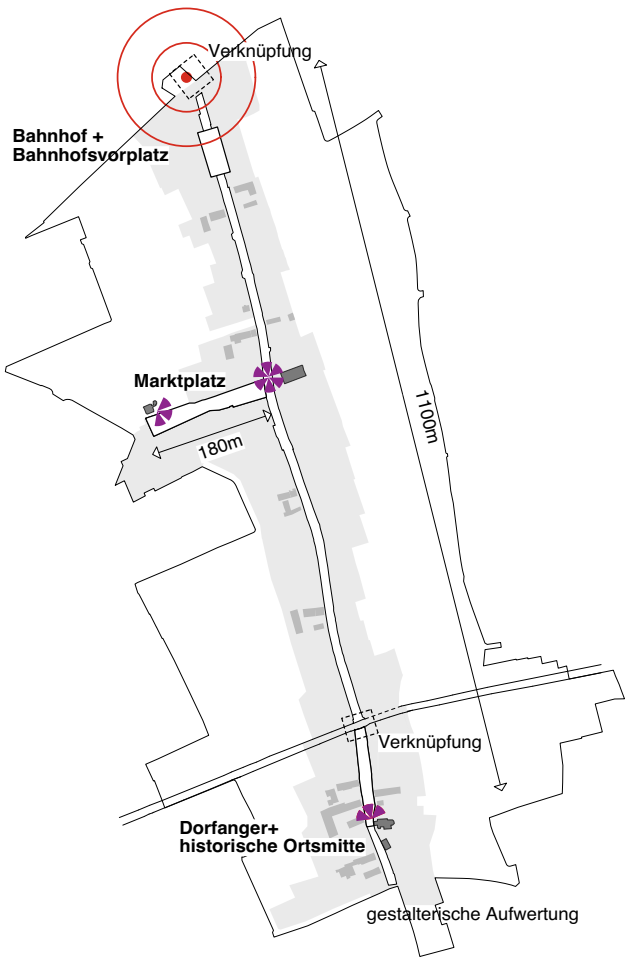
5. Konzeptioneller Handlungsrahmen

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



Konzept: Bahnhofstraße als räumliches Rückgrat - vorhandene Potentiale

5.1.1 Entwicklungsgrundsätze

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

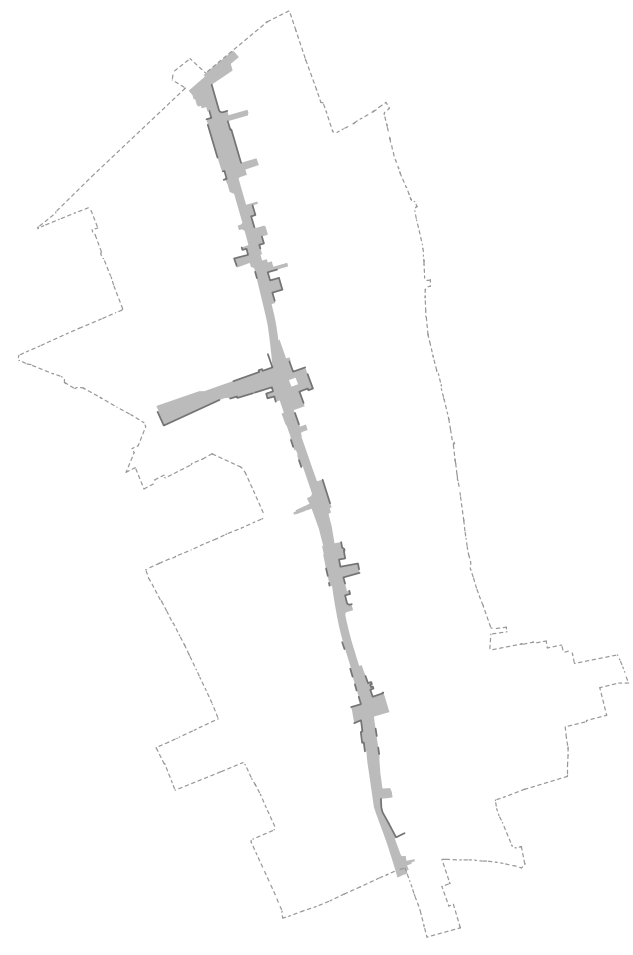
öffentlicher Raum

Die städtebauliche Struktur Neufahrns zeichnet sich durch ein relativ eindeutig definiertes Ortszentrum aus. Das Rückgrat bildet die Bahnhofstraße in ihrer Ausdehnung vom Bahnhof bis zur historischen Ortsmitte. Gegenüber des Rathauses spannt sich der in den Jahren 1998-2000 neu gestaltete Marktplatz in Westrichtung dazu auf.
Da die Ausdehnung des Ortszentrums mit einer Längenausdehnung der Bahnhofstraße von ca. 1100 Metern und einer Tiefe des Marktplatzes von ca. 180 Metern relativ weitläufig ist, sollten städtebauliche Entwicklungen das Ziel haben, diesen öffentlichen Raum gestalterisch zu stärken, bauliche und freiraumplanerische „Perlen“ herauszuarbeiten sowie funktionale Schwerpunkte zu definieren. Ortsbildprägende Räume und Plätze (Dorfanger in hist. Ortsmitte, Marktplatz, Bahnhofsplatz) sollten dabei unter Berücksichtigung ihrer räumlichen Qualitäten eine gezielte Aufwertung erfahren, um die Aufenthaltsqualität im Ortszentrum zu erhöhen.

Der Straßenraum als Gesamtes wird sehr oft nicht als öffentlicher Raum wahrgenommen (Straßenraum=öffentlicher Raum), da die Straße in ihrer Ausgestaltung und Wahrnehmung lediglich auf ihre heutige (Mono-) Funktion reduziert wird. Die Ausformulierung des Straßenquerschnitts wird meist völlig den Bedürfnissen des Autos untergeordnet. Gerade in Neufahrn, in welchem das Ortszentrum größtenteils von einem Straßenzug gebildet wird, ist ein Perspektivwechsel von Nöten. Die Zurückdrängung der Präsenz und Dominanz des motorisierten Verkehrs in der Bahnhofstraße ist ein wichtiger Beitrag zur Belebung der Ortsmitte. In diesem Zusammenhang müssen Maßnahmen zur Verlangsamung und Reduzierung des Verkehrs in der Bahnhofstraße entwickelt werden.
Um die Attraktivität und Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr (Fußgänger, Radfahrer) zu erhöhen, spielt auch die Dimensionierung des Straßenraums eine wichtige Rolle. Konzepte für eine Neuordnung des Verkehrs (Festlegung der Verkehrsführung, erforderliche Straßenbreite, Parkraumkonzept, etc.) sind dafür erforderlich. Außerdem ist die Kreuzungssituation mit der Staatsstraße, sowie die Bahnhofsunterführung in den nördlichen Siedlungsbereich sicherer und attraktiver zu gestalten, um die Verknüpfung zu verbessern.
Das Potential der Ortsstruktur (kompakt, kurze Wege, große Ortsmitte) kann nur ausgeschöpft werden, wenn die Grenzen und (verkehrs-) räumlichen Zuweisungen aufgeweicht werden. Die Weiterentwicklung der Straße sowie die Schaffung neuer Räume und Nutzungsmöglichkeiten bereits zugewiesener Flächen, ist Ausdruck der Herausforderungen, welchen viele Gemeinden heute gegenüberstehen.

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

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



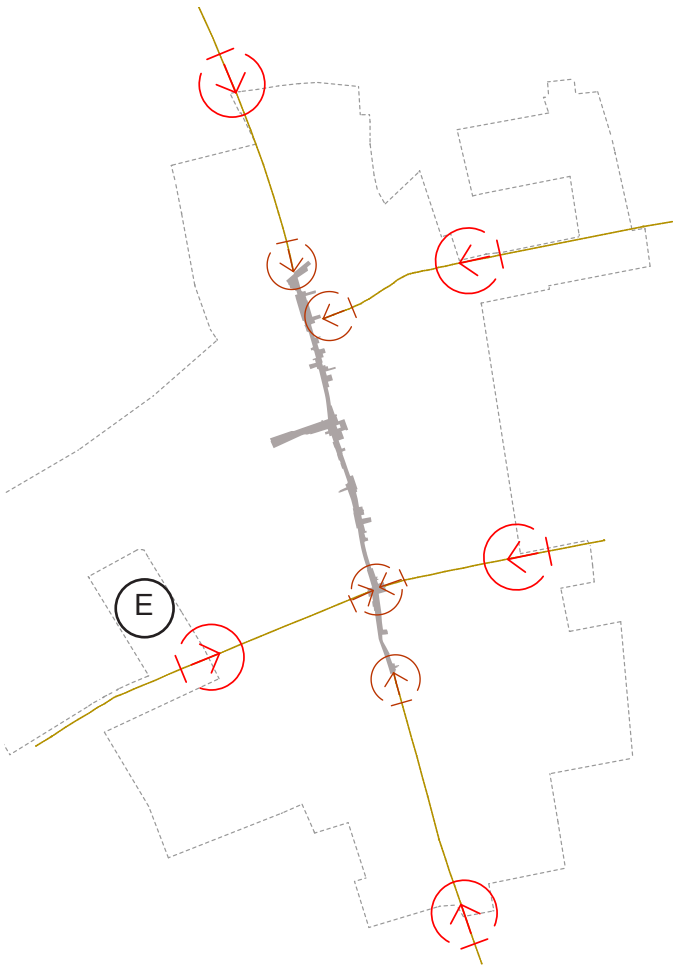
Konzept: öffentlicher Raum

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

Im Osten wird sich durch die geplante bauliche Erweiterung, der Ortseingang weiter nach aussen verschieben. Die Kreuzung am Kurt-Kittl-Ring mit Feuerwehr und neuem Gemeindequartier wird zukünftig diesen Eingang definieren. Im städtebaulichen Entwurf des Bebauungsplan Nr.95 wird hierauf bereits Bezug genommen.
Im Westen zeichnet sich der Ortseingang aufgrund des interkommunalen Gewerbegebiets im Norden und der Gewerbeflächen im Süden (Avon-Areal) weniger deutlich ab. Die bestehende Ackerfläche und die Weiterentwicklung des Avon-Areals bilden hierbei den Übergang. Auf diese Weise bestimmen besonders die bestehende Bebauung und die Kreuzung an der Christl-Cranz-Straße den Ortsauftakt. Der bauliche Zustand und die Architektursprache des Wohnquartiers, der niedrige Baukörper an der Ecksituation und die Ausgestaltung der Kreuzung werden dem Ort in seiner Gesamtheit nicht als angemessene Adresse gerecht. Eine Entwicklung der Potentialfläche E (siehe Darstellung auf der nächsten Seite) als baulicher Übergang zwischen Wohnquartier und Gewerbenutzung kommt hier eine entscheidende Bedeutung zu. Eine mehrgeschossige, kleinteiligere Baustruktur mit einer Mischung aus höherwertigen Gewerbe (keine zentrenrelevanten Sortimente) und Wohnungen sollte hier einen qualitätvollen Ortseingang ausformulieren und kann gleichzeitig einen Aufwertungsprozess des gesamten Umfeldes anstossen. Einhergehen sollte dies mit einer qualitätvollen Umfeld- und Freiraumgestaltung.

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

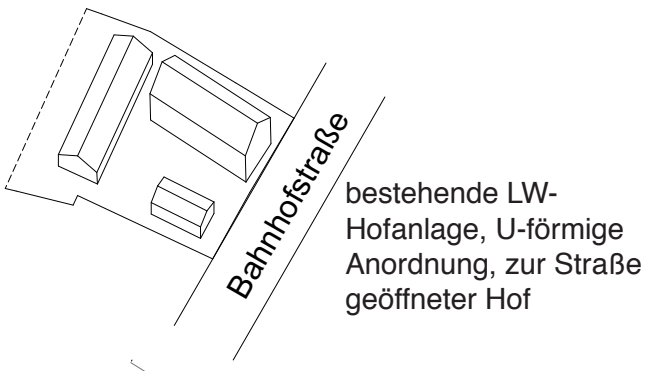
Gestalterische Elemente zur Verbesserung der Qualität und Orientierung als identitätsstiftende und wiedererkennbare Zeichen wären in diesem Zusammenhang
- Wechsel in der Fahrbahnbreite
- Wechsel im Fahrbahnbelag, einheitliche Materialwahl bei inneren Ortszentrumseingängen (siehe öffentlicher Raum)
- Straßenbegleitgrün (Konzeptansatz wäre zu entwickeln)
- Informations-, Orientierungs- und (Park-) Leitsystem (v.a. auch an inneren Eingängen)
- Ausstattung der Ortseingänge ggfs. mit Bushaltestellen, Straßenquerungen und gemeindlichen Werbe- und Informationsflächen



Konzept: äussere und innere Ortseingänge



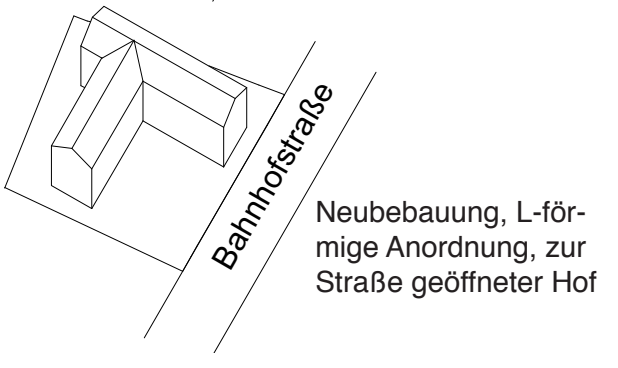
bestehende LW-Hofanlage, L-förmige Anordnung, zur Straße geöffneter Hof



bestehende LW-Hofanlage, U-förmige Anordnung, zur Straße geöffneter Hof

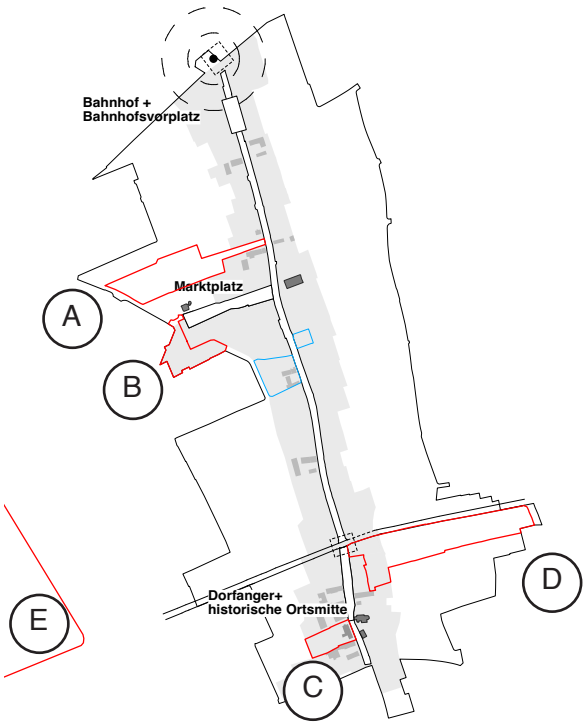


Neubebauung, U-förmige Anordnung, zur Straße geöffneter Hof



Neubebauung, L-förmige Anordnung, zur Straße geöffneter Hof

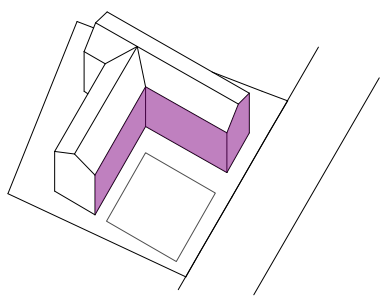
Erhalt und Schaffung baukultureller Qualitäten
Die ortsbildprägenden Gestalt-Merkmale (Giebelständigkeit, Hofstrukturen, vgl. Punkt 2.1) wurden in der Vergangenheit bei vielen Neubaumaßnahmen als Gestaltungsprinzipien herangezogen. Es entstanden zur Bahnhofstraße orientierte L- und U-förmige Hofanlagen in mehrstöckiger Bauweise, allerdings mit einer anderen baulichen Maßstäblichkeit. Die Gestaltungsprinzipien wurden auch in einem Gestaltungskatalog der Gemeinde formuliert (vgl. Protokoll zur GR-Sitzung vom 18.02.2013).
Da sich die Rahmenbedingungen in einem steten Veränderungsprozess befinden und mit der VU/ ISEK auch neue Erkenntnisse erarbeitet wurden, sollte der Gestaltungskatalog in Bezug auf neue Anforderungen überprüft und ggfs. angepasst werden. Desweiteren sind Regeln für das Ortszentrum zu definieren, die sowohl bei Neuplanungen als auch bei Sanierungen zum tragen kommen. Die doch sehr hohe Heterogenität in der Bebauungsstruktur sollte durch ortsbildgerechte und einheitliche Baukörper- und Fassadengestaltung klar herausgearbeitet werden. Auch die Qualität der Hofflächen, die oft vorwiegend als Parkplatzbereiche genutzt werden und einen hohen Versiegelungsgrad aufweisen, sollten deutlich aufgewertet werden (Gestaltungshandbuch/ -satzung, Fassaden- und



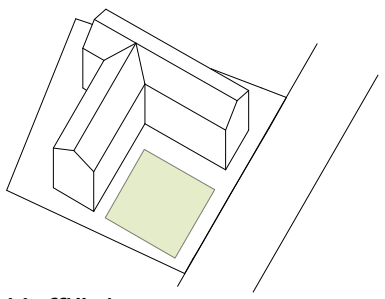
Potentialflächen im Ortszentrum und Umfeld



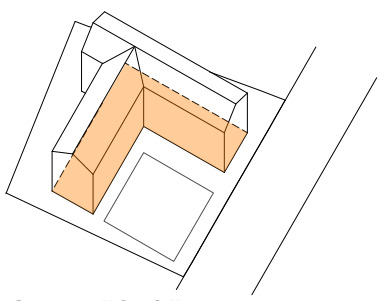
Referenzbeispiel für Entwicklung Fläche A



Fassadenprogramm



Hofflächenprogramm



Geschäftsflächenprogramm

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

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

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

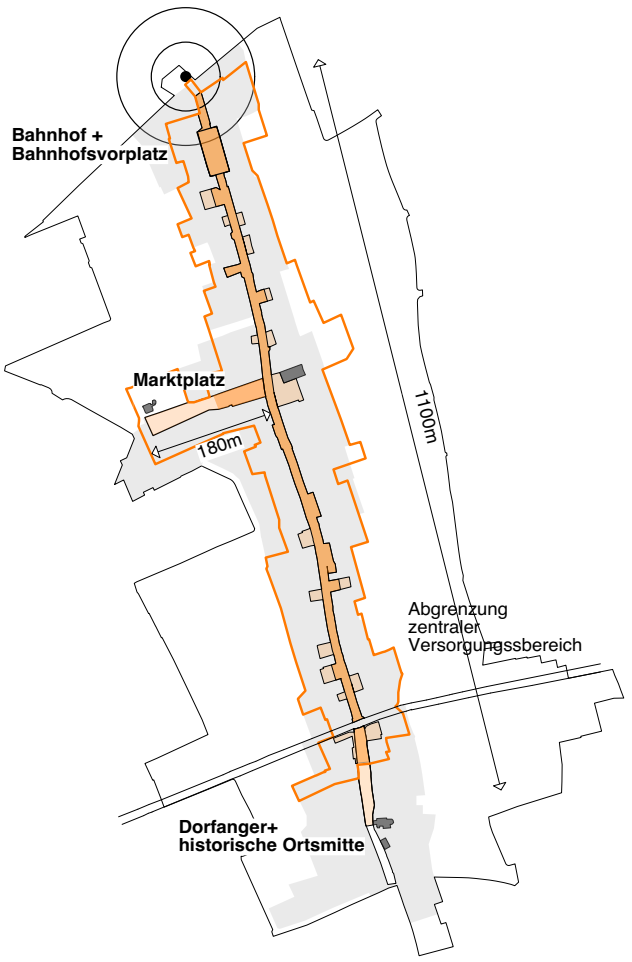
- Proaktive städtebauliche Sanierungsberatung und Sondierung von Entwicklungsvorstellungen
- Weiterentwicklung der Leitlinien für Sanierungen und Neubauten (Gestaltungshandbuch/ -satzung, Fassaden- und Hofflächenprogramm)
- Geschäftsflächenprogrammm (siehe Flächen- und Leerstandsmanagement)
- Überprüfung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

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

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

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

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



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

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

Kulturelle Veranstaltungen
Ebenso wichtig ist es das Ortszentrum als Veranstaltungsort kultureller, gemeinschaftlicher und öffentlicher Ereignisse zu qualifizieren und die räumlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen.
Ein Schlüsselprojekt stellt dabei die Realisierung eines Bürgerhauses mit Veranstaltungshalle und weiteren teilw. öffentlichen Nutzungen in zentraler und integrierter Lage dar, das nicht nur für kommerzielle (= rentierliche Nutzungen) Veranstaltungen, sondern auch für Aktivitäten von Vereinen und sozialen Trägern (= unrentierliche Nutzungen) bereit steht. Durch einen Neubau und eine Freiflächengestaltung mit hoher gestalterischer Qualität wird das Ortsbild und der öffentliche Raum aufgewertet. Zusätzlich werden öffentliche Einrichtungen in der Nähe des Rathauses räumlich gebündelt, zur Stärkung des funktionalen Zentrums.
Auf dem Marktplatz, der bereits für zahlreiche Veranstaltungen genutzt wird, sollte das Angebotsspektrum noch intensiviert (saisonale und lokalspezifische Angebote) werden und die räumlichen Qualitäten des Marktplatz noch besser dafür genutzt werden (Gestaltungs-



Konzept: Grünplan Ortszentrum



Konzept: Grünplan Hauptort Neufahrn

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

Vielfältiger und generationengerechter Wohnraum im Ortszentrum

Im Sinne einer angemessenen Innenentwicklung, sind die Nachverdichtungsmöglichkeiten im Ortszentrum stetig zu überprüfen und anzustossen. Dafür ist die Erfassung und Aktivierung nicht genutzter, unter- bzw. mindergenutzter Grundstücke wichtig, ebenso wie die Prüfung höheren Baurechts und ggfs. Anpassung bestehender und noch nicht realisierter B-Pläne in zentralen Lagen. (Baurecht zurücknehmen, wenn keine Umsetzung erfolgt)
Einerseits macht die gute Erreichbarkeit des Bahnhofs und die bestehenden Einkaufsmöglichkeiten das Ortszentrum zu einem attraktiven Wohnstandort, andererseits erhöht eine Verdichtung der Wohnstrukturen die Vitalität in der Ortsmitte und die Nachfrage an zentral gelegenen Einzelhandelsangeboten.
Dabei ist auf eine ortsverträgliche Dichte und Gebäudegestaltung (- siehe Flächen- und Gebäudepotentiale), eine ausgewogene Mischung von Einzelhandel, Gewerbe- und Wohnnutzung und ein ausdifferenziertes, bedarfsangepasstes Angebot der Wohnungsgrößen und Wohnformen zu achten. Verdichteter Geschosswohnungsbau mit vielfältigen, generationengerechten, barrierefreien und gemeinschaftsorientierten Wohnprojekten für junge Familien und alte Menschen sollten dabei Berücksichtigung finden. (Projekte wie das kommunal geförderte Wohnprojekt nördlich der Bahn oder die geplante, seniorengerechte Wohnanlage in der Bahnhofsstraße stellen dafür bereits gute Beispiele dar.).

Durch die Verdichtung der Wohnstrukturen und den Ausbau des Wohnungsangebots sowie durch die Aufwertung des Wohnumfelds bzw. der Wohnumfeldqualitäten (z.B. Spielplätze, Freiraumangebote, Schulen und Kindergärten,…) soll das Zentrum auch nach Ladenschluss ein belebter, qualitätvoller und vielseitig nutzbarer Aufenthaltsbereich sein.
Um im Ortszentrum die wohngebietsnahe Nahversorgungsstruktur zu sichern, sollten die Bestrebungen zur Ansiedlung eines weiteren Lebensmittelnahversorgers bei geeigneten Potentialflächen überprüft und forciert werden.

Freiraumqualitäten im Ortszentrum

Der öffentliche Raum als generationenübergreifender Begegnungsort stellt maßgeblich die Qualität einer belebten Ortsmitte dar. Der ‚Platz für Alle+Alles' ist hierbei eine optimistische Utopie. Viel wichtiger ist es, die Bedeutung der verschiedenen Räume für bestimmte Gesellschaften im städtebaulichen Gewebe zu erkennen und nach Bedarf zu verbessern. Ziel sollte es sein, das Ineinandergreifen dieser Räume zu stärken und Begegnungsmöglichkeiten zu schaffen, um auf diese Weise Akzeptanzen zu kreieren, die ein ausgeglichenes Nebeneinander ermöglichen.
Eine besondere Rolle spielen in diesem Zusammenhang kleinere Quartiersplätze innerhalb der Siedlungsbereiche, die bereits bestehen - in Teilen verbesserungswürdig – jedoch hinsichtlich des stetigen Wachstums der Gemeinde kontinuierlich erweitert werden sollten („Das Wohnzimmer vor der Tür"). Einfache Ausstattungselemente, wie Sitzgruppen und Tische, können bereits ausreichend sein. Zudem sollte für Familien und Einwohner ohne Garten ein Angebot geschaffen werden, wie öffentliche Grillplätze (mit ausreichender Infrastruktur), um den fehlenden Privatraum auszugleichen.

Strategie III: Freiräume vernetzen

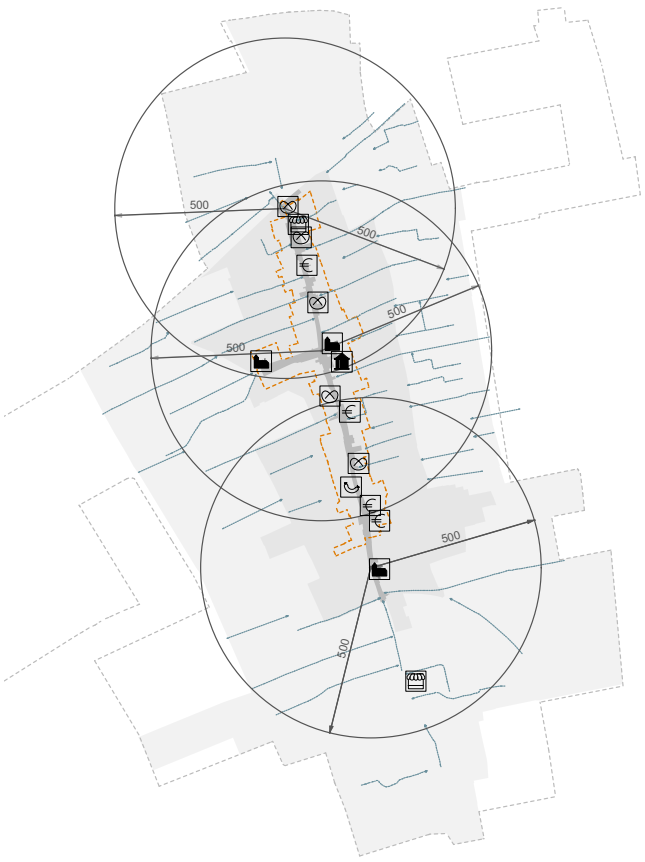
Innerhalb der Gemeinde Neufahrn entwickelt sich zunehmend eine Diskrepanz zwischen einer voranschreitenden Urbanisierung innerhalb des Siedlungskörpers und einer wachsenden Bedeutung großräumlicher Naturräume in der umliegenden Umgebung. Die Wahrnehmung des offensichtlichen Verlusts von Grünflächen und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

Vernetzung innen und außen (bezogen auf Gesamtort)
Die Qualität des Neufahrner Siedlungskörpers liegt in seiner Kompaktheit und den damit einhergehenden kurzen Distanzen zum angrenzenden Naturraum. Dennoch muss klar benannt werden, dass besonders im nördlichen Teil der Gemeinde die Erholungsfunktion der umliegenden Naturräume stark von den Immissionen verschiedener Infrastrukturen eingeschränkt wird. Hohe Flugfrequenzen, sowie der anhaltende Lärm der Autobahn sind gleichermaßen Kennzeichen der Gemeinde Neufahrn, wie die besonders wertvollen Naturräume Garchinger Heide, Isar/Isarauen und das Freisinger Moos.
Ziel ist es, die bestehende Grünstruktur im Ortszentrum zu verbessern und Lücken zu schließen, um somit eine stärkere Beziehung zwischen den einzelnen Raumeinheiten/ Grünflächen im Ort zu schaffen, sowie diese wiederum mit den umliegenden Naturräumen zu verbinden. Möglichkeiten dieses Ziel umzusetzen bestehen darin:

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

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

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



Konzept: kurze Wege

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

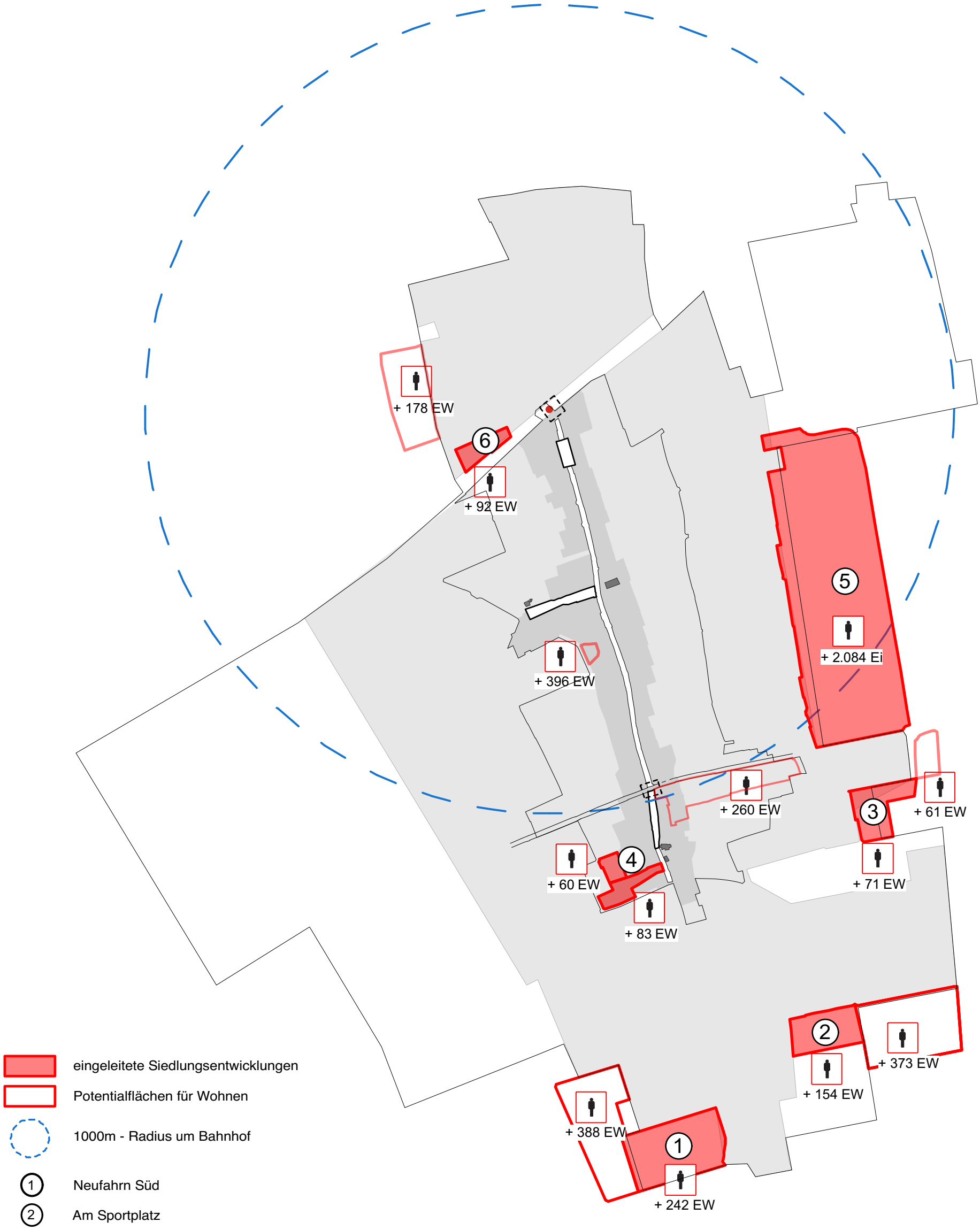
Ort der kurzen Wege – in Bezug auf den Verkehr
Die Aufenthaltsqualität im Ortskern steht in Verbindung mit der Höhe der Verkehrsbelastung auf den zentralen Erschließungsachsen. Eine Verkehrsberuhigung kann oft dadurch erreicht werden, wenn die Attraktivität der Fahrradnutzung für Kurzstrecken steigt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

Mikroklima im Ortszentrum und Nachhaltigkeit
Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass Überlegungen bezüglich des Umgangs mit Mikroklima im urbanen Raum, nicht länger nur in stark verdichteten Großstädten eine Rolle spielen. Angesichts der anhaltenden Nachverdichtungen in Neufahrn und dem sich grundsätzlich verändernden Klima mit Extremwettereignissen, muss die Gemeinde einen stärkeren Fokus auf die Verbesserung des innerörtlichen Microklimas legen und ihre Resilienz gegenüber Extremereignissen verbessern. Neben der bereits erwähnten Stärkung der Grünstrukturen, die Hitzeinseln abmildern, muss grundsätzlich eine erhöhte Entsiegelung im öffentlichen Raum mit Retentionsmöglichkeiten forciert werden, um hohe Niederschlagsereignisse besser zu lenken.
Die Förderung lokaler Kreisläufe und die Wiederverwendung von natürlichen Ressourcen sollte in zukünftigen Planungen und Festsetzungen stärker berücksichtigt werden. Diesbezüglich sind folgende Umsetzungsansätze zu nennen:
- nachhaltige Energiegewinnung
- Wiederverwendung von Ressourcen (z.B. Regenwasser, Baumaterial,...)
- energieeffiziente Sanierung und Bauweise von Gebäuden

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

Aktive Baulandentwicklung und vielfältige Wohnformen für alle gesellschaftlichen Gruppen
Im regionalen Vergleich ist der Raum München Nord durch ein deutlich überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum (und Arbeitsplatzwachstum) in den vergangenen 25 Jahren gekennzeichnet, somit ist auch in Neufahrn die Einwohnerzahl stark gestiegen.
Diese Entwicklung hat zu einem steten Anstieg der Immobilien- und Baugrundpreise, der Mietpreise und zu einem Konkurrenzdruck für Ortsansässige geführt.
Die Gemeinde verfolgt bisher v.a. im Hauptort eine kontinuierliche und kompakte Baulandentwicklung (teilweise auch durch Wettbewerbe). Durch bereits eingeleitete Baugebietsentwicklungen kann dadurch in den nächsten 10 Jahren zusätzlicher Wohnraum für rund 2.700 Einwohner geschaffen werden. Darüber hinaus werden Potentialflächen geprüft, auf denen nochmals Wohnraum für rund 1.650 Einwohner realisiert werden könnte (Quelle: Gemeinde Neufahrn: Maximalszenario Neufahrn 2027 vom 23.10.2017).

Langfristig muss sichergestellt werden, dass zukünftig der Flächenverbrauch in einem nachhaltigen und angemessenen Ausmass erfolgt, weitere Landschaftszersiedelung vermieden wird und im Sinne nachhaltiger Mobilitätsformen der motorisierte Verkehr nicht weiter zunimmt.
Im Rahmen einer aktiven Baulandentwicklung muss sich die Gemeinde über anzustrebende Wachstumsraten, die räumliche Konfiguration des Hauptortes und der Ortsteile, der maximal vorstellbaren Siedlungsausdehnung sowie den Abständen und zu sichernden Freiraum- und Landschafträumen positionieren. Flächenausweisungen sollten v.a. auch in Hinblick auf eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr erfolgen. Da Neufahrn mit der zentralen Lage des Bahnhofs sehr gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden ist, sollte v.a. im Einzugsradius von 1000m die Innenentwicklung und ggfs. Neuausweisung von Flächen in diesem Raum forciert werden (im Norden ist dies aufgrund der Lärmemissionen durch den Flughafen nur sehr eingeschränkt möglich).
Gleichzeitig eröffnet der zu erwartende Einwohnerzuwachs die Möglichkeit das Ortszentrum zu stärken und die Identität Neufahrns neu zu bewerten. Dafür ist es besonders wichtig die Identifikation der „neuen Bewohner“ mit Neufahrn und v.a. der Ortsmitte sicherzustellen.
Ein besonderer Schwerpunkt sollte bei der Bewältigung des Siedlungsdrucks die ange-



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

messene Erschliessung der Innenentwicklungspotentiale darstellen **(Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“)**.
Als Innenentwicklungspotentiale werden Grundstücke verstanden,

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

Grundsatzbeschluss Baulandmodell
Um langfristig eine nachhaltige Siedlungsentwicklung mit ausdifferenzierten Wohnungsgrößen und unterschiedlichen Finanzierungsformen sicherzustellen, ist die Definition städtebaulicher Ziele notwendig.
Neue Baulandausweisung soll nur noch mittels gemeindlichem Zwischenerwerb oder städtebaulichem Zielbindungsvertrag erfolgen, so dass die veräußerten Grundstücke mit einer vertraglichen Bauverpflichtung und einem vormerkungsgesicherten Wiederkaufsrecht versehen werden können.

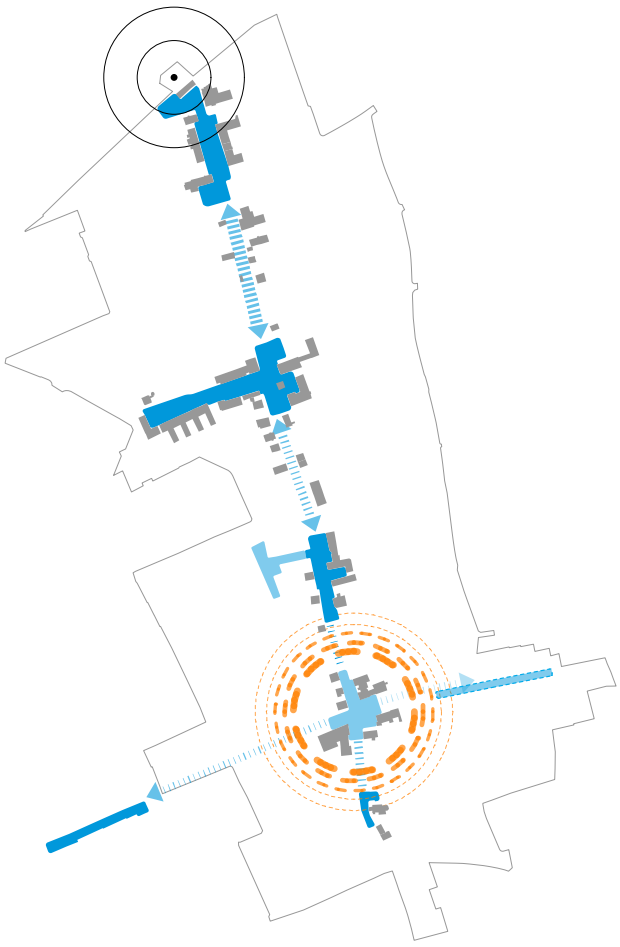
Innenbereichs- und Entwicklungsflächen, die sich aufgrund ihrer Lage (bspw. Nähe zu Versorgungseinrichtungen), Erschließung und Größe für einen verdichteten Geschosswohnungsbau eignen, sollen in dieser Form entwickelt werden. Baurecht soll hier zukünftig nur in Verbindung mit einem vorhabenbezogenen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

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

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



Konzeptkarte Städtebau und Freiraum



freiraumplanerisches Konzept Bahnhofs-straße

5.1.2 Szenarien zu räumlichen Teilbereichen

A_Bahnhofstraße

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

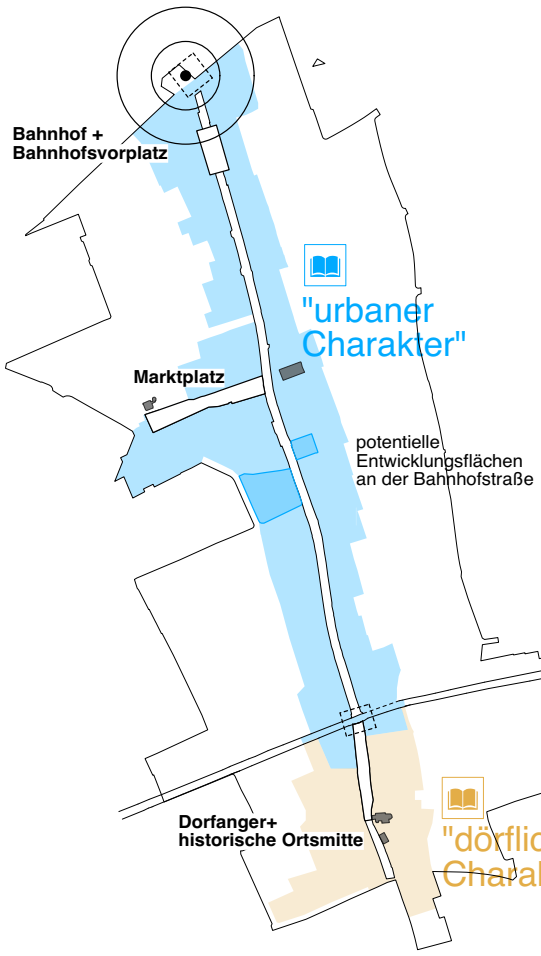
Denkbar ist auch, dass in Abhängigkeit zur realen Straßenbreite ein Wechsel der Parkplatzanordnung erfolgen kann.

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

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

Bei der Planung einer Tiefgarage sind folgende Überlegungen zu berücksichtigen.

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

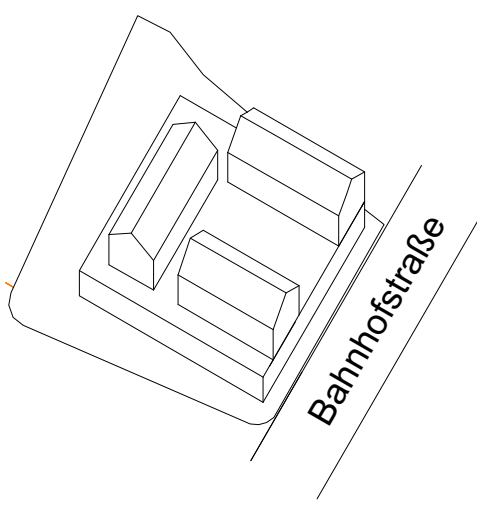


Festlegungen zur Gebäudegestalt

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

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

Gemäß den Erkenntnissen aus dem VU/ ISEK-Prozess ist dazu anzumerken, dass prinzipiell die Gestaltprinzipien für verschiedene Bereiche entlang der Bahnhofstraße differenziert werden sollten.
Beispielsweise kann man sich im Bereich nördlich der Kreuzung Echinger Straße einen urbaneren Charakter mit oben vorgeschlagener Geschossigkeit vorstellen, ggfs. mit einer höheren Dichte durch die Reduzierung der Abstandsflächen (gemäß §9 BauGB, Absatz 2a). Dadurch würde hier ein urbanerer Charakter mit einer Verdichtung an zentral gelegenen Wohnflächen entstehen, die gleichzeitig eine gute fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs haben (ggfs. muss hier eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels erwogen werden, um diese Verdichtung auch zu ermöglichen).
Die Giebelständigkeit wird dabei als ortsbildprägend erachtet, im Fall von Neubauten ist zu prüfen, ob diese immer zu einer höheren Gestalt- und Nutzungsqualität führt, da dadurch kleinteilige EG-Raumstrukturen zur Bahnhofstraße entstehen. (Ggfs. könnten hier längsgerichtete Bebauungsstrukturen entlang der Bahnhofstraße grössere Einzelhandelsflächen ermöglichen, die durch eine Reihung von Satteldächern den giebelständigen Charakter zur Bahnhofstraße fortführen (siehe Zeichnung nächste Seite).



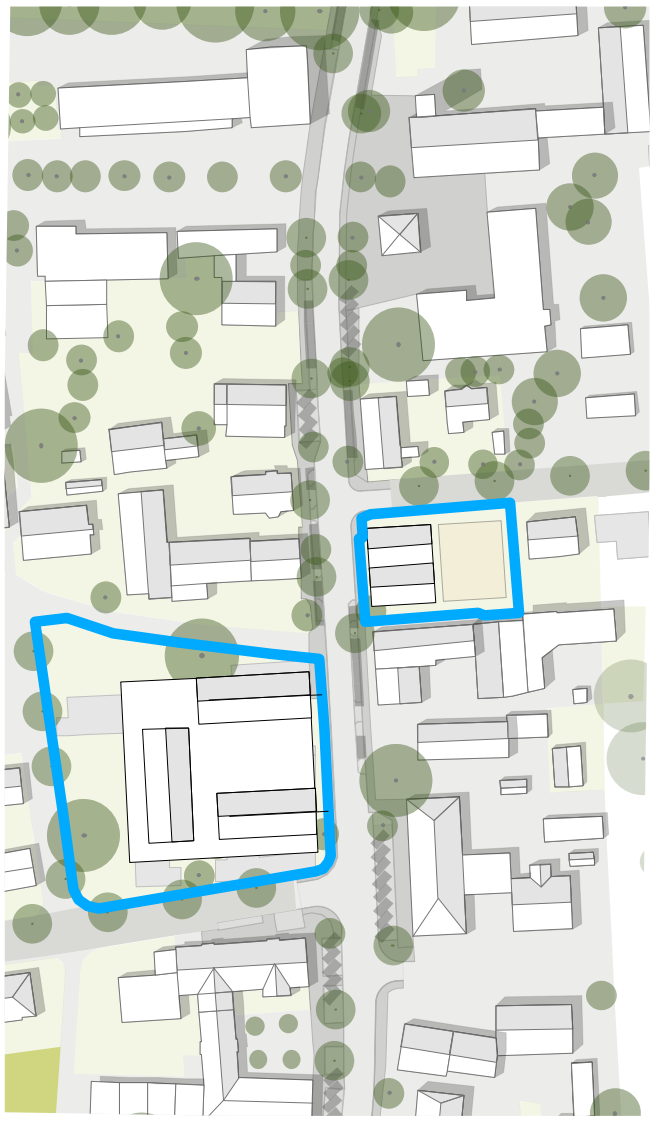
Baukörper mit durchgängigem Sockelgeschoss

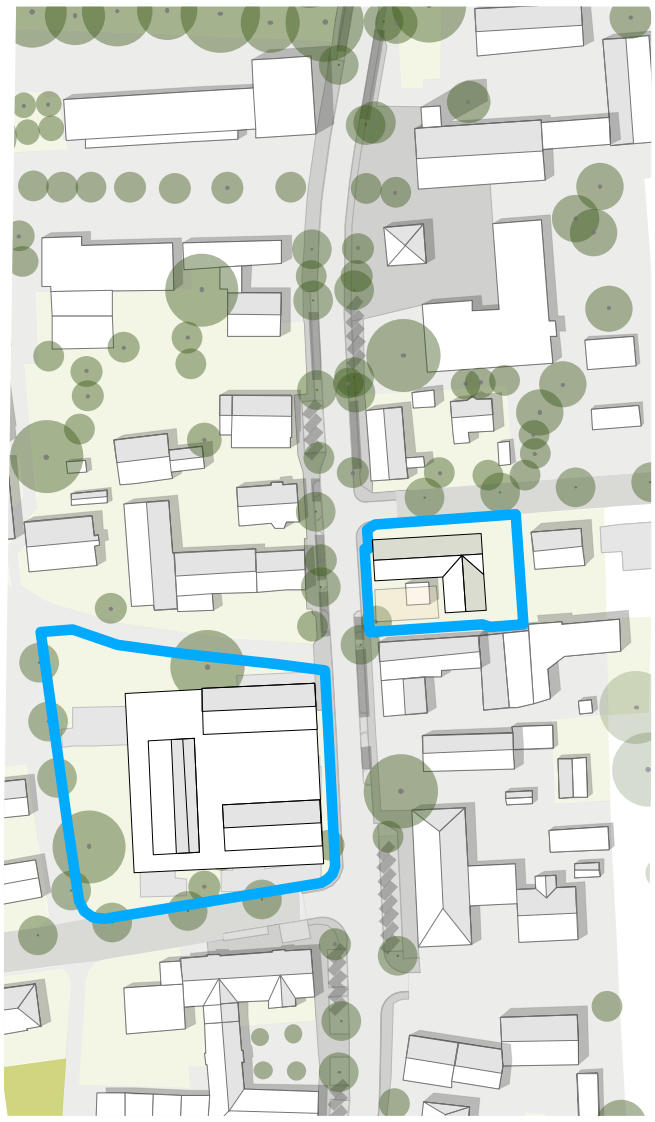
Der Bereich der Bahnhofstraße südlich der Kreuzung Echinger Straße hingegen hat noch einen deutlich dörflicheren Charakter. Dieser sollte mittels noch enger gefassten Gestaltprinzipien (unbedingte Wahrung der Giebelständigkeit, niedrigere Bebauung 2+D, Aussagen zu Dacheinschnitten, Fassadengestaltung,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



Beispielfoto Supermarkt in durchgängigem Sockelgeschoss, Hopfgarten im Brixental

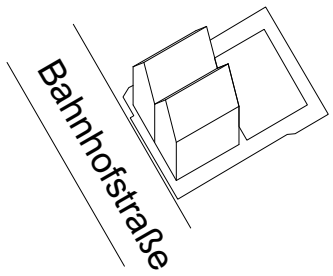
Bei den vorgeschlagenen Hofanlagen (in der Bahnhofstraße gibt es derzeit an neueren Gebäudebeispielen L- und U-förmige Hofbebauungen) ist anzumerken, dass diese hinsichtlich ihrer architektonischen und freiraumplanerischen Gestaltung noch verbesserungsfähig sind. Die zur Bahnhofstraße orientierten Hofflächen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



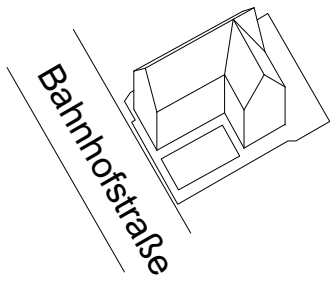


2 Planungsvarianten

1:2.000 (im DinA3 - Format)



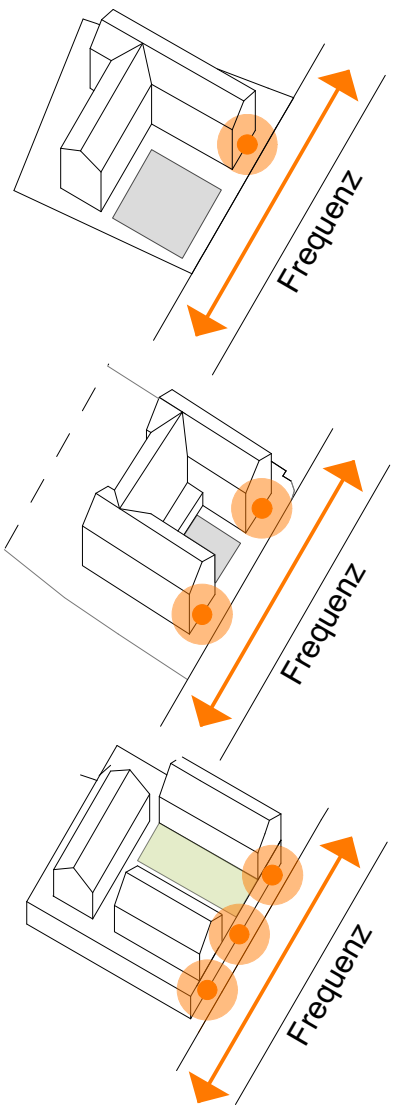
Baukörper parallel zur Bahnhofstraße



Baukörper senkrecht zur Bahnhofstraße (L-Form)

Festlegungen zur Nutzung
Hier wurden (laut GR-Protokoll vom 18.02.2013) folgende Punkte festgelegt:
- Erdgeschoss überwiegend mit Einzelhandelsnutzung belegt
- Einzelhandelsnutzung soll zur Bahnhofstraße orientiert sein
- Gemischte Nutzung von Gewerbe und Wohnen ist wünschenswert

Prinzipiell sind diese Festlegungen weiter anzustreben, allerdings sind durch die Ausdehnung des Ortszentrums (entspricht dem zentralen Versorgungsbereich) mit einer Längenausdehnung der Bahnhofstraße von ca. 1100m und einer Tiefe des Marktplatzes von ca. 180m, Strategien zu entwickeln wie die Einzelhandelsnutzung mit räumlich geringer Distanz zur Bahnhofsstraße (Hauptfrequenzachse) konzentriert werden kann, um die Weitläufigkeit nicht noch weiter zu erhöhen.
Dafür muss zum einen erwogen werden, ob die Einzelhandelsnutzung am Marktplatz auf den vorderen/ östlich gelegenen Bereich konzentriert wird und der westliche, hintere Bereich eher zu einem ruhigeren Platzbereich mit hoher Verweil- und Aufenthaltsqualität ausgebaut wird. Dies ist allerdings in Zusammenhang mit dem Nutzungskonzept für die Neubebauung auf dem Grundstück „Alte Halle“ zu bewerten (siehe dazu räumlicher Teilbereich Markplatz und Umfeld).
Im Falle der L- und U-förmigen Hofbebauungen, die die Flächenausdehnung der Bahnhofstraße nochmals vergrößern, sollte die Einzelhandelsnutzung v.a. auf den zur Bahnhofstraße orientierten Flächen konzentriert werden. Die EG-Flächen im rückwärtigen Hofbereich können abhängig von der Hofgestaltung und -qualität auch für Dienstleistung oder sogar Wohnen genutzt werden.
Um bei baulichen Neuentwicklungen auch größere, zusammenhängende Einzelhandelsflächen (Problem der Kleinteiligkeit in bestehender Bebauungsstruktur) realsieren zu können, sind Bebauungskonzepte denkbar, die ein durchgängiges Sockelgeschoss aufweisen, auf der eine Bebauung mit den ortstypischen Hoftypologien ab dem 1. OG aufsitzt.



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

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

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

Aus gestalterischer Sicht werden folgende Ziele verfolgt:

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





Beispiel Bahnhofstraße Deisenhofen/ Oberhaching

Auf Grundlage dieser Überlegungen wurden zwei Konzepte in Bezug auf die räumlichen Gestaltungsgrundzüge entwickelt, die sich vor allem im Bereich der Fahrbahnausgestaltung unterscheiden. Grundsätzlich werden im Bereich des Straßenquerschnitts folgende Ziele verfolgt:
- Barrierefreiheit: Angleichung der Höhe der Fahrbahn an das Fußgängerniveau, Verbesserung des Gehkomforts
- Keine Trennung von Radweg und Fahrbahn; auf diese Weise soll der Autofahrer (mit dem Ziel einer Erhöhung der Verkehrssicherheit) für Radfahrer stärker sensibilisiert werden und seine Fahrgeschwindigkeit automatisch verringern

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

In der **Variante 1** (übernächste Seite) wird eine Mittelrinne als wichtigster Bezugspunkt für den motorisierten Verkehr als Fahrbahn vorgeschlagen. Besonders in Bereichen der ‚Plätze’ soll die Prä-senz der Fahrbahn stärker reduziert werden. Dies kann nun zusätzlich verstärkt werden, wenn Parkplätze in diesen Bereichen entfallen.
Eine Aussparung der Rinne in Kreuzungsbereichen soll die Rechts-vor-Links-Regelung in der Bahnhofstraße hervorheben.
Auf diese Weise soll wiederum eine Verkehrsberuhigung erreicht werden, zusätzlich soll das Einfahren in die Bahnhofstraße von Seitenstraßen aus erleichtert werden.
Diese Variante würde mit Hilfe von Gestaltung die Präsenz des Langsamverkehrs weiter stärken und den motorisierten Verkehr somit unterordnen. Dies wäre ein klares Zeichen, welche Prioritäten die Gemeinde Neufahrn setzt.

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

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

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

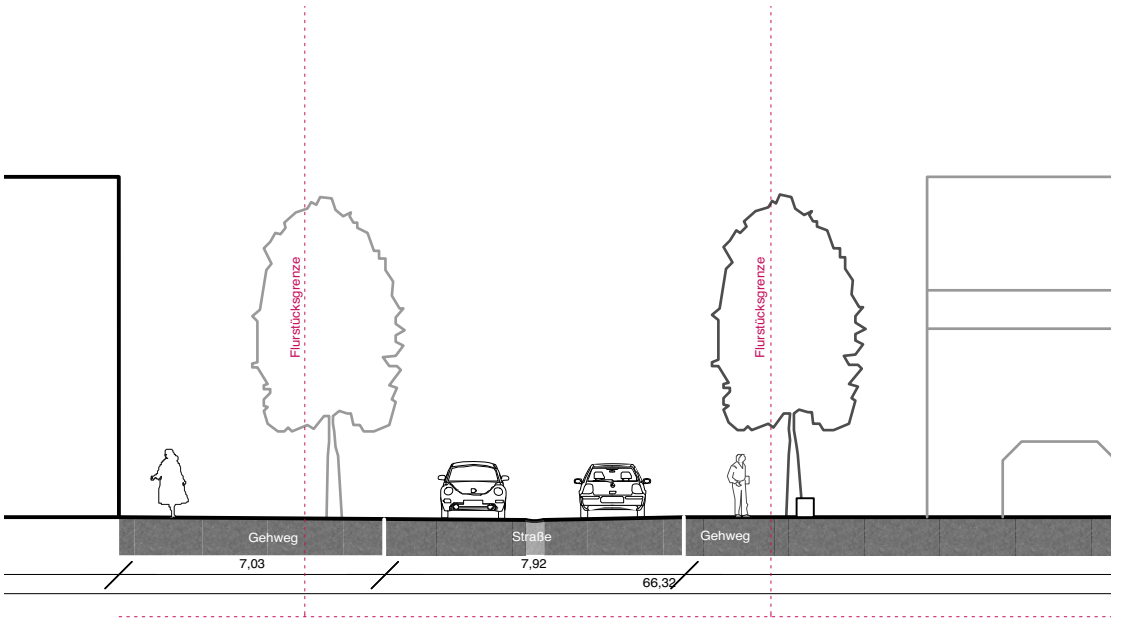
Grundsätzlich wird für alle Varianten vorgeschlagen, dass in Bereichen mit hoher Einzelhandelsfrequenz Kurzzeitparken vorgesehen wird. Von einer klaren Trennung zwischen Auto- und Radverkehr wird im Bereich der Bahnhofstraße grundsätzlich abgeraten. Ziel ist es eine stärkere Gleichberechtigung aller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



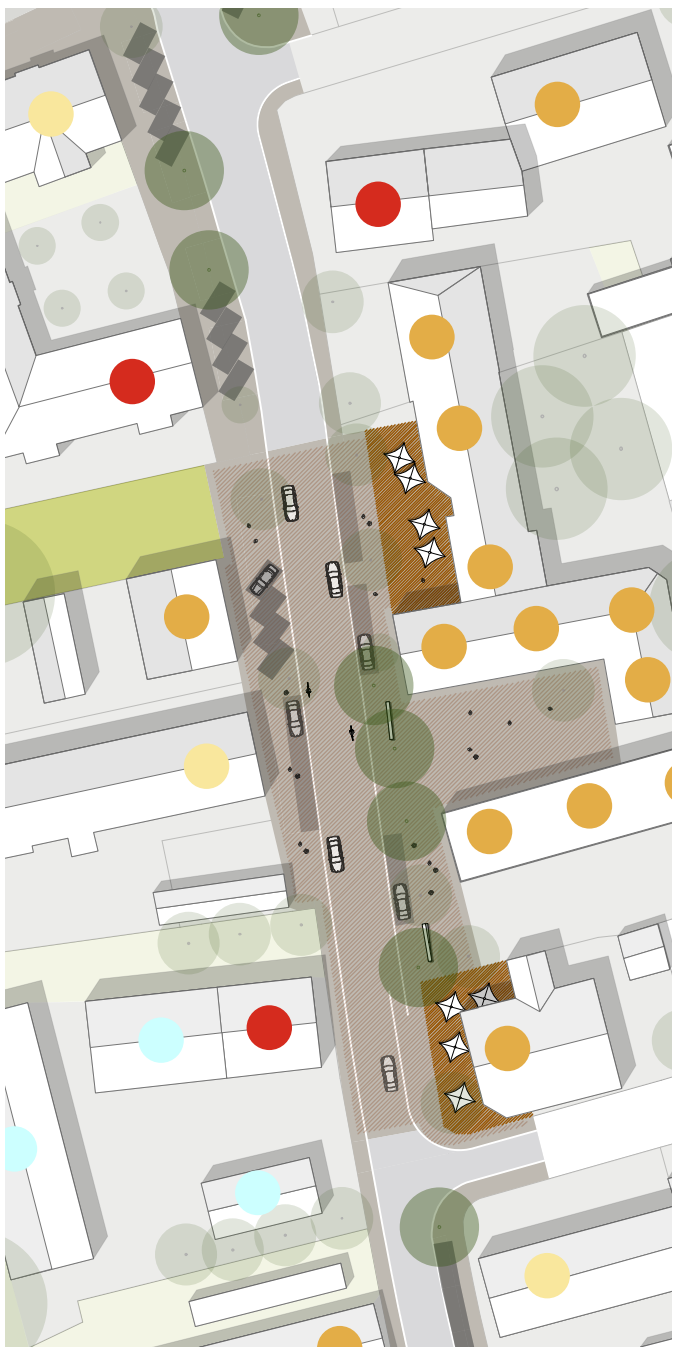
Ausschnitt Bahnhofstraße - Variante 1: Mittelrinne
M 1:500 (im DinA3 - Format)

Nutzung

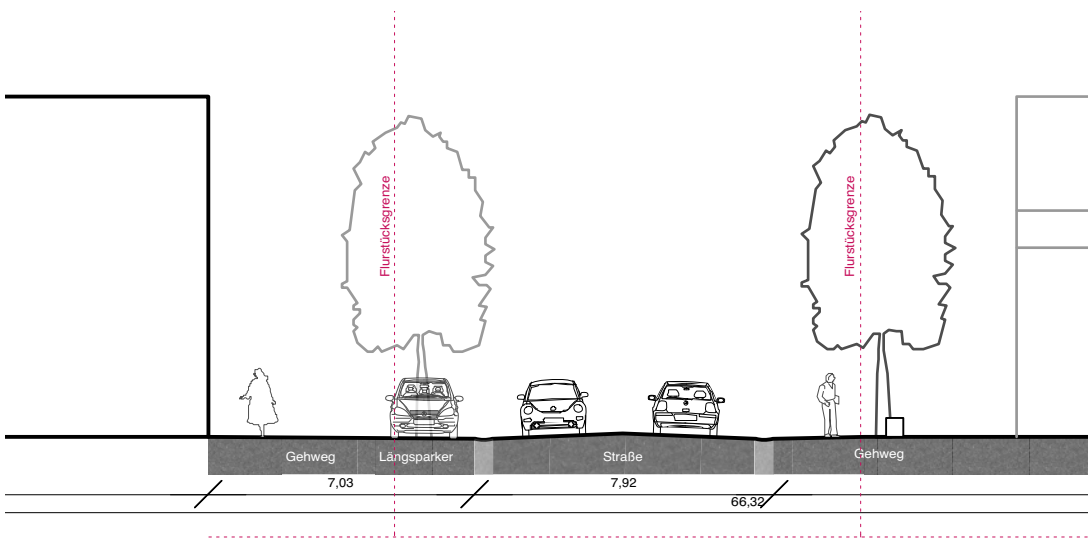
- Einzelhandel, Gastronomie
- Gewerbe/ Dienstleistung
- kulturelle Einrichtung
- öffentliche Einrichtung
- soziale Einrichtung
- Wohnen
- Scheune, Lager, Garage



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



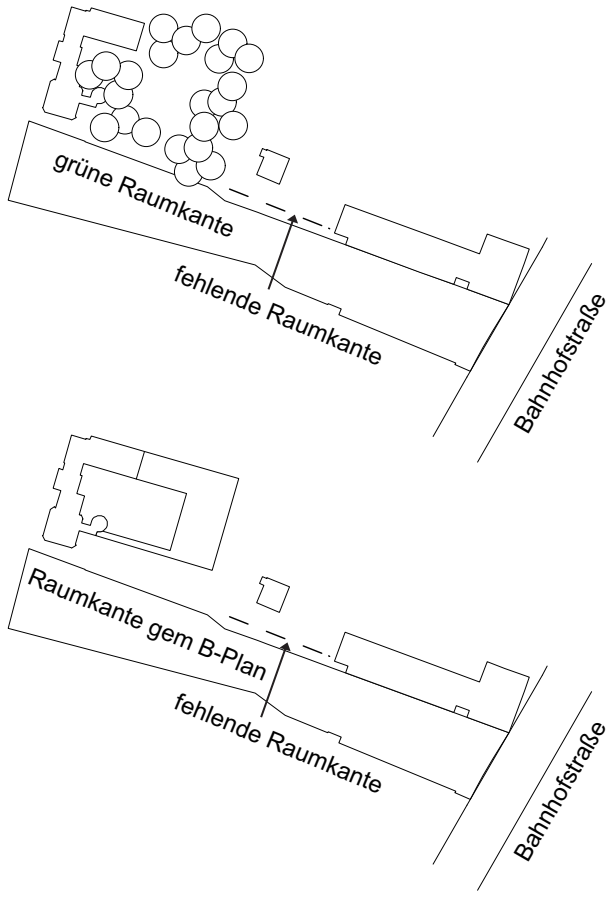
Ausschnitt Bahnhofstraße - Variante 2: Doppelrinne
M 1:500 (im DinA3 - Format)



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

B_Marktplatz und Umfeld (incl. Bereich Alte Halle)

Der Marktplatz wurde auf Grundlage eines Wettbewerbsgewinns des Architekten Florian Burgstaller in den Jahren 1998-2000 errichtet. Eine der grundlegenden Ideen war die denkmalgeschützte evangelische Kirche des Architekten Gulbranson (echte architektonische „Perle“) als Teil des Ortszentrums sichtbar und erlebbar zu machen. Der langgestreckte Platz in den Raumproportionen (Länge : Breite = 8 : 1) orientiert sich dabei an altbayerischen Straßenmärkten, der sich zwischen den ortsbildprägenden Dominanten der katholischen und evangelischen Kirche erstreckt.
Eine Schwäche des Platzes stellt das Fehlen einer angemessenen Raumkante auf der Nordseite des Platzes im Bereich der Einfamilienhausbebauung dar sowie der - im Vergleich zu den typologischen Vorbildern - fehlende „Durchfluß“. Auch wurde die gemäß B-Plan vorgesehene Bebauung östlich des Kirchengrundstücks bisher nicht umgesetzt. Durch den hohen und park-ähnlichen Baumbestand wird aber eine Raumkante gebildet. Die Sichtbeziehung zu der Grünfläche hat wiederum positive Qualitäten für den Marktplatz, obwohl der Bereich momentan nicht öffentlich zugänglich ist.
Aus städtebaulich-gestalterischer Sicht hat der Platz also unverwechselbare und identitätsbildende Qualitätsmerkmale für Neufahrn.
Gleichzeitig führt die Längenausdehnung aus funktionaler Sicht zu mangelnder Nutzungsfrequenz im westlichen Bereich des Platzes und stellt hinsichtlich einer Konzentration des Einzelhandels eine Herausforderung dar. Auf den Bürgerveranstaltungen wurde zudem der Platzcharakter häufig als zu wenig untergliedert beschrieben, was für die Bürger negative Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität hat.



Marktplatz mit Darstellung der nördlichen Raumbegrenzung

Daher ist ein Umgestaltungs- und Nutzungskonzept der Erdgeschosslagen für den Marktplatz zu entwickeln, in das die erarbeiteten Erkenntnisse und Wünsche einfließen. Dies muss in direktem Zusammenhang mit dem Nutzungskonzept für die Neubebauung auf dem Areal der „Alten Halle“ erfolgen, weil sich die Nutzungen gegenseitig beeinflussen werden.
Ohne der Erarbeitung eines konkreten Umgestaltungskonzeptes vorzugreifen, zeigen die Abbildungen zwei mögliche Entwicklungsansätze. Dabei handelt es sich um Szenarien, die die Abhängigkeiten der Nutzungen und Funktionen und deren Auswirkungen auf mögliche Gestaltungskonzepte aufzeigen. Dadurch lassen sich auch Schlussfolgerungen auf aktuelle Planungen ableiten („Nutzungskonzept und Feinuntersuchung für den Bereich der Grundstücke Alte Halle und Umfeld“).

Das Szenario **in Abbildung 1** (nächste Seite) nimmt die momentane Verteilungssituation der Einzelhandels- und Dienstleistungsflächen am Marktplatz zum Ausgangspunkt. Derzeit befindet sich im östlichen, der Bahnhofstraße zugewandten Bereich, ein großer Teil der publikumsintensiven Einzelhandelsbetriebe während der Schwerpunkt der dienstleistungsbezogenen Betriebe im westlichen Teil zu finden ist. Diese Struktur wird noch deutlich gestärkt, sodass der östliche Platzbereich einen belebten Charakter mit hoher Aktivität erhält, wohingegen der ruhige Charakter mit Aufenthalts- und Verweilqualität im westlichen Platzbereich weiter ausgebaut wird. Bei der Umgestaltung des Marktplatzes sollte diese Zonierung auch gestalterisch und räumlich weiter umgesetzt werden. Bei der zukünftigen Steuerung der EG-Flächen wären dann im östlichen Bereich frequenzgenerierende Einzelhandelsbetriebe anzusiedeln und Dienstleistungsbetriebe auszuschließen, während im westlichen Bereich Betriebe mit geringer Frequenz zulässig und gewünscht sind, ebenso wie Cafés und Restaurants, die zum Verweilen und Ausruhen einladen; hierdurch entsteht in zentraler Lage ein hoher Wert für die Aufenthaltsqualität und Attraktivität.
Aus städtebaulicher Sicht ist es wichtig, dass bei dieser Entwicklung die funktionale Differenzierung den Platz gestalterisch nicht zerschneidet. Bei der Ausarbeitung möglicher Gestaltungskonzepte muss die Sichtbeziehung von der Bahnhofstraße zur Gulbranson-Kirche erhalten bleiben. Entsprechende gestalterische Elemente wie ein Wechsel in der Materialität der Platzflächen, in den Grün- und Ausstattungselementen, etc sind denkbar, räumliche „Barrieren“ sollten aber vermieden werden.
Ebenso sollten bei diesem Szenario bei der Neubebauung der Veranstaltungshalle keine Flächen für kundenintensive Einzelhandelsbetriebe vorgesehen werden. Somit wird der innerörtliche Einkaufs- und Geschäftsbereich auf die Bahnhofstraße und den östlichen Marktplatz konzentriert.

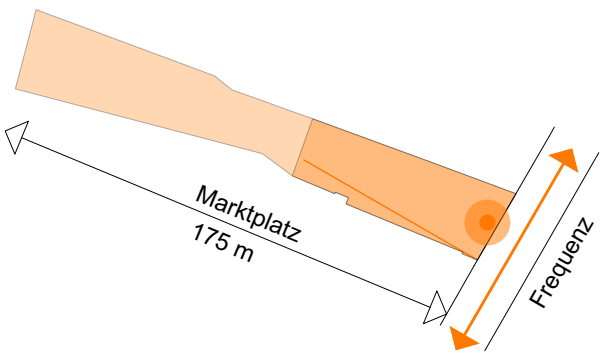


Abbildung 2 zeigt ein Szenario, in dem die Einzelhandels- und Gewerbeentwicklung im Ortszentrum durch den zeitnah zu erwartenden Bevölkerungszuwachs (neue Wohngebiete Neufahrn Ost und Süd) zunehmen wird. Die Erdgeschosszone wird bei Nutzerwechseln ausschließlich mit Einzelhandelsnutzungen oder gastronomischen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

Bei beiden Szenarien ist die Identifizierung baulicher Umstrukturierungspotentiale v.a. in den EG-Lagen des Marktplatzes und der Einsatz eines Ortsmittenmanager zu empfehlen, der die Vermietung von Ladenflächen unter strategischen Aspekten noch intensiver unterstützt und räumlich steuert.
Der Platz soll auch zukünftig ein autofreier Bereich bleiben. Ausnahme könnten aber Großveranstaltungen in der neuen Veranstaltungshalle sein oder auch saisonale Varianten.
Diese gegenseitigen Abhängigkeiten zwischen Platzcharakter, angrenzender Nutzung und zur Verfügung stehenden Flächenangeboten müssen bei den weiteren Planungsschritten berücksichtigt werden.Die Aufnahme der entsprechenden Festsetzungen im Bebauungsplan wird in beiden Fällen empfohlen.

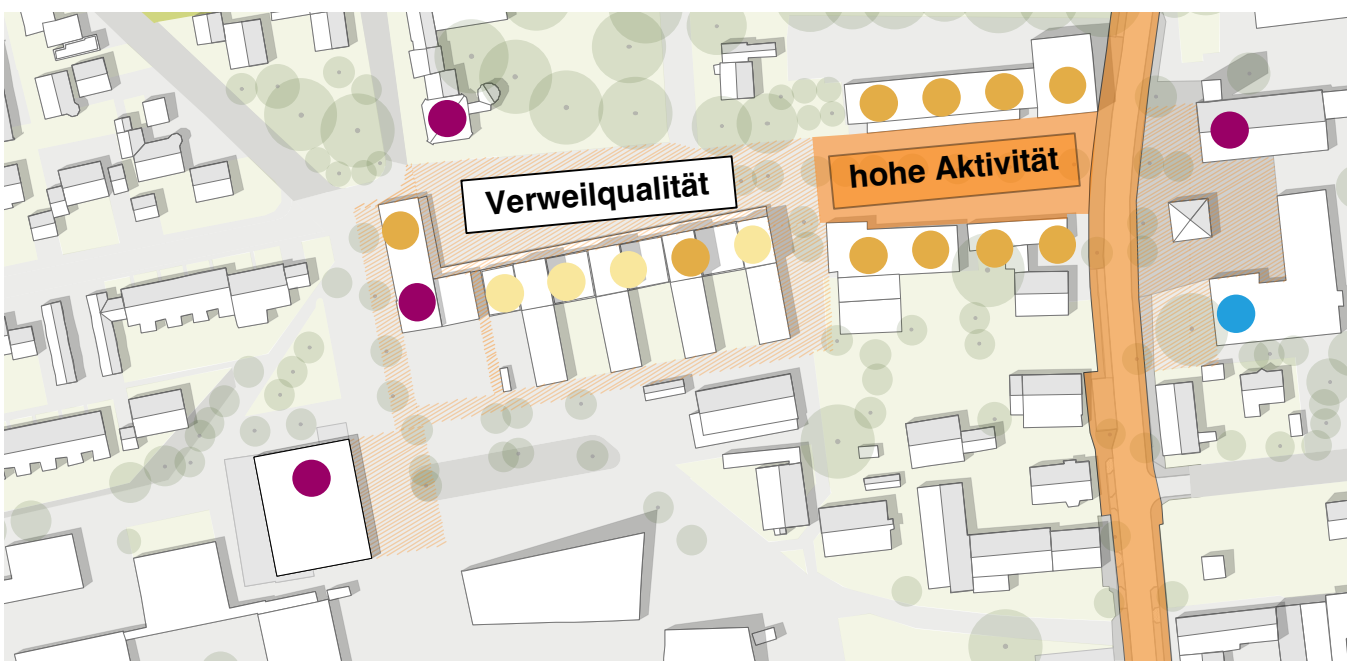
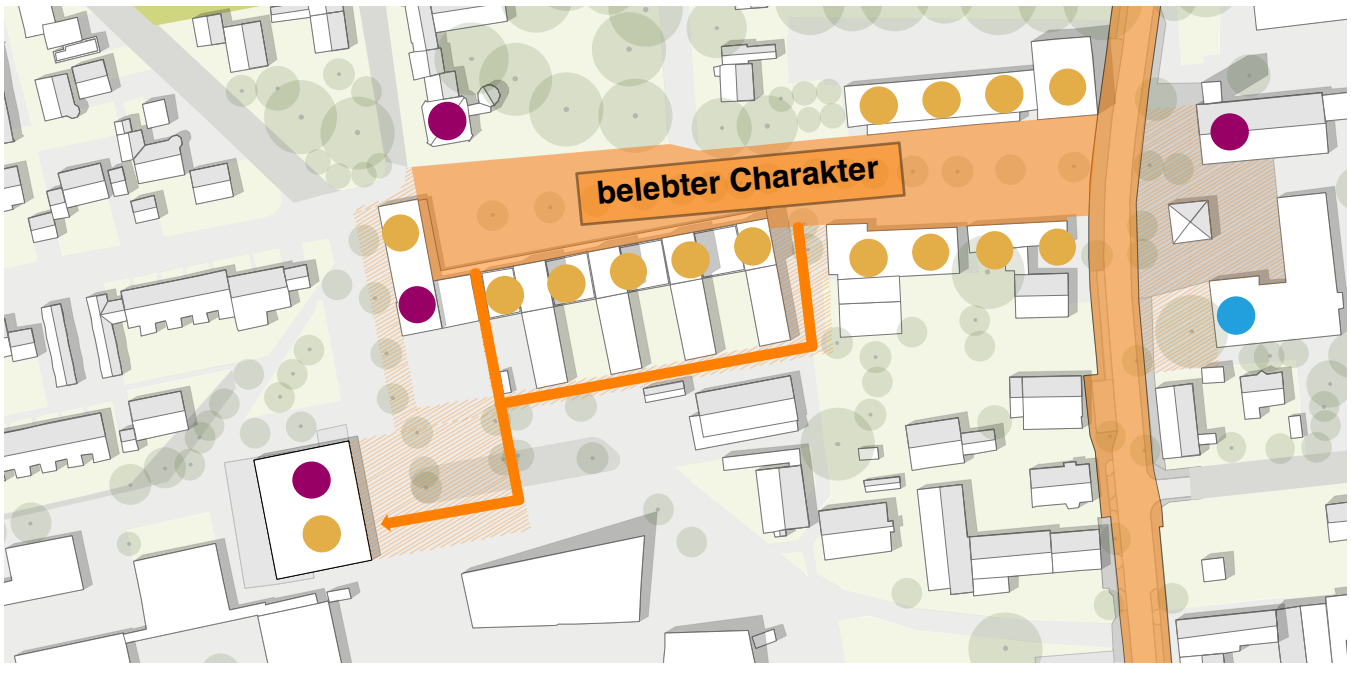


Abbildung 1, Szenario 1



Nutzung

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

Abbildung 2, Szenario 2

1:2.000 (im DinA3 - Format)

C_Bahnhof

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

Dabei liegt der 4-gleisige Ausbau derzeit nicht im vordringlichen Bedarf der DB, ist also in der mittelfristigen Planung nicht berücksichtigt. Diese Sachlage kann sich ändern, in diesem Fall ist aber immer noch mit einem Planungsvorlauf von 15 Jahren zu rechnen. Bei einer Verlängerung der U6 von Garching nach Neufahrn ist nach aktuellem Stand die favorisierte Variante der U-Bahnanbindung von Westen mit einer oberirdischen Einfädelung nicht möglich. In weiterer Diskussion ist eine unterirdische Anbindung. Bei paralleler Anbindung wäre eine Schließung des gesamten Bahnhofes während der Bauzeit erforderlich. Die Alternative ist eine rechtwinklige Anordnung zu den Gleisen. Planung und Umsetzung wird seitens der DB auf 25 Jahre geschätzt.
Bei der Neuordnung des Bahnhofsumfeldes sollten grundsätzlich Lage und Gestaltung des Busbahnhofes, der Kurzzeitparkplätze, der Fahrradstellplätze, die Realisierung eines öffentlichen WCs sowie die Linienführung der Buslinien (insbesondere eine Umleitung der Linie 690 über P+R Parkplatz, Schubertstraße, Fürholzer Weg) überprüft bzw. überplant werden. Dies ist durchaus auch in Zusammenhang mit einer baulichen Entwicklung im Bahnhofsbereich auf mehreren Ebenen zu entwickeln. Beispielsweise wäre ein aufgeständertes Gebäude denkbar, das auf der 0-Ebene den Busbahnhof aufnimmt und ab Ebene 1 Parkplätze für Fahrräder und/ oder PKWs vorsieht. Serviceeinrichtungen wie ein öffentliches WC, Car-Sharing Angebote und E-Tankstellen könnten integriert sein. In Zusammenhang mit der Anordnung des Busbahnhofes kann theoretisch auch über eine Verlängerung des Bahnsteiges nach Westen mit direkter Anbindung zu dem oben angedachten Gebäude/ Busbahnhof nachgedacht werden (vgl. hierzu Punkt 5.2.4 Fachkonzept Verkehr). Allerdings sieht die DB eine Verlängerung sehr kritisch, da der derzeitige Mittelbahnsteig dem Bestandsschutz unterliegt (er entspricht nicht den aktuellen Anforderungen). bei einer Veränderung müssten alle Anforderungen umgesetzt werden, dadurch wäre ein erheblicher Kostensprung zu erwarten (2-stelliger Millionenbetrag), dafür erhält die DB keine Förderung. Im Vorfeld weiterer Planungsschritte im Bahnhofbereich sollte unbedingt auch überprüft und erwogen werden, ob angrenzende Gebäude zur Disposition stehen.
Bei den Planungen sind die Eigentumsverhältnisse (DB Flächen), die Zweckbindung von 25 Jahren v.a. für den westl. Bereich der erweiterten P+R Anlage mit dem Areal der Obdachlosenunterkunft, die Bedarfsprognosen P+R und P+B sowie die Analyseergebnisse zu Fahrradständern zu berücksichtigen.
Im Zusammenhang mit der Aufwertung des Bahnhofsbereichs sollte das Erscheinungsbild der bestehenden DB-Gebäude verbessert werden und die Nutzung intensiviert werden. Dafür muss überprüft werden, ob die Gemeinde die Gebäude anmieten oder kaufen kann.

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

renpotential für den Langsamverkehr beitragen. Im Zuge einer räumlichen Neuregelung des Bahnhofsareals ist zu prüfen, ob der Bahnhofsvorbereich bis zum Kreuzungsbereich Galgenbachweg ausgeweitet werden kann. (Zusammenhang mit Bahnhofstraße, z.B auf Grundlage Plangutachten oder Wettbewerb).
Für das Gesamterscheinungsbild sind ausserdem Aufwertungsmaßnahmen auf den privaten Grundstücken (z.B. Freibereich/ Biergarten und nördlicher Grundstücksbereich Hotel Maisberger) anzustossen (Zusammenhang mit Hofflächenprogramm, Anreize für private Immobilieneigentümer).

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

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

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

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

5 Umgestaltung Bahnhofsvorplatz incl. Kreuzungsbereiche auf Grundlage Plangutachten oder Wettbewerb

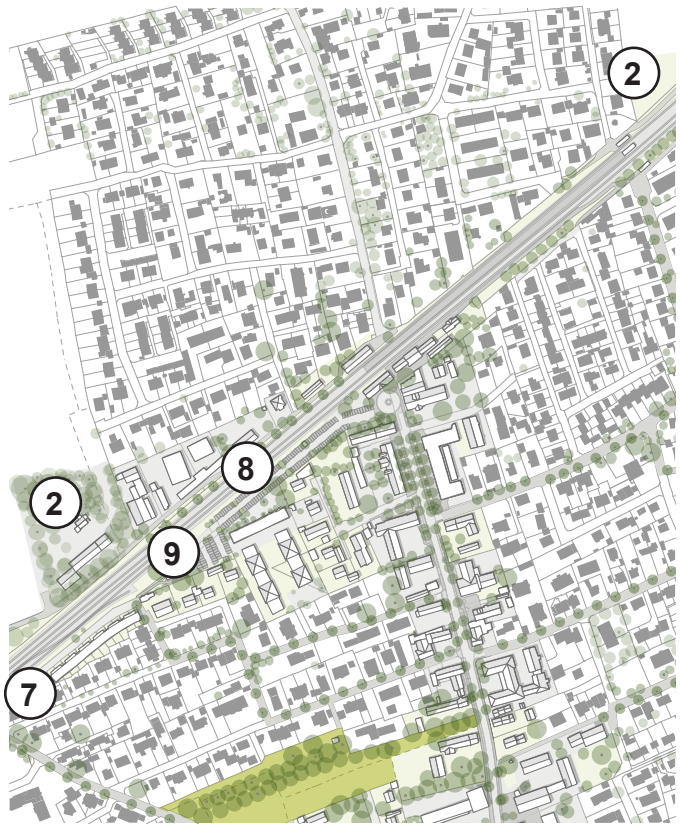
6 Aufwertungsmaßnahmen privater Freibereiche (Anreiz Hofflächenprogramm)

7 Realisierung einer neuen Fuß- und Radfahrerunterführung

langfristige Maßnahmen

8 4-gleisiger Ausbau

9 U-Bahn-Anbindung (rechtwinklig zu Gleisen)



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



Konzeptplan Bahnhofsumfeld 1:2.000 (im DinA3 - Format)

Historische Ortsmitte

Die historische Ortsmitte wird von der Kirche St. Wilgefortis, den noch vorhandenen Hofstrukturen und größtenteils zur Straße giebelständigen Gebäuden geprägt. Neubauten entlang des Straßenraums fügen sich hinsichtlich Gebäudestellung und Höhenentwicklung relativ gut in den Kontext ein, der Blick von Norden Richtung Kirche vermittelt ein noch eher dörfliches Gesamtbild. Auch funktional ist der Bereich noch weitgehend von einem Nebeneinander von Wohn-, gewerblicher und landwirtschaftlicher Nutzung geprägt (FNP: Dorfgebiet)
Der einstige Dorfanger, der sich zwischen dem Gasthof Gumberger und der Kirche aufspannt, ist in seiner ursprünglichen Funktion und Form heute nicht mehr erkennbar. Verkehr, Strasse und Stellplätze prägen den Raum. Ziel ist es, diesen Bereich wieder räumlich und gestalterisch hervorzuheben, sowie seine historische Bedeutung zu unterstreichen (Verweistafeln auf historische Nutzung, z.B. Viehwaage).

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

Der Grundstücksbereich hinter dem Jugendzentrum JUZ soll in naher Zukunft als Kindergartenstandort aufgegeben werden. Seitens der Gemeinde besteht die Überlegung die Einrichtung durch einen Neubau an anderer Stelle zu ersetzen, möglicherweise in der Nähe des Bahnhofs oder im nördlichen Siedlungsbereich Neufahrns. Durch einen Umzug des Kindergartens würde mittelfristig eine zentrumsnahe, kommunale Fläche frei werden. Der Gebäudebestand des Kindergartens ist schwer für eine andere Funktion umnutzbar, auch der bauliche Zustand spricht nach Augenschein wohl eher für einen Abriss. Des Weiteren wird von der Gemeinde aufgrund eines erweiterten Raumbedarfs über eine Verlagerung des Jugendzentrums nachgedacht, das sich im vorderen Grundstücksbereich befindet. Dieses Gebäude hat ortsbildprägenden Charakter und scheint nach derzeitigem Stand erhaltenswert.
Schon jetzt sollte die Gemeinde überlegen, welche strukturellen und funktionalen Entwicklungschancen die Fläche hat. Nutzungskonzepte und Rahmenbedingungen einer baulichen Entwicklung müssen frühzeitig entwickelt und überprüft werden, v.a. mit Blick auf die Gesamtentwicklung des Ortszentrums.

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

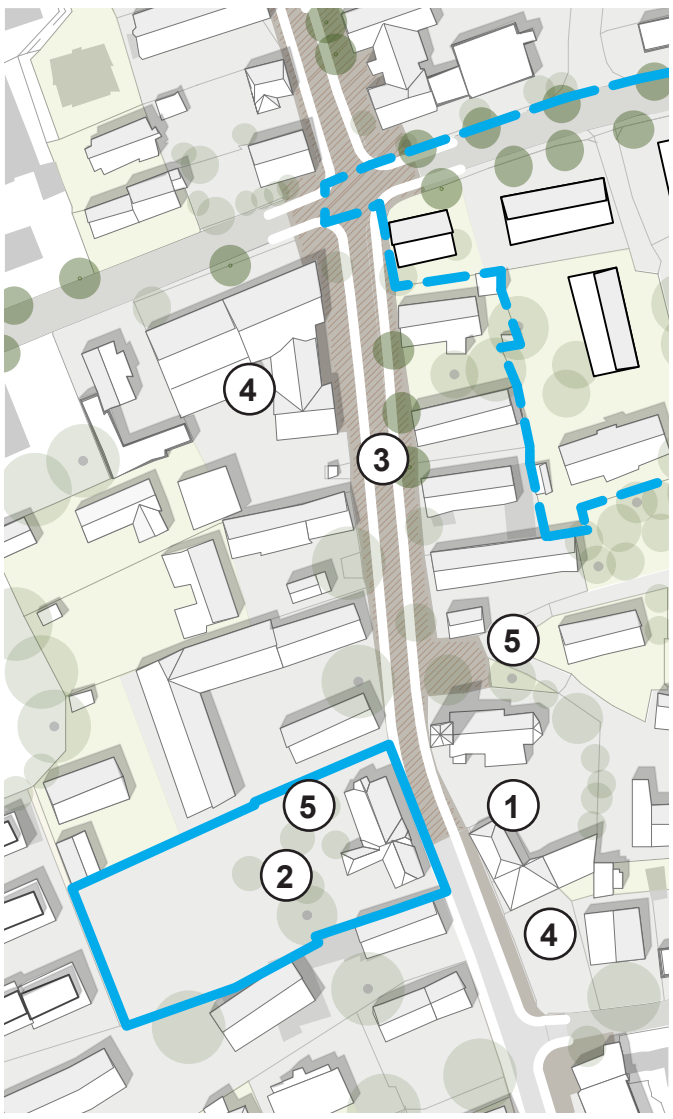
Für das gesamte Erscheinungsbild sind Aufwertungsmaßnahmen auf privaten Grundstücken zu prüfen, in diesem Zusammenhang sind die Aussenbereiche des Hotels zu nennen. Neben gestalterischen Aspekten sind ebenfalls der Bestand an Grünflächen und ortsbildprägenden Baumstrukturen zu untersuchen, sowohl im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

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



Jugendzentrum JUZ mit Blick in den rückwärtigen Grundstücksbereich

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



Konzeptplan historische Ortsmitte

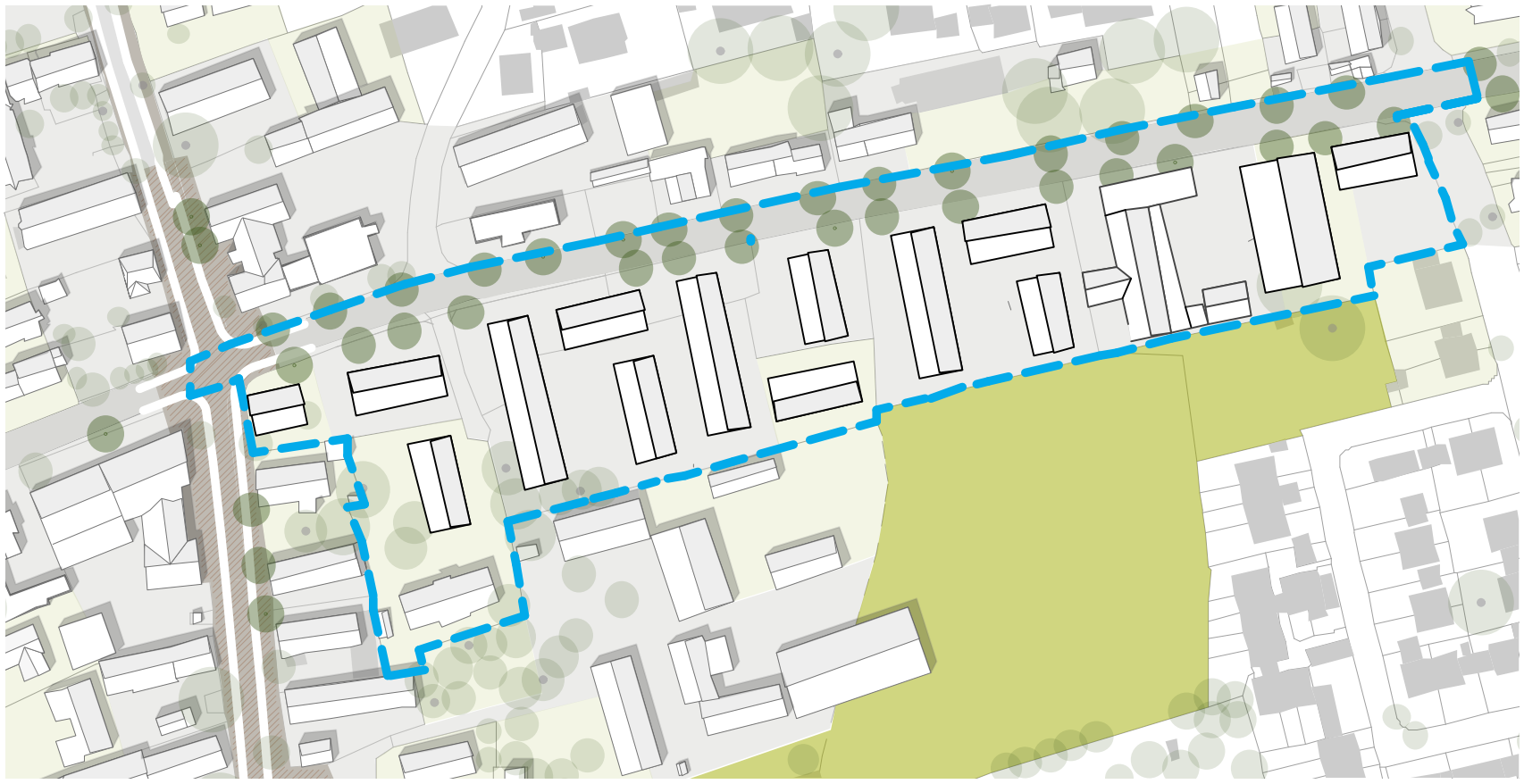
Bereich Grünecker Straße

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

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

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

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



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

1:2.000 (im DinA3 - Format)

5.2 FACHKONZEPT VERKEHR

Strategie IV: ortsverträgliche Verkehrsführung

Die in Kapitel 3.1 beschriebenen Missstände werden sich in den kommenden Jahren verstärken, wenn keine Maßnahmen dagegen ergriffen werden. Der Wachstumsdruck in der Region München, insbesondere im Flughafenumland, das Voranschreiten der städtebaulichen Planungen der Gemeinde Neufahrn selbst, sind generell Faktoren, die sich auf das Verkehrsaufkommen auswirken. Die Verkehrsinfrastruktur hat schon in den letzten Jahren mit der Entwicklung des Wachstums kaum mehr Schritt gehalten.
Die Potenziale in Neufahrn für weitere Ansiedlungen von Gewerbe und Wohnraum sind bekannt, die Anfragen von Investoren bei der Gemeinde nach entsprechenden Flächen häufen sich.
Mit einem Verkehrskonzept, das sich auf zahlreiche kleinere und größere Maßnahmen stützt, soll die Entwicklung geordnet und in geeignete Bahnen gelenkt werden. Dieses Verkehrskonzept soll die bereits vorhandenen Verkehrsbelastungen abmildern bzw. helfen, die künftigen zusätzlichen Belastungen aufzufangen.
Das Verkehrskonzept und seine Maßnahmen sollen die gesamte Bandbreite des Verkehrssektors umfassen. Neben der Betrachtung des fließenden Kfz-Verkehrs sind auch Themen zum ruhenden Verkehr zu berücksichtigen. Der Fußgänger- und Radfahrerverkehr weist noch erhebliche Steigerungspotenziale auf, die genutzt werden sollen. Dies trifft vor allem im Binnenverkehr sowie auf den Ziel-/Quellverkehr mit den direkten Nachbargemeinden zu.
Der öffentliche Personennahverkehr, der außer mit der S-Bahn auch mit Bussen abgewickelt wird, ist ebenfalls noch ausbaufähig. Die U-Bahnverlängerung von Garching nach Neufahrn ist eine der vielversprechendsten Maßnahmen mit großem Effekt.
Neben diesen eher konventionellen Themen gewinnen auch organisatorische und Marketingmaßnahmen zunehmend an Bedeutung.



Straße nach Dietersheim

5.2.1 Fließender Kfz-Verkehr

Die St2053 durchschneidet Neufahrn in Ost-West-Richtung. Dies muss jedoch nicht bedeuten, dass jeglicher Durchgangs- und Schwerverkehr auch künftig die Ortsdurchfahrt belasten muss. Nachdem der Kurt-Kittel-Ring von der Gemeinde Neufahrn gebaut wurde, sollte er auch stärker von überörtlichem Verkehr genutzt werden. Immerhin bindet der Kurt-Kittel-Ring an beiden Enden an einer Staatsstraße an, damit drängt sich eine Intensivierung als Hauptverkehrsstraße auf.
Nach dem Vorbild von Oberschleißheim und Eching, wo die B471 bzw. die St2053 für den Schwerverkehr gesperrt sind (Ausnahmen: Linienbusverkehr und ortsbezogener Ziel-/Quellverkehr), sollte auch in Neufahrn eine vergleichbare Regelung eingeführt werden.
Die Dietersheimer Straße verbindet Neufahrn auf direktem Weg mit Dietersheim und damit auch Garching. Eine Sperrung der Straße südlich des Ortschilds (Ausnahmen nur noch für Radfahrer und Linienbusse) könnte die Wohngebiete beiderseits der Dietersheimer Straße massiv entlasten. Auch Dietersheim könnte teilweise entlastet werden. Allerdings müsste jeglicher Ziel-/Quellverkehr von/nach außen mit den Wohngebieten südlich der St2053 sich eine andere Route suchen. Dies beträfe hauptsächlich die Ortsdurchfahrt von Mintraching und die St2350 Süd (Münchner Straße).



Echinger Straße/Samweg

Um die Auswirkungen von möglichen verkehrsregelnden und -lenkenden Maßnahmen zu bewerten wurden zwei Planfälle (siehe Kap. 5.2.6) gerechnet. Mit Hilfe einer Verkehrsumlegung lassen sich Veränderungen des Verkehrsgeschehens ermitteln. Ob diese zu 100% genau eintreffen werden, kann nicht garantiert werden, da sich Verkehrsbeziehungen mengenmäßig verändern können oder neue Rahmenbedingungen auftreten. Allein die Verlängerung der U-Bahn von Garching nach Neufahrn dürfte eine erhebliche Anzahl von Kfz-fahrten ersparen, die heute in Richtung Garching verlaufen. Wann diese als sinnvolle U-Bahnverlängerung realisiert wird ist heute kaum absehbar.
Die Neugliederung des Straßennetzes in Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen und Wohnstraßen soll verdeutlichen, wie und wo der Verkehr künftig verlaufen soll. (Abbildung auf der nächsten Seite).
Die verkehrlichen Regeln sehen vor, dass außer auf den (klassifizierten) Hauptverkehrsstraßen maximal Tempo 30 und generell rechts-vor-links gelten soll. In einzelnen Wohnstraßen können abweichend davon auch verkehrsberuhigte Bereiche (Schritttempo) eingerichtet werden. Eine vergleichbare Regelung besitzt die Gemeinde Kirchheim b. München.



Konzept: künftige Straßen-Netzhierachisierung



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



Sammelgarage Baugebiet „Ziegelei“ in Baierbrunn

Aus Sicherheitsgründen (Seniorenheim an der Echinger Straße, Schulwegquerung am Samweg und an der Gumberger Kreuzung sowie an der Max-Anderl-Straße, schmale Gehwege) sollten die Argumente für Tempo 30 auch im zentralen Abschnitt der St2053 ausreichen.
Vorab sollte zudem geprüft werden, ob eine Ampelschaltung, bei der es keine Konflikte zwischen Fußgängern und abbiegenden Kfz gibt, machbar ist.
Spätestens dann, wenn sich nördlich der Bahnlinie weitere gewerbliche Entwicklungen ergeben, ggf. gemeinsam mit Eching, sollte auch das Straßennetz in diesem Bereich rechtzeitig angepasst werden. Eine Verbindung vom A92-Anschluss Eching-Ost zum Kurt-Kittel-Ring oder auch ein weiterer Anschluss direkt an die St2341 sind die Optionen.
Die Beschilderung auf den Autobahnen A9 und A92 sollte weiter optimiert werden, um den überörtlichen Verkehr auf die geeigneten Routen zu lenken. Auch das Verkehrsbeeinflussungssystem auf der A9/A92 kann noch weiter verfeinert werden, damit irreführende Angaben vermieden werden.

5.2.2 Ruhender Verkehr

Die Bahnhofstraße wird nach wie vor die zentrale Geschäftsstraße in Neufahrn darstellen, sodass auch weiterhin eine entsprechende Anzahl von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum hier benötigt wird. Bei einem Neubau der Alten Halle und der damit verbundenen Reaktivierung als Versammlungshalle mit einem größeren Platzangebot werden auch hierfür Stellplätze benötigt.
Zum ruhenden Verkehr gehört auch der P+R-Platz westlich des Bahnhofs. Dieser wird im großen Umfang von Bewohnern der Ortsteile von Neufahrn genutzt. Die Erreichbarkeit aus nördlicher Richtung ist jedoch relativ umständlich. Deshalb sollte intensiv überlegt werden, ob für die Einpendler aus den östlichen Ortsteilen ein Standort nördlich der Bahnstrecke besser geeignet wäre. Hierfür stehen zwei Standorte prinzipiell zur Verfügung: östlich der Leuschnerstraße mit Zufahrt vom Kurt-Kittel-Ring sowie am Westrand der Siedlung nördlich der Gleise.

Eine Parkraumbewirtschaftung in der Ortsmitte wird auch weiterhin unverzichtbar bleiben. Das Parken von Anwohnern in der Bahnhofstraße zumindest tagsüber steht in erheblichem Gegensatz zum Ziel der Bereitstellung von Stellplätzen für Besucher und Kunden. Parkgebühren sind nicht zwingend erforderlich. Sie müssten aber dann erhoben werden, wenn die Gemeinde z. B. im Zusammenhang mit der Alten Halle eine Tiefgarage errichten würde, die aus Mitteln der Städtebauförderung unter der Bedingung, dass Parkgebühren erhoben werden müssen, unterstützt wird. In einem solchen Fall wäre es wenig logisch, in einer Tiefgarage Gebühren zu erheben und oberirdisch nicht.
Die sehr aktuelle Stellplatzsatzung ist grundsätzlich richtig, sollte aber je nach Bedarf bei Neubauvorhaben gegebenenfalls ergänzt werden. Mittlerweile beschließen immer mehr Kommunen, Stellplätze im Stauraum vor Garagen ebenfalls im Sinne der Garagen Stellplatzverordnung anzuerkennen. Dies würde dazu beitragen, den Flächenverbrauch und die Versiegelung spürbar zu verringern. Auch würde dadurch ein kleinerer Anteil der Baugrundstücke für den ruhenden Verkehr benötigt.
Mit einer Strategie weg vom Parken im/am Haus hin zu Sammelgaragen am Rand eines Baugebiets können sowohl die Versiegelung und der Flächenverbrauch als auch das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr reduziert werden. Es ist erwiesen, dass bei einem Weg von rund 100 m von der Wohnung bis zum Stellplatz viel eher auf das Fahrrad oder das zu Fuß gehen ausgewichen wird, als wenn der PKW neben der Haustüre geparkt werden kann. Besonders gut eignet sich ein solches Verfahren bei Baugebieten, die von einem Bauträger aus einem Guss realisiert werden. Ein solches Beispiel ist die Ziegelei in Baierbrunn im Isartal.



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

5.2.3 Rad- und Fußgängerverkehr

Innerhalb des Hauptortes sowie von und nach Mintraching bestehen weitgehend zufriedenstellende Radwegeverbindungen. Darüber hinaus ist die Anbindung mit dem Fahrrad in die nördlichen Ortsteile sowie in die Nachbargemeinden überwiegend nicht vorhanden. Sowohl nach Eching als auch nach Garching kommt man als Radfahrer nur unter Nutzung stark befahrener Straßen, auch nach Freising ist ab der A92 kein straßenbegleitender Radweg vorhanden. Diese Lücken müssen unbedingt sobald wie möglich geschlossen werden. Mit einer Ausdehnung des Radwegenetzes auf die Nachbargemeinden könnten auch erhebliche Potenziale im Ziel-/Quellverkehr zwischen Neufahrn und den umliegenden Kommunen geweckt werden, eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr, aber auch Schülerverkehr auf den relativ kurzen Strecken wäre damit wesentlich leichter möglich.
Nach Norden bietet sich die Staatsstraße 2341 an, die bislang noch über keinen fahrbahnbegleitenden Radweg verfügt. Damit könnte der Ortsteil Massenhausen erschlossen werden, in Richtung Giggenhausen bietet sich der sehr schwach befahrene Moosmühlenweg an. In Giggenhausen selbst weist die Ortsdurchfahrt stellenweise keine Fuß- und Radwege auf, teilweise ist auch der Platz hierfür nicht vorhanden. Zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer sollte hier deshalb in der Ortsdurchfahrt von Giggenhausen Tempo 30 eingerichtet werden.
Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist spätestens mit der Priorisierung der Radwegeverbindung nach Giggenhausen über den Moosmühlenweg eine Querungshilfe an der Kreuzung mit dem Kurt-Kittel-Ring anzustreben. Dies kann zum Beispiel mithilfe einer Wiederinbetriebnahme der Lichtsignalanlage als Bedarfsampel geschehen. An den Kreuzungen der St2053 mit der St2341 sowie auch an der Hauptkreuzung in Mintraching und an der Gumberger-Kreuzung sind Verbesserungsmaßnahmen für Fußgänger und Radfahrer erforderlich.
An der Gumberger-Kreuzung sollte eine Signalisierung eingerichtet werden, die eine eigenständige Grünphase für Fußgänger und Radfahrer aus allen Richtungen ermöglicht. Während dieser Grünphase wird jeglicher Kfz-Verkehr angehalten. Dies hat neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit auch den Vorteil, dass Abbiegevorgänge im Kfz-Verkehr flüssiger verlaufen, da während der Grünphasen für den Kfz-Verkehr jeglicher Fußgängerverkehr warten muss.
An der Hauptkreuzung in Mintraching sowie am Knotenpunkt Echinger Straße/Am Hart sollten die Grünzeiten für Fußgänger und Radfahrer ausgedehnt werden, auch die Reaktion der Bedarfsampeln sollte kürzer ausfallen, sobald ein Fußgänger grün anfordert. Wartezeiten von mehr als 20-30 Sekunden werden in der Regel von Fußgängern und Radfahrern nicht akzeptiert.



Gumberger-Kreuzung



e-bike-Ladestation in Königsbrunn



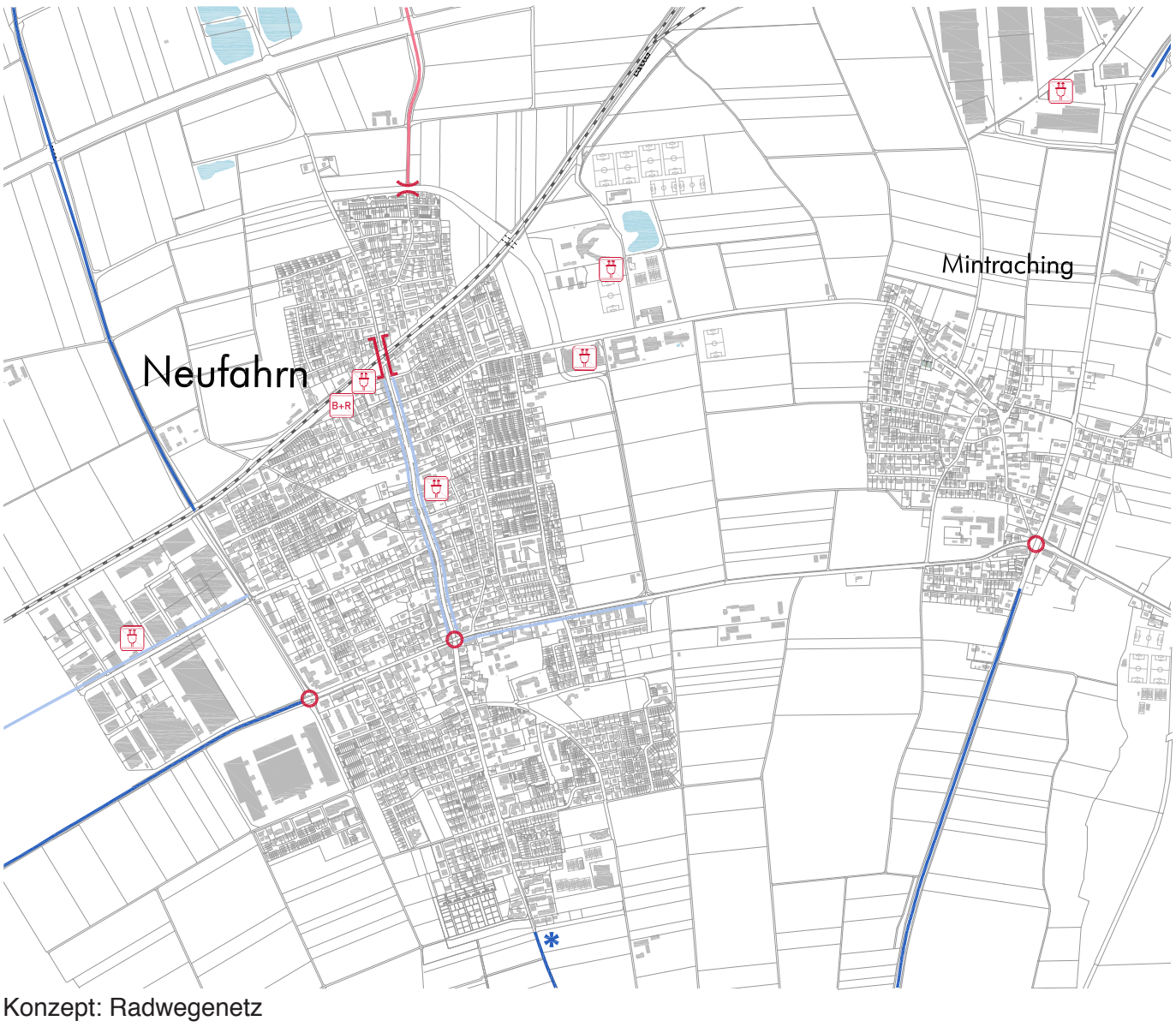
Fahrradparkhaus in Dachau

Die Infrastruktur zum Radverkehr bedarf eines weiteren Ausbaus. Hierunter zählen Ladestationen für e-bikes. Diese sollten an allen Stellen errichtet werden, wo ein nennenswertes Ziel-/Quellverkehrsaufkommen im Radverkehr entsteht. Dies bezieht sich auf den Bahnhof, das Rathaus mit der Gemeindebibliothek, die Schulen, Einzelhandelsschwerpunkte, Sport und Freizeiteinrichtungen sowie größere Arbeitgeber.
Diese Ladestationen sollten auch mit neuen Abstellanlagen für Fahrräder mit hoher Qualität verknüpft werden. Fahrradabstellanlagen sollten Wetterschutz bieten und auch gegen Diebstahl beziehungsweise Vandalismus geschützt sein. Am Bahnhof ist ein Fahrradparkhaus zu errichten, das die genannten Anforderungen erfüllt. Auch bei den Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen (inklusive Kino) sowie bei den größeren Einzelhandelsstandorten sind entsprechende Fahrradabstellanlagen notwendig. In der Bahnhofstraße sollte dies an mehreren Stellen der Fall sein. Darüber hinaus sind mit den Gewerbetreibenden Gespräche zu führen, um diese auf den Servicegedanken von qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen hinzuweisen.
Das Marketing zur Förderung des Fahrradverkehrs ist weiter auszubauen. Ein Förderprogramm durch größere Arbeitgeber in Neufahrn, das die Anschaffung von e-bikes erleichtert bzw. vergünstigt, ist anzustreben. Die Ausdehnung des MVG-Rads auch auf Neufahrn sollte als Forderung erhoben werden. Darunter fällt auch die Ausdehnung auf Lastenfahrräder.
Das E-Bike hat in den letzten Jahren einen erheblichen Aufschwung genommen, allerdings sind auch die Unfallzahlen mit e-bikes erheblich angestiegen. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass vor allem Senioren den Umgang mit einem e-bike und den damit verbundenen Geschwindigkeiten nicht gewohnt sind. Schulungsangebote im e-Bike fahren sollten deshalb erfolgen, diese können vom ADFC, vom Seniorenbeirat, von den lokalen Fahrradhändlern und ähnlichen durchgeführt werden.
Das Stadtradeln, das jährlich in vielen Kommunen stattfindet, sollte auch in Neufahrn zu einer regelmäßigen Einrichtung werden. Die Zahl der teilnehmenden Unternehmen wie auch der Stadt vor Waldungen sollte weiter ausgedehnt werden, und sich nach Möglichkeit nicht nur auf die Aktionswoche beschränken.
Die Aktion „zu-Fuß-zur-Schule“ findet in vielen Schulen nach den Sommerferien statt. Es wurde die Erfahrung gemacht, dass Eltern, die ihre Kinder mit dem PKW zu Schule fahren, nur noch sehr schwer „umerzogen“ werden können. Grundschulkinder sind jedoch deutlich leichter für das zu Fuß gehen zu begeistern. Auf der Internetseite „zu-Fuß-zur-





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



Konzept: Radwegenetz

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

5.2.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im öffentlichen Nahverkehr ist die Ausdehnung der Busanbindung auf die nördlichen Ortsteile eine sehr sinnvolle Maßnahme. Ein regulärer Linienbetrieb mit Standardbussen ist möglicherweise nicht wirtschaftlich, aber mit Kleinbussen oder mit einem flexiblen Ruf-Bussystem könnten die Ortsteile, die zusammen knapp 2.500 Einwohner zählen, künftig besser an den Hauptort angebunden werden.
Eine Verdichtung des Busangebots zum Beispiel nach Garching zur U-Bahn ist ebenfalls sehr sinnvoll, da die U-Bahn eine wichtige Verbindung in die Stadt München darstellt.
Das Busangebot vor allem am späten Abend und am Wochenende sollte erheblich verbessert und ausgebaut werden.
Im Zentrum spielt die Verknüpfung der regionalen Busse und der S-Bahn eine große Rolle. Die aktuell relativ unübersichtliche Situation am Bahnhofsvorplatz bedarf dringend einer Verbesserung. Der Umbau des S-Bahn Haltepunkt Neufahrn in Außenbahnsteige ist eine sinnvolle Maßnahme, die auch die Belastungen durch vorbeifahrende Züge für wartende Fahrgäste verringert. Ein weiterer Vorteil von Außenbahnsteigen ist der mögliche Verzicht auf Aufzüge, da Außenbahnsteige ebenerdig von Norden beziehungsweise Süden beziehungsweise über längere barrierefreie beziehungsweise behindertengerechte Rampen erreichbar sind. Eine Verlängerung des südlichen Bahnsteigs in Richtung Westen sollte vorgesehen werden. Dadurch wäre es möglich die Bushaltestellen unmittelbar am Bahnsteig anzuordnen, sodass ein Umsteigen von der S-Bahn in den Bus mit wenigen Schritten möglich wird. Der Neubau der Unterführung unter den Gleisen, die sich heute sowohl unattraktiv als auch etwas umständlich präsentiert, ist ebenfalls eine wenngleich langfristige Maßnahme so doch sinnvoll. In den Gemeinden Poing und Oberhaching sind großzügige Unterführungen unter Straßen beziehungsweise Gleisanlagen vorhanden die alle Anforderungen an Unterführungen erfüllen. Sanfte Neigungen groß-



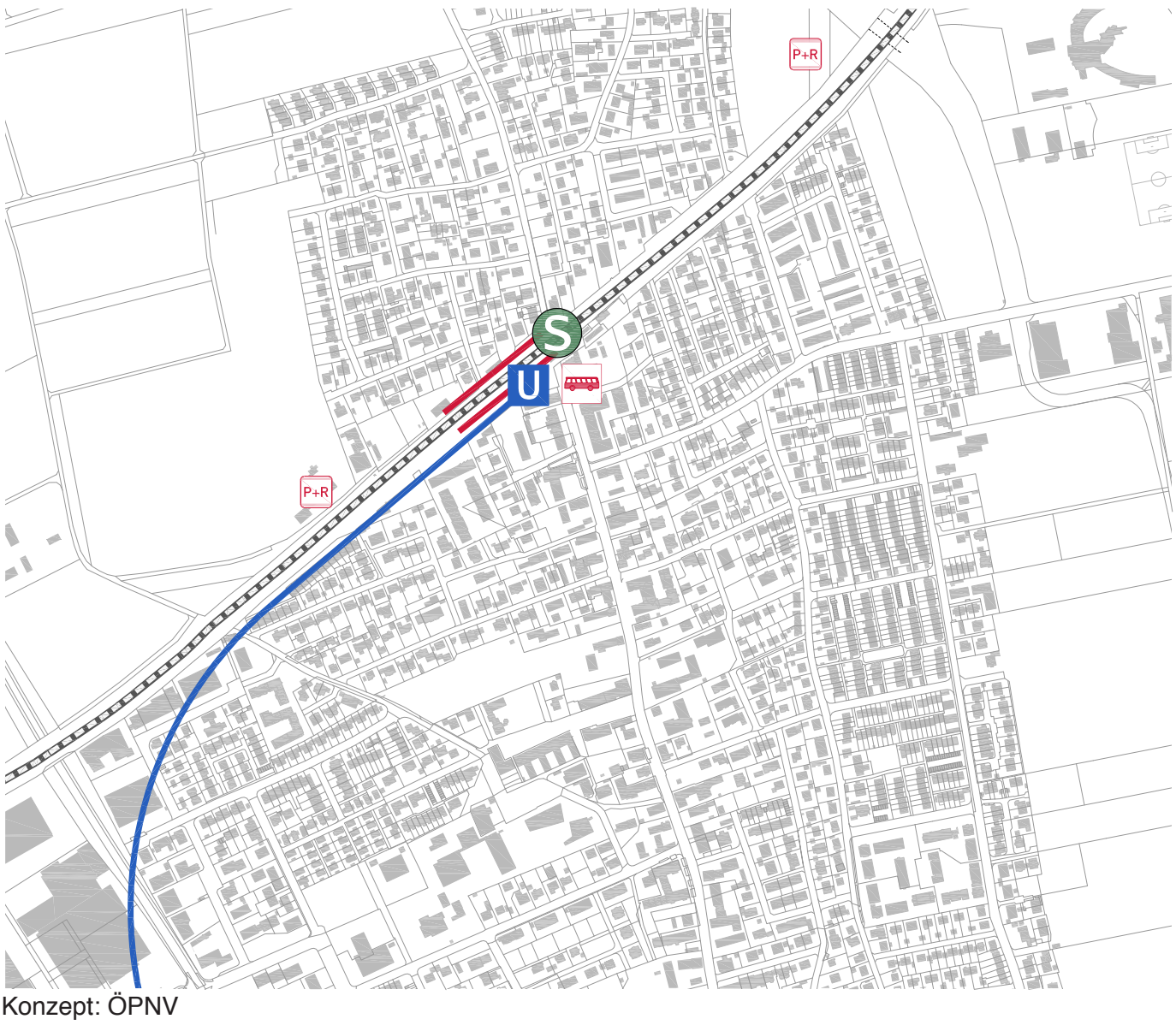
Bushalt am Bahnsteig: Bahnhof Oerlinghausen, Quelle: Thomas Dohna, Lippische Landeszeitung



Komfortable Unterführung in Oberhaching



Komfortable Unterführung in Poing



Konzept: ÖPNV

Legende

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



Mifahrbank in Grafing



Mifahrbank in Grafing
Quelle: www.transitiongrafing.de

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

5.2.5 Weitere Ansätze

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

Als Beispiel kann die relativ alte Siedlung rund um den Lindenweg herangezogen werden, wo sich die Garagen nicht unmittelbar am Haus befinden, sondern in Form von Garagenhöfen am Rand der Siedlung errichtet wurden. Bei Neubauvorhaben sind diese Aspekte künftig verstärkt zu beachten.Die Erschließung neuer Baugebiete sollte am besten in schleifen- oder ringförmiger Form erfolgen, um Durchgangsverkehr zu vermeiden. Aber auch Binnenverkehrsfahrten können durch umwegige Kfz-Erschließung und eine gleichzeitig durchlässige Erschließung für Fußgänger und Radfahrer (Bsp. Von-Halt-Straße/Rudi-Ismayr-Straße) reduziert werden.
Das Prinzip der gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen stellt eine Alternative vor allem für die Einwohner dar, die nicht regelmäßig ein Fahrzeug benötigen und/oder nur kurze Strecken zurücklegen oder sich auch einen eigenen PKW nicht leisten können. Einen Verein für car-sharing gibt es in Neufahrn bereits. Der Verein Stadtteilauto in Freising bietet seine Dienste auch in Neufahrn, Moosburg, Marzling und Eching mit insgesamt rund 1000.000 Einwohnern an. Die mittlerweile etwas über 200 Mitglieder können über rund 20 Fahrzeuge verfügen. Damit sind nur 0,2% der Bewohner Mitglied im Verein. Im Straßennetz ist allein durch diese Maßnahme noch keine Veränderung spürbar.
Eine Vergrößerung der Mitgliederbasis hat sich bei vielen Vereinen in den letzten Jahren jedoch als sehr mühsam herausgestellt, das Potenzial erscheint auf den ersten Blick momentan ausgeschöpft. Dies ist in vielen Städten zu beobachten.
Die vor allem ökonomischen Vorteile eines solchen Vereins sollten in Neufahrn noch deutlicher herausgestellt werden, wobei bei vergleichbaren Vereinen deren Erfahrungen mit Organisation, Marketing und Mitgliederengagement abgefragt werden sollten.
Ein vergleichbares Thema sind Fahrgemeinschaften. Für regelmäßig sich wiederholende Wege, wie im Berufsverkehr, bietet sich diese Möglichkeit an. Viele Pendler wissen oft nicht, dass manche Nachbarn einen sehr ähnlichen Arbeitsweg zur selben Zeit haben. Mit Hilfe einer Mobilitätszentrale, auch als App für das Handy, könnten hierzu Fahrgemeinschaften gesucht, vermittelt und gefunden werden. Einen ersten Anschub kann hier die Stadt oder auch der Landkreis leisten. Dazu gehört auch die Öffentlichkeitsarbeit (Werbung), die gute Argumente enthalten sollte, um eventuelle Einwände und Bedenken zu entkräften, die auch beim System des Car-Sharing vorgebracht werden.
In Grafing bei München (Landkreis Ebersberg) wurden an mehreren Stellen (Bahnhof, Marktplatz u. a.) „Mitfahrbankerl“ aufgestellt. Mitbürger, deren Ziel am Stadtrand, in einem Ortsteil oder einer Nachbargemeinde liegt und die nicht eine Stunde oder länger auf den nächsten Bus warten wollen, können vorbeikommende Autofahrer mit bereit gestellten Schildern auf ihr Fahrtziel hinweisen. Besonders gut funktioniert die Mitnahme, wenn die Wartenden eines der bereitgestellten Schilder in die Hand nehmen und hochhalten. Eine Bank alleine würde nicht zum gewünschten Erfolg führen. Ein ähnliches System wurde im schweizerischen Burgdorf bereits in den 90er Jahren eingeführt. Als Standorte bieten sich der Bahnhof, die Bahnhofstraße z. B. in Höhe des Rathauses/Marktplatz und nördlich der Gumberger-Kreuzung, am Jugendzentrum in der Dietersheimer Straße, am Kino und am Hallenbad an.

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

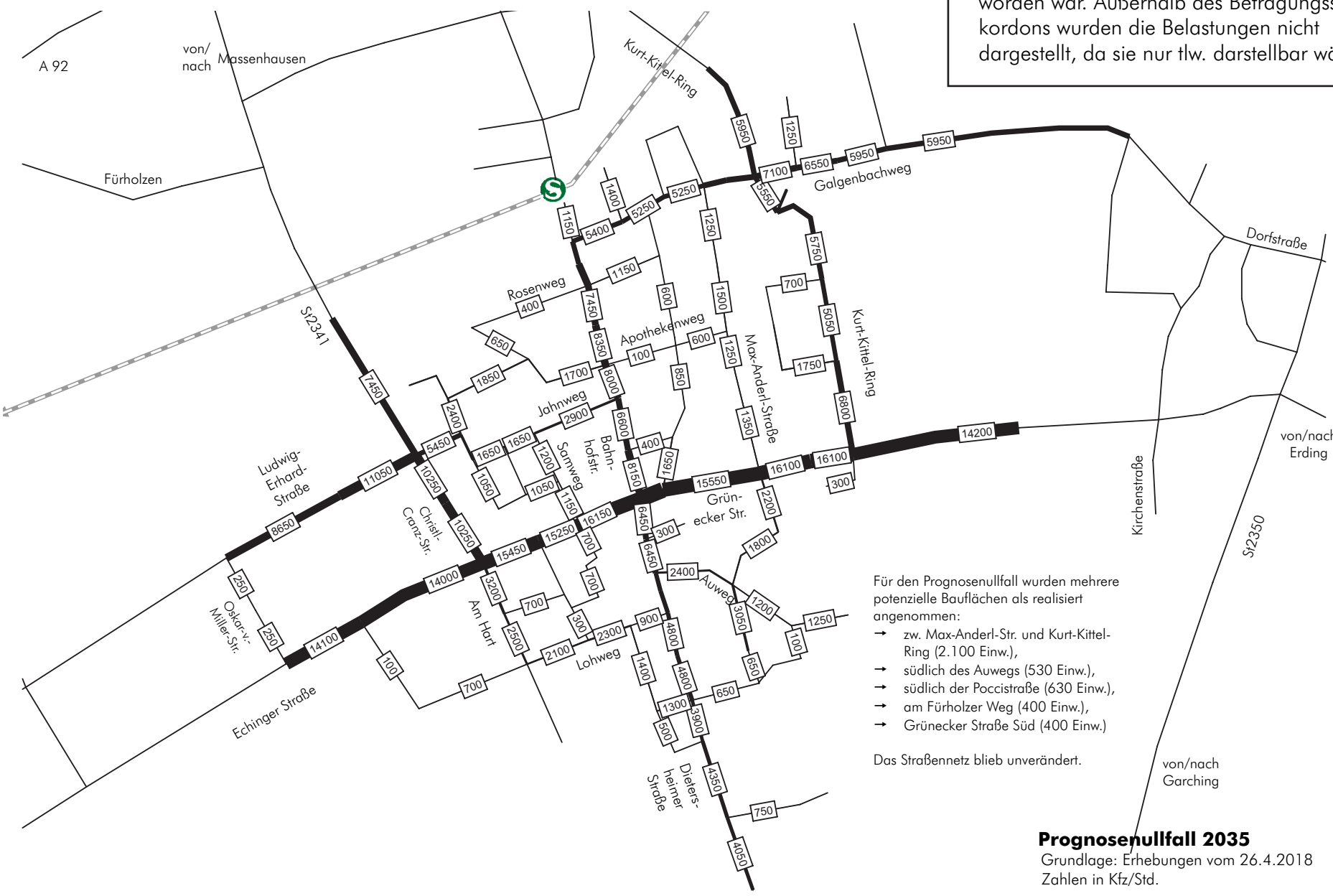


NEW städtische Hilfe

5.2.6 Prognosen und Szenarien

Mit Hilfe der Verkehrserhebungen vom April 2018 konnte ein relativ präzises Bild der Verkehrszusammensetzung der Neufahrner Bevölkerung wie auch der Nachbargemeinden gewonnen werden.
Aus den Erhebungen sind Vergleichswerte für die Verkehrsmittelwahl und die Fahrtenhäufigkeit der bereits in Neufahrn ansässigen Bevölkerung vorhanden.
Unter der Annahme, dass die künftigen Neubürger, die sich im Rahmen von Baugebietsausweisungen in Neufahrn niederlassen werden, sehr ähnlich verhalten werden, kann das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus einem Bauvorhaben, z. B. wie dem zwischen Kurt-Kittel-Ring und Max-Anderl-Straße, errechnet werden. Entsprechendes gilt für neue Arbeitsplätze in zusätzlichen Gewerbeflächen.
Für den Prognosenullfall 2035 wurden mehrere Baugebiete als realisiert angenommen:
- zw. Max-Anderl-Str. und Kurt-Kittel-Ring (2.100 Einw.),
- südlich des Auwegs (530 Einw.),
- südlich der Poccistraße (630 Einw.),
- am Fürholzer Weg (400 Einw.),
- Grünecker Straße Süd (400 Einw.).

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



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

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

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

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

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



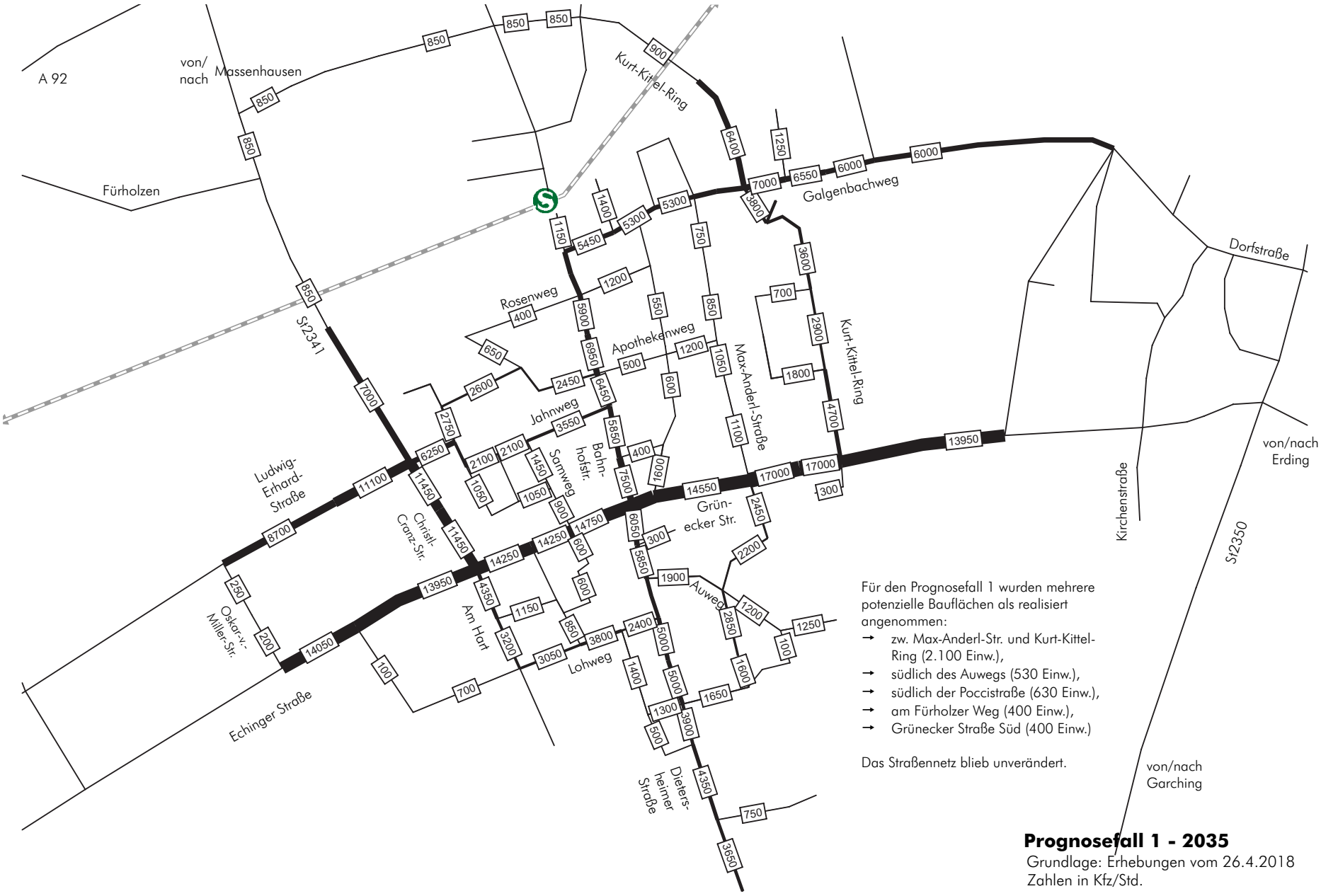
Marktplatz Hengersberg

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

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

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

Die Sperrung der Dietersheimer Straße ab dem Ortsschild bewirkt für die Anwohner vor allem des südlichen Abschnitts eine spürbare Entlastung. Der überörtliche Verkehr mit Dietersheim, Garching, Ismaning und dem Münchner Nordosten würde sich überwiegend seinen Weg über Mintraching (ehem. B11) suchen. Der Ziel-/Quellverkehr der Wohngebiete beiderseits der Dietersheimer Straße, der heute nach Garching den kurzen Weg nimmt, würde künftig den historischen Kern Neufahrns durchqueren müssen. Somit würde der Entlastungseffekt durch den Verlagerungsverkehr weitgehend wieder aufgebraucht. In Höhe der Kirche würde es zu allenfalls einem sehr geringen Entlastungseffekt kommen.
Die Verlagerung über Mintraching führt dort in der Neufahrner Straße zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens, auch die Dorfstraße und im weiteren Verlauf der Galgenbachweg werden einen Zuwachs erfahren. Dies betrifft vor allem die Verkehrsbeziehungen in die nördlichen Ortsteile Neufahrns, die künftig über den Kurt-Kittel-Ring verlaufen würden.

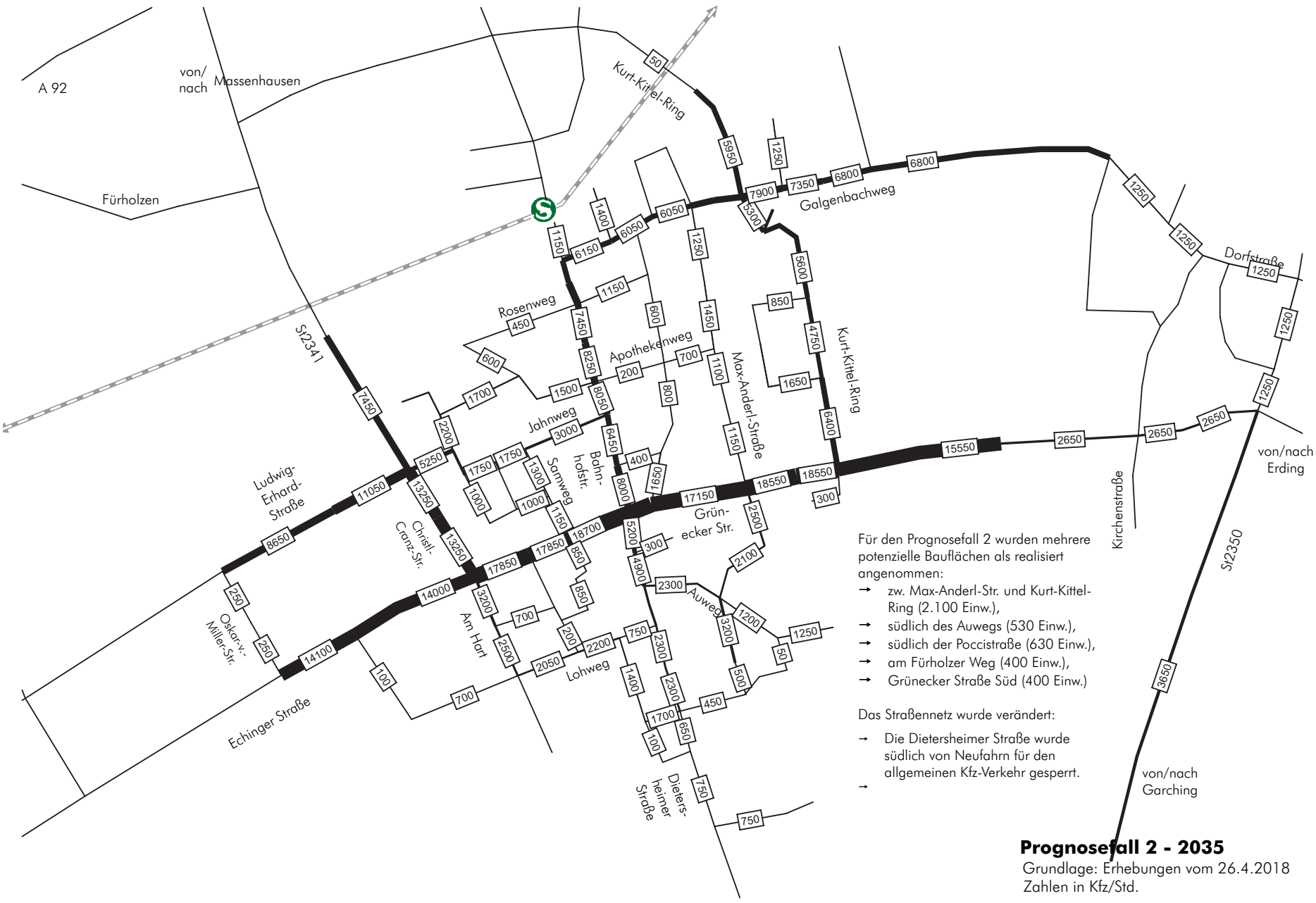


Für den Prognosefall 1 wurden mehrere potenzielle Bauflächen als realisiert angenommen:

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

Das Straßennetz blieb unverändert.

Prognosefall 1 - 2035
Grundlage: Erhebungen vom 26.4.2018
Zahlen in Kfz/Std.



Für den Prognosefall 2 wurden mehrere potenzielle Bauflächen als realisiert angenommen:

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

Das Straßennetz wurde verändert:

- Die Dietersheimer Straße wurde südlich von Neufahrn für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt.
-

Prognosefall 2 - 2035
Grundlage: Erhebungen vom 26.4.2018
Zahlen in Kfz/Std.

5.3 FACHKONZEPT EINZELHANDEL

Zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung ist die Fortschreibung des EHK und dessen Verabschiedung im Gemeinderat zu empfehlen (Selbstbindungsbeschluss). Damit können Einzelhandels- und Standortentwicklungen gezielt gelenkt, an geeigneter Stelle erweitert sowie die Attraktivität und Funktion der Ortsmitte erhalten und weiterentwickelt werden. Das Standort- und Sortimentskonzept bildet hierfür den ordnungspolitischen Rahmen. Das EHK dient als aktualisierte Grundlage zur Beurteilung von Erweiterungs- und Ansiedlungsvorhaben sowie zur Formulierung von Standortprioritäten im Zuge der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung. Darüber hinaus bietet es Investitionssicherheit für die Immobilienentwicklung.
Die Ausgestaltung der Ortsmitte zu einem multifunktionalen Zentrum der Gemeinde trägt im Besonderen dazu bei, einen attraktiven und belebten Ort und Treffpunkt des sozialen Lebens und der Daseinsvorsorge für die Bürger zu schaffen. Ziel der Einzelhandelsentwicklung sollte es daher sein, die Ortsmitte strukturell weiterzuentwickeln und die Bedeutung als Handelsstandort zu sichern.

1. Städtebauliche Zielvorstellung zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung

Als wesentliche übergeordnete Zielsetzungen zur künftigen Einzelhandelsentwicklung in Neu-fahrn empfiehlt die GMA folgende Grundbausteine:

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

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

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

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

2. Sortimentskonzept

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

2.1 Begriffsdefinitionen

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

2.2 Neufahrner Sortimentsliste

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

Tabelle 6: Neufahrner Sortimentsliste (Sortimentskonzept)

Sortimente des Innenstadtbedarfs (zentrenrelevante Sortimente)	Sortimente des sonstigen Bedarfs (nicht-zentrenrelevante Sortimente)
/ Bekleidung (inkl. Babykleidung, Sportbekleidung), Wäsche / Bücher, Papier- und Schreibwaren, Büro-bedarf, Schulbedarf / Einrichtungszubehör (Wohnaccessoires, Dekoartikel) / Elektrokleingeräte (braune Ware): Haus-haltsgeräte, Unterhaltungselektronik (TV, Radio, DVD-Player, Tablets etc.), Ton- und Bildträger, Computer und Zubehör, Foto, Film, Telekommunikation / Haushaltswaren, Glas, Porzellan, Keramik / Heimtextilien, Gardinen und Zubehör, / Bettwäsche und Bettwaren / Kleinteilige Baby- und Kinderartikel sowie Sport- und Campingartikel / Kunstgewerbe, Antiquitäten / Medizinisch-orthopädische Sanitätswaren / Optik, Hörgeräte / Schuhe (inkl. Sportschuhe), Lederwaren / Second Hand, An- und Verkauf / Spielwaren, Bastelbedarf, Geschenkartikel / Uhren, Schmuck	/ Auto- und Motorradzubehör, Kfz-Zubehör / Badeeinrichtung, Installationsmaterial, / Sanitärerzeugnisse / Baumarktartikel, Bauelemente, Baustoffe, Eisenwaren, Heimwerkerbedarf / Bodenbeläge, Teppiche (z.B. Laminat, / Parkett), Tapeten, Farben, Lack / Boote und -zubehör, Jagd- und Angel- / bedarf / Elektrogroßgeräte (weiße Ware) / Fahrräder inkl. Zubehör (ohne Bekleidung) / Gartenartikel, Gartenbedarf, Pflanzen / Lampen, Leuchten (inkl. Zubehör) / Möbel (inkl. Küchenmöbel, Badmöbel, / Büromöbel, Matratzen) / Sanitärartikel, Fliesen, Badeinrichtungen und -ausstattung / Musikalienhandel, Musikinstrumente / Zoologischer Bedarf (z.B. Tiere, Tier- / nahrung, -zubehör) / sonstige großteilige Sortimente (z.B. Sport-großgeräte, Campinggroßartikel, Heizung/ Kamine/(Kachel-)Öfen)

Sortimente des Nahversorgungsbedarfs (nahversorgungsrelevante Sortimente)
/ Apothekerwaren und Arzneimittel / Blumen / Drogeriewaren (inkl. Wasch- und Putz- / mittel), Kosmetika, Parfüm / Nahrungs- und Genussmittel inkl. Lebens-mittelhandwerk und Tabakwaren, Getränke / Reformwaren / Zeitungen, Zeitschriften

Quelle: GMA-Empfehlung auf Basis der Bestandsstrukturen, der Entwicklungspotenziale sowie der städtebauli-chen Zielsetzungen unter Berücksichtigung des Landesentwicklungsprogramms (LEP) Bayern 2018 sowie des Einzelhandelsgutachten für die Gemeinde Neufahrn b. Freising (2012)

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

2.3 Umsetzung des Sortimentskonzepts

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

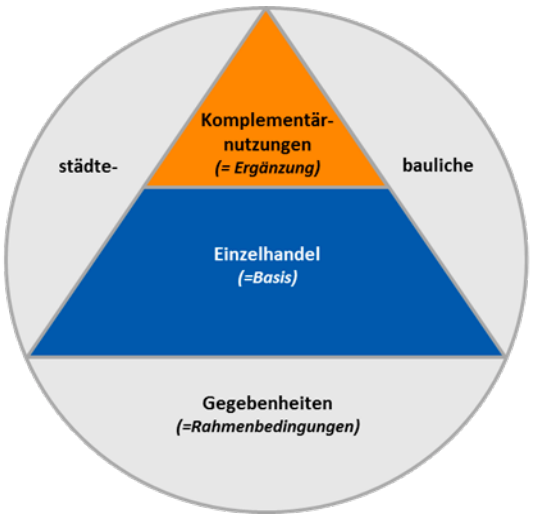
3. Standortkonzept

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

3.1 Abgrenzung und Bedeutung zentraler Versorgungsbereiche

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

1 vgl. Kuschnerus, Ulrich (2007): Der standortgerechte Einzelhandel, S. 77 f.
2 vgl. OVG Münster, Beschluss vom 11.12.2006, 7 A 964/05.
3 vgl. BVerwG, Urteil vom 11.10.2007 - 4 C 7.07 sowie vom 17.12.2003 – 4 C 2/08.



Quelle: GMA-Darstellung 2018

Abbildung 4: Abgrenzungskriterien für zentrale Versorgungsbereiche

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

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

3.2 Aktualisiertes Standortkonzept für die Gemeinde Neufahrn (2018)

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

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

Hauptzentrum	Nahversorgungslagen, Nahversorgungsstandorte	Ergänzungsstandort	sonsti ge Lagen	
			siedlungsräumlich integrierte Lagen	siedlungsräumlich nicht integrierte Lagen
Ortsmitt e Neufahrn	Kurt-Kitt eRing, Dietersheimer Straße	Fachmarktzentrum Ludwig-Erhard-Straße	Münchner Straße, Plessl-Areal (Potenzialfl äche)	Philipp-Reis-Straße (Fachmarktstandort)
zentraler Versorgungsbereich gemäß § 1 Abs. 6 BauGB, § 2 Abs. 2 BauGB, § 9 Abs. 2a, BauGB, § 34 Abs. 3 BauGB, § 11 Abs. 3 BauNVO	**Nahversorgungslagen:** wohnortnahe, fußläufi g erreichbare Standorte der Nahversorgung mit mindestens drei nahversorgungsrelevanten Betrieben in einem engen räumlichen Zusammenhang **Nahversorgungsstandorte:** solitär gelegene Lebensmitt elmärkte mit wichti ger Nahversorgungs funkti on	autokundenorienti erter Standort des klein- und großfl ächigen Einzelhandels mit wichti ger Versorgungsfunkti on	Einzeln gelegene oder wenige gemeinsam gelegene Betriebe, die siedlungsräumlich eingebunden sind. Eine städtebaulich integrierte Lage ist durch die Einbett ung in eine zusammenhängende Wohnbebauung zu charakterisieren.	Nicht siedlungsräumlich eingebundene Lagen, z. B. autokundenorienti erte Standorte in Gewerbe-/ Industriegebieten oder an Ausfallstraßen; oft Einzelhandelsagglomerati onen (z. B. Fachmarktzentren). Sie weisen in der Regel kein ausgeprägtes Wohnumfeld auf.

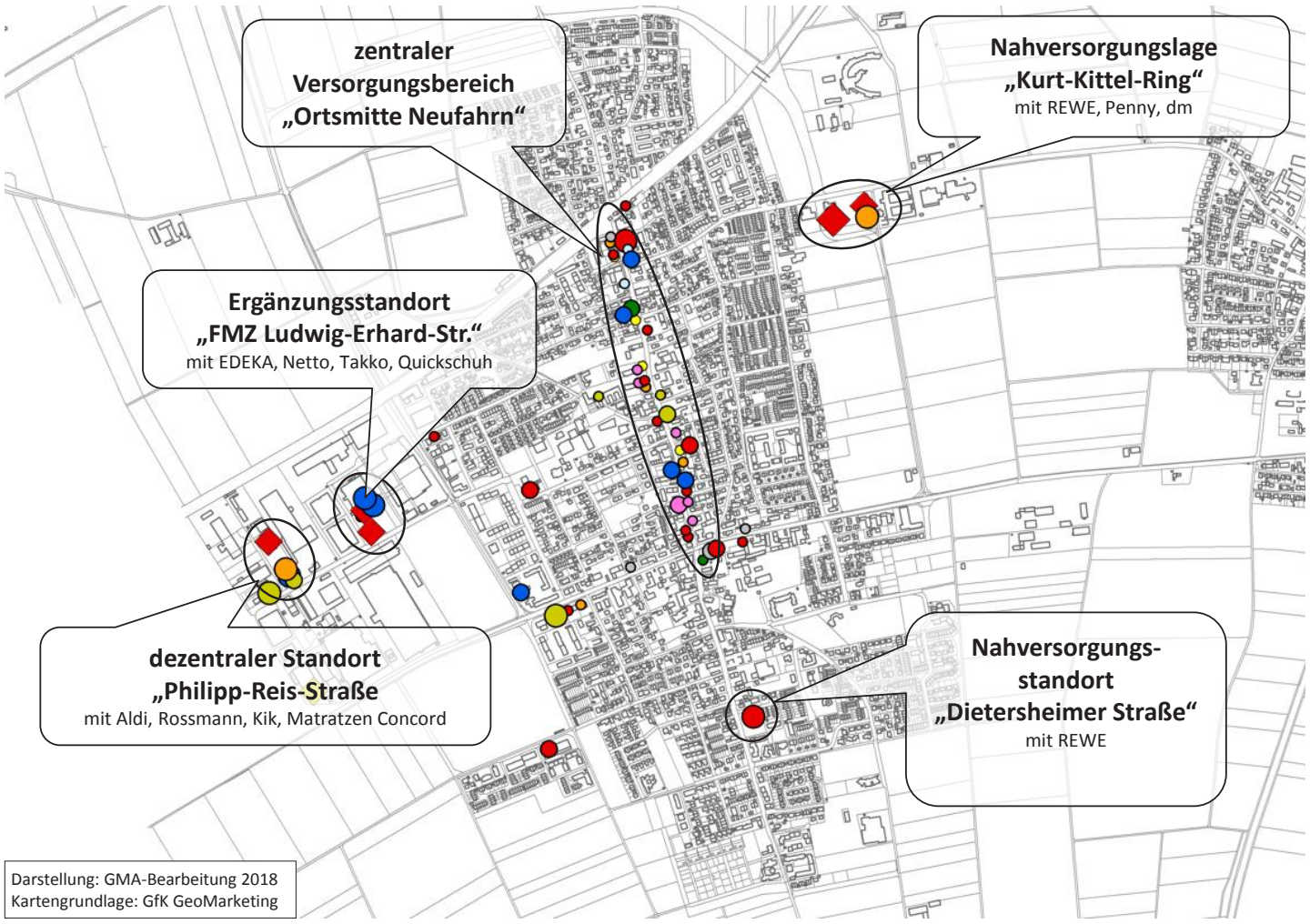
Quelle: GMA-Darstellung 2018

3.2.1 Zentraler Versorgungsbereich „Ortsmitte von Neufahrn“

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

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

Karte 2: Einzelhandelslagen in Neufahrn b. Freising



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

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

Zugunsten der in der Ortsmitte von Neufahrn vorhandenen Handelsbetriebe sowie zum Schutz dieser Haupthandelslage wird eine Beibehaltung der ZVB-Abgrenzung zwischen S-Bahnhof Neufahrn und Echinger Straße/Grünecker Straße empfohlen. Auf diese Weise wird der Ortsmitte Neufahrn auch aus städtebaulicher Sicht (Anbindung an die historische Ortsmitte) eine entsprechende Wertschätzung beigemessen. Außerdem wird so die Schutzwürde des zentralen Versorgungsbereiches gemäß Rechtsprechung (Vgl. Kapitel V.3.1) auch für die im südlichen Bereich der Bahnhofstraße ansässigen Einzelhandelsbetriebe wirksam[4], die heute einen wichtigen Beitrag zur Ausdifferenzierung des in Teilen spezialisierten und hochwertigen Angebots in der Ortsmitte leisten. Des Weiteren ist auf möglichen Potenzialflächen südlich des Jahnwegs / des Eschenwegs hinzuweisen, deren

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

Entwicklung einen Beitrag zur Belebung der Ortsmitte leisten können[5]. Darüber hinaus ist in diesem Zusammenhang auf die Steuerungsempfehlungen (Vgl. Kapitel V.4) zu verweisen, die im zentralen Versorgungsbereich eine Ansiedlung aller Sortimentsgruppen und sowohl großflächige als auch nicht großflächige Betriebe ermöglichen, dies jedoch nicht uneingeschränkt für städtebaulich integrierte Lagen gilt. Somit würde – sofern der südliche Teil der Bahnhofstraße zwischen Jahnweg / Eschenweg und Echinger Straße / Grünecker Straße nicht Teil des zentralen Versorgungsbereiches wird – eine Entwicklung der Hauptgeschäftsstraße in Neufahrn stark limitiert.

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

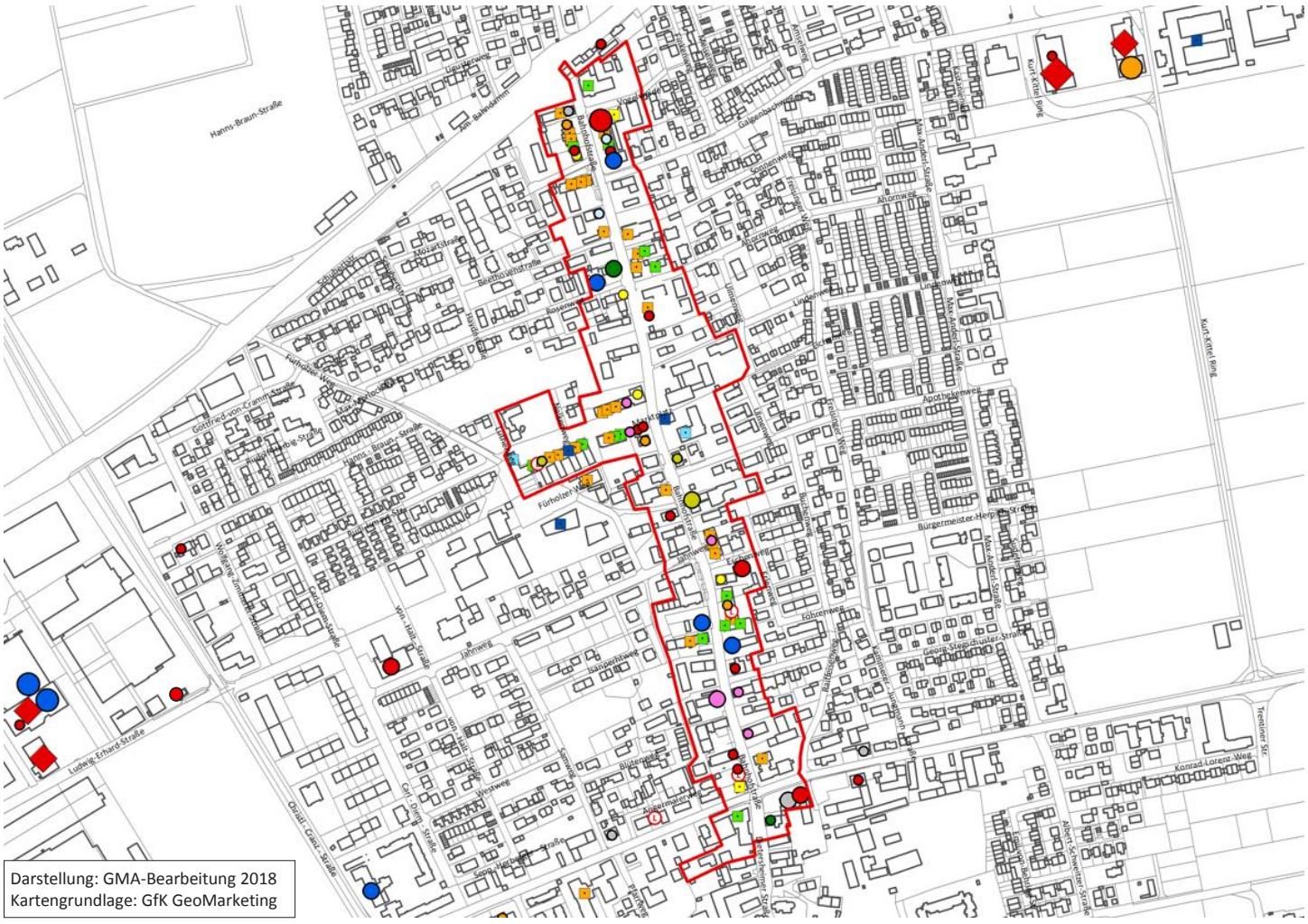
Hinsichtlich seiner **städtebaulichen Struktur** ist der ZVB „Ortsmitte Neufahrn“ vor allem durch kleinteilige Wohn- und Geschäftshäuser gekennzeichnet. Dies spiegelt sich vor allem in einer vergleichsweise aufgelockerten Bauweise wider, die dem ZVB einen eher dörflichen Charakter verleiht (vereinzelte Hof-Situationen). Vor diesem Hintergrund ist die vorhandene Angebotssituation im Bereich des Einzelhandels, der Gastronomie sowie öffentlichen und privaten Dienstleistungen als durchgängig zu beschreiben, die selbst durch streckenweise Unterbrechungen (z.B. durch Wohnnutzungen im Erdgeschoss) keine Verkürzung des zentralen Versorgungsbereiches insbesondere vor dem Hintergrund der ortsspezifischen Ortsbildprägung rechtfertigen. Die Größenstruktur der Ladenlokale liegt in diesem Bereich mit Ausnahme weniger Betriebe meist unter 200 m², was die Realisierungsmöglichkeiten moderner (Fachmarkt-)Konzepte immobilienseitig stark limitiert[6].

---

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

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

Karte 3: Zentraler Versorgungsbereich „Ortsmitte Neufahrn“



Zur Sicherung und Weiterentwicklung der Ortsmitte von Neufahrn sollten Neuansiedlungen von Betrieben mit Hauptsortiment aus dem Innenstadtbedarf zukünftig innerhalb des ZVB „Ortsmitte Neufahrn“ realisiert werden. Der ZVB ist als Investitionsvorranggebiet des Einzelhandels zu bezeichnen. Jedoch sind auch die immobilienseitigen Voraussetzungen für die Umsetzung zeitgemäßer Einzelhandelsvorhaben zu beachten. Um die zukünftige Belebung der Ortsmitte Neufahrn positiv zu unterstützen, wäre eine Belegung der Erdgeschosse mit gewerblichen Nutzungen (Einzelhandel, öffentliche/private Dienstleistungen, Gastronomie) zu favorisieren[7]. Weiterhin ist eine entsprechende Straßenraumgestaltung, die die Wahrnehmung als zusammenhängende Einkaufslage begünstigt, aus gutachterlicher Sicht zu empfehlen. 38 aller erfassten Betriebsstätten (rd. 51 %) sind im zentralen Versorgungsbereich zu verorten, womit hier der dichteste Besatz festzuhalten ist. Demgegenüber entfallen jedoch lediglich rd. 19 % der Gesamt-VK auf den ZVB „Ortsmitte Neufahrn“, da die meisten Ladenlokale Verkaufsflächen von unter 100 m² aufweisen (durchschnittliche VK rd. 89 m²). Umsatzseitig werden innerhalb des abgegrenzten ZVB „Ortsmitte Neufahrn“ rd.21% des gesamten Einzelhandelsumsatzes in Neufahrn gebunden.

3.2.2 Nahversorgungslagen und Nahversorgungsstandorte

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

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

Nahversorgungsstandort „Dietersheimer Straße“: Der REWE Supermarkt in der Dietersheimer Straße ist als solitär gelegener Nahversorgungsstandort einzuordnen. Dieser übernimmt als einziger Betrieb im südlichen Siedlungsbereich des Hauptortes Neufahrn wichtige Nahversorgungsfunktionen für die in seinem unmittelbaren Standortumfeld lebende Wohnbevölkerung. Die im Zuge der weiteren Wohnbauentwicklung im Bereich Neufahrn-Süd[9] weiter steigen wird. Aufgrund seiner städtebaulich integrierten Lage, der fußläufigen Erreichbarkeit und des unmittelbaren ÖPNV-Anschlusses ist der Supermarkt als „Nahversorgungsbetrieb par excellence“ zu bewerten. Aus gutachterlicher Sicht ist eine Sicherung dieses Betriebes und damit des Nahversorgungsstandortes an der Dietersheimer Straße unbedingt anzustreben. Grundstücksseitig bestehen Entwicklungsmöglichkeiten, welche aufgrund des nicht mehr zeitgemäßen Marktauftrittes künftig genutzt werden sollten.
Obgleich sich beide Nahversorgungslagen unweit dem ZVB in städtebaulich integrierten Lagen befinden, stehen sie in keinem direkten städtebaulichen Zusammenhang mit diesem. Das Angebot ist an beiden Nahversorgungsstandorten, anders als in der Orts-mitte, durch großflächigere Betriebe aus dem Lebensmittel- und Drogeriewarenbereich geprägt. Neben den größeren grundversorgungsrelevanten Betrieben gibt es weitere Anbieter im Lebensmittelbereich, die über ein fußläufiges Einzugsgebiet verfügen, zentral liegen und eine hohe Bedeutung für die Nahversorgung haben. Dabei handelt es sich vor allem umAnbieter des Lebensmittelhandwerks, die aufgrund ihrer kleinteiligen Verkaufsflächenstrukturen und einem Einzugsgebiet, das nicht über den unmittelbaren Nahbereich hinausgeht, in dem vorliegenden Einzelhandelskonzept jedoch nicht explizit behandelt werden.

---

7 Einzelfallabwägung, wenn Architektur positiv zum Erscheinungsbild der Ortsmitte beiträgt und somit kein Ausschluss von Wohnnutzung im Erdgeschoss (Vgl. Acocella-Gutachten aus dem Jahr 2012).
8 Vgl. Bebauungsplan Nr. 95 „Neufahrn Ost“ in Aufstellung.
9 Vgl. Bebauungsplan Nr. 117 „Ortsabrundung Neufahrn Süd“

3.2.3 Ergänzungsstandorte

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

3.2.4 Sonstige Lagen

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

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

Abbildung 6: Steuerungsempfehlungen zur Einzelhandelsentwicklung in Neufahrn

Ansiedlung in ... mit Sorti menten des..		zentraler Versorgungs-bereich	Nah-versorgungs-standorte	Ergänzungs-standort	sonsti ge Lagen	
					siedlungsräumlich integrierte Lagen	siedlungsräumlich nicht integrierte Lagen
Nahversorgungs-bedarfs	nicht großfl ächig	✓	✓	↯	ⓘ	↯
	großfl ächig *	✓	✓	↯	ⓘ	↯
Innenstadt-bedarfs	nicht großfl ächig	✓	ⓘ	↯	↯	↯
	großfl ächig *	✓	↯	↯	ⓘ	↯
sonsti gen Bedarfs	nicht großfl ächig	✓	ⓘ	✓	✓	✓
	großfl ächig *	✓	↯	✓	✓	✓

✓ Ansiedlung möglich und städtebaulich zu empfehlen
ⓘ Einzefallprüfung erforderlich
↯ Ansiedlung nicht möglich bzw. städtebaulich nicht zu empfehlen
* VK ≥ 800 m²

Quelle: GMA-Darstellung 2018

4. Steuerungsempfehlungen zur Einzelhandelsentwicklung

Zur effektiven Steuerung der Einzelhandelsentwicklung sind standortbezogene Regelungen zum Ausschluss bzw. zur Zulässigkeit von Einzelhandelsvorhaben zu empfehlen[1]. Grundsätzlich kommen verschiedene Stufen zur Begrenzung und zum Ausschluss des Einzelhandels in Betracht (Ausschluss von Sortimenten des Innenstadt- bzw. Nahversorgungsbedarfs, zusätzlicher Ausschluss großflächigen Einzelhandels im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO, Ausschluss des gesamten Einzelhandels). Die Regeln folgen dem zentralen Grundsatz, dass Ansiedlungen bzw. Erweiterungen nicht zur Beeinträchtigung der Funktions- und Entwicklungsfähigkeit von ZVB führen dürfen und sich die Dimensionierung eines Vorhabens am zugeordneten Versorgungsgebiet orientieren soll. Außerdem sind bei Ansiedlungen bzw. Erweiterungen die landesplanerischen Vorgaben zu beachten.

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

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

Für den ZVB „Ortsmitte Neufahrn“ sollte im Sinne der Sicherung und Weiterentwicklung des innerörtlichen Einzelhandels keine Beschränkung hinsichtlich möglicher Einzelhandelsansiedlungen gelten. Das heißt, dass sowohl großflächige[2] Betriebe als auch nicht großflächige Betriebe mit Sortimenten des Innenstadt- und Nahversorgungsbedarfs zulässig und städtebaulich erwünscht sind. Auch die Ansiedlung großflächiger Betriebe mit Sortimenten des sonstigen Bedarfs ist hier grundsätzlich zulässig. Ihre Ansiedlung ist aus städtebaulicher Sicht jedoch nicht zu empfehlen und sie sollte nicht Teil der Neufahrner Ansiedlungspolitik sein. Etwaige Flächenpotenziale sollten Betrieben mit Sortimenten des Innenstadtbedarfs vorbehalten werden, die für die Ortsmitte eine frequenzerzeugende Wirkung haben.

4.2 Steuerungsempfehlungen des Einzelhandels an Nahversorgungsstandorten

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

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

---

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

2 Großflächiger Einzelhandel ab 800 m² Verkaufsfläche.

4.3 Steuerungsempfehlungen des Einzelhandels am Ergänzungsstandort

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

4.4 Steuerungsempfehlungen für den Einzelhandel in sonstigen Lagen

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

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

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

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

Die ausnahmsweise Zulässigkeit des Annexhandels ist auch unter dem Aspekt der Sicherung von Flächen für Handwerk und produzierendes Gewerbe innerhalb der Gewerbegebiete zu verstehen. Unter Berücksichtigung einer deutlichen Beschränkung der angebotenen Produkte sowie der geringen Verkaufsflächendimensionierungen sind aus gutachterlicher Sicht keine Beeinträchtigungen für eine geordnete Entwicklung innerhalb von Neufahrn zu erwarten. Sofern alle oben genannten Kriterien zum Vorhandensein eines Annexhandels erfüllt sind, kann dieser zulässig sein. In jedem Fall ist die Gewährung einer Ausnahme im Einzelfall, vor allem im Hinblick auf eine angemessene Verkaufsflächengröße, zu prüfen[3].

4.5 Weiterführende Regelungen zum Standort- und Sortimentskonzept

Randsortimente

Bei Neuansiedlungen oder Erweiterungen von Betrieben mit Kernsortiment des sonstigen Bedarfs an Standorten außerhalb der Innenstadt sind zur Abrundung des betrieblichen Angebotsspektrums Randsortimente des Innenstadt- und Nahversorgungsbedarfs zulässig, sofern sie in einem untergeordneten Rahmen bleiben und keine nachteiligen Auswirkungen auf den ZVB oder Nahversorgungslagen erbringen. Um der Gefahr einer Umgehung des Sortimentskonzepts durch übermäßige Angebote in Randsortimenten des Innenstadt- und Nahversorgungsbedarfs zu begegnen, ist bei Ansiedlungen und Erweiterungen außerhalb des ZVB eine Randsortimentsbegrenzung im Rahmen der Bebauungsplanfestsetzung zu empfehlen. Bei großflächigen Einzelhandelsbetrieben mit Kernsortimenten des sonstigen Bedarfs (z. B. Möbel-, Bau- und Gartenmärkte) ist aus Gutachtersicht eine Begrenzung der Randsortimente des Innenstadtbedarfs[4] auf max. 10 – 15 % der realisierten Gesamtverkaufsfläche, jedoch maximal 800 m² VK anzuregen. Um sicherzustellen, dass die insgesamt zulässige Fläche nicht von einem einzigen Sortiment belegt werden kann, ist im Rahmen einer Einzelfallprüfung die Dimensionierung einzelner Sortimente zu prüfen. Auch dies könnte ansonsten zu einer Unterwanderung des Sortimentskonzeptes und letztlich zu Beeinträchtigungen der schutzwürdigen Strukturen in Neufahrn führen.

Bestandsschutz

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

---

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

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

5. Maßnahmen/Handlungsfelder zur Einzelhandelsentwicklung

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

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

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

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

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

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

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

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

Weitere Möglichkeiten zur Qualifizierung des lokalen Angebots bestehen in:

- Lieferdiensten: Steigerung und Intensivierung des Serviceangebotes
- Vereinheitlichung der Kernöffnungszeiten in der Ortsmitte von Neufahrn und Ausdehnung auf die Spätnachmittags-/frühen Abendstunden

- Beibehaltung sonstiger Kooperations- und Bonusprogramme, Vergünstigungen / Loyalty-Programm

- Überprüfung und ggf. Anpassung / Modernisierung der Angebotsqualität auf einzelbetrieblicher Betrachtungsebene (u. a. zeitgemäßer Marktauftritt)

5.2 Maßnahme/Handlungsfeld „Digitale Sichtbarkeit“

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

- Wie können die neuen Medien für zusätzliche Aufmerksamkeit genutzt werden?

- Welche Möglichkeiten gibt es, Verkaufsgespräche online und offline zu führen?

- Welche Steigerungsmöglichkeiten für den Umsatz werden gesehen?

- Bieten Onlinetools auch Möglichkeiten, Kunden an den stationären Handel zu binden?

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

In den meisten Fällen spielt dabei die eigene Website eine wichtige Rolle beim ersten Kontakt mit dem Kunden, der zunächst online recherchiert, bevor er überhaupt das Ladenlokal[1] betritt. Idealerweise ist diese nicht nur informativ, sondern für die Darstellung auf mobilen Endgeräten (z. B. Smartphones, Tablets) optimiert. Obwohl moderne Content Management Systeme (CMS) heutzutage den Betrieb einer Website und deren einfache und individuelle Gestaltung mit we-nigen Klicks erlauben, bringt die Erstellung einer Internetpräsenz anfangs vor allem einen gewissen Kosten- und Pflegeaufwand mit sich. Alternativ zur „klassischen“ Homepage bietet sich die Erstellung eines Shop-Profils in den gängigen sozialen Netzwerken wie Facebook oder Instagram an. Diese sind leicht(er) zu bedienen und bieten ebenfalls die Möglichkeit der Produkt- und Betriebspräsentation. Aber ganz gleich, über welches Medium oder auf welcher Plattform der eigene Betrieb digital sichtbar wird, wichtig ist in erster Linie, dass der eigene Betrieb vor Ort im Internet zu finden ist. Hierzu bieten die Industrie- und Handelskammern regelmäßig Schulungen an.

5.3 Maßnahme/Handlungsfeld „Belebung Marktplatz“

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

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

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

5.4 Maßnahme/Handlungsfeld „Standortpolitik“

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

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

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

5.5 Maßnahme/Handlungsfeld „Leerstand“

Die bauliche Kulisse stiftet im Aufgreifen historischer Strukturen Identifikation, prägt den Ort und sorgt für eine hohe Aufenthaltsqualität. Sie bietet dem Handel neben den nötigen Ladenlokalen bzw. Verkaufsflächen das Ambiente für die Entfaltung eines attraktiven Marktauftritts. Ladenleerstände, insbesondere langfristig ungenutzte Geschäftsflächen, oder Mindernutzungen wirken sich hingegen negativ auf die Attraktivität des Einzelhandelsstandortes Neufahrn aus und bieten potenziellen Investoren gegenüber kein Gefühl der Investitionssicherheit.
In Neufahrn b. Freising gibt es aktuell kein Problem mit ortsbildprägenden Ladenleerständen. Bisher ist es der Gemeinde erfolgreich gelungen, brach gefallene Ladeneinheiten und Verkaufsflächen neu zu belegen bzw. einer veränderten Nutzung (z. B. Dienstleistungen, Wohnen) zuzuführen. Sofern nicht schon existent, wird der Gemeinde Neufahrn die konsequente Führung eines Leerstandskatasters in Verbindung mit einem Vermietungsmanagement empfohlen. So können Ladenleerstände gezielt vermarktet und der Branchenmix gewährleistet werden.

6. Handlungsempfehlungen zur Umsetzung des Einzelhandelskonzeptes

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

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

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

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

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

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

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

1 Eine sortimentsregelnde Bauleitplanung ohne Beschluss als Konzept nach § 1 Abs. 3 Nr. 11 BauGB ist nicht möglich.
2 Die Umsetzung der Empfehlung ist vor dem Hintergrund der jeweils örtlichen und bauplanungsrechtlichen Gegebenheiten zu prüfen.

5.4 BEIRAT ZUR INTEGRIERTEN ORTSENTWICKLUNG

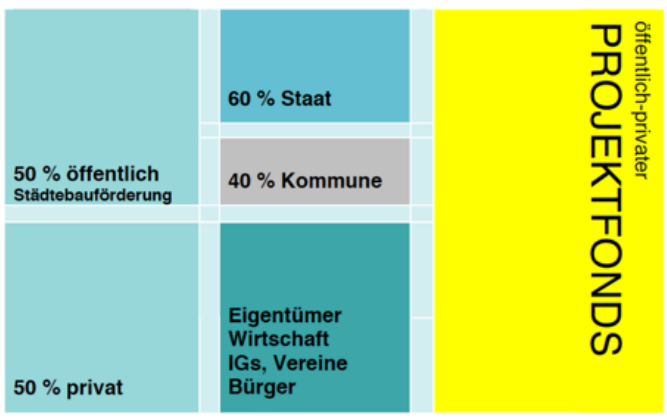
Strategie VII: Öffentlich-private Zusammenarbeit

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

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

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

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



Quelle: Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern 2010

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

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

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

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