



Auftraggeber  
Stadtverwaltung Dorfen  
Rathausplatz 2  
84405 Dorfen  
Tel. 08081/411-0  
www.dorfen.de

Gefördert durch die  
Regierung von Oberbayern  
Maximilianstraße: 39  
80538 München



Stadtplanung und Projektmanagement

stadt-raum-planung  
Martina Schneider, Dinah Mirbeth  
Metzstraße 15  
81667 München  
Tel. 089 - 45 24 65 80  
www.stadt-raum-planung.de

Planungsbüro Skorka  
Manuela Skorka  
Bichlmairstraße 8  
82061 Neuried  
Tel. 089 - 74 57 67 23  
www.planungsbuero-skorka.de

Einzelhandel und Gewerbe

CIMA Beratung + Management GmbH  
Christian Hörmann, Kathrin Schmittnägel  
Briener Straße 45  
80333 München  
Tel.: 089-55118-154  
www.cima.de

Verkehr  
TRANSVER GmbH  
Ulrich Glöckl  
Maximilianstrasse 45  
D-80538 München  
Tel.: +49 89 211878-0  
www.transver.de

Planungsstand: Oktober 2015

Einleitung	5
Bürgerbeteiligung	6
Allgemeine Informationen zur Stadt Dorfen	7
Städtebau	15
Einzelhandel und Gewerbe	33
Positionierung und Tourismus	53
Verkehr	61
Innenstadtbereich nördlich der Altstadt	77
Altstadt	89
Innenstadtbereich südlich der Altstadt	99
Bereich zwischen Altstadt und Bahnhofsumfeld	111
Bahnhofsumfeld	119
Anhang: Vorrangige Handlungsempfehlungen zur zeitnahen Umsetzung	125

Die Stadt Dorfen weist mit ihrer attraktiven Altstadt und deren gut erhaltenen und sanierten Stadträumen und Gebäuden sowie ihrer starken Verzahnung mit der kleinstädtigen, schönen Landschaft hohen Potentiale auf. Ihre Lage in der Wachstumsregion München soll genutzt werden, um Dorfen als attraktiven Wohn-, Lebens- und Tourismusort zu stärken.

Anstehende Veränderungen wie der neue Autobahnanschluss und der geplante Bahnausbau, aber auch der gesellschaftlicher und demographische Wandel bedingen eine genaue Ausrichtung der Stadtentwicklung auf gemeinsame Ziele. Zentrale Themen des Ortes wie der Umgang mit den hohen Verkehrszahlen oder die erforderliche Ergänzung des Wohnungsbestandes brauchen langfristige Strategien und eine gemeinsame Anstrengung von Stadtverwaltung, Politik und privaten Akteuren.

Im vorliegenden integrierten Stadtentwicklungskonzept werden die Themen der Stadt aus den Blickwinkeln der Fachbereiche Städtebau, Freiraumplanung, Verkehr und Handel betrachtet. In Zusammenarbeit mit den beteiligten Vertretern der Stadtgesellschaft werden Lösungsansätze in Abstimmung der unterschiedlichen Belange erarbeitet.

Im Analyseteil der Arbeit werden die fachlichen Aspekte und Grundlagen der Ausgangssituation der zentralen Bereiche der Stadt dargestellt. Auch die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses werden hier aufgeführt. Die Ziele geben die gemeinsam erarbeitete Richtung für künftige Entscheidungen vor. Vorschläge zu Handlungsfeldern zeigen mögliche Schritte für eine Umsetzung auf.



5

## Beteiligungsprozess

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept wurde auf Basis einer breiten Beteiligung von Akteuren, Vertretern aktiver Gruppen, interessierten Bürgern und dem Stadtrat erarbeitet. In den Gesprächen mit den Planern aus den Arbeitsbereichen Verkehr, Handel und Städtebau wurden die Wünsche, Anregungen und Erfahrungen der Dorfener Bürger in den Kontext der fachlichen Einschätzungen gestellt.

In offenen Bürgertermen, an denen alle interessierten Bürger teilnehmen konnten, wurden die Grundlagen der gemeinsamen Arbeit zusammengestellt und die Zielrichtung zur Entwicklung der innerstädtischen Flächen besprochen.

Ergänzend zu den Bürgertermen wurden in Arbeitsterminen mit Mitgliedern von aktiven Gruppen und Bevölkerungsvertretern zentrale Themen der Innenstadt erarbeitet.

Der Stadtrat wird in gesonderten Arbeitsterminen aktiv in den Prozess eingebunden. Es ist Aufgabe des Stadtrates als demokratisch gewählte Instanz, die Ziele zur Stadtentwicklung abzuwägen und zu entscheiden.

Die gemeinsam erarbeiteten Ziele dienen als Entscheidungsgrundlage für zukünftige Projekte und Vorhaben in der Dorfer Innenstadt. Die gemeinsame Arbeit wird zu einem kraftvollen Instrument der Stadtentwicklung, wenn sie von den Stadträten und der Verwaltung sowohl als Grundlage bei Einzelvorhaben als auch für grundsätzliche Weichenstellungen genutzt wird.



6

### Lage der Stadt

Die Stadt Dorfen liegt im östlichen Kerngebiet der Metropolregion München im oberbayerischen Landkreis Erding. Nach der Großen Kreisstadt Erding ist Dorfen mit 14.865 Einwohnern (Stand Juli 2015) die zweitgrößte Stadt im Landkreis.

Dorfen liegt im Isental etwa 50 km östlich von München und etwa 20 km östlich von der Kreisstadt Erding entfernt. Trotz der überwiegend hügeligen Landschaft rund um das Isental liegt die Stadt selbst im Flachland (Flussniederung der Isen: 437 über NN, Höhenzüge um Dorfen: 555 über NN).

Zu Dorfen gehören seit 1972 und 1978 die ehemaligen Gemeinden Eibach, Hausmehring, Tegernbach (Grünbergbach und Wasentegernbach), Schiltorn, Schwindkirchen, Watzling und Zeilhofen. Weitere wichtige bzw. größere Gemeindeteile sind Algasing, Esterndorf, Jaibing, Oberdorfen, Kloster Moosen, Wölling, Harpendersdorf, Kalling und Landersdorf.

Dorfen liegt an der Bundesstraße 15 zwischen Landshut und Rosenheim sowie an der Bahnstrecke München - Mühldorf. Die Fahrtzeit mit der Bahn zum Münchner Ostbahnhof beträgt etwa 30 Minuten. Am Bahnhof Dorfen beginnt der Isen-Vilstalradweg, der über Taufkirchen bis Velden auf der ehemaligen Bahnstrecke Dorfen - Velden verläuft. Seit mehreren Jahren wird an der Fertigstellung des letzten Teilstücks der A94 gebaut.

Quelle: wikipedia, www.dorfen.de



Übersichtskarte Region München, Quelle: RPV München



Übersichtskarte Landkreis Erding, Quelle: RPV München



Karte Dorfen, Quelle: BayernAtlas

## Allgemeine Informationen zur Stadt Dorfen

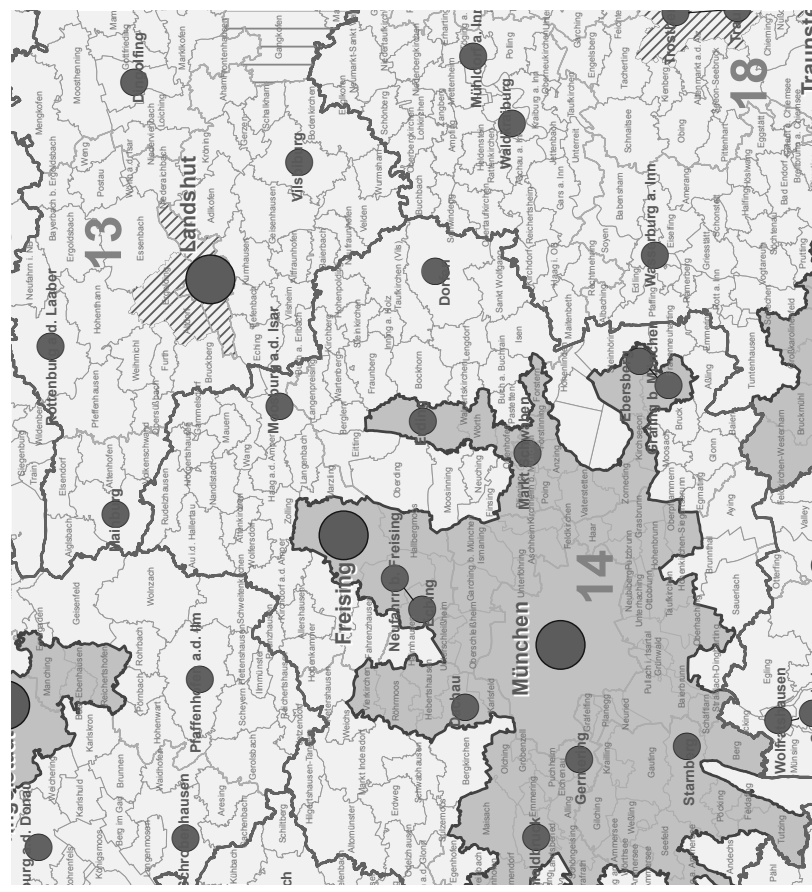
### Regionale Einbindung

Die Stadt Dorfen liegt im östlichen Bereich des Landkreises Erding und grenzt nach Osten an den benachbarten Landkreis Mühldorf am Inn an, der sich bereits außerhalb der Planungsregion 14 (Region München) befindet.

Die Planungsregion München liegt im Zentrum des Regierungsbezirks Oberbayern und umfasst neben der Landeshauptstadt München die Landkreise Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Landsberg am Lech, München und Starnberg. Die Region ist stark auf die Landeshauptstadt München hin orientiert (monozentrische Raumstruktur).

Mit einer Fläche von ca. 5.594 km<sup>2</sup> ist sie die zweitgrößte der 18 bayerischen Planungsregionen. Gleichzeitig zählt sie mit rund 2,5 Mio. Einwohnern (davon 1,284 Mio. in der Landeshauptstadt München) zu den bevölkerungsreichsten Regionen im süddeutschen Raum und dem benachbarten Ausland.

In der Planungsregion München ist Dorfen dem allgemeinen ländlichen Raum zugeordnet. Die Stadt ist als Mittelzentrum eingeordnet.



Regionalplan der Region München, Quelle: Regionaler Planungsverband München

### Bevölkerungsentwicklung Landkreis Erding

Für die zentrale Region Südbayern sind für die nächsten Jahre überdurchschnittliche Einwohnerzuwächse prognostiziert: Die Landkreise München, Ebersberg, Dachau und Erding, sowie die kreisfreie Stadt München werden bis 2032 dabei die größten Bevölkerungszuwächse verzeichnen.

Die Bevölkerung im Landkreis Erding wird demnach bis zum Jahr 2032 um weitere 16.411 Einwohner zunehmen. Für das Bevölkerungswachstum ist neben dem positiven Geburtensaldo (+128) vor allem der deutlich zunehmende Wanderungssaldo (+1.453) verantwortlich.

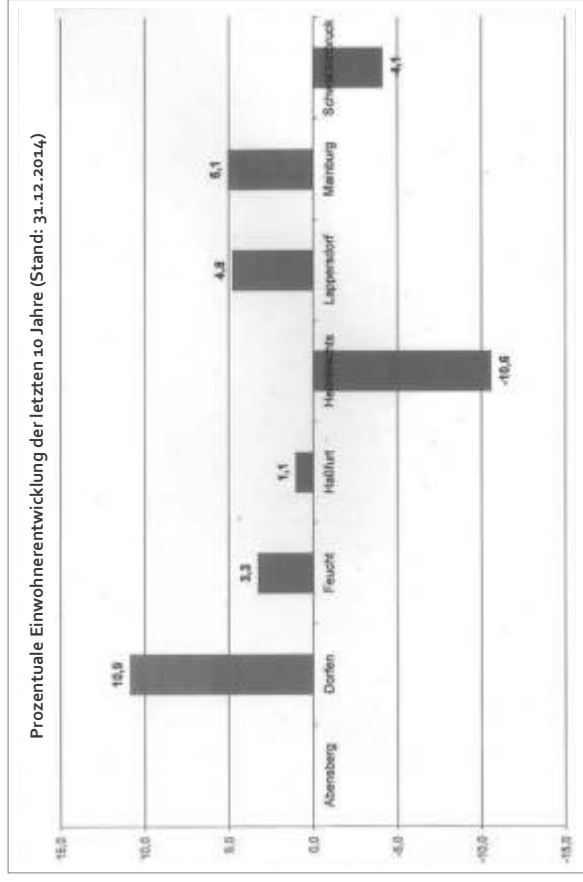
Die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung für die Stadt Dorfen liegt nach eigener Erhebung im Zeitraum 2004 bis 2014 bei 10,9 %.

Quelle: Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München

Die Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung stellen keine mit Sicherheit verlässlichen Werte dar. Die vorgelegten Bevölkerungsvoranschläge sind als Modellrechnungen zu verstehen, die die demographische Entwicklung unter bestimmten Annahmen zu den Geburten, Sterbefällen und Wanderungen in die Zukunft fort-schreiben.

Besondere Bedingungen wie die verbesserte Verkehrs-anbindung der Stadt Dorfen durch den Autobahnaus-bau oder ein verstärkter Zuzug durch die Aufnahme von Flüchtlingen wird hier nur bedingt berücksichtigt.

Zudem können Kommunen in der Nähe der Wachstumsregion München ihre Wachstumsraten durch die gezielte Schaffung von neuen Wohnflächen aktiv steuern.



## Allgemeine Informationen zur Stadt Dorfen

### Bevölkerungsentwicklung der Stadt Dorfen

Für die Stadt Dorfen wird entsprechend der unterschiedlichen Studien und Prognosen in den nächsten Jahren eine Erhöhung des Durchschnittsalters voraus gesagt. Nach den Zahlen des Landesamtes für Statistik und Datenerhebung gleicht sich Dorfen bis zum Jahr 2029 in etwa an den Bayerischen Durchschnitt an.

Besonders prägnant ist der Anstieg der über 80-jährigen. Entsprechend der Angaben der Bertelsmann-Stiftung wird sich die Anzahl im Zeitraum 2012 bis 2030 fast verdoppeln.

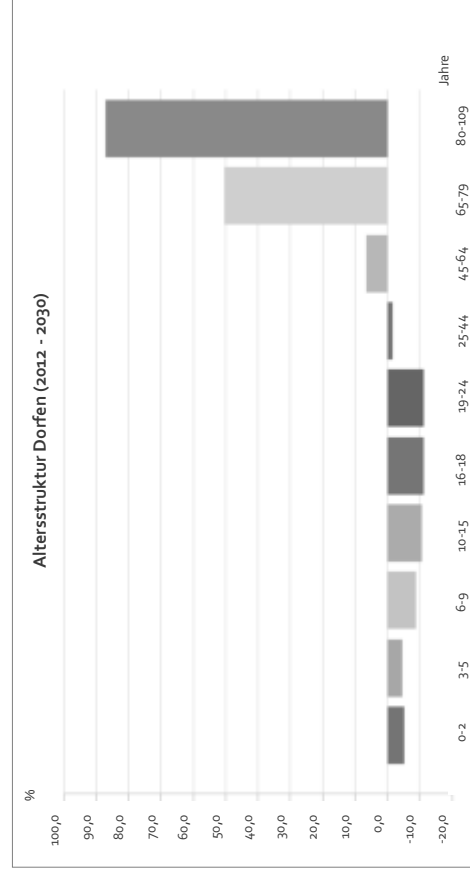
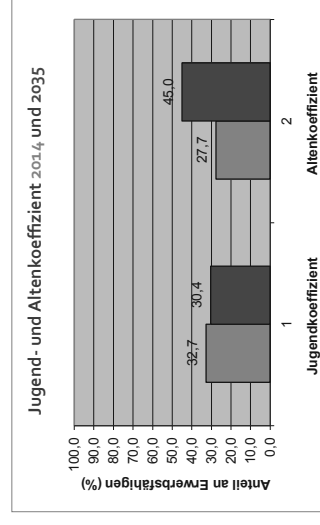
Nach Studien der Stadt wird der Anteil der über 65-jährigen im Zeitraum 2014 bis 2035 von 27,7 % auf 45% ansteigen.

Im Umgang mit dem demographischen Wandel sind für Kommunen verschiedene Ansatzpunkte denkbar.

Durch die gezielte Ansiedlung von jungen Familien wird das durchschnittliche Alter der Bevölkerung gesenkt. Als familienfreundliche Kommune im Umland von München hat Dorfen gute Möglichkeiten, neue Familien anzusiedeln. Dabei sind verkehrliche Auswirkungen zu berücksichtigen.

Daneben wird die Anpassung der Stadt an die geänderte Altersstruktur erforderlich, um den gesellschaftlichen Wandel zu bewältigen. Wichtige Bausteine sind hier:

- Umbau / Ergänzung des Wohnraumbestandes zu mehr altersgerechten Wohnungen
- Abbau von Barrieren im Wohnumfeld
- Sicherung der fußläufig erreichbaren Nahversorgung
- Verbesserung der Nahmobilität u.v.m.



Quelle: Landesamt für Statistik und Datenerhebung (oben), wegweiser-kommune, Bertelsmann-Stiftung (unten)

### Bevölkerungsbewegung in Dörfern

Die Wanderungsströme ermöglichen, sich über die Zahl der Zu- und Fortzüge sowie die daraus resultierenden Wanderungssalden (Zuzüge minus Fortzüge) für jedes Altersjahr der Einwohner einer Kommune zu informieren.

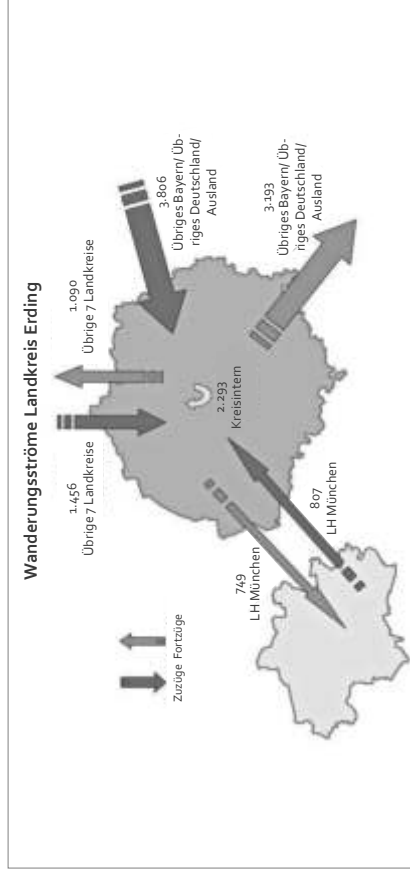
Die Wanderungen geben wichtige Anhaltspunkte für die Attraktivität sowie das Angebotspektrum (z.B. Ausbildungs- und Arbeitsplätze) der Kommune und sind wichtig für die demographische Analyse.

Das Verhältnis von Zuzug zu Wegzug ist in Dörfern relativ ausgeglichen. Es gibt jedoch einen leichten Überschuss an Zuzug.

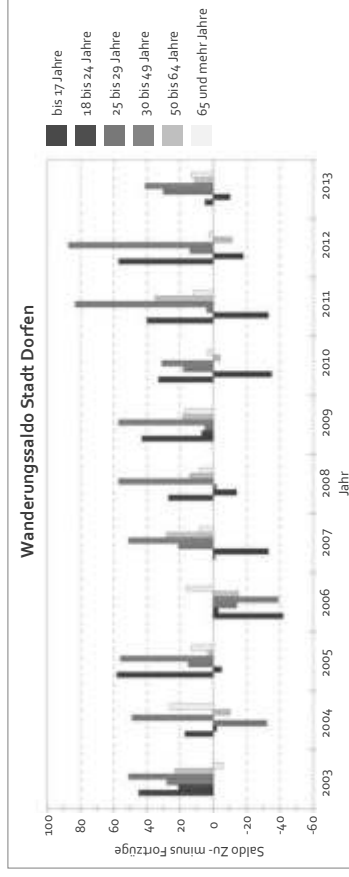
Die Zahlen zum Wanderungsverhalten von bzw. nach Dörfern zeigen, dass im Zeitraum von 2009 bis 2011 ein Zuwachs vor allem durch Personen im Alter unter 17 Jahren bzw. von 30 bis 49 Jahren erfolgte.

Dies entspricht auch den Angaben zu dem in Dörfern bestehenden Wohnraum, der vor allem auf Familien ausgerichtet ist.

Eine Abwanderung erfolgte von Personen im Alter zwischen 18 und 24 Jahren. Ursachen hierfür könnte das Fehlen von passendem Wohnungen und / oder im Bereich der beruflichen Ausbildung liegen.



Quelle: Kreisdaten Landkreis Erding 2013, Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München



Quelle: Gemeindedaten Dorfen 2014, Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München

## Allgemeine Informationen zur Stadt Dorfen

### Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan wird für das gesamte Gemeindegebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung in den Grundzügen dargestellt. Der Flächennutzungsplan ist damit ein vorbereitender Bauleitplan.

In Dörfern befinden sich die im Flächennutzungsplan ausgewiesenen baulichen Entwicklungsflächen weitgehend der innenstadtnahen Überschwemmungsflächen entlang der Isen vor allem an der Rändern der Stadt. Entwicklungsmöglichkeiten im Rahmen der Innenentwicklung, wie z.B. die Nachverdichtung oder die Nutzung von Brachflächen etc., werden im Flächennutzungsplan nicht dargestellt. Bei Neuausweisungen v.a. an der Peripherie müssen die Auswirkungen auf die Stadt, wie z.B. eine Erhöhung der Verkehrsfrequenz, berücksichtigt werden.

Im Norden sind verschiedenen Bereiche für ergänzende Wohnsiedlungen und als Erweiterungsflächen für Gemeinbedarf vorgehalten.

Nach Süden ist im Anschluss an die neue Autobahntrasse ein Gewerbegebiet vorgesehen.

Derzeit wird der FNP überarbeitet.



### Bestehendes Sanierungsgebiet

Um die Innenstadt von Dorfen mit ihren kulturhistorisch wertvollen Platzanlagen und Bauten zu erhalten und zu entwickeln wurde im Jahr 1990 das Sanierungsgebiet „Altstadt“ festgelegt. Im Jahr 2001 wurde das bestehende Sanierungsgebiet im Nordosten, im Nordwesten und im Südosten durch die Flächen um den Bahnweg erweitert.

Folgende Ziele der Stadtentwicklung liegen der Planung zugrunde:

#### Ziele zur Stadt- und Nutzungsstruktur

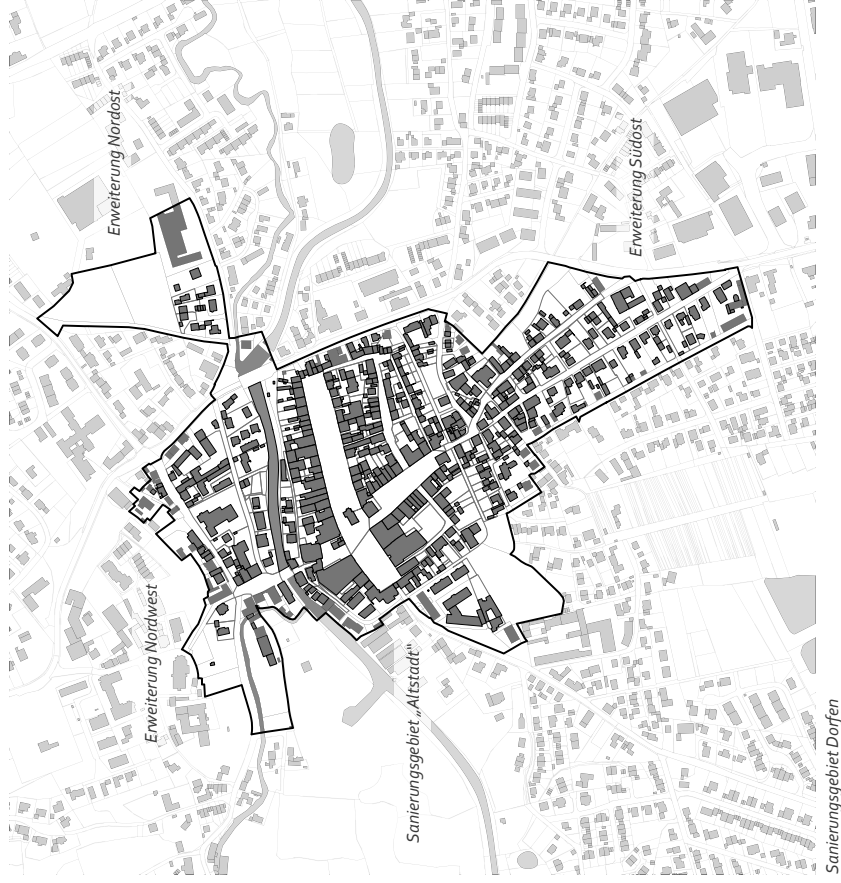
Erhalt und Sicherung der typischen Siedlungsform des historischen Stadtkerns einschließlich der angrenzenden Bereiche, Erhalt und Sicherung wertvoller historischer bzw. ortsprägender Bausubstanz, Berücksichtigung der ortstypischen Bauweise bei Neubauten, Stärkung bzw. Weiterentwicklung der vorhandenen Handels- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Sicherung und Weiterentwicklung der Wohnnutzung im unmittelbaren Stadtkernbereich.

#### Ziele zur Verkehrsstruktur

Reduzierung der Flächen für den Fahrverkehr, Schaffung von altstadtnahen Parkplätzen sowie Erhalt bzw. Ausbau vorhandener Fuß-/Radwege.

#### Ziele zur Grünstruktur

Sicherung und Weiterentwicklung des vorhandenen prägenden Baumbestandes, Vernetzung vorhandener Grünstrukturen, Intensivierung des Grünanteils in den Straßenräumen durch Pflanzung neuer Bäume und Fassadenbegrünung und Reduzierung der befestigten Flächen im Bereich der Straße und Hofräume.





15

### Historische Entwicklung der Stadt Dorfen

Dorfen wurde bereits im 8. Jahrhundert gegründet. Die ersten Erwähnungen des Marktes Dorfen an der Isen datieren aus dem Jahr 1270. Die Stadt besitzt auch heute noch einen großräumig angelegten mittelalterlichen Stadtkern in Kreuzform mit schönen alten Fassaden und drei Stadttoren.

Die Anfänge der Wallfahrten zur Stadtpfarrkirche Mariä Himmelfahrt auf dem Ruprechtsberg sind bereits im 15. Jhd. zu finden und erreichten im 17. / 18. Jhd. ihren Höhepunkt.

1870/71 wurde südlich der Stadt der Bahnhof an der Bahnstrecke München - Neutötting errichtet. Die Stadtkarte von 1907 zeigt die bauliche Entwicklung der Stadt vor allem südlich der Altstadt zum Bahnhof.

Bis ins 19. Jahrhundert war der Markt Dorfen von einem Wassergraben umgeben, der 1890 verfüllt wurde. Dort entstand ein Fußweg, der Herzoggraben, der rund um die Innenstadt führt.

In den 1920er Jahren wurde nach einer verheerenden Überschwemmung die Isen begradigt, die vorher in Schleifen um den Markt verlaufen war. Im Zuge weiterer Maßnahmen zur Hochwasserfreilegung in neuerer Zeit konnte der Isenauepark verwirklicht werden.

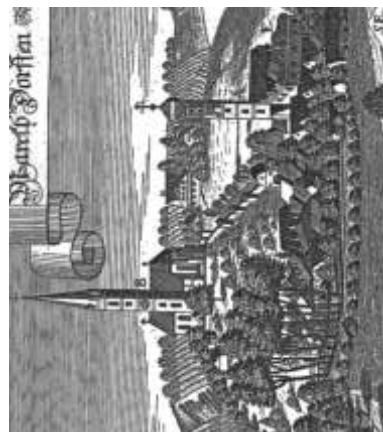
Größere Stadterweiterungen erfolgten in den Jahren nach 1945 im weiteren Umgriff der Altstadt, es entwickelten sich die Moosener Siedlung, die Isener Siedlung und die Lerchenhuber Siedlung.

Am 10. November 1954 wurde Dorfen in einem Festakt zur Stadt erhoben.

Quelle: [www.dorfen.de](http://www.dorfen.de)



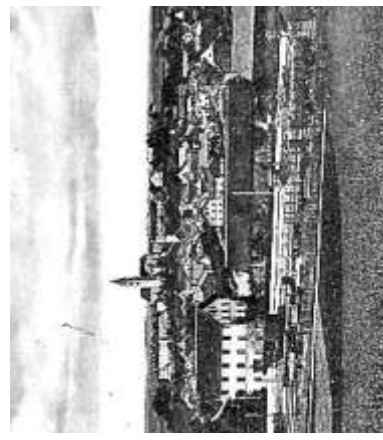
Stadtkarte Dorfen 1698



Ortsansicht Dorfen 1703



Stadtkarte Dorfen 1907



Gesamtansicht mit Bahnhof 1907



## Entstehung der Stadt in verschiedenen Bauepochen

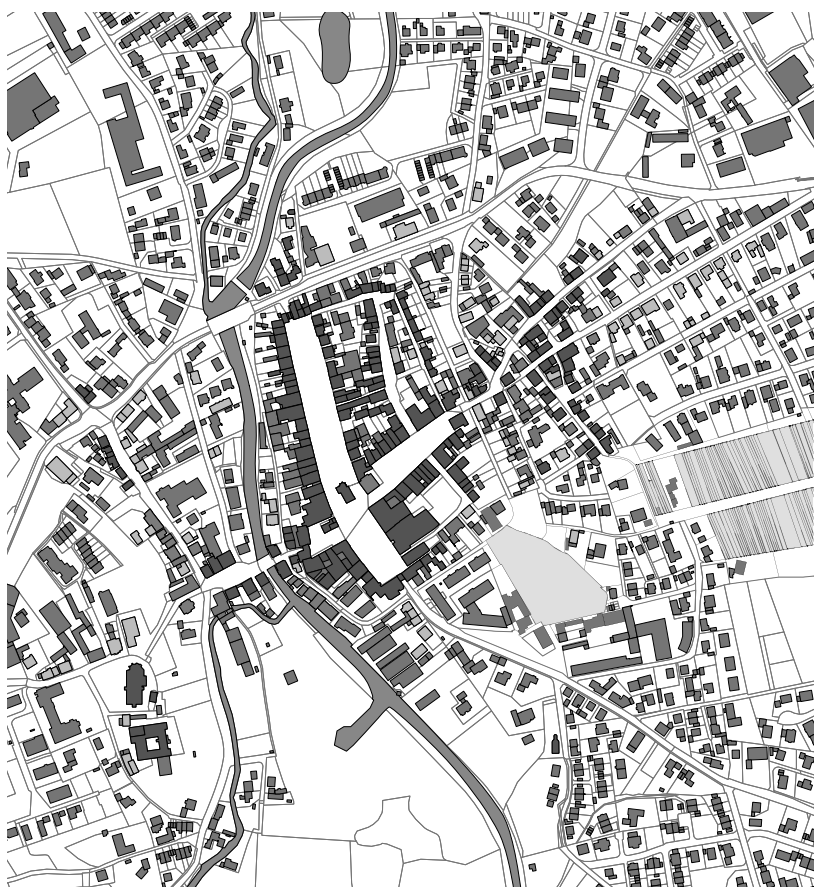
Die unterschiedlichen Bauepochen der Stadtentwicklung lassen sich am Aufbau der Stadt auch heute noch gut ablesen.

In der Überlagerung der historischen Stadtkarten aus den Jahren 1808, 1857 und 1907 mit der aktuellen Flurkarte wurden die Gebäude markiert, die in Stellung und Größe in etwa dem alten Gebäudebestand entsprechen. Nicht berücksichtigt wurde dabei, ob das Gebäude baulich überformt wurde.

Die Karte zeigt deutlich die weitgehend intakte Altstadt mit den kreuzförmig ausgebildeten Plätzen und den dicht stehenden Bürgerhäusern (rot markiert). Die Gebäude der Kirche Maria Himmelfahrt und des angrenzenden Klostergebäudes stehen räumlich abgerückt über der Altstadt.

Die späteren Bauphasen in den Jahren 1857 (orange markiert) und 1907 (gelb markiert) finden weitgehend in den Flächen vor den alten Stadtmauern statt.

Vor allem die Villenbebauung am Bahnhof Richtung Bahnhof ist bis heute gut erhalten und prägt das Gesicht der Stadt. Aber auch nördlich des Stadtkerns bilden einzelne erhaltenen Villengebäude wichtige Blickpunkte im Stadtbild.



Darstellung der Gebäude in historischer Gebäudestellung 1808 (rot), 1857 (orange) und 1907 (gelb)

17

## Gebäudebestand entsprechend der verschiedenen Bauepochen

Die gut erhaltene Gebäudestruktur trägt in besonderer Weise zum Stadtbild der Stadt Dorfen bei. Sie bildet eine wichtige Basis für das Image der Stadt. Daher muss der Erhalt der die Stadt prägenden Gebäude ein wichtiges Ziel der Stadtentwicklung sein.

In den vergangenen Jahren konnten viele Einzelgebäude erhalten und saniert werden. Damit der Charakter der historisch geprägten Stadträume erhalten bleibt, ist es bei Ergänzung von Neubauten notwendig, die ergänzenden Gebäude in Stellung, Ausformung und Proportion dem Bestand unterzuordnen.

Die Altstadt ist geprägt durch die direkt an den öffentlichen Raum angrenzenden, dicht stehenden Bürgerhäuser mit ihren Schmuckfassaden. Nur vereinzelt wird die Fassadenfront durch schmale Gassen unterbrochen. Die geschlossene Bebauung zeigt vorwiegend giebelständige Häuser, meist dreigeschossig, vom Typ des altbayerischen Flachgiebelhauses, zum größten Teil in Gestaltungen des 19. Jahrhunderts (Neubarock und barockisierender Jugendstil). Auf den hinter liegenden Flächen der vorwiegend schmalen und langen Grundstücken waren in früheren Zeiten Gärten und Nebengebäude angeordnet.

Die Villen der späteren Bauepochen stehen als Einzelgebäude in großzügigen Grundstücken zwischen großen Bäumen. Die Gebäude sind zum öffentlichen Raum leicht zurückgesetzt, meist sind ihnen schmale, einsehbare Vorgärten vorgelagert. Die Einzelgebäude unterscheiden sich in ihrer Fassadengliederung (Dachausbildung, Gliederung der Fassade, etc.), bilden aber durch die durchgängige Gebäudegröße und Stellung auf dem Grundstück eine räumliche Einheit.



Mittelalterliche Gebäudestellung (Unterer Marktplatz)



Lockere Villenbebauung (Villa am Bahnhof und „Zieglervilla“ am Johannisplatz)

18

## Freiräume entsprechend der verschiedenen Bauepochen

Eine Besonderheit der Stadt Dorfen liegt darin, dass auch die den historischen Bauepochen zugeordneten Freiflächen erhalten geblieben sind und entsprechend der früheren Ausrichtung genutzt werden.

In den historischen Karten von 1808 sind die Krautgärten im Vorfeld der Stadt gut zu erkennen. Die schmalen Gartenparzellen erlaubten den Stadtbewohnern, sich mit eigenem Gemüse zu versorgen. Die Krautgärten sind in ihrer damaligen Lage bis heute erhalten und werden von Dorfer Bürgern für den Gemüseanbau genutzt. Auch die damals vorgesehene Einteilung in schmale Einzelgrundstücke ist bis heute gut erhalten. Über die die Stadt prägende Birkenallee gelangt man in die südlich angrenzenden Erholungsflächen am Regenrückhaltebecken.

Mit der Stadterweiterung Anfang des 20. Jahrhunderts wurde der Stadtpark als öffentliche Grünfläche in seiner heutigen Lage geplant. Mit dem Rückbau des Wallgrabens wurde der heutige Herzoggraben als großzügige, begrünte Wegeverbindung vorgesehen.

Der Ruprechtsberg im Süden des Kirchenareals ist als freier Rasenhang bis heute erhalten. Vor hier hat man einen weiten Blick über die Stadt.

Mit den Maßnahmen zum Hochwasserschutz wurden in den letzten Jahren die Isenauen östlich der Altstadt als öffentliche Grünfläche neu gestaltet.



Krautgärten 1808-1864 bzw. 2014



Stadtpark 1907 bzw. 2014



19

# Städtebau

## Denkmalschutz

Der gesamte historische Bereich des früheren Marktes von Dorfen ist als Ensemble geschützt. Dies bedeutet, dass bei Veränderungen in der Altstadt auf den Erhalt der typischen räumlichen Struktur besonderer Wert zu legen ist. Der Erhalt der historischen Gebäudesubstanz ist anzustreben.

„Der etwa rechteckige, historische Bereich des früheren Marktes stellt sich im Wesentlichen in der kreuzförmigen Durchdringung zweier Straßen von großzügiger Weite dar. Die westöstliche Platzfolge Marienplatz/Unterer Markt liegt in Richtung der alten Handelsstraße im Isental, die süd- nördliche Folge Rathausplatz/Kirchtorplatz zielt auf den Übergang über die Isen. Die vier verschiedenen großen Teile des Ensembles haben ihren Angelpunkt in der Marktkirche St. Vitus von 1390, die in alle Platzräume hineinwirkt, jedoch vom Schnittpunkt der Achsen leicht zurückgesetzt ist. An den äußeren Enden sind die einzelnen Plätze saalartig abgeschlossen, auf drei Seiten durch die im Kern mittelalterlichen Tore.“ (Quelle: *Boyerischer Denkmal-Atlas*)  
Einzelne Gebäude in der Altstadt sind als Denkmäler ausgewiesen. Auch die Kath. Pfarr- und Wallfahrtskirche Maria Dorfen auf dem Ruprechtsberg wird in der Denkmalliste aufgeführt. Neben den aufgeführten Einzelgebäuden sind auch der Floriansbrunnen, die Mariensäule und der Nepomuk auf der Isenbrücke als Denkmäler gelistet.

Die Linden- und Birkenallee, ein 100-jähriges Naturdenkmal, befindet sich in der Nähe des Hochwasserrückhaltebeckens im Süden Dorfens.

Quelle: *Boyerischer Landesamt für Denkmalpflege*



Boyerischer Denkmal-Atlas, Quelle: *Boyerischer Landesamt für Denkmalpflege*



Maria Himmelfahrt, Mariensäule, Stadttor, Naturdenkmal Birkenallee



## Entwicklung der Stadt an historischen Wegeachsen

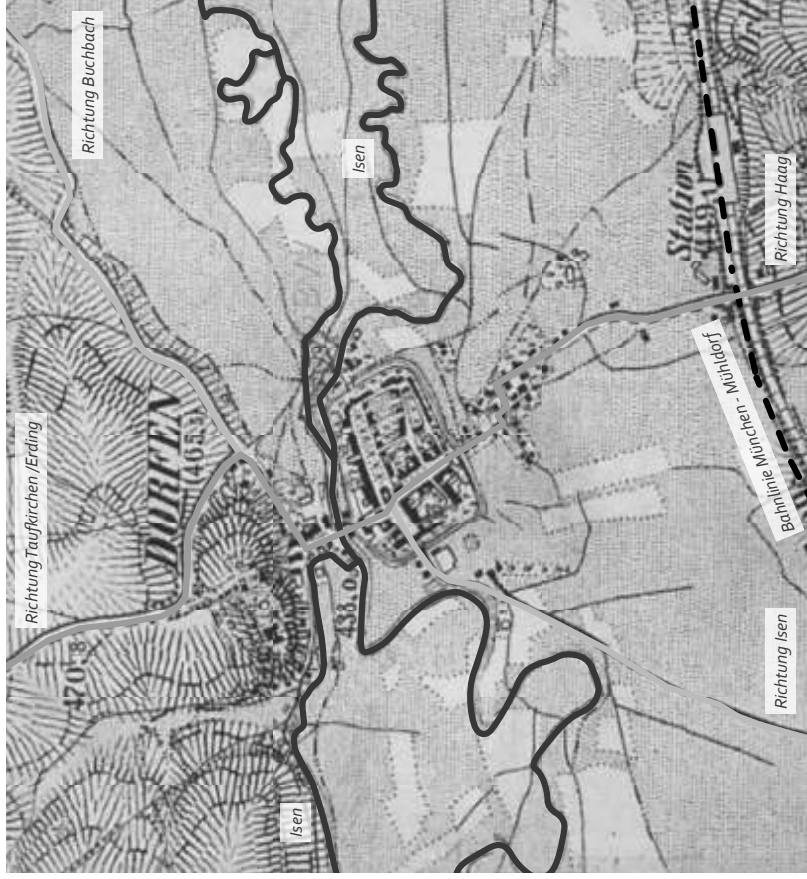
Die Stadt Dorfen entstand an der Isen am Kreuzungspunkt von zwei Handelsrouten in Nord-Süd-Richtung und in Ost-West-Richtung. Die alten Wegeachsen führten über den heutigen Stadtplatz (historischer Markt). Die Lage dieser Routen ist weitgehend erhalten geblieben.

Durch die Verlegung der Straßentrasse der heutigen Bundesstraße nach Osten führt diese direkt an der Altstadt entlang, die Staatsstraße wird bis heute über den historischen Stadtplatz geführt.

Die Ausweisung der Handelsrouten zur Bundesstraße und zur Staatsstraße zeigt deren überregionale Bedeutung bis heute.



Luftbild mit Bundesstraße (orange) und Staatsstraße (gelb)



Historische Karte Dorfen mit historischen Handelsrouten, Quelle: BayernAtlas

21

# Städtebau

## Abhängigkeit der städtebaulichen Situation von der Verkehrssituation

Die starke Verkehrsfrequenz auf den überregionalen Straßen in Dorfen prägt den Stadtraum in hohem Maße.

Obwohl die Trasse der Bundesstraße direkt an der Altstadt vorbeiführt, weist sie in weiten Abschnitten nicht den Charakter einer innerstädtischen Straße auf. Die Verkehrsflächen sind zum Teil breiter, als für Bundesstraßen erforderlich, die Flächen entlang der Straße sind in Abschnitten wenig bebaut oder die Gebäude liegen weit zurückgesetzt. Zum Teil wird die Gebäudestruktur durch dichte Vegetation verdeckt.

Da die Ausbildung der Straße vor allem auf den Pkw-Verkehr ausgerichtet ist, achten Autofahrer wenig auf Fußgänger und Radfahrer. Die Verkehrsgeschwindigkeit ist hoch. Damit wird der Straßenraum als Aufenthaltsraum und Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer stark eingeschränkt.

Da die Straße als dominierendes Element des Stadtraums ausgebildet ist, werden mögliche Markpunkte nicht oder zu spät wahrgenommen. Der Pkw-Fahrer erkennt an der Gestaltung des Straßenraums kaum, in welchem Teil der Stadt er sich befindet. Dies reduziert die Möglichkeit zur Orientierung.

Der Verkehr auf der Staatsstraße wird gebremst durch die enge Straßenführung am westlichen Stadtor. Diese bauliche Barriere stellt zwar eine Einschränkung für den Pkw-Fahrer dar, führt aber auch dazu, dass sich die Fahrgeschwindigkeit reduziert, und die Wegführung über den historischen Stadtplatz nicht im Übermaß genutzt wird.



Zurückgesetzte Gebäude an der Angermaier-Kreuzung und „By-Lane“ zur Erschließung der Nutzungen



Dichte Vegetation am Rand der B15 und Kreuzung am Marktplatz

22

### Städtebaulicher Umgang mit der B15

Da auf der Straßentrasse der B15 unabhängig von einer möglichen Verlegung der Bundesstraße langfristig mit einem hohen Verkehrsaufkommen zu rechnen ist, müssen Strategien gefunden werden, die eine innenstadtnahe verträgliche Abwicklung des Verkehrs ermöglichen.

Zentrales Ziel zum Umgang mit der Bundesstraße B15 im Stadtgebiet von Dorfen sollte es sein, die Straße sichtbar als innerstädtische Straße auszubilden. Der Autofahrer soll bewusst wahrnehmen, dass er durch Dorfen fährt und in welchem Stadtbereich er sich gerade befindet.

Mögliche planerische Ansatzpunkte wären, besondere Blickpunkte entlang der B15 wie z.B. das historische Stadttor oder die Querung der Isen in besonderer Weise in Szene zu setzen. Die Übergänge zwischen den unterschiedlichen Stadtbereichen können durch wechselnde Blickrichtungen oder die gezielte Abfolge von engeren und weiteren Stadträumen dargestellt werden.

Ein wichtiges Thema ist die bewusste Gestaltung von Stadteingängen, da hier die Aufmerksamkeit des Fahrers erhöht und die Geschwindigkeit des Verkehrs gedrosselt werden sollte.

Im Straßenraum müssen Wegeflächen und Querungen für Fußgänger und Radfahrer für den Autofahrer sichtbar und in ausreichender Breite angeordnet sein. Nur wenn der Autofahrer die anderen Verkehrsteilnehmer als gleichberechtigt wahrnimmt, kann ein partnerschaftliches Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer initiiert werden.



Quartiere entlang der B15

### Städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb „Entwicklungskonzeption B15“

Im Jahr 2010 wurde in Dorfen der Wettbewerb „Entwicklungskonzeption B15“ durchgeführt. Gegenstand des Wettbewerbs war die Erlangung von Ideen für die städtebauliche Aufwertung der B15 und den angrenzenden Flächen.

Der Wettbewerb gliedert sich in einen Realisierungsteil für die Neugestaltung des Volksparkplatzes und einen Ideenteil, der die Bundesstraße in ihrem Verlauf durch die gesamte Stadt umfasst.

Im Rahmen des Wettbewerbs wurden verschiedene Strategien zum Umgang mit der viel befahrenen Straße erarbeitet. Die Planungen zur Umgestaltung stellen eine wertvolle Sammlung unterschiedlicher Lösungsansätze dar und sollten bei konkreten Planungen zur B15 berücksichtigt werden.

Ziele zur Umgestaltung der Planung im Rahmen des Wettbewerbs sind:

- gestalterische Aufwertung des Straßenraums der B15 und bessere Integration der B15 in das Stadtgefüge
- Neugestaltung des Festplatzes, des Bahnhofsumfeldes und bestehender Brachflächen entlang der B15
- Reduzierung der Fahrbahnbreite auf das erforderliche Maß und Gestaltung der Fahrbahnränder
- Ausbildung von Querungen für Fußgänger und Radfahrer
- Verbesserte Anbindung des Bahnhofs an die Altstadt



**1. Preis**  
PLANKREIS, München mit Heintz  
Landschaftsarchitekten, Eichenau



**2. Preis**  
Eberhard von Angerer, München mit  
verde landschaftsarchitektur, Freising



**3. Preis**  
Lohrer Hochrein Landschaftsarchitek-  
ten und Stadtplaner, München

### Bebauungsstruktur

Auf Basis der aktuellen Flurkarte wurden die verschiedenen Baustrukturen der Stadt farblich gekennzeichnet. Hier kann der Aufbau der Stadt gut abgelesen werden.

Der historische Altstadtbereich (rot markiert) bildet sich in der aktuellen Gebäudestruktur gut ab. Sie bildet eine an allen Rändern gut lesbare stadträumliche Einheit.

Die Altstadt ist umgeben von Bereichen, mit unterschiedlich großen Gebäuden und variierender Stellung auf den Grundstücken. Diese Flächen in zentraler Lage mit der „heterogenen“ Bebauung (blau markiert) bilden ein großes Potential für die städtebauliche Entwicklung.

Die unterschiedlichen Bauweisen bieten Raum für verschiedenste Angebote, oft werden die Grundstücke schon heute auf unterschiedliche Weise genutzt. Zum Teil sind hier Nutzungen angesiedelt, die langfristig einen anderen Standort suchen werden (z.B. gewerbliche Nutzungen, die an Randlagen verlegt werden). Wegen der höheren baulichen Dichte eignen sich die Flächen häufig für sowohl für gewerbliche Nutzungen als auch für verdichtetes innerstädtisches Wohnen.

Wie in vielen kleineren und mittelgroßen Städten ist auch in Dörfern der Anteil an Flächen mit Einfamilien-, Doppel- und Reihenhausstruktur (gelb markiert) im Vergleich zur gesamten bebauten Fläche eher hoch.



Flächenverteilung der verschiedenen Baustrukturen in Dörfern



Darstellung der verschiedenen Bebauungsstrukturen auf Basis der Flurkarte

### Städtebau

#### Lage der öffentlichen Angebote im Stadtgebiet

Die Altstadt mit dem historischen Stadtplatz bildet von der Lage in der Stadt sowie den Angeboten die Mitte der Stadt. Hier sind sowohl Handel als auch Gemeinbedarf und Gastronomie angesiedelt. Die historische Innenstadt ist damit zentraler Treffpunkt von Dörfern.

Im Norden sind wichtige Gemeinbedarfsnutzungen angeordnet, wie das Kreiskrankenhaus Dörfen, das Sport- und Erholungszentrum, das Schulzentrum und die kirchlichen Nutzungen auf dem Ruprechtsberg. Handelsflächen, auch zur Versorgung des täglichen Lebens, sind nördlich der Altstadt kaum ansässig. Die Ansiedlung eines Lebensmittelhandels ist bereits im Genehmigungsverfahren.

Im Süden der Stadt liegt der Bahnhof. In unmittelbarer Nähe befindet sich großflächiger Einzelhandel mit dem Schwerpunkt Versorgung (Lebensmittel, Drogerie), aber auch Elektronik, Baumaterialien, etc.

Die starke räumliche Verteilung der verschiedenen öffentlich nutzbaren Angebote im Stadtgebiet bedingt, dass zur alltäglichen Versorgung zum Teil längere Wege erforderlich werden. Dies befördert die Nutzung von Autos und damit die Erhöhung des Binnenverkehrs.

Anderer Formen der Fortbewegung werden genutzt, wenn diese schneller, attraktiver oder praktischer sind als die Nutzung des Autos. Eine gezielte Aufwertung von Rad- und Fußwegen sowie die Attraktivierung der begleitenden Angebote (Fahrradständer, Sitzgelegenheiten an Wegen, Ladestationen für Elektrofahrzeuge, die schnelle Räumung von Wegen bei Schnee etc.) können befördern, dass innerstädtische Fahrten nicht mit dem Auto zurückgelegt werden.



Verteilung Bereiche öffentlichen Lebens in der Stadt

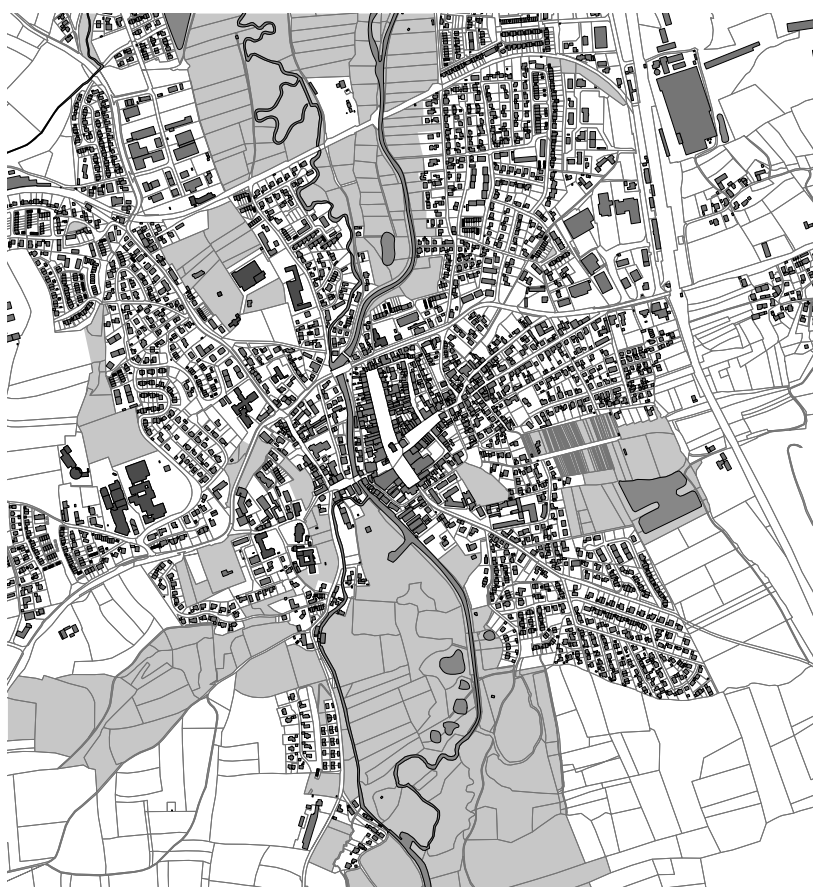
### Freiräume

Durch die Lage der Stadt im Überschwemmungsgebiet der Isen wurden größere Flächen in direkter Nähe zur Innenstadt bis heute von Bebauung freigehalten.

Westlich und östlich der Altstadt sind wegen der Überschwemmungsgebiete bauliche Erweiterungen schwierig. Dies bedingt, dass eine Stadtentwicklung um die Altstadt nur nach Norden und Süden erfolgt ist und Wohnbauflächen mitunter weiter vom Stadtkern entfernt liegen.

Die landschaftlich geprägten freien Flächen entlang der Isen führen bis an die historische Altstadt. Damit liegen die innerstädtischen Bereiche in unmittelbarer Nähe zu größeren nutzbaren Freiflächen. Eine Vernetzung der Stadt mit der umgebenden Landschaft ist in besonderer Weise vorhanden.

Die gute Freiflächenversorgung und die direkte Nähe zum Stadtrand sind wichtige Aspekte der hohen Wohnqualität in vielen Wohnlagen in Dörfern. Zudem stellen sie eine wichtige Voraussetzung dar für die Ansiedlung von hochwertigem, dichterem Wohnen in der Innenstadt. Bewohner von Geschosswohnungen sind in höherem Maß auf das Angebot von öffentlich nutzbaren Freiflächen angewiesen, da sie meist keine eigenen Gärten nutzen können.



Freiräume (grün) und Gemeinbedarfseinrichtungen (pink) in Dörfern

### Wohnraumangebot der Stadt Dörfern

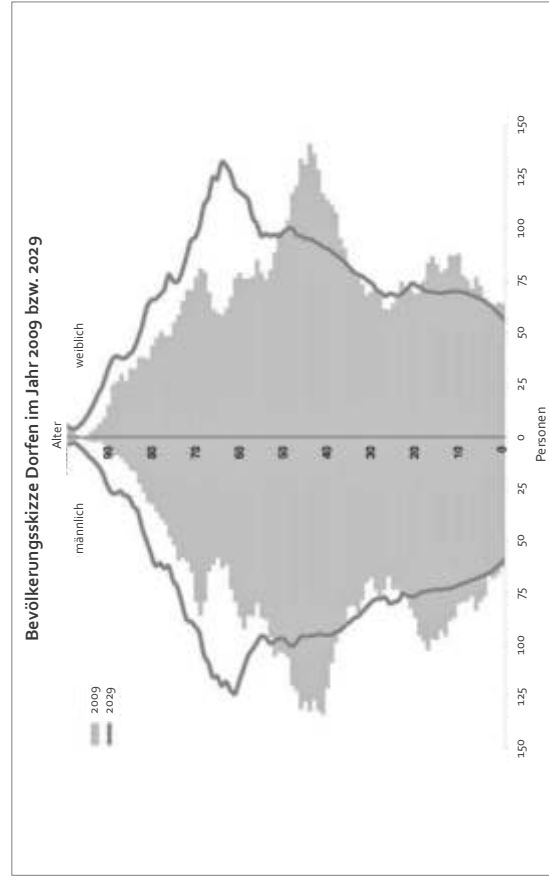
Die Stadt Dörfern ist ein hochwertiger Wohnort im Umfeld der Stadt München. Mit der guten verkehrlichen Anbindung an die Landeshauptstadt und der schönen landschaftlichen Lage stellt sie auch für Pendler einen attraktiven Lebensstandort dar. Diese Tendenz wird sich mit der verbesserten Verkehrsanbindung (Autobahnanbindung und Bahnausbau) noch steigern.

Derzeit ist das Wohnraumangebot der Stadt stark auf Familien ausgerichtet. Entsprechend den Angaben von „Statistik kommunal 2013“ und „zensus 2011“ sind ca. 91 % der Wohngebäude in Dörfern Ein- oder Zweifamilienhäuser sowie Reihenhäuser.

Damit liegt Dörfern über dem bayerischen (85 %) und dem bundesdeutschen (82 %) Durchschnitt. Der Anteil an kleineren Wohnungen im Stadtgebiet ist gering, nur 8,7 % aller Wohnungen sind Ein- bis Zweizimmerwohnungen, 15,4 % sind Dreizimmerwohnungen, 75,8 % haben vier oder mehr Räume.

Nach den Angaben des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung sind derzeit 75% aller Haushalte in Bayern Ein- bis Zweipersonenhaushalte.

Kleinere Wohnungen in zentraler Lage werden von alleinstehenden Menschen mit geringerem Einkommen nachgefragt. Dies sind vor allem junge Menschen oder Senioren mit mobilen Einschränkungen. Die gute Fußläufigkeit der Wohnung dar. Dies ermöglicht es, eigenständig und ohne eigenes Auto am öffentlichen Leben teilzunehmen. Mit der voranschreitenden Alterung der Bevölkerung wird die Nachfrage an barrierefreien Wohnungen in zentraler Lage steigen. Zudem werden alternative Wohnformen wie Wohngemeinschaften für demente oder Menschen mit Betreuungsbedarf erforderlich.



Demografie-Spiegel für Bayern 2011, Quelle: Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

	Dörfern	Bayern
<b>Anzahl der Wohnungen insgesamt</b>	<b>5.917</b>	<b>6.184.708</b>
davon Wohnungen vom Eigentümer bewohnt	57,0 %	47,0 %
<b>Wohnungsgrößen</b>		
davon Wohnungen bis 59 qm Wohnfläche	12,9 %	20,7 %
davon Wohnungen 60 bis 79 qm Wohnfläche	16,0 %	21,0 %
<b>Durchschnittliche Anzahl der Räume</b>	5,2 Räume / Wohnung	4,4 Räume / Wohnung

Wohnungsangebot in Dörfern nach der Untersuchung von Zensus, Stand 2011

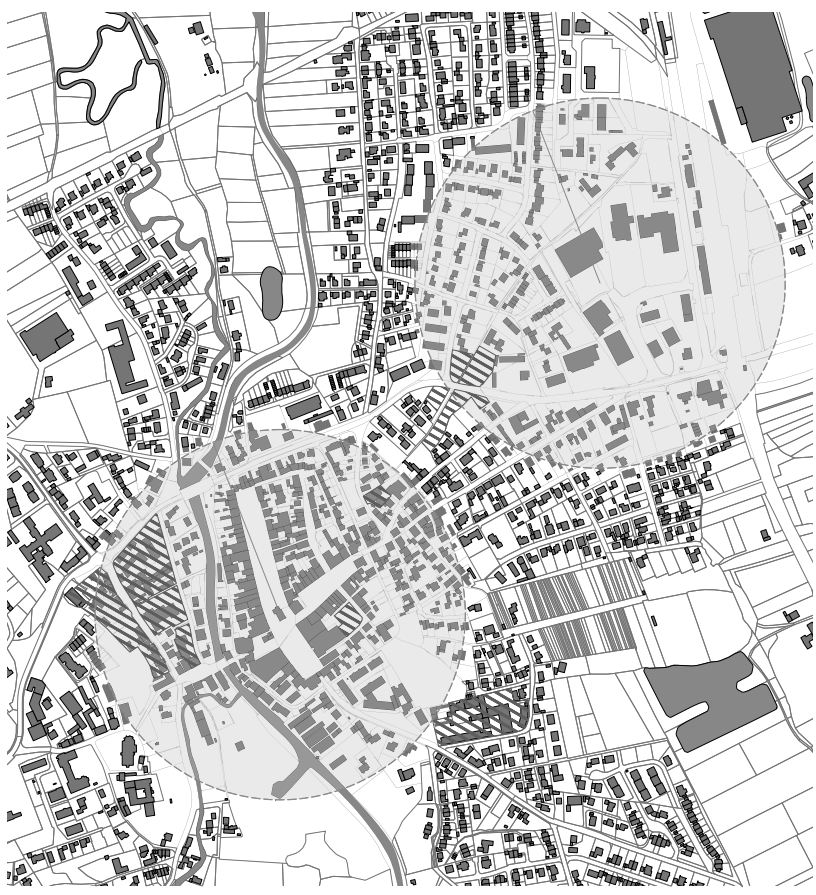
### Anpassung des Wohnraumbangebotes der Stadt

In einem ersten groben Überblick wurden Flächen im Stadtgebiet markiert, auf denen mittel- bis langfristig Änderungen in der Nutzung möglich erscheinen. Es sind Flächen, die eine Nutzung aufweisen, die der zentralen Lage in der Stadt nicht entsprechen, die Leerstände oder eine geringe Nutzungsdichte aufweisen oder für die absehbar ist, dass städtebauliche Veränderungen eine Umstrukturierung sinnvoll erscheinen lassen.

Diese Bereiche bieten oft ein hohes Potential zur baulichen Entwicklung. Sie liegen in fußläufiger Entfernung zu den wichtigen Handelsflächen der Stadt (Altstadt und Einkaufsbereich am Bahnhof) und sind damit gut geeignet für die Ansiedlung von barrierefreiem Wohnraum und ergänzenden Angeboten.

Viele der Flächen befinden sich im privaten Eigentum und werden voraussichtlich nach und nach entwickelt. Die Entwicklung der privaten Flächen in zentralen Lagen erfordert ein gutes Miteinander von Stadtverwaltung, Stadtrat und privaten Eigentümern. Hier werden kooperative Planungsabläufe erforderlich, die die Interessen der einzelnen Beteiligten berücksichtigen und gleichzeitig eine Stadtentwicklung in guter Weise voranbringen. Die Stadt kann hier beratend und vernetzend den Planungsprozess begleiten.

Neben den in der Karte dargestellten Flächen sind weitere Potentiale zur Ergänzung des Wohnungsbestandes durch Sanierung, Umbau oder Ersatz von Bestandsgebäuden möglich.



Übersicht Bereiche baulicher Entwicklung (rot), fußläufige Entfernung zu wichtigen Handelsflächen (orange)

29

## Städtebau

### Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung

Neben dem Erhalt der schönen und gut erhaltenen historischen Gebäudesubstanz wird in der Ergänzung des Wohnungsbestandes ein wichtiges Aufgabenfeld für die Stadt/Dorfen gesehen. Dabei soll Wohnraum für alle geschaffen werden. Dorfen ist bereits ein sehr familienfreundlicher Standort und soll das auch bleiben. Daneben soll verstärkt auch Wohnraum für ältere Menschen geschaffen werden. Auch besondere Wohnformen wie WG's für ältere oder behinderte Menschen mit Pflege- oder Unterstützungsbedarf sollen ermöglicht werden.

Ein großes Anliegen ist es für viele Teilnehmer, dass für Dorfer Bürger bezahlbarer Wohnraum erhalten bzw. geschaffen wird. Mit der besseren Verkehrsanbindung durch den neuen Autobahnanschluss und den geplanten Bahnausbau wird Dorfen als Wohnort für Menschen, die in München und Umgebung arbeiten interessanter. Es ist zu befürchten, dass damit auch die Miet- und Immobilienpreise steigen. Schon jetzt finden Geringverdiener mitunter keinen passenden Wohnraum im Stadtgebiet.

Die Notwendigkeit zur städtebaulichen Neuordnung wird vor allem für die Bereiche an der Bundesstraße B15 und dem Bahnhofsumfeld gesehen. Hier sollen Planungen vor allem die Belange von Fußgängern und Radfahrern besser berücksichtigen.

Viele Teilnehmer wünschen sich, dass in Dorfen auch Arbeitsplätze in einem höheren Maße als bisher angesiedelt werden. Dorfen soll keine Schlafstadt werden, aus der die Menschen nach München pendeln. Eine angemessene Mischung aus Wohnen, Handel, Handwerk und Gewerbe soll erhalten und entwickelt werden.



## Allgemeine Ziele und Handlungsansätze

Erhalt der prägenden Stadtstruktur Dorfs	Ergänzung des Wohnungsbestandes entsprechend des demographischen Wandels und der besonderen Lage im Umkreis von München	Städtebaulicher Umgang mit den lärmexponierten Lagen an der Bundesstraße in der Innenstadt
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch sensible Weiterentwicklung des Stadtraums soll die Innenentwicklung in Dörfern gestärkt werden. Dabei ist auf einen Erhalt bzw. Erhöhung der innerstädtischen Qualitäten Wert zu legen.</li> <li>• Die kleinräumige Abfolge der besonderen und verschiedenartigen Stadträumen / Stadtbezüge in Dörfern soll gesichert und weiterentwickelt werden. Die Stadt soll den Erhalt und die Sanierung von ortsbildprägenden und historischen Gebäuden unterstützen (z. B. durch ein kommunales Fassadenprogramm). Bei baulichen Ergänzungen soll den Besonderheiten des Stadtraums durch Gebäudestellung und -ausbildung Rechnung getragen werden.</li> <li>• Die vorhandenen Freiräume in Dörfern sollen entsprechend ihrer Qualitäten erhalten und weiterentwickelt werden. Dabei sind die typischen Besonderheiten entsprechend der jeweiligen Entstehungszeit der Freiflächen zu berücksichtigen. Durch Aufwertung und Ergänzung von Wegen ist eine verstärkte Vernetzung der Freiräume mit dem umgebenden Stadtraum anzustreben.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neben zentrumsnahen Angeboten für besondere Wohnformen soll auch flexibler Wohnraum für alle Lebenslagen (Wohnanlagen mit Wohnungen unterschiedlicher Ansprüche und Größe) entwickelt werden. Diese innovativen Wohnprojekte sollen durch eine gezielte Kooperation mit der Immobilienwirtschaft, Baugenossenschaften, Wohnbaugesellschaften und Akteuren aus der sozialen Arbeit (Wohlfahrtsverbände, entsprechende Vereine etc.) gefördert und unterstützt werden.</li> <li>• Das Wohnraumangebot in Dörfern soll laufend an den örtlichen Bedarf angepasst werden. Hierzu ist eine Wohnraumbewertung mit den entsprechenden Datengrundlagen zu empfehlen.</li> <li>• Durch die Anordnung von kleineren oder gefördertem Wohnungen soll bezahlbarer Wohnraum in zentraler Lage geschaffen werden. Dabei sollen die jeweiligen Möglichkeiten für geförderten Wohnraum geprüft werden. Für eine sozialgerechte Vergabe von Wohnraum soll eine Grundlage erarbeitet werden, die die Verdrängung von vor Ort lebenden Menschen minimiert, z. B. durch die Festlegung von Bewertungskriterien für die Wohnraumvergabe.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Bundesstraße B15 soll im Stadtgebiet als innerstädtische Straße gestaltet werden (straßenbegleitende Bepflanzung, Fußgängerquerungen in ausreichender Anzahl, begleitende Fuß- und Radwege in angemessener Breite, Ausbildung der straßenbegleitenden Bebauung in hoher Qualität und guter Maßstäblichkeit etc.). Von der Straße soll die Stadt in ihrer räumlichen Abfolge wahrnehmbar werden. Vor allem in den Erdgeschosszonen sollen entlang der Straße geeignete Nutzungen angesiedelt werden. Mit geeigneten Maßnahmen des Lärmschutzes (baulicher Lärmschutz über Materialwahl und Bauweise, Exponieren von Wohnungen zur ruhigen Seite etc.) soll ein angemessener Umgang mit der Straße gefunden werden.</li> <li>• Durch das Sichtbarmachen von besonderen Merkzeichen, querenden Wegebeziehungen oder Landschaftsräumen soll der Stadtraum an der Straße abgebildet werden. Durch die bewusste Ausbildung von Eingängen und Übergängen zur Innenstadt soll die Straße in unterscheidbaren Abschnitten ausgestaltet werden und damit als Bestandteil der Stadt und nicht als eigenständiges, trennendes lineares Element in Erscheinung treten.</li> </ul>





## Einzelhandel und Gewerbe

### Einleitung

Die Funktion des Einzelhandels, des Publikumsnahen Dienstleistungsgewerbes und der Gastronomie ist für die wirtschaftliche Entwicklung der Innenstädte und damit deren Attraktivität sowie der nachhaltigen Werterhaltung der innerstädtischen Immobilien der maßgebliche Faktor. Dabei sind die in Deutschland zu beobachtenden dynamischen Anpassungsprozesse im Einzelhandel auch für Dörfen gültig.

Der Konkurrenzdruck und Konzentrationsprozesse unter den Anbietern steigen weiter voran. Trotz stagnierender Umsatzwerte ist ein Flächenwachstum zu beobachten, das zu sinkenden Flächenleistungen führt. Aufgrund der häufig begrenzten Entwicklungsmöglichkeiten in den Innenstädten (kaum Raum für Geschäftserweiterungen und schwierige Anlieferbedingungen) präferieren einige Betreiber und Handelskonzepte Ansiedlungen in einfacher zu realisierenden Fachmarktlagen. Dort können die betriebserseitig geforderten Rahmenbedingungen bei verhältnismäßig günstigeren Bodenpreisen erfüllt werden. So entstehen Fachmarkt-agglomerationen mit sukzessiv immer umfassenderem Branchenmix.

Im Einzugsgebiet von Dörfen ist diese Entwicklung innerhalb von Gemeinden, wie z.B. Erding oder Taufkirchen (Vils) bereits fortgeschritten und zeigt sich insbesondere in den nahversorgungsrelevanten Bereichen Lebensmittel und Drogeriewaren sowie bei preisgünstigeren Formaten in den Bereichen Elektroartikel, Textil und Schuhe.

Zudem ist derzeit ein trading-up der so genannten Fachmarktlagen zu beobachten. Preisgünstige Textildiscounter werden zunehmend durch Anbieter ersetzt, die qualitativ kaum mehr den Innenstadttangeboten nachstehen.

Und auch der Trend zu großflächigen Schuh-, Sport-

und Wohnbedarfskonzepten lässt sich oft kaum noch in der Innenstadt abbilden, da hier die Immobilien zu klein strukturiert sind. In diesem Spannungsfeld muss sich der Einzelhandel in Dörfen positionieren und behaupten. Dabei ist es vor allem eine Frage, wie die Angebotsqualität im Bestand gesteigert werden kann und gleichzeitig strategische Lücken im Besatz (z.B. Baumarkt) geschlossen werden können.

In einer sich immer schneller wandelnden Handelslandschaft bei immer größer werdenden Angebotskapazitäten wird der Erfolg oder Misserfolg von Handlungsvorhaben auch von seiner Leitidee bestimmt. Hierzu ist es erforderlich, aktuelle Trends in der Handelsentwicklung zu kennen, um spätere Nutzungsszenarien entsprechend einordnen zu können. Insbesondere sind die Trends des Online-Handels auch auf die künftige Entwicklungszielstellung in Dörfen herabzubrechen. Denn der Anteil des Onlinehandels am gesamten Einzelhandelsumsatz liegt im Jahr 2014 bereits bei rund 9 Prozent. *(Quelle: EHI Handelsdaten aktuell, 2015).*

Vor dem Hintergrund der vorhandenen Handelsstandorte in Dörfen ist eine hierarchische Angebotsvielfalt für die Stadt sehr wichtig. Dabei sollten die qualitativ höherwertigen Angebote in besonderem Maße der Innenstadt vorbehalten bleiben, um im Wettbewerb der Kommunen ein Alleinstellungsmerkmal aufweisen zu können. Die Fachmarktlagen sollen dagegen eine ergänzende Rolle einnehmen und im verkehrsrorientierten Segment Angebote vorhalten. Ziel ist es daher, Empfehlungen zu geben, die dahingehend gerichtet sind, dass weiterhin in der Innenstadt sowie in Fachmarktlage eine zukunftsfähige und prosperierende Handels- und Gewerbeerwicklung stattfinden wird, die sich gegenseitig ergänzen kann. Der ISEK-Teil „Einzelhandel und Gewerbe“ ist als konzeptionelle Grundlage der formellen Planung zu verstehen.



Unterer Marktplatz



Ladenzeile am Rathausplatz

### Planerische Rahmendaten - Zentralörtliche Einstufung der Stadt Dorfen

Zentrale-Orte-Stufe  
Einwohner Mittelzentrum  
14.865  
(Stand Juli 2015)  
Erding  
Oberbayern

Landkreis  
Regierungsbezirk

Die Stadt Dorfen ist als Mittelzentrum im Landkreis Erding ausgewiesen und gehört zum Regierungsbezirk Oberbayern.

In den letzten Jahren hat die Bedeutung Dorfens als Versorgungsstandort stetig zugenommen. So bezieht sich der Einzelhandelspezifische Verflechtungsbereich der Stadt Dorfen laut LEP 2013 auf insgesamt 41.169 Einwohner. Das bedeutet, dass Dorfen einen Versorgungsauftrag weit über die Gemeindegrenzen hinaus, v.a. in Nord-Süd-Ausdehnung (siehe Karte Seite 44 Einzugsgebiet aus der Kundenbefragung) hat.

Als Mittelzentrum soll die Stadt darauf hinwirken, dass die Bevölkerung in allen Teilräumen mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs in zumutbarer Erreichbarkeit versorgt wird.



## Einzelhandel und Gewerbe

### Wirtschaftsstruktur der Stadt Dorfen im Überblick

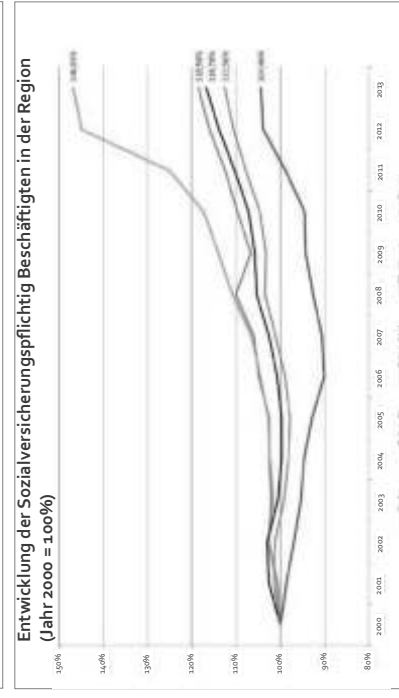
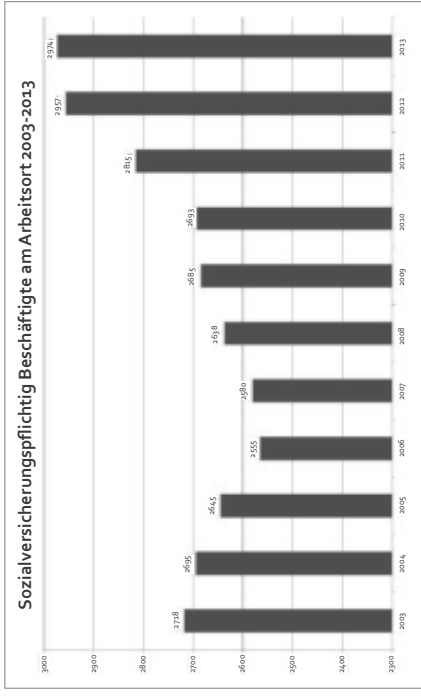
Die Stadt Dorfen kann im regionalen Vergleich als relativ stabiler Wirtschaftsstandort charakterisiert werden, der einerseits vom produzierenden Gewerbe geprägt ist und wo andererseits der Wandel hin zu einem Dienstleistungsstandort bereits stattgefunden hat. Im Einzelnen ist folgendes festzustellen:

- In der Stadt Dorfen arbeiten insgesamt 2.974 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Stand 30.06.2013)<sup>2</sup>. Damit ist Dorfen als zweitgrößte Stadt im Landkreis Erding ein bedeutender Wirtschaftsstandort (insgesamt 36.907 Beschäftigte).
- Die Entwicklung der Gesamtbeschäftigtenzahl in Dorfen verlief in der Gesamtbetrachtung positiv. Während die Zahl der Beschäftigten von 2003 bis 2006 eine abnehmende Tendenz durchlief, konnte dieser negative Trend ab dem Jahr 2007 umgekehrt werden. Bis 2013 ist eine stetig anwachsende Zahl der Beschäftigten zu vermerken. Dabei wurde im Jahr 2011 mit 2.815 Beschäftigten die Höchstmarke von 2003 (2.718) übertroffen und erreicht 2013 den bisher maximalen Stand.
- Von den im Jahr 2013 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort (2.974) in Dorfen sind 1,8% dem Wirtschaftsbereich „Land- und Forstwirtschaft, Fischerei“ zuzuordnen. Weitere 36,0% arbeiten im produzierenden Gewerbe, 23,5% im Bereich „Handel, Gastgewerbe und Verkehr“. Die restlichen 38,7% der Beschäftigten sind den sonstigen Dienstleistungen zuzuordnen. Auffallend ist in Dorfen der relativ große Anteil der Beschäftigten im produzierendem Gewerbe (vgl. Erding 14%, Landkreis Erding 22,2%).

Ursache hierfür sind mittelständige Betriebe im Bereich Baustoffe und Maschinenbau. Neben dem produzierenden Gewerbe ist in Dorfen eine zunehmende Tertiärisierung zu erkennen, die jedoch immer noch unter dem regionalen und landesweiten Durchschnitt liegt.

<sup>2</sup> Vgl. Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2014

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2015, Bearbeitung: CIMM Beratung + Management GmbH, 2015

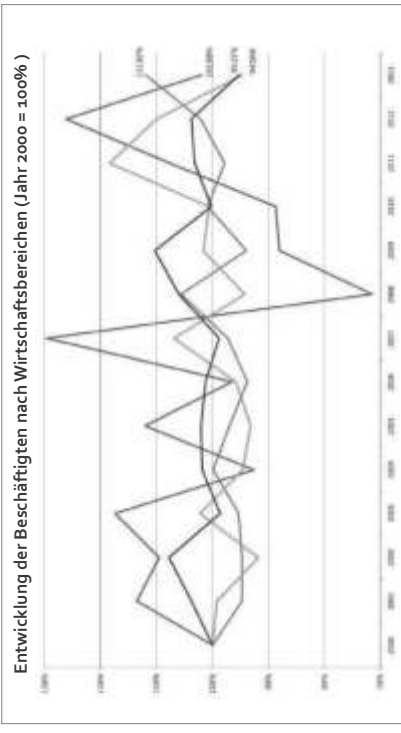
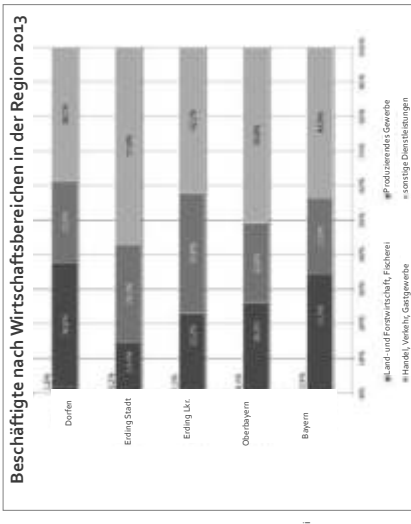


## Wirtschaftsstruktur der Stadt Dorfen im Überblick

Im regionalen Vergleich lässt sich für Dorfen folgendes festhalten:

- Insgesamt entwickelt sich der Arbeitsmarkt in Dorfen positiv, liegt jedoch hinter den durchschnittlichen Entwicklungen im regionalen und landesweiten Vergleich.
- Dorfen (+4,5%) weist im regionalen Vergleich seit dem Jahr 2000 eine deutlich schwächere Entwicklung auf als die Vergleichskommune Erding (+18,5%)
- Besonders deutlich ist der Unterschied der Entwicklung der Beschäftigten im Vergleich zum Landkreis Erding. Der Landkreis Erding profitiert besonders durch seine Nähe zum Oberzentrum München und vom Flughafen. Dorfen selbst ist dagegen aufgrund seiner schlechten Straßenanbindung an München benachteiligt. Dies wird sich jedoch nach Fertigstellung des Ausbaus der A94 ändern.
- Mit einem Anteil von 38,7% bilden die sonstigen Dienstleistungen knapp vor dem produzierenden Gewerbe den größten Wirtschaftsbereich Dorfens, im regionalen Vergleich ist der Dienstleistungssektor jedoch noch deutlich unterrepräsentiert und hat noch deutliches Entwicklungspotenzial.
- Die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen in den einzelnen Wirtschaftsbereichen ist zwischen den Jahren 2000 und 2013 einigen Schwankungen unterworfen, insbesondere in der Land- und Forstwirtschaft und Fischerei.
- Im Betrachtungszeitraum konnten lediglich die Wirtschaftsbereiche Land- und Forstwirtschaft, Fischerei (+1,89 %) und produzierendes Gewerbe (+11,92 %) eine Zunahme der Beschäftigten erwirken.
- Die dienstleistungsnahen Wirtschaftszweige wie Handel, Verkehr, Gastgewerbe und sonstige Dienstleistungen müssen hingegen einen Beschäftigtenrückgang von bis zu 5 % hinnehmen.
- Wie sich diese Entwicklung der einzelnen Wirtschaftsbranchen auf die Verteilung der Beschäftigtenanteile auswirkt bleibt, vor allem vor dem Hintergrund des Autobahnausbaus der A94 mit Anschlussstelle Dorfen, abzuwarten.

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2015; Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2015



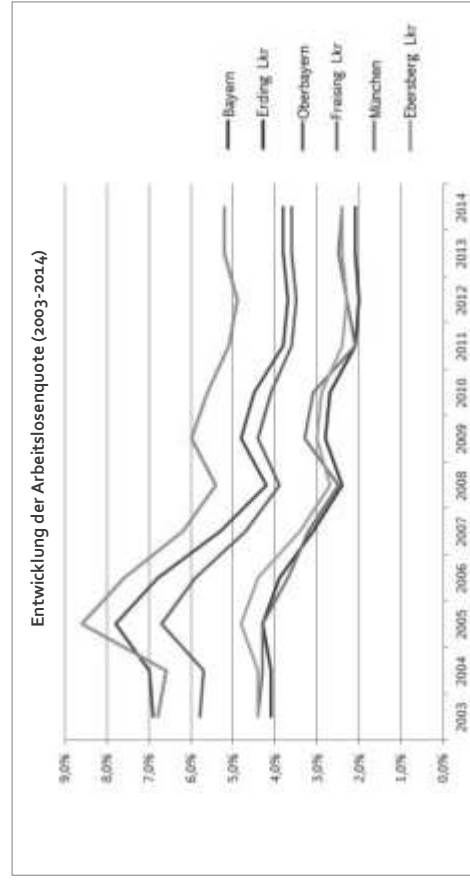
37

## Einzelhandel und Gewerbe

### Arbeitsmarktsituation in Dorfen

Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit zeigt sich die Arbeitsmarktsituation aktuell wie folgt:

- Die durchschnittliche Arbeitslosenquote des Jahres 2014 liegt im Landkreis Erding bei 2,1% und damit deutlich unter der bayerischen von 3,8%.
- Die Arbeitslosenquote im Landkreis Erding sowie den benachbarten Landkreisen ist im landesweiten Vergleich (Bayern, Oberbayern, München) überdurchschnittlich gering. Seit 2007 können die Landkreise eine konstant sinkende Quote verbuchen (im Zeitraum 2003 bis 2014 ist die Arbeitslosenquote im Landkreis Erding um 2% gesunken). Man kann von somit von einer äußerst strukturstarken Region sprechen.
- Die Werte lassen nach wie vor den Schluss zu, dass in der Region annähernde Vollbeschäftigung vorliegt.
- Die absolute Zahl der Arbeitslosen lag im Landkreis Erding im Jahr 2014, bei durchschnittlich 1.616 Personen



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2015; Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2015

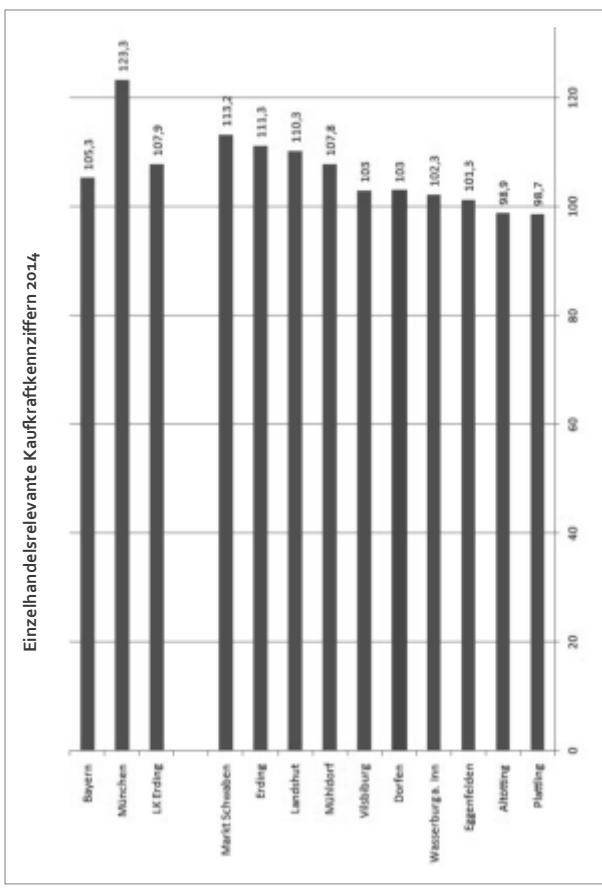
38

### Kaufkraft der Stadt

Das Kaufkraftniveau einer Region hängt vom Einkommen der Bevölkerung ab, das wiederum Folge der Wirtschaftskraft dieser Region ist.

Wie die Abbildung verdeutlicht, liegt die einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer (KKZ) der Stadt Dörfen mit 103 über dem Durchschnitt Gesamtdeutschlands von 100 und unter dem des Landkreises Erding von 107,9 sowie des bayerischen Durchschnitts von 105,3.

Die anderen ausgewählten Gemeinden im Umland weisen überwiegend eine recht homogene und überdurchschnittlich hohe Kaufkraftkennziffer auf. Lediglich Altötting und Plattling sind leicht unterdurchschnittlich.



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2015; Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2015

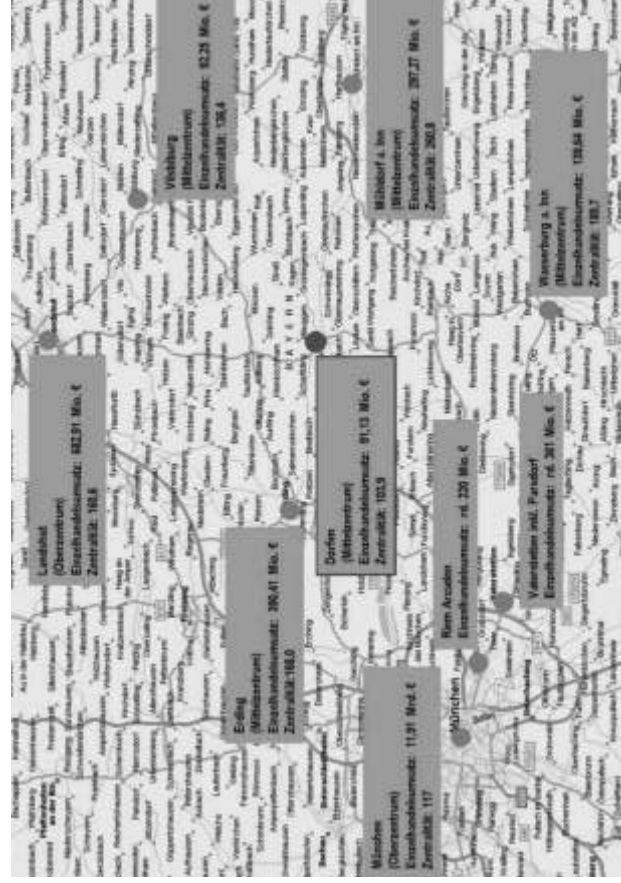
39

## Einzelhandel und Gewerbe

### Regionale Konkurrenzsituation des Einzelhandels

Der Dorfer Einzelhandel generiert mehr Umsatz als an Kaufkraftvolumen im Stadtgebiet tatsächlich vorhanden ist. Das bedeutet, dass die Kaufkraftzuflüsse größer als die Abflüsse sind.

Aufbauend auf dieser guten Basis sind sowohl qualitative Verbesserungen im Bestand, als auch das Schließen von Angebotslücken (z. B. Baumarkt) als Ziele der Stadtentwicklung zu definieren, um der mittelfristigen Versorgungsaufgabe nachzukommen.



Konkurrenzorte, Quelle: Map Point, 2013; Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2015

## Einzugsgebiet des Einzelhandels in Dörfern

Im Juli 2014, haben sich 22 Dörferne Gewerbebetriebe bereit erklärt, eine Kundenherkunftsbefragung durchzuführen, um ihr Einzugsgebiet abgrenzen zu können.

Insgesamt wurde die Herkunft von über 14.000 Kunden erhoben, die zu rund 52% aus Dörfern kommen. Hier zeigt sich die regionale Bedeutung Dörfern sehr gut, da das ansässige Gewerbe über die Stadtgrenzen hinaus Kunden binden kann.

Wie die Karte zeigt, dehnt sich das Einzugsgebiet Dorfs insbesondere nach Norden und Süden aus. Im Westen und Osten wirken Erding sowie Mühldorf stark begrenzend.



Einzugsgebiet aus der Kundenbefragung, Quelle: Kartengrundlage: MS MapPoint 2014, Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2014

4.1

# Einzelhandel und Gewerbe

## Markt- und Umsatzpotential des Einzelhandels in Dörfern

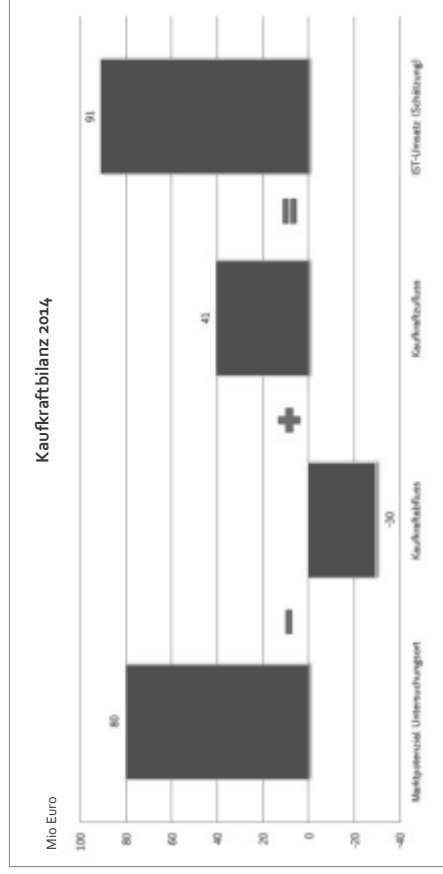
Die Höhe des generierten Umsatzes in der Gesamtstadt Dorfen errechnet sich aus dem theoretisch verfügbaren Marktpotenzial der Stadt unter Berücksichtigung der Kaufkraftabflüsse und -zuflüsse. Einerseits wird ein Teil der verfügbaren Kaufkraft der Dörferne Bevölkerung durch Einkäufe in andere Orte abfließen, andererseits wird ein nicht unerheblicher Teil der Bevölkerung des direkten Umlandes Einkäufe in Dörfern tätigen.

Nach der Modellrechnung weist Dorfen einen geschätzten Ist-Umsatz in Höhe von ca. 91 Mio. € auf. Von dem am Ort vorhandenen Marktpotenzial in Höhe von 80 Mio. € fließen insgesamt 30 Mio. € in die Konkurrenzzentren ab. Dem stehen Zuflüsse aus dem Einzugsgebiet in Höhe von 41 Mio. € gegenüber.

Der derzeitige von Ort generierte geschätzte Umsatz von insgesamt 91 Mio. € liegt über dem theoretischen Marktpotenzial der Dörferne Bevölkerung und ist Ausdruck der mittelfür die Stadt im Bereich Einzelhandel und Versorgung für sein Umland. Neben den erfreulichen Kaufkraftzuflüssen in Höhe von rund 41 Mio. €, verzeichnet Dorfen jedoch auch Kaufkraftabflüsse in innerstädtischen Leitbranchen. Eine verbesserte Marktdurchdringung des vorhandenen Einzugsgebietes und eine Rückgewinnung von Marktanteilen an den Rändern des Einzugsgebietes sind dabei die strategischen Komponenten für die zukünftige Entwicklung.

Die Kaufkraftbindung nach Dörfern soll innerhalb des heutigen Einzugsgebietes noch etwas verstärkt werden, gerade auch im Hinblick auf den künftigen Autobahnanschluss an die A 94.

Neben der Ausweitung der Angebotsvielfalt (Wachstumsstrategie) soll die Angebotsstruktur, korrespondierend zur weiteren Verbesserung der städtebaulichen Gestaltqualität, gerade in der Innenstadt qualitativ weiter verbessert werden (bestandsorientierte Entwicklung).



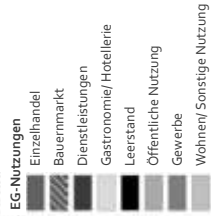
Quelle: eigene Berechnungen, Rundungsdifferenzen möglich, Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2015

4.2

## Bestandsaufnahme Einzelhandel

Die Bestandsaufnahme des Einzelhandels in Dörfen erfolgte im Mai 2014, durch die cima. Die Daten erfassen demnach den zu diesem Zeitpunkt angetroffenen Status quo. Es wurden alle Betriebe nach Standort, Verkaufsfläche, Branche, Betriebstyp und Zustand erfasst. Im innerstädtischen Bereich wurden zusätzlich die sonstigen kundenorientierten Einrichtungen in Erdgeschosslage erhoben.

Neben der Aufnahme der aktiven Verkaufsflächen sowie der Erfassung der Leerstände wurde auch eine qualitative Beurteilung nach einem von der cima entwickelten Raster durchgeführt. So stehen neben den quantitativen Werten zur Betriebs- und Branchenstruktur auch qualitative Aussagen zum Niveau der präsentierten Waren sowie zur Innen- und Außengestaltung der Läden zur Verfügung.



Nutzungskartierung, Quelle: eigene Erhebung, Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2014

## Einzelhandel und Gewerbe

### Lageabgrenzung

Die Einkaufslageabgrenzung erfolgt stadtsspezifisch anhand der Kriterien:

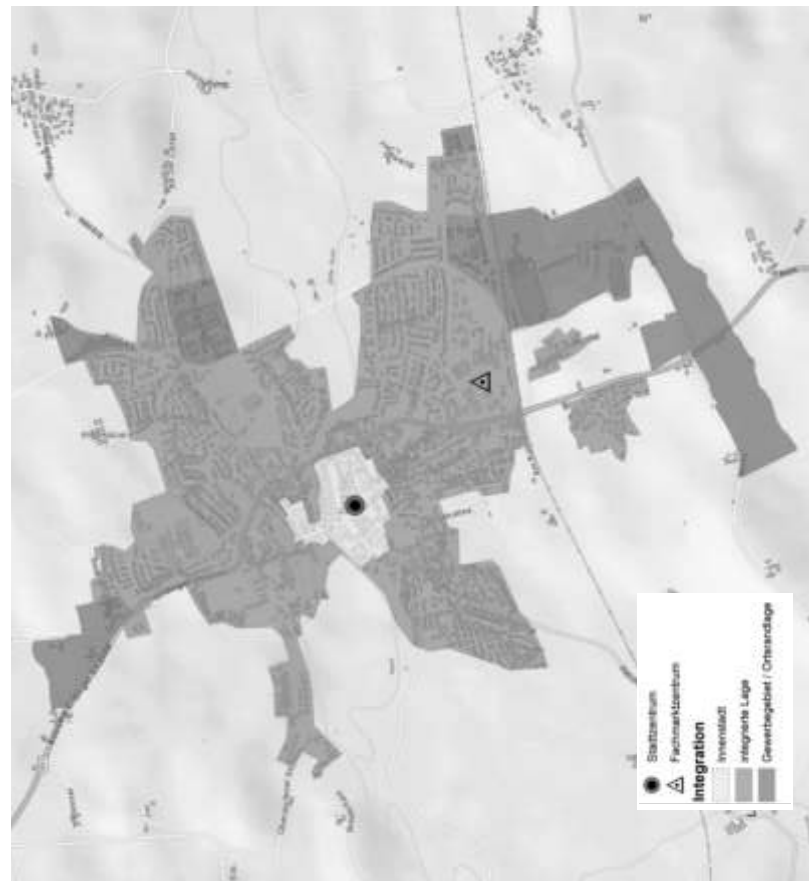
- Passantenfrequenz
- Dichte des Geschäftsbesatzes
- Funktionsmischung (Ergänzungseinrichtungen)
- Branchen- und Betriebstypenmix
- Angebotsattraktivität
- Filialisierungsgrad
- Funktionslücken, Mindernutzungen und Leerstände

Im weiteren Verlauf der Ausarbeitung werden verschiedene Lagetypen unterschieden. Die Karte stellt eine Bestandserhebung dar, Prognosen der räumlichen Entwicklung sind hier nicht berücksichtigt.

**Lage 1:** Innenstadt, im Wesentlichen: Unterer Marktplatz, Rathausplatz, Johannisplatz und angrenzende Bereiche

**Lage 2:** Integrierte Lage: alle außerhalb der Innenstadt liegenden, zusammenhängend bebauten Bereiche in direkter Nähe zur umgebenden Wohnstruktur (auch in der sonstigen Innenstadt, auch den Ortsteilen)

**Lage 3:** Gewerbegebiet/ Ortsrandlage: autoorientierte, nicht von Wohngebieten umgebene Standorte



Zentrenhierarchie, Quelle: eigene Erhebung, Stand April 2015, Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2014

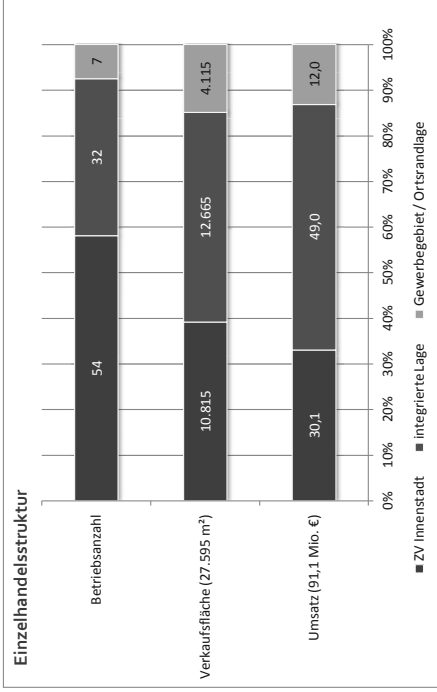
## Bestehende Einzelhandelsstruktur

Zum Zeitpunkt der Erhebung verfügt Dorfen über eine aktive Gesamtverkaufsfläche von ca. 27.595 m<sup>2</sup>, die sich auf 93 Betriebe verteilt.

In der Lage 1, der Dorfer Innerstadt, sind mit insgesamt 54 Betrieben knapp 60 % aller Betriebe angesiedelt, die zusammen rd. 10.815 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche auf sich vereinen.

Mit 32 Betrieben finden sich rund 34 % aller Betriebe in integrierter Lage (2), welche eine Gesamtverkaufsfläche von 12.665 m<sup>2</sup> aufweisen.

In Gewerbegebiets- bzw. Ortsrandlage (3) sind weitere 7 Betriebe situiert (ca. 8 %), die ihre Waren auf einer Fläche von 4.115 m<sup>2</sup> offerieren.



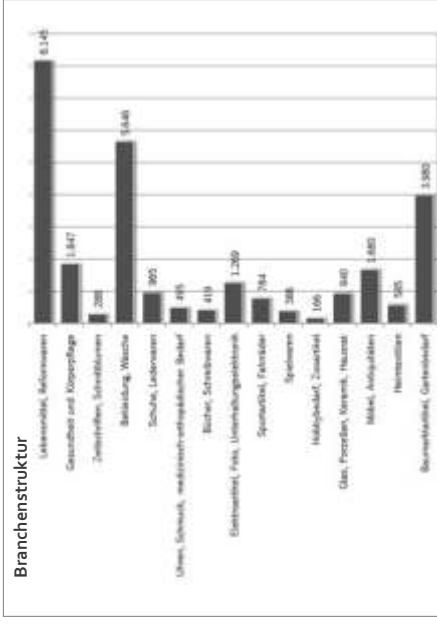
Quelle: eigene Erhebung, Stand April 2015, Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2014

## Bestehende Branchenstruktur

Bei einem insgesamt recht ausgewogenen Branchenmix liegt der Verkaufsflächenschwerpunkt Dorfens eindeutig im Bedarfsbereich Lebensmittel.

Neben den zahlreichen Betrieben des Lebensmittelhandwerks (Bäcker, Metzger etc.) sind die großen Lebensmittelanbieter Aldi, Lidl, Netto, Rewe und Edeka ansässig. Letztere konzentrieren sich ausschließlich auf das südliche Stadtgebiet, sodass nur für die Wohnbevölkerung dort eine fußläufige Nahversorgung gegeben ist.

Auch die innerstädtische Leitbranche Bekleidung ist u.a. mit dem Gewandhaus Gruber gut aufgestellt und spiegelt die Bedeutung der Stadt Dorfen als Einkaufsdestination für die umliegenden Gemeinden wider.



# Einzelhandel und Gewerbe

## Nahversorgungssituation im Stadtgebiet

### Leerstandsituation

Lediglich 3 leer stehende Ladenlokale wurden während der Einzelhandelserhebung in der Innerstadt Dorfens identifiziert (Stand: Mai 2014). Dies entspricht einer Leerstandsquote von 3,3%. Damit liegt Dorfen weit unter dem häufig genannten deutschlandweiten Durchschnitt von 10 % (Eine Grundlagenuntersuchung mit belastbaren Vergleichswerten gibt es nicht. Unternehmensverbände wie der HDE gehen derzeit von einer Quote von rund 10 % aus.) Die Verkaufsflächen sind in den Leerständen mangels Zutrittsmöglichkeit nicht zu ermitteln, sodass eine Information über die gesamte Leerstandsfläche im Rahmen dieser Untersuchung nicht möglich ist. Die für modernen Fach Einzelhandel und für Filialisten interessanten Betriebsgrößen zwischen 100 und 800 m<sup>2</sup> sind jedoch kaum zu finden.

### Qualitative Bewertung

Gemeinsam mit der Bestandserhebung wurde in Dorfen eine qualitative Bewertung des Angebotsniveaus und der Warenpräsentation vorgenommen. Die Beurteilung zeigt, dass bei der Mehrheit der Geschäfte der Angebotschwerpunkt im konsumtigen Bereich liegt und die Warenpräsentation als „normal“ einzustufen ist. Entsprechend erscheinen diese Unternehmen langfristig zukunftsfähig, wenn sie sich den Herausforderungen des Strukturwandels stellen und entsprechende Anpassungen vornehmen.

Das fußläufige Einzugsgebiet bezieht sich auf größere Systemanbieter der Segmente Lebensmittel oder Drogeriewaren, welche mindestens 400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche aufweisen. Dennoch stellt auch das Dorfer Stadtzentrum einen relevanten Nahversorgungsstandort dar, da die ansässigen Betriebe des Lebensmittelhandwerks sowie Lebensmittelanbieter eine grundlegende Versorgung der umliegenden Bevölkerung mit Gütern des kurzfristigen Bedarfsbereichs gewährleisten.

Genauere Ausführungen hierzu im Anhang.



Nahversorgungssituation, Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2015

### Zentraler Versorgungsbereich (ZV)

Zur baurechtlichen Steuerung von Einzelhandelsentwicklungen wird aus fachlicher Sicht eine verbindliche Planungsleitlinie, in der durch förmlichen Beschluss Zentraler Versorgungsbereich und Sortimentsliste festgelegt sind, empfohlen. So können Planungs- und Investitionssicherheit geschaffen und die nachvollziehbare Beurteilung von Planvorhaben vereinfacht werden. Darüber hinaus wird eine aktive Angebotspolitik in der Stadtentwicklung sowie das Aufzeigen von Potenzialen für weitere Ansiedlungen ermöglicht.

Unter den Zentralen Versorgungsbereichen versteht man „räumlich abgrenzbare Bereiche einer Gemeinde, denen auf Grund vorhandener Einzelhandelsnutzungen – häufig ergänzt durch diverse Dienstleistungen und gastronomische Angebote – eine bestimmte Versorgungsfunktion für die Gemeinde zukommt. Ein Versorgungsbereich setzt mithin vorhandene Nutzungen voraus, die für die Versorgung der Einwohner der Gemeinde – ggf. auch nur eines Teiles des Gemeindegebiets – insbesondere mit Waren aller Art von Bedeutung sind“.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> *Oberverwaltungsgericht NRW, 7 A 964/05 vom 20.11.2006 (Punkt 127)*

<sup>4</sup> *Oberverwaltungsgericht NRW, 7 A 964/05 vom 20.11.2006 (Punkt 131)*

<sup>5</sup> *Oberverwaltungsgericht NRW, 7 A 964/05 vom 20.11.2006 (Punkt 193)*

„Das Adjektiv zentral ist dabei nicht geographisch in dem Sinne zu verstehen, dass es sich um einen räumlich im Zentrum der jeweiligen Gemeinde gelegenen Bereich handeln muss, es hat vielmehr eine funktionale Bedeutung. Der Zusatz zentral geht über die Bedeutung des Wortteils ‚Versorgungsbereich‘ hinaus, so dass eine bloße Agglomeration von Einzelhandelsnutzungen in einem räumlich abgrenzbaren Bereich diesen allein noch nicht zu einem zentralen Versorgungsbereich macht. Dem Bereich muss vielmehr die Bedeutung eines Zentrums für die Versorgung zukommen.“<sup>4</sup>

Einen deutlichen Unterschied zu einem zentralen Versorgungsbereich stellt somit das klassische Fachmarktzentrum dar, „das lediglich ein begrenztes Spektrum von Waren anbietet. Ihm fehlt damit die für ein Innenstadtzentrum im dargelegten Sinne gebotene, weit umfassende, nicht nur sektorale Versorgungsfunktion“.<sup>5</sup>

*Genauere Ausführungen hierzu im Anhang.*

## Einzelhandel und Gewerbe

### Sortimentsliste

Die Sortimentsliste dient dem Schutz und der Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches sowie der Sicherung einer wohnortnahen Grundversorgung. Sie soll dabei nicht den Wettbewerb behindern, sondern lediglich eine räumliche Zuordnung vornehmen, wo dieser Wettbewerb stattfinden soll.

Die Sortimentsliste stellt die Grundlage zur weiteren Bauleitplanung (Umsetzung in Bebauungsplänen) dar und kann somit zur Steuerung des Einzelhandels eingesetzt werden. Eine Steuerung auf Grundlage der Sortimentsliste kann beispielsweise die zentrenrelevanten Sortimente außerhalb des zentralen Versorgungsbereiches als Hauptsortiment verbieten. Hierbei ist zu beachten, dass grundsätzlich Bestandsschutz besteht: Betriebe, die über ein gültiges Baurecht verfügen, dürfen auch weiterhin an ihrem Standort festhalten. Lediglich Nutzungsänderungen (Betriebsweiterungen, Sortimentsumstellungen im zentrenrelevanten Sortimentsbereich) wären in diesem Falle untersagt.

Derzeit verfügt die Stadt Dorfen nicht über ein Einzelhandelskonzept mit geschlossenem Zentralen Versorgungsbereich und Sortimentsliste.

Aufgrund der aktuellen Standortsituation vor Ort sowie den Leitlinien zur Innenstadtentwicklung geben wir im Anhang einen gutachterlichen Vorschlag zur Abgrenzung des Zentralen Versorgungsbereichs sowie einer Sortimentsliste, der als Diskussionsgrundlage für ein zu entwickelndes Einzelhandelskonzept dienen kann.



## Gewerbe

In Dörfern gibt es im Wesentlichen zwei ausgewiesene Gewerbegebiete, im Nord-Osten und im Süden der Stadt. Die weitere gewerbliche Entwicklung wird durch die Lage der Wohngebiete, der Biotop- und Überschwemmungsgebiete sowie der Topographie stark eingeschränkt und ist lediglich in Richtung Süden möglich.

### Potenzialflächen für Handel und Gewerbe

Zur Ergänzung und Vervollständigung des Einzelhandelsstandorts werden Konzepte und Angebote erforderlich. Hierfür braucht es geeignete Flächen. Gemäß ihrem Versorgungsauftrag als Mittelzentrum ist die Gewerbeentwicklung in der Stadt Dörfern essentiell.

In der Folge könne zwei Strategien verfolgt werden:

Zum einen gilt es, bestehende Potenziale in zentraler Lage attraktiv herzurichten und somit die vorhandenen Konzeptlücken zu schließen. Dabei muss beachtet werden, dass jedoch insbesondere die wünschenswertesten Ergänzungen, die der gehobenen Mitte zuzurechnen sind, hohe Anforderungen haben, so dass der Wunsch nach mittelfristiger Ansiedlung nicht immer erfüllt werden kann.

Mit Fertigstellung des Autobahnan schlusses an die A 94 wird die Handels- und Gewerbeentwicklung Dorferns Richtung Süden verlaufen. Diese Flächen (Gewerbegebiet) müssen im Rahmen eines qualifizierten „Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes“ hinsichtlich landesplanerischer Kriterien für Einzelhandelsansiedlungen und der Frage der städtebaulichen Integration sowie Anbindung bewertet werden. Dabei ist auch die fehlenden Flächenverfügbarkeit in Tallage zu berücksichtigen.

Diese Entwicklungsflächen an der Autobahn sollten nur sogenannten nicht zentralrelevanten Sortimenten vorbehalten sein. Orientierung gibt dabei ein künftig zu beschließendes kommunales Einzelhandels- und Zentrenkonzept, welches eine sogenannte Dörferer Sortimentsliste beinhaltet.

Eine an wirtschaftlichen Kenndaten orientierte Markt- und Standortanalyse mit detaillierten Handlungsempfehlungen hinsichtlich optimaler gewerblicher Nutzungen auf den entsprechenden Arealen in Form eines „Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes“ wäre zudem äußerst hilfreich.

Art der baulichen Nutzung

Wohnbauflächen
Gemischte Bauflächen
Gewerbliche Bauflächen
Sonderbauflächen



Auszug aus dem Flächennutzungsplan Dörfern mit Gewerbegebieten im Nord-Osten und Süden, Quelle: Stadt Dörfern 49

## Einzelhandel und Gewerbe

### Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung

Die Versorgungslage in der Stadt wird von vielen Teilnehmern als gut bewertet. Es gibt einen guten Besatz an Ärzten und anderen Dienstleistern. Der Einzelhandel ist stabil, es gibt viele inhabergeführte Unternehmen mit einer großen persönlichen Nähe zum Kunden. Als Vorteil wird die attraktive Ausgestaltung der Innenstadt gewertet. Der Marktplatz bietet die Chance eines angenehmen Einkaufens in schöner Atmosphäre. Die Handelslage am Bahnhof wird als Ergänzung zum Sortiment in der Altstadt gewertet, hier sind die großen Einzelhandelsmärkte in fußläufiger Nähe angesiedelt, die in der historischen Innenstadt keine ausreichenden Flächen vorfinden. Eine verbesserte Anbindung dieser Flächen an die Altstadt wird allerdings gewünscht.

Für die gewerbliche Entwicklung vor Ort ansässiger Betriebe wird die Notwendigkeit von neuen Gewerbeflächen im Stadtgebiet gesehen. So könnten Betriebe, die derzeit in zentraler Lage angeordnet sind, sich an den Stadtrand verlagern. Bei der Neuan siedlung von Handelsflächen müsse darauf geachtet werden, dass die neuen Gewerbeflächen am Stadtrand den innerstädtischen Handel nicht schwächen.



### Allgemeine Ziele und Handlungsansätze

- Dörfen soll seine mittlere Rolle im Bereich Einzelhandel und Dienstleistung stärken und zum Einkaufs- und Versorgungsstandort der Region werden.
- Das Einzelhandelsangebot Dorffens soll sowohl eine Ausweitung der Angebotsvielfalt erfahren als auch qualitativ verbessert werden.
- Innenstadtrelevante Sortimente sollen dem Zentralen Versorgungsbereich vorbehalten sein. (Beschlüsse „Dorffener Sortimentsliste“ und Zentraler Versorgungsbereich)
- Die spezifischen Qualitäten von Innenstadt und Fachmarktzentrum „Galgenwiese“ sollen gehalten und weiter ausgebaut werden.
- Durch die Entwicklung neuer Gewerbeflächen sollen nicht nur Neuan siedlungen, sondern auch eine Verlagerung von nicht innenstadtstärkenden Betrieben ermöglicht werden, um den dort frei werdenden Potenzialen innerstädtische Nutzungen zuführen zu können.
- In Dörfen soll eine bedarfsorientierte, wohnortnahe Versorgung mit Waren des täglichen und periodischen Bedarfs vorgehalten werden, um nahversorgungsinduzierte Versorgungsfahrten zu minimieren.
- Der Autobahnausbau soll als Chance genutzt werden, Dörfen als qualitativ hochwertigen Gewerbestandort und Arbeitsort zu etablieren. Bei der Entwicklung von Gewerbegebieten ist mit Flächen so sparsam wie nur möglich umzugehen. Eine flächensparende Bauweise in Gewerbegebieten ist anzustreben. Gewerbe, das eine hohe Anzahl an neuen Arbeitsplätzen schafft, soll bevorzugt angesiedelt werden und die Ansiedlung von Betrieben, z.B. von Spe-ditionen, die bei einem hohen Flächenbedarf nur wenig Arbeitsplätze bieten, soll vermieden werden.
- Das Erreichbarkeitsimage Dorffens soll verbessert werden.



53

## Positionierung und Tourismus

### Positionierung

„Städte der Zukunft müssen zweierlei bieten: eine hohe Lebensqualität (Identifikation) und ein erstklassiges Investitionsklima. Städte, die das bieten, werden zu den Gewinnern gehören“ (A. Speer in einem Interview im Handelsblatt, Frühjahr 2010).

Die Stadt Dorfen verfügt über zahlreiche und vielfältige Potenziale. Die augenfälligste Qualität ist die gut erhaltene historische Innenstadt, die aus vier kreuzförmig angelegten Plätzen mit noch drei vorhandenen mittelalterlichen Stadttoren und stattlichen Bürgerhäusern mit Fassaden aus Barock und Biedermeier gestaltet ist. Das reizvolle Isental, das mit seiner harmonischen Hügellandschaft, die Quellen und Bäche hervorbringt, das Stadtgebiet durchzieht und viele grüne Oasen schafft, stellt ein weiteres Potenzial der Stadt dar.

Weitere Stärken der Stadt Dorfen sind die umfassende infrastrukturelle Ausstattung, das breite Freizeit- und Kulturangebot, die entspannte Arbeitsmarktsituation,

die solide Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiestruktur sowie ein gutes soziales Miteinander.

In Dörfern und im näheren Umland werden diese hohen Qualitäten jedoch kaum bewusst wahrgenommen. Auch nach außen sind sie nahezu unbekannt. Die überregionale Strahlkraft fehlt und das Profil Dorfens ist unklar. So besteht unter den vielfältigen Ansatzpunkten eine scheinbare Orientierungslosigkeit.

Der Erfolg oder Misserfolg einer Innenstadt hängt grundsätzlich auch sehr wesentlich davon ab, welches Bild die Bewohner und potenzielle Besucher von einer Stadt haben.

Nicht selten entspricht dieses Bild nicht der Realität, verankert sich aber durch gegenseitige Erzählungen und Stimmungsmache schnell in der Wahrnehmung und lässt sich häufig nur durch große Anstrengungen korrigieren. Durch Bewusstmachung der eigenen Qualitäten ist eine Umkehr der vorhandenen Situation

möglich. Eine veränderte innere Wahrnehmung wird dabei auch sukzessive zu einer verbesserten äußeren Wahrnehmung führen.

Entsprechend empfiehlt es sich, eine Marketing- und Imagekampagne für die Stadt durchzuführen. In diesem Zuge sollte auch das Markenbild (Logo, Farben, Schrift) der Stadt Dorfen überarbeitet werden, um in allen Kommunikationsmedien einen moderneren Eindruck zu vermitteln.

Inhaltlich wäre es für eine positive Entwicklung und Positionierung der Stadt Dorfen nicht zieführend, nur ein oder zwei der benannten Potenziale in den Vordergrund zu rücken und die Stadt hierüber zu definieren.

Vielmehr sollte es Ziel jeglicher künftiger Positionierungsbemühungen sein, „Dorfen“ insgesamt als Markenbündel besonderer Qualitäten.



54

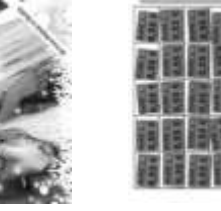
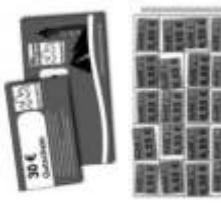
## Werbeaktivitäten der privaten Organisationen

Für den Außenstehenden stellt das Internet heutzutage ein geeignetes und immer beliebter werdendes Informationsmedium dar, um sich über die vorhandenen Angebote einer Innenstadt und der dort ansässigen Betriebe zu erkundigen.

Die Homepage des Gewerbeverbands „Förderkreis Dorfen e.V.“ informiert über die eigenen Tätigkeiten (Satzung, Mitgliedsverzeichnis etc.), über Termine und über das Angebot in der Dorfener Innenstadt in Form eines Branchenverzeichnisses. Hier sind alle Betriebe, die Mitglieder im Förderkreis sind mit einem Kurzprofil aufgeführt.

Außerdem hat der Förderkreis eine eigene Facebook-Seite, die er nahezu täglich mit neuen Einträgen über Aktuelles aus dem Stadtgeschehen sowie von den örtlichen Betrieben bedient.

Mit den Dorfener Geschenkgutscheinen DoGG's, der Dorfener Gewerbeschau „do schaugst“ und dem Stadtmagazin „Leben in Dorfen“ existieren seitens des Förderkreises bereits erste Formen des innerstädtischen Marketings.



Werbeaktivitäten Förderkreis, Quelle: [www.forkerkreis-dorfen.de](http://www.forkerkreis-dorfen.de)

## Positionierung und Tourismus

### Werbeaktivitäten der privaten Organisationen

Darüber hinaus finden heute wenig gemeinschaftlich organisierte strukturelle Aktivitäten von Seiten der Gewerbetreibenden statt. Insbesondere durch eine qualitätsorientierte Verbesserung im Bestand können jedoch nachhaltige Effekte zur Stärkung des Wirtschaftstandortes Dorfen erzielt werden. Das Interesse mehr gemeinsame Aktivitäten zu organisieren und somit mögliche Synergieeffekte zur Standortvermarktung zu erreichen, ist jedoch grundsätzlich vorhanden.

Die Beteiligung und Ideensammlung zum Projektfonds verdeutlicht dies sehr schön. Bisher war insbesondere die zu geringe aktive Mitgliederzahl ein Hindernis bei der Umsetzung weiterer Ideen. Das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ kann hier eine entscheidende Hilfe leisten und die vorhandenen Aktivitäten und die Motivation nutzen und somit im Sinne einer



Anschubfinanzierung neue Wege der Zusammenarbeit aufzeigen. Zudem wirkt sich die erfolgreiche Umsetzung von gemeinschaftlichen Projekten auch förderlich auf die Aktivierung der Mitglieder aus.

Zukünftig gilt es hier, die öffentlichen und privaten Anstrengungen zu bündeln und gemeinsame Ziele und Aufgabenfelder abzustecken. Dabei handelt es sich um einen Prozess, der nicht von heute auf morgen umzusetzen ist. Die vorhandene Aufbruchstimmung in Dorfen, die durch das ISEK hervorgerufen wurde, sollte jedoch für einen solchen Prozess genutzt werden.

Eine zentrale und gemeinschaftliche Vermarktung der Stadt in ihrer vorhandenen Vielfalt und Qualitäten ist heutzutage unerlässlich um ihren Markenwert als Einzelhandelsstandort zu fördern.

Durch eine zielgruppenorientierte Kommunikation der Erreichbarkeit, Darstellung des vorhandenen Angebots und Durchführung von gemeinsamen Aktionen zur Frequenzsteigerung und Werbung kann die Stadt eine Funktion als Wirtschaftsstandort ist dies ein Effekt, der den Unternehmern am Ort zu Gute kommt und somit besonders hier die primäre Zielgruppe zur Einbindung in die Werbeaktivitäten zu suchen ist.

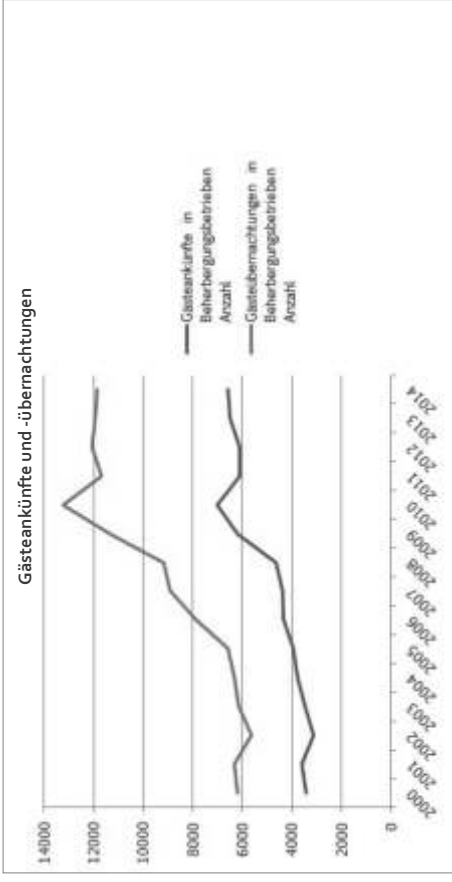
## Tourismus

Dorfen ist trotz seiner landschaftlich reizvollen Lage - abgesehen vom Wander- und Radwegenetz - touristisch bislang kaum erschlossen. In den letzten Jahren ist allerdings ein positiver Trend bemerkbar. Im Jahr 2014 wurden in Dorfen bei einem Angebot von 106 Betten 6.561 Ankünfte und 11.866 Übernachtungen verzeichnet. Dies entspricht einer durchschnittlichen Verweildauer von 1,8 Übernachtungen je Gast. Die Übernachtungsgäste sind mehrheitlich Handwerker und Besucher der Messe München, zunehmend aber auch Kurzurlauber. Die durchschnittliche Auslastung der vorhandenen Betten lag 2014 bei 31 %.

In Dorfen bestehen überwiegend Angebote nicht klassifizierter Unterkünfte, die - stünden sie nicht im Eigentum ihrer Betreiber - zum Teil unterhalb der Wirtschaftlichkeit betrieben werden. In der Gesamtschätzung des Tourismusmarktes bleibt festzuhalten, dass Tourismus für Dorfen ein ergänzendes Standbein mit Bedeutungszuwachs und Potenzialen darstellt. Gerade nach Fertigstellung des Autobahnschlusses wird Dorfen noch interessanter für Touristen, insbesondere Geschäftsreisende und Tagesausflüger, werden.

Damit Dorfen seine Potenziale wirklich nutzen kann, müssen allerdings touristische Infrastruktur sowie Stadtmarketingmaßnahmen ausgebaut werden. Seitens der Lenkungsgruppe wurden bereits erste Projektideen hierzu entwickelt. Beispielhaft ist die Installation eines historischen Rundgangs in Verbindung mit Sitzgelegenheiten anzuführen.

Darüber hinaus kann die bereits jetzt sehr gute Situation der Außen Gastronomie noch verbessert werden und mit der Vermarktung als Ausflugsziel verknüpft werden.



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2015, Bearbeitung: Crma Beratung + Management GmbH, 2015



57

## Positionierung und Tourismus

### Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung

Die Stadt Dorfen hat eine Vielzahl an Qualitäten und Potentialen. Diese werden von vielen Dorfernern nicht wahr genommen. Dementsprechend positioniert sich die Stadt nicht ausreichend in den verschiedenen Medien. Es besteht der Wunsch, die Potentiale der Stadt stärker zu vermarkten, und damit die ansässigen Betriebe im Bereiche Handel, Gastronomie und Beherbergung zu stärken.

Ein zentrales Thema der Stadt ist die bessere Vernetzung der unterschiedlichen Akteure. So können die einzelnen Angebote stärker bekannt gemacht werden. Durch ein professionelles Marketing kann Dorfen als hochwertiger Standort in der Region präsentiert werden.



58

## Allgemeine Ziele und Handlungsansätze

- Die Stärken Dorfs sollen identifiziert und zu einer „Marke Dorfen“ verfestigt werden, um im Wettbewerb der Städte eine einzigartige Positionierung zu erlangen.
- Dorfen soll sowohl online (neue Medien) als auch offline (traditionelle Kanäle) Wirkung entfalten und auch als Tourismusdestination, insbesondere von Tagesgästen und Geschäftsreisenden, stärker wahrgenommen werden.
- Die öffentlich-private Zusammenarbeit soll intensiviert und verfestigt werden, damit vorhandene Strukturen gestärkt und neue Projekte entwickelt werden
- Der Projektfonds soll zur Finanzierung von Fördermaßnahmen dauerhaft verankert und für Maßnahmen genutzt werden, die Dorfen für Bürger und Besucher noch attraktiver machen.



61

## Verkehr

### Regionale Verkehrsanbindung

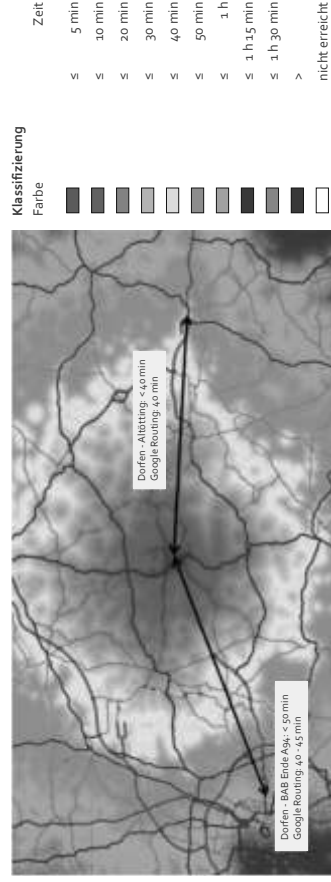
Im motorisierten Individualverkehr (MIV) ist durch den Bau der BAB A94 eine gravierende Veränderung der Erreichbarkeit der Stadt Dornen im Raum absehbar. Die Reisezeit zum Landkreis München und in die Landeshauptstadt wird erheblich kürzer.

Die obere Abbildungen zeigt die Reisezeiten im MIV anhand eines Verkehrsmodells an. Die farblichen Abstufungen geben die Reisezeit wieder, anhand des Vergleiches mit Google Routing lässt sich eine gute Übereinstimmung zwischen Modell und Realität zeigen.

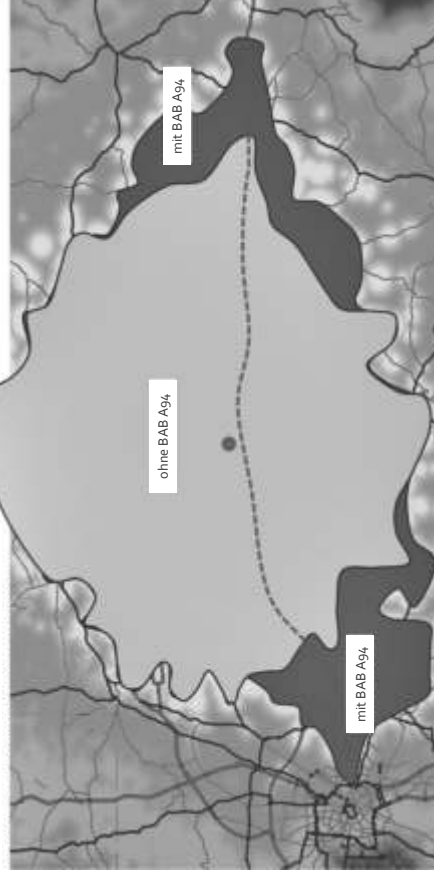
Die Veränderungen durch die BAB A94 sind auf der unteren Abbildung dargestellt. Hellblau ist der Bereich, den man derzeit von Dornen aus in maximal 30 Minuten Reisezeit abdecken kann. Nach vollständiger Realisierung der BAB A94 erweitert sich dieser Raum vor allem in Richtung Mühldorf und in Richtung München. Mit BAB A94 kann in 30 Minuten Fahrzeit der Mittlere Ring in München erreicht werden.

Folgende Entwicklungen sind absehbar:

- Dornen wird noch mehr als heute für München-Pendler interessant. Die Folge ist ein steigender Siedlungsdruck.
- Mit Realisierung der BAB A94 wird sich das Reisezeit-Verhältnisses von einer Reise mit der Südostbayernbahn zu einer Autofahrt annähern.



### Vergleich der Abdeckung der 30-min Isochronen



62

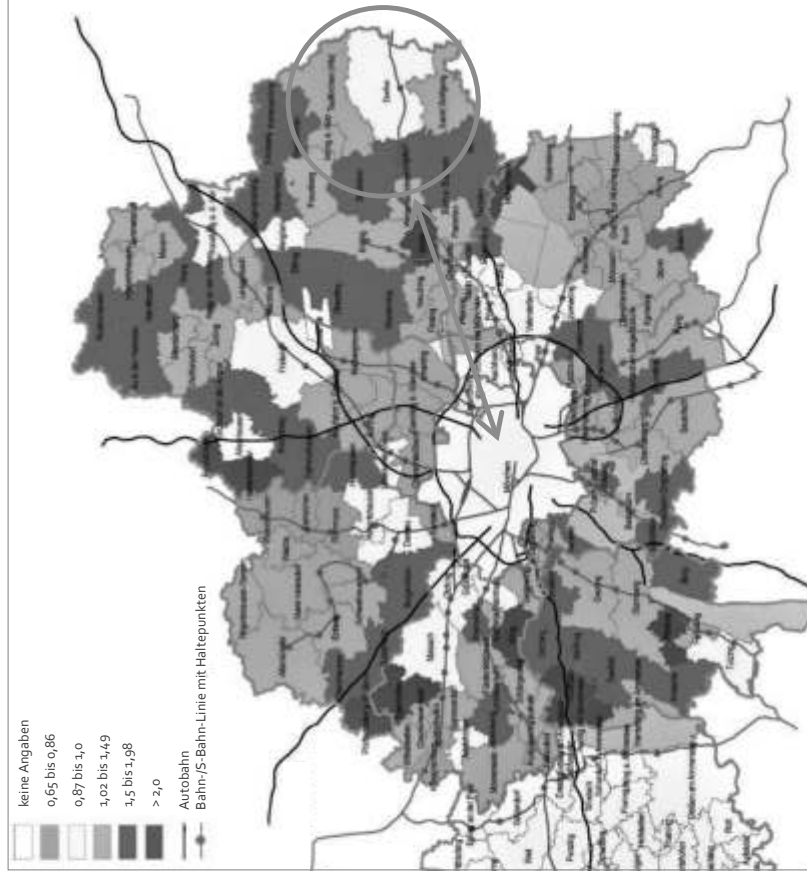
## Regionale Verkehrsanbindung

Die außergewöhnlich günstige Erreichbarkeit für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist gut an einer Grafik erkennbar, welche der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München im Rahmen seines Projekts „Langfristige Entwicklung der Region München“ (LaReM - 2014) entwickelt hat.

Heute ist die Reisezeit im SPNV von Dorfen in die Münchner Innenstadt geringer als mit dem Auto. In der nebenstehenden Abbildung lässt sich erkennen, wie exklusiv der Kreis der Gemeinden ist, der das von sich behaupten kann (grün und hellgelb dargestellt). Vor allem sind es Gemeinden an S-Bahn- oder Regionalbahnlinien, wie z.B. Freising oder Moosburg.

Dorfen ist umgeben von Gemeinden, in welchen das Verhältnis heute wesentlich ungünstiger ist (die Reisezeit mit dem MIV ist kürzer, damit der Anreiz, das Auto zu nutzen, höher), wie z.B. Taufkirchen (Viis), Lengbach, auch Isen.

Wird in Dorfen die Reisezeit mit dem Auto durch die Anbindung an die BAB A94 verkürzt, so werden Fahrten mit dem eigenen PKW als schnellere Alternative stärker genutzt. Durch die Aufwertung der Bahn (gute Anbindung, Aufenthaltsqualität etc.) kann der ÖPNV als attraktives Verkehrsmittel gestärkt werden.



Reisezeitverhältnis in die Münchner Innenstadt (ÖPNV/MIV), Quelle: Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München

63

## Verkehr

### Regionale Verkehrsanbindung

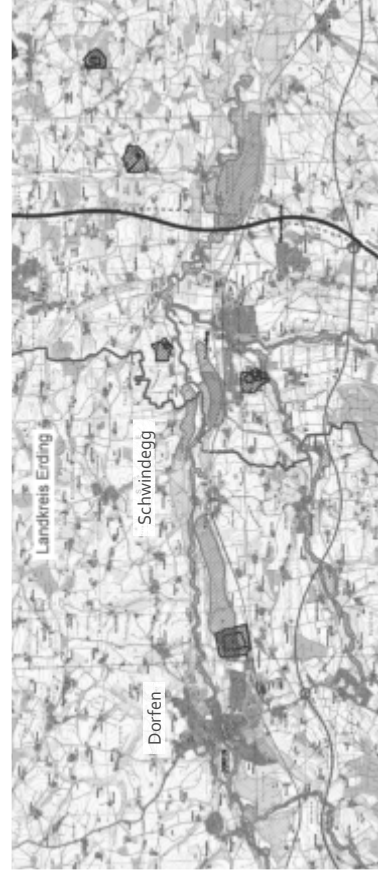
Neben der (zukünftigen) BAB A94 stellt die B 15 den zweiten überregional bedeutsamen Verkehrsweg in Dorfen dar.

Die B15 fungiert als parallel zu BAB A9 und BAB A8 in Nord-Süd-Richtung führender Verkehrsweg auch für Fernverkehrslinien. Entsprechend verfügt sie über hohe Lkw-Anteile (gemäß SVZ 2010 ca. 9,4% nördlich Dorfen). Seit Jahrzehnten sind Ausbauvarianten der B15 in der Diskussion: Eine Variante östlich wurde bereits raumgeordnet und im BWVP 2015 als Korridor wieder angemeldet. Zudem wurde gleichberechtigt der Ausbau der Bestandsstrasse mit Ortsumfahrungen - auch für Dorfen - für den BWVP gemeldet.

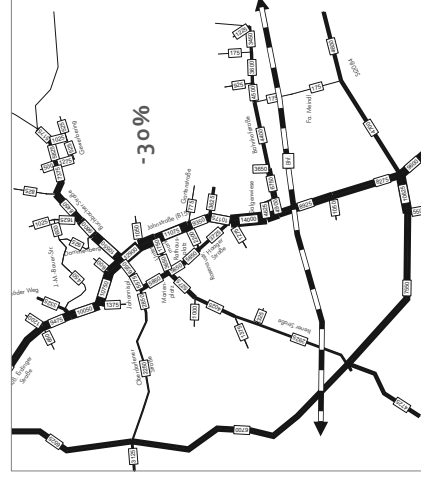
Folgende Prognosen für das Verkehrsgeschehen innerhalb Dorfens auf der B15 sind jeweils absehbar:

- **Raumgeordnete Trasse:** Dorfen wird nur von den überregionalen Verkehrsmitteln entlastet. Die entlastende Wirkung lässt sich ohne großräumiges Verkehrsgutachten nicht quantifizieren, liegt jedoch weit unterhalb der einer ortsnahen Umfahrung.
- **Umfahrung im Zuge der B15:** Die potentielle Wirkung der ortsnahen Umfahrung wurde bereits durch das Büro Verkehrsnetz 2008 berechnet und beträgt in der Stadtmitte ca. 30%.

**Fazit:** Als Ergebnis der Verkehrsmengenzunahmen aufgrund des allgemeinen Wachstums und der BAB A94 auf der einen Seite und potentieller Entlastungseffekte durch Aus-/Neubau der B15 auf der anderen Seite ist festzuhalten, dass perspektivisch auf der B15 innerhalb des Stadtgebietes von Dorfen von einer mit der vor-handenen Verkehrsbelastung großordnungsmäßig vergleichbaren Verkehrsmenge auszugehen ist.



Verlauf der raumgeordneten Trasse (Quelle: Autobahndirektion Südbayern)



Bewertung der stadtnahen Westumfahrung im Verkehrsmodell, Quelle: Verkehrsnetz, 2008

64

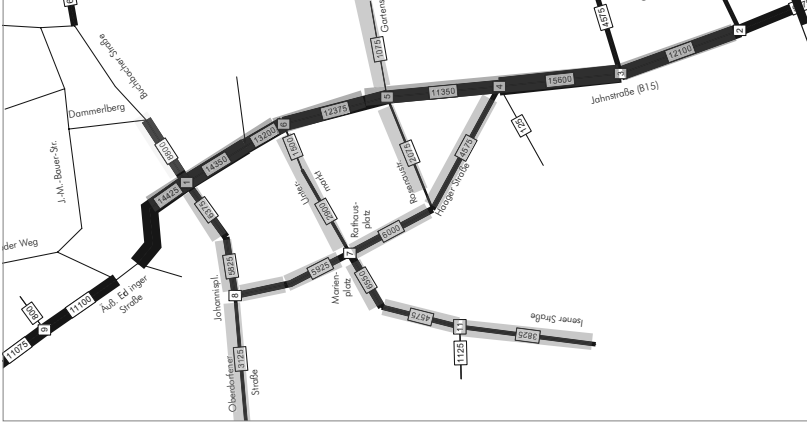


## Verkehr in der Innenstadt

Maßgebend für den Handlungsspielraum einer Gemeinde bei der Straßenraumgestaltung ist die Straßenkategorie. In Dörfern finden sich neben den Gemeindestraßen dazu zwei Klassen:

- Bundesstraße B15: Straßenbaulastträger für Bundesstraßen ist der Bund. Zuständige Straßenbaubehörde ist das jeweilige Staatliche Bauamt. Sie dienen dem weiträumigen Verkehr. Mindestfahrbahnbreite üblicherweise 6,50 m, in Bayern sind innerhalb davon keine markierten Radstreifen möglich.
- Staatsstraßen St2086: Träger der Baulast für Staatsstraßen ist der Freistaat Bayern. Straßenbaubehörde ist das jeweilige Staatliche Bauamt. Sie bilden zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz und dienen dem Durchgangsverkehr. Mindestfahrbahnbreite 6,00 m, in Bayern sind innerhalb davon keine markierten Radstreifen möglich.

In die Entwurfsituation gehen Gebietscharakter, Umfeldnutzung / Aufenthaltscharakter, straßenräumliche Situation und Verkehrsbelastung ein.



Streckenbelastung auf 24 Std. hochgerechnet, Quelle: Verkehrsnetz 2008

Folgende Belastungsklassen der RAST 06 (hochgerechnet aus stündlichen Richtwerten) finden sich:

- < 4.000 Kfz/24h (Wohnstraße)
- 4.000 bis 10.000 Kfz/24h (Sammelstraße, Quartiersstraße)
- 8.000 bis 18.000 Kfz/24h (Örtliche Einfahrtsstraße, Geschäftsstraße)
- 16.000 bis 26.000 Kfz/24h (Örtliche Geschäftsstraße, Verbindungsstraße)

# Verkehr

## Verkehr in der Innenstadt

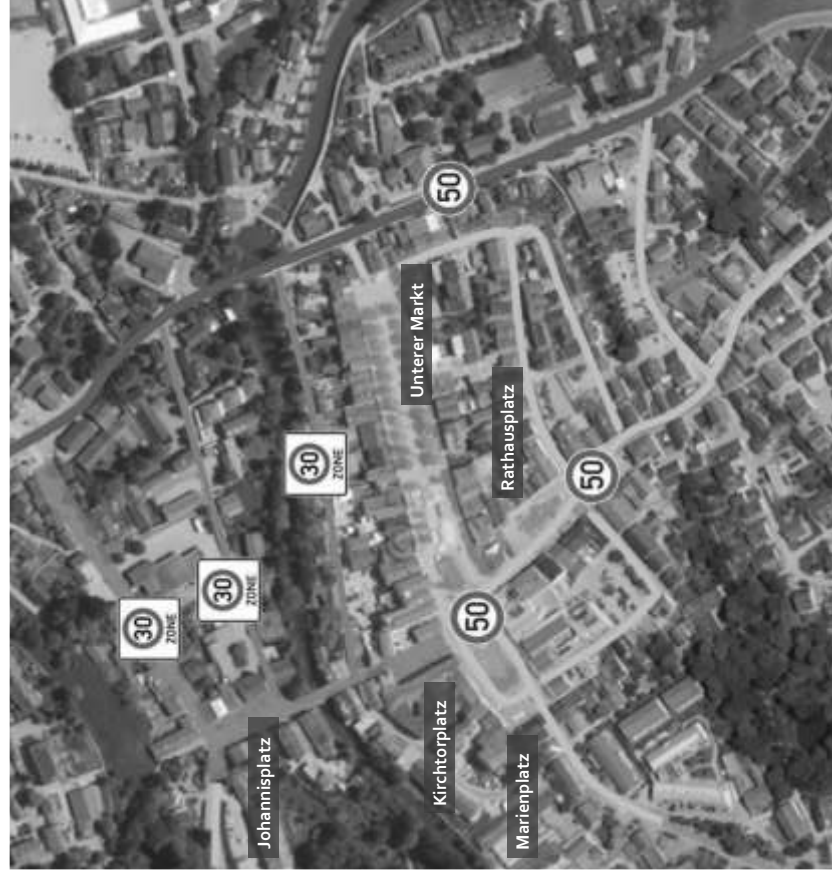
Maßgebend für die gefühlte und über Immissionswerte messbare Belästigung der Menschen in der Altstadt ist die gefahrene Geschwindigkeit.

Nebenstehende Abbildung zeigt, dass große Teile der Altstadt über kein Tempolimit verfügen. Lediglich der nördliche Teil (Kirchtorplatz, Johannisplatz, Erdinger Straße) ist als Zone 30 ausgewiesen.

Bedingt durch die Widmung als Staatsstraße sind der Marienplatz, der Rathausplatz und die weiterführende Rosenaustraße bislang nicht mit einem Tempolimit unterhalb 50 km/h zu widmen gewesen. Hier sollten sich spätestens mit Freigabe der BAB A94 und der damit zusammenhängenden verminderten Verkehrsbedeutung der Isener Straße (St 2086) Spielräume ergeben.

Zur Stärkung der Ziele zur Stadtentwicklung in Dörfern ist es zielführend, in zentralen Lagen ein Tempolimit anzusetzen. Damit wird die Aufenthaltsfunktion gestärkt, eine ruhigen Wohnumgebung sicher gestellt und die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gesteigert.

Für die Altstadtbereiche scheint vor allem die **Zone 20** (verkehrsruhiger Geschäftsbereich gemäß §45(1d) StVO) geeignet. Für die als Gemeindestraßen gewidmeten Bereiche ist ein Tempolimit zeitnah umsetzbar (z.B. Unterer Markt).



## Parken in der Innenstadt

Für das Parken in Dorfens Stadtmitte existiert eine sinnvolle Regelung, welche ein kostenpflichtiges Parken in der Stadtmitte (in nebenstehender Grafik blau gekennzeichnet) vorsieht. Für Anwohner und Gewerbebetriebe werden Parkausweise ausgeben.

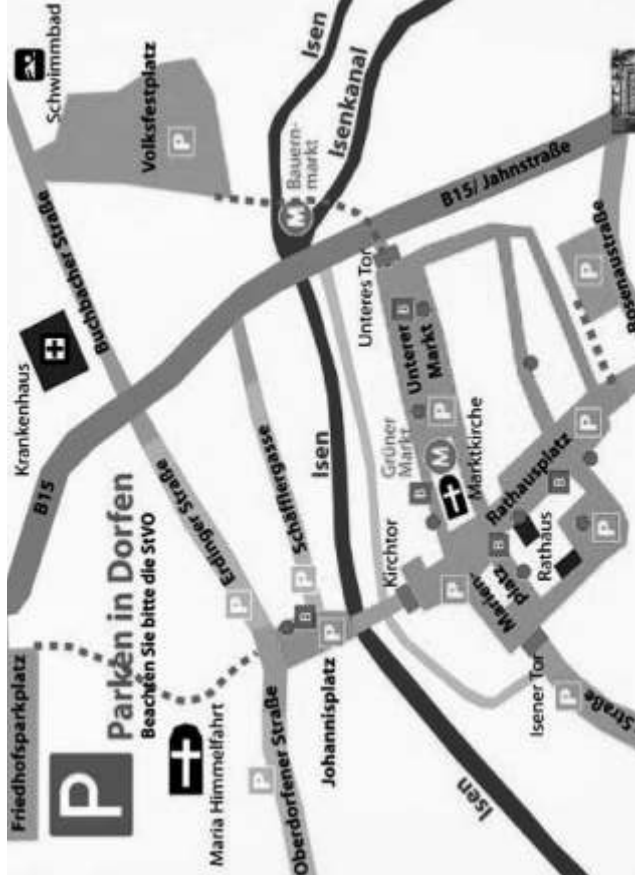
Eine Parkdauerbeschränkung besteht nördlich der Altstadt (z.B. Erdinger Straße, in der Grafik orange dargestellt) und in der Haager Straße.

Kostenfrei kann an der Peripherie geparkt werden (grün dargestellt).

Das Angebot wird derzeit als ausreichend eingeschätzt. Die niedrigen Kosten sind als Standortvorteil für den Handel in der Altstadt zu sehen.

Tendenziell dürfen deutliche gestalterische / funktionale Verbesserungen in der Altstadt nicht daran scheitern, dass eine geringe Anzahl von Stellplätzen weichen muss.

Als Überlaufparkplatz und bei Veranstaltungen sollte der Volksfestplatz besser beschildert werden.



Quelle: www.dorfen.de



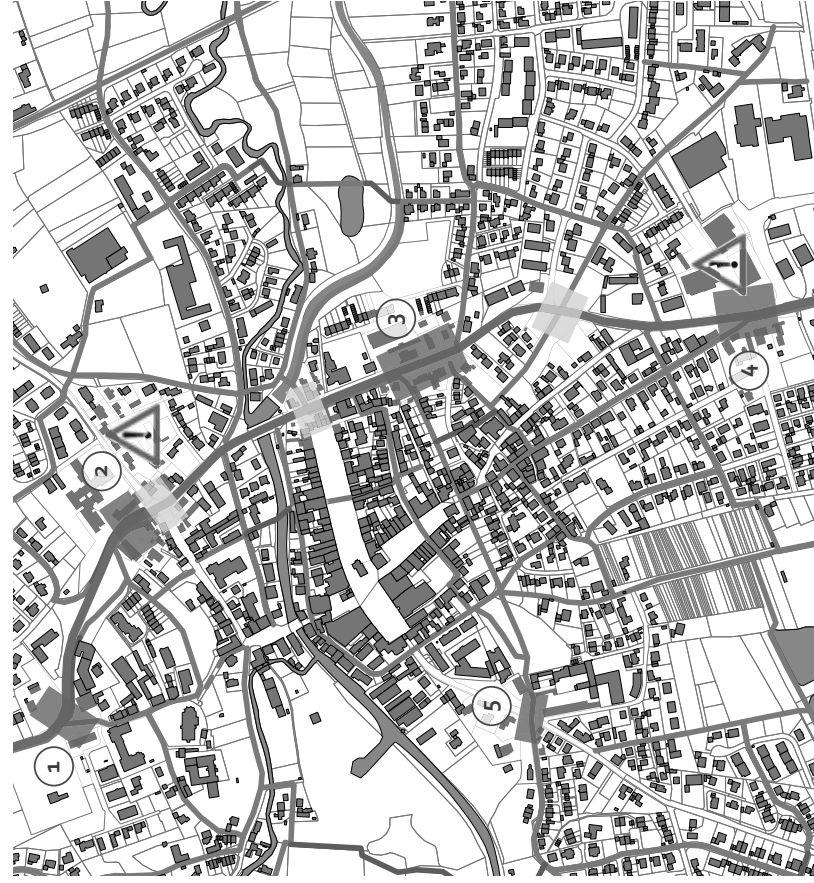
67

## Umgang mit der Bundesstraße B15

Eine maßgebende Veränderung (Verbesserung) der verkehrlichen Funktion und damit der Verkehrslastung auf der B15 ist derzeit nicht absehbar. Daher muss ein stadt- und verkehrsplanerischer Umgang mit der B15 gesucht werden (siehe auch „Städtebaulicher Umgang mit der B15“).

Dazu gehört auch das Dulden von Staureignissen, die heute oftmals vom höhengleichen Bahnübergang im Süden in die Stadt hineingetragen werden. Aber auch z.B. die Angermainer-Kreuzung befindet sich zu Spitzenstunden kurzzeitig jenseits der Leistungsfähigkeitsgrenze.

Vorhandene Leistungsfähigkeitsreserven und Potentiale der Verbesserung des Verkehrsflusses (z.B. grüne Welle) sind auszuschöpfen. Dies darf jedoch nicht zu Nachteilen für die (querenden) Fußgänger und Radfahrer führen. Zusätzliche bzw. verbesserte Querungsanlagen sind hinsichtlich der Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmer dringend notwendig.



Quelle: Fuß- und Radverkehr in Dorfen, Maßnahmenvorschläge, vorgelesen im Klimabeirat am 20.09.2013



### Umgang mit der Bundesstraße B15

Im Stadtgefüge fungiert die B15 als Barriere für den nicht-motorisierten Verkehr. Ein zusätzlicher Bedarf an Querungen (nicht nur der B15) wurde identifiziert:

- 1 - **B15 / Nördliche Stadteinfahrt auf Höhe Friedhof**  
Hier fehlt eine Mittelinsel mit ausreichend Sicht auf den fließenden Verkehr.
- 2 - **B15 / Angermaier-Kreuzung**  
Eine Fußgängerfurt am Nordast müsste sich ohne größere Leistungsfähigkeitsinbußen realisieren lassen.
- 3 - **B15 / Rosenaustraße / Gartenstraße**  
Hier fehlt eine Mittelinsel oder eine Fußgängerschutzanlage
- 4 - **B15 / Bahnweg**  
Die bestehende Mittelinsel wird bei Rückstau vom Bahübergang verbotswidrig links umfahren. Dringend erforderlich ist ein zusätzlicher Schutz der Fußgänger z.B. durch eine Lichtsignalanlage.
- 5 - **Isener Straße auf Höhe Bauhof**  
Hier quert ein Schulweg. Eine Mittelinsel wäre sinnvoll.



Angermaier-Kreuzung



B15/Hinterer Bahnweg



B15 / Rosenaustraße / Gartenstraße



B15 / Rosenuastraße / Gartenstraße



B15 / Bahnweg



Isener Straße

69

## Verkehr

### Fuß- und Radwegnetz

Das weit verzweigte und nahezu lückenlose Fuß- und Radwegnetz in Dorfen ist einer der wichtigsten Pluspunkte der Stadt.

Nach der Analyse des Verkehrsgeschehens in Dorfen ist es möglich, als Fußgänger und Radfahrer alle wichtigen Orte auf Wegen abseits der B15 zu erreichen. Die B15 muss lediglich gequert und nur über kurze Stücke im Längsverkehr benutzt werden.

Als Rückgrat des Wegenetzes sind Bahnweg, Hinterer Bahnweg, Herzoggraben (rund um die Altstadt) und die aufgelassene Bahnlinie im Osten (Isen-Vilstal-Radweg) erkennbar.

Durch zahlreiche ruhige Wohnstraßen und öffentlich nutzbare Wege zwischen privaten Flurflächen wird das Netz vervollständigt. Als Barrieren fungieren (wie schon beschrieben) die B 15, die Isen und auch die nördliche Hangkante des urzeitlichen Isen-Stromtals.

Folgende wichtige Netzlücken sind hervorzuheben:

- Der Hinterer Bahnweg ist die wichtigste Verbindung zwischen Bahnhof / Galgenweise und Altstadt. Im Bereich Lindenweg und Haager Straße ist der Hinterer Bahnweg wesentlich zu schmal.
- Im Einzelhandelszentrum Galgenweise sind die Parkplatflächen nicht fußgängerfreundlich gestaltet. Nutzungsansprüche bestehen nicht nur durch (z. B. zu Fuß ankommende und aus dem Auto ausgestiegene) Einkäufer, sondern auch aus innerstädtisch übergreifenden Wegebeziehungen.



## Öffentlicher Personennahverkehr - Angebot durch Busse

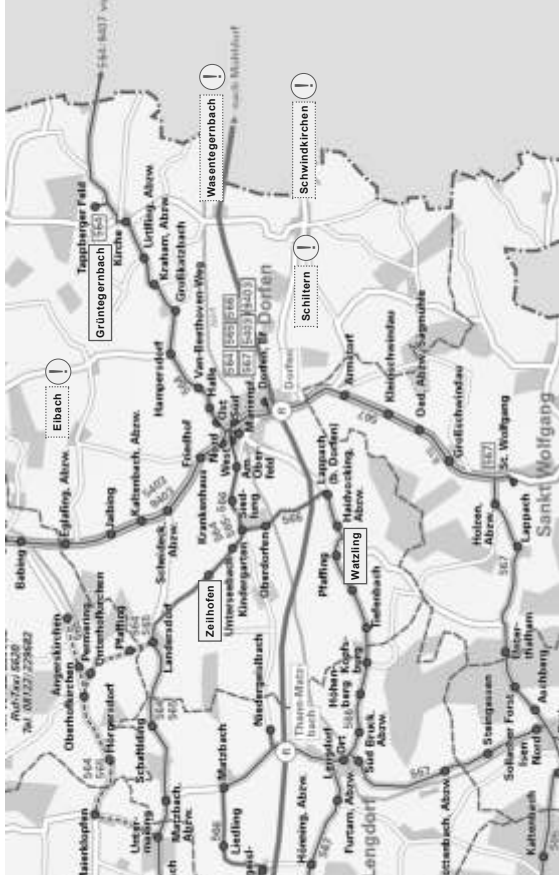
Über diverse Regionalbuslinien ist Dorfen vor allem Richtung Erding (Linien 564 und 567) und an Taufkirchen (Vils) (Linie 9403) angebunden. Die Analyse zeigt, dass die Ortsteile davon nur zum Teil profitieren. Manche Orte sind nicht durch den ÖPNV erschlossen.

Gesichtspunkte, wie eine steigende Überalterung und die Gewährleistung einer Daseinsfürsorge erfordern vor allem für die Ortsteile die Bereitstellung eines öffentlichen Nahverkehrssystems. Dies kann aus Kostengründen nur nachfrageorientiert und flexibel erfolgen.

Ein Beispiel für ein flexibles Bussystem ist der Flexibus aus dem Raum Mittelschwaben (z.B. Günzburg, Krumm- bach). Unter Beteiligung der vor Ort ansässigen Busunternehmen werden ergänzend zum Linienverkehr zusätzliche Busse eingesetzt, die im Vorfeld gebucht werden können. Zentral gesteuert werden die befahrenen Routen an die Buchungen flexibel angepasst.

Für das Stadtgebiet eignet sich auch ein Bürgerbus- system, welches nach Fahrplan fährt und die wichtigen Verkehrsmittel in Dorfen (Altstadt, Schulen, Galgen- wiese, Krankenhaus, Bahnhof etc.) erschließt. Dieses Bussystem basiert auf der ehrenamtliche Mitwirkung der Bürger.

Bei allen Nahverkehrssystemen essentiell ist die Schaffung einer Dorfer Identität („unser Bus“), denn ohne bürgerschaftliches Engagement (als Fahrer und Fahrgast) wird ein wirtschaftlicher Betrieb nicht möglich sein.



Verkehrslinienplan Landkreis Erding, Quelle: [www.mvv-muenchen.de](http://www.mvv-muenchen.de)



71

## Verkehr

### Öffentlicher Personennahverkehr - Bahnbindung

Die Entwicklung Dorfens wurde maßgeblich durch die Lage an der Bahnlinie München – Mühldorf – Freilassing beeinflusst. Seit Jahrzehnten wird der Ausbau dieser Strecke diskutiert (ABS 38). Mit ersten vorgeschlagenen Maßnahmen geht die DB Netz AG nun in den betroffenen Städten und Gemeinden an die Öffentlichkeit.

In Dorfen ist die Höhenfreimachung des Übergangs B15 / Bahnlinie Gegenstand. Diese Änderung bringt eine starke Verbesserung für den Verkehrsfluss auf der B15, auf der es besonders zu Stoßzeiten durch den beschränkten Bahnübergang mitunter zu erheblichem Rückstau kommt.

Die derzeitigen Planungen der Bahn zum Umbau des Übergangs sehen eine Verschiebung der Bahntrasse nach Süden vor. Die Folge davon werden erhebliche städtebauliche Veränderungen sein. Die Stadt Dorfen sollte die damit verbundenen Chancen nutzen und einen Stadtteilergang nach ihren Wünschen gestalten. Damit verknüpft sollte die Vervollständigung des Netzes für Fußgänger und Radfahrer (parallel zur Bahn und vor allem vom Bahnhof zum Bahnhof) sein.

Durch den Autobahnausbau verkürzten sich die Reisewege mit dem Auto erheblich. Um die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber der Anbindung mit dem Auto zu stärken, ist ein hochwertiger Ausbau des Bahnhofsumfeldes zielführend. Die Entwicklung des Bahnhofs um attraktiven und gut nutzbaren Umsteigepunkt der verschiedenen Verkehrsmittel führt dazu, dass die Bahn auch langfristig eine gut genutzte Alternative zum eigenen Auto darstellt.



72

### Stadtentwicklung im Hinblick auf verkehrliche Fragen

Aus verkehrsplanerischer Sicht werden folgende Grundsätze empfohlen:

- Innenverdichtung vor Außenweiterung
- Anstreben einer verträglichen Mischung der Nutzungen z.B. Wohnen - Wohlfolgeinrichtungen (Einzelhandel)
- Sicherstellung einer Anbindung der neuen Bauflächen an den ÖPNV vor der baulichen Realisierung.
- Konzipierung eines Erschließungsnetzes mit kurzen Wegen für Fußgänger und Radfahrer, Anbinden an die Bestandsnetze.
- Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen während des Bauleitplanverfahrens
- Ansiedlung von weiträumig wirksamen Nutzungen und/oder ohne große Kundenzahlen (z.B. Logistik, Großhandel, Baumarkt) tendenziell an der Peripherie an belastbaren Verkehrswegen wie z.B. der BAB A94
- Ansiedlung von lokal wirksamen Nutzungen mit hoher Frequenz (z.B. Waren des täglichen Bedarfs, Schulen, Sportanlagen, Arztelhaus, Büronutzungen, verdichtetes Wohnen) tendenziell zentrumsnah (auch zu Fuß/ mit dem Rad erreichbar).



Art der baulichen Nutzung

■	Wohnbauflächen
■	Gemischte Bauflächen
■	Gewerbliche Bauflächen
■	Sonderbauflächen

Auszug aus dem Flächennutzungsplan Dörfen mit Gewerbegebieten im Nord-Osten und Süden Quelle: Stadt Dörfen 73

### Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung

Das starke Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße B15 wird von den meisten Teilnehmern als große Belastung wahrgenommen. Vor allem für Fußgänger und Radfahrer ist die schwer zu querende Straße in vielen Abschnitten eine Barriere. Zu Stoßzeiten kommt es durch den Bahnübergang im Süden zu längeren Staus, was zu Wartezeiten und z.T. zu gefährlichen Situationen z.B. durch das falsche Umfahren von Übergängen führt. Hier muss eine gute Umgehung mit der Straße gefunden werden. Auf der einen Seite soll der Verkehrsfluss auf der Straße nicht zusätzlich behindert werden. Auf der anderen Seite sind zusätzliche und sicherere Querungen und Wegeführungen für Radfahrer und Fußgänger dringend erforderlich.

Abseits der Bundesstraße wird das bestehende Wegenetz durch die Stadt gut und gerne genutzt. Es ist auf weiten Strecken möglich, abseits der viel befahrenen Straße durch die Stadt zu gehen. Dieses Wegenetz soll optimiert und besser gekennzeichnet werden.

Der Bahnhof ist für viele Dörferer Bürger ein wichtiger Anlaufpunkt. Die Bahnverbindung wird als gut empfunden. Der Ausbau des Bahnhofsumfelds wird daher als zentrales Thema der Stadtentwicklung wahrgenommen.



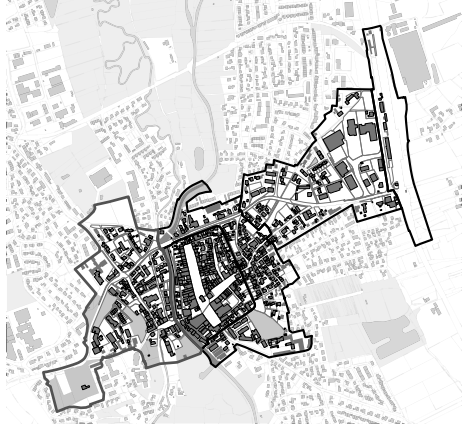
## Allgemeine Ziele / Handlungsansätze

- Dörfern soll sich auf die gravierenden Veränderungen der Erreichbarkeit im Raum für den motorisierten Verkehr durch die Fertigstellung der BAB A94 einstellen, da dadurch die Reisezeit vor allem für den motorisierten Verkehr sinkt. Mögliche Fehlentwicklungen, die sich in einer übermäßigen Zunahme des Verkehrs auswirken, sollen vermieden, Impulse zum Wohle der Stadt sollen genutzt werden.
- Es soll ein positiver Umgang mit der langfristig verbleibenden hohen Verkehrsmenge auf der B 15 gesucht werden. Der Verkehr soll verträglich (flächensparsam, emissionsarm) abgewickelt werden, die Straße soll städtebaulich integriert und an vielen Stellen überquerbar werden. Die Bewohner sollen vor den Emissionen geschützt werden, abseits der Hauptverkehrsstraßen soll Dörfern ruhig und lebenswert bleiben.
- Aufgrund seiner Größe und Struktur bietet Dörfern optimale Voraussetzungen für das Zufußgehen und Radfahren als bevorzugte Fortbewegungsarten. Der Erhalt, die Pflege und der Ausbau des vorhandenen attraktiven Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer (abseits der B 15) soll hierbei Priorität genießen.
- Innerhalb Dörfern soll ein Stadtbussystem erprobt und weiterverfolgt werden. Es soll die Anbindung der Wohngebiete an die Altstadt und an andere wichtige Ziele (Bahnhof, Handelszentrum Galgenwiese, Krankenhaus) komfortabel sicherstellen. Die Ortsteile sollen über geeignete Verkehrsangebote an die Stadt angebunden werden.
- Die Maxime der Mobilität in Dörfern sind: Barrierefreiheit und soziale Gerechtigkeit, keiner soll aufgrund seiner Lebenssituation von der Teilhabe am öffentlichen Leben ausgeschlossen werden.
- Bei der Stadtentwicklung gelten folgende Grundsätze der Verkehrsvermeidung:
  - Bei der Neuordnung von verkehrserzeugenden Nutzungen sollen die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen geprüft und berücksichtigt werden.
  - Es soll eine Durchmischung der Nutzungen angestrebt werden (z.B. Wohnen, Nahversorgung).
- Das bestehende Parkraummanagement soll behutsam weiterentwickelt werden. Das Parken für Kunden in der Innenstadt darf nicht kostenlos sein. Ein Überangebot an Stellplätzen ist verkehrlich kontraproduktiv (wirkt verkehrserzeugend). Anwohner sollen Privilegien genießen.
- Die Stadt Dörfern soll die Verbesserung der Attraktivität der Anbindung im SPNV unterstützen. Dabei soll der Ausbau innerhalb des Stadtgebietes entsprechend der städtebaulichen Vorgaben der Stadt erfolgen.

### Lage in der Stadt

Der nördliche Teil der Innenstadt und grenzt direkt an den historischen Stadtkern an. Er bildet den nördlichen Stadteingang zur Innenstadt und die Verbindungen zu den angrenzenden Wohngebieten

Der Bereich umfasst im Norden den Ruprechtsberg (Hang) sowie den Ludwigsplatz und wird im Süden von der Isen begrenzt. Im Westen schließen direkt die Freiflächen der Isenauen an.



## Innenstadtbereich nördlich der Altstadt

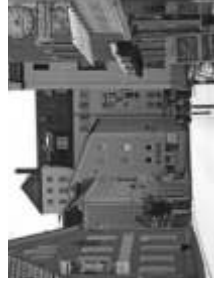
### Historisch geprägte Gebäudestellung

Besonders prägend für den Innenstadtbereich nördlich der Altstadt ist der gut sanierte Johannisplatz mit den geschlossenen Fassadenkanten und die Zieglevilla als nördlicher Blickpunkt. Der Platz entstand in Veräbgerung des Kirchturmes als wichtige Verbindung zwischen dem Marktplatz und der Wallfahrtskirche auf dem Ruprechtsberg. Die Ausformung des Platzes ist durch den Erhalt der historischen Gebäudestellung noch gut ablesbar.

Auch in der Erdinger Straße ist die Gebäudestruktur aus der Zeit um 1808 bzw. 1907 in großen Teilen erhalten geblieben. Die kleinteilige Fassadenabwicklung entlang der nördlichen Kante der Erdinger Straße zeigt noch gut die historische Stadtstruktur vor den Toren der Altstadt.



Ausschnitt Darstellung der Gebäude in historischer Gebäudestellung 1808 (rot), 1857 (orange) und 1907 (gelb)



## Nutzung der Erdgeschosse

Der Johannisplatz ist räumlich direkt an den Marktplatz angebunden. Er stellt eine Erweiterung des Handelsbereichs am Marktplatz dar und wird dem zentralen Versorgungsbereich der Stadt zugerechnet. Hier sind kleinteilige Handelsangebote und Dienstleistungen angesiedelt.

Die in der Erdinger Straße angesiedelten Läden sind in Teilen nicht mehr belegt. Mit seiner hohen Verkehrsbelastung und den fehlenden Stellplätzen im Vorfeld der Läden stellt die Erdinger Straße nach Einschätzung vor Ort keine zentrale Einkaufslage dar.

Auf den Grundstücken südlich an die Straße angrenzend sind zum Teil Nutzungen angesiedelt, die der innerstädtischen Lage nicht entsprechen (Autohaus, Glaserei, etc.).

Die Grundstücke entlang der Bundesstraße sind geprägt von der hohen Verkehrsbelastung der Straße. Hier sind einzelne Handelsangebote mit zur Straße vorgelagerten Stellplätzen angeordnet.

**EG-Nutzungen**

	Einzelhandel
	Bauernmarkt
	Dienstleistungen
	Gastronomie/Hotellerie
	Leerstand
	Öffentliche Nutzung
	Gewerbe
	Wohnen/Sonstige Nutzung



Ausschnitt Nutzungskartierung, Quelle: Erhebung CIMA, Stand April 2015



# Innenstadtbereich nördlich der Altstadt

## Gemeinbedarf und öffentliche Grünflächen

Das Krankenhausgebäude im Norden des Planungsbereiches bildet den nördlichen Eingang zur Innenstadt. Es stellt eine wichtige Nutzung der Stadt dar. Wegen der Ausbildung des Erdinger Straße (B15) ist es fußläufig nur ungenügend an die Innenstadt angebunden.

Nach Osten schließt ein Bereich mit verschiedenen Gemeinbedarfsrichtungen an das Untersuchungsgebiet an (K-Indergarten, Bücherei, Sport- und Erholungs-zentrum mit Freibad, Eishalle, Sportplätze, Tennisplatz, Grundschule).

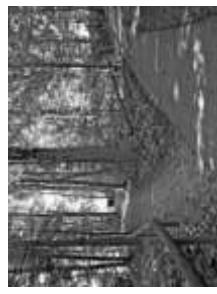
Nördlich an das Planungsgebiet angrenzend befinden sich auf dem Ruprechtsberg städtischen und kirchliche Gemeinbedarfsrichtungen und der Friedhof. Sie sind über eine Treppe direkt vom Johannisplatz zu erreichen. Die Gebäude sind wegen ihrer erhöhten Lage von der Innenstadt gut zu sehen.

Der Ruprechtsberg bildet die Verbindung der kirchlichen Nutzungen im Norden mit der Altstadt. Mit einer sehr steilen Böschung ist er eine von vielen Plätzen der Stadt gut sichtbare Freifläche. Von hier hat man einen weiten Blick über die gesamte Stadt. Trotz der prominenten Lage wird die Fläche derzeit kaum genutzt.

Der Ludwigspark wird von der Trasse der B15 durchquert und bildet somit den „Stadtteingang“ zur Innenstadt. Wegen der stark verbuchten Ränder ist er derzeit wenig als innerstädtische Grünfläche erlebbar.



Ausschnitt Karte der Freiräume (grün) und Gemeinbedarfsrichtungen (pink) im Dorfen





## Verkehr

Der östliche Bereich des Untersuchungsgebietes wird stark geprägt durch die hohe Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße. Die Straße ist sehr breit und autogerecht ausgebildet. Deshalb ist die Fahrgeschwindigkeit hoch. Der von Norden kommende Fahrer merkt nicht, dass er in die Innenstadt fährt. Das Queren der Straße ist für Fußgänger schwierig, eine Umgestaltung der Angermeierkreuzung ist ein zentrales Thema zur Aufwertung des Quartiers.

Auch die Verkehrsbelastung in der Erdinger Straße ist mit bis zu 64,50 Fahrten / Tag hoch. Davon werden vor allem die nördlich angrenzenden Grundstücke belastet, die zwischen dem steilen Hang im Norden und der stark befahrenen Straße im Süden liegen.



Ausschnitt Karte der Verkehrszahlen entsprechend der Verkehrszählung vom April 2008



81

# Innenstadtbereich nördlich der Altstadt

## Allgemeine Ziele und Handlungsempfehlungen

- Gestaltung eines von der Erdinger Straße (B15) wahrnehmbaren Städteingangs von Norden über die Ausbildung von baulichen Kanten und die Schaffung von Blickbeziehungen und Sichtdreiecken.
- Stärkung des medizinischen Standortes am Krankenhaus als überörtlich wichtiges Angebot, stärkere räumliche Vernetzung des Krankenhauses mit dem Umfeld, Ansiedeln von ergänzenden Nutzungen auf angrenzenden Flächen.
- Optimierung der Erdinger Straße (B15) durch eine Ausbildung als innerörtliche Straße, Verringerung der tatsächlich auftretenden überhöhten Fahrgeschwindigkeit (50 km/h), Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer, Ausbilden von städtischen Straßenkanten mit hochwertiger Bebauung zur räumlichen Fassung des Straßenraums.
- Bauliche Ergänzung auf Flächen mit geringen bzw. mit großflächig gewerblichen Nutzungen, Ansiedeln von Nutzungen und Angeboten, die von der zentralen Lage profitieren bzw. die Innenstadt stärken, bei Erhalt der die Stadt prägenden Bebauungsstruktur.
- Sicherung des Johannisplatz als markanter, die Innenstadt prägender Platz, Stärkung der Handlage am Platz, Erhalt der den Platz prägenden Gebäudestruktur.
- Erhalt der vor Ort typischen Mischung von Wohnen, Handel, Kultur, Dienstleistung und Handwerk.

82

Ausschnitt Rahmenplan



Innenstadtbereich nördlich der Altstadt

Ziele und Handlungsempfehlungen einzelner Bereiche

1.1. Stärkung der baulichen Entwicklung an der Erdinger Straße (B+5)

Die Gebäude entlang der Erdinger Straße / Jahnstraße sind in diesem Straßenabschnitt von der Straße zurückgesetzt. In den Gebäuden sind im Erdgeschoss vor allem Ladenzonen angesiedelt (Getränke, Fahrradverkauf etc.). Durch die weit zurückliegenden Gebäude wird der Eindruck einer Durchfahrtsstraße ohne innerstädtischen Charakter unterstützt. Das meist mit Belegflächen ausgebildete Gebäudevorfeld wird nur in Teilen als Kurzzeitstellplätze für die angrenzenden Läden genutzt.

Durch die bauliche Neuordnung könnte der Bereich als Teil der Innenstadt ausgebildet werden. Bei der Wahl der Gebäudestellung sollte der „Eingang zur Innenstadt“ betont werden. Die Nutzungen müssen auch das hohe Verkehrsaufkommen der Straße berücksichtigen.

Ziele zur Stärkung der baulichen Entwicklung an der Erdinger Straße (B+5)

- Gestaltung eines markanten, gut sichtbaren Stadtteingangs zur Innenstadt an der Erdinger Straße (B+5)
- Bei Bedarf Erarbeiten von Strategien für ergänzende Nutzungen v.a. für die Erdgeschosszonen entlang der Straße unter Berücksichtigung des hohen Verkehrsaufkommens



1.2. Stärkung der Flächen nördlich der Erdinger Straße

Die Gebäude an der nördlichen Straßenkante der Erdinger Straße sind im Erdgeschoss zum Großteil als kleinflächige Läden ausgebildet. In den Obergeschossen ist zum Teil Wohnen angesiedelt. Auf einem Grundstück ist in rückwärtiger Lage im Hang befindet sich ein Veranstaltungskeller.

Die ehemaligen Läden an der Erdinger Straße werden größtenteils wohnwirtschaftlich genutzt. Wegen der Lage abseits des Marktplatzes, der mangelnden Qualität der Laufwege und der fehlenden Stellplätze im Vorfeld der Läden kann dieser Straßenabschnitt nicht als innerstädtischer Handelsbereich eingeschätzt werden. Die verstärkte Ansiedlung von Wohnen erscheint wegen der hohen Verkehrsbelastung (im Süden der Gebäude) schwierig.

Im Rahmen einer Feinuntersuchung sollten für das Areal Ansätze für passende Nutzungen erarbeitet werden. Ansatzpunkt zur Entwicklung könnten funktionierende Nutzungen in unmittelbarer Nähe sein, wie z.B. das Krankenhaus.

Ziele zur Stärkung der Flächen nördlich der Erdinger Straße

- Gestaltung eines markanten, gut sichtbaren Stadtteingangs zur Innenstadt an der Erdinger Straße (B+5)
- Bei Bedarf Erarbeiten von Strategien für ergänzende Nutzungen v.a. für die Erdgeschosszonen in Alternative zu den früheren Handelsnutzungen (möglicher Aufbau von Synergien zur benachbarten Krankenhausnutzung)
- Verbesserung der fußläufigen Anbindung an das Krankenhaus
- Erhalt der ortstypischen Straßenkante an der Erdinger Straße



## Ziele und Handlungsempfehlungen einzelner Bereiche

### 1.3. Langfristige bauliche Neuordnung der Flächen südlich der Erdinger Straße

Südlich an die Erdinger Straße angrenzend sind gewerbliche Nutzungen angesiedelt. Die gewerbliche Nutzung wird für die Innenstadt nicht als störend eingeschätzt, da sie keinen erhöhten Fahrverkehr generieren. Sie stellen jedoch keine die Innenstadt stärkenden Angebote dar. Durch die zentrale Lage bieten diese Grundstücke ein hohes Potential zur künftigen Entwicklung.

Durch eine Verlagerung dieser Nutzungen und eine bauliche Neuordnung der Grundstücke südlich der Erdinger Straße könnten hier in bester Lage die Innenstadt ergänzende Nutzungen angesiedelt werden (z. B. innerstädtisches Wohnen).

#### Ziele zur langfristige bauliche Neuordnung der Flächen südlich der Erdinger Straße

- Ansiedlung von Angeboten, die von der zentralen Lage der Flächen profitieren und das Angebot der Stadt sinnvoll ergänzen (z. B. innerstädtisches verdichtetes Wohnen)
- Anordnung der Gebäude zur Ausbildung eines gut proportionierten Stadtraums der Erdinger Straße



#### Ziele zur bauliche Neuordnung des Grundstücks am Johannisplatz

- Ansiedeln von die Innenstadt stärkenden Nutzungen, z. B. seniorengerechtes Wohnen
- Erhalt der Raumkante zum Johannisplatz
- Berücksichtigung der ortstypischen Bauweise vor allem zu den öffentlichen Flächen



### 1.4. Bauliche Neuordnung des Grundstücks am Johannisplatz

Das Gebäude der ehemaligen Gaststätte am Johannisplatz steht leer. Das Gebäude ist stark sanierungsbedürftig. Die Stadt plant eine Neuordnung des Grundstücks mit neuer, die Innenstadt ergänzenden Nutzung. Denkbar wäre die Ansiedlung von seniorengerechtem Wohnen.

Das Gebäude fasst in seiner Stellung den Johannisplatz und sollte in seiner Raumkante und Fassadenausbildung am Platz beibehalten werden. Der Erhalt der historischen Gebäudesubstanz ist zur Stärkung des Johannisplatzes wünschenswert. Im rückwärtigen Grundstück ist eine Neusituierung der Gebäude sinnvoll (ehemaliger Veranstaltungssaal).

# Innenstadtbereich nördlich der Altstadt

## Ziele und Handlungsempfehlungen einzelner Bereiche

### 1.5. Optimierung der Angermaier-Kreuzung (Erdinger Straße/ Buchbacher Straße)

Die Erdinger Straße / Jahnstraße (B15) führt von Norden kommend in die Innenstadt von Dorfen. Die Straße weist in diesem Abschnitt nicht den Eindruck einer innerstädtischen Kreuzung auf. Die Fahrbahnen sind breit, zum Teil fehlen die Fahrbahn begleitende Fußwege. An der Angermaier-Kreuzung ist die Queerung für Fußgänger nur ungenügend ausgebildet. Dies ist besonders störend, da das Krankenhaus als wichtige öffentliche Einrichtung an der Straße liegt.

Im Rahmen einer Straßenumgestaltung sollte vor allem die gute Nutzbarkeit für Fußgänger und Radfahrer beachtet werden ohne die Belastbarkeit der Straße für den hohen Pkw-Verkehr zu beeinträchtigen. Die Straße sollte so gestaltet werden, dass eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit unterstützt wird.

#### Ziele zur Optimierung der Angermaier-Kreuzung (Erdinger Str./ Buchbacher Str.)

- Umgestaltung des Straßensystems hinsichtlich einer Verringerung der Fahrgeschwindigkeit zur Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer bei Erhalt der Leistungsfähigkeit der Straße für den Kfz-Verkehr
- Herstellen einer Fußgängerfurt für den Nordast des Knotenpunktes
- Optimierung der fahrbahnbegleitenden Fußwege



### 1.6. Optimierung des Kreuzungspunktes Jahnstraße (B15) / Mühlingerstraße

Der Übergang über die Isen macht einen besonderen Punkt im Straßenverlauf der Jahnstraße aus. Auf der Bundesstraße fahrend überquert man hier die Isen. Im Osten befindet sich direkt neben Straße der historische Forsterstadl, der für den Bauernmarkt genutzt wird. Nach Westen schließt die Altstadt an.

Die besondere Situation ist nicht erkennbar. Zudem ist die Kreuzung vor allem für Fußgänger und Radfahrer sehr unübersichtlich.

Durch eine Optimierung des Kreuzungspunktes Jahnstraße / Mühlingerstraße kann die Verkehrssituation verbessert werden. Freie Blicke auf die Isen und den Forsterstadl markieren den Übergang über den Fluss und machen den besonderen Ort auch von der Straße aus erlebbar.



#### Ziele zur Optimierung des Kreuzungspunktes Jahnstraße (B15) / Mühlingerstraße

- Erhöhung der Übersichtlichkeit des Kreuzungsbereichs
- Markierung der Zufahrt zum Forsterstadl als städtebaulich prägenden Ort
- Öffnen der Blickbeziehungen zur Isen als besonderen Punkt im Straßenverlauf

## Ziele und Handlungsempfehlungen einzelner Bereiche

### 1.7. Auslichten Ludwigspark

Von Norden über die B55 kommend wird die Einfahrt in den innerstädtischen Bereich am Krankenhaus nicht wahrgenommen. Der nördlich angrenzende Straßenabschnitt verliert durch die dichte Bepflanzung und die starke Straßenneigung zu hoher Fahrgeschwindigkeit. Zu spät öffnet sich der Blick auf die Bebauung. Die zurückversetzte Bebauung wird räumlich kaum wirksam.

Durch die Umgestaltung des Bereiches könnte der Einfahrtsbereich in die Innenstadt sichtbar gemacht werden. Damit könnte eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit erreicht werden. Mögliche Ansatzpunkte zur Umgestaltung sind z. B. die Schaffung von Blickbezügen, die Änderung des Straßenquerschnitts, die Markierung wichtiger Nutzungen (Krankenhaus) an der Straße und die Anordnung der Gebäude näher an die Straße.

#### Ziele zum Auslichten Ludwigspark

- Sichtbarmachen des Einfahrtspunktes in die Innenstadt durch Ausbilden eines Sichtdreiecks an der Jahnstraße (B15)



### 1.8. Aufwertung Ruprechtsberg

Der Ruprechtsberg stellt eine markante Grünfläche der Stadt dar. Von hier hat man eine weiten Blick über die Stadt. Gemeinsam mit den Kirchengebäuden bildet der Ruprechtsberg eine eindrucksvolle Kulisse vom Johannisplatz. Zudem verbindet er die historische Altstadt mit dem nördlich angrenzenden Stadtgebiet.

Durch die Aufwertung und die Anbindung an das Wegenetz kann der Ruprechtsberg als die Stadt prägende Freifläche ausgebildet werden.



#### Ziele zu Aufwertung Ruprechtsberg

- Gestaltung als markanter Freibereich und attraktiver Aufenthaltsbereich mit Blick über die Stadt
- Aufwertung des Panoramaweges als hochwertige Fußwegverbindung, u.U. Ergänzung des Wegenetzes durch neue Anbindungen

# Innenstadtbereich nördlich der Altstadt

## Ziele und Handlungsempfehlungen einzelner Bereiche

### 1.9. Aufwertung des Vorfelds zum Krankenhaus

Das Krankenhaus stellt ein wichtiges innerstädtisches Angebot dar. Durch die zurückgesetzte, „versteckte“ Lage des Gebäudes ist diese räumlich kaum wirksam. Zudem fehlen wichtige fußläufige Anbindungen im Straßenraum, sowie ein barrierefreier Zugang von der Erdinger Straße.

Durch die Optimierung des Gebäudevorfelds könnte das Krankenhaus als markanter Bereich der Stadt ausgebildet werden. Die Verbesserung der fußläufigen Anbindung erhöht die Kundenfreundlichkeit.

#### Ziele zur Aufwertung des Vorfelds zum Krankenhaus

- Optimierung des Gebäudevorfelds als markanter Bereich der Stadt
- Verbesserung der barrierefreien Zugänge zum Krankenhaus



### 1.10. Erhalt des Volksfestplatzes als freie Fläche

Der Volksfestplatz stellt eine für die Altstadt wichtige Stellplatzfläche dar. Hier ist ausreichend Platz für Dauerparker in fußläufiger Nähe zum Marktplatz. Mit dem Ziel, die Stellplätze in der Altstadt vorwiegend für Besucher und Kunden vorzuhalten, werden zentrumsnahe Stellplätze wichtiger. Der Volksfestplatz sollte daher als Stellplatzfläche auf jeden Fall erhalten werden. Vorfeld und Eingangsbereich des Schwimmbads sollten optimiert und durch Fahrradstellplätze und behindertengerechte Stellplätze ergänzt werden.

Im Rahmen des Wettbewerbs „Entwicklungskonzept B15“ wurden im Realisierungsteil Planungen zur Umgestaltung des Platzes erarbeitet. Hier wurde die Doppelnutzung der Fläche als Parkplatz und temporärer Festplatz berücksichtigt.

#### Ziele zum Erhalt des Volksfestplatzes

- Sicherung und Umgestaltung des Volksfestplatzes als innerstädtische Stellplatzfläche und temporär genutztem Festplatz entsprechend den Ergebnissen des Wettbewerbs zur B15.
- Die Fläche soll so geordnet werden, dass altstadtnahe Bereiche für Kunden und Besucher sowie in der Innenstadt Beschäftigte vorgehalten werden (d.h. keine Dauerparker mit mehr als 2,45 Stunden Parkdauer).

### 1.11. Gestaltung eines wahrnehmbaren Stadtteingangs an der B15 im Bereich Friedhof / Parkplatz

Von Norden kommend sind die zentralen kirchlichen Angebote nicht sichtbar. Zudem nimmt der Autofahrer nicht wahr, wann er in die Stadt fährt.

Durch die gezielte Ausgestaltung der Straßenkante im Bereich des Friedhofs kann ein Stadtteingang definiert werden.

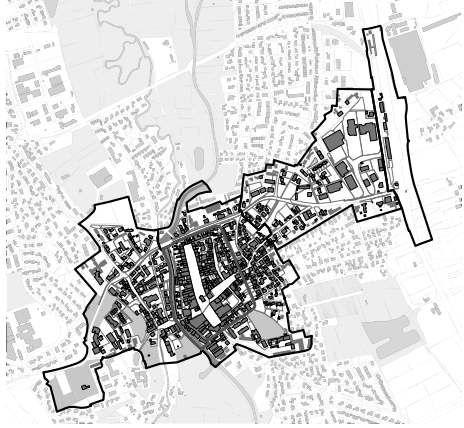
#### Ziele zur Gestaltung eines wahrnehmbaren Stadtteingangs an der B15 im Bereich Friedhof / Parkplatz

- Ausbildung von räumlichen Kanten und einer urbanen Gestaltung der Bereiche an der Straße mit Berücksichtigung der historischen Situation am Ruprechtsberg



### Lage in der Stadt

Der Bereich umfasst den historischen Stadtkern innerhalb des Herzograbens, der die Lage der ehemaligen Befestigungsanlage abbildet.



89

### Altstadt

#### Historisch geprägte Gebäudestellung

Die Altstadt wird durch die historischen Gebäuden an den Stadtplätzen geprägt. Die Hauptgebäude orientieren sich in einer strengen Anordnung zum Platz hin, dahinter schlossen in früheren Zeiten die Nebengebäude bzw. Gärten an. Bei einigen Grundstücken ist der Anteil an Nebengebäuden auffallend hoch, was als Hinweis auf frühere Nutzungen (Lagergebäude) bzw. heutige Nutzungen (Brauerei) hinweisen kann.

Die geschlossene Fassadenkante an den historischen Plätzen ist noch vollständig erhalten, auch wenn einzelne Gebäude neu errichtet wurden. In den letzten Jahren wurden viele Gebäude saniert, die Plätze sind ausgestaltet.



Ausschnitt Darstellung der Gebäude in historischer Gebäudestellung 1808 (rot), 1857 (orange) und 1907 (gelb)



### Nutzung der Erdgeschoss

Die Altstadt weist eine Vielzahl an unterschiedlichen Angeboten auf. Neben den Handelsflächen und Gastronomiebetrieben findet man hier verschiedene Dienstleister und Gemeinbedarfsrichtungen. Die Grundfläche der Gebäude ist vorwiegend klein, was eine Einschränkung der Handelsflächen für Erweiterungen darstellt.

Der Ladenbesatz am Marienplatz und am Rathausplatz ist hoch. Am Unteren Marktplatz nimmt die Ladendichte nach Osten hin ab. Ein Teil der Gebäude wird bis zum Erdgeschoss mit Wohnen genutzt.



Ausschnitt Nutzungskartierung, Quelle: Erhebung CIMA, Stand April 2015

EG-Nutzungen
Einzelhandel
Bauernmarkt
Dienstleistungen
Gastronomie/Hotellerie
Leerstand
Öffentliche Nutzung
Gewerbe
Wohnen/Sonstige Nutzung



91

### Gemeinbedarf und öffentliche Grünflächen

Zentrales Gebäude am Platz ist die Marktkirche, die in der Mitte der verschiedenen historischen Stadtplätze steht. Das Gebäude des Jakobsmayer wurde in den vergangenen Jahren grundsaniert. Mit dem Versammlungssaal, der Gaststätte und dem Kino stellt das Gebäude einen wichtigen Treffpunkt in der Stadt dar.

Die neu gestalteten Plätze bieten Raum für Freischankflächen, sowie für Feste und Märkte. Vor allem die baumüberstandenen Bereiche werden gerne als Aufenthaltsbereiche genutzt.

Die Ufer der Isen, die die Altstadt im Norden begrenzt, sind kaum einseitig. Damit ist der Fluss im Stadtbild nur wenig präsent.



Ausschnitt Karte der Freiräume (grün) und Gemeinbedarfsrichtungen (pink) in Dorfen

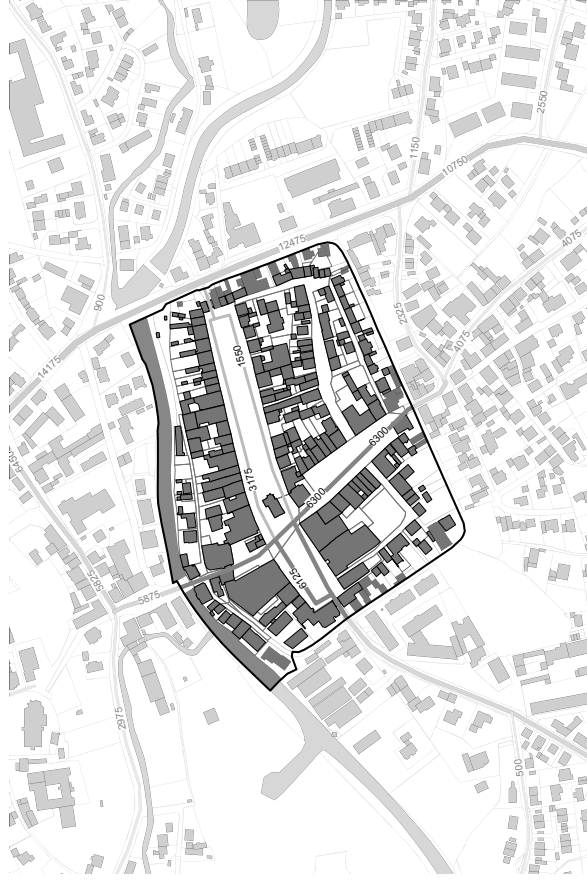


92

## Verkehr

Die Staatsstraße führt vom westlichen Stadttor über den Marienplatz und den Rathausplatz. Mit mehr als 6000 Fahrten ist die Verkehrsbelastung auf den historischen Plätzen vergleichsweise hoch. Die Durchfahrten der Stadttore bilden starke Verengungen der Straßenanbindungen im Norden, Westen und Osten. Damit ist eine Anlieferung mit größeren Fahrzeugen nur vom Süden möglich. Auch für Radfahrer und Fußgänger führen die engen Durchfahrten bei hohem Verkehrsaufkommen zu Einschränkungen. Allerdings wird damit die Verkehrsgeschwindigkeit reduziert, eine weitere Erhöhung der Fahrten über die Altstadt wird eingeschränkt.

Der Herzoggraben im Norden wird auch zur Anlieferung der südlich angrenzenden Grundstücke genutzt. In Stoßzeiten kommt es zu Rückstau auf der schmalen Zuwegung. Die Straßen stellen auch wichtige Fuß- und Radverbindungen dar. Durch eine gezielte Ausgestaltung der Straße kann ein gutes Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer befördert werden.



Ausschnitt Karte der Verkehrszahlen entsprechend der Verkehrszählung vom April 2008



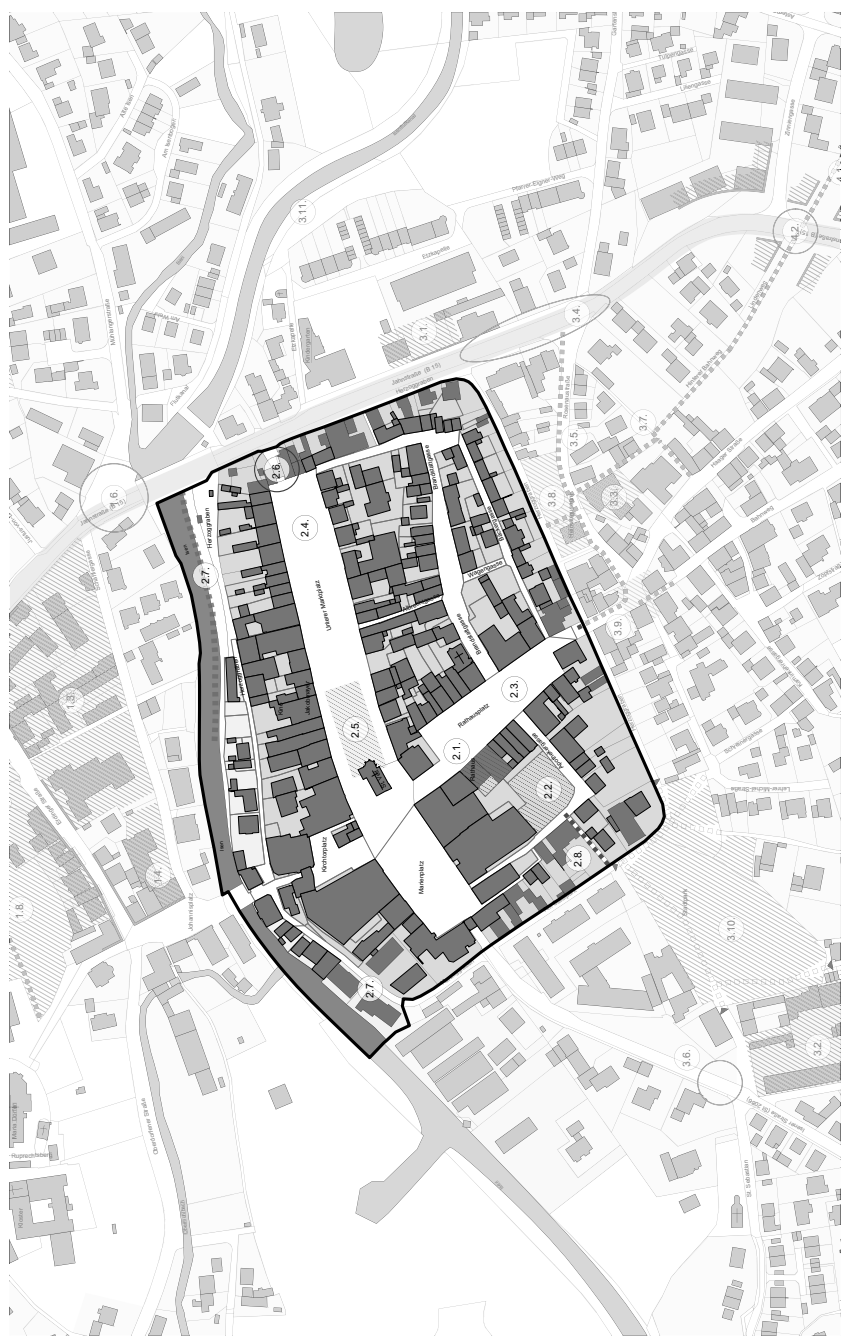
93

## Altstadt

### Allgemeine Ziele und Handlungsempfehlungen

- Erhalt und Stärkung des historischen Gebäudeensembles der Innenstadt durch sorgfältige Eingliederung neuer Bebauung in die Platzabwicklung, Erhalt von freien Raumabfolgen und einem für die historische Altstadt angemessenen Umgang mit Werbeanlagen.
- Optimierung der historischen Stadtplätze hinsichtlich einer verbesserten Aufenthaltsqualität und einer Erhöhung der Verweildauer am Platz. Verstärkte Ausbildung der unterschiedlichen Platzbereiche entsprechend ihrer Lagequalität und ihres Potentials (z.B. westlicher Abschnitt des Unteren Marktplatzes als Ort für Veranstaltungen, Märkte, Gastronomie, Rathausplatz als Aufenthaltsbereich für Familien und Kinder, nördlicher Bereich des Marienplatzes für Freischank).
- Erhalt der öffentlichen Parkplätze auf den Plätzen im Altstadtbereich auf den vorgesehenen Flächen vor allem für Kunden und Besucher. Verlagerung von Langzeitparken auf absehbare Flächen, Regelungen zur Parkierung vor allem bei baulichen Ergänzungen und neuen Nutzungen in der Altstadt. Ordnen der Eingrenzung der Parkierung auf hierfür nicht vorgesehenen Flächen.
- Optimierung der Verkehrsführung im Altstadtbereich hinsichtlich einer besseren Nutzbarkeit der Flächen und erhöhten Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer sowie einer barrierefreien Ausgestaltung.
- Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit in der Altstadt durch Zonenbeschränkung (verkehrsberuhigte Bereiche Zone 20 oder Zone 30).
- Verbesserte Auffindbarkeit von wichtigen Fußwegeachsen und zentralen Angeboten (z.B. Heimatmuseum) in der Innenstadt.
- Stärkung des Angebots für Fahrradfahrer in der Altstadt (z.B. durch dezentrale Fahrradständer im Vorfeld der Geschäfte).
- Stärkung der Handelslage in der Altstadt mit dem Ziel den Handelsbesatz zu erhalten, die Nahversorgung zu sichern und die Qualität im Bestand zu verbessern.
- Erhalt der vor Ort typischen Mischung von Wohnen, Handel, Kultur, Dienstleistung und Handwerk.
- Ausgestaltung des Herzoggrabens entsprechend seiner historischen Bedeutung, der die Altstadt in ihrer Lage und Größe ablesbar macht, Erhöhung der Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer, Sicherstellen eines beruhigten Verkehrsablaufs für Anlieger und Anlieferung und Verhinderung von Schleichverkehr.

## Ausschnitt Rahmenplan



95

## Altstadt

## Ziele und Handlungsempfehlungen einzelner Bereiche

## 2.1. Erweiterung des Rathauses am Rathausplatz

Das Rathaus stellt eine zentrale Nutzung am Rathausplatz dar. Das derzeitige Gebäude ist zu klein, um die für die Stadtverwaltung erforderlichen Nutzungen aufzunehmen. Derzeit werden Räume in einem benachbarten Gebäude mitgenutzt.

Der Erhalt des Rathauses am Platz ist ein zentrales Ziel der Stadt. Durch den Erwerb des benachbarten Gebäudes ist eine Erweiterung des Gebäudes möglich.

## Ziele zur Erweiterung des Rathauses am Rathausplatz

- Sicherung des Standorts des Rathauses am Platz durch Erweiterung des Gebäudes für erforderliche Nutzungen
- Erarbeiten von für den Standort verträglichen Regelungen zur Parkierung



## 2.2. Prüfen der Möglichkeiten zur baulichen Ergänzung an der Apothekergasse

Die Fläche hinter dem Rathaus wird derzeit als Parkplatz genutzt. Der gültige Bebauungsplan sieht eine Bebauung der Fläche vor. Durch die geplante Erweiterung des Rathauses wird eine bauliche Neuordnung notwendig.

Besondere Beachtung soll die Regelung der Parkierung bei Berücksichtigung des bestehenden Baurechts finden.

## Ziele zur baulichen Ergänzung an der Apothekergasse

- Berücksichtigung der Belange zur Parkierung und zur Standort verträglichen städtebaulichen Dichte
- Ansiedeln von die Innenstadt stärkenden Angeboten, vor allem innerstädtisches Wohnen

## 2.3. Optimierung des Rathausplatzes als historischen Stadtplatz

Der Rathausplatz stellt einen wichtigen Teil des historischen Ensembles der Altstadt dar. Derzeit werden die kleingliedrigen Fassaden der östlichen Platzkante durch niedrige Baumkronen und Hecken verdeckt.

Die Kleinbäume zeigen deutliche Alterzeichen (Ausbrechen der Kronen, trockene Zweige). Mit dem Austausch der Bäume sollte eine Gestaltung gewählt werden, die den Blick auf die Gebäude ermöglicht.

## Ziele zur Optimierung des Rathausplatzes als historischen Stadtplatz

- Umgestaltung der Fläche mit dem Ziel der Belebung sowie einer verbesserten Sichtbarkeit des historischen Ensembles und der Angebote im Erdgeschoss





## Ziele und Handlungsempfehlungen einzelner Bereiche

### 2.4. Stärkung des östlichen Abschnitts des Unteren Marktplatzes als Handelslage

Der östliche Abschnitt des Unteren Marktes weist weniger Laufkundschaft auf. Die Ladeneinheiten sind vorwiegend kleinflächig. Damit die Erdgeschosszonen in diesem Altstadtbereich langfristig belebt werden, sind Strategien zur Stärkung der Handelslage erforderlich.

#### Ziele zur Stärkung des östlichen Abschnitts des Unteren Marktplatzes als Handelslage

- Schaffung nachfragegerechter Handelsflächen beispielsweise durch Zusammenlegung von Geschossen benachbarter Gebäude, die Nutzungen mit hoher Kundenfrequenz ermöglichen



### 2.5. Ergänzung der Gestaltung der Pflasterfläche am Unteren Markt

Der Stadt Dorfen wurde von einem Künstler eine Skulptur (Jakob auf der Himmelsleiter) geschenkt. Die Skulptur soll gegenüber der Kirche aufgestellt werden.

Zur Einbindung des Kunstwerks in die Gestaltung des Marktplatzes sollte unter Berücksichtigung der Belange für bestehende und geplante Veranstaltungen auf dem Platz ein Konzept erarbeitet werden.

#### Ziele zur Ergänzung der Gestaltung der Pflasterfläche am Unteren Markt

- Ergänzung des Platzes am Unteren Markt durch eine Skulptur (Jakob auf der Himmelsleiter) mit Brunnen

### 2.6. Optimierung der räumlichen Qualitäten und Verkehrsbeziehungen der Stadttore

Die enge Verkehrsführung durch die Stadttore führt zu einer Verunsicherung von Fußgängern und Radfahrern. Im Straßenverlauf der B15 ist das Untere Tor als Zugang zur Innenstadt nicht ausreichend gekennzeichnet. Durch das sichtbar machen des östlichen Stadtores als Zugang von der Jahnstraße zum Marktplatz wird die Innenstadt auch von der Straße aus erkennbar.

#### Ziele zur Optimierung der räumlichen Qualitäten und Verkehrsbeziehungen am Unteren Tor

- Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer an den Stadttoren
- Sichtbarmachen des Unteren Tores als Zugang zum historischen Stadtplatz von der Jahnstraße (B15)



97

## Ziele und Handlungsempfehlungen einzelner Bereiche

### 2.7. Aufwertung des nördlichen Herzoggrabens

Der nördliche Bereich des Herzoggraben wird nicht ausschließlich als Fuß- und Radweg genutzt. Als Anlieferungsweg für die Gebäude am Stadtplatz und als Zufahrt zu den neuen Wohngebäuden ist für diesen Bereich eine höhere Verkehrsbelastung zu erwarten.

Durch eine verkehrliche Optimierung des nördlichen Abschnitts des Herzoggrabens kann die Situation verbessert werden.

Trotz der besonderen Lage des nördlichen Herzoggrabens an der Isen ist der Fluss nur wenig erlebbar. Durch die Bebauung entlang des Herzoggrabens ist das Ufer der Isen nur schwer zugänglich.

Durch freie Blicke und besser erreichbare Uferbereiche kann die Isen in diesem Bereich besser erlebbar gemacht werden, unter Berücksichtigung des Hochwasserschutzes.



#### Ziele zur Aufwertung des nördlichen Herzoggrabens

- Verkehrsberuhigung, bei Gewährleistung von Anlieger- und Anlieferverkehr
- Aufwertung des Herzoggrabens als Teil der historischen Altstadt
- Verbesserung der Qualitäten für Fußgänger und Radfahrer
- Sichere Ausgestaltung der Einmündungsbereiche in das Straßennetz
- Sichtbarmachen der Isen entlang des Herzoggrabens im östlichen Abschnitt

### 2.8. Aufwertung des Fußwegs zum Stadtpark

Von dem Bereich an der Apothekegasse führt ein Fuß- und Radweg zum Stadtpark. Dieser ist nur schlecht als solcher erkennbar.

Durch eine Aufwertung des Fußwegs zum Stadtpark und das Sichtbarmachen des Zugangs zum Fußweg kann das bestehende Fuß- und Radwegenetz verbessert werden. Dieser Weg ist eine wichtige Verbindung zur Innenstadt.

#### Ziele zur Aufwertung des Fußwegs zum Stadtpark

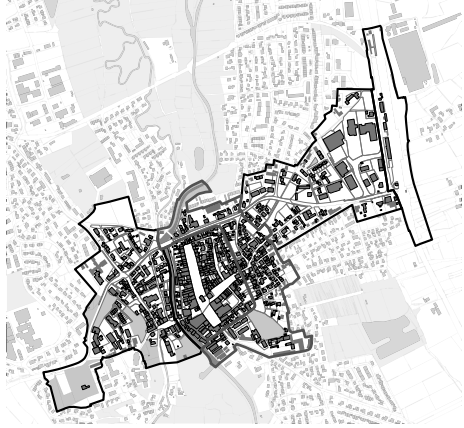
- Sichtbarmachen des Zugangs zum Stadtpark als wichtige innerstädtische Wegeverbindung



98

### Lage in der Stadt

Dieser Bereich schließt im Westen, Osten und Süden direkt an den historischen Stadtkern an. Die Grenze zwischen dem historischen Stadtkern und diesem Bereich bildet der Herzoggraben, der eine wichtige Fußwegeverbindung der Innenstadt darstellt. Im Osten trennt die Bundesstraße B15 den historischen Stadtkern von den angrenzenden Bereichen.



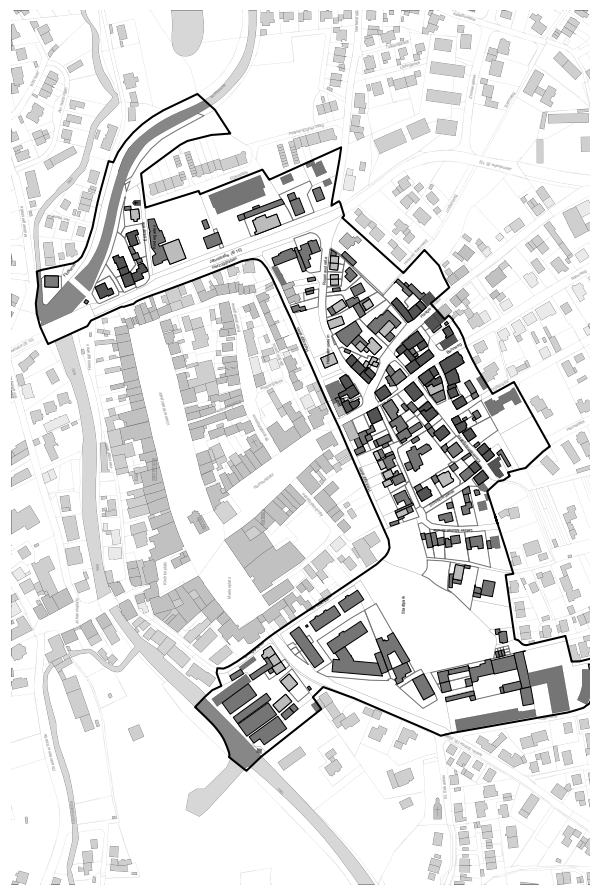
99

## Innenstadtbereich südlich der Altstadt

### Historisch geprägte Gebäudestellung

Im Süden der Altstadt sind die Gebäude der historischen Stadterweiterung „vor den Toren der Stadt“ gut erkennbar. Die bauliche Entwicklung südlich der Altstadt wurde maßgeblich durch den Bau der Bahnlinie München-Mühldorf im Jahr 1871 beeinflusst. Vor allem im Bereich Bahnhweg, Haager Straße, Kaminkerergasse, Rosenaustraße sind historische Gebäude erhalten, die die Stadtstruktur der verschiedenen Siedlungsepochen abzeichnen.

Die Flächen westlich und östlich der Altstadt wurden in früherer Zeit wenig bebaut, da sie als Überschwemmungsgebiete nur bedingt geeignet waren. Hier finden sich nur wenige historische Gebäude. Die Bereiche sind stärker geprägt von großflächigeren Gebäuden, zum Teil mit gewerblicher Nutzung.



Ausschnitt Darstellung der Gebäude in historischer Gebäudestellung 1808 (rot), 1857 (orange) und 1907 (gelb)



### Nutzung der Erdgeschoss

Im Bereich südlich der Altstadt sind nur vereinzelt Einzelhandel des täglichen Bedarfs (Bäckerei, Metzger) oder Dienstleistung in den Erdgeschossen zu finden. Das Quartier ist vom Wohnen geprägt.

Westlich der Altstadt befinden sich größere Gebäude mit Dienstleistungen / Handwerk, sowie die Fläche der Gärtnerei an der Isen. Das Bauhofgelände der Stadt stellt ein größeres innerstädtisches Areal dar. Eine Verlagerung der Nutzung an den Stadtrand wird als langfristige Option betrachtet.

Östlich der Jahnstraße sind neben einzelnen Gewerbebetrieben verschiedenen Gemeinbedarfseinrichtungen wie der Kindertagesstätte und das Jugendzentrum angesiedelt. Als besonderes Angebot findet man hier den „Forstestadl“, in dem der wöchentliche Bauernmarkt stattfindet.

EG-Nutzungen
Einzelhandel
Bauernmarkt
Dienstleistungen
Gastronomie/ Hotellerie
Leerstand
Öffentliche Nutzung
Gewerbe
Wohnen/ Sonstige Nutzung



Ausschnitt Nutzungskartierung, Quelle: Erhebung CIMA, Stand April 2015



101

### Innenstadtbereich südlich der Altstadt

#### Gemeinbedarf und öffentliche Grünflächen

Im östlichen Teil des Bereichs direkt an der B15 befindet sich ein Kindergarten und das Jugendzentrum. Wegen der unmittelbaren Nähe sind die Gemeinbedarfseinrichtungen am Stadtplatz (Rathaus, Marktkirche usw.) fußläufig schnell zu erreichen.

Das Heimatmuseum ist in einem historischen Gebäude am Herzoggraben angesiedelt. Trotz der zentralen Lage und des attraktiven Angebots ist diese Nutzung in der Stadt wenig bekannt.

Durch die Nähe zum Stadtpark und zu den Isenauen, ist der Bereich gut an öffentlich nutzbare Grünflächen angebunden. Die Uferbereiche der Isen sind im Westen nur schwer zu erreichen. Die Gärtnerei liegt direkt an der Isen.

Der Isenauerpark im Osten der Altstadt ist als gut nutzbare öffentliche Freifläche ausgestaltet. Derzeit wird hier ein Garten der Sinne errichtet. Eine Wegeanbindung von der Altstadt ist vorhanden, jedoch wenig markiert.



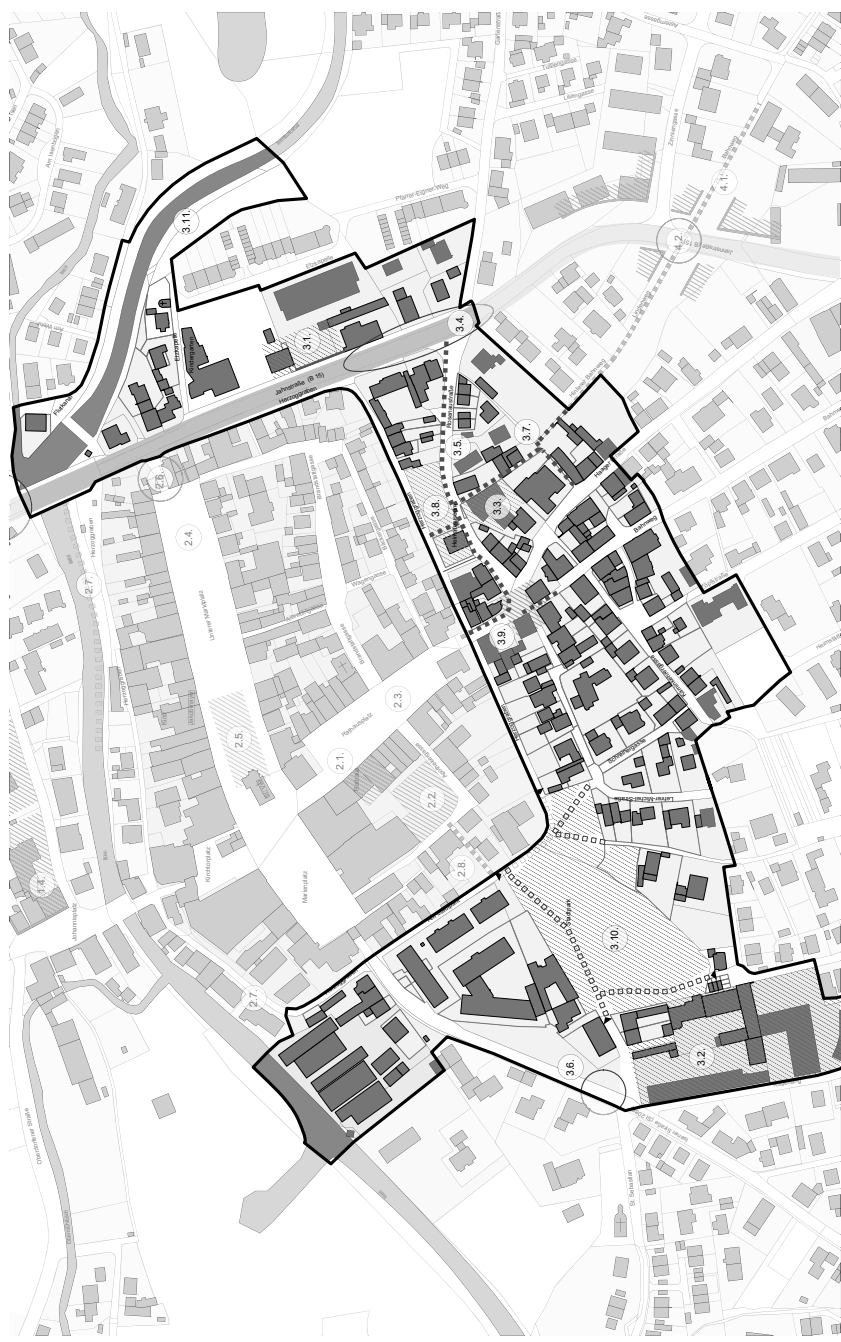
Ausschnitt Karte der Freiräume (grün) und Gemeinbedarfseinrichtungen (pink) in Dorfen



102



Ausschnitt Rahmenplan



Innenstadtbereich südlich der Altstadt

Ziele und Handlungsempfehlungen einzelner Bereiche

3-1. Ergänzung der straßenbegleitenden Baukanten

Die Jahnstraße (B15) ist derzeit nicht als innerstädtische Straße ausgebildet. Die Fahrgeschwindigkeit ist hoch. Fahrer rechnen nicht mit Fuß- und Radverkehr. Die Nähe zur Altstadt wird nicht wahrgenommen.

Zur Stärkung der räumlichen Wirkung des Straßenraums als innerstädtische Straße ist eine gezielte Aus- bildung der baulichen Kanten entlang der Straße sinn- voll. Im Rahmen von baulichen Entwicklungen an der Straße ist die räumliche Wirkung der Gebäudekante an der Straße mit zu beachten. Lange Straßenabschnitte ohne begleitende Bebauung sollten durch an den Stra- ßenraum gerückte Baukörper gegliedert werden.

Durch die gezielte Ausbildung von Blickachsen zu mar- kant Gebäuden, Übergängen oder der Isen kann die Aufmerksamkeit des Autofahrers gestärkt, der Stadt- raum prägnant ausgebildet werden.

Ziele zur Ergänzung der straßenbegleitenden Baukanten

- Langfristige Ergänzung der straßenbeglei- tenden Baukanten im Rahmen einer bauli- chen Entwicklung der Flächen



3-2. Bauliche Neuordnung der städtischen Grundstücke (Verlagerung Bauhof)

Der Bauhof befindet sich in direkter Nähe zur Innen- stadt, zum Stadtpark und zu angrenzenden Erholungs- flächen. Es bestehen Überlegungen den Bauhof an den Stadtrand zu verlagern. Durch die zentrale Lage ist das Grundstück besonders gut geeignet, hier die Innenstadt stärkende Nutzungen anzuordnen. Bei einer baulichen Neuordnung könnte z.B. altengerechtes Wohnen angesiedelt werden, Teile der Fläche könnten zur Parkierung für innerstädtische Nutzungen dienen.

Ziele zur Baulichen Neuordnung der städti- schen Grundstücke (Verlagerung Bauhof)

- Anordnen der Bauhofnutzung in Randlagen mit guter Verkehrsanbindung an die Stadt
- Ansiedeln von die Innenstadt stärkenden Nutzungen, z.B. barrierefreies oder verdich- tetes Wohnen auf der Fläche
- Prüfen ob Teile des Areals für Stellplätze öffentlicher Nutzungen in der Altstadt vorge- halten werden sollten

3-3. Bauliche Neuordnung des Grundstücks mit ehe- maligem landwirtschaftlichem Lagerhaus

Angrenzend an die Wohngebäude stand bis vor Kurzem ein Getreidespeicher. Das Gebäude ist 2013 zum zwei- ten Mal abgebrannt. Die Nutzung ist der innerstädti- schen Lage nicht angemessen und stellt ein hohes Sicherheitsrisiko dar.

Durch die bauliche Neuordnung des Grundstücks des abgebrannten Getreidespeichers könnten die Innen- stadt ergänzende Nutzungen angesiedelt werden.

Ziele zur Baulichen Neuordnung des Grund- stücks mit ehemaligem landwirtschaftlichem Lagerhaus

- Ansiedlung von die Innenstadt stärkenden Nutzungen auf der Fläche
- Anordnung der Wegeverbindung auf der Fläche
- Ergänzen der baulichen Struktur der angren- zenden Flächen



## Ziele und Handlungsempfehlungen einzelner Bereiche

### 3.4. Verbesserung der fußläufigen Querung der B15 im Kreuzungsbereich Jahnstr. (B15) / Rosenaustr.

Die Rosenaustraße stellt eine wichtige Wegeanbindung dar. Eine Verbindung über die Bundesstraße in die östlichen Stadtgebiete ist erforderlich.

Durch eine verbesserte Markierung des Kreuzungspunktes Rosenaustraße / Jahnstraße und das Ausbilden einer Querungshilfe über die Jahnstraße kann die Situation übersichtlicher und sicherer gestaltet werden.

#### Ziele zur Verbesserung der fußläufigen Querung der B15 im Kreuzungsbereich Jahnstr. (B15) / Rosenaustr.

- Optimierung des Straßenquerschnittes der Straße mit dem Ziel, die Querung für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern (z.B. durch Ausbildung einer langen Mittelinsel als Querungshilfe oder einer Lichtsignalanlage)
- Optimierung der Straßenmarkierung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit



### 3-5. Optimierung der Fußwegeführung an der Rosenaustraße

Entlang der Rosenaustraße ist die Fußwegeanbindung nicht ausreichend gelöst. Die Wege sind schmal und nicht durchgängig. Mit Rollator ist der Fußweg kaum zu nutzen.

Im Rahmen eines Straßenumbaus sollte die Wegeverbindung sicher und barrierefrei ausgebildet werden.

#### Ziele zur Optimierung der Fußwegeführung an der Rosenaustraße

- Ausbau eines einseitig durchgängigen Fußwegs in ausreichender Breite an der Rosenaustraße und der Haager Straße zum Rathausplatz

### 3-6. Schaffen einer zusätzlichen Querung über die Isener Straße

Der Schulweg führt auf Höhe des Bauhofs über die Isener Straße. Wegen des hohen Verkehrsaufkommens auf der Straße ist das Queren der Straße für Schulkinder nicht sicher. Zur Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger sollte hier eine Querungshilfe ergänzt werden.

#### Ziele zur Schaffung einer zusätzlichen Querung über die Isener Straße

- Ergänzung des Schulwegs an der Isener Straße durch den Bau einer zusätzlichen Querungshilfe auf der Straße



107

# Innenstadtbereich südlich der Altstadt

## Ziele und Handlungsempfehlungen einzelner Bereiche

### 3-7. Verlängerung des Hinteren Bahnwegs bis zum Herzoggraben

Der Hinterer Bahnweg ist eine wichtige Verbindung vom Bahnhof in die Innenstadt. Er wird im Quartier nach Westen über die Haager Straße bzw. Richtung Osten in die Rosenaustraße geführt. Die Wegeführung ist wenig übersichtlich. Eine direkte Weiterführung des Wegs Richtung Norden und eine Anbindung an den Herzoggraben wäre eine sinnvolle Erweiterung des Fußwegnetzes.

#### Ziele zur Verlängerung des Hinteren Bahnwegs bis zum Herzoggraben

- Weiterführung des Hinteren Bahnwegs Richtung Norden und Anbindung an den Herzoggraben
- Ausbau des nördlichen Abschlusses des Hinteren Bahnwegs in ausreichender Wegebreite



### 3-9. Sichtbarmachen des Anfangspunktes des Bahnwegs

Im Kreuzungsbereich Rosenaustraße, Haager Straße beginnt der Bahnweg. Er stellt eine wichtige Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof dar. Der Wegbeginn ist nicht ausreichend gekennzeichnet.

Im Rahmen einer Neugestaltung des Kreuzungspunktes kann der Startpunkt des Bahnwegs als wichtige Fußwegeverbindung der Stadt markiert, die Orientierung im Stadtgebiet verbessert werden.

#### Ziele zur Sichtbarmachen des Anfangspunktes des Bahnwegs

- Neugestaltung des Straßenplatzes im Zugangsbereich zum Bahnweg bis zur Kaminkerlgasse mit dem Ziel der eindeutigen Markierung des Fußweges und verbesserte Kennzeichnung über Beschilderung



### 3-8. Aufwertung des Umfelds Heimatmuseum als die Stadt prägenden Ort

Das Heimatmuseum im Gebäude des ehemaligen Gefängnisses stellt ein attraktives Angebot in zentraler Lage dar. Derzeit ist dieses Angebot wenig präsent. Durch die Aufwertung des Gebäudevorfelids und die Markierung des Eingangsbereichs kann das Museum zum attraktiven Anlaufpunkt werden. Das Museum kann so auch zum markanten Merkpunkt in der Wegeverbindung von der Altstadt zum Bahnhof werden.

#### Ziele zur Aufwertung des Umfelds Heimatmuseum als die Stadt prägenden Ort

- Ausbilden eines markanten Eingangsbereichs zur besseren Auffindbarkeit des Museums (u.U. Aufgreifen von Themen zur Geschichte Dorffens bei der Gestaltung)

## Ziele und Handlungsempfehlungen einzelner Bereiche

### 3.10. Aufwertung des Stadtparks

Der historische Stadtpark stellt eine von Bäumen überstandene Fläche in direkter Lage an der Altstadt dar. Derzeit ist die Fläche in Teilen sehr stark verschattet. Durch die Ausbildung von halbschattigen Bereichen durch ein behutsames Auslichten des Gehölzbestandes könnte die Aufenthaltsqualität im Stadtpark verbessert werden.

Durch die Gestaltung der Zugänge wird der Stadtpark stärker im Stadtbild präsent.

#### Ziele zur Aufwertung des Stadtparks

- Sichtbarmachen der Zugänge
- Behutsames Auslichten des Gehölzbestandes
- Ergänzung der Freiraumelemente hinsichtlich einer verbesserten Nutzbarkeit der Fläche



### 3.11. Aufwertung der Fußwegeverbindung von der Altstadt zum Isenaupark

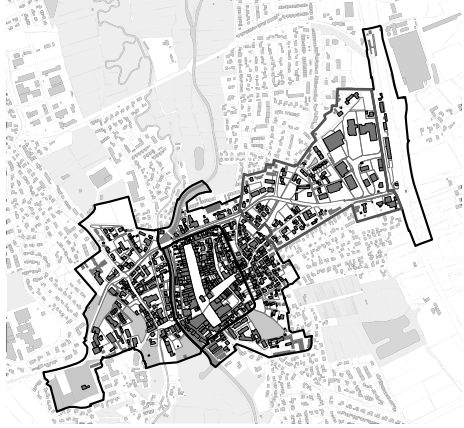
Die östlichen Isenaupark sind als attraktive Freiflächen gestaltet. Sie liegen in zentraler Lage an das östliche Stadttor angrenzend. Die Wegeverbindung ist nicht markiert ist und für Besucher kaum auffindbar. Durch die verbesserte Markierung und Ausschilderung wird die Freifläche im Stadtbild besser präsent.

#### Aufwertung der Fußwegeverbindung von der Altstadt zum Isenaupark

- Neugestaltung mit dem Ziel der eindeutigen Markierung des Fußweges und verbesserte Kennzeichnung über Beschilderung

### Lage in der Stadt

Der Bereich beschreibt die Flächen zwischen der Altstadt und dem Bahnhof. Der südliche Abschnitt umfasst die Handelsfläche „Galgenwiese“. Im Kreuzungsbereich Haagerstraße / Hinterer Bahnweg befinden sich zum Teil unbebaute Grundstücke. Die Jahnstraße (B15) führt durch das Untersuchungsgebiet und teilt dieses in einen westlichen und östlichen Abschnitt.



111

## Bereich zwischen Altstadt und Bahnhofsumfeld

### Historisch geprägte Gebäudestellung

Der Bahnweg mit seiner ortstypischen Villenbebauung und der raumprägenden Baumallee mündet im Planungsgebiet auf die Haager Straße. Wegen der gewerblichen Nutzung am Einmündungsbereich an der Haager Straße mit den Gebäuden vorgelagerten Stellplatzflächen wird diese wichtige Wegeverbindung wie auch die bauliche Struktur der Villenstraße vom Bahnhof kommend derzeit nicht wahrgenommen.



Ausschnitt Darstellung der Gebäude in historischer Gebäudestellung 1808 (rot), 1857 (orange) und 1907 (gelb)



112



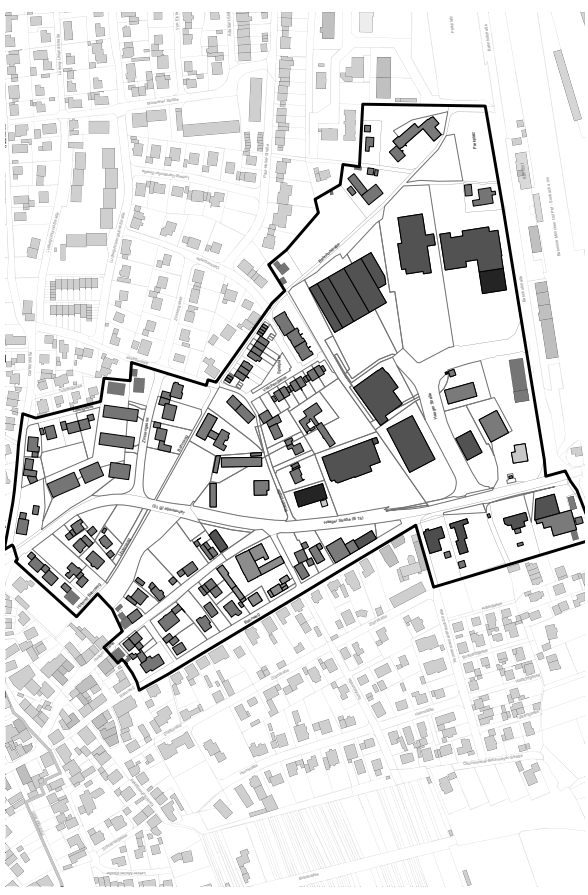
## Nutzung der Erdgeschosse

Der Bereich bildet den Übergang zwischen der Wohnbebauung südlich der Altstadt und den Handelsflächen am Bahnhof. Bestehende und neue Nutzungen entlang der Straße werden durch die hohen Verkehrszahlen stark beeinträchtigt. Werden hier Wohngebäude angeordnet, so müssen Konzepte gefunden werden, die mit den hohen Verkehrszahlen und der einher gehenden Lärmbelastung umgehen.

Auf der „Galgewiese“ nördlich des Bahnhofs sind vorwiegend großräumige Handelsflächen angeordnet. In der Mehrzahl werden Waren des täglichen Bedarfs angeboten (Lebensmittel, Getränke, Drogeriebedarf), aber auch innenstadtrelevante Angebote wie Textilien oder Schuhe sind hier zu finden. In Ergänzung ist ein Elektrofachmarkt und ein Baustoffhandel, sowie ein Gasthaus angesiedelt. Der Handelsbereich stellt für die Stadt Dörfen einen wichtigen Standort zur Nahversorgung dar. Die hier angesiedelten Läden hätten in der kleinstrukturierten Altstadt keine angemessenen Flächen gefunden. Die Entfernung zur Altstadt ist fußläufig noch zu bewältigen. Durch die gute Anbindung beider Handelsstandorte kann eine gegenseitige Stärkung ermöglicht werden.

**EG-Nutzungen**

	Einzelhandel
	Bauernmarkt
	Dienstleistungen
	Gastronomie/Hotellerie
	Leerstand
	Öffentliche Nutzung
	Gewerbe
	Wohnen/Sonstige Nutzung



Ausschnitt Nutzungskartierung, Quelle: Erhebung CIMA, Stand April 2015



113

## Bereich zwischen Altstadt und Bahnhofsumfeld

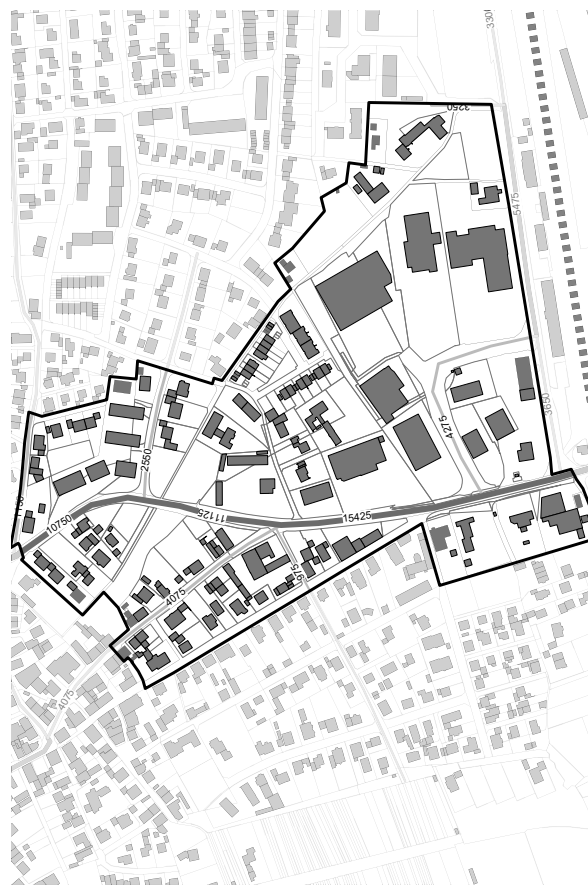
### Verkehr

Der Bereich wird geprägt durch die starke Verkehrsbelastung der Haager Straße (B15) mit mehr als 15.000 Fahrzeugen am Tag. Durch den ebenerdigen Bahnübergang kommt es hierzu zu Stoßzeiten zu Rückstau bis zur Altstadt.

Da die Gebäude weitgehend im Abstand zur Straße angeordnet sind, wirkt die stark befahrene Bundesstraße als einziges gliedermes Element. Die Verkehrsgeschwindigkeit ist hoch, Autofahrer rechnen wenig mit Fußgängern und Radfahrern. Eine Verbesserung des Fußgängerüberwegs über die Haager Straße (B15) ist dringend erforderlich. Bei Rückstau kommt es zu falschen Umfahrungen der Fußgängerinsel durch Autofahrer und damit zu gefährlichen Verkehrssituationen.

Die Straßen zu den Handelsflächen sind stark auf die Nutzung mit dem Auto ausgelegt (breite Fahrbahnen und Kreuzungsbereiche, ausladende Einfahrtsbereiche). Übergänge für Fußgänger sind unzureichend oder fehlen.

Vom Bahnhof gelangt man über zwei Fußwege in die Altstadt (Bahnweg, Hinterer Bahnhof) Beide Wege sind für Ortsfremde schwer auffindbar, die Wegeanbindung zum Bahnhof ist wenig gut ausgebildet.



Ausschnitt Karte der Verkehrszahlen entsprechend der Verkehrszählung vom April 2008



114



## Ziele und Handlungsempfehlungen



### 4.1. Bauliche Entwicklung der Flächen entlang der Jahnstraße (B15)

Der Bereich ist baulich nicht gefasst und wird nicht als innerstädtischer Bereich wahrgenommen. Erhöhte Fahrgeschwindigkeiten sind die Folge. Bei baulichen Ergänzungen sollten Gebäudkörper so positioniert werden, die Bundesstraße als innerstädtische Straße ausgebildet wird.

#### Ziele zur baulichen Entwicklung der Flächen entlang der Jahnstraße (B15)

- Ausbildung von gegliederten städtischen Baukanten entlang der Straße
- Berücksichtigung der Belange des Lärmschutzes
- Anordnung von Angeboten in den Erdschotzonen zur Straße, die keine Konkurrenz für Handelslage in der historischen Innenstadt darstellen und geeignete Nutzungen für lärmexponierten Standort darstellen

### 4.2. Aufwertung des Hinteren Bahnwegs als zentrale Wegeverbindung

Der Hinterer Bahnweg stellt eine wichtige Verbindung vom Bahnhof in die Innenstadt dar. Durch die Aufwertung dieser Wegeverbindung wird die Anbindung der Handelsflächen und des Bahnhofs an die Altstadt gestärkt.

#### Ziele zur Aufwertung des Hinteren Bahnwegs als zentrale Wegeverbindung

- Sicherung der Querungsstelle über die B15 durch eine deutlichere Ausgestaltung der Lichtsignalanlage in Verlängerung des Hinteren Bahnwegs
- Verbreiterung des Weges in Teilbereichen
- Ausbildung einer deutlich wahrnehmbaren räumlichen Gliederung im Querungsbereich der B15



#### Ziele zur Aufwertung des Bahnwegs am südlichen Endpunkt

- Neugestaltung des Bahnwegs zur Haager Straße (B15)
- Sichtbarmachen des Bahnwegs von der Straße

### 4.3. Aufwertung des Bahnwegs am südlichen Endpunkt

Der Bahnweg als zentrale Wegeanbindung an die Altstadt mündet an der Haager Straße (B15). Der Weg ist derzeit schlecht auffindbar, die Verkehrssituation an der Bundesstraße am Endpunkt des Bahnwegs ist unübersichtlich. Mit der Neugestaltung des Endpunkts des Bahnwegs an der Haager Straße kann diese Anbindung an die Altstadt sichtbar gemacht und damit die Orientierung in diesem Stadtgebiet verbessert werden.

# Bereich zwischen Altstadt und Bahnhofsumfeld

## Ziele und Handlungsempfehlungen

### 4.4. Optimierung des Kreuzungspunktes Haager Straße

Die Haager Straße ist derzeit stark auf die Nutzung mit dem Auto ausgelegt. Die Fahrbahnen sind breit, der Kreuzungsbereich ist stark ausladend. Viele einzelne Zufahrten auf Privatgrundstücke führen zu unübersichtlichen Verkehrssituationen.

Der Übergang für Fußgänger über die Haager Straße (B15) ist unzureichend gesichert. Bei Rückstau kommt es zu falschen Umfahrungen der Fußgängerinsel durch Autofahrer und damit zu gefährlichen Verkehrssituationen für Querende Fußgänger und Radfahrer.

Eine Querung der Fahrbahn entlang der B15 könnte die Wegeanbindung vom Bahnhof zum Bahnweg und damit in die Altstadt stärken.

#### Ziele zur Optimierung des Kreuzungspunktes Haager Straße

- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer
- Reduzierung der Fahrbahnbreiten auf das erforderliche Maß
- Optimierung der Verkehrsführung auch in Hinblick auf eine stärkere Nutzung des Kreuzungspunktes bei Wegfall der Wegeanbindung Bahnhofstraße / Haager Straße durch den Bahnbau (z. B. durch eine Lichtsignalanlage)

### 4.5. Gliederung der Flächen im Vorfeld der großflächigen Ladeneinheiten

Das Vorfeld der großflächigen Ladeneinheiten ist derzeit auf Autoverkehr ausgerichtet. Eine Umgestaltung der Flächen sollte die Sicherheit, Orientierung und Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer erhöhen und die Anbindung der Handelsbereiche mit dem Bahnhof und der Altstadt zu stärken.

#### Ziele zur Gliederung der Flächen im Vorfeld der großflächigen Ladeneinheiten

- Eindeutige Gliederung von Fahrbereichen und Wegeflächen zur Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivität des gesamten Bereiches für Fußgänger und Radfahrer
- Optimierung der Stellplatzflächen (keine doppelten Erschließungen, klare Gliederung der Stellplatzflächen, Erkennbare Ordnung zwischen befahrbaren Bereichen und Wegeflächen)
- Ergänzung des Wegenetzes zur besseren Anbindung an die Bahnhofstraße und den Hinteren Bahnweg für Fußgänger



### 4.6. Bauliche Neuordnung der Flächen am Bahnhof im Zuge des Bahnbbaus

Die Bahn plant die Umgestaltung des Bahnbereiches mit Tieferlegung der Gleisanlage. Mit der Umgestaltung und der damit verbundenen Anhebung der Haager Straße im Gleisbereich kann sich ein Bedarf ergeben räumliche und funktionale Verbindungen neu zu entwickeln. Damit wird eine stadträumliche Neuordnung des Areals erforderlich.

Ziel aus dem Blickwinkel der Stadt sollte es sein, das Bahnhofsumfeld als hochwertigen Innenstadtbereich und Eingangsbereich der Stadt attraktiv auszubilden und den Handelsbereich „Galgenwiese“ in angemessener Weise zu ergänzen.

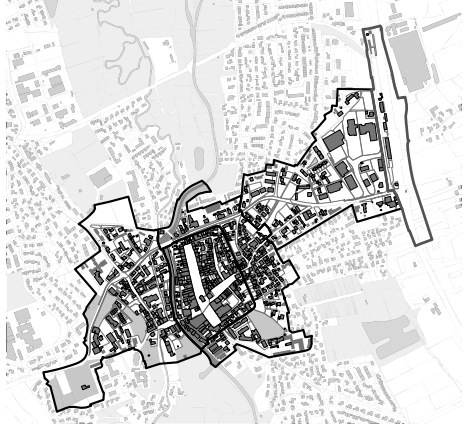
Um die Ziele der Stadt in den Abstimmungen mit der Bahn zu verfolgen ist eine Zielvorstellung zur Entwicklung des Bahnhofsumfelds erforderlich.

#### Ziele zur Baulichen Neuordnung der Flächen am Bahnhof im Zuge des Bahnbbaus

- Planerisches Gesamtkonzept zur Entwicklung der Flächen im Abstimmung mit der DB AG

## Lage in der Stadt

Das Bahnhofsumfeld stellt den südlichen Einfahrtsbereich ins Stadtgebiet dar. Wegen der zentralen Nutzungen (Bahnhof und angrenzende zentrale Handelsflächen in fußläufiger Nähe zur Altstadt) wird diese Fläche ein wichtiger, städtebaulich zu behandelnder Bereich.



119

## Bereich zwischen Altstadt und Bahnhofsumfeld

### Nutzung der Erdgeschoss

Die Gebäude entlang der Bahnlinie sind mit Handel und Dienstleistung belegt. Das Bahnhofsgebäude wird im Erdgeschoss für den Bahnbetrieb genutzt, in den Obergeschossen sind im Gebäude Wohnungen angesiedelt.

Die Handelsnutzung an der Bahn grenzen direkt an das Handelszentrum „Galgenwiese“ an. Wegen der unterschiedlichen Höhenlage und der dichten Vegetation entlang der Straße sind die Gebäude jedoch räumlich wenig angebonden. Mit dem Bahnbau und der Verlegung der Bahngleise werden in diesem Bereich Ergänzungen der Angebote möglich.



Ausschnitt Nutzungskartierung, Quelle: Erhebung CIMA, Stand April 2015

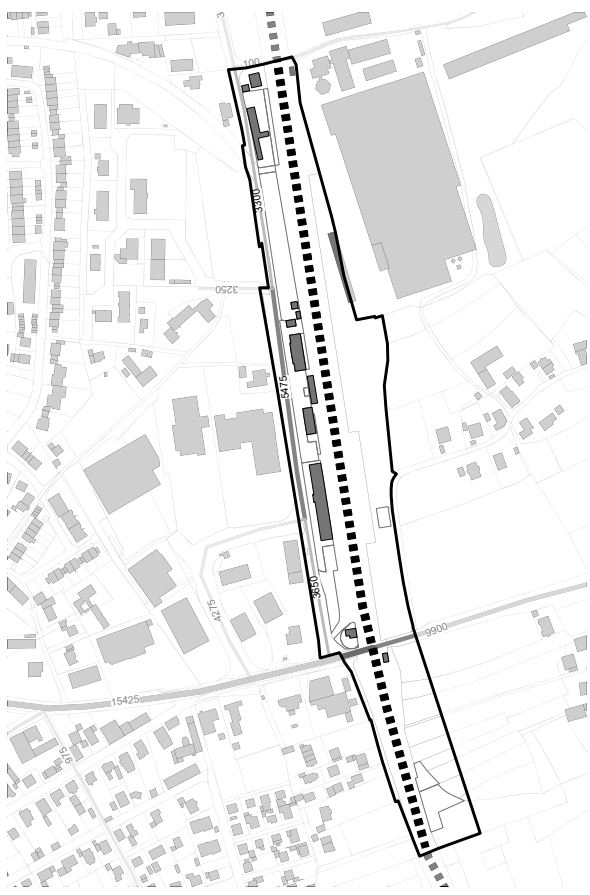
- EG-Nutzungen
- Einzelhandel
  - Bauernmarkt
  - Dienstleistungen
  - Gastronomie/ Hotellerie
  - Leerstand
  - Öffentliche Nutzung
  - Gewerbe
  - Wohnen/Sonstige Nutzung



## Verkehr

Der Bahnhofsbereich wird geprägt durch die starke Verkehrsbelastung der Haager Straße (B15) mit mehr als 15.000 Fahrzeugen am Tag. Durch den ebenerdigen Bahnübergang kommt es hier zu Stoßzeiten zu Rückstau bis zur Altstadt.

Die Bahnhofstraße ist Zufahrtsstraße zu den P&R-Plätzen des Bahnhofs, zu den Handelsflächen und einzige Anbindung zu dem östlich gelegenen Wohngebiet. Auch auf der Bahnhofstraße kommt es zu Stoßzeiten zu hohen Verkehrsaufkommen.



Ausschnitt Karte der Verkehrszahlen entsprechend der Verkehrszählung vom April 2008



121

# Bahnhofsumfeld

## Allgemeine Ziele und Handlungsempfehlungen

- Aufwertung des Bahnhofsumfelds als wichtigen innerstädtischen Bereich mit guter Aufenthaltsqualität, Ausgestaltung des Bahnhofsvorfelds als attraktiver Umsteigepunkt für die verschiedenen Verkehrsmittel und als Ankunftsbereich in die Stadt.
- Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs mit Umfeld im Hinblick auf eine verbesserte Nutzbarkeit des Bereiches für alle Bevölkerungsgruppen.
- Bauliche Ergänzung im Zuge des Bahnhofsumbaus: Sicherung und bestandsorientierte Entwicklung des Fachmarktzentriums „Galgenwiese“ als wichtige Versorgungslage Dorffens mit Angeboten nicht-zentrenrelevanten Sortimenten und ergänzenden Nutzungen, die von der Nähe zum Bahnhof profitieren (z.B. Dienstleistung, Gastronomie, Gründerzentrum). Neuan siedlung zentrenrelevanter Sortimente nur nach Einzel-fallabwägung im Bezug auf ein Einzelhandels-konzept. Vermeidung von Vergnügungsstätten im Bahnhofsumfeld, vor allem entlang beste-hender und geplanter Fußwegeachsen.
- Sicherung der grundsätzlichen Ziele zur Entwick-lung des Bahnhofsumfelds im Sanierungsgebiet. Nutzung der Möglichkeiten zum Vorkaufsrecht der Stadt von frei werdenden Bahnflächen zur besseren Steuerung der baulichen Entwicklung der Flächen.
- Formulieren von genauen Zielvorstellungen für die städtebauliche Entwicklung des Bahnhofsumfelds. Aktive laufende Planungsabstimmung mit der Bahn AG, mit dem Ziel einer maximalen Tieferlegung der Gleise und der Ausbildung eines städtebaulich ansprechenden Stadteingangs.



Erhalt des Rathauses als wichtigen zentralen Anlaufpunkt der Stadt am Rathausplatz; Erweiterung des Rathauses vor Ort, um den innerstädtischen Standort der Stadtverwaltung langfristig zu sichern; Ausbildung des Rathausgebäudes als markantes, für die Stadt identitätsstiftendes Gebäude bei guter Eingliederung in das historische Ensemble.

### Mögliche Maßnahmen:

- Formulieren von Lösungen zur Erweiterung des Rathauses auf dem Grundstück im Rahmen eines Wettbewerbs.
- Erarbeiten von Strategien zur Anordnung der erforderlichen Stellplätze in der Innenstadt.
- Barrierefreie Ausbildung des Rathauses.



Bauliche Entwicklung des Areals südwestlich des Rathauses an der Apothekeergasse.

### Mögliche Maßnahmen:

- Erarbeitung einer Studie zur städtebaulichen Neuordnung der an das Rathausgrundstück angrenzenden Flächen südwestlich des Rathauses. Folgende Ziele sollten hierbei berücksichtigt werden: Ansiedlung von Nutzungen, die der zentralen Lage gerecht werden und die Innenstadt als belebten Treffpunkt der Stadt stärken, Definieren von angemessenen baulichen Dichten auf den Grundstücken, Formulieren von Lösungen zur Anordnung von Stellplätzen (die für die neuen Nutzungen erforderlichen Stellplätze sollten auf der Fläche oder in angrenzenden Flächen in fußläufiger Nähe angeordnet werden, eine Ablöse der Stellplätze mit verstärktem Parkierungsdruck auf den Stadtplätzen ist zu vermeiden).

Erstellung einer „Planungsleitlinie Dorfen“ zur Stärkung des Zentralen Versorgungsbereiches sowie vorhandener und künftiger integrierter Handelsstandorte.

### Mögliche Maßnahmen:

- Erarbeitung eines Einzelhandelskonzeptes auf Basis des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes. Hierin sollen die Vor- und Nachteile sowie rechtlichen Auswirkungen eines zentralen Versorgungsbereiches und einer „Dorfener Sortimentsliste“ aufgezeigt werden.



# Vorrangige Handlungsempfehlungen zur zeitnahen Umsetzung

Ansiedlung von innerstädtischem Wohnen in zentralen Lagen in Ergänzung zum bestehenden Wohnraumangebot; Barrierefreie Wohnungen; attraktive, innerstädtische Wohnangebote für verschiedene Lebensphasen und -lagen, Unterstützung innovativer oder gemeinschaftlicher Wohnformen (Mehrgenerationenwohnen, betreute Wohnformen, u.ä.); Erarbeiten von Strategien für den Erhalt und der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum für Dorfener Bürger.

### Mögliche Maßnahmen:

- Erarbeitung einer Erhebung zum Bestand und Bedarf an barrierefreiem Wohnraum in der Stadt. Formulieren von Zielen zur Ergänzung des Wohnungsbestandes.
- Information und Beratung von privaten Eigentümern durch die Stadt mit dem Ziel, Anreize zu geben barrierefreie Wohneinheiten in fußläufiger Nähe zur Innenstadt zu schaffen.
- Erarbeiten von Strategien zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum (z.B. durch genossenschaftliches Wohnen, geförderten Wohnraum, SoBoW etc.). Umsetzen von Wohnmodellen im Rahmen der geplanten Wohnraumergänzungen in der Innenstadt. Daneben sollten gezielt kleinere Wohnungen in zentraler Lage angesiedelt werden, die es ermöglichen, in Dorfen ein Leben ohne Auto zu organisieren.

- Förderung der Ansiedlung von Wohnen für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen z.B. durch unterschiedliche Gebäudeformen und -dichten, Unterstützung der Zusammenarbeit von privaten Eigentümern mit Akteuren aus der sozialen Arbeit, um besondere Wohnformen zu ermöglichen.
- Erarbeiten von Strategien für das innerstädtische Parken mit dem Ziel, verdichtetes Wohnen in zentraler Lage zu ermöglichen.



Aufwertung der Altstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Nutzbarkeit und Verweildauer von Besuchern und Kunden.

### Mögliche Maßnahmen:

- Erarbeiten eines Konzeptes zur Anordnung der Skulptur „Jakobsleiter“ auf dem Marktplatz, Berücksichtigung des erforderlichen Platzbedarfs für bestehende und neue Märkte und Feste auf dem Platz.

- Anordnen von Freiraumelementen, die zum Aufenthalt einladen (z.B. bequeme Bänke, kleinere Spielelemente, bespielbarer Brunnen etc.). Berücksichtigung des historischen Ensembles bei der Auswahl der Elemente. Eine ruhige und zurückhaltende Gesamtgestaltung sollte der Freifläche in jedem Fall erhalten bleiben.
- Überprüfen der Regelung zum ruhenden Verkehr, Erhalt der derzeit ausgewiesenen Stellplätze, Reglementierung der Parkierung auf hierfür nicht vorgesehenen Flächen (in Wendebereichen, an Bushaltestellen oder im Kreuzungsumfeld) zur Verbesserung der Übersichtlichkeit des Platzes und damit der Sicherheit und Nutzbarkeit für Fußgänger und um die Großzügigkeit des historischen Stadtplatzes wieder sichtbar zu machen.
- Prüfung einer möglichen Neuordnung der Verkehrsführung am Marienplatz hinsichtlich einer besseren Nutzbarkeit der Flächen für Freischank und Aufenthalt und einer eindeutigen Verkehrsführung und damit einer übersichtlicheren Gestaltung des Straßenraums (z.B. durch Zusammenfassen der Richtungsfahrbahnen auf der südlichen Platzkante).
- Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit durch Tempolimits (z.B. Zone 20 verkehrsruheriger Geschäftsbereich) im ersten Schritt im Gemeindestraßennetz (z.B. Unterer Marktplatz, Brandstattgasse, Bäckerergasse, Apothekeergasse), im zweiten Schritt auch auf den Staatsstraßenabschnitten.

Städtische Neuordnung des Bahnhofsumfelds im Zuge des Bahnumbaus; Aufwertung des Bahnhofsumfelds als gutes „Entree“ zur Stadt und hochwertigen innerstädtischen Bereich mit guter Aufenthaltsqualität (z.B. Barrierefreiheit); Verbesserung der Wegeanbindung vom Bahnhof zur Altstadt für Fußgänger und Radfahrer.

### Mögliche Maßnahmen:

- Erarbeiten eines Rahmenplans zur baulichen Entwicklung des Bahnhofsumfelds im Rahmen des Bahnumbaus mit den Zielen zur Aufwertung des Areals als wichtiger zentraler Bereich der Stadt, zur verbesserten Anbindung des Bahnhofs an die Altstadt sowie zur besseren Nutzbarkeit des Areals für Fußgänger und Radfahrer. Einbindung von Eigentümern und Gewerbetreibende in den Planungsprozess, um die Entwicklung von öffentlichen und privaten Flächen in bester Weise miteinander abzustimmen.
- Sicherung der städtischen Ziele zur Entwicklung des Bahnhofsumfelds in Form eines Sanierungsgebietes. Dem folgend unter Umständen Aufstellung eines Bebauungsplanes für das Areal.
- Aktive laufende Begleitung der Planungen der Bahn zur Sicherung der städtischen Ziele für das Bahnhofsumfeld.
- Ergänzung der Wegweiser für Fuß- und Radwege vom Bahnhof Dorfen in die Altstadt.

- Umgestaltung der Bahnhofstraße als wichtiger Ankunftsort für Bahnfahrende, übersichtliche und angenehme Gestaltung des Bushaltesbereiches (leichte Orientierung, überdachte Haltebereiche, barrierefreie Einstiegsbereiche), Anordnen eines Fußgängerüberweges an der Bahnhofstraße vor dem Bahnhofsgebäude auf Höhe Hinterer Bahnhof sowie Verbesserung der Anbindung der Handelsflächen an den Bahnhof (z.B. durch kurze Wege für Fußgänger, Schaffung von Blickverbindungen).



### Mögliche Maßnahmen:

- Aufbau eines Citymanagements als zentrale „Kümmerer-Funktion“ für die Belange der Innenstadt, als Ansprechpartner und Vernetzer der aktiven Gruppen (z.B. Förderkreis) mit der Stadt. Mögliche Aufgaben eines Citymanagements in Dörfen sind die Aktivierung des bestehenden Einzelhandels, der Gastronomie und Dienstleistungsunternehmen, die Optimierung und Erweiterung des Branchenmixes, die kooperative Entwicklung Umsetzung belebender Maßnahmen und die Leitung der Lenkungsgruppe und Verwaltung des Projektfonds.
- Zusammenarbeit der verschiedenen Vertreter der Stadt innerhalb der Lenkungsgruppe mit dem Ziel, die Belange zur Aufwertung und Stärkung der Innenstadt weiterzuführen und Maßnahmen zur Aufwertung der zentralen Bereiche zu initiieren. Aktive Nutzung des Projektfonds als Möglichkeit, Projekte in der Innenstadt zu realisieren.

Verbesserung der Außenwirkung der Stadt Dorfen als attraktiver Standort für Wohnen, Handel, Tourismus und Stadtmarketing. Entwicklung einer einheitlichen „Marke Dorfen“, die die Stärken der Stadt nach innen und außen kommuniziert und Dorfen als attraktiven Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Urlaubsort positioniert.

### Mögliche Maßnahmen:

- Formulieren der Stärken der Stadt Dorfen und Darstellung als „Marke Dorfen“ in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Akteuren der Stadt. Ausrichten der unterschiedlichen Präsentationen und Medien über die Stadt auf die gemeinsam erarbeiteten Potentiale.
- Erarbeitung eines durchgängigen Wander- und Radwegenetzes in Dorfen und in der Region in Zusammenarbeit mit dem ADFC, dem historischen Verein, den ansässigen Gastronomen und anderen touristisch interessanten Anbietern. Erstellen von Karten, in denen neben den Routen auch die besonderen Ausflugsziele und Möglichkeiten zur Rast aufgezeigt sind. Darstellen der Karten in unterschiedlichen Medien (Printmedien sowie Online, u.U. Verknüpfung mit „Openstreetmap“).

- Verknüpfung der verschiedenen Angebote aus dem Bereich Tourismus, Beherbergung, Gastronomie, Einzelhandel, Märkte sowie städtische Veranstaltungen und Feste durch gemeinsame Außendarstellung, einen verbesserten Informationsaustausch zwischen den einzelnen Anbietern, geeignete Darstellungen in Printmedien oder die Ausbildung einer zentralen Anlaufstelle im Internet sowie im Rathaus, wo die unterschiedlichen Angebote von Besuchern abgefragt werden können.

- Erstellen eines einheitlichen Beschilderungs- und Außenwerbungskonzepts auf der Basis einer verbindlichen Rechtsnorm.



Neuordnung des Gewerbes in der Stadt mit dem Ziel die Flächen in zentralen Lagen mittelfristig für Nutzungen vorzuzahlen, die der innerstädtischen Lage entsprechen oder die Innenstadt stärken. Entwicklung von Gewerbeflächen an Stadtrandlagen zur Verlagerung von Betrieben aus der Innenstadt, die in ihrer Nutzung nicht der zentralen Lage in der Stadt entsprechen. Zudem Schaffung neuer Gewerbeflächenangebote für mögliche Neuansiedlungen.

### Mögliche Maßnahmen:

- Weitere Forcierung der Entwicklung neuer Gewerbeflächen entlang der künftigen Autobahn, um Dorfen noch besser als Wirtschafts- und Arbeitsstandort zu positionieren.
- Bereitstellen von Erweiterungsflächen für bestehende Dorfener Betriebe und ggf. ansiedlungswilligen Unternehmen.
- Unterstützung privater Ansiedlungsbestrebungen auch im Bereich Einzelhandel, sofern sie mit den Zielen der Dorfener Einzelhandelsentwicklung (siehe Einzelhandelskonzept, nicht zentrenrelevanter Handel) übereinstimmen.
- Absicherung über formelle Planungsinstrumente.



Umgestaltung des Straßenraums der B15 als innerstädtische Straße mit dem Ziel zur Verbesserung der Einbindung in den Stadtraum, die Verbesserung der Nutzbarkeit und Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger, Optimierung des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer bei Erhalt der Verkehrsbelaubarkeit durch Verstärkung des Verkehrsflusses.

### Mögliche Maßnahmen:

- Erarbeiten von Konzepten und Entwürfen zur Umgestaltung des Straßenraums der B15 entsprechend den Zielen des ISEKS, Berücksichtigung der Ergebnisse des vorliegenden Wettbewerbs zur B15. Die Gestaltung des Straßenraums sollte in Zusammenhang mit der geplanten bzw. angestrebten städtebaulichen Entwicklung des angrenzenden Stadtbereichs erfolgen. Unter Umständen ist eine Bearbeitung der Gesamtstraße in Teilbereichen sinnvoll. Dabei sollte eine Gesamtstrategie zum Umgang mit der Straße Grundlage sein. Abstimmung von Planungsansätzen mit den Beteiligten (Staatliches Bauamt, Untere Verkehrsbehörde, Polizei).
- Erarbeitung eines Konzeptes zur Radwegführung entlang der B15, schrittweise Umsetzung der Planung im Rahmen der Umgestaltung des Straßenraums.

- Berücksichtigung der Ziele zur Entwicklung des Straßenraums an der B15 bei städtebaulichen und landschaftsarchitektonischen Planungen an deren Rändern (z.B. Schaffung von Stadteingängen und Stärkung des innerstädtischen Eindrucks an der Straße durch gezielte Setzung und Ausrichtung von Gebäuden, Erhalt bzw. Schaffung von wichtigen Blickbeziehungen).

- Erarbeitung eines Konzeptes zur Entwicklung des Straßenabschnitts Haager Straße (B15) als innerstädtische Straße, Stärkung des Fuß- und Radwegeverkehrs bei Erhalt eines flüssigen Pkw-Verkehrs (z.B. durch Verbesserung der Querung der Straße für Fußgänger und Radfahrer, Reduzierung von Fahrbahnen und Zufahrten auf das erforderliche Maß, Schaffung von Blickachsen, Verbesserung der Wahrnehmung der Wegeführung von Fußgängern und Radfahrern für den Pkw-Fahrer etc.)



- Ergänzung bzw. Verbesserung von sinnvollen oder notwendigen Querungen für Fußgänger und Radfahrer:
  - Unverzüglicher Beginn von Abstimmungen mit allen Beteiligten (Staatliches Bauamt, Untere Verkehrsbehörde, Polizei) für die Neuordnung der Querung über die B15 auf Höhe Bahnhofweg.
  - Beginn von Abstimmungen mit den o.g. Beteiligten für folgende Maßnahmen:
    - Querungshilfe B15 an der nördlichen Stadteinfahrt auf Höhe Friedhof
    - Fußgängerfurt am Nordast B15 Angermeier-Kreuzung
    - Querungshilfe /LSA an der B15 auf Höhe Rosenau- / Gartenstraße
    - Querungshilfe an der Isener Straße auf Höhe Bauhof
    - Verkehrstechnische Untersuchung einer Grünen Welle entlang der B15

129

Ausgestaltung des Herzoggrabens entsprechend seiner historischen Bedeutung, der die Altstadt in ihrer Lage und Größe ablesbar macht, Erhaltung der Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer, Sicherstellen eines beruhigten Verkehrsablaufs für Anlieger und Anlieferung und Verhinderung von Schleichverkehr.

### Mögliche Maßnahmen:

- Erfassung der neuen Verkehrssituation im nordwestlichen Abschnitt des Herzoggrabens durch die Ergänzung der Wohnbebauung. Prüfen der Situation hinsichtlich der Sicherheit des Schulwegs und der Situation im Kreuzungsbereich zum Kirchtplatz und an der Isener Straße. Abstimmung der Ausgestaltung des Straßenraums auf die Belange einer guten Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer.
- Gestalterische Aufwertung des Übergangs des Herzoggrabens in die Jahnstraße, bessere Markierung der Wegeführung an der Straße.
- Ermöglichen einer Anbindung des südlichen Herzoggrabens an den Hinteren Bahnhof als wichtige Wegeverbindung von der Altstadt zum Bahnhof im Rahmen des geplanten Bebauungsplanverfahrens.
- Stärkere Sichtbarmachung der Wegeanbindung vom Stadtpark an den Herzoggraben und vom Herzoggraben zur Apothekegasse durch die Schaffung von Blickbeziehungen, Markierung des Wegeanfangs über Belagsstrukturen etc.



Aufwertung des Ruprechtsbergs als innerstädtische Grünfläche.

### Mögliche Maßnahmen:

- Ergänzung der Freiflächen durch neue Aufenthaltsbereiche, Sitzgelegenheiten etc.