
4 Leitlinien

4.1 Grundlagen

4.1.1 Methodisches Vorgehen

Die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen des Untersuchungsraumes im Hinblick auf die Aufnahme flughafeninduzierter Impulse bedingen eine differenzierte Ausarbeitung von Leitlinien. Folgende Arbeitsschritte werden bei der Entwicklung der Leitlinien durchgeführt:

1. Der Untersuchungsraum wird in mehrere Entwicklungsräume untergliedert. Die Abgrenzung von Entwicklungsräumen erfolgt in einer fachübergreifenden merkmalsbezogenen Detailbetrachtung des Untersuchungsraumes.

Bei der Einteilung des Untersuchungsraumes in einzelne Entwicklungsräume werden die Ergebnisse der Bestandsanalyse (s. Abschnitt 3), dabei insbesondere die synoptische Überlagerung der einzelfachlichen Analysen (s. Abschnitt 3.5) herangezogen.

Aus Sicht der Fachbereiche sind folgende Kriterien für die Raumabgrenzung bestimmend.

- Verkehr: Generelle Lagegunst im Verkehrsnetz, Erreichbarkeit des Flughafens München im Straßen- und Schienennetz.
- Wirtschaft: Branchenstruktur, funktionsräumliche Verflechtungsmuster
- Siedlung: Siedlungsstrukturelle Charakteristik sowie Flächenpotenziale Wohnen und Gewerbe
- Landschaft und Erholung: Erholungseignung / Versorgung mit Naherholungsbereichen, Restriktionen

Aus der Zusammenschau dieser Kriterien ergeben sich elf Entwicklungsräume.

2. Für die elf Entwicklungsräume werden, strukturiert nach Fachbereichen die Entwicklungspotenziale (allgemein und flughafenbezogen) aufgezeigt. Die aufgezeigten Entwicklungspotenziale verdeutlichen, dass der Untersuchungsraum in den einzelnen Entwicklungsräumen unterschiedlich stark ausgeprägte Voraussetzungen hinsichtlich einer flughafenorientierten Entwicklung besitzt.

3. Aus der Betrachtung des Gesamtraumes und den Ergebnissen der Bestandsanalyse können drei übergeordnete Entwicklungszielrichtungen zur Wertschöpfung der flughafenbezogenen Potenziale abgeleitet werden:

- Nutzung von Agglomerationsvorteilen
- Orientierung an Erschließungssystemen
- Entwicklung traditioneller Qualitätsmerkmale

Diese übergeordneten Entwicklungszielrichtungen sind in den einzelnen elf Entwicklungsräumen hinsichtlich ihrer Handlungsorientierung unterschiedlich zu gewichten. In einer grafischen Übersicht wird diese Gewichtung dargestellt. Bei der Gewichtung der übergeordneten Entwicklungszielrichtungen werden folgende Einstufungen verwendet.

Gewichtung der übergeordneten Entwicklungszielrichtungen	
■ ■ ■	hoch
■ ■	mittel
■	niedrig

4. Unter Zugrundelegung der vorgenommenen Gewichtung der Entwicklungszielrichtungen werden für alle elf Entwicklungsräume fachspezifische Leitlinien formuliert.

5. Mit Blick auf eine gesamträumlich verträgliche Raumentwicklung und unter Berücksichtigung der Anforderungen hinsichtlich einer flughafenorientierten Entwicklung werden diese fachspezifischen Leitlinien zu integrierten Leitlinien zusammengeführt.

4.1.2 Untergliederung des Untersuchungsraumes

Der Untersuchungsraum ist in folgende elf Entwicklungsräume untergliedert.

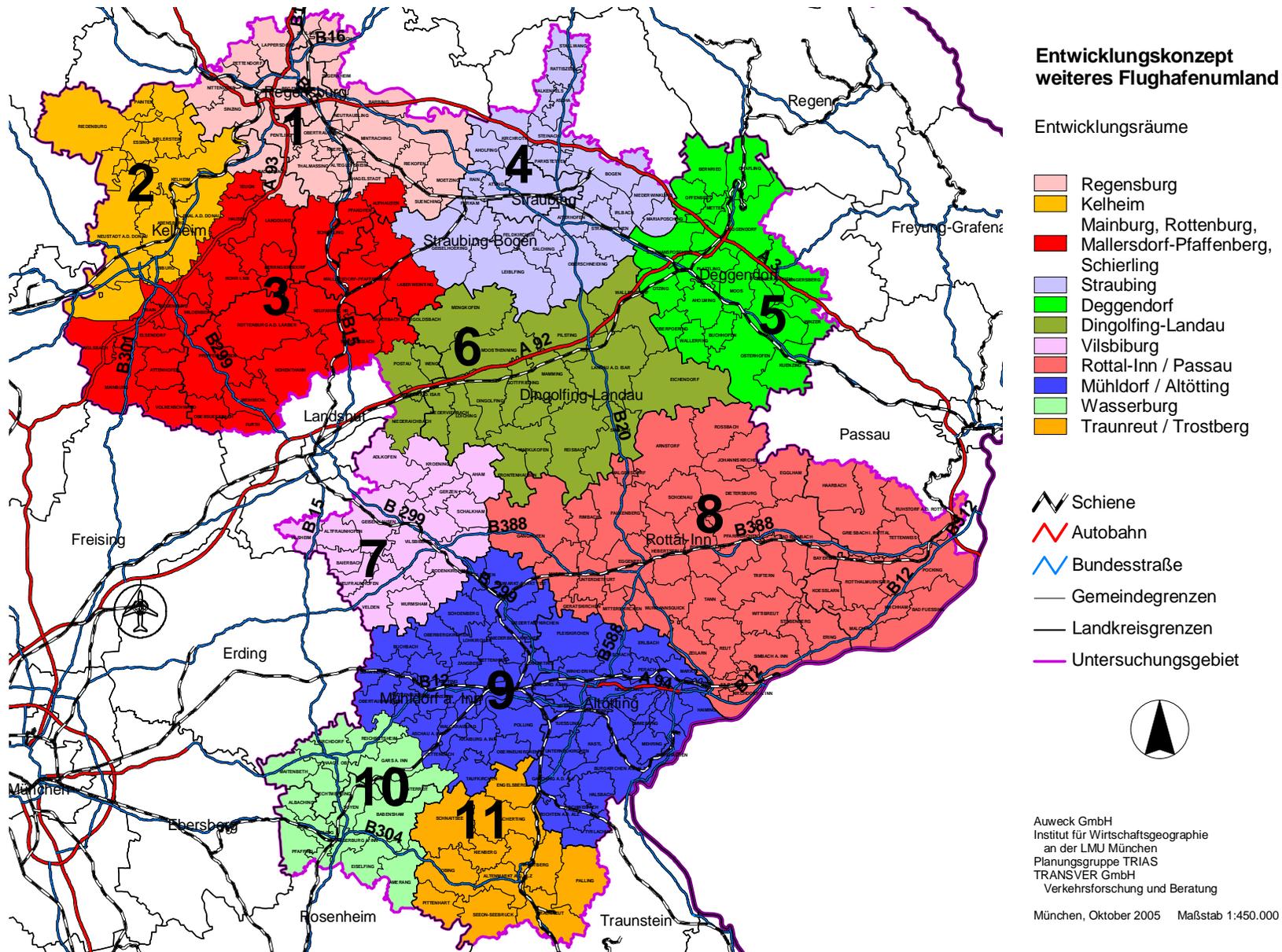


Abbildung 4-1: Abgrenzung der Entwicklungsteilräume im Untersuchungsraum

Tabelle 4-1: Kurzbeschreibung der Entwicklungsräume im Untersuchungsraum

Entwicklungsraum	Kurzname	Kurzbeschreibung
1	Regensburg	Stadt Regensburg und umliegende Gemeinden im Landkreis Regensburg sowie Bad Abbach
2	Kelheim	Nordwestlicher Landkreis Kelheim
3	Mainburg / Rottenburg a. d. Laaber / Mallersdorf-Pfaffenberg / Schierling	Nördlicher Landkreis Landshut, Süden und Osten des Landkreis Kelheim sowie Gemeinden im westlichen Landkreis Straubing-Bogen und im südlichen Landkreis Regensburg
4	Straubing	Landkreis Straubing-Bogen, kreisfreie Stadt Straubing
5	Deggendorf	Landkreis Deggendorf
6	Dingolfing-Landau	Landkreis Dingolfing-Landau und Gemeinden im östlichen Landkreis Landshut
7	Vilsbiburg	Südlicher Landkreis Landshut
8	Rottal-Inn / Passau	Landkreis Rottal-Inn und südwestlicher Landkreis Passau
9	Mühldorf a. Inn / Altötting	Nördlicher Landkreis Mühldorf a. Inn und Landkreis Altötting
10	Wasserburg a. Inn	Raum Wasserburg a. Inn im Landkreis Rosenheim und Gemeinden im südlichen Landkreis Mühldorf a. Inn
11	Traunreut / Trostberg	Nordwestlicher Landkreis Traunstein

4.2 Gemeindebezogene Flächenangebote

Ziel des Entwicklungskonzeptes für das weitere Umland des Flughafens München ist es, die Entwicklungsimpulse des Flughafens München für das weitere Umland zu nutzen. Hierzu soll ein Konzept entwickelt werden, das ökonomisch attraktive Siedlungsentwicklungen, deren verkehrsmäßige Erschließung, sowie deren ökologisch verträgliche Einbettung aufzeigt.

In diesem Zusammenhang besteht die Aufgabe des Fachbereichs Raumordnung und Siedlung darin, für die Funktionen Wohnen und Gewerbe das siedlungsstrukturelle Entwicklungspotenzial heraus zu arbeiten, hinsichtlich einer flughafenbezogenen Entwicklung des Untersuchungsraumes zu beurteilen und darauf aufbauend raumbezogene Planungsempfehlungen vorzunehmen.

Die vorangegangenen Erhebungen zu den siedlungsstrukturellen Entwicklungsmöglichkeiten basieren auf Auswertungen

- von Angaben aus Sekundärquellen (Quellen: Regionalpläne, Fragebögen, Teilraumgutachten und interkommunale Entwicklungspläne)
- von qualitativen Primärerhebungen in den Landkreisen und kreisfreien Städten

Somit stellt das Ergebnis bislang eine qualitative Bewertung der Flächenpotenziale im Raum dar.

Zur Ableitung von Leitlinien für die elf Entwicklungsräume werden für den Fachbereich Raumordnung und Siedlung, die im Rahmen der Bestandsanalyse ermittelten Entwicklungsvoraussetzungen durch einen weiteren Untersuchungsschritt spezifiziert. Es wird eine Erhebung der in der Bauleitplanung der Städte und Gemeinden abgesicherten und geplanten siedlungsstrukturellen Entwicklungsmöglichkeiten im Untersuchungsraum vorgenommen. Hierzu sind in erster Linie die noch unbebauten Flächenreserven (Leerbauf Flächen) in genehmigten oder in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen zu ermitteln. Darüber hinaus werden Informationen über Planungsabsichten der Gemeinden, die im Zuge von FNP- Änderungen vorgesehen sind, gesammelt.

Die gemeindebezogene Ermittlung und Auswertung der Leerbauf Flächen soll im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Aussagen ermöglichen, in welchen Bereichen der Entwicklungsräume ein, in Zusammenhang mit einer flughafenaffinen Entwicklung stehendes, wohnbauliches und gewerbliches Siedlungswachstum zu empfehlen ist.

Durch die Erhebung der gemeindlichen Flächenpotenziale für Wohnen und Gewerbe werden die vorangegangenen qualitativen Erhebungen zu Flächenreserven mit flughafenaffiner Relevanz quantitativ ergänzt.

Die Ermittlung der Leerbauf Flächen erfolgt mittels Fragebogen und knüpft an die qualitativen fünf Bewertungskategorien für die Funktionen Wohnen und Gewerbe, die sich aus der Auseinandersetzung mit den flächenbezogenen Potenzialen im Raum ergeben haben (vgl. Kapitel 3.5.1.1), an.

Alle Städte und Gemeinden, die eine flughafenbezogene Bewertung ihres Flächenpotenziales bis zur Rangstufe 4 (vgl. Kapitel 3.5.1.1) erhalten haben, werden in die Detailbefragung eingebunden. Insgesamt wurden 172 Städte und Gemeinden befragt.

Rahmensetzende Bezugsebene für die Auswertung der Daten zur Bauleitplanung stellt die Zuordnung der jeweiligen Gemeinde zu einem der elf Entwicklungsräume dar.

Durch die Erhebung der gemeindlichen Flächenpotenziale für Wohnen und Gewerbe werden die vorangegangenen qualitativen Erhebungen zu Flächenreserven mit flughafenaffiner Relevanz quantitativ ergänzt.

Nachfolgende Abbildung stellt einen Überblick über die erhobenen Flächenwerte für Wohnen (rot) und Gewerbe (blau) in den elf Entwicklungsräumen dar. Die der Darstellung zugrunde liegenden gemeindlichen Flächenwerte sind dem Anhang zu entnehmen.

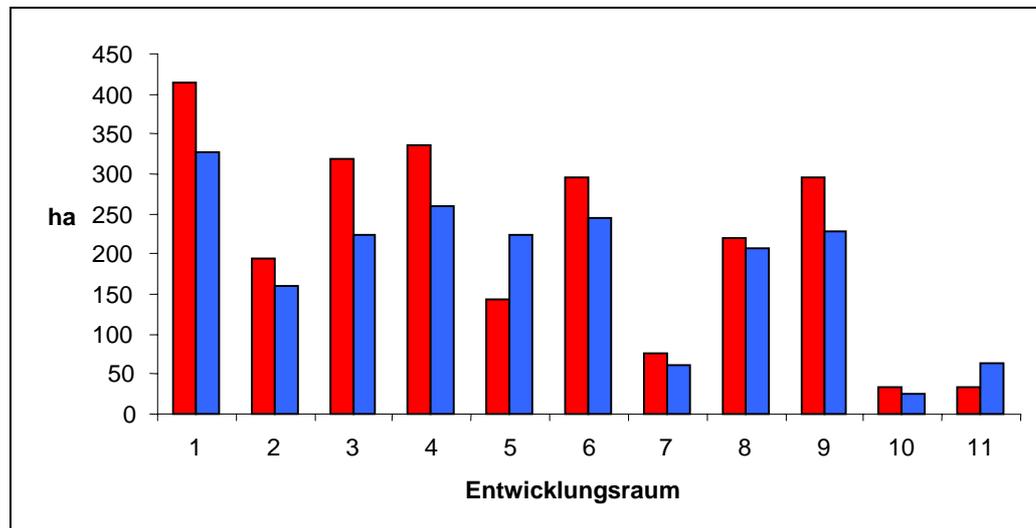


Abbildung 4-2: Flächenwerte für Wohnen und Gewerbe

Aus der Abbildung wird ersichtlich, dass der Entwicklungsraum Regensburg (1) das höchste Potenzial an Leerbauflächen für Wohnen und Gewerbe aufweist. Innerhalb des Untersuchungsraumes nimmt der Entwicklungsraum 1 somit die Spitzenposition ein. Die Räume Kelheim (2), Mainburg / Rottenburg a. d. Laaber (3), Straubing (4), Deggendorf (5), Dingolfing – Landau (6) und Mühldorf a. Inn / Altötting (9) liegen deutlich unterhalb der Spitzenposition und können zusammenfassend mit ihren Flächenangeboten einem mittleren Bereich zugeordnet werden. Ein geringes Angebot an Flächenpotenzialen für Wohnen und Gewerbe weisen die Entwicklungsräume Vilsbiburg (7), Wasserburg a. Inn (10) und Traunreut / Trostberg (11) auf. Alle drei Entwicklungsräume liegen somit hinsichtlich ihres vorhandenen Flächenpotenziales bezogen auf den gesamten Untersuchungsraum im unteren Bereich.

Nachfolgend sind die Angaben der Städte und Gemeinden und die daraus ableitbaren Schlussfolgerungen für die einzelnen Entwicklungsräume dargestellt.

Entwicklungsraum 1 (Regensburg)

- Von den 16 Städten und Gemeinden im Entwicklungsraum 1 haben neun Städte und Gemeinden den Fragebogen beantwortet.
- **In den Flächennutzungsplänen dargestelltes Potenzial:** ca. 415 ha unbebaute Wohnbauflächen und ca. 330 ha unbebaute Gewerbeflächen
- Der eindeutige **Schwerpunkt der Entwicklungspotenziale für Wohnen und Gewerbe** liegt im Oberzentrum Regensburg, das damit auch als Entwicklungspol zu charakterisieren ist.
- Über 50% der **Wohnbauflächen** verfügen über konkretes Baurecht oder befinden sich in einem derzeit laufenden Bebauungsplanverfahren. Hiermit können mehr als 200 ha Wohnbauflächen unmittelbar mobilisiert werden und stehen potenziellen Nachfragern nahezu direkt zur Verfügung.
- Für die **Funktion Wohnen** bieten sowohl die Stadt Regensburg als auch die unmittelbar angrenzenden Umlandgemeinden ein umfangreiches Flächenpotenzial an. Mit zunehmender Entfernung vom Oberzentrum werden die Flächenpotenziale geringer, dennoch kann die Wohnungsnachfrage auch hier befriedigt werden.
- Die Angaben zu **den gemeindlichen Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung** für Wohnen zeigen, dass insbesondere im Bereich der Stadt und der Umlandgemeinden eine Wohnentwicklung angestrebt wird, die sowohl eine Innenentwicklung als auch eine Außenentwicklung beinhaltet. Somit gibt es einen ausgewogenen Mix an integrierten Wohnstandorten im Innenbereich und neu zu entwickelnden Wohnstandorten im Außenbereich, die unterschiedlichen Wohnansprüchen Genüge leisten.
- **Wohnungstypen:** Der Anteil der Entwicklungspotenziale für den Geschosswohnungsbau liegt in allen Gemeinden bei mindestens 5%. In der Stadt Regensburg und den Umlandgemeinden liegt dieser Wert zwischen 20% und 50%. Hieraus kann abgeleitet werden, dass der Mietwohnungsmarkt im Entwicklungsraum 1 einen bedeutenden Anteil besitzt.
- Die **Gewerbeflächenpotenziale** liegen überwiegend im Süden des Entwicklungsraumes und weisen eine Standortnähe zu den Autobahnen A 3 und A 93 auf. Insgesamt können im Entwicklungsraum 1 gemeindeübergreifende Gewerbebezonen identifiziert werden.
- Die Gewerbeflächenpotenziale liegen alle im Außenbereich und sind auf unterschiedliche Bedürfnisse der Gewerbetreibenden ausgerichtet. Im Gegensatz zu der Funktion Wohnen, verfügen lediglich ein Drittel der Gewerbeflächen über konkretes Baurecht bzw. Bebauungsplanverfahren. Zwei Drittel der Flächen sind als stille Reserven einzustufen, die bei konkreten Anfragen schnell mobilisiert werden können.
- Der Entwicklungsraum 1 weist innerhalb des gesamten Untersuchungsraumes mit deutlichem Abstand das höchste Flächenpotenzial für Wohnen und Gewerbe auf.

Entwicklungsraum 2 (Kelheim)

- Von den 8 Städten und Gemeinden im Entwicklungsraum 2 haben sieben Städte und Gemeinden den Fragebogen beantwortet.
- **In den Flächennutzungsplänen dargestelltes Potenzial:** 195 ha unbebaute Wohnbauflächen und ca. 160 ha unbebaute Gewerbeflächen
- Bei der **räumlichen Verteilung der Flächenpotenziale** zeigt sich ein erhöhtes Flächenangebot für Wohnen und Gewerbe in den zentralen, entlang der Donau gelegenen, Orten. Weiterhin auffällig ist im Entwicklungsraum 2, dass die Flächenwerte für Gewerbe in den einzelnen Orten deutlich über den Werten der Flächenpotenziale für Wohnen liegen. Lediglich in Neustadt a. d. Donau und Abensberg überwiegt das Flächenpotenzial der Funktion Wohnen im Verhältnis von 2 : 1 gegenüber den Flächenpotenzialen für Gewerbe. Somit stellt sich der Entwicklungsraum 2 auf Basis der Flächenwerte insbesondere als Gewerbestandortraum nach außen hin dar.
- Der Anteil der **Wohnbauflächen**, die über konkretes Baurecht verfügen oder sich in einem derzeit laufenden Bebauungsplanverfahren befinden, liegt bei über 50%. Somit können ca. 100 ha Wohnbauflächen unmittelbar mobilisiert werden.
- Die Angaben zu den **gemeindlichen Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung** für Wohnen zeigen, dass alle Städte und Gemeinden sowohl eine Innenentwicklung als auch eine Außenentwicklung anstreben. Somit gibt es einen ausgewogenen Mix an integrierten Wohnstandorten im Innenbereich und neu zu entwickelnden Wohnstandorten im Außenbereich. Unterschiedliche Wohnansprüche können somit bedient werden.
- **Wohnungstypen:** Der Anteil der Entwicklungspotenziale für den Geschosswohnungsbau liegt in den zentralörtlichen Gemeinden bei mindestens 5%. In der Stadt Kelheim und in ihrer Nachbargemeinde Ihrlerstein liegt dieser Wert über 20%. Daraus kann abgeleitet werden, dass der Mietwohnungsmarkt insbesondere hier einen bedeutenden Anteil im Entwicklungsraum 2 besitzt. Die nicht zentralen Orte bieten ein Angebot, das zu 100% auf die Realisierung von Einfamilienhäusern abgestellt ist.
- Die **Gewerbeflächenpotenziale** liegen überwiegend im Außenbereich und sind auf unterschiedliche Bedürfnisse der Gewerbetreibenden ausgerichtet. Die Angaben zu den möglichen Nutzungsarten auf den Gewerbeflächen zeigen keine auffälligen Einschränkungen hinsichtlich einer besonderen Nutzungsart. Das Flächenangebot ist damit breit gefächert, es können unterschiedliche Nachfragen bedient werden.
- Bei den Gewerbeflächenpotenzialen verfügen mehr als die Hälfte aller Flächen (ca. 100 ha) über konkretes Baurecht oder befinden sich im Bebauungsplanverfahren. Somit ist ein umfangreiches Angebot an unmittelbar mobilisierbaren Flächen vorhanden.
- Der Entwicklungsraum 2 nimmt innerhalb des gesamten Untersuchungsraumes mit seinen Wohnbau- und Gewerbeflächenpotenzialen eine mittlere Position ein.

Entwicklungsraum 3 (Mainburg / Rottenburg a. d. Laaber / Mallersdorf-Pfaffenberg)

- Von den 17 Städten und Gemeinden im Entwicklungsraum 3 haben 14 Städte und Gemeinden den Fragebogen beantwortet.
- **In den Flächennutzungsplänen dargestelltes Potenzial:** ca. 320 ha unbebaute Wohnbauflächen und ca. 225 ha unbebaute Gewerbeflächen, die in den Flächennutzungsplänen dargestellt sind.
- Bei der **räumlichen Verteilung der Flächenpotenziale** zeigt sich eine Konzentration des Flächenangebotes für Wohnen und Gewerbe in den zentralen Orten. Die zentralen Orte folgen keiner naturräumlichen oder infrastrukturellen Leitstruktur, sondern liegen mehr oder weniger weit von einander entfernt innerhalb des Entwicklungsraumes. Somit kann die räumliche Verteilung der Flächenpotenziale als dezentrale Konzentration beschrieben werden.
- Der Anteil der **Wohnbauflächen**, die über konkretes Baurecht verfügen oder sich in einem derzeit laufenden Bebauungsplanverfahren befinden, liegt bei 40%. Hiermit können ca. 120 ha Wohnbauflächen unmittelbar mobilisiert werden. Weitere ca. 200 ha Wohnbauflächen, sind in den Flächennutzungsplänen als Reserven enthalten. Auffällig ist, dass überwiegende Teile der Flächenreserven für Wohnen in Ergoldsbach und Pfeffenhausen derzeit kein konkretes Baurecht besitzen.
- Die Angaben zu den **gemeindlichen Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung** für Wohnen zeigen, dass in nahezu allen Städten und Gemeinden sowohl eine Innenentwicklung als auch eine Außenentwicklung angestrebt wird. Somit gibt es einen ausgewogenen Mix an integrierten Wohnstandorten im Innenbereich und neu zu entwickelnden Wohnstandorten im Außenbereich. Unterschiedliche Wohnansprüche können somit bedient werden.
- **Wohnungstypen:** Nach Wohnungstypen gegliedert liegt der Anteil der Entwicklungspotenziale für den Geschosswohnungsbau in drei Gemeinden Langquaid, Mainburg und Neufahrn i. NB. bei maximal 10%. Damit überwiegt im Entwicklungsraum 3 das Angebot an Einfamilienhausbebauung.
- Die **Gewerbeflächenpotenziale** liegen überwiegend im Außenbereich und sind auf unterschiedliche Bedürfnisse der Gewerbetreibenden ausgerichtet. Die Angaben zu den möglichen Nutzungsarten auf den Gewerbeflächen zeigen keine auffälligen Einschränkungen hinsichtlich einer besonderen Nutzungsart. Das Flächenangebot ist damit breit gefächert, es können unterschiedliche Nachfragen bedient werden.
- Bei den Gewerbeflächenpotenzialen verfügen 75% Flächen (ca. 170 ha) über konkretes Baurecht oder befinden sich im Bebauungsplanverfahren. Somit ist ein umfangreiches Angebot an unmittelbar mobilisierbaren Flächen vorhanden.
- Der Entwicklungsraum 3 nimmt innerhalb des gesamten Untersuchungsraumes mit seinen Wohnbau- und Gewerbeflächenpotenzialen eine mittlere Position ein.

Entwicklungsraum 4 (Straubing)

- Von den 20 Städten und Gemeinden im Entwicklungsraum 4 haben 19 Städte und Gemeinden den Fragebogen beantwortet.
- **In den Flächennutzungsplänen dargestelltes Potenzial:** ca. 340 ha unbebaute Wohnbauflächen und ca. 260 ha unbebaute Gewerbeflächen, die in den Flächennutzungsplänen dargestellt sind.
- Der eindeutige **Schwerpunkt der Entwicklungspotenziale für Wohnen und Gewerbe** liegt im Oberzentrum Straubing, das damit als Entwicklungspol zu charakterisieren ist.
- Das **Verhältnis Wohnbauflächen- zu Gewerbeflächenpotenzialen** liegt bei 1,5 : 1.
- Der Anteil der **Wohnbauflächen**, die über konkretes Baurecht verfügen oder sich in einem derzeit laufenden Bebauungsplanverfahren befinden liegt bei 45%. Hiermit können ca. 155 ha Wohnbauflächen unmittelbar mobilisiert werden und ca. 180 ha Wohnbauflächen stehen potenziellen Nachfragern erst mittel- bis langfristig zur Verfügung.
- Für die **Funktion Wohnen** bieten sowohl die Stadt Straubing als auch die angrenzenden Umlandgemeinden Bogen, Rain und Feldkirchen ein umfangreiches Flächenpotenzial an. Auffällig ist hierbei, dass die Flächenpotenziale in den nicht zentralen Orten Rain und Feldkirchen derzeit ohne konkretes Baurecht sind und diese Flächen somit erst mittel- bis langfristig nachgefragt werden können.
- Die Angaben zu den **gemeindlichen Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung** für Wohnen zeigen, dass in nahezu allen Städten und Gemeinden sowohl eine Innenentwicklung als auch eine Außenentwicklung angestrebt wird. Somit gibt es einen ausgewogenen Mix an integrierten Wohnstandorten im Innenbereich und neu zu entwickelnden Wohnstandorten im Außenbereich.
- **Wohnungstypen:** Der Anteil der Entwicklungspotenziale für den Geschosswohnungsbau liegt in der Stadt Straubing und den vier Gemeinden Leiblfing, Perkam, Rain und Ascha bei ca. 20%. Hierbei handelt es sich, mit Ausnahme von Leiblfing, um nicht zentrale Orte, die im Umfeld der Stadt Straubing eine Entwicklung in Richtung Mietwohnungsmarkt anstreben. Alle anderen Gemeinden konzentrieren ihre Entwicklung auf ein Angebot für den Einfamilienhausbau.
- Die **Gewerbeflächenpotenziale** liegen überwiegend im Außenbereich und sind auf unterschiedliche Bedürfnisse der Gewerbetreibenden ausgerichtet. Die Angaben zu den möglichen Nutzungsarten auf den Gewerbeflächen zeigen keine auffälligen Einschränkungen hinsichtlich einer besonderen Nutzungsart. Das Flächenangebot ist damit breit gefächert, es können unterschiedliche Nachfragen bedient werden.
- Bei den Gewerbeflächenpotenzialen verfügen 80% aller Flächen (ca. 200 ha) über konkretes Baurecht oder befinden sich im Bebauungsplanverfahren. Somit ist ein umfangreiches Angebot an unmittelbar mobilisierbaren Flächen vorhanden. Es fällt auf, dass die Mehrzahl der Gemeinden über einen einzelnen zusammenhängenden Gewerbestandort verfügt. Die Stadt Straubing, Aiterhofen und Niederwinkling weisen mehrere Gewerbestandorte in ihrem Gemarkungsgebiet auf.
- Der Entwicklungsraum 4 nimmt innerhalb des gesamten Untersuchungsraumes mit seinen Wohnbau- und Gewerbeflächenpotenzialen eine hohe Position ein.

Entwicklungsraum 5 (Deggendorf)

- Von den 13 Städten und Gemeinden im Entwicklungsraum 5 haben elf Städte und Gemeinden den Fragebogen beantwortet.
- **In den Flächennutzungsplänen dargestelltes Potenzial:** ca. 145 ha unbebaute Wohnbauflächen und ca. 225 ha unbebaute Gewerbeflächen, die in den Flächennutzungsplänen dargestellt sind.
- Der **Schwerpunkt der Entwicklungspotenziale für Wohnen und Gewerbe** liegt in Deggendorf und Osterhofen.
- Der Entwicklungsraum 5 ist der einzige Raum innerhalb des gesamten Untersuchungsraumes, bei dem das Flächenpotenzial für Gewerbe deutlich über dem Angebot an Wohnbauflächen liegt. Das **Verhältnis zwischen Wohnbauflächenpotenzial zu Gewerbeflächenpotenzial** liegt bei 1 : 1,5.
- Der Anteil der **Wohnbauflächen**, die über konkretes Baurecht verfügen oder sich in einem derzeit laufenden Bebauungsplanverfahren befinden liegt bei 50%. Hiermit können ca. 70 ha Wohnbauflächen unmittelbar mobilisiert werden und stehen potenziellen Nachfragern kurz- bis mittelfristig zur Verfügung.
- Die Angaben zu den **gemeindlichen Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung** für Wohnen zeigen, dass in nahezu allen Städten und Gemeinden sowohl eine Innenentwicklung als auch eine Außenentwicklung angestrebt wird. Somit gibt es einen ausgewogenen Mix an integrierten Wohnstandorten im Innenbereich und neu zu entwickelnden Wohnstandorten im Außenbereich.
- **Wohnungstypen:** Der Anteil der Entwicklungspotenziale für den Geschosswohnungsbau ist im Oberzentrum Deggendorf mit 5% sehr gering. Ein höheres Angebot an Flächen für den Geschosswohnungsbau weisen Osterhofen, Niederalteich und Grafing auf. Die angegebenen Werte liegen zwischen 20 und 50%. Im Entwicklungsraum 5 sollen auf den Wohnbauflächenpotenzialen in erster Linie Eigenheime entstehen.
- Die **Gewerbeflächenpotenziale** liegen überwiegend im Außenbereich und sind auf unterschiedliche Bedürfnisse der Gewerbetreibenden ausgerichtet. Die Angaben zu den möglichen Nutzungsarten auf den Gewerbeflächen (vgl. Tabelle) zeigen keine auffälligen Einschränkungen hinsichtlich einer besonderen Nutzungsart.
- Bei den Gewerbeflächenpotenzialen verfügen 70% aller Flächen (ca. 150 ha) über konkretes Baurecht oder befinden sich im Bebauungsplanverfahren. Somit ist ein umfangreiches Angebot an unmittelbar mobilisierbaren Flächen vorhanden. Die Gewerbeflächen liegen im Bereich der Autobahnen A 92 und A 3. Somit stellen die Bereiche um die Autobahnen die exponierten Gewerbestandorträume im Entwicklungsraum 5 dar.
- Der Entwicklungsraum 5 nimmt innerhalb des gesamten Untersuchungsraumes mit seinen Wohnbau- und Gewerbeflächenpotenzialen eine mittlere Position ein.

Entwicklungsraum 6 (Dingolfing - Landau)

- Von den 18 Städten und Gemeinden im Entwicklungsraum 6 haben 14 Städte und Gemeinden den Fragebogen beantwortet.
- **In den Flächennutzungsplänen dargestelltes Potenzial:** ca. 295 ha unbebaute Wohnbauflächen und ca. 245 ha unbebaute Gewerbeflächen.
- Bei der **räumlichen Verteilung der Flächenpotenziale** zeigt sich ein erhöhtes Flächenangebot für Wohnen und Gewerbe in den Orten entlang der A 92. Hierbei weisen die zentralen und die nicht zentralen Orte annähernd gleich hohe Flächenwerte für Wohnen und Gewerbe auf. Das Verhältnis zwischen Wohnbauflächenpotenzial zu Gewerbeflächenpotenzial liegt bei 1,2 : 1.
- Der Anteil der **Wohnbauflächen**, die über konkretes Baurecht verfügen oder sich in einem derzeit laufenden Bebauungsplanverfahren befinden, liegt bei 35%. Hiermit können ca. 80 ha Wohnbauflächen unmittelbar mobilisiert werden und stehen potenziellen Nachfragern kurz- bis mittelfristig zur Verfügung.
- Die Angaben zu den **gemeindlichen Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung** für Wohnen zeigen, dass in nahezu allen Städten und Gemeinden sowohl eine Innenentwicklung als auch eine Außenentwicklung angestrebt wird. Somit gibt es einen ausgewogenen Mix an integrierten Wohnstandorten im Innenbereich und neu zu entwickelnden Wohnstandorten im Außenbereich.
- **Wohnungstypen:** der Anteil der Entwicklungspotenziale für den Geschosswohnungsbau ist im gesamten Entwicklungsraum sehr gering ist. Lediglich in Wörth a. d. Isar wird ein Anteil von 10% des Flächenpotenziales zugunsten des Geschosswohnungsbau angestrebt. In allen anderen Gemeinden sollen auf den Wohnbauflächen Einfamilienhäuser entstehen.
- Die **Gewerbeflächenpotenziale** liegen überwiegend im Außenbereich und sind auf unterschiedliche Bedürfnisse der Gewerbetreibenden ausgerichtet. Die Angaben zu den möglichen Nutzungsarten auf den Gewerbeflächen zeigen keine auffälligen Einschränkungen hinsichtlich einer besonderen Nutzungsart. Das Flächenangebot ist damit breit gefächert, es können unterschiedliche Nachfragen bedient werden.
- Bei den Gewerbeflächenpotenzialen verfügen 60% aller Flächen (ca. 140 ha) über konkretes Baurecht oder befinden sich im Bebauungsplanverfahren. Somit ist ein umfangreiches Angebot an unmittelbar mobilisierbaren Flächen vorhanden. Die Gewerbeflächen liegen vorwiegend im Bereich der Autobahn A 92. Somit stellt der Bereich um die Autobahn den exponierten Gewerbestandortraum im Entwicklungsraum 6 dar.
- Der Entwicklungsraum 6 nimmt innerhalb des gesamten Untersuchungsraumes mit seinen Wohnbau- und Gewerbeflächenpotenzialen eine mittlere Position ein.

Entwicklungsraum 7 (Vilsbiburg)

- Von den zehn Städten und Gemeinden im Entwicklungsraum 7 haben neun Städte und Gemeinden den Fragebogen beantwortet.
- **In den Flächennutzungsplänen dargestelltes Potenzial:** ca. 75 ha unbebaute Wohnbauflächen und ca. 60 ha unbebaute Gewerbeflächen, die in den Flächennutzungsplänen dargestellt sind.
- Der eindeutige **Schwerpunkt der Entwicklungspotenziale** für Wohnen und Gewerbe liegt im Mittelzentrum Vilsbiburg.
- Der Anteil der **Wohnbauflächen**, die über konkretes Baurecht verfügen oder sich in einem derzeit laufenden Bebauungsplanverfahren befinden, liegt bei etwa 30%. Von den ca. 25 ha Wohnbauflächen, die unmittelbar mobilisiert werden können, liegen 18,5 ha in Vilsbiburg .
- Die Angaben zu den **gemeindlichen Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung** für Wohnen zeigen, dass in nahezu allen Städten und Gemeinden sowohl eine Innenentwicklung als auch eine Außenentwicklung angestrebt wird. Somit gibt es einen ausgewogenen Mix an integrierten Wohnstandorten im Innenbereich und neu zu entwickelnden Wohnstandorten im Außenbereich.
- **Wohnungstypen:** der Anteil der Entwicklungspotenziale für den Geschosswohnungsbau ist im gesamten Entwicklungsraum sehr gering ist. Lediglich in Vilsheim, Geisenhausen und Vilsbiburg wird ein Anteil von 10% des Flächenpotenziales zugunsten des Geschosswohnungsbau angestrebt. In allen anderen Gemeinden sollen auf den Wohnbauflächen Einfamilienhäuser entstehen.
- Die **Gewerbeflächenpotenziale** liegen alle im Außenbereich und sind auf unterschiedliche Bedürfnisse der Gewerbetreibenden ausgerichtet. Die Angaben zu den möglichen Nutzungsarten auf den Gewerbeflächen zeigen keine auffälligen Einschränkungen hinsichtlich einer besonderen Nutzungsart. Das Flächenangebot ist damit breit gefächert, es können unterschiedliche Nachfragen bedient werden.
- Bei den Gewerbeflächenpotenzialen verfügen 40% aller Flächen (ca. 25 ha) über konkretes Baurecht oder befinden sich im Bebauungsplanverfahren. Vilsbiburg weist mit 25 ha den größten Anteil an Gewerbeflächen auf. Hiervon sind derzeit 4 ha im Bebauungsplanverfahren und 21 ha sind im Flächennutzungsplan dargestellt.
- Der Entwicklungsraum 7 nimmt innerhalb des gesamten Untersuchungsraumes mit seinen Wohnbau- und Gewerbeflächenpotenzialen eine untere Position ein.

Entwicklungsraum 8 (Rottal-Inn / Passau)

- Von den 31 Städten und Gemeinden im Entwicklungsraum 8 haben 24 Städte und Gemeinden den Fragebogen beantwortet.
- **In den Flächennutzungsplänen dargestelltes Potenzial:** ca. 220 ha unbebaute Wohnbauflächen und ca. 210 ha unbebaute Gewerbeflächen. Der Umfang des Flächenpotenziales für Wohnen und Gewerbe ist nahezu identisch.
- Bei der **räumlichen Verteilung der Flächenpotenziale** zeigt sich eine Konzentration des Flächenangebotes für Wohnen und Gewerbe in zentralen und nichtzentralen Orten. Die Orte folgen keiner naturräumlichen oder infrastrukturellen Leitstruktur, sondern liegen mehr oder weniger weit von einander entfernt innerhalb des Entwicklungsraumes. Somit kann die räumliche Verteilung der Flächenpotenziale als dezentrale Konzentration beschrieben werden.
- Der Anteil der **Wohnbauflächen**, die über konkretes Baurecht verfügen oder sich in einem derzeit laufenden Bebauungsplanverfahren befinden liegt bei etwa 45%. Ca. 90 ha Wohnbauflächen können unmittelbar mobilisiert werden und stehen potenziellen Nachfragern kurz- bis mittelfristig zur Verfügung.
- Die Angaben zu den **gemeindlichen Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung** für Wohnen zeigen, dass in den meisten Städten und Gemeinden eine Außenentwicklung angestrebt wird.
- **Wohnungstypen:** Der Anteil der Entwicklungspotenziale für den Geschosswohnungsbau ist im gesamten Entwicklungsraum gering. Lediglich in Simbach a. Inn, Triftern, Johanniskirchen, Rothalmünster, Pfarrkirchen, Bad Birnbach und Pocking wird ein Anteil von 10 - 20 % des Flächenpotenziales zugunsten des Geschosswohnungsbau angestrebt. In allen anderen Gemeinden sollen auf den Wohnbauflächen Einfamilienhäuser entstehen.
- Die **Gewerbeflächenpotenziale** liegen alle im Außenbereich und sind auf unterschiedliche Bedürfnisse der Gewerbetreibenden ausgerichtet. Die Angaben zu den möglichen Nutzungsarten auf den Gewerbeflächen zeigen keine auffälligen Einschränkungen hinsichtlich einer besonderen Nutzungsart. Das Flächenangebot ist damit breit gefächert, es können unterschiedliche Nachfragen bedient werden.
- Bei den Gewerbeflächenpotenzialen verfügen 65% aller Flächen (ca. 135 ha) über konkretes Baurecht oder befinden sich im Bebauungsplanverfahren.
- Der Entwicklungsraum 8 nimmt innerhalb des gesamten Untersuchungsraumes mit seinen Wohnbau- und Gewerbeflächenpotenzialen eine mittlere Position ein.

Entwicklungsraum 9 (Mühldorf a. Inn / Altötting)

- Von den 23 Städten und Gemeinden im Entwicklungsraum 9 haben 17 Städte und Gemeinden den Fragebogen beantwortet.
- **In den Flächennutzungsplänen dargestelltes Potenzial:** ca. 295 ha unbebaute Wohnbauflächen und ca. 230 ha unbebaute Gewerbeflächen
- Bei der **räumlichen Verteilung der Flächenpotenziale** zeigt sich ein erhöhtes Flächenangebot für Wohnen und Gewerbe in Mühldorf a. Inn. Die Flächenpotenziale für Gewerbe verteilen sich innerhalb des Entwicklungsraumes schwerpunktmäßig auf die Städte und Gemeinden, die an der B 12 liegen. Die B 12 gibt somit eine Leitstruktur der Siedlungsentwicklung vor.
- Besonderes auffällig im Entwicklungsraum 9 ist, dass einzelne Städte und Gemeinden derzeit eine **Änderung des Flächennutzungsplans** durchführen, die zu einer erheblichen Erhöhung des Flächenpotenziales führen. Insgesamt ist eine Angebotserhöhung von 44 ha Wohnbauflächen und ca. 100 ha Gewerbeflächen vorgesehen. Hiervon werden 35 ha Wohnbauflächen und 44 ha Gewerbeflächen in Mettenheim, einer Nachbargemeinde von Mühldorf a. Inn liegen. In Altötting sollen Gewerbeflächen von ca. 30 ha im Flächennutzungsplan dargestellt werden. Diese Entwicklungen sind ein Hinweis darauf, dass sich die Gemeinden auf eine zukünftig verbesserte Standortqualität einstellen, die im Zusammenhang mit dem Ausbau der A 94 einzustufen ist.
- Der Anteil der **Wohnbauflächen**, die über konkretes Baurecht verfügen oder sich in einem derzeit laufenden Bebauungsplanverfahren befinden liegt bei etwa 40%. Etwa 125 ha Wohnbauflächen können unmittelbar mobilisiert werden und stehen potenziellen Nachfragern kurz- bis mittelfristig zur Verfügung.
- Die Angaben zu den **gemeindlichen Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung** für Wohnen zeigen, dass in nahezu allen Städten und Gemeinden sowohl eine Innenentwicklung als auch eine Außenentwicklung angestrebt wird. Somit gibt es einen ausgewogenen Mix an integrierten Wohnstandorten im Innenbereich und neu zu entwickelnden Wohnstandorten im Außenbereich.
- **Wohnungstypen:** Der Anteil der Entwicklungspotenziale für den Geschosswohnungsbau liegt teilweise zwischen 10 und 45%. Dies ist ein Indikator dafür, dass der Mietwohnungsmarkt im Entwicklungsraum 9 einen bedeutenden Anteil besitzt.
- Die **Gewerbeflächenpotenziale** sind auf unterschiedliche Bedürfnisse der Gewerbetreibenden ausgerichtet. Die Angaben zu den möglichen Nutzungsarten auf den Gewerbeflächen zeigen keine auffälligen Einschränkungen hinsichtlich einer besonderen Nutzungsart. Das Flächenangebot ist damit breit gefächert, es können unterschiedliche Nachfragen bedient werden.
- Bei den Gewerbeflächenpotenzialen verfügen rund 45% aller Flächen (ca. 135 ha) über konkretes Baurecht oder befinden sich im Bebauungsplanverfahren. Der Entwicklungsraum 9 nimmt innerhalb des gesamten Untersuchungsraumes mit seinen Wohnbau- und Gewerbeflächenpotenzialen eine mittlere Position ein. Aufgrund der angestrebten Flächenausweisungen für Gewerbe könnte der Entwicklungsraum 9 im Hinblick auf die Funktion Gewerbe zukünftig eine Spitzenposition im Untersuchungsraum einnehmen.

Entwicklungsraum 10 (Wasserburg a. Inn)

- Von den sieben Städten und Gemeinden im Entwicklungsraum 10 haben sechs Städte und Gemeinden den Fragebogen beantwortet.
- **In den Flächennutzungsplänen dargestelltes Potenzial:** ca. 35 ha unbebaute Wohnbauflächen und ca. 25 ha unbebaute Gewerbeflächen. Das Flächenpotenzial innerhalb des Untersuchungsraumes ist als gering einzustufen.
- Der eindeutige **Schwerpunkt der Entwicklungspotenziale** für Wohnen und Gewerbe liegt im nichtzentralen Ort Reichertsheim, der an der B 12 liegt.
- Durch **Flächennutzungsplanfortschreibungen** wird das Potenzial für Gewerbe um 27 ha erhöht werden, was einer Verdoppelung des Gewerbeflächenpotenzials gleich zu setzen ist. Den höchsten Anteil an der Gewerbeflächenentwicklung besitzt Reichertsheim.
- Der Anteil der **Wohnbauflächen**, die über konkretes Baurecht verfügen oder sich in einem derzeit laufenden Bebauungsplanverfahren befinden liegt bei etwa 60%. Von den ca. 19 ha Wohnbauflächen, die unmittelbar mobilisiert werden können, liegen 17 ha in Reichertsheim .
- Wohnungstypen: der Anteil der **Entwicklungspotenziale** für den Geschosswohnungsbau ist im gesamten Entwicklungsraum gering ist. Lediglich in Wasserburg a. Inn wird ein Anteil von 20% und in Babensham ein Anteil von 10% des Flächenpotenziales zugunsten des Geschosswohnungsbau angestrebt. In allen anderen Gemeinden sollen auf den Wohnbauflächen Einfamilienhäuser entstehen.
- Die **Gewerbeflächenpotenziale** liegen nahezu alle im Außenbereich und sind auf unterschiedliche Bedürfnisse der Gewerbetreibenden ausgerichtet.
- Bei den Gewerbeflächenpotenzialen verfügen 65% aller Flächen (ca. 16 ha) über konkretes Baurecht oder befinden sich im Bebauungsplanverfahren. Reichertsheim weist mit 10 ha den größten Anteil an Gewerbeflächen auf. Diese verfügen bereits über einen Bebauungsplan, weitere 15 ha Flächen sind in Reichertsheim geplant.
- Der Entwicklungsraum 10 nimmt innerhalb des gesamten Untersuchungsraumes mit seinen Wohnbau- und Gewerbeflächenpotenzialen eine untere Position ein.

Entwicklungsraum 11 (Traunreut / Trostberg)

- Von den sieben Städten und Gemeinden im Entwicklungsraum 11 haben sechs Städte und Gemeinden den Fragebogen beantwortet.
- **In den Flächennutzungsplänen dargestelltes Potenzial:** ca. 35 ha unbebaute Wohnbauflächen und ca. 45 ha unbebaute Gewerbeflächen. Das Flächenpotenzial innerhalb des Untersuchungsraumes ist als gering einzustufen.
- Der eindeutige **Schwerpunkt der Entwicklungspotenziale** für Wohnen und Gewerbe liegt in den zentralen Orten Traunreut und Tacherting.
- Ebenso wie in den Entwicklungsräumen 9 und 10 führen derzeit einige Gemeinden eine **Flächennutzungsplanfortschreibung** durch. Hierdurch wird das Potenzial für Wohnen um 37 ha und das Potenzial für Gewerbe um 25 ha erhöht. Den höchsten Anteil an der Flächenentwicklung besitzt Traunreut.
- Der Anteil der **Wohnbauflächen**, die über konkretes Baurecht verfügen oder sich in einem derzeit laufenden Bebauungsplanverfahren befinden liegt bei etwa 40%. Dies sind ca. 13 ha Wohnbauflächen, die sich etwa gleichmäßig auf Traunreut und Tacherting verteilen.
- Wohnungstypen: Der Anteil der **Entwicklungspotenziale** für den Geschosswohnungsbau ist im gesamten Entwicklungsraum gering. Lediglich in Tacherting und Seeon-Seebruck wird ein Anteil von 10% des Flächenpotenziales zugunsten des Geschosswohnungsbau angestrebt. In allen anderen Gemeinden sollen auf den Wohnbauflächen Einfamilienhäuser entstehen.
- Die **Gewerbeflächenpotenziale** liegen alle im Außenbereich und sind auf unterschiedliche Bedürfnisse der Gewerbetreibenden ausgerichtet. Traunreut und Tacherting verfügen über mehrere Gewerbegebiete, alle anderen Gemeinden weisen ein Gewerbegebiet auf.
- Bei den Gewerbeflächenpotenzialen verfügen 30% aller Flächen (ca. 17 ha) über konkretes Baurecht oder befinden sich im Bebauungsplanverfahren. Tacherting weist mit 7,5 ha den größten Anteil an diesen Gewerbeflächen auf.
- Der Entwicklungsraum 11 nimmt innerhalb des gesamten Untersuchungsraumes mit seinen Wohnbau- und Gewerbeflächenpotenzialen eine untere Position ein.

Zusammenfassende Interpretation der Befragungsergebnisse

Die Auswahl der befragten Städte und Gemeinden, die unterschiedlichen Zuschnitte der Entwicklungsräume hinsichtlich der Anzahl und Zentralität der darin gelegenen Städte und Gemeinden, der erfolgte Rücklauf der Fragebögen sowie die unterschiedliche Art und Weise der Beantwortung der Fragen durch die jeweiligen Sachbearbeiter ermöglicht folgende zusammenfassende Interpretation der Ausgangslage:

- Der gesamte Untersuchungsraum verfügt über ein umfangreiches, in der kommunalen Bauleitplanung verankertes, Flächenpotenzial für Wohnen und Gewerbe.
- Die Flächenerhebung ergab ein Potenzial von ca. 2.400 ha Wohnbauflächen und ca. 2.000 ha Gewerbeflächen. Bei den Wohnbauflächen verfügen ca. 1.000 ha über einen Bebauungsplan oder befinden sich in einem Bebauungsplanverfahren, bei den Gewerbeflächen beträgt dieser Wert ca. 1.200 ha.
- Alle elf Entwicklungsräume weisen eine Angebotsplanung auf, die flughafenorientiert in Wert gesetzt werden kann. Ein Bedarf an weiteren Flächenausweisungen ist im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zunächst nicht angezeigt.
- Das Strukturgutachten für das engere Flughafenumland aus dem Jahr 2002 hat für den Geschosswohnungsbau eine Unterdeckung im unmittelbaren Flughafenumland aufgezeigt. Dieses Defizit im engeren Untersuchungsraum kann durch Angebote im weiteren Untersuchungsraum aufgefangen werden. Die Befragung hat gezeigt, dass insbesondere in den Entwicklungsräumen Regensburg (1), Deggendorf (5) und Mühldorf a. Inn / Altötting (9) eine erhöhte Ausrichtung der Wohnbauentwicklung in Richtung Geschosswohnungsbau besteht. Der Anteil an Wohnbauflächen für den Geschosswohnungsbau liegt hier vereinzelt bei 50% der Flächen.
- Darüber hinaus kann dem Strukturgutachten 2002 entnommen werden, dass das nähere Flughafenumland über ein umfangreiches Wohnpotenzial in Form von Einfamilien- und Doppelhäusern verfügt. Das Wohnflächenangebot für den Bereich Einfamilien- und Doppelhäuser im vorliegenden Untersuchungsraum unterliegt somit einer starken Konkurrenz.
- Der Untersuchungsraum weist ein umfangreiches Flächenpotenzial für die Funktion Gewerbe auf.
- Im Hinblick auf die Funktion Gewerbe ergibt sich eine unterschiedliche Ausgangssituation bzgl. der Nutzung des Flächenangebotes. Während in den meisten der elf Entwicklungsräume das Angebot an Flächen mit Bebauungsplan, das Potenzial an Flächen ohne Bebauungsplan übersteigt, stellt sich die Situation in den Entwicklungsräumen Regensburg (1), Vilsbiburg (7) und Traunreut / Trostberg (11) anders herum dar. Hier übersteigt die Anzahl der Flächen ohne Bebauungsplan, die Flächen mit Bebauungsplan. Dies hat zur Folge, dass konkrete Vorhaben einer längeren Planungsphase unterliegen können.

- Im Raum Mühldorf a. Inn / Altötting ist im Rahmen der weiteren Flächennutzungsplanfortschreibungen ein umfassendes Flächenpotenzial von ca. 100 ha Gewerbeflächen vorgesehen. Dieses Potenzial ist räumlich eindeutig auf die geplante A 94 ausgerichtet. Hier zeigt sich, dass die absehbare verkehrliche Standortverbesserung zu einer Reaktion innerhalb der kommunalen Bauleitplanung geführt hat und eine vorausschauende Planung in die Wege geleitet wurde.
- Bei der Frage nach der Eignung des unbebauten Flächenpotenzials für unterschiedliche Branchen hat sich gezeigt, dass das Flächenpotenzial in den elf Entwicklungsräumen für alle angegebenen Branchen – Produzierendes Gewerbe, Logistik, Groß- und Einzelhandel, Verwaltung und Dienstleistung, Forschung und Entwicklung - Entwicklungsspielräume besitzt.
- Die insgesamt hohe Rücklaufquote der Fragebögen von über 80% und die Mitarbeit der Städte und Gemeinden im Untersuchungsraum sind ein Indiz für den Wunsch, die weitere Entwicklung des Flughafens zu unterstützen und von den Entwicklungspotenzialen zu profitieren.

4.3 Unternehmerische Raumbewertung und Standortwahl

4.3.1 Der Flughafen als Wirtschafts- und Standortfaktor

Internationale Großflughäfen spielen eine wichtige Rolle für regionalökonomische Entwicklungsprozesse: Sie sind bedeutende Wirtschaftsfaktoren und üben eine nachhaltige Wirkung auf die Standortqualität des Umlandes aus. Der Begriff Wirtschaftsfaktor umfasst in der vorliegenden Analyse direkte, indirekte und induzierte Effekte. Zu den direkten Effekten gehören alle Aktivitäten bzw. Umsätze, deren Abwicklung bzw. Erzielung innerhalb des Flughafengeländes stattfindet. Die indirekten Effekte wirken im Umland des Flughafens, werden jedoch von ihm selbst erzeugt. Induzierte Effekte entstehen dadurch, dass die Arbeitskräfte ihre Löhne und Gehälter wieder für Konsum oder Investitionen ausgeben und somit weitere Produktion und Beschäftigung bewirken (vgl. Kap. 3.3.2.9). Unter Standortwirkungen werden wirtschaftliche Vorteile subsumiert, welche sich für ansässige Unternehmen aufgrund einer guten Erreichbarkeit des Flughafens ergeben. Hierzu gehören Produktivitätsgewinne (z. B. Einsparung von Arbeitszeit), Kostensenkungseffekte (z. B. kürzere Reisezeiten) oder Markterweiterungseffekte (z. B. Aufbau von internationalen Geschäftsbeziehungen). Aus den unterschiedlichen Effekten sowie der Standortwirkung ergibt sich schließlich die regionalwirtschaftliche Bedeutung von Großflughäfen insgesamt (vgl. Abbildung 4-3).

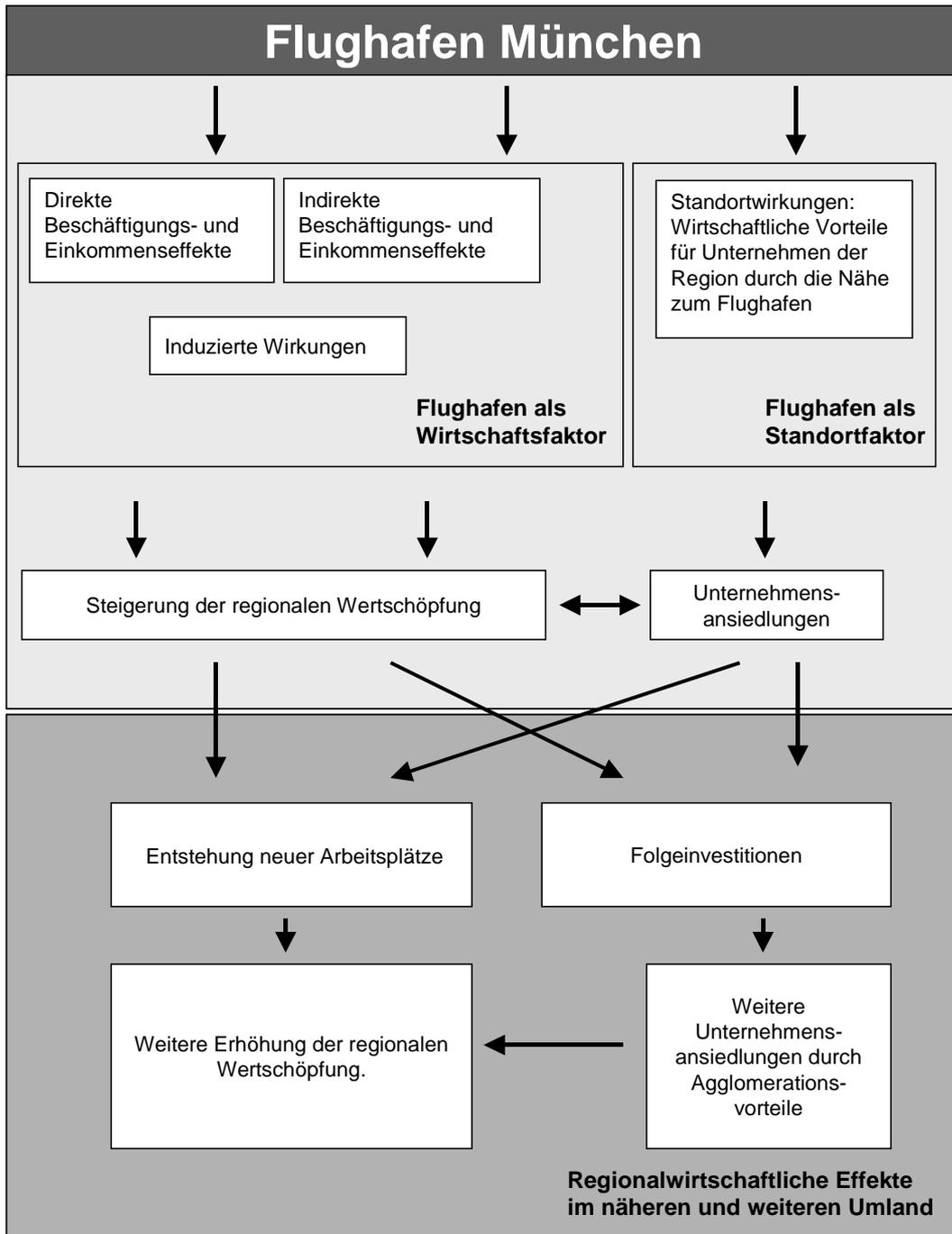


Abbildung 4-3: Regionalwirtschaftliche Effekte des Flughafens München

Eine flughafenbezogene Entwicklungsstrategie für das nähere und weitere Umland erfordert genauere Kenntnisse über die räumlichen Dimensionen der Standortwirkung sowie die spezifischen Nutzungsmuster von Unternehmen aus unterschiedlichen Wirtschaftszweigen, welche im Rahmen der vorliegenden Analyse ermittelt werden. Zusätzlich wird auch ein Vergleich der Standortbedingungen zwischen dem näheren und weiterem Umland vorgenommen, um mögliche Standortvorteile im Untersuchungsgebiet zu identifizieren. Des Weiteren erfolgt eine Darstellung der indirekten Effekte, also der Generierung von Arbeitsplätzen und Wertschöpfung, im weiteren Umland. Die Zusammenführung der Analysen ermöglicht – unter Berücksichti-

gung der Ergebnisse des ersten Zwischenberichtes – eine Herleitung von Raumtypen im Untersuchungsgebiet mit jeweils spezifischen „Talenten“ für eine flughafenauffine Inwertsetzung.

4.3.2 Räumliche Dimensionen der Standortwirkung des Flughafens München

Seit dem Umzug des Münchner Flughafens nach Hallbergmoos wurden in seinem Umfeld zahlreiche Betriebe neu gegründet oder angesiedelt. Alleine im Zeitraum zwischen 1992 bis 2000 sind über 40.000 Arbeitsplätze hinzu gekommen.⁹ Hierbei ist eine starke Konzentration auf die an den Flughafen grenzenden Landkreise Erding, Freising und München zu beobachten. Die Frage, wieso das weitere Umland bisher nicht stärker von flughafeninduzierten Wachstumseffekten profitieren konnte, hängt entscheidend mit diesem Muster der unternehmerischen Standortwahl zusammen.

Zur Beurteilung von wirtschaftlichen Entwicklungspotenzialen des Untersuchungsraums, seinen etwaigen Standortschwächen sowie Möglichkeiten, diese durch wirtschaftspolitische Maßnahmen zu reduzieren, ist es somit von großer Bedeutung, das zugrunde liegende Muster und die dazugehörigen Ursachen aufzuzeigen. Im Zentrum des Interesses stehen in diesem Zusammenhang folgende Fragen:

1. Welche Rolle spielt die unmittelbare Nähe zum Flughafen bei der unternehmerischen Standortwahl? Unterschiedliche Funktionen des Flughafens übernehmen hierbei eine entscheidende Rolle. Unternehmen können in ihrer Geschäftstätigkeit auf seine Funktion für den Personen- oder Güterverkehr oder auf seine Funktion als direkter Geschäftspartner und Auftraggeber angewiesen sein. Auch kann der Flughafen als Hilfsmittel bei der Produkt- und Leistungserstellung von Unternehmen betrachtet werden.
2. Inwieweit ist die Nähe zum Flughafen für die Unternehmen im näheren Umland substituierbar? Es gilt zu ermitteln, ob andere Standortfaktoren, die durch die Wirtschaftspolitik beeinflussbar sind, der bisherigen Ballung flughafeninduzierten Wachstums entgegenwirken können.
3. Welche weiteren wirtschaftsräumlichen Merkmale (z. B. im Bereich der Infrastruktur) sind für die bisherigen Konzentrationstendenzen verantwortlich? Die unternehmerische Standortwahl wird aufgrund unterschiedlicher Faktoren und Bewertungsmuster getroffen. Eine Erklärung der Ballung von Unternehmensansiedlungen und -gründungen in den Landkreisen Erding, Freising und München ausschließlich über den Flughafen würde dieser Komplexität kaum gerecht. Zudem lassen sich Standortstärken, die nicht im direkten Zusammenhang mit dem Flughafen stehen, leichter mit dem Untersuchungsgebiet vergleichen.

⁹ Vgl. BayStMWIVT 2002: S. 55

4. Inwieweit bestehen Unterschiede hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit sowie der Bodenrichtwerte und Mietpreise zwischen dem näheren Flughafenumland und dem Untersuchungsgebiet? Auf der Mikroebene sind günstige Gewerbeflächen oft der entscheidende Ansiedlungsgrund für Unternehmen.¹⁰ Daher wurde der Gewerbeimmobilienmarkt in den flughafennahen Landkreisen analysiert und mit der Situation im Untersuchungsraum verglichen. Ziel ist es, mögliche Standortvorteile des Untersuchungsgebietes gegenüber dem näheren Umland herauszuarbeiten.

Zum Begriff der Flughafenaffinität

Der Begriff Flughafenaffinität ist nicht quantitativ oder statistisch definiert, sondern gibt lediglich an, dass Unternehmen in ihrer Wertschöpfung einen Bezug zum Flughafen haben. Prinzipiell kann zwischen produkt- und personenbezogener Flughafenaffinität unterschieden werden. Erstere resultiert aus einem Zusammenhang zwischen Produkten des Unternehmens und dem Flughafen. Dieser kann entweder beim Produkttransport (Warenversand), bei der Produkterstellung (Flughafen als Hilfsmittel) oder bei seinem Absatz (flughafenbedingte Nachfrage) gegeben sein. Personenbezogene Flughafenaffinität resultiert aus der Nutzung des Flughafens zum Personenverkehr, also aus der Intensität von Geschäftsreisen.¹¹ Fehlende räumliche Nähe zwischen den Unternehmen und ihren Kunden bzw. Zulieferern wird vielfach durch intensiven Geschäftsreiseverkehr des Managements und technischen Personals kompensiert.¹² Trotz des Aufkommens neuer Medien ist die Bedeutung persönlicher Kontakte nach wie vor hoch.¹³

¹⁰ Vgl. Schlederer 1997: S. 158

¹¹ Vgl. Peschke & Hacker 1987: S. 12

¹² Vgl. Bathelt 1992

¹³ Man spricht in diesem Zusammenhang von einem Telekommunikationsparadoxon: Die unternehmerische Mobilität hat trotz neuer technologischer Möglichkeiten zum Informationsaustausch nicht ab-, sondern zugenommen (vgl. Reichwald & Möslein 1996).

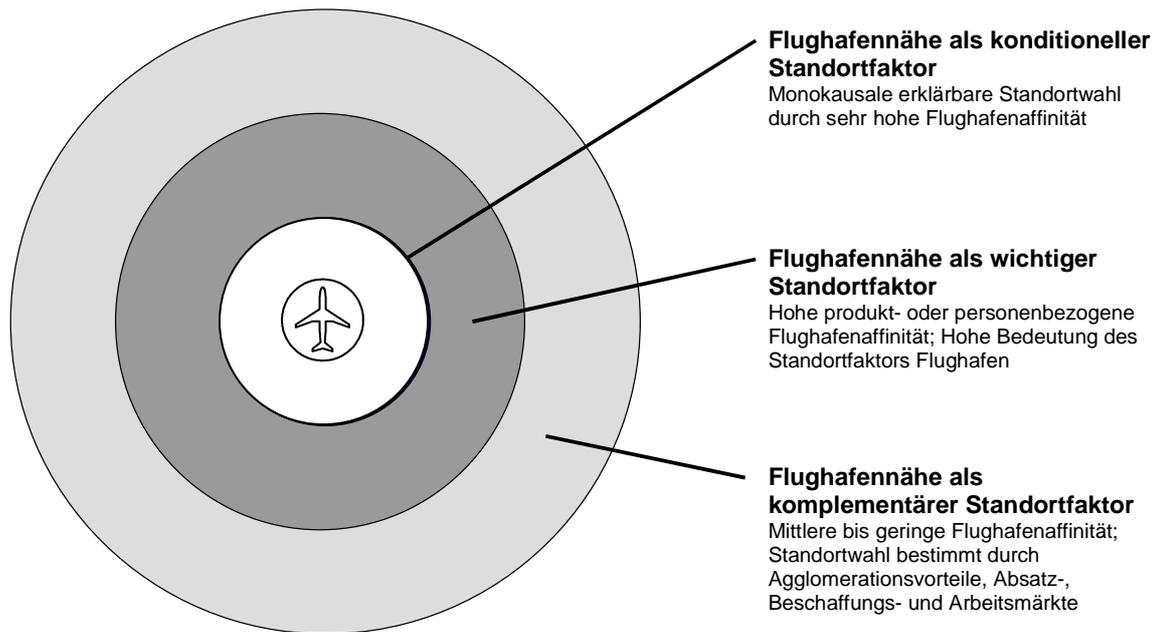


Abbildung 4-4: Stufen der Flughafenaffinität

Es können unterschiedliche Stufen der Flughafenaffinität unterschieden werden: Je nach Geschäftsmodell und strategischer Ausrichtung fungiert dieser als konditioneller, wichtiger oder komplementärer Standortfaktor (vgl. Abbildung 4-4):

- Unternehmen mit konditioneller Flughafenaffinität sind in ihrer Tätigkeit auf die unmittelbare Nähe zum Flughafen angewiesen. Ihre Standortwahl ist somit monokausal erklärbar.
- Unternehmen, bei denen der Flughafen lediglich als wichtiger Standortfaktor erachtet wird, kann eine entsprechend geringere Flughafenaffinität konstatiert werden. Ihre Standortwahl wird zwar durch den Flughafen stark beeinflusst, andere Faktoren fließen aber ebenfalls in die Entscheidung ein.
- Für Unternehmen, die den Flughafen als komplementären Standortfaktor beurteilen, spielt der Flughafen selbst nur eine schwache oder untergeordnete Rolle. Seine Wirkung entfaltet sich eher indirekt über den Zugang zu Beschaffungs- und Absatzmärkten und über Agglomerationseffekte.

4.3.3 Bestimmung von Isochronen für flughafenaffine Unternehmen

Das Ausmaß an Affinität zum Flughafen steht im Zusammenhang mit der Notwendigkeit von Unternehmen, sich in seiner Nähe anzusiedeln. Für unterschiedliche Ausprägungen der Flughafenaffinität lassen sich so Isochronen identifizieren. Dabei wird die maximale Fahrzeit zum Flughafen ermittelt, welche von Unternehmen un-

terschiedlicher Branchen als tragbar angesehen wird, ohne die Geschäftsabläufe negativ zu beeinflussen.¹⁴

Durch eine integrierte Betrachtung können spezifische Standortanforderungsprofile für unterschiedlichen Unternehmen oder Branchen abgeleitet werden. Vor dem Hintergrund der Lage des Untersuchungsgebietes ist die räumliche Elastizität, also das Ausmaß der „Standortungebundenheit“ eines Unternehmens, von besonderer Bedeutung. Falls eine gewisse Flexibilität in Bezug auf die Nähe zum Flughafen besteht, können auch Kommunen im weiteren Flughafenumland als mögliche Standorte in Betracht kommen. Hier gilt es beispielsweise, sich durch Regionalmarketing als geeigneter Standort zu positionieren. Ferner könnte es Aufgabe der Wirtschaftspolitik sein, durch gezielte Infrastrukturmaßnahmen die Elastizität der Standortwahl zu erhöhen und somit das weitere Umland für Ansiedlungen flughafenaffiner Unternehmen attraktiver zu machen.

Methodisches Vorgehen

Zur Ermittlung der Standortprofile flughafenaffiner Unternehmen erfolgte eine umfangreiche telefonische Befragung in den Landkreisen Erding, Freising und München. Hierbei fand ein breites Branchenspektrum Berücksichtigung. Schwerpunkte bildeten die Bereiche Informationstechnologie, Logistik und das produzierende Gewerbe. Insgesamt sind 15 Interviews durchgeführt worden.

Inhaltlich bildeten die folgenden Themenblöcke neben allgemeinen Aussagen zur Unternehmenstätigkeit die wichtigsten Elemente der Interviews:

- Einflussfaktoren auf die Standortwahl unter besonderer Berücksichtigung der Rolle des Flughafens;
- Nutzung des Flughafens und mögliche Geschäftsbeziehungen zu Unternehmen am Flughafen;
- Potentiell negative Effekte der wirtschaftlichen Dynamik im Flughafenumfeld;
- Mögliche Tendenzen zu einer Standortverlagerung.

Ergänzend wurden die Ergebnisse der Befragung mit Sekundärquellen¹⁵ abgeglichen. Für die Analyse des Immobilienmarktes wurde einerseits auf öffentlich zugängliche Quellen (SISBY) zurückgegriffen. Zusätzlich erfolgte eine Befragung von Wirtschaftsförderern, Bürgermeistern und Experten aus der Privatwirtschaft.

¹⁴ In diesem Zusammenhang gilt es außerdem zu beachten, dass neben dem Flughafen selbst auch andere wirtschaftsräumliche Aspekte eine Bindung von Unternehmen an ihr regionales Umfeld auslösen können.

¹⁵ Hierbei handelt es sich zum einen um das vom Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München mit dem ifo-Institut erstellte Strukturgutachten ‚Der Flughafen München und sein Umland‘, welches ebenfalls Ergebnisse einer Befragung von Unternehmen aus dem Flughafen-Umland sowie von bayrischen Großunternehmen enthält (vgl. BStMWVT (Hrsg.) 2002: S. 124-132). Zum anderen eine Publikation des Instituts für Wirtschaftsgeographie: Zur Raumwirksamkeit von Großflughäfen – Wirtschaftsgeographische Studien zum Flughafen München II (vgl. Haas 1997).

Auswertung der Interviews

Die Entscheidung über den Standort eines Unternehmens ist ein komplexer Prozess. Eine Vielzahl unternehmensinterner und -externer Einflüsse, die selektiv wahrgenommen und bewertet werden, spielen hierbei eine Rolle.¹⁶ Je nach Branche, Strategie, Unternehmensorganisation und sozialer Einbettung der Entscheidungsträger unterscheidet sich der Einfluss einzelner wirtschaftsräumlicher Faktoren auf die betriebliche Standortwahl.¹⁷ Dies wurde auch bei der Befragung der in den Landkreisen Erding, Freising und Landshut ansässigen Unternehmen deutlich.

Das Ausmaß der Flughafenaffinität und die Bedeutung des Standortfaktors Flughafen variiert sowohl nach Branche, als auch nach Organisationsform und Internationalisierungsgrad der Unternehmung erheblich. Innerhalb bestimmter Branchen- und Unternehmensgruppen zeigt sich jedoch ein relativ homogenes Kriterienmuster bei der Standortwahl. Im Folgenden werden diese Gruppen entsprechend dem Grad ihrer Bindung an einen Standort in Flughafennähe zusammengefasst.

Gruppe 1: Sehr hohe Standortbindung

In den Interviews gaben Unternehmen aus drei Branchen an, den Flughafen als konditionellen Standortfaktor zu begreifen: Logistikunternehmen oder Niederlassungen von Logistikunternehmen mit hohem Anteil an Luftfracht sowie Betriebe aus den Bereichen Catering und Flug-Wartung.

Im Umfeld des Flughafens München sind zahlreiche Betriebe der *Logistikbranche*, vor allem in den Flughafengebäuden selbst, angesiedelt. Moderne Logistikkonzepte wie das Just-in-time-Prinzip oder die weltweite Beschaffung von Input-Gütern (Global sourcing) führen zu steigender Bedeutung des Luftfrachtverkehrs. Durch unmittelbare Nähe zum Flughafen können die Logistik-Dienstleister Kostensenkungseffekte, Produktivitätsgewinne und eine höhere Flexibilität erreichen. Den Flughafen innerhalb weniger Minuten erreichen zu können, ist hier häufig entscheidend dafür, ob ein Auftrag erfolgreich abgewickelt werden kann. Die Standortwahl dieser Branchengruppe lässt sich somit monokausal erklären. Sie weist eine konditionelle Flughafenaffinität auf. Die befragten Unternehmen gaben an, dass schon eine Entfernung von mehr als *zehn Minuten* zum Flughafen ihre Geschäftsabläufe erheblich stören oder unmöglich machen würde. Somit kommen für diese nur Standorte auf dem Flughafengelände selbst oder in den unmittelbar benachbarten Gemeinden in Frage. Etwaige Nachteile dieser Standorte (z. B. höhere Mieten und Arbeitskosten) werden dafür in Kauf genommen.

Betriebe aus dem Bereich *Catering*, die leicht verderbliche Waren zum Flughafen transportieren und häufig in kürzester Zeit auf Lieferanfragen reagieren müssen, siedeln sich vorzugsweise innerhalb einer Isochrone von *15 bis 20 Minuten* an. Auch hier kann die Standortwahl nahezu monokausal erklärt werden.

¹⁶ Vgl. Haas & Fleischmann 1986: S. 304ff

¹⁷ Vgl. Bathelt & Glückler 2002: S. 131ff, S. 170ff

Für Unternehmen aus dem Segment *Flug-Wartung* sowie für sonstige Dienstleistungsbetriebe, deren Tätigkeit direkt mit dem Flugverkehr zusammenhängt, beträgt die maximale Isochrone ebenfalls *15 bis 20 Minuten*. Diese Betriebe sind auf einen schnellen und unmittelbaren Zugang zum Flughafengelände angewiesen.

Gruppe 2: Hohe Standortbindung / Flughafen als direkter Standortfaktor

Eine hohe Standortbindung, die direkt aus der Nutzung des Flughafens resultiert, kann einerseits durch personenbezogene oder durch produktbezogene Flughafenaffinität begründet sein.

Personenbezogene Flughafenaffinität weisen international tätige Unternehmen auf, die wegen ihrer hohen Reiseintensität auf direkte internationale Verkehrsverbindungen angewiesen sind. Flughafennähe ist hierbei aus zwei Gründen von großem Vorteil: Einerseits können anreisende Geschäftspartner und Kunden schnell den jeweiligen Betrieb erreichen. Andererseits resultieren aus der Flughafennähe Kosten- und Zeitersparnisse. Unter diese Gruppe fallen vor allen Zweigniederlassungen von global agierenden Großunternehmen, aber auch kleinere Unternehmen mit hoher Exportorientierung oder intensiven bzw. regelmäßigen internationalen Geschäftsbeziehungen. Eine klare Branchenzuordnung ist nicht möglich. Es überwiegen jedoch Firmen aus den Bereichen High-Tech, Consulting, IT und Marketing. Die Befragung ergab, dass bei der Gründung von Niederlassungen und Vertriebsbüros ausländischer Unternehmen im Großraum München die Nähe zum Flughafen häufig wichtigster Entscheidungsgrund für die konkrete Standortwahl auf Mikroebene war. Generell wird eine Fahrzeit von mehr als *30 Minuten* von Unternehmen mit hoher personenbezogener Flughafenaffinität als für die Geschäftsabläufe schädlich angesehen.

Eine ähnliche Isochrone (*30 bis 45 Minuten*) ergibt sich für Unternehmen mit einer *produktbezogenen Flughafenaffinität*. Dies trifft für Unternehmen zu, die sich mit der Entwicklung, Produktion, Lagerung, Service und Vertrieb von luftfrachtaffinen Gütern befassen. Dazu zählen zeitsensible, transportempfindliche sowie kundendienstbedürftige Güter, die kurzen Lieferterminen unterliegen. Ein breites Spektrum von Betrieben aus den Bereichen High-Tech-Maschinenbau, Elektrotechnik, Feinmechanik oder unterstützenden Dienstleistungen ist für eine produktbezogene Flughafenaffinität charakteristisch.¹⁸

Ein Produkt, dessen Nachfrage direkt vom Flughafen induziert wird, sind gastronomische Dienstleistungen. Bei der Ermittlung der Bedeutung von räumlicher Nähe für die Branche der *Hotels und gastronomischen Betriebe* wurde ein methodisch anderes Vorgehen gewählt. Aus den Gemeinden der Landkreise Erding und Freising erfolgte jeweils eine Befragung von drei Betrieben, welcher Anteil ihrer Gäste direkt auf den Flughafen zurückzuführen ist.

Die Erhebungen zeigen, dass der Flughafen auch in dieser Branchengruppe seine Wirkung räumlich sehr begrenzt entfaltet. Schon im Ostteil des Landkreises Erding

¹⁸ Vgl. Peschke & Hacker 1987: S. 16

bzw. im Norden des Landkreises Freising machen Flughafengäste weniger als fünf Prozent aller Übernachtungen aus. Nur in einem Radius von zwanzig Kilometern oder innerhalb einer PKW-Fahrzeit von *30 Minuten* spielt der Flughafen für die Geschäftstätigkeit der Betriebe eine entscheidende Rolle (mehr als 35 Prozent aller Übernachtungen). In den unmittelbar an den Flughafen grenzenden Gemeinden sind Touristen, die auf Grund von Störungen im Flugplan zur Übernachtung gezwungen sind, neben Geschäftsreisenden die wichtigste Kundengruppe. Mit zunehmender Entfernung vom Airport nehmen die Übernachtungen von Geschäftsreisenden in niedrigeren Preissegmenten zu. Für Pensionen stellen hier auch zeitweise am Flughafen arbeitende Personen eine wichtige Kundengruppe dar.

Gruppe 3: Hohe Standortbindung / Flughafen als indirekter Standortfaktor

Die Landkreise Erding, Freising und München werden nicht nur aufgrund des Flughafens als attraktiver Wirtschaftsraum angesehen. Sie bieten weitere gewichtige Vorteile: die Konzentration von Unternehmen, vor allem aus der IT- und High-Tech-Branche, die gute Erreichbarkeit der Landeshauptstadt München, Sitz von Großunternehmen wie BMW und Siemens, die Nähe zur süddeutschen Automobilindustrie sowie der Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften. Hinzu kommt das positive Image der Region München, welches von zahlreichen befragten Unternehmen – vor allem unternehmensnahe Dienstleister und multinationalen Unternehmen aus den Bereichen *IT und High-Tech* – als Grund für ihre Standortwahl angegeben wurde.

In der Gemeinde Hallbergmoos etwa konnten zahlreiche Betriebe identifiziert werden, welche die Nähe zu den dort ansässigen Global Playern Cisco Systems und Citrix suchen. Hierdurch wird die Akquisition von Kunden und der Aufbau von geschäftsrelevanten Kontaktnetzwerken erleichtert. Die Ansiedlung von Großunternehmen in der Flughafen-Region verursachte folglich den Zuzug weiterer Betriebe, so dass ein sich selbst verstärkender Agglomerationsprozess ausgelöst wurde. Auch wenn diese Betriebe nicht direkt vom Flughafen profitieren, fühlen sich in ihrer Geschäftstätigkeit trotzdem an ihren Standortraum gebunden.

Die befragten Unternehmen gaben an, dass ab einer Entfernung von *45 Minuten* PKW-Fahrzeit die genannten Agglomerationsvorteile nicht mehr gegeben wären. Unternehmensnahe Dienstleister sehen dabei alternative Standorte eher in München selbst. Vertreter aus dem produzierenden Gewerbe betonen die Bedeutung schneller Verkehrsverbindungen (Autobahnnähe). Deshalb bevorzugen sie einen Standort im Münchner Umland.

Auch kleine Unternehmen und Unternehmensneugründungen sind aufgrund des Wohnorts und der sozialen Einbettung ihrer Eigentümer ohne direkten Flughafenbezug häufig stark an ihr Umland gebunden.

Gruppe 4: Mittlere und geringe Standortbindung – Flughafen als komplementärer Standortfaktor

Die vierte Gruppe umfasst ein breites Spektrum unterschiedlicher Branchen. Hierzu gehören vor allem international tätige, technologieorientierte Unternehmen, die ebenfalls durch eine relativ ausgeprägte personen- oder produktbezogene Flughafenaffinität gekennzeichnet sind. Die Nähe zum Flughafen nimmt für diese Unter-

nehmensgruppe jedoch einen geringeren Einfluss auf ihre Geschäftstätigkeit ein und wird eher als Komfortfaktor wahrgenommen. Eine gute Verkehrsanbindung ist für Geschäftsreisen und den Warenversand gewünscht. Falls die Standortwahl nicht historisch bedingt ist, sind hier andere Faktoren wie Verfügbarkeit und Preis von Gewerbeflächen, Arbeitskräftepotential, Lohnkosten, Nähe zu anderen Unternehmen, Lebensqualität, etc. von größerer Bedeutung.

Demnach stellt für diese Gruppe von Unternehmen die relative Nähe zum Flughafen einen potentiellen positiven Standortfaktor dar, wobei der Flughafen alleine nicht als ausschlaggebendes Kriterium für die Wahl des Standortes herangezogen wird. Eine gute Erreichbarkeit des Flughafens übt zwar Einfluss auf die Kostenstrukturen, die Produktivität sowie die Erschließung von Märkten aus, jedoch ohne die Wettbewerbsfähigkeit entscheidend zu beeinflussen. Die Isochrone dieser Gruppe exakt festzulegen ist aufgrund der relativ hohen Elastizität bei der Standortwahl nicht möglich. Als maximale Entfernung kann – je nach Unternehmenstyp – eine Fahrzeit zwischen *60 und 90 Minuten* veranschlagt werden.

Zwischenfazit

Aus der Befragung von Unternehmen im unmittelbaren Flughafenumland lässt sich eine schlüssige Begründung für die bisherige Konzentration der Wachstumseffekte des Flughafens auf die Landkreise Erding und Freising sowie auf den Norden Münchens ableiten. Auch wenn die Wirkung des Flughafens jeweils unterschiedlich ist, profitieren doch zahlreiche Unternehmenstypen von einem Standort in seiner Nähe. Art und Ausmaß dieses positiven Einflusses auf die Geschäftstätigkeit verschiedener Branchen ist in Abbildung 4-5 dargestellt.

Bedeutung des Standortfaktors Flughafen für Unternehmen		Kostensenkungseffekte	Produktivitätsgewinne	Markterweiterungseffekte	Umsatzgenerierung	Führungsvorteile
Branchentypus / Unternehmenskategorie	Max. Fahrzeit					
Flughafenaffine Logistik und Luftfracht	5 - 10 Minuten					
Catering	15 - 20 Minuten					
Hotels und Pensionen	30 - 40 Minuten					
Hohe personenbezogene Flughafenaffinität	25 - 35 Minuten					
Unternehmensnahe Dienstleistungen	30 - 45 Minuten					
Unternehmen, mit allgemeiner produkt- und personenbezogener Flughafenaffinität	60 - 90 Minuten					

Grad der Bedeutung		Kostensenkungseffekte: Reduzierung der Kosten für Geschäftsreisen und den Frachtversand Produktivitätsgewinne: effizientere Nutzung der Arbeitszeit und höhere unternehmerische Flexibilität Markterweiterungseffekte: Förderung der Etablierung internationaler Geschäftskontakte Umsatzgenerierung: Umsätze die unmittelbar vom Flughafen abhängen (z.B. Vergabe von Aufträgen) Führungsvorteile: Flughafen erzeugt Agglomerationseffekte, von denen Unternehmen profitieren
	hoch	
	mittel	
	niedrig	
	keine	

Abbildung 4-5: Bedeutung des Standortfaktors Flughafen nach Branchentypen / Unternehmenskategorien

Betriebe, für die der Flughafen konditioneller Standortfaktor ist, sind gezwungen, sich in geringer räumlicher Distanz von ihm anzusiedeln, um nicht deutlich an Wettbewerbsfähigkeit zu verlieren. Auch Unternehmen mit hoher produkt- und personenbezogener Flughafenaffinität profitieren durch Vorteile bei der Produktivität, der Umsatzgenerierung und der Kostenreduktion von einem Standort in Flughafennähe. Die für diese Gruppen ermittelten Isochronen reichen kaum über die Grenzen der Landkreise Erding und Freising hinaus.¹⁹

Der Flughafen München entfaltet seine Raumwirksamkeit jedoch nicht nur direkt. Auch indirekt ist er über Folgeinvestitionen für weitere Unternehmensansiedlungen und Neugründungen verantwortlich. Letztere werden durch das dynamische Wirtschaftsklima der Flughafenregion weiter begünstigt.

¹⁹ Dieses Bild wird auch von den Untersuchungen des ifo-Instituts bestätigt: Von Unternehmen, die eine Niederlassung im Umland des Flughafens anstreben, bevorzugen 53 Prozent einen Standort, der bis zu 30 Minuten entfernt ist, 45 Prozent planen einen Standort mit einer Entfernung von 30 bis 60 Minuten (vgl. BayStMWIVT 2002: 125). Ein ähnliches Muster der unternehmerischen Standortwahl wurde bei Untersuchungen zum Flughafen Frankfurt (vgl. Peschke & Hacker 1987: S. 12-17) und zum Flughafen Hannover (vgl. Hübl 2001: S. 13f) ermittelt.

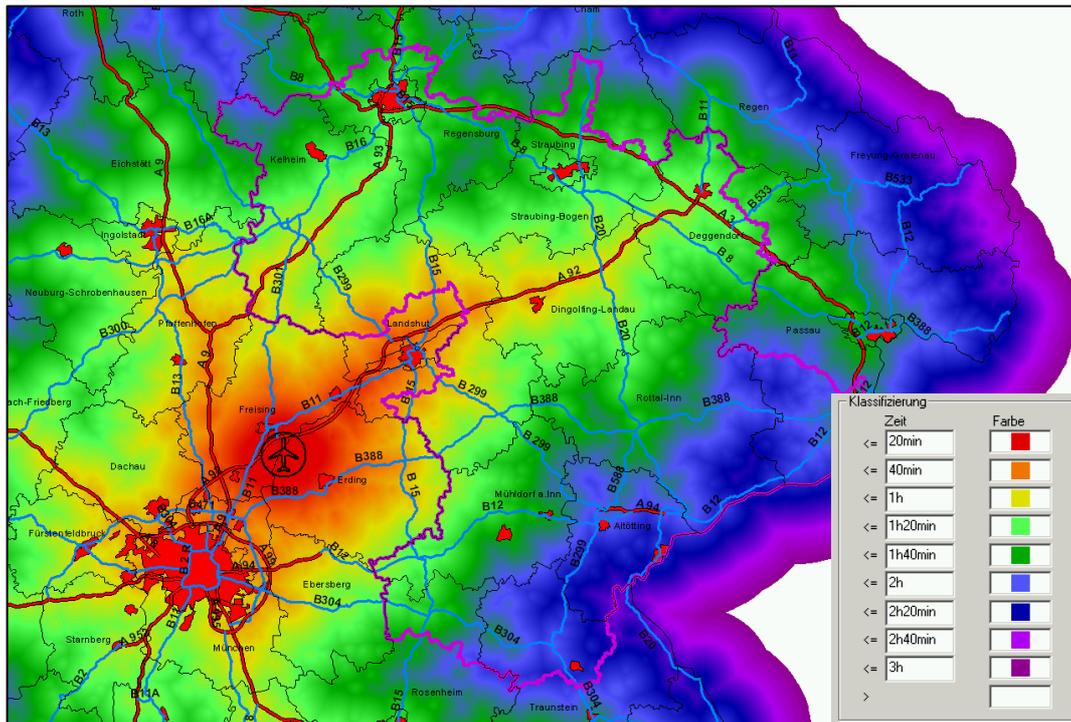


Abbildung 4-6: Erreichbarkeit des Flughafens München im Straßennetz

Abbildung 4-6 zeigt die Erreichbarkeit des Flughafens im Straßennetz. Hierbei wird deutlich, dass nur ein kleiner Teil des Untersuchungsgebietes weniger als eine PKW-Stunde entfernt liegt. Es handelt sich hierbei um den südlichen Bereich des Landkreises Kelheim, mehrere Kommunen im Landkreis Landshut sowie die Orte entlang der A 92 im Landkreis Dingolfing-Landau. Für die überwiegenden Bereiche des Untersuchungsraumes beträgt die Fahrzeit deutlich über eine Stunde. Vor diesem Hintergrund eignet sich der Untersuchungsraum als Standort vorwiegend für Unternehmen, welche den Gruppen drei und vier zugeordnet sind.

4.3.4 Entwicklung der Flächenverfügbarkeit und des Immobilienmarktes im Flughafenumland

Negative Folgen des Agglomerationsprozesses im näheren Flughafenumland

Neben zahlreichen Vorteilen kann die räumliche Konzentration von Betrieben sowie eine hohe ökonomische Prosperität auch negative Folgen haben. Solche Agglomerationsnachteile können die Effizienz unternehmerischer Prozesse in bestimmten Branchen gefährden und mittelfristig Standortverlagerungen bewirken. Deshalb wurden die Unternehmen im Flughafenumfeld nach möglichen negativen Effekten der wirtschaftlichen Dynamik in ihrem regionalen Umfeld befragt.

Mehrere Gesprächspartner klagten über eine hohe Verkehrsbelastung, ohne jedoch eine Beeinträchtigung der unternehmerischen Leistungserstellung zu konstatieren. Dagegen wird die Situation am Arbeitsmarkt durchaus kritisch bewertet. In den Interviews wurde vereinzelt auf die Schwierigkeit hingewiesen, bestimmte gering qua-

lifizierte Arbeitskräfte zu akquirieren (z. B. Lageristen, Gabelstaplerfahrer). Sollte sich die Konjunktur in den nächsten Jahren erholen, könnten weitere Engpässe auf dem Arbeitsmarkt der Flughafen-Region entstehen. In Folge würde dieser Standort vor allem für personalintensives, produzierendes Gewerbe zunehmend unattraktiv. Von dieser Tendenz könnte das weitere Umland des Flughafens profitieren.

Ferner lassen sich in diesem Zusammenhang steigende Miet- und Kaufpreise für Gewerbeimmobilien sowie Engpässe in der Flächenverfügbarkeit nennen; auch wenn ein Unternehmen einen theoretisch optimalen Standort identifiziert hat, verhindert oft die Lage am Immobilienmarkt eine Ansiedlung.

Entwicklung des Immobilienmarktes

Der Gewerbeimmobilienmarkt ist eine bedeutende Einflussgröße bei der unternehmerischen Standortwahl.²⁰ Dies verdeutlicht das Fallbeispiel der Gemeinde Hallbergmoos, die in ihrer Gewerbeentwicklung stark von der Ansiedlung des Flughafens beeinflusst wurde. Als eine typische „Flughafengemeinde“ steht sie stellvertretend für Gemeinden, die ein ähnliches flughafeninduziertes Wachstum durchlaufen haben. Nicht nur die absolute Nähe zum Flughafen ist ein bedeutender Faktor für die Gewerbeentwicklung, sondern auch die Tatsache, dass sich die Gemeinde auf der direkten Achse von München zum Flughafen befindet, und somit von jedem wahrgenommen wird, der die Strecke zurücklegt.

Exkurs: Hallbergmoos als klassische Flughafengemeinde

Die Gewerbegebiete in Hallbergmoos umfassen eine Gesamtfläche von 80 ha und liegen ca. 4 km vom Flughafen entfernt. Es können zwei Gewerbeschwerpunkte unterschieden werden. Aufgrund der Nähe zum Flughafen sind eine Vielzahl von Fracht- und Logistikunternehmen sowie etwa hundert Unternehmen aus dem Bereich Informations- und Kommunikationstechnologie ansässig. Die größten Speditionen sind TNT und die Firma Barth. Zu den bekanntesten Firmen aus dem Bereich Informations- und Kommunikationstechnologien zählen Cisco Systems (Netzwerk-ausrüster), SAP (größter deutscher Softwarehersteller) und Avid (Weltmarktführer bei digitalen Filmschneidemaschinen). Weitere namhaften Unternehmen mit einem Standort in Hallbergmoos sind die Panavia Aircraft GmbH und Eurofighter. Die Firmen Panavia, Cisco Systems und Eurofighter sind im Airport Business Center, einem großen Büro- und Konferenzzentrum mit 33.600 m² Fläche, ansässig.

Die Nähe zum Flughafen wurde zunächst als Standortnachteil wahrgenommen, erwies sich aber für die Gemeinde als günstig, da zahlreiche Unternehmen neu auf dem Gemeindegebiet angesiedelt werden konnten. Die zwischen 1990 und 1994 in Erwartung steigender Nachfrage in Flughafennähe errichteten Gebäude im Gewerbegebiet standen nur die erste Zeit leer. Da technologieorientierte Firmen allgemein nur einen kurzen Planungshorizont von 12 bis 18 Monaten haben und die IT-Branche stark auf konjunkturelle Schwankungen reagiert, wurden speziell für diese Unternehmen bezugsfertige Flächen angeboten.

²⁰ So ermittelte das ifo-Institut bei Befragungen von Unternehmern im produzierenden Gewerbe, dass die Verfügbarkeit von Gewerbeflächen von 74 Prozent der Befragten, die Miet- und Bodenpreise von 84 Prozent als sehr wichtiger oder wichtiger Standortfaktor eingeschätzt werden (Vgl. BstMWVT 2001: S. 125)

Das Gewerbegebiet mit modernen Gebäuden zog High-Tech-Unternehmen aus den Branchen Software, Datenverarbeitung und Telekommunikation an. Die Ansiedlung renommierter Global Player hat zu einer Reputation des Standortes beigetragen und Folgeansiedlungen wissensintensiver Dienstleistungsunternehmen induziert. Durch die Nähe zu den Forschungszentren in München und durch die Konzentration von technologieorientierten Unternehmen am Standort, entwickelte sich in Hallbergmoos eine Ballung von High-Tech-Unternehmen mit netzwerkartigen Verflechtungen zum High-Tech-Zentrum im Münchener Norden.

Die positive und expansive Entwicklung der Gemeinde erlebte nach dem 11. September 2001 und der folgenden wirtschaftlichen Flaute einen erheblichen Einbruch. Manche der neu gegründeten Start-Up-Unternehmen der New Economy mussten ihre Geschäftstätigkeit aufgeben, zahlreiche Expansionspläne konnten nicht verwirklicht werden. Als Problem erwies sich, dass viele Bauprojekte nicht mehr gestoppt werden konnten und somit in den ersten zwölf Monaten nach dem 11. September 2001 Gewerbeobjekte auf einer Fläche von 55.000 m² fertig gestellt wurden, für die keine Nachfrage mehr bestand. Derzeit sind knapp 100.000 m² an Gewerbeflächen ungenutzt. Die Leerstandsrate der Bürogebäude liegt etwa bei 40%. Diese Situation spiegelt sich bei einem Rundgang durch das Gewerbegebiet auch sehr deutlich wieder. Das Mietniveau für Gewerbeflächen liegt derzeit nur noch zwischen 10-12 € pro m². Aufgrund der schwierigen Lage „wird abhängig vom Vermieter jeder Preis akzeptiert“ (Quelle: eigene Erhebungen).

Verfügbarkeit von Gewerbeflächen

Während die Gewerbeflächen auf dem Flughafengelände selbst weitgehend belegt sind, stehen in seiner unmittelbaren Nähe – zumindest mittelfristig – ausreichende Reserven zur Verfügung. Hier wirken die expansiven, teilweise auf spekulative Gründe zurückzuführende Ausweisungen im Zeitraum des Flughafenumzugs noch nach. Einzig bei zur Verpachtung oder Vermietung angebotener Flächen für das produzierende Gewerbe gibt es gewisse Engpässe. Allerdings sind diese noch nicht wirklich ausgeprägt.

Die Verfügbarkeit der unbebauten Gewerbegrundstücke innerhalb eines Radius von zehn Kilometern wird aus Tabelle 4-2 ersichtlich. Die Fläche der einzelnen Grundstücke schwankt hierbei zwischen knapp 3.000 und 160.000 m². Somit sind auch Großansiedlungen möglich. Mit dem Sondergebiet der Gemeinde Eitting bieten sich auch genügend Ansiedlungsmöglichkeiten für flächenintensive Logistikbetriebe.

Tabelle 4-2: Verfügbarkeit von Gewerbeflächen im näheren Flughafenumland

Gemeinde	Gewerbegebiet	Fläche in m ²	Entfernung Flughafen in km
Oberding	Gewerbegebiet Schwaig, Lohstraße	6.700	4
Oberding	Sondergebiet Eichenstraße	43.000	4
Eitting	Sondergebiet für Logistik	159.500	6
Freising	Attaching-Nord	17.800	6
Freising	Clemensänger	121.500	6
Freising	Gute Änger	14.700	6
Freising	Isarauenpark	35.800	6
Freising	Lerchenfeld Gute Änger	3.100	6
Freising	Stadtgärtnerei	11.000	6
Freising	Erdinger Str.	80.000	6
Freilassing	Industriegebiet Süd	66.000	8
Freilassing	Industriegelände	8.200	8
Freilassing	Kesselpoint	15.600	8
Freilassing	Klebing II	6.700	8
Freilassing	Sägewerkstrasse	15.000	8
Erding	Erding West / Alte Ziegelei	107.000	10
Erding	Gewerbegebiet östlich Bergham	47.400	10
Erding	Südlich Siglfing	35.200	10
GESAMT		794.200	

Quelle: SISBY 2005

Insgesamt stehen in den Landkreisen Freising und Erding weit über 800.000 m² an freien Büro- und Gewerbeflächen zur Verfügung. Wird die Achse zwischen dem Flughafen und dem Stadtgebiet mitberücksichtigt, liegt das Potenzial an Gewerbe- und Büroflächen noch deutlich höher. In den nördlichen Gemeinden des Landkreises München (v. a. Neufahrn) kam es bei unbebauten Gewerbeflächen zu Engpässen. Durch Neuausweisungen sind diese jedoch inzwischen überwunden. Für flughafenaffine Unternehmen stellt die momentane Flächenverfügbarkeit also kein Hindernis dar, sich im näheren Umland anzusiedeln.

Vergleich der Bodenrichtwerte im näheren und weiteren Flughafenumland

Die Kauf- und Mietpreise für Gewerbeimmobilien sind zahlreichen Einflussfaktoren wie der Größe und Lage des Objekts oder der individuellen Ausstattung unterworfen. Darüber hinaus sind gerade für ländliche Räume kaum Vergleichsdaten vorhanden.²¹ Die angegebenen Daten für den Untersuchungsraum stellen also nur Richtwerte dar. In Einzelfällen kann es zu deutlichen Abweichungen kommen.

Der Bodenrichtwert als Indikator für den Kaufpreis für unbebaute Gewerbegrundstücke der flughafennahen Landkreise liegt teilweise deutlich über den Werten im Untersuchungsgebiet. Während dieser im Landkreis München über 400 €/ m², in Freising 200 €/ m² sowie in Erding 120 €/ m² beträgt, liegt er etwa in den Landkreisen Mühldorf a. Inn und Altötting bei knapp 50 €. Für ländliche Gemeinden im Landkreis Kelheim wurden Werte von ca. 30 € ermittelt. Im Landkreis Landshut beträgt der Preis pro Quadratmeter für ein Gewerbegrundstück mit unmittelbarem Autobahnanschluss (Industriegebiet Niederaichbach) bei einer Fahrzeit von 35 Minuten zum Flughafen 80 €.

Nach Ermittlungen der IHK Oberbayern sind die Mieten für Büro- und Gewerbeobjekte in den flughafennahen Landkreisen im Durchschnitt weit mehr als doppelt so hoch wie im Osten des Regierungsbezirks. Aus den vorliegenden Daten und den Expertengesprächen konnten allgemein erhebliche Unterschiede bei den Immobilienpreisen zwischen dem unmittelbarem Flughafenumfeld und dem Untersuchungsraum ausgemacht werden; zum Teil weichen sie um mehr als 100% voneinander ab. Trotz infrastruktureller Vorzüge des Flughafenumlandes können Mietkosten und Kaufpreise für Gewerbeflächen somit gewichtige Argumente für Unternehmen sein, einen Standort im Untersuchungsraum zu wählen. Insbesondere gilt dies für Betriebe des produzierenden Gewerbes und für flächenintensive Branchen.

Jedoch ergab die Befragung der Unternehmen im näheren Flughafenumland, dass die Miet- bzw. Kaufpreise dort zwar als hoch, nicht aber als überzogen bewertet werden. Aufgrund der vorhandenen Flächenreserven bzw. des relativ hohen Leerstands von Büroräumen im Flughafenumfeld ist ein Anstieg der Immobilienpreise in naher Zukunft unwahrscheinlich.

4.3.5 Standortbedingungen im weiteren Umland, branchen-spezifische Flughafennutzung und Leistungserbringung

Um die Bedeutung des Flughafens München für die im Untersuchungsraum ansässigen Unternehmen genauer zu ermitteln, wurde eine eigene empirische Erhebung durchgeführt.

²¹ Vgl. IHK-Oberbayern 2004: S. 4f

Methodik und Vorgehensweise

Als Instrument für die quantitative Erhebung diente ein standardisierter Fragebogen, der an 670 Betriebe geschickt wurde. Die hierfür notwendigen Kontaktdaten stellten die Wirtschaftsförderer der im Untersuchungsraum liegenden Landkreise bzw. kreisfreien Städte zur Verfügung. Diese trafen dabei eine branchenspezifische Vorauswahl. Der Fragebogen beinhaltete vier übergeordnete Themenbereiche:

- Die allgemeine Bewertung des Standorts des jeweiligen Betriebes;
- Die eigene Nutzung des Flughafens;
- Die Bedeutung des Flughafens für das eigene Unternehmen;
- Die Bedeutung des Flughafens für das nähere und weitere Umland;
- Geschäftsbeziehungen zum Flughafen.

Die Rücklaufquote der Untersuchung beträgt knapp über 19 Prozent und liegt damit deutlich über dem Durchschnitt für diese Art von Erhebungsmethode. Die ermittelte Stichprobe umfasst ein breites Branchenspektrum (vgl. Tabelle 4-3).

Tabelle 4-3: *Branchenzusammensetzung der Stichprobe*

Branche	Anteil
Produzierendes Gewerbe	55%
davon Maschinenbau	17%
Baugewerbe	10%
Ernährungsgewerbe	5%
Dienstleistungen	27%
davon Unternehmensnahe Dienstleistungen	17%
Sonstige	3%

Der überwiegende Teil der befragten Unternehmen ist dem produzierendem Gewerbe zuzuordnen. Hierdurch kann der großen Bedeutung dieser Branchengruppe innerhalb der Untersuchungsregion Rechnung getragen werden. Dienstleistungsunternehmen machen über ein Viertel der Stichprobe aus. Die Anteile des Baugewerbes (10%) sowie des Ernährungsgewerbes (5%) sind deutlich geringer.

Bewertung von Standortfaktoren im Untersuchungsgebiet aus unternehmerischer Perspektive

Für einen überwiegenden Teil des weiteren Umlandes, d. h. drei Viertel aller Kommunen, stellt der Flughafen einen komplementären Standortfaktor dar. Zur Bewertung der Eignung einzelner Teilräume im Untersuchungsgebiet ist demnach ein Bündel weiterer Standortfaktoren heranzuziehen, welches zusammen mit der er-

gänzenden Wirkung des Münchener Flughafens die Attraktivität für eine flughafen-spezifische Inwertsetzung bestimmt. Das Polaritätsprofil zeigt, differenziert nach den drei Teilräumen, die Einschätzung ausgewählter Standortfaktoren durch die befragten Unternehmen im Untersuchungsgebiet²² (vgl. Abbildung 4-7).

Die *Lebensqualität* wird in allen drei Teilräume besonders positiv eingeschätzt. Dieser Begriff umfasst ein breites Spektrum weicher Standortfaktoren, wie den Freizeit- und Wohnwert sowie das kulturelle- und gastronomische Angebot. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Bedeutung weicher Faktoren für die unternehmerische Standortwahl sind die Kommunen im Untersuchungsraum gut positioniert. Ein Unternehmen in einer Region mit vorteilhafter Umwelt- bzw. Lebensqualität kommt aus Sicht hochspezialisierter Arbeitskräfte eher als Arbeitgeber in Frage als ein Unternehmen in einer Region mit geringer Lebensqualität. Die Bedeutung von weichen Faktoren spielt vor allem bei technologieorientierten Unternehmen eine größere Rolle, die eine hohe Elastizität bei der Standortwahl aufweisen.²³

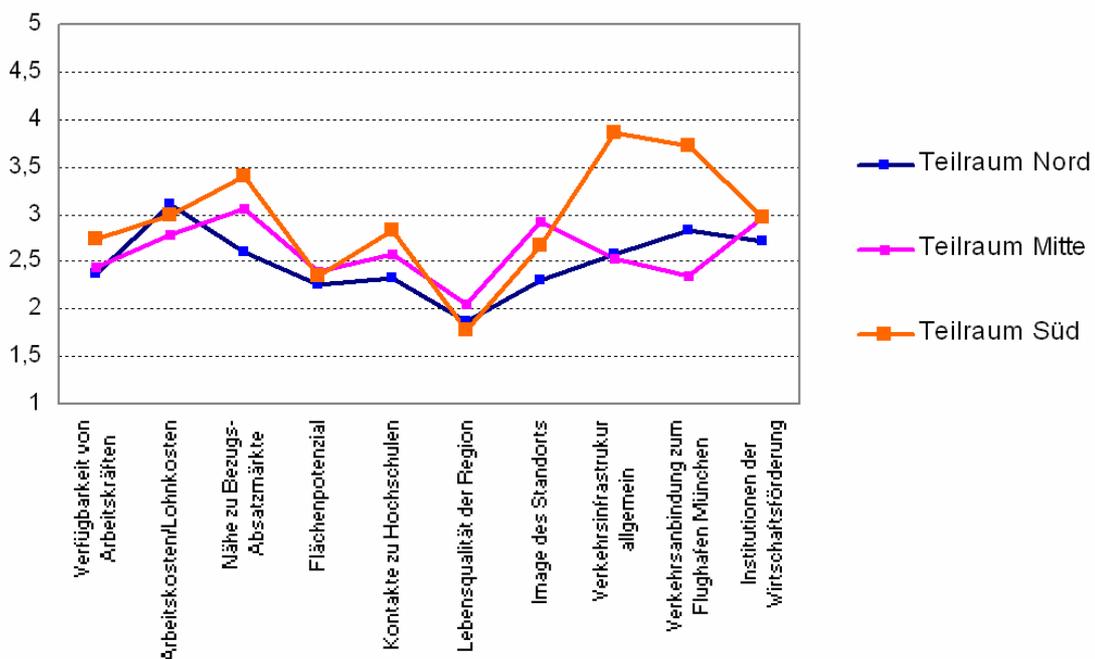


Abbildung 4-7: Bewertung von Standortfaktoren im Untersuchungsgebiet aus unternehmerischer Perspektive

Das *Flächenpotenzial* wird ebenfalls sehr positiv bewertet. Auch hier bestehen bei der Einschätzung fast keine Unterschiede zwischen den drei Teilräumen. Die quantitative Analyse der räumlichen Verteilung von Gewerbeflächen hat zwar gezeigt, dass im südlichen Teilraum etwas weniger Gewerbeflächen zur Verfügung stehen als im restlichen Untersuchungsgebiet; Flächenpotenziale sind jedoch in allen drei Teilräumen in ausreichendem Maß vorhanden (vgl. Kap. 3.3.2.6). Aus unternehme-

²² Die Einschätzung der Unternehmen erfolgt nach dem Schulnotensystem.

²³ Vgl. Florida 2000

rischer Perspektive besteht demnach kein Handlungsbedarf zur Ausweisung weiterer Flächen für Gewerbe.

Die *Arbeits- und Lohnkosten* sind insgesamt als befriedigend eingestuft worden und unterscheiden sich in ihrer Einschätzung für die einzelnen Teilräume kaum voneinander. Hier deutet sich die strukturelle Problematik der hohen Löhne und Gehälter am Standort Deutschland an, welche auch in ländlichen Regionen mit niedrigerem Wettbewerb von unternehmerischer Relevanz ist. Hohe Arbeitskosten reduzieren die Produktivität von Unternehmen und werden immer wieder als Ursache einer geringen internationalen Wettbewerbsfähigkeit sowie als Ausgangspunkt für Unternehmensverlagerungen ins Ausland angeführt. Im Vergleich zu den deutschen Metropolregionen sind die Kosten für Beschäftigte und Arbeitskräfte im Untersuchungsgebiet zwar etwas geringer, jedoch liegen diese im europäischen Vergleich noch immer über dem Durchschnitt. Dies gilt insbesondere für den Vergleich mit den ost-europäischen Nachbarstaaten. Auch der Standortfaktor *Verfügbarkeit von Arbeitskräften* wird für alle drei Teilräume ähnlich eingeschätzt (Unterschiede nicht signifikant) und insgesamt positiv bewertet.

Hochschulen werden in erster Linie als Quelle zur Rekrutierung hoch qualifizierter Arbeitskräfte und zum Erwerb neuen Wissens – beispielsweise durch Technologietransferstellen – angesehen. Durch Netzwerke zwischen Unternehmen und Hochschulen kann somit die betriebliche Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit gesteigert werden. Räumliche Nähe zwischen Unternehmen und Hochschulen beeinflusst die Austauschprozesse dabei positiv. Bei der Bewertung von *Kontakten zu Hochschulen* durch die befragten Unternehmen sind leichte Unterschiede zu erkennen. Die Einschätzung kann durch die räumliche Verteilung von Universitäten und Fachhochschulen im Untersuchungsgebiet und den angrenzenden Kommunen begründet werden. Vor allem Unternehmen im nördlichen Teilraum profitieren durch die Nähe zur Universität und der Fachhochschule in Regensburg mit insgesamt knapp 20.000 Studenten. Im mittleren Teilraum ist die Fachhochschule in Deggendorf mit knapp 1.500 Studenten als möglicher Kontaktpartner zu nennen. Im südlichen Teilraum befindet sich keine Universität. Kooperationen bieten sich hier mit der Universität in Passau (8.000 Studenten) und der Fachhochschule Rosenheim (3.700 Studenten) an.

Im Zusammenhang mit der Ansiedlung von Unternehmen oder Betrieben ist das Image einer Stadt und Region besonders bedeutsam, vor allem in frühen Phasen einer Standortentscheidung. Eine Stadt oder Region wird im überregionalen Maßstab um so eher wahrgenommen, je deutlicher sie ein vollständiges Profil mit gut ausgeprägten, wirtschaftlichen, kulturellen, historischen und räumlichen Kompetenzen erkennen lässt.²⁴ Beim Faktor Image des Standorts schneidet der nördliche Teilraum besser ab als das restliche Untersuchungsgebiet. Hier macht sich der Einfluss der Stadt Regensburg bemerkbar.

²⁴ Vgl. Grabow 2004: S. 40

Die Qualität der Verkehrsinfrastruktur, d. h. der Verkehrswege und der zugehörigen Umschlagseinrichtungen, bestimmt die Kosten für die Überwindung von Distanzen. Sie beeinflusst damit die Rentabilität der Produktion, die wiederum ausschlaggebend für die Wettbewerbsfähigkeit von Regionen ist. Eine schnelle Autobahnanbindung und eine gute Erreichbarkeit internationaler Verkehrsflughäfen nehmen bei der Standortwahl von Unternehmen in der Regel eine hohe Bedeutung ein.²⁵ Bei der *Bewertung der allgemeinen Verkehrsinfrastruktur sowie der Verkehrsanbindung zum Flughafen München* zeigen sich die größten Differenzen zwischen den Teilräumen. Der südöstliche Bereich des Untersuchungsgebietes schneidet erwartungsgemäß am schlechtesten ab. Die Fahrzeit zum Flughafen beträgt für die Mehrheit der Kommunen im Südosten des Untersuchungsgebietes über 90 Minuten, was für viele Unternehmen einen Standortnachteil darstellt. Die beste Bewertung erhält der mittlere Teilraum. Diese positive Einschätzung kann durch die gute Anbindung an den Flughafen sowie dem Großraum München über die A 92 begründet werden.

Dieser Gesichtspunkt begründet auch die Einschätzung der *Nähe zu den Bezugs- und Absatzmärkten*. Diesbezüglich erhält wiederum der Teilraum Süd die am wenigsten vorteilhafte Bewertung. Die funktionale Verknüpfung mit dem Großraum München ist für den Südosten des Untersuchungsraumes weniger stark ausgeprägt. Ausschlaggebend hierfür sind Engpässe bei der gegebenen Verkehrsinfrastruktur. Ein effizienter Marktzugang wird dadurch erschwert.

Regionalökonomische Bedeutung des Flughafens

Um eine bessere Bewertung der Teilräume im Untersuchungsgebiet hinsichtlich einer flughafenspezifischen Inwertsetzung sowie der Bedeutung des Flughafens als Standortfaktor für eine regionalökonomische Entwicklung vornehmen zu können, wurden die kontaktierten Unternehmen gebeten, eine Einschätzung folgender Aussagen vorzunehmen²⁶.

- A) Der Landkreis / die Stadt eignet sich gut als Standort für Unternehmen, die im besonderen Maße auf den Flughafen München angewiesen sind.
- B) Der Flughafen München spielt als Standortfaktor für die regionalökonomische Entwicklung eine wichtige Rolle.
- C) Eine bessere Erreichbarkeit des Flughafens (Straße / Schiene) ist mitentscheidend für die langfristige regionale Wettbewerbsfähigkeit

²⁵ Vgl. Kagermeier 2004: S. 38

²⁶ Die Einschätzung wurde anhand nachfolgender Bewertungskategorien vorgenommen:
1 = trifft voll zu; 2 = trifft teilweise zu; 3 = teils / teils; 4 = trifft weniger zu; 5 = trifft nicht zu

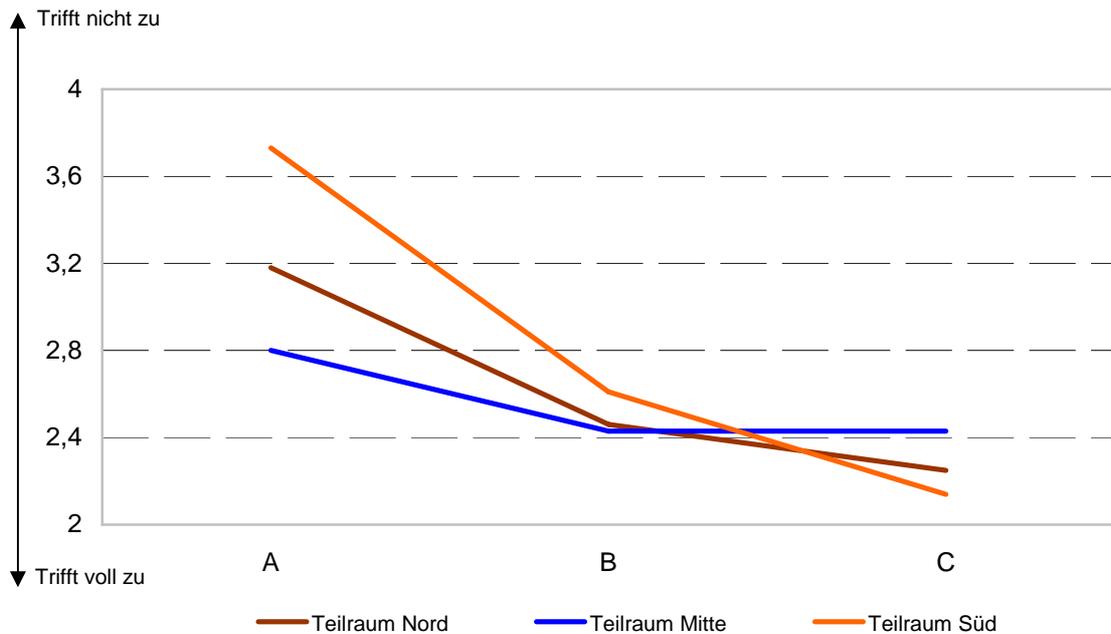


Abbildung 4-8: Bedeutung des Flughafens für den Untersuchungsraum

Die Ergebnisse sind in Abbildung 4-8 dargestellt. Die Einschätzung der Aussage A durch die Unternehmen in den jeweiligen Teilräumen bestätigt die oben dargestellte Bewertung einzelner Standortfaktoren. Der südöstliche Bereich weist demnach den geringsten Eignungsgrad für flughafenaffine Unternehmen auf. Der mittlere Teilraum wird in diesem Zusammenhang am besten bewertet. Dieser Umstand ist insbesondere auf die hervorragende verkehrliche Anbindung durch die A 92 zurückzuführen. Ein beträchtlicher Teil der Kommunen im Landkreis Landshut und Dingolfing-Landau ist in weniger als 60 Minuten erreichbar. Bei den Aussagen B und C sind zwischen den Teilräumen keine wesentlichen Unterschiede festzustellen. Für die regionalökonomische Entwicklung aller drei Teilräume messen die befragten Unternehmen dem Flughafen hohe Bedeutung bei. Ebenso wird eine bessere Erreichbarkeit als entscheidend für die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit erachtet.

Intensität der Flughafennutzung nach Wirtschaftszweigen

Tabelle 4-4 ordnet ausgewählte Branchen im Untersuchungsgebiet verschiedenen Stufen der Flughafennutzung zu. Die Kategorisierung wurde anhand der durchschnittlichen Inanspruchnahme des Flughafens für Geschäftsreisen und Warensendungen durch die kontaktierten Unternehmen im Untersuchungsgebiet vorgenommen. Die Nutzung des Flughafens für Konferenzen und Meetings ist an dieser Stelle nicht berücksichtigt.

Tabelle 4-4: Flughafennutzung nach Branchen im Untersuchungsraum

Branchen mit hoher Flughafennutzung	Branchen mit mittlerer Flughafennutzung	Branchen mit niedriger Flughafennutzung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ernährungsgewerbe ▪ Chemische Industrie ▪ Maschinenbau ▪ Herstellung von Büromaschinen und Datenverarbeitungsgeräten ▪ Baugewerbe ▪ Verkehrs- und Nachrichtenübermittlung ▪ Herstellung von Möbeln, Schmuck und Sportgeräten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Papier- Verlags- und Druckgewerbe ▪ Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren ▪ Glas- und Keramikgewerbe ▪ Metallerzeugung ▪ Fahrzeugbau ▪ Unternehmensbezogene Dienstleistungen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Textil- und Bekleidungs-gewerbe ▪ Groß- und Einzelhandel ▪ Gastgewerbe ▪ Kredit- und Versicherungs-gewerbe ▪ Grundstücks- und Woh-nungswesen ▪ Sonstige Dienstleistungen
Durchschnittliche Anzahl der Geschäftsreisen oder Warensendungen pro Jahr: über 100	Durchschnittliche Anzahl der Geschäftsreisen oder Warensendungen pro Jahr: 25 bis 100	Durchschnittliche Anzahl der Geschäftsreisen oder Warensendungen pro Jahr: weniger als 25

Erwartungsgemäß ist die Nutzungsintensität durch Unternehmen aus den Bereichen Maschinenbau, Chemische Industrie sowie Verkehrs- und Nachrichtenübermittlung, welche sich durch einen hohen Internationalisierungsgrad auszeichnen, besonders stark ausgeprägt. Daneben sind in dieser Kategorie das Ernährungsgewerbe, das Baugewerbe sowie der Bereich Herstellung von Schmuck, Möbeln und Sportgeräten²⁷ zu finden. Bei einer Betrachtung der Verteilung der genannten Branchen im Untersuchungsgebiet lassen sich zwischen den einzelnen Teilräumen deutliche Unterschiede bezüglich ihrer Tendenz zur räumlichen Konzentration erkennen (vgl. Kap. 3.3.2.5).

Während die Chemische Industrie, der Bereich Möbelproduktion, Schmuck und Sportgeräten, der Maschinenbau sowie die Herstellung von Büromaschinen und Datenverarbeitungsgeräten relativ starke Ballungstendenzen aufweisen, sind die Wirtschaftszweige Verkehrs- und Nachrichtenübermittlung, Ernährungs- und Tabakgewerbe sowie das Baugewerbe eher gleichmäßig innerhalb des Untersuchungsraumes gestreut (vgl. Kap. 3.3.2.5). Vor allem im südlichen Teilraum ist der Anteil an Branchen mit hoher Flughafenaffinität besonders stark ausgeprägt. Hierzu zählen die Bereiche Maschinenbau, das Ernährungsgewerbe und die Chemische Industrie.

Im Vergleich zum mittleren und nördlichen Teilraum ist der südöstliche Untersuchungsraum hinsichtlich der verkehrlichen Erreichbarkeit des Flughafens deutlich im

²⁷ Die Auswahl der befragten Unternehmen umfasst nur zwei Betriebe aus diesem Branchensegment. Der ermittelte Wert ist somit nicht repräsentativ. Es ist anzunehmen, dass die durchschnittliche Flughafennutzung durch diesen Wirtschaftszweig tatsächlich etwas niedriger liegt.

Nachteil. Hier zeigt sich die mangelhafte Flughafenbindung über die Bundesstraßen B 12 bzw. B 304. Insbesondere die Anbindung des Chemiedreiecks lässt dabei zu wünschen übrig. Trotz der Mängel in der Verkehrsinfrastruktur erfährt der Flughafen durch die ansässigen Unternehmen sowohl für Geschäftsreisen als auch für den Warentransport eine intensive Nutzung. Demnach sind nicht die verkehrliche Anbindung oder Distanz das Hauptkriterium für eine Nutzung des Flughafens, sondern die Branchenzugehörigkeit der Unternehmen.

Für die Betriebe im südöstlichen Untersuchungsgebiet besteht außerdem die Möglichkeit, einen Teil der Geschäftsreisen über den Flughafen Salzburg abzuwickeln. Dieser bietet zwar ein geringeres Angebot an Flugverbindungen, ist jedoch zum Teil deutlich schneller zu erreichen als der Münchener Flughafen.

Die Untersuchungen zeigen, dass die Mehrheit der Unternehmen bzw. Branchenglomerationen im Untersuchungsraum über viele Jahrzehnte gewachsen sind, und eine weitgehende Unabhängigkeit vom Flughafen besteht. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Flughafen keinen Einfluss auf den zukünftigen regionalökonomischen Entwicklungspfad des weiteren Umlandes ausüben kann. Der Flughafen übernimmt in erster Linie eine *Gateway*-Funktion und unterstützt den Internationalisierungsprozess der Betriebe im weiteren Umland. Insgesamt sind die wirtschaftlichen Ausstrahlungseffekte jedoch als moderat einzuschätzen und können nur in Kombination mit anderen Standortfaktoren ihre volle Wirkung entfalten.

Leistungserbringung für den Flughafen München

Neben der Bedeutung als Standortfaktor tritt der Flughafen auch als direkter Auftraggeber für Unternehmen im näheren und weiteren Umland in Erscheinung. Hierdurch werden indirekte Beschäftigungseffekte generiert. Im Folgenden werden zunächst die Ergebnisse der standardisierten Unternehmensbefragung vorgestellt und erläutert. Ergänzt wird die eigene empirische Erhebung durch eine kartographische Darstellung aller Unternehmen, welche im Jahr 2004 Leistungen für die Flughafen München GmbH erbracht haben.²⁸ Durch die beiden Analyseschritte wird eine Beurteilung der indirekten Beschäftigungseffekte im weiteren Umland des Flughafens möglich.

Standardisierte Unternehmensbefragung (eigene Erhebung): Tabelle 4-5 liefert eine Übersicht zu den involvierten Branchen, Standorten, Auftraggebern am Flughafen sowie zur Dauer der Geschäftsbeziehung. Von den befragten Unternehmen im Untersuchungsraum erbringen 15% der Betriebe Leistungen für den Flughafen München. Aufgrund der Stichprobenauswahl sind Rückschlüsse auf die Grundgesamtheit nur bedingt möglich. Es ist davon auszugehen, dass der Anteil der Unternehmen, welche für den Flughafen Leistungen erbringt, im Untersuchungsgebiet deutlich niedriger liegt.

²⁸ Die hierfür benötigten Daten wurden freundlicherweise durch die Flughafen München GmbH zur Verfügung gestellt.

Tabelle 4-5: Leistungserstellung für den Flughafen München

Leistungserstellung für den Flughafen München		
Zusammensetzung der Branchen	Ernährungsgewerbe	15,8 %
	Baugewerbe	26,3 %
	Unternehmensbezogene Dienstleistungen	26,3 %
	Groß- und Einzelhandel	10,5 %
	Sonstige	21,0 %
Verteilung der Standorte	Teilraum Nord	15,8 %
	Teilraum Mitte	31,6 %
	Teilraum Süd	52,6 %
Auftraggeber am Flughafen	Flughafen München GmbH	39,3 %
	Fluggesellschaften	17,9 %
	Einzelhandelsbetriebe	10,7 %
	Gastronomie	21,4 %
	Hotels	3,6 %
	Sonstige	7,1 %
Erbrachte Leistungen	Warenlieferung	41,2 %
	Wissensintensive Dienstleistungen	17,6 %
	Transport- und Logistikdienste	11,8 %
	Bau- und Ausbau von Anlagen und Infrastruktur	41,2 %
	Reparatur, Instandhaltung der Einrichtungen	11,8 %
	Weitere Dienstleistungen und Sonstiges	11,8 %
Dauer der Geschäftsbeziehung	fortlaufend	63,2 %
	gelegentliche Aufträge	26,3 %
	einmalige Zusammenarbeit	10,5 %

Die auftragnehmenden Betriebe sind größtenteils folgenden Branchen zuzuordnen: Ernährungsgewerbe, Baugewerbe, Unternehmensbezogene Dienstleistungen, Groß- und Einzelhandel. Der wichtigste Auftraggeber ist mit knapp unter 40% die Flughafen München GmbH, gefolgt von Gastronomiebetrieben am Flughafen und den ansässigen Fluggesellschaften. Bei den erbrachten Leistungen handelt es sich überwiegend um Warenlieferungen sowie Bau- und Ausbau von Anlagen und Infrastruktureinrichtungen. Ferner besteht ein Bedarf an Transport- und Logistikdiensten, wissensintensiven Dienstleistungen, Reparatur und Instandhaltung der Einrichtungen, Anlagen oder Infrastruktur. Die Geschäftsbeziehungen sind zum überwiegenden Teil (ca. 60%) fortlaufend. Der Umsatzanteil, welcher durch die Aufträge des Flughafens generiert wird, liegt bei drei Viertel der Unternehmen jedoch unter 10%. Die auftragnehmenden Betriebe verteilen sich dabei nicht gleichmäßig im Untersuchungsraum. Der Anteil von Unternehmen in Südostbayern und im mittleren Teilraum liegt mit 52,6% und 31,6% deutlich höher als im Norden des Untersuchungsgebietes (15,8%).

Kreditoren der Flughafen München GmbH: Im Jahr 2004 erbrachten 2180 Unternehmen Leistungen für die Flughafen München GmbH.²⁹ Davon stammten 72 (3,3%) aus dem Untersuchungsgebiet. Bei 14 dieser Unternehmen lag das Auftragsvolumen über 50.000 €. Von Aufträgen der Flughafen München GmbH konnten vor allem die Baubranche (22) sowie Firmen aus dem Bereich unternehmensnahe Dienstleistungen (10) profitieren. Anhand dieser Daten kann man davon ausgehen, dass im Untersuchungsgebiet ca. 20 Arbeitsplätze von der Leistungserstellung für die Flughafen München GmbH abhängen.³⁰ Die indirekten Beschäftigungseffekte sind im Untersuchungsgebiet demnach deutlich geringer als die direkten Beschäftigungseffekte (vgl. 3.3.2.9).

In Karte 4.3-1 ist die räumliche Verteilung der, durch die Flughafen München GmbH beauftragten, Betriebe für Gesamtdeutschland dargestellt. Es wird deutlich, dass ein Großteil der Unternehmen in München und dem direkten Flughafenumland (Landkreise Erding, Freising und Landshut) konzentriert ist. Weitere Agglomerationen können in den Metropolregionen mit großen Flughäfen ausgemacht werden. Hierzu zählen u. a. Frankfurt, Stuttgart sowie die Ballungszentren in Nord-Rhein-Westfalen.

Karte 4.3-2 zeigt die räumliche Verteilung der Kreditoren der Flughafen München GmbH aus dem Untersuchungsgebiet. Nahezu die Hälfte (31) ist im Teilraum Süd angesiedelt. Aus dem mittleren (23) und dem nördlichen (18) Teilraum stammen jeweils deutlich weniger Unternehmen.³¹ Besonders auffällig ist der hohe Anteil an Bauunternehmen bzw. Unternehmen aus dem produzierenden Gewerbe, welche im Bereich der Baubranche aktiv sind. Auch Betriebe aus den Branchen Elektrotechnik, Maschinenbau sowie Groß- und Einzelhandel treten als Auftragnehmer überproportional in Erscheinung. Unter den beauftragten Firmen befindet sich eine Vielzahl kleiner, innovativer Handwerksbetriebe, die hoch spezialisierte Produkte anbieten. Die effiziente Durchführung der nachgefragten Wertschöpfungsaktivitäten ist in der Regel nicht von einer räumlichen Nähe zum Flughafen München abhängig³².

Im Untersuchungsgebiet bestehen aufgrund seiner Wirtschaftsstruktur und dem Leistungsspektrum der dort ansässigen Unternehmen weitere Potenziale für die Aufnahme indirekter Beschäftigungseffekte. Das weitere Umland steht dabei jedoch in Konkurrenz zum Großraum München und den Landkreisen in unmittelbarer Flughafennähe.

²⁹ Insgesamt wurden auch über 80 ausländische Unternehmen beauftragt.

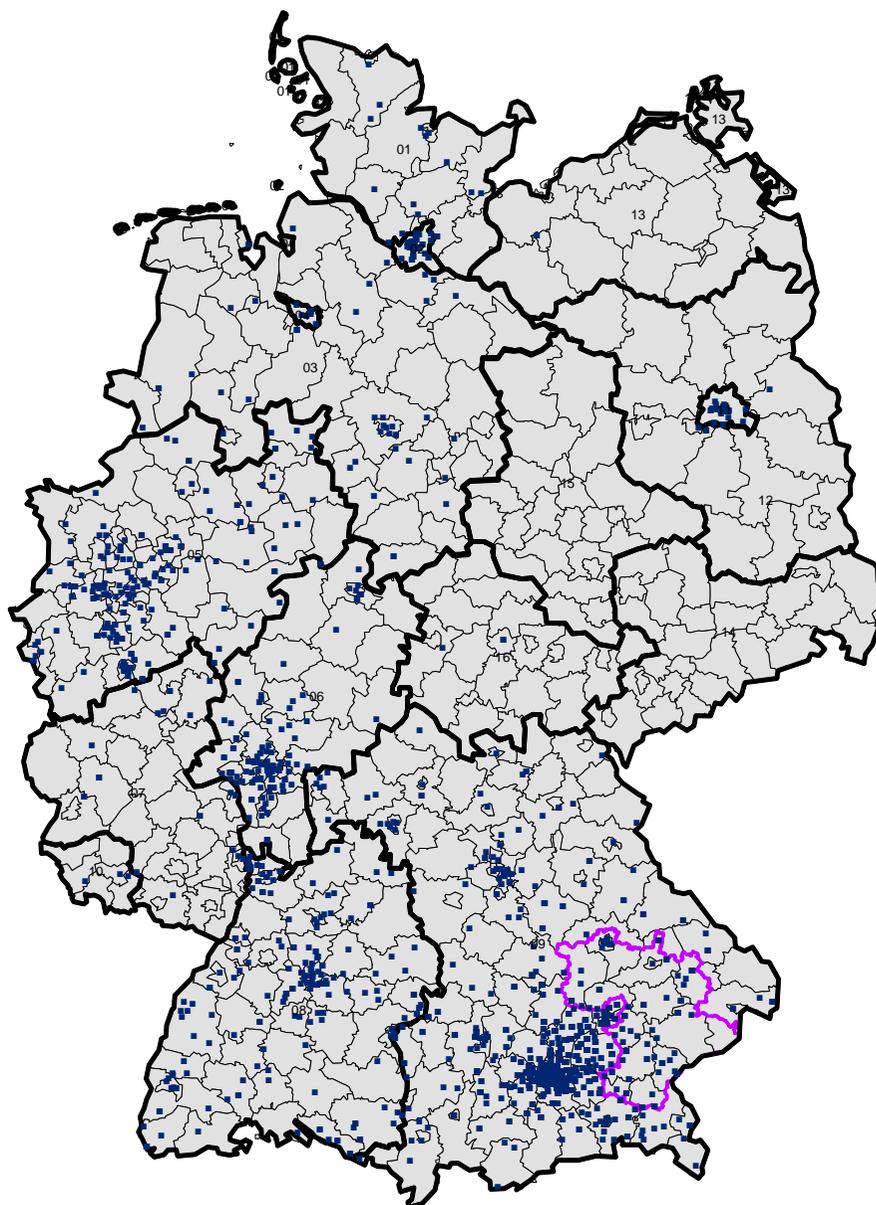
³⁰ Der Berechnung liegt ein gesamtes Auftragsvolumen von 190 Mio. € im Jahr 2004 zu Grunde. Dieses setzt sich aus den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, für bezogene Waren sowie Aufwendungen für bezogene Leistungen zusammen (vgl. Flughafen München GmbH 2005: 66). Für den Untersuchungsraum beträgt – bei einem durchschnittlichen Umsatzvolumen pro Unternehmen von 87. 500 € – das Auftragsvolumen demnach ca. 6,3 Mio. €. Bei einem Arbeitsplatzäquivalenten von 330.000 € sind im Untersuchungsgebiet somit knapp 20 Arbeitsplätze durch Aufträge der Flughafen München GmbH generiert worden.

³¹ Die ungleiche räumliche Verteilung der Betriebe im Untersuchungsgebiet mit einer deutlichen Konzentration im südlichen Teilraum bestätigt die Ergebnisse der eigenen empirischen Erhebung.

³² Es handelt sich hierbei z. B. um die Herstellung chemischer Stoffe für spezifische Bauaktivitäten, Raucherkabinen oder Sicherheitsschuhe.

Entwicklungskonzept weiteres Flughafenumland

Karte 4.3-1: Lieferanten und Auftragsbezieher der
Flughafen München GmbH in Deutschland 2004



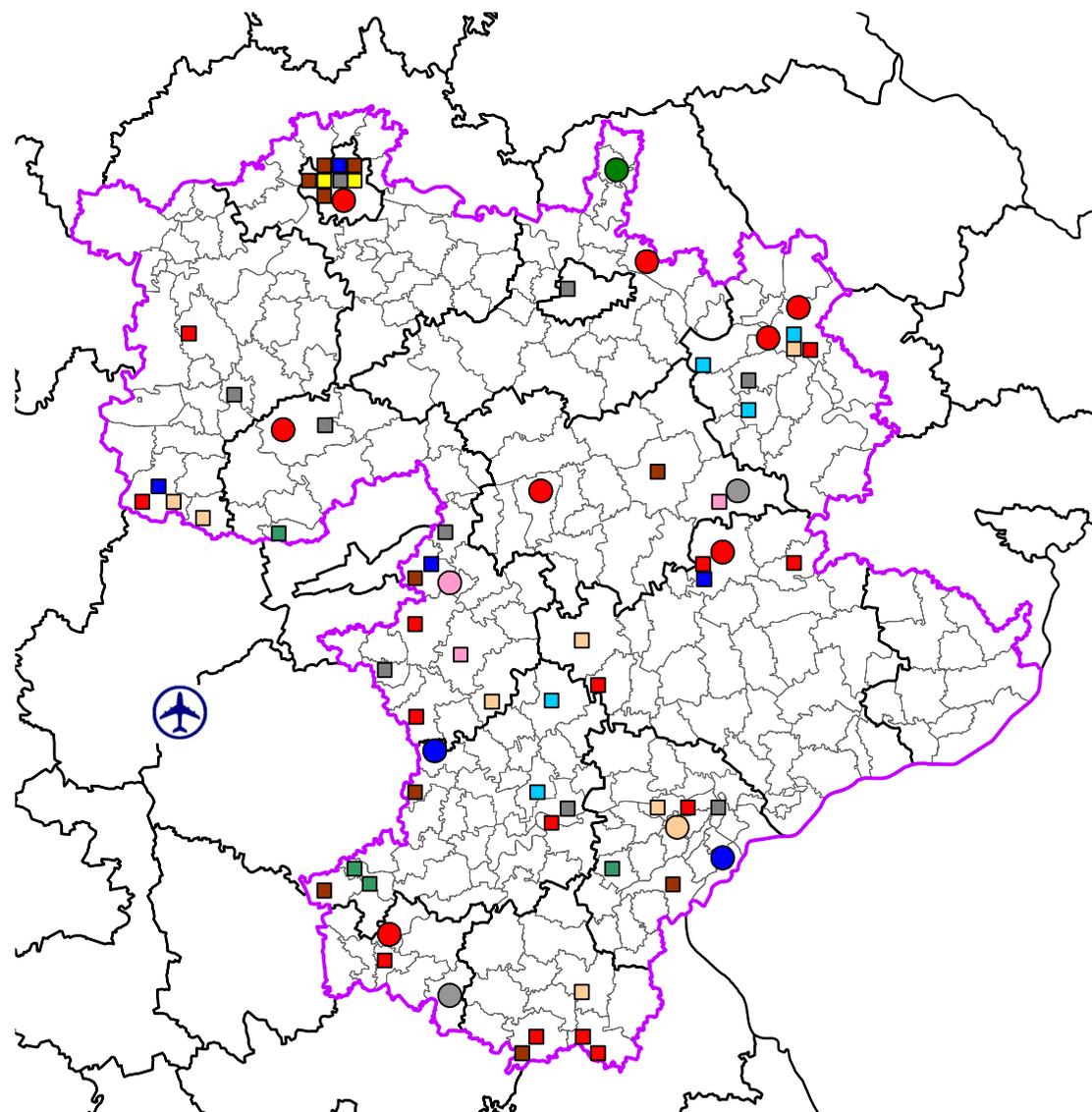
- Lieferanten und Auftragsbezieher
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze
- Untersuchungsraum



Quelle: Flughafen München GmbH
LMU Institut für Wirtschaftsgeographie
Entwurf und Kartographie: M. Wallisch, J. König
München, Februar 2006

Entwicklungskonzept weiteres Flughafenumland

Karte 4.3-2: Lieferanten und Auftragsbezieher
der Flughafen München GmbH im
Untersuchungsgebiet 2004



Wirtschaftszweige:

- Baugewerbe
- Maschinenbau
- Unternehmensnahe Dienstleistungen
- Herstellung von Möbeln
- Groß- und Einzelhandel
- Elektrotechnik
- Herstellung von Metallerzeugnissen
- Druckereien und Werbemittel
- Sonstige

Auftragsvolumen:

- Auftragsvolumen kleiner/gleich 50.000 €
- Auftragsvolumen größer 50.000 €

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Untersuchungsraum
- ✈ Flughafen München



Quelle: Flughafen München GmbH
LMU Institut für Wirtschaftsgeographie
Entwurf und Kartographie: M. Wallisch, J. König
München, November 2005

Weitere Potenziale im Flughafenumland für die Aufnahme flughafenspezifischer Beschäftigungseffekte

Über ein Fünftel der befragten Unternehmen haben Anstrengungen unternommen, weitere Projekte am Flughafen zu akquirieren, jedoch ohne zu einem Vertragsabschluss zu kommen. Unternehmen können sich über die Internetseiten der Flughafen München GmbH über aktuelle Ausschreibungen informieren. Hier erhalten interessierte Betriebe Auskunft über die Art des Auftrages, den Umfang der angeforderten Leistungen sowie Finanzierungs- und Zahlungsbedingungen. Bei Ausschreibungen durch die Flughafen München GmbH wird die Anzahl der Bieter bei einem größeren Kreis gleichwertiger Bewerber häufig durch ein Losverfahren auf wenige Betriebe begrenzt. Eine gezielte räumliche Lenkung von flughafeninduzierten Aufträgen und damit indirekten Belegungseffekten ist vor dem Hintergrund einer zufälligen Auswahl der Bewerber demnach nur in eingeschränkter Form möglich.

Mehr als 30% der befragten Firmen im Untersuchungsgebiet bieten nach eigener Einschätzung Produkte und Leistungen, welche für die Instandhaltung, den Betrieb und den Ausbau des Flughafens von Bedeutung sein könnten, aber keine Geschäftsbeziehung zu Unternehmen am Flughafen pflegen. Hierzu gehören das Baugewerbe, Lebensmittelunternehmen sowie unternehmensbezogene Dienstleister. Demnach ist die wirtschaftliche Kompetenz des Untersuchungsgebietes hinsichtlich einer flughafenspezifischen Leistungserbringung bei Weitem nicht ausgeschöpft. Diese Situation liegt vor allem darin begründet, dass ein Teil der Aufträge bereits durch Betriebe im näheren Umland absorbiert wird. Hierbei geht es jedoch nicht um größere Infrastrukturprojekte der Flughafen München GmbH, welche öffentlichen Ausschreibungsprozessen unterliegen, sondern um eine Vielzahl kleinvolumiger Aufträge durch weitere Unternehmen am Flughafen. Aufgrund der räumlichen Nähe und eine virtuell gesteuerte Vernetzung von Unternehmen³³ am Flughafen mit Betrieben in den Landkreisen Freising und Erding durch eine Unternehmensplattform fängt das nähere Umland bereits den Großteil der möglichen Impulse auf.

4.3.6 Raumtypen für eine flughafenbezogene Inwertsetzung

Das weitere Umland als alternativer Standort für flughafenaffine Unternehmen

Die Analysen zeigen, dass der Untersuchungsraum nur mit Einschränkungen für eine flughafenspezifische Inwertsetzung geeignet ist. Unternehmen, deren Wertschöpfungsanteile im wesentlichen vom Flughafen abhängen, sind auf die unmittelbare Nachbarschaft oder zumindest auf eine Erreichbarkeit innerhalb von 45 Minuten angewiesen. Für luftfrachtaffine Transportunternehmen, Caterer oder Flughafenho-

³³ Es handelt sich hierbei um das sog. „Umlandportal“ (www.Umlandportal.de). Firmen aus dem näheren Flughafenumland und den über 500 Unternehmen innerhalb des Airports wird somit die Möglichkeit geboten, sich in ein virtuelles Branchenbuch eintragen zu lassen. Ziel ist die Verbesserung der Kontaktaufnahme und der Zusammenführung zwischen Auftraggebern und potenziellen Auftragnehmern.

tels ist das weitere Umland nicht geeignet. Aufgrund der zu großen Entfernung können Geschäftstätigkeiten von Unternehmen in diesen Branchensegmenten nicht mehr effizient abgewickelt werden.

Die ermittelten Isochronen verdeutlichen, dass die Wirkung des Flughafens als Standort- und Wirtschaftsfaktor vor allem im näheren Umland zum Tragen kommt. Das Untersuchungsgebiet stellt jedoch einen alternativen Standort für die weit gefasste Gruppe der Unternehmen mit mittlerer und geringer Standortbindung dar. Zusätzlich werden im weiteren Umland auch indirekte Beschäftigungseffekte, durch die Vergabe von Aufträgen an Betriebe im Untersuchungsraum generiert. Die Nutzung des Flughafens erfolgt dabei unabhängig vom Standort des Unternehmens und ist in erheblichem Maße von der jeweiligen Branche abhängig. Falls die Erreichbarkeit des Münchener Flughafens bei über 90 Minuten liegt, wird verstärkt auf Alternativflughäfen ausgewichen. Dies zeigt sich vor allem bei den Unternehmen in Südbayern, welche Geschäftsreisen oder Warentransporte auch über Salzburg abwickeln.

Bedeutende Faktoren für die Aufnahme flughafenspezifischer Belegungseffekte

Welche Bedingungen müssen also die einzelnen Teilräume im Untersuchungsgebiet erfüllen, um für eine flughafenspezifische Inwertsetzung in Frage zu kommen und durch ansiedlungswillige Unternehmen als konkurrenzfähige Standortalternativen wahrgenommen zu werden? Wie die Analysen gezeigt haben, ist die isolierte Betrachtung der Erreichbarkeit im weiteren Umland kein Kriterium für einen ausgeprägten Eignungsgrad. Vielmehr geht es um eine Kombination von Standortfaktoren, welche in der Lage sind, die komplementären Wirkungen des Flughafens zu ergänzen. Dabei ist von der Festlegung einer hohen oder niedrigen Eignung einzelner Teilräume hinsichtlich der Aufnahme flughafenbedingter Belegungseffekte abzusehen. Stattdessen kann eine differenzierte funktionsräumliche Begabung der verschiedenen Teilregionen des Untersuchungsgebietes festgestellt werden. Hierfür sind die Ausprägungen folgender raumstruktureller Merkmale als entscheidend zu betrachten:

1. Die **Flächen** im Untersuchungsgebiet sind im Durchschnitt günstiger als im näheren Umland. Dies gilt sowohl für die Bodenrichtwerte wie auch für das Mietniveau. Unternehmen mit flächenintensiven Wertschöpfungsaktivitäten können bei der Wahl eines Standortes im weiteren Umland, die betrieblichen Kosten beträchtlich senken.
2. Die **Verfügbarkeit von Personal** ist im weiteren Umland zumindest in ausgewählten Qualifikationsbereichen deutlich besser als in städtischen Ballungsräumen oder den unmittelbaren Nachbarkommunen des Flughafens. Gerade im Umfeld des Airports gilt der Arbeitsmarkt als besonders hart umkämpft, was höhere Lohn- und Arbeitskosten zur Folge hat. Für Unternehmen bietet sich hierdurch die Möglichkeit aufgrund der niedrigeren Arbeits- und Lohnkosten im weiteren Umland Produktivitätsgewinne zu erzielen und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern.

3. Das Untersuchungsgebiet besitzt eine **strategisch günstige Lage vor dem Hintergrund der EU-Osterweiterung**. Für Unternehmen, die ihre Geschäftsaktivitäten in den osteuropäischen Wachstumsmärkten ausbauen möchten, stellt das weitere östliche Umland des Flughafens eine interessante Standortalternative dar.
4. Im Untersuchungsgebiet bestehen **international orientierte Branchenagglomerationen**, welche durch intensive überregionale Austauschbeziehungen gekennzeichnet sind. Eine Ansiedlung innerhalb dieser Agglomerationen kann für Unternehmen durchaus Wettbewerbsvorteile bringen. Die gegebene räumliche Branchenstruktur, welche sich in vielen Bereichen deutlich vom näheren Umland unterscheidet, stellt demnach einen weiteren *pull-Faktor* des Untersuchungsraumes dar.
5. Die **Verkehrsbelastung** ist zum Teil **wesentlich geringer** als im näheren Umland bzw. auf der Achse zwischen dem Flughafen und dem Stadtgebiet. Diese Agglomerationsnachteile machen sich im weiteren Umland weniger stark bemerkbar. Hiervon profitieren insbesondere Arbeitnehmer, die weite Pendelstrecken zurücklegen müssen, wodurch auch das Einzugsgebiet der Unternehmen erweitert werden kann. Zusätzlich können sich – eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur vorausgesetzt – weitere Zeitvorteile für den Transport von Waren oder bei der Abwicklung von Geschäftsreisen ergeben.

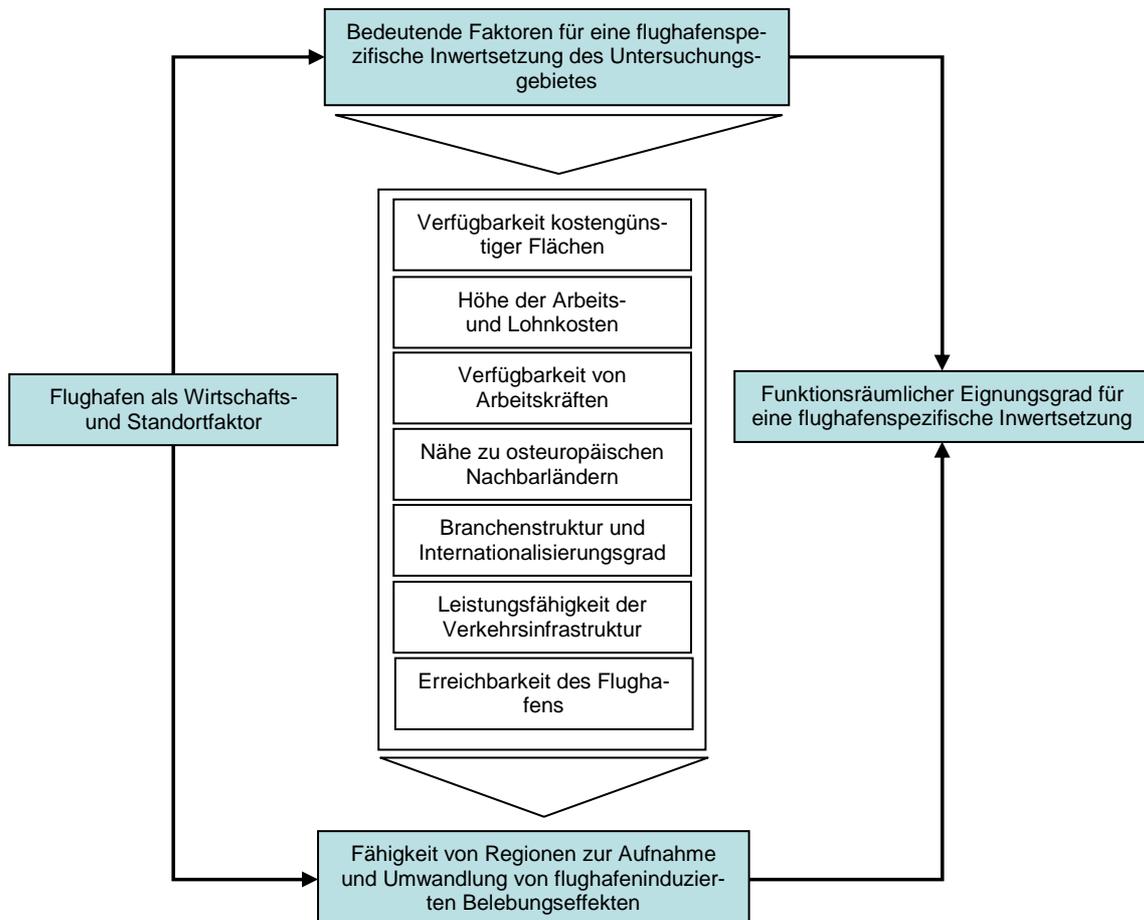


Abbildung 4-9: *Bedeutende Faktoren für die Aufnahme einer flughafenspezifischen Inwertsetzung*

Anhand der dargestellten Aspekte und Standortfaktoren, welche in Abbildung 4-9 nochmals zusammengefasst sind, lassen sich nun unterschiedliche Raumtypen definieren. Entscheidend ist hierbei jeweils ein Set von Standortfaktoren sowie wirtschaftsstrukturelle Merkmale, welche den funktionsräumlichen Eignungsgrad für eine flughafenspezifische Inwertsetzung bestimmen.

Bestimmung funktionsräumlicher Eignungsgrade

Je nach Ausprägung der Standortfaktoren und wirtschaftsstrukturellen Charakteristika können für die jeweiligen Regionen des Untersuchungsgebiets entsprechende Raumtypen mit einer spezifischen Eignung für eine flughafenbezogene Inwertsetzung abgeleitet werden (vgl. Karte 4.3-1). Eine Bewertung der Faktoren für die einzelnen Teilräume nimmt Tabelle 4-6 vor; dabei erfolgt jeweils eine weitere regionale Untergliederung.³⁴

Tabelle 4-6: Bewertung der Eignung von Standortfaktoren nach Teilräumen für die Aufnahme flughafenspezifischer Belegungseffekte

Bewertungsschema	Teilraum Nord		Teilraum Mitte		Teilraum Süd	
	Südlicher Abschnitt	Nördlicher Abschnitt	Westlicher Abschnitt	Östlicher Abschnitt	Südlicher Abschnitt	Nördlicher Abschnitt
■■■■ sehr hohe Eignung ■■■ hohe Eignung ■■ mittlere Eignung ■ geringe Eignung						
Verfügbarkeit günstiger Flächen	■■■■■	■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
Arbeits- und Lohnkosten	■■■	■■■	■■■	■■■■■	■■■	■■■■■
Verfügbarkeit von Arbeitskräften	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■	■■■	■■■
Relative Lage Osteuropa	■	■■■	■■■	■■■■■	■	■■■■■
Branchen mit hohem Internationalisierungsgrad	■■■	■■■■■	■■■	■■■	■■■■■	■■■
Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur	■■■	■■■■■	■■■■■	■■■	■■■	■
Erreichbarkeit des Flughafens	■■■	■■■	■■■■■	■■■	■■■	■
Funktionsräumlicher Eignungsgrad für eine flughafenspezifische Inwertsetzung	Logistik, Lagerhaltung und verbundene Produktionsfunktionen	High-Tech- und Innovationsorientierung	Fahrzeugbau und Logistik (Dingolfing, Vilsbiburg)	Transportdienstleistungen und technologieorientierte Branchen (Brückenstandort nach Osteuropa)	Nahrungs- und Genussmittelindustrie, Chemie und Chemotechnik	Produzierendes und verarbeitendes Gewerbe, Badekuren und Wellness

³⁴ Die kleinräumlichere Bewertung kann durch die Integration der Ergebnisse des ersten Zwischenberichtes vorgenommen werden.

Teilraum Nord – südlicher Bereich

(Entwicklungsraum Mainburg, Rottenburg a. d. Laaber , Mallersdorf-Pfaffenberg, Schierling)

Dieser Eignungsraum umfasst Teilbereiche der Landkreise Kelheim, Landshut und Regensburg. Er liegt zwischen den Agglomerationszentren Regensburg und Landshut, ohne jedoch eine ähnliche Wachstumsdynamik aufweisen zu können. Bedeutende Branchen für die regionalökonomische Entwicklung sind u. a. der Maschinen- und Fahrzeugbau.

Aufgrund der räumlichen Nähe zum Flughafen beträgt die Fahrzeit zu diesem in den südlichen Kommunen weniger als 45 Minuten. Im Untersuchungsgebiet zeichnet sich nur der Landkreis Dingolfing-Landau durch eine ähnlich gute Erreichbarkeit aus. Die kurze Distanz zu den beiden Zentren Landshut und Regensburg erhöht die Verfügbarkeit hochqualifizierter Arbeitskräfte. Fehlende Agglomerationsvorteile, wie sie in den Ballungszentren vorzufinden sind, werden durch eine abgeschwächte Wettbewerbssituation und zum Teil niedrigere Lohnkosten ausgeglichen. Ferner ist eine ausreichende Flächenverfügbarkeit zu nennen. Die Bodenrichtwerte und Mietpreise sind zum Teil deutlich niedriger als im näheren Flughafenumland. Demnach bietet der Eignungsraum vor allem für *flächenextensive Wertschöpfungsaktivitäten (produzierendes Gewerbe, Lagerhaltung, Transport- und Logistik)* mit einem hohen Standardisierungsgrad gute Bedingungen. Auch für unternehmensnahe Dienstleister, welche weniger stark auf Fühlungsvorteile angewiesen sind, stellt dieser Eignungsraum eine mögliche Standortalternative dar.

Teilraum Nord – nördlicher Bereich

(Entwicklungsräume Regensburg und Kelheim)

Dieser Raumabschnitt erstreckt sich über die Landkreise Kelheim und Regensburg. Er umfasst mit der Stadt Regensburg das größte Agglomerationszentrum im Untersuchungsgebiet. Die **Innovationsfähigkeit** ist aufgrund der Fühlungsvorteile als besonders hoch zu bewerten. Die kritische Masse an Unternehmen und Institutionen (z. B. Universitäten, Einrichtungen der Wirtschaftsförderung, regionale Netzwerke) ist eine wichtige Voraussetzung für eine dynamische Wirtschaftsentwicklung. Gepaart mit der relativ guten Erreichbarkeit des Flughafens werden insbesondere für *technologieorientierte, internationale Unternehmen* aus allen Bereichen hervorragende Standortvoraussetzungen geboten. Auch für ausländische Direktinvestitionen global operierender Unternehmen stellt dieser Eignungsraum eine Alternative zum Großraum München dar. Das gute Image sowie renommierte Unternehmen erleichtern die Neuansiedlung von Betrieben mit allgemeiner produkt- und personenbezogener Flughafenaffinität.

Teilraum Mitte – westlicher Bereich

(Entwicklungsräume Dingolfing-Landau und Vilsbiburg)

Dieser Eignungsraum umfasst Kommunen aus den Landkreisen Landshut und Dingolfing-Landau. Die räumliche Nähe zum Flughafen, die gegebene Branchenstruktur, die vorhandene Verkehrsanbindung und ausreichende Gewerbeflächen bieten

gute Ansatzpunkte für eine verstärkte flughafenspezifische Inwertsetzung. Insbesondere Unternehmen aus den Bereichen *Fahrzeugbau* und *Logistik* finden geeignete Standortbedingungen vor. Auch für Betriebe mit einer zeitsensiblen Leistungserstellung für Unternehmen am Flughafen stellt dieser Eignungsraum eine mögliche Standortalternative dar.

Teilraum Mitte – östlicher Bereich

(Entwicklungsräume Straubing und Deggendorf)

Dieser Raumabschnitt umfasst die Landkreise *Straubing* und *Deggendorf*, welche jeweils unterschiedliche Potenziale für eine flughafenspezifische Inwertsetzung bieten, obwohl die Fahrzeit zum Flughafen in etwa gleich ist. Sie beträgt jeweils über 60 Minuten, so dass dieser nur noch eine komplementäre Wirkung entfalten kann. Günstige Arbeits- und Lohnkosten sowie ein hohes und sich durch vergleichsweise niedrige Bodenpreise auszeichnendes Flächenpotenzial stellen klare Standortvorteile zum näheren Flughafenumland dar.

Im Landkreis und der Stadt *Straubing* bietet ein innovationsorientiertes Umfeld gute Bedingungen für *technologieorientierte Dienstleistungsunternehmen* mit allgemeiner produkt- und personenbezogener Flughafenaffinität. Aber auch Unternehmen des produzierenden Gewerbes mit internationaler Ausrichtung und Flughafenaffinität finden geeignete Standortfaktoren vor. Hierzu gehören relativ günstige Arbeits- und Lohnkosten, eine ausreichende Flächenverfügbarkeit sowie eine relativ gute Erreichbarkeit des Flughafens.

Für den Landkreis Deggendorf stellt die A 92 eine wichtige Grundlage für die Entfaltung flughafenspezifischer Standort- und Wirtschaftseffekte dar. Aufgrund der Fachhochschule können Unternehmen auf ein breites Spektrum hochqualifizierter Arbeitskräfte zurückgreifen. Das Existenzgründerzentrum der Universität unterstützt die Etablierung von Innovationen am Markt und fördert hierdurch die Erneuerung der regionalen Wirtschaftsstruktur. Insgesamt bieten sich gute Bedingungen für Unternehmen mit allgemeiner produkt- und personenbezogener Flughafenaffinität. Die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen – insbesondere der Hafen und das Güterverkehrszentrum – sowie die Verfügbarkeit günstiger Gewerbeflächen bieten weiteres Entwicklungspotenzial für Unternehmen der Bereiche Logistik und Transport. Der Landkreis eignet sich auch für Betriebe, welche die Nähe zu den osteuropäischen Nachbarländern suchen, aber gleichzeitig auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und eine gute Erreichbarkeit des Flughafens angewiesen sind.

Teilraum Süd – nördlicher Bereich

(Entwicklungsraum Rottal-Inn / Passau)

Dieser Eignungsraum umfasst die Landkreise Rottal-Inn und Passau. Die Wirtschaftsstruktur im Landkreis *Rottal-Inn* ist im besonderen Maße traditionell orientiert und weist eine geringere Technologieorientierung als das restliche Untersuchungsgebiet auf. Dominante Branchen sind das *Ernährungsgewerbe*, der *Groß- und Einzelhandel* sowie *unternehmensbezogene Dienstleistungen*. Auch die funktionale Verknüpfung mit den umliegenden Landkreisen und dem Großraum München ist

weniger stark ausgeprägt. Die Erreichbarkeit des Flughafens ist für einen beträchtlichen Teil der Kommunen als ungünstig einzustufen. Flughafenspezifische Standort- und Wirtschaftseffekte können sich hierdurch weniger stark entfalten. Dies zeigt sich auch bei der räumlichen Verteilung der Unternehmen, welche Leistungen für die Flughafen München GmbH erbringen. Dagegen sind die Verfügbarkeit günstiger Gewerbeflächen sowie die niedrigen Arbeit- und Lohnkosten positiv zu bewerten. Für produzierendes Gewerbe, welches den Flughafen als komplementären Standortfaktor nutzt, bieten sich hierdurch interessante Bedingungen.

Die dem Untersuchungsraum angehörige Kommunen des Landkreises *Passau* weisen dagegen eine stärkere Technologieorientierung auf. Unternehmen aus dem Bereichen *Maschinenbau* sowie *Herstellung von Büromaschinen und Datenverarbeitungsgeräten* sind wichtige Arbeitgeber. Von überregionaler Bedeutung ist das Bäderdreieck und der hiermit verbundene Kurtourismus. Für eine konkrete flughafenspezifische Inwertsetzung bietet der Raum durchaus wirtschaftsstrukturelle Ansatzpotenziale. Die Bedeutung des Flughafens als Wirtschafts- und Standortfaktor kommt jedoch aufgrund der relativ großen Distanz und der gegebenen Verkehrsinfrastruktur nur in abgeschwächter Form zum Tragen.

Teilraum Süd – südlicher Bereich

(Entwicklungsräume Mühldorf a. Inn / Altötting, Wasserburg a. Inn und Traunreut / Trostberg)

Dieser Eignungsraum umfasst die Landkreise Altötting, Mühldorf a. Inn sowie Teilbereiche der Landkreise Traunstein und Rosenheim. Für den südöstlichen Bereich können unterschiedliche Eignungsmuster für eine flughafenspezifische Inwertsetzung identifiziert werden.

Die Wirtschaftsstruktur der Landkreise *Altötting und Mühldorf a. Inn* ist vor allem durch die chemische Industrie geprägt. Die Unternehmen in dieser international ausgerichteten Branchenagglomeration weisen eine hohe Nutzung des Flughafens für Geschäftsreisen und den Warenversand auf. Aufgrund der ungünstigen Erreichbarkeit einzelner Unternehmensstandorte werden Meetings- und Konferenzen zum Teil direkt in den Gebäuden des Flughafens abgehalten, um Kunden und Geschäftspartnern die lange Anreise zu ersparen. Die räumliche Konzentration an lokalisierten Fertigkeiten – z. B. in Form von qualifizierten Arbeitskräften, fachspezifischen Know-How und renommierten Unternehmen – kombiniert mit der komplementären Standortwirkung des Flughafens sind dabei wichtige Kriterien für die weitere ökonomische Entwicklung dieses Eignungsraumes.

Der Raum *Wasserburg a. Inn* ist durch die regionale Konzentration weltweit agierender Lebensmittelkonzerne gekennzeichnet. Das Ernährungsgewerbe übernimmt somit eine wichtige Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung. Dabei kommt den Unternehmen Bauer, Meggle und Alpenhain eine tragende Rolle als Arbeitgeber und Imageträger zu. Der Flughafen München kann durch seine komplementäre Standortwirkung einen wichtigen Beitrag für die Entfaltung der Branchenagglomeration und dessen internationale Vernetzung erbringen. Insbesondere die global ausgerichteten Unternehmen der Branche weisen eine hohe Nutzungsintensität

tät des Flughafens auf. Durch eine zügige Abwicklung von Geschäftsreisen und Warentransporten können vor allem Kostensenkungseffekte erzielt werden.

Die Branchen *Chemie, Maschinenbau, Herstellung von Büromaschinen und Datenverarbeitungsgeräten* sind wichtige Säulen der Wirtschaftsstruktur im Landkreis *Traunstein*. Hierbei handelt es sich jeweils um Wirtschaftszweige, die eine hohe Nutzungsintensität des Flughafens aufweisen. Die Standortwirkungen des Flughafens München können sich aufgrund der räumlichen Lage nur in abgeschwächter Form entfalten. Zum Teil werden Geschäftsreisen über den Flughafen in Salzburg abgewickelt, da dieser schneller zu erreichen ist. Insgesamt bietet der Raum akzeptable Bedingungen für technologieorientierte Unternehmen aus verschiedenen Wirtschaftsbereichen mit allgemeiner produkt- und personenbezogener Flughafenaffinität.

4.4 Leitlinien für die Entwicklungsräume

4.4.1 Entwicklungsraum 1 (Regensburg)

Entwicklungsvoraussetzungen und Potenziale

Tabelle 4-7: *Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Regensburg*

	Entwicklungsvoraussetzungen	Entwicklungspotenzial	
		Allgemein	Flughafenbezogen
Verkehr	<p>Generell sehr gute Verkehrsanbindung über das bestehende Autobahnnetz (A 3 und A 93), das jedoch zeitweise im Stadtbereich Regensburg überlastet ist.</p> <p>Der Flughafen München ist durchgängig über das Autobahnnetz erreichbar (A 93 / A 9 / A 92). Jedoch auch hier regelmäßige Überlastungen auf der A 9.</p> <p>Schienerfernverkehrsachse Nürnberg – Regensburg – Passau – Wien</p> <p>Zwischen Regensburg und Freising existieren umsteigefreie Verbindungen im regionalen Schienenverkehr. Ab Freising verkehren jedoch nur Linienbusse zum Flughafen München.</p>	<p>Zur Lösung der Überlastungen im Stadtbereich Regensburg sind kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen vorgesehen</p> <p>Künftig besteht zwischen der A 93 und A 92 eine leistungsfähige Alternativroute über die B 15 neu</p> <p>Im Schienenverkehr ist ein verbessertes Angebot im Nahverkehr (Taktverdichtung) geplant.</p> <p>Eine Regio-Stadtbahn ist als weitere Option für eine schienengestützte Stadt-Umland-Entwicklung weiter in der Diskussion</p>	<p>Künftig besteht eine leistungsfähige Alternativroute über die B 15 neu zur A 92 und im weiteren Verlauf zum Flughafen München.</p> <p>Eine Schienenverbindung zwischen Freising und Flughafen München ist für die nähere Zukunft geplant.</p>
Wirtschaft	<p>Größtes Agglomerationszentrum im Untersuchungsgebiet. Aufgrund einer diversifizierten Branchenstruktur konstantes Beschäftigtenwachstum in der Stadt und den umliegenden Gemeinden auch in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld möglich.</p>	<p>Aufgrund der kritischen Masse an Unternehmen, Arbeitskräften sowie unterstützenden Institutionen verläuft die wirtschaftliche Dynamik vom Flughafen weitgehend unabhängig.</p> <p>Insbesondere für technologieorientierte Unternehmen bietet der Entwicklungsraum 1 hervorragende Standortvoraussetzung.</p>	<p>Der Flughafen fungiert als komplementärer Standortfaktor, der die positive Entwicklung nicht induziert aber verstärkt bzw. multipliziert.</p>
Siedlung	<p>Der Raum verfügt über aktuelle übergemeindliche Siedlungsstrukturkonzepte, die sich gegenseitig ergänzen (Teilraumgutachten Regensburg, Strategie- und Handlungskonzept für den Landkreis Regensburg).</p> <p>Mit dem Teilraumgutachten Regensburg liegt ein Siedlungsstrukturkonzept für den Stadt-Umland Bereich Regensburg vor und das Siedlungsstrukturkonzept für den südlichen Landkreis Regensburg ist dem Strategie- und Handlungskonzept Regensburg zu entnehmen. Die siedlungsstrukturelle Entwicklung des gesamten Raumes soll zukünftig punkt-achsal ausgerichtet sein. Dabei besitzt die Stadt Regensburg eindeutige Zentrumsfunktion.</p> <p>Neben einem umfangreichen Flächenpotenzial für Wohnen und Gewerbe bietet der Stadt-Umlandbereich Regensburg ein infrastrukturelles Angebot im Sinne seiner oberzentralen Ausstattung.</p> <p>Die Gemeinden des südlichen Landkreises Regensburg bauen ihr Profil als Wohnstandortgemeinden weiter aus.</p> <p>Der Raum bietet eine klare funktionsräumliche Gliederung und räumliche Ordnung.</p>	<p>Der Raum verfügt über umfangreiche Flächenreserven für Wohnen und Gewerbe.</p> <p>Die Schwerpunkte der siedlungsstrukturellen Handlungsspielräume für Gewerbe liegen im Bereich der A 3.</p> <p>Die Gewerbeflächen liegen im Stadt-Umland Regensburg innerhalb bestehender Gewerbebezonen.</p> <p>Der Raum bietet einen ausgewogenen Mix an Geschosswohnungsbau und Einfamilienhausbebauung.</p>	<p>Die Konzeption der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Burgweinting (Stadt Regensburg) berücksichtigt bereits potenzielle Zuzüge, die im Zusammenhang mit einer Flughafenentwicklung stehen.</p>

	Entwicklungsvoraussetzungen	Entwicklungspotenzial	
		Allgemein	Flughafenbezogen
Landschaft und Erholung	<p>Raum mit hoher Erholungseignung und touristischer Bedeutung (Frankenalb, Bad Abbach) aufgrund der Lage in bzw. am Rande von landschaftlich attraktiven Gebieten.</p> <p>Hoher Schutzgebietsanteil im Norden und Westen, Vorrang der Sicherung / Optimierung der Naturhaushalts- und Landschaftsfunktionen vor anderen Nutzungsansprüchen in den bedeutsamen Bereichen (Frankenalb, Donautal, Tal der Großen Laaber).</p> <p>Geringere Restriktionen südlich der Donau (im Bereich Donau-Isar-Hügelland und Dugau); Berücksichtigung der Vereinbarkeit von Nutzungsansprüchen mit den Zielen von Naturschutz und Landschaftspflege und von Belastbarkeitsgrenzen (s. bestehende Konflikte Erholung - Naturschutz im Donautal).</p>	Die landschaftlichen Qualitäten des Raumes und benachbarter Gebiete bieten weiterhin gute Voraussetzungen im Hinblick auf Wohnumfeld, landschaftsbezogene Erholung und Tourismus.	Die Nähe zu überregional bedeutsamen touristischen Attraktionen (Donaudurchbruch / Weltenburger Enge) und zu Gebieten mit herausragender naturräumlicher Ausstattung (Donau- und Altmühltal, Donautal mit europaweiter Bedeutung für Wandertourismus) bietet Voraussetzungen für eine flughafenbezogene touristische Inwertsetzung.

Gewichtung der Entwicklungszielrichtung

Tabelle 4-8: Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Regensburg

Entwicklungszielrichtung zur Wertschöpfung der flughafenbezogenen Potenziale	Gewichtung
Nutzung der Agglomerationsvorteile	■ ■ ■
Orientierung an Erschließungssystemen	■ ■
Entwicklung traditioneller Qualitätsmerkmale	■ ■

Fachspezifische Leitlinien

Verkehr:

- Verbesserung der Anbindung an den Flughafen München durch die Realisierung einer Schienenverbindung und einer leistungsfähigen Alternativroute zur A 93 / A 9
- Ertüchtigung des Autobahnnetzes im Raum Regensburg
- Verbesserung der Qualität im ÖPNV durch den Ausbau des Bedienungsangebotes im Verflechtungsbereich der Stadt Regensburg

Wirtschaft:

- Ansiedlungsförderung von technologieorientierten, flughafenaffinen Unternehmen, die auf qualifizierte Arbeitskräfte, hochwertige Infrastruktur und ein innovatives Klima angewiesen sind.
- Nutzung der relativen Nähe zum Flughafen zur Stärkung der internationalen Ausrichtung des Entwicklungsraumes.
- Förderung des Transportwesens und von Logistikdienstleistungen, als unterstützende Elemente für eine diversifizierte Branchenentwicklung.

Siedlung:

- Profilierung des Stadt-Umlandbereichs Regensburg zur Aufnahme einer flughafeninduzierten Entwicklung durch Inwertsetzung der Agglomerationsvorteile
- Verstärkte Inanspruchnahme der bestehenden Flächenpotenziale in den Orten mit einem vorhandenen bzw. geplanten Schienenhaltepunkt
- Sicherung eines ausgewogenen Verhältnisses und einer günstigen Zuordnung von Arbeitsplätzen und Wohnbevölkerung
- Weiterer Ausbau der Wohnfunktion im südlichen Landkreis unter Wahrung vorhandener ländlicher Strukturen

Landschaft und Erholung:

- Erhaltung und Entwicklung der Naturhaushaltsfunktionen sowie der landschaftlichen Eignung für Erholung und Tourismus insbesondere in den bedeutsamen Bereichen Frankenalb, Donautal (mit Kurort Bad Abbach) und Tal der Großen Laaber
- Vermeidung bzw. Minimierung von bestehenden Konflikten zwischen Naturschutz und Erholung im Donautal
- Flughafenbezogene Inwertsetzung der Nähe zu überregional bedeutsamen touristischen Attraktionen (Donau-Radwanderweg, Donaudurchbruch / Weltenburger Enge, Altmühltal)

Integrierte Leitlinie

Profilierung des Raumes zur Aufnahme einer flughafeninduzierten Entwicklung durch Inwertsetzung der Agglomerationsvorteile sowie der naturräumlichen Ausstattung. Dabei dient die zu verbessernde Verkehrsanbindung an den Flughafen München als Impulsgeber.

4.4.2 Entwicklungsraum 2 (Kelheim)

Entwicklungsvoraussetzungen und Potenziale

Tabelle 4-9: *Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Kelheim*

	Entwicklungsvoraussetzungen	Entwicklungspotenzial	
		Allgemein	Flughafenbezogen
Verkehr	Die Gebiete rechts der Donau haben innerhalb des Teilraums hinsichtlich der Anbindung ans großräumige Straßennetz Lagegunstvorteile. Abensberg und Neustadt a. Donau sind über die B 299 bzw. B 301 gut an die A 93 angebunden. Von dort besteht eine durchgehende Autobahnverbindung zum Flughafen. Als Alternativroute steht die B 301 zur Verfügung, in deren Verlauf noch zahlreiche Ortsdurchfahrten bestehen. Die Schienenverbindungen zum Flughafen sowohl über Regensburg als auch über Ingolstadt sind sehr zeitintensiv.	Die Kommunen im Einzugsbereich der A 93 haben auch künftig Lagegunstvorteile.	Der Ausbau der B 301 als Alternativroute zur A 93 / A 9 verbessert die Anbindung an den Flughafen München.
Wirtschaft	Die Branchenstruktur wird im Besonderen durch die chemische Industrie, dem Fahrzeugbau, sowie dem Groß- und Einzelhandel geprägt. Die größte wirtschaftliche Dynamik in diesem Entwicklungsraum weist Neustadt a. d. Donau auf. Seit Beginn der 90er Jahre verzeichnet die Stadt ein konstantes Wachstum der Beschäftigtenzahlen. Dagegen stagniert die Entwicklung in den benachbarten Kommunen. Die räumliche Nähe zur Boom-Region Regensburg kann als Standortvorteil erachtet werden.	Die Branchenstruktur bietet durchaus Wachstumspotenziale. Problematisch sind jedoch die relativ hohen Anteile der Beschäftigten im Baugewerbe. Die Arbeitsplatzverluste in diesem Bereich müssen durch andere Wirtschaftszweige kompensiert werden.	Der Flughafen stellt aufgrund der räumlichen Nähe einen wichtigen Standortfaktor dar. Durch das gezielte Angebot von Gewerbeflächen besteht die Möglichkeit zur Ansiedlung flughafenaffiner Unternehmen. Hierfür ist ein gezieltes Marketing von Gewerbeflächen erforderlich.
Siedlung	Das bestehende Siedlungsgerüst weist eine polyzentrische Struktur auf, die langfristig gesichert werden soll. Das Nebeneinander gleichwertiger und überschaubarer Siedlungskerne bietet eine Vielfalt an siedlungsstrukturellen Entwicklungsmöglichkeiten, die auf die Sicherung der traditionellen Strukturen ausgerichtet ist. Der Verlauf der Donau dient als Leitstruktur der Siedlungslandschaft, die damit eine starke West-Ost-Orientierung aufweist. Gute infrastrukturelle Ausstattung vorhanden.	Flächenpotenzial für Wohnen und Gewerbe konzentriert sich auf die zentralen Orte und ist in der Art und Umfang den bestehenden Strukturen angepasst.	Gewerbeflächenpotenziale werden als Angebot für eine Flughafenentwicklung eingestuft. (Regionalplanung)
Landschaft und Erholung	Raum mit sehr hoher Erholungseignung und touristischer Bedeutung (Naturpark Altmühltal, Donautal) Hoher Schutzgebietsanteil, Vorrang der Sicherung / Optimierung der Naturhaushalts- und Landschaftsfunktionen vor anderen Nutzungsansprüchen in den besonders bedeutsamen Bereichen (Frankenalb, Donaumoos, Donau-, Altmühl- und Abenstal).	Die landschaftlichen Qualitäten des Raumes bieten weiterhin sehr gute Voraussetzungen im Hinblick auf Wohnumfeld, landschaftsbezogene Erholung und Tourismus.	Die überregionale Bedeutung touristischer Attraktionen (Donau-Radwanderweg, Donaudurchbruch / Weltenburger Enge) und die herausragende naturräumliche Ausstattung (Donau- und Altmühltal) bieten gute Voraussetzungen für eine flughafenbezogene touristische Entwicklung.

Gewichtung der Entwicklungszielrichtung

Tabelle 4-10: Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Kelheim

Entwicklungszielrichtung zur Wertschöpfung der flughafenbezogenen Potenziale	Gewichtung
Nutzung der Agglomerationsvorteile	■ ■ ■
Orientierung an Erschließungssystemen	■
Entwicklung traditioneller Qualitätsmerkmale	■ ■ ■

Fachspezifische Leitlinien

Verkehr:

- Verbesserung der Anbindung an den Flughafen München durch die Ertüchtigung des Autobahnnetzes bzw. den Ausbau einer geeigneten Alternativroute
- Nutzung der Lagegunst der Gemeinden im Einzugsbereich der A 93

Wirtschaft:

- Förderung von bedeutenden regionalen Kompetenzen: Verbesserung der Standortbedingungen für den Fahrzeugbau sowie für die chemische Industrie
- Ansiedlung von technologieorientierten Unternehmen mit produkt- und personenbezogener Flughafenaffinität

Siedlung:

- Lenkung einer flughafeninduzierten Siedlungsentwicklung in die zentralen Orte höherer Stufe
- Ordnung der Siedlungsentwicklung unter langfristiger Sicherung der, durch den Verlauf der Donau, geprägten Siedlungslandschaft

Landschaft und Erholung:

- Erhaltung und Entwicklung der Naturhaushaltsfunktionen sowie der hohen landschaftlichen Eignung für Erholung und Tourismus insbesondere in den bedeutsamen Bereichen Frankenalb, Altmühltal, Donautal (mit Kurort Bad Gögging), Abenstal sowie Donaumoos und Sanddünen bei Abensberg
- Flughafenbezogene Inwertsetzung der überregional bedeutsamen touristischen Attraktionen Donautal mit Donau-Radwanderweg, Donaudurchbruch / Weltenburger Enge und Altmühltal

Integrierte Leitlinie

Profilierung des Raumes zur Aufnahme einer flughafeninduzierten Entwicklung durch die Inwertsetzung der Agglomerationsvorteile eines polyzentrisch strukturierten Siedlungsraumes und die Inwertsetzung traditioneller Qualitätsmerkmale einer historisch geprägten Kulturlandschaft

4.4.3 Entwicklungsraum 3 (Mainburg / Rottenburg a. d. Laaber / Mallersdorf-Pfaffenberg / Schierling)

Entwicklungsvoraussetzungen und Potenziale

Tabelle 4-11: *Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Mainburg / Rottenburg a. d. Laaber / Mallersdorf-Pfaffenberg / Schierling*

	Entwicklungsvoraussetzungen	Entwicklungspotenzial	
		Allgemein	Flughafenbezogen
Verkehr	<p>Der westliche Teilraum ist gut ans Autobahnnetz angebunden, über den der Flughafen München (A 93 / A 9) erreichbar ist. Jedoch treten hier regelmäßig Überlastungen auf der A 9 auf. Über die Bundesstraßen B 15, B 299 und B 301 bestehen Verbindungen zur A 92 und im weiteren Verlauf zum Flughafen München.</p> <p>Etwa parallel zur B 15 verläuft die Bahnstrecke Regensburg – Landshut mit mehreren Haltepunkten und umsteigefreie Verbindungen nach Freising. Von dort verkehren jedoch nur Linienbusse zum Flughafen München.</p>	Künftig gute Anbindung der Gemeinden entlang der B 15 neu ans Autobahnnetz (A 92, A 93).	<p>Künftig gute Erreichbarkeit des Flughafens München für die Gemeinden entlang der B 15 neu.</p> <p>Der Ausbau der B 301 als Alternativroute zur A 93 / A 9 verbessert ebenfalls die Anbindung an den Flughafen München.</p> <p>Eine Schienenverbindung zwischen Freising und Flughafen München ist für die nähere Zukunft geplant.</p>
Wirtschaft	<p>Der Entwicklungsraum liegt zwischen den bedeutenden Agglomerationszentren Regensburg und Landshut, weist jedoch im Vergleich zu den beiden Städten eine deutlich schwächere Wachstumsdynamik auf. Die Beschäftigtenentwicklung stagniert im überwiegenden Teil der Gemeinden, zum Teil erfolgte sogar ein Abbau von Arbeitsplätzen. Wichtige Branchen sind u. A. Der Maschinen- und Fahrzeugbau.</p>	<p>Aufgrund der bestehenden Wirtschaftsstruktur und der ansässigen Unternehmen kann in Zukunft nur mit marginalen Beschäftigungszuwächsen gerechnet werden. Freie Gewerbeflächen für die Ansiedlung neuer Firmen oder die Erweiterung bestehender Unternehmenskapazitäten stehen in ausreichendem Umfang zur Verfügung.</p>	<p>Die Lage dieses Entwicklungsraumes ist aus regionalökonomischer Perspektive positiv zu bewerten. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Flughafen, sowie den beiden Agglomerationszentren Landshut und Regensburg, stellen die Gemeinden und Städte durchaus eine aus Unternehmersicht interessante Standortalternative dar. Fehlende Fühlungsvorteile, wie sie in den Ballungszentren auftreten, werden durch eine gemäßigte Wettbewerbssituation und zum Teil niedrigere Lohnkosten wieder ausgeglichen.</p>
Siedlung	<p>Ländlich geprägter Siedlungsraum mit dezentraler Konzentration der Siedlungen. Keine bestimmende Leitstruktur der Siedlungslandschaft vorhanden.</p>	<p>Das Flächenpotenzial für Wohnen und Gewerbe konzentriert sich auf die zentralen Orte.</p> <p>Das Angebot für Wohnen wird weitgehend durch Einfamilienhausbebauung geprägt. Die Gewerbeflächen verfügen zu 75% über einen Bebauungsplan.</p>	<p>Die Gewerbeflächenpotenziale werden als Angebot für eine Flughafenentwicklung eingestuft. (Regionalplanung)</p> <p>Mainburg, Rottenburg a. d. Laaber und Mallersdorf-Pfaffenberg erwarten eine erhöhte Nachfrage als flughafenbezogener Wohnstandort und richten das Wohnflächenangebot danach aus.</p>

	Entwicklungsvoraussetzungen	Entwicklungspotenzial	
		Allgemein	Flughafenbezogen
Landschaft und Erholung	<p>Vorrang der Sicherung / Optimierung der Naturhaushalts- und Landschaftsfunktionen vor anderen Nutzungsansprüchen in den bedeutungsvollen Bereichen entlang der Flusstäler von Großer Laaber und Abens.</p> <p>Geringere Restriktionen im Süden (Donau-Isar-Hügelland). Berücksichtigung der Vereinbarkeit von Nutzungsansprüchen mit den Zielen von Naturschutz und Landschaftspflege und mit touristischen Potenzialen (s. LEP).</p> <p>Gute Versorgung mit Naherholungsbereichen im Nordwesten des Teilraumes aufgrund der Lage in bzw. am Rande von landschaftlich attraktiven Gebieten (Donautal, Abens, Große Laaber)</p>	<p>Die Flusstäler von Großer Laaber und Abens weisen Entwicklungspotenziale im Hinblick auf Biotopverbund und landschaftsbezogene Erholung auf.</p> <p>Der Raum Aabenstall bietet Ansätze und Potenziale für Urlaubstourismus (LEP 2003).</p>	<p>Flughafenbezogene Potenziale sind nicht erkennbar.</p>

Gewichtung der Entwicklungszielrichtung

Tabelle 4-12: Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Mainburg / Rottenburg a. d. Laaber / Mallersdorf-Pfaffenberg / Schierling

Entwicklungszielrichtung zur Wertschöpfung der flughafenbezogenen Potenziale	Gewichtung
Nutzung der Agglomerationsvorteile	■
Orientierung an Erschließungssystemen	■ ■ ■
Entwicklung traditioneller Qualitätsmerkmale	■ ■

Fachspezifische Leitlinien

Verkehr:

- Verbesserung der Anbindung an den Flughafen München durch die Realisierung einer Schienenverbindung und leistungsfähiger Straßenverbindungen
- Nutzung der Lagegunst im Einzugsbereich des bestehenden und künftigen übergeordneten Straßennetzes und in Gemeinden mit Zugang zum Schienennetz

Wirtschaft:

- Nutzung der Standortbedingungen für die Ansiedlung von produzierendem Gewerbe mit speziellem Flughafenbezug
- Vermarktung des Entwicklungsraumes als alternativen Unternehmensstandort zu den Agglomerationszentren Landshut und Regensburg

Siedlung:

- Stärkung der zentralen Orte, insbesondere der Mittelzentren und möglichen Mittelzentren
- Ausbildung von Gewerbestandorträumen, gekoppelt an die zukünftige überregionale Verkehrserschließungsachse B 15 neu

Landschaft und Erholung:

- Erhaltung und Entwicklung der Naturhaushalts- und Landschaftsfunktionen insbesondere in den bedeutsamen Bereichen der Flusstäler von Großer Laaber und Abens
- Nutzung von Entwicklungspotenzialen für Urlaubstourismus (LEP 2003: Niederbayerisches Hügelland südlich der Donau mit Abens- und Naabtal)

Integrierte Leitlinie

Profilierung des Raumes zur Aufnahme einer flughafeninduzierten Entwicklung durch Orientierung an Erschließungsachsen. Dabei dienen insbesondere die bestehenden und künftigen Hauptverkehrsachsen zum Flughafen München als Impulsgeber und Orientierung.

4.4.4 Entwicklungsraum 4 (Straubing)

Entwicklungsvoraussetzungen und Potenziale

Tabelle 4-13: *Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Straubing*

	Entwicklungsvoraussetzungen	Entwicklungspotenzial	
		Allgemein	Flughafenbezogen
Verkehr	<p>Über die B 20 besteht eine relativ gute Anbindung aus dem Raum Straubing an die A 92 und im weiteren Verlauf an den Flughafen München.</p> <p>Die A 3 dient entlang des Donaukorridors (Regensburg – Straubing – Deggendorf – Passau) als überaus wichtige Verkehrsachse, ist aber hinsichtlich der Erreichbarkeit des Flughafens von untergeordneter Bedeutung.</p> <p>Die Fahrzeiten im Schienenverkehr von Straubing zum Flughafen sind nicht konkurrenzfähig im Vergleich zum Individualverkehr.</p>	Lagegunstvorteile der Kommunen entlang der A 3 und B 20 (zwischen A 92 und A 3)	Eine Schienenverbindung zwischen Freising und Flughafen München ist für die nähere Zukunft geplant.
Wirtschaft	<p>Eine sehr diversifizierte, dienstleistungs- und technologieorientierte Branchenstruktur hat seit Mitte der 90er Jahre zu einem deutlichen Zuwachs der Beschäftigten geführt. Das Industriegebiet Straubing-Sand kann in diesem Zusammenhang als positiver Entwicklungsfaktor genannt werden. Auch die gezielte Förderung von Unternehmensnetzwerken erhöht die regionale Innovationsfähigkeit (z. B. C.A.R.M.E.N.).</p>	<p>Die gegebene Branchenstruktur sowie eine innovationsorientiertes Umfeld bildet die Grundlage für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum, insbesondere für die Stadt Straubing. Auch die umliegenden Kommunen können von dieser Entwicklung profitieren.</p>	Aufgrund der räumlichen Lage kann der Flughafen überwiegend als komplementärer Standortfaktor fungieren.
Siedlung	<p>Der Siedlungsraum wird durch das Zentrum Straubing geprägt. Das Umland Straubings ist weitgehend ländlich strukturiert. In der jüngeren Vergangenheit hat eine stärkere Wanderung der Bevölkerung von der Stadt in die Umlandgemeinden eingesetzt. Dennoch bietet der Raum eine klare funktionsräumliche Gliederung und Ordnung.</p> <p>Die Gemeinden entlang der A3 weisen ein umfangreiches Angebot an Gewerbeflächen auf. Die Umlandgemeinden der Stadt Straubing streben den Ausbau ihrer Wohnfunktion an. Das Oberzentrum Straubing bietet ein gute Infrastrukturausstattung.</p> <p>Die südlich gelegenen ländlichen Gemeinden besitzen eine erhöhte Erwartungshaltung hinsichtlich einer flughafenbedingten Entwicklung.</p>	<p>Der Raum verfügt über umfangreiche Flächenreserven für Wohnen und Gewerbe.</p> <p>Der Wohnstandort Straubing sowie die unmittelbaren Nachbargemeinden zeichnen sich durch einen Mix an Geschosswohnungsbau und Einfamilienhausbebauung aus. In den ländlichen Gemeinden überwiegt das Angebot an Einfamilienhäusern.</p> <p>Mit dem Industriepark Straubing Sand verfügt die Stadt über eine industriell geprägte Gewerbezone mit Entwicklungspotenzial.</p> <p>Gemeinden wie Niederwinkling, die über einen Anschluss an die A3 verfügen, weisen eine positive Bevölkerungsentwicklung und betriebliche Ansiedlungserfolge mit dem Ziel eines weiteren Ausbaues auf.</p>	<p>Die Gewerbeflächenpotenziale in Straubing, Geiselhöring und Bogen werden als Angebot für eine Flughafenentwicklung eingestuft (Regionalplanung). Die genannten Gemeinden erwarten zudem eine erhöhte Nachfrage als flughafenbezogener Wohnstandort und richten das Wohnflächenangebot danach aus.</p>

	Entwicklungsvoraussetzungen	Entwicklungspotenzial	
		Allgemein	Flughafenbezogen
Landschaft und Erholung	<p>Hoher Schutzgebietsanteil im Norden, Vorrang der Sicherung / Optimierung der Naturhaushalts- und Landschaftsfunktionen vor anderen Nutzungsansprüchen in den besonders bedeutsamen Bereichen nördlich der Donau (Naturpark Bayerischer Wald), entlang der Fließgewässerachsen von Donau und Großer Laaber sowie im Bereich des Naherholungsgebiets Seenplatte Parkstetten. Geringere Restriktionen außerhalb der Fließgewässerachsen südlich der Donau (Gäuboden); Berücksichtigung der Vereinbarkeit von Nutzungsansprüchen mit den Zielen von Naturschutz und Landschaftspflege.</p> <p>Gute Versorgung mit Naherholungsbereichen im Norden des Teilraumes aufgrund der Lage in bzw. am Rande von landschaftlich attraktiven Gebieten; Naturpark Bayerischer Wald und Donautal mit touristischer Bedeutung; im Süden weniger attraktive landschaftliche Ausstattung.</p>	<p>Die Fließgewässerachsen von Donau und Großer Laaber weisen Entwicklungspotenziale im Hinblick auf Biotopverbund und landschaftsbezogene Erholung auf.</p> <p>Im Bereich des Donautals als europaweit bedeutsamer Achse für den Radwandertourismus bestehen weitere Potenziale.</p>	<p>Flughafenbezogene Potenziale sind nicht erkennbar.</p>

Gewichtung der Entwicklungszielrichtung

Tabelle 4-14: Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Straubing

Entwicklungszielrichtung zur Wertschöpfung der flughafenbezogenen Potenziale	Gewichtung
Nutzung der Agglomerationsvorteile	■ ■ ■
Orientierung an Erschließungssystemen	■ ■
Entwicklung traditioneller Qualitätsmerkmale	■ ■

Fachspezifische Leitlinien

Verkehr:

- Verbesserung der Anbindung an den Flughafen München durch die Realisierung einer Schienenverbindung und Ertüchtigungsmaßnahmen im Schienennetz
- Herstellen einer leistungsfähigen Direktanbindung an den Flughafen im Zuge der A 3 / B 20 / A 92

Wirtschaft:

- Weitere Verbesserung der Bedingungen für flughafenaffine High-Tech-Unternehmen sowie innovative Unternehmensgründungen
- Pflege und Förderung der diversifizierten Branchenstruktur

Siedlung:

- Profilierung von Stadt- und Umlandbereich Straubing im Hinblick auf eine flughafenbedingte Entwicklung
- Sicherung eines ausgewogenen Verhältnisses und einer günstigen Zuordnung von Arbeitsplätzen und Wohnbevölkerung

Landschaft und Erholung:

- Erhaltung und Entwicklung der Naturhaushalts- und Landschaftsfunktionen insbesondere in den bedeutsamen Bereichen der Flusstäler von Donau und Großer Laaber, im Naturpark Bayerischer Wald sowie im Naherholungsgebiet Seenplatte Parkstetten
- Nutzung touristischer Potenziale des Donautals als europaweit bedeutsamer Radwanderoute.

Integrierte Leitlinie

Profilierung des Raumes zur Aufnahme einer flughafeninduzierten Entwicklung durch Inwertsetzung der Agglomerationsvorteile und Inwertsetzung der Donauachse als Attraktivitätsfaktor einer flughafenorientierten Entwicklung.

4.4.5 Entwicklungsraum 5 (Deggendorf)

Entwicklungsvoraussetzungen und Potenziale

Tabelle 4-15: *Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Deggendorf*

	Entwicklungsvoraussetzungen	Entwicklungspotenzial	
		Allgemein	Flughafenbezogen
Verkehr	Jedoch besteht über die A 92 eine sehr gute Verkehrsanbindung aus dem Raum Deggendorf / Plattling an den Flughafen München. Die A 3 dient entlang des Donaukorridors (Regensburg – Straubing – Deggendorf – Passau) als überaus wichtige Verkehrsachse, ist aber hinsichtlich der Erreichbarkeit des Flughafens von untergeordneter Bedeutung. Zwischen Plattling und Freising bestehen umsteigefreie Verbindungen im regionalen Schienenverkehr. Von Freising verkehren Linienbusse zum Flughafen München.	Auch künftig hohe Lagegunst der Gemeinden entlang der A 3 und A 92	Auch künftig sehr gute Erreichbarkeit des Flughafens über die A 92 aus dem Raum Deggendorf / Plattling Eine Schienenverbindung zwischen Freising und Flughafen München ist für die nähere Zukunft geplant.
Wirtschaft	Schnittstelle von zwei, durch die bayerische Staatsregierung geförderten, überregionalen High-Tech-Achsen (Donau-Valley, Isar-Valley). Der Anteil an technologieorientierten Wirtschaftsaktivitäten an der gesamten Branchenstruktur ist jedoch noch relativ gering. Hierzu zählen beispielsweise die Herstellung von Büromaschinen sowie der Fahrzeug- und Maschinenbau. Aufgrund der starken Präsenz von stagnierenden Branchen wie dem Baugewerbe, dem Groß- und Einzelhandel sowie der Metallerzeugung- und Verarbeitung ist die Beschäftigungsentwicklung insgesamt durch eine geringe Dynamik gekennzeichnet.	Aufgrund der Fachhochschule können die ansässigen Unternehmen auf hochqualifizierte Arbeitskräfte zurückgreifen. Das Existenzgründerzentrum der Fachhochschule unterstützt die Erneuerung der regionalen Wirtschaftsstruktur. Der Hafen und das Güterverkehrszentrum bieten durchaus weiteres Entwicklungspotenzial. Dagegen kann im Gastgewerbe nicht mit einem Wachstum gerechnet werden, da der Tourismus im Bayerischen Wald in den letzten Jahren rückläufig ist.	Für eine flughafenspezifische Inwertsetzung bietet sich die verstärkte Entwicklung des Isar-Valley an. Der Landkreis Deggendorf kann sich als bedeutendes Zentrum innerhalb dieser High-Tech-Achse etablieren. Aufgrund der räumlichen Lage kann der Flughafen jedoch nur eine komplementäre Wirkung entfalten. Flächen für die Ansiedlung von technologieorientierten Unternehmen stehen in ausreichendem Umfang zur Verfügung.
Siedlung	Das gemeinsame Oberzentrum Deggendorf / Plattling bildet den siedlungsstrukturellen Kern des Entwicklungsraumes. Die beiden Städte verfolgen das Ziel, den Raum zwischen den Städten in einem ökologisch verträglichen Maße zu besiedeln. Ein städtebaulicher Rahmenplan zeigt die Planungsvorstellungen für eine zukünftige Wohnentwicklung auf. Der gewerbliche Handlungsspielraum liegt vordringlich im Bereich der Stadt Plattling. Hier sind bereits industriell geprägte Gewerbebezonen vorhanden, die weitere Entwicklungsspielräume besitzen. Damit bietet der Raum eine klare funktionsräumliche Gliederung und Ordnung. Das Oberzentrum Deggendorf / Plattling bietet eine gute Infrastrukturausstattung. Die ländlichen Gemeinden im Umfeld des gemeinsamen Oberzentrums besitzen eine mehr oder weniger hohe Erwartungshaltung hinsichtlich einer Flughafenentwicklung.	Umfangreiche Flächenpotenziale für Wohnen und Gewerbe sind im gesamten Entwicklungsraum vorhanden. Die Flächenerhebung hat gezeigt, dass das Flächenpotenzial für Gewerbe deutlich über dem Angebot an Wohnbauflächen liegt.	Das Gewerbeflächenpotenzial in Plattling, Stephansposching, Otzing, Hengersberg und Osterhofen wird als Angebot für eine Flughafenentwicklung eingestuft. (Regionalplanung) Insbesondere die Gemeinden nördlich der A 3 erwarten eine erhöhte Nachfrage als flughafenbezogener Wohnstandort.

	Entwicklungsvoraussetzungen	Entwicklungspotenzial	
		Allgemein	Flughafenbezogen
Landschaft und Erholung	<p>Hoher Schutzgebietsanteil, Vorrang der Sicherung / Optimierung der Naturhaushalts- und Landschaftsfunktionen vor anderen Nutzungsansprüchen in den besonders bedeutsamen Bereichen nördlich der Donau (Naturpark Bayerischer Wald) sowie entlang der Fließgewässerachsen von Donau und Isar.</p> <p>bestehende Konflikte in den wertvollen Bereichen zwischen Siedlung / Erholung und Naturschutz.</p> <p>Geringere Restriktionen außerhalb der Fließgewässerachsen südlich der Donau (Gäuboden); Berücksichtigung der Vereinbarkeit von Nutzungsansprüchen mit den Zielen von Naturschutz und Landschaftspflege.</p> <p>Gute Versorgung mit Naherholungsbereichen aufgrund der Lage in bzw. am Rande von landschaftlich attraktiven Gebieten, Naturpark Bayerischer Wald und Donautal mit touristischer Bedeutung.</p>	<p>Die Fließgewässerachsen von Donau und Isar weisen Entwicklungspotenziale für Biotopverbund und landschaftsbezogene Erholung auf.</p>	<p>Touristische Potenziale Deggendorfs als Tor zum Naturpark Bayerischer Wald lassen sich kaum in Verbindung mit dem Flughafen vermarkten.</p>

Gewichtung der Entwicklungszielrichtung

Tabelle 4-16: Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Deggendorf

Entwicklungszielrichtung zur Wertschöpfung der flughafenbezogenen Potenziale	Gewichtung
Nutzung der Agglomerationsvorteile	■ ■
Orientierung an Erschließungssystemen	■ ■
Entwicklung traditioneller Qualitätsmerkmale	■ ■

Fachspezifische Leitlinien

Verkehr:

- Verbesserung der Anbindung an den Flughafen München durch die Realisierung einer Schienenverbindung und Ertüchtigungsmaßnahmen im Schienennetz
- Nutzung der Lagegunstvorteile im Einzugsbereich des Autobahnnetzes A 3 / A 92

Wirtschaft:

- Verbesserung der Standortgegebenheiten für die Etablierung eines international konkurrenzfähigen Logistikstandorts mit komplementärem Flughafenbezug
- Nutzung der gegebenen Agglomerations- und Führungsvorteile und der guten Flughafenanbindung über die A 92 zur Ansiedlung von technologieorientierten Unternehmen und Förderung des Strukturwandels.

Siedlung:

- Profilierung des unmittelbaren Verflechtungsbereiches des gemeinsamen Oberzentrums Deggendorf / Plattling analog der bestehenden funktionsräumlichen Arbeitsteilung
- Sicherung der vorhandenen ländlichen Strukturen in den Gemeinden des Bayerischen Waldes
- Flughafenorientierte Inwertsetzung des Gewerbeflächenpotenzials in den Gemeinden südlich der A 3

Landschaft und Erholung:

- Erhaltung und Entwicklung der Naturhaushalts- und Landschaftsfunktionen insbesondere in den bedeutsamen Bereichen der Fließgewässerachsen von Donau und Isar sowie im Naturpark Bayerischer Wald
- Vermeidung bzw. Minimierung von bestehenden Konflikten zwischen Naturschutz und Erholung / Siedlung an der Unteren Isar und im Naturpark Bayerischer Wald
- Inwertsetzung des Raumes als Tor zum Naturpark Bayerischer Wald und am europaweit bedeutsamen Donau-Radwanderweg für den Urlaubs- / Radwandertourismus

Integrierte Leitlinie

Profilierung des Raumes zur Aufnahme einer flughafeninduzierten Entwicklung durch Inwertsetzung der Agglomerationsvorteile, der Orientierung an bestehenden Erschließungsachsen und durch die Inwertsetzung der Flusslandschaften.

4.4.6 Entwicklungsraum 6 (Dingolfing-Landau)

Entwicklungsvoraussetzungen und Potenziale

Tabelle 4-17: *Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Dingolfing-Landau*

	Entwicklungsvoraussetzungen	Entwicklungspotenzial	
		Allgemein	Flughafenbezogen
Verkehr	Die an der A 92 gelegenen Gemeinden sind sehr gut an den Flughafen München angebunden und weisen bezogen auf den Gesamttraum die höchste Lagegunst auf. Entlang der Schienenstrecke München – Plattling existieren im Teilraum mehrere Haltepunkte mit Verbindung nach Freising. Von dort verkehren Linienbusse zum Flughafen München.	Auch künftig sehr hohe Lagegunst der Gemeinden entlang der A 92.	Auch künftig sehr gute Erreichbarkeit des Flughafens über die A 92. Eine Schienenverbindung zwischen Freising und Flughafen München ist für die nähere Zukunft geplant.
Wirtschaft	Der Fahrzeugbau stellt die dominierende Branche in diesem Entwicklungsraum dar. Insgesamt ist eine hohe Abhängigkeit vom BMW-Werk in Dingolfing zu verzeichnen. Die relative Nähe zum Flughafen und zur niederbayerischen Regierungshauptstadt stellt für die ansässigen Unternehmen einen wichtigen Standortfaktor dar.	Die starke Spezialisierung auf den Fahrzeugbau ermöglicht einerseits die Verbesserung der regionalen Kompetenzen in diesem Wirtschaftsbereich und somit eine Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit. Andererseits birgt die einseitige Branchenausrichtung auch die Gefahr von Arbeitsplatzverlusten bei einer Krise der Branche.	Die räumliche Nähe zum Flughafen, die gegebene Branchenstruktur sowie die vorhandene Verkehrsanbindung bieten Potenziale für die Ansiedlung von High-Tech- und Logistikunternehmen. Flächen für die Ansiedlung von flughafenaffinen Firmen sind in ausreichendem Umfang vorhanden (z. B. Wörth a. d. Isar, Niederviechbach, Niederaichach, Wörth a. d. Isar, Pilsting, Landau a. d. Isar).
Siedlung	Das bestehende Siedlungsgerüst weist eine bandartige Struktur auf. Der Verlauf der A 92 dient als Leitstruktur der Siedlungslandschaft, die damit eine starke West-Ost-Orientierung aufweist. Dingolfing und Landau a. d. Isar bilden aufgrund ihrer Größe zwei Siedlungskerne mit städtischem Charakter. Die übrigen Gemeinden sind ländlich strukturiert.	Ein umfangreiches Flächenpotenzial für Wohnen und Gewerbe ist vorhanden.	Alle Gemeinden im Entwicklungsraum stufen ihre Bauflächen für Wohnen und Gewerbe als Angebot für eine flughafenbedingte Entwicklung ein.
Landschaft und Erholung	Hoher Schutzgebietsanteil, Vorrang der Sicherung / Optimierung der Naturhaushalts- und Landschaftsfunktionen vor anderen Nutzungsansprüchen in den besonders bedeutsamen Bereichen der Flusstäler von Isar und Vils. Geringere Restriktionen im Bereich Donau-Isar-Hügelland im Nordwesten des Entwicklungsraumes (nördl. A 92); Berücksichtigung der Vereinbarkeit von Nutzungsansprüchen mit den Zielen von Naturschutz und Landschaftspflege. Gute Versorgung mit Naherholungsbereichen im Umfeld der Fließgewässerachsen von Isar und Vils; im Nordwesten (Donau-Isar-Hügelland) weniger attraktive landschaftliche Ausstattung.	Die Flusstäler von Isar und Vils weisen Entwicklungspotenziale für Biotopverbund und landschaftsbezogene Erholung auf. Isar- und Vilstal bieten Ansätze und Potenziale für Urlaubstourismus (LEP 2003).	Flughafenbezogene Potenziale sind nicht erkennbar.

Gewichtung der Entwicklungszielrichtung

Tabelle 4-18: Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Dingolfing-Landau

Entwicklungszielrichtung zur Wertschöpfung der flughafenbezogenen Potenziale	Gewichtung
Nutzung der Agglomerationsvorteile	■ ■
Orientierung an Erschließungssystemen	■ ■ ■
Entwicklung traditioneller Qualitätsmerkmale	■ ■

Fachspezifische Leitlinien

Verkehr:

- Verbesserung der Anbindung an den Flughafen München durch die Realisierung einer Schienenverbindung und Ertüchtigungsmaßnahmen im Schienennetz
- Nutzung der Lagegunstvorteile im Einzugsbereich der A 92

Wirtschaft:

- Ansiedlung von Logistikunternehmen und technologieorientiertem produzierendem Gewerbe mit personen- und produktbezogener Flughafenaffinität
- Nutzung der relativen Nähe zum Flughafen für eine Diversifizierung der Branchenstruktur durch die Ansiedlung international orientierter Unternehmen

Siedlung:

- Lenkung einer flughafeninduzierten Nachfrage an Wohnen und Gewerbe in die zentralen Orte höherer Stufe
- Weiterentwicklung der bereits bestehenden Gewerbestandorträume entlang der A 92
- Sicherung der traditionellen ländlichen Strukturen

Landschaft und Erholung:

- Erhaltung und Entwicklung der Naturhaushalts- und Landschaftsfunktionen insbesondere in den bedeutsamen Bereichen der Flusstäler von Isar und Vils
- Nutzung von Entwicklungspotenzialen für Urlaubstourismus (LEP 2003: Vilstal)

Integrierte Leitlinie

Profilierung des Raumes zur Aufnahme einer flughafeninduzierten Entwicklung durch Inwertsetzung der Agglomerationsvorteile und der Orientierung an bestehenden Erschließungsachsen.

4.4.7 Entwicklungsraum 7 (Vilsbiburg)

Entwicklungsvoraussetzungen und Potenziale

Tabelle 4-19: *Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Vilsbiburg*

	Entwicklungsvoraussetzungen	Entwicklungspotenzial	
		Allgemein	Flughafenbezogen
Verkehr	Dieser Teilraum liegt bezogen auf den Gesamt- raum geografisch am nächsten zum Flughafen München. Die verkehrliche Anbindung an den Flughafen weist jedoch Defizite auf. Die Kommunen entlang der Bundesstraßen B 299 und B 388 (u. a. Vilsbiburg, Geisenhausen und Velden) weisen innerhalb des Teilraums aus verkehrlicher Sicht Lagegunstvorteile auf.	Nach Fertigstellung der Nordumfahrung Erding und der Ortsumfahrung Taufkirchen a. d. Vils verbessert sich die Anbindung an die A 92 für die Gemeinden entlang der B 388. Des weiteren verbessert der Bau der B 15 neu die Verkehrsanbindung des Raums	Nach Fertigstellung der Nordumfahrung Erding und der Ortsumfahrung Taufkirchen a. d. Vils verbesserte Anbindung der Gemeinden entlang der B 388 an den Flughafen München
Wirtschaft	Die Kommunen Geisenhausen, Vilsbiburg und Bodenkirchen umfassen den größten Anteil der Beschäftigten. Die Wirtschaftsstruktur ist insbe- sondere durch den Maschinen- und Fahrzeugbau, die Herstellung von Büromaschinen, dem Groß- und Einzelhandel sowie unternehmensbezogene Dienstleistungen geprägt. Trotz einer relativ diversifizierten Branchenstruktur stagniert das wirtschaftliche Wachstum seit mehreren Jahren.	Endogene Potenziale für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung konzentrieren sich insbesondere entlang der Kommunen Geisenhausen, Vilsbiburg, Bodenkirchen.	Aufgrund der geo- graphischen Nähe zum Flughafen kann dieser für die weitere wirtschaftliche Entwicklung einen positiven Beitrag leisten. Hierzu ist eine gezielte Akquisition von flughafenaffinen Unternehmen erforderlich.
Siedlung	Ländlich geprägter Siedlungsraum mit dezentraler Konzentration der Siedlungen. Vilsbiburg besitzt zentrale Funktion.	Flächenreserven für Wohnen und Gewerbe sind vorhanden.	Vilsbiburg und Velden erwarten eine erhöhte Nachfrage als flughafen- bezogener Wohnstandort und können das Wohn- flächenangebot danach ausrichten.
Landschaft und Erholung	Vorrang der Sicherung / Optimierung der Naturhaushalts- und Landschaftsfunktionen vor anderen Nutzungsansprüchen im Vilstal. Geringere Restriktionen im Isar-Inn-Hügelland	Raum mit überwiegend geringem naturräumlichem Potenzial für Erholung.	Flughafenbezogene Potenziale sind nicht erkennbar.

Gewichtung der Entwicklungszielrichtung

Tabelle 4-20: *Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Vilsbiburg*

Entwicklungszielrichtung zur Wertschöpfung der flughafenbezogenen Potenziale	Gewichtung
Nutzung der Agglomerationsvorteile	■ ■
Orientierung an Erschließungssystemen	■ ■
Entwicklung traditioneller Qualitätsmerkmale	■ ■

Fachspezifische Leitlinien

Verkehr:

- Verbesserung der straßenseitigen Anbindung an den Flughafen München durch die Beseitigung von Engpässen und die Realisierung einer leistungsfähigen Direktverbindung von der B 388
- Nutzung der Lagegunstvorteile insbesondere in den Gemeinden entlang der B 388 und im Einzugsbereich der künftigen B 15 neu

Wirtschaft:

- Weitere Stärkung der Branchen Maschinen- und Fahrzeugbau
- Nutzung der relativen Flughafennähe für die Ansiedlung von internationalen Betrieben mit hoher Geschäftsreiseintensität

Siedlung:

- Lenkung einer flughafeninduzierten Nachfrage an Wohnen und Gewerbe in die zentralen Orte höherer Stufe
- Nutzung der projektierten verkehrlichen Erschließung zur Ausbildung interkommunaler Gewerbestandorträume
- Wahrung und Inwertsetzung der vorhandenen ländlichen Strukturen

Landschaft und Erholung:

- Verbesserung der Versorgung des Raumes mit geeigneten Naherholungsbereichen insbesondere bei Ausweitung der Wohnnutzung

Integrierte Leitlinie

Profilierung des Raumes zur Aufnahme einer flughafeninduzierten Entwicklung durch Orientierung an Erschließungsachsen und Inwertsetzung der Nähe zum Flughafen.

4.4.8 Entwicklungsraum 8 (Rottal-Inn / Passau)

Entwicklungsvoraussetzungen und Potenziale

Tabelle 4-21: *Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Rottal-Inn / Passau*

	Entwicklungsvoraussetzungen	Entwicklungspotenzial	
		Allgemein	Flughafenbezogen
Verkehr	<p>Der Teilraum liegt abseits des Autobahnnetzes. Die Fahrzeiten zum Flughafen München sind daher aufgrund der Entfernung relativ lang. Insgesamt ist dieser Teilraum ungünstig an den Flughafen München angebunden</p> <p>Die günstigsten Bedingungen haben noch die Kommunen im westlichen Bereich dieses Teilraums, die entlang der B 388 gelegen sind (u. a. Eggenfelden und Pfarrkirchen).</p> <p>Der Schienenverkehr entlang der „Rottalbahn“ ist im Vergleich zum Individualverkehr nicht konkurrenzfähig</p>	<p>Die Gemeinden entlang der B 388 und B 12 weisen innerhalb des Teilraums auch künftig die höchste Lagegunst auf.</p> <p>Deutlich verbesserte Lagegunst des südlichen Teilraumes nach Fertigstellung der A 94</p>	<p>Die Anbindung an den Flughafen München ist auch künftig für die westlichen Gemeinden entlang der B 388 am günstigsten.</p> <p>Verbesserung der Anbindung an den Flughafen nach Fertigstellung der Nordumfahrung Erding und der OU Taufkirchen a. d. Vils</p> <p>Deutlich verbesserte Anbindung des südlichen Teilraumes an den Flughafen München nach Fertigstellung der A 94</p>
Wirtschaft	<p>Die Wirtschaftsstruktur im Landkreis Rottal-Inn ist insgesamt weniger technologieintensiv als in den anderen Entwicklungsräumen. Dominante Branchen sind das Ernährungsgewerbe, der Groß- und Einzelhandel sowie unternehmensbezogene Dienstleistungen. Die Kommunen des Landkreises Passau, welche dem Untersuchungsraum angehören, weisen dagegen eine stärkere Technologieorientierung auf. Unternehmen aus dem Bereichen Maschinenbau sowie Herstellung von Büromaschinen und Datenverarbeitungsgeräten sind wichtige Arbeitgeber. Von überregionaler Bedeutung ist das Bäderdreieck und der hiermit verbundene Kurtourismus.</p> <p>Die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen stagniert seit mehreren Jahren. Der Entwicklungsraum ist insgesamt durch eine geringe Wachstumsdynamik gekennzeichnet.</p>	<p>Insbesondere die Orte Eggenfelden, Pfarrkirchen, Ruhstorf a. d. Rott und Pocking sowie das Bäderdreieck bieten aufgrund ihrer wirtschaftsstrukturellen Merkmale sowie verfügbaren Gewerbeflächen endogene Entwicklungspotenziale und somit Arbeitsplätze für die ansässige Bevölkerung. Mit einem beträchtlichen Wachstum ist jedoch nicht zu rechnen.</p>	<p>Die Bedeutung des Flughafens kommt aufgrund der räumlichen Distanz und der gegebenen Verkehrsinfrastruktur kaum mehr zum Tragen. Für die Ansiedlung von flughafenaffinen Unternehmen ist dieser Entwicklungsraum, bei den gegebenen Standortbedingungen, weniger gut geeignet.</p>
Siedlung	<p>Ländlich geprägter Siedlungsraum mit dezentraler Konzentration der Siedlungen. Keine bestimmende Leitstruktur der Siedlungslandschaft vorhanden. Kristallisationskerne sind Eggenfelden, Pfarrkirchen und Pocking.</p>	<p>Das Flächenpotenzial für Wohnen konzentriert sich auf die zentralen Orte.</p> <p>Wohnbauflächen für Einfamilienhausbebauung prägen das Flächenangebot. Ein Angebot an kleinteilig strukturierten Gewerbeflächen ist nahezu flächendeckend vorhanden. Im Hinblick auf den Bau der A 94 bestehen in Pocking am zukünftigen Autobahnkreuz A 3 und A 94 konkrete Planungen für den Bau und die Gestaltung eines großflächigen Industrieparks.</p>	<p>Die Gemeinden nordwestlich der B 388 besitzen eine hohe Erwartungshaltung hinsichtlich einer flughafenbedingten Wohnentwicklung.</p>

	Entwicklungsvoraussetzungen	Entwicklungspotenzial	
		Allgemein	Flughafenbezogen
Landschaft und Erholung	Vorrang der Sicherung / Optimierung der Naturhaushalts- und Landschaftsfunktionen vor anderen Nutzungsansprüchen in den besonders bedeutsamen Bereichen Rottal und Unteres Inntal. Geringere Restriktionen im Isar-Inn-Hügelland; Berücksichtigung der Vereinbarkeit von Nutzungsansprüchen mit den Zielen von Naturschutz und Landschaftspflege Gute Versorgung mit Naherholungsbereichen im Umfeld der Fließgewässerachsen Inntal und Rottal; im übrigen Gebiet weniger attraktive landschaftliche Ausstattung.	Rottal und Unteres Inntal weisen Entwicklungspotenziale im Hinblick auf Biotopverbund und landschaftsbezogene Erholung auf. Mit dem Bäderdreieck Bad Birnbach, Bad Griesbach, Bad Füssing und dem größten Golf-Resort Europas bestehen darüber hinaus touristische Potenziale.	Flughafenbezogene Potenziale sind außerhalb des Bäderdreiecks nicht erkennbar. Das Bäderdreieck Bad Birnbach, Bad Griesbach, Bad Füssing bietet insbesondere in Verbindung mit dem europaweit bekannten Golf-Resort gute Voraussetzungen für eine flughafenbezogene touristische Inwertsetzung.

Gewichtung der Entwicklungszielrichtung

Tabelle 4-22: Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Rottal-Inn / Passau

Entwicklungszielrichtung zur Wertschöpfung der flughafenbezogenen Potenziale	Gewichtung
Nutzung der Agglomerationsvorteile	■
Orientierung an Erschließungssystemen	■ ■
Entwicklung traditioneller Qualitätsmerkmale	■ ■ ■

Fachspezifische Leitlinien

Verkehr:

- Verbesserung der straßenseitigen Anbindung an den Flughafen München durch den Weiterbau der A 94 und die Herstellung einer Direktverbindung von der B 388
- Verbesserung der Schienenanbindung an den Flughafen München durch den Neubau von Verbindungsspangen aus Richtung Südosten in Verbindung mit der Ertüchtigung des bestehenden Schienennetzes

Wirtschaft:

- Förderung der allgemeinen regionalökonomischen Entwicklungspotenziale durch eine verbesserte Inwertsetzung des Flughafens als komplementären Standortfaktor
- Erhalt und Fortentwicklung traditioneller Industriestrukturen

Siedlung:

- Lenkung einer flughafeninduzierten Nachfrage an Wohnen und Gewerbe in die zentralen Orte höherer Stufe
- Orientierung der zukünftigen Siedlungsentwicklung an neuen infrastrukturellen Erschließungssystemen
- Wahrung und Inwertsetzung der vorhandenen ländlichen Strukturen

Landschaft und Erholung:

- Erhaltung und Entwicklung der Naturhaushalts- und Landschaftsfunktionen insbesondere in den bedeutsamen Bereichen der Flusstäler Rottal und Unteres Inntal
- Flughafenbezogene touristische Inwertsetzung des Bäderdreiecks und Golf-Resorts

Integrierte Leitlinie

Profilierung des Raumes zur Aufnahme einer flughafeninduzierten Entwicklung durch Orientierung an Erschließungsachsen und Inwertsetzung der vorhandenen Erholungs-, Sport- und Wellness-Strukturen als Attraktivitätsfaktor für eine flughafenorientierte Entwicklung.

4.4.9 Entwicklungsraum 9 (Mühldorf a. Inn / Altötting)

Entwicklungsvoraussetzungen und Potenziale

Tabelle 4-23: *Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Mühldorf a. Inn / Altötting*

	Entwicklungsvoraussetzungen	Entwicklungspotenzial	
		Allgemein	Flughafenbezogen
Verkehr	Die Verkehrsanbindung an den Flughafen München ist für den überwiegenden Teil der Städte und Gemeinden in diesem Teilraum, der abseits des Autobahnnetzes liegt, ungünstig. Die Verbindungen im Schienenverkehr zum Flughafen verlaufen rückwärtig über M-Ostbahnhof. Die Reisezeiten sind daher äußerst lang.	Nach Fertigstellung der A 94 weisen die Städte und Gemeinden entlang der Achse Ampfing – Mühldorf a. Inn – Alt- / Neuötting eine deutlich verbesserte Lagegunst gegenüber heute auf. Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf a. Inn – Freilassing (-Salzburg) geplant.	Nach Fertigstellung der A 94 und der Flughafentangente Ost (FTO) weisen die Städte und Gemeinden entlang der Achse Ampfing – Mühldorf a. Inn – Alt- / Neuötting einen Lagegunstvorteil innerhalb des Teilraums auf. Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf a. Inn und Schienenanbindung an den Flughafen München aus Südostbayern (Walpertskirchener Spange, Erdinger Ringschluss) geplant.
Wirtschaft	Die Landkreise Altötting und Mühldorf a. Inn bilden den Wirtschaftsraum Inn-Salzach. Durch die Ansiedlung der Wacker-Chemie und der früheren Hoechst AG entwickelte sich der Raum Inn-Salzach zu einem bundesweit bedeutenden Schwerpunkt der chemischen Industrie. In etwa 20 Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Landkreise Altötting und Mühldorf a. Inn arbeiten in der chemischen Industrie. Weitere wichtige Branchen sind u. a. das Ernährungsgewerbe, das Baugewerbe, der Groß- und Einzelhandel sowie unternehmensbezogene Dienstleistungen. Auch die Bereiche Maschinenbau sowie Verkehr- und Nachrichtenübermittlung sind bedeutende Arbeitgeber für die ansässige Bevölkerung. Insgesamt ist der Entwicklungsraum durch eine schwache wirtschaftliche Dynamik gekennzeichnet.	Die Branchenstruktur bietet durchaus Wachstumspotenziale. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere die Orte Waldkraiburg, Polling, Töging a. Inn, Altötting und Burgkirchen a. d. Alz.	Durch eine stärkere funktionsräumliche Verknüpfung der Landkreise Altötting und Mühldorf a. Inn mit dem Großraum München besteht die Möglichkeit eine nachhaltige Wirtschaftsdynamik in Gang zu setzen. Der Flughafen kann somit als wichtiger Standortfaktor einen entscheidenden Beitrag zum Erhalt der regionalen Wettbewerbsfähigkeit erbringen.
Siedlung	Das bestehende Siedlungsgerüst weist eine bandartige Struktur auf. Der Verlauf der B 12 dient als Leitstruktur der Siedlungslandschaft, die damit eine starke West-Ost-Orientierung aufweist. Die Mittelzentren reihen sich mit Ausnahme von Burghausen, entlang der Straße auf. Das Nebeneinander gleichwertiger und überschaubarer Siedlungskerne bietet eine Vielfalt an siedlungsstrukturellen Entwicklungsmöglichkeiten, die auf die Sicherung der traditionellen Strukturen ausgerichtet ist. Die Mittelzentren stellen die Kerne der siedlungsstrukturellen Entwicklung dar und besitzen städtischen Charakter. Die übrigen Gemeinden sind ländlich strukturiert.	Ein umfangreiches Flächenpotenzial für Wohnen und Gewerbe ist in den Mittelzentren vorhanden. Ein ergänzendes Flächenangebot an Gewerbeflächen liegt auch in einzelnen ländlichen Gemeinden vor.	Zwischen dem vorhandenen Flächenpotenzial und der Flughafenentwicklung existiert derzeit keine unmittelbare Verbindung.

	Entwicklungsvoraussetzungen	Entwicklungspotenzial	
		Allgemein	Flughafenbezogen
Landschaft und Erholung	<p>Hoher Schutzgebietsanteil im Unteren Inntal, Vorrang der Sicherung / Optimierung der Naturhaushalts- und Landschaftsfunktionen vor anderen Nutzungsansprüchen in den besonders bedeutsamen Bereichen entlang der Fließgewässerachsen von Inn, Alz und Isen (südlicher Teilraum).</p> <p>Geringere Restriktionen im Isar-Inn-Hügelland nördlich von Isen und Inn; Berücksichtigung der Vereinbarkeit von Nutzungsansprüchen mit den Zielen von Naturschutz und Landschaftspflege.</p> <p>Gute Versorgung mit Naherholungsbereichen aufgrund der Lage in bzw. am Rande von landschaftlich attraktiven Gebieten.</p>	<p>Der Raum südlich von Isen und Inn weist insbesondere entlang der Fließgewässerachsen Entwicklungspotenziale für Biotopverbund und landschaftsbezogene Erholung auf.</p> <p>Aufgrund der herausragenden naturräumlichen Ausstattung und von soziokulturellen Attraktionen im Unteren Inntal mit Mühldorf a. Inn, Altötting, Burghausen und Markt (als Papst-Geburtsort) bestehen darüber hinaus touristische Potenziale.</p>	<p>Flughafenbezogene Potenziale sind nicht erkennbar.</p>

Gewichtung der Entwicklungszielrichtung

Tabelle 4-24: Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Mühldorf a. Inn / Altötting

Entwicklungszielrichtung zur Wertschöpfung der flughafenbezogenen Potenziale	Gewichtung
Nutzung der Agglomerationsvorteile	■ ■
Orientierung an Erschließungssystemen	■ ■ ■
Entwicklung traditioneller Qualitätsmerkmale	■ ■ ■

Fachspezifische Leitlinien

Verkehr:

- Verbesserung der straßenseitigen Anbindung an den Flughafen München durch den Weiterbau der A 94
- Verbesserung der Schienenanbindung an den Flughafen München durch den Neubau von Verbindungsspangen aus Richtung Südosten in Verbindung mit der Ertüchtigung des bestehenden Schienennetzes
- Nutzung der Lagegunst in den Gemeinden im Einzugsbereich der künftigen Hauptverkehrsachsen

Wirtschaft:

- Stärkung der funktionsräumlichen Verknüpfung mit dem engeren Flughafen-umland und dem Großraum München zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen Unternehmen
- Diversifizierung der regionalen Wirtschaftsstruktur durch eine gezielte Förderung technologieorientierter und flughafenaffiner Wirtschaftszweige

Siedlung:

- Lenkung einer flughafeninduzierten Nachfrage an Wohnen und Gewerbe in die zentralen Orte höherer Stufe
- Weiterentwicklung der, bereits an neuen Erschließungssystemen orientierten, funktionsräumlich gegliederten Siedlungsentwicklung.
- Sicherung der traditionellen ländlichen Strukturen

Landschaft und Erholung:

- Erhaltung und Entwicklung der Naturhaushalts- und Landschaftsfunktionen insbesondere in den bedeutsamen Fließgewässerachsen von Inn, Alz und Isen
- Inwertsetzung der herausragenden naturräumlichen Ausstattung und von soziokulturellen Attraktionen im Unteren Inntal mit Mühldorf a. Inn, Altötting, Burghausen und Markt im Hinblick auf Urlaubstourismus

Integrierte Leitlinie

Profilierung des Raumes zur Aufnahme einer flughafeninduzierten Entwicklung durch Orientierung an neuen Erschließungsachsen und Inwertsetzung der vorhandenen Strukturen eines polyzentrisch gewachsenen Siedlungsraumes in Verbindung mit der hohen landschaftlichen Attraktivität.

4.4.10 Entwicklungsraum 10 (Wasserburg a. Inn)

Entwicklungsvoraussetzungen und Potenziale

Tabelle 4-25: *Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Wasserburg a. Inn*

	Entwicklungsvoraussetzungen	Entwicklungspotenzial	
		Allgemein	Flughafenbezogen
Verkehr	Der abseits des Autobahnnetzes gelegene Teilraum ist über das bestehende Straßennetz mangelhaft an den Flughafen München angebunden. Die Verbindungen im Schienenverkehr zum Flughafen sind äußerst zeitintensiv und stellen keine konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr dar.	Auch künftig haben die an der B 12, B 15 und B 304 gelegenen Kommunen die vergleichsweise günstigsten verkehrlichen Voraussetzungen	Nach Fertigstellung der Flughafentangente Ost (FTO) besteht eine verbesserte Anbindung an den Flughafen München
Wirtschaft	Insbesondere das Ernährungsgewerbe zeigt Konzentrationsansätze im Raum Wasserburg a. Inn. Die Unternehmen Bauer, Meggle und Alpenhain übernehmen eine zentrale Funktion für die Entwicklung der Lebensmittelbranche. Weitere bedeutende Wirtschaftszweige sind der Groß- und Einzelhandel, das Baugewerbe sowie die Herstellung von Büromaschinen und Datenverarbeitungsgeräten. Die Stadt Wasserburg a. Inn hat seit Beginn der 90er Jahre einen kontinuierlichen Zuwachs der Beschäftigtenzahlen verzeichnet. Dagegen stagniert die Entwicklung in den Umlandgemeinden.	Aufgrund der räumlichen Konzentration renommierter Unternehmen der Lebensmittelindustrie besteht das Potenzial zur Etablierung bzw. Entwicklung einer international wettbewerbsfähigen Branchenagglomeration.	Der Flughafen München kann als komplementärer Standortfaktor einen wichtigen Beitrag für die Entwicklung der Unternehmen und deren globalen Vernetzung erbringen. Insbesondere die international ausgerichteten Unternehmen der Branche sind auf eine effiziente Abwicklung von Geschäftsreisen angewiesen um hierdurch Kosten- und Zeiteinsparungen zu realisieren.
Siedlung	Ländlich geprägter Siedlungsraum mit Konzentration auf Wasserburg a. Inn mit seinen unmittelbaren Nachbargemeinden.	Die Flächenreserven für Wohnen und Gewerbe konzentrieren sich auf den Bereich Stadt und Umland Wasserburg a. Inn.	Zwischen dem vorhandenen Flächenpotenzial und der Flughafenentwicklung existiert derzeit keine unmittelbare Verbindung.
Landschaft und Erholung	Raum mit hoher Erholungseignung und touristischer Bedeutung aufgrund der Lage in landschaftlich attraktiven Gebieten. Hoher Schutzgebietsanteil im Unteren Inntal, Vorrang der Sicherung / Optimierung der Naturhaushalts- und Landschaftsfunktionen vor anderen Nutzungsansprüchen in den besonders bedeutsamen Bereichen Unteres Inntal und Inn-Chiemsee-Hügelland. Geringere Restriktionen im Bereich des Isen-Sempt-Hügellandes; Berücksichtigung der Vereinbarkeit von Nutzungsansprüchen mit den Zielen von Naturschutz und Landschaftspflege sowie mit touristischen Potenzialen.	Die landschaftlichen Qualitäten des Raumes bieten weiterhin sehr gute Voraussetzungen im Hinblick auf Wohnumfeld, landschaftsbezogene Erholung und Tourismus.	Die kulturhistorischen Attraktionen von Wasserburg a. Inn bieten in Verbindung mit der herausragenden naturräumlichen Ausstattung der Umgebung (Inn-Chiemsee-Hügelland) gute Voraussetzungen für eine flughafenbezogene touristische Inwertsetzung z. B. für Geschäftsreisende und Tagungstourismus.

Gewichtung der Entwicklungszielrichtung

Tabelle 4-26: Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Wasserburg a. Inn

Entwicklungszielrichtung zur Wertschöpfung der flughafenbezogenen Potenziale	Gewichtung
Nutzung der Agglomerationsvorteile	■ ■
Orientierung an Erschließungssystemen	■
Entwicklung traditioneller Qualitätsmerkmale	■ ■ ■

Fachspezifische Leitlinien

Verkehr:

- Verbesserung der straßenseitigen Anbindung an den Flughafen München durch den Weiterbau der FTO und der Beseitigung von Leistungsengpässen im übergeordneten Straßennetz

Wirtschaft:

- Etablierung eines international wettbewerbsfähigen Standortes der Lebensmittelindustrie
- Verstärkte Inwertsetzung des Flughafens München für die globale Vernetzung der ansässigen Branchen
- Ansiedlungsförderung von flughafenaffinen High-Tech-Unternehmen zur Stärkung der regionalen Wirtschaftsstruktur

Siedlung:

- Hinlenkung einer flughafenorientierten Siedlungsentwicklung in den Stadt-Umlandbereich der Stadt Wasserburg a. Inn
- Sicherung der traditionellen ländlichen Strukturen

Landschaft und Erholung:

- Erhaltung und Entwicklung der Naturhaushaltsfunktionen sowie der hohen landschaftlichen Eignung für Erholung und Tourismus
- Flughafenbezogene Inwertsetzung der kulturhistorischen Angebote der Stadt Wasserburg a. Inn in Verbindung mit den herausragenden naturräumlichen Qualitäten der Umgebung insbesondere im Hinblick auf Geschäftsreisende / Tagungstourismus

Integrierte Leitlinie

Profilierung des Raumes zur Aufnahme einer flughafeninduzierten Entwicklung durch Nutzung der Agglomerationsvorteile und Inwertsetzung der herausragenden naturräumlichen Ausstattung als Attraktivitätsfaktor für eine flughafenorientierte Entwicklung.

4.4.11 Entwicklungsraum 11 (Traunreut / Trostberg)

Entwicklungsvoraussetzungen und Potenziale

Tabelle 4-27: *Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Traunreut / Trostberg*

	Entwicklungsvoraussetzungen	Entwicklungspotenzial	
		Allgemein	Flughafenbezogen
Verkehr	<p>Der abseits des Autobahnnetzes gelegene Teilraum ist über das bestehende Straßennetz mangelhaft an den Flughafen München angebunden.</p> <p>Die Fahrzeiten zum Flughafen sind sehr lang.</p> <p>Die Verbindungen im Schienenverkehr zum Flughafen sind äußerst zeitintensiv und stellen keine konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr dar.</p>	<p>Unter Berücksichtigung der Fertigstellung der A 94 haben auch künftig vor allem die an der B 299 gelegenen Kommunen die vergleichsweise günstigsten verkehrlichen Voraussetzungen.</p>	<p>Nach Fertigstellung der A 94 sind vor allem die Städte und Gemeinden entlang der B 299 besser an den Flughafen angebunden.</p> <p>Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf a. Inn – Freilassing und Schienenanbindung an den Flughafen München aus Südostbayern (Walpertskirchener Spange, Erdinger Ringschluss) geplant.</p>
Wirtschaft	<p>Die Bereiche Chemie, Maschinenbau, Herstellung von Büromaschinen und Datenverarbeitungsgeräten sowie der Groß- und Einzelhandel sind die tragenden Säulen der Wirtschaftsstruktur. Der regionale Schwerpunkt industrieller Ansiedlungen konzentriert sich auf Trostberg und Traunreut, wobei die Beschäftigtenentwicklung im Landkreis Traunstein seit mehreren Jahren stagniert.</p>	<p>Die Branchenstruktur und global renommierte Unternehmen bieten durchaus Potenziale für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum. Eine bessere funktionsräumliche Verknüpfung mit dem Großraum München wäre für diese Entwicklung förderlich.</p>	<p>Aufgrund der relativ großen Entfernung nimmt der Flughafen München nur noch eine komplementären Einfluss auf die Wertschöpfungsprozesse der Unternehmen. Für die Firmen in diesem Entwicklungsraum bietet sich auch die Nutzung des Flughafens Salzburg an, welcher deutlich besser erreichbar ist. Der Flughafen München ist für die Unternehmen in diesem Entwicklungsraum somit zumindest teilweise substituierbar.</p>
Siedlung	<p>Ländlich geprägter Siedlungsraum mit dezentraler Konzentration der Siedlungen. Das gemeinsame Mittelzentrum Traunreut / Trostberg besitzt zentrale Funktion.</p>	<p>Die Flächenpotenziale für Wohnen und Gewerbe konzentrieren sich auf das gemeinsame Mittelzentren Traunreut und Trostberg.</p>	<p>Zwischen dem vorhandenen Flächenpotenzial und der Flughafenentwicklung existiert derzeit keine unmittelbare Verbindung.</p>
Landschaft und Erholung	<p>Raum mit hoher Erholungseignung und touristischer Bedeutung aufgrund der Lage in landschaftlich attraktiven Gebieten.</p> <p>Vorrang der Sicherung / Optimierung der Naturhaushalts- und Landschaftsfunktionen vor anderen Nutzungsansprüchen in den besonders bedeutsamen Bereichen Unteres Inntal, Inn-Chiemsee-Hügelland, Salzach-Hügelland sowie entlang von Alz und Traun.</p> <p>Geringere Restriktionen im Bereich der Alzplatte; Berücksichtigung der Vereinbarkeit von Nutzungsansprüchen mit den Zielen von Naturschutz und Landschaftspflege sowie mit touristischen Potenzialen.</p>	<p>Die landschaftlichen Qualitäten des Raumes bieten weiterhin sehr gute Voraussetzungen im Hinblick auf Wohnumfeld, landschaftsbezogene Erholung und Tourismus.</p>	<p>Die herausragende naturräumliche Ausstattung (Inn-Chiemsee-Hügelland), soziokulturelle Besonderheiten (Kloster Seeon, Kirchen aus Rokoko und Barock) sowie Kunstaustellungen (z. B. Kirchner bei Sebruck) und Sportangebote (Gestüte, Wassersport am Chiemsee) bieten gute Voraussetzungen für eine flughafenbezogene touristische Inwertsetzung.</p>

Gewichtung der Entwicklungszielrichtung

Tabelle 4-28: Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Traunreut/ Trostberg

Entwicklungszielrichtung zur Wertschöpfung der flughafenbezogenen Potenziale	Gewichtung
Nutzung der Agglomerationsvorteile	■ ■
Orientierung an Erschließungssystemen	■
Entwicklung traditioneller Qualitätsmerkmale	■ ■ ■

Fachspezifische Leitlinien

Verkehr:

- Verbesserung der straßenseitigen Anbindung an den Flughafen München durch die Beseitigung von Leistungsengpässen im großräumigen und übergeordneten Straßennetz sowie den Weiterbau der A 94
- Verbesserung der Schienenanbindung an den Flughafen München durch den Neubau von Verbindungsspangen aus Richtung Südosten in Verbindung mit der Ertüchtigung des bestehenden Schienennetzes

Wirtschaft:

- Bestandspflege der ansässigen Unternehmen und Fortentwicklung der gegebenen Branchenstruktur, die weitere Wachstumspotenziale bietet
- Verbesserung der funktionsräumlichen Verknüpfung mit dem Großraum München zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und effizienteren Nutzung des Münchener Flughafens durch die ansässigen Unternehmen

Siedlung:

- Lenkung einer flughafeninduzierten Nachfrage an Wohnen und Gewerbe in die zentralen Orte höherer Stufe
- Sicherung der traditionellen ländlichen Strukturen

Landschaft und Erholung:

- Erhaltung und Entwicklung der Naturhaushaltsfunktionen sowie der hohen landschaftlichen Eignung für Erholung und Tourismus
- Flughafenbezogene Inwertsetzung der herausragenden naturräumlichen Ausstattung im Inn-Chiemsee-Hügelland sowie der soziokulturellen und sportlichen Angebote im Hinblick auf Tagungs- und Urlaubstourismus

Integrierte Leitlinie

Profilierung des Raumes zur Aufnahme einer flughafeninduzierten Entwicklung durch Nutzung der Agglomerationsvorteile und Inwertsetzung der herausragenden naturräumlichen Ausstattung als Attraktivitätsfaktor für eine flughafenorientierte Entwicklung.

4.5 Zusammenfassung

Aus der Diskussion der Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale kann zusammenfassend folgende Grundkonzeption für die Leitlinien abgeleitet werden:

- Im gesamten Untersuchungsraum ist ein umfangreiches **Flächenpotenzial** für die Funktionen Wohnen und Gewerbe vorhanden. In allen Entwicklungsräumen liegt eine bauleitplanerisch abgesicherte Angebotsplanung vor, die flughafenorientiert genutzt werden kann. Ein Bedarf an weiteren Flächenausweisungen ist im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zunächst nicht angezeigt. Dies gilt umso mehr, als auch im näheren Umland des Flughafens ein umfangreiches Flächenangebot besteht.
- Aus **wirtschaftlicher Perspektive** sind diejenigen Standortbedingungen zu nutzen, die im Vergleich zum näheren Umland einen Vorteil konstituieren und eine flughafenspezifische Entwicklung erlauben. Allgemein handelt es sich hierbei um günstigere Mieten und Grundstückspreise, eine ausreichende Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal bei relativ niedrigen Lohnkosten, international orientierte Branchenagglomerationen, wie sie im näheren Umland nicht vorzufinden sind, sowie die räumliche Nähe zum Wachstumsraum Osteuropa.
- Die bestehende und geplante **Verkehrsinfrastruktur** bietet Ausstrahlungsmöglichkeiten für flughafenbezogene Entwicklungsimpulse entlang verschiedener Achsen. Dazu zählen insbesondere die Korridore Landshut – Regensburg, Landshut – Dingolfing – Deggendorf, Mühldorf a. Inn – Altötting sowie der Donaukorridor Regensburg – Straubing – Deggendorf. Die Erschließungswirkung dieser Achsen basiert sowohl auf der Straßen- als auch auf der Schieneninfrastruktur. Wichtige Entwicklungsansätze ergeben sich aus einer Überlagerung von Agglomerationsvorteilen und guten Erschließungssystemen. Insbesondere können durch direkte Schienenanbindungen an den Flughafen Zentren höherer Stufen trotz der größeren Distanzen des entfernteren Umlands gut an den Flughafen angebunden werden.
- Die **Landschaft** bietet in einigen Gebieten Entwicklungspotenziale als weicher Standortfaktor für Wohnen und Gewerbe sowie als Grundlage für Erholung und Tourismus; in anderen Räumen mit hohen Potenzialen und hoher naturschutzfachlicher Wertigkeit bestehen aber auch naturräumliche Restriktionen. In den naturschutzfachlich und landschaftsästhetisch besonders bedeutsamen Bereichen hat die Sicherung und Optimierung der Naturhaushaltsfunktion und der landschaftsästhetischen Qualität Vorrang vor anderen Nutzungsansprüchen. Diese Bereiche sind allerdings nicht auf bestimmte Entwicklungsräume konzentriert sondern finden sich räumlich differenziert in allen Gebieten. Deren Schutz erfordert deshalb eine jeweils lokale Beachtung; eine grundsätzliche Entwicklungsbarriere für einen Entwicklungsraum stellen die naturräumlichen Restriktionen nicht dar.

Die einzelnen Entwicklungsräume innerhalb des Untersuchungsraumes weisen in Abhängigkeit der naturräumlichen, kulturellen und infrastrukturellen Ausstattung unterschiedliche Qualitäten und damit auch unterschiedliche Standortfaktoren und funktionsräumliche Eignungsgrade im Hinblick auf eine flughafenbezogene Entwicklung auf.

In nachfolgender Abbildung sind die maßgebenden Potenziale der einzelnen Entwicklungsräume im Überblick dargestellt.

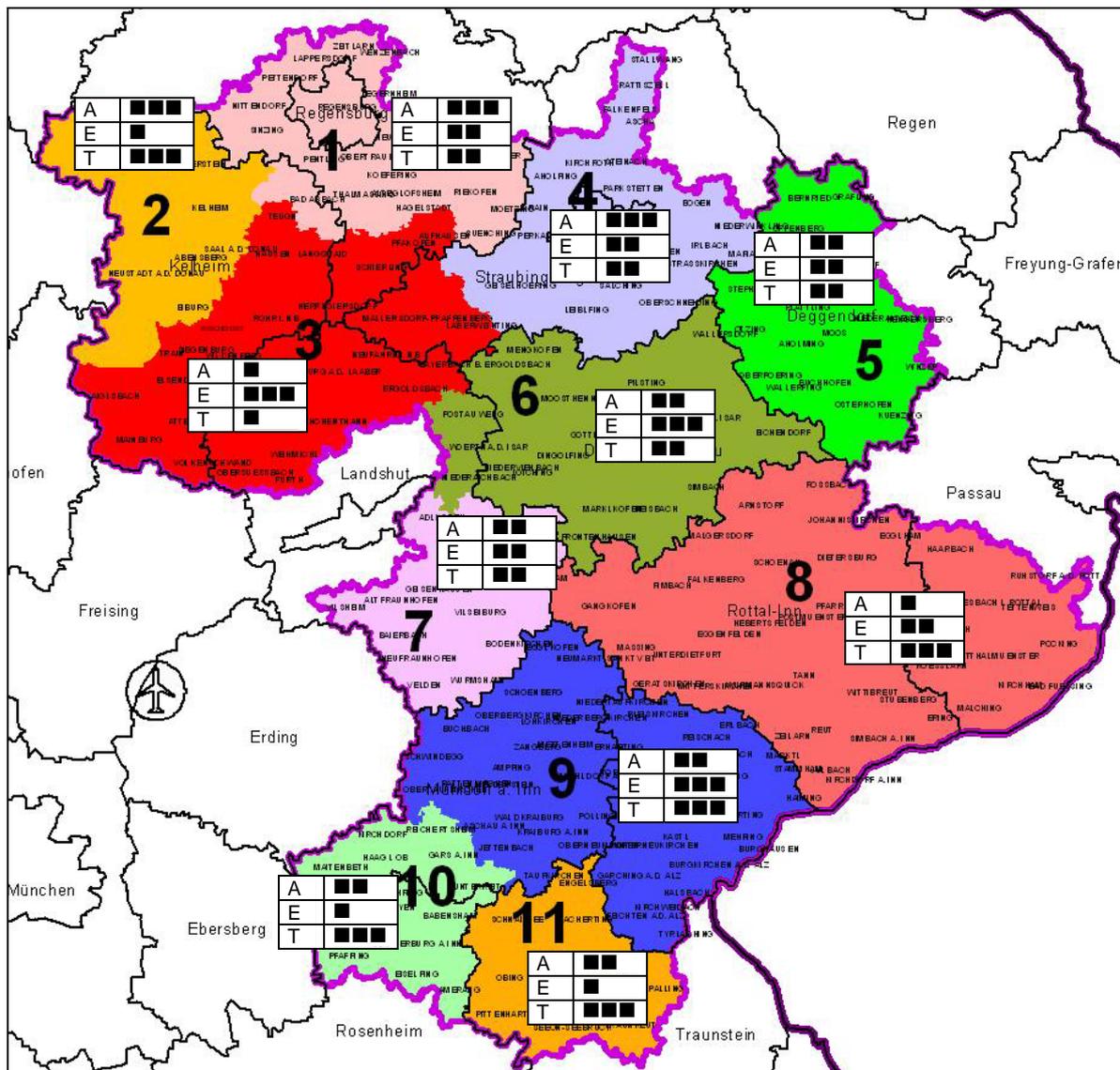


Abbildung 4-10: Flughafenbezogene Entwicklungspotenziale der Entwicklungsräume

Legende zu Abbildung 4-10:

Entwicklungszielrichtung zur Wertschöpfung der flughafenbezogenen Potenziale	
A	Nutzung der Agglomerationsvorteile
E	Orientierung an Erschließungssystemen
T	Entwicklung traditioneller Qualitätsmerkmale

Gewichtung der übergeordneten Entwicklungszielrichtungen	
■■■■	hoch
■■■	mittel
■	niedrig

Für die Ausgestaltung der strategischen Leitlinien sind folgende Aspekte von besonderer Bedeutung:

- Der nördliche Raum zeichnet sich im besonderen Maße durch vorhandene Agglomerationsvorteile aus. Diese resultieren aus der kritischen Masse an Unternehmen und unterstützenden Institutionen, vor allem im Raum Regensburg, deren Einbindung in internationale Netzwerke durch den Flughafen weiter gestärkt werden kann. Für die Verbesserung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit ist die globale Ausrichtung der vorhandenen Branchen sowie die Förderung technologieintensiver Unternehmen weiter voranzutreiben.

Eine direkte umsteigefreie Schienenanbindung an den Flughafen ist in diesem Zusammenhang von strategischer Bedeutung und verbessert die langfristigen Entwicklungsperspektiven des nördlichen und östlichen Raumes deutlich.

Mit seinen weiteren Potenzialen als Imageraum für qualitativ volles Wohnen und Arbeiten und der Vernetzung von touristischen, kulturellen und urbanen Angeboten weist insbesondere der nördliche Raum eine multifunktionale Ausstattung auf, die es weiter zu pflegen und auszubauen gilt.

Im Korridor Mainburg - Rottenburg a. d. Laaber - Schierling bieten sich gute Standortbedingungen für flächenextensive Produktionsfunktionen wie Logistik und Lagerhaltung an. Diese können als Bindeglied zwischen dem Flughafen sowie vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsaktivitäten regional ansässiger Unternehmen fungieren.

- Der mittlere Teil des Untersuchungsraums ermöglicht vor allem die Orientierung an gegebenen Erschließungssystemen und vorhandenen Wirtschaftsstrukturen, um flughafenspezifische Entwicklungsimpulse aufzunehmen und zu fördern.

In den Entwicklungsräumen Dingolfing-Landau und Vilsbiburg bestehen vor allem lokalisierte Fertigkeiten in den Bereichen Maschinen- und Fahrzeugbau. Durch die gleichzeitige Verfügbarkeit von günstigen Gewerbeflächen, bei einer relativ schnellen Erreichbarkeit des Flughafens innerhalb von 60 Minuten, ergibt sich eine Kombination von Standortfaktoren und Branchenkompetenzen, welche sich durch eine hohe Attraktivität für einheimische aber auch internationale Investoren auszeichnet.

Der Entwicklungsraum Deggendorf bietet gute Voraussetzungen für die Entwicklung eines leistungsfähigen Logistikzentrums mit einer Schnittstellenfunktion zwischen dem Flughafen München und den osteuropäischen Nachbarländern. Dabei sollte die Erschließung durch die verschiedenen Verkehrsträger auf Straße, Schiene und Wasser und ihre Kombinationsmöglichkeiten genutzt werden.

Im Entwicklungsraum Straubing kann die regionale Wettbewerbsfähigkeit und Technologieorientierung mit Hilfe der komplementären Standortwirkung des Flughafens weiter ausgebaut werden.

- Im südlichen Raum gilt es die stärkere Einbindung der etablierten Wirtschaftsbereiche Chemie und Chemotechnik sowie der Nahrungs- und Genussmittelindustrie in nationale und internationale Netzwerke zu fördern. Hierfür ist ein entsprechender Ausbau der materiellen und technischen Infrastruktur notwendig. Die langfristige Standortsicherung ist auf eine engere funktionale Verknüpfung mit anderen Wirtschaftszentren im In- und Ausland unbedingt angewiesen. Eine bessere Erreichbarkeit des Flughafens auf der Straße und auf der Schiene spielt in diesem Zusammenhang eine tragende Rolle.

Grundsätzlich bietet sich der südliche Teil des Untersuchungsraums, mit seiner im Hinblick auf Wohnumfeld und Naherholung besonders attraktiven landschaftlichen Ausstattung, als Raum für qualitativvolles Wohnen und Arbeiten an. Entlang der Verkehrsachsen zum Flughafen und insbesondere in den schienenaffinen Zentren ergeben sich auch für zukünftige Flughafenbeschäftigte attraktive Lebensräume.

Im Landkreis Rottal-Inn bieten sich Potenziale, um den Flughafen als Auftraggeber für Handwerksbetriebe im Speziellen und das produzierende Gewerbe im Allgemeinen effizienter in Wert zu setzen. Entscheidend ist eine gezielte Bündelung von Angebot und Nachfrage zwischen den hier ansässigen regionalen Akteuren und den Betrieben am Flughafen. Ergänzend dazu bietet dieser Entwicklungsraum touristische Potenziale aus den Qualitäten der Naturlandschaft und deren Vernetzung mit gesundheitlichen und kulturellen Angeboten. Auch die Entwicklungsräume Wasserburg und Mühldorf a. Inn / Altötting sowie Traunreut / Trostberg weisen aufgrund ihrer herausragenden landschaftlichen Ausstattung hohe touristische Potenziale auf.