Marktplatz mit Blick zur Kirche St. Franziskus

evangelische Kirche, Arch. Gulbranson

giebelständige Bauweise entlang Bahnhofstraße

Grünfläche am Fürholzerweg

Stärken - Städtebau und Freiraum

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

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

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

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

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

Karte: Stärken Städtebau + Freiraum, Stand: Februar 2019

0 50m 250m

1:5.000 (im DinA3 - Format)

Kreuzung Bahnhofstraße-Echinger Straße

Schwächen - Städtebau und Freiraum

Siedlungsstruktur und Gestalt

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

Bahnhofsareal mit leerstehenden Gebäuden

Nutzungen und Funktionen

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

heterogene Baustruktur und strukturelle Brüche

Freiraum und Landschaft

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

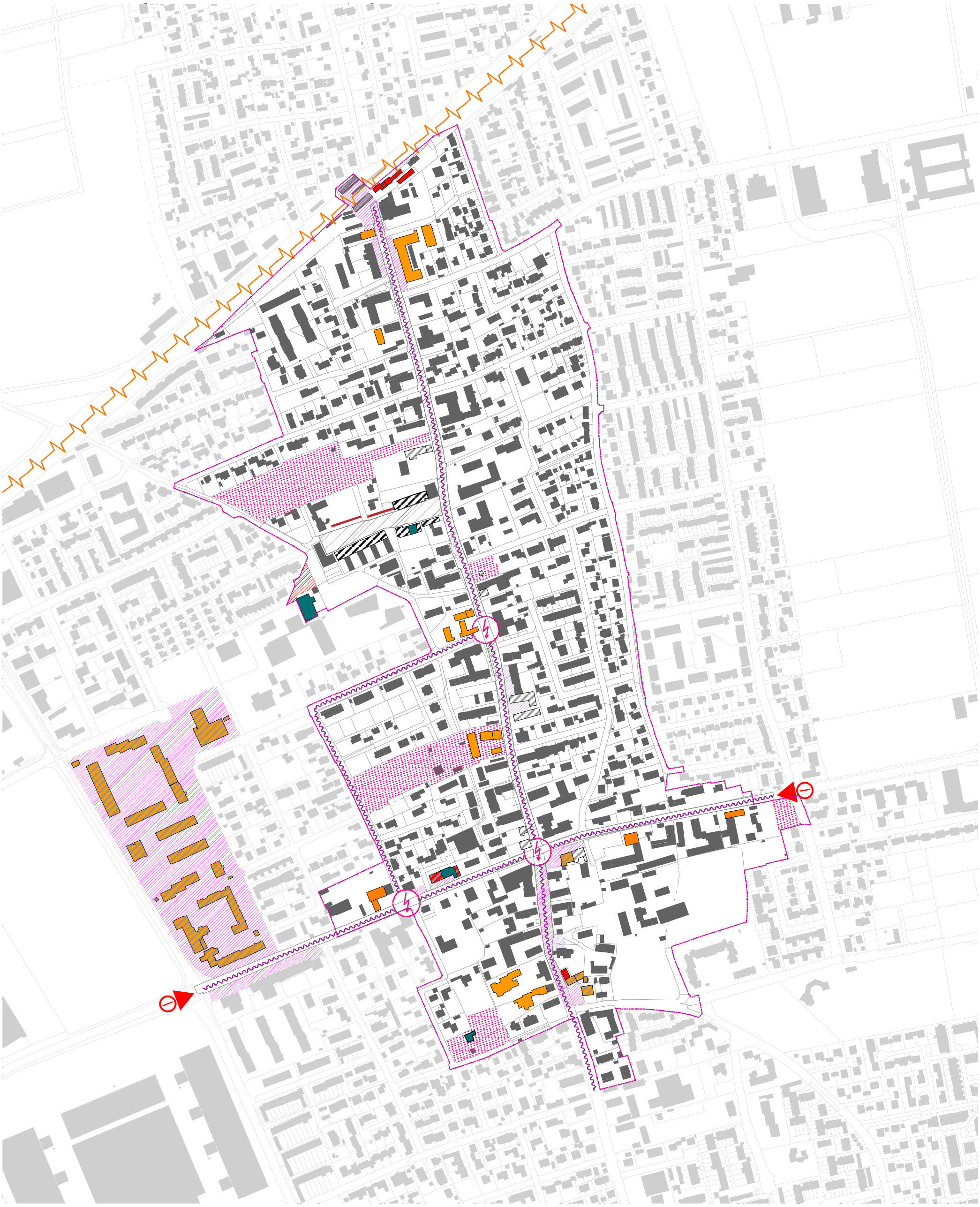
mangelhaftes Erscheinungsbild Echinger Straße

Schwächen_Gebäude

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

Schwächen_Freiraum

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



Karte: Schwächen Städtebau + Freiraum, Stand: Februar 2019

0 50m 250m

1:5.000 (im DinA3 - Format)

Stärken und Schwächen - Verkehr

Stärken

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

Schwächen

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

Legende

Stärken

Zentrale Lage
Überörtlicher Radweg
Bestehender S-Bahn-Halt

Chancen

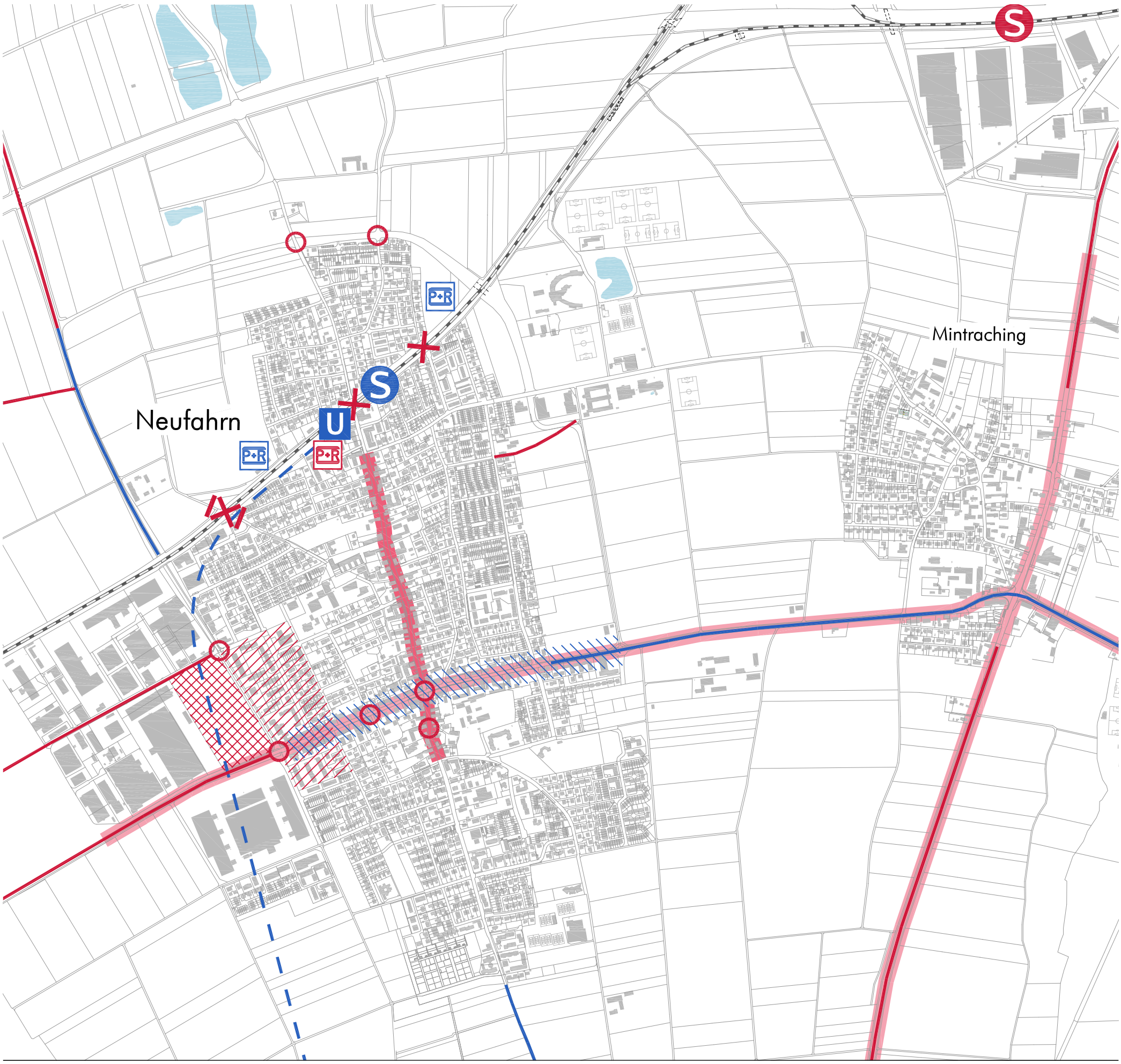
U-Bahn-Verlängerung
Lkw-Verbot im Durchgangsverkehr
P+R Alternativposition

Schwächen

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

Risiken

Künftige Nutzung unklar



Stärken-Schwächen-Karte, PSLV Juni 2019

0 50m 250m

1:5.000 (im DinA3 - Format)

Stärken und Schwächen - Einzelhandel

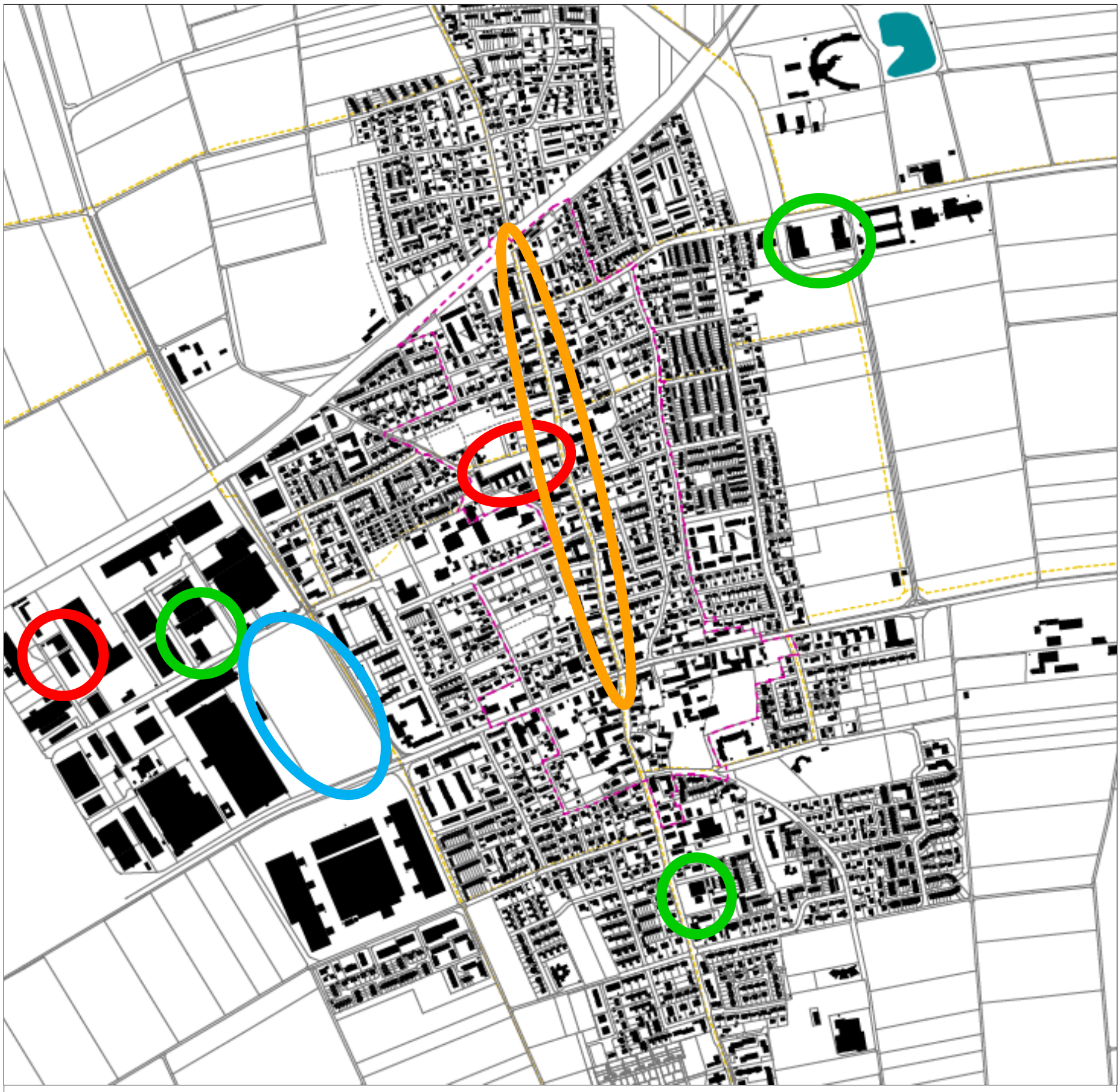
Stärken

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

Schwächen

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

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



Legende

Siedlungsbereiche mit:

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

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

Stärken

Bevölkerung und Wirtschaft

- hoher Wohnanteil im Gemeindegebiet von Neufahrn sowie positive demographische Entwicklungsprognose
- wachsendes Kaufkraftpotenzial
- kleinteiliger, inhabergeführter Facheinzelhandel in der Ortsmitte mit hoher Kundenbindung
- übergemeindliche Ausstrahlungskraft des Gewerbegebiets Neufahrn an der Ludwig-Erhard-Straße
- zeitgemäße Marktauftritte der nahversorgungsrelevanten Betriebe im Lebensmittel- und Drogeriewarenbereich
- teilweise Streukundenpotenziale durch Touristen und Durchfahrende
- touristisches Zusatzpotenzial durch direkte Nähe zum Flughafen / zur Stadt München
- Ergänzung des Nahversorgungsangebots durch Wochenmarkt und ethnische Lebensmittelhändler in der Ortsmitte
- kaum Ladenleerstand

Städtebau und Baustruktur

- eindeutiges Ortszentrum mit klarer räumlicher Struktur, definierten Endpunkten (Bahnhof, Kirche St. Wilgefortis) und städtebaulicher Torsituation (Kopfgebäude Marktplatz und kath. Kirche)
- charakteristische städtebauliche Räume (Marktplatz, erweiterter Bahnhofsplatz, Dorfanger)
- Ablesbarkeit der historischen Ortsmitte
- Sichtbezüge zu den ortsbildprägenden Gebäuden/ Kirchen (Kirche St. Franziskus, Kirche St. Wilgefortis mit Mesnerhaus, ev. Kirche) und Kirchtürme als „städtebauliche Dominanten“
- denkmalgeschützter Gebäudebestand (Gulbransonkirche als architektonische Perle)
- ortsbildprägende landwirtschaftliche Hoftypologien (zur Straße geöffneter Dreiseithof bzw. L-förmiger Hof)
- giebelständige Bauweise entlang Bahnhofstraße
- Gestaltungskatalog für Bebauungen im zentr. Versorgungsbereich (GR-Beschluss vom 18.02.2013)
- qualitätvolle neue Architektur (z.B. Schulen)
- Realisierung und Planung öffentlich geförderter und bezahlbarer Wohnungen sowie seniorengerechter Wohnanlagen

Freiraum

- besonders wertvolle großflächige Naturräume/Biotope innerhalb/in nächster Nähe der Gemeinde (z.B. Garchinger Heide, Innauen) - Naherholung
- kleine, aber wichtige Freiräume innerhalb des Siedlungskörpers (z.B. Bank an der Kirche St. Wilgefortis, Platz an der Franziskuspfad)
- hohes Freizeitangebot in nächster Nähe (z.B. Mühlenseen, Baggerseen, bestehendes Radwegenetz,..)
- Bestand wertvoller Grünflächen im Ortskern (z.B. Hagn-Wiese, landwirtschaftliche Fläche südlich der Grüneckerstraße,..)
- teilw. kurze Wege für Fußgänger und Radfahrer zur Ortsmitte aus vielen Siedlungsteilen

Verkehr

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

Chancen

Bevölkerung und Wirtschaft

- perspektivischer Bevölkerungsanstieg und damit auch steigende Kaufkraft
- größer werdende Relevanz der Nahversor-gung (in den geplanten Wohngebieten)
- Ausrichtung des Einzelhandels auf nahversorgungsrelevante Sortimente
- Intensivierung des Nutzungsmixes in der Ortsmitte (Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistung, öffentliche Einrichtungen) und Qualifizierung als Treffpunkt im sozialen Leben
- Online-Sichtbarkeit der Anbieter (Homepage, Google Business Eintrag, Social Media)
- Spezialisierung des vorhandenen Angebots und Kooperation mit Angeboten der örtlichen Akteure
- Reaktion auf Markt- und Konsumtrends (Thema Nachhaltigkeit, z. B. Bio, Reparaturcafé usw.)
- Entwicklung auf den derzeitigen siedlungsintegrierten / -nahen Freiflächen mit marktgängigen Handelskonzepten

Städtebau und Baustruktur

- Innerörtliche Flächenpotentiale zur baulichen und freiräumlichen Entwicklung
- Nachverdichtungspotentiale schwachgenutzter Grundstücke
- Aktive und zielgruppenorientierte Baulandentwicklung in Kooperation mit Privaten
- Neuer Veranstaltungssaal mit Bürgerhaus als wichtige kulturelle und frequenzfördernde Einrichtung
- Erweiterungsbedarf JUZ (Integrationsangebote) und Bücherei
- Auflage Fassaden- und Hofprogramm, Geschäftsflächenprogramm als finanzielle Anreizmodelle für private Eigentümer
- Abgrenzung eines Sanierungsgebietes und einer Sanierungssatzung zur Anwendung weiterer Steuerungsinstrumente und Aktivierung zusätzlicher Anreize (z.B Einkommenssteuervorteile), Förderfibel, aktive Sanierungsberatung

Freiraum

- Marktplatz wird in seiner Funktion als Kernbereich des öffentlichen Raums wahrgenommen
- Sanierungspotential der Bahnhofstraße zur Nutzungsförderung des bestehenden öffentlichen Raums/Freiraums (z.B. Förderung infomeller Treffpunkte)
- Aufwertungspotentiale in der historischen Ortsmitte zur Stärkung seiner Funktion im Ortsgefüge (z.B. Hervorhebung des Dorfangers)
- Förderung des Langsamverkehrs zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Bahnhofstraße und Stärkung des Ortszentrums
- bestehendes Konzept ‚Prinzip der kurzen Wege‘ bietet Anknüpfungspotential zur schnelleren Erreichbarkeit des Ortszentrums für Langsamverkehr
- Schaffung angemessener Adressen für den Ort Neufahrn/ Ortszentrum (z.B. am Bahnhof, Echinger Straße)

Verkehr

- Planung für U-Bahnverlängerung von Garching bis Neufahrn
- Ausbau der S-Bahnstrecke München-Neufahrn geplant
- Günstige Topografie für das Radfahren bietet Potenzial

Schwächen

Bevölkerung und Wirtschaft

- starke regionale Konkurrenz durch Oberzentren (Freising, Erding) und die Metropole München im Umland
- damit einhergehende begrenzte Entwicklungsmöglichkeiten
- Marktgebiet auf Gemeindegebiet limitiert
- unterdurchschnittliche Verkaufsflächen- und Betriebsausstattung nach Sortimenten
- geringer Besatz mit (filialisierten) Betrieben, die (über-)regionale Ausstrahlungskraft besitzen
- geringe Anzahl an Betrieben mit regionaler Ausstrahlungskraft
- kein Einzelhandelsmagnet in der Ortsmitte
- kaum attraktiver und frequenzbringender Einzelhandelsbesatz im Bereich des Marktplatzes
- Defizite in der fußläufigen Nahversorgung in der Ortsmitte durch Abwesenheit von leistungsstarken Lebensmitteleinzelhändlern
- sehr hohe Kaufkraftabflüsse in die umliegenden zentralen Orte
- Konkurrenzsituation für die Ortsmitte durch Anbieter im städtebaulich nicht integrierten Gewerbegebiet Neufahrn Eching-Ost an der Philipp-Reis-Straße

Städtebau und Baustruktur

- Echinger Straße als räumliche Trennung v.a. zur hist. Ortsmitte
- Mangelhaftes Erscheinungsbild entlang der Echinger/Grünecker Straße, Werbeanlagen, hohe Anzahl an Spielotheken
- fehlender „innerer“ Ortseingang als Auftakt zum Ortszentrum
- heterogene Baustruktur entlang der Bahnhofstraße, bauliche Mängel, mindergenutzte Flächen + Gebäude, teilweise Leerstände in zentraler Lage, Investitionsstau (LW-Höfe)
- Mangelhafter städtebaulicher Raum am Bahnhof (Leerstand, „Angstraum“ Unterführung, fehlende öffentliche Toilette)
- teilweise fehlende Raumkante bzw. ungeeignete platzflankierende Bebauungsstruktur (EFH) auf Nordseite des Marktplatzes
- mangelhafte Qualität der äusseren Ortseingänge
- fehlendes Raumangebot für öff. Veranstaltungen (durch Schliessung der „Alten Halle“), Flächenbedarf JUZ und Bücherei
- Defizite in der gestalterischen und funktionalen Ausprägung des Ortszentrums, unterstützt durch grosse Längenausdehnung der Bahnhofsstraße (1,1km) und räumliche Tiefe des Marktplatzes
- Niedrige Frequentierung Marktplatz: zu wenig räumlich, strategische Planung bei Ladenvergabe
- „fliegende Händler“, unkontrollierte Vermietung von Standflächen
- zentrale Flächenpotentiale mit Baurecht, aber fehlenden Entwicklung-(strategien)
- mangelhaftes Erscheinungsbild + fehlende Begegnungsorte führen zu schlechten Image und geringer räumlicher und sozialer Integration der westl. Wohnquartiere

Freiraum

- Marktplatz erfüllt nicht Aufgabe als zentraler öffentlicher Raum; Weitläufigkeit der Ortsmitte fördert motorisierten Verkehr
- hohe Verkehrsbelastung innerhalb des Ortskerns, negative Auswirkungen auf die Qualität im Freiraum
- Konfliktsituation ruhender Verkehr und Langsamverkehr: Unfallgefahr bei Ein- und Ausparkvorgängen bes. in Bahnhofstr.
- Straßenprofil zu sehr für motorisierten Verkehr ausgelegt
- teilweise geringe Gestaltungsqualität im öffentlichen Raum (Grüninseln, Belag, Mobiliar); kein übergeordenetes Gestaltungskonzpet
- Verlust historischer Merkmale/Denkmäler (z.B. Viehwaage auf Dorfanger)
- hohe Immissionen von überregionalen Infrastrukturen in nächster Nähe: Autobahnkreuz, Bahnlinie, Flughafen
- derzeitige Gestaltung des Bahnhofsumfeld wird der Adressfunktion nicht gerecht
- zunehmender Verlust von Baumbestand in Bahnhofsstraße, sowie innerörtliche Grünflächen
- Fehlen von informellen Treffpunkten (z.B. Bänke in höher frequentierten Bereichen, sowie in Siedlungsteilen)

Verkehr

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

Risiken

Bevölkerung und Wirtschaft

- perspektivische Geschäftsaufgaben und damit verbundener Leerstand durch ungeklärte Nachfolgeregelungen (Geschäftsübernahme)
- trading-down-Tendenzen durch „Billiganbieter“, Problemimmobilien oder geringe Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum
- Bedeutungsverlust des Einzelhandelsstandortes Neufahrn durch Reduktion seiner Funktion auf „Schlafgemeinde vor den Toren Münchens“
- „verpasster Zug“ Online-Sichtbarkeit

Städtebau und Baustruktur

- Siedlungsdruck, hohe Preisentwicklung insbesondere für Wohnraum
- privatwirtschaftliche Renditevorstellungen führen zu maximaler Grunstücksausnutzung ohne Beachtung des ortstypischen Charakters
- Erteilung von Baugenehmigungen, die nicht den Kriterien des (ggfs. anzupassenden) Gestaltungskataloges folgen
- Privatbesitz wichtiger Schlüsselimmobilien (z.B.für den Ausbau von Einzelhandelsangeboten in zentraler Lage)
- zu wenig ausdifferenziertes Wohnraumangebot (unterschiedliche Wohnformen und Wohnungsgrössen, bezahlbarer Wohnraum), falls nicht durch die Absicherung über städtebauliche Ziele private Immobilieneigentümer und Bauträger zur Realisierung verpflichtet werden

Freiraum

- Zunahme des motorisierten Individualverkehr im Ortszentrum, aufgrund von Siedlungserweiterungen
- keine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum aufgrund des anhaltenden Verkehrsaufkommen
- Bedeutungsverlust der Ortsmitte, aufgrund funktionaler Verluste im Zentrum; weiter Stärkung der funktionalen Schwerpunkte am Ortsrand mit stärkerer Ausrichtung auf den motorisierten Verkehr

Verkehr

- Viergleisiger Ausbau der S-Bahn wird die Trennwirkung der Gemeinde durch den Gleiskörper noch verstärken
- Zunehmender Mautausweichverkehr droht
- Schwerpunkte der baulichen Entwicklung z. T. relativ weit vom S-Bahnhof entfernt

3.3 ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT

Missstände im Sinne der Sanierung

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

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

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

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

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

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

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

4. Entwicklungsleitlinien und Sanierungsziele

4.1 EINSCHÄTZUNG ZUM BAUPLANUNGRECHTLICHEN HANDLUNGSBEDARF

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

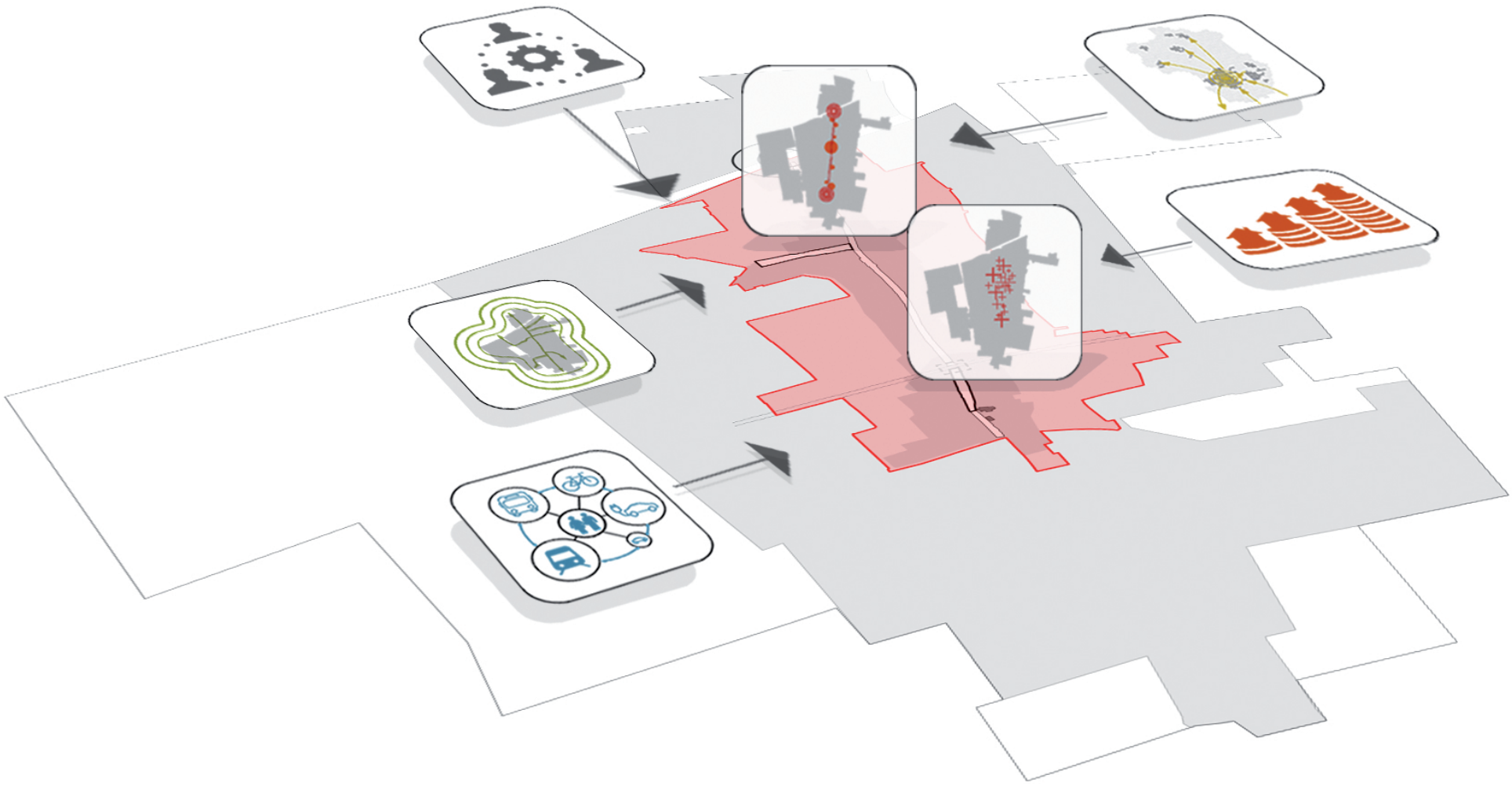
Aus den zusammengefassten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken lassen sich für Neufahrn städtebauliche Ziele ableiten, die auf der nächsten Doppelseite dargestellt sind. Die Ziele unter I + II umfassen die Punkte, die sich explizit auf das Ortszentrum und den Untersuchungsumgriff beziehen. Unter III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

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

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

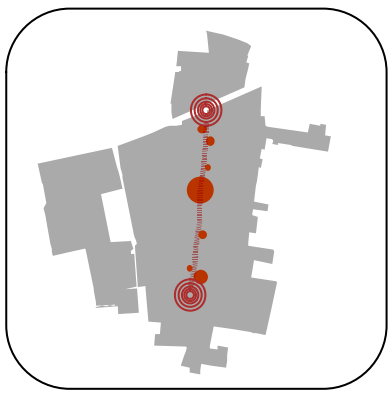
Die Gemeinde hat sich nach § 1 Abs. 1 des Baugesetzbuches im Rahmen der Bauleitplanung um die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde nach Maßgabe des BauGB zu kümmern. Dies setzt eine Vorstellung darüber voraus, wie die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde aussehen soll (Wahrnehmung der kommunalen Planungshoheit und aktive Bauleitplanung).
§ 1 Abs. 6 BauGB zeigt auf, welche Belange insbesondere bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind. Hierzu zählen u.a.

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



Ziele für das Ortszentrum und die gesamtörtliche Entwicklung

4.2 ÜBERSICHT UND KURZBESCHREIBUNG DER ZIELE

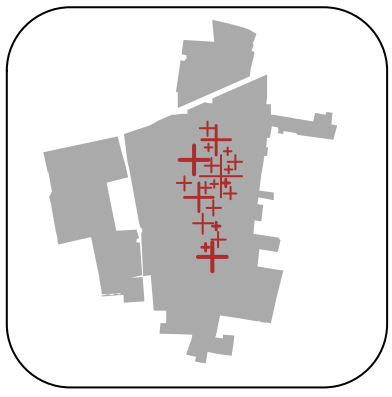


I. ORTSBILD UND FREIRAUM - GESTALTERISCHE AUFWERTUNG „PERLENKETTE BAHNHOFSTRASSE“

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

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

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



II. STÄRKUNG DER NUTZUNGSVIELFALT „BELEBTE ORTSMITTE“

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

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

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

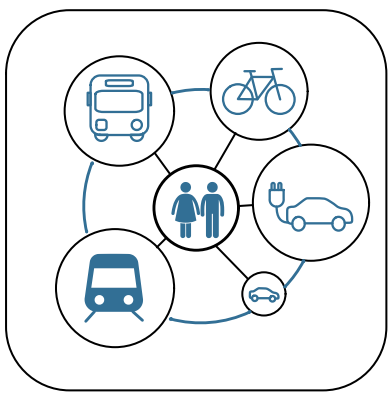
III. FREIRÄUME VERNETZEN

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

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

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

IV. ORTSVERTRÄGLICHE VERKEHRSFÜHRUNG



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

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

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

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

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

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

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

VI. EINZELHANDELS- UND GEWERBEENTWICKLUNG IM GEMEINDEGEBIET

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

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

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

VII ÖFFENTLICH-PRIVATE-ZUSAMMENARBEIT

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

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

VII.a Ausbau der öffentlich-privaten Zusammenarbeit
VII.b Verstetigung des „Beirates zur Integrierten Ortsentwicklung“