



Bayerisches Staatsministerium für  
Wohnen, Bau und Verkehr



# Städtebauliche Rahmenplanung Südlich der Grünecker Straße

08.07.2019



## IMPRESSUM

### **Projektleitung**

#### **Städtebau + Architektur**

a. weisel . architektur+stadtplanung  
Schillerstraße 40c  
80336 München

### **Städtebau + Freiraum**

michellerundschalk GmbH  
landschaftsarchitektur und urbanismus  
Belfortstraße 3  
81667 München

### **Verkehr**

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

### **Gemeinde Neufahrn b. Freising**

Bahnhofstraße 32  
85375 Neufahrn



### **Bildrechte**

a.weisel, michellerundschalk GmbH, PSLV Planungsgesellschaft  
(falls nicht anders angegeben)

### **Karten und Pläne**

a.weisel, michellerundschalk GmbH, PSLV Planungsgesellschaft  
(falls nicht anders angegeben)

### **Anmerkung**

Zur besseren Lesbarkeit werden personenbezogene Bezeichnungen, die sich zugleich auf Frauen und Männer beziehen, generell nur in der im Deutschen üblichen männlichen Form ausgeführt. Dies soll jedoch keinesfalls eine Geschlechterdiskriminierung oder eine Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes zum Ausdruck bringen.

# Städtebauliche Rahmenplanung Südlich der Grünecker Straße

## GLIEDERUNG

- |   |          |
|---|----------|
| <b>1. Ausgangssituation</b>   | S. 5-8   |
| 1.1 Anlass und Ziel   |          |
| 1.2 Einordnung innerhalb des ISEKs  |          |
| <b>2. vertiefte Bestandserhebung</b>  | S. 9-24  |
| 2.1 Analyse im Untersuchungsumgriff   |          |
| 2.2 Bewertung vorhandener Planungen im Gebiet   |          |
| <b>3. Rahmenplan Vorentwurf<br/>Untersuchung und Bewertung alternativer Planungsvarianten</b> | S. 25-38 |
| 3.1 Straßenraum Grünecker Straße  |          |
| 3.2 städtebauliche Entwicklung und Gebäudestruktur  |          |
| <b>4. Neuordnungskonzept<br/>städtebaulicher Entwurf auf Grundlage einer Planungsvariante</b> | S.39-53  |
| 4.1 Entwurf Straßenraum Grünecker Straße  |          |
| 4.2 Städtebaulicher Entwurf „Hoftypologie“  |          |
| 4.3 Fachliche Beurteilung Verkehr   |          |
| <b>5. Ausblick und Empfehlung</b>   | S.54     |
| 5.1 Städtebau und Bebauungsstruktur   |          |
| 5.2 Freiraum und Verkehr  |          |

### Anhang

Gesamtplan Neuordnungskonzept, M 1:1.000



# 1. Ausgangssituation

## 1.1. Anlass und Ziel

„Ein städtebaulicher Rahmenplan ist ein informelles Planwerk mit dem Zweck, im Vorfeld der rechtsverbindlichen Planung durch kooperative Prozesse mögliche Konflikte zu beseitigen oder auszugleichen. Er dient der Konkretisierung der Entwicklungsziele für einen städtischen Teilbereich. Dabei werden gestalterische, ordnende und auf Nutzungen bezogene Ziele festgelegt, jedoch ohne rechtsverbindlichen Charakter. Außerdem dient der städtebauliche Rahmenplan als Entscheidungshilfe für übergeordnete Behörden bei der Beurteilung, Förderung und Genehmigung städtebaulicher Planungen und Maßnahmen sowie der Information für Träger öffentlicher Belange und Investoren über die Absichten der Gemeinde.“

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (o. J.): Städtebaulicher Rahmenplan.

Seit Oktober 2017 wird von den Büros a.weisel\_stadtplanung, michellerundschalk landschaftsarchitektur + urbanismus, der Planungsgesellschaft Stadt, Land Verkehr (PSLV) und der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA) ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) erarbeitet. Aufgrund aktueller Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse hat sich das Areal südlich der Grünecker Straße bereits während des Arbeitsprozesses als Entwicklungsbereich mit konkretem Handlungsbedarf herausgestellt. Daher wird hier bereits vor Abschluss des ISEKs eine Rahmenplanung in die Wege geleitet, die detaillierte Untersuchungen und die Entwicklung räumlicher Planungsvorstellungen erlaubt.

Das Planungsareal befindet sich süd-östlich des Ortszentrums und hat eine Grösse von ca. 2,5 Hektar. 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 vorliegender 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.

Der vorliegende Bericht stellt eine Handlungsempfehlung für das weitere Vorgehen aus Sicht der Planer dar.

## 1.2. Einordnung innerhalb des ISEKs

Die Ziele, die sich aus der parallel laufenden Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB und dem ISEK-Prozess ableiten lassen, fließen bei der Rahmenplanung in den Arbeitsprozess ein und die Entwicklungsansätze werden mit den politischen Entscheidungsträgern erarbeitet und diskutiert.

### Umgriff der Vorbereitenden Untersuchungen und des ISEKs

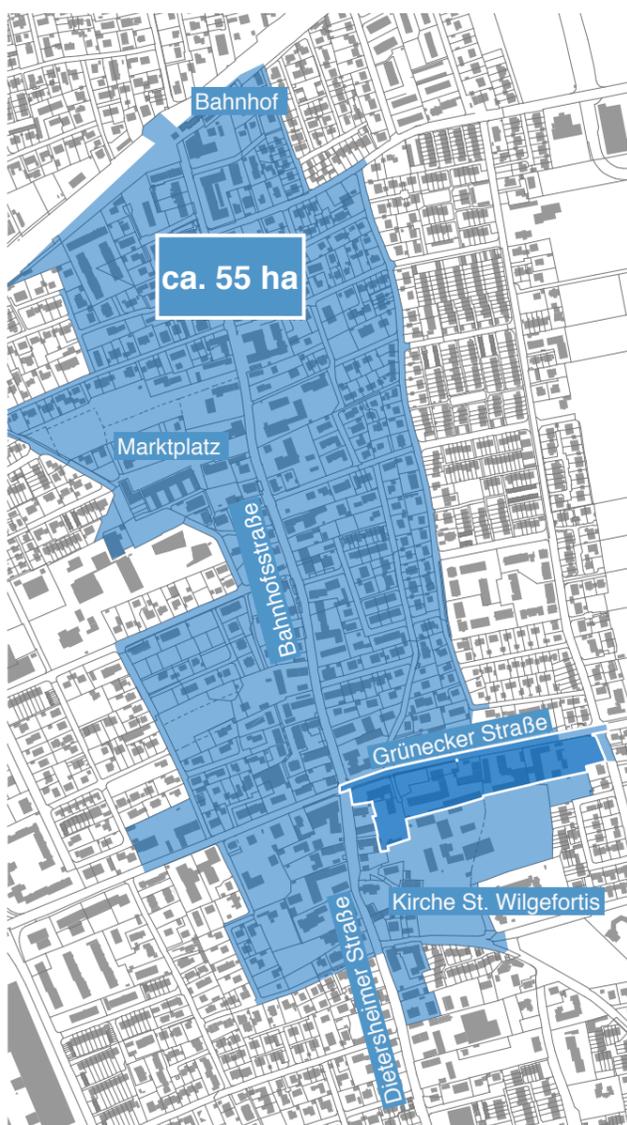
Das ISEK betrachtet auf übergeordneter Ebene den Hauptort Neufahrn. Das ca. 55ha große Untersuchungsgebiet erstreckt sich vom Bahnhof Neufahrn über die Bahnhofstraße nach Süden zum ursprünglichen Dorfkern der Gemeinde. Schwerpunkte bilden hier der Bahnhof, der Marktplatz, die Bahnhofstraße, sowie der Bereich Dietersheimer Straße im Umfeld der Kirche St. Wilgefortis. Der Umgriff des Rahmenplans ist im Untersuchungsraum des ISEKs ebenfalls enthalten. Der Untersuchungsgrad des ISEKs ist aber weniger tief als bei einer Rahmenplanung.

### Leitlinien und städtebauliche Ziele für das Ortszentrum Neufahrn (Auszüge)

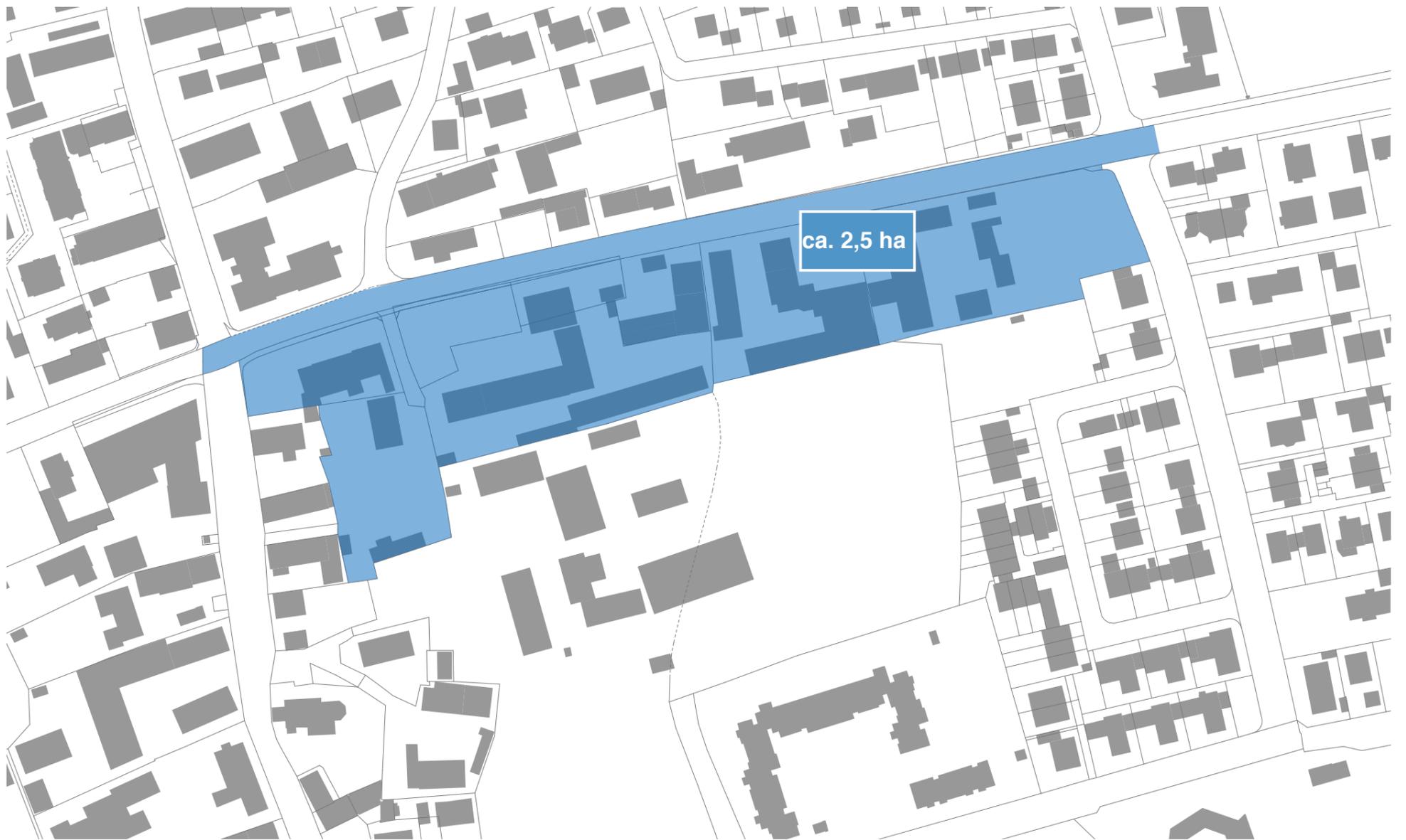
I. Ortsbild und Freiraum - gestalterische Aufwertung - „Perlenkette Bahnhofstraße“  
Zielformulierung: räumliche und gestalterische Aufwertung des Ortszentrums in seiner Ausdehnung vom Bahnhof bis zur historischen Ortsmitte durch eine Aufwertung des öffentlichen Raums sowie öffentliche und private Sanierungs-,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

II. Stärkung der Nutzungsvielfalt - „belebte Ortsmitte“

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



Lage des Umgriffs der Rahmenplanung innerhalb des Untersuchungsgriffs ISEK



Umgriff Rahmenplan.

0 20m 100m  
1:2.000 (im DinA3 - Format)

### III. Freiräume vernetzen

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

### IV. Ortsverträgliche Verkehrsführung

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.

### V. Flächensparende und „bezahlbare“ Wohnraumentwicklung sowie soziale Integration als Aufgabe langfristig sicherstellen

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

### VI. Einzelhandels- und Gewerbeentwicklung im Gemeindegebiet

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

