

B Rahmenbedingungen der Stadt Moosburg a.d. Isar

Zu den einzelhandelsrelevanten räumlichen Grundlagen der Stadt Moosburg a.d. Isar zählen eine Reihe unterschiedlicher raumstruktureller und sozioökonomischer Faktoren, die weitgehend permanent oder zumindest langfristig die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt im Bereich Einzelhandel beeinflussen. Sie prägen dabei nicht nur den grundlegenden raumstrukturellen Charakter der Stadt, sondern sie stellen auch übergeordnete Standortfaktoren dar, die die Position, die Wettbewerbsfähigkeit und nicht zuletzt auch die Versorgungsfunktion der Stadt im regionalen Kontext und damit letztlich die räumliche Ausdehnung ihres Marktgebietes bestimmen.

Während die raumstrukturellen und sozioökonomischen Rahmenbedingungen die Entwicklungsmöglichkeiten beeinflussen, sind Zielaussagen zur gewünschten räumlichen und versorgungsfunktionalen Entwicklung Gegenstand der raumordnerischen Rahmenbedingungen. So sind sowohl im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2006) als auch im Regionalplan der Region München (14) Zielaussagen zur Einzelhandelsentwicklung enthalten. Zusammen mit den Bestimmungen der Baunutzungsverordnung (BauNVO) spannen die raumordnerischen Ziele und Grundsätze den Rahmen einer nachhaltigen räumlichen Einzelhandelsentwicklung der Stadt Moosburg a.d. Isar auf. Sie sind damit auch Grundlage für die kommunale Bauleitplanung und die Formulierung einer kommunalen Entwicklungsstrategie.

Nachfolgend werden zunächst die raumstrukturellen und sozioökonomischen Rahmenbedingungen dargestellt (vgl. Kap. B 1 und Kap. B 2). Anschließend werden die Zielaussagen aus den Raumordnungsplänen dargestellt (vgl. Kap. B 3) und es wird die Ausgangssituation in der Stadt Moosburg a.d. Isar anhand der Flächennutzungsplanung beschrieben (vgl. Kap. B 4).

B 1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen

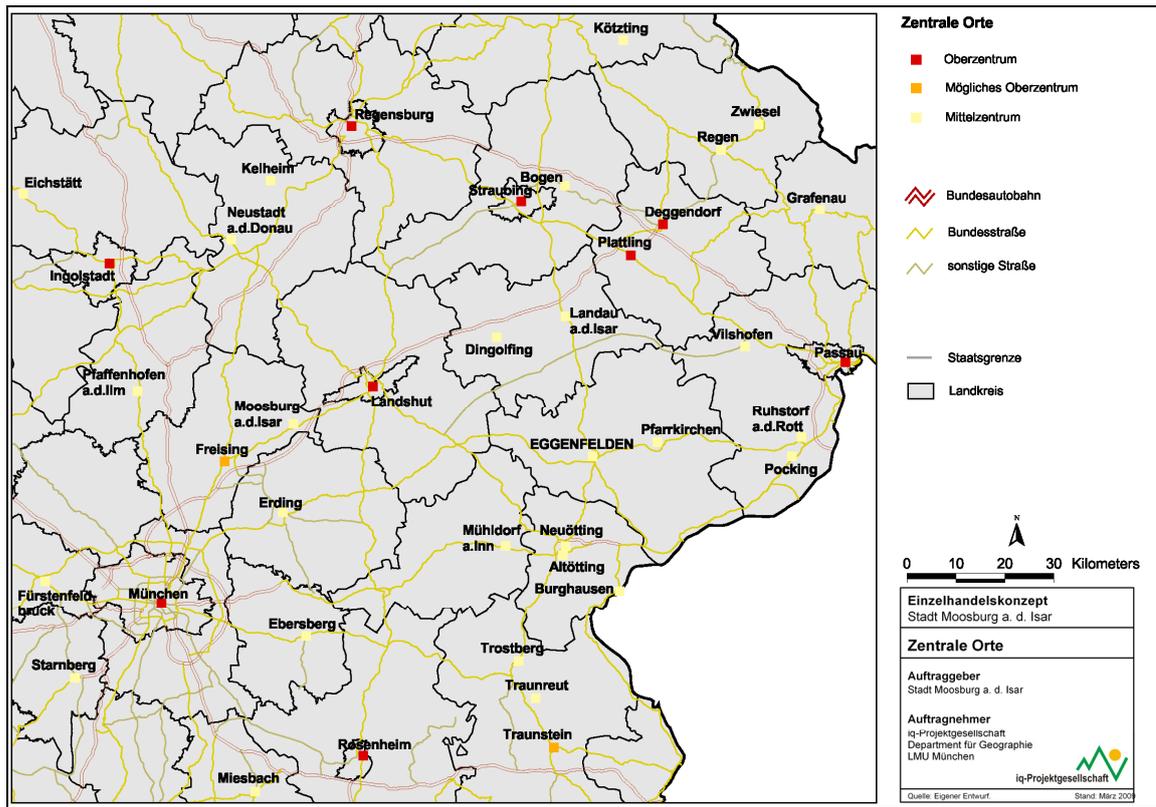
B 1.1 Räumliche Lage

Die Stadt Moosburg a.d. Isar ist Bestandteil des Landkreises Freising und gehört zur Planungsregion München, die sich im zentralen Bereich des Regierungsbezirks Oberbayern befindet. Sie liegt im Übergangsbereich der beiden naturräumlichen Haupteinheiten Donau-Isar-Hügelland und Münchener Schotterebene sowie der beiden Landschaftsräume Isartal und Ampertal. Der geschlossene Siedlungskörper wird auch von den beiden Fließgewässern Amper und Isar eingfasst und in seinen räumlichen Ausdehnungsmöglichkeiten begrenzt.

Stellt man bei der Beschreibung der raumstrukturellen Gegebenheiten den regionalen und überregionalen Bezug in den Vordergrund, so lassen sich folgende Kernaussagen treffen (vgl. Karte 1):

- Lage in der Metropolregion München,
- Lage im Wirtschaftsraum Südbayern,
- Lage im Flughafenumland,
- Lage zwischen dem Oberzentrum Landshut und dem möglichen Oberzentrum Freising,
- Lagebezug zu den zentralen Orten Freising, Erding und Landshut,
- Lage unweit der Stadt Landshut.

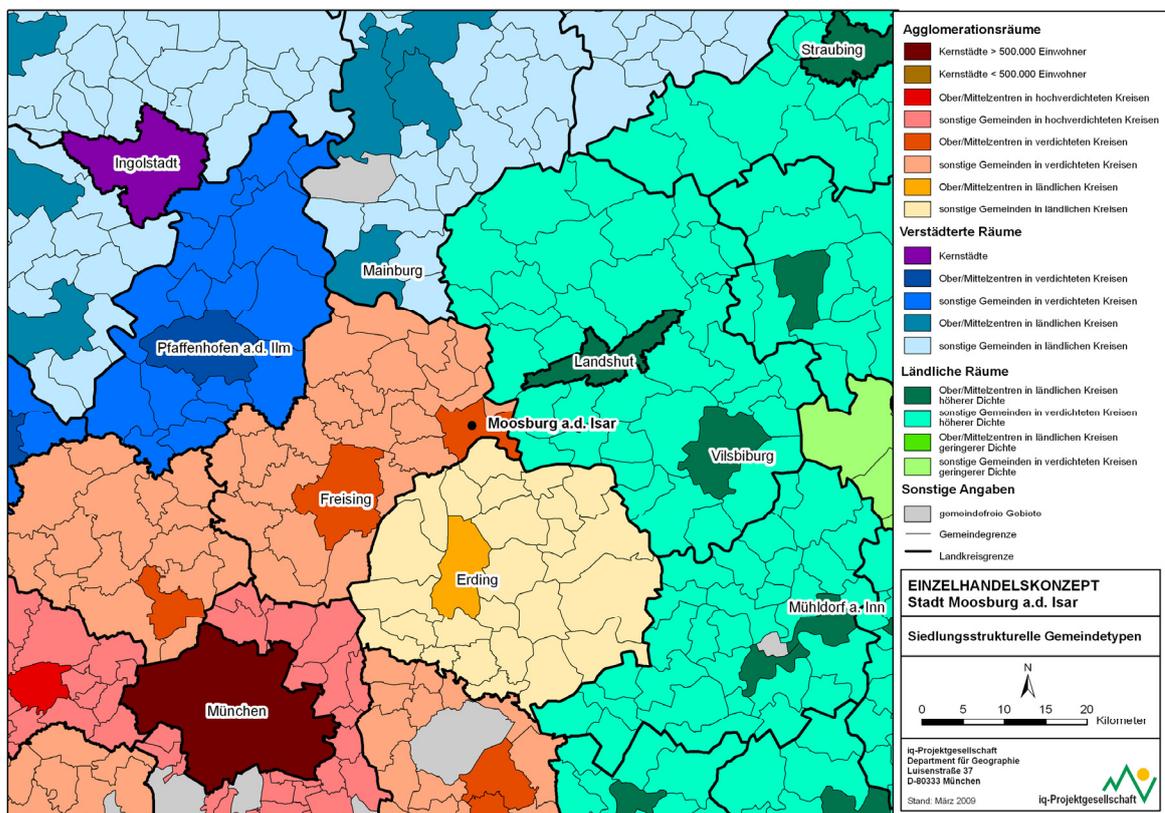
Karte 1: Räumliche Lage der Stadt Moosburg a.d. Isar



Quelle: Eigene Darstellung.

iq-Projektgesellschaft

Karte 2: Raumstruktur – Siedlungsstrukturelle Gemeindetypen



Quelle: Bundesministerium für Bau und Raumordnung, eigener Entwurf.

iq-Projektgesellschaft

Die Umgebung der Stadt Moosburg a.d. Isar ist bezogen auf ihre Siedlungsstruktur unterschiedlichen Gebietstypen zuzuordnen (vgl. Karte 2). Zum einen handelt es sich dabei auf Ebene der Raumordnungsregionen um die Gebietstypen „Agglomerationsraum“ und „Ländlicher Raum“ sowie auf Ebene der Landkreise um „Verdichtete Kreise“ und „Ländliche Kreise“.

Die Stadt Moosburg a.d. Isar selbst zählt noch zum Agglomerationsraum München und gehört dem Landkreis Freising an, der als „Verdichteter Kreis“ typisiert ist. Südlich der Stadt Moosburg schließt dagegen mit dem Landkreis Erding ein „Ländlicher Kreis“ an die Stadt Moosburg an. Östlich der Stadt Moosburg a.d. Isar beginnt mit den Kommunen des Landkreises Landshut die siedlungsräumliche Einheit des „Ländlichen Raums“. Dabei ist allerdings auch der Landkreis Landshut als verdichteter Kreis innerhalb des Ländlichen Raums definiert (vgl. Karte 2).

Die siedlungsstrukturellen Gegebenheiten weisen bereits darauf hin, dass die Stadt Moosburg a.d. Isar im Einzugsbereich der konkurrierenden Städte München, Landshut und Freising positioniert ist. Dementsprechend werden Entzugseffekte in zweifacher Hinsicht wirksam. Als Mittelzentrum im Agglomerationsraum München und in räumlicher Nachbarschaft zum Oberzentrum Landshut werden zum einen gerade im Bereich der Warengruppen des mittel- und langfristigen Bedarfs Kaufkraftabflüsse der eigenen Bevölkerung in diese Oberzentren wirksam. Zum anderen wird aber auch das Einzugsgebiet der Stadt Moosburg im Bereich des kurzfristigen Bedarfs stark begrenzt, da Erreichbarkeitsvorteile nur für ein räumlich eng begrenztes Marktgebiet existieren. Dementsprechend ist für die Einzelhandelsentwicklung der Stadt Moosburg insbesondere die eigene Bevölkerung als Marktpotenzial maßgeblich.

B 1.2 Verkehrsanbindung und Erreichbarkeit

Um überhaupt einen lage- und zentralitätsbedingten Bedeutungsüberschuss für das Umland zu erreichen, ist die Erreichbarkeit der Stadt Moosburg a.d. Isar durch die unterschiedlichen Verkehrsträger von wesentlicher Bedeutung. Zudem stellt die Verkehrsanbindung zu höher-rangigen Zentren und Verdichtungsräumen auch einen wesentlichen Standortfaktor für Unternehmen und Arbeitskräfte dar.

Die überregionale Verkehrsanbindung wird ganz wesentlich durch die

- Bundesautobahn 92 (München-Deggendorf) mit den Anschlussstellen Moosburg-Nord und Moosburg-Süd

sowie die

- Bundesstraße 11: Landshut – Moosburg a.d. Isar – Freising – München

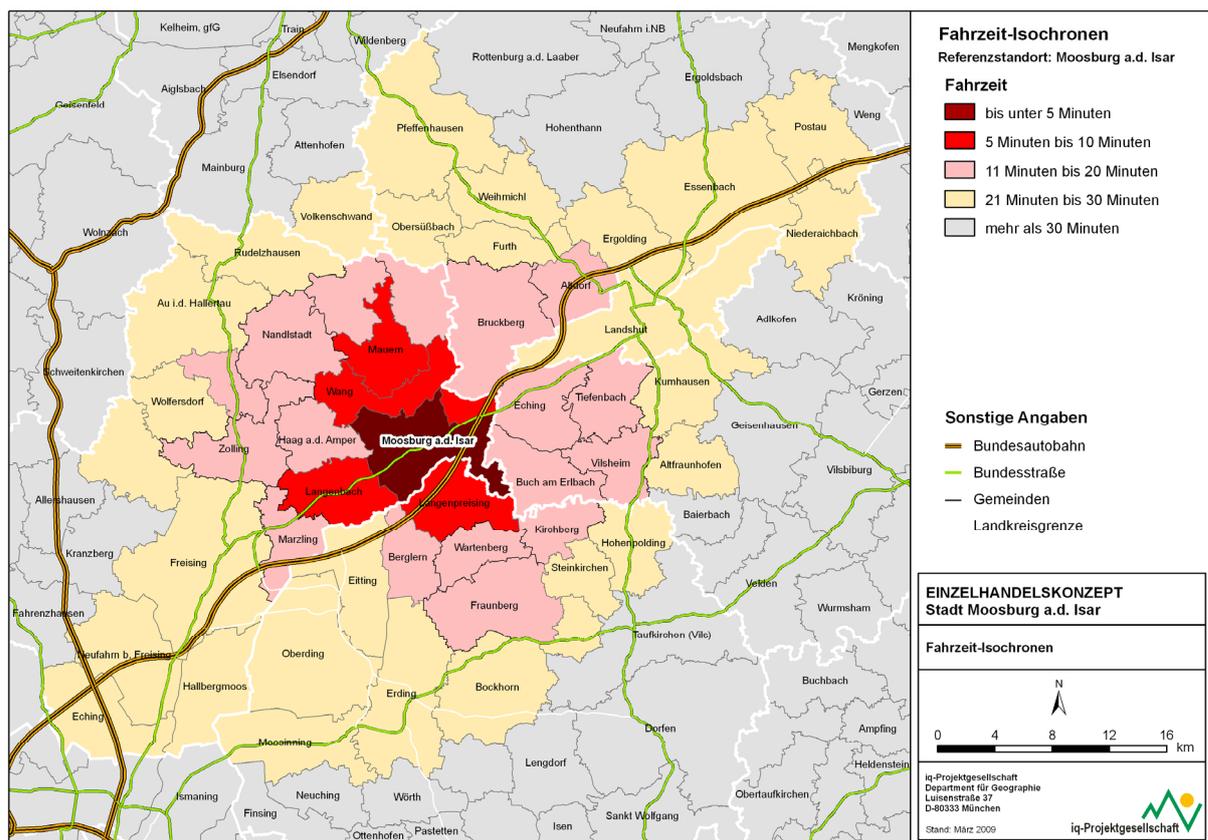
geprägt, die für eine sehr gute Erreichbarkeit der Stadt Moosburg a.d. Isar in Ost-West Richtung verantwortlich sind. Die Bundesstraße 11 verläuft zwischen Freising und Landshut weitgehend parallel zur A92, reicht allerdings bis in den Siedlungskörper beider Städte. In der Stadt Moosburg schneidet sie durch den südlichen Siedlungskörper und stellt die einzige Verbindung über die Isar in Richtung Osten und zu den Anschlussstellen Moosburg-Nord bzw. Moosburg-Süd dar. Eine Umgehung für den aus Richtung Norden zur B11 bzw. zur A92 fließenden Verkehr ist in der Stadt Moosburg a.d. Isar als Westumgehung vorgesehen und würde auch den Durchgangsverkehr in der Innenstadt verringern.

Besondere Bedeutung für die regionale Erreichbarkeit der Stadt Moosburg a.d. Isar besitzen darüber hinaus die Staatsstraßen

- St2085: Mainburg (St 2049) – Moosburg a.d.Isar – Langenpreising (St 2082),
- St2054: Allershausen – Moosburg a.d.Isar – Geisenhausen,
- St2331: Moosburg a.d.Isar (B 11) – Erding – Hohenlinden.

Die Erreichbarkeit der Stadt Moosburg a.d. Isar nach Fahrzeit-Isochronen (vgl. Karte 3) verdeutlicht, dass nur eine kleine Anzahl von Umlandkommunen die Stadt Moosburg innerhalb von 10 Minuten erreichen kann. Innerhalb von 20 Minuten erreichen alle Umlandkommunen, die zwischen den Freising und Landshut liegen die Stadt Moosburg als alternativen Versorgungsstandort. Freising und Landshut selbst liegen dagegen erst innerhalb der 30 Minuten Isochrone, wenngleich dies für die Erreichbarkeit des Stadtzentrums gilt. Gerade das Stadtgebiet der Stadt Landshut reicht weit nach Westen und mit dem derzeit im Bau befindlichen Landshut-Park am Standort Münchnerau entsteht ein oberzentraler Versorgungsstandort, der von Moosburg aus in 15 Minuten erreicht wird.

Karte 3: Erreichbarkeit der Stadt Moosburg a.d. Isar (Individualverkehr)



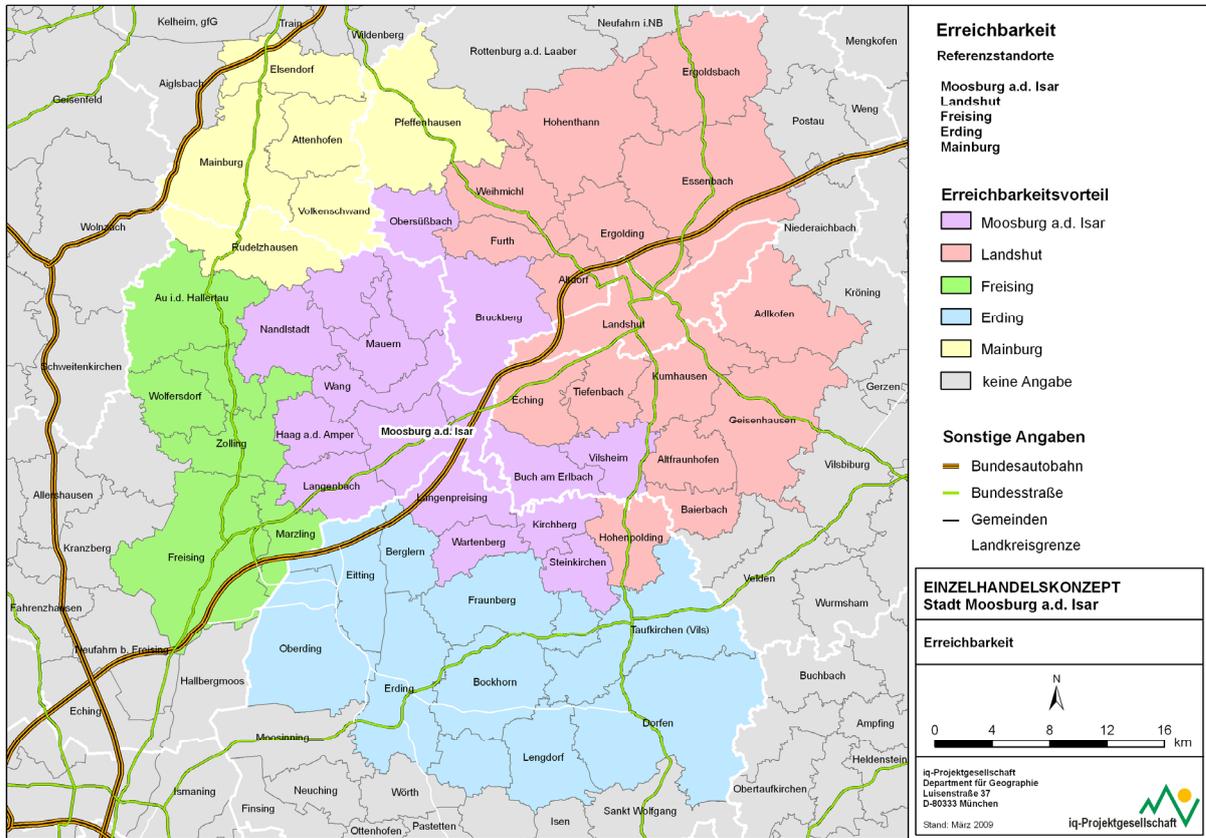
Quelle: Eigene Berechnung und eigener Entwurf.

iq-Projektgesellschaft

Im regionalen Wettbewerb lassen sich Erreichbarkeitsvorteile bezogen auf die Stadt Moosburg nicht für alle Kommunen innerhalb der 20 Minuten Isochrone ausmachen (vgl. Karte 4). So weist die Stadt Erding gegenüber der Stadt Moosburg a.d. Isar Erreichbarkeitsvorteile für die Kommunen Fraunberg und Berglern auf. Die Stadt Freising ist für Bewohner der Kommunen Marzling, Zolling und Attenkirchen schneller zu erreichen als die Stadt Moosburg a.d.

Isar. Erreichbarkeitsvorteile für die Stadt Landshut lassen sich für Altdorf, Eching und Tiefenbach ausmachen.

Karte 4: Erreichbarkeitsvorteile der Stadt Moosburg a.d. Isar (Individualverkehr)



Quelle: Eigene Berechnung und eigener Entwurf.

iq-Projektgesellschaft

Berücksichtigt man auch die Versorgungsstandorte am Ortsrand, so lassen sich lediglich für die Kommune Eching (ca. 3.700 Einwohner) Erreichbarkeitsvorteile für den Standort Degernpoint ausmachen.

Schienenverkehr

Das Streckennetz im Schienenverkehr weist der Stadt Moosburg a.d. Isar die Funktion als Halt (mindestens stündlich) im Bereich DB Regio auf der Strecke zwischen München bzw. Freising und Landshut bzw. Regensburg/Nürnberg oder Plattling/Passau zu. Die Deutsche Bahn AG setzt auf dieser Strecke das Produkt „Regionalbahn“ ein. Die einzelnen Fahrdauern betragen

- Moosburg a.d. Isar – Landshut: ca. 12 Min.,
- Moosburg a.d. Isar – Freising: ca. 10 Min.,
- Moosburg a.d. Isar – München: ca. 40 Min.

Ab Freising kann zudem die S-Bahn nach München genutzt werden.

Nachdem die Stadt Moosburg Bestandteil des MVV (Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH) ist, dessen Fahrpreise deutlich attraktiver sind als die Fahrpreise der DB, stellt die

Stadt Moosburg auch einen wesentlichen Anlaufpunkt für Berufspendler aus dem nördlichen und östlichen Umland dar, die nach Moosburg mit dem Pkw kommen und anschließend mit der Bahn weiter in die Stadt München fahren.

Insgesamt kann die Erreichbarkeit der Stadt Moosburg a.d. Isar im Individualverkehr und im Schienenverkehr als gut bezeichnet werden. Negativ wirkt lediglich die räumliche Ausrichtung der Verkehrswege in Ost-West Richtung, während das nördliche und südliche Hinterland im Schienenverkehr gar nicht und im Individualverkehr nur über wenig leistungsfähige Straßen an die Stadt Moosburg angebunden sind. Die B301, die B299 und die B 15 als wesentliche überörtliche Nord-Süd Verbindungen, verlaufen über Freising bzw. Landshut und befinden sich damit in größerer Distanz westlich bzw. östlich der Stadt Moosburg. Eine wesentliche Barriere im Verkehrsnetz stellt der Flusslauf der Isar dar. Mit der Isarbrücke in Moosburg, über die die B11 verläuft existiert eine Engstelle auch für den überörtlichen Verkehr aus Richtung Norden zur Autobahn A92.

Insgesamt lässt sich aus dem Verkehrsnetz bereits das maximal mögliche Einzugsgebiet der Stadt Moosburg a.d. Isar grob als das Gebiet abgrenzen, für das die Stadt Moosburg Erreichbarkeitsvorteile gegenüber den konkurrierenden Zentren Landshut, Freising, Erding und Mainburg aufweist. Innerhalb dieses Gebietes mit Erreichbarkeitsvorteilen für die Stadt Moosburg a.d. Isar leben ca. 60.000 Einwohner, wobei der Bevölkerungsschwerpunkt deutlich auf der nördlichen Seite der Isar liegt. Inklusive der Bewohner der Stadt Moosburg leben fast 75 % der Einwohner dieses Gebietes mit Erreichbarkeitsvorteilen nördlich der Isar. Betrachtet man nur die Umlandkommunen, so befinden sich 64 % der Wohnstandorte der Umlandbevölkerung, für die die Stadt Moosburg Erreichbarkeitsvorteile gegenüber den alternativen Versorgungsstandorten aufweist, nördlich der Isar.

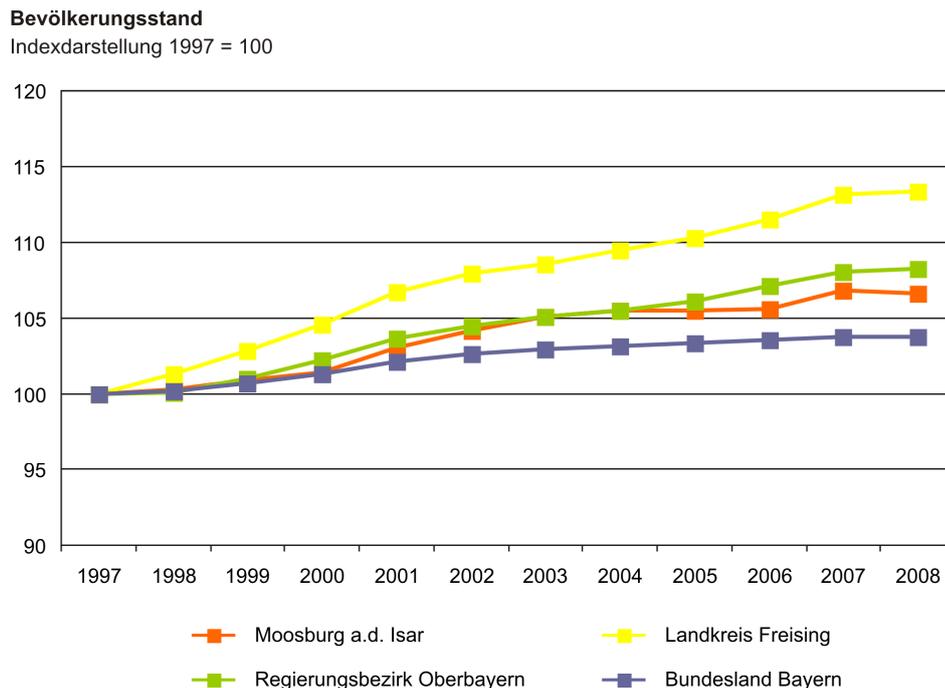
Eine daraufhin ausgerichtete räumliche Positionierung der Versorgungsstandorte in der Stadt Moosburg a.d. Isar mit einer ausreichenden Anziehungskraft und Versorgungsfunktion ist damit sowohl maßgebliche Voraussetzung, um das Entwicklungspotenzial im Einzelhandel auszuschöpfen, als auch strategische Anforderung an die städtische Einzelhandelsentwicklungsplanung.

B 2 Sozioökonomische Rahmenbedingungen

B 2.1 Bevölkerungsstand und -entwicklung

Die Wohnbevölkerung in der Stadt Moosburg a.d. Isar sowie in deren Umland stellt das Nachfragepotenzial für die städtischen Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen dar. Dementsprechend definiert die zu erwartende Entwicklung der Wohnbevölkerung in der Stadt Moosburg a.d. Isar und in deren Einzugsgebiet ganz entscheidend die künftigen Möglichkeiten der Einzelhandelsentwicklung sowie der Stadtentwicklungsplanung insgesamt.

Abbildung 1: Entwicklung des Bevölkerungsstandes 1997 bis 2008



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Bearbeitung.

iq-Projektgesellschaft

Der Bevölkerungsstand der Stadt Moosburg a.d. Isar wird vom Bayerischen Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung zum Zeitpunkt 30.09.2008 mit 17.475 Personen angegeben.

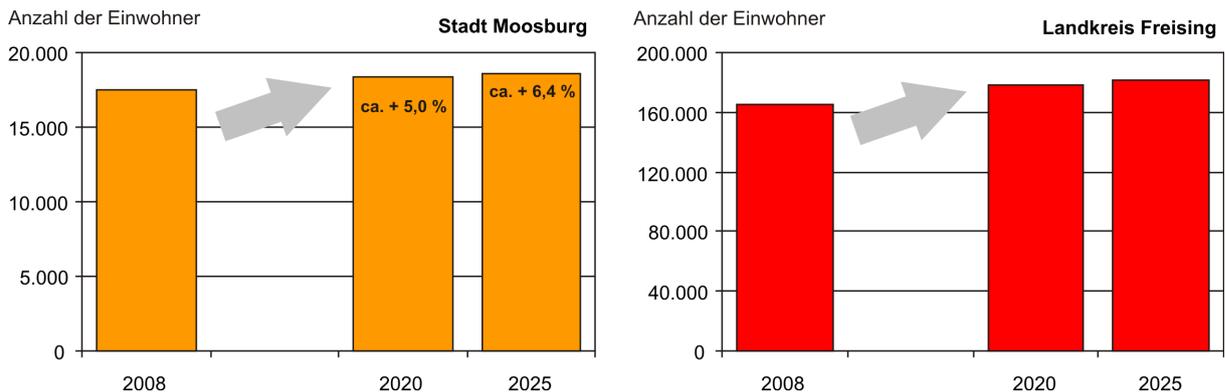
Seit dem Jahr 1997 hat die Bevölkerungszahl der Stadt Moosburg a.d. Isar um insgesamt 6,7 % zugenommen. Verglichen mit dem Bundesland Bayern weist die Stadt Moosburg damit zwar eine überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung auf, aber im regionalen Kontext ist die Bevölkerungszunahme der Stadt unterdurchschnittlich (vgl. Abb. 1).

Während die Stadt Moosburg zumindest bis zum Jahr 2004 mit dem Bevölkerungsanstieg im Regierungsbezirk Oberbayern Schritt halten konnte, ist sie in den letzten Jahren hinter der Entwicklung des Regierungsbezirks zurückgeblieben. Noch deutlicher fällt der Abstand zur Entwicklung des Landkreises Freising aus. So hat der Landkreis Freising insgesamt seit dem Jahr 1997 bis zum Jahr 2008 einen Bevölkerungsanstieg um 13,4 % erfahren und liegt damit bei einem doppelt so hohen Prozentwert wie die Stadt Moosburg.

Die im Vergleich zur übergeordneten Raumeinheit des Landkreises Freising unterdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung wird der zentralörtlichen Funktion der Stadt Moosburg a.d. Isar als Mittelzentrum nur bedingt gerecht und lässt auch für die zukünftige Bevölkerungsentwicklung einen gegenüber dem Landkreisdurchschnitt geringeren Wert erwarten.

Die zukünftige Bevölkerungsentwicklung der Stadt Moosburg a.d. Isar wird ganz entscheidend von der wirtschaftlichen Entwicklung und ihrer Attraktivität als Wohnstandort beeinflusst. Bisher gehen die Bevölkerungsprognosen sowohl für die Stadt Moosburg a.d. Isar als auch für den Landkreis Freising auch zukünftig von einem deutlichen Bevölkerungswachstum aus (vgl. Abb. 2). So wird der Zuwachs des Bevölkerungsstandes für den Landkreis Freising von 2008 bis zum Jahr 2026 mit ca. 10 % angegeben, während für die Stadt Moosburg a.d. Isar eine Bevölkerungszunahme von ca. 5,0 % bis zum Jahr 2020 bzw. 6,4 % bis zum Jahr 2025 erwartet wird.

Abbildung 2: Bevölkerungsprognose



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Bertelsmann Stiftung, Wegweiser Kommune, eigene Bearbeitung.

iq-Projektgesellschaft

Insgesamt zeigen sich damit positive Rahmenbedingungen für den Einzelhandel in der Stadt Moosburg a.d. Isar, da Veränderungen im Verbraucherverhalten, die bereits in der Vergangenheit zu einem Rückgang der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft geführt haben, durch das Bevölkerungswachstum ausgeglichen werden können. Damit kann für die Stadt Moosburg a.d. Isar für den Einzelhandel auch zukünftig von einer Zunahme des Nachfragepotenzials im Einzugs- und Marktgebiet ausgegangen werden.

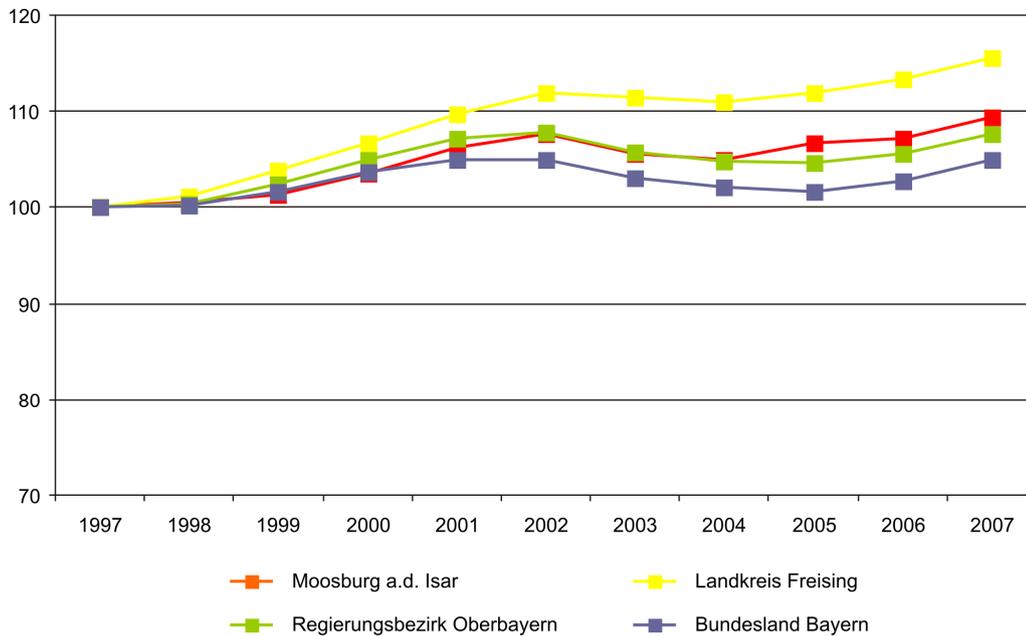
B 2.2 Beschäftigtenstand und -entwicklung

Während die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Moosburg a.d. Isar im Vergleich zum Regierungsbezirk Oberbayern noch leicht unterdurchschnittlich ist, zeigt sich bei der Beschäftigungsentwicklung ein anderes Bild (vgl. Abb.3).

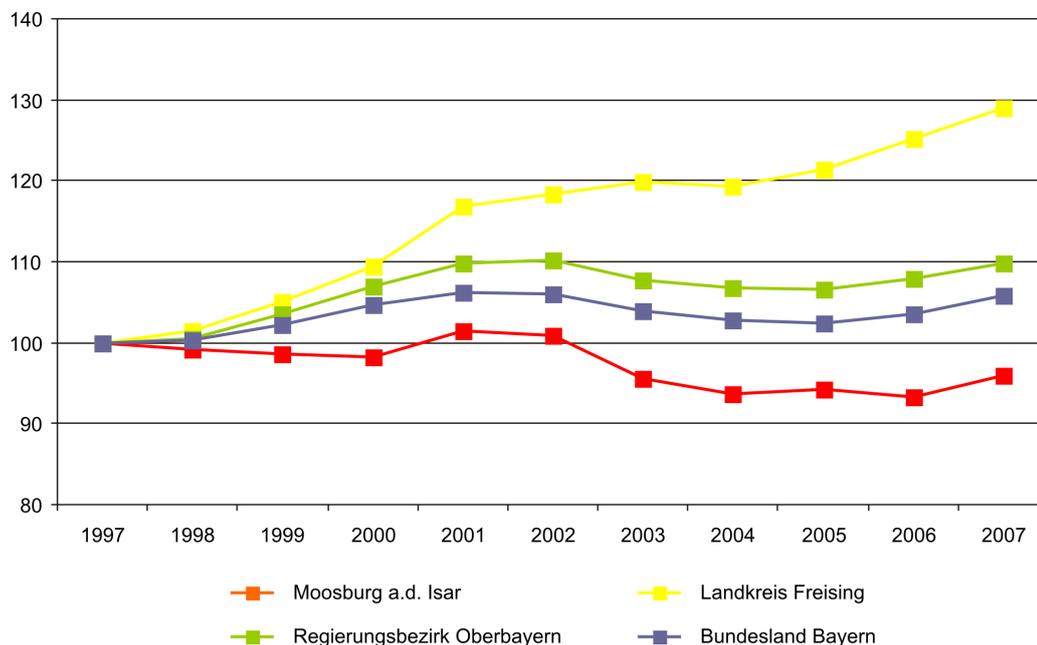
Die Beschäftigungsentwicklung (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort) weist für die Stadt Moosburg den für ganz Bayern typischen Verlauf auf, mit einem Beschäftigungsanstieg bis zum Jahr 2002, einem leichten Rückgang in den Jahren 2003, 2004 und 2005 und einem darauffolgenden Anstieg bis zum Jahr 2007. Wenn die Entwicklung für die Stadt Moosburg nun auch positiver ausfällt als im Durchschnitt für den Regierungsbezirk Oberbayern, so zeigt auch die Beschäftigtenentwicklung ein im Vergleich zum Landkreis Freising unterdurchschnittliches Niveau. Die Stadt Moosburg konnte von der dynamischen Entwicklung des Wirtschaftsraumes München nicht in dem Maße profitieren, wie dies für den Landkreis Freising insgesamt gilt. So hat sich die Beschäftigtenzahl (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort) im Vergleich zum Jahr 1997 bis zum Jahr 2007 im Landkreis Freising um 15,6 % erhöht, wohingegen der Zuwachs für die Stadt Moosburg mit 9,4 % deutlich geringer ausfällt.

Abbildung 3: Beschäftigungsentwicklung zwischen 1990 und 2007

Beschäftigtenstand (Wohnort)
 Indexdarstellung 1997 = 100



Beschäftigtenstand (Arbeitsort)
 Indexdarstellung 1997 = 100



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Bearbeitung.

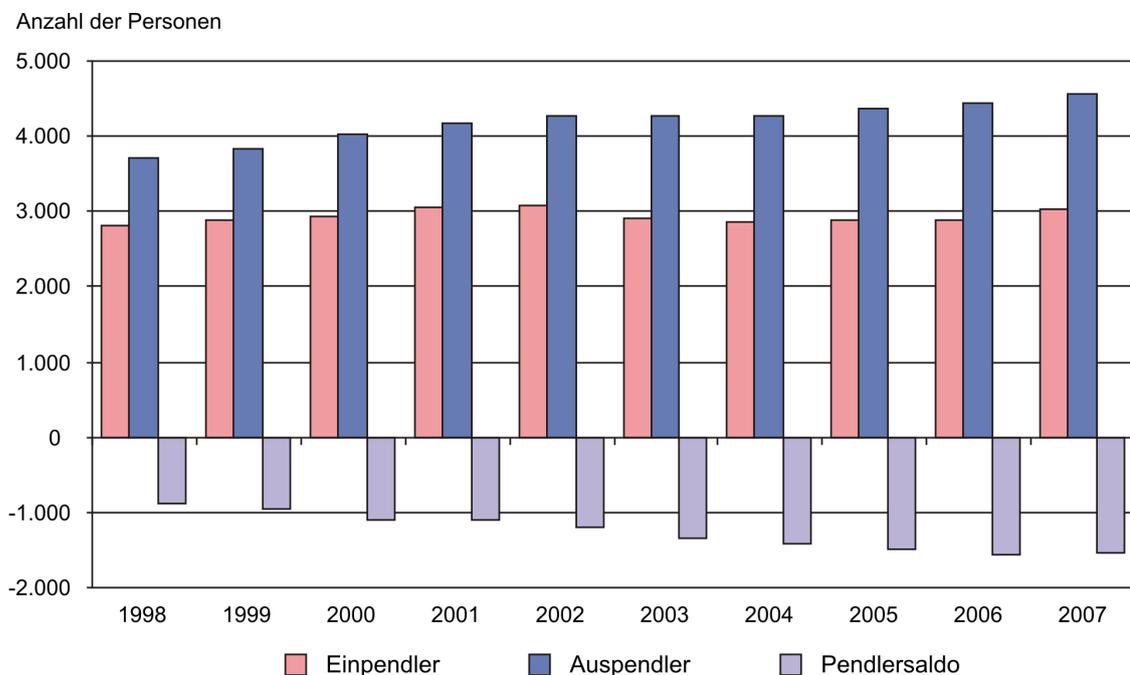
iq-Projektgesellschaft

Mit Blick auf die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort zeigt sich der wesentliche Unterschied in der Entwicklung zwischen der Stadt Moosburg und dem Landkreis Freising. So wurden im Landkreis Freising seit dem Jahr 1997 insgesamt in einem hohen Maße (+29 %) zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen, dagegen hat sich die Zahl der Arbeitsplätze in Moosburg gegenüber dem Jahr 1997 sogar leicht verringert (-4 %). So profitiert die Stadt Moosburg bei ihrer positiven Bevölkerungsentwicklung von der wirtschaft-

lichen Dynamik des Landkreises Freising und der Region München und damit von externen Standorten bzw. Standortfaktoren. Die Stadt Moosburg selbst verzeichnet dagegen einen Rückgang der wirtschaftlichen Stärke, gemessen an der Anzahl der in Moosburg Beschäftigten.

Für die räumliche Einkaufsorientierung und dementsprechend für die Nachfrage im städtischen Einzelhandel ist die Pendlerverflechtung eine wesentliche Einflussgröße. Dabei ist das Pendlersaldo der Stadt Moosburg a.d. Isar stark negativ und hat sich durch die vorwiegend externen Wachstumsfaktoren weiter erhöht (vgl. Abb. 4). Im Jahr 2007 standen den 3.020 Einpendlern insgesamt 4.568 Auspendler gegenüber. Von den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die in Moosburg wohnen, arbeiten somit ca. 72 % außerhalb der Stadt Moosburg. Der Auspendlerüberschuss der Stadt Moosburg a.d. Isar beträgt umfasst 1.548 Beschäftigte.

Abbildung 4: Pendlerstruktur für die Stadt Moosburg a.d. Isar



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Bearbeitung.

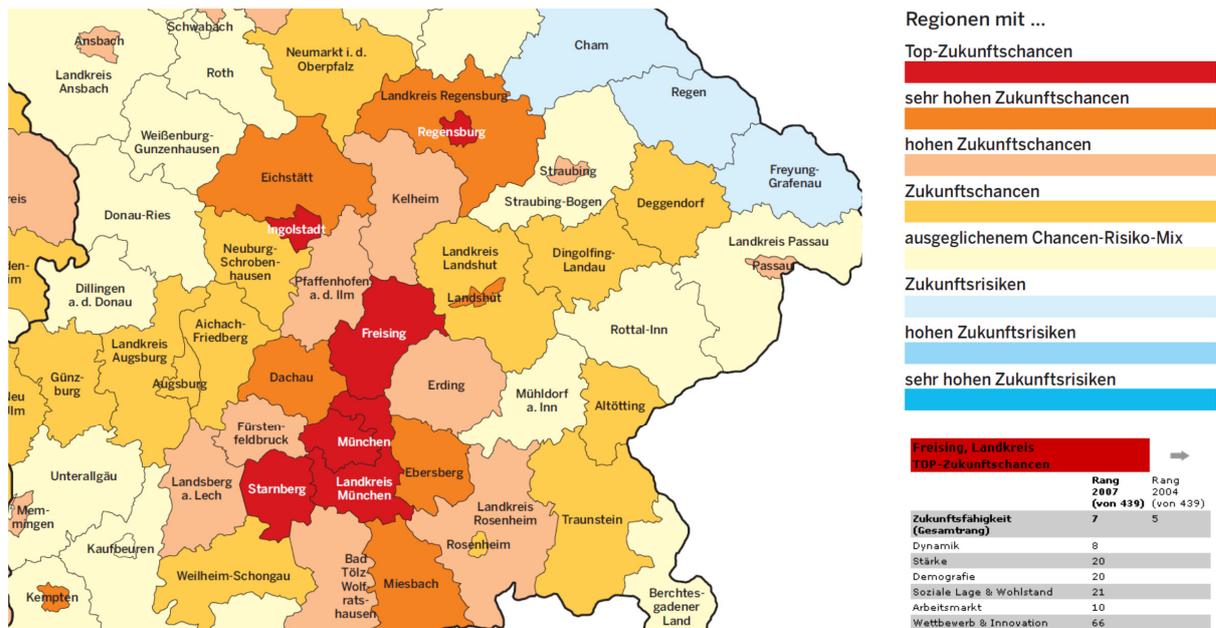
iq-Projektgesellschaft

Der vergleichsweise hohe Auspendleranteil des Mittelzentrums Moosburg a.d. Isar unterstreicht die starke Verflechtung der Stadt Moosburg a.d. Isar mit den umliegenden zentralen Orten, insbesondere denen höherer zentralörtlicher Stufe. Für die Einzelhandelsentwicklung der Stadt Moosburg sind mit dem hohen Auspendleranteil insgesamt hemmende Einflussfaktoren verbunden. So haben die Auspendler in höherrangige Zentren – ohne zusätzlichen Aufwand der Distanzüberwindung – einerseits am Arbeitsort Zugang zu einem umfangreicheren und attraktiven Einzelhandelsangebot gerade im Bereich des mittel- und langfristigen Bedarfs und andererseits die Möglichkeit, die Attraktivität des Moosburger Angebots mit der Attraktivität des Angebotes am Arbeitsort zu vergleichen. Mit dem vorliegenden Auspendlerüberschuss wird ein entsprechend überdurchschnittlicher Anteil der Kaufkraft der Moosburger Bevölkerung außerhalb der Stadt Moosburg als Einzelhandelsumsatz gebunden.

B 2.3 Wirtschaftliche Zukunftsaussichten

Zur Beurteilung der wirtschaftlichen Zukunftschancen der Stadt Moosburg a.d. Isar wird auf die Ergebnisse des Prognos-Zukunftsatlas 2007 zurückgegriffen (vgl. Abb. 5). Darin werden für alle 439 Landkreise in Deutschland anhand vergangenheitsbezogener Daten die Indikatoren „wirtschaftliche Stärke“ und „wirtschaftliche Dynamik“ berechnet und daraus ein Gesamtindex gebildet, der die aktuellen Zukunftschancen widerspiegelt.

Abbildung 5: Wirtschaftliche Zukunftschancen des Landkreises Freising



Quelle: Prognos Zukunftsatlas 2007.

Der Landkreis Freising rangiert in der Prognos-Bewertung deutschlandweit insgesamt an 7. Stelle. Im Vergleich zum Jahr 2004 hat sich der Landkreis Freising in der Gesamtbewertung um zwei Plätze verschlechtert, zählt aber immer noch zur Spitzengruppe der Landkreise in Deutschland, denen TOP-Zukunftschancen zugesprochen werden. Dementsprechend gilt der Landkreis Freising auch in Oberbayern als Boomregion.

Vor dem Hintergrund der starken Abhängigkeit einer auch zukünftig positiven Bevölkerungsentwicklung von Wanderungsgewinnen, kommt der deutschlandweit führenden Stellung des Landkreises Freising beim Teilindex der wirtschaftlichen Dynamik eine besondere Bedeutung zu. So werden die positiven Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung durch entsprechend positive Einschätzungen zu den wirtschaftlichen Zukunftsaussichten gestützt.

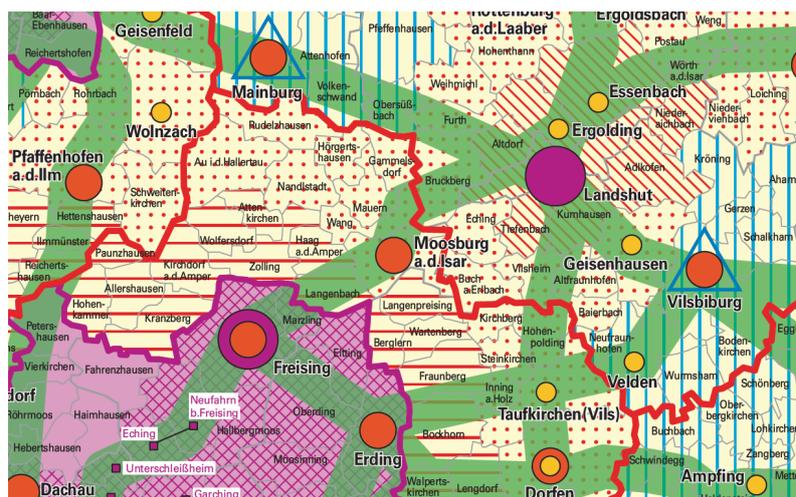
B 3 Raumordnerische Rahmenbedingungen

Die Stadt Moosburg a.d. Isar zählt nach der landesplanerischen Gebietseinteilung zur Region München (14). Diese umfasst das gesamte Münchner Umland und reicht vom Mittelzentrum Landsberg am Lech im Westen bis Moosburg a.d. Isar im Osten. Die planerisch relevanten Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung der Stadt Moosburg a.d. Isar sind im bayerischen Landesentwicklungsprogramm (LEP 2006) und dem Regionalplan der Region München (14) enthalten.

B 3.1 Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006

Eine erste qualitative Aussage über die raumstrukturelle Ausgangssituation liefert die Einordnung der Stadt Moosburg a.d. Isar innerhalb der Raumstruktur-Karte des LEP 2006 (vgl. Abb. 6) in die Gebietskategorie „Allgemeiner ländlicher Raum“. Als allgemeiner ländlicher Raum werden die Gebiete bestimmt, deren Art und Ausgewogenheit der Strukturen keine spezifischen landesplanerischen Ziele erforderlich machen. In Richtung Freising schließt sich an die Stadt Moosburg a.d. Isar die Gebietskategorie „Ländlicher Teilraum im Umfeld der großen Verdichtungsräume“ an. Diese Gebiete verzeichnen infolge der Ausstrahlung des Verdichtungsraumes München hohe Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwächse und sind einem entsprechenden raumstrukturellen Veränderungsdruck ausgesetzt. Sie stellen den Übergang zum Verdichtungsraum München bzw. dem Stadt- und Umlandbereich im Verdichtungsraum dar und verdeutlichen die raumstrukturelle Randlage der Stadt Moosburg bezogen auf den Verdichtungsraum München. In Richtung Osten schließt weiterhin ländlicher Raum an, wobei sich der Stadt- und Umlandbereich Landshut in unmittelbarer Nähe befindet, der eine enge eigene, auf das Oberzentrum Landshut bezogene, siedlungsstrukturelle und funktionale Verflechtung besitzt.

Abbildung 6: Raumstruktur nach dem LEP 2006



I. Ziele der Raumordnung

a) Zeichnerisch verbindliche Darstellungen

-  Verdichtungsraum
-  Stadt- und Umlandbereich in Verdichtungsräumen
-  Äußere Verdichtungszone
-  Ländlicher Raum
-  Allgemeiner ländlicher Raum
-  Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum
-  Ländlicher Teilraum im Umfeld der großen Verdichtungsräume
-  Ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll
-  Alpengebiet¹⁾
-  Entwicklungsachse

b) Zeichnerisch erläuternde Darstellungen verbaler Ziele

-  Oberzentrum
-  Mögliches Oberzentrum
-  Mittelzentrum
-  Mögliches Mittelzentrum
-  Unterzentrum²⁾
-  Siedlungsschwerpunkt²⁾
-  Bevorzugt zu entwickelnder zentraler Ort
-  Grenzen der Regionen

Quelle: LEP Bayern 2006.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006 ist die Stadt Moosburg a.d. Isar als

- Mittelzentrum

eingestuft, das auf der Entwicklungsachse

- München – Freising – Moosburg a.d. Isar – Landshut

positioniert ist.

Der zentralörtliche Rang der Stadt Moosburg a.d. Isar als Mittelzentrum sowie die raumstrukturelle Lage sind mit einigen Anforderungen verbunden, die im LEP sowie im Regionalplan definiert werden.

Konkurrierende bzw. ergänzende zentrale Orte im potenziellen Einzugsgebiet der Stadt Moosburg a.d. Isar sind:

- Oberzentren München und Landshut sowie das mögliche Oberzentrum Freising,
- Mittelzentren Mainburg und Erding,
- Unterzentrum Taufkirchen (Vils).

Für ein Einzelhandelskonzept sind insbesondere folgende Bestimmungen aus dem LEP 2006 von Bedeutung:

Zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte

- A II 2.1.2.1 (Z)
Die Zentralen Orte sollen so entwickelt werden, dass sie ihre überörtlichen Versorgungsaufgaben innerhalb ihres Verflechtungsbereiches dauerhaft erfüllen.
- 2.1.2.4 (Z)
Die Versorgungseinrichtungen der Zentralen Orte sollen in der Regel in deren Versorgungs- und Siedlungskern realisiert werden.

Zentrale Orte – Mittelzentren

- (Z) Mittelzentren sollen die Bevölkerung ihrer Mittelbereiche mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs versorgen.
- (Z) Mittelzentren sollen über vielseitige Einkaufsmöglichkeiten des gehobenen Bedarfs sowie über ein vielfältiges und attraktives Arbeitsplatzangebot verfügen.

Nachhaltige gewerbliche Wirtschaft und Dienstleistungen – Handel

- B II 1.2.1.1 (Z) Die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung mit Einzelhandelseinrichtungen, insbesondere solchen zur Deckung des kurzfristigen, täglichen Bedarfs mit Lebensmitteln, soll sichergestellt werden.

(G) Dabei ist die Versorgung möglichst durch eine Vielfalt von Betrieben unterschiedlicher Größen anzustreben. Der Erreichbarkeit der Einzelhandelseinrichtungen möglichst auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln kommt besondere Bedeutung zu.

(G) Es ist anzustreben, dass die Funktionsfähigkeit der Zentralen Orte und ihrer Innenstädte, Ortskerne und Stadtteilzentren durch die Errichtung oder Erweiterung von Einzelhandelsbetrieben nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

- B II 1.2.1.2 (Z) Flächen für Einzelhandelsgroßprojekte sollen in der Regel nur in Unterebenen und Zentralen Orten höherer Stufen sowie in Siedlungsschwerpunkten (geeignete Zentrale Orte) ausgewiesen werden. Soweit Einzelhandelsgroßprojekte ganz überwiegend dem Verkauf von Waren des kurzfristigen, täglichen Bedarfs dienen, kommen auch Kleinzentren und nichtzentrale Orte in Betracht, wenn diese über keine Versorgung mit diesen Waren verfügen und sie dem ländlichen Raum angehören. Die Ausweisung soll in städtebaulich integrierter Lage mit einer den örtlichen Gegebenheiten entsprechenden Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr erfolgen.
- (Z) Durch die Ausweisung von Flächen für die Errichtung und Erweiterung von Einzelhandelsgroßprojekten soll die Funktionsfähigkeit der Zentralen Orte sowie die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung im Einzugsbereich dieser Einrichtungen nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Siedlungsentwicklung

- B VI 1.3 (Z) In allen Gemeinden soll in der Regel eine organische Siedlungsentwicklung stattfinden. Abweichend hiervon ist eine überorganische Siedlungsentwicklung in zentralen Orten und Siedlungsschwerpunkten sowie in geeigneten Gemeinden im Bereich von Entwicklungsachsen zulässig. Im Wohnsiedlungswesen ist eine überorganische Entwicklung auch in anderen geeigneten Gemeinden der Stadt- und Umlandbereiche in Verdichtungsräumen möglich.
- B VI 2.4 (Z) Agglomerationen im Anschluss an Einzelhandelsgroßprojekte in städtebaulichen Randlagen sollen vermieden werden.

Zusammenfassend lassen sich für die Einzelhandelsentwicklung der Stadt Moosburg a.d. Isar zwei Themenkomplexe mit einem unterschiedlichen räumlichen Bezug aus den Vorgaben des LEP 2006 abgrenzen.

- Zum einen soll der Einzelhandel der Stadt so entwickelt werden, dass sich der Bevölkerung vielseitige Einkaufsmöglichkeiten bieten und die Stadt ihre überörtlichen Versorgungsaufgaben entsprechend dem zentralörtlichen Rang als Mittelzentrum erfüllt. Diese ausstattungsbezogenen Entwicklungserfordernisse werden lediglich dadurch eingeschränkt, dass die Funktionsfähigkeit der Zentralen Orte sowie die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung durch Einzelhandelsgroßprojekte nicht wesentlich beeinträchtigt werden sollen.
- Zum anderen wird der Innenstadt eine besondere Funktion als Versorgungsstandort innerhalb der Stadt zugesprochen. So soll die Einzelhandelsentwicklung in der Regel in der Innenstadt stattfinden oder zumindest die Versorgungsfunktion der Innenstadt nicht wesentlich beeinträchtigen.

Beide Forderungen aus dem LEP lassen sich im Zuge der städtischen Einzelhandelsentwicklungsplanung häufig nicht widerspruchsfrei in Einklang bringen. Zielkonflikte treten vor allem dann auf, wenn der Versorgungsstandort Innenstadt für eine weitere Einzelhandelsentwick-

lung über zu wenige oder nur mehr ungeeignete Flächen verfügt. Aber auch wenn Ansiedlungsbegehren für moderne Betriebsformen mit innenstadtrelevantem Sortiment vorliegen, die sich am Standort Innenstadt nicht sinnvoll realisieren lassen (z.B. großflächiger Elektrofachmarkt). Üblicherweise reagieren Kommunen bei derartigen Zielkonflikten mit der Etablierung eines innenstadtergänzenden Versorgungsstandortes häufig im Bereich von Gewerbegebieten an stark frequentierten Straßen. In der Folge steht die Frage wie stark sich der Ergänzungsstandort gegenüber der Innenstadt entwickeln sollte dauerhaft im Vordergrund.

B 3.2 Regionalplan

Der Regionalplan der Region München nennt als Leitvorstellung der nachhaltigen Raumentwicklung die Sicherung und Weiterentwicklung der Region als attraktiven Lebensraum und leistungsfähigen Wirtschaftsraum. Speziell für das Mittelzentrum Moosburg werden folgende einzelhandelsrelevante Zielsetzungen in den Themenfeldern Raumstruktur und Siedlungswesen genannt:

Raumstruktur

- Die monozentrisch-radiale Raumstruktur der Region München soll im Sinne einer dezentralen Konzentration ergänzt und weiterentwickelt werden. Dazu soll die Siedlungs- und Infrastruktur auf das System der zentralen Orte ausgerichtet werden.
- Die Entwicklung der Bevölkerung und Arbeitsplätze im Einzugsbereich des Flughafens soll sich insbesondere im möglichen Oberzentrum Freising, im Mittelzentrum Erding und im bevorzugt zu entwickelnden Mittelzentrum Moosburg a.d.Isar sowie in den Gemeinden Langenbach, Langenpreising, Marzling, Moosinning, Neuching, Oberding, Wartenberg, Wörth und Zolling vollziehen.

Siedlungswesen

- An geeigneten Haltepunkten des SPNV soll eine über die bestehenden Siedlungsgebiete hinausreichende stärkere Siedlungsentwicklung der Gemeinden konzentriert werden, wobei die Möglichkeiten einer verdichteten Bauweise ausgeschöpft werden sollen. Diese Haltepunkte sind die Bahn-Haltepunkte: Kaufering, Moosburg a.d.Isar, Langenbach, Marzling und Dorfen.

Speziell zum Themenfeld Einzelhandel nennt der Regionalplan folgende Ziele bzw. Grundsätze:

Allgemeine Grundsätze der Versorgung

- Die dezentralen Versorgungsstrukturen in der Region München mit ihrer großen Vielfalt an Betriebstypen, Waren- und Dienstleistungsangeboten und den Bündelungsvorteilen sollen erhalten und gestärkt werden. Einer Verzerrung des Standortwettbewerbs zwischen Versorgungsstandorten in städtebaulich integrierten und peripheren Lagen soll entgegengewirkt werden.
- Standorte in "städtebaulich integrierter Lage" bedeutet, dass diese Standorte
 - sich in oder nahe von Innenstädten, Stadtteilzentren und Ortskernen sowie Nebenzentren befinden,

- auch andere öffentliche und private Infrastruktureinrichtungen bieten,
- mit entsprechend leistungsfähigen ÖPNV-Anschlüssen angebunden oder anbindbar sind und für den motorisierten Individualverkehr im Straßennetz verträglich erreichbar sind,
- in aller Regel einen Bezug zur wohnortnahen Grundversorgung und zur Versorgung der Bevölkerung im landesplanerischen Verflechtungsbereich bzw. im Einzugsbereich haben.

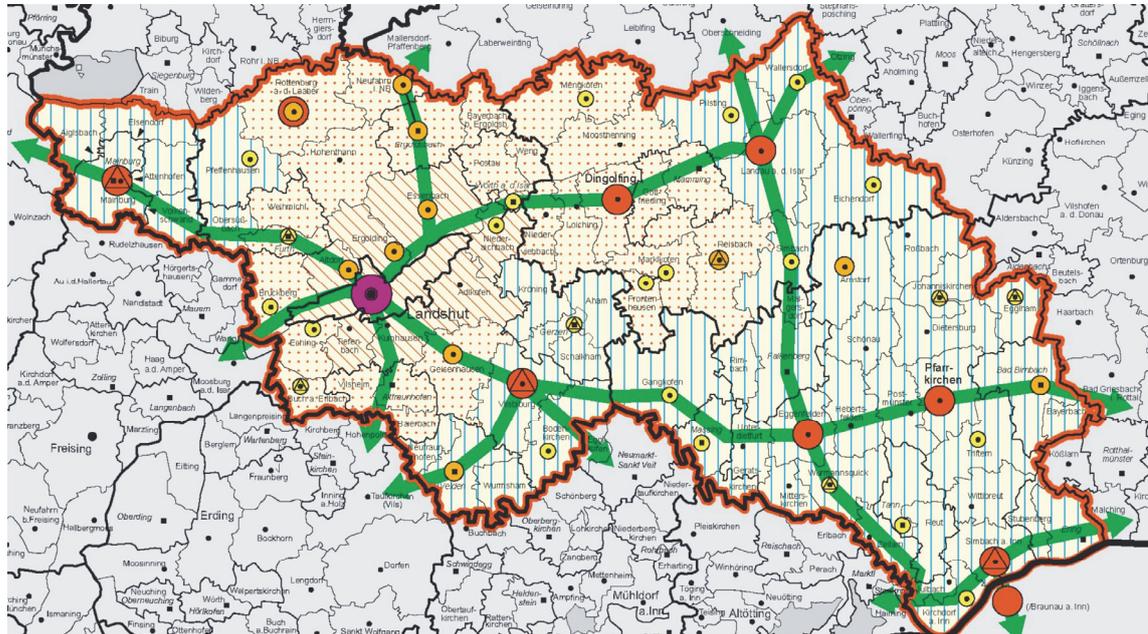
- Flächen für die Einzelhandelsversorgung der Bevölkerung sollen auf nachhaltige, d.h. zukunftsfähige, flächensparsame und umweltverträgliche Standorte ausgerichtet werden.
- Flächennutzungen oder -ausweisungen für den Einzelhandel sollen insbesondere an Standorten erfolgen, die Haltepunkten eines entsprechend leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehrs günstig zugeordnet sind.
- Bei neuen oder zu erweiternden Einzelhandelsgroßprojekten soll die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur gewährleistet werden.
- An den Standorten des Einzelhandels in städtebaulich integrierten Lagen sollen die Möglichkeiten zur Erhaltung, Weiterentwicklung und Bereitstellung ausreichender Kapazitäten für die Grundversorgung gewährleistet sein. Auf einen breiten Branchenmix soll hingewirkt werden.

Einzelhandelsfunktionen der Gemeinden und zentralen Orte

- In allen Gemeinden soll die verbrauchernahe Grundversorgung im Einzelhandel zur Deckung des kurzfristigen, täglichen Bedarfs sichergestellt werden.
- In den zentralen Orten sollen die Einzelhandelskapazitäten an deren Versorgungsfunktion und an der Größe der landesplanerischen Verflechtungsbereiche orientiert werden, soweit nicht Besonderheiten eine Abweichung vom Verflechtungsbereich gemäß Landesentwicklungsprogramm begründen.
- In den folgenden zentralen Orten höherer Stufe sollen geeignete Potenziale zur Aufwertung der Einzelhandelsfunktionen in städtebaulich integrierten Lagen verstärkt geschaffen und gesichert sowie die hier spezifischen Standortvorteile gestärkt werden, und zwar
 - - in den Mittelzentren, insbesondere mit Lage im ländlichen Raum und in der äußeren Verdichtungszone, für die Versorgung der Bevölkerung mit Waren des gehobenen Bedarfs im jeweiligen Mittelbereich und
 - - im möglichen Oberzentrum Freising für die Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen des gehobenen, spezialisierten und höheren Bedarfs im Mittelbereich Freising.
- Darüber hinaus soll die regionale Bedeutung des Einzelhandels in diesen Städten auch durch Marketingmaßnahmen weiterentwickelt werden.

Abbildung 7: Raumstruktur nach dem Regionalplan der Region Landshut (13) und dem Regionalplan der Region München (14)

Region Landshut



Ziele der Raumordnung (Regionalplan)

Zeichnerisch erläuterte Darstellungen verbaler Ziele

-  Unterzentrum
-  Kleinzentrum
-  Bevorzugt zu entwickelnder zentraler Ort

Zentrale Doppelorte sind durch Verbindungslinien gekennzeichnet

-  Entwicklungsachse
-  Grenze der Region

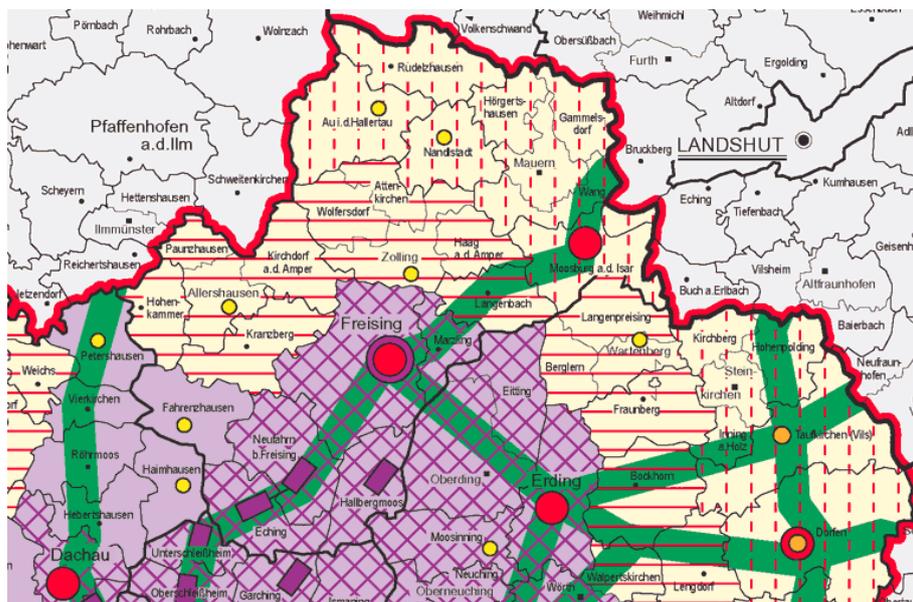
Nachrichtliche Wiedergabe staatlicher Planungsziele (LEP 2006)

-  Ländlicher Raum
-  Allgemeiner ländlicher Raum
-  Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum
-  Ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll
-  Oberzentrum
-  Mittelzentrum
-  Mögliches Mittelzentrum (Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums)
-  Bevorzugt zu entwickelnder zentraler Ort

-  Kreisfreie Stadt
-  Große Kreisstadt
-  Kreisangehörige Gemeinde (Einheitsgemeinde)
-  Sitz einer Verwaltungsgemeinschaft
-  Hinweis auf den Verwaltungssitz, wenn dieser außerhalb des Gebietes der Verwaltungsgemeinschaft liegt oder Mitgliedsgemeinden nicht anranderengrenzen



Region München (Ausschnitt)



Ziele des Regionalplans

-  Kleinzentrum
 -  Unterzentrum
 -  Siedlungsschwerpunkt
- Zentrale Doppelorte sind durch Verbindungslinien gekennzeichnet

Nachrichtliche Wiedergabe staatlicher Planungsziele (Quelle: Landesentwicklungsprogramm Bayern, Stand 1. April 2003)

-  Oberzentrum
-  Mögliches Oberzentrum
-  Mittelzentrum
-  Mögliches Mittelzentrum
-  Zentrale Doppelorte sind durch Verbindungslinien gekennzeichnet
-  Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung
-  Grenze der Region
- Verdichtungsraum**
-  Stadt- und Umlandbereich im Verdichtungsraum
-  Äußere Verdichtungszone
- Ländlicher Raum**
-  Allgemeiner ländlicher Raum
-  Ländlicher Teilraum im Umfeld der großen Verdichtungsräume

Quelle: Regionalplan Region Landshut (13) und Regionalplan Region München (14).

Einzelhandelsgroßprojekte

- Fachmärkte und Einkaufszentren sollen als Einzelhandelsgroßprojekte in städtebaulich integrierten Lagen zur zentralörtlichen Versorgungsfunktion und Handelsvielfalt beitragen.
- Einzelhandelsgroßprojekte sollen die Funktionsfähigkeit der zentralen Orte im Einzugsbereich und die verbrauchernahe Versorgung nicht wesentlich beeinträchtigen.
- Für Einzelhandelsgroßprojekte mit zentrenrelevanten Sortimenten soll im Rahmen der Bauleitplanung Standorten in städtebaulich integrierten Lagen mit urbaner Nutzungsvielfalt der Vorrang vor der Neuausweisung von Sonderflächen an Standorten in peripheren Lagen eingeräumt werden.
- Einzelhandelsgroßprojekte oder deren Entwicklung sollen unter Berücksichtigung der zeitlichen und räumlichen Summen- und Agglomerationseffekte nicht zu landesplanerisch erheblichen, nachteiligen Auswirkungen auf die Zentren führen.
- Einzelhandelsgroßprojekte sollen an ein entsprechend leistungsfähiges öffentliches Personennahverkehrssystem angebunden werden.

Neben diesen konkret einzelhandelsbezogenen Zielsetzungen sind im Regionalplan der Region München die zentralen Orte der untersten Kategorie festgelegt (vgl. Abb. 7). Als Kleinzentren im Einzugsgebiet der Stadt Moosburg a.d. Isar sind im Regionalplan der Region München (14) die Gemeinden Nandlstadt, Zolling und Wartenberg eingestuft. Im Regionalplan der Region Landshut (13) sind im Einzugsgebiet der Stadt Moosburg die Gemeinden Bruckberg, Eching und Buch am Erlbach als Kleinzentren eingestuft.

B 3.3 Nahbereich und Verflechtungsbereich des innerstädtischen Einzelhandels

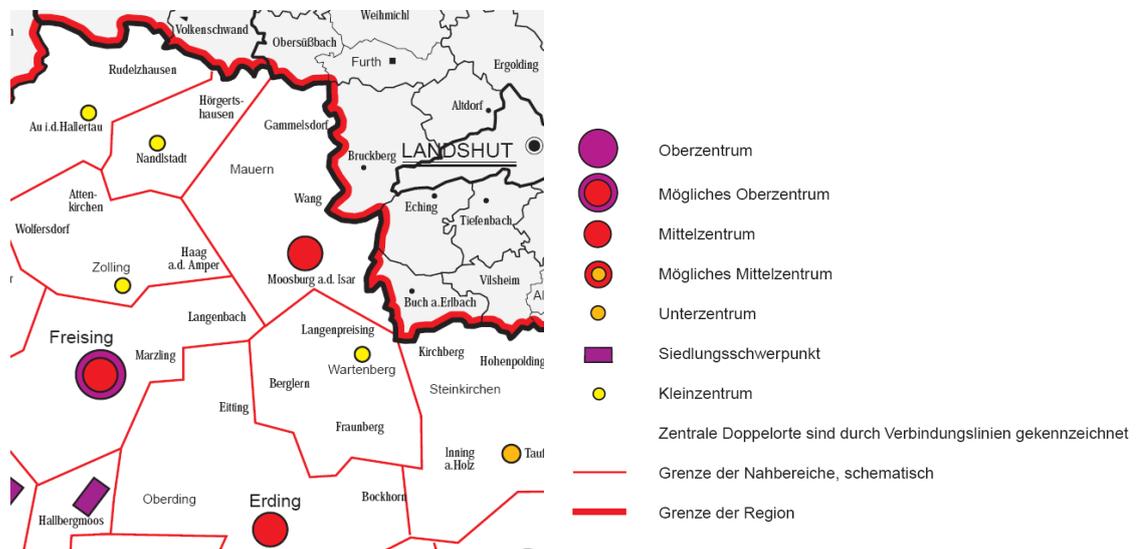
Schöpfen Einzelhandelsgroßprojekte im Bereich der Nahversorgung ein zu hohes Maß der für Waren des kurzfristigen, täglichen Bedarfs zur Verfügung stehenden Kaufkraft ab bzw. entziehen Einzelhandelsgroßprojekte den Innenstädten zu viel der dort im Einzelhandel gebundenen Kaufkraft, kann dies bis zum Verlust der Nahversorgung bzw. zu flächendeckenden Geschäftsaufgaben in der Innenstadt und damit zu einer erheblichen Beeinträchtigung zentrumsbildender innerstädtischer Versorgungsstrukturen führen.

Dementsprechend ist der zentrale landesplanerische Prüfmaßstab in Bezug auf Einzelhandelsgroßprojekte darauf ausgerichtet, dass neu anzusiedelnde oder zu erweiternde Einzelhandelsgroßprojekte der bestehenden Versorgungsstruktur keinen zu großen Teil der Kaufkraft entziehen. Die Kaufkraft ist dabei die Geldmenge, die von den Einwohnern innerhalb eines bestimmten Zeitraumes nach allgemeinen Erfahrungsgrundsätzen im Einzelhandel ausgegeben wird.

Die landesplanerisch verwendete, räumliche Beurteilungsgrundlage für die maximale Kaufkraftabschöpfung von Waren zur kurzfristigen, täglichen Bedarfsdeckung durch ein Einzelhandelsgroßprojekt ist unabhängig von der Betriebsform einheitlich der landesplanerische Nahbereich bzw. bei Siedlungsschwerpunkten ohne Nahbereich das Gemeindegebiet. Der

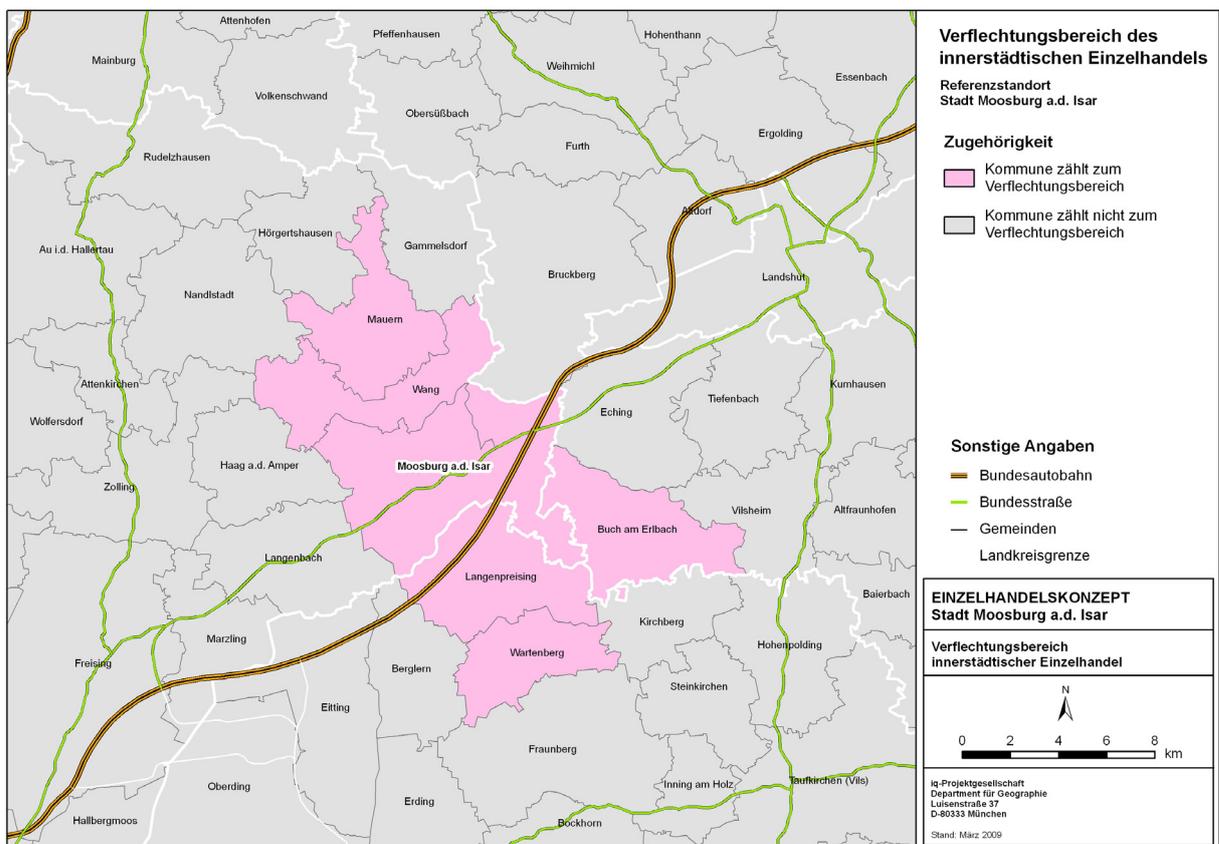
landesplanerische Nahbereich der Stadt Moosburg a.d. Isar umfasst neben der Stadt selbst die nördlich der Isar gelegenen Gemeinden Gammelsdorf, Mauern und Wang (vgl. Abb. 8).

Abbildung 8: Nahbereich – Stadt Moosburg a.d. Isar



Quelle: Regionalplan Region München (14).

Karte 5: Verflechtungsbereich des innerstädtischen Einzelhandels - Stadt Moosburg a.d. Isar



Quelle: Regierung von Niederbayern, eigene Darstellung.

iq-Projektgesellschaft

Maßgeblich für die maximale Kaufkraftabschöpfung eines Einzelhandelsgroßprojekts im Bereich der innenstadtrelevanten Sortimente von Waren des sonstigen Bedarfs sind die Versorgungseinrichtungen des Standorts Innenstadt. Entsprechend erfolgt für alle Einzelhandelsgroßprojekte, soweit in ihnen diese Sortimente angeboten werden, die Bemessung am Verflechtungsbereich des innerstädtischen bzw. innerörtlichen Einzelhandels. D.h. die maximal zulässige, sortimentspezifische Kaufkraftabschöpfung eines entsprechenden Einzelhandelsgroßprojekts nimmt Maß am Schutzgut selbst, dem Einzugsbereich der innerstädtischen Versorgungsstruktur. Je nach Stärke einer Innenstadt fällt der jeweilige Verflechtungsbereich des innerstädtischen Einzelhandels größer oder kleiner aus. Dies bedeutet, dass Einzelhandelsgroßprojekte, soweit in ihnen innenstadtrelevante Sortimente von Waren des sonstigen Bedarfs angeboten werden, im Verhältnis zur Stärke oder Schwäche der jeweiligen Innenstadt bemessen werden, d.h. die verträgliche Dimension des Projekts ergibt sich direkt über die jeweilige, innerstädtische Versorgungssituation.

Der Verflechtungsbereich des innerstädtischen Einzelhandels der Stadt Moosburg a.d. Isar umfasst neben der Stadt Moosburg a.d. Isar selbst die Gemeinden Buch a. Erlbach, Langenpreising, Mauern, Wang sowie den Markt Wartenberg mit insgesamt 33.029 Einwohnern (Stand: 01.01.2008).

B 4 Flächennutzungsplanung und Potenzialflächen

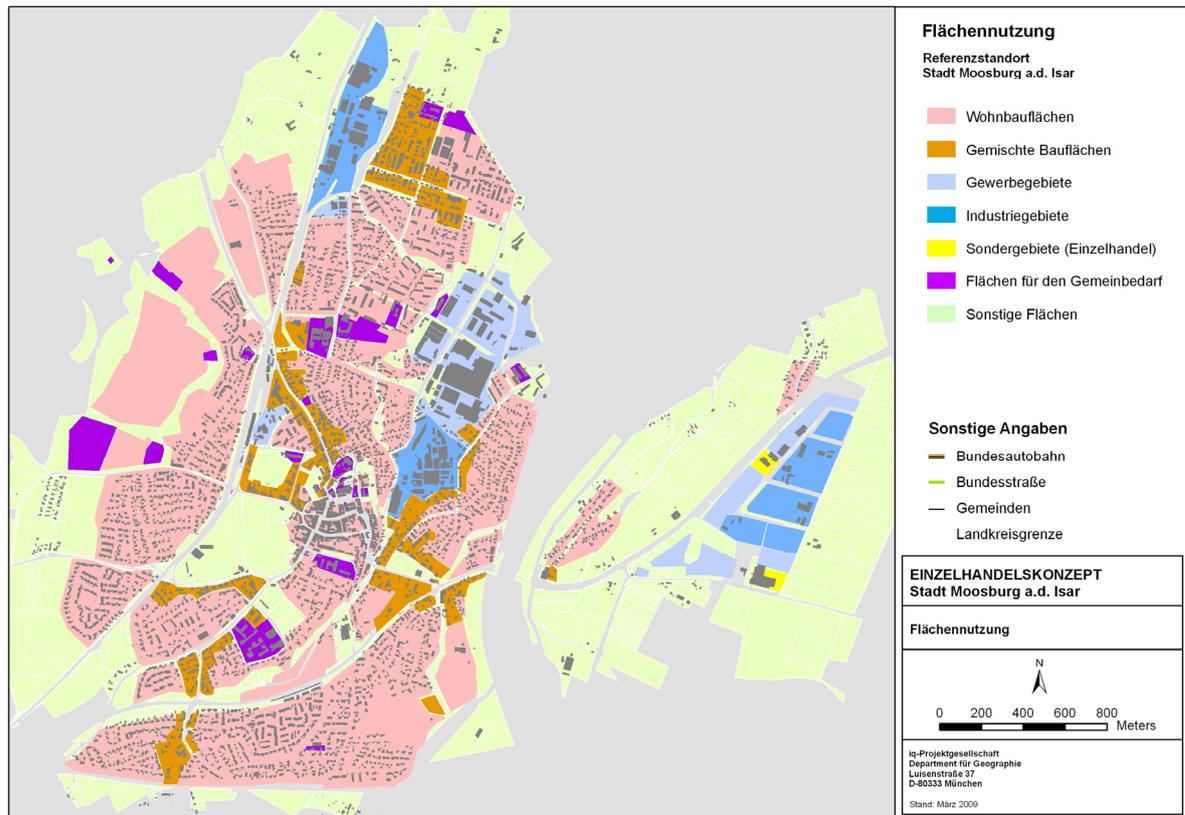
Anhand des Flächennutzungsplanes der Stadt Moosburg a.d. Isar (vgl. Karte 6) lassen sich sowohl funktionale Zentren innerhalb der Kernstadt bestimmen als auch Potenzialflächen für eine Einzelhandelsnutzung identifizieren.

Insgesamt zeigt die Stadt Moosburg eine klare funktionale Gliederung und eine sehr kompakte Form des Siedlungskörpers, wobei sich die Kernstadt ausschließlich westlich der Isar befindet. Lediglich mit dem Gewerbegebiet Degernpoint befindet sich ein größeres Areal östlich der Isar. Nachdem östlich der Isar keine Wohnbauflächen in einem wesentlichen Umfang positioniert sind, ist die Lagekategorie des Gewerbegebietes Degernpoint und auch die der darin befindlichen Sonderstandorte für Einzelhandel als „nicht-integriert“ zu werten.

Die Kernstadt selbst wird in weiten Teilen von Wohngebieten geprägt. Wesentliche Bereiche mit geschlossener Wohnbebauung befinden sich sowohl südlich als auch nördlich der Altstadt sowie westlich der Bahnlinie. Auch die noch unbebauten Wohnbauflächen und damit die Flächenreserven für die künftige Siedlungsentwicklung befinden sich westlich der Bahnlinie und zeichnen zumindest mittelfristig eine in Richtung Westen verlaufende siedlungsräumliche Entwicklung vor.

Mischgebiete, die ebenso wie die besonderen Wohnbaugebiete in der Altstadt als Standorte für Einzelhandel in Frage kommen, befinden sich im Ortsteil Neustadt im Norden des Stadtgebietes sowie entlang der wesentlichen Durchgangsstraßen zu denen die Thalbacher Straße, die Landshuter Straße, die Münchner Straße, die Westerbergstraße und die Bahnhofstraße zählen.

Neben dem Gewerbegebiet Degernpoint, das sich außerhalb der Kernstadt befindet, sind weitere drei Areale als Gewerbe bzw. Industriegebiet ausgewiesen. Die beiden flächenbezogenen Großeinheiten befinden sich zum einen entlang der Bahnlinie am nördlichen Ortsrand sowie nordöstlich der Altstadt mit den Produktionsstandorten der beiden Leitbetriebe Süd-Chemie AG und Jungheinrich AG.

Karte 6: Flächennutzungsplan der Stadt Moosburg a.d. Isar (Kernstadt)


Quelle: Stadt Moosburg a.d. Isar, eigene Bearbeitung.

iq-Projektgesellschaft

Die derzeitigen Einzelhandelsstandorte, die auf Grund der räumlichen Konzentration von Geschäften als Versorgungsstandorte bezeichnet werden können, befinden sich an den Standorten:

- Innenstadt,
- Gewerbegebiet-Nord/Neustadt,
- Gewerbegebiet Degernpiont.

Eine deutliche Handelsprägung weist zudem die

- Thalbacher Straße

von der Innenstadt in Richtung Norden bis zur Bahnunterführung auf.

Als weitere frequenzgenerierende Einrichtungen, die aber derzeit ohne stärkere Einzelhandelsnutzung in ihrem Umfeld bestehen, sind die Schulstandorte und der Bahnhof auszumachen.

Raumstrukturell auffällig ist die einzelhandelsbezogene Versorgungsfunktion des Gewerbegebietes Degernpiont, das sich in nicht-integrierter Lage befindet und durch die Isar als räumlicher Barriere vom Bevölkerungsschwerpunkt der Stadt Moosburg getrennt wird.

Potenzialflächen außerhalb der Altstadt/Innenstadt, die auf Grund ihrer Lage sowohl zu den Wohnbauflächen als auch zu den leistungsfähigen Verkehrsachsen für eine künftige Einzel-

handelsentwicklung geeignet wären, befinden sich innerhalb einer Eignungszone auf der Westlichen Seite der Kernstadt und umfassen speziell die Standortbereiche

- zwischen der Innenstadt und dem Bahnhof,
- im Bereich der Einmündung der St2054 (Münchner Straße) in die B11,
- im Anschluss an die Wohnbebauung westlich der Bahnlinie insbesondere im Bereich Georg-Schwaiger-Straße,
- im Bereich der St2085 am nördlichen Ortsausgang.

Alle diese Standorte sind entweder als integrierte Standorte zu werten oder weisen wesentliche Wohnbauflächen in ihrem Einzugsgebiet auf. Nicht nur im Falle der Realisierung der im Flächennutzungsplan enthaltenen Westumgehung als Verbindung zwischen der Bundesstraße B11 und St2085 sind die oben genannten Standorte besonders geeignet für eine einzelhandelsbezogene Nutzung. Bereits heute weisen diese Standorte hinsichtlich ihrer Lage zu den Wohnbauflächen und ihrer Verkehrsanbindung eine besondere Eignung für eine städtebaulich nachhaltige Einzelhandelsentwicklung auf. Lediglich für die Entwicklung der Flächen im Bereich der Georg-Schwaiger-Straße wäre eine Realisierung der Westumgehung eine Voraussetzung der Standortentwicklung.