

## 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

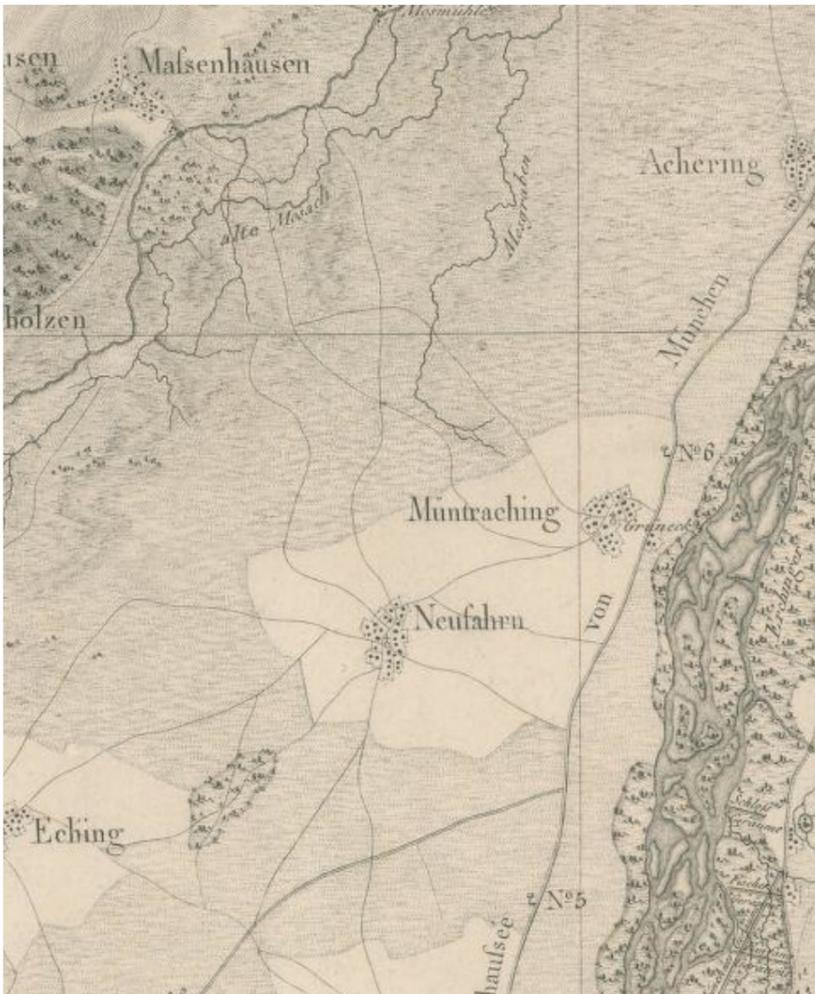
### Siedlungsentwicklung

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

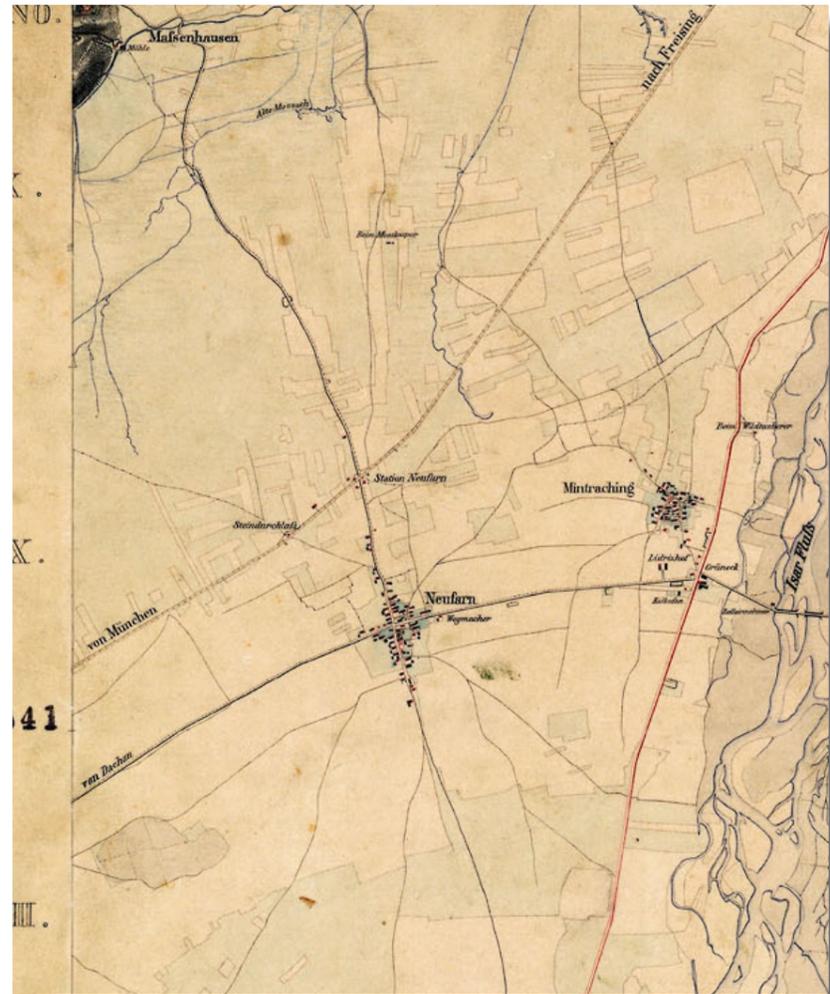
Im Wesentlichen lassen sich für Neufahrn baulich folgende Entwicklungslinien erkennen:

- 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 Eching entwickelte sich zügig zu einem zusammenhängenden Band.

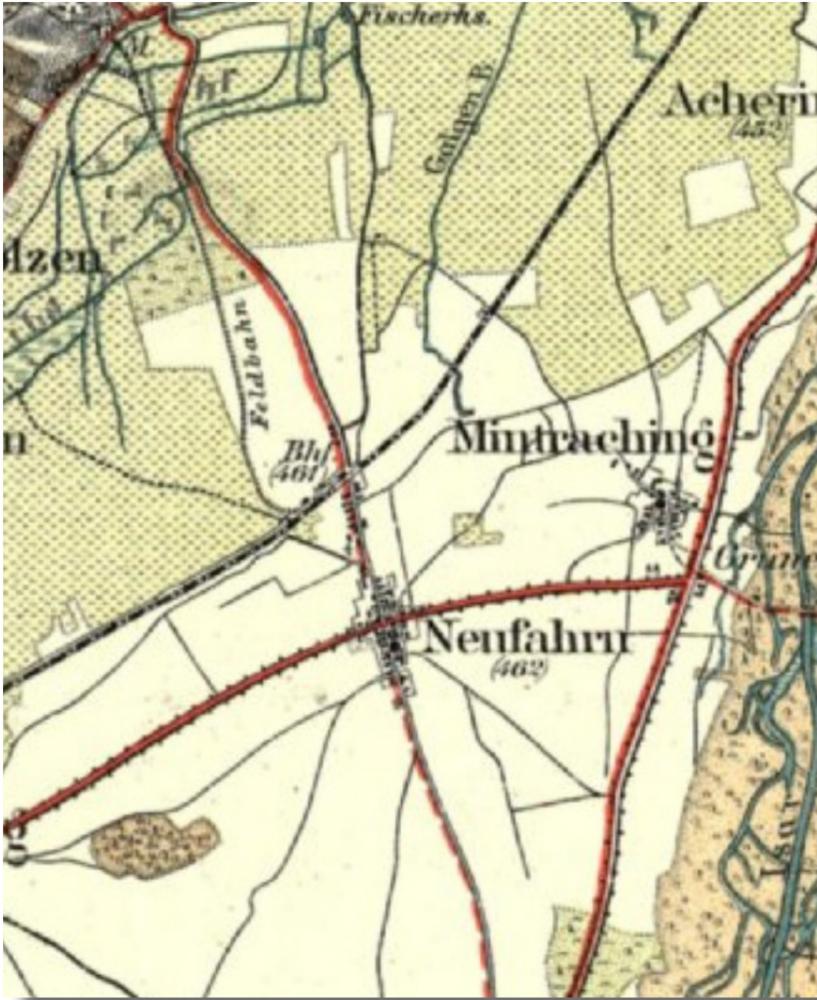
Quelle Text: Beschreibung Gemeinde Neufahrn, ergänzt um inhaltliche Beschreibungen aus den Karten



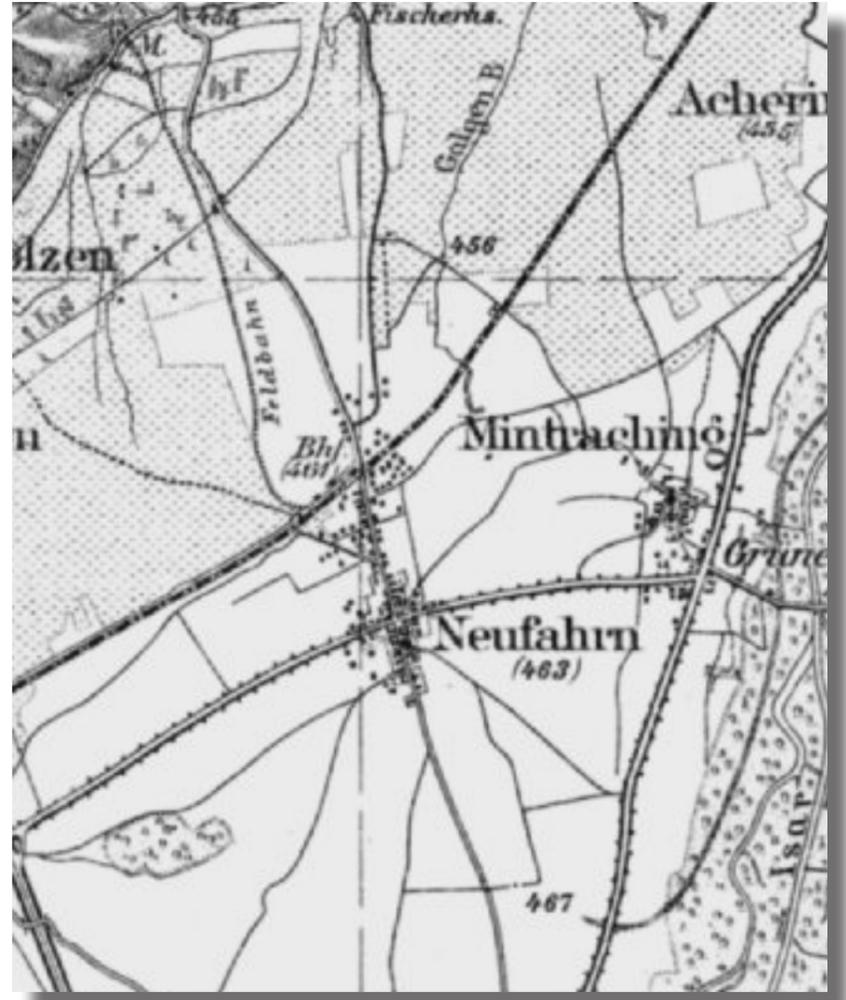
um 1827 Quelle: Topografischer Atlas vom Königreiche Baiern 1827-1840, [www.bayerische-landesbibliothek-online.de](http://www.bayerische-landesbibliothek-online.de)



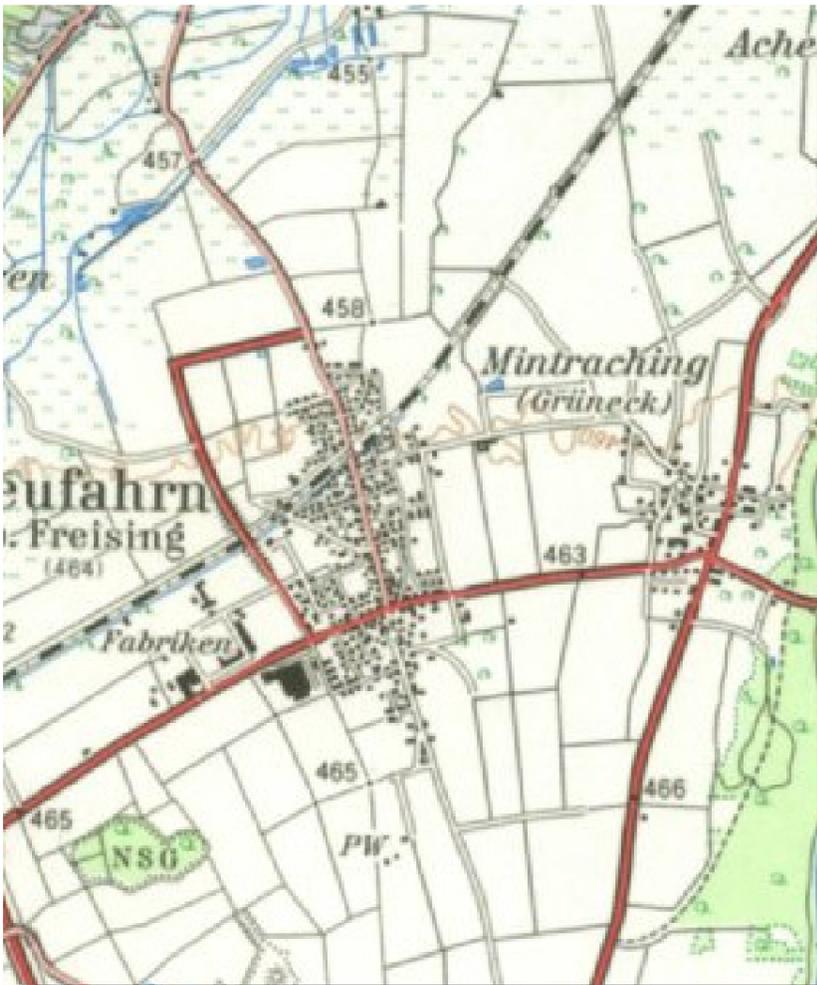
1873 Quelle: Urpositionsblatt 1873, [www.bayerische-landesbibliothek-online.de](http://www.bayerische-landesbibliothek-online.de)



1917



1967



1977



2007 Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, [www.geoportal.bayern.de](http://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 Geschäftsbauten (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 Wegeföhrung 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 föhren 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 Weitläufigkeit 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 Zauberswald, 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 Echinger-Neufahrn sowie im Süden an der Bahnhofstraße.

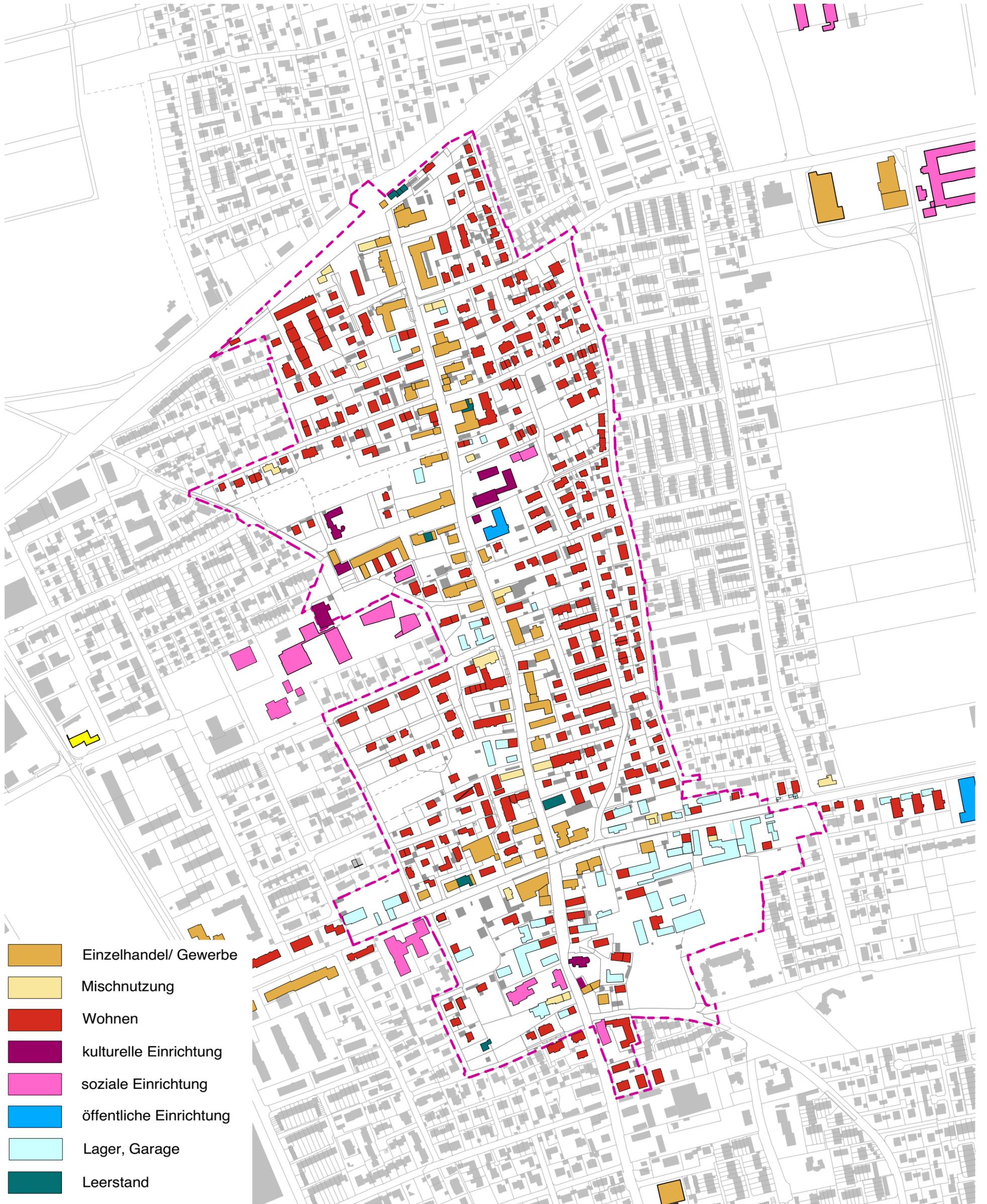
Im Westen erstreckt sich zwischen Echinger und Neufahrn bandartig das aus großflächigen Betrieben bestehende Industrie- und Gewerbegebiet.

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.



- Einzelhandel/ Gewerbe
- Mischnutzung
- Wohnen
- kulturelle Einrichtung
- soziale Einrichtung
- öffentliche Einrichtung
- Lager, Garage
- Leerstand

Karte: eigene Erhebungen, Stand: Mai 2018

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

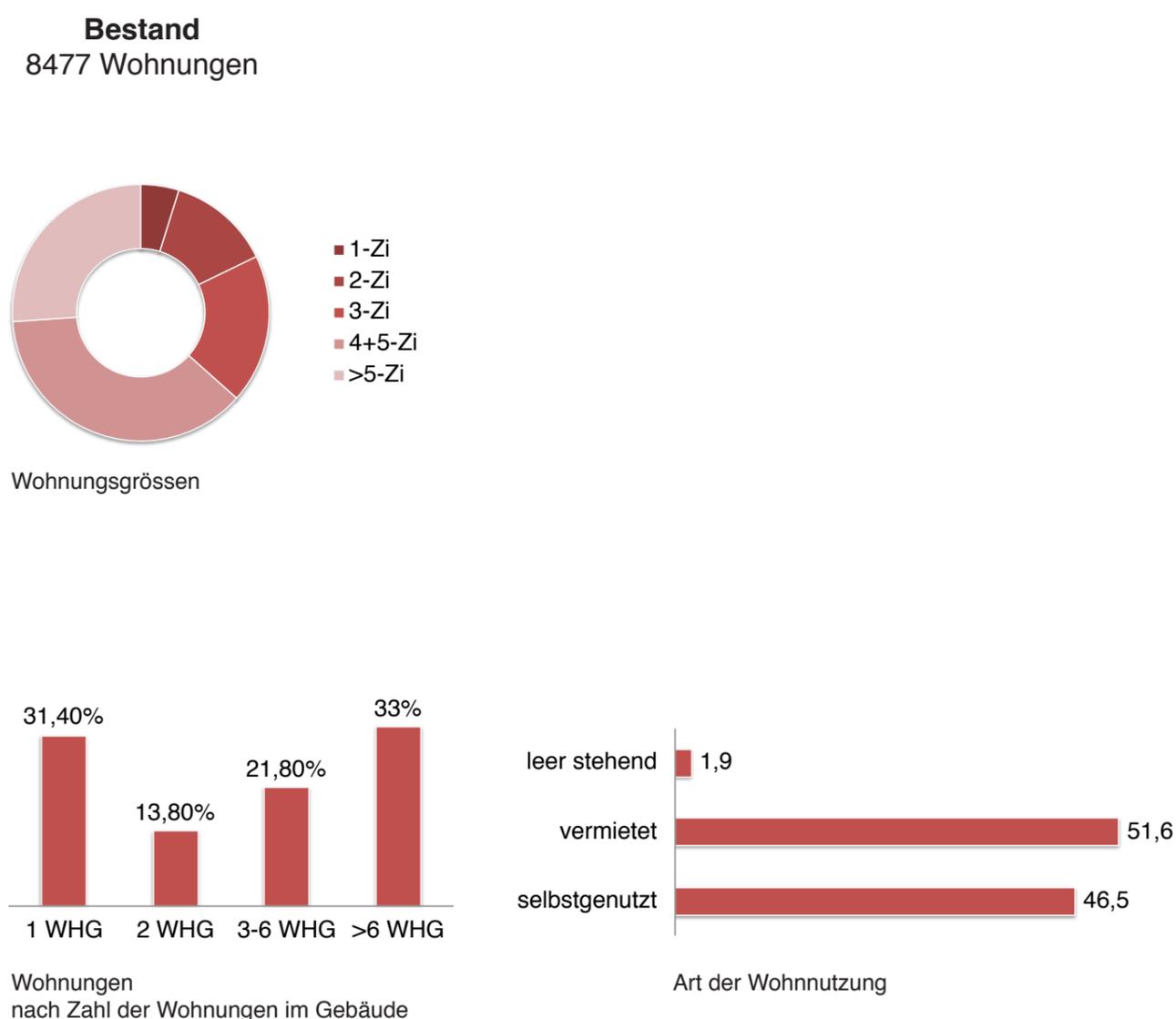
## Wohnformen und Wohnungsgrössen im Gemeindegebiet

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
					<b>6.344m<sup>2</sup></b>	<b>32</b>	<b>11</b>	<b>21</b>	<b>5</b>	<b>30</b>	<b>99WE</b>

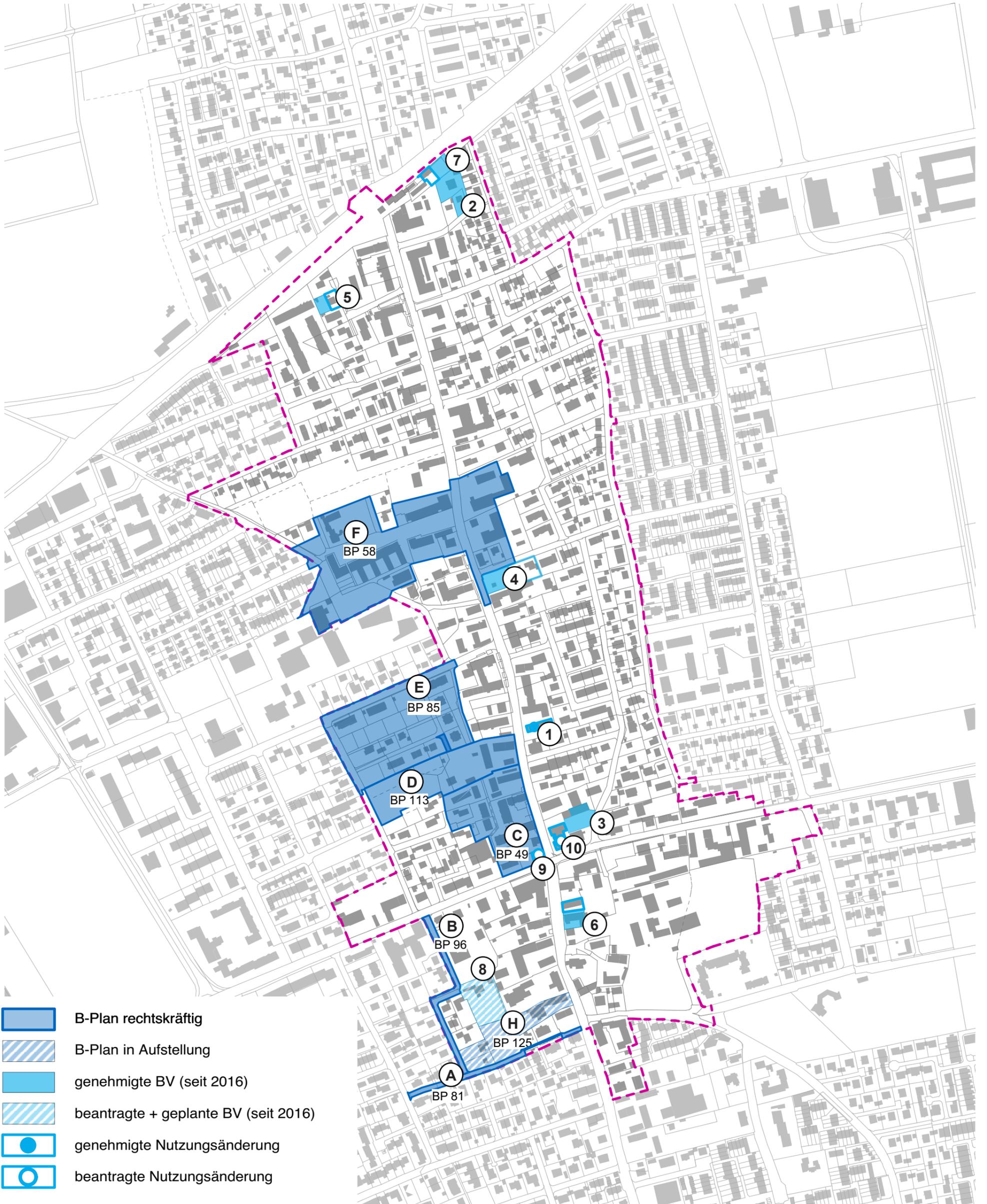
### rechtskräftige und sich in Aufstellung befindende Bebauungspläne (Stand 12/2017)

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 ge- sammt	WE erwar- tet	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 Samwegs	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	
							<b>104</b>	



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 90m<sup>2</sup>. 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 90m<sup>2</sup>. Bei einer Wohnflächenausstattung von durchschnittlich 41 m<sup>2</sup>/ 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

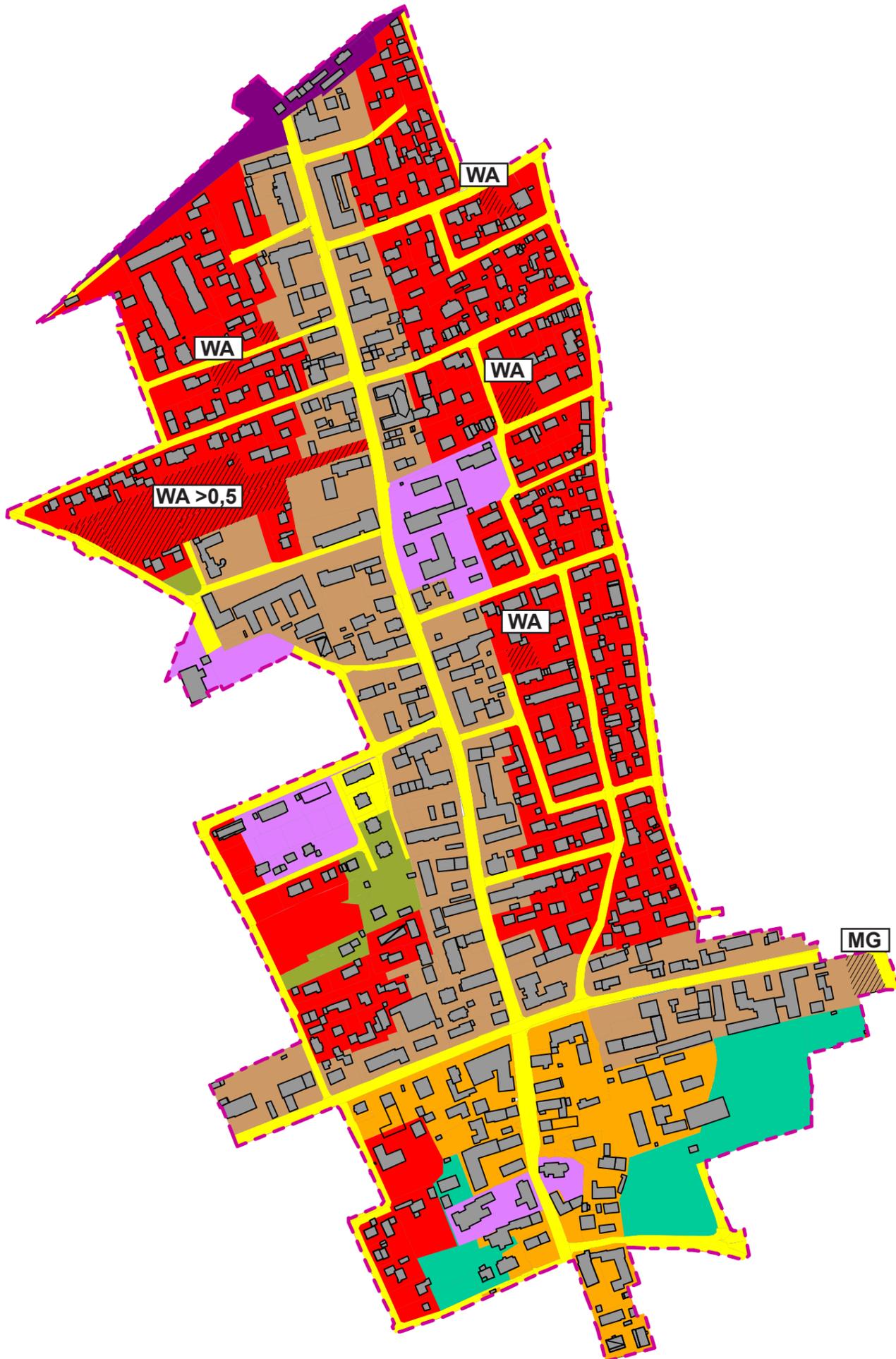
Die Zahlen vermitteln lediglich eine grobe Einschätzung und müssen bzgl. Verfügbarkeit sowie Realisierbarkeit einer für die Gemeinde angemessenen und baukulturell verträglichen Bebauungsdichte präzisiert und diskutiert werden.

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 <sup>2</sup>	Erschliessung	Nettobauland in m <sup>2</sup>	GFZ	BGF	Nettofläche Wohnen in m <sup>2</sup>	Anzahl Wohnungen à 90m <sup>2</sup>
	<b>mit Erschließungsstruktur</b>							
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
	<b>ohne Erschließungsstruktur</b>							
WA >0,5	WA (allg. Wohngebiet)	13.213	30%	9.249	0,7	6.474	4.856	54
		<b>36.195</b>		<b>29.743</b>		<b>17.207</b>	<b>12.906</b>	<b>77</b>



- 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



# 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.

## Bahnhofstraße



### 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 Parzelierungseinheiten 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.

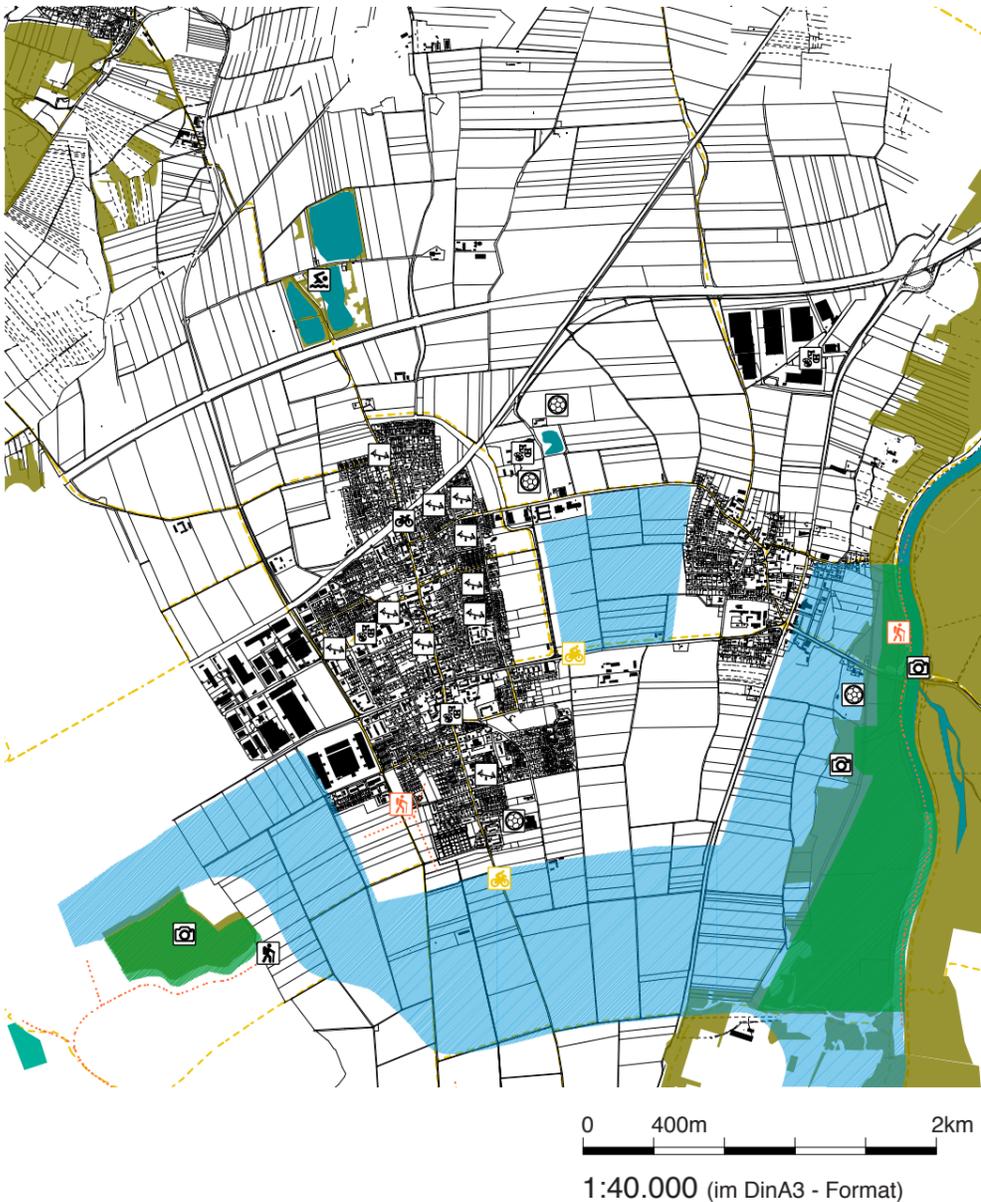
### Bewertung

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 Dorfkern



## Kultur, Freizeit, Erholung



### 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.





## 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 Verkehrsmengenkart 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.

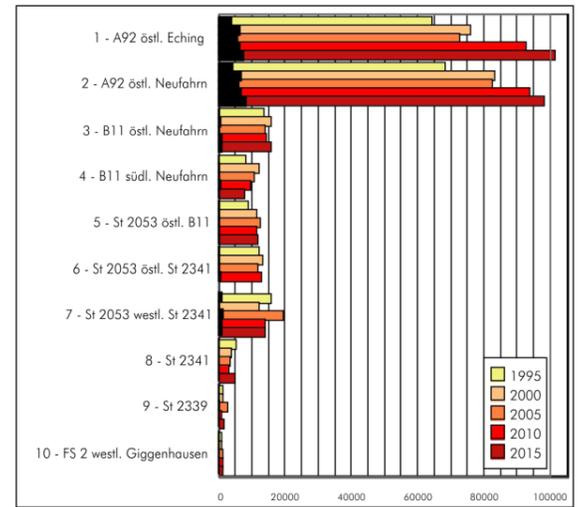


Diagramm DTV



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.

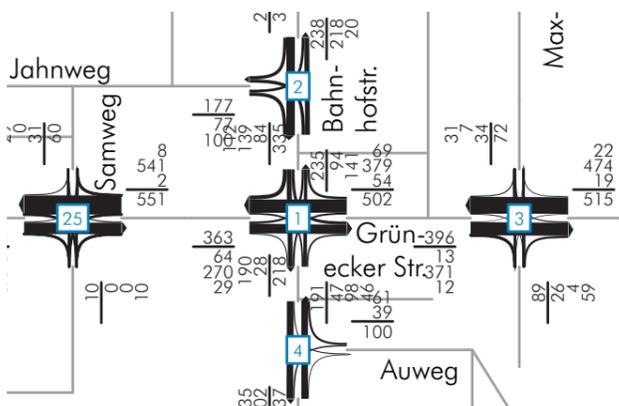
### Tagespegel

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.

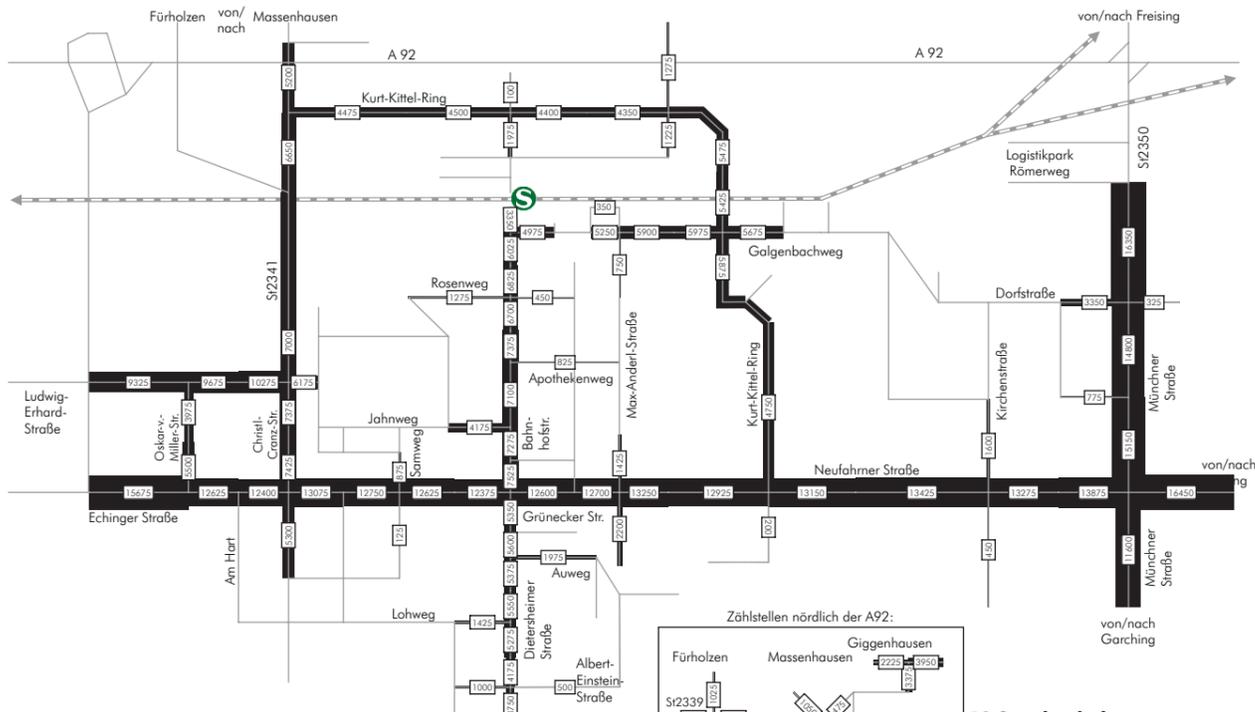
### Knotenstromzählungen

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 Staatsstraßen 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 Staatsstraße 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

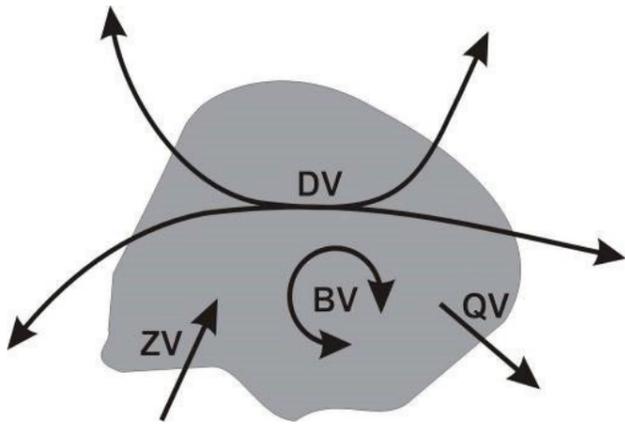
250 und 525 Radfahrer/24 Std.), in der Max-Anderl-Straße (300 Radfahrer/24 Std.) und in der Albert-Schweizer-Straße (340 Radfahrer/24 Std.) ermittelt. Auch wird die wichtige Achse für Radfahrer Dietersheimer Straße – Bahnhofstraße zum Bahnhof deutlich. Das hohe Radfahreraufkommen am Galgenbachweg ist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

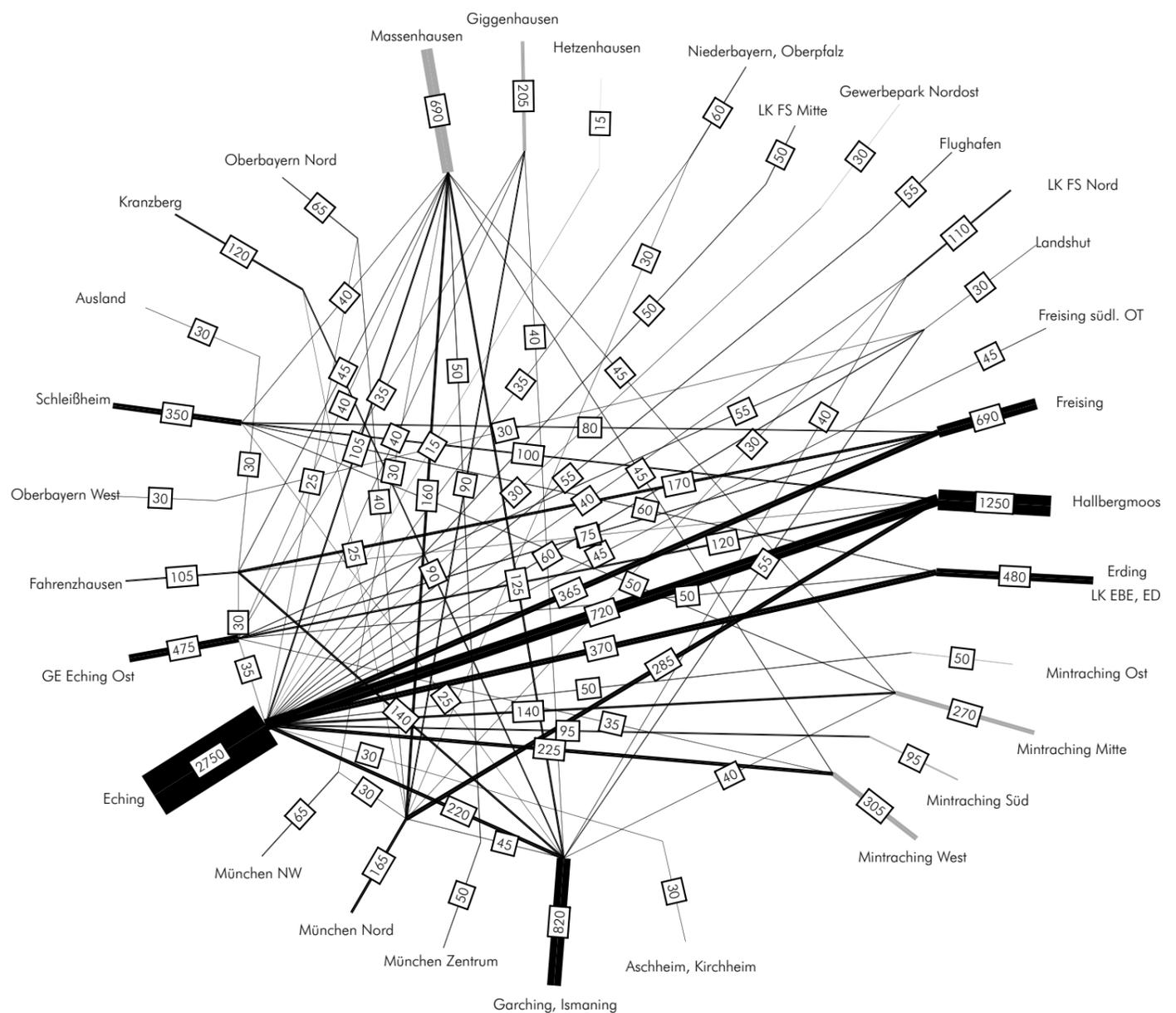
- Als Durchgangsverkehr werden die Fahrten bezeichnet, bei denen Herkunft und Ziel außerhalb eines definierten Gebietes liegen, in diesem Fall das von den sieben Befragungspunkten markierte Gemeindegebiet.
- Als Zielverkehr gelten alle Fahrten, bei denen die Herkunft außerhalb von Neufahrn und das Ziel 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

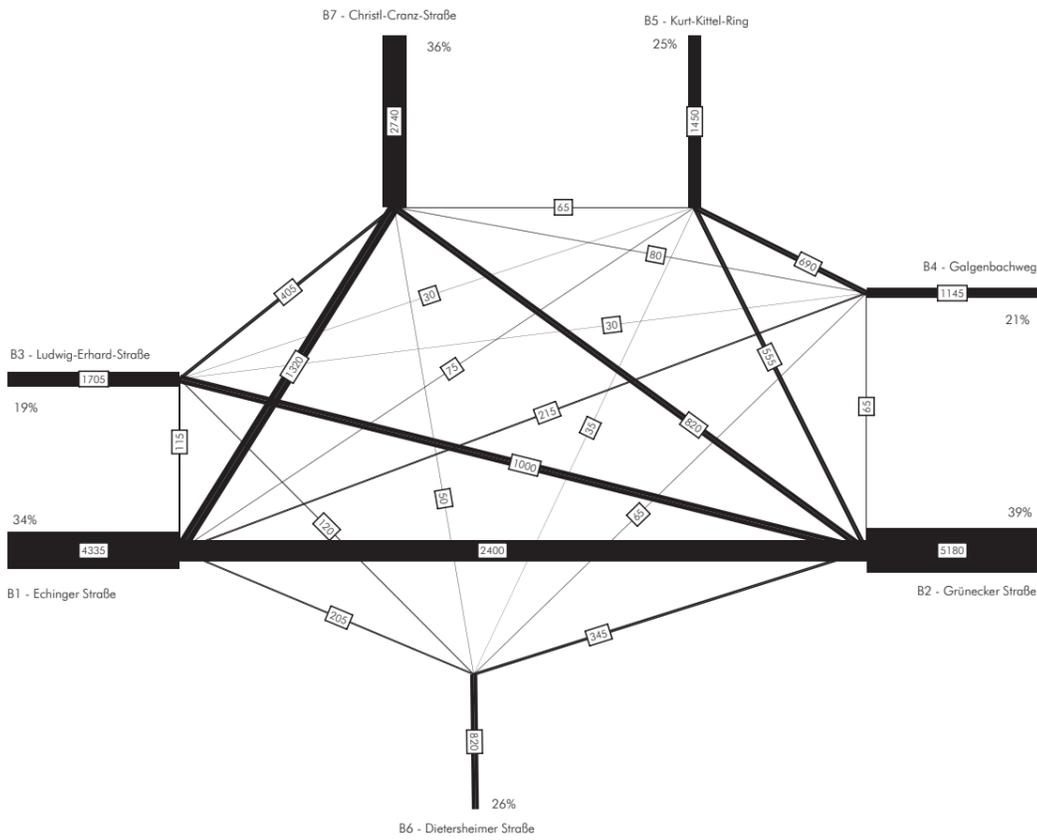
Insgesamt sind dem überörtlichen Durchgangsverkehr, der an allen sieben Befragungspunkten ermittelt wurde, 8.690 Kfz/24 Std. zuzuordnen. Den größten Anteil am Durchgangsverkehr nehmen Verkehrsbeziehungen von und nach Eching, Hallbergmoos, Garching/Ismaning und Freising ein. Die nicht dargestellten Durchgangsverkehrsbeziehungen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



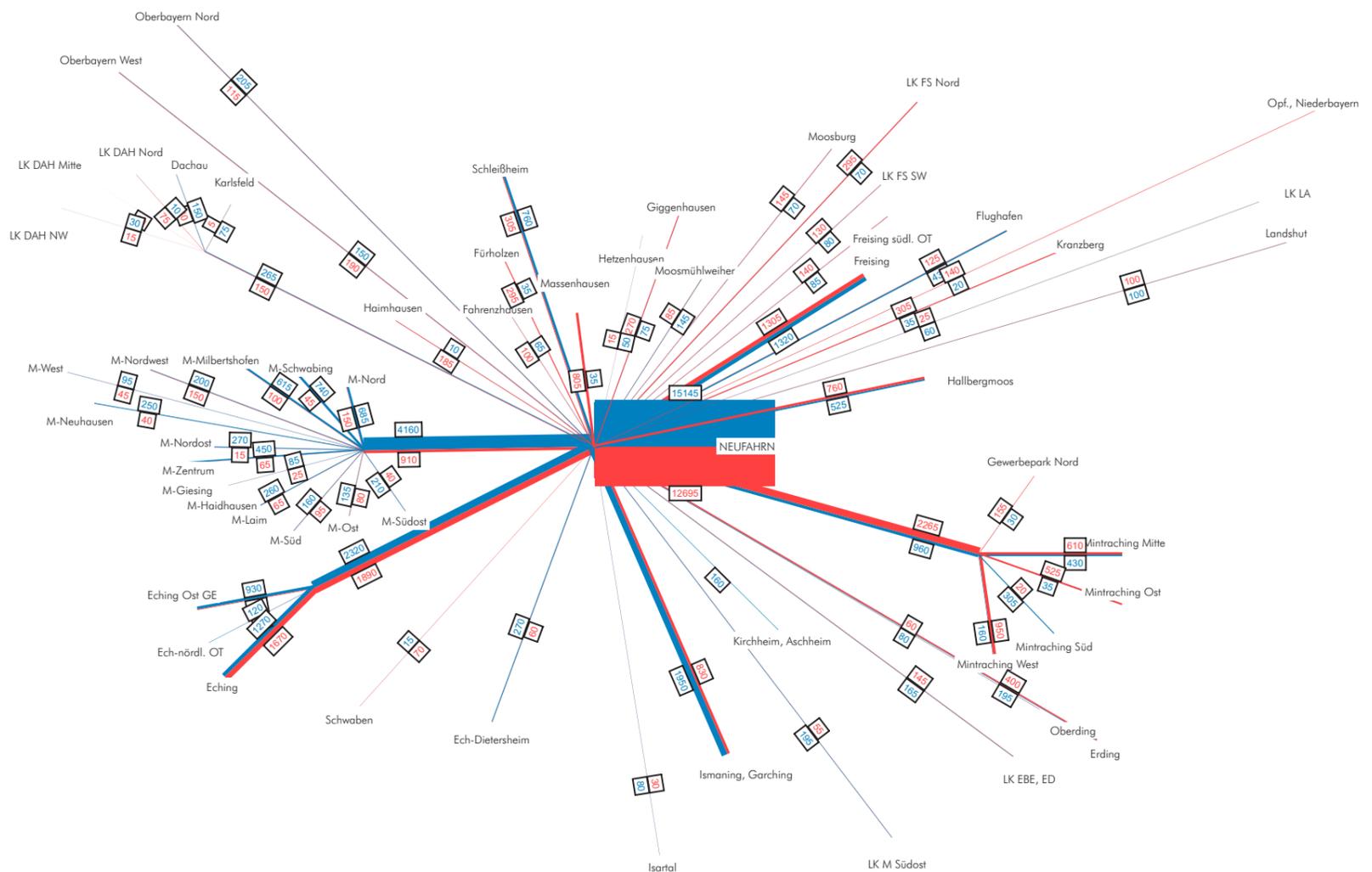
Durchgangsverkehr nach Verflechtungsorten

### 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 Münchner 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

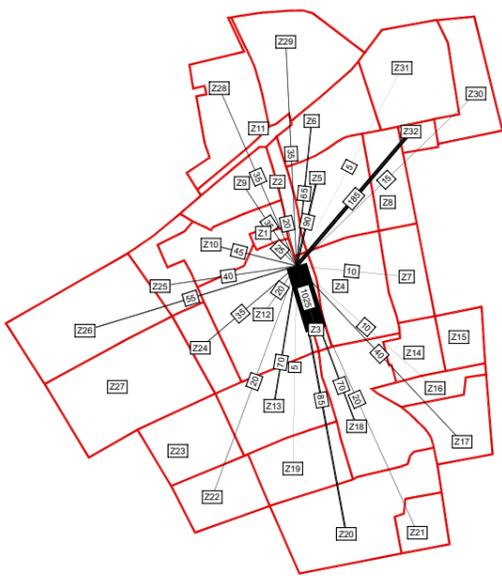
Auch für das Verkehrsmittel „Fahrrad“ wurde der Binnenverkehr ausgewertet.

### Binnenverkehr S-Bahn

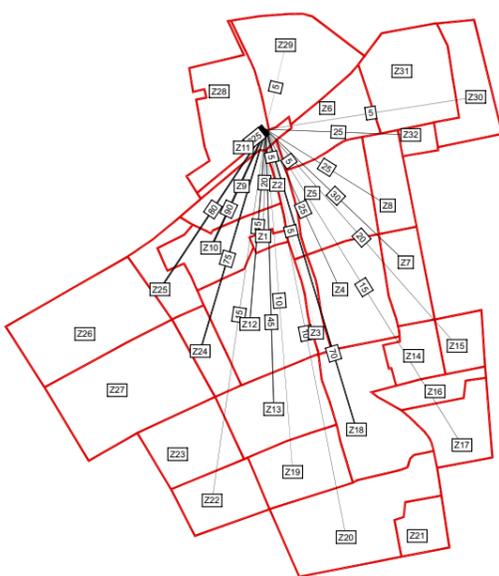
Die Verkehrszelle 11 „S-Bahnhof“ erzeugt 625 Fahrrad-Fahrten/24 Std. Verkehrsbeziehungen zum Bahnhof bestehen sowohl mit einwohnerstarken weiter entfernt liegenden Verkehrszellen (Zelle 18 „Lagerstraße“, 70 Fahrrad-Fahrten /24 Std.; Zelle 24 „Christl-Cranz-Straße“, 75 Fahrrad-Fahrten /24 Std., Zelle 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“.



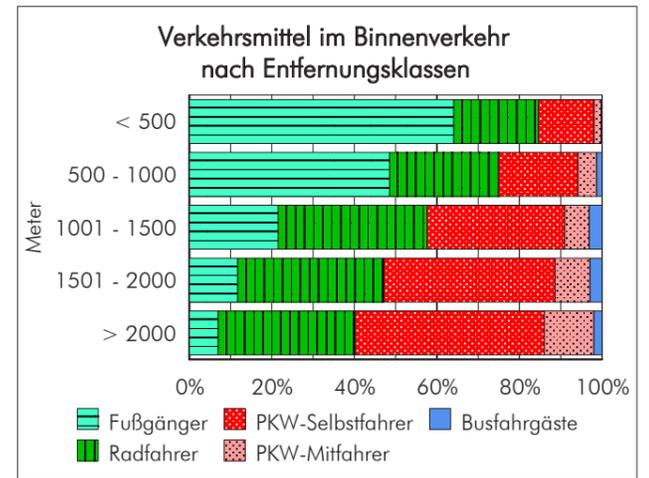
Binnenverkehr Bahnhofstraße Süd



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.



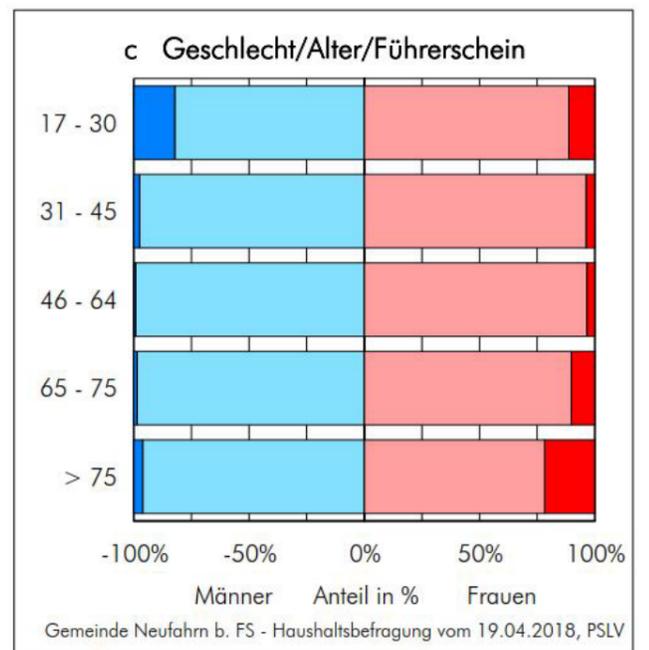
### Haushaltstypen

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 Einpersonnen- 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.

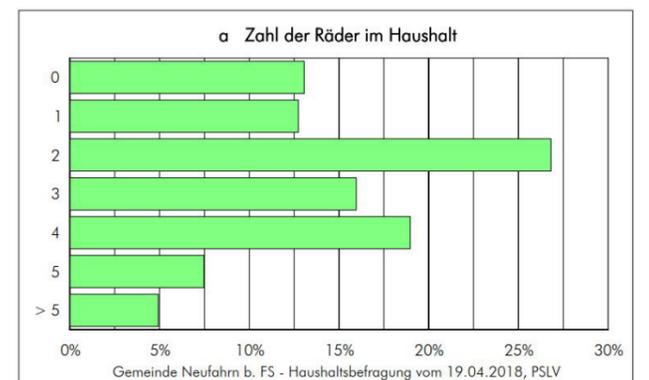


Die Ausstattung der Bevölkerung mit einem PKW-Führerschein ist in den Altersgruppen, in denen die Phase der Erwerbsfähigkeit hineinfällt, sowohl bei Männern als auch bei Frauen nahezu 100%. Während bei den Männern über 75 Jahre immer noch fast 100% einen PKW Führerschein haben, liegt der Anteil der Führerscheinbesitzerinnen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

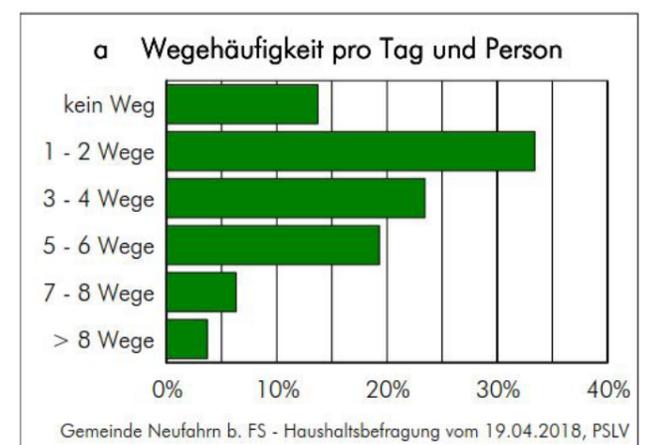
Die Auswertung zeigt, dass ca. 13% der Haushalte kein Fahrrad besitzen. Auf der anderen Seite sind in ca. 30% der Haushalte 4 Fahrräder oder mehr vorhanden. Betrachtet man die Zahl der Fahrräder im Haushalt pro Kopf, so zeigt sich, dass 25% der Haushalte weniger Fahrräder wie Haushaltsmitglieder haben.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



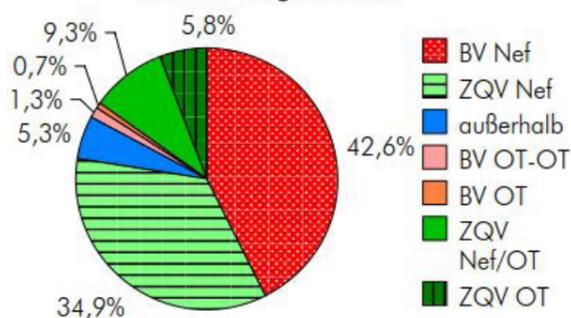
Rund je ein Drittel der in Schule oder Ausbildung befindlichen Befragten besitzen eine Zeitkarte für den ÖPNV, bei den berufstätigen Befragten sind es immerhin noch ca. 20%. Für eine Kommune im Umland Münchens sind dies sehr gute Werte.

### 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



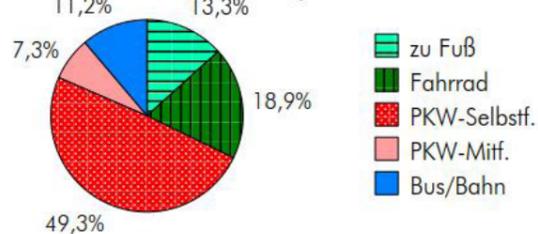
### Verkehrsmittelwahl allgemein

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

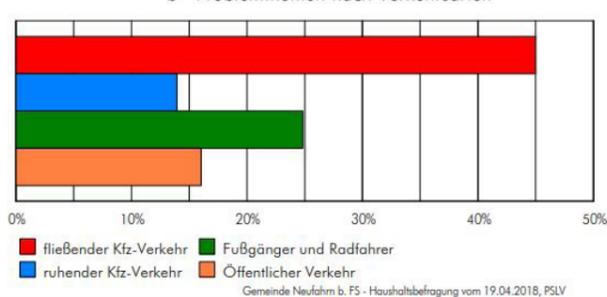
Die Verkehrsabwicklung zwischen Neufahrn und den Ortsteilen, verläuft zu fast 65% als PKW-Selbstfahrer und PKW-Mitfahrer, zwischen den Ortsteilen und den Nachbargemeinden und Nachbarlandkreisen sogar zu ca. 90%. Bei den Bus- und Bahnbenutzern finden die Verkehrsbeziehungen vor allem zwischen Neufahrn 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 Problemthemen 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, Echinger 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 Unterschleißheim<sup>1</sup> zu. Der einzelhandelsspezifische Verflechtungsbereich von Neufahrn umfasst laut LEP Bayern 2018 rd. 194.930 Einwohner.<sup>2</sup> 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**.<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup> 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.<sup>5</sup>

#### 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.<sup>6</sup> 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.<sup>7</sup> Mit dieser Verteilung unterscheidet sich die Gemeinde Neufahrn deutlich vom gesamt-bayerischen Trend, der einen eindeutigen Beschäftigungsschwerpunkt im Dienstleistungsbereich aufweist.<sup>8</sup> 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 m<sup>2</sup> vorhanden.

**Tabelle 2: Einzelhandelsbestand Neufahrn nach Sortimentsbereichen**

Hauptwarengruppen/ Bedarfsbereiche	Anzahl der Betriebe	Verkaufsfläche in m <sup>2</sup>	Umsatz in Mio. €
<b>Nahrungs- und Genussmittel</b>	<b>34</b>	<b>8.290</b>	<b>43,3</b>
Gesundheit / Körperpflege	6	1.430	12,0
Blumen, Pflanzen, zool. Bedarf, Zeitschriften	2	280	1,9
<b>kurzfristiger Bedarf insgesamt</b>	<b>42</b>	<b>10.000</b>	<b>57,2</b>
Bücher, Papier, Büro-/Schreibwaren, Spielzeug	4	520	3,0
Bekleidung, Schuhe, Sport	9	2.760	8,6
<b>mittelfristiger Bedarf insgesamt</b>	<b>13</b>	<b>3.280</b>	<b>11,6</b>
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
<b>langfristiger Bedarf insgesamt</b>	<b>19</b>	<b>4.170</b>	<b>14,7</b>
<b>Nichtlebensmittel insgesamt</b>	<b>40</b>	<b>9.160</b>	<b>40,3</b>
<b>Einzelhandel insgesamt</b>	<b>74</b>	<b>17.450</b>	<b>83,5</b>

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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> (sog. großflächige Betriebe) rd. 38 % der Gesamt-VK und rd. 45 % des gesamten Einzelhandelsumsatzes auf sich. Die Betriebe im Bereich 200–799 m<sup>2</sup> (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 m<sup>2</sup> VK und damit leicht unter dem Bundesdurchschnitt (rd. 240 m<sup>2</sup> 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 <sup>2</sup>	17.450 m <sup>2</sup>	- 8 %
Einzelhandelsumsatz	79,6 Mio. €	83,5 Mio. €	+ 5 %
Flächenproduktivität	4.200 €/m <sup>2</sup> VK	4.785 €/m <sup>2</sup> 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.**<sup>9</sup>

<sup>9</sup> 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 €<sup>10</sup>** pro Kopf der Wohnbevölkerung in Deutschland.

Davon entfallen auf Nahrungs- und Genussmittel 2.210 € pro Jahr<sup>11</sup> 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).<sup>12</sup> In der Summe beläuft sich das **einzelhandelsrelevante Kaufkraftpotenzial im Marktgebiet von Neufahrn b. Freising auf insgesamt rd. 141,3 Mio. €**.<sup>13</sup> 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. €
<b>Nahrungs- und Genussmittel</b>	<b>51,7</b>
Gesundheit / Körperpflege	10,6
Blumen, Pflanzen, zool. Bedarf, Zeitschriften	4,6
<b>kurzfristiger Bedarf insgesamt</b>	<b>66,9</b>
Bücher, Papier, Büro-/Schreibwaren, Spielzeug	5,8
Bekleidung, Schuhe, Sport	17,2
<b>mittelfristiger Bedarf insgesamt</b>	<b>23,0</b>
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
<b>langfristiger Bedarf insgesamt</b>	<b>51,4</b>
<b>Nichtlebensmittel insgesamt</b>	<b>89,6</b>
<b>Einzelhandel insgesamt</b>	<b>141,3</b>

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

Perspektivisch ist aufgrund einer wachsenden Bevölkerung<sup>14</sup> 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.

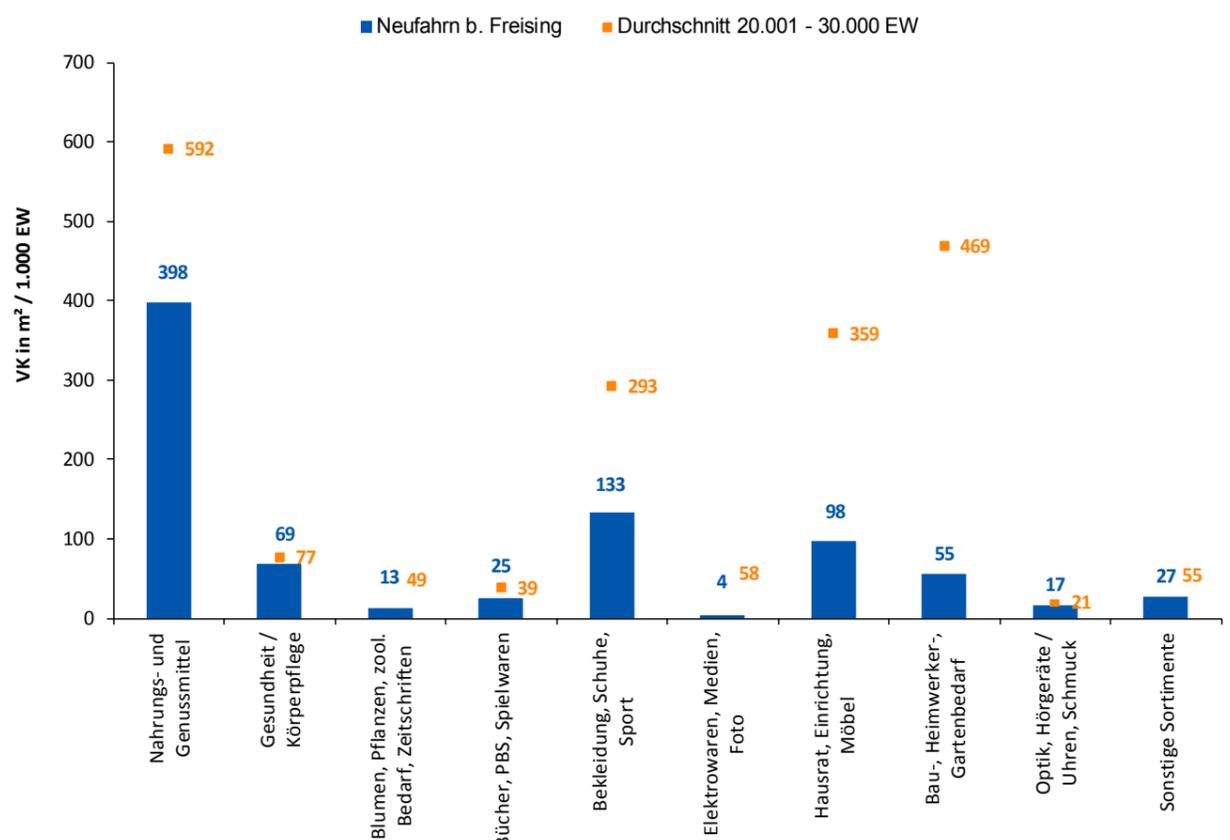
## 4. Bewertung des Einzelhandelsstandortes Neufahrn

### 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 m<sup>2</sup> VK pro 1.000 Einwohner, davon rd. 398 m<sup>2</sup> im Nahrungs- und Genussmittel- und rd. 440 m<sup>2</sup> im Nichtlebensmittelsektor. Die branchenspezifische VK-Ausstattung in Neufahrn stellt sich wie folgt dar:

**Abbildung 2: Branchenspezifische Verkaufsflächenausstattungen (in m<sup>2</sup> 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)**<sup>15</sup> 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 m<sup>2</sup> je 1.000 Einwohner, wovon rd. 590 m<sup>2</sup> auf den Nahrungs- und Genussmittel- und rd. 1.420 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>**.

### 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.

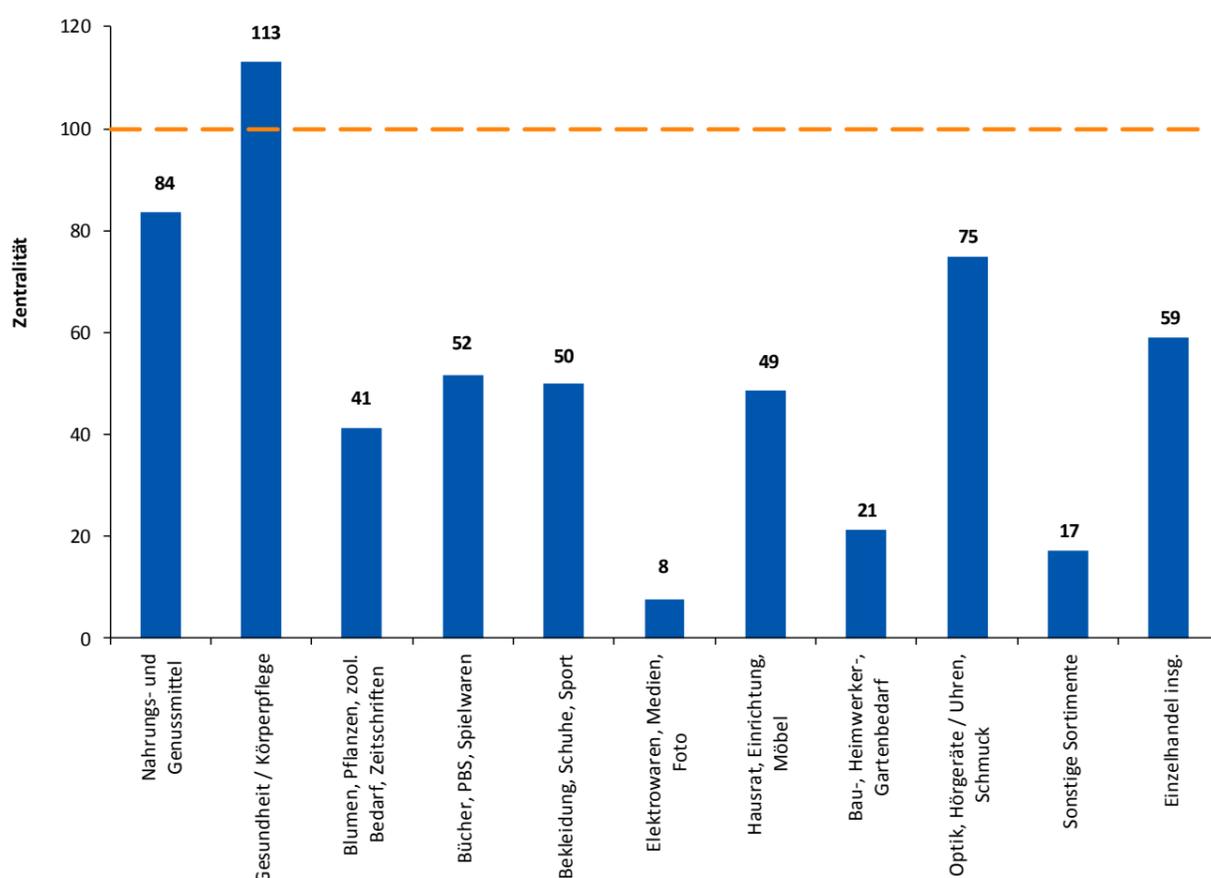
Sortiment	Umsatz in Neufahrn in Mio. €	Kaufkraft der Wohnbevölkerung in Mio. €	Zentralität
Nahrungs- und Genussmittel	43,3	51,7	84
Nichtlebensmittel	40,2	89,6	45
<b>Einzelhandel insgesamt</b>	<b>83,5</b>	<b>141,3</b>	<b>59</b>

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

<sup>15</sup> 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.

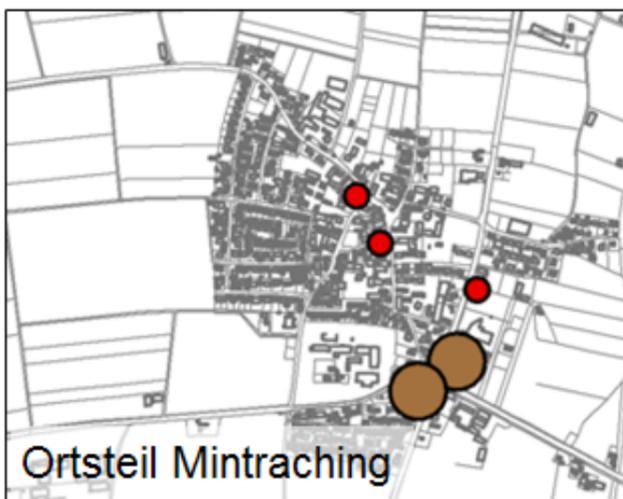
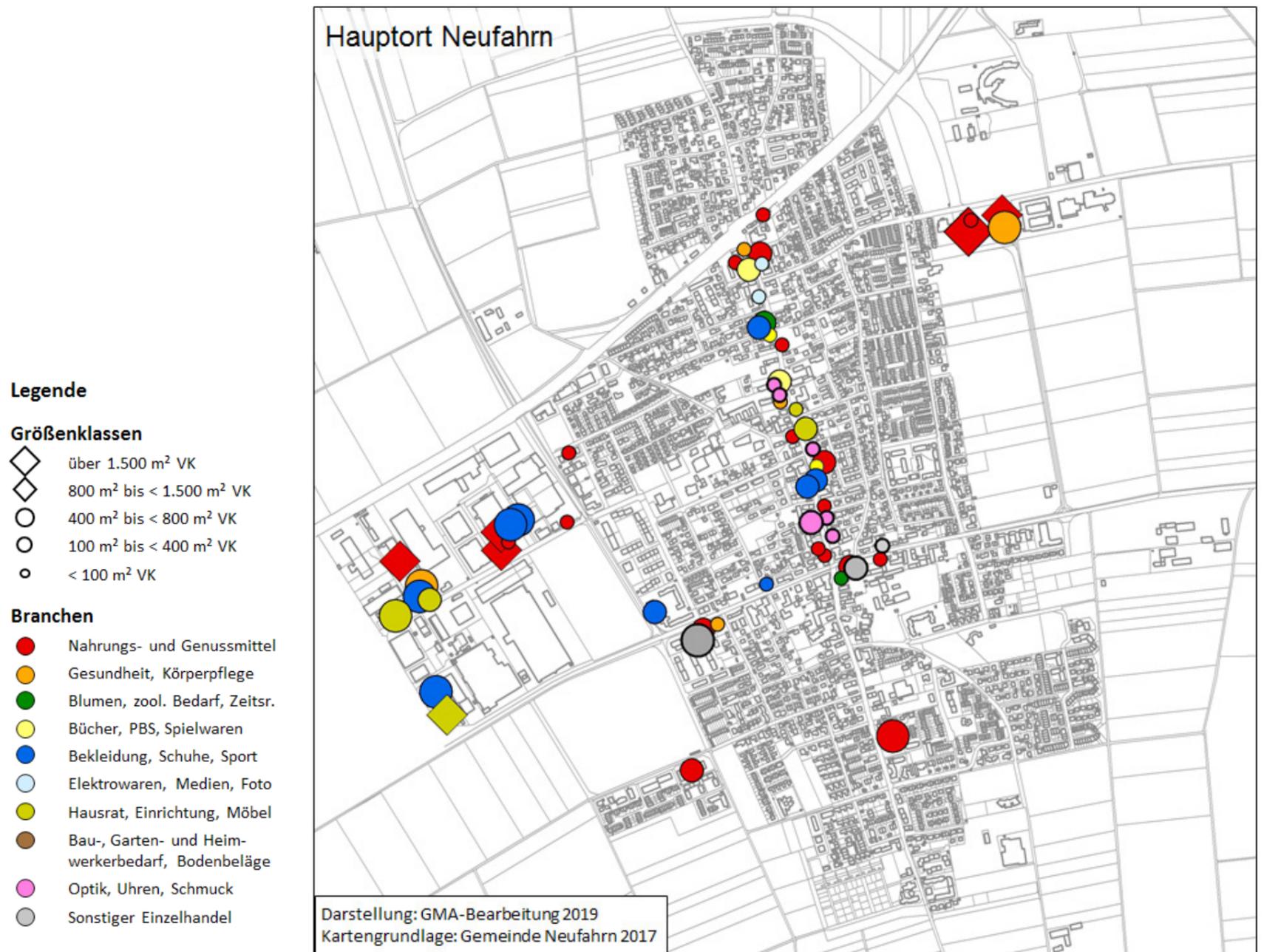
**Elektrokleingeräte und Unterhaltungselektronik:** Elektrokleingeräte und Unterhaltungselektronik sind lediglich durch einen kleinflächigen Betrieb für elektronische Kleingeräte vertreten. Die Versorgung in diesem Sortimentsbereich ist somit quasi nicht vorhanden und folglich als mangelhaft zu bewerten. 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)