

3.5 Zusammenfassung und Überlagerung der einzelfachlichen Analysen

In diesem Arbeitsschritt erfolgt eine Typisierung der Gemeinden und Städte aus fachspezifischer Perspektive. Dabei wurden je Fachbereich unterschiedliche Raumtypen definiert. Die Typisierung erfolgte anhand einer Auswahl von festgelegten Kriterien bzw. einschlägiger Indikatoren. Eine Interpretation der zusammengefassten Ergebnisse schließt die jeweilige fachspezifische Betrachtung ab. Die fachspezifischen Typisierungen der Gemeinden und Städte im Untersuchungsraum sind in Kartenabbildungen dargestellt. In einem nachfolgenden Arbeitsschritt erfolgt eine synoptische Überlagerung der einzelfachlichen Analyseergebnisse. Diese ermöglicht integrierte Potenzialaussagen zum Untersuchungsgebiet.

3.5.1 Siedlung

3.5.1.1 Vorgehensweise

Für den Fachbereich Raumordnung und Siedlung werden zur weiteren Beurteilung der Ausgangssituation im Untersuchungsraum Bewertungskategorien gebildet, die sich aus der Auseinandersetzung mit den flächenbezogenen Potenzialen im Raum ergeben. Die Bewertung erfolgt auf qualitativer Basis und wird für die Funktionen Wohnen und Gewerbe getrennt voneinander durchgeführt.

Die Bewertungskategorien leiten sich aus den erhobenen Merkmalen und den dazugehörigen Wertstufen der siedlungsstrukturellen Entwicklungspotenziale (Kap. 3.1.2.3) ab. Analog zu den Wertstufen erfolgt die Zuordnung der einzelnen Gemeinden in die jeweilige Bewertungskategorie nach dem Grundsatz, dass das ranghöchste Merkmal einer Gemeinde die Zugehörigkeit zur jeweiligen Bewertungskategorie bestimmt.






Aus dieser Vorgehensweise ergeben sich folgende fünf Bewertungskategorien:




1. Städte und Gemeinden mit hoher Bedeutung für eine Flughafenentwicklung aufgrund konkreter flächenbezogener Entwicklungsausrichtung / -planung
2. Städte und Gemeinden mit besonderer Bedeutung für eine Flughafenentwicklung aufgrund ihrer hervorgehobenen regionalen Funktion als Siedlungsraum
3. Städte und Gemeinden mit Entwicklungspotenzial für eine Flughafenentwicklung aufgrund eines vorhandenen Basisangebotes an Flächen, die flughafenbezogen entwickelt werden könnten
4. Städte und Gemeinden mit ergänzender Bedeutung für eine Flughafenentwicklung
5. Städte und Gemeinden ohne flächenbezogene Beurteilung zur Aufnahme einer Flughafenentwicklung

Entwicklungskonzept weiteres Flughafenumland

Karte 3.5 - 1
Entwicklungspotenzial Wohnen

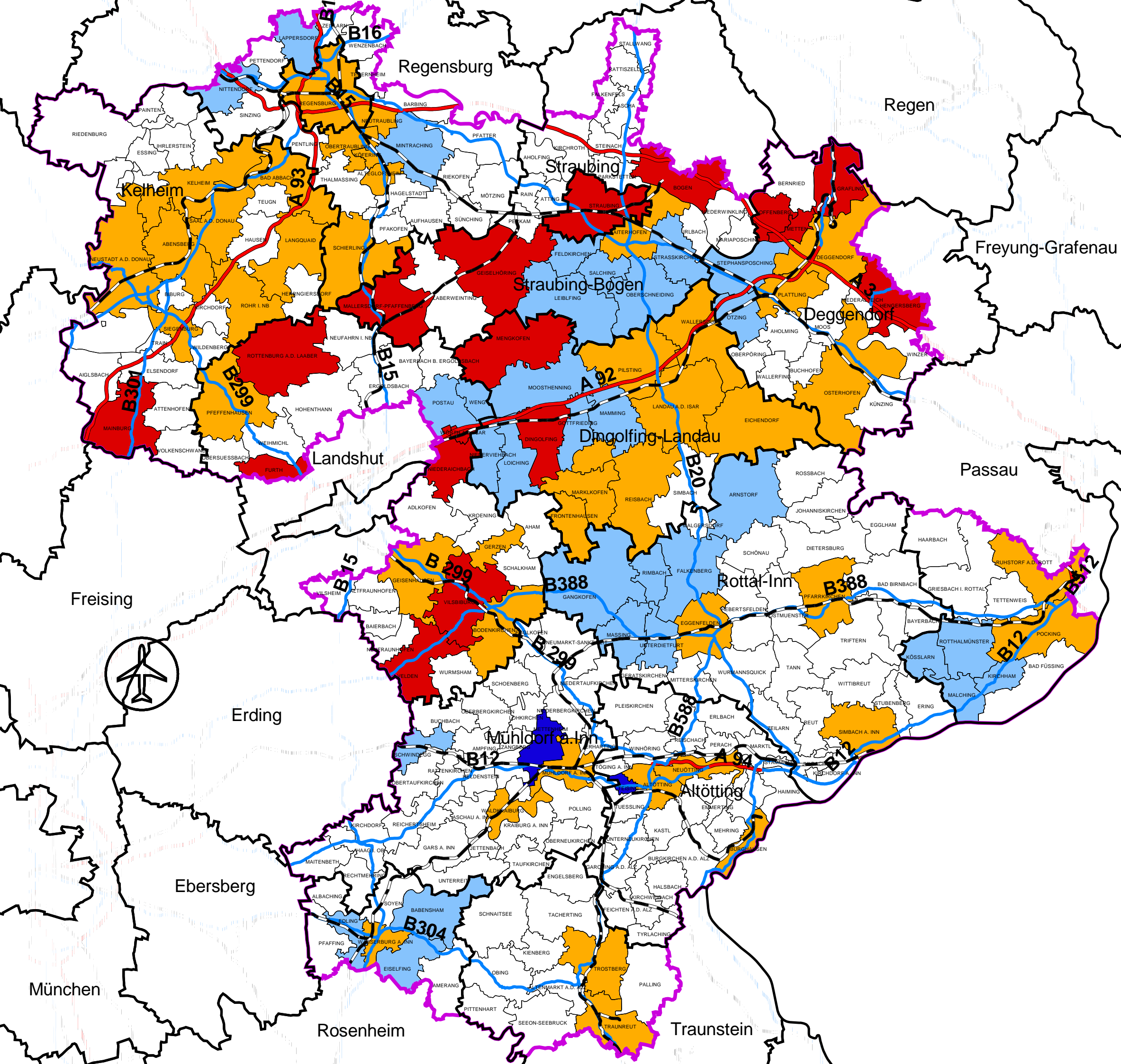
Bewertungskategorien

-  Städte und Gemeinden mit hoher Bedeutung für eine Flughafenentwicklung aufgrund konkreter flächenbezogener Entwicklungsausrichtung/ -planung
-  Städte und Gemeinden mit besonderer Bedeutung für eine Flughafenentwicklung aufgrund ihrer hervorgehobenen regionalen Funktion als Siedlungsraum
-  Städte und Gemeinden mit Entwicklungspotenzial für eine Flughafenentwicklung aufgrund eines vorhandenen Basisangebotes an Flächen, die flughafenbezogen entwickelt werden können
-  Städte und Gemeinden mit ergänzender Bedeutung für eine Flughafenentwicklung
-  Städte und Gemeinden ohne flächenbezogene Beurteilung zur Aufnahme einer Flughafenentwicklung

-  Gemeindegrenzen
-  Landkreisgrenzen
-  Untersuchungsgebiet

Quelle: eigene Bewertung
Planungsgruppe TRIAS
TRANSVER GmbH
Verkehrsforschung und Beratung

München, Juli 2005 Maßstab 1:450.000



Entwicklungskonzept weiteres Flughafenumland

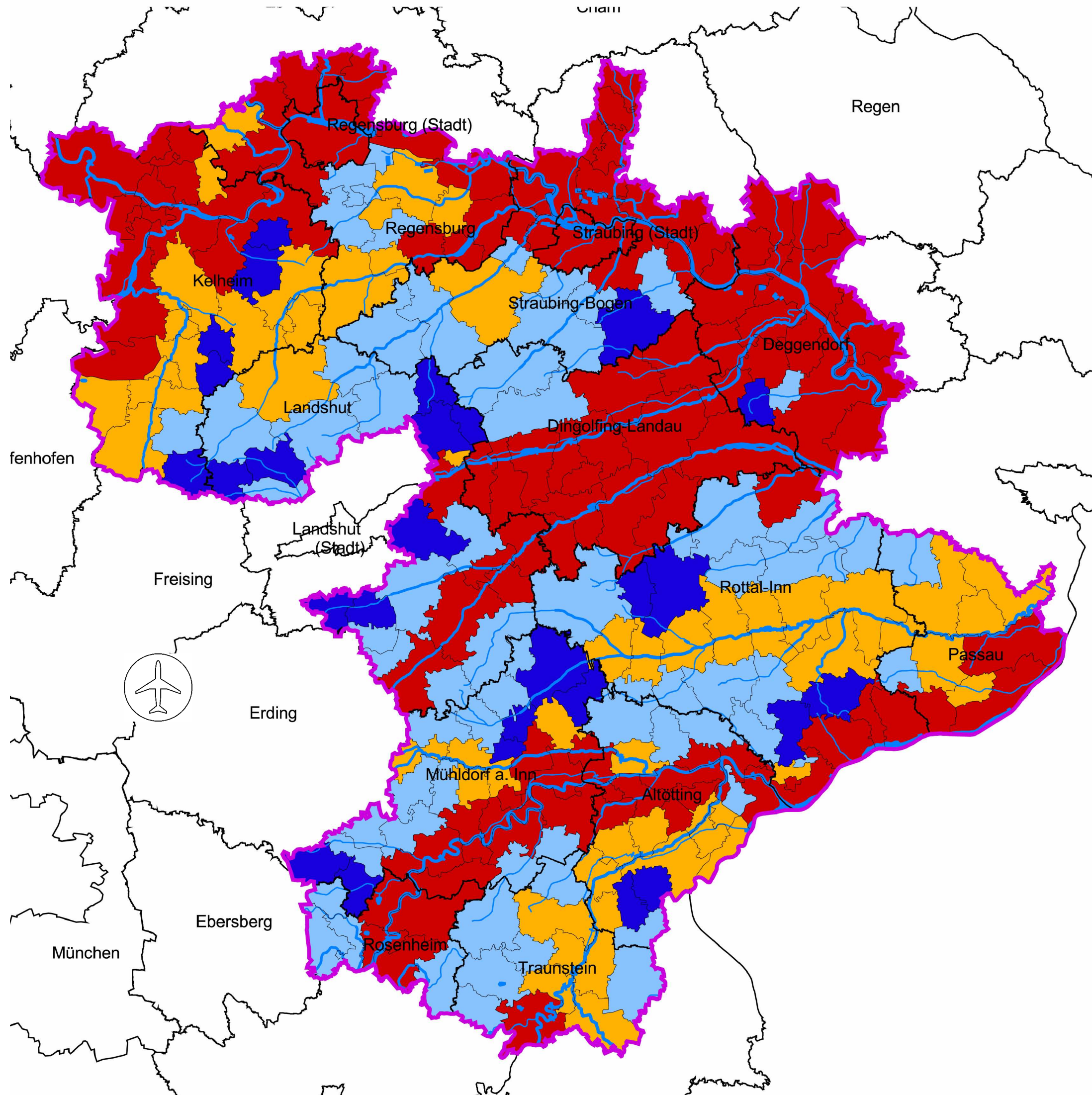
Karte 3.5.2
Entwicklungspotenzial aus
Sicht von Natur und Landschaft

Bewertungskategorien

- Gemeinden mit hohem Anteil an Flächen mit "hervorragender/besondere Bedeutung für den Naturhaushalt" (Schutzgebietsanteil mehr als 50%)
- Gemeinden mit mittlerem Anteil an Flächen mit "hervorragender/besondere Bedeutung für den Naturhaushalt" (Schutzgebietsanteil 20 bis 50%)
- Gemeinden mit wenigen Flächen mit "hervorragender/besondere Bedeutung für den Naturhaushalt" (Schutzgebietsanteil 1 bis 20%)
- Gemeinden ohne größere Flächen mit "hervorragender/besondere Bedeutung für den Naturhaushalt" (Schutzgebietsanteil unter 1%)

Sonstiges

- Gewässer
- Grenze des Untersuchungsgebietes
- Landkreisgrenzen
- Gemeindegrenzen



Quelle:
- eigene Berechnung

auweck+partner

München, März 2005 M 1:500 000

3.5.1.2 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Darstellungen in den Karte 3.5-1 und Karte 3.5-2 zeigen, bezogen auf das Verteilungsmuster der Flächenpotenziale, unterschiedliche Entwicklungsvoraussetzungen für die Funktion Wohnen und die Funktion Gewerbe.

Wie aus Karte 3.5-1 „Entwicklungspotenzial Wohnen“ zu erkennen ist, weist der Untersuchungsraum ein differenziertes Verteilungsmuster der Flächenpotenziale auf. Die Teilräume Nord und Mitte weisen einerseits eine höhere Dichte an Flächenpotenzialen auf und andererseits sind diese Flächenpotenziale im Hinblick auf eine flughafenbedingte Entwicklung günstiger bewertet als im Teilraum Süd. Die Bewertungskategorien einzelner Städte und Gemeinden mit hoher und besonderer Bedeutung für eine Flughafenentwicklung überwiegen in den Teilräumen Nord und Mitte.

Weite Teile des Teilraumes Süd entziehen sich der Bewertung, da hier keine flächenbezogenen Beurteilungsgrundlagen zur Aufnahme einer Flughafenentwicklung ermittelt wurden. Einige Städte und Gemeinden verfügen über eine besondere Bedeutung für eine Flughafenentwicklung, die sich aufgrund ihrer zentralörtlichen Einstufung ergibt. Weitere verfügen über ein Basisangebot an Flächen, welches flughafenbezogen entwickelt werden könnte, derzeit aber jedoch keinen unmittelbaren Flughafenbezug aufweist. Da der Regionalplan Südostoberbayern in seiner Fortschreibung die Kennzeichnung von Gemeinden und Gebieten, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit einer Flughafenentwicklung standen, aufgehoben hat, wurden diese Gemeinden als Städte und Gemeinden mit ergänzender Bedeutung für eine Flughafenentwicklung eingestuft. Insgesamt konzentrieren sich die Flächenpotenziale im Teilraum Süd insbesondere auf die Städte mit mittelzentraler Funktion, die hier als potenzielle Schrittmacher anzusehen sind.

Die Verteilung der Entwicklungspotenziale für die Funktion Gewerbe zeigt im Vergleich zur Funktion Wohnen günstigere Entwicklungsvoraussetzungen innerhalb des gesamten Untersuchungsraumes auf. Das Gefälle zwischen den Teilräumen Nord und Mitte im Verhältnis zum Teilraum Süd ist in der Deutlichkeit nicht vorhanden (vgl. Karte 3.5-2).

Auffällig ist, dass eine große Zahl an Flächenpotenzialen in den Teilräumen Nord und Mitte aufgrund ihres konkreten Flughafenbezugs als Städte und Gemeinden mit hoher Bedeutung für eine Flughafenentwicklung ein zu stufen sind.

Im Teilraum Süd hingegen werden die Städte und Gemeinden überwiegend mit besonderer Bedeutung für eine Flughafenentwicklung bewertet, eine konkrete flughafenbezogene Ausrichtung liegt nicht vor. Diese Bewertung ergibt sich daraus, dass sich im Teilraum Süd die Flächenpotenziale auf die Gemeinden mit mittelzentraler Funktion konzentrieren und aus dem Standortinformationssystem (SISBy) ergeben.

Die Ergebnisse der Bewertung zeigen, dass der Untersuchungsraum auf Grund der vorhandenen Flächenpotenziale für Wohnen und Gewerbe auf eine flughafenbedingte Entwicklung vorbereitet ist. Während die Teilräume Nord und Mitte ihre siedlungsstrukturellen Handlungsspielräume bislang bereits offensiv auf eine flughafeninduzierte Entwicklung ausgerichtet haben, ist dies im Teilraum Süd nicht zu erkennen.

Die Handlungserfordernisse liegen nun darin, gemeinsam mit den Fachdisziplinen Landschaft, Wirtschaft und Verkehr die unterschiedlichen Eignungsprofile für einzelne Räume herauszustellen und aufzuzeigen, mit welchen Maßnahmen ein flughafenbezogenes Angebotsprofil entwickelt werden kann.

3.5.2 Natur und Landschaft

3.5.2.1 Vorgehensweise

Für den Fachteil Natur und Landschaft erfolgt für die zusammenfassende Darstellung der Analyseergebnisse eine quantitative Analyse der prozentualen Anteile der Gebiete mit hervorragender / besonderer Bedeutung (amtlich festgesetzte und geplante Schutzgebiete) an den jeweiligen Gemeindeflächen. Ein weiteres Kriterium für die Definition von Bewertungskategorien, ist das Vorkommen der ermittelten naturschutzfachlich überregional / regional bedeutsamen Fließgewässerachsen (Vorkommen von überregional bedeutsamen Fließgewässerachsen: Verschiebung um zwei Bewertungskategorien, Vorkommen von regional bedeutsamen Fließgewässerachsen: Verschiebung um eine Kategorie nach oben)

Wie auch in Karte 3.5-3 ersichtlich, ergeben sich daraus vier Gemeindetypen:

- **Gemeinden mit hohem Anteil an Flächen mit "hervorragender / besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt"**

Die Gemeindefläche weist entweder einen Schutzgebietsanteil von über 50% auf oder ist, aufgrund des Vorkommens von regional / überregional bedeutsamen Fließgewässerachsen im Gemeindegebiet, diesem Typ zuzuordnen.

- **Gemeinden mit mittlerem Anteil an Flächen mit "hervorragender / besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt"**

Die Gemeindefläche weist entweder einen Schutzgebietsanteil von 20 - 50% auf oder ist, aufgrund des Vorkommens von regional / überregional bedeutsamen Fließgewässerachsen im Gemeindegebiet, diesem Typ zuzuordnen.

- **Gemeinden mit wenigen Flächen mit "hervorragender / besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt"**

Die Gemeindefläche weist entweder einen Schutzgebietsanteil von 1-20% auf oder ist, aufgrund des Vorkommens von regional bedeutsamen Fließgewässerachsen im Gemeindegebiet, diesem Typ zuzuordnen.

- **Gemeinden ohne größere Flächen mit "hervorragender / besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt"**

Die Gemeindefläche weist lediglich einen Schutzgebietsanteil von unter 1% auf und hat keine regional / überregional bedeutsamen Fließgewässerachsen im Gemeindegebiet.

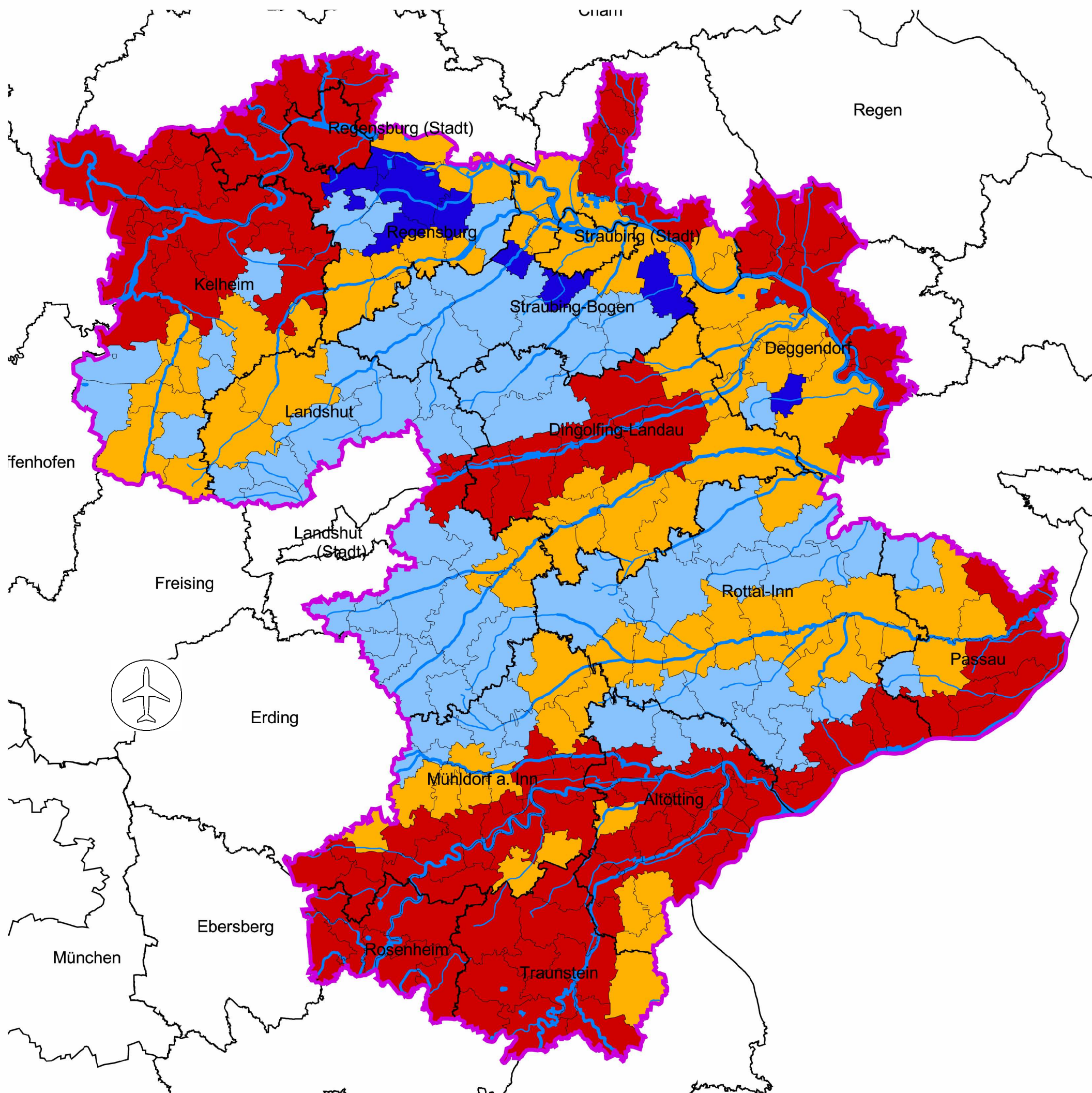
Die Projektion der Potenziale für landschaftsbezogene Erholung auf die Gemeindeebene erfolgt zunächst auf der Grundlage der vorangegangenen Bewertung von Landschaftsbild- und Landschaftserleben. Dabei werden Gemeinden, die im Übergangsbereich von zwei Naturräumen liegen, rein quantitativ dem Naturraum mit dem höheren Flächenanteil zugeordnet. Das Vorkommen von punktuellen und linearen Erholungsleitstrukturen wird, abhängig von ihrer regionalen / überregionalen Bedeutung, bei der Kategorisierung der Gemeinden mit berücksichtigt: (Vorkommen von überregional bedeutsamen Erholungsleitstrukturen: Verschiebung um zwei Bewertungskategorien, Vorkommen von regional bedeutsamen Erholungsleitstrukturen: Verschiebung um eine Kategorie nach oben)

Die Einteilung der Gemeinden hinsichtlich ihres Potenzials für landschaftsbezogene Erholung ist in der Karte 3.5-4 dargestellt. Es ergeben sich folgende Gemeindety-
pen:

- **Gemeinden mit hervorragender Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung aufgrund sehr hoher Vielfalt, Naturnähe und Eigenart**
- **Gemeinden mit besonderer Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung aufgrund mittlerer Vielfalt, Naturnähe und Eigenart**
- **Gemeinden mit Entwicklungspotenzial für die landschaftsbezogene Erholung aufgrund der Ansätze von Vielfalt, Naturnähe und Eigenart**
- **Gemeinden mit ergänzender Bedeutung für landschaftsbezogene Erholung**

Entwicklungskonzept weiteres Flughafenumland

Karte 3.5.3
Entwicklungspotenziale aus Sicht der
Landschaftsbezogenen Erholung



Bewertungskategorien

- Gebiete mit hervorragender Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung aufgrund sehr hoher Vielfalt, Naturnähe und Eigenart der Landschaft
- Gebiete mit besonderer Bedeutung für landschaftsbezogene Erholung aufgrund mittlerer Vielfalt, Naturnähe und Eigenart der Landschaft
- Gebiete mit Entwicklungspotential für landschaftsbezogene Erholung aufgrund der Ansätze von Vielfalt, Naturnähe und Eigenart der Landschaft
- Gebiete mit ergänzender Bedeutung für landschaftsbezogene Erholung

Sonstiges

- Gewässer
- Grenze des Untersuchungsgebietes
- Landkreisgrenzen
- Gemeindegrenzen



Quelle:
- eigene Berechnung





auweck+partner





München, März 2005 M 1:500 000

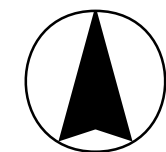
Entwicklungskonzept weiteres Flughafenumland

Karte 3.5 - 4
Entwicklungspotenziale aus Sicht
der landschaftsbezogenen Erholung

Gemeindetypen

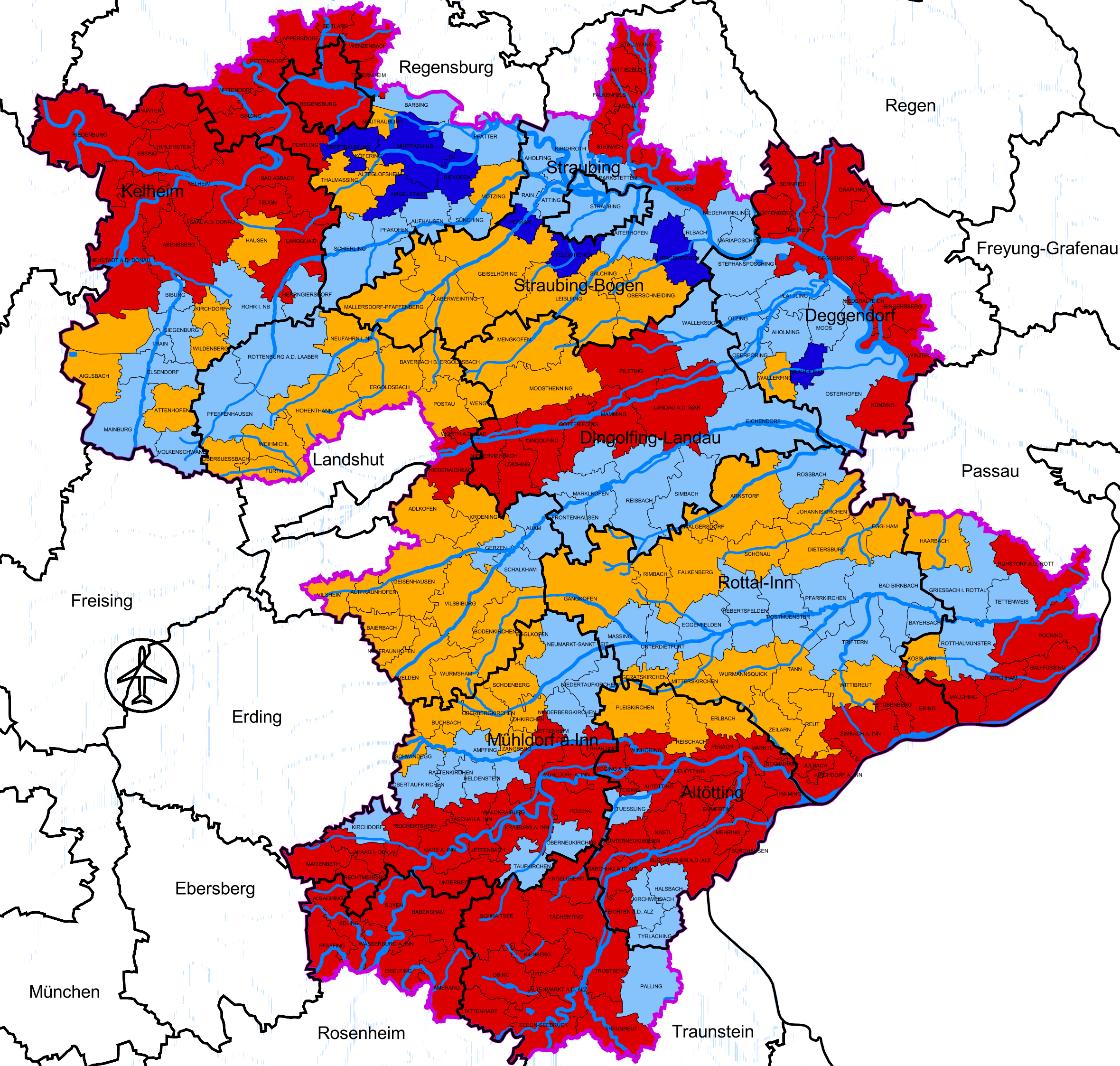
-  Gebiete mit hervorragender Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung aufgrund sehr hoher Vielfalt, Naturnähe und Eigenart der Landschaft
-  Gebiete mit besonderer Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung aufgrund mittlerer Vielfalt, Naturnähe und Eigenart der Landschaft
-  Gebiete mit Entwicklungspotenzial für die landschaftsbezogene Erholung aufgrund der Ansätze von Vielfalt, Naturnähe und Eigenart der Landschaft
-  Gebiete mit ergänzender Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung

-  Fließgewässer
-  Gemeindegrenzen
-  Landkreisgrenzen
-  Untersuchungsgebiet



Quelle: eigene Berechnung
auweck+partner
TRANSVER GmbH
Verkehrsforschung und Beratung

München, März 2005 Maßstab 1:450.000



3.5.2.2 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die ökologische, naturräumliche und landschaftlich-ästhetische Qualität des Untersuchungsraums bedingt regional unterschiedlich ausgeprägte Potenziale für den Naturschutz sowie für die landschaftsbezogene Erholung.

Durch die Projektion der Analyseergebnisse auf die Gemeindeebene wird die räumlichen Ausdehnung dieser Potenziale stärker demonstriert (vgl. Karte 3.5-3 und Karte 3.5-4).

Wie auch schon im Kapitel 3.2.2.7 erläutert, zeigt sich, dass die flächenhafte Ausdehnung der Potenziale für Naturschutz und landschaftsbezogener Erholung eine hohe Parallelität aufweist. Insbesondere in den Gemeinden, welche ein hohes naturschutzfachliches Potenzial aufweisen, können auch die Bedingungen für die landschaftsbezogene Erholung als günstig bezeichnet werden. Die Ästhetik und Erlebbarkeit der Landschaft sowie ihre naturschutzfachliche Wertigkeit weisen somit eine starke gegenseitige Abhängigkeit auf.

Betrachtet man die regionale Ausdehnung der landschaftlichen Potenziale im Untersuchungsgebiet, lassen sich drei grobe Bereiche ausmachen:

- **Gemeinden nördlich der Donau:** Die Wälder und Fließgewässereinschnitte mit hoher Reliefdynamik im Bereich der Naturparke Altmühltal und Bayerischer Wald besitzen einen hohen naturschutzfachlichen Wert. Gleichzeitig stellen diese Bereiche aufgrund ihrer Vielfalt, Naturnähe und Eigenart, besonders für die stärker besiedelten Gebiete (Regensburg, Straubing, Plattling, Deggendorf), wichtige Naherholungsfunktionen.
- **Gemeinden in den Flusstälern von Donau, Abens, Große Laaber, Isar, Vils, Rott, Inn, Alz sowie südlich der Isen:** Die Flussachsen besitzen eine bedeutende regional bis überregional bedeutsame Biotopverbund- aber auch Erholungsleitfunktion. In vielen Bereichen sind naturschutzfachlich wertvolle Waldgebiete, Auwaldreste, Feuchtflächen, Steil- und Flachufer oder insgesamt naturnahe Flussabschnitte zu finden. Sie steigern die Erlebniswirksamkeit dieser Gebiete und bewirken eine hohe Attraktivität für die landschaftsbezogene Erholung. Die Erhaltung und Förderung dieser Verbundfunktionen gilt es in der weiteren Raumentwicklung verstärkt zu berücksichtigen.
- **Gemeinden im Bereich des Donau-Isar und Isar-Inn Hügellandes / Dugau:** Das Hügelland weist kleinteilige Strukturen mit nur geringer oder nur punktuell höherer naturschutzfachlicher Bedeutung, meist im Zusammenhang mit Fließgewässern oder großflächigeren Waldgebieten, auf. Die Naherholung spielt hier, auch aufgrund der geringen Siedlungsdichte, nur eine untergeordnete Rolle. Gemeinden im Bereich des landwirtschaftlich geprägten Gäubodens weisen besonders niedrige Naherholungspotenziale auf. Die naturräumliche Ausstattung wird nur in geringem Ausmaß durch Vielfalt und Eigenart geprägt. Ausnahmen bilden hier ebenfalls die, teils auch ökologisch wertvollen, Fließgewässerabschnitte.

Die Ergebnisse dieses letzten Analyseschrittes zeigt, dass die naturschutzfachliche und landschaftliche Ausstattung für die flughafenbedingte Entwicklung der Flächennutzung im Untersuchungsgebiet sowohl Potenziale aber auch Restriktionen beinhaltet. Beispielhaft kann hier die Siedlungsentwicklung genannt werden. Besonders in den Gebieten mit hoher landschaftlicher Wertigkeit, bietet die dadurch gesteigerte Wohnqualität Potenziale für eine angepasste Siedlungsentwicklung. Gleichzeitig steigt durch den damit verbundenen Flächenverbrauch jedoch die Gefahr der ökologischen Qualitätsminderung. Dies wiederum würde auch die Erholungsqualität negativ beeinflussen.

Besonders in naturschutzfachlich hochwertigeren Gebieten bedarf es deshalb einer integrierten Nutzungsplanung, um den Belangen von Naturschutz und Landschaft, aber auch der damit verbundenen Erholungsqualität gerecht zu werden.

3.5.3 Wirtschaft

3.5.3.1 Vorgehensweise

Für die zusammenfassende Betrachtung einschlägiger regionalökonomischer Indikatoren wird eine Cluster-Analyse durchgeführt. Es handelt sich hierbei um ein multivariates statistisches Analyseinstrument zur Identifikation von ähnlichen Raumeinheiten in einem gegebenen Untersuchungsgebiet. Eine bestimmte Anzahl von Raumeinheiten wird dabei zu Typen bzw. Clustern zusammengefasst. Entsprechend dem Grundverständnis der Cluster-Analyse sollen diese Typen in sich möglichst homogen sein. Andererseits sollen die gebildeten Typen untereinander möglichst unterschiedlich sein. Anhand der Cluster-Analyse kann die wirtschaftsgeographische Komplexität des Untersuchungsgebietes erfasst und schematisch aufbereitet werden. Die Berechnungen basieren auf sechs verschiedenen Indikatoren:

Beschäftigtenentwicklung: Dieser Indikator bildet das jährliche Durchschnittswachstum der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten für den Zeitraum zwischen 1993-2003 ab. Hierdurch werden langfristige Entwicklungstrends im Untersuchungsgebiet berücksichtigt.

Kaufkraftkennziffer 2003: Die Kaufkraftkennziffer stellt einen Indikator dar, mit dem indirekt auf die Sozialstruktur von Gemeinden und Städten geschlossen werden kann. Die Kaufkraftkennziffern werden jährlich im Rahmen einer Regionalstudie zum unterschiedlichen Kaufkraftpotenzial in Deutschland durch die GfK Marktforschung ermittelt. Basis für die Berechnung sind u. a. die Ergebnisse der amtlichen Lohn- und Einkommenssteuerstatistik.

Pendlerbilanz 2003: Anhand von Pendlerbilanzen können regionale und überregionale Beschäftigungszentren sowie Gemeinden und Städte mit Arbeitsplatzdefiziten im Untersuchungsgebiet ermittelt werden. Im Rahmen der vorliegenden Cluster-Analyse ist für die Berechnung der gemeindespezifischen bzw. städtespezifischen Pendlerbilanz folgende Formel zugrunde gelegt worden: $(\text{Einpendler} - \text{Auspendler}) / \text{Beschäftigte am Wohnort}$.

Strukturfaktor der Beschäftigten (1999 - 2003): Der Strukturfaktor der Beschäftigten ist ein aussagekräftiger Indikator zur Interpretation der branchenspezifischen Zusammensetzung kommunaler bzw. städtischer Wirtschaftssysteme. Ein Strukturfaktor größer 1 bedeutet, dass in der betrachteten räumlichen Einheit Branchen dominieren, die im Untersuchungsgebiet Wachstumsbranchen sind. Er sagt aber nichts darüber aus, ob sie auch in der betrachteten administrativen Einheit wachstumsstark waren.

Größe der unbebauten **Gewerbeflächen** (März 2004): Die Berücksichtigung von Gewerbeflächenbeständen ermöglicht Rückschlüsse auf das zukünftige Ansiedlungs- und Wachstumspotenzial der betrachteten räumlichen Einheiten. Wachstumsstarke Gemeinden und Städte mit ausreichend großen Gewerbeflächen besitzen beispielsweise die Möglichkeit den Unternehmensbestand weiter auszubauen.

Einwohnerzahl 2003: Durch die Berücksichtigung der absoluten Einwohnerzahl können bedeutende Größenverhältnisse sowie Zentralitätsaspekte in die Cluster-Analyse mit einfließen.

Als Ergebnis der Cluster-Analyse zeichnen sich vier Typen von Städten und Gemeinden ab, die sich deutlich voneinander unterscheiden, in sich aber eine relativ homogene Zusammensetzung aufweisen:

- **Typ 1: Wirtschaftliche Zentren mit weiterem Wachstumspotenzial**

Hier sind wirtschaftliche Zentren mit über 10.0000 Einwohnern zusammengefasst, die im Zeitraum zwischen 1993 - 2003 eine insgesamt positive Beschäftigtenentwicklung aufweisen. Diese nehmen eine zentrale Stellung im Untersuchungsraum ein und fungieren als überregionale Beschäftigtenzentren. Im Vergleich zum gesamten Untersuchungsgebiet sind hier besonders wachstumsstarke Branchen lokalisiert, so dass auch mittel- bis langfristig mit einem weiteren Zuwachs an Arbeitsplätzen zu rechnen ist. Ein weiteres Merkmal sind umfangreiche Gewerbeflächenpotenziale, welche die Ausweitung der bisherigen Unternehmensbestände ermöglichen. Die Kaufkraftkennziffer liegt mit 102 über dem deutschen Durchschnitt. Die Gemeinden Aschau a. Inn, Marklkofen und die Stadt Bad Füssing werden aufgrund ihrer positiven Pendlerbilanzen und der dynamischen Beschäftigtenentwicklung ebenfalls dem Typ 1 zugerechnet, obwohl die Einwohnerzahl unter 10.000 liegt. Diese drei Raumeinheiten stellen in diesem Cluster somit eine Ausnahme dar.

- **Typ 2: Mittelgroße Gemeinden und Städte mit positiver Beschäftigtenentwicklung**

Hier sind überwiegend mittelgroße Gemeinden und Städte mit weniger als 10.000 Einwohnern zusammengefasst. Die Beschäftigtenentwicklung im Zeitraum zwischen 1993 - 2003 ist insgesamt positiv verlaufen. Das durchschnittliche Wachstum für alle Gemeinden und Städte dieses Typus liegt bei über 1% pro Jahr. Dabei spielen auch die räumliche Nähe zu den dominanten Wirtschaftszentren und der voranschreitende Suburbanisierungsprozess eine entscheidende Rolle. Leicht negative Pendlerbilanzen und unterdurchschnittliche Kaufkraftkennziffern sind Indikatoren für den niedrigeren Zentralitätsgrad im Vergleich zu den dominierenden Wirtschaftszentren. Die gegebene Branchenstruktur lässt mittel- bis langfristig noch eine moderate Beschäftigtenentwicklung erwarten. Flächenpotenziale für die weitere Ansiedlung von Unternehmen sind im ausreichenden Maße vorhanden. Simbach a. Inn und Lappersdorf werden trotz einer Einwohnerzahl von mehr als 10.000, dem Typ 2 zugeordnet. Die negative Pendlerbilanz und die Zusammensetzung der Branchenstruktur sind hierfür ausschlaggebend.

- **Typ 3: Periphere Wachstumsräume**

Der Typus 3 enthält ausschließlich Gemeinden mit weniger als 5.000 Einwohnern. Bemerkenswert ist hier insbesondere das signifikante Beschäftigtenwachstum von durchschnittlich 2,6% pro Jahr im betrachteten Zeitraum. Ein Großteil der neuen Arbeitsplätze ist allerdings bereits in der wirtschaftlichen Boomphase der 90er Jahre geschaffen worden. Aufgrund eines relativ niedrigen Strukturfaktors ist in Zukunft mit stagnierenden Beschäftigtenzahlen zu rechnen. Gewerbeflächen sind mit einer durchschnittlichen Größe von gut 20.000 m² pro Gemeinde nur eingeschränkt vor-

handen. Die niedrige Kaufkraft und die negative Pendlerbilanz deuten auf die ländliche Lage der Gemeinden dieses Typus hin.

- **Typ 4: Wachstumsschwache Räume**







Dieser Typus umfasst den größten Teil der räumlichen Einheiten im Untersuchungsraum. Es handelt sich hierbei überwiegend um kleine Gemeinden mit weniger als 5.000 Einwohnern. Charakteristische Merkmale sind die insgesamt leicht negative Beschäftigtenentwicklung im betrachteten Zeitraum sowie eine strukturschwache Branchenstruktur. Unterdurchschnittliche Kaufkraftkennziffern und hohe Auspendleranteile deuten auf eine ländliche Randlage sowie die funktionale Abhängigkeit von bedeutenden Beschäftigtenagglomerationen hin. Ausnahmen hinsichtlich der Einwohnerzahl sind Rotthalmünster im Landkreis Passau sowie Bad Abbach im Landkreis Kelheim, die aufgrund der rückläufigen Beschäftigtenzahlen und ihrer Branchenstruktur dem Typus 4 zugeordnet werden.

Entwicklungskonzept weiteres Flughafenumland

Karte 3.5 - 5
Regionalökonomische Typisierung
der Gemeinden und Städte im
Untersuchungsgebiet

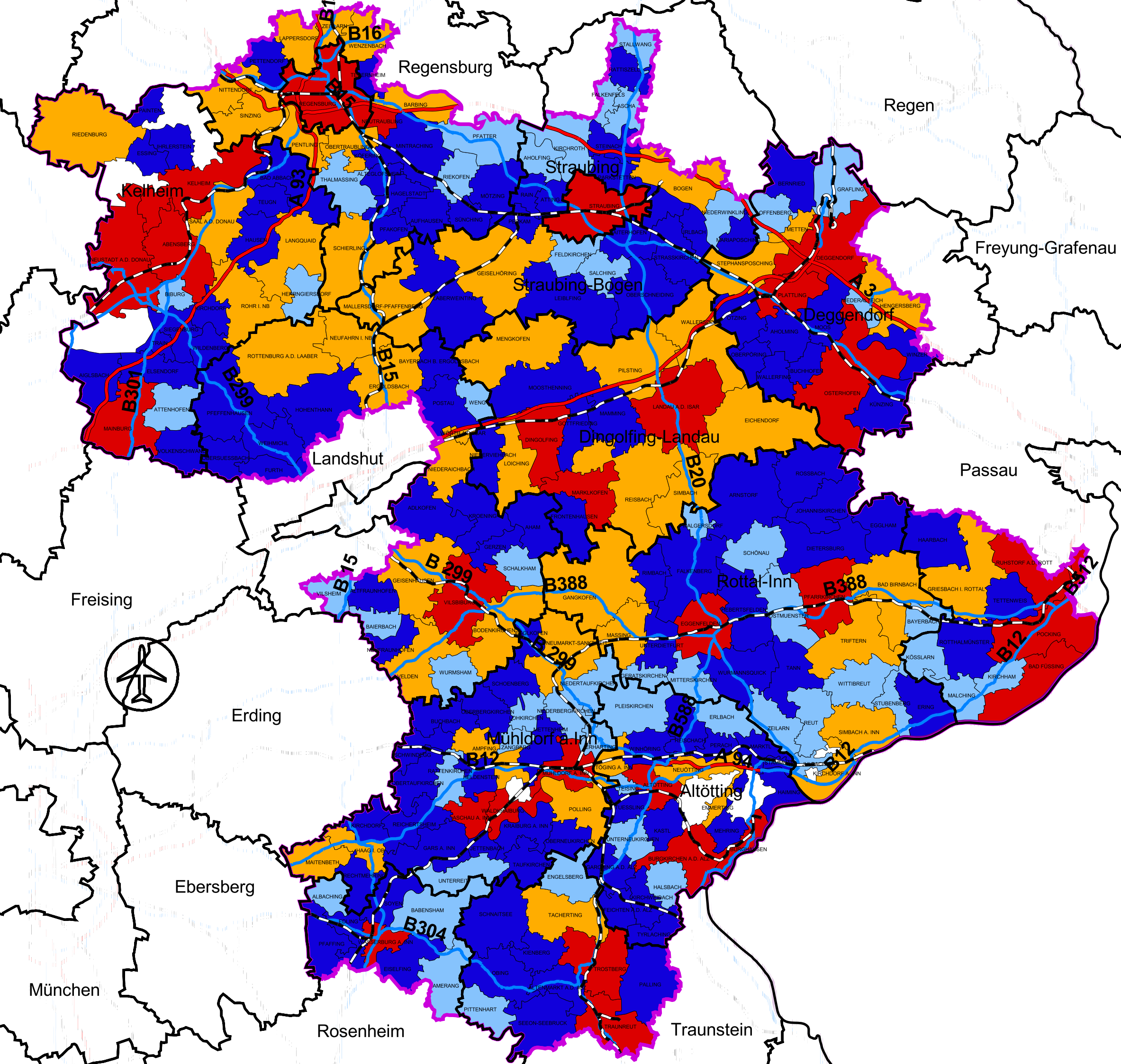
Bewertungskategorien

-  Wirtschaftliche Zentren mit weiterem Wachstumspotenzial
-  Mittelgroße Gemeinden und Städte mit positiver Beschäftigtenentwicklung
-  Periphere Wachstumsräume
-  Wachstumsschwache Räume

-  Schiene
-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Gemeindegrenzen
-  Landkreisgrenzen
-  Untersuchungsgebiet

Quelle: eigene Berechnung
Institut für Wirtschaftsgeographie
an der LMU München
TRANSVER GmbH
Verkehrsforschung und Beratung

München, März 2005 Maßstab 1:450.000



3.5.3.2 Zusammenfassung der Ergebnisse

Knapp die Hälfte der Gemeinden und Städte im **Teilraum Nord** sind dem Typus 1 oder Typus 2 zugeordnet. Die Stadt Regensburg und fast alle umliegenden Nachbarorte zeichnen sich durch eine überdurchschnittliche wirtschaftliche Entwicklung, eine zukunftsfähige Wirtschaftsstruktur sowie eine kritische Masse von Unternehmen und Beschäftigten aus. Pettendorf und Tegernheim, die aufgrund der geringeren wirtschaftlichen Dynamik und der kleineren Bevölkerungszahl dem Typus 4 zugerechnet werden, sind hiervon ausgenommen. Im Landkreis Kelheim sind die Orte Neustadt a. d. Donau, Abensberg, Kelheim und Mainburg dem Typus 1 zugeteilt. Bei einer genaueren Betrachtung der zugrunde liegenden Indikatoren fällt auf, dass ausschließlich Neustadt a. d. Donau im betrachteten Zeitraum einen dynamischen Beschäftigtenzuwachs verzeichnen kann. Wachstumspotenzial ist allerdings bei allen vier Orten aufgrund der Branchenstruktur und der verfügbaren Gewerbeflächen vorhanden. Für die Ausschöpfung der Entwicklungschancen stellt die relative Nähe zum Flughafen einen wichtigen Standortfaktor dar. Wachstumsschwache Räume des Typus 4 machen in etwa die Hälfte aller Gemeinden und Städte dieses Teilraumes aus. Es handelt sich hierbei vor allem um kleinere Wohnorte mit ländlicher Prägung, welche überwiegend durch Arbeitsplatzverluste und hohe Auspendlerzahlen gekennzeichnet sind.

*Tabelle 3-18: Mittelwerte der Indikatoren nach Typen der Cluster-Analyse geordnet
(Quelle: eigene Berechnungen)*

Verwendete Indikatoren	Typ 1	Typ 2	Typ 3	Typ 4	Gesamt
Beschäftigtenentwicklung in % (1993-2003)	0,7	1,3	2,7	-0,4	0,7
Kaufkraftkennziffer 2003	102,9	97,2	85,0	95,5	94,4
Pendlerbilanz (30.06.2003)	0,6	-0,4	-0,6	-0,6	-0,4
Strukturfaktor der Beschäftigten (1999-2003)	1,01	0,98	0,95	0,93	0,95
Gewerbeflächengröße in m ² (30.03.2004)	293.935	111.454	20.942	33.932	74.259
Bevölkerungszahl (30.06.2003)	19.492	6.111	1.836	2.823	5.036
Anzahl	28	50	52	118	248

Im **Teilraum Mitte** zeichnet sich ein Korridor von Orten des Typus 1 und Typus 2 ab, welcher über Vilsbiburg, Dingolfing, Landau a. d. Isar und Deggendorf verläuft. Allerdings ist dieser wirtschaftlich insgesamt überdurchschnittlich positionierte Korridor immer wieder durch wachstumsschwache Räume unterbrochen. Die Wachstumsimpulse der wirtschaftlichen Zentren sind demnach nicht stark genug um einen flächendeckenden Ausgleich zu schaffen. Auch die Stadt Straubing ist als bedeutendes wirtschaftliches Zentrum der Region Donau-Wald dem Typus 1 zugeordnet. Bemerkenswert ist die räumlich differenzierte Entwicklung in den umliegenden Gemeinden. Während beispielsweise Geiselhöring, Bogen und Salching aufgrund ihrer strukturellen Merkmale und der dynamischen Wirtschaftsentwicklung positiv auffallen, zählen die Gemeinden Alterhofen, Parkstetten und Atting vor allem aufgrund ihrer unterdurchschnittlichen Beschäftigtenentwicklung zu den wachstumsschwachen Räumen im Untersuchungsgebiet.

Im **Teilraum Süd** ist die relativ hohe Anzahl wachstumsschwacher Räume besonders auffällig. Diese sind relativ gleichmäßig über die verschiedenen Landkreise verteilt. Der südöstliche Raum des Untersuchungsgebietes schneidet demnach aus wirtschaftsgeographischer Perspektive vergleichsweise schwach ab, was u. a. auf rückläufige Beschäftigtenzahlen vor allem in vielen kleineren Gemeinden zurückzuführen ist. Die wirtschaftlichen Zentren in dieser Region – hierzu zählen beispielsweise Wasserburg a. Inn, Mühldorf a. Inn oder Burghausen – konnten sich dieser negativen Entwicklung im betrachteten Zeitraum noch entziehen. Aufgrund der relativ geringen Arbeitsmöglichkeiten in den ländlich geprägten Gemeinden weisen die wichtigsten wirtschaftlichen Agglomerationszentren besonders intensive Pendlerverflechtungen mit ihrem Umland auf. Bemerkenswert ist der schmale Korridor von Gemeinden des Typus 3, welcher sich über die Landkreise Mühldorf a. Inn, Altötting, Rottal-Inn und Passau erstreckt. Die relativen Wachstumsraten der Beschäftigtenzahlen liegen hier deutlich über dem Durchschnitt. Allerdings ist der absolute Zuwachs an Arbeitsplätzen aufgrund der Größe der Gemeinden insgesamt gering. Aufgrund der wirtschaftsstrukturellen Zusammensetzung und der beschränkten Verfügbarkeit von Gewerbeflächen in diesen Gemeinden kann mittel- bis langfristig nicht mit einer ähnlichen Wachstumsdynamik gerechnet werden.

Insgesamt gesehen ist der nördliche und mittlere Bereich des Untersuchungsgebietes aus regionalökonomischer Perspektive besser positioniert als der Teilraum Süd. Die strukturelle Zusammensetzung und die hiermit verbundenen Beschäftigteneffekte können als ausschlaggebende Gründe angeführt werden. Auch Gewerbeflächen sind in den einzelnen Teilräumen ungleichmäßig verteilt. Der Teilraum Süd ist hier wiederum etwas schwächer ausgestattet. Im Osten und Südosten Bayerns besteht außerdem die Gefahr, dass eine Vielzahl von kleineren Gemeinden, die im betrachteten Zeitraum eine dynamische wirtschaftliche Entwicklung aufweisen und als ökonomische Ergänzungsräume fungieren, mittel- langfristig keine weiteren Arbeitsplätze mehr schaffen, und somit die Anzahl der wachstumsschwachen Räume deutlich ansteigt.

3.5.4 Verkehr

3.5.4.1 Vorgehensweise

Die Typisierung der Städte und Gemeinden des Untersuchungsraumes aus Sicht des Verkehrs erfolgte unter Verwendung folgender Kriterien:

- Erreichbarkeit des Flughafens München im Individualverkehr und Öffentlichen Verkehr
- Generelle Lagegunst im Straßen- und Schienennetz

Die Typisierung erfolgte unter Zugrundelegung des vorhandenen Verkehrsnetzes (Karte 3.5-6) sowie unter Berücksichtigung der voraussichtlich bis 2015 realisierten Abschnitte der B 15 neu (im Abschnitt zwischen A 93 und A 92) und der Fertigstellung der A 94 durchgehend bis Marktl (Karte 3.5-7). Des Weiteren wurde die Realisierung einer Ostbayern- und Südostbayernanbindung im Schienennetz unterstellt.

- **Erreichbarkeit des Flughafens im Individualverkehr**

Ergebnis einer alleinigen Betrachtung dieses Kriteriums wäre, dass je näher eine Gemeinde zum Flughafen gelegen ist, desto besser ist im Allgemeinen dessen Erreichbarkeit. Dabei ist festzustellen, dass die Erreichbarkeit aus dem nordöstlichen Untersuchungsraum, insbesondere über die bestehenden Autobahnverbindungen A 92 und A 93 günstiger und raumgreifender ist.

- **Generelle Lagegunst im Straßennetz (Nähe zu Anschlussstellen im Bundesfernstraßennetz)**

Die generelle Lage im Straßennetz und eine gute Anbindung an das großräumige Straßennetz ist insbesondere für den Erhalt bzw. die Ansiedlung von Gewerbebetrieben von wichtiger Bedeutung. Die Lage in der Nähe von Anschlussstellen des Bundesfernstraßennetzes ist dabei auch aus verkehrlicher Sicht generell zu favorisieren, um von vornherein unerwünschte Folgeerscheinungen, wie Lkw-Durchgangsverkehr in Ortsdurchfahrten zu vermeiden.

- **Generelle Lagegunst im Schienennetz und Erreichbarkeit des Flughafens im Öffentlichen Verkehr**

Neben der Lagegunst im Straßennetz ist auch die Anbindung im Schienennetz relevant, insbesondere hinsichtlich einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung.

Unter Berücksichtigung dieser Kriterien ergibt sich aus der Sicht des Verkehrs folgende Typisierung:

- **Städte und Gemeinden mit sehr hoher verkehrlicher Lagegunst**

Diese Städte und Gemeinden liegen zentral mit guter Anbindung ans großräumige Straßennetz, in direkter Nähe zu einer Anschlussstelle im Autobahnnetz. Die Erreichbarkeit des Flughafens liegt unter einer Stunde Fahrzeit. Des Weiteren haben diese Gemeinden direkten Schienenanschluss mit Direktverbindung zum Flughafen (nach Fertigstellung einer Schienenanbindung aus Ostbayern)

- **Städte und Gemeinden mit hoher verkehrlicher Lagegunst**

Diese Städte und Gemeinden liegen in der Regel in der Nähe von Anschlussstellen des bestehenden bzw. geplanten Autobahnnetzes oder an Bundesstraßen mit guter Anbindung ans großräumige Straßennetz. Einige dieser Gemeinden haben direkten Zugang zum Schienennetz über bestehende Haltepunkte, wovon ein Teil künftig sogar Direktverbindungen (über eine Ostbayern- bzw. Südostbayernanbindung) zum Flughafen vorfinden wird.

- **Städte und Gemeinden mit weniger hoher verkehrlicher Lagegunst**

Diese Städte und Gemeinden liegen zum Großteil in den Zwischenräumen des großräumigen Straßennetzes, haben zumeist keinen Schienenzugang bzw. finden hinsichtlich der Erreichbarkeit des Flughafens ein nur sehr bedingt konkurrenzfähiges Angebot im Schienenpersonenverkehr vor.

- **Städte und Gemeinden mit geringer verkehrlicher Lagegunst**







Diese Städte und Gemeinden liegen relativ weit entfernt vom Flughafen, abseits des großräumigen Straßennetzes und haben keinen oder unbedeutenden Zugang zum Schienennetz.

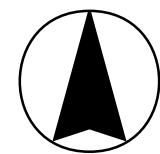
Entwicklungskonzept weiteres Flughafenumland

Karte 3.5 - 6
Verkehrliche Erreichbarkeit
Anbindungsqualität
Lagegunst

Bewertungskategorien

-  sehr hohe Lagegunst
-  hohe Lagegunst
-  weniger hohe Lagegunst
-  geringe Lagegunst

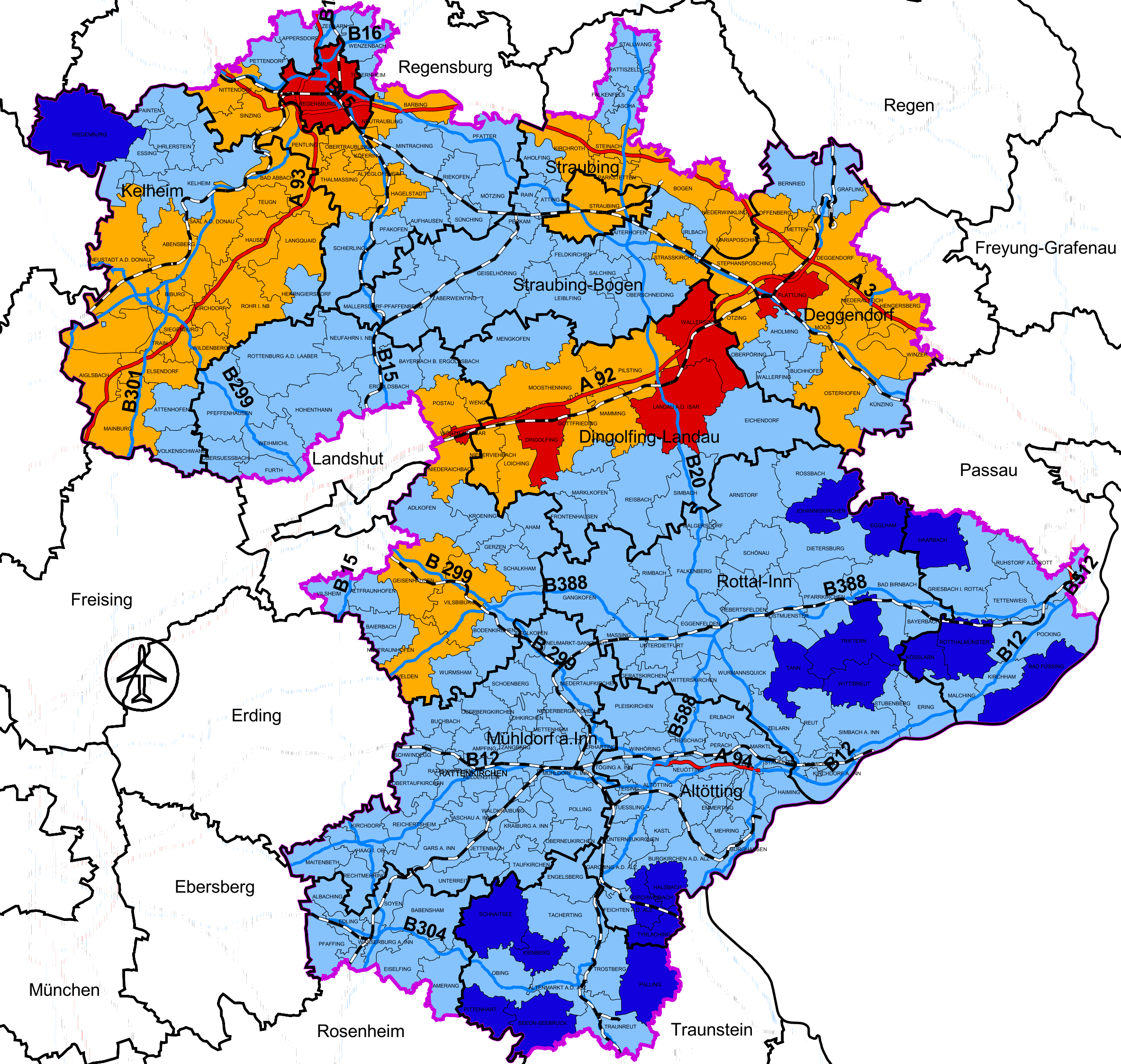
-  Schiene
-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Gemeindegrenzen
-  Landkreisgrenzen
-  Untersuchungsgebiet



Quelle: eigene Berechnung

TRANSVER GmbH
Verkehrsforschung und Beratung

München, März 2005 Maßstab 1:450.000



Entwicklungskonzept weiteres Flughafenumland

Karte 3.5 - 7

Verkehrliche Erreichbarkeit

Anbindungsqualität

Lagegunst mit A 94 und B 15 neu

Bewertungskategorien


-  sehr hohe Lagegunst
-  hohe Lagegunst
-  weniger hohe Lagegunst
-  geringe Lagegunst

 Schiene

 Autobahn

 Bundesstraße

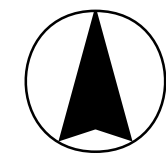
 Autobahn geplant (A 94)

 Bundesstraße geplant (B15neu)

 Gemeindegrenzen

 Landkreisgrenzen

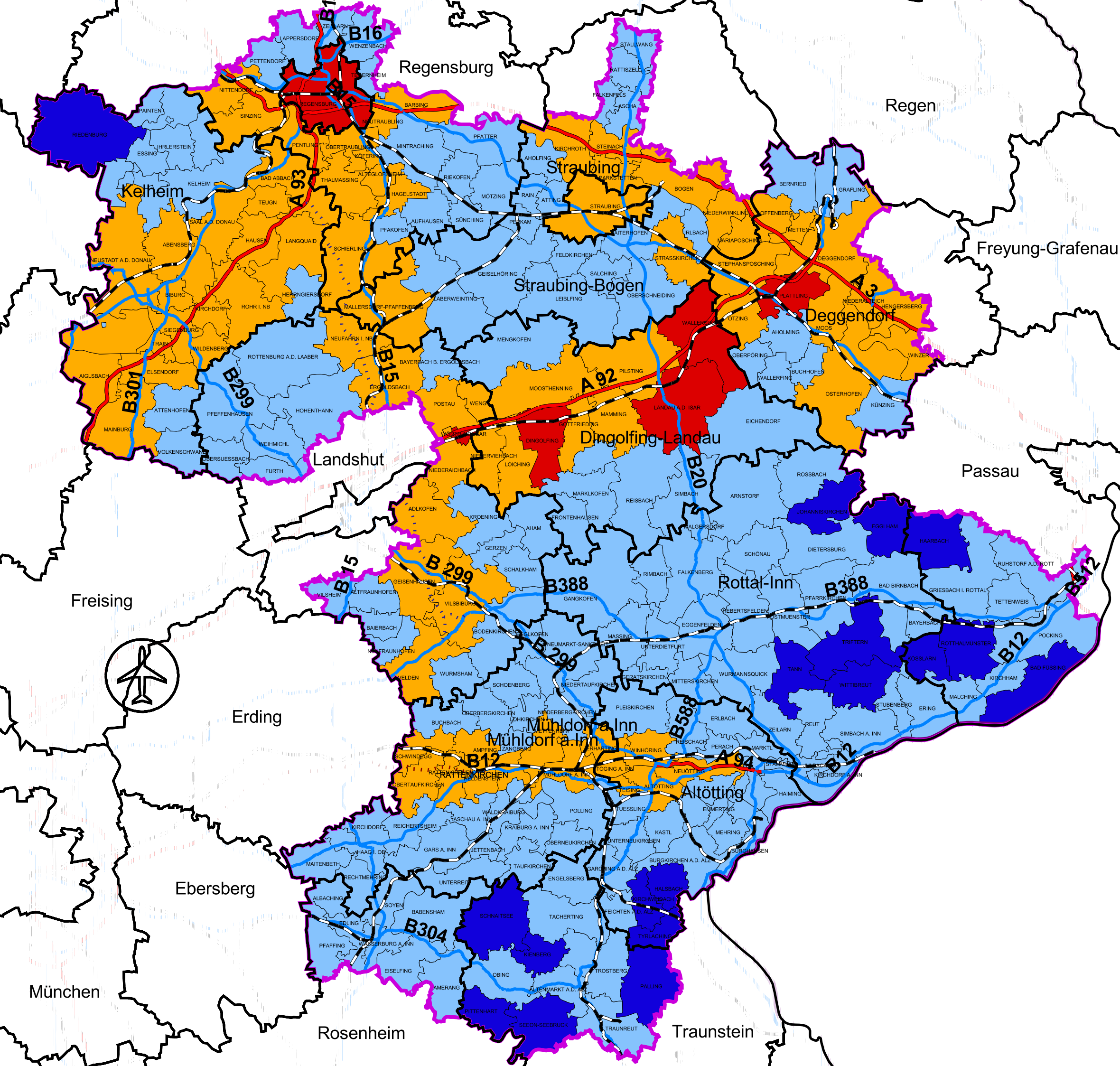
 Untersuchungsgebiet



Quelle: eigene Berechnung

TRANSVER GmbH
Verkehrsforschung und Beratung

München, März 2005 Maßstab 1:450.000



3.5.4.2 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die **Teilräume Nord** und **Mitte** sind hinsichtlich der Erreichbarkeit des Flughafens deutlich günstiger als der **Teilraum Süd** zu beurteilen. Insbesondere die A 92 ist dabei in ihrer wichtigen Funktion herauszustellen.

Aus den Landkreisen Regensburg und Kelheim lässt sich der Flughafen über die Autobahnen A 93 / A 9 / A 92 erreichen, wobei einschränkend anzumerken ist, dass insbesondere morgens regelmäßig Verkehrsüberlastungen im Abschnitt AD Holledau – AK Neufahrn auftreten. Die von der Entfernung her kürzeren Verbindungen über die Bundesstraßen B 15 und B 301 sind aufgrund der vielen Ortsdurchfahrten in der Regel langsamer.

Nach Fertigstellung der B 15 neu im Abschnitt zwischen Regensburg (A 93) und Landshut (A 92) gewinnt der Raum entlang dieser Straßenverbindung deutlich an verkehrlicher Lagegunst.

Deutlich benachteiligt ist derzeit der gesamte **Teilraum Süd**, insbesondere die Landkreise Altötting, Traunstein, der südliche Landkreis Rottal-Inn, sowie der Raum Pocking im westlichen Landkreis Passau. Hier zeigt sich deutlich die mangelhafte Flughafenbindung über die Bundesstraßen B 12 bzw. B 304. Insbesondere die Anbindung des Chemie-Dreiecks lässt dabei zu wünschen übrig.

Nach Fertigstellung einer durchgehenden Autobahnverbindung bis Markt (voraussichtlich bis 2015) weist der Korridor Mühldorf a. Inn – Altötting – Markt entlang der A 94 künftig eine verkehrlich hohe Lagegunst auf.

Die Erreichbarkeit des Flughafens München im Schienennetz ist im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr bezogen auf **alle drei Teilräume** derzeit nicht konkurrenzfähig. Die verkehrliche Anbindung im Schienennetz an den Flughafen München wurde von den meisten Befragten im Rahmen der Fragebogenerhebung (Landkreise und kreisfreie Städte) mit „mangelhaft“ beurteilt. In erster Linie ist die fehlende direkte Schienenanbindung an den Flughafen München sowohl aus dem ost- als auch aus dem südostbayerischen Raum aus zu bemängeln.

Unter Zugrundelegung der bis 2015 voraussichtlich realisierten Ostbayern- und Südostbayernanbindung zum Flughafen im Schienenverkehr sind vor allem die Räume entlang der Schienenachsen Landshut – Plattling, Landshut – Regensburg, Neufahrn i. NB – Straubing in den **Teilräumen Nord** und **Mitte** und entlang der Mühldorfer Bahnstrecke im **Teilraum Süd** begünstigt.

3.5.5 Überlagerung der einzelfachlichen Analysen

3.5.5.1 Ergebnisse aus der Überlagerung

Bei der zusammenfassenden Betrachtung der Analyseergebnisse der verschiedenen Fachbereiche wird zunächst ein deutlicher Zusammenhang zwischen der regionalökonomischen Entwicklung und der verkehrlichen Lagegunst erkennbar. Die räumlichen Strukturen ressourcenbezogene Schutzgebiete stellen dagegen eine eigenständige Ergänzungskategorie dar, die im Rahmen eines nachhaltigen Entwicklungskonzeptes für das weitere Umland des Flughafens München restriktiv oder fördernd wirken können. Die Darstellung wirtschaftlicher, siedlungsstruktureller und verkehrlicher Potenziale muss also vor dem Hintergrund landschaftlicher Gegebenheiten erfolgen.

Der **Teilraum Nord** ist insgesamt durch eine positive wirtschaftliche Entwicklung und eine gute Verkehrsanbindung gekennzeichnet. Ein überwiegender Teil der Gemeinden und Städte entlang der A 93 haben ihre Beschäftigtenzahlen seit Anfang der 90er Jahre deutlich erhöhen können. Allerdings sind auch einige kleinere Gemeinden im Landkreis Kelheim und Landshut trotz ihrer räumlichen Nähe zum Flughafen ohne nennenswerten Zuwachs an Arbeitsplätzen geblieben. Bei einer Berücksichtigung der Flächen mit hervorragender Bedeutung für den Naturhaushalt fällt auf, dass diese besonders stark im Nordwesten des Untersuchungsgebietes vertreten sind und in der Vergangenheit der dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung in diesem Teilraum nicht entgegengewirkt haben. Da bereits ein umfangreiches Angebot an freien Wohn- und Gewerbeflächen mit Baurecht zur Verfügung steht, stellt der weitere Ausbau der technologieintensiven und umweltfreundlichen Wirtschaftsstruktur im Teilraum Nord eine wichtige Grundlage für die weitere Entwicklung dar.

Im Teilraum Nord weist der Raum entlang der Achse Regensburg – Landshut einschließlich des möglichen Mittelzentrums Mallersdorf-Pfaffenberg eine künftig hohe verkehrliche Lagegunst (B 15 neu) sowie Flächenpotenziale für Siedlungsmaßnahmen auf. Demgegenüber liegt das Potenzial für den Naturraum und die Erholung in einem niedrigen Bereich.

Aus ökologischer Perspektive ist der **Teilraum Mitte** vor allem durch die Flusstäler von Isar und Vils geprägt. Diese besitzen eine bedeutsame Biotopverbund- und Erholungsleitfunktion. Aus wirtschaftlicher Sicht spielt das Gastgewerbe aufgrund der relativ geringen Zahl an Arbeitsplätzen allerdings nur eine untergeordnete Rolle. Auch im Teilraum Mitte besteht die Möglichkeit für eine nachhaltige Entwicklung. Hierzu müssen insbesondere die bereits vorhandenen Siedlungsflächen genutzt werden. Das Potenzial an schnell verfügbaren Gewerbeflächen ist vorhanden und ermöglicht die Ansiedlung weiterer Unternehmen. Eine zusätzliche Ausweisung gewerblicher Nutzungsareale erscheint vor dem Hintergrund des anhaltenden schwierigen wirtschaftlichen Umfeldes nicht sinnvoll und birgt gleichzeitig die Gefahr einer ökologischen Qualitätsminderung. Ein Angebot an Wohnbauflächen ist in diesem Teilraum ebenfalls vorhanden. Die Regionalpläne verweisen darauf, dass in den gekennzeichneten Städten und Gemeinden insbesondere die Wohnbauflächenreserven aktiviert werden sollen. Der Zusammenhang zwischen verkehrlicher Lagegunst

und ökonomischer Entwicklung zeigt sich auch in diesem Teilraum. Entlang der Autobahnachse Landshut-Dingolfing-Deggendorf weist die Mehrheit der Orte eine dynamische Beschäftigtenentwicklung auf. Der wirtschaftlich überdurchschnittlich positionierte Korridor ist allerdings immer wieder durch strukturschwächere Räume unterbrochen.

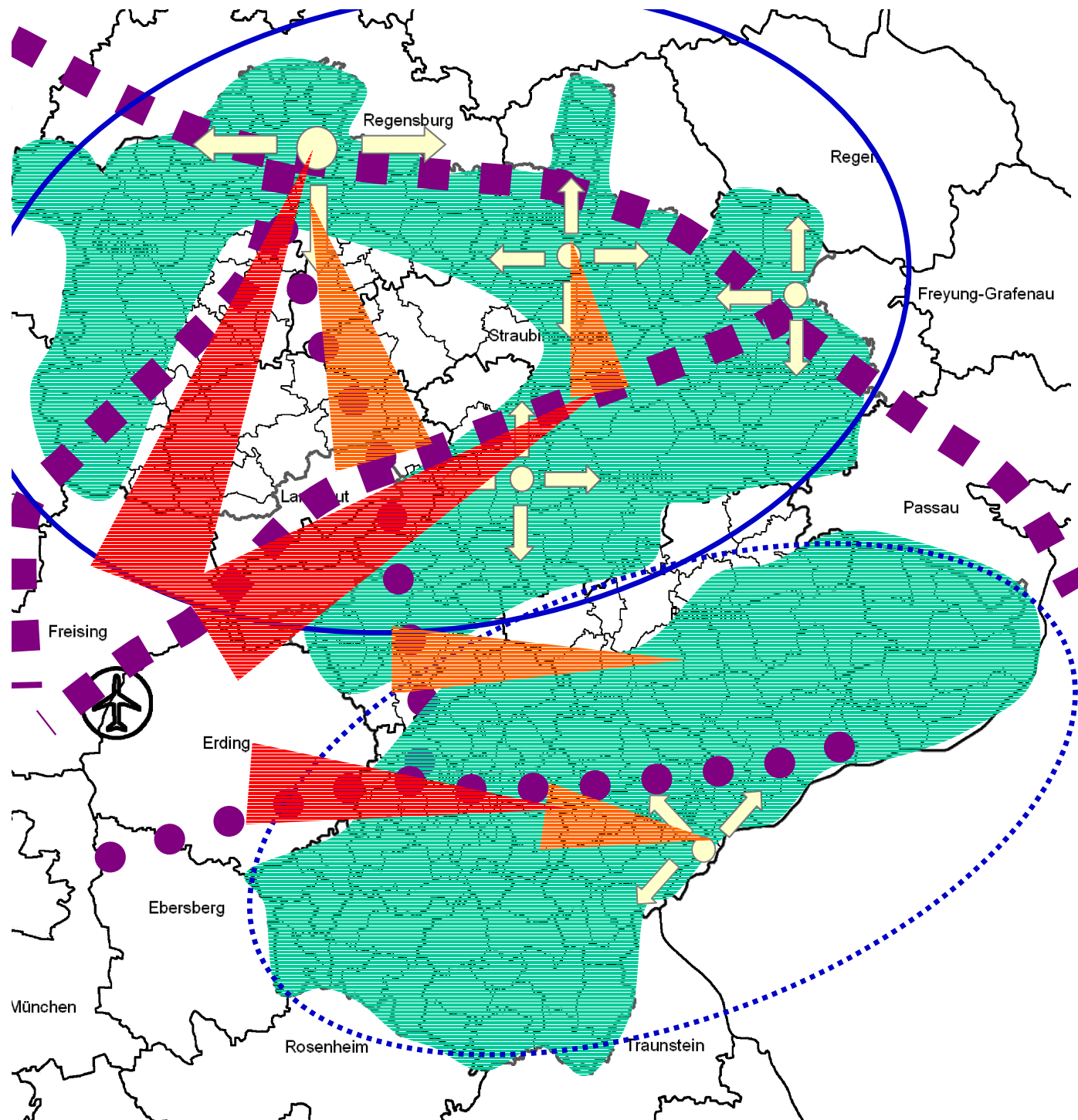
Im Teilraum Mitte weist der Bereich Velden / Vilsbiburg / Geisenhausen eine hohe verkehrliche Lagegunst sowie Flächenpotenziale für Siedlungsmaßnahmen auf. Demgegenüber liegt das Potenzial für den Naturraum und die Erholung im südlichen Teil des Landkreises Landshut wiederum in einem niedrigen Bereich.

Entsprechend dem hohen Anteil an Gebieten mit hervorragender Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung liegt die Zahl der Beschäftigten des Gastgewerbes im **Teilraum Süd** deutlich über den Durchschnittswerten des restlichen Untersuchungsraumes. In diesem Zusammenhang ist vor allem das Bäderdreieck von besonderer Bedeutung. Eine überwiegende Mehrheit der Gemeinden zählt jedoch zu den strukturschwächeren Räumen. Auch die Verkehrsanbindung kann für viele Orte als verbesserungswürdig bezeichnet werden. Die strukturellen Schwächen und die geringe Lagegunst haben seit 1999 eine stagnierende Beschäftigtenentwicklung zur Folge. Bedeutende wirtschaftliche Zentren, wie Mühldorf a. Inn oder Altötting, können in diesem Zusammenhang nur bedingt für eine ausgleichende Entwicklung sorgen. Die chemische Industrie – welche in den letzten Jahren nur moderate Zuwächse hinsichtlich der Beschäftigtenzahlen aufweist – stellt nach wie vor eine der wichtigsten Branchen im südlichen Teilraum dar. Der geringere Bestand an Gewerbeflächen, die mit Baurecht versehen sind, kann als ein möglicher Grund für die Wachstumsschwäche innerhalb der Region genannt werden. Die gezielte Ausweisung an gewerblichen Nutzungsarealen könnte dem aktuellen Stagnationsprozess im Teilraum Süd entgegenwirken. Hierbei ist aber auf die Bewahrung der Erholungsqualität sowie der naturräumlichen Potenziale zu achten.



Im Teilraum Süd ist auffällig, dass der Raum auf Ebene der Regionalpläne die wenigsten konkreten Aussagen hinsichtlich einer flächen- und raumbezogenen Aufnahme der Flughafenentwicklung aufweist. Im Teilraum Süd ist der Anteil an Flächen mit hoher und mittlerer Bedeutung für den Naturhaushalt und die Erholung grundsätzlich als hoch einzustufen. Wie die Auswertung der Beschäftigtendaten der Flughafen München GmbH gezeigt hat, sind im Teilraum Süd deutlich mehr Mitarbeiter wohnhaft als im restlichen Untersuchungsgebiet. Dieser Umstand unterstützt die Annahme, dass Angebot und Nachfrage von Wohnbauflächen in keinem unmittelbaren Verhältnis stehen, sondern vielmehr der Aspekt einer attraktiven Landschaft die Entscheidung für den Wohnstandort in hohem Masse beeinflusst. Andererseits könnte die räumliche Struktur der Wohnstandorte der Beschäftigten dahingehend interpretiert werden, dass im Teilraum Süd das Angebot an neuen Arbeitsplätzen geringer ist als in den anderen beiden Teilräumen und somit eine Beschäftigung außerhalb des Untersuchungsgebietes gewählt wird. Der Flughafen als Arbeitgeber ist also für den Teilraum Süd von größerer Bedeutung als für die Gemeinden und Landkreise im restlichen Untersuchungsgebiet.

Entwicklungskonzept weiteres Flughafenumland



Karte 3.5-8 Flughafenaffine
Raumpotenziale





Bedeutende wirtschaftliche Aktivitätsräume

-  Agglomerationsräume mit mehr als 15.000 Beschäftigten
-  Regionalökonomische Multiplikatoreffekte in das nähere Umland


Verkehrliche Lagegünst

-  Räume mit sehr hoher/ hoher Lagegünst
-  Räume mit künftig sehr hoher/ hoher Lagegünst



Siedlungsstrukturelle Potenziale

-  Siedlungsraum, mit Flächenpotenzialen von primärer Bedeutung für eine flughafenorientierte Siedlungsentwicklung
-  Siedlungsraum, mit Flächenpotenzialen von sekundärer Bedeutung für eine flughafenorientierte Siedlungsentwicklung

Natur und Erholung

-  Bedeutsame Räume für den Naturhaushalt / Erholung

Flughafeninduzierte Impulse

-  Räume mit besonderem Potenzial für die Aufnahme flughafenspezifischer Wachstumsimpulse hinsichtlich Wohn- und Gewerbeentwicklung.
-  Räume die langfristig für die Inwertsetzung hinsichtlich flughafenspezifischer Ausstrahlungsimpulse geeignet sind