerischen Trend, der einen eindeutigen Beschäftigungsschwerpunkt im Dienstleistungsbereich aufweist.⁸ Attraktive Voraussetzungen und mögliche zukünftige Entwicklungspotenziale besitzt Neufahrn für forschungs- und entwicklungsintensive Firmen aufgrund der Nähe zu den Hochschulen in Freising, Garching und München.

Aufgrund der Nähe zum Flughafen München zählt Neufahrn neben den anderen Städten der Region als Tourismusdestination. Im gesamten Landkreis Freising kann die **Tourismuswirtschaft** Zuwächse verzeichnen. Dabei lässt sich in Neufahrn ein Wachstum in den Gästeankünften und Übernachtungen seit 2010 beobachten. Neufahrn konnte im Jahr 2016 rd. 60.550 Gästeankünfte bei einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von rd. 1,5 Tagen (ca. 92.700 Gästeübernachtungen) verzeichnen. Für einen regionalen Vergleich wurden Städte mit einer ähnlichen Bevölkerungsgröße in der Region sowie Freising herangezogen. Dabei wird deutlich, dass Neufahrn mit knapp 4.705 Übernachtungen pro 1.000 Einwohner noch leicht hinter den Übernachtungszahlen der Vergleichsstädte zurückliegt.

6 Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2018): Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort (Stand: 30.06.2017).

7 Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik (2018): Statistik kommunal 2017 Gemeinde Neufahrn b. Freising, S. 8.

8 Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik (2018): Statistik kommunal 2017 Freistaat Bayern, S. 8.

1. Angebotssituation

Einzelhandelsbestand in Neufahrn

Zum Zeitpunkt der GMA-Erhebung im Mai 2019 waren in Neufahrn 74 Betriebe des Ladeneinzelhandels und Ladenhandwerks mit einer Gesamtverkaufsfläche von rd. 17.450 m² vorhanden.

Tabelle 2: Einzelhandelsbestand Neufahrn nach Sortimentsbereichen

Hauptwarengruppen/ Bedarfsbereiche	Anzahl der Betriebe	Verkaufsfläche in m ²	Umsatz in Mio. €
Nahrungs- und Genussmittel	34	8.290	43,3
Gesundheit / Körperpflege	6	1.430	12,0
Blumen, Pflanzen, zool. Bedarf, Zeitschriften	2	280	1,9
kurzfristiger Bedarf insgesamt	42	10.000	57,2
Bücher, Papier, Büro-/Schreibwaren, Spielzeug	4	520	3,0
Bekleidung, Schuhe, Sport	9	2.760	8,6
mittelfristiger Bedarf insgesamt	13	3.280	11,6
Elektrowaren, Medien, Foto	2	80	1,0
Hausrat, Einrichtung, Möbel	5	2.035	7,0
Bau-, Heimwerker-, Gartenbedarf	3	1.150	2,6
Optik, Hörgeräte, Uhren, Schmuck	6	345	2,7
Sonstige Sortimente	3	560	1,4
langfristiger Bedarf insgesamt	19	4.170	14,7
Nichtlebensmittel insgesamt	40	9.160	40,3
Einzelhandel insgesamt	74	17.450	83,5

Quelle: GMA-Erhebung 2019 (ca.-Werte, Rundungsdifferenzen möglich)

Der **Verkausflächenschwerpunkt** liegt mit rd. der Hälfte im Nahrungs- und Genussmittelbereich. Im Bereich der mittelfristigen Sortimente werden rd. 19 % der Verkaufsfläche gebunden, während langfristige Sortimente rd. ein Viertel der Gesamtverkaufsflächen belegen.

Hinsichtlich der **Betriebsgrößenstruktur** dominieren in Neufahrn kleinere und mittelgroße Betriebseinheiten. Rund 65 % des Gesamtbestandes weisen eine Verkaufsfläche (VK) von unter 200 m² auf. Diese Betriebe repräsentieren jedoch lediglich einen VK-Anteil von rd. 15 % und einen Umsatzanteil von rd. 20 %. Demgegenüber vereinen lediglich sechs Betriebe mit einer VK von mehr als 800 m² (sog. großflächige Betriebe) rd. 38 % der Gesamt-VK und rd. 45 % des gesamten Einzelhandelsumsatzes auf sich. Die Betriebe im Bereich 200–799 m² (rd. 27 % des Gesamtbestandes) besitzen rd. 48 % der Gesamt-VK und rd. 35 % des Einzelhandelsumsatzes vor Ort. Die rechnerische Durchschnittsgröße der Einzelhandelsbetriebe liegt bei rd. 236 m² VK und damit leicht unter dem Bundesdurchschnitt (rd. 240 m² VK).

Räumliche Standortstruktur des Neufahrner Einzelhandels

Hinsichtlich seiner räumlichen Verteilung besitzt der Einzelhandel in der Gemeinde Neufahrn eine klar gegliederte Standortstruktur. Als **innerörtliche Haupthandelslage** ist in Neufahrn das Angebot entlang der **Bahnhofsstraße** bis zur Kreuzung Echinger Straße/Grünecker Straße zu nennen, das sich durch zahlreiche kleinteilige, vorwiegend inhabergeführte und serviceorientierte Fachgeschäfte sowie Anbieter des Lebensmittelhandwerks auszeichnet. Ergänzt wird das Einzelhandelsangebot durch zahlreiche Dienstleister, Gastronomiebetriebe sowie durch weitere Fachgeschäfte. Insgesamt lässt sich ein ausgewogener Branchenmix

im Bereich der Ortsmitte feststellen, jedoch ist auf das Fehlen von modernen Lebensmittelbetrieben und frequenzbringenden Magnetbetrieben hinzuweisen. Eine Erweiterung des Versorgungsangebots wurde durch die Einzelhandelsansiedlung in nordöstlicher Richtung am **Kurt-Kittel-Ring** realisiert. Auf diesem Areal, in Umgebung des Kindergartens, der Mittelschule und des Gymnasiums Neufahrn, befinden sich zwei Lebensmitteleinzelhändler sowie ein Drogeriemarkt. Diese gemeinsam gelegenen Betriebe lassen sich als **Nahversorgungslage** einordnen und übernehmen insbesondere für die südwestlich gelegenen Wohngebiete wichtige Versorgungsfunktionen. Aufgrund des direkten Wohngebietsanschlusses in westlicher Richtung sowie die Anbindung an verschiedene Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, ist der Nahversorgungsstandort Kurt-Kittel-Ring als städtebaulich integriert zu bewerten. Dies wird durch die perspektivische Erschließung der südlich gelegenen Landwirtschaftsflächen für künftige Wohnnutzungen unterstrichen. Außerdem lässt sich ein **Einzelhandelsschwerpunkt** entlang der **Ludwig-Erhard-Straße** im Gewerbegebiet Neufahrn identifizieren. In dem insbesondere durch Produktions- und Dienstleistungsunternehmen geprägten Umfeld existieren mehrere Einzelhandelsbetriebe unterschiedlicher Branchen. So sind an der nordöstlichen Ludwig-Erhard-Straße jeweils ein Markt von EDEKA, Netto, Takko und Quick Schuh zu finden. Im weiteren Verlauf können darüber hinaus ein Aldi, ein Rossmann, ein Kik sowie ein Matratzen Concord erreicht werden. Neben diesen hauptsächlichen Einzelhandelslagen im Bereich der Bahnhofsstraße, am Kurt-Kittel-Ring sowie im Gewerbegebiet Neufahrn sind weitere in **Streu- und Nebenlagen** gelegene Einzelhandels- und Versorgungsbetriebe vorhanden. Zu nennen ist in diesem Zusammenhang vor allem der REWE Markt in der Dietersheimer Straße, kleinteilige Anbieter aus dem Bereich ethnischer Lebensmittel (z. B. La Romana) oder Getränkemarkte. Diese Betriebe nehmen aufgrund ihrer kleinteiligen Verkaufsflächendimension jedoch keine struktur- oder ortsbildprägende Position ein und dienen in erster Linie der lokalen Nahversorgung (mit Spezialsortimenten).

Als **Verkaufsflächenschwerpunkt** kristallisieren sich außerhalb der Ortsmitte somit die Nahversorgungslage am Kurt-Kittel-Ring sowie der Einzelhandelsschwerpunkt an der Ludwig-Erhard-Straße heraus, wo vor allem großflächige Lebensmittelbetriebe operieren.

Veränderung im Einzelhandelsbestand zwischen 2012 und 2017

Die einzelhandelsbezogenen Veränderungen in Neufahrn lassen sich anhand des Einzelhandelsgutachtens von 2012 und der aktuellen Bestandsanalyse sowie mit Hilfe verschiedener Kennziffern wie folgt darstellen:

Tabelle 3: Veränderungen im Neufahrner Einzelhandel zwischen 2012 – 2017/18

	2012	2019	Δ 2012 – 2019
Betriebe	91	74	- 19 %
Verkaufsfläche	18.975 m ²	17.450 m ²	- 8 %
Einzelhandelsumsatz	79,6 Mio. €	83,5 Mio. €	+ 5 %
Flächenproduktivität	4.200 €/m ² VK	4.785 €/m ² VK	+ 14 %
Bevölkerung	18.930 Einwohner	20.820 Einwohner	+ 10 %
Kaufkraftpotenzial	109,8 Mio. €	141,3 Mio. €	+ 29 %

2. Nahversorgungssituation (Status quo)

Nahversorgung bildet einen wesentlichen Standortfaktor und kann somit zur Attraktivität der Kommune als Wohnstandort erheblich beitragen. Die Analyse des Einzelhandelsbestandes im Lebensmittelbereich vermittelt in quantitativer Hinsicht insgesamt einen durchschnittlichen Eindruck. So wird das Lebensmittelangebot aktuell durch die großflächigen Anbieter geprägt. Hinzu kommen Getränkeshändler, zahlreiche Betriebe des Lebensmittelhandwerks sowie mehrere Spezialanbieter, die das lokale Versorgungsangebot abrunden. Insgesamt ist von einem ausgewogenen Mix im Lebensmittelsegment zu sprechen. Auch die einzelbetrieblichen Marktauftritte sind durchweg als zeitgemäß zu beurteilen, wenngleich sich vereinzelt Optimierungspotenziale hinsichtlich der Verkaufsflächengröße oder des Ladenlayouts/Gestaltungskonzepts ergeben. Insbesondere die kleinflächigen Lebensmittelgeschäfte mit ethnischen Spezialsortimenten sowie der Supermarkt in der Dietersheimer Straße weisen einen Modernisierungsbedarf auf.

Mit Blick auf eine ausgewogene Nahversorgung ist auch die räumliche Verteilung der strukturprägenden Lebensmittelmärkte zu berücksichtigen. Vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung sollte die wohnortnahe Versorgung vor allem mit Lebensmitteln für eine nachhaltige Gemeindeentwicklung möglichst flächendeckend in einem fußläufigen Einzugsbereich gesichert und zielgerichtet weiterentwickelt werden. Aus der Analyse wird ersichtlich, dass in Neufahrn eine in räumlicher Hinsicht ungleichmäßige Verteilung fußläufig erreichbarer Nahversorgungsmöglichkeiten festzustellen ist. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass im Bereich der Ortsmitte von Neufahrn kaum tragfähige Nahversorgungsstrukturen bestehen. Eine Ausnahme bildet der Supermarkt in der Dietersheimer Straße, welcher die Nahversorgung jedoch vor allem für die umgebende Wohnbevölkerung im südlichen Siedlungsgebiet von Neufahrn übernimmt/übernehmen kann. Aufgrund seiner betrieblichen Einschränkungen ist er als nur bedingt leistungsfähiger Nahversorgungsbetrieb zu bewerten. In der Ortsmitte bzw. in wenigen Streulagen existieren ansonsten wenige ethnische Lebensmittelgeschäfte, welche jedoch wegen des spezialisierten Sortiments ebenfalls nur eingeschränkt als Nahversorger infrage kommen. Die wohnortnahe Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs ist in diesen Teilen des Siedlungsgebietes somit nicht gegeben. Auch in den Ortsteilen von Neufahrn existieren keinerlei leistungsfähige Nahversorgungsstrukturen (lediglich einzelne Anbieter des Lebensmittelhandwerks oder Hofläden).

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass trotz der unregelmäßigen Standortstrukturen alle wesentlichen Betriebstypen des Lebensmitteleinzelhandels in der Untersuchungs-gemeinde vorhanden sind und sogar einen Mehrfachbesatz aufweisen. Das Angebot im Nahrungs- und Genussmittelbereich wird ferner durch eine Vielzahl an Betrieben des Lebensmittelhandwerks sowie Spezialanbietern ergänzt. Mit Blick auf die fußläufigen Nahbereiche der ansässigen Lebensmittelmärkte existieren derzeit jedoch räumliche Versorgungslücken innerhalb des Hauptortes Neufahrn sowie in den Ortsteilen. Diese Siedlungsbereiche sind hinsichtlich der zu gewährleistenden Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs nur unzureichend abgedeckt.

3. Nachfragesituation

Abgrenzung des Marktgebiets für die Gemeinde Neufahrn

Im Wesentlichen wird das Marktgebiet von Neufahrn von den umliegenden Oberzentren Freising im Norden und Erding im Osten sowie von der Metropole München im Süden sowie deren Einzugsbereichen begrenzt. Somit besitzen die Einzelhandelsangebote im regionalen Umland aufgrund ihrer Vielfalt und Attraktivität eine starke Anziehungskraft, weshalb aus den benachbarten Gemeinden nicht mit regelmäßigen Kundenzuführungseffekten an den Standort Neufahrn zu rechnen ist. Insbesondere das ausdifferenzierte Einzelhandelsangebot in München im Verbund mit den täglichen Pendlerbeziehungen in die bayerische Landeshauptstadt wirkt hauptsächlich auf die Einzelhandelsentwicklung in Neufahrn ein. Vor diesem Hintergrund begrenzt sich das **Marktgebiet** für den Einzelhandelsstandort Neufahrn auf das eigene Gemeindegebiet. **Hier leben rd. 20.820 Einwohner.**⁹

9 Quelle: Auskunft des Einwohnermeldeamtes der Gemeinde Neufahrn b. Freising (Stand: 02.05.2018).

Kaufkraftpotenzial im einzelhandelsspezifischen Marktgebiet von Neufahrn

Die Berechnung der im abgegrenzten Marktgebiet erschließbaren Nachfragepotenziale wird speziell für die Wirtschaftsgruppe Ladeneinzelhandel und Ladenhandwerk vorgenommen. Das einzelhandelsrelevante Nachfragepotenzial (inkl. Apotheken und Ladenhandwerk) für die abgegrenzten Bedarfsgüter liegt gemäß GMA-Berechnungen aktuell bei jährlich **6.035 €¹⁰** pro Kopf der Wohnbevölkerung in Deutschland.

Davon entfallen auf Nahrungs- und Genussmittel 2.210 € pro Jahr¹¹ sowie auf Nichtlebensmittel 3.825 € pro Jahr. Neben den Pro-Kopf-Ausgabewerten ist zur Berechnung der Kaufkraft im Marktgebiet zudem das lokale Kaufkraftniveau zu berücksichtigen. Das Kaufkraftniveau in Neufahrn b. Freising bei 112,4 und damit deutlich über dem bundesdeutschen Durchschnitt (BRD = 100).¹² In der Summe beläuft sich das **einzelhandelsrelevante Kaufkraftpotenzial im Marktgebiet von Neufahrn b. Freising auf insgesamt rd. 141,3 Mio. €**.¹³ Nach Branchen und Bedarfsbereichen differenziert verteilt sich das Kaufkraftvolumen im abgegrenzten Marktgebiet wie in nachfolgender Tabelle:

Tabelle 4: Einzelhandelsrelevantes Kaufkraftvolumen 2019 in Neufahrn b. Freising

Sortimente/Bedarfsbereiche	Kaufkraft in Mio. €
Nahrungs- und Genussmittel	51,7
Gesundheit / Körperpflege	10,6
Blumen, Pflanzen, zool. Bedarf, Zeitschriften	4,6
kurzfristiger Bedarf insgesamt	66,9
Bücher, Papier, Büro-/Schreibwaren, Spielzeug	5,8
Bekleidung, Schuhe, Sport	17,2
mittelfristiger Bedarf insgesamt	23,0
Elektrowaren, Medien, Foto	13,1
Hausrat, Einrichtung, Möbel	14,4
Bau-, Heimwerker-, Gartenbedarf	12,2
Optik, Hörgeräte, Uhren, Schmuck	3,6
Sonstige Sortimente	8,1
langfristiger Bedarf insgesamt	51,4
Nichtlebensmittel insgesamt	89,6
Einzelhandel insgesamt	141,3

Quelle: GMA-Berechnung 2019 (ca.-Werte, Rundungsdifferenzen möglich)

Perspektivisch ist aufgrund einer wachsenden Bevölkerung¹⁴ sowie voraussichtlich steigenden sortimentsspezifischen Pro-Kopf-Ausgaben in den nächsten Jahren von einer Erhöhung des einzelhandelsrelevanten Kaufkraftvolumens im Marktgebiet auszugehen.

- 10 Ohne Anteil verschreibungspflichtiger Medikamente bei Apotheken.
 11 Ohne Randsortimente (Nonfood I und II), wie z. B. Drogeriewaren, Haushaltswaren, Tiernahrung.
 12 Quelle: MB Research 2018. Das Kaufkraftniveau wird auf der Basis der amtlichen Steuerstatistik berechnet.
 13 Rechengang: Bevölkerungszahl x lokales Kaufkraftniveau x einzelhandelsrelevantes Kaufkraftpotenzial.
 14 So sind beispielsweise die Bereiche des südlichen Kurt-Kittel-Rings, aber auch an der südlichen Dietersheimer Straße zukünftig für Wohnbebauung vorgesehen.

Touristische Nachfragepotenziale in Neufahrn

Zusätzlich zu dem endogenen Nachfragepotenzial der Einwohner ist durch die Nähe zum Flughafen München und die touristische Prägung der Region ein touristisches Zusatzpotenzial zu berücksichtigen. Hierbei ist zwischen Übernachtungs- und Tagesgästen zu differenzieren. So errechnet sich aus der **Zahl der Übernachtungen** für den gesamten Einzelhandel in der Gemeinde Neufahrn ein potenzielles Nachfragevolumen von rd. 4,5 Mio. €. Zu den übernachtenden Touristen kommt eine nur bedingt zu quantifizierende Zahl an **Tagestouristen** hinzu. Aus der Zahl der Tagesgäste ist für den gesamten Einzelhandel in Neufahrn ein potenzielles Nachfragevolumen von rd. 10,0 Mio. € abzuleiten.

In der Summe lässt sich für die Gemeinde ein rechnerisches **touristisches Zusatzpotenzial** in Höhe von rd. 16,0 – 16,1 Mio. € ableiten, das dem Einzelhandel zur Verfügung steht. Hierbei ist jedoch anzumerken, dass ein Großteil des touristischen Zusatzpotenzials aufgrund der angebotsspezifischen Anziehungskraft der Metropole München in Verbindung mit der vorhandenen Einzelhandelsausstattung in Neufahrn in München gebunden werden wird. Im Umkehrschluss kann damit der Einzelhandel in der Gemeinde Neufahrn nur eingeschränkt von der zusätzlichen Nachfrage der Touristen partizipieren.

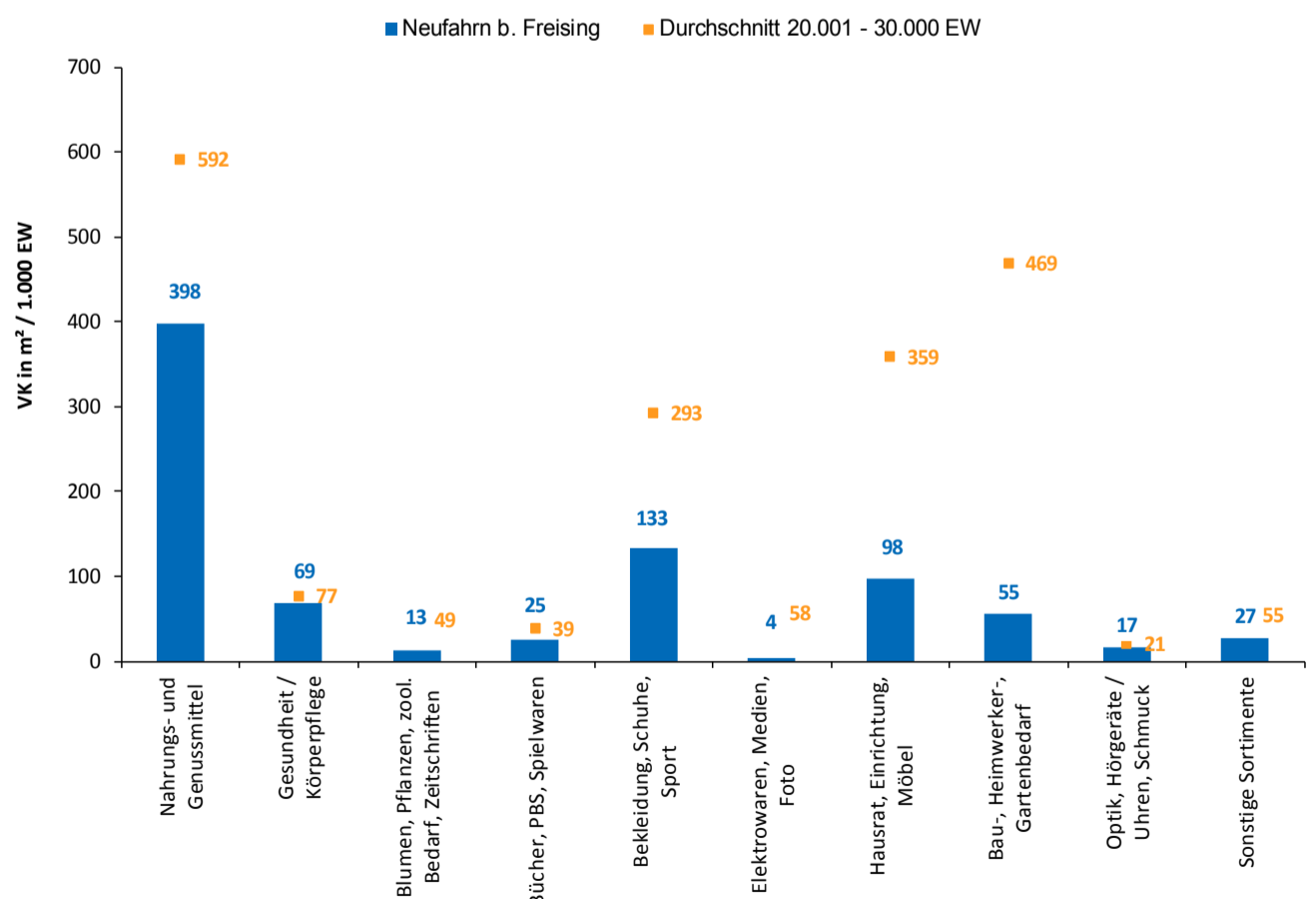
4. Bewertung des Einzelhandelsstandortes Neufahrn

Quantitative Bewertung

Betriebs- und Verkaufsflächenausstattung

Für eine erste Einordnung der **Einzelhandelsausstattung** der Gemeinde Neufahrn ist es hilfreich, die Situation anhand von Kennziffern zu betrachten. Die Gemeinde verfügt im gesamten Einzelhandel über rd. 3,6 Betriebe je 1.000 Einwohner, davon rd. 1,6 Betriebe im Nahrungs- und Genussmittel- und rd. 1,9 Betriebe im Nichtlebensmittelsektor. Bezogen auf 1.000 Einwohner existiert im gesamten Einzelhandel Neufahrns ein **Verkaufsflächenbesatz** von rd. 840 m² VK pro 1.000 Einwohner, davon rd. 398 m² im Nahrungs- und Genussmittel- und rd. 440 m² im Nichtlebensmittelsektor. Die branchenspezifische VK-Ausstattung in Neufahrn stellt sich wie folgt dar:

Abbildung 2: Branchenspezifische Verkaufsflächenausstattungen (in m² VK/1.000 Einwohner)



Quelle: GMA-Erhebung/-Darstellung 2019, GMA-Grundlagenuntersuchung „Kennziffern des Einzelhandels in Deutschland und Österreich“ (Durchschnitt für Kommunen mit 20.001 – 30.000 Einwohnern)

Die VK-Ausstattung in der Gemeinde Neufahrn ist im Vergleich zu Durchschnittswerten der GMA-Kennzifferstudie in nahezu sämtlichen Sortimentsbereichen unterdurchschnittlich ausgeprägt.

Im Vergleich zu Neufahrn verfügen **Kommunen ähnlicher Größenordnung (20.001 bis 30.000 Einwohner)**¹⁵ durchschnittlich über rd. 8,2 Einzelhandelsbetriebe je 1.000 Einwohner, wovon rd. 2,6 Betriebe auf den Nahrungs- und Genussmittel- und rd. 5,6 Betriebe auf den Nichtlebensmittelsektor entfallen. Bei Kommunen mit 20.001 bis 30.000 Einwohnern besteht durchschnittlich ein VK-Besatz von rd. 2.010 m² je 1.000 Einwohner, wovon rd. 590 m² auf den Nahrungs- und Genussmittel- und rd. 1.420 m² auf den Nichtlebensmittelsektor entfallen.

In der zusammenfassenden Bewertung ist festzuhalten, dass sowohl die Betriebs- als auch die Verkaufsflächenausstattung in der Gemeinde Neufahrn im Vergleich mit Kommunen ähnlicher Größe auf der Basis der GMA-Kennzifferstudie unterdurchschnittlich ausgeprägt ist. Dies gilt sowohl für den Nahrungs- und Genussmittelbereich als auch für den Nichtlebensmittelsektor.

Verkausflächenausstattung im Lebensmittelbereich

Zur Bewertung der **Angebotssituation im Lebensmittelbereich** wird als Vergleichsmaßstab ebenfalls die VK-Ausstattung pro 1.000 Einwohner herangezogen. Für einen Vergleich des VK-Bestandes werden die VK-Erhebungen des Europäischen Handelsinstitutes (EHI) herangezogen. Dieses ermittelt jährlich den VK-Bestand des Lebensmitteleinzelhandels in Deutschland. Dabei werden Spezialgeschäfte (z. B. Biomärkte), nicht organisierter Lebensmitteleinzelhandel (z. B. Wochenmärkte, Straßenverkäufe) sowie Lebensmittelhandwerksbetriebe (Bäckereien, Metzgereien) und Getränkemärkte nicht berücksichtigt. Die Verkaufsfläche der Betriebe wird dabei inkl. Verkaufsfläche im Nonfood-Bereich erfasst. Anhand dieser Erhebungsmethodik lässt sich aktuell für die Bundesrepublik Deutschland eine Verkaufsflächenausstattung im Lebensmittelbereich von rd. 439 m² VK/1.000 Einwohner festhalten.

Überträgt man die vom EHI angewandte Methodik auf die Situation in **Neufahrn**, dann zeigt sich folgendes Bild. Aktuell liegt die VK-Ausstattung im Lebensmittelbereich mit rd. **308 m² VK/1.000 Einwohner** deutlich unterhalb des bundesdeutschen Durchschnittswertes. Daraus resultierend können die quantitativen Entwicklungsspielräume für den Nahrungs- und Genussmittelbereich in Neufahrn abgeleitet werden. Anhand der EHI Erfassungsmethodik zur VK-Ausstattung errechnet sich ein **Verkausflächenzusatzpotenzial** im Lebensmittelbereich in Neufahrn von insgesamt **rd. 2.730 m²**.

Zentralitätskennziffer

Als weitere wichtige Orientierung für die Bedeutung einer Kommune für das nähere Umland sowie deren Entwicklungspotenziale dient außerdem die Zentralitätskennziffer. Die Berechnung der Zentralität stellt den in Neufahrn getätigten Einzelhandelsumsatz der in Neufahrn vorhandenen einzelhandelsrelevanten Kaufkraft gegenüber. Dabei deuten Werte über 100 auf einen Bedeutungsüberschuss hin (Zuflüsse aus dem Umland) und Werte unter 100 auf einen Nettokaufkraftabfluss hin.

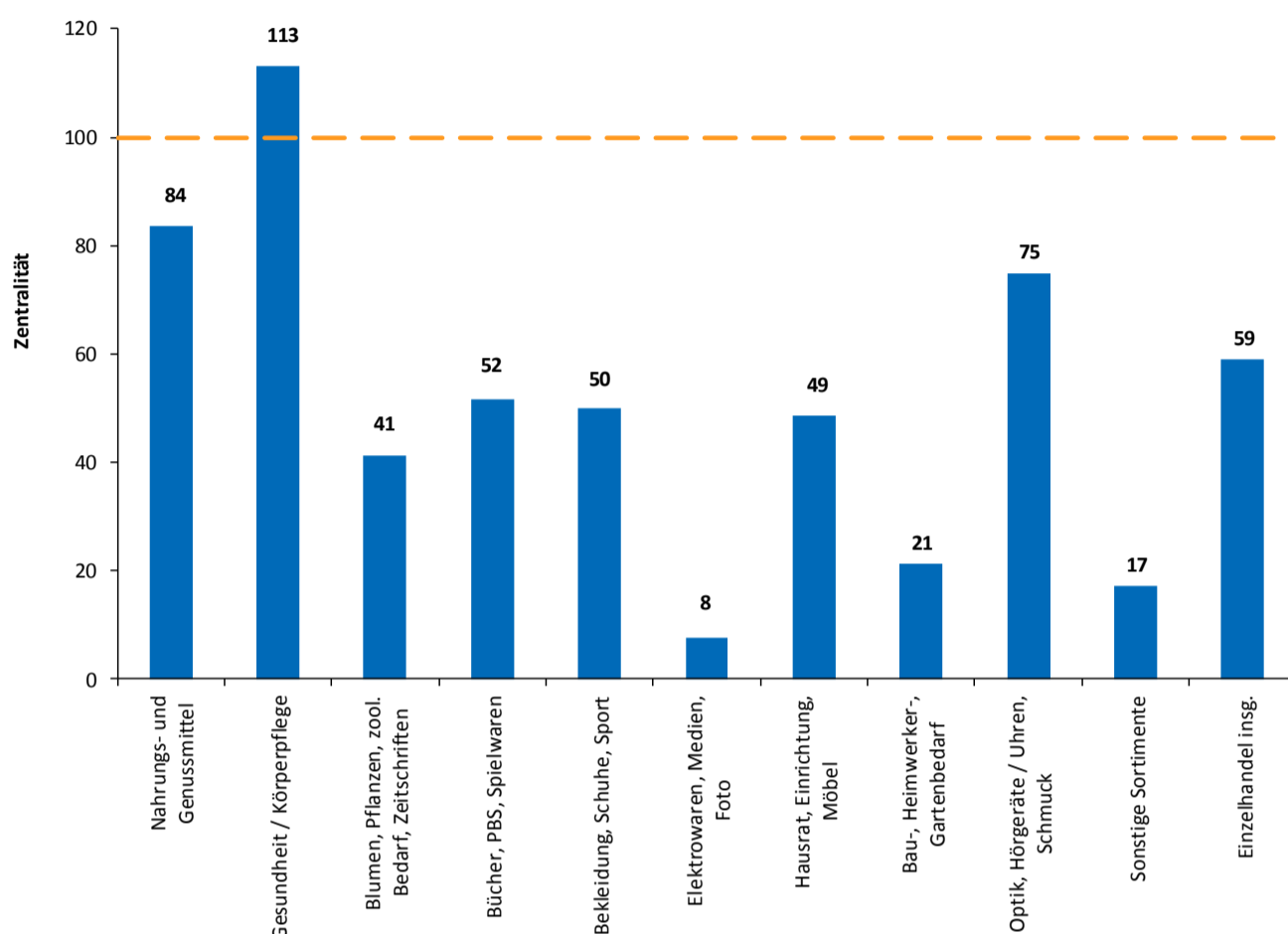
Sortiment	Umsatz in Neufahrn in Mio. €	Kaufkraft der Wohnbevölkerung in Mio. €	Zentralität
Nahrungs- und Genussmittel	43,3	51,7	84
Nichtlebensmittel	40,2	89,6	45
Einzelhandel insgesamt	83,5	141,3	59

Quelle: GMA-Berechnungen 2019 (ca.-Werte, Rundungsdifferenzen möglich)

15 GMA-Vergleichskennziffern

Mit einer Gesamtzentralität von 59 wird ein für Kommunen dieser Größenordnung unterdurchschnittlicher Wert erreicht, der auf einem Bedeutungsmangel einzelner Sortimente basiert. Während lediglich für die Warengruppe „Gesundheit und Körperpflege“ Kaufkraftzuflüsse vorhanden sind, müssen für sämtliche anderen Branchen teilweise erhebliche Kaufkraftabflüsse konstatiert werden, sodass dort keine Deckung des potenziellen Nachfragevolumens erzielt wird.

Abbildung 3: Branchenbezogene Zentralitätskennziffer in Neufahrn b. Freising



Quelle: GMA-Erhebung/-Darstellung 2019

Diese Nettokaufkraftabflüsse sind vor allem auf die spezifische Angebotssituation im regionalen Umland zurückzuführen. Es ist davon auszugehen, dass Einkaufsfahrten vor allem nach München aufgrund der dortigen Angebotsvielfalt getätigt werden.

Entwicklungspotenziale für die fast gänzlich unterrepräsentierten Warengruppen ergeben sich sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Form (z. B. Modernisierung bestehender Betriebe und gezielte Angebotsergänzung) sowie in lagebezogener Form (vor allem Sicherung und Ausbau der Angebote mit zentrenrelevanten Sortimenten in der Ortsmitte).

Qualitative Bewertung

Hinsichtlich der derzeitigen branchenbezogenen Angebotsstruktur ist der Einzelhandelsbestand in Neufahrn wie folgt zu bewerten:

Nahrungs- und Genussmittel: Die dominierenden Anbieter im Lebensmittelbereich sind der REWE Supermarkt (Kurt-Kittel-Ring) sowie der Supermarkt von EDEKA. Weiterhin ist auf insgesamt drei Discounter zu verweisen, die das Lebensmittelangebot im Preiseinstiegssegment ergänzen. Eine klassische Nahversorgerfunktion nimmt außerdem der REWE Supermarkt in der Dietersheimer Straße ein. Darüber hinaus existieren weitere Spezialanbieter, die vor allem ethnische Lebensmittel anbieten. Abgerundet wird das Lebensmittelangebot durch Angebote aus dem Lebensmittelhandwerk sowie Getränkemärkte. Hinsichtlich ihrer VK-Ausstattungen verfügen bis auf den REWE Markt in der Dietersheimer Straße alle Supermärkte und Discounter über marktübliche Betriebsgrößen sowie einen zeitgemäßen Marktauftritt. Dennoch ist die verkaufsfächenbezogene Ausstattung unterdurchschnittlich für eine Gemeinde wie Neufahrn, sodass sich hier Optimierungspotenziale abzeichnen. Die räumliche Konzentration der Lebensmittelmärkte verteilt sich auf die Nahversorgungsschwerpunkte Kurt-Kittel-Ring und Ludwig-Erhard-Straße. Die räumliche Verortung der Betriebe mit Sortimenten des täglichen Bedarfs zeigt ein Defizit in der Nahversorgung in der Ortsmitte.

Gesundheit, Körperpflege: Dieses Warenssegment wird hauptsächlich über die Kernsortimente der Drogeriefachmärkte abgebildet. Hinzu kommen eine typische Randsortimentsauswahl bei den örtlichen Lebensmittelbetrieben sowie das Angebot mehrerer Apotheken im Hauptort. Das umfassende Angebot in diesem Sortimentsbereich ist dazu geeignet, den qualifizierten täglich wiederkehrenden Bedarf zu decken.

Papier, Bücher, Schreib- und Spielwaren: Diese Warengruppe wird gegenwärtig durch jeweils zwei Buchhandlungen und Schreibwarenläden abgebildet. Das Angebot ist als zeitgemäß zu beschreiben, sodass eine qualitativ ausreichende Versorgung sichergestellt werden kann. Aufgrund der Kleinteiligkeit der Betriebsräume kann das vorhandene Angebot jedoch nicht mit der umfassenden Auswahl größerer filialisierter Anbieter konkurrieren.

Bekleidung, Schuhe: Hinsichtlich des Angebots im Bereich Bekleidung wird vor allem das Discountsegment durch die Fachmarktkonzepte repräsentiert. Weitere inhabergeführte Betriebe sind in Neufahrn ansässig. Der Bestand im Warenssegment Schuhe setzt sich derzeit aus drei Anbietern zusammen. Eine Zielgruppenorientierung, z. B. auf das junge Kundensegment (modische Freizeit- und Sportschuhe), ist derzeit kaum ausgeprägt.

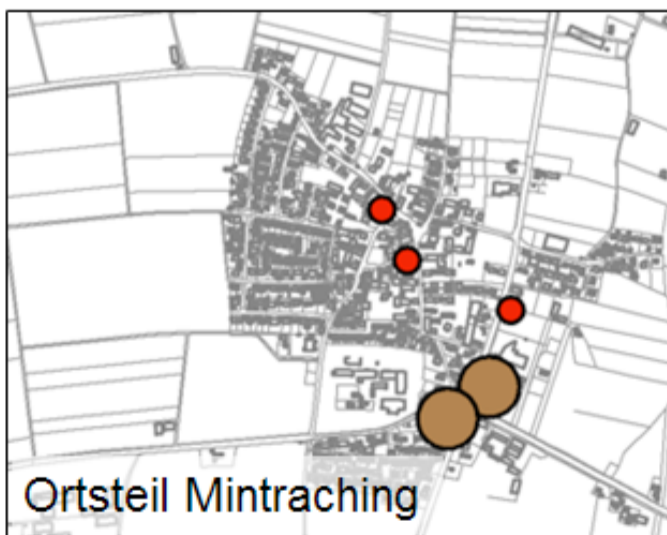
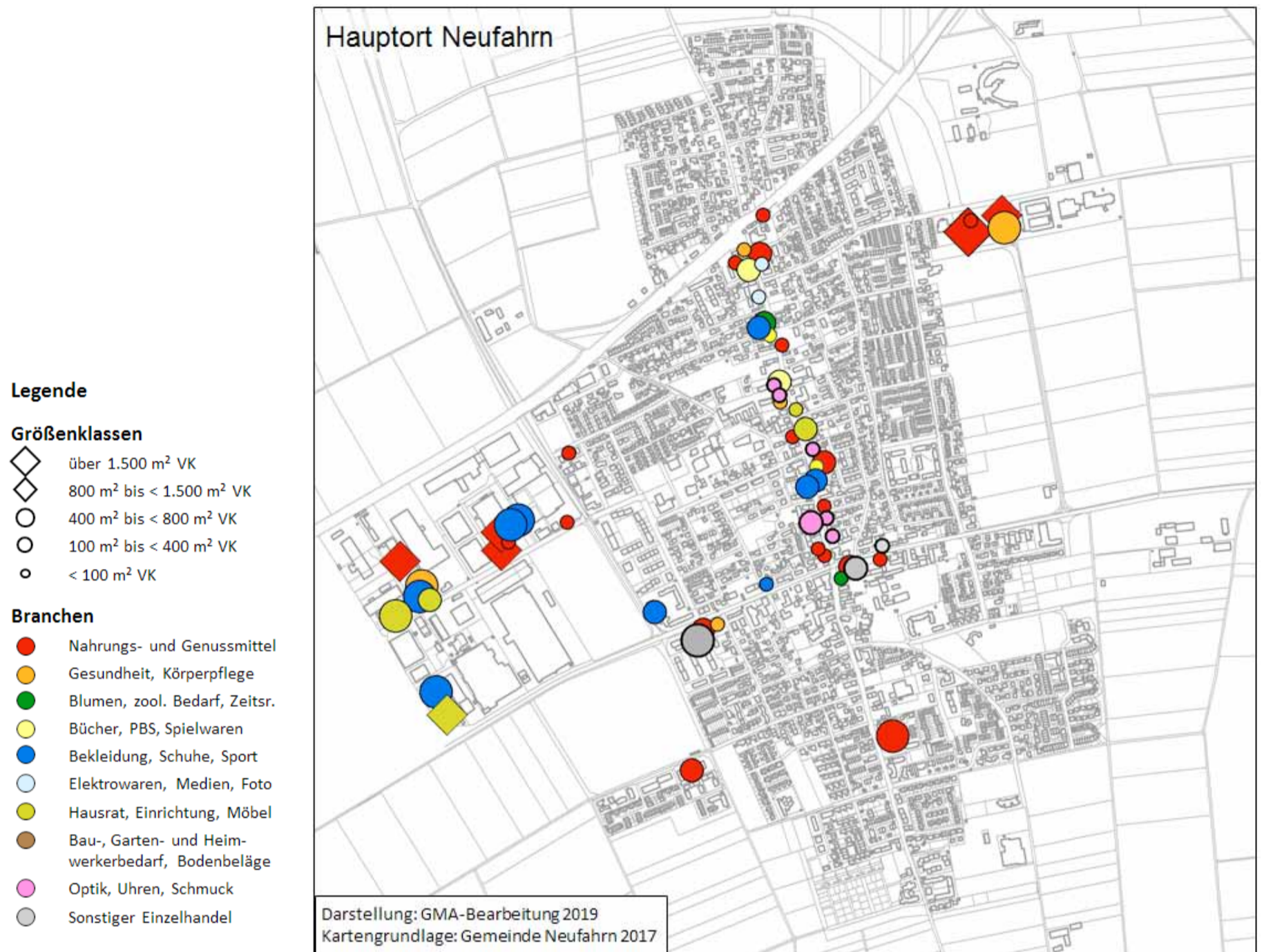
Elektrokleingeräte und Unterhaltungselektronik: Elektrokleingeräte und Unterhaltungselektronik sind lediglich durch einen kleinflächigen Betrieb für elektronische Kleingeräte vertreten. Die Versorgung in diesem Sortimentsbereich ist somit quasi nicht vorhanden und folglich als mangelhaft zu bewerten. Folglich fließt die vorhandene Kaufkraft an Wettbewerbsstandorte im regionalen Umland ab und wird nicht in Neufahrn gebunden. Insbesondere für Jugendliche und jüngere Erwachsene fehlt somit ein wichtiger Sortimentsbaustein in der Gemeinde.

Haushaltswaren und Möbel: Haushaltswaren werden derzeit lediglich über einen discountorientierten Anbieter vertrieben. Dieser ist aus qualitativer Sicht jedoch nur bedingt zur Versorgung der Bevölkerung mit Haushaltswaren geeignet, da der Betrieb einen deutlichen Modernisierungsrückstau aufweist und kein attraktives Angebot vorhält. Weiterhin werden Haushaltswaren über die rudimentären Randsortimente der größeren Supermärkte angeboten. Das Möbelsortiment wird aktuell vor allem im Bereich von Küchenmöbeln abgebildet, jedoch auch im Bereich Matratzen und ausschnittsweise im Bereich Badmöbel. Das ansonsten fehlende Angebot ist insbesondere auf die namhaften Möbelanbieter im benachbarten Eching zurückzuführen. Es ist daher nicht davon auszugehen, dass Neufahrn in diesem Sortimentsbereich Entwicklungspotenziale in Wert setzen kann.

Sonstiger Einzelhandel: Das Warenssegment Bau-, Heimwerker-, Gartenbedarf ist abgesehen von zwei Pflanzenfachbetrieben in Neufahrn hauptsächlich im Ortsteil Mintraching vertreten. Unter Betrachtung der Verkaufsflächenausstattung und der Zentralität ist dieses Sortiment jedoch unterrepräsentiert. Für die Sortimente Optik, Uhren, Schmuck liegt eine durchschnittliche VK-Ausstattung vorhanden. Trotz der durchschnittlichen Ausstattung lässt sich das Angebot unter Betrachtung der Kaufkraftzuflüsse und der hauptsächlich zentralen Lagen der Geschäfte als gut einordnen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das attraktive Angebot einzelner Sortimente im benachbarten Gewerbegebiet sowie die ausdifferenzierte, leistungsstarke Einzelhandelslandschaft in München den größten Einfluss auf den Einzelhandel in Neufahrn ausüben und dessen Angebot einschränken. Nachfolgende Karte verdeutlicht den Einzelhandelsbestand und die räumliche Verortung im Gemeindegebiet.

Karte 1: Einzelhandelsbestand und Standorte des Einzelhandels in Neufahrn b. Freising



Quelle: GMA-Bearbeitung 2019 (Kartengrundlage: Gemeinde Neufahrn 2017)

3. Integrierte Stärken-Schwächen Betrachtung

Die Erkenntnisse aus den fachspezifischen Bestandsaufnahmen und Analysen werden im Folgenden zu einer integrierten Stärken-Schwächen-Chancen-Risiko Analyse (SWOT-Analyse) zusammengeführt. Die jeweiligen Abhängigkeiten sowohl im Bereich der Herausforderungen als auch bei etwaigen Lösungsansätzen werden durch die integrierte Zusammenstellung herausgearbeitet. Maßnahmen zur Beseitigung funktionaler Missstände in der Einzelhandelsversorgung können wiederum negative Auswirkungen auf andere Aspekte wie das Erzeugen von Verkehrsproblemen o.ä. darstellen. Daher ist es Aufgabe der SWOT-Analyse, eine Abwägung vorzubereiten. Die Abwägung der inhaltlich-fachlichen und räumlichen Zusammenhänge dient der Entscheidungsfindung für die Umsetzung adäquater Maßnahmen.

Aus der Kombination der Stärken/Schwächen-Analyse und der Chancen/Risiken-Analyse kann eine ganzheitliche Entwicklungsstrategie erarbeitet werden. Daraus werden die einzelnen Entwicklungsziele und der konzeptionelle Handlungsrahmen (Kap. 4+5) sowie die Maßnahmen (Kap. 6) abgeleitet.

3.1 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN - KARTEN



Marktplatz mit Blick zur Kirche St. Franziskus



evangelische Kirche, Arch. Gulbranson



giebelständige Bauweise entlang Bahnhofstraße



Grünfläche am Fürholzerweg

Stärken - Städtebau und Freiraum

Siedlungsstruktur und Gestalt

- eindeutiges Ortszentrum mit klarer räumlicher Struktur, definierten Endpunkten (Bahnhof, Kirche St. Wilgefortis) und städtebaulicher Torsituation (Kopfgebäude Marktplatz und kath. Kirche)
- charakteristische städtebauliche Räume (Marktplatz, erweiterter Bahnhofplatz, Dorfanger)
- Ablesbarkeit der historischen Ortsmitte
- Sichtbezüge zu den ortsbildprägenden Gebäuden/ Kirchen (Kirche St. Franziskus, Kirche St. Wilgefortis mit Mesnerhaus, ev. Kirche) und Kirchtürme als „städtebauliche Dominanten“
- denkmalgeschützter Gebäudebestand (Gulbransonkirche als „architektonische Perle“)
- ortsbildprägende Gebäudetypologien (zur Straße geöffnete Dreiseithöfe bzw. L-förmig angeordnete landwirtschaftliche Hofstellen)
- giebelständige Bauweise entlang Bahnhofstraße
- Vorliegen eines Gestaltungskatalogs für Bebauungen im zentr. Versorgungsbereich (GR-Beschluss vom 18.02.2013)
- qualitätvolle neue Architektur (z.B. Schulen)









Nutzungen und Funktionen

- Integrierte Lage wichtiger kultureller und sozialer Einrichtungen
- Aktivitäten am Marktplatz (Wochenmarkt, Eisfläche, weitere Veranstaltungen)
- kompakter Siedlungskörper mit kurzen Wegen und sehr guter Anbindung an Bahnhof
- zentrale Flächenpotentiale zur funktionalen Stärkung des Ortszentrums (zentrumnahes Wohnen, Kultureinrichtungen, Einzelhandel)
- Realisierung und Planung öffentlich geförderter und bezahlbarer Wohnungen sowie seniorengerechter Wohnanlagen (nördl. der Bahn + in der Bahnhofstraße)









Freiraum und Landschaft

- besonders wertvolle großflächige Naturräume/Biotope innerhalb der Gemeinde - Naherholung
- kleine, aber wichtige Freiräume innerhalb des Siedlungskörpers
- hohes Freizeitangebot in nächster Nähe
- Bestand wertvoller Grünflächen im Ortskern
- teilw. kurze Wege zur Ortsmitte aus vielen Siedlungsteilen

Stärken_Gebäude

-  denkmalgeschütztes Gebäude
-  ortsbildprägendes Gebäude
-  Hofform als ortsbildprägende Baustruktur
-  wichtige Raumkante
-  öffentliche, kulturelle Einrichtung
-  öffentliche geförderte Wohnbauprojekte
-  Ablesbarkeit historischer Ortskern
-  Sichtbezüge Gebäude

Stärken_Freiraum

-  wichtiger öffentlicher/ städtebaulicher Raum
-  wertvoller Grünraum
-  ortsbildprägender Garten/ Freifläche
-  Außengastronomie/Bespielung Freiraum
-  Spielplatz mit hoher Nutzungsfrequenz
-  wichtige Fuss- und Radwegverbindung
-  ortsbildprägender Baum
-  Verkehrsknotenpunkt/S-Bahn Haltestelle



Karte: Stärken Städtebau + Freiraum, Stand: Februar 2019

0 50m 250m
1:5.000 (im DinA3 - Format)



Kreuzung Bahnhofstraße-Echinger Straße

Schwächen - Städtebau und Freiraum

Siedlungsstruktur und Gestalt

- Echinger Straße als räumliche Trennung v.a. zur historischen Ortsmitte
- mangelhaftes Erscheinungsbild entlang der Echinger/Grünecker Straße, Werbeanlagen, hohe Anzahl an Spielotheken
- fehlender „innerer“ Ortseingang als Auftakt zum Ortszentrum
- heterogene Baustruktur entlang der Bahnhofstraße, bauliche Mängel, mindergenutzte Flächen und Gebäude, teilweise Leerstände in zentraler Lage
- teilweise schlechter Erhaltungszustand von Gebäuden (z.B. LW-Höfe), Investitionsstau
- Mangelhafter städtebaulicher Raum am Bahnhof (Leerstand, „Angsträum“ Unterführung, fehlende öffentliche Toilette)
- teilweise fehlende Raumkante bzw. ungeeignete platzflankierende Bebauungsstruktur (EFH) auf Nordseite des Marktplatzes
- mangelhafte Qualität der äusseren Ortseingänge, diese tragen nicht zur Adressbildung Neufahrns bei



Bahnhofsareal mit leerstehenden Gebäuden

Nutzungen und Funktionen

- fehlendes Raumangebot für öff. Veranstaltungen (durch Schliessung der „Alten Halle“), weiterer Flächenbedarf für JUZ und Bücherei
- Defizite in der gestalterischen und funktionalen Ausprägung des Ortszentrums (fehlender „Frequenzbringer“ in zentraler Lage), unterstützt durch grosse Längenausdehnung der Bahnhofstraße (1,1km) und räumliche Tiefe des Marktplatzes
- geringe Frequenz am Marktplatz: wenig räuml., strategische Planung bei Ladenvergabe
- „fliegende Händler“, unkontrollierte Vermietung von Standflächen
- zentrale Flächenpotentiale mit Baurecht, aber fehlende Entwicklung-(Strategien)
- mangelhaftes Erscheinungsbild (Gebäude+Wohnumfeld) und fehlende soz. Infrastrukturen (z.B. Orte für Begegnung) führen zu einem schlechten Image der westl. Wohnquartiere und einer geringen räumlichen + sozialen Integration der Bewohner

Freiraum und Landschaft

- der Marktplatz erfüllt nicht ausreichend seine Aufgabe als zentraler öffentlicher Raum; die Weitläufigkeit der Ortsmitte fördert hingegen den motorisierten Verkehr
- die hohe Verkehrsbelastung innerhalb des Ortskerns führt zu negativen Auswirkungen besonders in Bezug auf die Aufenthaltsqualität im Freiraum
- Konfliktsituation zwischen ruhendem Verkehr und Langsamverkehr: Straßenprofil zu stark am motorisierten Verkehr angelehnt, Einschränkung der Sicherheit (Schulweg)
- teilweise geringe Gestaltungsqualität im öffentlichen Raum (Grüninseln, Belag, Mobiliar); Frei- und Hofflächen weisen teilweise einen hohen Versiegelungsgrad auf
- Verlust historischer Merkmale/Denkmäler (z.B. Viehwaage auf Dorfanger)
- große Infrastrukturen in nächster Nähe der Gemeinde: Autobahnkreuz, Bahnlinie, Flughafen
- die derzeitige Gestaltung des Bahnhofsumfeld wird seiner Adressfunktion nicht gerecht
- zunehmender Verlust von Baumbestand in Bahnhofstraße, sowie innerörtliche Grünflächen
- Fehlen von niederschweligen Treffpunkten im Ortskern
- Gehwegbreiten an einigen Stellen zu gering; hoher Platzverbrauch aufgrund von Querparkern; gemeinsamer Geh- und Radweg entlang Echinger und Grünecker Straße



heterogene Baustruktur und strukturelle Brüche



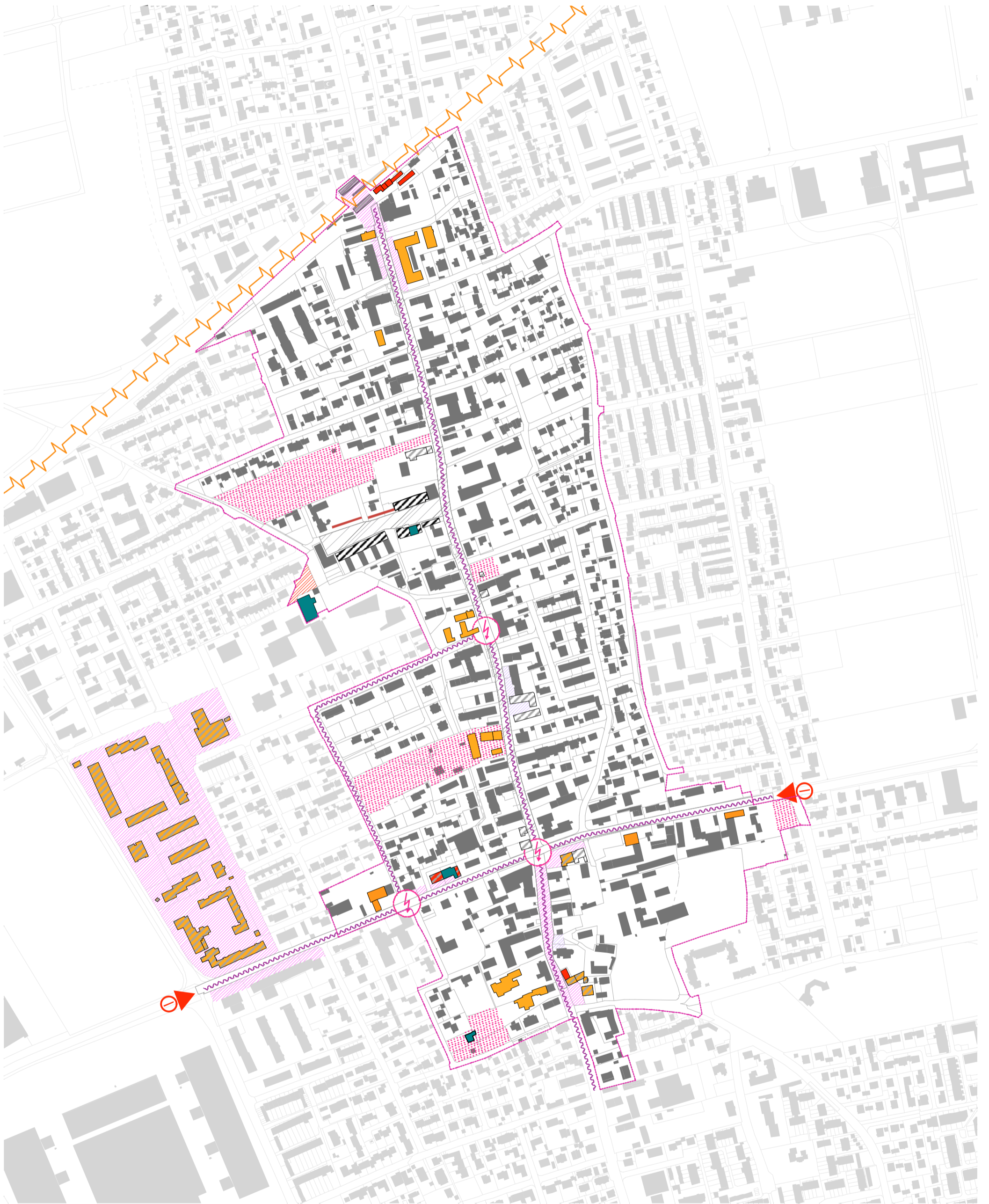
mangelhaftes Erscheinungsbild Echinger Straße

Schwächen_Gebäude

	funktionaler Mangel
	gestalterischer Mangel
	Leerstand
	bauliche Mängel
	erhebliche bauliche Mängel
	fehlende Raumkante
	mindergenutzte Fläche
	fehlender Ortseingang

Schwächen_Freiraum

	funktional mangelhafter Freiraum
	geringe Gestaltungsmängel
	hohe Gestaltungsmängel
	Spielplatz mit geringer Nutzungsfrequenz
	räuml. Barriere Bahn
	hohe Verkehrsbelastung
	Konfliktsituation Verkehr



Karte: Schwächen Städtebau + Freiraum, Stand: Februar 2019

0 50m 250m

1:5.000 (im DinA3 - Format)

Stärken und Schwächen - Verkehr

Stärken




- Optimale Anbindung an das Autobahnnetz
- Anbindung über die Staatsstraße in Richtung Osten sowie Norden
- Erschließung der Gemeinde über die Flughafen S-Bahnlinie
- Anbindung über verschiedene regionale Buslinien, eine davon mit Anschluss an die S8 in Hallbergmoos
- Anwohner-Parkzonen in den Wohngebieten rund um die S-Bahnstation, um damit Langzeitparker (Fluggäste) zu verhindern
- Ausreichendes Stellplatzangebot in der Bahnhofstraße, zu manchen Tageszeiten jedoch etwas zu knapp bemessen
- P+R-Parkplatz am Bahnhof meistens nicht voll ausgelastet
- Wichtige Verflechtungsorte über die S-Bahn erschlossen (Freising, Eching, Unterschleißheim, Oberschleißheim, München)

Schwächen




- Lückenhafte Anbindung für den Radverkehr in Richtung Norden, Nordosten und Süden
- In manchen Wohngebieten relativ lange Wege bis zur nächsten Bushaltestelle
- Stauanfälligkeit der Busse auf der St2053
- Stellplatzmangel für Busse am S-Bahnhof Neufahrn
- Hoch belastete Ortsdurchfahrt der St2053
- Zeitweise Überlastung der zentralen Kreuzung in der Neufahrner Ortsmitte (Staatsstraße, Bahnhofstraße)
- Unfallträchtige Ortsdurchfahrt der St2053
- Starke Belastung auch durch den Binnenverkehr
- Hoher Parkdruck vor allem in den westlichen Wohngebieten (Geschoßwohnungsbau)

Legende










Stärken

-  Zentrale Lage
-  Überörtlicher Radweg
-  Bestehender S-Bahn-Halt

Chancen

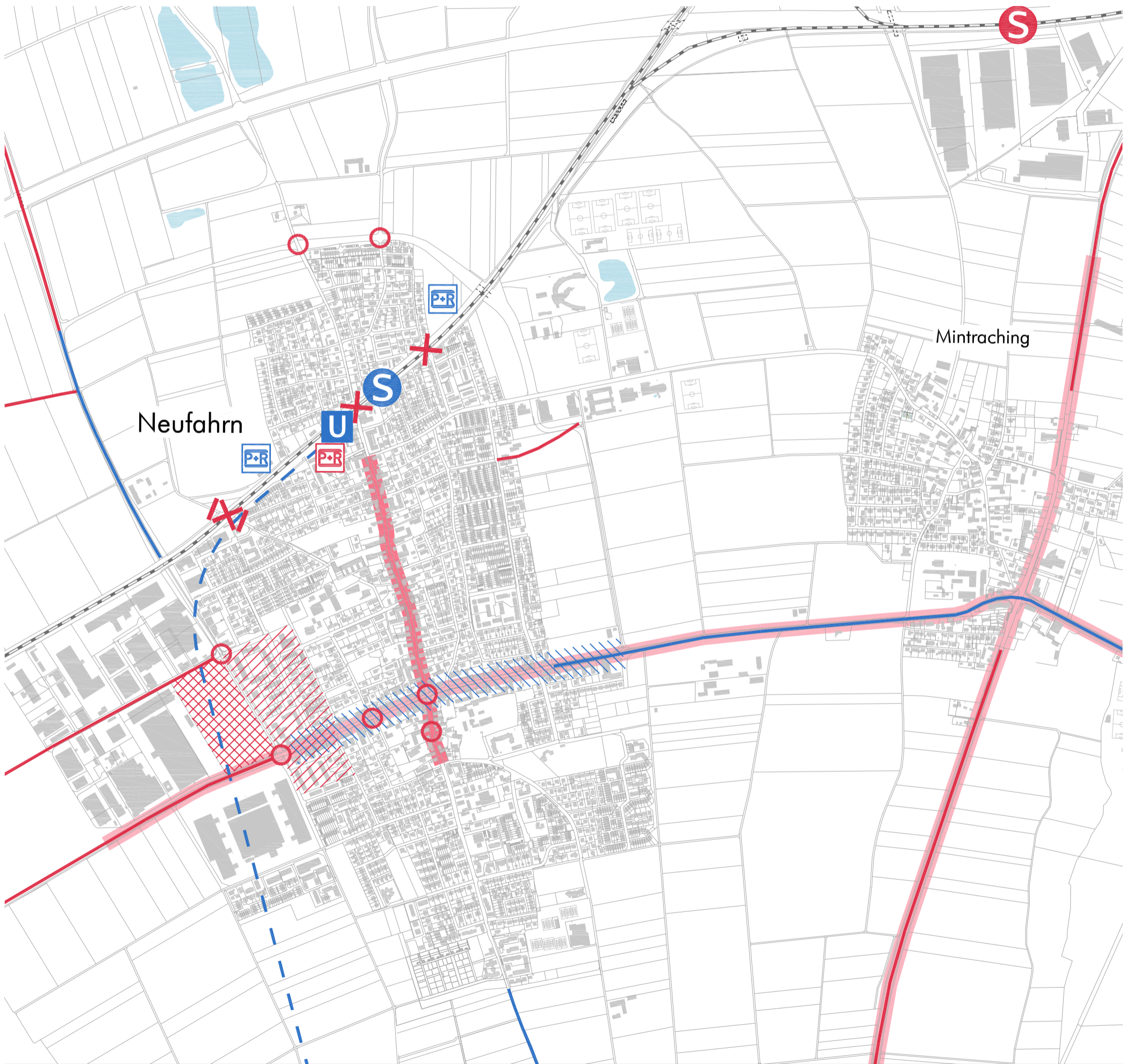
-  U-Bahn-Verlängerung
-  Lkw-Verbot im Durchgangsverkehr
-  P+R Alternativposition

Schwächen

-  Fehlender/ unzureichender Radweg
-  Starke Verkehrsbelastung
-  Geschäftsbereich mit geringer Aufenthaltsqualität
-  Gefahrenstelle
-  Gleisquerung verbesserungsfähig
-  Gleisquerung fehlend
-  Hoher Parkdruck
-  Fehlender S-Bahn-Halt
-  P+R an falscher Position

Risiken

-  Künftige Nutzung unklar



Stärken-Schwächen-Karte, PSLV Juni 2019

0 50m 250m
1:5.000 (im DinA3 - Format)

Stärken und Schwächen - Einzelhandel

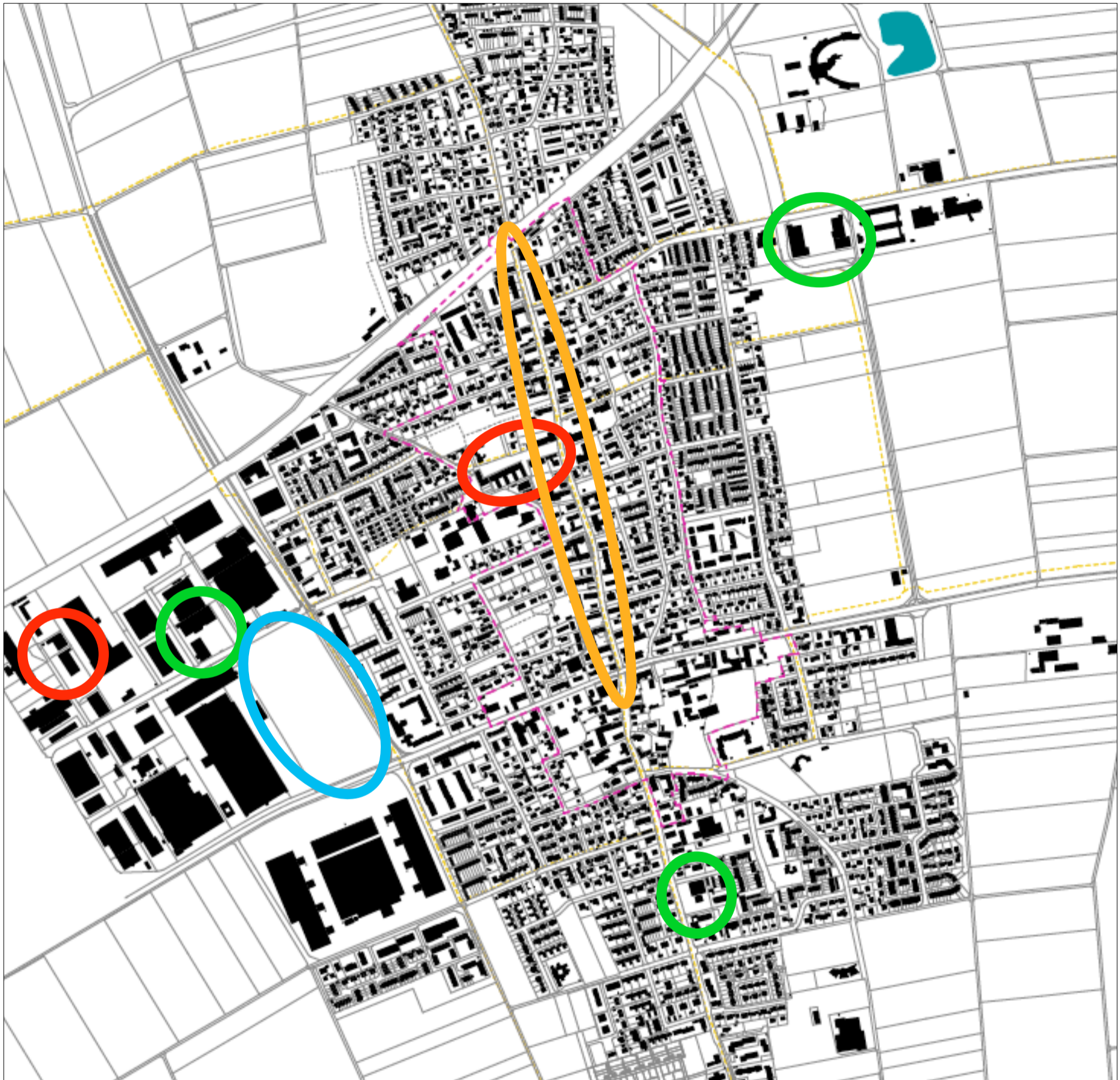
Stärken

- hoher Wohnanteil im Gemeindegebiet von Neufahrn
- zukünftiges Bevölkerungswachstum und somit Erhöhung des Kaufkraftpotenzials
- umfassendes Angebot im Bereich der Sortimente des Nahversorgungsbedarfs (Lebensmittel, Drogeriewaren)
- moderne, marktgängige Betriebe
- kleinteiliger, inhabergeführter Facheinzelhandel in der Ortsmitte
- Ergänzung des Nahversorgungsangebots durch Wochenmarkt und ethnische Lebensmittelhändler in der Ortsmitte
- touristisches Zusatzpotenzial durch direkte Nähe zum Flughafen München
- teilweise Streukundenpotenziale durch Touristen und Durchfahrende

Schwächen

- starke regionale Konkurrenz durch Oberzentren im Umland (Freising, Erding, München)
- damit einhergehende begrenzte Entwicklungsmöglichkeiten
- Einzugsgebiet auf Gemeindegebiet beschränkt
- unterdurchschnittliche Verkaufsflächenausstattung und Betriebsausstattung nach einzelnen Sortimenten
- geringe Anzahl an Betrieben mit regionaler Ausstrahlungskraft
- kein Einzelhandelsmagnet in Ortsmitte vorhanden
- Defizite in der innerörtlichen fußläufigen Nahversorgung
- hohe Kaufkraftabflüsse in die umliegenden zentralen Orte
- Konkurrenzsituation für die Ortsmitte durch Anbieter im städtebaulich nicht integrierten Gewerbegebiet Neufahrn West

Karte 1: SWOT-Karte zum Fachbereich Einzelhandels- und Gewerbeentwicklung



Legende

Siedlungsbereiche mit:

- Stärken / strengths: Nahversorgungslage Kurt-Kittel-Ring, Nahversorgungsstandort Dietersheimer Straße, Ergänzungsstandort FMZ Ludwig-Erhard-Straße
- Schwächen / weaknesses: Marktplatz als zentraler Treffpunkt in der Ortsmitte, Philipp-Reis-Straße
- Chancen / opportunities: Potenzialfläche E
- Herausforderungen / threats: Bahnhofstraße

Quelle: GMA-Bearbeitung 2018 (Kartengrundlage: a.weisel.architektur+stadtplanung, michellerundschalk GmbH)

3.2 SWOT-TABELLE

Stärken

<p>Bevölkerung und Wirtschaft</p> <ul style="list-style-type: none"> • hoher Wohnanteil im Gemeindegebiet von Neufahrn sowie positive demographische Entwicklungsprognose • wachsendes Kaufkraftpotenzial • kleinteiliger, inhabergeführter Facheinzelhandel in der Ortsmitte mit hoher Kundenbindung • übergemeindliche Ausstrahlungskraft des Gewerbegebiets Neufahrn an der Ludwig-Erhard-Straße • zeitgemäße Marktauftritte der nahversorgungsrelevanten Betriebe im Lebensmittel- und Drogeriewarenbereich • teilweise Streukundenpotenziale durch Touristen und Durchfahrende • touristisches Zusatzpotenzial durch direkte Nähe zum Flughafen / zur Stadt München • Ergänzung des Nahversorgungsangebots durch Wochenmarkt und ethnische Lebensmittelhändler in der Ortsmitte kaum Ladenleerstand 	<p>Städtebau und Baustruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • eindeutiges Ortszentrum mit klarer räumlicher Struktur, definierten Endpunkten (Bahnhof, Kirche St. Wilgefortis) und städtebaulicher Torsituation (Kopfgebäude Marktplatz und kath. Kirche) • charakteristische städtebauliche Räume (Marktplatz, erweiterter Bahnhofplatz, Dorfanger) • Ablesbarkeit der historischen Ortsmitte • Sichtbezüge zu den ortsbildprägenden Gebäuden/ Kirchen (Kirche St. Franziskus, Kirche St. Wilgefortis mit Mesnerhaus, ev. Kirche) und Kirchtürme als „städtebauliche Dominanten“ • denkmalgeschützter Gebäudebestand (Gulbransonkirche als architektonische Perle) • ortsbildprägende landwirtschaftliche Hoftypologien (zur Straße geöffneter Dreiseithof bzw. L-förmiger Hof) • giebelständige Bauweise entlang Bahnhofstraße • Gestaltungskatalog für Bebauungen im zentr. Versorgungsbe- reich (GR-Beschluss vom 18.02.2013) • qualitätvolle neue Architektur (z.B. Schulen) • Realisierung und Planung öffentlich geförderter und bezahlbarer Wohnungen sowie seniorenrechtlicher Wohnanlagen
<p>Freiraum</p> <ul style="list-style-type: none"> • besonders wertvolle großflächige Naturräume/Biotop innerhalb/in nächster Nähe der Gemeinde (z.B. Garching Heide, Innauen) - Naherholung • kleine, aber wichtige Freiräume innerhalb des Siedlungskörpers (z.B. Bank an der Kirche St. Wilgefortis, Platz an der Franziskuspfad) • hohes Freizeitangebot in nächster Nähe (z.B. Mühlenseen, Baggerseen, bestehendes Radwegenetz,..) • Bestand wertvoller Grünflächen im Ortskern (z.B. Hagn-Wiese, landwirtschaftliche Fläche südlich der Grüneckerstraße,..) • teilw. kurze Wege für Fußgänger und Radfahrer zur Ortsmitte aus vielen Siedlungsteilen 	<p>Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimale Anbindung an das Autobahnnetz • Anbindung über die Staatsstraße in Richtung Osten sowie Norden • Erschließung der Gemeinde über die Flughafen S-Bahnlinie • Anbindung über verschiedene regionale Buslinien, eine davon mit Anschluss an die S8 in Hallbergmoos • Anwohner Parkzonen in den Wohngebieten rund um die S-Bahnstation, um damit Langzeitparker (Fluggäste) zu verhindern • Ausreichendes Stellplatzangebot in der Bahnhofstraße, zu manchen Tageszeiten jedoch etwas zu knapp bemessen • P+R-Parkplatz am Bahnhof meistens nicht voll ausgelastet • Wichtige Verflechtungsorte über die S-Bahn erschlossen (Freising, Eching, Unterschleißheim, Oberschleißheim, München)

Chancen

<p>Bevölkerung und Wirtschaft</p> <ul style="list-style-type: none"> • perspektivischer Bevölkerungsanstieg und damit auch steigende Kaufkraft • größer werdende Relevanz der Nahversorgung (in den geplanten Wohngebieten) • Ausrichtung des Einzelhandels auf nahversorgungsrelevante Sortimente • Intensivierung des Nutzungsmixes in der Ortsmitte (Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistung, öffentliche Einrichtungen) und Qualifizierung als Treffpunkt im sozialen Leben • Online-Sichtbarkeit der Anbieter (Homepage, Google Business Eintrag, Social Media) • Spezialisierung des vorhandenen Angebots und Kooperation mit Angeboten der örtlichen Akteure • Reaktion auf Markt- und Konsumtrends (Thema Nachhaltigkeit, z. B. Bio, Reparaturcafé usw.) • Entwicklung auf den derzeitigen siedlungsintegrierten / -nahen Freiflächen mit marktgängigen Handelskonzepten 	<p>Städtebau und Baustruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innerörtliche Flächenpotentiale zur baulichen und freiräumlichen Entwicklung • Nachverdichtungspotentiale schwachgenutzter Grundstücke • Aktive und zielgruppenorientierte Baulandentwicklung in Kooperation mit Privaten • Neuer Veranstaltungssaal mit Bürgerhaus als wichtige kulturelle und frequenzfördernde Einrichtung • Erweiterungsbedarf JUZ (Integrationsangebote) und Bücherei • Auflage Fassaden- und Hofprogramm, Geschäftsflächenprogramm als finanzielle Anreizmodelle für private Eigentümer • Abgrenzung eines Sanierungsgebietes und einer Sanierungssatzung zur Anwendung weiterer Steuerungsinstrumente und Aktivierung zusätzlicher Anreize (z.B. Einkommenssteuervorteile), Förderfibel, aktive Sanierungsberatung
<p>Freiraum</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marktplatz wird in seiner Funktion als Kernbereich des öffentlichen Raums wahrgenommen • Sanierungspotential der Bahnhofstraße zur Nutzungsförderung des bestehenden öffentlichen Raums/Freiraums (z.B. Förderung infomeller Treffpunkte) • Aufwertungspotentiale in der historischen Ortsmitte zur Stärkung seiner Funktion im Ortsgefüge (z.B. Hervorhebung des Dorfangers) • Förderung des Langsamverkehrs zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Bahnhofstraße und Stärkung des Ortszentrums • bestehendes Konzept ‚Prinzip der kurzen Wege‘ bietet Anknüpfungspotential zur schnelleren Erreichbarkeit des Ortszentrums für Langsamverkehr • Schaffung angemessener Adressen für den Ort Neufahrn/ Ortszentrum (z.B. am Bahnhof, Eching Straße) 	<p>Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planung für U-Bahnverlängerung von Garching bis Neufahrn • Ausbau der S-Bahnstrecke München-Neufahrn geplant • Günstige Topografie für das Radfahren bietet Potenzial

<p style="text-align: center;">Bevölkerung und Wirtschaft</p> <ul style="list-style-type: none"> • starke regionale Konkurrenz durch Oberzentren (Freising, Erding) und die Metropole München im Umland • damit einhergehende begrenzte Entwicklungsmöglichkeiten • Marktgebiet auf Gemeindegebiet limitiert • unterdurchschnittliche Verkaufsflächen- und Betriebsausstattung nach Sortimenten • geringer Besatz mit (filialisierten) Betrieben, die (über-)regionale Ausstrahlungskraft besitzen • geringe Anzahl an Betrieben mit regionaler Ausstrahlungskraft • kein Einzelhandelsmagnet in der Ortsmitte • kaum attraktiver und frequenzbringender Einzelhandelsbesatz im Bereich des Marktplatzes • Defizite in der fußläufigen Nahversorgung in der Ortsmitte durch Abwesenheit von leistungsstarken Lebensmitteleinzelhändlern • sehr hohe Kaufkraftabflüsse in die umliegenden zentralen Orte • Konkurrenzsituation für die Ortsmitte durch Anbieter im städtebaulich nicht integrierten Gewerbegebiet Neufahrn Eching-Ost an der Philipp-Reis-Straße 	<p style="text-align: center;">Städtebau und Baustruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Echingener Straße als räumliche Trennung v.a. zur hist. Ortsmitte • Mangelhaftes Erscheinungsbild entlang der Echingener/Grünecker Straße, Werbeanlagen, hohe Anzahl an Spielotheken • fehlender „innerer“ Ortseingang als Auftakt zum Ortszentrum • heterogene Baustruktur entlang der Bahnhofstraße, bauliche Mängel, mindergenutzte Flächen + Gebäude, teilweise Leerstände in zentraler Lage, Investitionsstau (LW-Höfe) • Mangelhafter städtebaulicher Raum am Bahnhof (Leerstand, „Angsträum“ Unterführung, fehlende öffentliche Toilette) • teilweise fehlende Raumkante bzw. ungeeignete platzflankierende Bebauungsstruktur (EFH) auf Nordseite des Marktplatzes • mangelhafte Qualität der äusseren Ortseingänge • fehlendes Raumangebot für öff. Veranstaltungen (durch Schließung der „Alten Halle“), Flächenbedarf JUZ und Bücherei • Defizite in der gestalterischen und funktionalen Ausprägung des Ortszentrums, unterstützt durch grosse Längenausdehnung der Bahnhofstraße (1,1km) und räumliche Tiefe des Marktplatzes • Niedrige Frequentierung Marktplatz: zu wenig räumlich, strategische Planung bei Ladenvergabe • „fliegende Händler“, unkontrollierte Vermietung von Standflächen • zentrale Flächenpotentiale mit Baurecht, aber fehlenden Entwicklung-(strategien) • mangelhaftes Erscheinungsbild + fehlende Begegnungsorte führen zu schlechten Image und geringer räumlicher und sozialer Integration der westl. Wohnquartiere
<p style="text-align: center;">Freiraum</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marktplatz erfüllt nicht Aufgabe als zentraler öffentlicher Raum; Weitläufigkeit der Ortsmitte fördert motorisierten Verkehr • hohe Verkehrsbelastung innerhalb des Ortskerns, negative Auswirkungen auf die Qualität im Freiraum • Konfliktsituation ruhender Verkehr und Langsamverkehr: Unfallgefahr bei Ein- und Ausparkvorgängen bes. in Bahnhofstr. • Straßenprofil zu sehr für motorisierten Verkehr ausgelegt • teilweise geringe Gestaltungsqualität im öffentlichen Raum (Grüninseln, Belag, Mobiliar); kein übergeordnetes Gestaltungskonzept • Verlust historischer Merkmale/Denkmäler (z.B. Viehwaage auf Dorfanger) • hohe Immissionen von überregionalen Infrastrukturen in nächster Nähe: Autobahnkreuz, Bahnlinie, Flughafen • derzeitige Gestaltung des Bahnhofsumfeld wird der Adressfunktion nicht gerecht • zunehmender Verlust von Baumbestand in Bahnhofstraße, sowie innerörtliche Grünflächen • Fehlen von informellen Treffpunkten (z.B. Bänke in höher frequentierten Bereichen, sowie in Siedlungsteilen) 	<p style="text-align: center;">Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lückenhafte Anbindung für den Radverkehr in Richtung Norden, Nordosten und Süden • In manchen Wohngebieten relativ lange Wege bis zur nächsten Bushaltestelle • Stauanfälligkeit der Busse auf der St2053 • Stellplatzmangel für Busse am S-Bahnhof Neufahrn • Hoch belastete Ortsdurchfahrt der St2053 • Zeitweise Überlastung der zentralen Kreuzung in der Neufahrner Ortsmitte (Staatsstraße, Bahnhofstraße) • Unfallträchtige Ortsdurchfahrt der St2053 • Starke Belastung auch durch den Binnenverkehr • Hoher Parkdruck vor allem in den westlichen Wohngebieten (Geschoßwohnungsbau)
<p style="text-align: center;">Bevölkerung und Wirtschaft</p> <ul style="list-style-type: none"> • perspektivische Geschäftsaufgaben und damit verbundener Leerstand durch ungeklärte Nachfolgeregelungen (Geschäftsübernahme) • trading-down-Tendenzen durch „Billiganbieter“, Problemimmobilien oder geringe Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum • Bedeutungsverlust des Einzelhandelsstandortes Neufahrn durch Reduktion seiner Funktion auf „Schlafgemeinde vor den Toren Münchens“ • „verpasster Zug“ Online-Sichtbarkeit 	<p style="text-align: center;">Städtebau und Baustruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsdruck, hohe Preisentwicklung insbesondere für Wohnraum • privatwirtschaftliche Renditevorstellungen führen zu maximaler Grundstücksausnutzung ohne Beachtung des ortstypischen Charakters • Erteilung von Baugenehmigungen, die nicht den Kriterien des (ggfs. anzupassenden) Gestaltungskataloges folgen • Privatbesitz wichtiger Schlüsselimmobilien (z.B. für den Ausbau von Einzelhandelsangeboten in zentraler Lage) • zu wenig ausdifferenziertes Wohnraumangebot (unterschiedliche Wohnformen und Wohnungsgrößen, bezahlbarer Wohnraum), falls nicht durch die Absicherung über städtebauliche Ziele private Immobilieneigentümer und Bauträger zur Realisierung verpflichtet werden
<p style="text-align: center;">Freiraum</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zunahme des motorisierten Individualverkehrs im Ortszentrum, aufgrund von Siedlungserweiterungen • keine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum aufgrund des anhaltenden Verkehrsaufkommens • Bedeutungsverlust der Ortsmitte, aufgrund funktionaler Verluste im Zentrum; weiter Stärkung der funktionalen Schwerpunkte am Ortsrand mit stärkerer Ausrichtung auf den motorisierten Verkehr 	<p style="text-align: center;">Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viergleisiger Ausbau der S-Bahn wird die Trennwirkung der Gemeinde durch den Gleiskörper noch verstärken • Zunehmender Mautausweichverkehr droht • Schwerpunkte der baulichen Entwicklung z. T. relativ weit vom S-Bahnhof entfernt

S

chwächen

R

isiken

3.3 ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT

Missstände im Sinne der Sanierung

Um das Fördergebiet als Sanierungsgebiet nach § 142 Baugesetzbuch (BauGB) abgrenzen zu können, wurden im Rahmen des ISEK-Prozesses Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB durchgeführt, die die städtebaulichen Missstände (Substanz- und Funktionsschwächen) explizit im Ortszentrum aufzeigen.

Städtebauliche Missstände liegen gemäß § 136 Abs.2 BauGB vor:
wenn das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen nicht entspricht (Substanzschwächen) oder
das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen (Funktionsschwächen).

Ungesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Gemäß § 136 Abs. 3 BauGB sind folgende Kriterien zu berücksichtigen: die Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder die Sicherheit der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen in Bezug auf:

- die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten
- die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten
- die Zugänglichkeit der Grundstücke
- die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten
- die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand
- die vorhandene Erschließung
- die Einwirkung, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigung und Erschütterungen
- die energetische Beschaffenheit, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebietes

Funktionale Mängel

Gemäß § 136 Abs. 3 BauGB ist die Funktionsfähigkeit des Gebietes zu beurteilen in Bezug auf:

- den fließenden und den ruhenden Verkehr
- die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebietes unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich
- die infrastrukturelle Erschließung des Gebietes, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebietes im Verflechtungsbereich.

Mit den bisher aufgeführten Maßnahmen im Bereich Umstrukturierung und Aufwertung des Bahnhofs, Qualitätsverbesserung der Ortseingänge, Sanierung der öffentlichen Räume, Entsiegelung der Hofflächen, Sanierung bestehender Bebauungsstrukturen sowie der Stärkung mindergenutzter Grundstücke sind zahlreiche Aufgaben im Bereich der Sanierung gegeben, die für eine Aufwertung des Ortszentrums von großer Bedeutung sind. Die Missstände und daraus resultierenden Ziele sind im Kapitel 4.2. unter Punkt I und II zusammengefasst.

4. Entwicklungsleitlinien und Sanierungsziele

4.1 EINSCHÄTZUNG ZUM BAUPLANUNGRECHTLICHEN HANDLUNGSBEDARF

Einer zukünftigen Ortszentrumsentwicklung der Gemeinde Neufahrn sollten die Qualität des Ortsbildes und des öffentlichen Raumes, sowie die funktionale Stärkung der Neufahrner Mitte als Leitgedanken zugrunde liegen, die in eine übergeordnete Entwicklungsstrategie eingebettet sind. Für die zukünftige Ortsentwicklung bedeutet dies, einen gezielt darauf abgestimmten Planungsprozess unter konsequentem Einsatz des bauplanungsrechtlich zur Verfügung stehenden Instrumentariums zu gestalten.

Aus den zusammengefassten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken lassen sich für Neufahrn städtebauliche Ziele ableiten, die auf der nächsten Doppelseite dargestellt sind. Die Ziele unter I + II umfassen die Punkte, die sich explizit auf das Ortszentrum und den Untersuchungsumgriff beziehen. Unter III - VII sind Ziele formuliert, die sich auch auf den Gesamtort bzw. das gesamte Gemeindegebiet erstrecken, aber wiederum Einfluss auf die Entwicklungen im Ortszentrum haben.

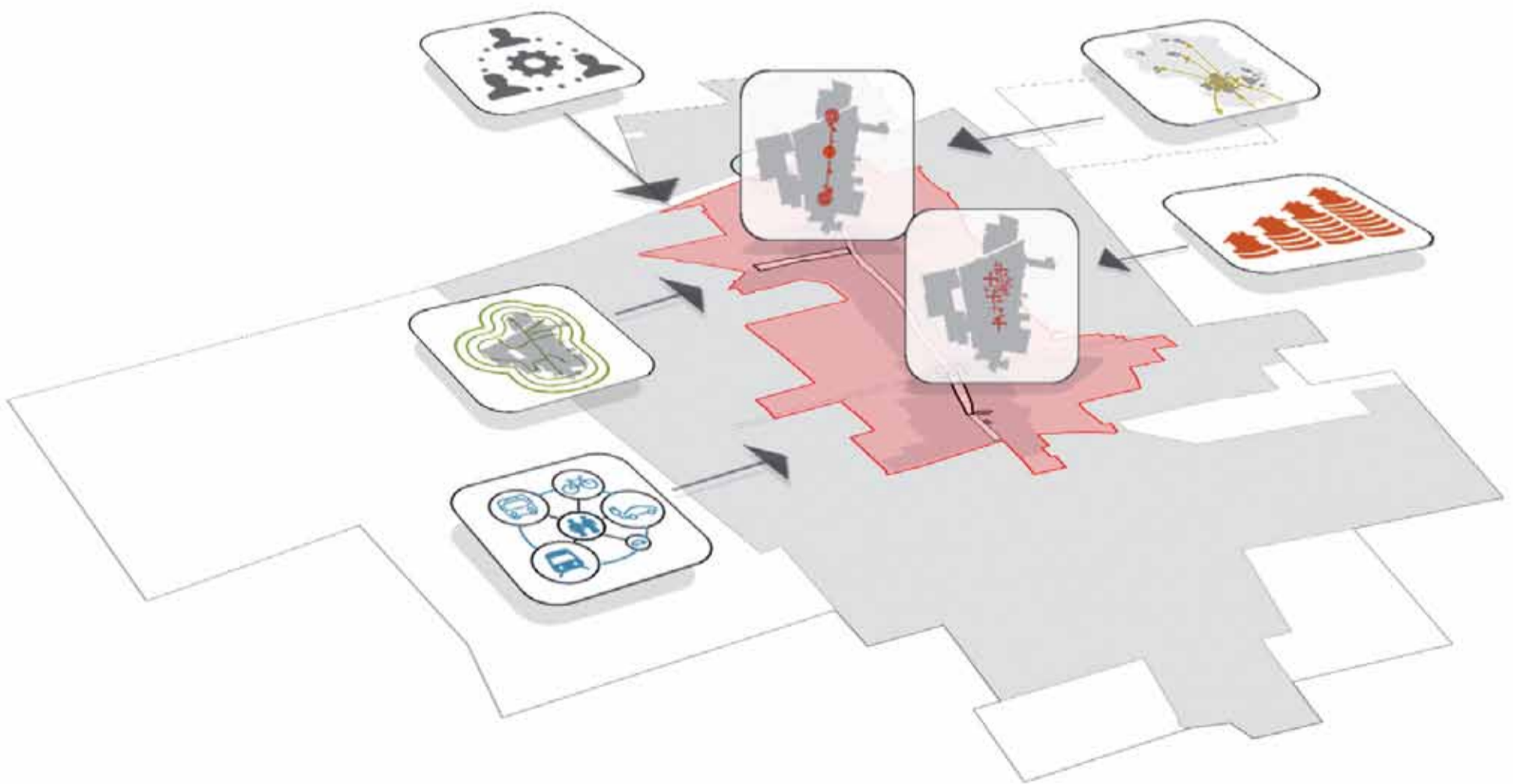
Das ISEK stellt dabei einen informellen, abgestimmten und umsetzungsorientierten Handlungsrahmen für die zukünftige Entwicklung Neufahrns dar, das Entwicklungsziele und einen konzeptionellen Handlungsrahmen sowie daraus abgeleitet konkrete Projektvorschläge und Maßnahmen enthält, die der Politik bei der Entscheidungshilfe von Maßnahmen dienen.

Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept sollte dementsprechend Ziele formulieren, die sich mit Hilfe der Bauleitplanung und dem Baugesetzbuch aber auch informeller Planungsinstrumente wie Rahmenplänen und Feinuntersuchungen erreichen lassen. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB verdeutlicht sodann, dass die Ergebnisse eines beschlossenen Entwicklungskonzeptes zwingend zum Inhalt der Abwägungsentscheidung eines Bauleitplanes werden, auch wenn das Konzept selbst keine Rechtswirkung entfaltet.

Die Gemeinde hat sich nach § 1 Abs. 1 des Baugesetzbuches im Rahmen der Bauleitplanung um die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde nach Maßgabe des BauGB zu kümmern. Dies setzt eine Vorstellung darüber voraus, wie die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde aussehen soll (Wahrnehmung der kommunalen Planungshoheit und aktive Bauleitplanung).

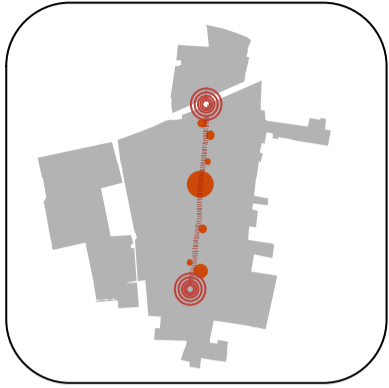
§ 1 Abs. 6 BauGB zeigt auf, welche Belange insbesondere bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind. Hierzu zählen u.a.

- die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung
- die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen
- die Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung und
- die Anforderungen kostensparenden Bauens
- die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung
- Erhalt, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und Umbau vorhandener Ortsteile
- Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege
- die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes
- die Belange des Umweltschutzes
- die Belange der Wirtschaft
- die Belange des Verkehrs, der Mobilität der Bevölkerung



Ziele für das Ortszentrum und die gesamtörtliche Entwicklung

4.2 ÜBERSICHT UND KURZBESCHREIBUNG DER ZIELE

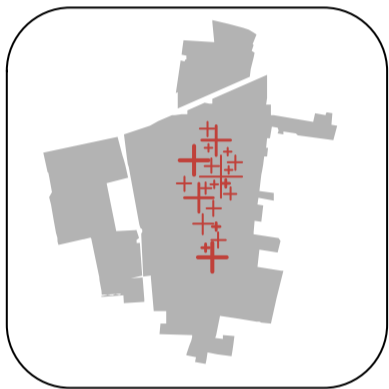


I. ORTSBILD UND FREIRAUM - GESTALTERISCHE AUFWERTUNG „PERLENKETTE BAHNHOFSTRASSE“

Misstand: heterogene Baustruktur, teilw. schlechter Erhaltungszustand von Gebäuden/ Investitionsstau, wenig Freiraumqualitäten entlang der Bahnhofstraße, mangelhafter städtebaulicher Raum am Bahnhof, geringe Qualität der Orts(zentrums)eingänge, hohes Verkehrsaufkommen, mangelnde Verkehrssicherheit für Fußgänger + Radfahrer, räuml. Trennung durch Staatsstraße

Zielformulierung: räumliche und gestalterische Aufwertung des Ortszentrums in seiner Ausdehnung vom Bahnhof bis zur historischen Ortsmitte durch eine Aufwertung des öffentlichen Raums sowie öffentliche und private Sanierungs-, Nachverdichtungs- und Neubaumaßnahmen (im Sinne einer angemessenen Innenentwicklung) unter Berücksichtigung ortsbildprägender Strukturen sowie Barrierefreiheit und erhöhter Verkehrssicherheit

- I.a Gestaltung und Sanierung des Öffentlichen Raums
- I.b Aufwertung der Orts(zentrums)-Eingänge
- I.c Erhalt und Schaffung baukultureller Qualitäten
- I.d Nutzung von Flächen- und Gebäudepotenzialen
- I.e Aktivierung privater Immobilieneigentümer



II. STÄRKUNG DER NUTZUNGSVIELFALT „BELEBTE ORTSMITTE“

Misstand: Weitläufigkeit + räuml. Defizite in der funktionalen Ausprägung des Ortszentrums, Fehlen eines „Frequenzbringers“ in zentraler Lage, Defizite in der innerörtlichen, fußläufigen Nahversorgung, kleinteilig strukturierte städtebauliche Strukturen, fehlende Raumangebote für kult. und öff. Veranstaltungen, wenig ausdiff. Wohnraumangebot

Zielformulierung: das Ortszentrum soll in seiner Funktion als Einkaufs-, Dienstleistungs-, Wohn- und Kulturstandort gestärkt werden. Multifunktionalität und Nutzungsmischung sowie ein gelebtes Nebeneinander städtischer und dörflicher Qualitäten soll die Vitalität und Lebendigkeit in der Ortsmitte zu allen Tageszeiten stärken und die Identifikation der Bürger mit ihrem Ort erhöhen

- II.a Stärkung des Zentralen Versorgungsbereichs „Ortszentrum Neufahrn“
- II.b Flächen- und Leerstandsmanagement
- II.c Kulturelle Veranstaltungen und Entwicklung einer Marketingstrategie
- II.d Stärkung privater und kopplungsrelevanter Dienstleistungen
- II.e Vielfältiger und generationengerechter Wohnraum im Ortszentrum
- II.f Freiraumqualitäten im Ortszentrum



III. FREIRÄUME VERNETZEN

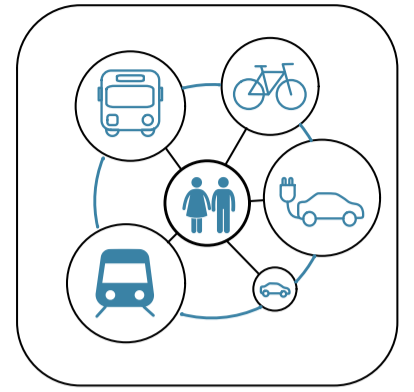
Misstand: aufgrund der zunehmenden Nachverdichtung, Verlust von innerörtlichen Grün- und Freiflächen und Grünstrukturen, hohes innerörtliches Verkehrsaufkommen mit negativen Auswirkungen auf innerörtliche Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit (v.a. Fußgänger und Radfahrer)

Zielformulierung: Verknüpfung der außenliegenden (Freizeit-) Landschaft mit der Ortsmitte – Schaffung von Querverbindungen und Anknüpfungspunkten zwischen Bestand und Neubau (-gebieten)

- III.a Vernetzung innen und außen
- III.b Ort der kurzen Wege
- III.c Mikroklima im Ortszentrum und Nachhaltigkeit

IV. ORTSVERTRÄGLICHE VERKEHRSFÜHRUNG

Misstand: starke Durchgangsverkehrsströme, die rund ein Drittel des Verkehrs auf der St2053 ausmachen, ein intensiver Ziel-/Quellverkehr sowie ausgeprägte Binnenverkehre, Sicherheitsdefizite für Fußgänger und Radfahrer, Lücken im Radwegenetz sowohl innerorts als auch in die Ortsteile und Nachbargemeinden, fehlende ÖPNV-Direktverbindungen in die Ortsteile, ausgedünntes Wochenendangebot im ÖPNV (Ausn. S-Bahn)



Zielformulierung: im Ortszentrum soll dem nicht-motorisierten Verkehr (Fußgänger und Radfahrer) hohe Priorität und Attraktivität eingeräumt und eine Entlastung vom fließenden und ruhenden KFZ-Verkehr erreicht werden. Das Radwegenetz soll innerörtlich und im interkommunalen Kontext ergänzt und das Angebot des ÖPNV sowie alternativer Mobilitätsformen soll ausgebaut und aufgewertet werden. Auch der Durchgangsverkehr soll spürbar reduziert und der Schwerlastverkehr weitestgehend aus der Ortsdurchfahrt herausverlagert werden. Ziel ist es mit organisatorischen Maßnahmen und Angeboten die Verkehrsmittelwahl langfristig v.a. innerorts zugunsten des Fußgänger- und Radverkehrs zu verändern.

- IV.a Beruhigung des KFZ - Verkehrs
- IV.b Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der Ortsmitte und Bahnhofsumfeld
- IV.c Verbesserung des Fußgänger- und Radverkehrs
- IV.d Angebotsverbesserung im öffentlichen Nahverkehr
- IV.e Öffentlichkeitsarbeit Verkehr

V. FLÄCHENSPARENDE UND „BEZAHLBARE“ WOHNRAUMENTWICKLUNG UND SOZIALE INTEGRATION ALS AUFGABE LANGFRISTIG SICHERSTELLEN

Misstand: hoher Wachstumsdruck, Anstieg von Miet-, Immobilien- und Baugrundpreisen, Konkurrenzdruck bei der Wohnraumvergabe, Zunahme von Verkehr, schlechtes Image (Wohnumfeld) westl. Wohnquartiere und geringe soz. Integration der Bewohner



Zielformulierung: den Bau von bezahlbarem Wohnraum für alle Generationen als Aufgabe der Gemeinde langfristig sicherstellen, Ausdifferenzierung der Wohnungsgrößen und Finanzierungsformen („Ortsansässigen“-Modell, einkommensorientierte Förderung, frei finanziert), Förderung der räumlichen + sozialen Integration durch soz. Infrastrukturen

- V.a Aktive Baulandentwicklung sowie vielfältige und bezahlbare Wohnformen
- V.b Sozialer Zusammenhalt durch Wohnumfeldverbesserungen und Gemeinschaftseinrichtungen für gruppenübergreifende Begegnung

VI. EINZELHANDELS- UND GEWERBEENTWICKLUNG IM GEMEINDEGEBIET

Misstand/Ausgangssituation: hoher Wettbewerbsdruck in der Region (besondere Bedeutung der umliegenden Oberzentren Freising, Erding sowie Metropole München), Kaufkraftabfluss in das Umland, kleinteilig strukturierte städtebauliche Strukturen in der Ortsmitte limitieren Realisierung moderner Einzelhandelsvorhaben (die mittlere bis größere Flächen benötigen), wachsende Gemeinde



Zielformulierung: Erhalt und Stärkung des Einzelhandels sowie gesamtgemeindliche Weiterentwicklung der Angebotsstruktur zur Verbesserung der (Nah-)Versorgungsstrukturen, Erhöhung der Kaufkraftbindung aus der Gemeinde und dem Umland

- VI.a Sicherung der mittelzentralen Versorgungsfunktion der Gemeinde Neufahrn
- VI.b Sicherung und Weiterentwicklung der wohnortnahen Grundversorgung
- VI.c Qualifizierung des bestehenden Einzelhandels



VII ÖFFENTLICH-PRIVATE-ZUSAMMENARBEIT

Missstand: Fehlen eines verstetigten Austausches zwischen politischen Entscheidungsträgern, der Verwaltung, wichtigen Immobilienbesitzern im Ortszentrum, bedeutenden Akteuren aus Wirtschaft und Gesellschaft

Zielformulierung: über die Stärkung einer öffentlich-privaten Kooperation zwischen den wichtigen Einzelhandels- und Gewerbebetrieben, Immobilieneigentümern und Arbeitgebern der Gemeinde und der öffentlichen Hand soll die gemeinsame Verantwortung für den Standort gestärkt und das Verständnis für das bauplanungsrechtliche Instrumentarium erhöht werden

VII.a Ausbau der öffentlich-privaten Zusammenarbeit

VII.b Verstetigung des „Beirates zur Integrierten Ortsentwicklung“

5. Konzeptioneller Handlungsrahmen

Die einzelnen Fachkonzepte „Städtebau und Freiraum“, „Verkehr“ sowie „Einzelhandel, Gewerbe, Versorgung“ stellen gemeinsam den konzeptionellen Handlungsrahmen der Vorbereitenden Untersuchungen und des ISEK dar. In integrierter und ganzheitlicher Betrachtungsweise wurden Entwicklungsziele und Konzepte erarbeitet, die die zukünftigen Themen der Ortszentrumsentwicklung, aber auch übergeordneter Ziele der Gemeindeentwicklung Neufahrns mit unmittelbarem Einfluss auf das Zentrum beschreiben. In Kapitel 6 „Integriertes Handlungs- und Maßnahmenkonzept“ werden daraus konkrete Umsetzungsmaßnahmen abgeleitet.

5.1.1 Entwicklungsgrundsätze

Strategie I: Ortsbild und Freiraum - gestalterische Aufwertung „Perlenkette Bahnhofstraße“

öffentlicher Raum

Die städtebauliche Struktur Neufahrns zeichnet sich durch ein relativ eindeutig definiertes Ortszentrum aus. Das Rückgrat bildet die Bahnhofstraße in ihrer Ausdehnung vom Bahnhof bis zur historischen Ortsmitte. Gegenüber des Rathauses spannt sich der in den Jahren 1998-2000 neu gestaltete Marktplatz in Westrichtung dazu auf.

Da die Ausdehnung des Ortszentrums mit einer Längenausdehnung der Bahnhofstraße von ca. 1100 Metern und einer Tiefe des Marktplatzes von ca. 180 Metern relativ weitläufig ist, sollten städtebauliche Entwicklungen das Ziel haben, diesen öffentlichen Raum gestalterisch zu stärken, bauliche und freiraumplanerische „Perlen“ herauszuarbeiten sowie funktionale Schwerpunkte zu definieren. Ortsbildprägende Räume und Plätze (Dorfanger in hist. Ortsmitte, Marktplatz, Bahnhofsvorplatz) sollten dabei unter Berücksichtigung ihrer räumlichen Qualitäten eine gezielte Aufwertung erfahren, um die Aufenthaltsqualität im Ortszentrum zu erhöhen.

Der Straßenraum als Gesamtes wird sehr oft nicht als öffentlicher Raum wahrgenommen (Straßenraum=öffentlicher Raum), da die Straße in ihrer Ausgestaltung und Wahrnehmung lediglich auf ihre heutige (Mono-) Funktion reduziert wird. Die Ausformulierung des Straßenquerschnitts wird meist völlig den Bedürfnissen des Autos untergeordnet. Gerade in Neufahrn, in welchem das Ortszentrum größtenteils von einem Straßenzug gebildet wird, ist ein Perspektivwechsel von Nöten. Die Zurückdrängung der Präsenz und Dominanz des motorisierten Verkehrs in der Bahnhofstraße ist ein wichtiger Beitrag zur Belebung der Ortsmitte. In diesem Zusammenhang müssen Maßnahmen zur Verlangsamung und Reduzierung des Verkehrs in der Bahnhofstraße entwickelt werden.

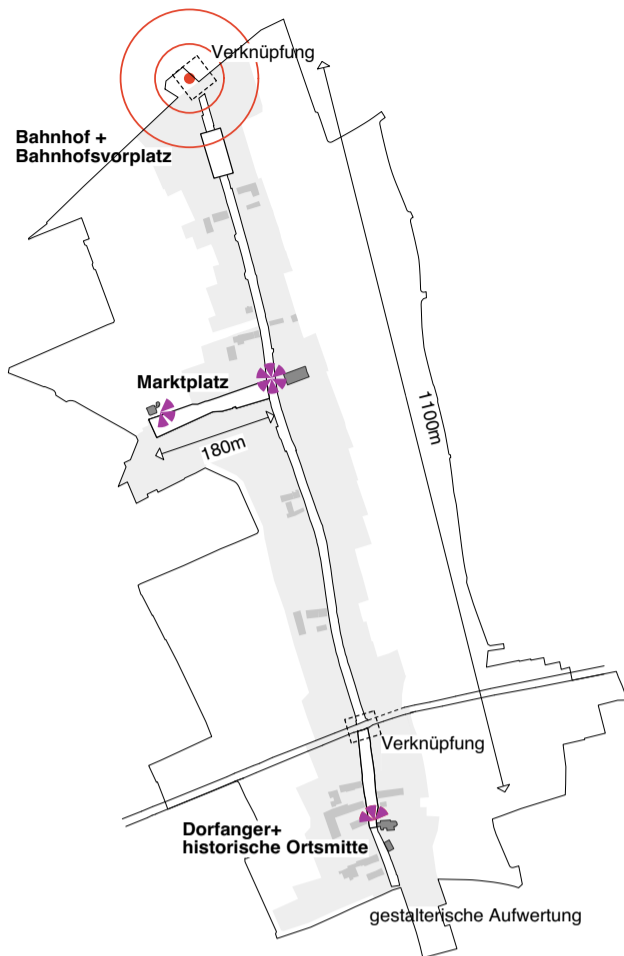
Um die Attraktivität und Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr (Fußgänger, Radfahrer) zu erhöhen, spielt auch die Dimensionierung des Straßenraums eine wichtige Rolle. Konzepte für eine Neuordnung des Verkehrs (Festlegung der Verkehrsführung, erforderliche Straßenbreite, Parkraumkonzept, etc.) sind dafür erforderlich. Außerdem ist die Kreuzungssituation mit der Staatsstraße, sowie die Bahnunterführung in den nördlichen Siedlungsbereich sicherer und attraktiver zu gestalten, um die Verknüpfung zu verbessern.

Das Potential der Ortsstruktur (kompakt, kurze Wege, große Ortsmitte) kann nur ausgeschöpft werden, wenn die Grenzen und (verkehrs-) räumlichen Zuweisungen aufgeweicht werden. Die Weiterentwicklung der Straße sowie die Schaffung neuer Räume und Nutzungsmöglichkeiten bereits zugewiesener Flächen, ist Ausdruck der Herausforderungen, welchen viele Gemeinden heute gegenüberstehen.

Für die bessere Nutzbarkeit und Erlebarmachung des öffentlichen Raums ist es notwendig, ein übergeordnetes Gesamtkonzept für die Bahnhofstraße/ Dietersheimer Straße zu erarbeiten, in dem Maßnahmen wie die „Neugestaltung der hist. Ortsmitte“ oder die „Neuordnung des Bahnhofsbereichs“ eingebunden sind. In diesem Zusammenhang muss auch eine kritische Auseinandersetzung mit der Gestaltung des Marktplatzes erfolgen.

Folgende gestalterischen Grundsätze und Anforderungen sollten dabei berücksichtigt werden:

- Flexible und multifunktionale Planung, die sich an sich ändernde Nutzungsanforderungen anpassen kann, z.B. in Hinblick auf Verkehrsführung im Ortszentrum/ Bahnhofstraße
- Einheitliche Materialwahl (räumliche Abgrenzung z.B. vom Bahnhof bis zur hist. Ortsmitte), mit unterschiedlichen funktionalen Anforderungen (Gehbereiche, Fahrbereiche, Aufenthaltsbereiche, Parkplätze), Konzept Grünstrukturen/ Bäume, einheitliche Gestaltungselemente (Stadtmöblierung, Beleuchtung erhöhen verbindende Wirkung)
- Barrierefreier Ausbau der Öffentlichen Straßen und Plätze (nach DIN 18040) sowie Zugänge zu Läden und öffentlichen Einrichtungen (soweit nicht bereits vorhanden)
- Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit: z.B. Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- Zeitliche Zuweisung von Nutzungen auf Flächen: z.B. Flächen, die im Winter als Parkplätze fungieren und im Sommer als Freischankflächen



Konzept: Bahnhofstraße als räumliches Rückgrat - vorhandene Potentiale



Konzept: öffentlicher Raum

Orts(zentrums)eingänge

Zu einer Verbesserung des Ortsbildes und Erhöhung der Identitätsbildung Neufahrns ist eine gestalterische Aufwertung der Ortseingänge erforderlich.

Die äusseren Ortseingänge im Bereich der Ortsschilder bilden dabei den räumlichen Auftakt zum Ort, haben eine wichtige Funktion für die Wahrnehmung des Siedlungskörpers und seiner Ränder sowie der Orientierung im Ort. Eine qualitätvolle bauliche Entwicklung trägt zur Identifikation und Adressbildung Neufahrns bei, zudem sollte die Straßen- und Freiraumgestaltung eine Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit bewirken. In Form weiterer Informationsträger (Informations- und Beschilderungssysteme) und Ausstattungselemente kann direkter Bezug zum Ortszentrum hergestellt werden.

Im Osten wird sich durch die geplante bauliche Erweiterung, der Ortseingang weiter nach aussen verschieben. Die Kreuzung am Kurt-Kittl-Ring mit Feuerwehr und neuem Gemeindequartier wird zukünftig diesen Eingang definieren. Im städtebaulichen Entwurf des Bebauungsplan Nr.95 wird hierauf bereits Bezug genommen.

Im Westen zeichnet sich der Ortseingang aufgrund des interkommunalen Gewerbegebiets im Norden und der Gewerbeflächen im Süden (Avon-Areal) weniger deutlich ab. Die bestehende Ackerfläche und die Weiterentwicklung des Avon-Areals bilden hierbei den Übergang. Auf diese Weise bestimmen besonders die bestehende Bebauung und die Kreuzung an der Christl-Cranz-Straße den Ortsauftakt. Der bauliche Zustand und die Architektursprache des Wohnquartiers, der niedrige Baukörper an der Ecksituation und die Ausgestaltung der Kreuzung werden dem Ort in seiner Gesamtheit nicht als angemessene Adresse gerecht. Eine Entwicklung der Potentialfläche E (siehe Darstellung auf der nächsten Seite) als baulicher Übergang zwischen Wohnquartier und Gewerbenutzung kommt hier eine entscheidende Bedeutung zu. Eine mehrgeschossige, kleinteiligere Baustruktur mit einer Mischung aus höherwertigen Gewerbe (keine zentrenrelevanten Sortimente) und Wohnungen sollte hier einen qualitätvollen Ortseingang ausformulieren und kann gleichzeitig einen Aufwertungsprozess des gesamten Umfeldes anstossen. Einhergehen sollte dies mit einer qualitätvollen Umfeld- und Freiraumgestaltung.

Für die Erlebbarkeit des Ortszentrums spielen aber v.a. die inneren Ortszentrumseingänge eine tragende Rolle; sie sollten den Beginn des Einkaufsbereichs definieren und befinden sich demnach an der Kreuzung Echinger Straße/Bahnhofstraße, am Bahnhof, an der Kreuzung Bahnhofstraße/Galgenbachweg und an der Dietersheimer Straße/Auweg.

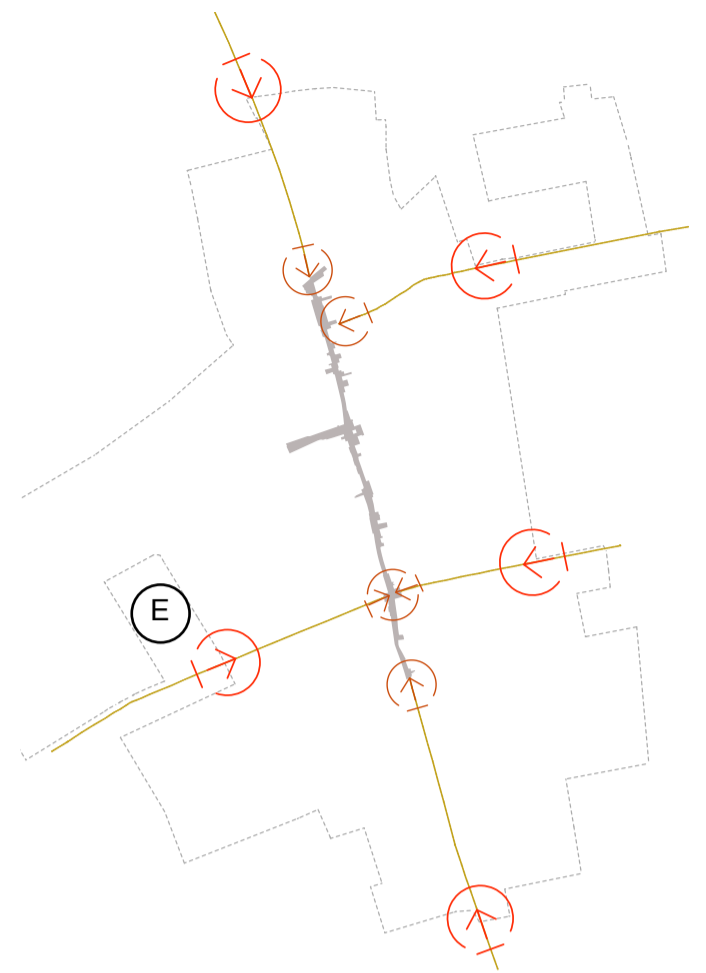
Gestalterische Elemente zur Verbesserung der Qualität und Orientierung als identitätsstiftende und wiedererkennbare Zeichen wären in diesem Zusammenhang

- Wechsel in der Fahrbahnbreite
- Wechsel im Fahrbahnbelag, einheitliche Materialwahl bei inneren Ortszentrumseingängen (siehe öffentlicher Raum)
- Straßenbegleitgrün (Konzeptansatz wäre zu entwickeln)
- Informations-, Orientierungs- und (Park-) Leitsystem (v.a. auch an inneren Eingängen)
- Ausstattung der Ortseingänge ggfs. mit Bushaltestellen, Straßenquerungen und gemeindlichen Werbe- und Informationsflächen

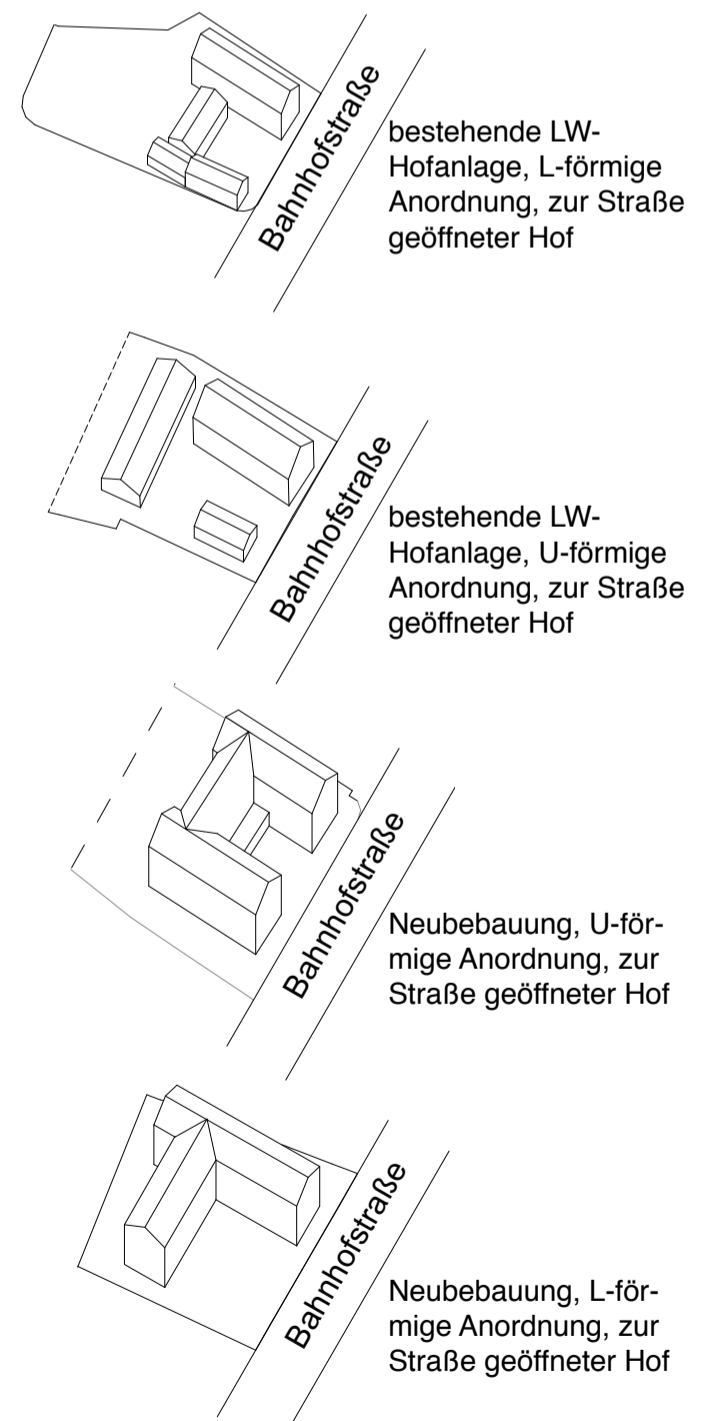
Erhalt und Schaffung baukultureller Qualitäten

Die ortsbildprägenden Gestalt-Merkmale (Giebelständigkeit, Hofstrukturen, vgl. Punkt 2.1) wurden in der Vergangenheit bei vielen Neubaumaßnahmen als Gestaltungsprinzipien herangezogen. Es entstanden zur Bahnhofstraße orientierte L- und U-förmige Hofanlagen in mehrstöckiger Bauweise, allerdings mit einer anderen baulichen Maßstäblichkeit. Die Gestaltungsprinzipien wurden auch in einem Gestaltungskatalog der Gemeinde formuliert (vgl. Protokoll zur GR-Sitzung vom 18.02.2013).

Da sich die Rahmenbedingungen in einem steten Veränderungsprozess befinden und mit der VU/ ISEK auch neue Erkenntnisse erarbeitet wurden, sollte der Gestaltungskatalog in Bezug auf neue Anforderungen überprüft und ggfs. angepasst werden. Desweiteren sind Regeln für das Ortszentrum zu definieren, die sowohl bei Neuplanungen als auch bei Sanierungen zum tragen kommen. Die doch sehr hohe Heterogenität in der Bebauungsstruktur sollte durch ortsbildgerechte und einheitliche Baukörper- und Fassadengestaltung klar herausgearbeitet werden. Auch die Qualität der Hofflächen, die oft vorwiegend als Parkplatzbereiche genutzt werden und einen hohen Versiegelungsgrad aufweisen, sollten deutlich aufgewertet werden (Gestaltungshandbuch/ -satzung, Fassaden- und



Konzept: äussere und innere Ortseingänge



Hofflächenprogramm).

Die Aufwertung der baulichen Strukturen, sowie des öffentlichen Raumes bedingt gleichzeitig die Wirtschaft und den zentrumsnahen Einzelhandel. Mit der Schaffung eines attraktiven Einkaufsambientes wird nicht nur die Bedeutung des Zentrums als wichtiger Einzelhandelsstandpunkt hervorgehoben, eine verbesserte Flanierqualität fördert zugleich den Kundenstrom. In diesem Zusammenhang spielen Wegeverbindungen und Erreichbarkeiten zur Ortsmitte/ und zu den Einkaufsschwerpunkten mit dem Rad oder zu Fuß eine bedeutende Rolle.

Flächen- und Gebäudepotentiale

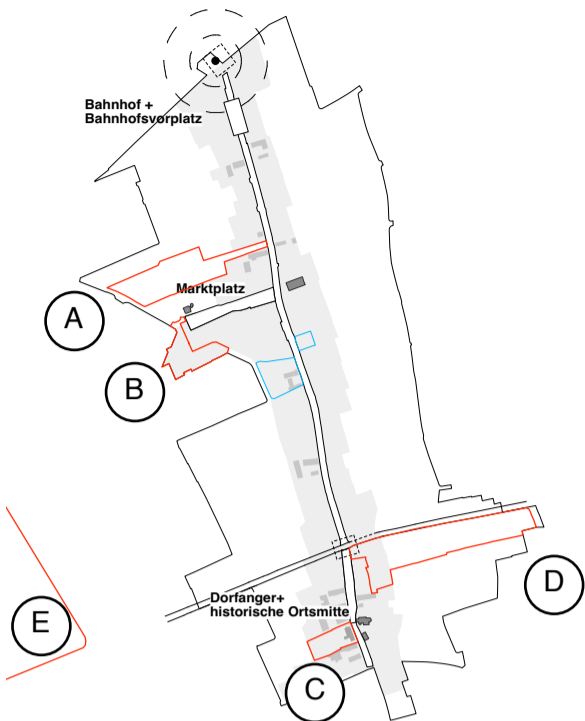
Für eine angemessene Innenentwicklung und Stärkung des Ortszentrums spielen zentral gelegene, innenstadtnahe Flächenpotentiale sowie freie, minder- und untergenutzte Grundstücke (teilweise auch Leerstände) eine wichtige Rolle, insbesondere wenn eine Veränderungsbereitschaft bei den Eigentümern vorliegt. Strategische Überlegungen für die weitere Entwicklung dieser Flächen, müssen in die Ortszentrumsentwicklung einbezogen werden. Informelle Nutzungsüberlegungen und Planungsinstrumente wie Rahmenplanungen und Feinuntersuchungen können in Ergänzung zu den Aussagen des aktuellen Flächennutzungsplans oder als Vorbereitung für Bebauungspläne herangezogen werden, wie es bereits für den Bereich „südlich der Grünecker Straße“ oder für den Bereich der Grundstücke „Alte Halle und Umfeld“ in die Wege geleitet wurde. Auch die langfristige Nutzung der „Potentialfläche A“ sollte in Alternativen (innerörtliche Freiraumentwicklung/ bauliche Entwicklung/ Kombination beider Nutzungen) untersucht und bewertet werden. Die Thematik Wohnen und Freiraum in der Ortsmitte ist bereits heute ein viel diskutierter Schwerpunkt im Rahmen der Ortsentwicklung seitens der Bürgerschaft. Trotz Nachverdichtungsbereitschaft ist die Sorge um den zunehmenden Verlust zentrumsnaher Frei- und Grünflächen groß. Kleine niederschwellige Treffpunkte sind bereits heute ein wichtiger Aspekt des öffentlichen Lebens. Der Erhalt und die Weiterentwicklung solcher einfachen Räume mit hoher Aufenthaltsqualität spielen in der Aktivierung der vorhandenen Freiräume eine bedeutende Rolle. Natürlich ist die Reduzierung an Freiflächen grundsätzlich als kritisch zu beurteilen, dennoch können qualitätvolle Gestaltungen innerhalb eines übergeordneten Konzepts, Verluste kompensieren und Mehrwerte generieren.

Aktivierung privater Immobilieneigentümer

Da die Steuerungsmöglichkeiten in der Aktivierung o.g. Flächen- und Gebäudepotentiale nur teilweise bei der Gemeinde liegen, ist die intensive Einbindung von Grundstücks- und Gebäudeeigentümern sowie Gewerbetreibenden in den Ortsentwicklungsprozess erforderlich. Die Gemeinde sollte die Initiativen in dem Bereich unterstützen, fördern und beratend tätig sein, z.B. durch

- Proaktive städtebauliche Sanierungsberatung und Sondierung von Entwicklungsvorstellungen
- Weiterentwicklung der Leitlinien für Sanierungen und Neubauten (Gestaltungshandbuch/ -satzung, Fassaden- und Hofflächenprogramm)
- Geschäftsflächenprogramm (siehe Flächen- und Leerstandsmanagement)
- Überprüfung der Werbeanlagensatzung
- Förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes nach §142 BauGB (§7h ESTG Einkommensteuergesetz: erhöhte Absetzungen für Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an Gebäuden in Sanierungsgebieten)
- Aktiver Grundstückskauf zur Sicherung innerörtlicher Entwicklungsflächen in Zusammenhang mit der Umsetzung städtebaulicher Ziele
- Übergeordnete räumliche Planung durch Bauleitplanung mit einer Stärkung der Innenentwicklung und ggfs. Schaffung von höherem Baurecht in zu erarbeitenden Bereichen

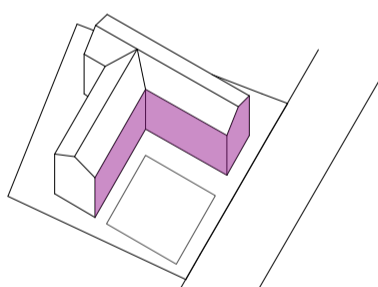
Ein intaktes Ortsbild trägt in hohem Maß zum Image der Gemeinde bei. Für die Bevölkerung ist es ein hoher Identifikationsfaktor und erhöht die Aufenthaltsqualität und somit auch die Attraktivität des Einkaufsbereichs.



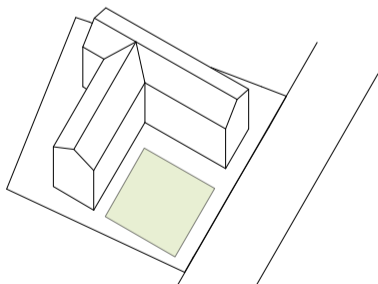
Potentialflächen im Ortszentrum und Umfeld



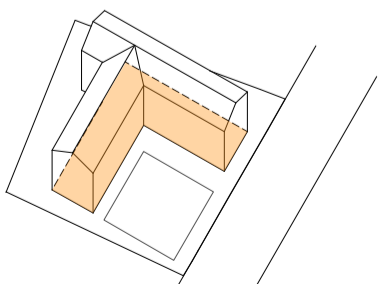
Referenzbeispiel für Entwicklung Fläche A



Fassadenprogramm



Hofflächenprogramm



Geschäftsflächenprogramm

Strategie II: Stärkung der Nutzungsvielfalt und der Identifikation

„Belebte Ortsmitte“

Grundsätzlich soll das Ortszentrum in seiner Funktion als Einkaufs-, Dienstleistungs-, Wohn-, und Kultur-/ Gemeinschaftsstandort gestärkt werden. Multifunktionalität und Nutzungsmischung sowie ein gelebtes Nebeneinander städtischer und dörflicher Qualitäten soll die Vitalität und Lebendigkeit in der Ortsmitte zu allen Tageszeiten stärken und die Identifikation der Bürger mit ihrem Ort erhöhen.

Zentraler Versorgungsbereich

Der zentrale Versorgungsbereich „Ortsmitte Neufahrn“ als zusammenhängender, städtebaulich integrierter Geschäftsbereich der Gemeinde soll als bevorzugte Handelslage gegenüber dezentralen Standorten wesentlich gestärkt werden. Die Abgrenzung orientiert sich am Einzelhandels- und Dienstleistungsbesatz und wird dementsprechend in Nord-Süd-Richtung entlang der Bahnhofstraße zwischen dem S-Bahnhof Neufahrn bis südlich der Kreuzung Echinger Straße/Grünecker Straße im Süden definiert, entspricht aus städtebaulicher Sicht dem räumlichen Rückgrat der Ortsmitte. Um einer Schwächung der Ortszentrumsfunktion mittel- bis langfristig entgegenzuwirken, dürfen außerhalb dieses Bereichs keine konkurrierenden Sortimente des Innenstadtbeararfs (zentrenrelevante Sortimente) angesiedelt werden (siehe Punkt 5.3: Fachkonzept Einzelhandel: Sortiments- und Standortkonzept). Kopplungsrelevante Dienstleistungsangebote unterstützen die funktionale Stärkung des Ortszentrums.

Dabei sollte auch eine räumliche Steuerung der Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzung in den Erdgeschosslagen des Marktplatzes und der Bahnhofstraße erfolgen und die entsprechenden Bebauungspläne an die Ziele der VU/ ISEK und des Zentren- und Sortimentskonzepts angepasst werden.

Flächen und Leerstandsmanagement

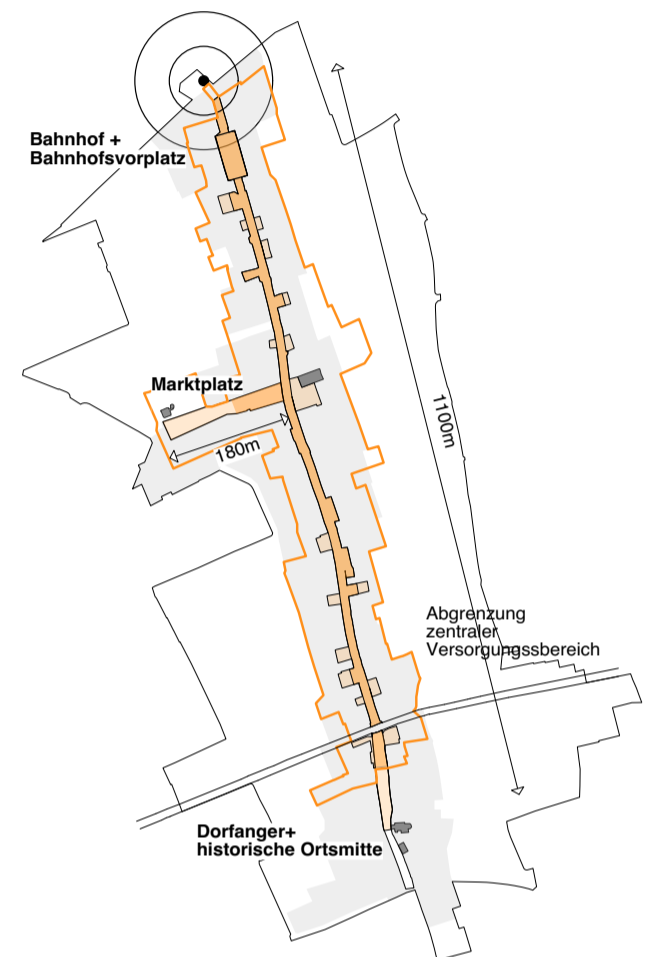
Aus städtebaulich/ baulicher Sicht ist dafür auch eine IST-Analyse der kleinteiligen Bestandsstrukturen und immobilienrechtlichen Voraussetzungen der EG-Flächen erforderlich (v.a. im Bereich des Marktplatzes, sowie in rückwärtigen Lagen im Bereich der U- und L-förmigen Hofstrukturen), um ggfs. ein Konzept zu Flächenzusammenlegungen und Umstrukturierungen entwickeln zu können und die aktive, räumliche Steuerung bei der Vermietung von Ladenflächen zu fördern, um Leerstand von Gewerbeflächen zu vermeiden. Dafür ist - sofern noch nicht vorhanden - die Führung eines Leerstandskatasters in Verbindung mit einem aktiven Vermietungsmanagement zu etablieren (siehe Fachkonzept Einzelhandel). Dieser Prozess kann durch den Einsatz eines „externen“ Geschäftsflächen-/ Ortsmittenmanager gefördert und intensiviert werden sowie durch die Auflage eines kommunalen Geschäftsflächenprogramms, durch das Private bei der Aufwertung des Erscheinungsbildes von Ladenlokalen, Verkaufsf lächen und Geschäftsräumen und der Behebung von baulichen Missständen unterstützt werden können. Gefördert werden dabei Modernisierungsmaßnahmen an Fassade, Schaufenster, Eingangsbereich und bauliche Anpassungen im Inneren.

Kulturelle Veranstaltungen

Ebenso wichtig ist es das Ortszentrum als Veranstaltungsort kultureller, gemeinschaftlicher und öffentlicher Ereignisse zu qualifizieren und die räumlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen.

Ein Schlüsselprojekt stellt dabei die Realisierung eines Bürgerhauses mit Veranstaltungshalle und weiteren teilw. öffentlichen Nutzungen in zentraler und integrierter Lage dar, das nicht nur für kommerzielle (= rentierliche Nutzungen) Veranstaltungen, sondern auch für Aktivitäten von Vereinen und sozialen Trägern (= unrentierliche Nutzungen) bereit steht. Durch einen Neubau und eine Freiflächengestaltung mit hoher gestalterischer Qualität wird das Ortsbild und der öffentliche Raum aufgewertet. Zusätzlich werden öffentliche Einrichtungen in der Nähe des Rathauses räumlich gebündelt, zur Stärkung des funktionalen Zentrums.

Auf dem Marktplatz, der bereits für zahlreiche Veranstaltungen genutzt wird, sollte das Angebotspektrum noch intensiviert (saisonale und lokalspezifische Angebote) werden und die räumlichen Qualitäten des Marktplatz noch besser dafür genutzt werden (Gestaltungs-



Konzept: räumliches Rückgrat Bahnhofstraße mit Darstellung des zentralen Versorgungsbereichs gemäß Vorschlag GMA

und Möblierungskonzept).

Eine Veranstaltungshalle, mit einem hohen Anteil von Abendveranstaltungen, hat primär keine direkten Kopplungseffekte mit den Einzelhandelsnutzungen im Umfeld, kann jedoch durch die kulturellen und gemeinschaftlichen Veranstaltungen die Frequenz und Aktivität in der Ortsmitte steigern.

Vielfältiger und generationengerechter Wohnraum im Ortszentrum

Im Sinne einer angemessenen Innenentwicklung, sind die Nachverdichtungsmöglichkeiten im Ortszentrum stetig zu überprüfen und anzustossen. Dafür ist die Erfassung und Aktivierung nicht genutzter, unter- bzw. mindergenutzter Grundstücke wichtig, ebenso wie die Prüfung höheren Baurechts und ggfs. Anpassung bestehender und noch nicht realisierter B-Pläne in zentralen Lagen. (Baurecht zurücknehmen, wenn keine Umsetzung erfolgt)

Einerseits macht die gute Erreichbarkeit des Bahnhofs und die bestehenden Einkaufsmöglichkeiten das Ortszentrum zu einem attraktiven Wohnstandort, andererseits erhöht eine Verdichtung der Wohnstrukturen die Vitalität in der Ortsmitte und die Nachfrage an zentral gelegenen Einzelhandelsangeboten.

Dabei ist auf eine ortsverträgliche Dichte und Gebäudegestaltung (- siehe Flächen- und Gebäudepotentiale), eine ausgewogene Mischung von Einzelhandel, Gewerbe- und Wohnnutzung und ein ausdifferenziertes, bedarfsangepasstes Angebot der Wohnungsgrößen und Wohnformen zu achten. Verdichteter Geschosswohnungsbau mit vielfältigen, generationengerechten, barrierefreien und gemeinschaftsorientierten Wohnprojekten für junge Familien und alte Menschen sollten dabei Berücksichtigung finden. (Projekte wie das kommunal geförderte Wohnprojekt nördlich der Bahn oder die geplante, seniorengerechte Wohnanlage in der Bahnhofstraße stellen dafür bereits gute Beispiele dar.)

Durch die Verdichtung der Wohnstrukturen und den Ausbau des Wohnungsangebots sowie durch die Aufwertung des Wohnumfelds bzw. der Wohnumfeldqualitäten (z.B. Spielplätze, Freiraumangebote, Schulen und Kindergärten,...) soll das Zentrum auch nach Länderschluss ein belebter, qualitätsvoller und vielseitig nutzbarer Aufenthaltsbereich sein.

Um im Ortszentrum die wohngebietsnahe Nahversorgungsstruktur zu sichern, sollten die Bestrebungen zur Ansiedlung eines weiteren Lebensmittelnahversorgers bei geeigneten Potentialflächen überprüft und forciert werden.

Freiraumqualitäten im Ortszentrum

Der öffentliche Raum als generationenübergreifender Begegnungsort stellt maßgeblich die Qualität einer belebten Ortsmitte dar. Der ‚Platz für Alle+Alles‘ ist hierbei eine optimistische Utopie. Viel wichtiger ist es, die Bedeutung der verschiedenen Räume für bestimmte Gesellschaften im städtebaulichen Gewebe zu erkennen und nach Bedarf zu verbessern. Ziel sollte es sein, das Ineinandergreifen dieser Räume zu stärken und Begegnungsmöglichkeiten zu schaffen, um auf diese Weise Akzeptanzen zu kreieren, die ein ausgeglichenes Nebeneinander ermöglichen.

Eine besondere Rolle spielen in diesem Zusammenhang kleinere Quartiersplätze innerhalb der Siedlungsbereiche, die bereits bestehen - in Teilen verbesserungswürdig – jedoch hinsichtlich des stetigen Wachstums der Gemeinde kontinuierlich erweitert werden sollten („Das Wohnzimmer vor der Tür“). Einfache Ausstattungselemente, wie Sitzgruppen und Tische, können bereits ausreichend sein. Zudem sollte für Familien und Einwohner ohne Garten ein Angebot geschaffen werden, wie öffentliche Grillplätze (mit ausreichender Infrastruktur), um den fehlenden Privatraum auszugleichen.

Strategie III: Freiräume vernetzen

Innerhalb der Gemeinde Neufahrn entwickelt sich zunehmend eine Diskrepanz zwischen einer voranschreitenden Urbanisierung innerhalb des Siedlungskörpers und einer wachsenden Bedeutung großräumlicher Naturräume in der umliegenden Umgebung. Die Wahrnehmung des offensichtlichen Verlusts von Grünflächen und Freiräumen im Ortszentrum in der Öffentlichkeit, ist auf das rasante Wachstum der Gemeinde innerhalb der letzten Dekaden zurückzuführen. Die dadurch entstandenen Brüche lassen sich nicht nur im Städtebau ablesen, sondern sind ebenso innerhalb des öffentlichen Raumes deutlich erkennbar.



Konzept: Grünplan Ortszentrum



Konzept: Grünplan Hauptort Neufahrn

Vernetzung innen und außen (bezogen auf Gesamtort)

Die Qualität des Neufahrner Siedlungskörpers liegt in seiner Kompaktheit und den damit einhergehenden kurzen Distanzen zum angrenzenden Naturraum. Dennoch muss klar benannt werden, dass besonders im nördlichen Teil der Gemeinde die Erholungsfunktion der umliegenden Naturräume stark von den Immissionen verschiedener Infrastrukturen eingeschränkt wird. Hohe Flugfrequenzen, sowie der anhaltende Lärm der Autobahn sind gleichermaßen Kennzeichen der Gemeinde Neufahrn, wie die besonders wertvollen Naturräume Garching Heide, Isar/Isarauen und das Freisinger Moos.

Ziel ist es, die bestehende Grünstruktur im Ortszentrum zu verbessern und Lücken zu schließen, um somit eine stärkere Beziehung zwischen den einzelnen Raumeinheiten/Grünflächen im Ort zu schaffen, sowie diese wiederum mit den umliegenden Naturräumen zu verbinden. Möglichkeiten dieses Ziel umzusetzen bestehen darin:

- Verbindungswege zwischen den Grünräumen im Zentrum und zu den umliegenden Naturräumen stärker gestalterisch hervorzuheben (z.B. mit Baumreihen, Ausweisen von Fahrradstraßen, Verbesserung des Wegekomforts für Fußgänger,...);
- Infobroschüre über bestehende Freiflächen und ihre Nutzungsmöglichkeit, Wegebeschilderung im Ortszentrum
- Verbesserung der sicheren Querungsmöglichkeiten von viel befahrenen Straßen besonders für Kinder (z.B. Verkehrsberuhigung auf wichtigen Erschließungsstraßen, bessere Ampelschaltung für Fußgänger,...)

Ort der kurzen Wege

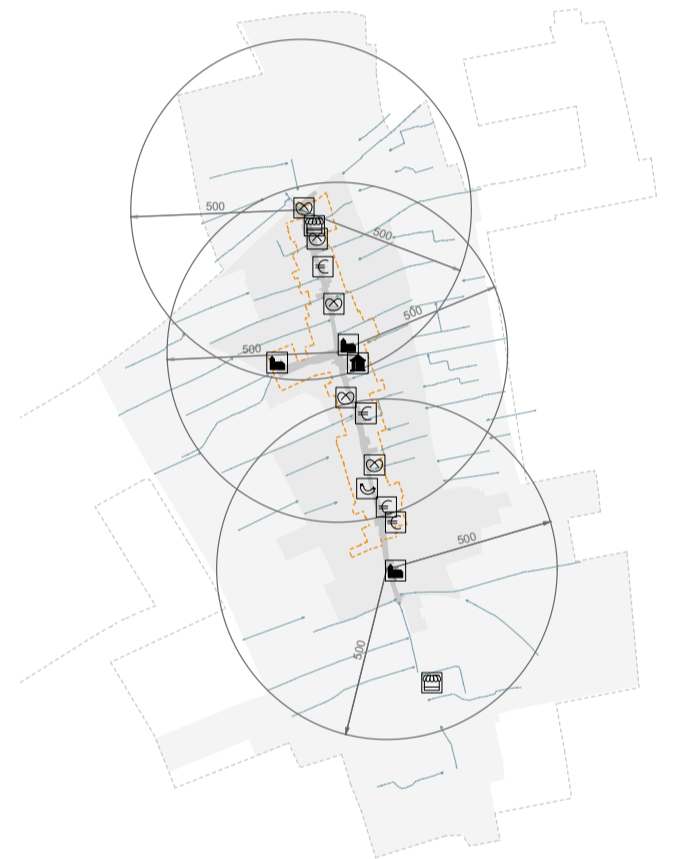
Während die Bahnhofstraße in ihrer Ausdehnung in Bezug auf ihre Zentrumsfunktion als Herausforderung zu erachten ist, ermöglicht ein dichtes Netz aus Fußwegen zwischen den einzelnen Siedlungsbereichen ein zügiges Erreichen der Ortsmitte und die Teilnahme vieler Bürger am täglichen Geschehen im Ort. Aus den Untersuchungen des Einzelhandelskonzeptes lässt sich ableiten, dass trotz der vielen umliegenden Einkaufsorte, die Bürger Neufahrns immer noch den eigenen Ort als wichtigen Nahversorgungsstandort wahrnehmen. Um dieses Potential stärker zu nutzen, müssen Qualität und Gehkomfort vieler Wege und Wegebeziehungen überprüft werden (Beleuchtung, Barrierefreiheit). Eine Erhöhung der Fahrradnutzung innerhalb der Gemeinde kann meist nur erreicht werden, wenn eine wahrnehmbare Verbesserung der Sicherheit und des Komforts für den Langsamverkehr geschaffen wird. Eine grundsätzliche Bereitschaft zur Fahrradnutzung lässt sich aus der Haushaltsbefragung ableiten. Dies ist ein signifikantes Potential, welches die Gemeinde nutzen muss, um innerörtliche Barrieren abzubauen, die aufgrund hoher Verkehrsbelastungen auftreten.

Förderung des Langsamverkehrs

- Sichtbarkeit von Fußgängern und Radfahrern im öffentlichen Raum: Verkleinerung von Fahrbahnen, Verbreiterung von Gehwegen, Abbau von Stellplätzen – bessere Sichtbezüge
- Verbesserung der Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern und Servicestationen (vgl. Verkehrskonzept)
- Überprüfung der Beleuchtung von Fußwegen: Erhöhung des Sicherheitsgefühls
- Verbesserung von Querungsmöglichkeiten
- Überprüfung der Barrierefreiheit von Fußwegen: Abbau von Schwellen, Gehkomfort für ältere Menschen, ausreichende Gehwegbreiten und Sitzmöglichkeiten in angemessenen Abständen

Ort der kurzen Wege – in Bezug auf den Einzelhandel

Eine Aufwertung des Freiraums in zentralen Ortsbereichen mit Einzelhandelsschwerpunkten schafft für den Verbraucher ein attraktives Einkaufsambiente. In Kopplung mit freizeitorientierten Aufenthaltsmöglichkeiten werden Verbraucher länger im Ortszentrum gehalten. Dies steigert die Möglichkeit einer anhaltenden Konsumbereitschaft. Straßenzüge und Wegebeziehungen werden in der Wahrnehmung des Fußgängers kürzer, je attraktiver, komfortabler und abwechslungsreicher sie sind, dadurch steigt zusätzlich die Bereitschaft Wege zu Fuß, statt mit dem Auto zurückzulegen. Untersuchungen haben ergeben dass Fußgänger, Radfahrer und Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs mehr Geld im ansässigen Einzelhandel ausgeben, im Vergleich zu Autofahrern (<https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2018/11/16/cyclists-spend-40-more-in-londons-shops-than-motorists/>). Auf diese Weise können die Neufahrner stärker an den lokalen Einzelhandel gebunden werden und weitere Synergieeffekte im Angebotssortiment gefördert werden.



Konzept: kurze Wege

Ort der kurzen Wege – in Bezug auf den Verkehr

Die Aufenthaltsqualität im Ortskern steht in Verbindung mit der Höhe der Verkehrsbelastung auf den zentralen Erschließungsachsen. Eine Verkehrsberuhigung kann oft dadurch erreicht werden, wenn die Attraktivität der Fahrradnutzung für Kurzstrecken steigt und der Komfort für die Autonutzung sinkt (weniger Parkplätze, langsamer Verkehrsfluss). Dies bewirkt wiederum, dass der Fahrradverkehr sicherer wird und sich in seiner Frequenz deutlich erhöht, stärker im Straßenraum sichtbar wird und der motorisierte Verkehr wiederum für den Radverkehr stärker sensibilisiert wird.

Mikroklima im Ortszentrum und Nachhaltigkeit

Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass Überlegungen bezüglich des Umgangs mit Mikroklima im urbanen Raum, nicht länger nur in stark verdichteten Großstädten eine Rolle spielen. Angesichts der anhaltenden Nachverdichtungen in Neufahrn und dem sich grundsätzlich verändernden Klima mit Extremwetterereignissen, muss die Gemeinde einen stärkeren Fokus auf die Verbesserung des innerörtlichen Mikroklimas legen und ihre Resilienz gegenüber Extremereignissen verbessern. Neben der bereits erwähnten Stärkung der Grünstrukturen, die Hitzeinseln abmildern, muss grundsätzlich eine erhöhte Entsiegelung im öffentlichen Raum mit Retentionsmöglichkeiten forciert werden, um hohe Niederschlagsereignisse besser zu lenken.

Die Förderung lokaler Kreisläufe und die Wiederverwendung von natürlichen Ressourcen sollte in zukünftigen Planungen und Festsetzungen stärker berücksichtigt werden. Diesbezüglich sind folgende Umsetzungsansätze zu nennen:

- nachhaltige Energiegewinnung
- Wiederverwendung von Ressourcen (z.B. Regenwasser, Baumaterial,...)
- energieeffiziente Sanierung und Bauweise von Gebäuden

Strategie V: Flächensparende und „bezahlbare“ Wohnraumentwicklung und soziale Integration als Aufgabe langfristig sicherstellen

Aktive Baulandentwicklung und vielfältige Wohnformen für alle gesellschaftlichen Gruppen

Im regionalen Vergleich ist der Raum München Nord durch ein deutlich überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum (und Arbeitsplatzwachstum) in den vergangenen 25 Jahren gekennzeichnet, somit ist auch in Neufahrn die Einwohnerzahl stark gestiegen.

Diese Entwicklung hat zu einem steten Anstieg der Immobilien- und Baugrundpreise, der Mietpreise und zu einem Konkurrenzdruck für Ortsansässige geführt.

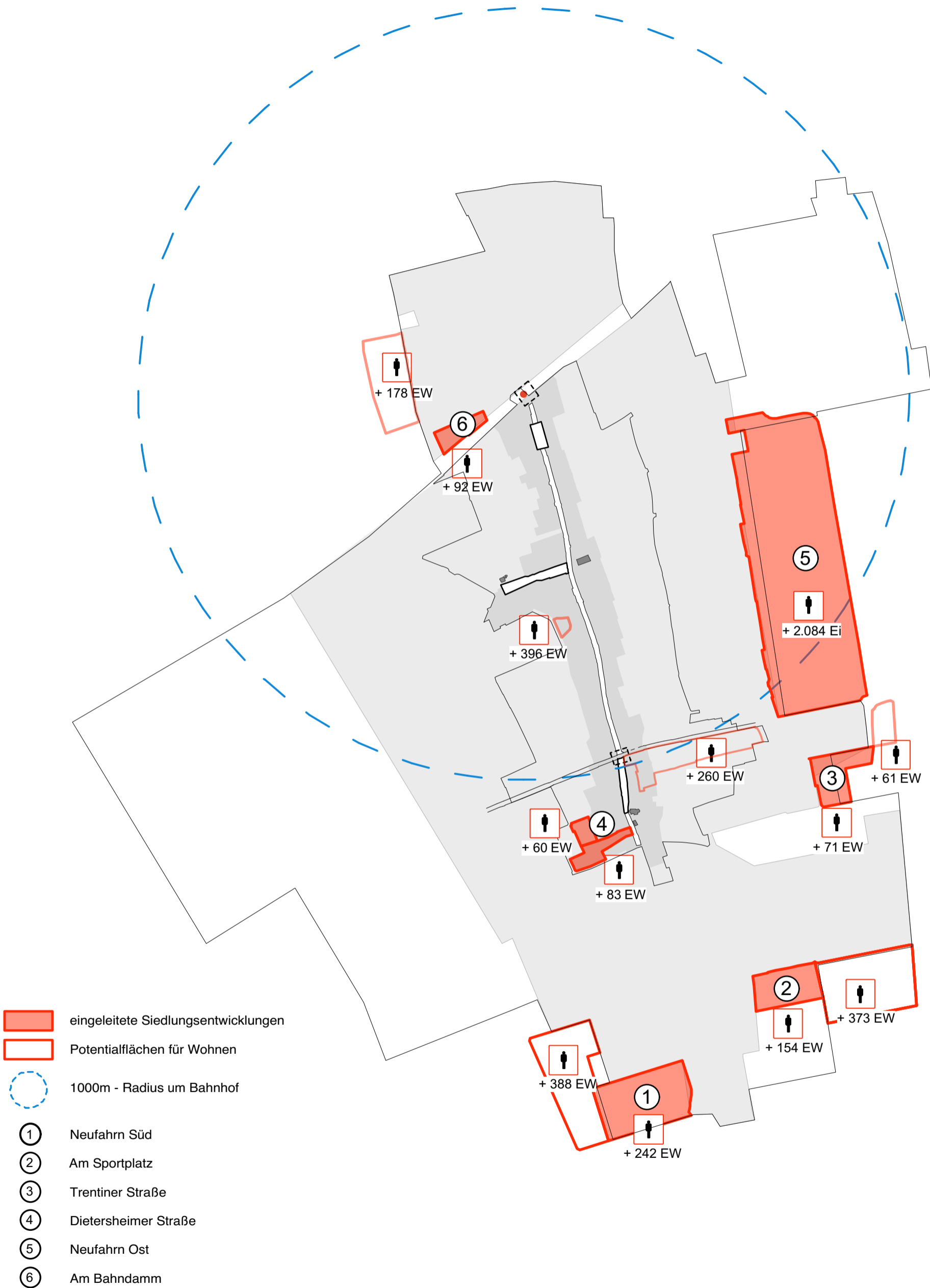
Die Gemeinde verfolgt bisher v.a. im Hauptort eine kontinuierliche und kompakte Baulandentwicklung (teilweise auch durch Wettbewerbe). Durch bereits eingeleitete Baugebietsentwicklungen kann dadurch in den nächsten 10 Jahren zusätzlicher Wohnraum für rund 2.700 Einwohner geschaffen werden. Darüber hinaus werden Potentialflächen geprüft, auf denen nochmals Wohnraum für rund 1.650 Einwohner realisiert werden könnte (Quelle: Gemeinde Neufahrn: Maximalszenario Neufahrn 2027 vom 23.10.2017).

Langfristig muss sichergestellt werden, dass zukünftig der Flächenverbrauch in einem nachhaltigen und angemessenen Ausmass erfolgt, weitere Landschaftszersiedelung vermieden wird und im Sinne nachhaltiger Mobilitätsformen der motorisierte Verkehr nicht weiter zunimmt.

Im Rahmen einer aktiven Baulandentwicklung muss sich die Gemeinde über anzustrebende Wachstumsraten, die räumliche Konfiguration des Hauptortes und der Ortsteile, der maximal vorstellbaren Siedlungsausdehnung sowie den Abständen und zu sichern den Freiraum- und Landschaftsräumen positionieren. Flächenausweisungen sollten v.a. auch in Hinblick auf eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr erfolgen. Da Neufahrn mit der zentralen Lage des Bahnhofs sehr gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden ist, sollte v.a. im Einzugsradius von 1000m die Innenentwicklung und ggfs. Neuausweisung von Flächen in diesem Raum forciert werden (im Norden ist dies aufgrund der Lärmemissionen durch den Flughafen nur sehr eingeschränkt möglich).

Gleichzeitig eröffnet der zu erwartende Einwohnerzuwachs die Möglichkeit das Ortszentrum zu stärken und die Identität Neufahrns neu zu bewerten. Dafür ist es besonders wichtig die Identifikation der „neuen Bewohner“ mit Neufahrn und v.a. der Ortsmitte sicherzustellen.

Ein besonderer Schwerpunkt sollte bei der Bewältigung des Siedlungsdrucks die ange-



Karte: Darstellung der eingeleiteten Siedlungsentwicklungen sowie weiterer Potentialflächen für Wohnraum gem. Maximalszenario 2027 (Quelle: Gem. Neufahrn)

messene Erschliessung der Innenentwicklungspotentiale darstellen (**Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“**).

Als Innenentwicklungspotentiale werden Grundstücke verstanden,

- die bereits erschlossen aber bisher gar nicht, unter- oder mindergenutzt sind,
- für die ein Baurecht nach §34 BauGB oder einem rechtskräftigen Bebauungsplan besteht oder
- die im Rahmen der Flächennutzungsplanung als Bauerwartungsland klassifiziert sind

Grundsatzbeschluss Baulandmodell

Um langfristig eine nachhaltige Siedlungsentwicklung mit ausdifferenzierten Wohnungsgrößen und unterschiedlichen Finanzierungsformen sicherzustellen, ist die Definition städtebaulicher Ziele notwendig.

Neue Baulandausweisung soll nur noch mittels gemeindlichem Zwischenerwerb oder städtebaulichem Zielbindungsvertrag erfolgen, so dass die veräußerten Grundstücke mit einer vertraglichen Bauverpflichtung und einem vormerkungsgesicherten Wiederkaufsrecht versehen werden können.

Innenbereichs- und Entwicklungsflächen, die sich aufgrund ihrer Lage (bspw. Nähe zu Versorgungseinrichtungen), Erschließung und Größe für einen verdichteten Geschosswohnungsbau eignen, sollen in dieser Form entwickelt werden. Baurecht soll hier zukünftig nur in Verbindung mit einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan und/oder einem städtebaulichen Vertrag zur Absicherung dieser städtebaulichen Ziele erteilt werden.

Wie es bei der Entwicklung in Neufahrn Ost bereits umgesetzt wird, soll auch für die Zukunft auf eine Ausdifferenzierung der Wohnungsgrößen (vgl. auch Wohnraumentwicklung im Ortszentrum) sowie der Finanzierungsformen (frei finanziert, einkommensorientierte Förderung, „Neufahrn“- Modell) Wert gelegt werden. Dabei sollte stets ein angemessener Anteil von Bauland an Baugenossenschaften, private Bauherrengruppen und Ortsansässige vergeben werden sowie vermehrt Flächen für geförderten Mietwohnraum (EOF) gesichert werden. Eine konzeptionelle Grundstücksvergabe, bei der nachhaltige Wohnkonzepte verfolgt werden (z.B. autoreduziertes Wohnen, flächensparende Wohnkonzepte, kombinierte Wohn- und Arbeitskonzepte, Mischnutzung - EG: Einzelhandel und Gewerbe, OGs Wohnen - in zentrumsnahen Bereichen) sind dabei anzustreben. Darüber hinaus sollte die Wohnmobilität älterer Bewohner erleichtert werden, so dass Anreize für einen Umzug in eine kleinere, barrierefreie Wohnung gegeben sind. Dadurch kann wiederum Wohnraum für Familien in Bestandsimmobilien geschaffen werden.

Sozialer Zusammenhalt durch Wohnumfeldverbesserungen und Gemeinschaftseinrichtungen für gruppenübergreifende Begegnung

Um ein Ungleichgewicht von sozialen Infrastrukturen zu verhindern und eine räumliche, wie gesellschaftliche Balance zu bewirken, sollte die Gemeinde gezielt Angebot und Lage gemeinschaftlicher und gruppenübergreifender Begegnungsstätten steuern. Die Teilnahme möglichst aller Gemeindeglieder am öffentlichen Leben ist Grundlage eines sozialen Gleichgewichts. Auch die Aufwertung und Umfeldverbesserung der westlichen Wohngebiete ist in diesem Zusammenhang zu nennen, um einer ungleichen räumlichen Verteilung einzelner Bevölkerungsgruppen oder sozialer Gruppen entgegenzuwirken.



Konzeptkarte Städtebau und Freiraum

5.1.2 Szenarien zu räumlichen Teilbereichen

A_Bahnhofstraße

Eine zentrale Aufgabe der zukünftigen Ortsentwicklung wird die gestalterische und funktionale Neuordnung und Aufwertung der Bahnhofstraße als städtebaulich, qualitätvoller Raum und funktional starkes Rückgrat (Hauptfrequenzachse) des Ortszentrums sein. Die zuvor aufgeführten gestalterischen Grundsätze müssen dabei berücksichtigt und weiterausformuliert werden.

Ziel ist es, die Bahnhofstraße in ihrer gesamten Ausdehnung vom Bahnhof bis zur historischen Ortsmitte als Ortszentrum und zentralen Versorgungsbereich zu stärken. Auf diese Weise soll das Zentrum besonders hinsichtlich seiner geschichtlichen Entwicklung und Bedeutung klarer strukturiert werden. In seiner heutigen Funktion wird dieser Straßenzug zunehmend als Zubringerstraße zum Bahnhof oder Erschließungsstraße wahrgenommen. Aus funktionaler Perspektive (auch im Sinne einer Bespielung des öffentlichen Raums durch angegliederte Nutzungen) besteht ein Nord-Süd-Gefälle, wobei sich im Bereich der Kreuzung Bahnhofstraße/Echinger Straße weitere Gastronomie- und Einzelhandelbetriebe finden. Anknüpfend an den Bestand müssen bereits heute bestehende Schwerpunkte weiter gestärkt werden, um das gesamte Beziehungsgefüge innerhalb der Bahnhofstraße zu verbessern. Des Weiteren müssen die Bedingungen für die bestehenden und für die Ansiedlung neuer innerörtlicher Handels- und Dienstleistungsbetriebe verbessert werden.

Eine funktionale Schwerpunktsetzung sollte mit einer gestalterischen und räumlichen Aufwertung im öffentlichen Raum einhergehen, um auf diese Weise räumliche Diversifizierungen und klare Beziehungen zu schaffen. Hierbei spielt vor allem die Neuorganisation des Straßenquerschnitts eine entscheidende Rolle. Ziel ist es, eine Verkehrsreduzierung, sowie eine Verkehrsberuhigung auf der Bahnhofstraße zu erreichen, um die Straße insgesamt als wichtigen öffentlichen Raum besser wahrzunehmen.

- Neuordnung des ruhenden Verkehrs (P+R nördlich der Gleise, Sammelparkplätze, Stellplatznachweise überprüfen, Kurzzeitparken auf der Straße, Parkraumkonzept)
- Vermeidung einer zu klaren/geraden und durchgehenden Verkehrsführung zur Verkehrsberuhigung
- Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf Langsamverkehr, durch verbesserte Straßenquerungen, Verbreiterung der Gehwege; keine klare Trennung von Rad- und Autoverkehr in der Bahnhofstraße
- Gestalterische Maßnahme könnte hierbei die Entwicklung eines einheitlichen Stadtbodens im Ortszentrum sein, der gezielte Platzsituationen schafft, sowie subtile und informelle Querungsmöglichkeiten generiert
- Erhalt und Schaffung baukultureller und freiraumplanerischer Qualitäten
- Realisierung von E-Tankstellen im Bahnhofsbereich sowie entlang der Bahnhofstraße

Der weitere Planungsprozess für die Bahnhofstraße muss unmittelbar angestoßen werden. Hierzu sind eine integrierte Handlungsweise und weitere vertiefte Untersuchungen und vorbereitende Maßnahmen entlang der Bahnhofstraße nötig, die im **Maßnahmenblatt 1** (Kap.6.4) genauer erläutert sind. Im Wesentlichen umfasst das folgende Themen:

- Bedarfs- und Umsetzungsanalyse für weiterführende Planungen
- Entwicklung eines Parkraumentwicklungskonzeptes, welches ganzheitlich die Situation des ruhenden Verkehrs im Ortszentrum betrachtet
- Fortentwicklung von Gestaltungsempfehlungen als Leitfaden für Gebäude, Freiflächen und Infrastrukturen
- Aktivierung privater Flächeneigentümer und möglicher Investoren und Sondierung von Entwicklungsvorstellungen, Beginn einer proaktiven Sanierungsberatung
- Beschluss des Zentralen Versorgungsbereichs
- Organisation eines Wettbewerbs oder konkurrierenden Verfahrens zur Findung eines Gestaltungskonzeptes
- Schaffung der bauplanungsrechtlichen Grundlagen durch Bebauungspläne (u.a. Überarbeitung und Anpassung des B-Planentwurfs Plan Nr. 120 „Zentraler Versorgungsbereich Ortszentrum Neufahrn“)

Im folgenden werden für die Bahnhofstraße grundsätzliche Planungsüberlegungen zur Weiterentwicklung mit ortsbildprägender Funktion dargestellt. Dies erfolgt in Anlehnung an



freiraumplanerisches Konzept Bahnhofstraße

die Planungs- und Gestaltfestsetzungen (vgl. Protokoll zur GR-Sitzung vom 18.02.2013) und soll ggfls. Fortentwicklungsmöglichkeiten und Anpassungsbedarf der Festsetzungen als Grundlage für eine Gestaltungssatzung aufzeigen. Im weiteren Planungsprozess wird empfohlen für den gesamten Bereich der Bahnhofstraße einen Wettbewerb oder ein konkurrierendes Verfahren zur Erlangung detaillierter Gestaltvorschläge durchzuführen.

Mindestbreite des öffentlichen Straßenraums:

Aus den Planungsalternativen resultiert eine Mindestbreite von ca. 18-20 Metern für den öffentlichen (Straßen-) Raum (also von Fassade zu Fassade). Bei zukünftigen Planungen sollte dieser Mindestabstand von bestehenden Gebäuden auf der gegenüberliegenden Seite als Ausgangspunkt für die Neufestlegung der Grenze des Baugrundstücks zur Bahnhofstraße eingehalten werden.

Parkplatzanordnung

Desweiteren werden Möglichkeiten der Parkplatzanordnung in der Bahnhofstraße aufgezeigt. Die Anzahl der heute vorhanden Parkplätze ist u.a. auf die Stellplatzsatzung vom 23.07.2004 zurück zu führen. Im Oktober 2018 wurde eine Überarbeitung der Stellplatzsatzung von der Gemeinde verabschiedet. In Bezug auf die Bahnhofsstraße müsste nun geprüft werden, welche Auswirkungen diese Änderungen für den derzeitigen Bestand haben und wie diese in eine neue Straßenraumgestaltung eingefügt werden können. Stellplätze bieten je nach Anordnung Vor- und Nachteile.

- Senkrechtparker werden meist aus Platzgründen bevorzugt, da sich eine deutlich höhere Zahl an Parkplätzen, entlang der Straße aufreihen lässt. Auf diese Weise jedoch entstehen Verluste für den Fußgängerverkehr und für Aufstell-/Freischankflächen von Einzelhändlern. Aus- und Einparkvorgänge stellen besonders für Radfahrer ein Gefahrenpotential dar.
- Längsparker sind in Bezug auf den Langsamverkehr die bessere und sicherere Lösung. Der Ein- und Ausparkvorgang ist für alle Verkehrsteilnehmer übersichtlicher. Dennoch reduziert sich die Anzahl an Stellplatzmöglichkeiten deutlich, gegenüber Senkrechtparkern.
- Schrägparker können situationsabhängig einen Mittelweg darstellen.

Denkbar ist auch, dass in Abhängigkeit zur realen Straßenbreite ein Wechsel der Parkplatzanordnung erfolgen kann.

Zufahrten zu Kundenparkplätzen und Tiefgaragen

Die Erstellung von Kundenparkplätzen in Tiefgaragen für Einzelhandel und Gewerbe im Bereich der Bahnhofsstraße erscheint wenig sinnvoll, da der Aufwand für den Kunden diese Parkplatzmöglichkeit zu nutzen meist sehr groß ist. Tiefgaragen sind lediglich sinnvoll in Bezug auf ein Einkaufszentrum oder einem Marktplatz sowie für Wohnungen. In Neufahrn gibt es diese Option bereits. Zusätzlich ist der Bau und Unterhalt dieser Anlagen mit hohem Kostenaufwand verbunden.

Aus Sicht der Freiraumgestaltung jedoch ist an einigen Stellen die Option der Tiefgarage zu bevorzugen, da mehr Platz für Rad- und Fußverkehr besteht, Sichtbeziehungen zu den einzelnen Verkehrsteilnehmern sind weniger eingeschränkt. Auf diese Weise verbessert sich die Sicherheit der Fußgänger, die Präsenz des Einzelhandels und die Einsicht in Schaufenster.

Bei der Planung einer Tiefgarage sind folgende Überlegungen zu berücksichtigen.

- eine direkte Zufahrt von der Bahnhofstraße ist weniger wünschenswert, da die Sicherheit von Fahrradfahrern und Fußgänger beeinträchtigt werden kann.
- Zufahrten sollten deshalb an Straßenkreuzungen/ -einmündungen über Querstraßen zur Bahnhofsstraße erfolgen



Beispielfoto mit vergleichbaren Straßenraumproportionen (Länge, Breite), Deisenhofen/ Oberhaching

Festlegungen zur Gebäudegestalt

Die Planungs- und Gestaltfestlegungen zu Gebäuden sollten im Rahmen eines Gestaltungshandbuchs als Richtlinie für Sanierungen und Neubauten evaluiert und präzisiert werden. Folgende Punkte wurden bisher durch den Gemeinderat (vgl. GR-Protokoll vom 18.02.2013) festgelegt:

- Gebäudestellung giebelständig zur Bahnhofstraße
- Baukörper grenzständig an neu gebildeter Grenze des Baugrundstücks zur Bahnhofstraße
- Seitlicher Grenzabstand wird durch die Abstandsflächenregelung der BayBO definiert
- Baukörper mit klar rechteckiger Fassade zuzüglich Giebelfläche zur Bahnhofstraße
- Dachform als Satteldach, Abweichungen nur in städtebaulich begründbaren Einzelfällen zulässig
- Geschossigkeit bis 3+D zulässig, wobei D auch ein Vollgeschoss sein kann
- Bei ausreichender Grundstücksbreite ist eine Winkelhofbebauung mit giebelständigen Gebäudeteil an der Bahnhofstraße und zurückgesetzten traufständigen Gebäudeteil möglich

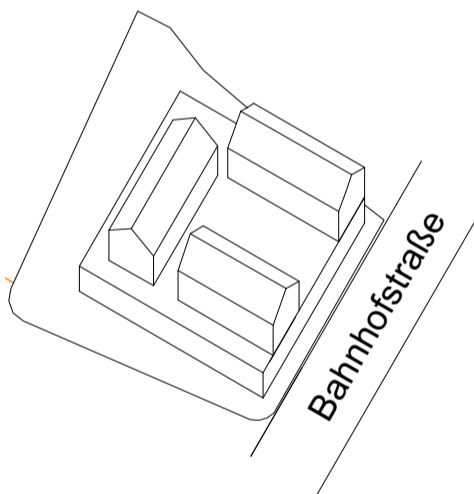
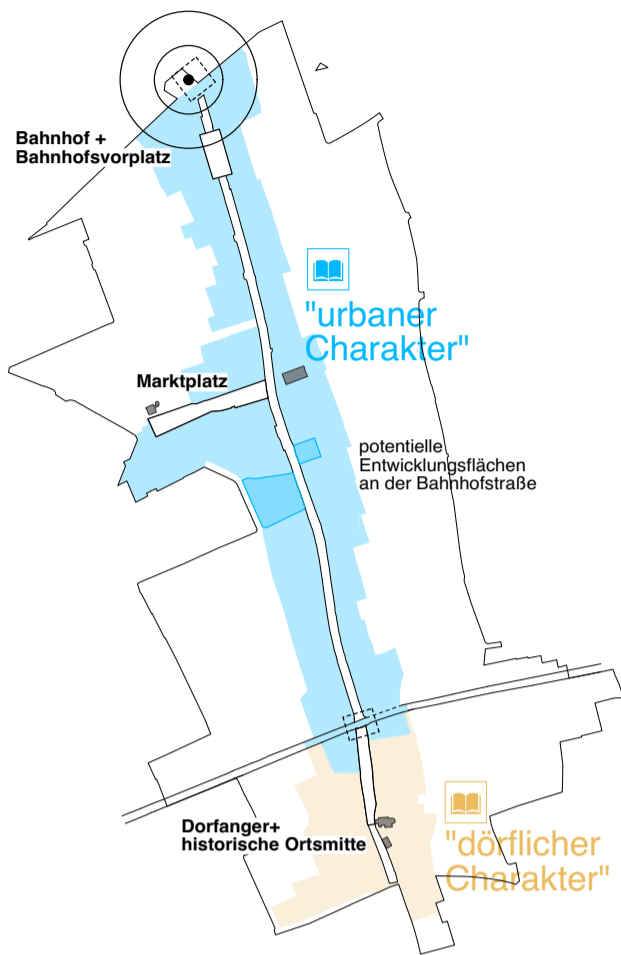
Gemäß den Erkenntnissen aus dem VU/ ISEK-Prozess ist dazu anzumerken, dass prinzipiell die Gestaltprinzipien für verschiedene Bereiche entlang der Bahnhofstraße differenziert werden sollten.

Beispielsweise kann man sich im Bereich nördlich der Kreuzung Echinger Straße einen urbaneren Charakter mit oben vorgeschlagener Geschossigkeit vorstellen, ggfs. mit einer höheren Dichte durch die Reduzierung der Abstandsflächen (gemäß §9 BauGB, Absatz 2a). Dadurch würde hier ein urbanerer Charakter mit einer Verdichtung an zentral gelegenen Wohnflächen entstehen, die gleichzeitig eine gute fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs haben (ggfs. muss hier eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels erwogen werden, um diese Verdichtung auch zu ermöglichen).

Die Giebelständigkeit wird dabei als ortsbildprägend erachtet, im Fall von Neubauten ist zu prüfen, ob diese immer zu einer höheren Gestalt- und Nutzungsqualität führt, da dadurch kleinteilige EG-Raumstrukturen zur Bahnhofstraße entstehen. (Ggfs. könnten hier längsgerichtete Bebauungsstrukturen entlang der Bahnhofstraße grössere Einzelhandelsflächen ermöglichen, die durch eine Reihung von Satteldächern den giebelständigen Charakter zur Bahnhofstraße fortführen (siehe Zeichnung nächste Seite).

Der Bereich der Bahnhofstraße südlich der Kreuzung Echinger Straße hingegen hat noch einen deutlich dörflicheren Charakter. Dieser sollte mittels noch enger gefassten Gestaltprinzipien (unbedingte Wahrung der Giebelständigkeit, niedrigere Bebauung 2+D, Aussagen zu Dacheinschnitten, Fassadengestaltung, Ausführung von Anbauten, Balkonausführungen etc.) gewahrt werden, ausgenommen des Kreuzungsbereichs, an dem auf der Südseite eine höhere Bebauung städtebaulich gewünscht ist (3+D vgl. Rahmenplanung...). Als gutes Beispiel ist hier der Bebauungsplan 125 „Wohnbebauung zwischen Dietersheimer Straße und Am Anger“ zu nennen, dessen definierte Gebäudestruktur mit langgestreckten Baukörpern und ruhiger Dachlandschaft sich hinsichtlich Raumbildung, Gebäudekubatur, Maßstäblichkeit, Dachlandschaft und Nutzung gut in die Umgebung einfügt.

Bei den vorgeschlagenen Hofanlagen (in der Bahnhofstraße gibt es derzeit an neueren Gebäudebeispielen L- und U-förmige Hofbebauungen) ist anzumerken, dass diese hinsichtlich ihrer architektonischen und freiraumplanerischen Gestaltung noch verbesserungsfähig sind. Die zur Bahnhofstraße orientierten Hofflächen sind häufig Parkplatzebenen mit einem hohen Versiegelungsgrad und ohne weiterführende Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten. Hier sind mit einem Hofflächenprogramm Gestaltungsvorgaben und finanzielle Anreize möglich, die zu einer Aufwertung der Hofflächen animiert. Hinsichtlich der Baustruktur, die sich typologisch an die 2 bzw. 3 seitigen Hofstrukturen ehemaliger landwirtschaftlicher Höfe anlehnt, wird durch die höhere Geschossigkeit, die geschlossene Bauweise (im Gegensatz zur offenen Bauweise) ein anderer Charakter geschaffen. Auch hier ist im Rahmen eines Gestaltungshandbuchs abzuleiten, welche Gestaltelemente eine höhere architektonische Qualität gewährleisten. Als typologische Neuinterpretation ist hier ein Baukörper mit einem durchgängigen Erdgeschoss/ Sockelgeschoss denkbar, auf dem eine Bebauung mit den ortstypischen Hoftypologien aufsitzt (siehe Zeichnung links). Die Auswirkungen auf die Nutzung der Einzelhandelsflächen werden im folgenden Absatz beschrieben.



Baukörper mit durchgängigem Sockelgeschoss



Beispielfoto Supermarkt in durchgängigem Sockelgeschoss, Hopfgarten im Brixental



2 Planungsvarianten

1:2.000 (im DinA3 - Format)

Festlegungen zur Nutzung

Hier wurden (laut GR-Protokoll vom 18.02.2013) folgende Punkte festgelegt:

- Erdgeschoss überwiegend mit Einzelhandelsnutzung belegt
- Einzelhandelsnutzung soll zur Bahnhofstraße orientiert sein
- Gemischte Nutzung von Gewerbe und Wohnen ist wünschenswert

Prinzipiell sind diese Festlegungen weiter anzustreben, allerdings sind durch die Ausdehnung des Ortszentrums (entspricht dem zentralen Versorgungsbereich) mit einer Längenausdehnung der Bahnhofstraße von ca. 1100m und einer Tiefe des Marktplatzes von ca. 180m, Strategien zu entwickeln wie die Einzelhandelsnutzung mit räumlich geringer Distanz zur Bahnhofsstraße (Hauptfrequenzachse) konzentriert werden kann, um die Weitläufigkeit nicht noch weiter zu erhöhen.

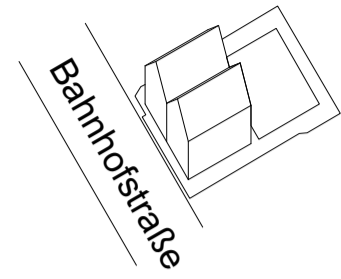
Dafür muss zum einen erwogen werden, ob die Einzelhandelsnutzung am Marktplatz auf den vorderen/ östlich gelegenen Bereich konzentriert wird und der westliche, hintere Bereich eher zu einem ruhigeren Platzbereich mit hoher Verweil- und Aufenthaltsqualität ausgebaut wird. Dies ist allerdings in Zusammenhang mit dem Nutzungskonzept für die Neubebauung auf dem Grundstück „Alte Halle“ zu bewerten (siehe dazu räumlicher Teilbereich Marktplatz und Umfeld).

Im Falle der L- und U-förmigen Hofbebauungen, die die Flächenausdehnung der Bahnhofstraße nochmals vergrößern, sollte die Einzelhandelsnutzung v.a. auf den zur Bahnhofstraße orientierten Flächen konzentriert werden. Die EG-Flächen im rückwärtigen Hofbereich können abhängig von der Hofgestaltung und -qualität auch für Dienstleistung oder sogar Wohnen genutzt werden.

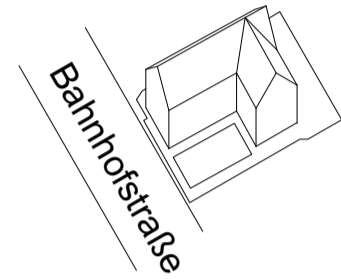
Um bei baulichen Neuentwicklungen auch größere, zusammenhängende Einzelhandelsflächen (Problem der Kleinteiligkeit in bestehender Bebauungsstruktur) realisieren zu können, sind Bebauungskonzepte denkbar, die ein durchgängiges Sockelgeschoss aufweisen, auf der eine Bebauung mit den ortstypischen Hoftypologien ab dem 1. OG aufsitzt.

Freiraum und Gestaltung

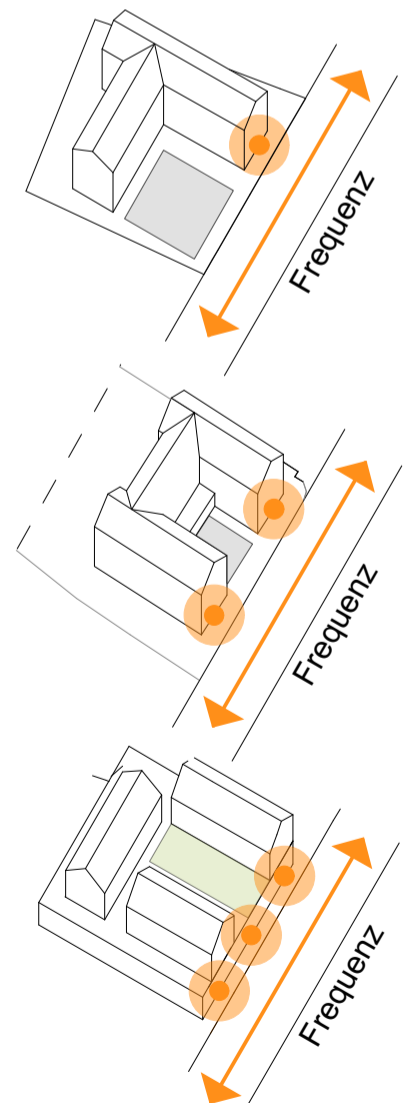
Die aktuelle Gestaltung der Bahnhofstraße geht auf Planungen und Umsetzungen aus den 1980er Jahren zurück. Zielsetzung und Nutzungsansprüche haben sich seither wei-



Baukörper parallel zur Bahnhofstraße



Baukörper senkrecht zur Bahnhofstraße (L-Form)



ter verschoben. Deshalb wird eine Überarbeitung des Straßenzugs in seiner Gesamtheit vom Bahnhof über die Dietersheimer Straße bis hin zum Auweg als wichtige Maßnahme zur gestalterischen und funktionellen Aufwertung des öffentlichen Raums erachtet. Im Rahmen des ISEKs werden lediglich konzeptionelle und grundsätzliche Überlegungen hinsichtlich der Neuorganisation des Straßenraums angestoßen. Wie bereits mehrfach benannt, werden folgende Zielsetzungen und Leitlinien verfolgt:

- Förderung des Langsamverkehrs
- Reduzierung des motorisierten Verkehrs
- Verkehrsberuhigung
- Stärkung der Wahrnehmung der Bahnhofstraße, als wichtiger öffentlicher Raum
- Stärkung des Ortszentrums als wichtigster Einzelhandelsstandort

Aus gestalterischer Sicht werden folgende Ziele verfolgt:

- klare Gliederung des Straßenzugs hinsichtlich räumlicher Schwerpunkte
- Verbesserung von räumlichen Bezügen
- Aufwertung des Ortszentrums
- Verbesserung der Gestalt- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- „Reduzierung“ von Wegebeziehungen/-strecken auf Grund einer abwechslungsreichen Umgebung
- Reduzierung einer klaren räumlichen Trennung verschiedener Funktionen und Verkehrsarten
- Verbesserung der Querungsmöglichkeit für Fußgänger
- Reduzierung von Verkehrsbeschilderung mit Hilfe von Gestaltung
- Verbesserung der Wegführung und Orientierung für Ortsunkundige
- Verringerung von Verkehrsgeschwindigkeiten und Verbesserung der Achtsamkeit zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern

Auf Grundlage dieser Überlegungen wurden zwei Konzepte in Bezug auf die räumlichen Gestaltungsgrundzüge entwickelt, die sich vor allem im Bereich der Fahrbahnausgestaltung unterscheiden. Grundsätzlich werden im Bereich des Straßenquerschnitts folgende Ziele verfolgt:

- Barrierefreiheit: Angleichung der Höhe der Fahrbahn an das Fußgängerniveau, Verbesserung des Gehkomforts
- Keine Trennung von Radweg und Fahrbahn; auf diese Weise soll der Autofahrer (mit dem Ziel einer Erhöhung der Verkehrssicherheit) für Radfahrer stärker sensibilisiert werden und seine Fahrgeschwindigkeit automatisch verringern

Ausgehend von der derzeitigen Strukturierung der Bahnhofstraße wird in mehreren Bereichen vorgeschlagen, eine platzartige Situation zu schaffen. Einerseits um punktuelle Schwerpunkte/Anziehungspunkte zu setzen, andererseits um die bereits heute bestehenden Einzelhandelsknoten weiter zu stärken. Ein zusammenhängender Belagswechsel, der sich auch über die Fahrbahn zieht, soll räumliche Bezüge herstellen, das Einkaufsambiente stärken und die Querungsmöglichkeit für Fußgänger verbessern. Der Verkehr soll dazu gebracht werden, in diesen Bereichen die Geschwindigkeit weiter zu verringern und dem Langsamverkehr den Vorrang einzuräumen .

In der **Variante 1** (übernächste Seite) wird eine Mittelrinne als wichtigster Bezugspunkt für den motorisierten Verkehr als Fahrbahn vorgeschlagen. Besonders in Bereichen der ‚Plätze‘ soll die Präsenz der Fahrbahn stärker reduziert werden. Dies kann nun zusätzlich verstärkt werden, wenn Parkplätze in diesen Bereichen entfallen.

Eine Aussparung der Rinne in Kreuzungsbereichen soll die Rechts-vor-Links-Regelung in der Bahnhofstraße hervorheben.

Auf diese Weise soll wiederum eine Verkehrsberuhigung erreicht werden, zusätzlich soll das Einfahren in die Bahnhofstraße von Seitenstraßen aus erleichtert werden.

Diese Variante würde mit Hilfe von Gestaltung die Präsenz des Langsamverkehrs weiter stärken und den motorisierten Verkehr somit unterordnen. Dies wäre ein klares Zeichen, welche Prioritäten die Gemeinde Neufahrn setzt.

In der **Variante 2** wird die Fahrbahn von Rinnen begrenzt. Mit Sprüngen und Versätzen der Rinne soll die Straße in Abschnitten verbreitert und in anderen Bereichen verkleinert werden. Diese Versätze sind an den heutigen Bestand angelehnt und sollen den Verkehr

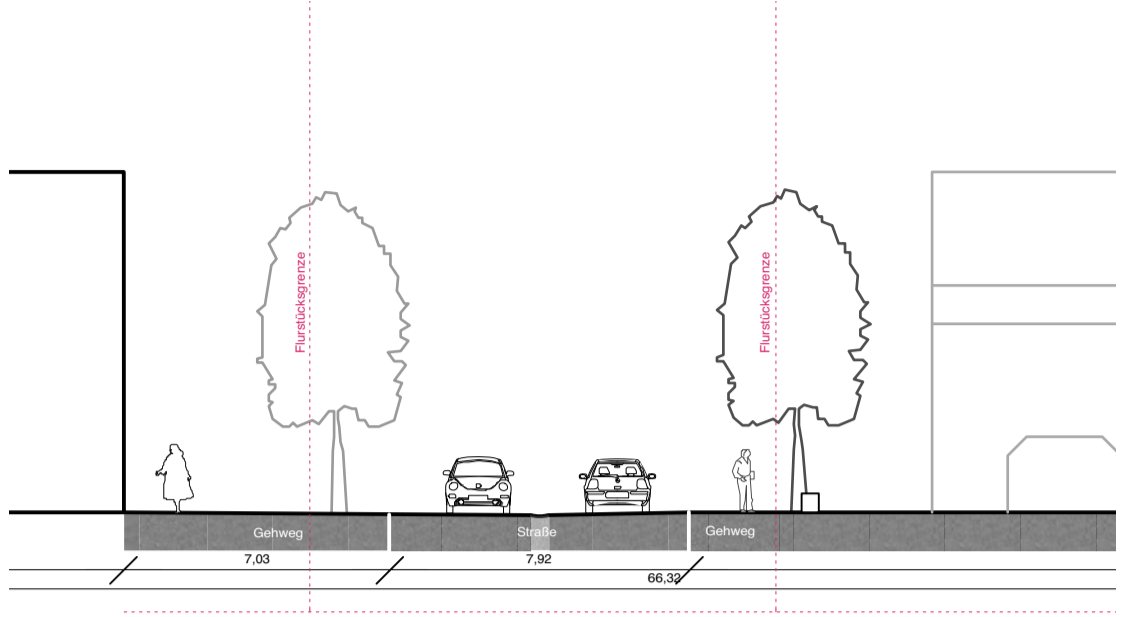
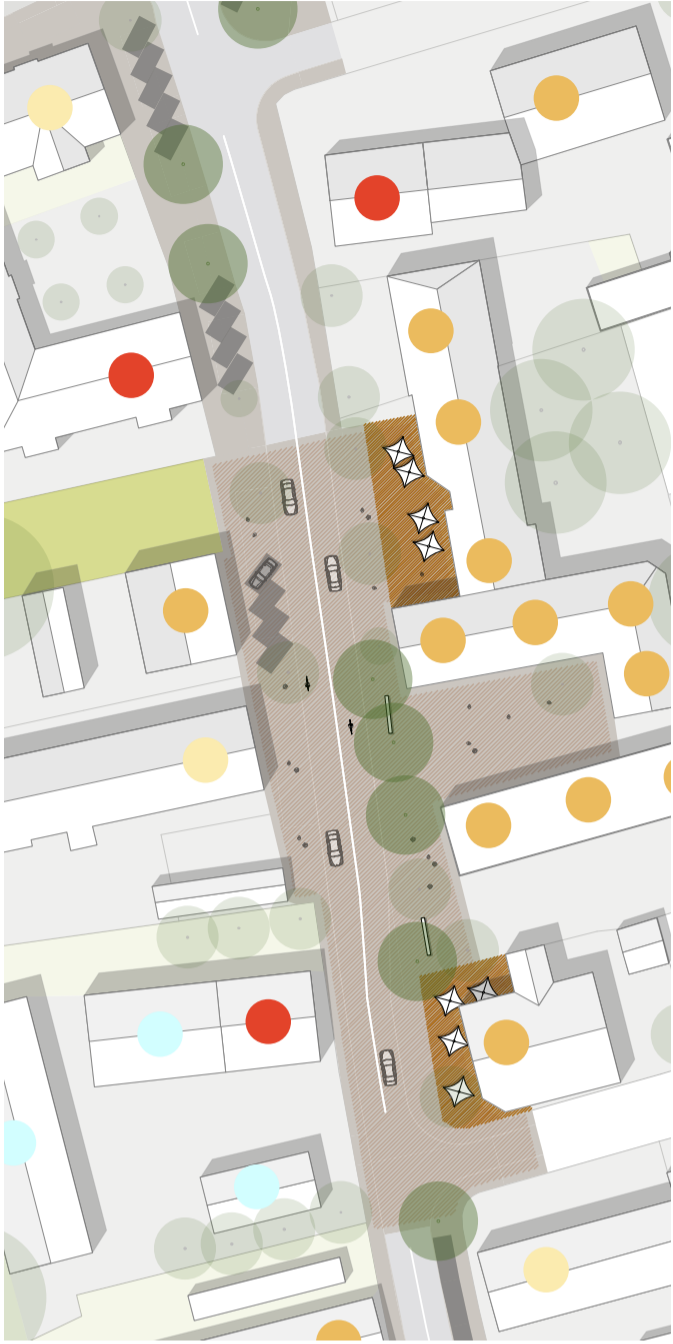


Beispiel Bahnhofstraße Deisenhofen/ Oberhaching

weiter beruhigen. Obwohl in dieser Variante ebenfalls ein durchgängiger Belag im Bereich der ‚Plätze‘ vorgeschlagen wird, sollen Parkplätze in diesen Bereichen erhalten bleiben. Auf diese Weise wird die Abgrenzung der Fahrbahn stärker hervorgehoben.

Da bereits von den Bürgern Überlegungen angestellt wurden, die Bahnhofstraße als Einbahnstraße auszubilden, könnte die Verkehrsfläche in Variante 2 weiter reduziert werden und gleichzeitig der Raum für Fußgänger erweitert werden.

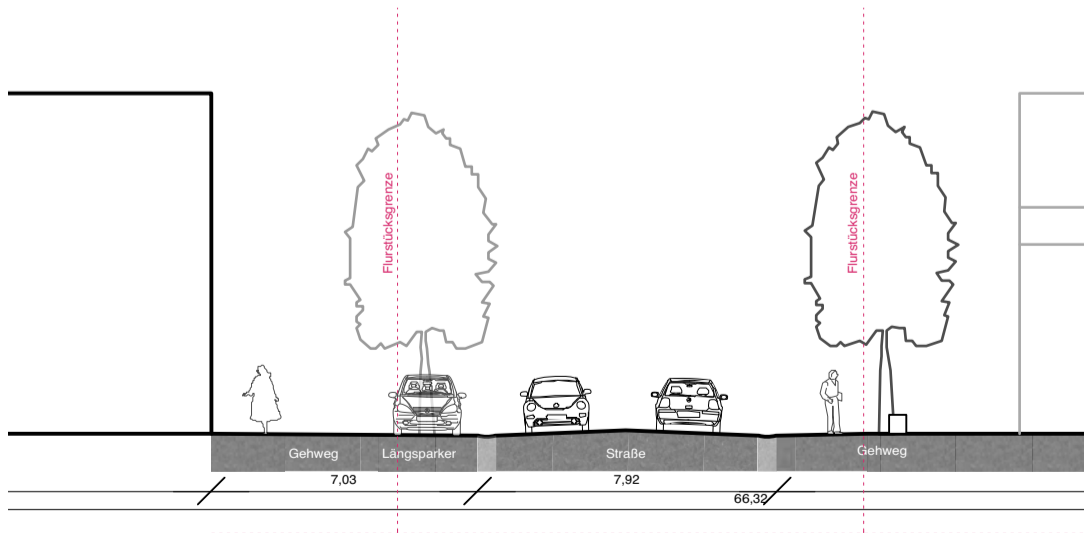
Grundsätzlich wird für alle Varianten vorgeschlagen, dass in Bereichen mit hoher Einzelhandelsfrequenz Kurzzeitparken vorgesehen wird. Von einer klaren Trennung zwischen Auto- und Radverkehr wird im Bereich der Bahnhofstraße grundsätzlich abgeraten. Ziel ist es eine stärkere Gleichberechtigung aller Verkehrsarten zu fördern. Dies ist nur möglich wenn alle Verkehrsteilnehmer für die anderen Verkehrsarten sensibilisiert werden. Als mögliche Unterstützung können hierbei auch rechtliche Regelungen herangezogen werden, beispielsweise eine Umwidmung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Begegnungszone oder Fahrradstraße. (vgl. hierzu auch Punkt 5.2 Verkehrskonzept)



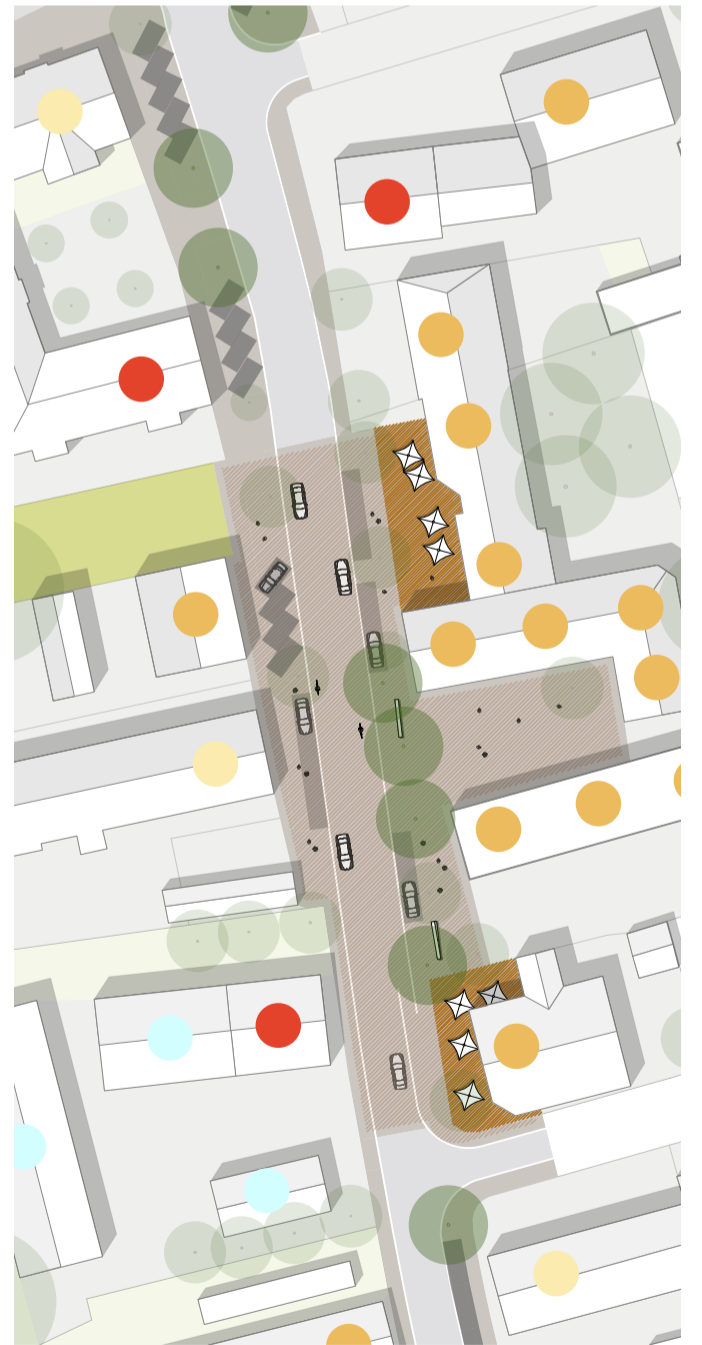
Regelschnitt - Variante 1: Mittelrinne
M 1:200 (im DinA3 - Format)

Ausschnitt Bahnhofstraße - Variante 1: Mittelrinne
M 1:500 (im DinA3 - Format)

- Nutzung**
- Einzelhandel, Gastronomie
 - Gewerbe/ Dienstleistung
 - kulturelle Einrichtung
 - öffentliche Einrichtung
 - soziale Einrichtung
 - Wohnen
 - Scheune, Lager, Garage



Regelschnitt - Variante 2: Doppelrinne
M 1:200 (im DinA3 - Format)



Ausschnitt Bahnhofstraße - Variante 2: Doppelrinne
M 1:500 (im DinA3 - Format)

B_Marktplatz und Umfeld (incl. Bereich Alte Halle)

Der Marktplatz wurde auf Grundlage eines Wettbewerbsgewinns des Architekten Florian Burgstaller in den Jahren 1998-2000 errichtet. Eine der grundlegenden Ideen war die denkmalgeschützte evangelische Kirche des Architekten Gulbranson (echte architektonische „Perle“) als Teil des Ortszentrums sichtbar und erlebbar zu machen. Der langgestreckte Platz in den Raumproportionen (Länge : Breite = 8 : 1) orientiert sich dabei an altbayerischen Straßenmärkten, der sich zwischen den ortsbildprägenden Dominanten der katholischen und evangelischen Kirche erstreckt.

Eine Schwäche des Platzes stellt das Fehlen einer angemessenen Raumkante auf der Nordseite des Platzes im Bereich der Einfamilienhausbebauung dar sowie der - im Vergleich zu den typologischen Vorbildern - fehlende „Durchfluß“. Auch wurde die gemäß B-Plan vorgesehene Bebauung östlich des Kirchengrundstücks bisher nicht umgesetzt. Durch den hohen und park-ähnlichen Baumbestand wird aber eine Raumkante gebildet. Die Sichtbeziehung zu der Grünfläche hat wiederum positive Qualitäten für den Marktplatz, obwohl der Bereich momentan nicht öffentlich zugänglich ist.

Aus städtebaulich-gestalterischer Sicht hat der Platz also unverwechselbare und identitätsbildende Qualitätsmerkmale für Neufahrn.

Gleichzeitig führt die Längenausdehnung aus funktionaler Sicht zu mangelnder Nutzungsfrequenz im westlichen Bereich des Platzes und stellt hinsichtlich einer Konzentration des Einzelhandels eine Herausforderung dar. Auf den Bürgerveranstaltungen wurde zudem der Platzcharakter häufig als zu wenig untergliedert beschrieben, was für die Bürger negative Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität hat.

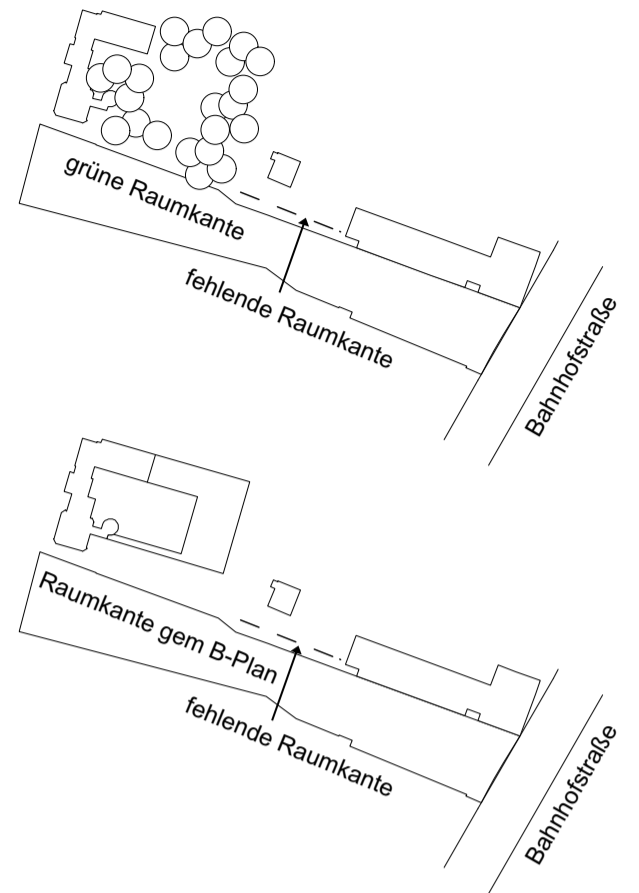
Daher ist ein Umgestaltungs- und Nutzungskonzept der Erdgeschosslagen für den Marktplatz zu entwickeln, in das die erarbeiteten Erkenntnisse und Wünsche einfließen. Dies muss in direktem Zusammenhang mit dem Nutzungskonzept für die Neubebauung auf dem Areal der „Alten Halle“ erfolgen, weil sich die Nutzungen gegenseitig beeinflussen werden.

Ohne der Erarbeitung eines konkreten Umgestaltungskonzeptes vorzugreifen, zeigen die Abbildungen zwei mögliche Entwicklungsansätze. Dabei handelt es sich um Szenarien, die die Abhängigkeiten der Nutzungen und Funktionen und deren Auswirkungen auf mögliche Gestaltungskonzepte aufzeigen. Dadurch lassen sich auch Schlussfolgerungen auf aktuelle Planungen ableiten („Nutzungskonzept und Feinuntersuchung für den Bereich der Grundstücke Alte Halle und Umfeld“).

Das Szenario in **Abbildung 1** (nächste Seite) nimmt die momentane Verteilungssituation der Einzelhandels- und Dienstleistungsflächen am Marktplatz zum Ausgangspunkt. Derzeit befindet sich im östlichen, der Bahnhofstraße zugewandten Bereich, ein großer Teil der publikumsintensiven Einzelhandelsbetriebe während der Schwerpunkt der dienstleistungsbezogenen Betriebe im westlichen Teil zu finden ist. Diese Struktur wird noch deutlich gestärkt, sodass der östliche Platzbereich einen belebten Charakter mit hoher Aktivität erhält, wohingegen der ruhige Charakter mit Aufenthalts- und Verweilqualität im westlichen Platzbereich weiter ausgebaut wird. Bei der Umgestaltung des Marktplatzes sollte diese Zonierung auch gestalterisch und räumlich weiter umgesetzt werden. Bei der zukünftigen Steuerung der EG-Flächen wären dann im östlichen Bereich frequenzgenerierende Einzelhandelsbetriebe anzusiedeln und Dienstleistungsbetriebe auszuschließen, während im westlichen Bereich Betriebe mit geringer Frequenz zulässig und gewünscht sind, ebenso wie Cafés und Restaurants, die zum Verweilen und Ausruhen einladen; hierdurch entsteht in zentraler Lage ein hoher Wert für die Aufenthaltsqualität und Attraktivität.

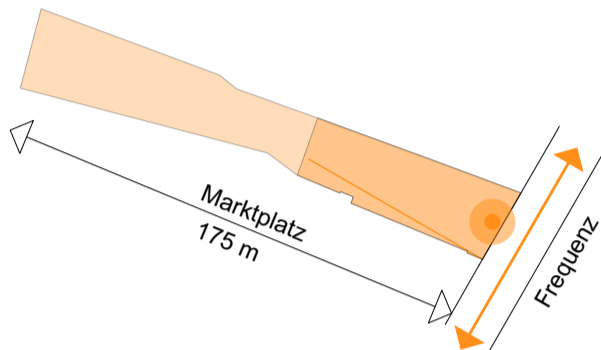
Aus städtebaulicher Sicht ist es wichtig, dass bei dieser Entwicklung die funktionale Differenzierung den Platz gestalterisch nicht zerschneidet. Bei der Ausarbeitung möglicher Gestaltungskonzepte muss die Sichtbeziehung von der Bahnhofstraße zur Gulbranson-Kirche erhalten bleiben. Entsprechende gestalterische Elemente wie ein Wechsel in der Materialität der Platzflächen, in den Grün- und Ausstattungselementen, etc sind denkbar, räumliche „Barrieren“ sollten aber vermieden werden.

Ebenso sollten bei diesem Szenario bei der Neubebauung der Veranstaltungshalle keine Flächen für kundenintensive Einzelhandelsbetriebe vorgesehen werden. Somit wird der innerörtliche Einkaufs- und Geschäftsbereich auf die Bahnhofstraße und den östlichen Marktplatz konzentriert.



Marktplatz mit Darstellung der nördlichen Raumbegrenzung

Abbildung 2 zeigt ein Szenario, in dem die Einzelhandels- und Gewerbeentwicklung im Ortszentrum durch den zeitnah zu erwartenden Bevölkerungszuwachs (neue Wohngebiete Neufahrn Ost und Süd) zunehmen wird. Die Erdgeschosszone wird bei Nutzerwechseln ausschließlich mit Einzelhandelsnutzungen oder gastronomischen Nutzungen belegt. Gewerbliche Nutzungen und Büros beziehen eher rückwärtige, weniger frequentierte EG-Bereiche an der Bahnhofsstraße und am Patz und in den direkt vom Marktplatz erschlossenen Obergeschossen. Der gesamte Marktplatz ist durch eine vielfältige Mischung publikumsintensiver Einzelhandelsnutzungen und Gastronomieeinrichtungen geprägt, der innerörtliche Einkaufs- und Flanierbereich umfasst die gesamte Bahnhofstraße und den Marktplatz. Ansonsten wird in den Obergeschossen gewohnt. Der Neubau der Veranstaltungshalle mit einem zusätzlichen Flächenangebot für Einzelhandelsnutzungen, steigert durch eine entsprechende Zuwegung zudem die Frequenz auf dem Marktplatz und macht auch diesen Bereich zu einem belebten Areal des Ortszentrums. Der innerörtliche Einkaufs- und Flanierbereich wird erweitert.



Bei beiden Szenarien ist die Identifizierung baulicher Umstrukturierungspotentiale v.a. in den EG-Lagen des Marktplatzes und der Einsatz eines Ortsmitenmanager zu empfehlen, der die Vermietung von Ladenflächen unter strategischen Aspekten noch intensiver unterstützt und räumlich steuert.

Der Platz soll auch zukünftig ein autofreier Bereich bleiben. Ausnahme könnten aber Großveranstaltungen in der neuen Veranstaltungshalle sein oder auch saisonale Varianten.

Diese gegenseitigen Abhängigkeiten zwischen Platzcharakter, angrenzender Nutzung und zur Verfügung stehenden Flächenangeboten müssen bei den weiteren Planungsschritten berücksichtigt werden. Die Aufnahme der entsprechenden Festsetzungen im Bebauungsplan wird in beiden Fällen empfohlen.

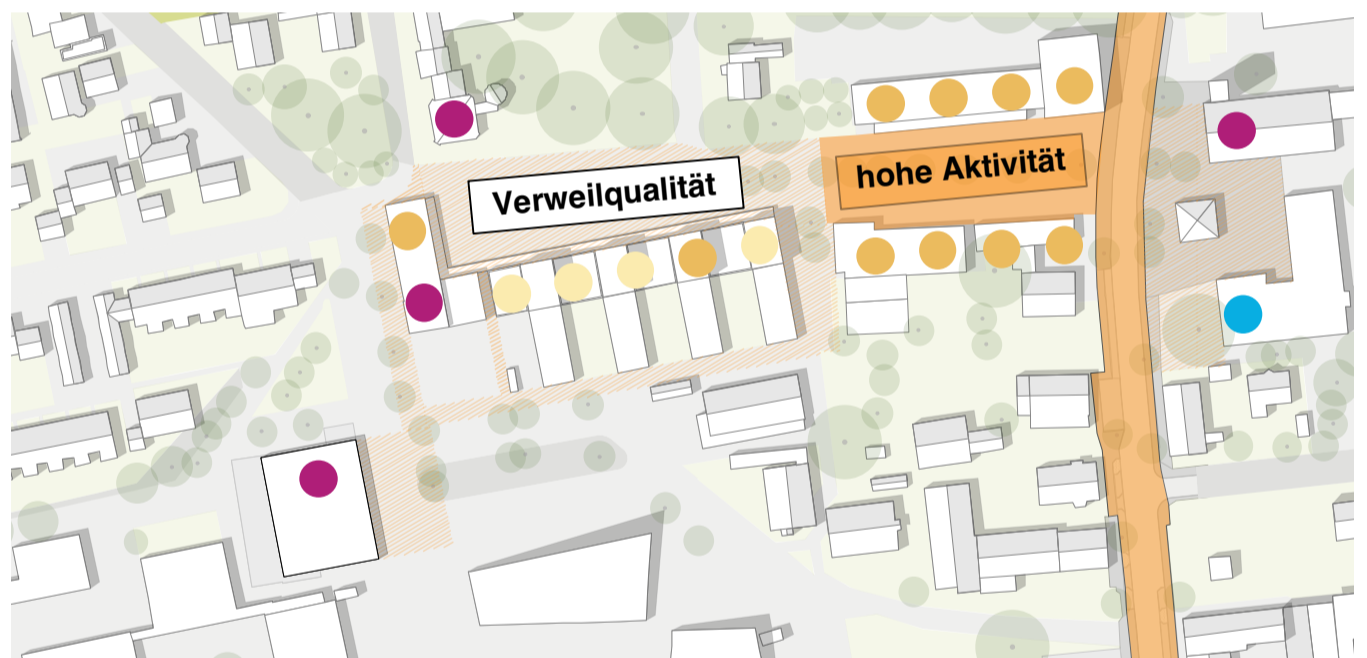


Abbildung 1, Szenario 1

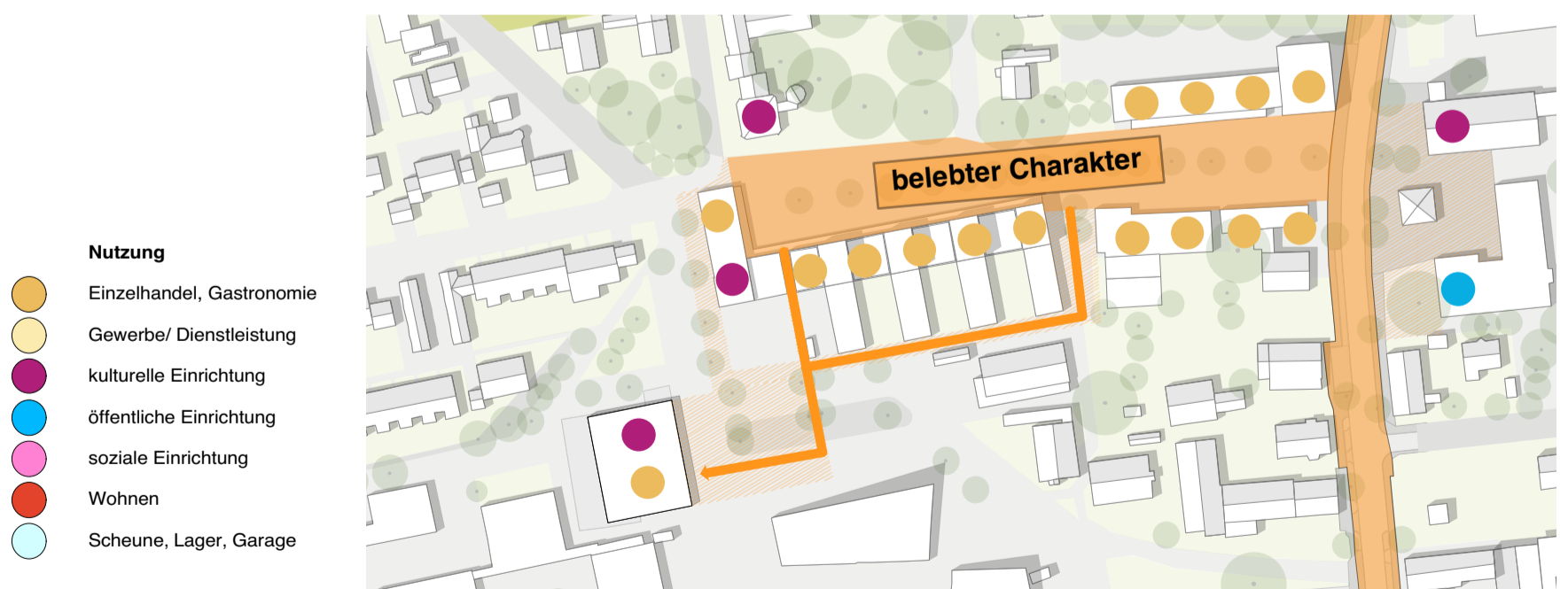


Abbildung 2, Szenario 2

1:2.000 (im DinA3 - Format)

C_Bahnhof

Der Bahnhof und das Bahnhofsumfeld sind unter Berücksichtigung der verschiedenen verkehrlichen, funktionalen und gestalterischen Belange grundsätzlich umzustrukturieren und umzubauen. Aus städtebaulicher Sicht kommt dem Bahnhof dabei als Ankunftsort und Eingang zum Ortszentrum eine bedeutende Rolle zu. Zudem sollte die Wegeführung vom nördlichen Teil Neufahrns an das Ortszentrum gestalterisch und funktional deutlich verbessert werden. Dafür ist eine Umgestaltung der bestehenden Unterführung notwendig. Übergeordnet ist v.a die Anbindung der nördlichen Ortsteile an den Bahnhof und das Ortszentrum zu verbessern. Das betrifft zum einen die Fuß- und Fahrradverbindungen, hier sollte die Realisierung einer neuen Fuß- und Radfahrer Unterführung im westlichen Bereich Höhe Fürholzer Weg umgesetzt werden. Zum anderen ist zu überprüfen, ob auf der Nordseite der Gleise P+R Plätze realisiert werden können, um die Zufahrt über die Bahnhofstraße zu entlasten. Dafür kommen sowohl Flächen auf der Nordwest-Seite (Anbindung über Christl-Cranz-Straße) als auch auf der Nordost-Seite (Anbindung über Kurt-Kittel-Ring) in Betracht.

Bei zukünftigen Planungsschritten und Maßnahmenumsetzungen müssen die übergeordneten Planungen berücksichtigt werden, um einer zukünftigen Gesamtentwicklung nicht entgegenzustehen (ggfs. Stufenkonzept).

Dabei liegt der 4-gleisige Ausbau derzeit nicht im vordringlichen Bedarf der DB, ist also in der mittelfristigen Planung nicht berücksichtigt. Diese Sachlage kann sich ändern, in diesem Fall ist aber immer noch mit einem Planungsvorlauf von 15 Jahren zu rechnen. Bei einer Verlängerung der U6 von Garching nach Neufahrn ist nach aktuellem Stand die favorisierte Variante der U-Bahnanbindung von Westen mit einer oberirdischen Einfädung nicht möglich. In weiterer Diskussion ist eine unterirdische Anbindung. Bei paralleler Anbindung wäre eine Schließung des gesamten Bahnhofes während der Bauzeit erforderlich. Die Alternative ist eine rechtwinklige Anordnung zu den Gleisen. Planung und Umsetzung wird seitens der DB auf 25 Jahre geschätzt.

Bei der Neuordnung des Bahnhofsumfeldes sollten grundsätzlich Lage und Gestaltung des Busbahnhofes, der Kurzzeitparkplätze, der Fahrradstellplätze, die Realisierung eines öffentlichen WCs sowie die Linienführung der Buslinien (insbesondere eine Umleitung der Linie 690 über P+R Parkplatz, Schubertstraße, Fürholzer Weg) überprüft bzw. überplant werden. Dies ist durchaus auch in Zusammenhang mit einer baulichen Entwicklung im Bahnhofsbereich auf mehreren Ebenen zu entwickeln. Beispielsweise wäre ein aufgeständertes Gebäude denkbar, das auf der 0-Ebene den Busbahnhof aufnimmt und ab Ebene 1 Parkplätze für Fahrräder und/ oder PKWs vorsieht. Serviceeinrichtungen wie ein öffentliches WC, Car-Sharing Angebote und E-Tankstellen könnten integriert sein. In Zusammenhang mit der Anordnung des Busbahnhofes kann theoretisch auch über eine Verlängerung des Bahnsteiges nach Westen mit direkter Anbindung zu dem oben ange-dachten Gebäude/ Busbahnhof nachgedacht werden (vgl. hierzu Punkt 5.2.4 Fachkonzept Verkehr). Allerdings sieht die DB eine Verlängerung sehr kritisch, da der derzeitige Mittelbahnsteig dem Bestandsschutz unterliegt (er entspricht nicht den aktuellen Anforderungen). bei einer Veränderung müssten alle Anforderungen umgesetzt werden, dadurch wäre ein erheblicher Kostensprung zu erwarten (2-stelliger Millionenbetrag), dafür erhält die DB keine Förderung. Im Vorfeld weiterer Planungsschritte im Bahnhofsbereich sollte unbedingt auch überprüft und erwogen werden, ob angrenzende Gebäude zur Disposition stehen.

Bei den Planungen sind die Eigentumsverhältnisse (DB Flächen), die Zweckbindung von 25 Jahren v.a. für den westl. Bereich der erweiterten P+R Anlage mit dem Areal der Obdachlosenunterkunft, die Bedarfsprognosen P+R und P+B sowie die Analyseergebnisse zu Fahrradständern zu berücksichtigen.

Im Zusammenhang mit der Aufwertung des Bahnhofsbereichs sollte das Erscheinungsbild der bestehenden DB-Gebäude verbessert werden und die Nutzung intensiviert werden. Dafür muss überprüft werden, ob die Gemeinde die Gebäude anmieten oder kaufen kann.

Im Zuge der Umgestaltung ist neben einer funktionalen Neuordnung die Gestaltung und Ausbildung des Bahnhofsvorplatzes zu berücksichtigen. Ziel ist es, den Fußgängern und Radfahrern, die teilweise auch aus der Bahnunterführung kommen, mehr Platz einzuräumen. Die räumlich beengten Verhältnisse führen dazu, dass sich auf dem heutigen Bahnhofsvorplatz mehrere Verkehrsflüsse überlagern und zu einem erhöhten Gefah-

renpotential für den Langsamverkehr beitragen. Im Zuge einer räumlichen Neuordnung des Bahnhofsbereichs ist zu prüfen, ob der Bahnhofsvorbereich bis zum Kreuzungsbereich Galgenbachweg ausgeweitet werden kann. (Zusammenhang mit Bahnhofstraße, z.B. auf Grundlage Plangutachten oder Wettbewerb).

Für das Gesamterscheinungsbild sind ausserdem Aufwertungsmaßnahmen auf den privaten Grundstücken (z.B. Freibereich/ Biergarten und nördlicher Grundstücksbereich Hotel Maisberger) anzustossen (Zusammenhang mit Hofflächenprogramm, Anreize für private Immobilieneigentümer).

① Überplanung P+R Parkplatz unter Berücksichtigung der Bedarfsprognose P+R und P+B: Neuordnung des Busbahnhofs und der Kurzzeitparkplätze, Erneuerung der Fahrradparkplätze, Überprüfung Umleitung Buslinie 690, Realisierung öff. WC (ggfs. in Kombination mit einer baulichen Entwicklung z.B. 2 oder mehr Ebenen mit Busbahnhof, Fahrradparkhaus, Parkebene,...), Überprüfung, ob eines der angrenzenden Gebäude zur Disposition steht

② P+R Parkplätze auf Nordseite der Gleise (v.a. für nördliche Ortsteile)

③ Verlängerung des Bahnsteiges nach Westen - unrealistisch aus Sicht der Bahn

④ Aufwertung und Nutzungszuführung Bahngelände (durch Anmietung oder Kauf der Gebäude), Gebäude in Konflikt mit 4-spurigen Ausbau

⑤ Umgestaltung Bahnhofsvorplatz incl. Kreuzungsbereiche auf Grundlage Plangutachten oder Wettbewerb

⑥ Aufwertungsmaßnahmen privater Freibereiche (Anreiz Hofflächenprogramm)

⑦ Realisierung einer neuen Fuß- und Radfahrerunterführung

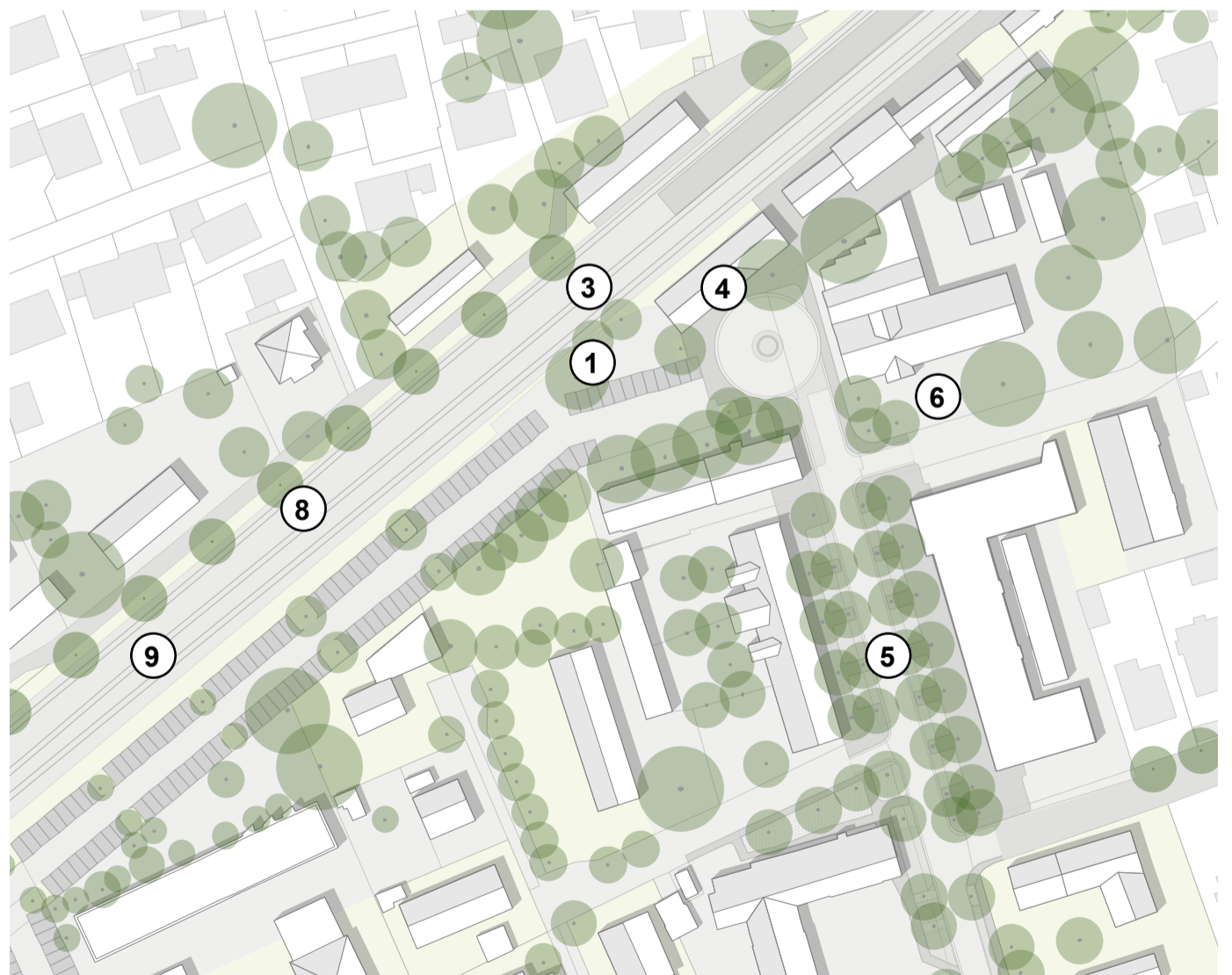
langfristige Maßnahmen

⑧ 4-gleisiger Ausbau

⑨ U-Bahn-Anbindung (rechtwinklig zu Gleisen)



Plan mit Lage der möglichen P+R Parkplätze auf Nordseite, Fußgänger- und Fahrradunterführung, Busumlenkung



Konzeptplan Bahnhofsumfeld

1:2.000 (im DinA3 - Format)

Historische Ortsmitte

Die historische Ortsmitte wird von der Kirche St. Wilgefortis, den noch vorhandenen Hofstrukturen und größtenteils zur Straße giebelständigen Gebäuden geprägt. Neubauten entlang des Straßenraums fügen sich hinsichtlich Gebäudestellung und Höhenentwicklung relativ gut in den Kontext ein, der Blick von Norden Richtung Kirche vermittelt ein noch eher dörfliches Gesamtbild. Auch funktional ist der Bereich noch weitgehend von einem Nebeneinander von Wohn-, gewerblicher und landwirtschaftlicher Nutzung geprägt (FNP: Dorfgebiet)

Der einstige Dorfanger, der sich zwischen dem Gasthof Gumberger und der Kirche aufspannt, ist in seiner ursprünglichen Funktion und Form heute nicht mehr erkennbar. Verkehr, Strasse und Stellplätze prägen den Raum. Ziel ist es, diesen Bereich wieder räumlich und gestalterisch hervorzuheben, sowie seine historische Bedeutung zu unterstreichen (Verweistafeln auf historische Nutzung, z.B. Viehwaage).

Zur gestalterischen und funktionalen Aufwertung des städtebaulichen Raums wird wesentlich die bereits laufende Sanierung und öffentliche Nutzungszuführung des südlich an die Kirche angrenzenden, denkmalgeschützten Mesnerhauses beitragen, das neben dem historischen Archiv der Gemeinde einen (multifunktionalen) Veranstaltungsraum für ca 60-90 Personen aufnimmt, der v.a. auch von Künstlergruppen (Farbkleks) genutzt werden wird.

Der Grundstücksbereich hinter dem Jugendzentrum JUZ soll in naher Zukunft als Kindergartenstandort aufgegeben werden. Seitens der Gemeinde besteht die Überlegung die Einrichtung durch einen Neubau an anderer Stelle zu ersetzen, möglicherweise in der Nähe des Bahnhofs oder im nördlichen Siedlungsbereich Neufahrns. Durch einen Umzug des Kindergartens würde mittelfristig eine zentrumsnahe, kommunale Fläche frei werden. Der Gebäudebestand des Kindergartens ist schwer für eine andere Funktion umnutzbar, auch der bauliche Zustand spricht nach Augenschein wohl eher für einen Abriss. Des Weiteren wird von der Gemeinde aufgrund eines erweiterten Raumbedarfs über eine Verlagerung des Jugendzentrums nachgedacht, das sich im vorderen Grundstücksbereich befindet. Dieses Gebäude hat ortsbildprägenden Charakter und scheint nach derzeitigem Stand erhaltenswert.

Schon jetzt sollte die Gemeinde überlegen, welche strukturellen und funktionalen Entwicklungschancen die Fläche hat. Nutzungskonzepte und Rahmenbedingungen einer baulichen Entwicklung müssen frühzeitig entwickelt und überprüft werden, v.a. mit Blick auf die Gesamtentwicklung des Ortszentrums.

Neben dem bereits erwähnten Dorfanger, besteht im Bereich des öffentlichen Raums grundsätzlich Handlungsbedarf. Sowohl räumlich als auch gestalterisch weist der Straßenraum viele Defizite und Mängel besonders für den Langsamverkehr auf. Da die Bebauungslinien der angrenzenden Häuser, sowie die Grundstücksgrenzen sehr nah entlang der Straße verlaufen ist eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts kaum möglich. Ziel ist es mit Hilfe von verkehrsplanerischen Regelungen und gestalterischen Mitteln, eine Verkehrsberuhigung zu erreichen, um für Radfahrer und Fußgänger mehr Sicherheit zu gewährleisten und mehr Raum zur Verfügung zu stellen. Die Gehwege entsprechen in vielen Bereichen nicht den Grundzügen der Barrierefreiheit.

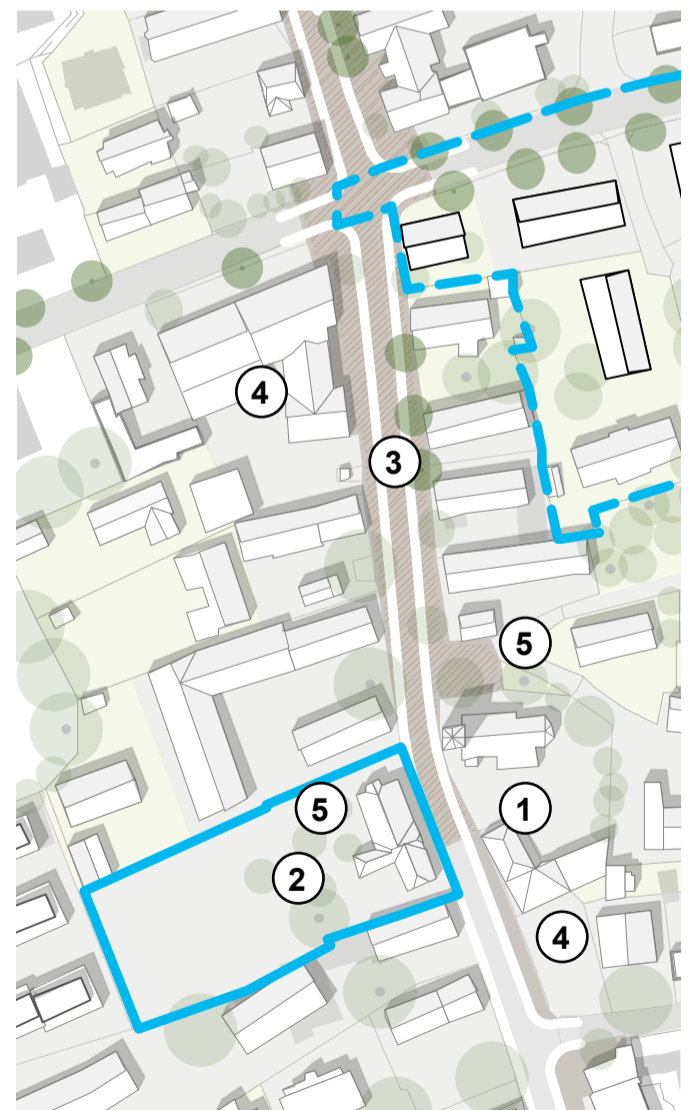
Für das gesamte Erscheinungsbild sind Aufwertungsmaßnahmen auf privaten Grundstücken zu prüfen, in diesem Zusammenhang sind die Aussenbereiche des Hotels zu nennen. Neben gestalterischen Aspekten sind ebenfalls der Bestand an Grünflächen und ortsbildprägenden Baumstrukturen zu untersuchen, sowohl im öffentlichen, als auch im privaten Bereich.

Eine öffentliche Durchwegung in Ost- und Westrichtung und direkte Anbindung der zeitnah entstehenden neuen Wohnbebauungen (Mehrfamilienhäuser Pfarrweg 7 und Mehrfamilienhaus Grundstück Eckl Fl.Nr. 84) an das historische Zentrum sowie kurze Wege zu den öffentlichen Einrichtungen wären wünschenswert.



Jugendzentrum JUZ mit Blick in den rückwärtigen Grundstücksbereich

- ① Sanierung des Mesnerhauses mit öffentlicher Nutzungszuführung (derzeit in Umsetzung)
- ② Untersuchung der strukturellen und funktionalen Entwicklungsmöglichkeiten (Feinuntersuchung)
- ③ Umgestaltung des Straßenraums, gestalterische Hervorhebung des hist. Dorfangers + Verweistafeln auf hist. Nutzung
- ④ Aufwertungsmaßnahmen privater Freibereiche (Anreize durch Hofflächenprogramm)
- ⑤ Herstellung einer öffentlichen Durchwegung in Ost-West-Richtung



Konzeptplan historische Ortsmitte

Bereich Grünecker Straße

Aufgrund aktueller Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse hat sich das Areal südlich der Grünecker Straße bereits vor Abschluss des ISEKs als Entwicklungsbereich mit konkretem Handlungsbedarf herausgestellt. Daher wurde hier eine Rahmenplanung in die Wege geleitet, die detaillierte Untersuchungen und die Entwicklung räumlicher Planungsvorstellungen erlaubt.

Das Areal prägt die Ortsdurchfahrt vom Kreuzungsbereich mit der Bahnhofstraße bis zur östlichen Ortseinfahrt. Die landwirtschaftlichen Hofstellen entlang der Grünecker Straße (Winkel- und Dreiseithofanlagen) stellen eine bauliche Besonderheit für Neufahrn dar. Daher wird in der Rahmenplanung vertieft erarbeitet, welche künftigen baulichen Neuentwicklungskonzepte und Nachverdichtungspotentiale für den Bereich denkbar sind, die einen ortsbildverträglichen und identitätsbildenden Charakter mit hoher Nutzungsqualität gewährleisten. Das wird in intensiver Auseinandersetzung mit der prägenden Bausubstanz, Siedlungskörnung und Dichte, vorhandenen und möglichen Sichtbeziehungen (z.B. Kirche St. Wilgefortis) und Raumkanten, prägenden Freiraumstrukturen sowie Rahmenbedingungen durch die räumliche Nähe zur Staatsstraße (Lärm, Zufahrtsmöglichkeiten) erarbeitet und bewertet. Bestehende Eigentumsverhältnisse und Grundstückverfügbarkeiten werden geprüft oder auch bestehende oder geplante Strukturveränderungen bei den landwirtschaftlichen Hofstellen erfasst.

Ein weiterer Bestandteil der Rahmenplanung ist die fachliche Beurteilung der Auswirkungen einer neuen baulichen und funktionalen Entwicklung auf die verkehrliche Situation in der Grünecker Straße. Derzeit sind die innerörtlichen Bereiche der Grünecker und Echinger Straße von einer hohen Verkehrsbelastung geprägt und bieten wenig Aufenthaltsqualität und eingeschränkte Sicherheit für den Fuß- und Radfahrerverkehr. Die Rahmenplanung wird eine konkrete Handlungsempfehlung für das weitere Vorgehen aus Sicht der Planer darstellen.

Der unten dargestellte Konzeptplan stellt die in der Rahmenplanung erarbeitete bauliche Struktur dar (Zwischenstand Juni 2019). Mit dem Wechsel aus 3-geschossigen Baukörpern zur Grünecker Straße und 2-geschossigen Gebäuden nach Süden fügt sich die offene Hofstruktur gut in die städtebauliche Körnung und den durch landwirtschaftliche Hofformen geprägten Charakter des Areals ein. Zudem reagiert die Baukörpersetzung auf die Grundstücksgrenzen und erlaubt eine schrittweise Realisierung des Bereichs. Die Rahmenplanung wird bis Ende Juli 2019 abgeschlossen.



Konzeptplan Bereich südlich Grünecker Straße, Darstellung der baulichen Entwicklung gem. Rahmenplanung

1:2.000 (im DinA3 - Format)

5.2 FACHKONZEPT VERKEHR

Strategie IV: ortsverträgliche Verkehrsführung

Die in Kapitel 3.1 beschriebenen Missstände werden sich in den kommenden Jahren verstärken, wenn keine Maßnahmen dagegen ergriffen werden. Der Wachstumsdruck in der Region München, insbesondere im Flughafenumland, das Voranschreiten der städtebaulichen Planungen der Gemeinde Neufahrn selbst, sind generell Faktoren, die sich auf das Verkehrsaufkommen auswirken. Die Verkehrsinfrastruktur hat schon in den letzten Jahren mit der Entwicklung des Wachstums kaum mehr Schritt gehalten.

Die Potenziale in Neufahrn für weitere Ansiedlungen von Gewerbe und Wohnraum sind bekannt, die Anfragen von Investoren bei der Gemeinde nach entsprechenden Flächen häufen sich.

Mit einem Verkehrskonzept, das sich auf zahlreiche kleinere und größere Maßnahmen stützt, soll die Entwicklung geordnet und in geeignete Bahnen gelenkt werden. Dieses Verkehrskonzept soll die bereits vorhandenen Verkehrsbelastungen abmildern bzw. helfen, die künftigen zusätzlichen Belastungen aufzufangen.

Das Verkehrskonzept und seine Maßnahmen sollen die gesamte Bandbreite des Verkehrssektors umfassen. Neben der Betrachtung des fließenden Kfz-Verkehrs sind auch Themen zum ruhenden Verkehr zu berücksichtigen. Der Fußgänger- und Radfahrerverkehr weist noch erhebliche Steigerungspotenziale auf, die genutzt werden sollen. Dies trifft vor allem im Binnenverkehr sowie auf den Ziel-/Quellverkehr mit den direkten Nachbargemeinden zu.

Der öffentliche Personennahverkehr, der außer mit der S-Bahn auch mit Bussen abgewickelt wird, ist ebenfalls noch ausbaufähig. Die U-Bahnverlängerung von Garching nach Neufahrn ist eine der vielversprechendsten Maßnahmen mit großem Effekt.

Neben diesen eher konventionellen Themen gewinnen auch organisatorische und Marketingmaßnahmen zunehmend an Bedeutung.



Straße nach Dietersheim

5.2.1 Fließender Kfz-Verkehr

Die St2053 durchschneidet Neufahrn in Ost-West-Richtung. Dies muss jedoch nicht bedeuten, dass jeglicher Durchgangs- und Schwerverkehr auch künftig die Ortsdurchfahrt belasten muss. Nachdem der Kurt-Kittel-Ring von der Gemeinde Neufahrn gebaut wurde, sollte er auch stärker von überörtlichem Verkehr genutzt werden. Immerhin bindet der Kurt-Kittel-Ring an beiden Enden an einer Staatsstraße an, damit drängt sich eine Intensivierung als Hauptverkehrsstraße auf.

Nach dem Vorbild von Oberschleißheim und Eching, wo die B471 bzw. die St2053 für den Schwerverkehr gesperrt sind (Ausnahmen: Linienbusverkehr und ortsbezogener Ziel-/Quellverkehr), sollte auch in Neufahrn eine vergleichbare Regelung eingeführt werden.

Die Dietersheimer Straße verbindet Neufahrn auf direktem Weg mit Dietersheim und damit auch Garching. Eine Sperrung der Straße südlich des Ortschildes (Ausnahmen nur noch für Radfahrer und Linienbusse) könnte die Wohngebiete beiderseits der Dietersheimer Straße massiv entlasten. Auch Dietersheim könnte teilweise entlastet werden. Allerdings müsste jeglicher Ziel-/Quellverkehr von/nach außen mit den Wohngebieten südlich der St2053 sich eine andere Route suchen. Dies beträfe hauptsächlich die Ortsdurchfahrt von Mintraching und die St2350 Süd (Münchner Straße).

Um die Auswirkungen von möglichen verkehrsregelnden und -lenkenden Maßnahmen zu bewerten wurden zwei Planfälle (siehe Kap. 5.2.6) gerechnet. Mit Hilfe einer Verkehrsumlegung lassen sich Veränderungen des Verkehrsgeschehens ermitteln. Ob diese zu 100% genau eintreffen werden, kann nicht garantiert werden, da sich Verkehrsbeziehungen mengenmäßig verändern können oder neue Rahmenbedingungen auftreten. Allein die Verlängerung der U-Bahn von Garching nach Neufahrn dürfte eine erhebliche Anzahl von Kfz-fahrten ersparen, die heute in Richtung Garching verlaufen. Wann diese als sinnvolle U-Bahnverlängerung realisiert wird ist heute kaum absehbar.

Die Neugliederung des Straßennetzes in Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen und Wohnstraßen soll verdeutlichen, wie und wo der Verkehr künftig verlaufen soll. (Abbildung auf der nächsten Seite).

Die verkehrlichen Regeln sehen vor, dass außer auf den (klassifizierten) Hauptverkehrsstraßen maximal Tempo 30 und generell rechts-vor-links gelten soll. In einzelnen Wohnstraßen können abweichend davon auch verkehrsberuhigte Bereiche (Schritttempo) eingerichtet werden. Eine vergleichbare Regelung besitzt die Gemeinde Kirchheim b. München.



Echinger Straße/Samweg



Legende

- Autobahn
- (Klassifizierte) Hauptverkehrsstraße
- Erschließungs-/Sammelstraße
- Wohnstraße
- Bahnlinie
- S S-Bahn Haltestelle Neufahrn
- X Eventuelle Sperrung für den Kfz-Verkehr

Konzept: künftige Straßen-Netzhierarchisierung

Aus Sicherheitsgründen (Seniorenheim an der Echinger Straße, Schulwegquerung am Samweg und an der Gumberger Kreuzung sowie an der Max-Anderl-Straße, schmale Gehwege) sollten die Argumente für Tempo 30 auch im zentralen Abschnitt der St2053 ausreichen.

Vorab sollte zudem geprüft werden, ob eine Ampelschaltung, bei der es keine Konflikte zwischen Fußgängern und abbiegenden Kfz gibt, machbar ist.

Spätestens dann, wenn sich nördlich der Bahnlinie weitere gewerbliche Entwicklungen ergeben, ggf. gemeinsam mit Eching, sollte auch das Straßennetz in diesem Bereich rechtzeitig angepasst werden. Eine Verbindung vom A92-Anschluss Eching-Ost zum Kurt-Kittel-Ring oder auch ein weiterer Anschluss direkt an die St2341 sind die Optionen. Die Beschilderung auf den Autobahnen A9 und A92 sollte weiter optimiert werden, um den überörtlichen Verkehr auf die geeigneten Routen zu lenken. Auch das Verkehrsbeflussungssystem auf der A9/A92 kann noch weiter verfeinert werden, damit irreführende Angaben vermieden werden.

5.2.2 Ruhender Verkehr

Die Bahnhofstraße wird nach wie vor die zentrale Geschäftsstraße in Neufahrn darstellen, sodass auch weiterhin eine entsprechende Anzahl von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum hier benötigt wird. Bei einem Neubau der Alten Halle und der damit verbundenen Reaktivierung als Versammlungshalle mit einem größeren Platzangebot werden auch hierfür Stellplätze benötigt.

Zum ruhenden Verkehr gehört auch der P+R-Platz westlich des Bahnhofs. Dieser wird im großen Umfang von Bewohnern der Ortsteile von Neufahrn genutzt. Die Erreichbarkeit aus nördlicher Richtung ist jedoch relativ umständlich. Deshalb sollte intensiv überlegt werden, ob für die Einpendler aus den östlichen Ortsteilen ein Standort nördlich der Bahnstrecke besser geeignet wäre. Hierfür stehen zwei Standorte prinzipiell zur Verfügung: östlich der Leuschnerstraße mit Zufahrt vom Kurt-Kittel-Ring sowie am Westrand der Siedlung nördlich der Gleise.



Gelungene Gestaltung eines Zentrums: Stellplätze in Altdorf b. Nbg. (Obermarkt)



Sammelgarage Baugebiet „Ziegelei“ in Baierbrunn

Eine Parkraumbewirtschaftung in der Ortsmitte wird auch weiterhin unverzichtbar bleiben. Das Parken von Anwohnern in der Bahnhofstraße zumindest tagsüber steht in erheblichem Gegensatz zum Ziel der Bereitstellung von Stellplätzen für Besucher und Kunden. Parkgebühren sind nicht zwingend erforderlich. Sie müssten aber dann erhoben werden, wenn die Gemeinde z. B. im Zusammenhang mit der Alten Halle eine Tiefgarage errichten würde, die aus Mitteln der Städtebauförderung unter der Bedingung, dass Parkgebühren erhoben werden müssen, unterstützt wird. In einem solchen Fall wäre es wenig logisch, in einer Tiefgarage Gebühren zu erheben und oberirdisch nicht.

Die sehr aktuelle Stellplatzsatzung ist grundsätzlich richtig, sollte aber je nach Bedarf bei Neubauvorhaben gegebenenfalls ergänzt werden. Mittlerweile beschließen immer mehr Kommunen, Stellplätze im Stauraum vor Garagen ebenfalls im Sinne der Garagen Stellplatzverordnung anzuerkennen. Dies würde dazu beitragen, den Flächenverbrauch und die Versiegelung spürbar zu verringern. Auch würde dadurch ein kleinerer Anteil der Baugrundstücke für den ruhenden Verkehr benötigt.

Mit einer Strategie weg vom Parken im/am Haus hin zu Sammelgaragen am Rand eines Baugebiets können sowohl die Versiegelung und der Flächenverbrauch als auch das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr reduziert werden. Es ist erwiesen, dass bei einem Weg von rund 100 m von der Wohnung bis zum Stellplatz viel eher auf das Fahrrad oder das zu Fuß gehen ausgewichen wird, als wenn der PKW neben der Haustüre geparkt werden kann. Besonders gut eignet sich ein solches Verfahren bei Baugebieten, die von einem Bauträger aus einem Guss realisiert werden. Ein solches Beispiel ist die Ziegelei in Baierbrunn im Isartal.

5.2.3 Rad- und Fußgängerverkehr

Innerhalb des Hauptortes sowie von und nach Mintraching bestehen weitgehend zufriedenstellende Radwegeverbindungen. Darüber hinaus ist die Anbindung mit dem Fahrrad in die nördlichen Ortsteile sowie in die Nachbargemeinden überwiegend nicht vorhanden. Sowohl nach Eching als auch nach Garching kommt man als Radfahrer nur unter Nutzung stark befahrener Straßen, auch nach Freising ist ab der A92 kein straßenbegleitender Radweg vorhanden. Diese Lücken müssen unbedingt sobald wie möglich geschlossen werden. Mit einer Ausdehnung des Radwegenetzes auf die Nachbargemeinden könnten auch erhebliche Potenziale im Ziel-/Quellverkehr zwischen Neufahrn und den umliegenden Kommunen geweckt werden, eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr, aber auch Schülerverkehr auf den relativ kurzen Strecken wäre damit wesentlich leichter möglich.

Nach Norden bietet sich die Staatsstraße 2341 an, die bislang noch über keinen fahrbahnbegleitenden Radweg verfügt. Damit könnte der Ortsteil Massenhausen erschlossen werden, in Richtung Giggenhausen bietet sich der sehr schwach befahrene Moosmühlenweg an. In Giggenhausen selbst weist die Ortsdurchfahrt stellenweise keine Fuß- und Radwege auf, teilweise ist auch der Platz hierfür nicht vorhanden. Zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer sollte hier deshalb in der Ortsdurchfahrt von Giggenhausen Tempo 30 eingerichtet werden.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist spätestens mit der Priorisierung der Radwegeverbindung nach Giggenhausen über den Moosmühlenweg eine Querungshilfe an der Kreuzung mit dem Kurt-Kittel-Ring anzustreben. Dies kann zum Beispiel mithilfe einer Wiederinbetriebnahme der Lichtsignalanlage als Bedarfsampel geschehen. An den Kreuzungen der St2053 mit der St2341 sowie auch an der Hauptkreuzung in Mintraching und an der Gumberger-Kreuzung sind Verbesserungsmaßnahmen für Fußgänger und Radfahrer erforderlich.

An der Gumberger-Kreuzung sollte eine Signalisierung eingerichtet werden, die eine eigenständige Grünphase für Fußgänger und Radfahrer aus allen Richtungen ermöglicht. Während dieser Grünphase wird jeglicher Kfz-Verkehr angehalten. Dies hat neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit auch den Vorteil, dass Abbiegevorgänge im Kfz-Verkehr flüssiger verlaufen, da während der Grünphasen für den Kfz-Verkehr jeglicher Fußgängerverkehr warten muss.

An der Hauptkreuzung in Mintraching sowie am Knotenpunkt Echingen Straße/Am Hart sollten die Grünzeiten für Fußgänger und Radfahrer ausgedehnt werden, auch die Reaktion der Bedarfsampeln sollte kürzer ausfallen, sobald ein Fußgänger grün anfordert. Wartezeiten von mehr als 20-30 Sekunden werden in der Regel von Fußgängern und Radfahrern nicht akzeptiert.



Bedarfsampel Kurt-Kittel-Ring/Massenhausener Straße, auch am Knoten mit dem Moosmühlenweg sinnvoll



Gumberger-Kreuzung



e-bike-Ladestation in Königsbrunn



Fahrradparkhaus in Dachau

Die Infrastruktur zum Radverkehr bedarf eines weiteren Ausbaus. Hierunter zählen Ladestationen für e-bikes. Diese sollten an allen Stellen errichtet werden, wo ein nennenswertes Ziel-/Quellverkehrsaufkommen im Radverkehr entsteht. Dies bezieht sich auf den Bahnhof, das Rathaus mit der Gemeindebibliothek, die Schulen, Einzelhandelsschwerpunkte, Sport und Freizeiteinrichtungen sowie größere Arbeitgeber.

Diese Ladestationen sollten auch mit neuen Abstellanlagen für Fahrräder mit hoher Qualität verknüpft werden. Fahrradabstellanlagen sollten Wetterschutz bieten und auch gegen Diebstahl beziehungsweise Vandalismus geschützt sein. Am Bahnhof ist ein Fahrradparkhaus zu errichten, das die genannten Anforderungen erfüllt. Auch bei den Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen (inklusive Kino) sowie bei den größeren Einzelhandelsstandorten sind entsprechende Fahrradabstellanlagen notwendig. In der Bahnhofstraße sollte dies an mehreren Stellen der Fall sein. Darüber hinaus sind mit den Gewerbetreibenden Gespräche zu führen, um diese auf den Servicegedanken von qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen hinzuweisen.

Das Marketing zur Förderung des Fahrradverkehrs ist weiter auszubauen. Ein Förderprogramm durch größere Arbeitgeber in Neufahrn, das die Anschaffung von e-bikes erleichtert bzw. vergünstigt, ist anzustreben. Die Ausdehnung des MVG-Rads auch auf Neufahrn sollte als Forderung erhoben werden. Darunter fällt auch die Ausdehnung auf Lastenfahrräder.

Das E-Bike hat in den letzten Jahren einen erheblichen Aufschwung genommen, allerdings sind auch die Unfallzahlen mit e-bikes erheblich angestiegen. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass vor allem Senioren den Umgang mit einem e-bike und den damit verbundenen Geschwindigkeiten nicht gewohnt sind. Schulungsangebote im e-Bike fahren sollten deshalb erfolgen, diese können vom ADFC, vom Seniorenbeirat, von den lokalen Fahrradhändlern und ähnlichen durchgeführt werden.

Das Stadtradeln, das jährlich in vielen Kommunen stattfindet, sollte auch in Neufahrn zu einer regelmäßigen Einrichtung werden. Die Zahl der teilnehmenden Unternehmen wie auch der Stadt vor Waldungen sollte weiter ausgedehnt werden, und sich nach Möglichkeit nicht nur auf die Aktionswoche beschränken.

Die Aktion „zu-Fuß-zur-Schule“ findet in vielen Schulen nach den Sommerferien statt. Es wurde die Erfahrung gemacht, dass Eltern, die ihre Kinder mit dem PKW zu Schule fahren, nur noch sehr schwer „umerzogen“ werden können. Grundschulkinder sind jedoch deutlich leichter für das zu Fuß gehen zu begeistern. Auf der Internetseite „zu-Fuß-zur-



Zu-Fuß-zur-Schule: Aktion zur Vermeidung von „Elterntaxis“

Legende

- Eigenständiger Radweg
- * Nur ohne Sperrung der Dietersheimer Straße
- Radfahrstreifen
- Radwegroute auf Nebenstraße
- [] Neubau Unterführung
- X Querungshilfe
- Längere Grünzeiten für Radfahrer und schnellere Reaktion
- [] Ladestation
- B+R Fahrradparkhaus (Bike and Ride)



Konzept: Radwegenetz

Schule“ finden sich zahlreiche Beispiele, die entweder 1:1 oder mit leichter Abwandlung auch für Neufahrn übernommen werden können. Die Schulen sollen sich dabei in pädagogischer Weise einbringen und das Projekt entsprechend begleiten. Eine regelmäßige Wiederholung dieser Aktionen wird dringend empfohlen, da jährlich 25% der Grundschüler diese verlassen bzw. neu eintreten.

5.2.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im öffentlichen Nahverkehr ist die Ausdehnung der Busanbindung auf die nördlichen Ortsteile eine sehr sinnvolle Maßnahme. Ein regulärer Linienbetrieb mit Standardbussen ist möglicherweise nicht wirtschaftlich, aber mit Kleinbussen oder mit einem flexiblen Ruf-Bussystem könnten die Ortsteile, die zusammen knapp 2.500 Einwohner zählen, künftig besser an den Hauptort angebunden werden.

Eine Verdichtung des Busangebots zum Beispiel nach Garching zur U-Bahn ist ebenfalls sehr sinnvoll, da die U-Bahn eine wichtige Verbindung in die Stadt München darstellt. Das Busangebot vor allem am späten Abend und am Wochenende sollte erheblich verbessert und ausgebaut werden.

Im Zentrum spielt die Verknüpfung der regionalen Busse und der S-Bahn eine große Rolle. Die aktuell relativ unübersichtliche Situation am Bahnhofsvorplatz bedarf dringend einer Verbesserung. Der Umbau des S-Bahn Haltepunkt Neufahrn in Außenbahnsteige ist eine sinnvolle Maßnahme, die auch die Belastungen durch vorbeifahrende Züge für wartende Fahrgäste verringert. Ein weiterer Vorteil von Außenbahnsteigen ist der mögliche Verzicht auf Aufzüge, da Außenbahnsteige ebenerdig von Norden beziehungsweise Süden beziehungsweise über längere barrierefreie beziehungsweise behindertengerechte Rampen erreichbar sind. Eine Verlängerung des südlichen Bahnsteigs in Richtung Westen sollte vorgesehen werden. Dadurch wäre es möglich die Bushaltestellen unmittelbar am Bahnsteig anzuordnen, sodass ein Umsteigen von der S-Bahn in den Bus mit wenigen Schritten möglich wird. Der Neubau der Unterführung unter den Gleisen, die sich heute sowohl unattraktiv als auch etwas umständlich präsentiert, ist ebenfalls eine wenngleich langfristige Maßnahme so doch sinnvoll. In den Gemeinden Poing und Oberhaching sind großzügige Unterführungen unter Straßen beziehungsweise Gleisanlagen vorhanden die alle Anforderungen an Unterführungen erfüllen. Sanfte Neigungen groß-



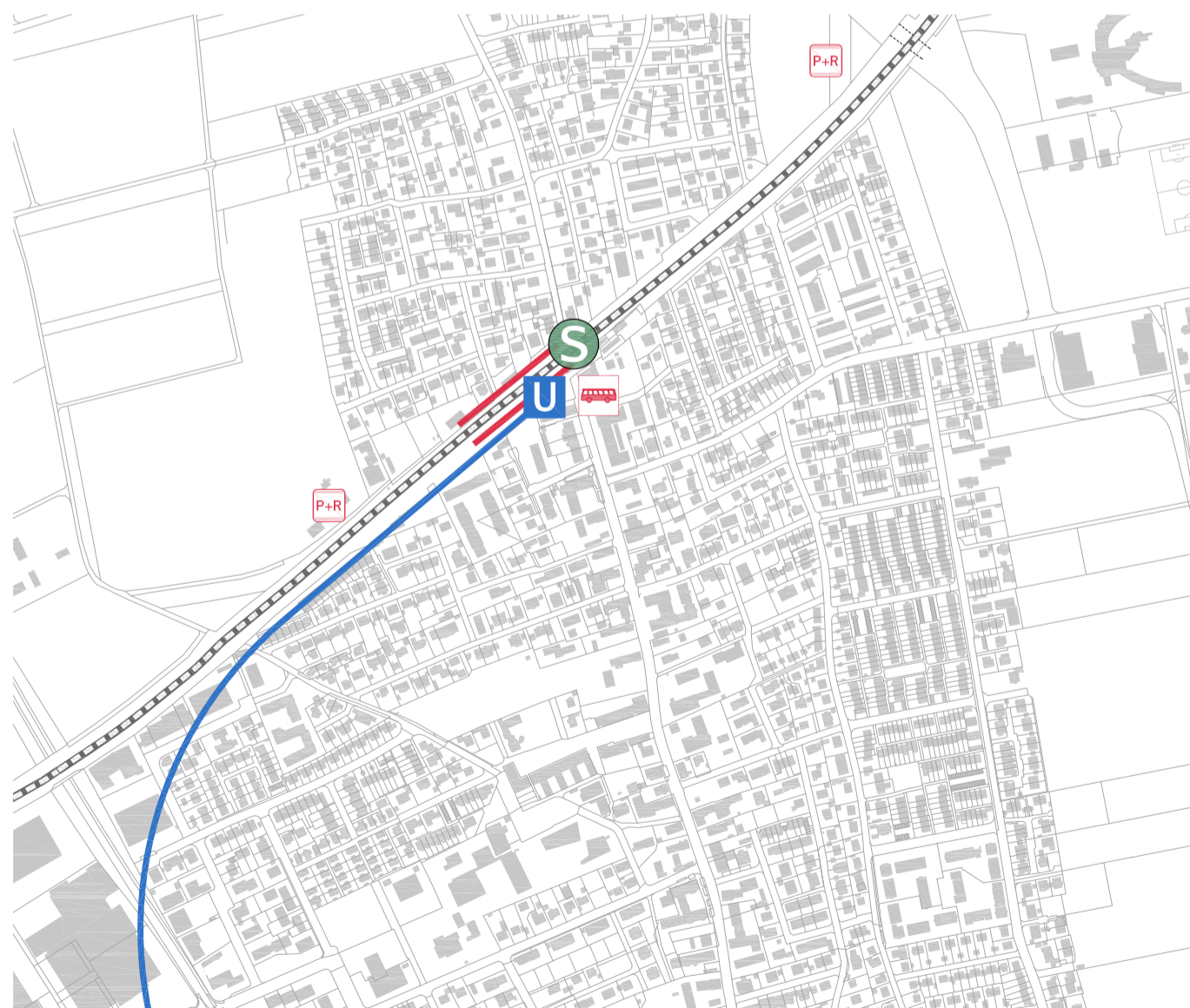
Bushalt am Bahnsteig: Bahnhof Oerlinghausen, Quelle: Thomas Dohna, Lippische Landeszeitung



Komfortable Unterführung in Oberhaching








Komfortable Unterführung in Poing



Konzept: ÖPNV

Legende

-  S-Bahn Haltestelle Neufahrn
-  Verlängerung U-Bahn (Trassenverlauf noch nicht festgelegt)
-  Verlängerung Bahnsteig (um 80 - 100 m nach Westen) und Umbau in Außenbahnsteig
-  ZOB
-  Park and Ride (Alternativstandorte)



Mifahrbank in Grafing



Mifahrbank in Grafing

Quelle: www.transitiongrafing.de

zügige Radian und gute Beleuchtung sind in diesen Fällen gegeben. In Höhe des Hotels Maisberger sollen künftig Kurzparker (Kiss+Ride) einen Platz finden. Nördlich des Gebäudes Bahnhofstraße 55c bietet es sich an, ein Fahrradparkhaus zu errichten. Eine weitere sehr langfristige Maßnahme ist die von mehreren Seiten gewünschte U-Bahnverlängerung von Garching bis nach Neufahrn. Die Trassenführung steht zwar noch nicht fest, es ist allerdings davon auszugehen, dass die Einschleifung in den Bahnhof Neufahrn von Westen erfolgen wird. Ob der U-Bahnhof Neufahrn unterirdisch oder oberirdisch realisiert wird, ist zur Zeit ebenfalls noch offen.

5.2.5 Weitere Ansätze

- Hinweise zur Erschließung, Anbindung und Verkehrserzeugung neuer Baugebiete
- Strategie weg vom Parken im/am Haus hin zu Sammelgaragen am Rand des Gebiets

Als Beispiel kann die relativ alte Siedlung rund um den Lindenweg herangezogen werden, wo sich die Garagen nicht unmittelbar am Haus befinden, sondern in Form von Garagenhöfen am Rand der Siedlung errichtet wurden. Bei Neubauvorhaben sind diese Aspekte künftig verstärkt zu beachten. Die Erschließung neuer Baugebiete sollte am besten in schleifen- oder ringförmiger Form erfolgen, um Durchgangsverkehr zu vermeiden. Aber auch Binnenverkehrsfahrten können durch umwegige Kfz-Erschließung und eine gleichzeitig durchlässige Erschließung für Fußgänger und Radfahrer (Bsp. Von-Halt-Straße/Rudi-Ismayr-Straße) reduziert werden.

Das Prinzip der gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen stellt eine Alternative vor allem für die Einwohner dar, die nicht regelmäßig ein Fahrzeug benötigen und/oder nur kurze Strecken zurücklegen oder sich auch einen eigenen PKW nicht leisten können. Einen Verein für car-sharing gibt es in Neufahrn bereits. Der Verein Stadtteilauto in Freising bietet seine Dienste auch in Neufahrn, Moosburg, Marzling und Eching mit insgesamt rund 1000.000 Einwohnern an. Die mittlerweile etwas über 200 Mitglieder können über rund 20 Fahrzeuge verfügen. Damit sind nur 0,2% der Bewohner Mitglied im Verein. Im Straßennetz ist allein durch diese Maßnahme noch keine Veränderung spürbar.

Eine Vergrößerung der Mitgliederbasis hat sich bei vielen Vereinen in den letzten Jahren jedoch als sehr mühsam herausgestellt, das Potenzial erscheint auf den ersten Blick momentan ausgeschöpft. Dies ist in vielen Städten zu beobachten.

Die vor allem ökonomischen Vorteile eines solchen Vereins sollten in Neufahrn noch deutlicher herausgestellt werden, wobei bei vergleichbaren Vereinen deren Erfahrungen mit Organisation, Marketing und Mitgliederengagement abgefragt werden sollten.

Ein vergleichbares Thema sind Fahrgemeinschaften. Für regelmäßig sich wiederholende Wege, wie im Berufsverkehr, bietet sich diese Möglichkeit an. Viele Pendler wissen oft nicht, dass manche Nachbarn einen sehr ähnlichen Arbeitsweg zur selben Zeit haben. Mit Hilfe einer Mobilitätszentrale, auch als App für das Handy, könnten hierzu Fahrgemeinschaften gesucht, vermittelt und gefunden werden. Einen ersten Anstoß kann hier die Stadt oder auch der Landkreis leisten. Dazu gehört auch die Öffentlichkeitsarbeit (Werbung), die gute Argumente enthalten sollte, um eventuelle Einwände und Bedenken zu entkräften, die auch beim System des Car-Sharing vorgebracht werden.

In Grafing bei München (Landkreis Ebersberg) wurden an mehreren Stellen (Bahnhof, Marktplatz u. a.) „Mitfahrbankerl“ aufgestellt. Mitbürger, deren Ziel am Stadtrand, in einem Ortsteil oder einer Nachbargemeinde liegt und die nicht eine Stunde oder länger auf den nächsten Bus warten wollen, können vorbeikommende Autofahrer mit bereit gestellten Schildern auf ihr Fahrtziel hinweisen. Besonders gut funktioniert die Mitnahme, wenn die Wartenden eines der bereitgestellten Schilder in die Hand nehmen und hochhalten. Eine Bank alleine würde nicht zum gewünschten Erfolg führen. Ein ähnliches System wurde im schweizerischen Burgdorf bereits in den 90er Jahren eingeführt. Als Standorte bieten sich der Bahnhof, die Bahnhofstraße z. B. in Höhe des Rathauses/Marktplatz und nördlich der Gumberger-Kreuzung, am Jugendzentrum in der Dietersheimer Straße, am Kino und am Hallenbad an.

Die Stadt Neustadt an der Waldnaab hat vor einigen Jahren in Zusammenarbeit mit der Agentur für Arbeit und dem Kolpingwerk einen Lieferservice für Senioren und Kranke eingeführt („Kleine Städtische Hilfe“), der mittlerweile sehr gut angenommen wird. Mit dem E-Bike inkl. Anhänger werden Besorgungen, Einkäufe und dergleichen durchgeführt. Zu Beginn konnte für einen Langzeitarbeitslosen eine Halbtagsstelle geschaffen werden. Sehr schnell wurden daraus zwei Vollzeitstellen, da die Nachfrage nach den Dienstleistungen außerordentlich hoch war.

Wir helfen! Auch der Natur!
Umweltschutz ist der Stadt Neustadt/WN besonders am Herzen. Deshalb ist unser Helferteam ganz ökologisch und umweltfreundlich mit einem Elektrofahrzeug unterwegs. Damit können auch größere Strecken schnell und unkompliziert zurückgelegt werden. Somit helfen wir nicht nur Ihnen - sondern auch der Natur!

Unser Team:

- Reinhard Hübner
- Detlef Schrems

Kontakt
Montag bis Freitag
8.30 - 16.00 Uhr
Tel.: 09602/9397888
(Termine nach telefonischer Vereinbarung)

Kleine Städtische Hilfe
Ihr persönlicher und kostenloser Hilfsdienst für den Alltag!
Sich wohl fühlen, wo man zu Hause ist!

Unsere Angebote sind für Sie selbstverständlich **KOSTENLOS!**
(ausgenommen Anfahrtskosten)

Als kommunaler Unternehmen, 100% Staats- und Gemeindegeld finanziert, ist die KSH ein gemeinnütziger Verein. Träger: Neustadt/Waldenburger Neustadt.

NEW städtische Hilfe

5.2.6 Prognosen und Szenarien

Mit Hilfe der Verkehrserhebungen vom April 2018 konnte ein relativ präzises Bild der Verkehrszusammensetzung der Neufahrner Bevölkerung wie auch der Nachbargemeinden gewonnen werden.

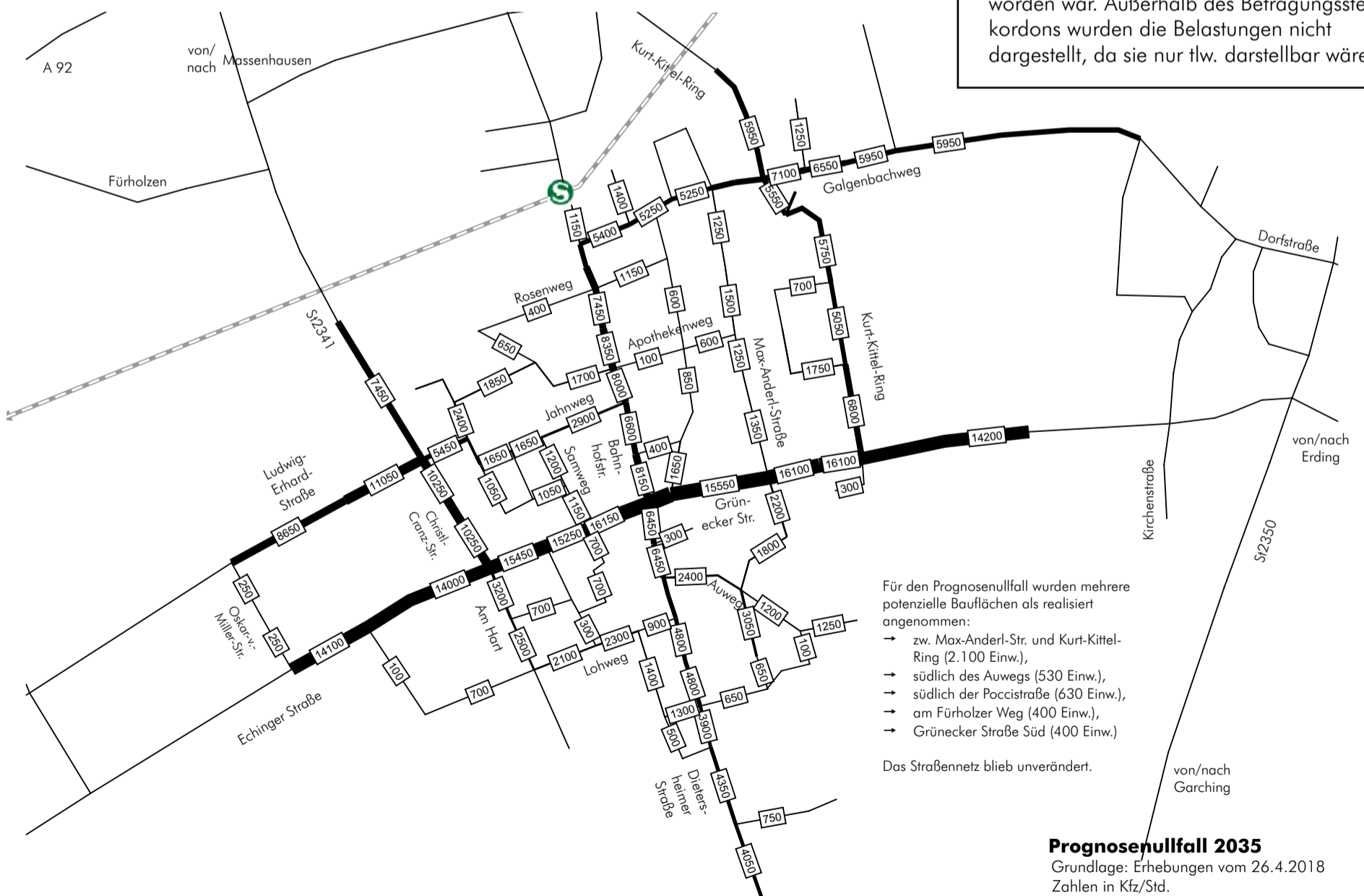
Aus den Erhebungen sind Vergleichswerte für die Verkehrsmittelwahl und die Fahrtenhäufigkeit der bereits in Neufahrn ansässigen Bevölkerung vorhanden.

Unter der Annahme, dass die künftigen Neubürger, die sich im Rahmen von Baugebietsausweisungen in Neufahrn niederlassen werden, sehr ähnlich verhalten werden, kann das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus einem Bauvorhaben, z. B. wie dem zwischen Kurt-Kittel-Ring und Max-Anderl-Straße, errechnet werden. Entsprechendes gilt für neue Arbeitsplätze in zusätzlichen Gewerbeflächen.

Für den Prognosenufall 2035 wurden mehrere Baugebiete als realisiert angenommen:

- zw. Max-Anderl-Str. und Kurt-Kittel-Ring (2.100 Einw.),
- südlich des Auwegs (530 Einw.),
- südlich der Poccistraße (630 Einw.),
- am Fürholzer Weg (400 Einw.),
- Grünecker Straße Süd (400 Einw.).

Gegenüber den gezählten Belastungen kann es zu Abweichungen kommen. Dies liegt daran, dass der Binnenverkehr von Auswärtigen (z. B. Einpendler, Lieferanten, Kunden) nicht erhoben worden war. Außerhalb des Befragungsstellenkordons wurden die Belastungen nicht dargestellt, da sie nur tlw. darstellbar wären.



Prognosenufall 2035
Grundlage: Erhebungen vom 26.4.2018
Zahlen in Kfz/Std.

Das Straßennetz blieb unverändert mit Ausnahme der für die Baugebiete erforderlichen Wohnstraßen. Am Hauptverkehrs- und Sammelstraßennetz wurden keinerlei Änderungen oder Ergänzungen angenommen. Dies geschieht in den Szenarien. Hierfür wurden zwei relativ einfache und kostengünstige ausgewählt.

Szenario 1: die St2053 wird zw. der Christl-Cranz-Straße und dem Kurt-Kittel-Ring für den Schwerverkehr gesperrt sowie stark verkehrsberuhigt, z. B. mit Tempo 30. Als Ausweichstrecke dient neben der A92 auch der Kurt.-Kittel-Ring und die St2341.

Szenario 2: die Dietersheimer Straße wird ab dem Ortsrand für den Kfz-Verkehr (Ausnahme Busse) gesperrt.

Die beiden genannten Szenarien lassen sich qualitativ wie folgt bewerten. Sowohl ein Schwerverkehrsverbot als auch eine Geschwindigkeitsreduzierung sind für eine Staatsstraße eher unüblich und werden in der Regel sowohl vom Baulastträger als auch von der Verkehrsbehörde abgelehnt. Mittlerweile sind jedoch mehrere Ausnahmen bekannt, wo solche Regelungen umgesetzt wurden.



Marktplatz Hengersberg

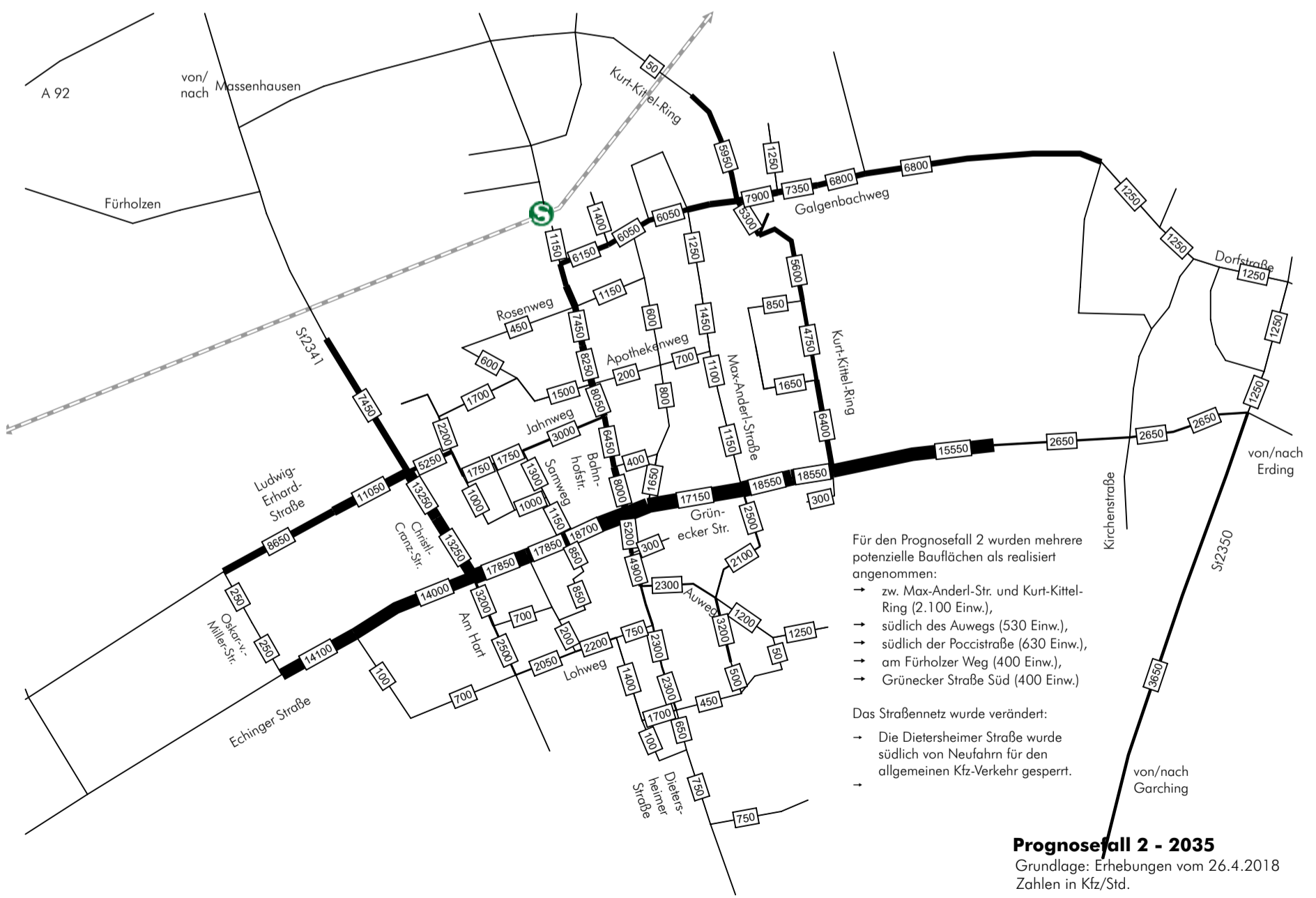
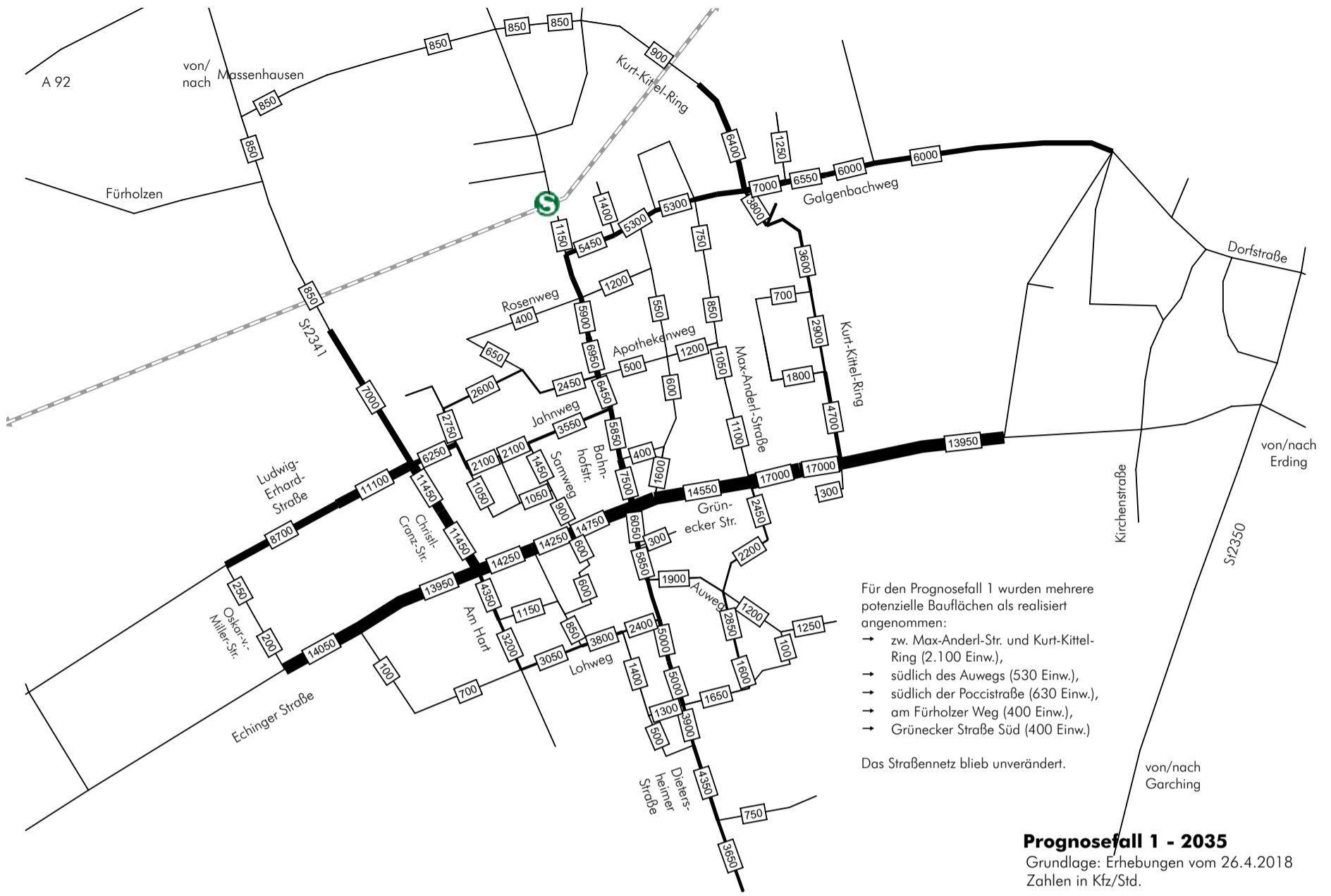
Das Vorhandensein von Altenheimen, Schulen oder Kindergärten an klassifizierten Straßen erlaubt seit der Novellierung der StVO vom 29. Mai 2017 die Einrichtung von Tempo-30-Abschnitten auf einer maximalen Abschnittslänge von 300 Metern. Nimmt man das Seniorenheim am Pfarrweg/Echinger Straße so stellt man fest, dass ein großer Teil der Echinger Straße zwischen der Gumberger-Kreuzung und dem Knoten Echinger Straße/Am Hart (500 Meter) damit als Tempo-30 Bereich ausgewiesen würde. In der Nachbargemeinde Eching ist die St2053 bereits seit längerem zwischen der B13 und der A9 für den Schwerverkehr während des Nachtzeitraums gesperrt. In gleicher Weise ist in Oberschleißheim die B471 für den Schwerverkehr im Bereich zwischen der St2342 und dem Kreisellustheim gesperrt.

Unter Sicherheitsaspekten würde Tempo 30 auf der St2053 jedoch großen Sinn machen. Schmale Gehwege, die von Radfahrern z. T. sogar in beiden Richtungen befahren werden dürfen, parkende Kfz, die den schmalen Bewegungsraum der Fußgänger weiter einschränken, dies alles sind Gründe für entsprechende verkehrsberuhigende Maßnahmen, die andernorts bereits auch an klassifizierten Straßen umgesetzt wurden. Im Markt Hengersberg (LK Deggendorf) wurde der Marktplatz bereits vor über 15 Jahren zur Zone-30 umgestaltet, obwohl weiterhin eine Staatsstraße und eine Kreisstraße den Platz überqueren. In Neustadt a.d. Waldnaab wurde der Stadtplatz als Tempo-30-Zone ausgewiesen, obwohl nach wie vor die B15 mit rund 14.000 Kfz/24 Std. darüber verläuft. Die Stadt Wolfratshausen beabsichtigt die Haupteinkaufsstraße Obermarkt/Untermarkt (B11) neu zu gestalten und Tempo 30 einzuführen. Das zuständige Staatliche Bauamt steht diesem Ansinnen aufgeschlossen gegenüber.

In Neufahrn ist davon auszugehen, dass der Effekt für die Verkehrssicherheit größer wäre als der Entlastungseffekt. Der Schwerverkehr ließe sich noch am ehesten verlagern, der PKW-Verkehr würde nur in geringem Umfang die Ableitung über die Christ-Cranz-Straße und den Kurt-Kittel-Ring nutzen. Die 1,2 km Distanz auf der heutigen Route über die St2053 sind deutlich kürzer als die rund 4,4 km längere Route im Norden, auf der nur kurzzeitig schneller als 50 km/h gefahren werden kann.

Die Sperrung der Dietersheimer Straße ab dem Ortsschild bewirkt für die Anwohner vor allem des südlichen Abschnitts eine spürbare Entlastung. Der überörtliche Verkehr mit Dietersheim, Garching, Ismaning und dem Münchner Nordosten würde sich überwiegend seinen Weg über Mintraching (ehem. B11) suchen. Der Ziel-/Quellverkehr der Wohngebiete beiderseits der Dietersheimer Straße, der heute nach Garching den kurzen Weg nimmt, würde künftig den historischen Kern Neufahrns durchqueren müssen. Somit würde der Entlastungseffekt durch den Verlagerungsverkehr weitgehend wieder aufgebraucht. In Höhe der Kirche würde es zu allenfalls einem sehr geringen Entlastungseffekt kommen.

Die Verlagerung über Mintraching führt dort in der Neufahrner Straße zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens, auch die Dorfstraße und im weiteren Verlauf der Galgenbachweg werden einen Zuwachs erfahren. Dies betrifft vor allem die Verkehrsbeziehungen in die nördlichen Ortsteile Neufahrns, die künftig über den Kurt-Kittel-Ring verlaufen würden.



5.3 FACHKONZEPT EINZELHANDEL

Zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung ist die Fortschreibung des EHK und dessen Verabschiedung im Gemeinderat zu empfehlen (Selbstbindungsbeschluss). Damit können Einzelhandels- und Standortentwicklungen gezielt gelenkt, an geeigneter Stelle erweitert sowie die Attraktivität und Funktion der Ortsmitte erhalten und weiterentwickelt werden. Das Standort- und Sortimentskonzept bildet hierfür den ordnungspolitischen Rahmen. Das EHK dient als aktualisierte Grundlage zur Beurteilung von Erweiterungs- und Ansiedlungsvorhaben sowie zur Formulierung von Standortprioritäten im Zuge der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung. Darüber hinaus bietet es Investitionssicherheit für die Immobilienentwicklung.

Die Ausgestaltung der Ortsmitte zu einem multifunktionalen Zentrum der Gemeinde trägt im Besonderen dazu bei, einen attraktiven und belebten Ort und Treffpunkt des sozialen Lebens und der Daseinsvorsorge für die Bürger zu schaffen. Ziel der Einzelhandelsentwicklung sollte es daher sein, die Ortsmitte strukturell weiterzuentwickeln und die Bedeutung als Handelsstandort zu sichern.

1. Städtebauliche Zielvorstellung zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung

Als wesentliche übergeordnete Zielsetzungen zur künftigen Einzelhandelsentwicklung in Neufahrn empfiehlt die GMA folgende Grundbausteine:

- /// Sicherung der mittelzentralen Versorgungsfunktion der Gemeinde Neufahrn
- /// Schutz und Weiterentwicklung der Ortsmitte als vielfältiges Zentrum und Identifikationsort
- /// Sicherung und Weiterentwicklung der wohnortnahen Grundversorgung
- /// Schaffung eines attraktiven Einkaufsambientes in der Ortsmitte als bevorzugte Handelslage

Unter Berücksichtigung der übergeordneten Zielsetzungen enthalten Einzelhandelskonzepte folgende städtebaulich relevante Kernelemente, die zukünftig eine objektive Prüfung von An-siedlungs- und Verlagerungsvorhaben ermöglichen:

- /// die Erstellung eines sortimentsbezogenen Leitbildes der Stadtentwicklungsplanung, das als Grundlage für die weitere Beurteilung von Ansiedlungsvorhaben heranzuziehen ist (= **Sortimentskonzept**),
- /// die Aufstellung von räumlichen Prioritäten hinsichtlich der Weiterentwicklung der

Flächen des Einzelhandels nach Standorten (= **Standortkonzept**). Im Rahmen des Standortkonzeptes erfolgt die Festlegung und Begründung des zentralen Versorgungsgebietes im Sinne von § 1 Abs. 6 BauGB, § 2 Abs. 2 BauGB, § 9 Abs. 2 BauGB, § 34 Abs. 3 BauGB und § 11 Abs. 3 BauNVO.

2. Sortimentskonzept

Das Sortimentskonzept bildet die branchenbezogene Grundlage für die zukünftige Einzelhandelsentwicklung bzw. zur bauplanungsrechtlichen Beurteilung zukünftiger Ansiedlungs-/Erweiterungsvorhaben. Dabei ist zu definieren, welche Einzelhandelsortimente hinsichtlich des Angebotscharakters, der Attraktivität der Sortimente sowie der Betriebsstruktur heute im Wesentlichen den ZVB zugeordnet werden können bzw. zukünftig zugeordnet werden sollen und welche Sortimente auch außerhalb der ZVB angesiedelt werden können bzw. sollen. Aufgabe des Sortimentskonzeptes ist es somit, diejenigen Einzelhandelsbranchen festzulegen, welche für die Nutzungsvielfalt und Attraktivität der Ortsmitte verantwortlich sind.

2.1 Begriffsdefinitionen

Grundlage der Einordnung der einzelnen Sortimente bilden die ermittelten Bestandsstrukturen in Neufahrn und seinen Einkaufslagen, die realistischen Ansiedlungschancen in der Ortsmitte und dem aus städtebaulichen Gründen erwünschten Sortimentsspektrum in der Ortsmitte. Darüber hinaus wurde das aktuelle Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern 2018 berücksichtigt. Das LEP unterscheidet in **Sortimente des Innenstadtbedarfs** (= zentrenrelevante Sortimente), **Sortimente des Nahversorgungsbedarfs** (= nahversorgungsrelevante Sortimente) sowie **Sortimente des sonstigen Bedarfs** (= nichtzentrenrelevante Sortimente). Die Zuordnung der Sortimente in Neufahrn geht ergänzend davon aus, einen angemessenen Umgang mit möglichen Ergänzungsstandorten (= Nahversorgungsstandorte außerhalb der Ortsmitte) zu sichern und ggf. maßvoll weiterentwickeln zu können.

2.2 Neufahrner Sortimentsliste

Die nachfolgende Übersicht stellt die zukünftige Einstufung der **Sortimente in Sortimente des Innenstadtbedarfs, des Nahversorgungsbedarfs** sowie **des sonstigen Bedarfs** in der Gemeinde Neufahrn dar. Dabei ist zu beachten, dass sich die Abgrenzung nicht nur an der derzeitigen räumlichen Verteilung des Einzelhandels orientiert, sondern auch städtebauliche Zielsetzungen berücksichtigt. Die folgende Übersicht stellt einen gutachterlichen Vorschlag zur Einstufung der Sortimente dar:

Tabelle 6: Neufahrner Sortimentsliste (Sortimentskonzept)

Sortimente des Innenstadtbedarfs (zentrenrelevante Sortimente)	Sortimente des sonstigen Bedarfs (nicht-zentrenrelevante Sortimente)
<ul style="list-style-type: none"> /// Bekleidung (inkl. Babykleidung, Sportbekleidung), Wäsche /// Bücher, Papier- und Schreibwaren, Bürobedarf, Schulbedarf /// Einrichtungszubehör (Wohnaccessoires, Dekoartikel) /// Elektrokleingeräte (braune Ware): Haushaltsgeräte, Unterhaltungselektronik (TV, Radio, DVD-Player, Tablets etc.), Ton- und Bildträger, Computer und Zubehör, Foto, Film, Telekommunikation /// Haushaltswaren, Glas, Porzellan, Keramik /// Heimtextilien, Gardinen und Zubehör, /// Bettwäsche und Bettwaren /// Kleinteilige Baby- und Kinderartikel sowie Sport- und Campingartikel /// Kunstgewerbe, Antiquitäten /// Medizinisch-orthopädische Sanitätswaren /// Optik, Hörgeräte /// Schuhe (inkl. Sportschuhe), Lederwaren /// Second Hand, An- und Verkauf /// Spielwaren, Bastelbedarf, Geschenkartikel /// Uhren, Schmuck 	<ul style="list-style-type: none"> /// Auto- und Motorradzubehör, Kfz-Zubehör /// Badeeinrichtung, Installationsmaterial, /// Sanitärerzeugnisse /// Baummarktartikel, Bauelemente, Baustoffe, Eisenwaren, Heimwerkerbedarf /// Bodenbeläge, Teppiche (z.B. Laminat, Parkett), Tapeten, Farben, Lack /// Boote und -zubehör, Jagd- und Angelbedarf /// Elektrogroßgeräte (weiße Ware) /// Fahrräder inkl. Zubehör (ohne Bekleidung) /// Gartenartikel, Gartenbedarf, Pflanzen /// Lampen, Leuchten (inkl. Zubehör) /// Möbel (inkl. Küchenmöbel, Badmöbel, Büromöbel, Matratzen) /// Sanitärartikel, Fliesen, Badeinrichtungen und -ausrüstung /// Musikalienhandel, Musikinstrumente /// Zoologischer Bedarf (z.B. Tiere, Tiernahrung, -zubehör) /// sonstige großteilige Sortimente (z.B. Sportgroßgeräte, Campinggroßartikel, Heizung/ Kamine/(Kachel-)Öfen)
Sortimente des Nahversorgungsbedarfs (nahversorgungsrelevante Sortimente)	
<ul style="list-style-type: none"> /// Apothekerwaren und Arzneimittel /// Blumen /// Drogeriewaren (inkl. Wasch- und Putzmittel), Kosmetika, Parfüm /// Nahrungs- und Genussmittel inkl. Lebensmittelhandwerk und Tabakwaren, Getränke /// Reformwaren /// Zeitungen, Zeitschriften 	<p>Quelle: GMA-Empfehlung auf Basis der Bestandsstrukturen, der Entwicklungspotenziale sowie der städtebaulichen Zielsetzungen unter Berücksichtigung des Landesentwicklungsprogramms (LEP) Bayern 2018 sowie des Einzelhandelsgutachten für die Gemeinde Neufahrn b. Freising (2012)</p>

Die Liste der Sortimente des sonstigen Bedarfs soll aufzeigen, dass diese Sortimente auch im Falle von Ansiedlungsbegehren außerhalb der ZVB nicht kritisch im Hinblick auf die Zielsetzungen des EHK angesehen werden. Die Liste der Sortimente des sonstigen Bedarfs erfüllt lediglich darstellenden Charakter und ist im Gegensatz zu den aufgeführten Sortimenten des Nahversorgungs- und Innenstadtbedarfs nicht abschließend und um weitere Sortimente ergänzbar. Vor dem Hintergrund der Bestandsanalyse, der Entwicklungspotenziale und der städtebaulichen Zielsetzungen empfiehlt die GMA gemäß der oben aufgeführten Kriterien das aufgeführte Sortimentskonzept, um eine nachhaltige Einzelhandelsentwicklung zu gewährleisten. Die Sortimentsliste dient als Basis für die zukünftigen Festsetzungen in den Bebauungsplänen.

2.3 Umsetzung des Sortimentskonzepts

Das Instrument der Sortimentsdifferenzierung hat sich im Gegensatz zu in früheren Jahren praktizierten Flächenfestsetzungen ohne entsprechende Sortimentshinweise als rechtssicher erwiesen. So können im Rahmen der Baunutzungsverordnung die innenstadtrelevanten Sortimente in den Standortlagen außerhalb der Ortsmitte bzw. den dezentralen/nichtintegrierten Standortlagen durch eine positive oder negative Festsetzung ausgeschlossen werden. Somit bietet das Sortimentsleitbild als ein Baustein des EHK in Zusammenhang mit dem BauGB und der BauNVO ein planungsrechtliches Instrument, mit dem die Standortentwicklung des Einzelhandels in Neufahrn zukünftig gesteuert werden kann.

3. Standortkonzept

Das Standortkonzept soll als räumliche Grundlage für die Einzelhandelsentwicklung dienen. Hier liegt ein wesentliches Augenmerk auf der zukünftigen Bewertung von Ansiedlungsvorhaben großflächiger Einzelhandelsbetriebe sowohl bei der Ansiedlung innerhalb der Standortkommune als auch bei Planungen in den Nachbarkommunen. Aus diesem Grund erfolgt im Rahmen des Standortkonzeptes eine Einordnung der bestehenden Einkaufslagen in Neufahrn in eine Zentren- und Standortstruktur. Dazu werden sogenannte zentrale Versorgungsbereiche festgelegt und räumlich abgegrenzt. Nachfolgende fachliche Einordnung des Begriffes „zentraler Versorgungsbereich“ soll zur besseren Verständlichkeit der Einordnung dienen.

3.1 Abgrenzung und Bedeutung zentraler Versorgungsbereiche

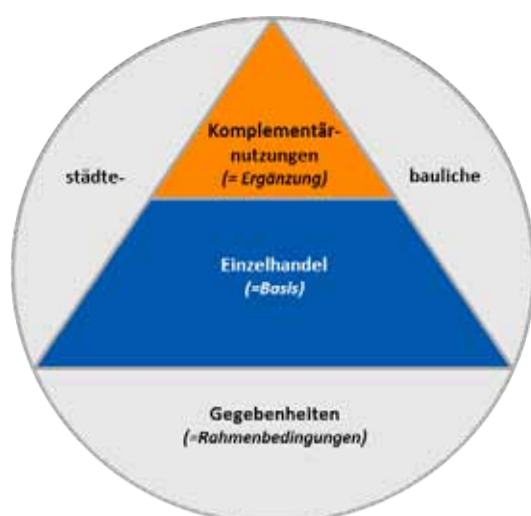
Mit der Novellierung des Baugesetzbuches im Jahr 2004 und der Einführung des zusätzlichen Absatzes 3 in § 34 BauGB erfuhr der Begriff des ZVB im Baugesetz einen wesentlichen Bedeutungszuwachs. Dies verdeutlichen die Schutznormen – definiert in **§ 11 Abs. 3 BauNVO, § 2 Abs. 2 Satz 2 BauGB, § 9 Abs. 2a BauGB und § 34 Abs. 3 BauGB** – die (auch) zentrale Versorgungsbereiche erfassen¹. Hinzuweisen ist auch auf die seit 1. Januar 2007 geltende Neufassung des **§ 1 Abs. 6 BauGB**. Hiernach sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere „die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche“ zu berücksichtigen. Durch diese unterschiedlichen Schutznormen sind ZVB unter verschiedenen Aspekten geschützt bzw. können geschützt werden. Der Begriff des ZVB wurde vom Gesetzgeber als unbestimmter Rechtsbegriff eingeführt, sodass keine allgemein gültige Definition vorliegt. In der Rechtsprechung wurden durch das Oberverwaltungsgericht NRW² verschiedene Kriterien festgelegt, die durch das Bundesverwaltungsgericht³ (BVerwG) bestätigt wurden. Die wesentlichen Abgrenzungskriterien werden in nachfolgender Abbildung zusammengefasst.

1 vgl. Kuschnerus, Ulrich (2007): Der standortgerechte Einzelhandel, S. 77 f.

2 vgl. OVG Münster, Beschluss vom 11.12.2006, 7 A 964/05.

3 vgl. BVerwG, Urteil vom 11.10.2007 - 4 C 7.07 sowie vom 17.12.2003 – 4 C 2/08.

Abbildung 4: Abgrenzungskriterien für zentrale Versorgungsbereiche



Quelle: GMA-Darstellung 2018

Einzelhandel/Komplementärnutzungen:

1. Quantitative Aspekt (z. B. Anzahl, Dimensionierung)
2. Qualitative Aspekte (z. B. Art der Nutzung, Handels-/Bestandsdichte)

Städtebauliche Gegebenheiten:

1. Stadträumliche Zäsuren (z. B. Straße mit Barrierewirkung/Bahngleise/Topografie/ Stadtmauer/ markanter Wechsel der Bebauungsstruktur/ geschlossene Baukörper bzw. Bebauungsstrukturen etc.)
2. Lage bedeutender Infrastruktureinrichtungen und öffentlicher Einrichtungen (z.B. Bahnhof, Rathaus, Stadthalle)
3. Passanten Frequenzen
4. Multifunktionalität

3.2 Aktualisiertes Standortkonzept für die Gemeinde Neufahrn (2018)

Aufgrund der Verteilung der ansässigen Einzelhandelsbetriebe lassen sich neben dem ZVB weitere Nahversorgungslagen sowie Ergänzungsstandorte abgrenzen. Diese Abgrenzung erfolgt dabei im Wesentlichen für den Hauptort Neufahrn, da in den Ortsteilen aufgrund der geringen Bevölkerungszahlen kaum ein eigenes strukturprägendes Einzelhandelsangebot existiert.

Abbildung 5: Zentren- und Standortkonzept für Neufahrn b. Freising

Hauptzentrum	Nahversorgungslagen, Nahversorgungsstandorte	Ergänzungsstandort	sonstige Lagen	
			siedlungsräumlich integrierte Lagen	siedlungsräumlich nicht integrierte Lagen
Ortsmitte Neufahrn	Kurt-Kitteler Ring, Dietersheimer Straße	Fachmarktzentrum Ludwig-Erhard-Straße	Münchner Straße, Plessl-Areal (Potenzialfläche)	Philipp-Reis-Straße (Fachmarktstandort)
zentraler Versorgungsbereich gemäß § 1 Abs. 6 BauGB, § 2 Abs. 2 BauGB, § 9 Abs. 2a, BauGB, § 34 Abs. 3 BauGB, § 11 Abs. 3 BauNVO	Nahversorgungslagen: wohnnah, fußläufig erreichbare Standorte der Nahversorgung mit mindestens drei nahversorgungsrelevanten Betrieben in einem engen räumlichen Zusammenhang Nahversorgungsstandorte: solitär gelegene Lebensmittelmärkte mit wichtiger Nahversorgungsfunktion	autokundenorientierter Standort des klein- und großflächigen Einzelhandels mit wichtiger Versorgungsfunktion	Einzelne gelegene oder wenige gemeinsam gelegene Betriebe, die siedlungsräumlich eingebunden sind. Eine städtebaulich integrierte Lage ist durch die Einbettung in eine zusammenhängende Wohnbebauung zu charakterisieren.	Nicht siedlungsräumlich eingebundene Lagen, z. B. autokundenorientierte Standorte in Gewerbe-/ Industriegebieten oder an Ausfallstraßen; oft Einzelhandelsagglomerationen (z. B. Fachmarktzentren). Sie weisen in der Regel kein ausgeprägtes Wohnumfeld auf.

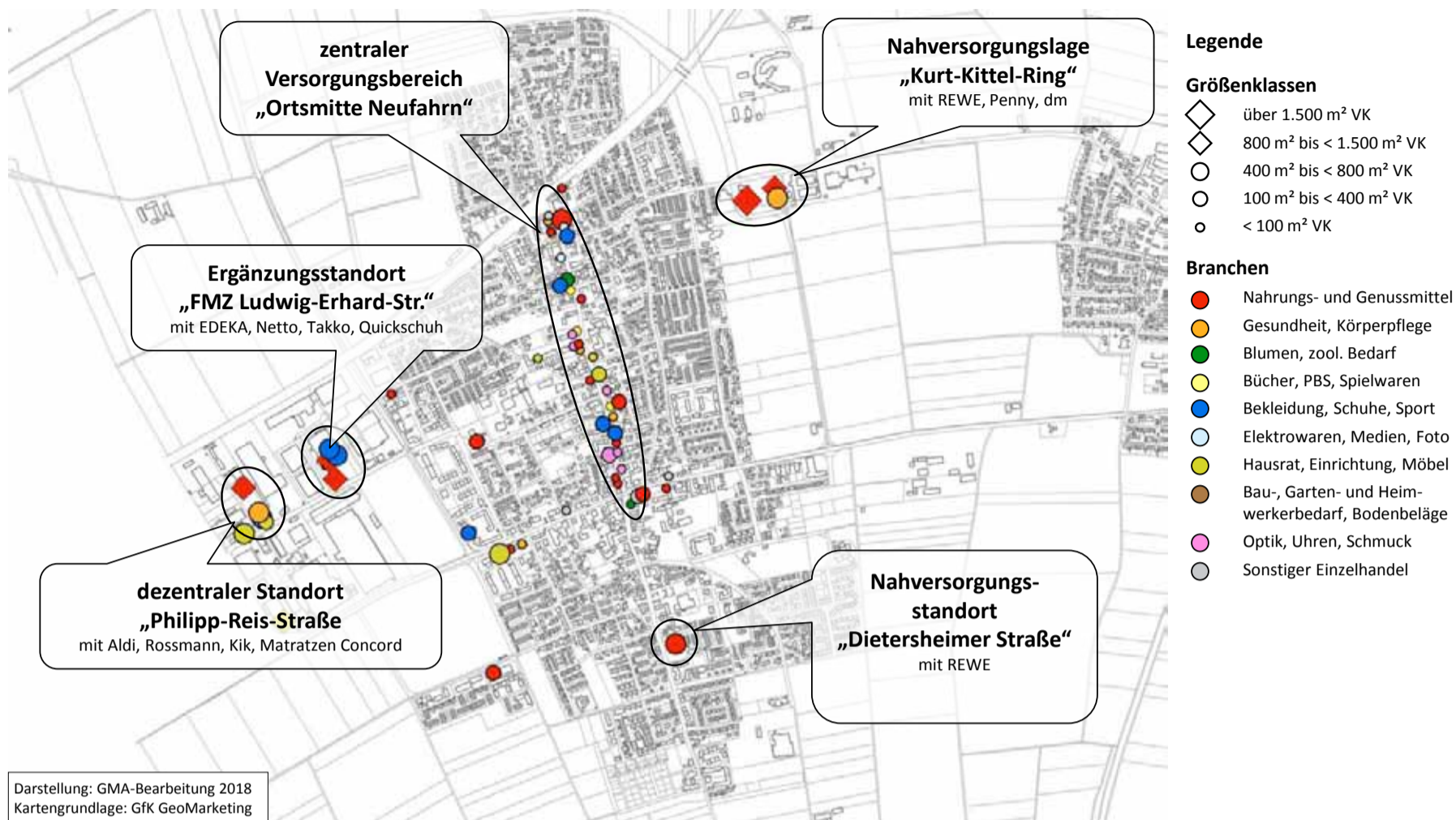
Quelle: GMA-Darstellung 2018

3.2.1 Zentraler Versorgungsbereich „Ortsmitte von Neufahrn“

Die räumliche Abgrenzung des ZVB „Ortsmitte Neufahrn“ basiert auf der aktuellen Situation (faktische Prägung), berücksichtigt vorhandene Entwicklungsmöglichkeiten und ist parzellenscharf, um eine hinreichende Bestimmtheit und Bestimmbarkeit zu gewährleisten. Jedoch ist anzumerken, dass die Abgrenzung nicht als absolut starr zu verstehen ist. Bei möglichen Ansiedlungsvorhaben unmittelbar angrenzend zum ZVB ist zu prüfen, ob die Abgrenzung ggf. im Rahmen einer Fortschreibung des EHK anzupassen ist. Der ZVB „Ortsmitte Neufahrn“ ist wie folgt zu charakterisieren und zu begründen:

Der **ZVB „Ortsmitte Neufahrn“** stellt den wesentlichen zusammenhängenden, städtebaulich integrierten Geschäftsbereich der Gemeinde dar. Aufgrund der Betriebsanzahl, der Sortimentsstruktur und der städtebaulichen Kompaktheit übernimmt die Ortsmitte

Karte 2: Einzelhandelslagen in Neufahrn b. Freising



hierbei eine wichtige Versorgungsfunktion und ist darüber hinaus zentraler Treffpunkt des sozialen Lebens. Neben den in diesem Bereich ansässigen Einzelhandelsbetrieben sind hier auch Komplementärnutzungen (z. B. Dienstleistungen, Gastronomie, öffentliche Einrichtungen) vorhanden.

Grundsätzlich orientiert sich die **Abgrenzung** des ZVB am Einzelhandels- und Dienstleistungsbesatz. Dementsprechend wird der ZVB in Nord-Süd-Richtung entlang der Bahnhofstraße zwischen dem S-Bahnhof Neufahrn bis zur Kreuzung Echinger Straße / Grünecker Straße definiert. Ein Aufbruch der Linearität und eine Ausdehnung in westliche Richtung sind im Bereich des Marktplatzes gegeben. Im Verlauf der Bahnhofstraße ist der dichteste Besatz kleinteiliger und zumeist inhabergeführter Einzelhandelsbetriebe sowie weiteren zentrenprägenden Nutzungen vorzufinden, was den ZVB aus quantitativer Sicht zur Haupteinkaufslage erhebt. So wird das Einzelhandelsangebot über die gesamte Bahnhofstraße durch verschiedenste Dienstleistungen (z.B. Banken, Versicherungsunternehmen), öffentliche Einrichtungen (Rathaus/Gemeindeverwaltung, Bibliothek) und Gastronomieeinrichtungen ergänzt. Obwohl der Einzelhandelsbesatz in der Bahnhofstraße in Richtung Süden stetig abnimmt, sind diese Bereiche aufgrund ihrer städtebaulichen Integration, den vorhandenen Einzelhandelsnutzungen und der räumlich zusammenhängenden Lage innerhalb des abgegrenzten ZVB „Ortsmitte Neufahrn“ einzustufen.

Zugunsten der in der Ortsmitte von Neufahrn vorhandenen Handelsbetriebe sowie zum Schutz dieser Haupthandelslage wird eine Beibehaltung der ZVB-Abgrenzung zwischen S-Bahnhof Neufahrn und Echinger Straße/Grünecker Straße empfohlen. Auf diese Weise wird der Ortsmitte Neufahrn auch aus städtebaulicher Sicht (Anbindung an die historische Ortsmitte) eine entsprechende Wertschätzung beigemessen. Außerdem wird so die Schutzwürde des zentralen Versorgungsbereiches gemäß Rechtsprechung (Vgl. Kapitel V.3.1) auch für die im südlichen Bereich der Bahnhofstraße ansässigen Einzelhandelsbetriebe wirksam⁴, die heute einen wichtigen Beitrag zur Ausdifferenzierung des in Teilen spezialisierten und hochwertigen Angebots in der Ortsmitte leisten. Des Weiteren ist auf möglichen Potenzialflächen südlich des Jahnwegs / des Eschenwegs hinzuweisen, deren

4 Auch hinsichtlich möglicher Ansiedlungsvorhaben in Nachbargemeinden mit möglichen Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche im Umland relevant.

Entwicklung einen Beitrag zur Belebung der Ortsmitte leisten können⁵. Darüber hinaus ist in diesem Zusammenhang auf die Steuerungsempfehlungen (Vgl. Kapitel V.4) zu verweisen, die im zentralen Versorgungsbereich eine Ansiedlung aller Sortimentgruppen und sowohl großflächige als auch nicht großflächige Betriebe ermöglichen, dies jedoch nicht uneingeschränkt für städtebaulich integrierte Lagen gilt. Somit würde – sofern der südliche Teil der Bahnhofstraße zwischen Jahnweg / Eschenweg und Echinger Straße / Grünecker Straße nicht Teil des zentralen Versorgungsbereiches wird – eine Entwicklung der Hauptgeschäftsstraße in Neufahrn stark limitiert.

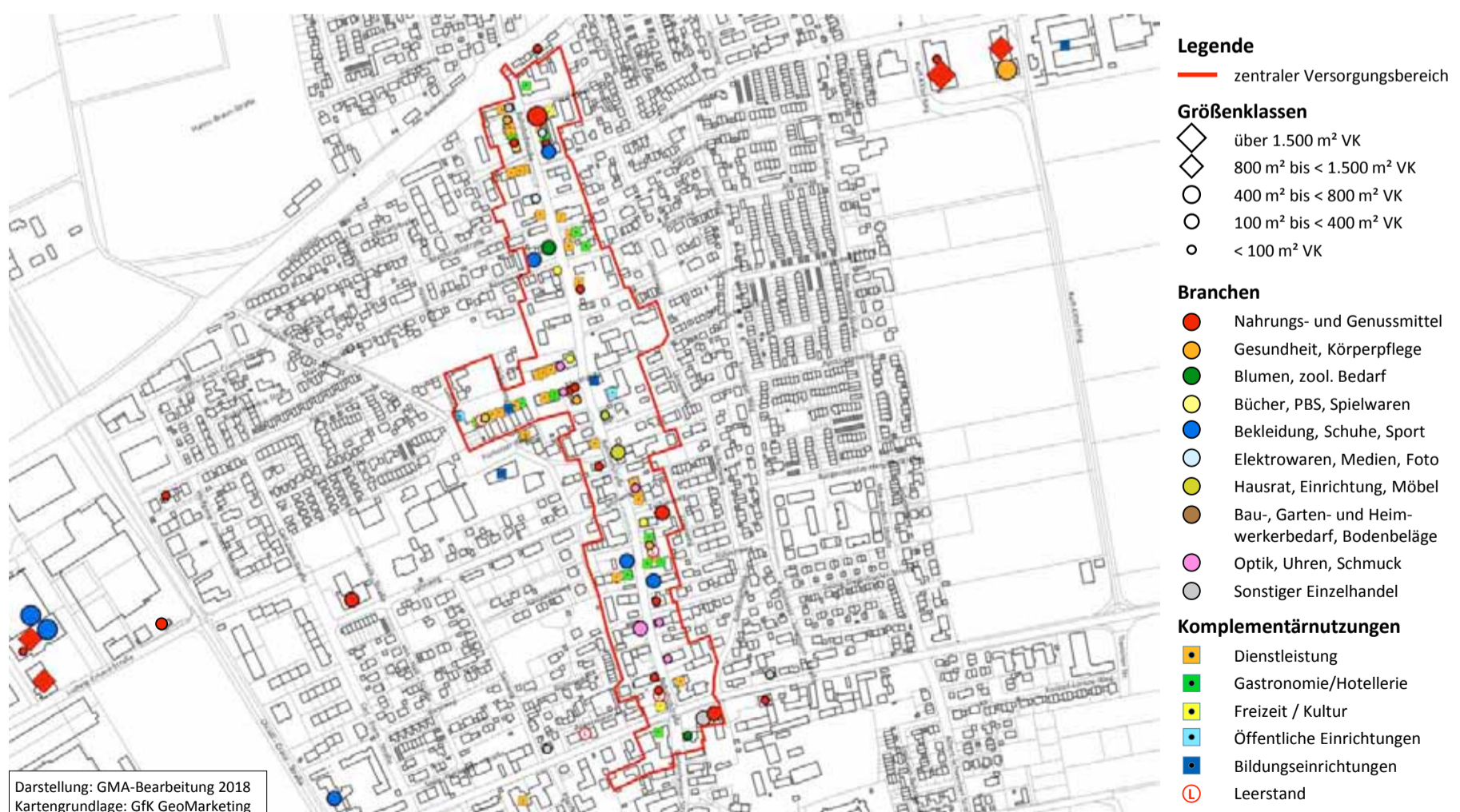
Funktional umfasst die Abgrenzung des ZVB damit vor allem die Bereiche, die durch einen ausgeprägten Geschäfts-, Dienstleistungs- und Gastronomiebesatz sowie das Vorhandensein öffentlicher Einrichtungen gekennzeichnet sind. Die Versorgungsfunktion mit Gütern und Waren des kurzfristigen Bedarfs wird zwar rudimentär über die in der Ortsmitte vorhandenen Anbieter des Lebensmittelhandwerks sowie ausschnittsweise über Spezialanbieter (z.B. ethnische Lebensmittel, Getränkemarkt) wahrgenommen, jedoch befinden sich die modernen, großflächigen und leistungsfähigen Grundversorger außerhalb des ZVB „Ortsmitte Neufahrn“.

Hinsichtlich seiner **städtebaulichen Struktur** ist der ZVB „Ortsmitte Neufahrn“ vor allem durch kleinteilige Wohn- und Geschäftshäuser gekennzeichnet. Dies spiegelt sich vor allem in einer vergleichsweise aufgelockerten Bauweise wider, die dem ZVB einen eher dörflichen Charakter verleiht (vereinzelte Hof-Situationen). Vor diesem Hintergrund ist die vorhandene Angebotssituation im Bereich des Einzelhandels, der Gastronomie sowie öffentlichen und privaten Dienstleistungen als durchgängig zu beschreiben, die selbst durch streckenweise Unterbrechungen (z.B. durch Wohnnutzungen im Erdgeschoss) keine Verkürzung des zentralen Versorgungsbereiches insbesondere vor dem Hintergrund der ortsspezifischen Ortsbildprägung rechtfertigen. Die Größenstruktur der Ladenlokale liegt in diesem Bereich mit Ausnahme weniger Betriebe meist unter 200 m², was die Realisierungsmöglichkeiten moderner (Fachmarkt-)Konzepte immobilienseitig stark limitiert⁶.

5 Aufstellung der Gemeinde Neufahrn b. Freising vom 29.05.2019, die dem Gutachter überlassen wurde. Darin enthalten ist eine Aufstellung von neun zusammenhängenden Grundstücksarealen entlang der Bahnhofstraße, welche perspektivisch für eine handelsbezogene/gewerbliche Weiterentwicklung zur Verfügung stehen könnten.

6 Einzelfallabwägung, wenn Architektur positiv zum Erscheinungsbild der Ortsmitte beiträgt und somit kein Ausschluss von Wohnnutzung im Erdgeschoss (Vgl. Acocella-Gutachten aus dem Jahr 2012).

Karte 3: Zentraler Versorgungsbereich „Ortsmitte Neufahrn“



Zur Sicherung und Weiterentwicklung der Ortsmitte von Neufahrn sollten Neuansiedlungen von Betrieben mit Hauptsortiment aus dem Innenstadtbedarf zukünftig innerhalb des ZVB „Ortsmitte Neufahrn“ realisiert werden. Der ZVB ist als Investitionsvorranggebiet des Einzelhandels zu bezeichnen. Jedoch sind auch die immobilenseitigen Voraussetzungen für die Umsetzung zeitgemäßer Einzelhandelsvorhaben zu beachten. Um die zukünftige Belegung der Ortsmitte Neufahrn positiv zu unterstützen, wäre eine Belegung der Erdgeschosse mit gewerblichen Nutzungen (Einzelhandel, öffentliche/private Dienstleistungen, Gastronomie) zu favorisieren⁷. Weiterhin ist eine entsprechende Straßenraumgestaltung, die die Wahrnehmung als zusammenhängende Einkaufslage begünstigt, aus gutachterlicher Sicht zu empfehlen. 38 aller erfassten Betriebsstätten (rd. 51 %) sind im zentralen Versorgungsbereich zu verorten, womit hier der dichteste Besatz festzuhalten ist. Demgegenüber entfallen jedoch lediglich rd. 19 % der Gesamt-VK auf den ZVB „Ortsmitte Neufahrn“, da die meisten Ladenlokale Verkaufsflächen von unter 100 m² aufweisen (durchschnittliche VK rd. 89 m²). Umsatzseitig werden innerhalb des abgegrenzten ZVB „Ortsmitte Neufahrn“ rd. 21% des gesamten Einzelhandelsumsatzes in Neufahrn gebunden.

3.2.2 Nahversorgungslagen und Nahversorgungsstandorte

Ergänzend zum ZVB „Ortsmitte Neufahrn“ existieren in Neufahrn Nahversorgungslagen bzw. Nahversorgungsstandorte, die aufgrund ihrer geringen Geschäftsdichte sowie dem eingeschränkten Angebotsmix jedoch nicht als ZVB im Sinne des BauGB und BauNVO gewertet werden. Gleichzeitig besitzen sie jedoch aufgrund ihrer städtebaulich integrierten Lage und der vorhandenen Nutzungen eine wichtige Bedeutung für die wohnortnahe fußläufige Versorgung. Im Gemeindegebiet von Neufahrn sind die folgenden Standorte als nahversorgungsrelevante Lagen zu identifizieren:

Nahversorgungslage „Kurt-Kittel-Ring“: Diese Standortlage wurde im Einzelhandelsgutachten 2012 noch als städtebaulich nicht integrierter Standort bewertet und dessen nahversorgungsrelevantes Sortiment als nicht funktionsadäquat eingestuft. Zwischenzeitlich haben sich die Rahmenbedingungen in der Hinsicht verändert, dass die landwirtschaftlichen Nutzflächen südlich des Standortverbundes am Kurt-Kittel-Ring mittelfristig zu Wohngebieten entwickelt werden sollen.⁸ Vor diesem Hintergrund ist der Standort „Kurt-Kittel-Ring“ als städtebaulich integrierte Nahversorgungslage anzusehen und für das hier angebotene Sortiment als funktionsadäquat und standortgerecht zu bewerten. Auch seine Erreichbarkeit ist sowohl für den motorisierten wie nicht motorisierten Individualverkehr gegeben, ein ÖPNV-Anschluss besteht in rd. 190 m Entfernung.

Nahversorgungsstandort „Dietersheimer Straße“: Der REWE Supermarkt in der Dietersheimer Straße ist als solitär gelegener Nahversorgungsstandort einzuordnen. Dieser übernimmt als einziger Betrieb im südlichen Siedlungsbereich des Hauptortes Neufahrn wichtige Nahversorgungsfunktionen für die in seinem unmittelbaren Standortumfeld lebende Wohnbevölkerung. Die im Zuge der weiteren Wohnbauentwicklung im Bereich Neufahrn-Süd⁹ weiter steigen wird. Aufgrund seiner städtebaulich integrierten Lage, der fußläufigen Erreichbarkeit und des unmittelbaren ÖPNV-Anschlusses ist der Supermarkt als „Nahversorgungsbetrieb par excellence“ zu bewerten. Aus gutachterlicher Sicht ist eine Sicherung dieses Betriebes und damit des Nahversorgungsstandortes an der Dietersheimer Straße unbedingt anzustreben. Grundstücksseitig bestehen Entwicklungsmöglichkeiten, welche aufgrund des nicht mehr zeitgemäßen Marktauftrittes künftig genutzt werden sollten.

Obgleich sich beide Nahversorgungslagen unweit dem ZVB in städtebaulich integrierten Lagen befinden, stehen sie in keinem direkten städtebaulichen Zusammenhang mit diesem. Das Angebot ist an beiden Nahversorgungsstandorten, anders als in der Ortsmitte, durch großflächigere Betriebe aus dem Lebensmittel- und Drogeriewarenbereich geprägt. Neben den größeren grundversorgungsrelevanten Betrieben gibt es weitere Anbieter im Lebensmittelbereich, die über ein fußläufiges Einzugsgebiet verfügen, zentral liegen und eine hohe Bedeutung für die Nahversorgung haben. Dabei handelt es sich vor allem um Anbieter des Lebensmittelhandwerks, die aufgrund ihrer kleinteiligen Verkaufsflächenstrukturen und einem Einzugsgebiet, das nicht über den unmittelbaren Nahbereich hinausgeht, in dem vorliegenden Einzelhandelskonzept jedoch nicht explizit behandelt werden.

⁷ Einzelfallabwägung, wenn Architektur positiv zum Erscheinungsbild der Ortsmitte beiträgt und somit kein Ausschluss von Wohnnutzung im Erdgeschoss (Vgl. Acocella-Gutachten aus dem Jahr 2012).

⁸ Vgl. Bebauungsplan Nr. 95 „Neufahrn Ost“ in Aufstellung.

⁹ Vgl. Bebauungsplan Nr. 117 „Ortsabrundung Neufahrn Süd“

3.2.3 Ergänzungsstandorte

Neben dem ZVB „Ortsmitte Neufahrn“ und den beiden Nahversorgungslagen gibt es auch die Kategorie der Ergänzungsstandorte. In Neufahrn ist das Fachmarktzentrum an der Ludwig-Erhard-Straße mit EDEKA und Netto als Leitbetriebe sowie Takko und Quickschuh als Ergänzungsstandort zu nennen. Das im Bebauungsplan Nr. 97 als Sondergebiet ausgewiesene Fachmarktzentrum befindet sich in einem gewerblich geprägten Umfeld. Aufgrund seiner geringen Entfernung zum ZVB „Ortsmitte Neufahrn“ (ca. 800 m) sowie den Wohngebieten an der Christl-Cranz-Straße (ca. 200 m) übernimmt das Fachmarktzentrum wichtige Nahversorgungsfunktionen und ergänzt im Bereich der mittelfristigen Sortimente das Angebot im ZVB „Ortsmitte Neufahrn“. Es ist aus Sicht der GMA– im Gegensatz zum EHK aus 2012 – nicht als dezentraler Standort zu bewerten.

3.2.4 Sonstige Lagen

In den sonstigen Lagen ist zwischen städtebaulich integrierten Standorten und städtebaulich nicht integrierten Standorten zu unterscheiden:

Städtebaulich nicht integrierte Lagen sind siedlungsräumlich nicht eingebunden und weisen in der Regel kein ausgeprägtes Wohnumfeld auf. Die in Gewerbe-/Industriegebieten ansässigen Handelsbetriebe sind im Wesentlichen auf Autokunden ausgerichtet und fußläufig kaum erreichbar. Die hier meist als Einzelhandelsagglomerationen auftretenden Angebotsstrukturen tragen nicht zur wohnungsnahen Grundversorgung bei und ergänzen aufgrund ihrer städtebaulich-funktionalen Zusammenhänge zum zentralen Versorgungsbereich dessen Angebot nicht. In Neufahrn sind die Betriebe Aldi, Rossmann, Kik, Matratzen Concord und Reddy Küchen an der Philipp-Reis-Straße zu nennen, die in diese Standortkategorie fallen.

Abbildung 6: Steuerungsempfehlungen zur Einzelhandelsentwicklung in Neufahrn

Ansiedlung in ... mit Sortimenten des..		zentraler Versorgungsbereich	Nah- versorgungs- standorte	Ergänzungs- standort	sonstige Lagen	
					siedlungsräumlich integrierte Lagen	siedlungsräumlich nicht integrierte Lagen
Nahversorgungs- bedarfs	nicht großflächig	✓	✓	⚡	ⓘ	⚡
	großflächig *	✓	✓	⚡	ⓘ	⚡
Innenstadt- bedarfs	nicht großflächig	✓	ⓘ	⚡	⚡	⚡
	großflächig *	✓	⚡	⚡	ⓘ	⚡
sonstigen Bedarfs	nicht großflächig	✓	ⓘ	✓	✓	✓
	großflächig *	✓	⚡	✓	✓	✓

- ✓ Ansiedlung möglich und städtebaulich zu empfehlen
- ⓘ Einzelfallprüfung erforderlich
- ⚡ Ansiedlung nicht möglich bzw. städtebaulich nicht zu empfehlen
- * VK ≥ 800 m²

Quelle: GMA-Darstellung 2018

4. Steuerungsempfehlungen zur Einzelhandelsentwicklung

Zur effektiven Steuerung der Einzelhandelsentwicklung sind standortbezogene Regelungen zum Ausschluss bzw. zur Zulässigkeit von Einzelhandelsvorhaben zu empfehlen¹. Grundsätzlich kommen verschiedene Stufen zur Begrenzung und zum Ausschluss des Einzelhandels in Betracht (Ausschluss von Sortimenten des Innenstadt- bzw. Nahversorgungsbedarfs, zusätzlicher Ausschluss großflächigen Einzelhandels im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO, Ausschluss des gesamten Einzelhandels). Die Regeln folgen dem zentralen Grundsatz, dass Ansiedlungen bzw. Erweiterungen nicht zur Beeinträchtigung der Funktions- und Entwicklungsfähigkeit von ZVB führen dürfen und sich die Dimensionierung eines Vorhabens am zugeordneten Versorgungsgebiet orientieren soll. Außerdem sind bei Ansiedlungen bzw. Erweiterungen die landesplanerischen Vorgaben zu beachten.

Im Folgenden werden auf Grundlage des Sortimentskonzeptes sowie der zuvor beschriebenen Standortstruktur in Neufahrn branchen- und standortbezogene Grundsätze zur Einzelhandelsentwicklung definiert.

4.1 Steuerungsempfehlungen für die Einzelhandelsentwicklung innerhalb des zentralen Versorgungsbereiches „Ortsmitte Neufahrn“

Für den ZVB „Ortsmitte Neufahrn“ sollte im Sinne der Sicherung und Weiterentwicklung des innerörtlichen Einzelhandels keine Beschränkung hinsichtlich möglicher Einzelhandelsansiedlungen gelten. Das heißt, dass sowohl großflächige² Betriebe als auch nicht großflächige Betriebe mit Sortimenten des Innenstadt- und Nahversorgungsbedarfs zulässig und städtebaulich erwünscht sind. Auch die Ansiedlung großflächiger Betriebe mit Sortimenten des sonstigen Bedarfs ist hier grundsätzlich zulässig. Ihre Ansiedlung ist aus städtebaulicher Sicht jedoch nicht zu empfehlen und sie sollte nicht Teil der Neufahrner Ansiedlungspolitik sein. Etwaige Flächenpotenziale sollten Betrieben mit Sortimenten des Innenstadtbedarfs vorbehalten werden, die für die Ortsmitte eine frequenzerzeugende Wirkung haben.

4.2 Steuerungsempfehlungen des Einzelhandels an Nahversorgungsstandorten

Bei den Nahversorgungsstandorten handelt es sich um Standorte, die einen gewissen Einzelhandelsbesatz aufweisen (in der Regel mindestens ein Lebensmittelmarkt) und für die angrenzenden Wohnquartiere Nahversorgungsfunktionen übernehmen. Sie sind nicht als ZVB ausgewiesen, da hier häufig die Möglichkeiten für eine Integration mehrerer großflächiger Einzelhandelsbetriebe fehlen. Die Ansiedlung von nahversorgungsrelevantem Einzelhandel soll möglich sein, da in der Regel keine Beeinträchtigungen des ZVB zu erwarten sind. Bei Planung mehrerer Einzelhandelsbetriebe mit einer zu erwartenden Agglomerationswirkung muss im Einzelfall durch Verträglichkeitsgutachten der Nachweis erbracht werden, dass weder gravierende nachteiligen Auswirkungen auf die Ortsmitte und/oder bestehenden Nahversorgungsstrukturen zu erwarten sind. Großflächige Ansiedlungsvorhaben im Sortimentsbereich des Innenstadtbedarfs sind auszuschließen; großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit Kernsortimenten des sonstigen Bedarfs sind auf die Ergänzungsstandorte zu lenken.

Insbesondere vor dem Hintergrund des demographischen Wandels ist eine nachhaltige und wohngebietsnahe Nahversorgungsstruktur zu sichern. Dies kann neben einer Modernisierung von Standorten auch die Verlagerungen von Betrieben umfassen, sofern die neuen Standorte über eine städtebauliche Integration und somit über einen wesentlichen Wohnanteil im Umfeld verfügen. In diesem Zusammenhang ist nach gutachterlichem Dafürhalten vor allem der Nahversorgungsstandort an der Dietersheimer Straße zu sichern (Schaffung der bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen zur Weiterentwicklung des Standortes).

1 Die Umsetzung der Empfehlung ist vor dem Hintergrund der jeweils örtlichen und bauplanungsrechtlichen Gegebenheiten zu prüfen.
2 Großflächiger Einzelhandel ab 800 m² Verkaufsfläche.

4.3 Steuerungsempfehlungen des Einzelhandels am Ergänzungsstandort

Um den ZVB sowie die Nahversorgungsstandorte in ihren bestehenden Strukturen sowie in deren künftiger Entwicklung nicht zu beeinträchtigen, sollte an dem Ergänzungsstandort „Ludwig-Erhard-Straße/Gewerbegebiet Neufahrn“ zukünftig die Ansiedlung von Betrieben mit Sortimenten des Innenstadt- und Nahversorgungsbedarfes (groß- und nicht großflächig) planungsrechtlich nicht verfolgt werden. An diesem Standort sollte hingegen die Ansiedlung von Betrieben mit Kernsortimenten des sonstigen Bedarfs konzentriert werden, um eine Bündelung derartiger Einzelhandelsangebote zu erreichen. Grundsätzlich können Betriebe mit Sortimenten des sonstigen Bedarfs zwar im gesamten Stadtgebiet angesiedelt werden, die empfohlene Konzentration soll jedoch verhindern, dass mehrere Standortbereiche für nicht-zentrenrelevanten Einzelhandel entwickelt werden. Die Ansiedlung von Betrieben mit Kernsortimenten des Innenstadt- und des Nahversorgungsbedarfes ist zum Schutz des ZVB und der Nahversorgungslagen an dezentralen Standorten bzw. Gewerbegebietslagen somit nicht zu empfehlen. Bestehende Betriebe genießen Bestandsschutz. Zur Sicherung des Standortes und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit sind den bestehenden Betrieben gewisse Umstrukturierungsmöglichkeiten einzuräumen. Diese sind auf ein geringfügiges Maß zu begrenzen. Mögliche Erweiterungs- und sortimentspezifische Anpassungsvorhaben sind im Einzelfall im Hinblick auf deren städtebauliche und raumordnerische Verträglichkeit zu untersuchen und ein geeigneter Nachweis zu erbringen.

4.4 Steuerungsempfehlungen für den Einzelhandel in sonstigen Lagen

Städtebaulich integrierte Lagen (z. B. Wohngebiete) sind gemäß Standortkonzept zunächst nicht als Einzelhandelsstandorte vorgesehen. Dennoch ist hier die Ansiedlung von nahversorgungsrelevanten Betrieben sowie großflächigen Anbietern mit zentrenrelevanten Sortimenten grundsätzlich möglich. Jedoch muss auch hier im Zweifelsfall der Nachweis fehlender nachteiligen Auswirkungen auf ZVB erbracht werden. Sortimente des sonstigen Bedarfs sind hier grundsätzlich möglich.

Städtebaulich nicht integrierte Lagen (z. B. Gewerbe-/Industriegebiete) sollten – ihrer primären Funktion entsprechend – als Flächen für das produzierende und weiterverarbeitende Gewerbe sowie für Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe vorgehalten werden. Aus diesem Grund sowie im Hinblick auf die städtebaulichen Zielsetzungen des GMA-Einzelhandelskonzeptes sollten hier Betriebe mit Kernsortimenten des Innenstadt- und Nahversorgungsbedarfes vollständig ausgeschlossen werden. Darüber hinaus sind im Neufahrner Gemeindegebiet auch bedarfsgerechte Flächen für Gewerbe- und Industriebetriebe bereitzustellen, weshalb ein genereller Einzelhandelsausschluss in Gewerbe- und Industriegebieten im Rahmen der Bauleitplanung geboten ist. Bereits bestehende Betriebe genießen allerdings Bestandsschutz.

Ausnahme: Ausnahmsweise können in Gewerbegebieten Verkaufsflächen für Eigenproduktionen und weiter be- oder verarbeitende Produkte (sogenannter Annexhandel) dort ansässiger Gewerbe- und Handwerksbetriebe zugelassen werden (auch Sortimente des Innenstadt- und Nahversorgungsbedarfs). Das Vorhandensein eines sogenannten Annexhandels ist gegeben, wenn

- /// dieser in unmittelbarem baulichen und betrieblichen Zusammenhang zu einem innerhalb des Gewerbegebietes ansässigen Handwerks- oder Gewerbebetrieb steht,
- /// die Verkaufsfläche dem Hauptbetrieb in Grundfläche und Baumasse untergeordnet ist,
- /// das Warenangebot aus eigener Herstellung oder aus Produkten, die Handwerklich weiter be- oder verarbeitet wurden, besteht.

Die ausnahmsweise Zulässigkeit des Annexhandels ist auch unter dem Aspekt der Sicherung von Flächen für Handwerk und produzierendes Gewerbe innerhalb der Gewerbegebiete zu verstehen. Unter Berücksichtigung einer deutlichen Beschränkung der angebotenen Produkte sowie der geringen Verkaufsflächendimensionierungen sind aus gutachterlicher Sicht keine Beeinträchtigungen für eine geordnete Entwicklung innerhalb von Neufahrn zu erwarten. Sofern alle oben genannten Kriterien zum Vorhandensein eines Annexhandels erfüllt sind, kann dieser zulässig sein. In jedem Fall ist die Gewährung einer Ausnahme im Einzelfall, vor allem im Hinblick auf eine angemessene Verkaufsflächengröße, zu prüfen³.

4.5 Weiterführende Regelungen zum Standort- und Sortimentskonzept

Randsortimente

Bei Neuansiedlungen oder Erweiterungen von Betrieben mit Kernsortiment des sonstigen Bedarfs an Standorten außerhalb der Innenstadt sind zur Abrundung des betrieblichen Angebotsspektrums Randsortimente des Innenstadt- und Nahversorgungsbedarfs zulässig, sofern sie in einem untergeordneten Rahmen bleiben und keine nachteiligen Auswirkungen auf den ZVB oder Nahversorgungslagen erbringen. Um der Gefahr einer Umgehung des Sortimentskonzepts durch übermäßige Angebote in Randsortimenten des Innenstadt- und Nahversorgungsbedarfs zu begegnen, ist bei Ansiedlungen und Erweiterungen außerhalb des ZVB eine Randsortimentsbegrenzung im Rahmen der Bebauungsplanfestsetzung zu empfehlen. Bei großflächigen Einzelhandelsbetrieben mit Kernsortimenten des sonstigen Bedarfs (z. B. Möbel-, Bau- und Gartenmärkte) ist aus Gutachtersicht eine Begrenzung der Randsortimente des Innenstadtbedarfs⁴ auf max. 10 – 15 % der realisierten Gesamtverkaufsfläche, jedoch maximal 800 m² VK anzuregen. Um sicherzustellen, dass die insgesamt zulässige Fläche nicht von einem einzigen Sortiment belegt werden kann, ist im Rahmen einer Einzelfallprüfung die Dimensionierung einzelner Sortimente zu prüfen. Auch dies könnte ansonsten zu einer Unterwanderung des Sortimentskonzeptes und letztlich zu Beeinträchtigungen der schutzwürdigen Strukturen in Neufahrn führen.

Bestandsschutz

Bestehende Betriebe genießen grundsätzlich Bestandsschutz. Zur Sicherung und zur marktgerechten Entwicklung des Standortes ist bestehenden Betrieben zudem eine gewisse Modernisierungs- und Erweiterungsmöglichkeit einzuräumen. Voraussetzung hierfür ist, dass hierdurch keine negativen Auswirkungen auf die Versorgungsstrukturen in Neufahrn und im Umland hervorgerufen werden. Dies ist ggf. im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung zu prüfen.

³ Aus der Begründung zum Bebauungsplan muss eine Verkaufsflächenobergrenze deutlich werden. Empfohlen wird hier die Festsetzung einer absoluten Größe in Verbindung mit einer relativen Beschränkung (z. B. maximal 10 % der Geschossfläche des Hauptbetriebes).

⁴ Lt. OVG Münster sind als Randsortimente solche Waren zu betrachten, die ein Kernsortiment lediglich ergänzen und eine gewisse Beziehung und Verwandtschaft zu den Waren des Kernsortiments haben. Gleichzeitig muss das Angebot des Randsortiments in seinem Umfang (Verkaufsfläche) und in seiner Gewichtigkeit (Umsatz) deutlich untergeordnet sein (Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 26.01.2000, 7 B 2023/99).

5. Maßnahmen/Handlungsfelder zur Einzelhandelsentwicklung

Die Sicherung und Weiterentwicklung der Attraktivität und Vitalität der Ortsmitte von Neufahrn sowie die Weiterentwicklung der Angebotsvielfalt und -qualität von Einzelhandel und Dienstleistungen für Bürger und Besucher stellt eine maßgebliche Zielsetzung zur künftigen Stadtentwicklung dar.

5.1 Maßnahme/Handlungsfeld „Qualifizierung des bestehenden Einzelhandels und Angebotsergänzungen“

Die Ortsmitte von Neufahrn zeichnet sich aktuell durch einen Einzelhandelsbesatz aus, der vor allem durch zumeist inhabergeführte Betriebe charakterisiert wird. Im Verlauf der Bahnhofstraße ist der Handel durch einen guten Branchenmix in Verbindung mit Komplementärnutzungen charakterisiert. In zumeist kleinflächigen Fachgeschäften mit hoher Beratungsintensität sind die meisten Sortimente des Innenstadt- und Nahversorgungsbedarfs vertreten.

Vor dem Hintergrund der angespannten Wettbewerbssituation im regionalen Umland – vor allem bezogen auf die Angebotsstandorte München, Freising und Erding und in Teilen auch Gewerbegebiet Eching – erscheint es in Neufahrn unrealistisch, größere Ketten im mittel- und langfristigen Bedarfsbereich anzusiedeln. Dennoch bestehen in qualitativer wie quantitativer Hinsicht Entwicklungspotenziale für den bestehenden Einzelhandel, welche nachfolgend überblicksartig aufgeführt werden sollen:

„**Junges Angebot**“: Neufahrn ist eine wachsende Gemeinde mit einem hohen Bevölkerungsanteil in den jüngeren Altersklassen. Insofern wäre ein möglicher Ausbau des Angebots insbesondere im Bereich „Bekleidung und Schuhe“, „Sportartikel“ sowie „Spielwaren“ zu prüfen, um den demographischen Trend auch angebotsseitig zu bedienen. Die geringen branchenbezogenen Zentralitätswerte deuten auf bestehende Potenziale hin, die in Wert gesetzt werden können.

Unterhaltungselektronik und Haushaltsgeräte: Der Bereich Elektrokleingeräte und Unterhaltungselektronik ist in Neufahrn aktuell nicht vertreten. Zwar bieten zwei kleine Elektrogeschäfte Reparaturservice und den Verkauf von Gebrauchsgütern an, jedoch fehlt in diesem Warenssegment ein qualifiziertes Angebot. Durch die gezielte Angebotsergänzung eines kleinen bis mittelgroßen Fachanbieters könnte die derzeit fast vollständig abfließende Kaufkraft in Neufahrn gebunden und ein zusätzlicher Frequenzbringer für die Ortsmitte etabliert werden.

Synergieeffekte zwischen bestehenden Angeboten in Neufahrn / lokale Ökonomien: Die (branchenübergreifende) Verknüpfung von Bildungs- und Einkaufsangeboten besitzt aus gutachterlicher Sicht in Neufahrn attraktives Kopplungspotenzial, das es zu nutzen gilt. So könnten zielgruppenspezifische Angebote der örtlichen Bildungseinrichtungen (z. B. Kurse an der VHS) das lokale Einzelhandelsportfolio nutzen und ihren Partnern den Bezug der benötigten Materialien von einem örtlichen Händler empfehlen. Gleichmaßen existieren Kopplungsmöglichkeiten zwischen den lokalen Anbietern ethnischer Lebensmittel und der entsprechenden Gastronomie.

Derartige Kooperationsformen bedürfen der gegenseitigen Ansprache und Eintritt in ein Bonusprogramm, das die lokalen – auch branchenübergreifenden – Angebote aufeinander abstimmt und miteinander in Beziehung setzt. Sowohl der Verwaltung (Wirtschaftsförderung) als auch der existierenden Händlervereinigung kommen dabei institutionelle Schlüsselpositionen zu, da solche Programme im Spannungsfeld unterschiedlicher, mitunter konkurrierender Interessen mittel- bis langfristig moderiert werden müssen. Insgesamt wären – auch vor dem Hintergrund der kleinteiligen Verkaufsflächen in der Ortsmitte von Neufahrn – vor allem **spezialisierte Angebote** denkbar, die auf kleiner Fläche operieren können und mit deren Hilfe sich der Standort Neufahrn als **individueller Handelsstandort** von den umliegenden Wettbewerbsstandorten abheben kann.

Weitere Möglichkeiten zur Qualifizierung des lokalen Angebots bestehen in:

/// Lieferdiensten: Steigerung und Intensivierung des Serviceangebotes

/// Vereinheitlichung der Kernöffnungszeiten in der Ortsmitte von Neufahrn und Ausdehnung auf die Spätnachmittags-/frühen Abendstunden

- /// Beibehaltung sonstiger Kooperations- und Bonusprogramme, Vergünstigungen / Loyalty-Programm
- /// Überprüfung und ggf. Anpassung / Modernisierung der Angebotsqualität auf einzelbetrieblicher Betrachtungsebene (u. a. zeitgemäßer Marktauftritt)

5.2 Maßnahme/Handlungsfeld „Digitale Sichtbarkeit“

E-Commerce und stationärer Handel wachsen zusammen, diese Entwicklung wird durch die Kunden getrieben und ist unaufhaltsam. Für den stationären Handel entstehen daraus vordergründig Risiken wie hohe Transparenz, Preisdruck, grenzenlose Angebotsvielfalt, aber auch Chancen, die Kundenbeziehungen auf eine neue Basis zu stellen. Klassische Vorteile des stationären Handels werden ergänzt durch die Vorteile des Internets. Onlineangebote wie Verkaufsplattformen oder digitale Bewertungsportale haben klassische Führer oder Kataloge somit überflüssig gemacht. Kunden recherchieren online, in welchen Laden sie gehen wollen oder wo sie zu Mittag essen und übernachten. Das Smartphone liefert nicht allein Preisinformationen, sondern auch wertvolle Hinweise auf Produkte und angebotene Qualitäten – zu jeder Zeit, an jedem Ort. Damit stellen sich für den Einzelhandel folgende Fragen:

- /// Wie können die neuen Medien für zusätzliche Aufmerksamkeit genutzt werden?
- /// Welche Möglichkeiten gibt es, Verkaufsgespräche online und offline zu führen?
- /// Welche Steigerungsmöglichkeiten für den Umsatz werden gesehen?
- /// Bieten Onlinetools auch Möglichkeiten, Kunden an den stationären Handel zu binden?

In Verbindung mit dem Thema „E-Commerce“ und der zunehmenden Verantwortung der Händler, sich diesem Thema zu stellen, steht häufig die Befürchtung, das gewohnt stationär laufende Geschäft plötzlich vollständig in die digitale Welt zu überführen. Dabei erfordert eine konsequente internetbezogene Marketingstrategie keineswegs zwingend den Betrieb eigener Webshops sowie die damit oft verbundenen technischen, finanziellen und logistischen Aufwendungen. Internethandel heißt auch, den eigenen Handel im Internet auffindbar zu machen. Was mit dem Schlagwort „**digitale Sichtbarkeit**“ umschrieben wird, ist letztlich nicht mehr als der klassische Telefonbucheintrag in neuem Gewand.

In den meisten Fällen spielt dabei die eigene Website eine wichtige Rolle beim ersten Kontakt mit dem Kunden, der zunächst online recherchiert, bevor er überhaupt das Ladenlokal¹ betritt. Idealerweise ist diese nicht nur informativ, sondern für die Darstellung auf mobilen Endgeräten (z. B. Smartphones, Tablets) optimiert. Obwohl moderne Content Management Systeme (CMS) heutzutage den Betrieb einer Website und deren einfache und individuelle Gestaltung mit wenigen Klicks erlauben, bringt die Erstellung einer Internetpräsenz anfangs vor allem einen gewissen Kosten- und Pflegeaufwand mit sich. Alternativ zur „klassischen“ Homepage bietet sich die Erstellung eines Shop-Profiles in den gängigen sozialen Netzwerken wie Facebook oder Instagram an. Diese sind leicht(er) zu bedienen und bieten ebenfalls die Möglichkeit der Produkt- und Betriebspräsentation. Aber ganz gleich, über welches Medium oder auf welcher Plattform der eigene Betrieb digital sichtbar wird, wichtig ist in erster Linie, dass der eigene Betrieb vor Ort im Internet zu finden ist. Hierzu bieten die Industrie- und Handelskammern regelmäßig Schulungen an.

5.3 Maßnahme/Handlungsfeld „Belebung Marktplatz“

Der Marktplatz als zentraler Aufenthaltsbereich in der Ortsmitte von Neufahrn übernimmt als Treffpunkt im sozialen Leben der Bevölkerung eine wichtige Funktion. Nach erfolgter Freiraumgestaltung und verschiedenen Aufwertungsmaßnahmen in den letzten Jahren ist der Marktplatz als städtebaulich ansprechendes Areal und Zentrum des ZVB einzustufen. Hinsichtlich der täglichen Belebung dieses Bereiches verliert sich die zeitweise ohnehin geringe Passantenfrequenz auf dem Marktplatz jedoch durch seine räumliche

¹ Wichtig dafür, dass die eigene Webseite im Internet gefunden wird, ist eine Suchmaschinenoptimierung (search engine optimization / SEO).

Ausdehnung in Ost-West-Richtung (ca. 180 m), in der sich auch der kleinteilige Einzelhandels- und Gastronomiebesatz zu verlieren scheint. Insofern sollte zukünftig – unter Berücksichtigung der immobilienseitigen Voraussetzungen – eine Konzentration des Einzelhandels- und Gastronomiebesatz im vorderen Teil des Marktplatzes Richtung Bahnhofstraße als Hauptfrequenzachse angestrebt werden. Zusätzlich können weitere Angebote des täglichen Bedarfs zur Frequenzsicherung beitragen. Dazu könnten auch saisonal abgestimmte Themenmärkte sowie die gezielte Inszenierung des Marktplatzes als Veranstaltungsort beitragen, um ihn als Handelsstandort und Aufenthaltsort zu qualifizieren. Bezüglich des gastronomischen Angebots brachte die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie Gewerbetreibenden den Wunsch nach hochwertigen, individuellen Angeboten am Marktplatz hervor. So wäre eine zielgruppenorientierte Ergänzung des Gastronomieangebots daher ebenso denkbar wie Möglichkeiten der Außenbewirtschaftung, um die Attraktivität des Marktplatzes als Ziel- und Aufenthaltsort zu steigern.

5.4 Maßnahme/Handlungsfeld „Standortpolitik“

Als Hauptaufgabe einer handelsfördernden Standortpolitik in Neufahrn wird die Bestandspflege und -entwicklung erkannt. Folgende Aufgabenfelder sind hierfür relevant:

- // Bestandsentwicklung
- // Aktivierung aller verfügbaren Flächenreserven
- // Förderung von Unternehmensansiedlungen
- // proaktives Standortmarketing und kein reaktives Ansiedlungsmanagement
- // Prüfung von Fördermöglichkeiten sowie deren Akquise zur Schaffung von Anreizen für die Ansiedlung weiterer Angebote in den Bereichen Handel, Gewerbe und Gastronomie
- // Schaffung der bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen
- // Schaffung von Investitionssicherheit

Eine Erkenntnis der Strukturanalyse ist u. a. die, dass der Standort Neufahrn über potenzielle Entwicklungsflächen verfügt, die perspektivisch in Wert gesetzt werden können. Hier zu nennen ist die „Potenzialfläche E“ westlich der Christl-Cranz-Straße, das sich mit ca. 64.000 m² Nutzfläche in städtebaulich integrierter Lage (direkt angrenzend an Wohnbebauung) befindet. In Ergänzung zu den gegebenen kleinteiligen Baustrukturen der Ortsmitte (u.a. „Potenzialfläche A“) wird auf der „Potenzialfläche E“ das Potenzial erkannt, auf Anfragen potenzieller Investoren oder am Standort interessierter Unternehmen reagieren zu können und in Neufahrn fehlende Einzelhandelsbetriebe in marktüblicher und zeitgemäßer Dimensionierung – unter Beachtung der Steuerungsempfehlungen aus dem Standortkonzept – ansiedeln zu können.

5.5 Maßnahme/Handlungsfeld „Leerstand“

Die bauliche Kulisse stiftet im Aufgreifen historischer Strukturen Identifikation, prägt den Ort und sorgt für eine hohe Aufenthaltsqualität. Sie bietet dem Handel neben den nötigen Ladenlokalen bzw. Verkaufsflächen das Ambiente für die Entfaltung eines attraktiven Marktauftritts. Ladenleerstände, insbesondere langfristig ungenutzte Geschäftsflächen, oder Mindernutzungen wirken sich hingegen negativ auf die Attraktivität des Einzelhandelsstandortes Neufahrn aus und bieten potenziellen Investoren gegenüber kein Gefühl der Investitionssicherheit.

In Neufahrn b. Freising gibt es aktuell kein Problem mit ortsbildprägenden Ladenleerständen. Bisher ist es der Gemeinde erfolgreich gelungen, brach gefallene Ladeneinheiten und Verkaufsflächen neu zu belegen bzw. einer veränderten Nutzung (z. B. Dienstleistungen, Wohnen) zuzuführen. Sofern nicht schon existent, wird der Gemeinde Neufahrn die konsequente Führung eines Leerstandskatasters in Verbindung mit einem Vermietungsmanagement empfohlen. So können Ladenleerstände gezielt vermarktet und der Branchenmix gewährleistet werden.

6. Handlungsempfehlungen zur Umsetzung des Einzelhandelskonzeptes

Die vorliegende Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes als Teil des ISEK für die Gemeinde Neufahrn (2018) wurde in intensiver Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung sowie unter Beteiligung der lokalen Wohnbevölkerung und Gewerbetreibenden erarbeitet. Um eine Verbindlichkeit dieser sogenannten informellen Planung herzustellen, sollten folgende Punkte beachtet werden:

Beschluss des Einzelhandelskonzeptes durch den Gemeinderat von Neufahrn¹ als Teil eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB auf der Grundlage dieses Gutachtens. Damit ist das EHK bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu berücksichtigen und gilt als Dokumentation der kommunalen Planungsabsichten. Insbesondere sind hier von Belang:

- // Städtebauliche Ziele der Gemeinde Neufahrn für die Einzelhandelsentwicklung
- // Festlegung der Standortstruktur
- // Definition und Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches „Ortsmitte Neufahrn“
- // „Neufahrner Sortimentsliste“
- // Grundsätze der Einzelhandelsentwicklung und Steuerungsmaßnahmen des Einzelhandels

Planungsrechtliche Verankerung im Rahmen der Bauleitplanung: Es sollte geprüft werden, wie die Standortempfehlungen möglichst zeitnah in gültiges Baurecht umgesetzt werden können. Neue Festsetzungsmöglichkeiten vor allem im unbeplanten Innenbereich eröffnet der § 9 Abs. 2a BauGB. Hiermit kann verhindert werden, dass an städtebaulich nicht gewünschten Standorten eine Entwicklung entsteht, die den Zielen und Grundsätzen des EHK entgegensteht. Nach dem Beschluss des Gemeinderates von Neufahrn gilt das Konzept als städtebauliches Entwicklungskonzept, das als sachliche Grundlage für die Bauleitplanung herangezogen werden sollte. Es stellt aber nicht per se die Begründung für die Bebauungspläne dar.²

Ansprache von Investoren und Handelsunternehmen/Beratung von Immobilieneigentümern: Die Ergebnisse des EHK können genutzt werden, um sowohl Immobilieneigentümer, Investoren als auch Handelsunternehmen gezielt anzusprechen. Das EHK verdeutlicht zum einen die Ausstattungsdefizite und Entwicklungspotenziale im Neufahrner Einzelhandel und vermittelt zum anderen – durch den Beschluss des Gemeinderates – Investitionssicherheit bezüglich einer möglichen Investitions-/Ansiedlungsbereitschaft. Die Sicherung und Weiterentwicklung der Attraktivität und Vitalität der Ortsmitte von Neufahrn inkl. einer Weiterentwicklung der Angebotsvielfalt und -qualität von Einzelhandel und Dienstleistungen für Bürger und Besucher stellt eine maßgebliche Zielsetzung zur künftigen Gemeindeentwicklung dar.

Die vorliegende Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes als Teil des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) für die Gemeinde Neufahrn b. Freising (2018) ist als aktuelle Grundlagenuntersuchung der Einzelhandelsentwicklung in Neufahrn zu verstehen und dient als Basis zur Entwicklung eines aktiven Flächenmanagements sowie einer nachhaltigen Gemeindeentwicklung.

Insbesondere vor dem Hintergrund der Dynamik in der Einzelhandelsentwicklung stellt es jedoch kein „Konzept für die Ewigkeit“ dar. Es handelt sich weiterhin um ein fortschreibungsfähiges Konzept, das in der Regel mittelfristig (ca. 5 – 7 Jahre) einer Überprüfung und ggf. Anpassung bedarf.

1 Eine sortimentsregelnde Bauleitplanung ohne Beschluss als Konzept nach § 1 Abs. 3 Nr. 11 BauGB ist nicht möglich.

2 Die Umsetzung der Empfehlung ist vor dem Hintergrund der jeweils örtlichen und bauplanungsrechtlichen Gegebenheiten zu prüfen.

5.4 BEIRAT ZUR INTEGRIERTEN ORTSENTWICKLUNG

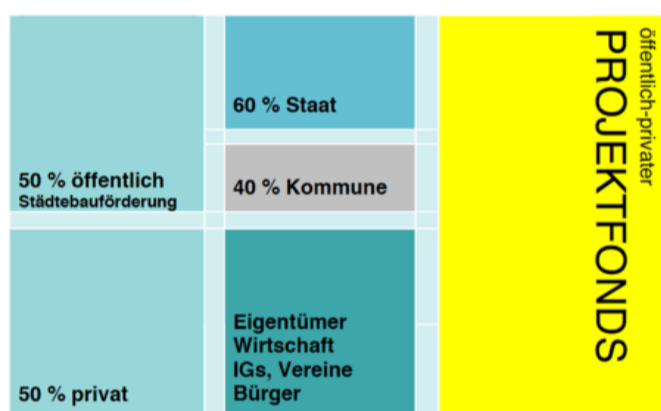
Strategie VII: Öffentlich-private Zusammenarbeit

Das Städtebauförderungsprogramm zielt darauf ab, privates Engagement für die Standortaufwertung zu akquirieren. Dieses Engagement kann sowohl zeitlich als auch finanziell erfolgen. Neben der klassischen objektbezogenen Förderung unterstützt die Städtebauförderung auch den Aufbau von neuen Strukturen und Prozessen einer öffentlich-privaten Zusammenarbeit. Die Standortaufwertung wird dabei als Gemeinschaftsaufgabe verstanden, bei der eine finanzielle und zeitliche Beteiligung von Immobilieneigentümern, Gewerbetreibenden, Bürgern, Verbänden und Initiativen am Standortaufwertungsprozess angestrebt wird.

In diesem Zusammenhang wurde der Gemeinde Neufahrn seitens der Regierung von Oberbayern empfohlen, ein den Ortsentwicklungsprozess begleitendes Gremium ins Leben zu rufen, in dem Vertreter der öffentlichen Hand (Politik und Verwaltung) mit Vertretern aus gesellschaftlichen und privatwirtschaftlichen Organisationen zentrale Fragen der Ortsentwicklung diskutieren, Lösungsansätze gemeinsam abwägen und kleine Impulsprojekte auf den Weg bringen. Die Arbeit dieses Gremiums soll die Entscheidungsfindung des Gemeinderates unterstützen und dazu beitragen, dass bedeutende Maßnahmen der Ortsentwicklung durch eine breite Mehrheit in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft mitgetragen werden.

Am 31. Januar 2018 fand die konstituierende Sitzung des „Beirates zur integrierten Ortsentwicklung“ mit Beteiligung ausgewählter Vertreter der Gemeinderatsfraktionen sowie aus der Verwaltung statt. Das Gremium wurde inzwischen durch Vertreter der Privatwirtschaft ergänzt.

Zur Umsetzung kleiner sofort sichtbarer Impulsprojekte bietet die Städtebauförderung den Kommunen das Instrument des Projektfonds an.



Quelle: Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern 2010

Der Gemeinderat hat für das Programmjahr 2018 bereits 10.000 Euro kommunalen Anteil für den Projektfonds beschlossen und in den Haushalt eingestellt. Mit den jetzt zu erwartenden Einlagen von privater Seite kommt der Projektfonds zustande und es können Gelder für erste Maßnahmen freigegeben werden. Da es sich in der Regel bei den Maßnahmen um recht kleine Projekte handelt, sollten diese nicht jedes Mal im Gemeinderat diskutiert werden. Jede Gemeinderatsfraktion ist mit einem Mitglied im Beirat vertreten, so dass zur Vereinfachung des Verfahrens der Gemeinderat, diese Vertreter legitimieren sollte, den öffentlichen Anteil des Projektfonds ausgeben zu dürfen.

Es ist das ausgewiesene Ziel dieses Instrumentes, möglichst unbürokratisch, schnell und ohne großen Verwaltungsaufwand erste kleine und sichtbare Projekte im Rahmen der Ortsentwicklung umzusetzen.

Der Beirat hat sich selbst eine Geschäftsordnung gegeben. Für die Vergabe der Mittel aus dem Projektfonds zur Umsetzung von kleinen Maßnahmen und Projekten wurde eine Richtlinie erlassen. Geschäftsordnung und Richtlinie stehen den Mitgliedern des Gemeinderates über das Ratsinformationssystem zur Verfügung. Ebenfalls sollen die Protokolle der Beiratssitzungen zur vertraulichen Einsicht für die Gemeinderatsmitglieder in das Ratsinformationssystem eingestellt werden. Darüber hinaus wird der Gemeinderat regelmäßig über die Aktivitäten des Beirates informiert. Bei der Vorbereitung und/oder der Umsetzung von Projekten, die hoheitliche Aufgaben der Kommune berühren (bspw. Gestaltung des öffentlichen Raumes, Beschilderungen etc.), sind die zuständigen Ämter bzw. der Gemeinderat in geeigneter Weise einzubinden.

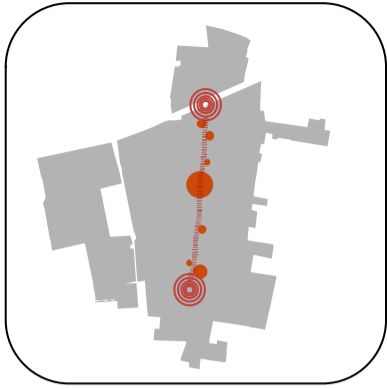
Quelle: Sachvortrag aus der Beschlussvorlage zur Legitimation des Beirates zur integrierten Ortsentwicklung über die Verwendung der öffentlichen Mittel im öffentlich-privaten Projektfonds (in Auszügen)

6. Integriertes Handlungs- + Maßnahmenkonzept

Im Kapitel 6 „Handlungs- und Maßnahmenkonzept“ werden aus den Zielen und dem konzeptionellen Handlungsrahmen konkrete Umsetzungsmaßnahmen abgeleitet, die den jeweiligen Zielen zugeordnet werden. Diese sind dann in der Maßnahmenkarte verortet. Der Konzeptplan verdeutlicht, wie die einzelnen Maßnahmen räumlich ineinandergreifen. Für priorisierte Handlungsräume wie der Bahnhofstraße, der historischen Ortsmitte und dem Areal südlich der Grünecker Straße werden anhand von Maßnahmenblättern integrierte Handlungsempfehlungen aufgezeigt.

Abschliessend erfolgt die Auflistung der Maßnahmen in einer Tabelle gemäß den Richtlinien zur Förderung städtebaulicher Erneuerungsmaßnahmen (StBauFR).

6.1 ZIELE UND MASSNAHMEN



I. ORTSBILD UND FREIRAUM - GESTALTERISCHE AUFWERTUNG „PERLENKETTE BAHNHOFSTRASSE“

I.a Gestaltung und Sanierung des Öffentlichen Raums

1.1

- Bedarfs- und Umsetzungsanalyse für weiterführende Planungen im Bereich Bahnhofstraße incl. Bahnhofsumfeld und historische Ortsmitte („Abbau von Barrieren - Aufbau von Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum“)

1.2

- Vorbereitung und Durchführung eines städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbs für die funktionale und gestalterische Neuordnung der Bahnhofstraße incl. Bahnhofsumfeld und historische Ortsmitte (2 Realisierungsphasen)

2.1

- Funktionale und gestalterische Umgestaltung des Straßenraums in der historischen Ortsmitte

2.2

- Neugestaltung Bahnhofsvorplatz unter Einbindung der Immobilieneigentümer und Gewerbetreibenden

2.3

- Sanierung Bahnstufung und Bahnhofsbereich für Radfahrer und Fußgänger (Geltendmachung städtebaulichen Mehraufwands)

2.5

- Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstraße in 2 Bauabschnitten (in Zusammenhang mit Neugestaltung „innerer“ Ortszentrumseingang)

2.6

- Erarbeitung und Umsetzung eines Umgestaltungskonzeptes zur Stärkung des Marktplatzes und Verbesserung der Aufenthaltsqualität; funktionale Aufwertung im Freiraum

3.4

- Neubau Bahnhofsgebäude mit Busbahnhof, Radparkhaus (berücksichtigt unter Punkt 2.32), öff. WC

3.5

- Aufwertung und Nutzungszuführung der bestehenden Bahngelände durch Anmietung/Kauf; ggf. auch Prüfung einer Zwischennutzung

I.b Aufwertung der Orts(zentrums)-Eingänge

1.3

- Funktions- und Gestaltungskonzept für die „äusseren“ Ortseingänge mit abgestimmter Ausstattung

1.12

- Aufwertung des Ortseingangs West und Weiterentwicklung der Planungsschritte und Machbarkeitsprüfung der „Potentialfläche E“, Flst.Nr. 922 (Berücksichtigung der Ergebnisse der TUM-Studie)

2.4

- Schaffung eines adäquaten „inneren“ Ortszentrumseingangs und Abbau der räumlichen Trennung der Bahnhofstraße durch Umgestaltung des Kreuzungsbereichs mit der Grünecker/ Echinger Straße

I.c Erhalt und Schaffung baukultureller Qualitäten

1.4

- Erarbeitung eines Gestaltungshandbuchs/ Gestaltungssatzung als Richtlinie für Neubauten und Sanierungen sowie als Grundlage eines kommunalen Förderprogramms unter Einbeziehung des Gestaltungskatalogs der Gemeinde (vgl. Protokoll zur GR-Sitzung vom 18.02.2013), räumliche Überprüfung, Evaluierung und ggfs. Überarbeitung

3.1

- Sanierung Mesnerhaus

3.3

- Sanierung und ggfls. Erweiterung Gebäude auf FlNr. 10 (JUZ)

I.d Nutzung von Flächen- und Gebäudepotenzialen

1.5

- städtebauliche Rahmenplanung für den Bereich „Potentialfläche A“ (Untersuchung alternativer Planungskonzepte: gestalteter Park als „grüne Lunge“/ bauliche Entwicklung/ Kombination beider Nutzungen)

1.10

- Städtebauliche Rahmenplanung für den Bereich „Südlich der Grünecker Straße“

1.11

- Ermittlung der Innenentwicklungspotentiale im Hauptort Neufahrn und vertiefte Ermittlung im Umgriff der Vorbereitenden Untersuchungen (Schwerpunkte: nicht genutzte, unter- bzw. mindergenutzte Grundstücke, Leerstände in Gebäuden)

- aktiver Grundstückskauf zur Sicherung innerörtlicher Entwicklungsflächen (ggfls. auch Grundstückstausch bzw. Ausübung des Vorkaufsrecht) in Zusammenhang mit der Umsetzung städtebaulicher Ziele, z.B Flächen für öff. Nutzung im Rathausumfeld oder Potentialflächen zum Ausbau des Einzelhandelsangebots (z.B. Flst. Nr. 736/1, 736/2, 736/3), siehe auch Punkt 1.36 1.16
- strukturelles und funktionales Entwicklungskonzept für Grundstück Fl.Nr. 10 (JUZ) in Zusammenhang mit Aufgabe des Kindergartenstandortes incl. Überprüfung erweitertes Nutzungsangebot JUZ ggfls. Untersuchung von Aus- und Umbaumöglichkeiten der Bestandsimmobilie bzw. Umzug in Neubau 1.29

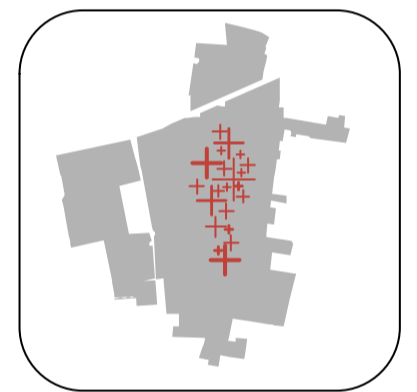
I.e Aktivierung privater Immobilieneigentümer

- proaktive städtebauliche (Sanierungs-)Beratung von Immobilieneigentümern und möglichen Investoren entlang der Bahnhofstraße (im Untersuchungsumgriff), Sondierung von Entwicklungsvorstellungen, Aufzeigen von Fördermöglichkeiten 1.13
- Überprüfung höheren Baurechts und ggfls. Anpassung bestehender B-Pläne 1.19
- Aufstellung eines kommunalen Fassaden- und Hofflächenprogramms Bahnhofstraße bzw. Umgriff Sanierungsgebiet für Sanierungen an privaten Immobilien (Gebäudesanierung, Entsiegelung bzw. Vermeidung von Versiegelung der Baugrundstücke v.a. bei zur Bahnhofstraße orientierten Aussenanlagen von L- und U-förmigen Gebäudetypologien - Zusammenhang mit Stellplatzsatzung 4.1
- Öffentlichkeitsarbeit (Infoveranstaltungen zum Thema Sanierung, best-practice Beispiele, Zusammenstellung einer Informationsbroschüre) 5.1

II. STÄRKUNG DER NUTZUNGSVIELFALT (UND NAHVERSORGUNG) „BELEBTE ORTSMITTE“

II.a Stärkung des Zentralen Versorgungsbereichs „Ortszentrum Neufahrn“

- Nutzungskonzept Einzelhandel für eine Grundstücksentwicklung im Bereich der „Alten Halle“ 1.7
- räumliche Steuerung der Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzung in den Erdgeschoss des Marktplatzes und der Bahnhofstraße und Anpassung der zu benennenden Bebauungspläne an die Ziele der VU/ ISEK und das Zentren- und Sortimentskonzept 1.14
- Beratungsvertrag für den Bereich Einzelhandelsentwicklung 1.15
- Aufstellung eines kommunalen Geschäftsflächenprogramms (für Investitionen für die Herstellung zeitgemäßer Geschäfts- und Ladenbereiche, z.B. barrierefreie Zugänge, attraktive Eingangs- und Schaufensterbereiche) 4.2
- Marketing 4.5
- Boni-Programm 4.6
- Händlerschulung „eCommerce“ 4.7
- lokalspezifische Angebote (z. B. Wochenmarkt, Christkindlsmarkt, Herbstmarkt) auf Marktplatz, Eventisierung/Festivalisierung 5.8
- Steigerung der Angebotsqualität (Warenpräsentation, Gestaltung des Ladenlokals und Außengestaltung, Serviceleistungen) 5.12
- Konsequente Online-Strategie 5.13
- einheitliche und an Kundenanforderungen angepasste Öffnungszeiten 5.14
- Anpassung der Neufahrner Währung (z.B. Neufahrn-Taler), Bindung u.a. der Verwaltungsangestellten an lokalen Einzelhandel in Form einer steuerfreien Gehaltszulage (vgl. Beispiel Oberhaching) 5.16



II.b Flächen- und Leerstandsmanagement

- 1.17 • IST-Analyse am Marktplatz (Flächen, Nutzung, bauliche Struktur) und Entwicklung einer Strategie zur Umstrukturierung in Verbindung mit Punkt 4.5 Geschäftsflächenmanagement
- 4.4 • Ortsmitten-/ Geschäftsflächenmanager (Geschäftsflächen- und Change Management: Steckbriefe Leerstände, Datenbank Geschäftsflächenangebot, Beratungsleistungen, Zwischennutzungen, Betreiberkonzepte)

II.c Kulturelle Veranstaltungen und Entwicklung einer Marketingstrategie

- 1.6 • Entwicklung eines Nutzungskonzeptes und städtebauliche Feinuntersuchung für den Bereich der Grundstücke „Alte Halle und Umfeld“ (FlrSt. 715, 716/9, 715/3, 716/10)
- 1.8 • Vorbereitung und Durchführung eines Planungsverfahrens (VGV-Verfahren, Vorbereitung eines Wettbewerbs, o.ä.) zum „Bürgerhaus mit Veranstaltungshalle“
- 1.9 • Durchführung eines hochbaulichen und freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Bürgerhaus mit Veranstaltungshalle“ mit erweitertem städtebaulichen und freiraumplanerischen Ideenteil
- 2.7 • Freimachung des Grundstücks „Alte Halle“, Abriss Gebäude
- 3.2 • Realisierung eines Bürgerhauses mit Veranstaltungshalle
- 5.4 • Qualifizierung ausgewählter Veranstaltungen am Marktplatz (Catering- Wagen, temporäre Bühne,...vgl. Themen für Projektfond)
- 5.5 • Qualifizierung des Wochenmarktes (Attraktivitätssteigerung, Erhöhung der Gestaltqualität, Möblierungskonzept, etc.)

II.d Stärkung privater und kopplungsrelevanter Dienstleistungen

- 5.6 • Organisation eines Existenzgründerwettbewerbs zur Bespielung leerstehender Immobilien

II.e Vielfältiger und generationengerechter Wohnraum im Ortszentrum

- 1.18 • Bedarfs- und Umsetzungsanalyse für gemeinschaftliche und sozialorientierte Gruppenwohnprojekte im Ortszentrum im Zuge von Neubaumaßnahmen (Mehrgenerationenwohnen, Alten-WGs, Seniorengenossenschaften, Nachbarschaftskonzepte) als Erweiterung bestehender Angebote (Sozialstation, Senioren-Zentrum und seniorengerechte Wohnanlage Bahnhofstraße)
- 1.27 • Konzeption zur Sicherung kommunaler Flächen für geförderten Wohnraum (EOF), evtl. auch in Kombination mit Geschäfts- und Büroflächen (Mischnutzung)

II.f Freiraumqualitäten im Ortszentrum

- 1.22 • Bedarfs- und Umsetzungsanalyse „markante Freiraumelemente in privater und öffentlicher Hand - Chancen der Zusammenarbeit“ im erweiterten Umgriff Ortsmitte
- 1.24 • Erarbeitung eines innerörtlichen Freiflächenentwicklungskonzeptes mit räumlichen und Generationen bezogenen Nutzungsschwerpunkten und ökologischen Bezügen; Info-Booklet bezüglich der versch. Freiräume, Grillplätze mit Infrastruktur

III. FREIRÄUME VERNETZEN

III.a Vernetzung innen und außen

- Radentwicklungskonzept: Konzept zur strategischen Umsetzung von Fahrradverkehrszielen; Schaffung eines zusammenhängenden Radwegenetzes mit Servicestationen und Beschilderung (im Ortszentrum)

1.23



III.b Ort der kurzen Wege

- Bedarfs- und Umsetzungsanalyse eines Wege- und Grünstrukturenkonzepts zur besseren räumlichen Vernetzung von Freiflächen und Naherholungsräumen; Untersuchungsbestandteil Barrierefreiheit, Beleuchtung, Querungssicherheit

1.25

III.c Mikroklima im Ortszentrum und Nachhaltigkeit

- Erarbeitung eines gemeindeübergreifenden Klimaschutzkonzepts
- Umsetzung des Energiekonzeptes im Zuge der Umbau- und Sanierungsmaßnahmen öffentlicher Einrichtungen

1.25

5.7

IV. ORTSVERTRÄGLICHE VERKEHRSFÜHRUNG

IV.a Beruhigung des KFZ-Verkehrs

- Einbeziehung von Mobilitätskonzepten bei neuen Baugebieten
- neuer Anschluss an die A92 in Höhe der St2341
- Tempo 30 in der Bahnhofstraße und im Galgenbachweg
- durchgängig Tempo 30 auf den Gemeindestraßen in Mintraching
- Einführung eines LKW-Verbots auf der St2053 zw. Am Hart und Kurt-Kittel-Ring analog zur OD Eching
- Sperrung der Dietersheimer Straße für den Kfz-Verkehr zw. Ortsende und Dietersheim (Bus frei)
- rechts-vor-links-Regelung in der Dietersheimer Straße
- Neuaufteilung der Verkehrsflächen in der Ludwig-Erhard-Straße
- Tempo 30 in der OD Giggenhausen
- Umgestaltung der Bahnhofstraße (Querschnitt, Parkzonen, Gehwege, Aufenthalt)
- Tempo 70 auf dem Moosmühlweg zw. Kurt-Kittel-Ring und Giggenhausen zum Schutz der Radfahrer

1.30

2.8

2.9

2.10

2.11

2.12

2.13

2.14

2.15

2.16

2.17



IV.b Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der Ortsmitte und im Bahnhofsumfeld

- Parkraumbewirtschaftung im Ortszentrum
- P+R-Platz nördlich der Bahnlinie
- Einpendlerparkplatz für Ortsmitte nördlich der S-Bahn östl. Leuschnerstraße oder Volksfestplatz (nur PKW), ggf. auch als Alternativstandort zu 2.19

2.18

2.19

2.20

IV.c Verbesserung des Fussgänger- und Radverkehrs

- 1.31 • gemeindeübergreifendes Radwegekonzept
- 2.21 • neue LSA-Schaltung an der Gumberger-Kreuzung mit Alles-Grün-Phase für Fußgänger
- 2.22 • Radweg entlang der St2053 in Richtung Eching
- 2.23 • Radweg entlang der St2341 in Richtung Massenhausen
- 2.24 • Radweg entlang der St2350 von Mintraching in Richtung Dietersheim sowie Freising (ab A92)
- 2.25 • Ausbau von unbefestigten Wirtschaftswegen zu Radwegen im Bereich Massenhausen und Fürholzen
- 2.26 • Fahrradschutzstreifen in der Ludwig-Erhard-Straße
- 2.27 • Fahrradschutzstreifen in der Grünecker Straße zumindest in Richtung Osten
- 2.28 • Querungsstelle an der Staatsstraße südlich Giggenhausen
- 2.29 • Querungsstelle Moosmühlenweg/Kurt-Kittel-Ring
- 2.30 • Querung der Bahn in Höhe Fürholzer Weg für F+R
- 2.31 • Verdichtung des Geh- und Radwegenetzes abseits der Kfz-Straßen, z. B. vom Pfarrweg zur Dietersheimer Straße, nördlich parallel zum Marktplatz, Auweg/ Grünecker Straße, Theodor-Binder-Straße/ Grünecker Straße
- 2.32 • Fahrradparkhaus am S-Bahnhof
- 2.33 • Neubau der Bahnunterführung am S-Bahnhof ähnlich Poing oder Oberhaching
- 2.34 • Ausbau Am Bahndamm nördlich der Bahngleise
- 2.35 • Ausbau Gehweg Dietersheimer Straße in Höhe St. Wilgefortis, m. Fahrbahnverengung
- 2.43 • farbliche Markierungen der Radfahrerfurten an Kreuzungen und Einmündungen
- 2.44 • weiterer Ausbau des Netzes von Ladestationen für e-bikes
- 2.45 • Schulung für Senioren über e-bike-Fahren
- 2.46 • Umstellung der LSA an der Mintrachinger Hauptkreuzung, schnellere Reaktion bei Grünanforderung durch Fußgänger und Radfahrer
- 4.8 • kommunales Förderprogramm, gemeinsam mit den Betrieben, zur Förderung von e-bikes

IV.d Angebotsverbesserung im öffentlichen Nahverkehr

- 1.32 • Abklärung der für die Verlängerung der U-Bahn von Garching nach Neufahrn freizuhaltenden Flächen
- 1.33 • Abklärung der Chancen des Umbaus des S-Bahn-Halts Neufahrn mit Außenbahnsteigen
- 2.36 • Verlängerung der U-Bahn von Garching nach Neufahrn
- 2.37 • Buslinie nördliche Ortsteile-Hauptort, ggf. Rufbus
- 2.38 • neuer S-Bahn-Halt am Logistikpark Römerweg
- 3.6 • Verlängerung des südlichen Bahnsteigs nach Westen im Zusammenhang mit dem neuen Busbahnhof

IV.e Öffentlichkeitsarbeit Verkehr

- Forcierung des car sharing-Gedankens 2.39
- Ausdehnung des MVG Bikes, auch als Lastenräder 2.40
- Aktion „zu-Fuss-zur-Schule“ 2.41
- Lieferdienste, tlw. auch per Lastenrad 2.42

V. FLÄCHENSPARENDE UND „BEZAHLBARE“ WOHNRAUMENTWICKLUNG UND SOZIALE INTEGRATION ALS AUFGABE LANGFRISTIG SICHERSTELLEN**V.a Aktive Baulandentwicklung sowie vielfältige und bezahlbare Wohnformen**

- Aufstellen eines Baulandmodells (Leitfaden der zukünftigen Baulandentwicklung) mit Standortatlas und Grundsatzbeschluss zur Baulandentwicklung zur Umsetzung einer sozialgerechten Bodennutzung 1.20
- Umsetzung eines Baulandmodells in der Bauleitplanung (qualifizierte, einfache oder vorhabenbezogene Bebauungspläne i.S.d. § 30 BauGB oder Innenbereichs-satzungen nach §34 Abs.4 BauGB) 1.21
- Ermittlung der Innenentwicklungspotentiale für die übrigen Ortsteile im Gemeinde-gebiet (Flächenkataster) 1.26
- Einführung einer Begrüßungsgeste für neue Bewohner (u.a. Flyer, Infomaterial, Gutscheine) 5.15

**V.b Sozialer Zusammenhalt durch Wohnumfeldverbesserungen und Gemein-schaftseinrichtungen für gruppenübergreifende Begegnung und Austausch**

- Aufwertung- und Umfeldverbesserung der Wohngebiete westlich der Ortsmitte im Bereich zwischen Christl-Cranz-Straße, Ludwig-Erhard-Straße, Fritz-Walter-Stra-ße, Echinger Straße 1.28
- Gründung eines Jugendbeirats 5.3

VI. EINZELHANDELS- UND GEWERBEENTWICKLUNG IM GEMEINDEGEBIET**IV.a Sicherung der mittelzentralen Versorgungsfunktion der Gemeinde Neufahrn**

- verbindliche Zuweisung des versorgungsfunktionalen Auftrages von Teilräumen in der Gemeinde im Rahmen des Standort- und Sortimentskonzept 1.34
- Gewerbebegebietsentwicklungskonzept 1.35
- Prüfung von Potentialgrundstücken zum Ausbau des Einzelhandelsangebotes 1.36
- Schaffung der bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen zur Einzelhandelsent-wicklung auf gesamtgemeindlicher Ebene 2.47

**IV.b Sicherung und Weiterentwicklung der wohnortnahen Grundversorgung**

- Ansprache der Grundstückseigentümer im Bereich der integrierten Handelsla-gen (z. B. Dietersheimer Straße) zur Sicherung/Qualifizierung der wohnortnahen Grundversorgung 2.48
- Ergebnisoffene Prüfung hinsichtlich der Ansiedlung mittelfristiger Sortimente 2.49

IV.c Qualifizierung des bestehenden Einzelhandels

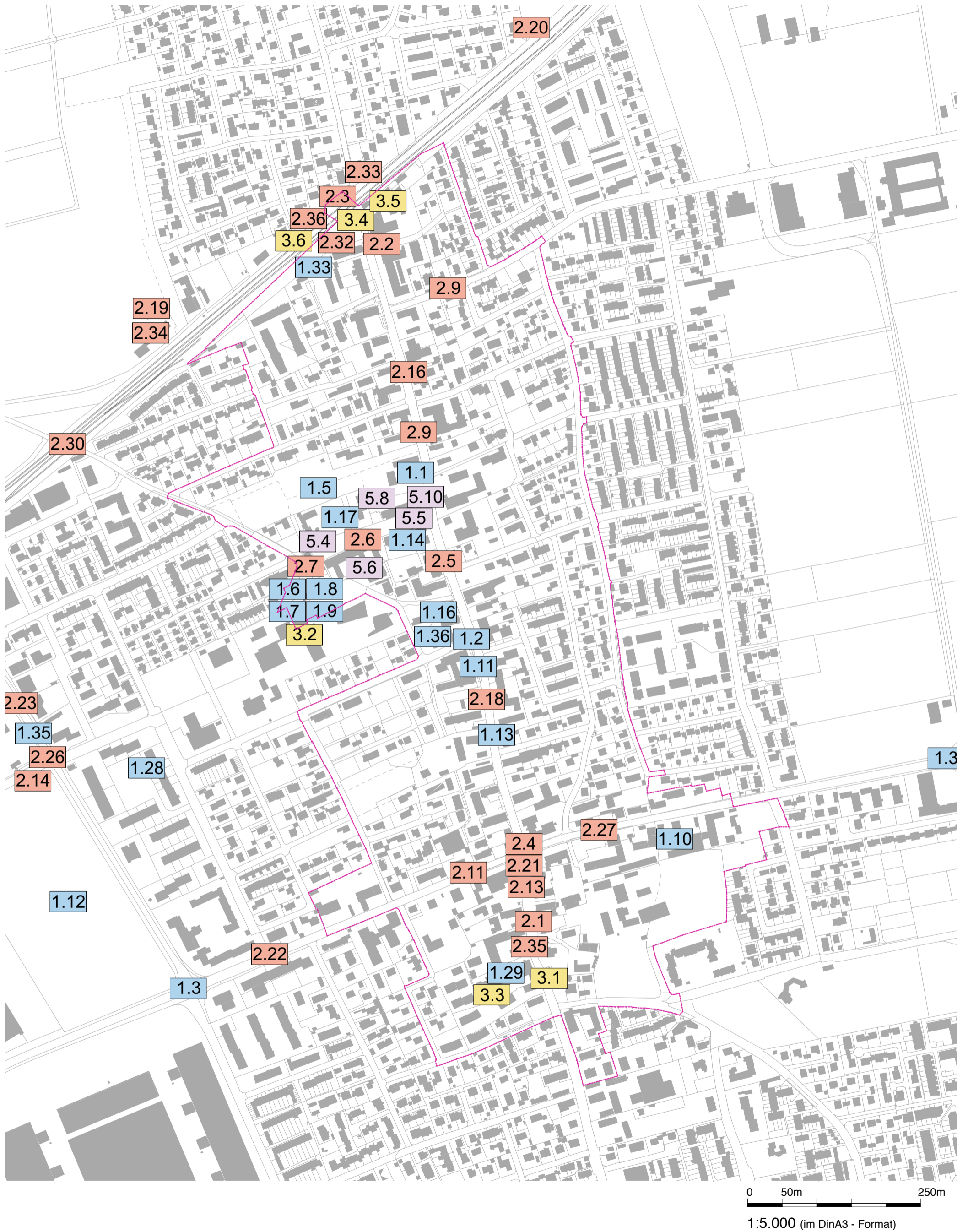
- 5.9 • zielgruppenspezifische Sortimentsergänzungen
- 5.10 • Synergieeffekte zwischen bestehenden Angeboten in Neufahrn (auch branchenübergreifend)
- 5.11 • Lieferdienste
- 5.14 • einheitliche und an Kundenanforderungen angepasste Öffnungszeiten

VII ÖFFENTLICH-PRIVATE-ZUSAMMENARBEIT

- 4.3 • Auflage und Fortführung eines Verfügungsfonds: Umsetzung von Projekten in öffentlich-privater Zusammenarbeit
- 4.9 • Städtebauliche Beratung zum „Aufbau einer öffentlich-privaten Zusammenarbeit“
- 5.2 • Verstetigung des „Beirates zur Integrierten Ortsentwicklung“



6.2 MASSNAHMENPLAN



Ziffer	Vorbereitende Maßnahme
1.1	Bedarfs- und Umsetzungsanalyse für Planungen im Bereich Bahnhofstraße incl. Bahnhofsumfeld und historische Ortsmitte
1.2	Durchführung eines städtebaul. und freiraumpl. Wettbewerbs für Bahnhof, Bahnhofstr. und hist. Ortsmitte
1.3	Funktions- und Gestaltungskonzept für die „äusseren“ Ortseingänge mit abgestimmter Ausstattung
1.5	städtebauliche Rahmenplanung für den Bereich „Potentialfläche A“
1.6	Entwicklung eines Nutzungskonzeptes und städtebauliche Feinuntersuchung für den Bereich der Grundstücke „Alte Halle und Umfeld“
1.7	Nutzungskonzept Einzelhandel für eine Grundstücksentwicklung im Bereich der "Alten Halle"
1.8	Vorbereitung und Durchführung eines Planungsverfahrens zum "Bürgerhaus mit Veranstaltungshalle"
1.9	Durchführung eines hochbaulichen und freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Bürgerhaus mit Veranstaltungshalle“
1.10	Städtebauliche Rahmenplanung für den Bereich „Südlich der Grünecker Straße“
1.11	Ermittlung der Innenentwicklungspotentiale im Hauptort Neufahrn u. vertiefte Ermittlung im Umgriff der Vorber. Untersuchung
1.12	Aufwertung des Ortseingangs West und Weiterentwicklung der Planungsschritte und Machbarkeitprüfung der "Potentialfläche B"
1.13	proaktive städtebaul. Beratung von Immobilieneigentümern und Investoren in der Bahnhofstraße
1.14	räumliche Steuerung der Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzung in den Erdgeschossen des Marktplatzes/Bahnhofstraße
1.16	aktiver Grundstückskauf zur Sicherung innerörtlicher Entwicklungsflächen in Zusammenhang mit der Umsetzung städtebaulicher Ziele
1.17	IST-Analyse am Marktplatz und Entwicklung einer Strategie zur Umstrukturierung
1.28	Aufwertung- und Umfeldverbesserung der Wohngebiete westlich der Ortsmitte
1.29	strukturelles und funktionales Entwicklungskonzept für Grundstück Fl.Nr. 10 (JUZ) in Zusammenhang mit Kindergartenstandortes
1.32	Abklärung der für die Verlängerung der U-Bahn von Garching nach Neufahrn freizuhaltenden Flächen
1.33	Abklärung der Chancen des Umbaus des S-Bahn-Halts Neufahrn mit Außenbahnsteigen
1.35	Gewerbegebietsentwicklungskonzept
1.36	Prüfung Potentialfläche für Gewerbe und Einzelhandel

Ord nende Maßnahme

2.1	Funktionale und gestalterische Umgestaltung des Straßenraums in der historischen Ortsmitte
2.2	Neugestaltung Bahnhofsvorplatz unter Einbindung der Immobilieneigentümer und Gewerbetreibenden
2.3	Sanierung Bahnhofsunterführung und Bahnhofsbereich für Radfahrer und Fußgänger
2.4	Schaffung eines „inneren“ Ortszentrumseingangs und Abbau der räumlichen Trennung durch Umgestaltung d. Kreuzungsbereichs
2.5	Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstraße in 2 Bauabschnitten
2.6	Umgestaltungskonzeptes zur Stärkung des Marktplatzes u. Verbesserung der Aufenthaltsqualität; funktionale Aufwertung im Freiraum
2.7	Freimachung des Grundstücks „Alte Halle“, Abriss Gebäude
2.8	neuer Anschluss an die A92 in Höhe der St2341
2.9	Tempo 30 in der Bahnhofstraße und im Galgenbachweg
2.10	durchgängig Tempo 30 auf den Gemeindestraßen in Mintraching
2.11	Einführung eines LKW-Verbots auf der St2053 zw. Am Hart und Kurt-Kittel-Ring analog zur OD Eching
2.12	Sperrung der Dietersheimer Straße für den Kfz-Verkehr zw. Ortsende und Dietersheim (Bus frei)
2.13	rechts-vor-links-Regelung in der Dietersheimer Straße
2.14	Neuaufteilung der Verkehrsflächen in der Ludwig-Erhard-Straße
2.15	Tempo 30 in der OD Giggenhausen
2.16	Umgestaltung der Bahnhofstraße (Querschnitt, Parkzonen, Gehwege, Aufenthalt)
2.17	Tempo 70 auf dem Moosmühlweg zw. Kurt-Kittel-Ring und Giggenhausen zum Schutz der Radfahrer
2.18	Parkraumbewirtschaftung im Ortszentrum
2.19	P+R-Platz nördlich der Bahnlinie
2.20	Einpendlerparkplatz für Ortsmitte nördlich der S-Bahn als Alternativstandort zu 2.19
2.21	neue LSA-Schaltung an der Gumberger-Kreuzung mit Alles-Grün-Phase für Fußgänger
2.22	Radweg entlang der St2053 in Richtung Eching
2.23	Radweg entlang der St2341 in Richtung Massenhausen
2.24	Radweg entlang der St2350 von Mintraching in Richtung Dietersheim sowie Freising (ab A92)
2.25	Ausbau von unbefestigten Wirtschaftswegen zu Radwegen im Bereich Massenhausen und Fürholzen
2.26	Fahrradschutzstreifen in der Ludwig-Erhard-Straße
2.27	Fahrradschutzstreifen in der Grünecker Straße zumindest in Richtung Osten
2.28	Querungsstelle an der Staatsstraße südlich Giggenhausen



2.29	Querungsstelle Moosmühlenweg/Kurt-Kittel-Ring
2.30	Querung der Bahn in Höhe Fürholzer Weg für F+R
2.32	Fahrradparkhaus am S-Bahnhof
2.33	Neubau der Bahnunterführung am S-Bahnhof ähnlich Poing oder Oberhaching
2.34	Ausbau Am Bahndamm nördlich der Bahngleise
2.35	Ausbau Gehweg Dietersheimer Straße in Höhe St. Wilgefortis, m. Fahrbahnverengung
2.36	Verlängerung der U-Bahn von Garching nach Neufahrn
2.37	Buslinie nördliche Ortsteile-Hauptort, ggf. Rufbus
2.38	neuer S-Bahn-Halt am Logistikpark Römerweg
2.46	Umstellung der LSA an der Mintracher Hauptkreuzung, schnellere Reaktion bei Grünanforderung durch Fußgänger und Radfahrer

Baumaßnahme

3.1	Sanierung Mesnerhaus
3.2	Realisierung eines Bürgerhauses mit Veranstaltungssaal
3.3	Sanierung und ggfls. Erweiterung Gebäude auf Fl.Nr. 10 (JUZ)
3.4	Neubau Bahnhofsgebäude mit Busbahnhof, Radparkhaus (berücksichtigt unter Punkt 2.32), öff. WC
3.5	Neubau Unterführung am Bahnhof
3.6	Verlängerung des südlichen Bahnsteigs nach Westen im Zusammenhang mit dem neuen Busbahnhof

Sonstige Maßnahme

5.4	Qualifizierung ausgewählter Veranstaltungen am Marktplatz (Catering- Wagen, temporäre Bühne,...)
5.5	Qualifizierung des Wochenmarktes (Attraktivitätssteigerung, Erhöhung der Gestaltqualität,...)
5.6	Organisation eines Existenzgründerwettbewerbs zur Bespielung leerstehender Immobilien
5.8	lokalspezifische Angebote (z. B. Wochenmarkt, Christkindlmarkt, Herbstmarkt) auf Marktplatz, Eventisierung/Festivalisierung
5.10	Synergieeffekte zwischen bestehenden Angeboten in Neufahrn (auch branchenübergreifend)

6.3 KONZEPTPLAN



0 50m 250m

1:5.000 (im DinA3 - Format)

-  städtebauliche, freiraumplanerische Umgestaltung
-  städtebauliche, freiraumplanerische Umgestaltung, Stärkung der Grünstruktur
-  bauliche, funktionale Umgestaltung
-  grünplanerische Umgestaltung
-  freiraumplanerische und funktionale Aufwertung
-  verkehrsplanerische Entwicklungsflächen
-  wichtige Wegebeziehung
-  wichtige Zusammenhänge
-  verkehrsplanerische Regelungen
-  strategische Einzelhandelsentwicklung
-  zentraler Versorgungsbereich
-  Potentialflächen für Einzelhandel und Gewerbe

6.4 MASSNAHMENBLÄTTER FÜR PRIORISIERTE HANDLUNGSRÄUME

1_Bahnhofstraße

Zielsetzung:

I. ORTSBILD UND FREIRAUM - GESTALTERISCHE AUFWERTUNG „PERLENKETTE BAHNHOFSTRASSE“

II. STÄRKUNG DER NUTZUNGSVIELFALT BELEBTE ORTSMITTE

IV. ORTSVERTRÄGLICHE VERKEHRSFÜHRUNG

Integrierte Handlungsempfehlung:

2.9 übergordnetes Verkehrskonzept

- Tempo 30 in der Bahnhofstraße und im Galgenbachweg

2.18

- Konzept Parkraumbewirtschaftung im Ortszentrum

2.20

- Einpendlerparkplatz für Ortsmitte nördlich der S-Bahn östl. Leuschnerstraße oder Volksfestplatz (nur PKW)

Steuerung, Betreuung, weitere Untersuchungen

1.1

- Bedarfs- und Umsetzungsanalyse für weiterführende Planungen (Abbau von Barrieren, Aufbau von Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Parkraumkonzept)

1.14

- räumliche Steuerung der Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzung in den Erdgeschosslagen, Anpassung der zu benennenden Bebauungspläne

1.4

- Fortentwicklung von Gestaltungsempfehlungen als Leitfaden für Gebäude, Freiflächen und Infrastrukturen entlang der Bahnhofstraße (Gestaltungshandbuch/

4.1

- satzung als Richtlinie für Sanierungen und Neubauten und Grundlage eines kommunalen Förderprogramms (Fassaden- und Hofflächenprogramm, Geschäftsflächenprogramm)

4.2

1.13

- Aktivierung privater Flächeneigentümer und möglicher Investoren entlang der Bahnhofstraße und Sondierung von Entwicklungsvorstellungen (u.a. durch Aufzeigen von Fördermöglichkeiten, Infoveranstaltungen, best-practice Beispiele, Informationsbroschüre)

5.2

- Fortsetzung Verfügungsfond und Beirat (öffentlich-private Zusammenarbeit)

4.3

- Ortsmitten-/ Geschäftsflächenmanager

4.4

- Organisation eines Wettbewerbs oder konkurrierenden Verfahrens zur Findung eines Gestaltungskonzeptes für die Bahnhofstraße (nähere Bestimmung des Bearbeitungsumgriffs und möglicher Realisierungsphasen, Erstellung von Auslobungsunterlagen)

1.2

Grunderwerb, Sicherung

1.16

- Es gilt zu klären, inwieweit private Liegenschaften in der Bahnhofstraße zugunsten der Allgemeinheit (öffentliche Nutzungen, etc.....) gesichert werden müssen
- Sicherung der laut Planungskonzept erforderlichen Strassenbreite, Gestaltung des öffentlichen Raums

Ordnungsmaßnahmen

2.4

- Optimierung und Umbau des Straßenraums sowie Aufwertung des Knotenpunktes mit Grünecker/ Echinger Straße (Reduzierung Barriere)

2.5

- Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstraße in 2 Bauabschnitten (in Zusammenhang mit Neugestaltung „innerer Ortzentrumseingang“)

5.14

sonstige Maßnahmen

- zielgruppenspezifische Sortimentsergänzung

5.9

- einheitliche und an Kundenanforderungen angepasste Öffnungszeiten

5.16

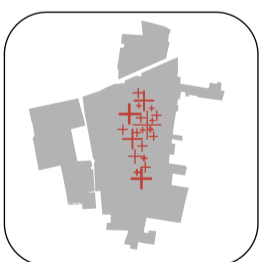
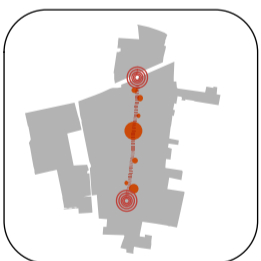
- Einführung einer Neufahrner Währung „Neufahrn-Taler“ (vgl. Oberhaching)

Baumaßnahme

- ggfs. grössere bauliche Entwicklung an der Bahnhofstraße (EG: grosse zusammenhängende Einzelhandelsfläche für Frequenzbringer, OG: Wohnen)



Räumlicher Teilbereich Bahnhofstraße



2_Marktplatz, Alte Halle

Zielsetzung:

II. STÄRKUNG DER NUTZUNGSVIELFALT BELEBTE ORTSMITTE

VI. EINZELHANDELS- UND GEWERBEENTWICKLUNG IM GEMEINDEGEBIET

Integrierte Handlungsempfehlung:

Steuerung, Betreuung, weitere Untersuchungen

- Entwicklung eines Nutzungskonzeptes und städtebauliche Feinuntersuchung für den Bereich der Grundstücke „Alte Halle und Umfeld“ (FlrSt. 715, 716/9, 715/3, 716/10) 1.6
- Nutzungskonzept Einzelhandel für eine Grundstücksentwicklung im Bereich der „Alten Halle“ 1.7
- Vorbereitung und Durchführung eines Planungsverfahrens (VGV-Verfahren, Vorbereitung eines Wettbewerbs, o.ä.) zum „Bürgerhaus mit Veranstaltungshalle“.
- Durchführung eines hochbaulichen und freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Bürgerhaus mit Veranstaltungshalle“ mit erweitertem städtebaulichen und freiraumplanerischen Ideenteil 1.8
- Durchführung eines hochbaulichen und freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Bürgerhaus mit Veranstaltungshalle“ mit erweitertem städtebaulichen und freiraumplanerischen Ideenteil 1.9
- räumliche Steuerung der Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzung in den Erdgeschoss des Marktplatzes und der Bahnhofsstraße und Anpassung der zu benennenden Bebauungspläne an die Ziele der VU/ ISEK und das Zentren- und Sortimentskonzept 1.14
- IST-Analyse am Marktplatz (Flächen, Nutzung, bauliche Struktur) und Entwicklung einer Strategie zur Umstrukturierung in Verbindung mit Geschäftsflächenmanagement 1.17

Ordnungsmaßnahmen

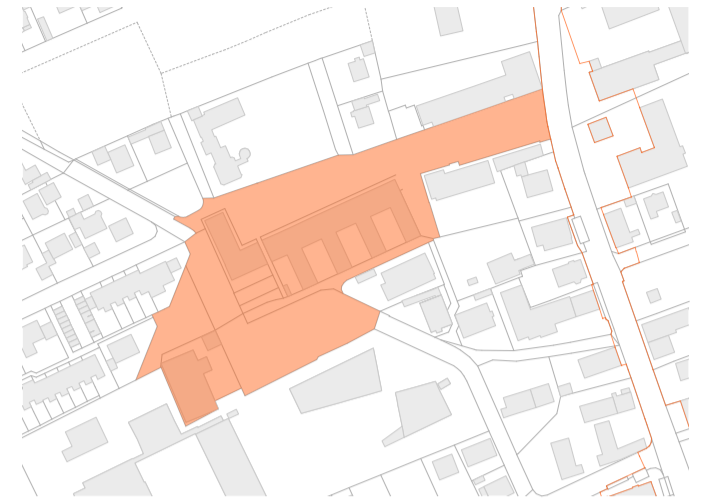
- Erarbeitung eines Umgestaltungskonzeptes zur Stärkung des Marktplatzes und Verbesserung der Aufenthaltsqualität; funktionale Aufwertung im Freiraum 2.6
- Freimachung des Grundstücks „Alte Halle“, Abriss Gebäude 2.7

Baumaßnahme

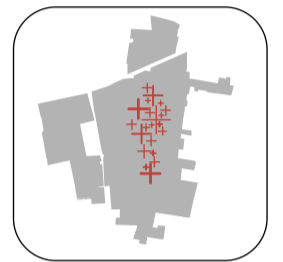
- Realisierung eines Bürgerhauses mit Veranstaltungssaal 3.2

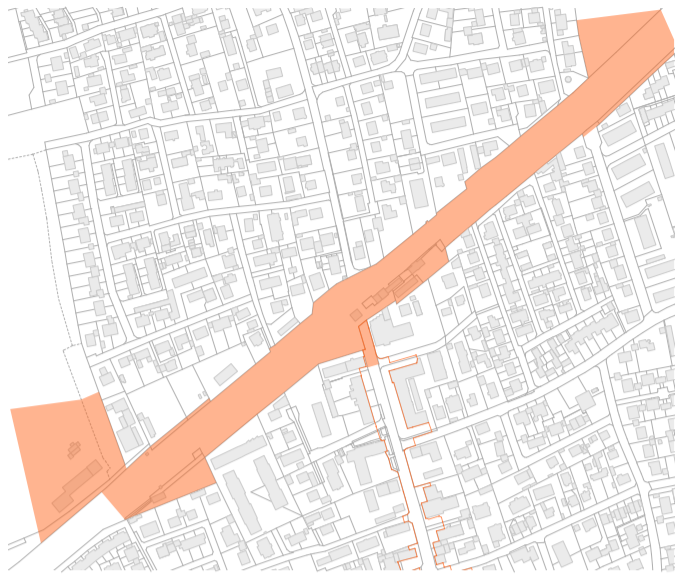
sonstige Maßnahmen

- Qualifizierung ausgewählter Veranstaltungen am Marktplatz (Catering-Wagen, mobile Bühne,vgl. Themen für Projektfond) 5.4
- Qualifizierung des Wochenmarktes (Attraktivitätssteigerung, Erhöhung der Gestaltqualität,...) 5.5
- lokalspezifische Angebote (z.B. Christkindlsmarkt, Herbstmarkt) auf Marktplatz, Eventisierung, Festivalisierung 5.8



Räumlicher Teilbereich Marktplatz, „Alte Halle“





Räumlicher Teilbereich Bahnhof

3_Bahnhof und Bahnhofsumfeld

Zielsetzung:

IV. ORTSVERTRÄGLICHE VERKEHRSFÜHRUNG

I. ORTSBILD UND FREIRAUM - GESTALTERISCHE AUFWERTUNG „PERLENKETTE BAHNHOFSTRASSE“

Integrierte Handlungsempfehlung:

1.32 Übergordnetes Verkehrskonzept

- Abklärung der für die Verlängerung der U-Bahn von Garching nach Neufahrn freizuhaltenden Flächen

1.33

- Abklärung der Chancen des Umbaus des S-Bahnhalts Neufahrns mit Außenbahnsteigen

2.19

- P+R Platz nördlich der Bahnlinie

2.20

- Einpendlerparkplatz für Ortszentrum nördlich der S-Bahn
- Forcierung des Car-Sharing Gedankens

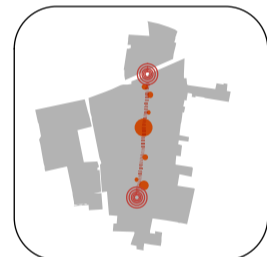
2.39

- Ausdehnung des MVG-Bikes auch als Lastenfahrräder

2.44

2.40

- weiterer Ausbau des Netzes von Ladestationen für e-bikes



Steuerung, Betreuung, weitere Untersuchungen

1.1

- Bedarfs- und Umsetzungsanalyse für weiterführende Planungen im Bereich Bahnhofsumfeld und Bahnhofstraße „Abbau von Barrieren - Aufbau von Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum“

1.2

- Vorbereitung und Durchführung eines städtebaulichen und freiraumplanerischen Plangutachtens oder Wettbewerbs für Bahnhof und Bahnhofsumfeld (in Zusammenhang mit gesamter Bahnhofstraße)

4.1

- Aufwertungsmaßnahmen angrenzender privater Freibereiche, Anreiz durch kommunales Förderprogramm (Fassaden- und Hofflächenprogramm)

4.2

- Aufwertung der anliegenden Geschäfte am Bahnhofsvorplatz (Geschäftsflächenprogramm, Ortsmitten- und Geschäftsflächenmanager)

4.4

Grunderwerb, Sicherung

- Sicherung von Flächen im nördlichen Bereich der Bahnlinie zur Schaffung eines P+R-Platzes/Einpendlerparkplatz
- Prüfung und ggfs. Sicherung weiterer Grundstücke auf Südseite der Bahn zur Realisierung eines Bahnhofsgebäudes + verbesserter Rangierflächen für Busse
- Prüfung zur Errichtung einer Querung der Bahnlinie für Fußgänger und Radfahrer auf Höhe der Fürholzerstraße

2.2

Ordnungsmaßnahme

- Neugestaltung Bahnhofsvorplatz unter Einbindung der Gewerbetreibenden

2.33

2.3

- Sanierung oder Neubau der Bahnstufunterführung + Bahnhofsbereich für Radfahrer+ Fußgänger (ähnlich Poing oder Oberhaching)

2.34

- Ausbau am Bahndamm nördlich der Bahngleise

2.32

Baumaßnahme

3.4

- Neubau Bahnhofsgebäude mit Busbahnhof, Fahrradparkhaus (berücksichtigt unter Punkt 2.32), öff. WC

3.5

- Aufwertung und Nutzungszuführung der Bahngelände (durch Anmietung oder Kauf der Gebäude), ggfs. auch Prüfung einer Zwischennutzung

4_Historische Ortsmitte

Zielsetzung:

IV. ORTSVERTRÄGLICHE VERKEHRSFÜHRUNG

**I. ORTSBILD UND FREIRAUM - GESTALTERISCHE AUFWERTUNG
„PERLENKETTE BAHNHOFSTRASSE“**



Integrierte Handlungsempfehlung:

übergordnetes Verkehrskonzept

- rechts-vor-links-Regelung in der Dietersheimer Straße
- Ausbau Gehweg Dietersheimer Straße in Höhe St. Wilgefortis, m. Fahrbahnverengung

2.13

2.35

Räumlicher Teilbereich Historische Ortsmitte

Steuerung, Betreuung, weitere Untersuchungen

- Bedarfs- und Umsetzungsanalyse für weiterführende Planungen im Bereich Bahnhofstraße incl. Bahnhofsumfeld und historische Ortsmitte „Abbau von Barrieren - Aufbau von Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum“, Parkraumkonzept
- Vorbereitung und Durchführung eines städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbs für die funktionale und gestalterische Neuordnung der Bahnhofstraße incl. Bahnhofsumfeld und historische Ortsmitte
- strukturelles und funktionales Entwicklungskonzept für Grundstück FINr. 10 (JUZ) in Zusammenhang mit Aufgabe des Kindergartenstandortes incl. Überprüfung erweitertes Nutzungsangebot JUZ ggfs. Untersuchung von Aus- und Umbaumöglichkeiten der Bestandsimmobilie; Überprüfung alternativer Standorte
- Fortentwicklung von Gestaltungsempfehlungen als Leitfaden für Gebäude, Freiflächen und Infrastrukturen entlang der Bahnhofstraße (Gestaltungshandbuch/-satzung als Richtlinie für Sanierungen und Neubauten und Grundlage eines kommunalen Förderprogramms (Fassaden- und Hofflächenprogramm, Geschäftsflächenprogramm)

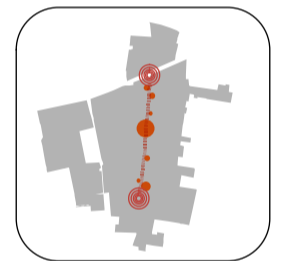
1.1

1.2

1.29

4.1

4.2



Ordnungsmaßnahmen

- Funktionale und gestalterische Umgestaltung des Straßenraums im Umfeld der Kirche St. Wilgefortis

2.1

Baumaßnahmen

- Sanierung Mesnerhaus (in Umsetzung)
- Sanierung und ggfs. Erweiterung Gebäude auf FINr. 10 (JUZ)

3.1

3.3

6.5 MASSNAHMENAGENDA MIT KOSTEN- UND FINANZIERÜBERSICHT

In den Tabellen sind die vorgeschlagenen Maßnahmen gemäß den Richtlinien zur Förderung städtebaulicher Erneuerungsmaßnahmen (StBauFR) in Vorbereitungsmaßnahmen, Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen, Baumaßnahmen, Kommunale Förderprogramme und Fonds sowie Sonstiges geordnet.

Die Maßnahmen werden zunächst benannt. Mit den Spalten Priorität und der Einordnung in kurz-, mittel- und langfristig anzugehende Maßnahmen, wird der Umsetzungsprozess zeitlich dargestellt. Soweit abschätzbar - werden förderfähige Kosten beziffert, Fördermöglichkeiten aufgezeigt und an der Umsetzung zu beteiligende Akteure benannt. Auf dieser Grundlage ist das Erstellen von Jahresplänen möglich. Bei den Kosten handelt es sich um vorläufige Schätzungen.

Ziffer	Ziel	Leitbild, Maßnahme	Priorität	kurzfristig 2019-2021	mittelfristig 2022-2024	langfristig ab 2025
Vorbereitungsmaßnahmen						
1.1	I.a	Bedarfs- und Umsetzungsanalyse für weiterführende Planungen im Bereich Bahnhofstraße incl. Bahnhofsumfeld und historische Ortsmitte "Abbau von Barrieren - Aufbau von Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum" - Parkraumkonzept	hoch	■		
1.2	I.a	Vorbereitung und Durchführung eines städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbs oder Plangutachtens für die funktionale und gestalterische Neuordnung Bahnhofstraße incl. Bahnhofsumfeld + historische Ortsmitte (2 Realisierungsphasen)	hoch		■	
1.3	I.b	Funktions- und Gestaltungskonzept für die „äusseren“ Ortseingänge mit abgestimmter Ausstattung	mittel		■	
1.4	I.c	Erarbeitung eines Gestaltungshandbuchs/ Gestaltungssatzung als Richtlinie für Sanierungen und Neubauten sowie als Grundlage eines kommunalen Förderprogramms unter Einbeziehung des Gestaltungskatalogs der Gemeinde (vgl. Protokoll zur GR-Sitzung vom 18.02.2013), räumliche Überprüfung, Evaluierung und ggfs. Überarbeitung	mittel		■	
1.5	I.d	städtebauliche Rahmenplanung für den Bereich „Potentialfläche A“ (Untersuchung alternativer Planungskonzepte: gestalteter Park als „grüne Lunge“/ bauliche Entwicklung/ Kombination beider Nutzungen)	mittel		■	■
1.6	II.c + I.d	Entwicklung eines Nutzungskonzeptes und städtebauliche Feinuntersuchung für den Bereich der Grundstücke „Alte Halle und Umfeld“ (FlSt. 715, 716/9, 715/3, 716/10)	hoch	■		
1.7	II.a	Nutzungskonzept Einzelhandel für eine Grundstücksentwicklung im Bereich der "Alten Halle"	hoch	■		
1.8	II.c + I.d	Vorbereitung und Durchführung eines Planungsverfahrens (VGV-Verfahren, Vorbereitung eines Wettbewerbs, o.ä.) zum "Bürgerhaus mit Veranstaltungshalle"	hoch	■		
1.9	II.c + I.d	Durchführung eines hochbaulichen und freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Bürgerhaus mit Veranstaltungshalle“ mit erweitertem städtebaulichen und freiraumplanerischen Ideenteil	hoch	■		
1.10	I.d	Städtebauliche Rahmenplanung für den Bereich „Südlich der Grünecker Straße“	hoch	■		
1.11	I.d	Ermittlung der Innenentwicklungspotentiale im Hauptort Neufahrn und vertiefte Ermittlung im Umgriff der Vorbereitenden Untersuchungen (Schwerpunkte: nicht genutzte, unter- bzw. mindergenutzte Grundstücke, Leerstände in Gebäuden)	hoch	■		
1.12	I.b + I.d	Aufwertung des Ortseingangs West und Weiterentwicklung der Planungsschritte und Machbarkeitprüfung der "Potentialfläche E", Flst.Nr. 922 (Berücksichtigung der Ergebnisse der TUM-Studie)	mittel		■	
1.13	I.e	proaktive städtebauliche (Sanierungs-)Beratung von Immobilieneigentümern und möglichen Investoren entlang der Bahnhofstraße (im Untersuchungsumgriff), Sondierung von Entwicklungsvorstellungen	hoch	■		
1.14	II.a	räumliche Steuerung der Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzung in den Erdgeschoss des Marktplatzes und der Bahnhofstraße und Anpassung der zu benennenden Bebauungspläne an die Ziele der VU/ ISEK und das Zentren- und Sortimentskonzept	hoch	■		
1.15	II.a	Beratungsvertrag für den Bereich Einzelhandelsentwicklung	hoch	■		
1.16	I.d	aktiver Grundstückskauf zur Sicherung innerörtlicher Entwicklungsflächen (ggfls. auch Grundstückstausch bzw. Ausübung des Vorkaufsrecht) in Zusammenhang mit der Umsetzung städtebaulicher Ziele, z.B Flächen für öff. Nutzung im Rathausumfeld oder Potentialflächen zum Ausbau des Einzelhandelsangebots (z.B. Flst.Nr. 736/1, 736/2, 736/3), siehe auch Punkt 1.36	mittel		■	

fett, kursiv
fettMaßnahmen, bereits beauftragt
Maßnahmen, in Bedarfsan-
meldung für 2019 beantragt

Federführung/ mögliche Projektbeteiligte	geschätzte Kosten, brutto	Finanzierung durch	Fördermöglichkeiten	Anmerkungen
Bauamt, GR, Planer	100.000 €	Gemeinde + Städtebauförderung		
Gemeinde		Gemeinde + Städtebauförderung	StBauF	
				Protokoll zur GR-Sitzung am 18.02.2013: mit Angaben zu Gebäudestellung, Dachform, EG-Nutzung, Geschossigkeit, Mindestbreite Bahnhofstraße, Ausrichtung der Parkplätze, Zufahrten, etc. als Grundlage für Erteilung von Baugenehmigungen
Gemeinde	18.500€ (22.500€)			Sachstand 07/2019: Als vorzeitige Maßnahme wurde am 07.12.2018 die Planungskoooperation a.weisel . stadtplanung/ michellerundschalk GmbH beauftragt. Die Fertigstellung ist im Oktober 2019 geplant.
Planer	8.000 €	Gemeinde + Städtebauförderung		
Gemeinde	20.000 €	Gemeinde + Städtebauförderung	StBauF	
Gemeinde	75.000 €	Gemeinde + Städtebauförderung	StBauF	
Gemeinde	30.000 €	Gemeinde + Städtebauförderung	StBauF	Sachstand 07/2019: Als vorzeitige Maßnahme wurde am 06.09.2018 die Planungskoooperation a.weisel . stadtplanung/ michellerundschalk GmbH beauftragt. Die Fertigstellung ist im Juli 2019 geplant.
Gemeinde, Bauamt, ISEK-Team, WiFö/Standortförderung	15.000 €			
Bauamt, GR, Planer ISEK-Team, WiFö/Standortförderung	12.000€ p.a.	Gemeinde + Städtebauförderung		Sachstand 01/2019: Rahmenvertrag über Städtebauliche (Sanierungs-) beratung wurde bereits beauftragt.
Bauamt, GR, Planer ISEK-Team			StBauF	Sachstand 01/2019: Überprüfung und ggfs. Überarbeitung des Bebauungsplanentwurfs der Innenentwicklung gem. §13a BauGB mit Vorschriften über die Baugestaltung und Örtlichen Bauvorschriften „Zentraler Versorgungsbereich Ortszentrum Neufahrn“ B-Plan Nr. 120, ggfs. Überplanung der Gebiete nach §34BauGB
Gemeinde				
Bauamt/GR				

Ziffer	Ziel	Leitbild, Maßnahme	Priorität	kurzfristig 2019-2021	mittelfristig 2022-2024	langfristig ab 2025
Vorbereitungsmaßnahmen						
1.17	II.b	IST-Analyse am Marktplatz (Flächen, Nutzung, bauliche Struktur) und Entwicklung einer Strategie zur Umstrukturierung in Verbindung mit Punkt 4.5 Geschäftsflächenmanagement	hoch	■		
1.18	II.e	Bedarfs- und Umsetzungsanalyse für gemeinschaftliche und sozialorientierte Gruppenwohnprojekte im Ortszentrum im Zuge von Neubaumaßnahmen (Mehrgenerationenwohnen, Alten-WGs, Seniorengenossenschaften, Nachbarschaftskonzepte) als Erweiterung bestehender Angebote (Sozialstation, Senioren-Zentrum und senioren-gerechten Wohnanlage Bahnhofstraße)	mittel		■	■
1.19	I.e	Überprüfung höheren Baurechts und ggfls. Anpassung bestehender B-Pläne	mittel		■	
1.20	V.a	Aufstellen eines Baulandmodells (Leitfaden der zukünftigen Baulandentwicklung) mit Standortatlas und Grundsatzbeschluss zur Baulandentwicklung zur Umsetzung einer sozialgerechten Bodennutzung,	mittel			■
1.21	V.a	Umsetzung eines Baulandmodells in der Bauleitplanung (qualifizierte, einfache oder vorhabenbezogene Bebauungspläne i.S.d. § 30 BauGB oder Innenbereichssatzungen nach §34 Abs.4 BauGB)	mittel		■	
1.22	II.f	Bedarfs- und Umsetzungsanalyse "markante Freiraumelemente in privater und öffentlicher Hand - Chancen der Zusammenarbeit" im erweiterten Umgriff Ortsmitte	mittel		■	■
1.23	III.a	Radentwicklungskonzept: Konzept zur strategischen Umsetzung von Fahrradverkehrszielen; Schaffung eines zusammenhängenden Radwegenetz, mit Servicestationen und Beschilderung	hoch		■	
1.24	II.f III.a	Erarbeitung eines innerörtlichen Freiflächenentwicklungskonzept mit räumlichen und Generationen bezogenen Nutzungsschwerpunkten und ökologischen Bezügen; Info-Booklet bezüglich der versch. Freiräume, Grillplätze mit Infrastruktur	mittel		■	
1.25	III.b	Bedarfs- und Umsetzungsanalyse eines Wege- und Grünstrukturenkonzepts zur besseren räumlichen Vernetzung von Freiflächen und Naherholungsräumen; Untersuchungsbestandteil Barrierefreiheit, Beleuchtung, Querungssicherheit	hoch	■	■	
1.25	III.c	Erarbeitung eines gemeindeübergreifenden Klimaschutzkonzepts	mittel	■		
1.26	V.a	Ermittlung der Innenentwicklungspotentiale für die übrigen Ortsteile im Gemeindegebiet (Flächenkataster)	mittel		■	
1.27	II.e V.a	Konzeption zur Sicherung kommunaler Flächen für geförderten Wohnraum (EOF), evtl. auch in Kombination mit Geschäfts- und Büroflächen (Mischnutzung)	mittel		■	
1.28	V.b	Aufwertung- und Umfeldverbesserung der Wohngebiete westlich der Ortsmitte im Bereich zwischen Christl-Cranz-Straße, Ludwig-Erhard-Straße, Fritz-Walter-Straße, Echinger Straße	gering			■
1.29	I.d	strukturelles und funktionales Entwicklungskonzept für Grundstück Fl.Nr. 10 (JUZ) in Zusammenhang mit Aufgabe des Kindergartenstandortes incl. Überprüfung erweitertes Nutzungsangebot JUZ ggfls. Untersuchung von Aus- und Umbaumöglichkeiten der Bestandsimmobilie bzw. Überprüfung alternativer Standorte	mittel		■	
1.30	IV.a	Einbeziehung von Mobilitätskonzepten bei neuen Baugebieten	hoch	■		
1.31	IV.c	gemeindeübergreifendes Radwegekonzept	hoch		■	
1.32	IV.d + I.a	Abklärung der für die Verlängerung der U-Bahn von Garching nach Neufahrn freizu-haltenden Flächen	hoch	■		
1.33	IV.d + I.a	Abklärung der Chancen des Umbaus des S-Bahn-Halts Neufahrn mit Außenbahnsteigen	hoch	■		
1.34	VI.a VI.b	verbindliche Zuweisung des versorgungsfunktionalen Auftrages von Teilräumen in der Gemeinde im Rahmen des Standort- und Sortimentskonzept	hoch	■		
1.35	VI.a	Gewerbegebietsentwicklungskonzept	mittel		■	
1.36	VI.a/b	Prüfung von Potentialgrundstücken zum Ausbau des Einzelhandelsangebotes	mittel	■ (begleitende Prüfung)		

Federführung/ mögliche Projektbeteiligte	geschätzte Kosten, brutto	Finanzierung durch	Fördermöglichkeiten	Anmerkungen
ISEK-Team				
Verwaltung				(Festlegung städtebaulicher Ziele, dadurch Sicherung eines ausdifferenzierten, bezahlbaren Wohnraumangebots, Vergabe von Grundstücken nur bei Realisierung der städtebaulichen Ziele/ Zielbindungsvertrag) Baulandausweisung nur noch mittels gemeindlichen Zwischenerwerb oder städtebaulichen Zielbindungsvertrag
GR/Verwaltung				konzeptabhängige Vergabe von Baugrundstücken an Genossenschaften, Bauherrengruppen, o.ä. im Rahmen neuer Baulandentwicklung zur Förderung der Realisierung nachhaltiger Wohnformen (z.B. autored. Wohnen, flächensp. Wohnkonzepte, kombinierte Wohn- und Arbeitskonzepte, Mischnutzung)
Bauamt, GR, Planer ISEK-Team	8.000 €	Gemeinde + Städtebauförderung		
Gemeinde mit Fachplaner	12.000 €	Gemeinde + Städtebauförderung		
Gemeinde mit Fachplaner	8.000 €	Gemeinde + Städtebauförderung		
Gemeinde mit Fachplaner		Gemeinde + Städtebauförderung		
Gemeinde mit Fachplaner	10.000 €	Gemeinde + Städtebauförderung		
Verwaltung, beratend WiFö/ Standortförderung	10.000 €	Förderprogramm "Erhebung der Innenentwicklungspotenziale"	BSWBV	Sachstand am 18.12.2018: nach derzeitigem Stand wird das Förderprogramm im Jahr 2019 nicht mehr aufgelegt (Förderung 25.000 € bei Gemeinden bis 20.000 Einwohner)
		Förderprogramm "Investitionspakt soziale Integration im Quartier"	StBauF	Der Investitionspakt fördert bauliche Maßnahmen zum Erhalt und zum Ausbau von sozialen Infrastruktureinrichtungen im Wohnumfeld. Es sollen Räume für Bildung und Begegnung geschaffen werden, um vor Ort die Teilhabe und Integration aller Menschen unabhängig von Ihrem Einkommen, ihrem Alter, ihrer Herkunft und Religion zu ermöglichen.
				laut GMA: hoher Jugendlichenanteil, perspektivisch wachsend; sollte sich im weiteren eine Neubaumaßnahme außerhalb des Gebietsumgriffes abzeichnen, wäre ggfs. Eine Förderung über das Programm "Investitionspakt soziale Integration im Quartier" möglich
Gemeinde				
Gemeinde, Landkreis				
Gemeinde, MVG				
Gemeinde, DB				
Gemeinderat, Verwaltung				
Grundstückseigentümer, Gemeinderat, Verwaltung, GMA				in Verbindung mit den jeweils zulässigen Baurechten und Erschließungsstrukturen
Grundstückseigentümer, Verwaltung, Projektentwickler, GMA				

Ziffer	Ziel	Leitbild, Maßnahme	Priorität	kurzfristig 2019-2021	mittelfristig 2022-2024	langfristig ab 2025
Ordnungs- und Erschliessungsmaßnahmen						
2.1	I.a	Funktionale und gestalterische Umgestaltung des Straßenraums in der historischen Ortsmitte	mittel		.	
2.2	I.a I.b	Neugestaltung Bahnhofsvorplatz unter Einbindung der Immobilieneigentümer und Gewerbetreibenden	hoch		.	.
2.3	I.a	Sanierung oder Neubau Bahnstufeneinfahrt und Bahnhofsbereich für Radfahrer und Fußgänger (Geltendmachung städtebaulichen Mehraufwands)	hoch		.	
2.4	I.b I.a	Schaffung eines adäquaten „inneren“ Ortszentrumseingangs und Abbau der räumlichen Trennung der Bahnhofstraße durch Umgestaltung des Kreuzungsbereichs mit der Grünecker/ Echingen Straße	hoch		.	
2.5	I.a I.b	Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstraße in 2 Bauabschnitten (in Zusammenhang mit Neugestaltung „innerer“ Ortszentrumseingang)	hoch		.	
2.6	I.a	Erarbeitung und Umsetzung eines Umgestaltungskonzeptes zur Stärkung des Marktplatzes und Verbesserung der Aufenthaltsqualität; funktionale Aufwertung im Freiraum	mittel		.	.
2.7	II.c	Freimachung des Grundstücks „Alte Halle“ , Abriss Gebäude	hoch	.		
2.8	IV.a	neuer Anschluss an die A92 in Höhe der St2341	mittel	.		
2.9	I.a	Tempo 30 in der Bahnhofstraße und im Galgenbachweg	hoch	.		
2.10	IV.a	durchgängig Tempo 30 auf den Gemeindestraßen in Mintraching	mittel		.	
2.11	I.b	Einführung eines LKW-Verbots auf der St2053 zw. Am Hart und Kurt-Kittel-Ring analog zur OD Eching	mittel		.	
2.12	IV.a+ I.a	Sperrung der Dietersheimer Straße für den Kfz-Verkehr zw. Ortsende und Dietersheim (Bus frei)	gering		.	
2.13	IV.a	rechts-vor-links-Regelung in der Dietersheimer Straße	hoch		.	
2.14	IV.a	Neuaufteilung der Verkehrsflächen in der Ludwig-Erhard-Straße	mittel			.
2.15	IV.a	Tempo 30 in der OD Giggenhausen	hoch		.	
2.16	IV.a	Umgestaltung der Bahnhofstraße (Querschnitt, Parkzonen, Gehwege, Aufenthalt)	hoch		.	
2.17	IV.a	Tempo 70 auf dem Moosmühlweg zw. Kurt-Kittel-Ring und Giggenhausen zum Schutz der Radfahrer	hoch	.		
2.18	IV.b	Parkraumbewirtschaftung im Ortszentrum	hoch	.		
2.19	IV.b	P+R-Platz nördlich der Bahnlinie	mittel		.	.
2.20	IV.b	Einpendlerparkplatz für Ortsmitte nördlich der S-Bahn östl. Leuschnerstraße oder Volksfestplatz (nur PKW), ggf. auch als Alternativstandort zu 2.19	mittel			.
2.21	IV.c	neue LSA-Schaltung an der Gumberger-Kreuzung mit Alles-Grün-Phase für Fußgänger	hoch	.		
2.22	IV.c+ I.a	Radweg entlang der St2053 in Richtung Eching	mittel		.	
2.23	IV.c	Radweg entlang der St2341 in Richtung Massenhausen	hoch		.	
2.24	IV.c	Radweg entlang der St2350 von Mintraching in Richtung Dietersheim sowie Freising (ab A92)	hoch		.	
2.25	IV.c	Ausbau von unbefestigten Wirtschaftswegen zu Radwegen im Bereich Massenhausen und Fürholzen	mittel			.
2.26	IV.c	Fahrradschutzstreifen in der Ludwig-Erhard-Straße	hoch	.		
2.27	I.a	Fahrradschutzstreifen in der Grünecker Straße zumindest in Richtung Osten	hoch		.	
2.28	IV.c	Querungsstelle an der Staatsstraße südlich Giggenhausen	hoch	.		
2.29	IV.c	Querungsstelle Moosmühlenweg/Kurt-Kittel-Ring	hoch		.	
2.30	IV.c I.a	Querung der Bahn in Höhe Fürholzer Weg für F+R	mittel			.
2.31	IV.c I.a	Verdichtung des Geh- und Radwegenetzes abseits der Kfz-Straßen, z. B. vom Pfarrweg zur Dietersheimer Straße, nördlich parallel zum Marktplatz, Auweg/Grünecker Straße, Theodor-Binder-Straße/ Grünecker Straße	mittel			.
2.32	IV.c	Fahrradparkhaus am S-Bahnhof	hoch		.	

Federführung/ mögliche Projektbeteiligte	geschätzte Kosten, brutto	Finanzierung durch	Fördermöglichkeiten	Anmerkungen
	300.000€ + xx (Zahlen aus Bedarfsmitteilung - anpassen)			
	600.000€ + xx (Zahlen aus Bedarfsmitteilung - anpassen)	Gemeinde + Städtebauförderung		
	400.000€ + xx (Zahlen aus Bedarfsmitteilung - anpassen)			
	130.000 €			Entsorgung von Altlasten im Boden ist im Rahmen der Städtebauförderung nicht förderfähig (Bundesbodenschutzgesetz)
Autobahndirektion, StBA				
Gemeinde				
Gemeinde				
Gemeinde, StBA				
Gemeinden Neufahrn und Eching				
Gemeinde				
Gemeinde	250.000,00 €			
Gemeinde, StBA				
Gemeinde	1.000.000,00 €			
Gemeinde				
Gemeinde				
Gemeinde	150.000,00 €			
Gemeinde	100.000,00 €			
Gemeinde, StBA	50.000,00 €			
Gemeinde, StBA	500.000,00 €			
Gemeinde, StBA	500.000,00 €			
Gemeinde, StBA	500.000,00 €			
Gemeinde, StBA	150.000,00 €			
Gemeinde				
Gemeinde				
Gemeinde, StBA	50.000,00 €			
Gemeinde	50.000,00 €			
Gemeinde, DB	1.500.000,00 €			
Gemeinde, DB	250.000,00 €			
Gemeinde	800.000,00 €			

Ziffer	Ziel	Leitbild, Maßnahme	Priorität	kurzfristig 2019-2021	mittelfristig 2022-2024	langfristig ab 2025
Ordnungs- und Erschliessungsmaßnahmen						
2.33	IV.c	Neubau der Bahnunterführung am S-Bahnhof ähnlich Poing oder Oberhaching (siehe auch Punkt 2.3)	hoch		▪	▪
2.34	IV.c + I.a	Ausbau Am Bahndamm nördlich der Bahngleise	mittel			▪
2.35	IV.c I.a	Ausbau Gehweg Dietersheimer Straße in Höhe St. Wilgefortis, m. Fahrbahnverengung	hoch	▪		
2.36	IV.d	Verlängerung der U-Bahn von Garching nach Neufahrn	hoch			▪
2.37	IV.d	Buslinie nördliche Ortsteile-Hauptort, ggf. Rufbus	hoch		▪	
2.38	IV.d	neuer S-Bahn-Halt am Logistikpark Römerweg	mittel			▪
2.39	IV.e I.a	Forcierung des car sharing-Gedankens	hoch	▪		
2.40	IV.e I.a	Ausdehnung des MVG Bikes, auch als Lastenräder	hoch	▪		
2.41	IIV.e I.a	Aktion "zu-Fuss-zur-Schule"	hoch	▪		
2.42	IV.e	Lieferdienste, tlw. auch per Lastenrad	hoch	▪		
2.43	IV.c+ I.a	farbliche Markierungen der Radfahrerfurten an Kreuzungen und Einmündungen	mittel		▪	
2.44	IV.c+ I.a	weiterer Ausbau des Netzes von Ladestationen für e-bikes	mittel		▪	
2.45	IV.c	Schulung für Senioren über e-bike-Fahren	hoch	▪		
2.46	IV.c	Umstellung der LSA an der Mintrachinger Hauptkreuzung, schnellere Reaktion bei Grünanforderung durch Fußgänger und Radfahrer	mittel		▪	
2.47	VI	Schaffung der bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen zur Einzelhandelsentwicklung auf gesamtgemeindlicher Ebene	hoch	▪		
2.48	VI.a/b II.a	Ansprache der Grundstückseigentümer im Bereich der integrierten Handelslagen (z. B. Dietersheimer Straße) zur Sicherung/Qualifizierung der wohnortnahen Grundversorgung	hoch	▪		
2.49	VI.a/b	Ergebnisoffene Prüfung hinsichtlich der Ansiedlung mittelfristiger Sortimente	mittel		▪	

Ziffer	Ziel	Leitbild, Maßnahme	Priorität	kurzfristig 2019-2021	mittelfristig 2022-2024	langfristig ab 2025
Baumaßnahmen						
3.1	I.c	Sanierung Mesnerhaus	hoch	▪		
3.2	II.c	Realisierung eines Bürgerhauses mit Veranstaltungshalle (Berücksichtigung des Energiekonzeptes Punkt III.c)	hoch		▪	
3.3	I.c	Sanierung und ggfls. Erweiterung Gebäude auf FINr. 10 (JUZ), (Berücksichtigung des Energiekonzeptes Punkt III.c)	mittel		▪	
3.4	I.a	Neubau Bahnhofsgebäude mit Busbahnhof, Radparkhaus (berücksichtigt unter Punkt 2.32), öff. WC, (Berücksichtigung des Energiekonzeptes Punkt III.c)	mittel		▪	
3.5	I.a	Aufwertung und Nutzungszuführung der bestehenden Bahngelände (Anmietung oder Kauf), ggfs. Auch Prüfung einer Zwischennutzung (vorab Klärung notwendig, ob Gebäude in Konflikt mit 4-spurigen Ausbau stehen)	mittel		▪	
3.6	IV.d	Verlängerung des südlichen Bahnsteigs nach Westen im Zusammenhang mit dem neuen Busbahnhof	mittel		▪	

Federführung/ mögliche Projektbeteiligte	geschätzte Kosten, brutto	Finanzierung durch	Fördermöglichkeiten	Anmerkungen
Gemeinde, DB	2.500.000,00 €			
Gemeinde	150.000,00 €			
Gemeinde	25.000,00 €			
Gemeinde, LHM, Stadt Garching, Gem. Eching				
Gemeinde				
Gemeinde, MVV				
Gemeinde, Schulen				
Gemeinde, soziale Dienste				
Gemeinde, ggf. StBA				
Gemeinde, Betriebe				
Gemeinde, soziale Verbände				
Gemeinde, StBA				
Gemeinderat, Verwaltung				
Grundstückseigentümer, Gemeinderat, Verwaltung, Handel, WiFö/Standortförderung				
Gemeinderat, Verwaltung, Handel, GMA, WiFö/Standortförderung				

Federführung/ mögliche Projektbeteiligte	geschätzte Kosten, brutto	Finanzierung durch	Fördermöglichkeiten	Anmerkungen
Gemeinde, Fachplaner	1.000.000 €	Gemeinde + Städtebauförderung	StBauF	laufende Maßnahme, Fertigstellung geplant für 2020
Gemeinde, Fachplaner	5.000.000 €	Gemeinde		
Gemeinde, Fachplaner		Gemeinde + Städtebauförderung	StBauF	
Gemeinde, Fachplaner	1.200.000 €			
Gemeinde, DB	1.000.000 €			
Gemeinde, DB	75.000 €			

Ziffer	Ziel	Leitbild, Maßnahme	Priorität	kurzfristig 2019-2021	mittelfristig 2022-2024	langfristig ab 2025
Kommunale Förderprogramme und Fonds						
4.1	I.e I.c	Aufstellung eines kommunalen Fassaden- und Hofflächenprogramms Bahnhofstraße bzw. Umgriff Sanierungsgebiet für Sanierungen an privaten Immobilien (Gebäude-sanierung, Entsiegelung bzw. Vermeidung von Versiegelung der Baugrundstücke v.a. bei zur Bahnhofstraße orientierten Aussenanlagen von L- und U-förmigen Gebäudetypologien - Zusammenhang mit Stellplatzsatzung	hoch		▪	
4.2	II.a	Aufstellung eines kommunalen Geschäftsflächenprogramms (für Investitionen für die Herstellung zeitgemäßer Geschäfts- und Ladenbereiche, Z.B. barrierefreie Zugänge, attraktive Eingangs- und Schaufensterbereiche)	hoch	▪		
4.3	VII II.a	Auflage und Fortführung eines Verfügungsfonds: Umsetzung von Projekten in öffentlich-privater Zusammenarbeit	hoch	▪		
4.4	II.b	Ortsmitten-/ Geschäftsflächenmanager (Geschäftsflächen- und Change Management: Steckbriefe Leerstände, Datenbank Geschäftsflächenangebot, Beratungsleistungen, Zwischennutzungen, Betreiberkonzepte)	hoch	▪		
4.5	II.a VI.c	Marketing	hoch	▪ (fortlaufender Prozess)		
4.6	II.a VI.c	Boni-Programm	mittel	▪ (fortlaufender Prozess)		
4.7	II.a VI.c	Händlerschulung "eCommerce"	hoch	▪ (fortlaufender Prozess)		
4.8	IV.c	kommunales Förderprogramm, gemeinsam mit den Betrieben, zur Förderung von e-bikes	mittel		▪	
4.9	VII.	Städtebauliche Beratung zum "Aufbau einer öffentlich-privaten Zusammenarbeit"	hoch	▪ (fortlaufender Prozess)		

Ziffer	Ziel	Leitbild, Maßnahme	Priorität	kurzfristig 2019-2021	mittelfristig 2022-2024	langfristig ab 2025
Sonstiges						
5.1	I.e	Öffentlichkeitsarbeit (Infoveranstaltungen zum Thema Sanierung, best-practice Beispiele, Zusammenstellung einer Informationsbroschüre)	mittel	▪ (fortlaufender Prozess)		
5.2	VII.	Verstetigung des „Beirates zur Integrierten Ortsentwicklung“	hoch	▪ (fortlaufender Prozess)		
5.3	V.b	Gründung eines Jugendbeirats	mittel	▪		
5.4	II.c	Qualifizierung ausgewählter Veranstaltungen am Marktplatz (Catering- Wagen, temporäre Bühne,...vgl. Themen für Projektfond)	hoch	▪	▪	
5.5	II.c	Qualifizierung des Wochenmarktes (Attraktivitätssteigerung, Erhöhung der Gestaltqualität,...)	mittel	▪		
5.6	II.d	Organisation eines Existenzgründerwettbewerbs zur Bespielung leerstehender Immobilien	mittel		▪	▪
5.7	III.c	Umsetzung des Energiekonzeptes im Zuge der Umbau- und Sanierungsmaßnahmen öffentlicher Einrichtungen	mittel	▪		
5.8	II.a VI.c	lokalspezifische Angebote (z. B. Wochenmarkt, Christkindlmarkt, Herbstmarkt) auf Marktplatz, Eventisierung/Festivalisierung	mittel	▪		
5.9	VI.c	zielgruppenspezifische Sortimentsergänzungen	mittel		▪	
5.10	VI.c	Synergieeffekte zwischen bestehenden Angeboten in Neufahrn (auch branchenübergreifend)	mittel	▪		
5.11	VI.c	Lieferdienste	hoch		▪	
5.12	II.a VI.c	Steigerung der Angebotsqualität (Warenpräsentation, Gestaltung des Ladenlokals und Außengestaltung, Serviceleistungen)	mittel	▪		
5.13	II.a VI.c	Konsequente Online-Strategie	hoch	▪		
5.14	II.a VI.c	einheitliche und an Kundenanforderungen angepasste Öffnungszeiten	hoch	▪		
5.15	V.a	Einführung einer Begrüßungsgeste für neue Bewohner (u.a. Flyer, Infomaterial, Gutscheine)	mittel		▪	
5.16	II.a	Anpassung der Neufahrner Währung (Neufahrn-Taler), Bindung u.a. der Verwaltungsangestellten an lokalen Einzelhandel in Form einer steuerfreien Gehaltszulage (vgl. Beispiel Oberhaching)	mittel		▪	

Federführung/ mögliche Projektbeteiligte	geschätzte Kosten, brutto	Finanzierung durch	Fördermöglichkeiten	Anmerkungen
	15.000 €			
	5.000 €			Beratung für Immobilieneigentümer bzgl.....(Hinweise auf bauliche Anpassungsmaßnahmen u.U. in Ergänzung zur Sanierungsberatung
Neufahrner Schaufenster, Bauamt, Private	10.000€ p.a			
				Beispiel Berlin: Leitfaden von ca. 2004; Geschäftsflächenmanager Pasing, Beispiel Wülfrath
Verwaltung, externe Berater, WiFö/Standortförderung		Projektfond		
Verwaltung, externe Berater		Projektfond		
Verwaltung, externe Berater		Projektfond		
Gemeinde, Betriebe				
	10.000€ p.a.			

Federführung/ mögliche Projektbeteiligte	geschätzte Kosten, brutto	Finanzierung durch	Fördermöglichkeiten	Anmerkungen
Presse/ÖA, WiFö				Presse/ÖA (Umsetzung); WiFö/Standortförderung (Ausarbeitung)
Gemeinde + Bürger				
Gemeinde + Jugendliche		Verfügungsfond		
Presse/ÖA, WiFö		Projektfond	PF	Presse/ÖA (Umsetzung); WiFö/Standortförderung (Ausarbeitung)
Presse/ÖA, WiFö		Projektfond	PF	Presse/ÖA (Umsetzung); WiFö/Standortförderung (Ausarbeitung)
Presse/ÖA, WiFö				Presse/ÖA (Umsetzung); WiFö/Standortförderung (Ausarbeitung)
Gemeinde + Fachplaner				
Verwaltung, Gewerbetreibende, Presse/ÖA; WiFö				Verwaltung, Gewerbetreibende, Presse/ÖA (Umsetzung); WiFö/Standortförderung (Ausarbeitung)
Gewerbetreibende, beratend WiFö				
lokale Akteursgruppen, Verwaltung, beratend WiFö				
lokale Akteursgruppen, Verwaltung				Steigerung, Verbesserung und Kommunikation des Serviceangebotes und dessen Qualität
lokale Akteursgruppen, Verwaltung, beratend WiFö				
Gewerbetreibende, Verwaltung, externe Experten, beratend WiFö				Online-/Offlinestrategie zur Steigerung der Wahrnehmung durch die Bürger und Präsenz in der analogen / digitalen Landschaft
Gewerbetreibende/Händler, beratend WiFö				
Verwaltung, externe Berater				
Verwaltung, externe Berater, WiFö				

7. AUSBLICK

Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) mit dem darin enthaltenen Handlungs- und Maßnahmenkonzept stellt die zukünftige Leitlinie und den Fahrplan der weiteren städtebaulichen Entwicklung der Gemeinde Neufahrn b. Freising für die nächsten 10-15 Jahre dar.

Mit dem Beschluss des ISEK liegt ein klares politisches Votum für die darin formulierten Ziele und Maßnahmen vor.

Im Anschluss sollte die Gemeinde im nächsten Schritt die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets als Satzung (Sanierungssatzung) beschließen.

Abgrenzung eines Sanierungsgebietes als Sanierungssatzung

Entsprechend der Verwaltungsvereinbarung 2018 (VV2018) zwischen Bund und Ländern ist für die Förderung von Maßnahmen über die Städtebauförderung die Festlegung eines räumlich definierten Fördergebiets (Sanierungsgebiets) erforderlich.

Die für eine Satzung des Sanierungsgebietes erforderlichen rechtlichen Voraussetzungen wurden durch die Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen nach §141(1) BauGB geschaffen. Mit der Einleitung der vorbereitenden Untersuchungen und der ortsüblichen Bekanntmachung fanden die § 137, § 138 und §139 BauGB über die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen, die Auskunftspflicht und die Beteiligung und Mitwirkung öffentlicher Aufgabenträger Anwendung. Die Inhalte sind im ISEK formuliert.

Ein Vorschlag zum Umgriff des Sanierungsgebiets wird im nächsten Schritt erarbeitet. Das Sanierungsgebiet ist im weiteren Verfahren so zu begrenzen, dass sich die Sanierung zweckmäßig durchführen lässt (§142(1) BauGB).

Der Vorschlag für eine Sanierungssatzung und der Art des zu wählenden Sanierungsverfahren werden entsprechend den Erfordernissen für die zweckmäßige und zielführende Durchführung der Sanierung erarbeitet.

Nach Erarbeitung dieser Grundlagen sollte sich der Gemeinderat, vor Satzung des Sanierungsgebietes eingehend mit dem Vorschlag zum Gebietsumgriff und dem vorgeschlagenen Sanierungsverfahren beschäftigen.

Unabhängig von der Wahl des späteren Sanierungsverfahrens können die Eigentümer für Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen innerhalb eines Sanierungsgebietes nach § 7h EStG erhöhte Abschreibungen und somit steuerliche Vorteile bei der Sanierung geltend machen.

schrittweise Umsetzung von Maßnahmen und Jahresplan 2020

Die Umsetzung der Maßnahmen gemäß der in der Maßnahmentabelle empfohlenen Prioritäten sollte sukzessive vorgebracht werden. Dafür bedarf es jeweils gesonderter Ausführungsbeschlüsse des Gemeinderates.

Bei der Priorisierung und der zeitlichen Umsetzungsempfehlung in den Tabellen handelt es sich um eine gutachterliche Einschätzung der beteiligten Büros, die auf deren fachlichen Expertise sowie den Ergebnissen der intensiven Auseinandersetzung mit Verwaltung, Gemeinderat und Bürgern beruht. Die zeitliche Umsetzung wird des Weiteren von den finanziellen und personellen Ressourcen der Gemeinde abhängig sein.

Grundsätzlich dient das ISEK als Grundlage für die künftigen Bedarfsmittelungen und Bewilligungsanträge an das Sachgebiet Städtebauförderung der RegOB.

Mit der Schließung der Alten Halle und Veränderungswünschen der Eigentümer südlich der Grünecker Straße haben sich bereits während des ISEK-Prozesses prioritäre Handlungsräume herausgestellt. Hier wurden bereits begleitend weitere vorbereitende und vertiefte planerische Schritte (Erarbeitung eines Nutzungskonzept und Feinuntersuchung Alte Halle und Umfeld; Rahmenplanung südlich der Grünecker Straße) in die Wege geleitet und als vorzeitige Maßnahmen von der RegOB bewilligt.

Desweiteren wurden mit der Bedarfsanmeldung 2019 Maßnahmen angemeldet, die unmittelbar nach Abschluss des ISEK umgesetzt werden sollten. Diese sind in den Maßnahmentabellen grafisch hervorgehoben.

Im nächsten Schritt sollte im Herbst 2019 der Jahresplan 2020 erarbeitet und die Bedarfsanmeldung zusammengestellt und fristgerecht (Anfang Dezember) eingereicht werden.