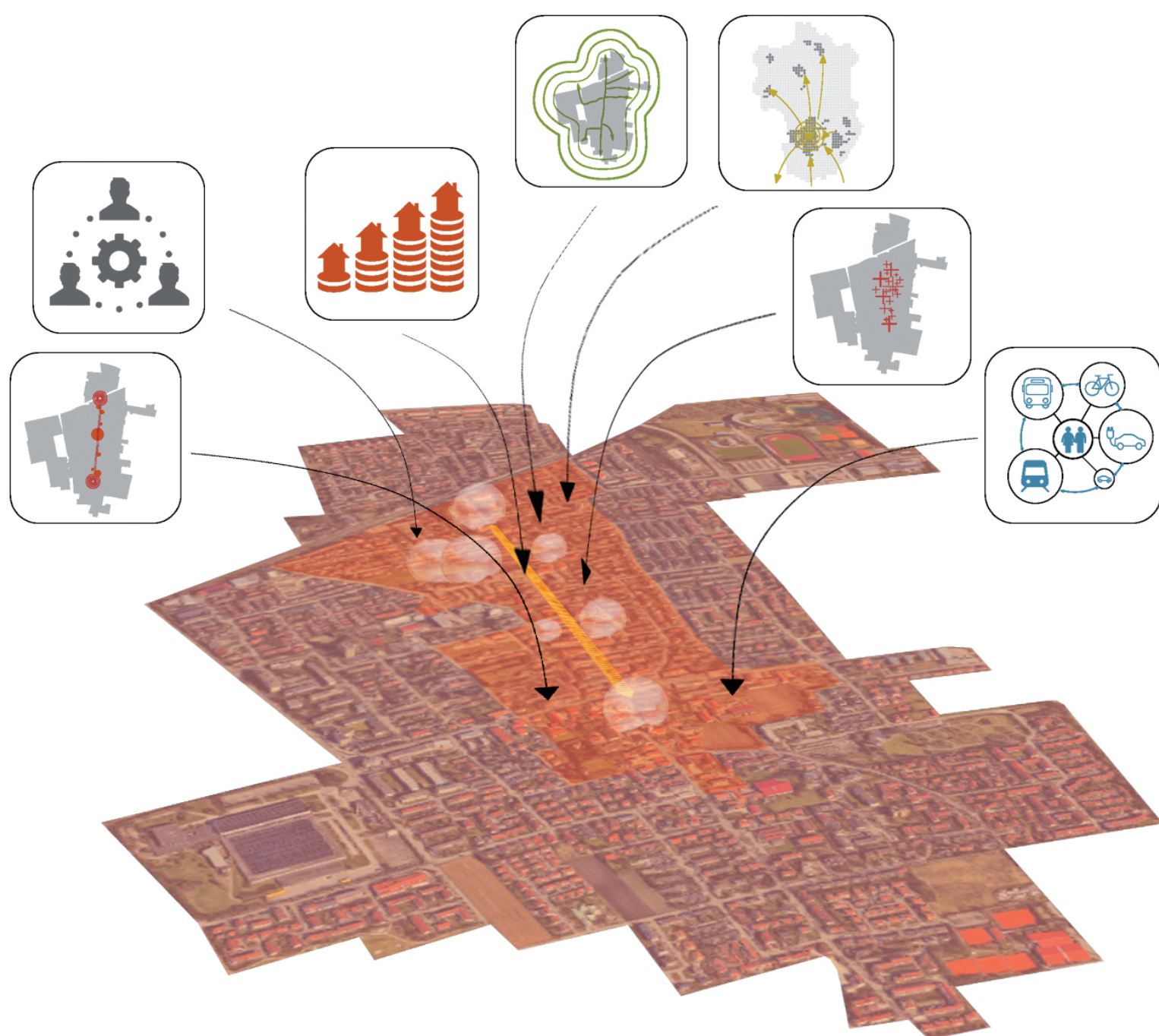




Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) und Vorbereitende Untersuchungen Neufahrn bei Freising



Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat

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.

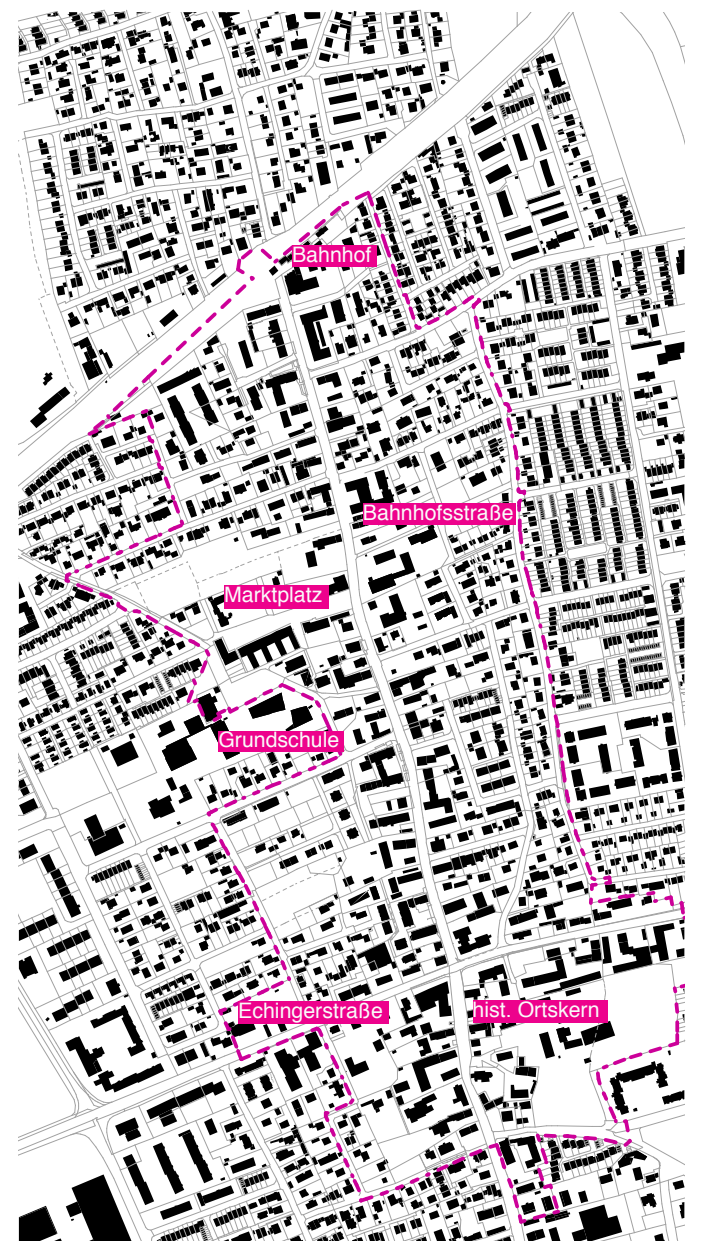
Darüber hinaus unterliegt Neufahrn durch die anhaltende Bedeutung der Region in den letzten Jahrzehnten einem hohen Siedlungsdruck. Mit der Umsiedelung des Flughafens in das Erdinger Moos und der günstigen Anbindung der nördlichen Gemeinden an große Infrastrukturtrassen ist die Region heute eine der 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:

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.



Bürger Spaziergang „in den Ort hineinschauen“

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.

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.

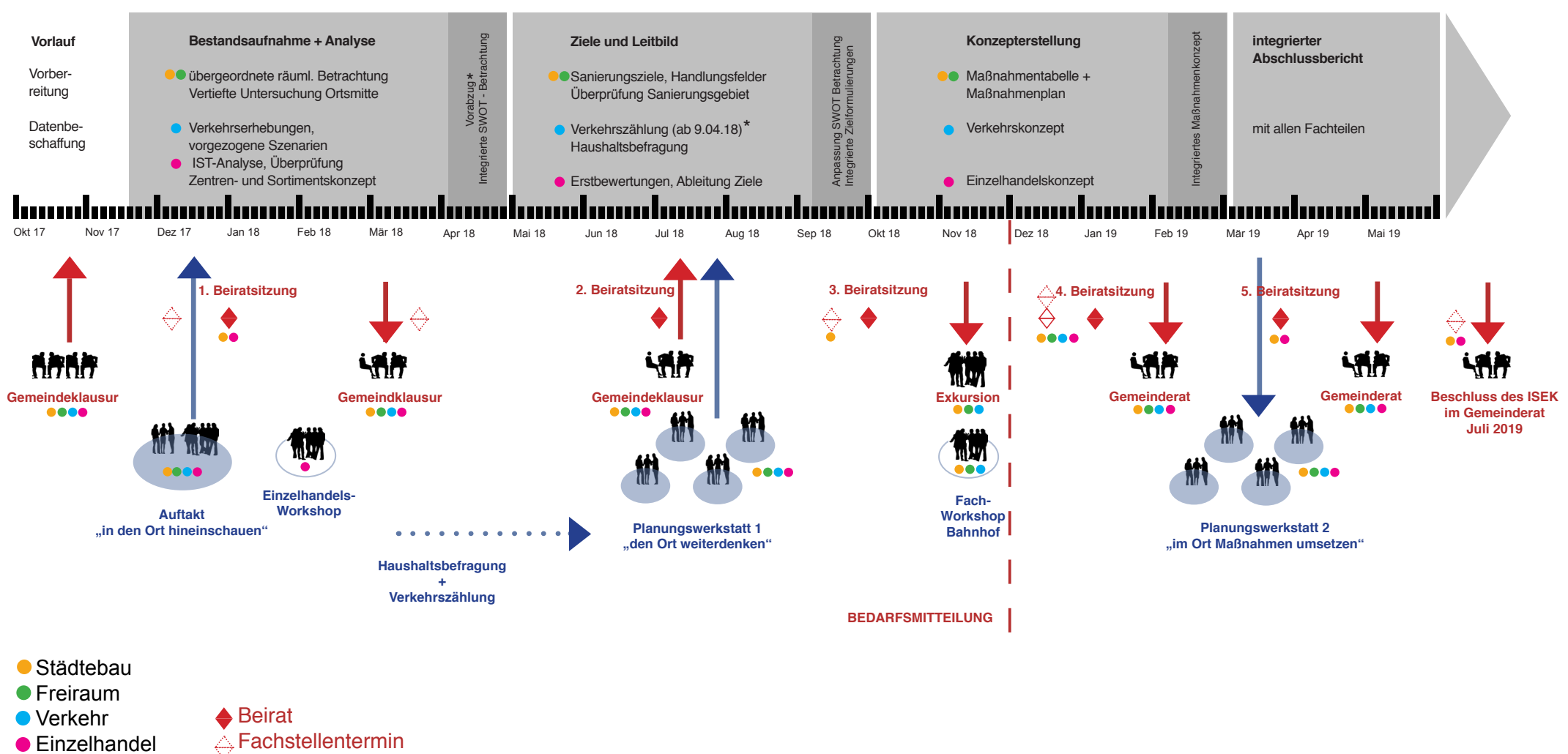


Planungswerkstatt „den Ort weiterdenken“



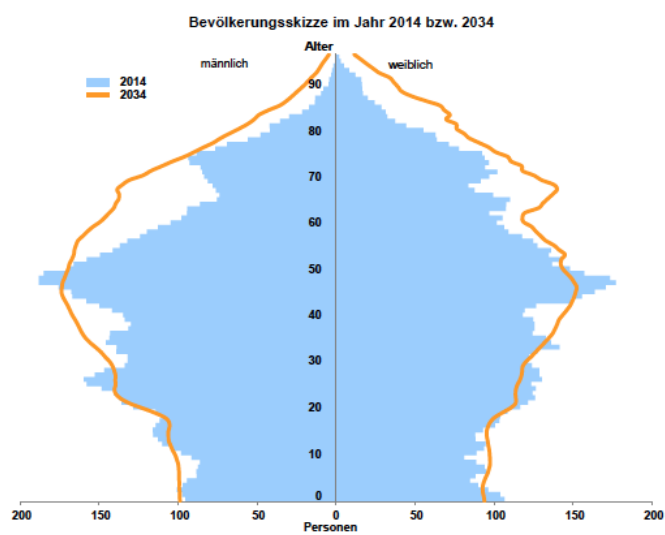
Bürgerinformation „im Ort Maßnahmen umsetzen“

Ablaufdiagramm VU + ISEK



1.3 KURZPORTRAIT DER GEMEINDE NEUFAHRN

Lage:	Landkreis Freising, Regierungsbezirk Oberbayern
Grösse:	45,51 km2
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)



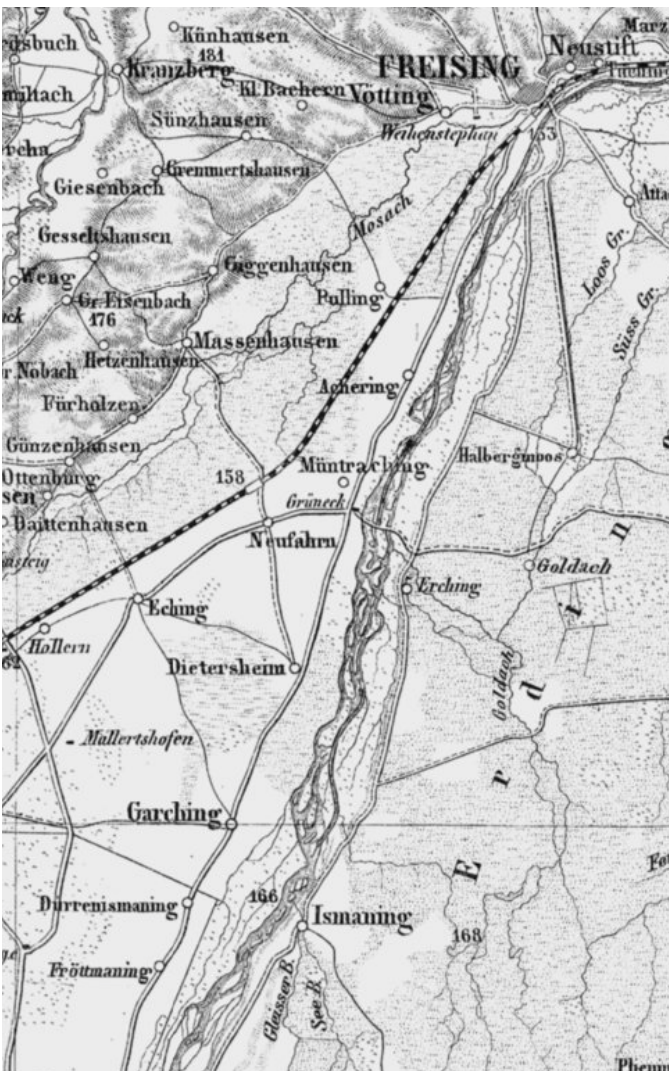
Arbeitsort für rund 5.120² svp-Beschäftigte Arbeitnehmer (Pendler-saldo 2015: -4.445)



Betreuungs- und Bildungsort für rund 2.000 Kinder und Jugendliche



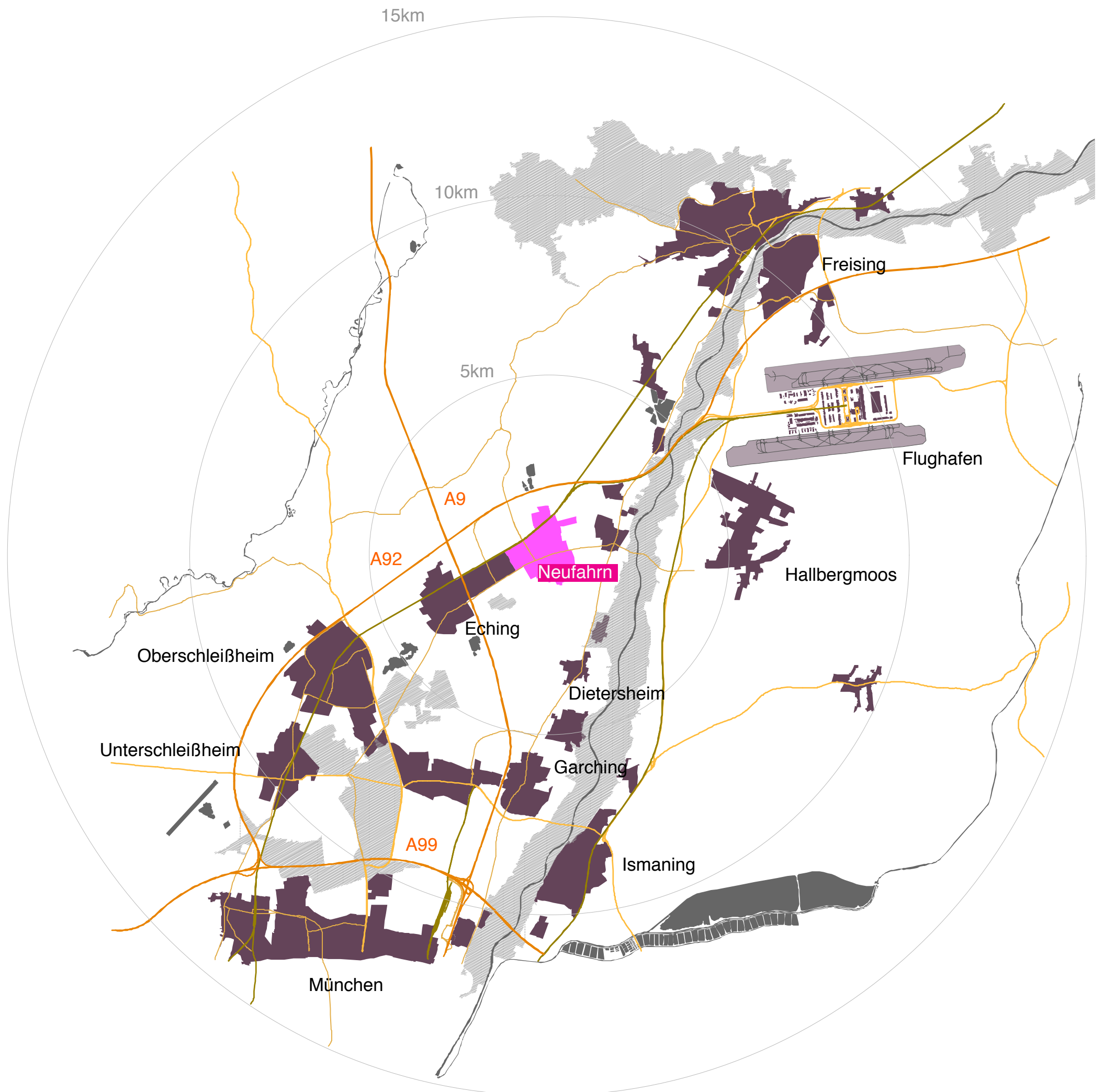
16% der Bevölkerung ist 65³ Jahre oder älter
Durchschnittsalter 2014 bei 40,8 Jahren



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 „Wilgefortiskreuzes“ - 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 „Wilgefortiskreuzes“, das heute in der Alten Kirche (Hl. Kreuz/St. Wilgefortis) an der Dietersheimer Straße aufbewahrt wird. Im Zusammenhang mit der Verehrung der Heiligen Kümmeris, einem Kult, der sich von Holland her bis nach Süddeutschland verbreitete, brachte das Kreuz, das als Wilgefortis 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. Wilgefortis, 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 Wilgefortis-verehrung

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

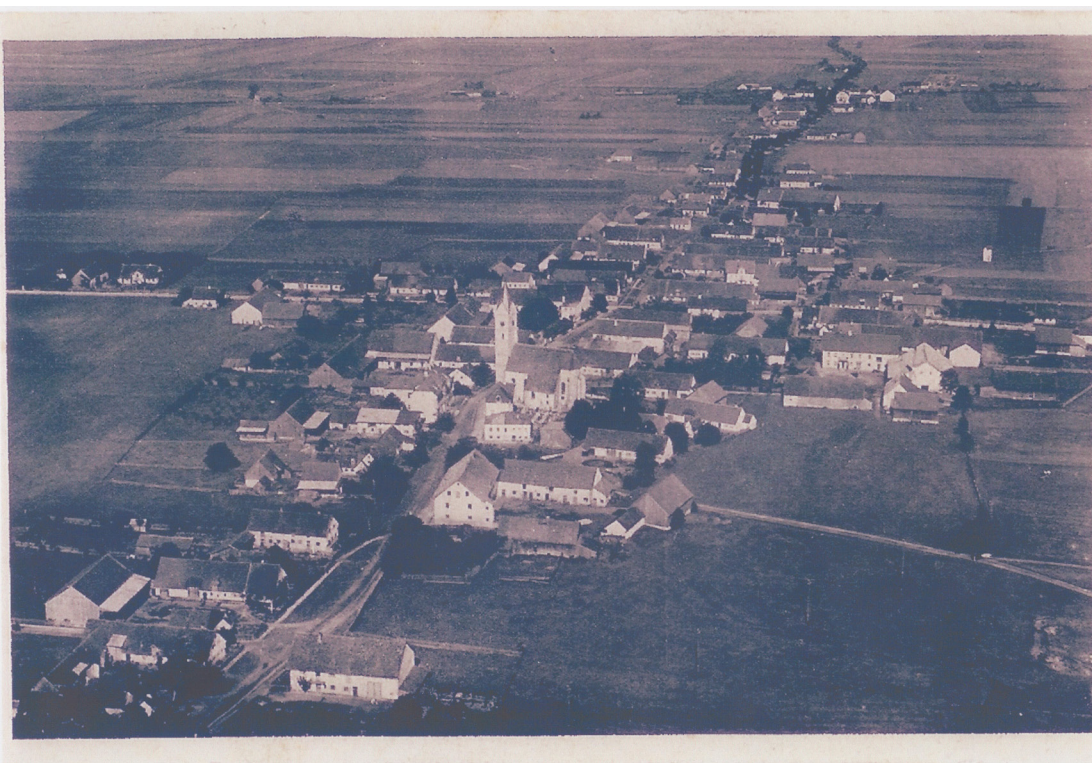
1905, das muß man sich dabei vor Augen halten, zählte der Ort allerdings noch immer nicht mehr als 866 Einwohner. Von einem wirklich explosiven Bevölkerungswachstum kann erst in der Zeit nach Ende des zweiten Weltkrieges gesprochen werden, als viele, die Heim und Heimat verloren hatten, sich im Norden 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 Gewerbeansiedlungen 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)



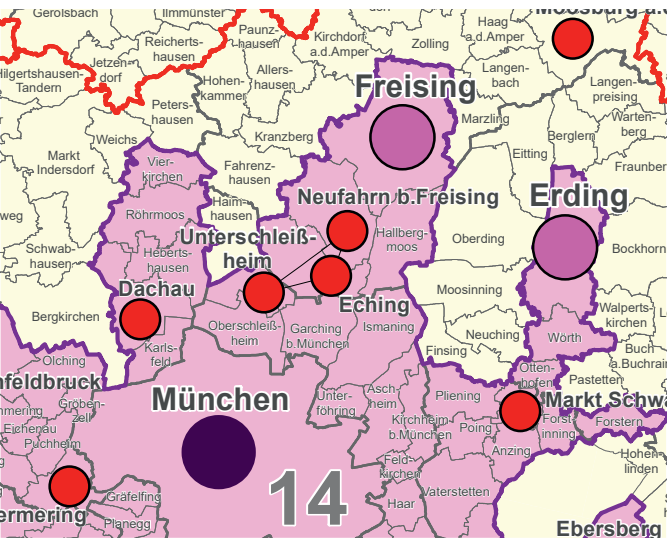
Luftaufnahme mit hist. Ortskern und Straße zum Bahnhof, um 1921;
Quelle: Gemeinde Neufahrn



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

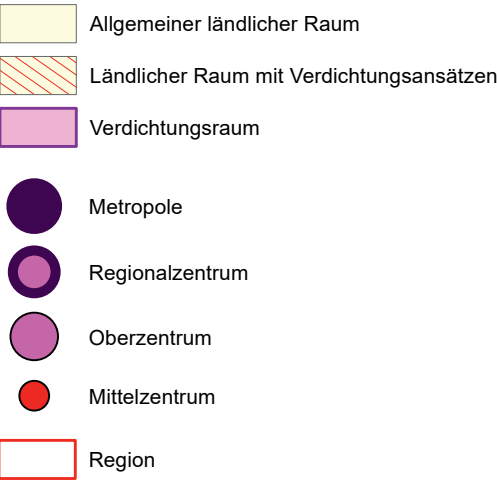
1.4 VORHANDENE PLANUNGSGRUNDLAGEN

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

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 dazwischn-liegenden 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
-

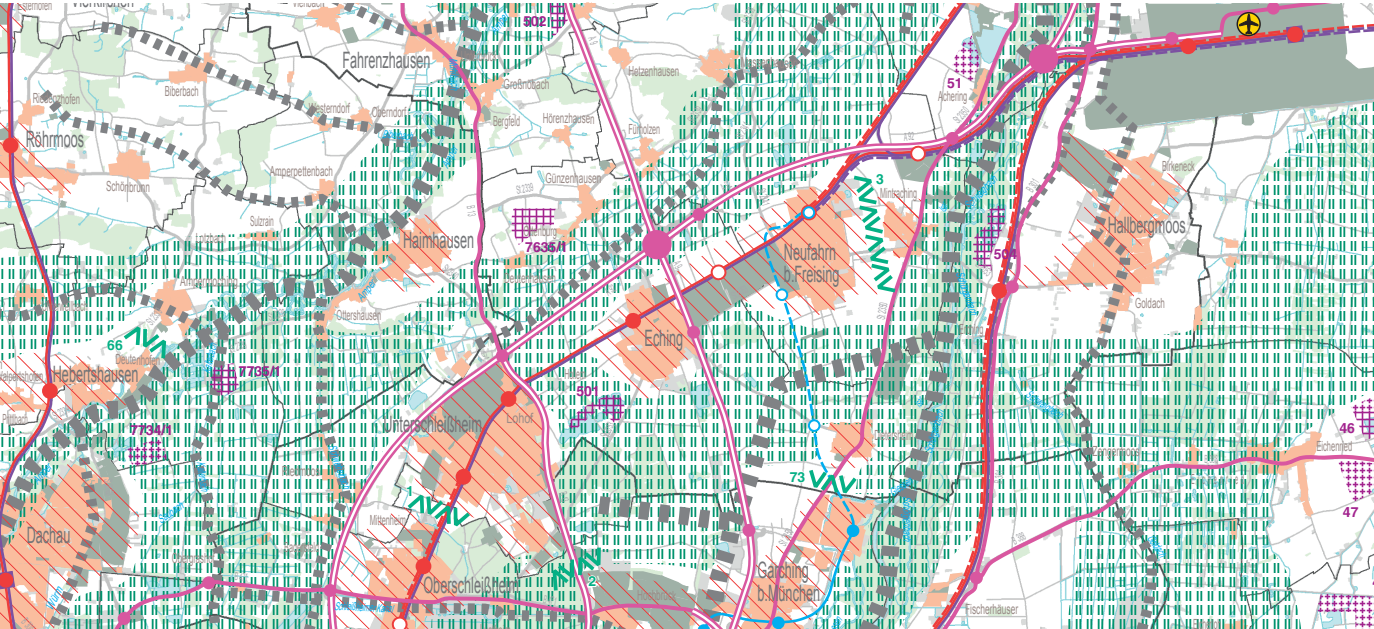
Grundzüge Wirtschaft und Dienstleistung:

- 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

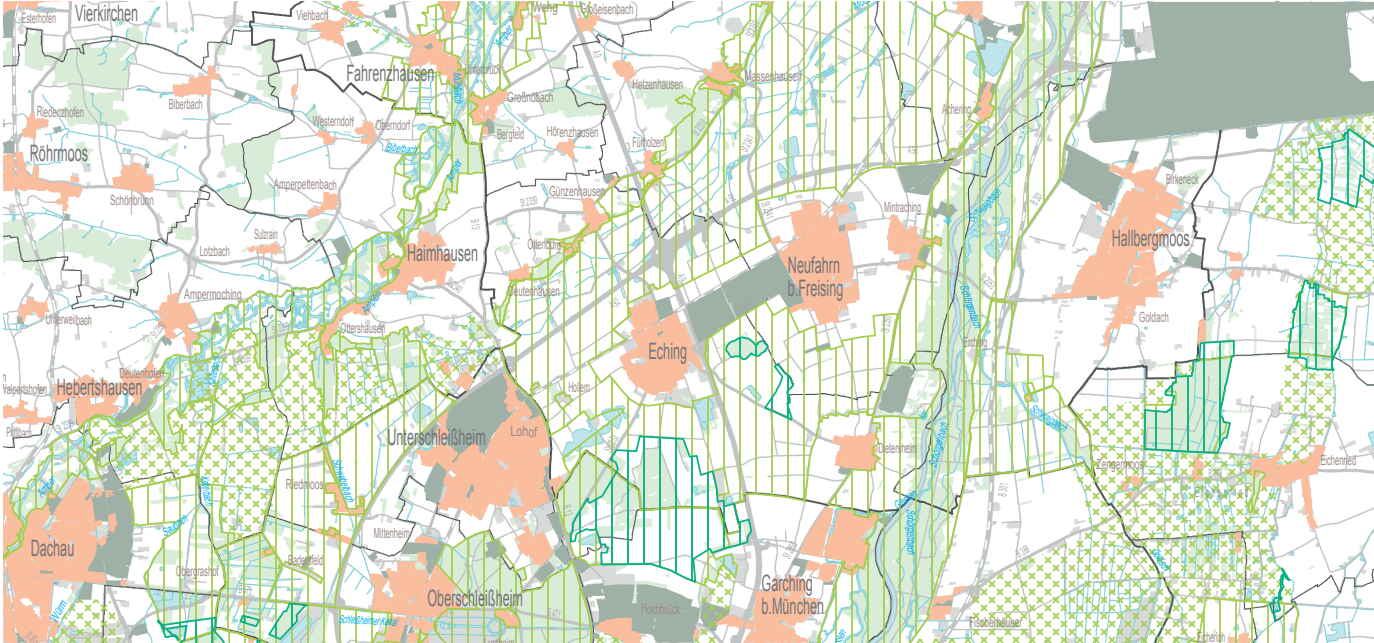
Ziele der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung

- 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



Ausschnitt Regionalplan Landschaft und Erholung, 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 Kies und Sand, Lehm und Ton, Betonit
- Vorranggebiet (Nr):
- 10 bis 801 L40 bis L7538/1 Kies und Sand, Lehm und Ton,
- Wasserwirt. Vorranggebiet
- Lärmschutzbereiche
- Zone A
- Zone B
- Zone C
- Innere Teilzone C

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.

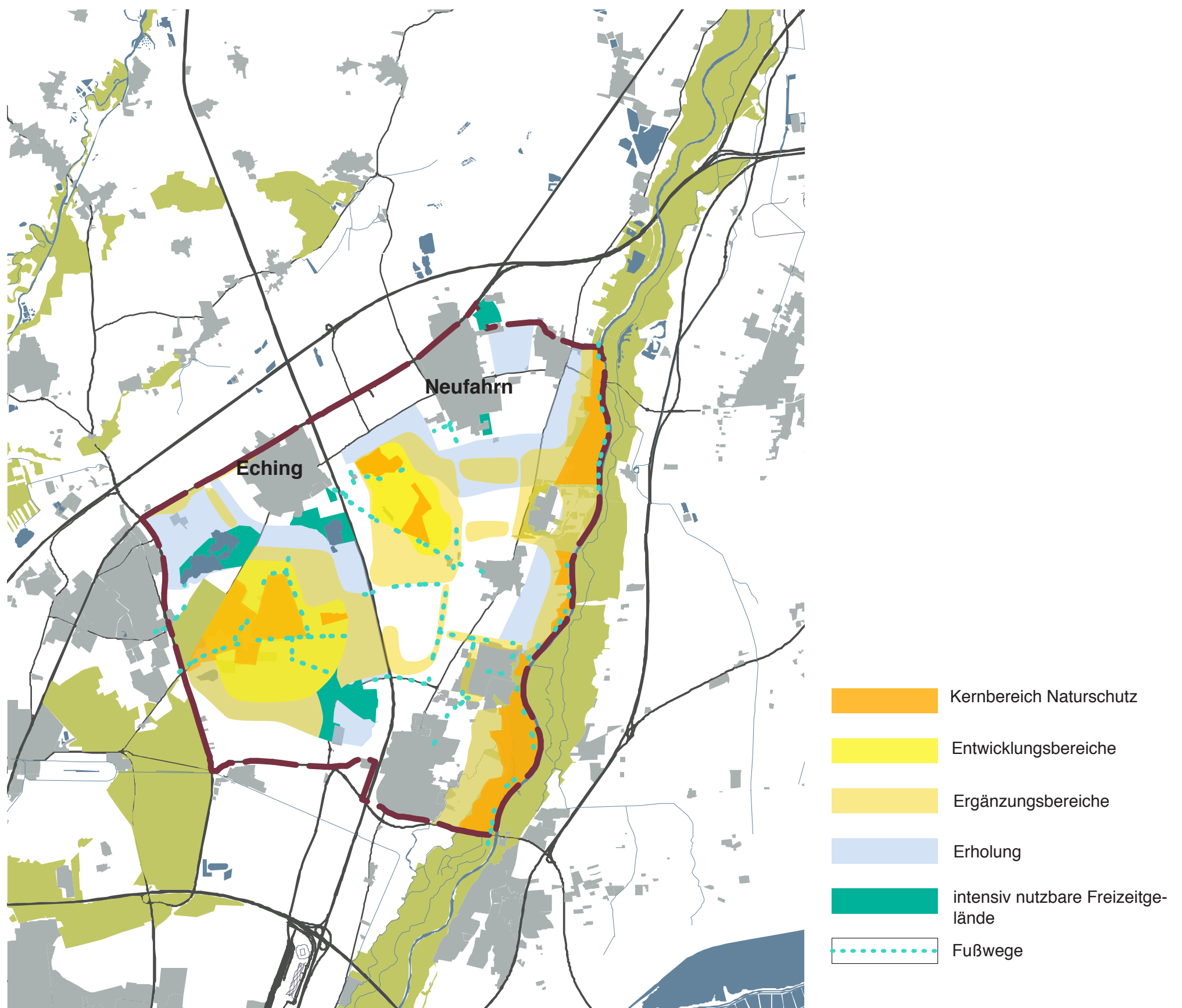
Ziele und vorgeschlagene Maßnahmen LEK:

- 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.

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.

Heideflächenverein



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.

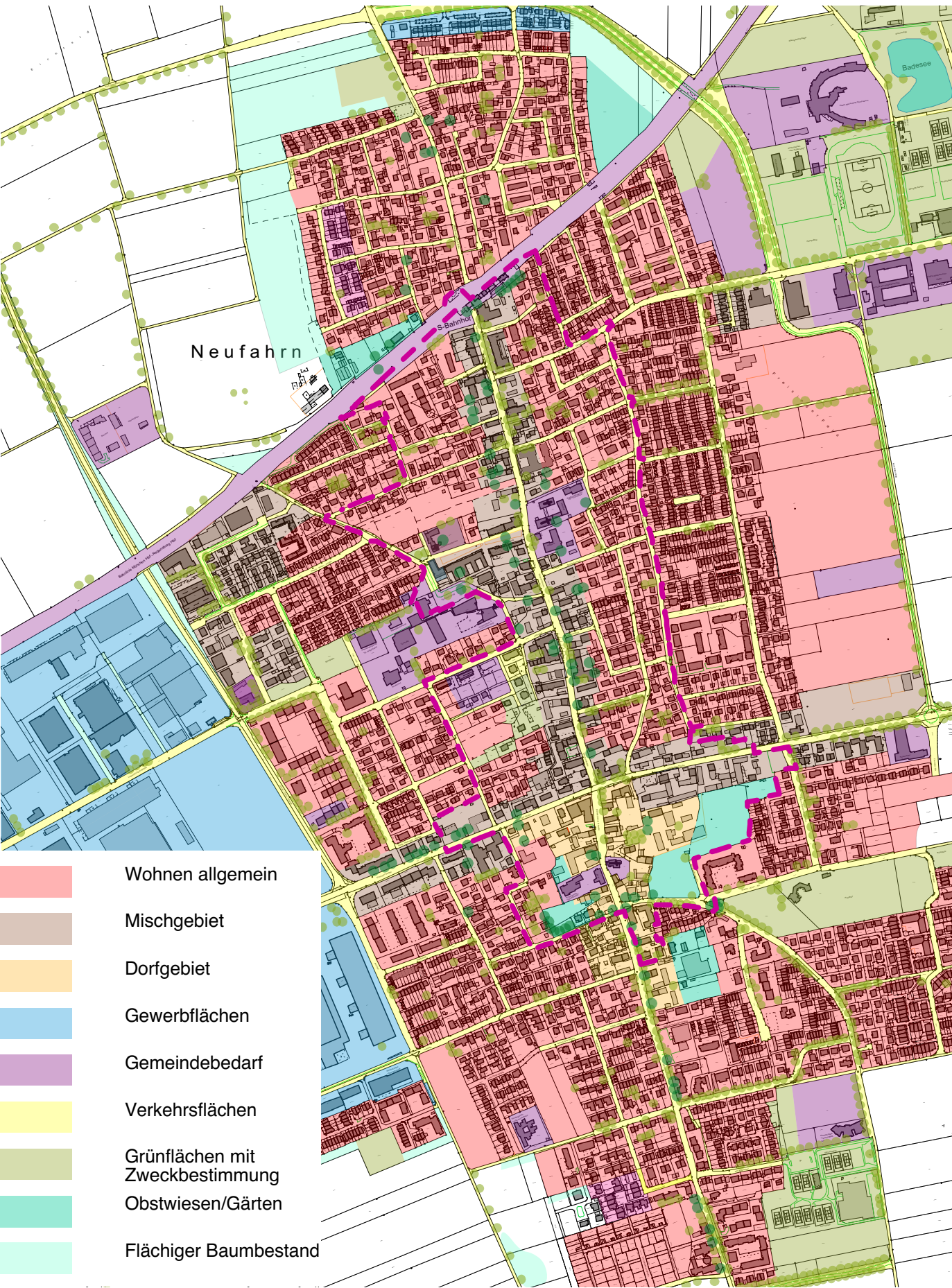
Mischgebiet:
Der zu betrachtende Raum beinhaltet einen großen Teil dieses Flächentyps, vor allem entlang der Hauptachsen (Bahnhofstraße, Echinger Straße). Hierbei handelt es sich oft um Bautypologien mit gewerblicher Erdgeschossnutzung.

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.

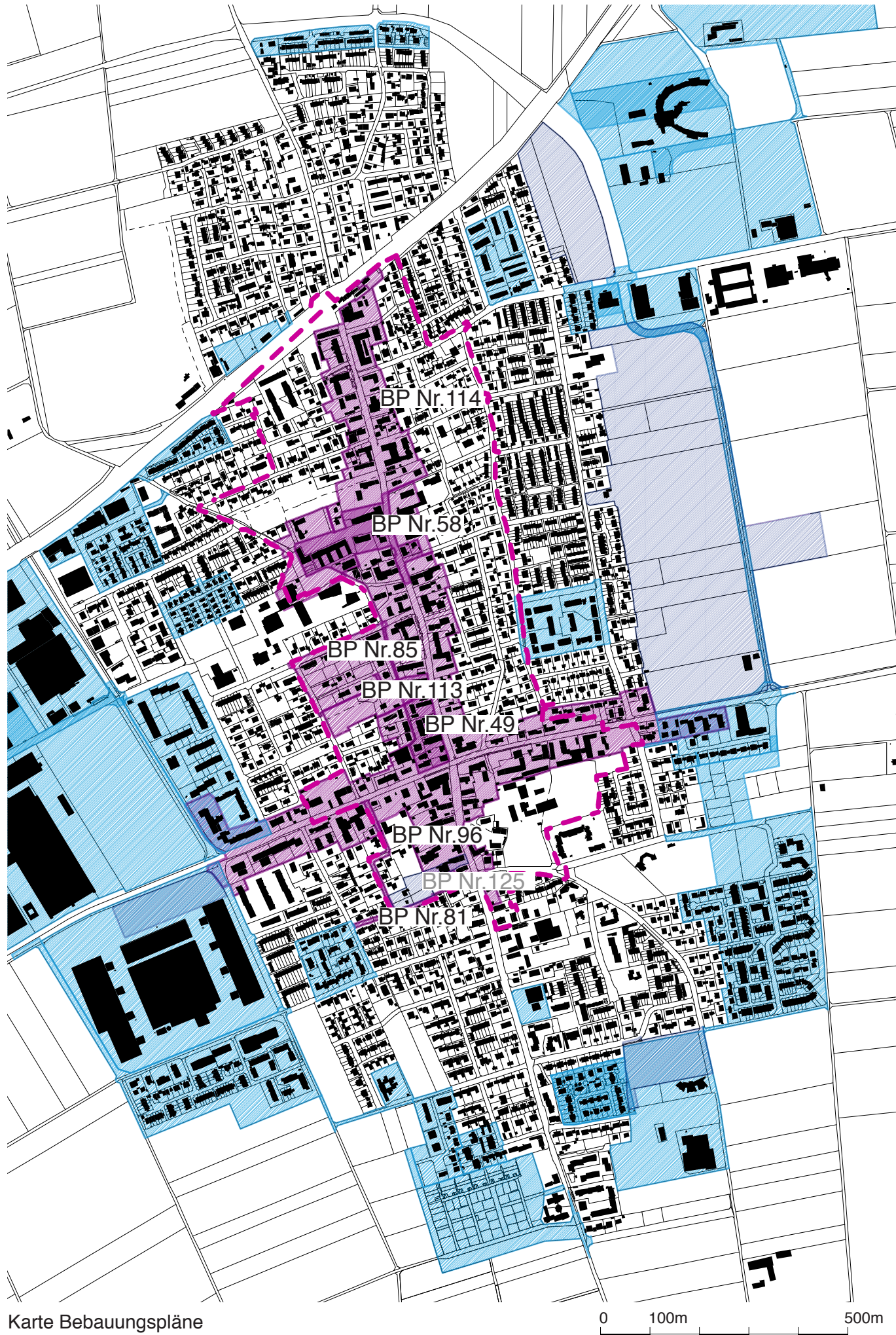


Bebauungspläne

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

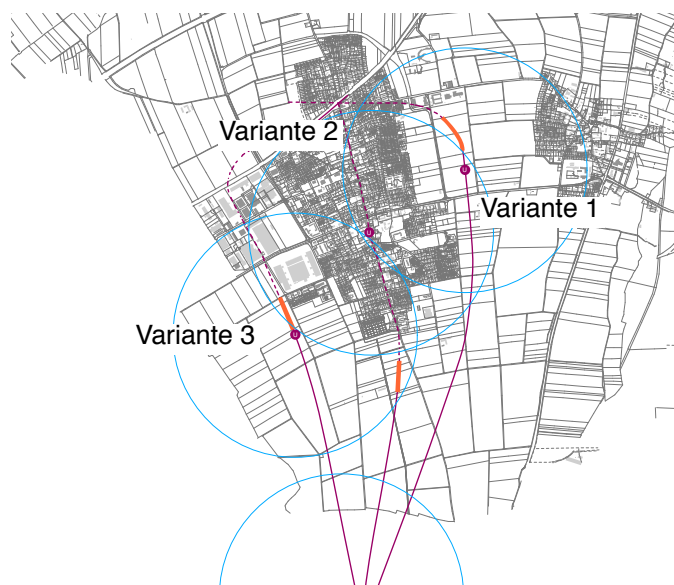
Bebauungspläne

	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.

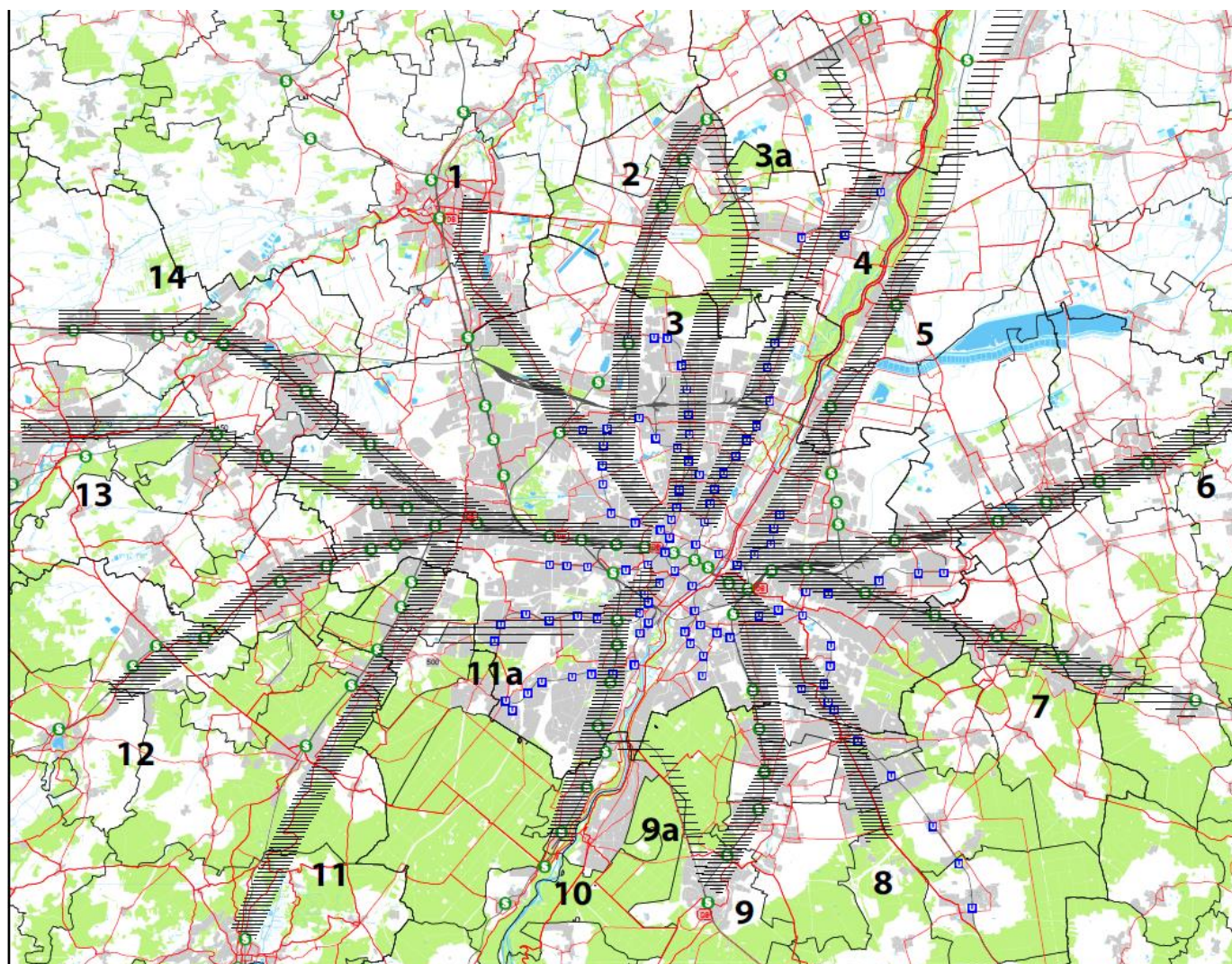
Machbarkeitsstudie U6



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

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 des Gewerbegebietes bis zur bestehenden 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.

Radschnellverbindungen

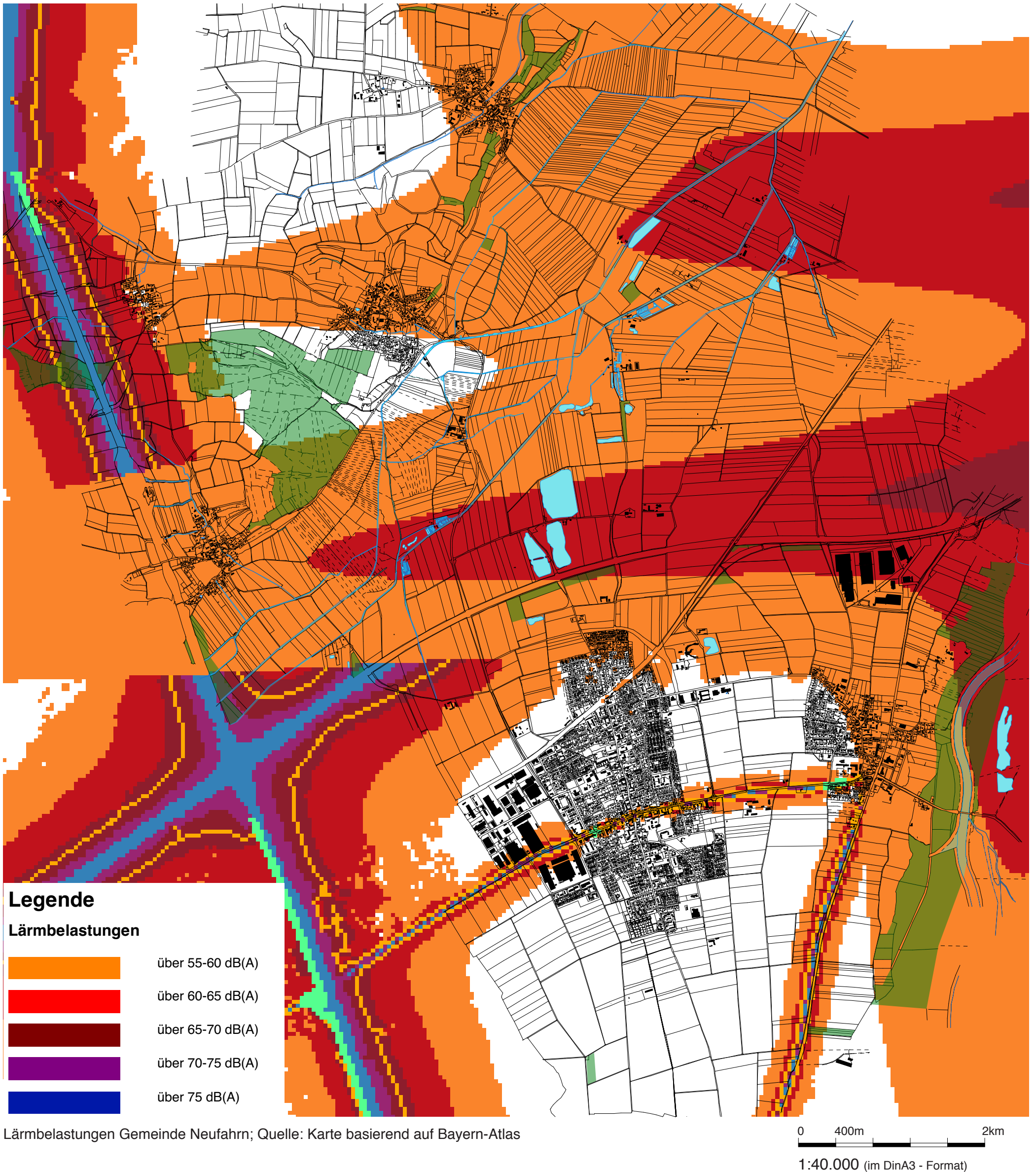


Korridore für Radschnellverbindungen LH München, maßstabslos; Quelle: PV München

In einer umfassenden Studie des Planungsverbandes Äußerer Wirtschaftsraum München wurden die Potentiale mehrerer Trassen für Fahrradschnellverbindungen zwischen der LH 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.



Naturräumliche Gliederung

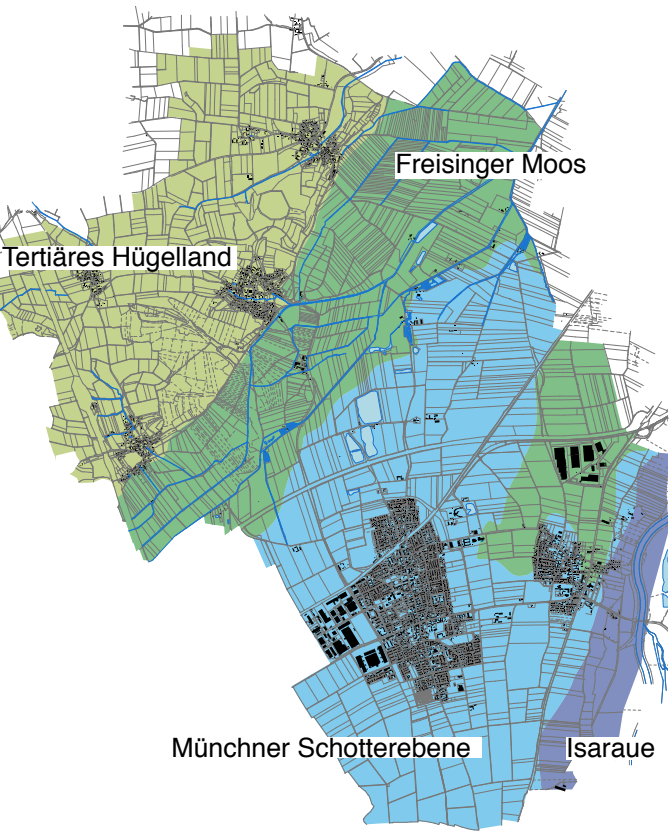
Aufgrund der fortschreitenden Siedlungsentwicklung, wurde 2006 ein Landschafts-Fachplan von der Gemeinde in Auftrag gegeben (mit einer Anpassung 2010), um bestehende Grünflächen und Räume für Naherholung zu sichern und zu erhalten.

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 Garchinger 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

Biotope, Schutzgebiete

	Biotop Flachland
	FFH-Gebiet
	Landschaftsschutzgebiet
	Naturschutzgebiet
	Vogelschutzgebiet
	Ökoflächenkataster



Landschaftsschutzgebiete, Biotope; Quelle: Karte basierend auf Grundlage Ifu Bayern

0 600m 3 km
1:60.000 (im DinA3 - Format)

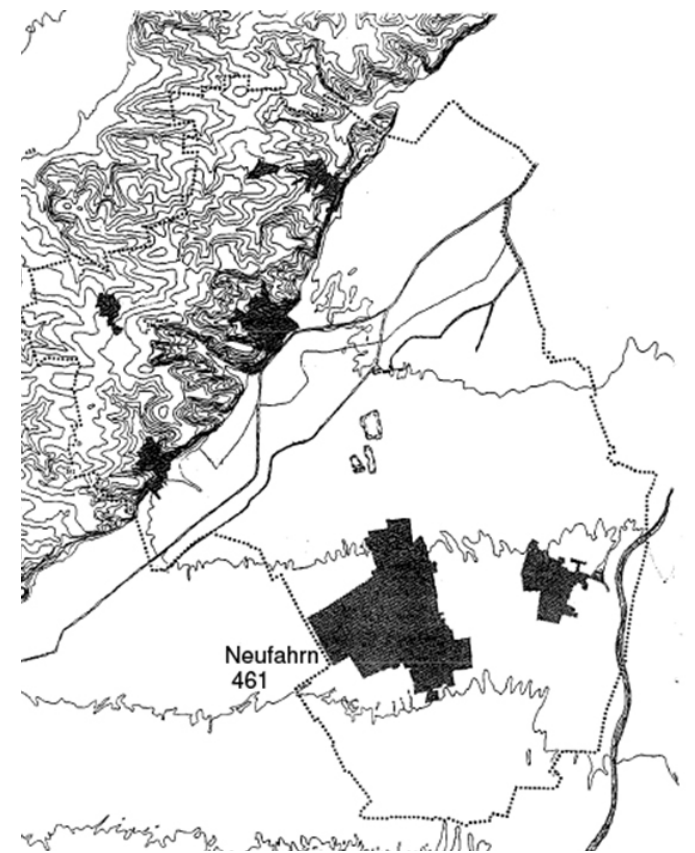
Anhand der Höhenlinien verdeutlicht sich noch einmal die Gliederung zwischen Schotterebene und Hügelland.

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

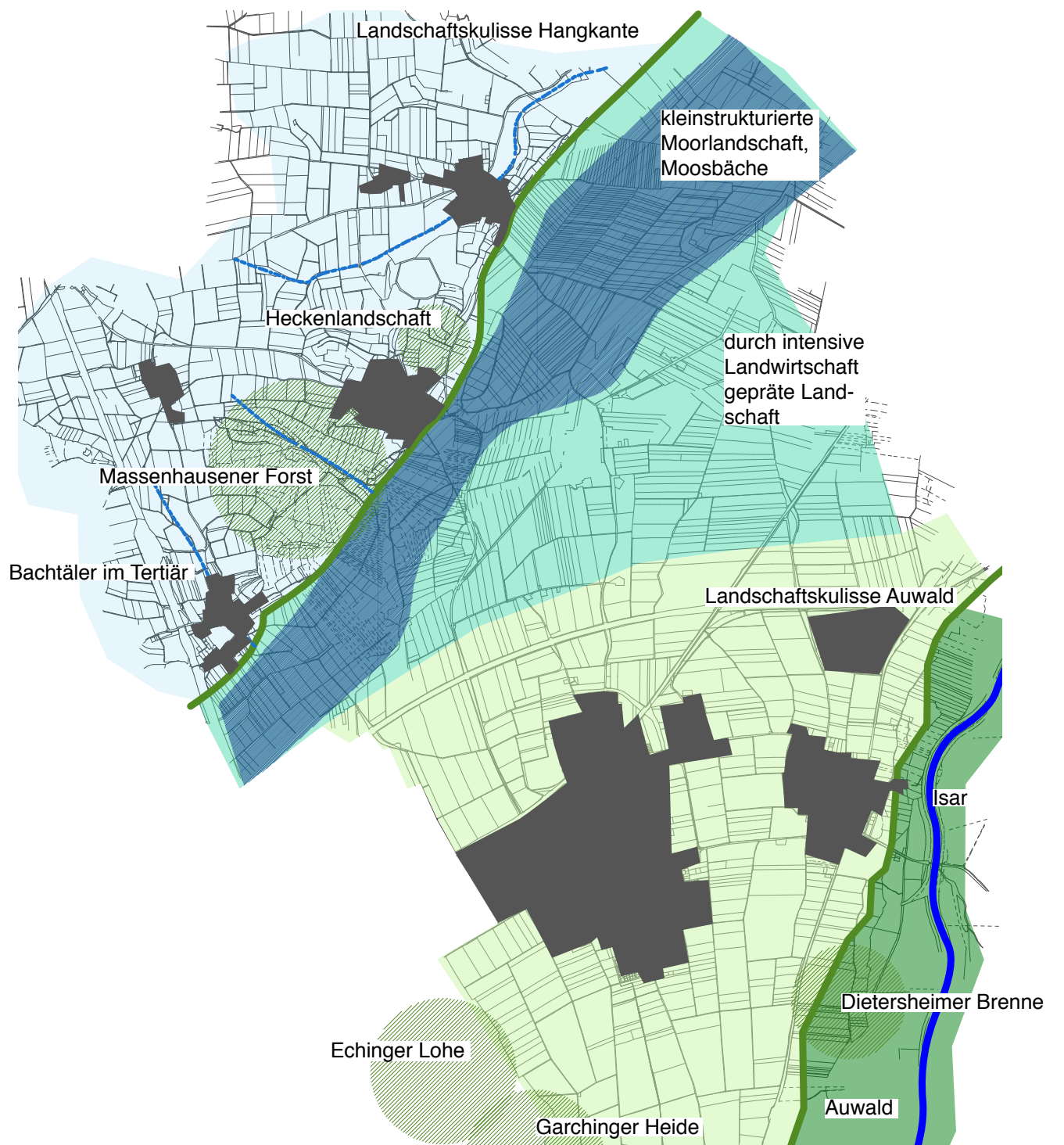
Landschaftsbild: Besonderheiten, Werte

Werte:

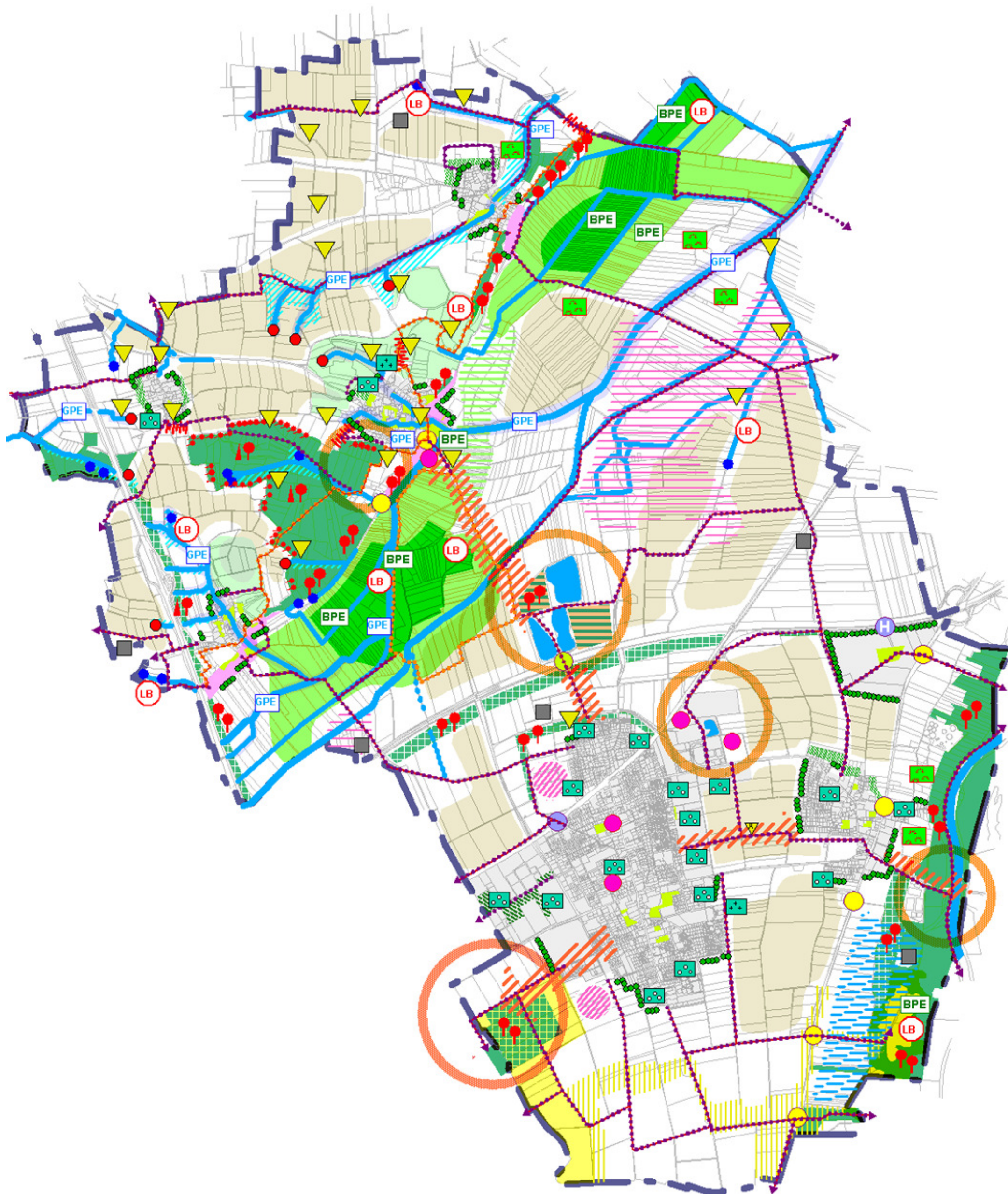
- Geländekante des Hügellands als Landschaftskulisse
- beeindruckende Weitblicke entlang der Hangkante
- kleinteilige Heckenlandschaft bei Massenhausen
- Bachtäler auf der Hochebene
- Strukturreichtum und Naturnähe innerhalb der Moos-Gebiete
- Naturschutzgebiete: Echinger Lohe, Garchinger Heide
- Auwälder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

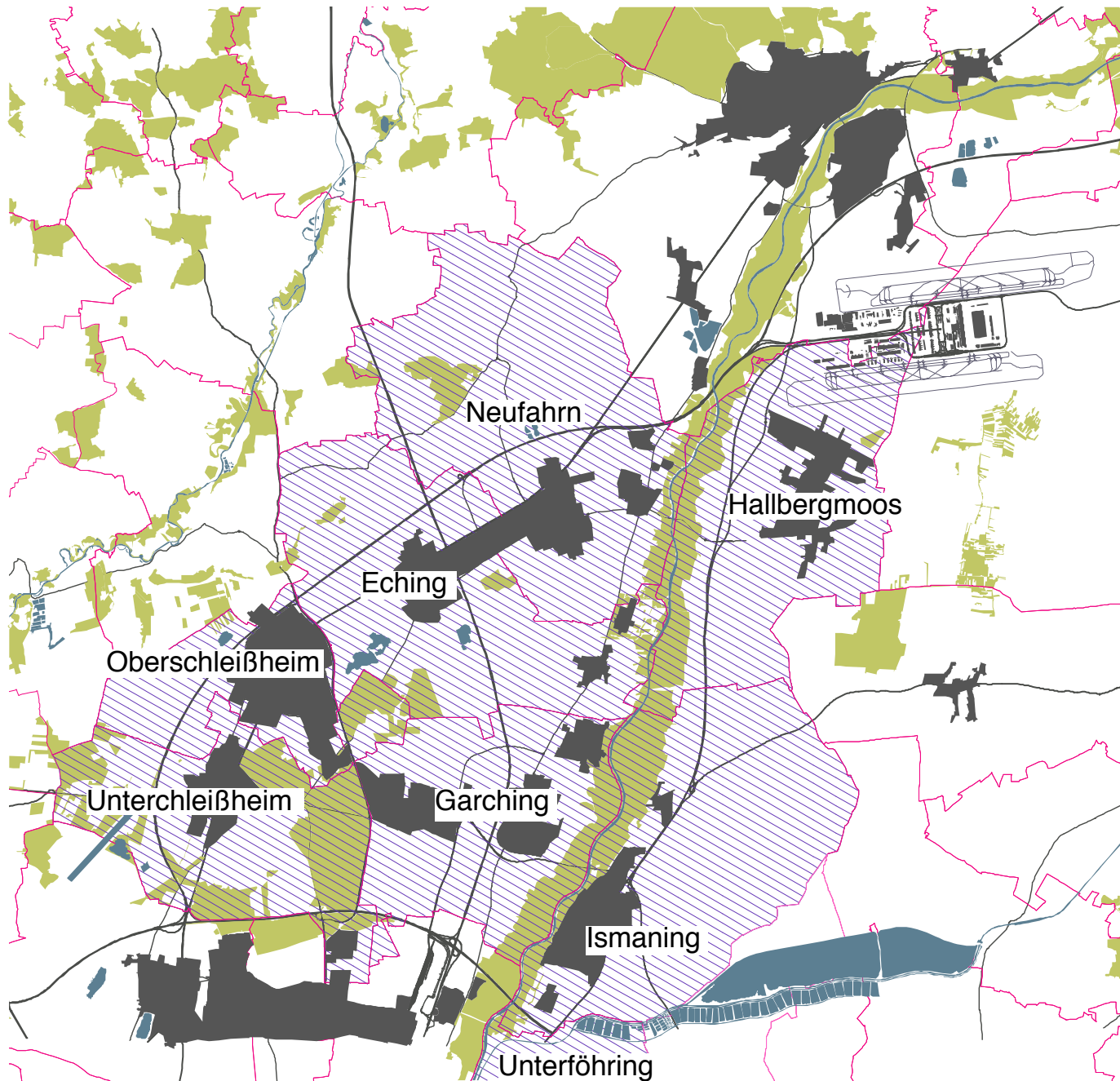


Leitbild und Entwicklungsziele Landschaftsraum, maßstabslos; Quelle: Landschaftsarchitekturbüro Barbara Baumann, 2006

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

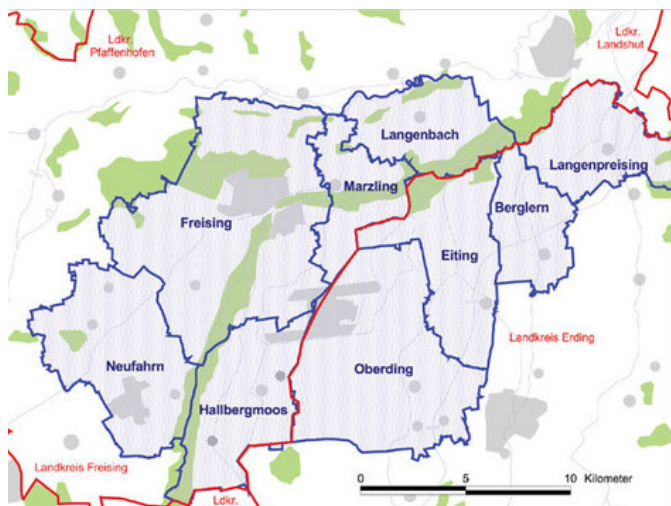
„Der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) ist ein Zweckverband nach dem Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit. Er ist ein freiwilliger, partnerschaftlicher Zusammenschluss von rund 150 Städten, Märkten und Gemeinden, acht Landkreisen und der Landeshauptstadt München. Der Verband ist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