

5 Handlungsvorschläge

5.1 Grundlagen

5.1.1 Handlungsfelder

Im vorangegangenen Kapitel wurden maßgebliche Leitlinien für das weitere Umland des Flughafens München entwickelt und daraus Entwicklungszielrichtungen zur Wertschöpfung der flughafenbezogenen Potenziale für jeden Entwicklungsraum definiert. Um konkrete Handlungsvorschläge zu erarbeiten, werden aus diesen Leitlinien zunächst die wesentlichen Handlungsfelder abgeleitet. Dabei sind folgende Zusammenhänge von Bedeutung:

- Agglomerationsvorteile können vor allem dann generiert bzw. wirkungsvoll genutzt werden, wenn sie in eine Gesamtstrategie der räumlichen Entwicklung eingebunden sind. Dies bedarf in erster Linie einer Ordnung und Koordination der einzelnen Strukturen und Prozesse.
- Die räumliche Erschließung des weiteren Umlandes des Flughafens setzt den Ausbau bzw. die Nutzung einer entsprechenden verkehrlichen Infrastruktur voraus.
- Traditionelle Qualitätsmerkmale müssen in erster Linie öffentlichkeitswirksam kommuniziert werden, was durch eine allgemeine Profil- bzw. Imagestärkung und durch spezielle Marketingmaßnahmen erfolgen kann.

Folgende primäre Handlungsfelder können demnach aus den Leitlinien abgeleitet werden.

Leitlinie	Handlungsfeld
Nutzung der Agglomerationsvorteile	Ordnung und Koordination
Orientierung an Erschließungssystemen	Infrastrukturausbau und -nutzung
Entwicklung traditioneller Qualitätsmerkmale	Profil- / Imagestärkung, Marketing

Diese Handlungsfelder wurden auf die einzelnen Entwicklungsräume übertragen, um so deren Förderschwerpunkte bzw. -potenziale zu bestimmen. Auf dieser Basis werden im Folgenden spezifische Maßnahmenvorschläge zur Unterstützung der künftigen Entwicklung entwickelt.

5.2 Maßnahmen

5.2.1 Maßnahmen mit Schwerpunkt Koordination und Organisation

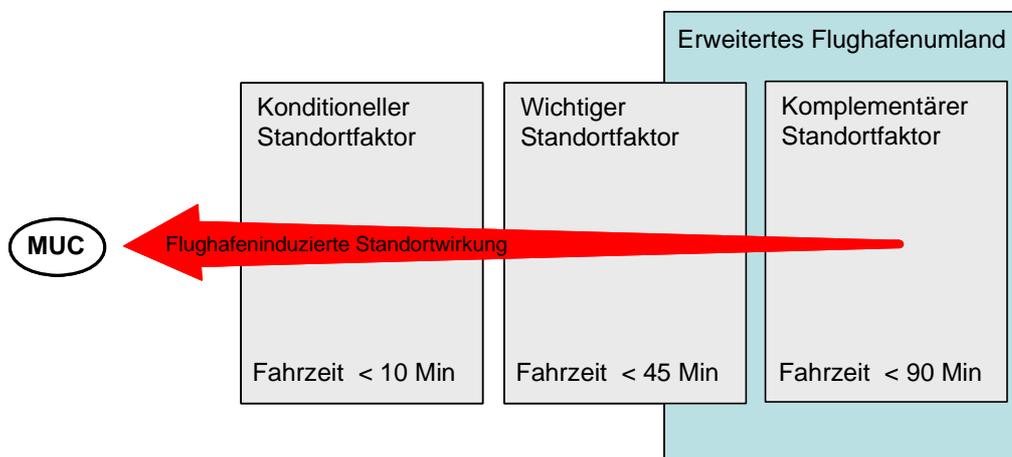
5.2.1.1 Grundlagen für eine ökonomische Inwertsetzung

Die Konzeption für die ökonomische Inwertsetzung des erweiterten Flughafenumlandes basiert auf grundsätzlichen Aspekten der regionalökonomischen Ausstrahlungseffekte des Münchener Flughafens (vgl. Kapitel 4.3). Hierbei ist zwischen der Wirkung als Standort- und Wirtschaftsfaktor zu unterscheiden. Mit Hilfe von koordinierenden und organisatorischen Maßnahmen können die flughafenspezifischen Belegungseffekte im weiteren Umland gesteigert werden.

Die Wirkung als **Standortfaktor** leitet sich aus der Bedeutung für Unternehmen ab, die im Rahmen ihrer Geschäftsaktivitäten auf den Flughafen angewiesen sind. Günstige Reise-, Liefer- und Exportmöglichkeiten spielen innerhalb des globalisierten Wettbewerbs eine immer größere Rolle. Betriebe profitieren von möglichen Zeit- und Kosteneinsparungen bei Geschäftsreisen oder dem Frachtversand und können den Flughafen auch für Besprechungen und Konferenzen in Anspruch nehmen.

Die Wirkung des Flughafens als Standortfaktor ist räumlich eingeschränkt und entfaltet sich bis zu einer Fahrzeit von 90 Minuten (vgl. Abb. 5-1). Bei größeren Entfernungen hat der Flughafen kaum mehr Auswirkungen auf die regionale Wettbewerbsfähigkeit und wird somit als Standortfaktor substituierbar.

Abbildung 5-1: Reichweiten des Flughafens München als Standortfaktor



Für die Steigerung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit ist eine intensivere sozio-ökonomische Verflechtung mit dem weiteren Umland anzustreben. Diese ist durch eine verbesserte Anbindung des Flughafens an das weitere Umland zu erreichen und durch eine verstärkte flughafenspezifische Ausrichtung der Entwicklungsräume zu ergänzen. Die Verkehrskonzeption Schiene und Straße führen konkrete Maßnahmen auf, wie die Anbindung des weiteren Umlandes an den Flughafen nachhaltig verbessert werden kann. Durch eine Ertüchtigung der radial auf den Flughafen zulaufenden Straßenachsen profitieren nicht nur Pendler, die am Flughafen arbeiten, sondern auch die ansässigen Unternehmen, da die Zeit- und Kostenaufwen-

dungen für diese beträchtlich reduziert werden. Um die regionale Wettbewerbsfähigkeit im weiteren Umland nachhaltig zu erhöhen ist eine sichere Erreichbarkeit innerhalb von max. 90 Minuten zu gewährleisten. Hierdurch wird für die ansässigen Unternehmen eine präzise Planung der zeitlichen Abläufe von Transportleistungen und Geschäftsreisen ermöglicht.

Für den laufenden Betrieb sowie für den kontinuierlichen Aus- und Umbau des Flughafens München wird ein beträchtlicher Teil der notwendigen Leistungen und Produkte von Unternehmen bezogen, die ihren Standort nicht auf dem Airportgelände haben. Durch die Nachfrage profitieren Unternehmen, die flughafenspezifische Produkte und Leistungen anbieten. Hieraus leitet sich die Wirkung des Flughafens als **Wirtschaftsfaktor** ab. Mehr als die Hälfte dieser Unternehmen haben ihren Standort in München und dem unmittelbaren Flughafenumland. Ein Gros der Wertschöpfung verbleibt demnach im näheren Umland des Flughafens. Die geographische Nähe reduziert Transaktionskosten und ermöglicht Wettbewerbsvorteile gegenüber Unternehmen aus anderen Regionen, die weiter entfernt liegen. Die Analyse der Standortmuster hat jedoch gezeigt, dass spezifische Leistungen auch aus anderen Bundesländern nachgefragt werden. Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass gerade im weiteren Umland das Angebot flughafenspezifischer Leistungen durch die hier ansässigen Branchen, bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist. Hierzu gehören u. a. das Baugewerbe sowie unternehmensnahe Dienstleistungsbetriebe (z. B. Wartungs- und Servicebetriebe).

Für die Erhöhung flughafenspezifischer Wertschöpfungsanteile ist eine effiziente Vernetzung der Unternehmen am Flughafen und den Unternehmen im weiteren Umland notwendig. Ziel ist eine räumliche Verlagerung der flughafeninduzierten Wertschöpfungseffekte auf das weitere Umland. Hierfür gilt es entsprechende Kommunikations- und Kontaktmöglichkeiten für die regionalen Akteure zu schaffen. Durch eine bessere Zusammenführung kann der Anteil der bezogenen Leistungen aus dem Umland mittel- bis langfristig deutlich gesteigert und somit Arbeitsplätze geschaffen bzw. erhalten werden. Darüber hinaus gilt es, die flughafenspezifische funktionale Ausrichtung des entfernteren Umlandes zu stärken. Das übergeordnete Ziel ist die Förderung einer flughafenbezogenen Wirtschaftsstruktur an geeigneten Standorten und Raumkorridoren.

5.2.1.2 Grundlagen für siedlungsstrukturelle Maßnahmen mit Schwerpunkt Koordination und Organisation

Die Maßnahmenvorschläge des Fachbereiches Siedlung greifen insbesondere Entwicklungschancen auf, die sich aus der Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des Flughafens in das weitere Flughafenumland ergeben. Über die Erschließung des Raumes lässt sich somit klären, in welchen Bereichen aufgrund einer verbesserten Verkehrsanbindung zum Flughafen punktuelle Akzente für eine interkommunal abgestimmte und regional bedeutsame Entwicklung gesetzt werden können.

Die Maßnahmenvorschläge konzentrieren sich auf zwei Teilräume im Untersuchungsraum und beinhalten folgende strukturellen Überlegungen:

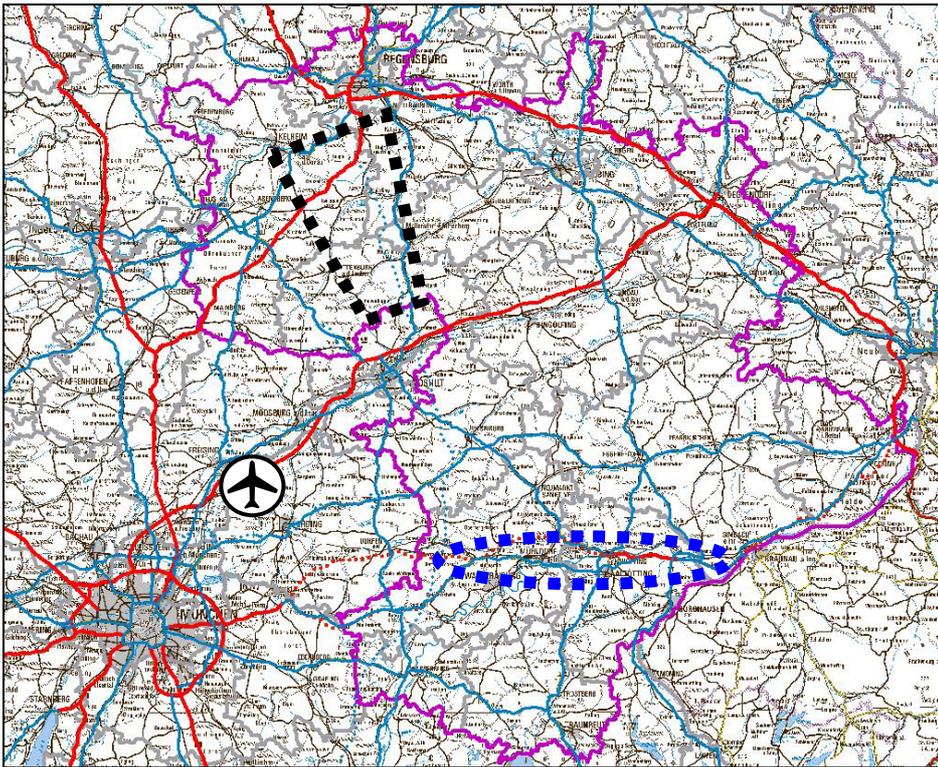
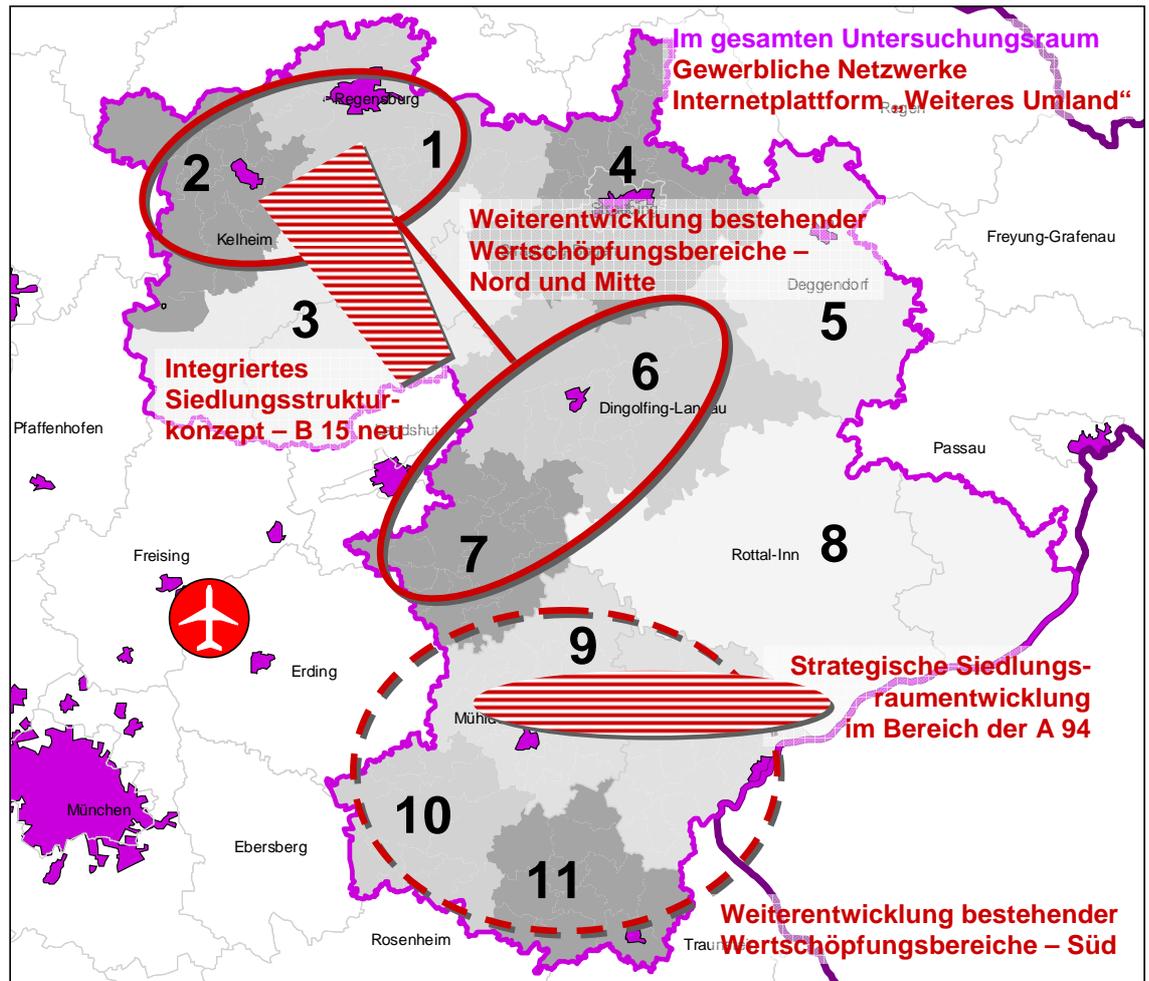


Abbildung 5-8: Siedlungsmaßnahmen mit Schwerpunkt Koordination und Organisation
(Bereich B 15 neu = schwarz,, Bereich A 94 = blau)

1. In Verbindung mit dem Ausbau der B 15 neu und den Überlegungen zur Förderung von Fahrgemeinschaften im Bereich der Bahnverbindung Flughafen München – Stadt Regensburg bietet sich die Chance im Bereich zwischen der A 93 und der A 92 einen regional bedeutsamen gewerblichen Entwicklungsstandort herauszubilden. Dieser soll die bestehende Siedlungsstruktur nutzen und in städtebaulich sinnvoller Weise die Funktionen Gewerbe und P+R zu einem integrierten Standort mit regionaler Identität ergänzen.
2. Der Bereich entlang der zukünftigen A 94 könnte durch einen zusätzlich verbesserten Schienenanschluss an den Flughafen München (z.B. über Walpertskirchener Spange, Erdinger Ringschluss) eine Standortverbesserung erfahren. Bereits heute zeichnet sich in den einzelnen Städten und Gemeinden eine hohe Bereitschaft zur Ausweisung von weiteren Wohn- und Gewerbeflächen ab. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung wird empfohlen, die Maßnahmen zur Siedlungsentwicklung über ein gemeinsames Flächenmanagement stärker zu koordinieren und ein besonderes Profil als Wohnstandortraum für eine breit gefächerte Nutzergruppe herauszubilden.

5.2.1.3 Räumliche Zuordnung der Maßnahmen mit Schwerpunkt Koordination und Organisation

In der folgenden Abbildung ist die räumliche Zuordnung der, nachfolgend detailliert, beschriebenen Einzelmaßnahmen dargestellt.



-  **Im gesamten Untersuchungsraum**
Maßnahmen: Gewerbliche Netzwerke, Internetplattform „Weiteres Umland“
-  **Maßnahme: Weiterentwicklung bestehender Wertschöpfungsbereiche – Nord und Mitte**
-  **Maßnahme: Weiterentwicklung bestehender Wertschöpfungsbereiche – Süd**
-  **Maßnahme: Strategische Siedlungsraumentwicklung im Bereich der A 94**
-  **Maßnahme: Integriertes Siedlungsstrukturkonzept im Bereich der B 15 neu**

Abbildung 5-1: Räumliche Zuordnung der Maßnahmen mit Schwerpunkt Koordination und Organisation

5.2.1.4 Beschreibung der Einzelmaßnahmen

<p>Gewerbliche Netzwerke (Gesamter Untersuchungsraum)</p>
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Initiierung einer regelmäßigen „Matching-Veranstaltung“ am Flughafen für Unternehmen aus dem weiteren Umland. Hierbei sollen potentielle Auftraggeber am Flughafen und Unternehmen aus dem Umland zusammengeführt werden.</p> <p>Die räumlichen Standortmuster der von der Flughafen München GmbH beauftragten Unternehmen zeigen, dass spezifische Leistungen nicht nur aus dem Großraum München bzw. Bayern nachgefragt, sondern auch aus anderen Regionen Deutschlands bezogen werden. Internationale Großflughäfen nehmen dabei eine fokale Position ein. Es ist davon auszugehen, dass es sich hierbei um Betriebe handelt, die flughafenspezifische Leistungen sowie Produkte anbieten, welche im Münchener Umland derzeit nicht zur Verfügung stehen oder diese zu deutlich besseren Konditionen hinsichtlich Qualität und / oder Preis anbieten können. Häufig geht es hierbei um hoch spezialisierte Wertschöpfungsaktivitäten, die eine besondere Bindung an einen Standort aufweisen. Ein beträchtlicher Teil der Leistungen wird aus dem Umland des Frankfurter Flughafens bezogen, in der sich über mehrere Jahrzehnte flughafenspezifische Kompetenzen entwickelt haben. Weitere Ballungen sind auch in Stuttgart, Köln, Düsseldorf, Hamburg und Berlin zu finden. Die Betriebe konzentrieren sich größtenteils innerhalb einer 40 Minuten Isochrone um den jeweiligen Airport. Da die Kompetenzen im Untersuchungsraum hinsichtlich einer flughafenspezifischen Leistungserbringung bei weitem noch nicht ausgeschöpft sind, bietet sich eine stärkere Vernetzung der Unternehmen auf dem Flughafen mit Betrieben im weiteren Umland an, um den flughafenspezifischen Wertschöpfungsanteil im weiteren Umland zu erhöhen.</p>
<p>Aufgaben / Teilprojekte</p> <p>Wichtige Aufgaben / Teilprojekte sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regelmäßige Information potentieller Unternehmen über aktuelle Entwicklungen am Flughafen mit einem „Airport-Newsletter“ - Gezielte Information von Unternehmen über Ausschreibungen sowie Um- und Ausbauplanungen - Organisation und Koordination einer regelmäßigen Netzwerkveranstaltung „Flughafen MUC trifft weiteres Umland“
<p>Ziel / Nutzen</p> <p>Erhöhung des flughafenspezifischen Wertschöpfungsanteils im weiteren Umland und Generierung von Beschäftigungsmöglichkeiten.</p>

Zielgruppe / Betroffene Unternehmen im weiteren Umland, die flughafenspezifische Leistungen erbringen
Adressat / Akteur Flughafen München GmbH, Wirtschaftsministerium, Wirtschaftsförderung der einzelnen Landkreise und Kommunen
Umsetzung (Umsetzungshorizont: Projektstart , Zeitraum; ggf. Projektstatus) Mittelfristig
Erforderliche bzw. mögliche Bündelung mit anderen Maßnahmen Internetplattform, Ausschreibungen Flughafen

<p>Internetplattform „Weiteres Umland“ (Gesamter Untersuchungsraum)</p>
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Die Maßnahme dient der effizienten Vernetzung von Unternehmen im weiteren Umland und potenziellen Auftraggebern am Flughafen.</p> <p>Ein beträchtlicher Anteil der Firmen im Untersuchungsgebiet bieten nach eigener Einschätzung Produkte und Leistungen an, welche für die Instandhaltung, den Betrieb und den Ausbau des Flughafens von Bedeutung sein könnten, pflegen aber keine Geschäftsbeziehung zu Unternehmen am Flughafen. Hierzu gehören v. a. das Baugewerbe, die Ernährungswirtschaft sowie unternehmensbezogene Dienstleistungsbetriebe (z. B. Wartungs- und Serviceunternehmen).</p> <p>Da es solche Betriebe im weiteren Umland gibt, diese aber noch keine Geschäftsbeziehungen mit Unternehmen am Flughafen haben, ist die wirtschaftliche Kompetenz des weiteren Umlandes hinsichtlich einer flughafenspezifischen Leistungserbringung noch nicht ausgeschöpft.</p> <p>Unternehmen im weiteren Flughafenumland sind insbesondere dadurch Konkurrenzfähig, dass sie – im Vergleich zu solchen im näheren Flughafenumland oder jenen in München – im ländlichen Raum günstigere feste Kosten haben und somit auch bei höheren Anfahrtsaufwendungen wettbewerbsfähig sind.</p> <p>Eine Internetplattform sollte eine systematische Erfassung von Unternehmen am Flughafen und im weiteren Umland ermöglichen. Durch leistungsfähige Such- und Matchingfunktionen nach Branchen und Orten besteht die Möglichkeit Angebot und Nachfrage auf einfache Art und Weise zusammenzuführen und somit die wirtschaftlichen Effekte des Flughafens im weiteren Umland zu steigern.</p>
<p>Aufgaben / Teilprojekte</p> <p>Wichtige Aufgaben in diesem Zusammenhang sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schaffung der technischen und personellen Voraussetzung - Allgemeine Angaben zum „Nachfrageprofil“ flughafenansässiger Unternehmen auf der Website bereitstellen - Systematische Information der potentiellen Unternehmen um eine kritische Masse an Nachfragern und Anbietern zu erreichen (die Attraktivität der Plattform steigt mit der Höhe der Teilnehmerzahl)
<p>Ziel / Nutzen</p> <p>Steigerung der regionalökonomischen Wertschöpfungseffekte im weiteren Umland</p>
<p>Zielgruppe / Betroffene</p> <p>Unternehmen auf dem Flughafengelände und im weiteren Umland</p>

Adressat / Akteur Flughafen München GmbH, Wirtschaftsförderungen der Kommunen und Landkreise
Umsetzung Kurz- bis mittelfristig
Erforderliche bzw. mögliche Bündelung mit anderen Maßnahmen Gewerbliche Netzwerke

Weiterentwicklung bestehender Wertschöpfungsbereiche – Nord und Mitte

(Entwicklungsräume Regensburg, Kelheim, Dingolfing-Landau, Vilsbiburg)

Kurzbeschreibung

Die Maßnahme dient einer Verbesserung der Standortwirkung des Flughafens im weiteren Umland, insbesondere in den Entwicklungsräumen Regensburg, Kelheim, Dingolfing-Landau und Vilsbiburg.

Besondere Eignungsmerkmale für eine flughafenspezifische Inwertsetzung weisen die Landkreise Landshut und Dingolfing-Landau auf. Die räumliche Nähe zum Flughafen, die gegebene Branchenstruktur, die vorhandene Verkehrsanbindung und ausreichende Gewerbeflächen bieten gute Ansatzpunkte für eine intensivere funktionale Verknüpfung. Insbesondere Unternehmen aus den Bereichen *Fahrzeugbau* und *Logistik* finden geeignete Standortbedingungen vor.

Die Stadt Regensburg und ihre Umlandgemeinden bieten für *technologieorientierte, internationale Unternehmen* aus allen Bereichen hervorragende regionale Bedingungen. Insbesondere Branchen aus dem Bereich der Informationstechnologie gilt es stärker zu entwickeln um eine Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur herbeizuführen. Die Erreichbarkeit des Flughafens innerhalb von ca. 70 Min. und die Zugehörigkeit zur Greater Munich Area stellen hierfür wichtige Standortvoraussetzungen dar.

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.

Aufgaben / Teilprojekte

Durch eine Verbesserung der Erreichbarkeit und stärkere Orientierung an unternehmerischen Anforderungen kann die funktionale Verknüpfung mit dem weiteren Umland gesteigert werden. Unternehmen profitieren von kürzeren Reisezeiten und Kosteneinsparungen.

Wichtige Teilprojekte / Aufgaben sind:

- Entwicklung von Vermarktungsmaßnahmen (Regionalmarketing: Zugriff auf lokalisierte Fertigkeiten, qualifizierte Arbeitskräfte, niedrigere Lohnkosten als in den Ballungsräumen, günstige Flächen und relativ schnelle Erreichbarkeit des Flughafens)
- Anpassung der internationalen Direktverbindungen und Flugfrequenzen hinsichtlich unternehmerischer Anforderungsprofile
- Förderung der funktionalen Verknüpfung durch Verbesserung derverkehrlichen Anbindung

- Gezielte Information der Unternehmen im weiteren Umland über die Möglichkeiten Konferenzen und Meetings am Flughafen abzuhalten
<p>Ziel / Nutzen</p> <p>Erhöhung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit im weiteren Umland. Erhalt und Schaffung von Arbeitsplätzen in bedeutenden Wirtschaftszeigen.</p>
<p>Zielgruppe / Betroffene</p> <p>Unternehmen im weiteren Umland</p>
<p>Adressat / Akteur</p> <p>Flughafen München GmbH / Fluggesellschaften (Marktstudie zur Entwicklung der unternehmerischen Nachfrageprofile hinsichtlich Direktverbindungen und Flugfrequenzen), Wirtschaftsministerium, Wirtschaftsförderung in den einzelnen Landkreisen und Kommunen</p>
<p>Umsetzung</p> <p>Mittel- bis langfristig</p>
<p>Erforderliche bzw. mögliche Bündelung mit anderen Maßnahmen</p> <p>–</p>

Weiterentwicklung bestehender Wertschöpfungsbereiche – Süd

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

Kurzbeschreibung

Die Maßnahme dient einer Verbesserung der Standortwirkung des Flughafens im weiteren Umland, insbesondere in den Entwicklungsräumen Mühldorf a. Inn / Altötting, Traunreut / Trostberg und Wasserburg a. Inn.

Handlungsbedarf besteht vor allem im südlichen Teilraum. Branchenagglomerationen in den Bereichen Chemie und Chemotechnik, Ernährung- und Genussmittel oder auch Maschinenbau weisen eine intensive Nutzung des Flughafens für Geschäftsreisen auf. Der Flughafen München kann durch seine komplementäre Standortwirkung einen wichtigen Beitrag für die Entfaltung der Branchenkonzentrationen und deren internationalen Vernetzung erbringen. Aufgrund der ungünstigen Erreichbarkeit einzelner Unternehmensstandorte fallen zum Teil hohe Zeit- und Kostenaufwendungen an. Für die Unternehmen ist eine zeitgenaue Planung von Warentransporten und Geschäftsreisen aufgrund der schlechten Anbindung häufig nicht möglich.

Aufgaben / Teilprojekte

Durch eine Verbesserung der Erreichbarkeit und stärkere Orientierung an unternehmerischen Anforderungen kann die funktionale Verknüpfung mit dem weiteren Umland gesteigert werden. Unternehmen profitieren von kürzeren Reisezeiten und Kosteneinsparungen.

Wichtige Teilprojekte / Aufgaben sind:

- Entwicklung von Vermarktungsmaßnahmen (Regionalmarketing: Zugriff auf lokalisierte Fertigkeiten, qualifizierte Arbeitskräfte, niedrigere Lohnkosten als in den Ballungsräumen und günstige Flächen)
- Anpassung der internationalen Direktverbindungen und Flugfrequenzen hinsichtlich unternehmerischer Anforderungsprofile
- Förderung der funktionalen Verknüpfung durch Verbesserung derverkehrlichen Anbindung
- Gezielte Information der Unternehmen im weiteren Umland über die Möglichkeiten Konferenzen und Meetings am Flughafen abzuhalten

Ziel / Nutzen

Erhöhung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit im weiteren Umland. Erhalt und Schaffung von Arbeitsplätzen in bedeutenden Wirtschaftszeigen.

Zielgruppe / Betroffene Unternehmen im weiteren Umland
Adressat / Akteur Flughafen München GmbH / Fluggesellschaften (Marktstudie zur Entwicklung der unternehmerischen Nachfrageprofile hinsichtlich Direktverbindungen und Flugfrequenzen), Wirtschaftsministerium / Autobahndirektion, Wirtschaftsförderung in den einzelnen Landkreisen und Kommunen
Umsetzung Mittel- bis langfristig
Erforderliche bzw. mögliche Bündelung mit anderen Maßnahmen –

Integriertes Siedlungsstrukturkonzept „vom Zwischenraum zum regional bedeutsamen Entwicklungsraum im Bereich der B 15 neu“

Kurzbeschreibung

Der Raum zwischen der A 93 und der A 92 stellt sich aus raumstruktureller Sicht derzeit als eine Art Zwischenraum dar. Er umfasst in erster Linie die Städte und Gemeinden Hausen, Schierling, Rottenburg a. d. Laaber, Neufahrn i. NB, Mallersdorf-Pfaffenberg und Ergoldsbach. Dieser Raum verfügt über eine günstige Lage zu den Oberzentren Regensburg, Straubing und Landshut sowie zum Mittelzentrum Dingolfing. Durch den Ausbau der B 15 neu und die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Schienenanbindung zwischen Regensburg und dem Flughafen München wird der Zwischenraum eine erhebliche Verbesserung seiner Erschließungs- und Standortqualität erfahren. Im Zusammenhang mit den verkehrlichen Ausbaumaßnahmen und dem weiteren Ausbau des Flughafens München bietet sich die Chance, den derzeitigen Zwischenraum zu einem regional bedeutsamen Entwicklungsraum auszubauen. Aus raumstruktureller Sicht wird vorgeschlagen, über einen interkommunal abgestimmten Dialog- und Planungsprozess, ein Siedlungsstrukturkonzept mit dem Ziel: Vision und Ausbau eines regionalen Zentrums für den Bereich der Städte und Gemeinden entlang der zukünftigen Trasse der B 15 neu – Hausen/Langquaid, Schierling, Rottenburg a. d. Laaber, Neufahrn i. NB, Mallersdorf-Pfaffenberg und Ergoldsbach – zu erarbeiten.

Folgende Planungsvoraussetzungen sind gegeben:

- Die hinreichend konkrete Straßenplanung der B 15 neu führt in den betroffenen Teilbereichen des Untersuchungsraumes mittel- und langfristig zu einer veränderten Standortqualität dieses Siedlungsraumes.
- Insbesondere der Bereich der Anschlussstellen an der Umgehungsstraße mit überörtlicher Verbindungsqualität induziert bei den Anliegergemeinden den Wunsch nach Ausweisung neuer und zusätzlicher Gewerbeflächen im Außenbereich.
- Die geplante Verbesserung der Schienenverbindung zwischen dem Flughafen und der Stadt Regensburg (vgl. Flughafenpendler Achse Regensburg) und der daran gekoppelte verkehrliche Planungsansatz innerhalb des Zwischenraumes einen attraktiven großflächigen P+R Platz als Umsteigemöglichkeit vom IV zum ÖV anzubieten, induziert die Möglichkeit die Verkehrsmaßnahmen mit einer geordneten städtebaulichen Entwicklung von regionaler Bedeutung zu verbinden.
- Die Standortsuche nach einem geeigneten Umsteigehaltepunkt ist nicht nur aus verkehrlicher Sicht zu führen, sondern soll gleichzeitig zu einem städtebaulich integrierten Entwicklungskonzept zum Ausbau eines regional bedeutsamen Gewerbestandortes führen.

Aufgaben / Teilprojekte

Wichtige Aufgaben / Teilprojekte sind:

- Gründung einer Interessen- und Arbeitsgemeinschaft „Regionalstandort B 15 neu“ als Diskussions- und Planungsplattform
- Durchführung einer detaillierten Machbarkeitsstudie zur Standortfindung und Standortentwicklung eines regional bedeutsamen Gewerbestandortes mit zentralem Umsteigehaltepunkt an der Bahnstrecke Regensburg – Flughafen München sowie Nähe zur B 15 neu.
- Gemeinsames Flächenmanagement (Wohnen und Gewerbe) der Anliegergemeinden B 15 neu mit Aufstellung eines umsetzungsorientierten regionalen Siedlungskonzeptes, das insbesondere die Entwicklungspotenziale in den Innenbereichen berücksichtigt.
- Gemeinsame Zielvereinbarung zur weiteren Siedlungsflächenentwicklung

Ziel / Nutzen

- Ausbau eines regional bedeutsamen Gewerbestandortes
- Lenkung der Baulandausweisung auf raumordnerisch sinnvolle Standorte
- vorsorgliche Begrenzung eines Überangebots an Bauland
- Vermeidung negativer Effekte der interkommunalen Standortwettbewerbe

Adressat / Akteur

Bürgermeister und Gemeinderäte der unmittelbaren Anliegergemeinden der B 15 neu sowie Gemeinden mit einem ausbaufähigen Haltepunkt an der Bahnstrecke Landshut – Regensburg.

Die Anliegergemeinden an der B 15 neu sind: Hausen, Schierling, Rottenburg a. d. Laaber, Neufahrn i. NB, Ergoldsbach, Essenbach (liegt innerhalb des engeren Flughafenumlandes).

Städte und Gemeinden mit möglichen zentralen Sammelpunkten an der Bahnstrecke sind Ergoldsbach, Neufahrn i. NB. (Schienenanbindung Straubing / Bogen), Hagelstadt, Köfering, evtl. Unterdeggenbach (vgl. Maßnahmenvorschlag Flughafenpendler Achse Regensburg).

Umsetzung

Mittel- bis langfristig

Erforderliche bzw. mögliche Bündelung mit anderen Maßnahmen

Maßnahmenvorschlag „Flughafenpendler Achse Regensburg“

Maßnahmenvorschlag Strategisch abgestimmte Siedlungsraumentwicklung im Einzugsbereich des Flughafens – „Aerovivant“

Strategische Siedlungsraumentwicklung im Bereich der A 94

(Entwicklungsraum Mühldorf a. Inn / Altötting)

Kurzbeschreibung

Aufgrund der Bündelung mehrerer geplanter Maßnahmen zum Verkehrsausbau – Fortführung der A 94 und der B 15 neu sowie Ausbau der Schienenanbindung zum Flughafen München über die Walpertskirchener Spange und den Erdinger Ringschluss – wird der Entwicklungsraum Mühldorf a. Inn / Altötting in Zukunft eine erhebliche Standortverbesserung erfahren.

Damit qualifiziert sich der Raum zukünftig als Wohn- und Gewerbestandortraum mit hoher Attraktivität. Dies betrifft insbesondere die Städte und Gemeinden zwischen Schwindegg und Neuötting, die derzeit über die B 12 überregional erschlossen sind und an der Bahnlinie München – Simbach a. Inn bzw. München – Freilassing / Salzburg liegen. In Erwartung der verbesserten Standortqualität zeichnet sich innerhalb dieses Bereiches bereits heute eine hohe Bereitschaft zur Ausweisung zusätzlicher Siedlungsflächen für Wohnen und Gewerbe ab. Innerhalb des Bereichs, der die Städte und Gemeinden Obertaufkirchen, Schwindegg, Waldkraiburg, Rattenkirchen, Heldenstein, Ampfing, Mettenheim, Mühldorf a. Inn, Töging a. Inn, Altötting, Winhöring und Neuötting umfasst, liegen derzeit ca. 270 ha unbebaute Wohnbauflächen in den Flächennutzungsplänen vor. Weitere 60 ha Wohnbauflächen sollen zusätzlich bauleitplanerisch abgesichert werden. Die unbebauten Gewerbeflächen in den Flächennutzungsplänen umfassen derzeit ca. 190 ha. Diese sollen um weitere 100 ha Gewerbeflächen, für die es bereits konkrete Ausweisungsabsichten gibt, ergänzt werden. Das geplante Siedlungsflächenwachstum leitet sich dabei nicht immer aus der bislang erfolgten Kommunalentwicklung ab, sondern steht in unmittelbarem Zusammenhang mit einer durch die Straßenplanung ausgelösten Angebotsplanung neuer Siedlungsflächen für Wohnen und Gewerbe. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung wird daher vorgeschlagen, in diesem Bereich ein regionales Flächenmanagement durchzuführen, bei dem auch die Baulandpotenziale in den Innenbereichen berücksichtigt werden. Aufgrund der besonderen Eignung des Raumes für Wohnen sollte zudem eine Profilierung als Wohnstandort für unterschiedliche Nutzergruppen erfolgen. Bereits heute ist der Raum aufgrund seines breit gefächerten Wohnraumangebots sowohl für Singlehaushalte als auch für Familien mit Kindern von hohem Interesse. Diese Vielfältigkeit gilt es in besonderem Maße in Wert zu setzen.

Aufgaben / Teilprojekte

Wichtige Aufgaben / Teilprojekte sind:

- Gründung einer Arbeitsgemeinschaft als Diskussions- und Planungsplattform „Strategische Siedlungsraumentwicklung im Bereich der A 94“
 - o Flächenmanagement Wohnen und Gewerbe mit Aufstellung eines umsetzungsorientierten regionalen Siedlungskonzeptes, das insbesondere die Entwicklungspotenziale in den Innenbereichen berücksichtigt

Hierzu gehören u. a.

- Detailerhebung und Dokumentation der unbebauten Wohnbauflächen im Innen- und Außenbereich
 - Ermittlung und Dokumentation des Angebots an Wohnungstypen
 - Ermittlung der Wohnumfeldbedingungen für unterschiedliche Nutzergruppen
 - Ermittlung von Defiziten und Entwicklung neuer Strategien
 - Detailerhebung und Dokumentation der unbebauten Gewerbeflächen im Innen- und Außenbereich
 - Ermittlung der Gewerbeumfeldbedingungen und Serviceleistungen
 - Ermittlung von Defiziten und Entwicklung neuer Strategien
 - Abschluss von Zielvereinbarungen für die weitere Siedlungsflächenentwicklung
- Profilierung als Wohnstandortraum für unterschiedliche Nutzergruppen (Familien mit Kindern, Ersthaushaltsgründer, Senioren) auf der Ebene der sozioökonomischen Rahmenbedingungen

Hierzu gehören u. a.

- Transparenz und Vernetzung aller Serviceangebote für Familien mit Kindern, Singles, Senioren
- Sicherung eines hochwertigen Schulangebots
- Ausbau des Standortfaktors Kinderbetreuung
- Ausbau des Standortfaktors engagierte Bürgerschaft
- Einbindung der Jugend durch Jugendwettbewerbe und Beteiligungsangebote
- Unterstützungsstrukturen für pflegende Angehörige

Ziel / Nutzen

- Lenkung der Baulandausweisung auf raumordnerisch sinnvolle Standorte
- Vorsorgliche Begrenzung eines Überangebots an Bauland
- Vermeidung negativer Effekte der interkommunalen Standortwettbewerbe
- Verstärkte Einbindung innerörtlicher Baulandpotenziale in die weitere Siedlungsflächenentwicklung
- Beitrag zur zukunftsorientierten, nachhaltigen Entwicklung unter Berücksichtigung der sozioökonomischen Rahmenbedingungen
- Festlegung von Realisierungsschritten entsprechend eines ermittelten Bedarfs

Adressat / Akteur

Bürgermeister und Gemeinderäte folgender Städte und Gemeinden: Obertaufkirchen, Schwindegg, Waldkraiburg, Rattenkirchen, Heldenstein, Ampfing, Mettenheim, Mühldorf a. Inn, Töging a. Inn, Altötting, Winhöring und Neuötting, Regierung von Oberbayern

Umsetzung

Kurz- bis mittelfristig

Erforderliche bzw. mögliche Bündelung mit anderen Maßnahmen

Maßnahmenvorschlag „Flughafenpendler Achse Mühldorf a. Inn“

Maßnahmenvorschlag Strategisch abgestimmte Siedlungsraumentwicklung im Einzugsbereich des Flughafens – „Aerovivant“

5.2.2 Maßnahmen mit Schwerpunkt Infrastrukturausbau

5.2.2.1 Zentrale Orte und Entwicklungsachsen als Ausgangsbasis

Das System der zentralen Orte und Entwicklungsachsen ist für jede Infrastrukturausbauplanung sowohl im Hinblick auf die Bedarfsdeckung als auch auf die Erschließung von grundlegender Bedeutung:

- Zentrale Orte stellen maßgebende Aufkommensschwerpunkte für Quell- bzw. Zielverkehr dar und sind für die Intensität der verkehrlichen Beziehungen zwischen den einzelnen Orten. Sie geben deshalb bereits wichtige Indizien für das Nachfragepotenzial und den Bedarf an verkehrlichen Kapazitäten.
- Zentrale Orte und Entwicklungsachsen stellen aber auch eine in die Zukunft gerichtete, landesplanerische Strategie dar und geben damit Vorgaben für die primär zu erschließenden bzw. zu verknüpfenden Gebiete.

Aufgrund der hohen Bedeutung für den Infrastrukturausbau sind die zentralen Orte zusammen mit den Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung in nachfolgender Abbildung 5-2 für den Untersuchungsraum dargestellt. Die Entwicklungsachsen verbinden bedeutsame zentrale Orte und orientieren sich dabei maßgeblich an bestehender, überregional wirksamer Verkehrsinfrastruktur, wie Schienenverbindungen, Bundes- oder Autobahnen.

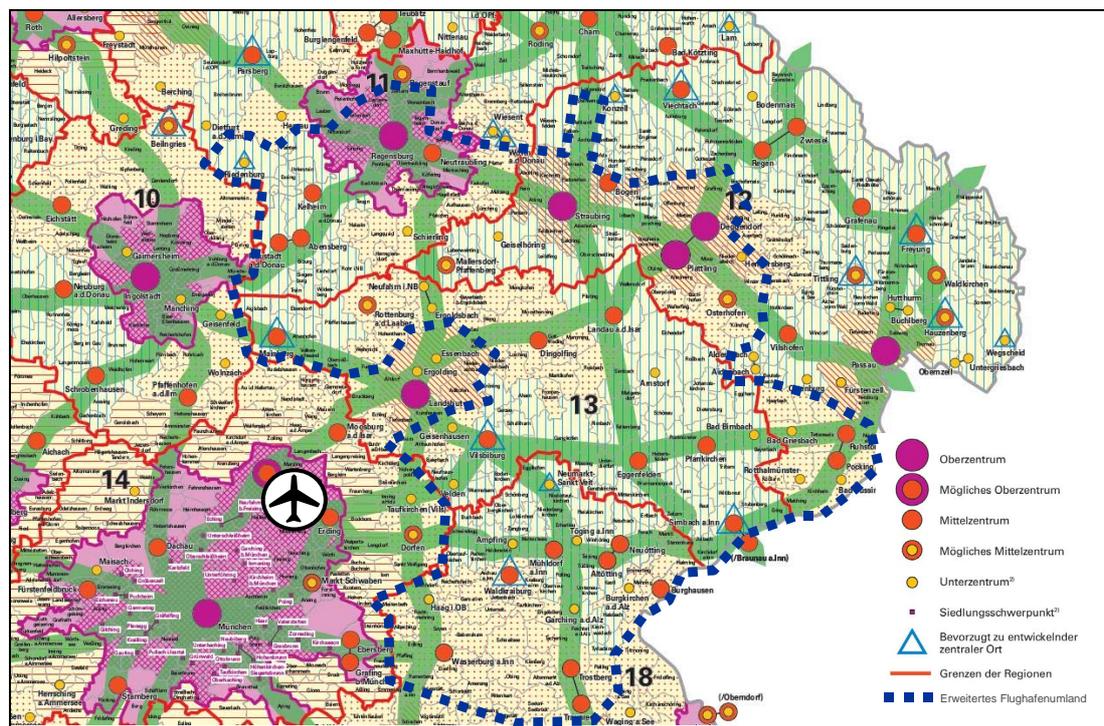


Abbildung 5-2: Zentrale Orte im Untersuchungsraum (Stand 1. September 2006)

5.2.2.2 Grundkonzeption Flughafenpendler

Die Grundkonzeption für die Pendler aus dem erweiterten Flughafenumland zum Flughafen basiert auf folgenden grundsätzlichen Aspekten:

- Der Flughafen wird weiterhin einen großen Zuwachs an Beschäftigten haben. Von derzeit etwa 23.000 wird sich die Zahl der Beschäftigten am Flughafen im Jahr 2020 auf 32.000, bzw. auf 41.000 bei Bau einer dritten Startbahn erhöhen.
- Ein wesentliches Merkmal des Flughafens ist seine Untauglichkeit als Wohnort für die Beschäftigten. Dies gilt vor allem aufgrund der Lärmbelastung für den unmittelbaren Flughafenbereich und in abgestufter Form für die unmittelbare Umgebung. Damit ist ein Verkehrskonzept ausgeschlossen, das auf möglichst kurzen Wegen zwischen Wohn- und Arbeitsorten aufbaut. Ebenso ist aufgrund der weiträumigen Flughafenanlagen eine Nahbereicherschließung mit nicht motorisiertem Verkehr (insbesondere Radverkehr) kaum möglich. Die Beschäftigten sind daher gezwungen, mit motorisierten oder öffentlichen Verkehrsmitteln zu ihrem Arbeitsort zu kommen.
- Im engeren Flughafenumland ist das Straßennetz bereits stark durch den motorisierten Individualverkehr (mIV) belastet. Ebenso sind die Parkieranlagen am Flughafen bereits heute stark ausgelastet. In einzelnen Bereichen des Flughafens, speziell in den zentralen Lagen, ist der verfügbare Raum für Erweiterung von Parkieranlagen kaum mehr vorhanden bzw. als Abstellfläche für den ruhenden Verkehr zu wertvoll. Aus diesen Gründen ist es ein prinzipielles Ziel auch der Flughafengesellschaft, das Verkehrsaufkommen zum Flughafen auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern.
- Auch die umliegenden Gemeinden im unmittelbaren Umland des Flughafens, die vom Durchgangsverkehr zum Flughafen besonders betroffen sind, befürworten eine Verlagerung des Verkehrs vom und zum Flughafen München, von der Straße auf die Schiene. Neben eines größeren Angebots können vor allem bessere Zugangsmöglichkeiten den Anreiz zum Umstieg fördern, wie etwa zusätzliche Schienenhaltepunkte, idealerweise angeknüpft an Ortsumgehungen, bzw. überregionale Straßen.
- Für den Flughafen und sein engeres und weiteres Umland bestehen umfangreiche Ansätze für den Ausbau des Schienenverkehrs, die u. a. für den Transrapid, den Erdinger Ringschluss, die Walpertskirchener Spange, der Anbindung der Münchner Messe, den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke München – Mühldorf – Freilassing, die Neufahrner Gegenkurve und die Marzlinger bzw. Pullinger Spange. Diese Planungen stellen gerade auch im Hinblick auf die öffentliche Haushaltssituation ein ambitioniertes Programm dar. Für dessen zeitnahe Umsetzung ist eine möglichst hohe Verkehrsnachfrage mit entsprechend hohen Nutzen-Kosten-Verhältnissen von großer Bedeutung. Ein verkehrliches Konzept, das diese notwendige Nachfrage nachhaltig stärkt, dient deshalb auch zur schnelleren Verwirklichung dieser umfangreichen Planungen.

- Die Pendlerzahlen aus dem erweiterten Flughafenumland belegen bereits heute, dass die Distanzen zum Flughafen auch für die Beschäftigte nicht grundsätzlich zu groß sind. Kann die verkehrliche Qualität insbesondere im Schienenverkehr verbessert werden, dann lassen sich hierdurch weitere Potenziale für die Schiene erschließen.
- Pendlerverkehre können aufgrund ihrer regelmäßigen Aufkommensstruktur im Prinzip durchaus affin zu öffentlichen Verkehrsmitteln sein. Es kommt allerdings darauf an, auch im Wettbewerb mit dem Straßenverkehr attraktive Verkehrsqualitäten zu schaffen.

Zusammenfassend ergeben sich aus diesen Aspekten Potenziale für ein schienenbasiertes Konzept insbesondere auch für den Pendlerverkehr zum Flughafen.

Zur Ausgestaltung eines solchen Konzeptes ist es notwendig, die potenziell geeigneten und aufkommensstarken Orte und Verkehrsachsen zu identifizieren. Diese sollten zwei wichtige Bedingungen in sich vereinen, nämlich einer ausreichenden Nachfrage, um eine attraktives Angebot bereit zu stellen, sowie einer für Pendler noch akzeptablen Reisezeit. Dazu muss zunächst Bezug auf das bestehende System der zentralen Orte und Entwicklungsachsen genommen werden.

5.2.2.3 Verkehrskonzeption Schiene

Grundlegend für ein verkehrliches Konzept sind die Möglichkeiten, die durch die bestehenden bzw. geplanten Schienennetze gegeben werden.

Bestehende und geplante Schienenverbindungen

Der Bestand und die Ausbauansätze/-planungen für die Schienenachsen folgen weitgehend den Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung – bis auf die Ausbaumaßnahme Garching – Freilassing, die von der Entwicklungsachse Altötting – Traunstein abweicht.

Die Analyse der Erreichbarkeiten bei Umsetzung der vorgesehenen Planungen hat gezeigt, dass vom Flughafen ausgehend, zwei Achsen wesentlich gestärkt werden können.

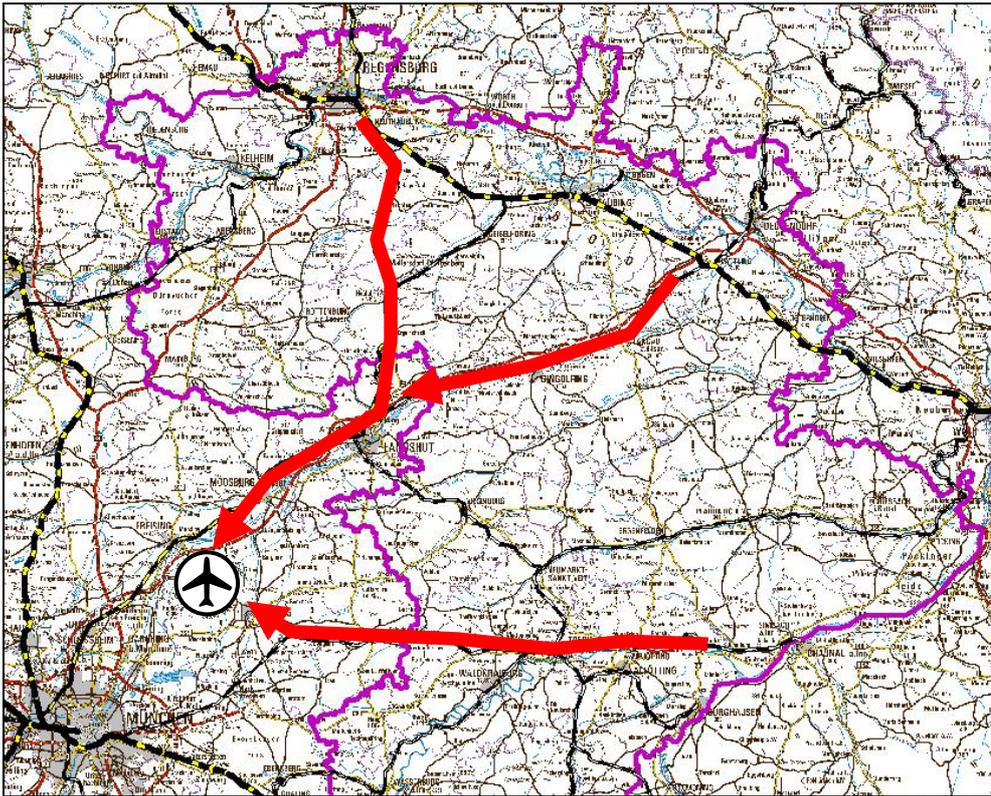


Abbildung 5-3: Verkehrlich wichtige Korridore (Schiene)

Diese führen derzeit aufgrund der fehlenden direkten Anbindung an den Flughafen und den sich daraus ergebenden Umsteigevorgängen zu inakzeptablen Reisezeiten für Pendler:

- Die Nord-Ost-Verbindung über eine oder mehrere Spangenlösungen Richtung Landshut und weiter Richtung Dingolfing bzw. Regensburg.
- Die Süd-Ost-Verbindung Richtung Mühldorf a. Inn – Freilassing durch die geplanten Spangen (Erdinger Ringschluss, Walpertskirchener Spange) und den Ausbau der bestehenden Strecke zu einer internationalen Fernverkehrsverbindung.

Diese zwei Korridore und ihre Anbindungen an den Flughafen sind deshalb im Untersuchungsraum von herausragender verkehrlicher Bedeutung.

Zur Behebung der fehlenden Direktanbindung des Flughafens sind bereits Ansätze zur Ergänzung des bestehenden Schienennetzes vorhanden (vgl. Abbildung 5-4).

Auf der aus dem Nordosten kommenden Verbindung aus Regensburg, bzw. Deggendorf / Dingolfing könnte durch Maßnahmen wie die Neufahrner Gegenkurve, die Marzlinger Spange oder die Pullinger Spange eine direkte Anbindung der bisher vorbeiführenden Schienenstrecke möglich werden. Die Eignung der Varianten wird gegenwärtig durch entsprechende Studien geprüft.

Auf der östlichen Linie Mühldorf a. Inn – München entstände durch die Walpertskirchener Spange in Verbindung mit dem Erdinger Ringschluss eine durch-

gängige Verbindung zum Flughafen, bzw. die Möglichkeit eines Flügelbetriebs oder des Umstiegs auf die S-Bahn in Markt Schwaben.

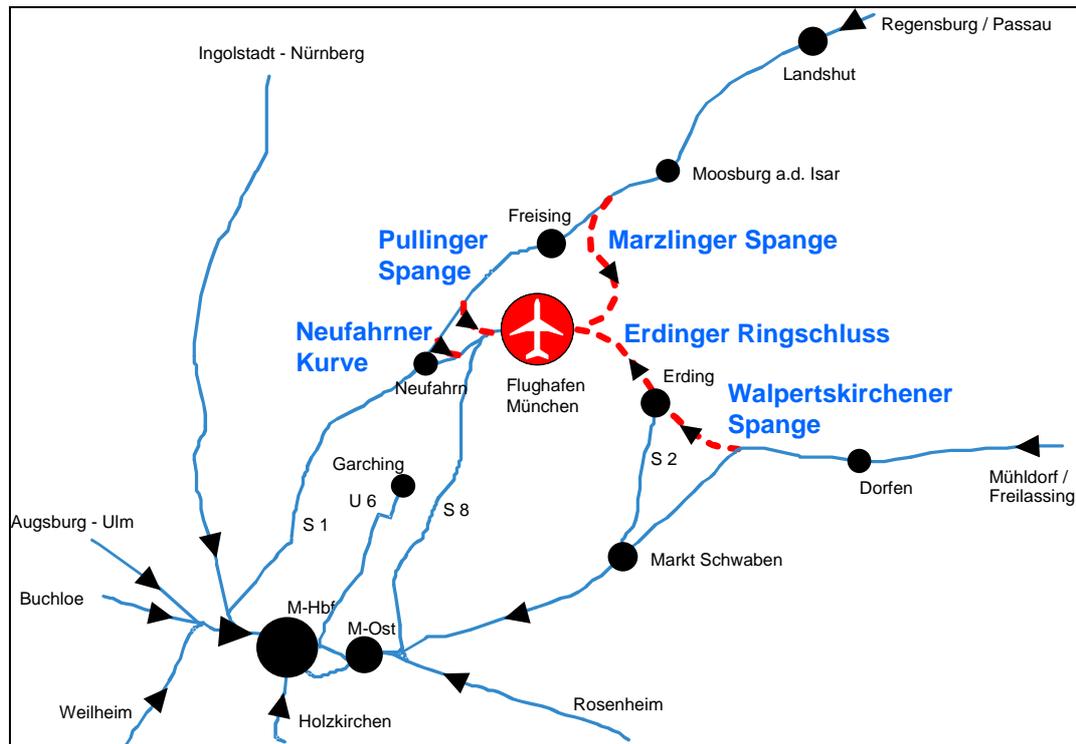


Abbildung 5-4: Varianten zur Anbindung des Flughafens München an das bestehende Schienennetz

Des Weiteren sind Netzertüchtigungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans bzw. internationaler Projekte vorgesehen. Auf der Strecke (Salzburg – Freilassing –) Mühldorf a. Inn – München sind im vordringlichem Bedarf bis 2015 ein viergleisiger Ausbau zwischen Markt Schwaben und München-Ost, die Umfahrung von Berg am Laim sowie zwei Begegnungstrecken zwischen Thann-Matzbach – Schwindegg und Ampfing – Mühldorf a. Inn vorgesehen. Der zweigleisige Ausbau mit Elektrifizierung auf der Gesamtstrecke von der Grenze zu Österreich bis München wird durch internationale Projekte angestrebt. Hierfür besteht jedoch noch kein fester Planungshorizont.

Verkehrskonzeption

Auf Basis der räumlichen und infrastrukturellen Bedingungen wird ein Verkehrskonzept zur Erschließung des erweiterten Flughafens entwickelt, das auf folgenden Prinzipien aufbaut:

- Um attraktive Verbindungen an den Flughafen auch für Pendler aus dem entfernteren Umland zu schaffen, soll das Angebot im Schienenverkehr möglichst
 - kurze Reisezeiten,
 - hohe Bedienungsfrequenzen und einen
 - hohen Bedienungskomfort aufweisen.

- Kurze Reisezeiten können durch schnelle Expressverbindungen mit wenigen Haltepunkten erreicht werden. Dies kann sehr gut mit der Konzeption der Linien als Regional- bzw. Fernverkehrslinien verbunden werden, die als höherstufige Angebotsprodukte aufzufassen sind.
- Hohe Bedienungsfrequenzen setzen ein hohes Verkehrsaufkommen voraus um langfristig wirtschaftlich tragfähig zu sein. Deshalb werden die Verbindungen für aufkommensstarke Relationen konzipiert.
- Aufgrund der größeren Haltepunktabstände und der damit verbundenen beschränkten direkten Erschließungswirkungen von Expressverbindungen muss bei der Konzeption auf einen möglichst guten Zugang bzw. eine gute Zubringersituationen geachtet werden. Der Zugang zu einem Schienenexpresssystem kann durch folgende Maßnahmen verbessert werden:
 - Erstellung von Haltepunkten an zentralen Orten mit einem verdichteten Einzugsbereich. In diesem Fall erschließen Haltestellen ein hohes Nachfragepotenzial in ihrem unmittelbaren Umfeld.
 - Gewährleistung bzw. Aufbau eines Zubringersystems zu den Haltestellen. Zubringer können öffentliche Verkehrsmittel sein, im ländlichen Raum auch motorisierte und nicht-motorisierte Individualverkehrsmittel. Dazu sind entsprechend gestaltete und ausgestattete Schnittstellen, insbesondere P+R-Anlagen mit in die Konzeption einzubeziehen.

Durch geeignete Zubringersysteme, ausdrücklich auch der mIV, können so auch in Gebieten mit geringerer Bevölkerungsdichte Verkehre gebündelt und mit einem Expresssystem vorteilhaft verknüpft werden.

Das **Grundkonzept** ist in nachfolgender Abbildung verdeutlicht.

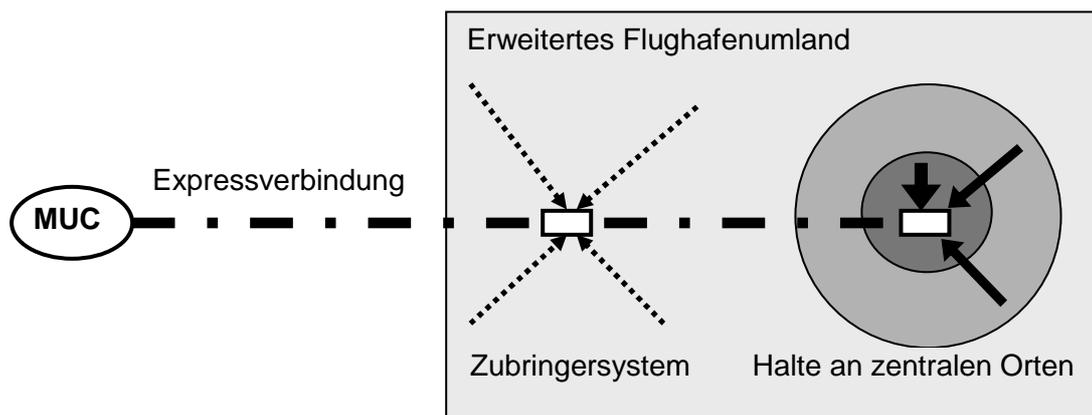


Abbildung 5-5: Grundkonzept Schiene

- Ein hoher Bedienungskomfort kann u. a. durch entsprechendes Wagenmaterial und begleitenden Service gewährleistet werden. Eine besondere Bedeutung beim Komfort kommt aber der Umsteigesituation zu. Am weitaus komfortabelsten sind umsteigefreie Direktverbindungen. Können diese nicht eingerichtet werden, dann sollte durch betriebliche und bauliche Maßnahmen

der Umstieg möglichst komfortabel ausgestaltet werden. Dazu zählt ein integraler Taktfahrplan mit regelmäßigen und kurzen Umsteigezeiten. Ebenso zählen dazu bauliche Maßnahmen, wie z. B. die Erleichterung von Umsteigevorgängen durch das Umsteigen auf dem selben Bahnsteig oder kurze und bequeme Umsteigewege.

Dieses Grundkonzept kann für das erweiterte Flughafenumland vor allem auf drei Achsen eingesetzt werden:

- Achse in Richtung Regensburg
- Achse in Richtung Dingolfing / Deggendorf
- Achse in Richtung Mühldorf a. Inn /Altötting

Des weiteren werden folgende begleitende Maßnahmen dringend empfohlen:

- Schaffung umsteigefreier Direktanbindungen an den Flughafen München durch die Ergänzung des vorhandenen Schienennetzes
- Ertüchtigung des bestehenden Netzes (Netzausbau, Begegnungstrecken, zwei / viergleisiger Ausbau, Elektrifizierung, Verringerung der Blockabstände, etc.) zur Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit und Vermeidung von Verspätungen
- Anpassung des Fahrplantaktes untergeordneter Strecken an die Hauptverbindungen
- Verwendung moderner Züge mit Neigetechnik zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit bei kurvigen Strecken
- Verwendung kombinierter Triebwagen-Konzepte (Elektrisch / Diesel) für teil-elektrifizierte Strecken, da der künftige Bahnhof Flughafen München aufgrund der geplanten Tunnellage vsl. nicht von Dieselfahrzeugen befahren werden kann.

5.2.2.4 Verkehrskonzeption Straße

Bestehende und geplante Straßenverbindungen

Der Untersuchungsraum verfügt mit der A 92 über eine direkte, schnelle und leistungsfähige Anbindung an den Flughafen (vgl. Abbildung 5-6). Die beiden Bundesstraßen B 301 und B 388 führen nahe am Flughafen vorbei. Diese sind jedoch nur in Teilabschnitten ausreichend leistungsfähig ausgebaut, so dass eine schnelle Erreichbarkeit des Flughafens derzeit nicht gegeben ist.

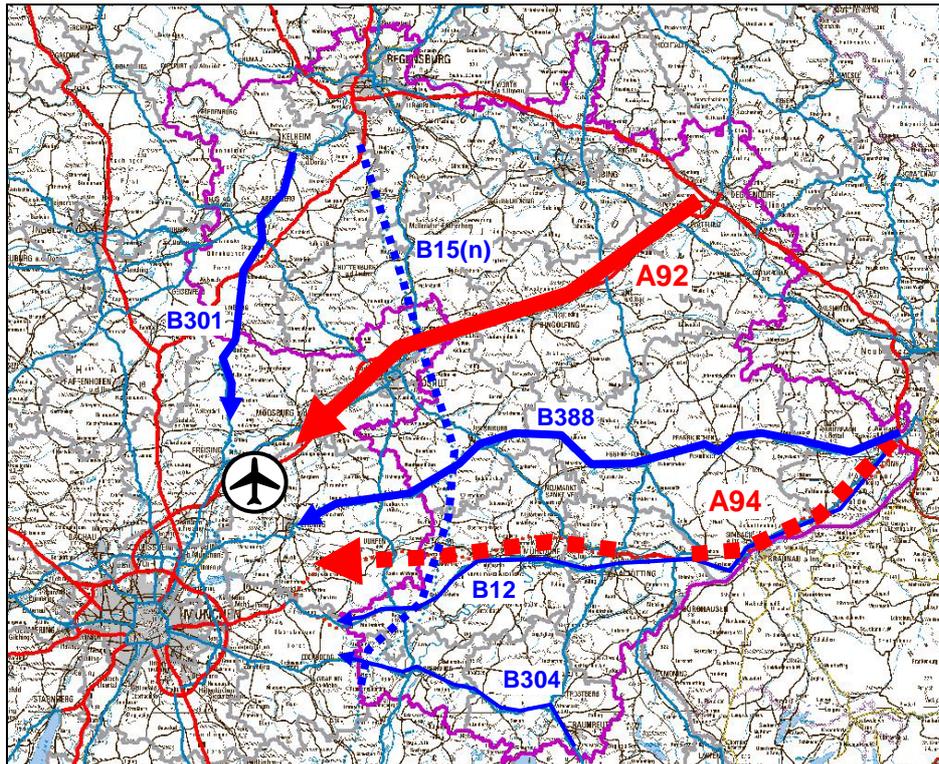


Abbildung 5-6: Wichtige Zubringerstraßen zum Flughafen mit überregionaler Bedeutung

Als weitere verbesserungsfähige verkehrliche Anbindungen an den Flughafen München seien genannt:

- Mangelhafte Erreichbarkeit des Flughafens München, verbunden mit langen Reisezeiten, über die B 12 (A 94) bzw. B 304 und im weiteren Verlauf über das nachgeordnete Straßennetz aus dem südöstlichen Untersuchungsraum
- Stauanfällige Autobahnverbindung zum Flughafen über die A 8 / A 99 / A 9
- Hohe Schwerverkehrsanteile auf der A 3 (20% - 25%) und den Bundesstraßen B 12 und B 20 (15% - 20%) führen zu deutlichen Leistungseinbußen für den Pkw-Verkehr
- Zahlreiche Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen stellen lokale Engpässe dar, insbesondere entlang der B 12, B 15, B 299, B 301, B 304 und B 388.
- Nicht bedarfsgerecht ausgebaute Staats- und Kreisstraßen, die nach den zubringenden Autobahnen und Bundesstraßen die weitere Erschließung vornehmen.

Neben einigen geplanten Ertüchtigungen des vorhandenen Straßennetzes (vgl. 3.4.2.3 ff., Maßnahmen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans, etc.) sind die bedeutsamsten Netzergänzungen die Verlängerung der Autobahn A 94 (oben dargestellt die Trasse Dorfen) sowie der Bau der B 15 neu, die eine tangentielle Zuführung bzw. Verteilung auf die Flughafenachsen A 92 / A 94 / etc. ermöglichen wird.

Verkehrskonzeption

Flughafenrelevante Verkehrsbeziehungen (Pendler, Wirtschaft, Reisende) werden mit zunehmender Reisezeit weniger bedeutsam. Das Hauptziel für den motorisierten Individualverkehr muss demzufolge die bestmögliche Anbindung des erweiterten Flughafenumlands über die Herstellung schnellerer Verbindungen sein, insbesondere dort, wo die o. g. Verkehrskonzeption Schiene nicht angewandt werden kann. Eine bessere Anbindung kann sowohl durch die Ertüchtigung der radial auf den Flughafen zulaufenden Straßenachsen (Autobahn A 92, B 388, B 301 sowie B 12, B 304) als auch durch die Zubringer zu diesen Achsen erreicht werden.

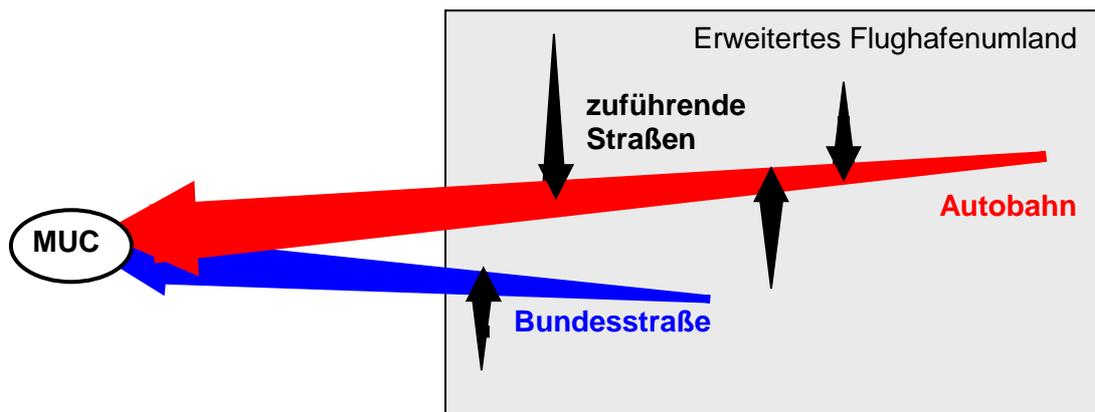


Abbildung 5-7: Grundkonzept Straße

Das **Grundkonzept** in Abbildung 5-7 zeigt die Zu- bzw. Abnahme der Relevanz von guten und schnellen Verkehrsverbindungen zum Flughafen München. Je dicker die Linie in der obigen Abbildung ist, desto wichtiger ist an diesem Querschnitt ein guter Ausbauzustand um schnell zum Flughafen zu kommen. Mit zunehmendem Abstand vom Flughafen verringert sich die Flughafenrelevanz und somit auch der Nutzen eines guten Ausbauzustands, bis hin zu einem Punkt, an dem Verbesserungsmaßnahmen für Flughafenpendler nicht mehr bedeutsam sind (etwa außerhalb der 1,5-Stunden-Isochrone zum Flughafen). Ein weiterer Faktor neben dem Ausbauzustand ist die Straßenkategorie. Je höher die Kategorie, desto schneller kann in der Regel auf dieser Straße gefahren werden und umso weiter ist ihr Wirkungsradius.

Eine qualitative Bewertung der Relevanz ist in der folgenden Abbildung 5-8 zu sehen. Wichtigste Verbindungsachse für das erweiterte Flughafenumland ist die A 92. Ebenfalls bedeutsam durch ihre Ausrichtung auf den Flughafen München sind die B 301 und B 388, sowie die zuführenden Achsen (hier nur dargestellt die Bundesstraßen). Künftig wird die A 94 in Verbindung mit der FTO eine wesentliche Zubringerachse bilden. Der B 15 neu wird eine wichtige Zubringer- und Verteileraufgabe zukommen.

Wichtigstes Ziel zur Verbesserung der Verbindungsqualität und Erreichbarkeit des Flughafens München ist somit der Ausbau und die Wiederherstellung von schnellen, (über-) regionalen Verbindungsachsen mit Flughafenrelevanz (insbesondere von Bundesstraßen, die grundsätzlich diesen Zweck erfüllen sollten).

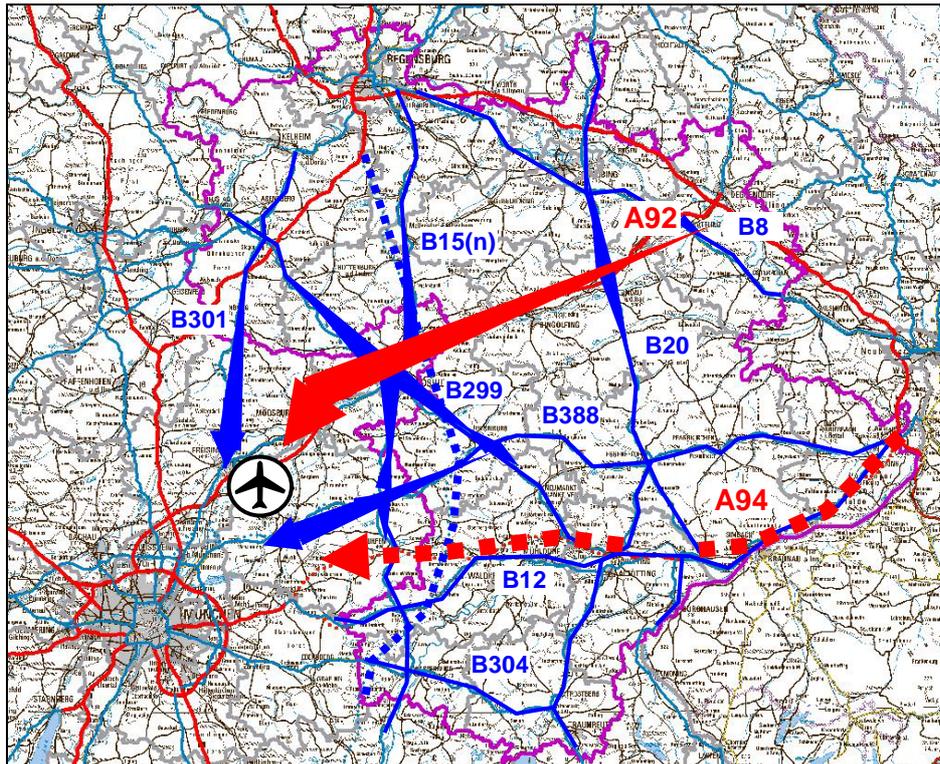


Abbildung 5-8: Maßgebliche Zugangsachsen im Straßennetz zum Flughafen München
(Autobahn = rot, Bundesstraße = blau / schwarz)

Allgemeine Maßnahmen hierfür sind (im Abstimmung mit natur- und siedlungsrelevanten Belangen):

- Vermeidung von Ortsdurchfahrten durch Schaffung von Ortsumgehungen
- Minimierung von innerörtlichem Straßenrückbau bzw. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Kreisverkehr, etc.) bei Verbindungsstraßen
- Erhöhung der Entwurfsgeschwindigkeit³⁵ durch Verbreiterung und Begradigung von Straßenquerschnitten, Verbesserung der Sichtverhältnisse, Minimierung von Steigungen
- Ertüchtigung und Anpassung von Knotenpunkten (Lichtsignalanlagen, Abbiegestreifen, planfreie Knotenpunktsgestaltung, ausreichend dimensionierte Kreisverkehre)
- Schaffung von Überholpassagen oder zusätzlichen Richtungsfahrstreifen (z. B. mit drei Fahrstreifen zur Ermöglichung risikominimierter Überholvorgänge)
- Reduktion des Lkw-Aufkommens auf Bundesstraßen durch Aufnahme in die Liste mautpflichtiger Straßen
- Vermeidung / Verbot von Fahrzeugen mit niedrigen Geschwindigkeiten (Traktoren, etc.)

³⁵ Entwurfsgeschwindigkeit: Die Geschwindigkeit, die dem Entwurf der Straße zu Grunde liegt, d. h. die die Auswahl der Kurvenmindestradien, Höchstlängsneigungen, etc. bestimmt.

5.2.2.5 Räumliche Zuordnung der Maßnahmen mit Schwerpunkt Infrastruktur

In der folgenden Abbildung ist die räumliche Zuordnung der nachfolgend detailliert beschriebenen Einzelmaßnahmen dargestellt.

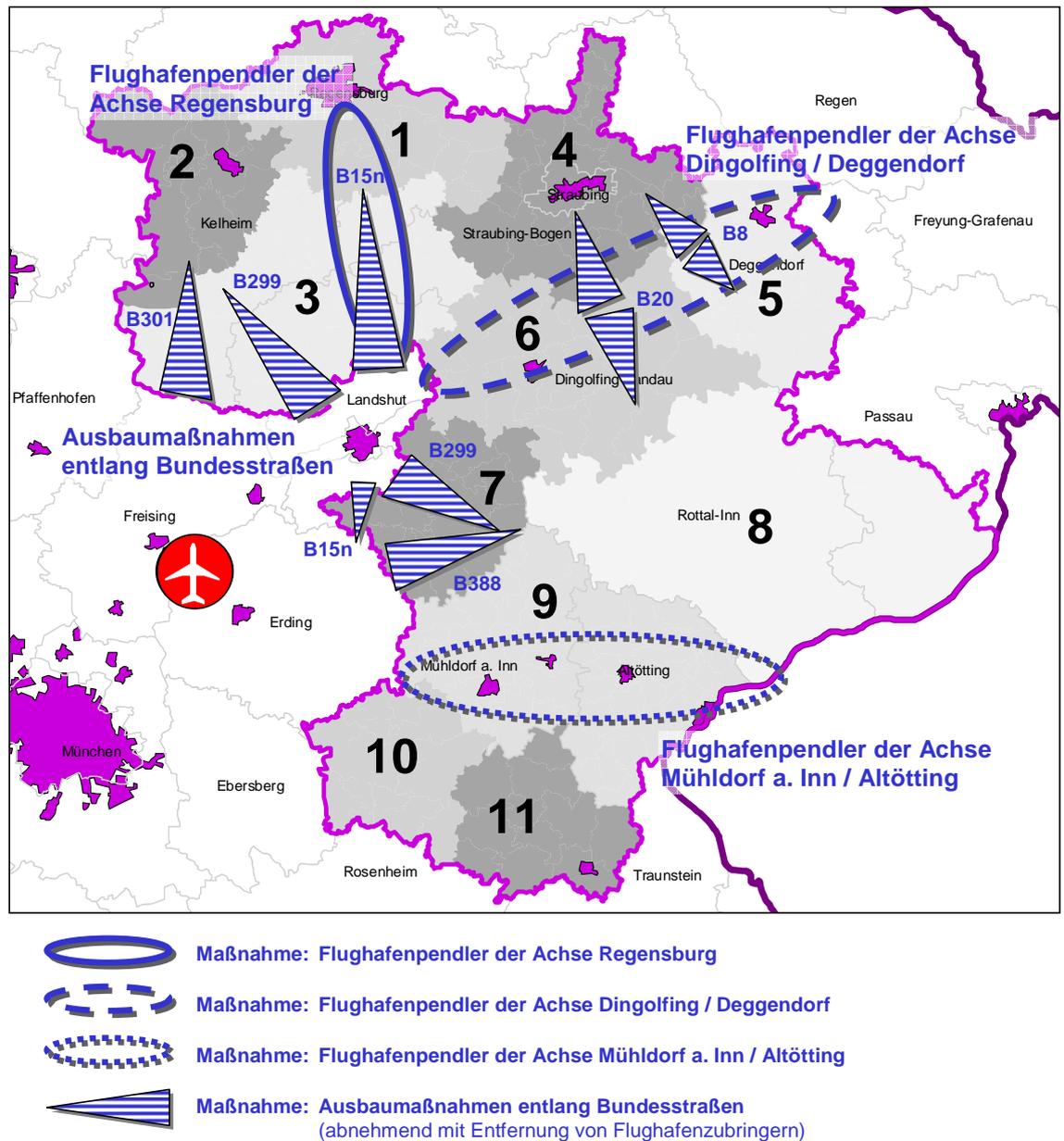


Abbildung 5-9: Räumliche Zuordnung der Maßnahmen mit Schwerpunkt Infrastruktur

5.2.2.6 Beschreibung der Einzelmaßnahmen

Flughafenpendler der Achse Regensburg

Kurzbeschreibung

Die Achse zwischen Landshut und Regensburg bietet ein abwechslungsreiches Wohnumfeld (Nähe zu den Oberzentren Regensburg und Landshut) mit befriedigender Verkehrsanbindung zum Flughafen München im motorisierten Individualverkehr (A 93 / A 9 / A 92 oder B 15 / A 92). Die Reisezeiten von Regensburg zum Flughafen betragen etwa eineinhalb Stunden. Die Verbindung über den öffentlichen Verkehr (Schienenstrecke Regensburg – Landshut – München) ist derzeit als nicht befriedigend einzustufen und durch den Umstieg in Freising auf den Bus und einer Reisezeit von über zwei Stunden kaum attraktiv.

Das Potenzial der Wohnorte entlang der Achse kann jedoch durch eine umsteigefreie Direktanbindung des vorhandenen Schienennetzes an den Flughafen stark erhöht werden. Die somit entstehende ÖV-Direktanbindung bietet verkürzte Reisezeiten und ist unabhängig vom prognostizierten steigenden Verkehrsaufkommen auf den Bundesfernstraßen und von der Parkplatzknappheit in Flughafennähe.

Eine Direktanbindung an den Flughafen muss mit einer Ertüchtigung der Schienenstrecke in Richtung höherer Kapazitäten und Geschwindigkeiten einhergehen. Die Attraktivität des Verkehrsmittels ist durch einen Fahrplan mit hoher Taktdichte und wenigen Halten zu steigern. Um eine maximale Anzahl an Pendlern aus dem Raum zu erreichen, sollen wenige, gut erreichbare zentrale Zustiegepunkte, bzw. Haltestellen in der Region definiert werden. Diese müssen aufgrund ihrer Lage und Ausstattung die bestmögliche Verbindungsstelle zwischen der Direktverbindung zum Flughafen und der Anreise bis zu diesem Punkt (Pkw, Bus, Rad) bieten. Da trotz hoher Taktdichten Wartezeiten entstehen können, sollten die Aufenthaltsmöglichkeiten für den Pendler attraktiv gestaltet werden – mit Wartemöglichkeit, Versorgungseinrichtungen (Lebensmittel, Presse) sowie Online-Informationen über Fahrzeiten.

Ein schnellerer Zugang zum Flughafen für die Anwohner der Achse Regensburg kann zusätzlich durch straßengebundene Maßnahmen wie den Neubau der B 15 neu unterstützt werden, der die bisher sehr stauanfällige Route über die A 9 vermeidet.

Aufgaben / Teilprojekte

- Schienennetz
 - o Direkte Anbindung des vorhandenen Netzes an den Flughafen (Neufahrner Gegenkurve, Marzlinger Spange, Pullinger Spange)
 - o Schaffung ausreichender Schienenkapazitäten durch zweigleisigen Ausbau, bzw. Begegnungsstrecken

- Ertüchtigung des Gleiskörpers für höhere Reisegeschwindigkeiten
- Einsatz modernen Zugmaterials (Neigetechnik) zur Steigerung der Durchschnittsgeschwindigkeit nördlich von Landshut, sowie ggf. gekoppelter Antrieb Diesel / Elektrisch, da die Einfahrt eines dieselgetriebenen Zuges in den Flughafen wegen der Abgasproblematik nicht oder nur mit sehr großem Aufwand möglich ist.
- Erstellung eines attraktiven Zugangebots
 - Mit kurzen Reisezeiten, durch wenige Halte, an definierten Ein- / Umsteigepunkten zur Sammlung von umliegenden Pendlern
 - Mit Nebenstrecken abgestimmter Fahrplan (Straubing / Bogen)
- Ein- / Umsteigepunkte (zur Sammlung von umliegenden Pendlern):
 - Definition / Neuerrichtung weniger zentraler Umsteigepunkte auf der Schienenachse Regensburg – Landshut (– Flughafen München). Mögliche zentrale Sammelpunkte sind Ergoldsbach, Neufahrn i. NB. (Schienenanbindung Straubing / Bogen), Hagelstadt, Köfering, evtl. Unterdeggenbach. Die jetzigen Bahnhöfe liegen bereits in Randlage der Orte oder nahe an noch unbebauten Flächen, was die Bereitstellung von P+R Plätzen erleichtern würde. Alternativ könnten neue Schienenhalte errichtet werden.
 - Ertüchtigung des Bahnhofsumfelds für einen attraktiven und schnellen Zugang: durch attraktive Gestaltung des Bahnhofs und der Wartemöglichkeiten für Pendler, ausreichende Kapazitäten von bahnhofsnahen P+R, „Kiss-and-Ride“³⁶ und Fahrrad-Abstellanlagen, Anbindung regionaler Buslinien, aktuelle Informationen, Schaffung von Einkaufsmöglichkeiten mit verlängerten Öffnungszeiten
 - Bereitstellung eines guten Angebots an Direktverbindungen bzw. Umstiege mit kurzen Anschlusszeiten
- Erstellung von pendlerorientierten Fahrkonzepten:
 - Tarifliche Vergünstigungen (Monatskarten)
 - Bildung von Kooperationen mit Arbeitgebern (Jobticket)
- Öffentlichkeitsarbeit durch Verkehrsträger und Arbeitgeber

Ziel / Nutzen

Erhöhung der Attraktivität des ÖV durch Schaffung eines besseren Zugangs zum Flughafen München, aber auch zu den zentralen Orten Regensburg und Landshut, Reduktion des Pkw- / Parkaufkommens am Flughafen durch die ÖV-Pendler, Stärkung der Wirtschaftskraft der Achse Regensburg – Landshut

³⁶ Das Abliefern oder Abholen von Fahrgästen an einer Zugangsstelle des öffentlichen Personenverkehrs durch einen von Dritten gefahrenen Privat-Pkw bezeichnet. Kiss-and-Ride-Anlagen sind beispielsweise in unmittelbarer Nähe zu Bahn- oder Bussteigen angeordnete Schleifen mit Kurzzeit-Parkplätzen, die diesen Vorgang erleichtern und beschleunigen sollen.

Zielgruppe / Betroffene Pendler der Achse Regensburg – Landshut in Richtung Flughafen und dem flughafennahen Umfeld
Adressat / Akteur Bahn, Stadt Regensburg, Stadt Landshut, Landkreise Regensburg, Landshut, FMG, Regierung von Niederbayern, Oberpfalz, Freistaat Bayern
Umsetzung Mittel- bis langfristig
Bündelung mit anderen Maßnahmen Die Maßnahme ist mit naturrechtlichen und siedlungsrelevanten Belangen abzustimmen

Flughafenpendler der Achse Dingolfing / Deggendorf

Kurzbeschreibung

Die Achse zwischen Landshut und Deggendorf stellt einen Einzugsbereich mit bereits sehr guter Verkehrsanbindung zum Flughafen München im motorisierten Individualverkehr (A 92) dar. Die Reisezeiten im IV von Deggendorf zum Flughafen liegen ohne Verkehrsstörungen bei gut einer Stunde. Die Verbindung im öffentlichen Verkehr (Schienenstrecke Deggendorf – Landshut – München) ist wegen des Umstiegs in Freising auf den Bus und einer Reisezeit von über zwei Stunden nur als nicht befriedigend zu bewerten und somit wenig attraktiv.

Durch die künftig zu erwartende steigende Verkehrsbelastung auf den Fernstraßen, in Begleitung mit einer erwarteten Verschärfung der Parkplatzproblematik am Flughafen, wird eine Attraktivitätssteigerung der Schiene der Achse Dingolfing zu einer Verschiebung des Modal-Split in Richtung ÖV führen.

Die oberste Priorität liegt im Aufbau einer attraktiven Direktanbindung für die Schieneachse Deggendorf – Flughafen München – München. Der Zugang zum ÖV sollte durch wenige zentrale Zusteigepunkte in der Nähe von Autobahnzufahrten mit gutem P+R-Angebot wesentlich erleichtert werden. Die Attraktivität der ÖV-Anbindung ist durch modernes Zugmaterial und einen Fahrplan mit hoher Taktdichte sicher zu stellen. Die Aufenthaltsmöglichkeiten für den Pendler sind attraktiv zu gestalten – mit Wartemöglichkeit, Versorgungseinrichtungen (Lebensmittel, Presse) sowie Online-Informationen über Fahrzeiten.

Aufgaben / Teilprojekte

ÖV:

- Schienennetz
 - o Direkte Anbindung des vorhandenen Netzes an den Flughafen (Neufahrner Gegenkurve, Marzlinger Spange , Pullinger Spange)
 - o Schaffung ausreichender Schienenkapazitäten durch zweigleisigen Ausbau (Plattling – Landshut) für den Personen- und Güterverkehr (BMW), bzw. Bau von Begegnungstrecken.
 - o Ertüchtigung des Gleiskörpers für höhere Reisegeschwindigkeiten
- Erstellung eines attraktiven Zugangebots mit kurzen Reisezeiten, durch wenige Halte, an definierten Ein- / Umsteigepunkten zur Sammlung von Pendlern
- Ein- / Umsteigepunkte (zur Sammlung von umliegenden Pendlern):
 - o Definition / Neuerrichtung zentraler Umsteigepunkte auf der Schienenachse Deggendorf – Landshut (– Flughafen München). Mögliche zentrale Sammelpunkte sind Wallersdorf, Mammingschwaigen und Wörth a. d. Isar. Die jetzigen Bahnhöfe liegen nahe an noch un bebauten Flächen, was die Bereitstellung von P+R Plätzen erleichtern würde und verfügen über einen nahe liegenden Autobahnanschluss an die A 92.

<ul style="list-style-type: none"> ○ Ertüchtigung des Bahnhofsumfelds für einen attraktiven und schnellen Zugang: durch attraktive Gestaltung des Bahnhofs und der Wartemöglichkeiten für Pendler, ausreichende Kapazitäten von bahnhofsnahen P+R, „Kiss-and-Ride“ und Fahrrad-Abstellanlagen, Anbindung regionaler Buslinien, aktuelle Informationen, Schaffung von Einkaufsmöglichkeiten mit verlängerten Öffnungszeiten ○ Bereitstellung eines guten Angebots an Direktverbindungen bzw. minimaler Umstiege mit kurzen Anschlusszeiten <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung von pendlerorientierten Fahrkonzepten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Tarifliche Vergünstigungen (Monatskarten) ○ Bildung von Kooperationen mit Arbeitgebern (Jobticket), z. B. mit BMW AG - Öffentlichkeitsarbeit durch Verkehrsträger und Arbeitgeber <p>MIV:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Straßennetz: Schaffung guter Verbindungen zwischen den Anschlussstellen der Autobahn A 92 und den zentralen Zusteigepunkten der Schienenachse Deggendorf – Landshut – München
<p>Ziel / Nutzen</p> <p>Erhöhung der Attraktivität des ÖV durch Schaffung eines besseren Zugangs zum Flughafen München, aber auch zu den zentralen Orten auf der Strecke München – Landshut – Deggendorf, Reduktion des Pkw- / Parkaufkommens am Flughafen und im Verlauf der A 92 durch die ÖV-Pendler</p>
<p>Zielgruppe / Betroffene</p> <p>Pendler der Achse Deggendorf – Landshut in Richtung Flughafen und dem flughafennahen Umfeld</p>
<p>Adressat / Akteur</p> <p>Bahn, Stadt Landshut, Landkreise Landshut, Dingolfing-Landau, Deggendorf, FMG, Regierung von Niederbayern, Freistaat Bayern</p>
<p>Umsetzung</p> <p>Mittel- bis langfristig</p>
<p>Bündelung mit anderen Maßnahmen</p> <p>Die Maßnahme ist mit naturrechtlichen und siedlungsrelevanten Belangen abzustimmen</p>

Flughafenpendler der Achse Mühldorf a. Inn / Altötting**Kurzbeschreibung**

Die Achse Mühldorf a. Inn / Altötting und München bietet ein abwechslungsreiches Wohnumfeld, jedoch mit derzeitiger schlechter Verkehrsanbindung an den Flughafen München. Im motorisierten Individualverkehr ist die Verbindung durch eine umwegige Route über die Autobahnen A 99, A 9, A 92 bzw. die Bundesstraßen B 12, B 15, B 388 gegeben, mit Fahrtzeiten von mindestens eineinhalb Stunden. Die Verbindung im öffentlichen Verkehr ist mit Umstieg in München-Ost auf die S-Bahn und einer Reisezeit von über zwei Stunden wenig attraktiv.

Das Potenzial der Wohnorte entlang der Achse kann durch eine Optimierung der Straßenverbindungen sowie einer attraktiveren und direkten Anbindung des Schienennetzes an den Flughafen stark erhöht werden.

Straßenseitig kann durch die Verlängerung der A 94 ein verbesserter Zugang zum Flughafen über die A 99, A 9, A 92 oder die nach Süden verlängerte FTO geschaffen werden. Ein Ausbau der zuführenden Bundesstraßen wird zu schnelleren Verbindungen führen (vgl. Maßnahme „Ausbaumaßnahmen entlang Bundesstraßen“).

Als wichtiger wird jedoch der Handlungsbedarf im Bereich des ÖV gesehen. Mit einer Direktverbindung zwischen der Achse Mühldorf a. Inn – München und dem Flughafen kann eine schnelle, umsteigefreie Anbindung geschaffen werden – und direkter als eine straßenseitige Variante über die verlängerte A 94 und den staugefährdeten Bereichen der A 99 und A 9.

Begleitend muss eine Ertüchtigung der Schienenstrecke in Richtung Elektrifizierung, höhere Kapazitäten und Geschwindigkeiten stattfinden. Die Attraktivität des Verkehrsmittels ist durch moderne, schnellere Züge sowie einen Fahrplan mit hoher Taktdichte und wenigen Halten zu steigern. Um eine maximale Anzahl an Pendlern zu erreichen, müssen wenige, aber gut erreichbare zentrale Zusteigepunkte, bzw. Haltestellen in der Region definiert werden. Diese müssen aufgrund ihrer Lage und Ausstattung die bestmögliche Verbindungsstelle zwischen der Direktverbindung zum Flughafen und der Anreise bis zu diesem Punkt (Pkw, Bus, Rad) bieten. Da trotz hoher Taktdichten Wartezeiten entstehen können, ist auf die attraktive Gestaltung der Aufenthaltsmöglichkeiten für die Pendler zu achten.

Aufgaben / Teilprojekte

ÖV:

- Schienennetz
 - o Direkte Anbindung des vorhandenen Netzes an den Flughafen (Walpertskirchener Spange, Erdinger Ringschluss)
 - o Schaffung ausreichender Schienenkapazitäten durch zweigleisigen Ausbau, bzw. Begegnungsstrecken
 - o Elektrifizierung der Strecke und Ertüchtigung des Gleiskörpers für höhere Reisegeschwindigkeiten
 - o Einsatz modernen Zugmaterials zur Steigerung des Fahrkomforts.
- Erstellung eines attraktiven Zugangebots
 - o Mit kurzen Reisezeiten, durch wenige Halte, an definierten Ein- / Umsteigepunkten zur Sammlung von umliegenden Pendlern
 - o Mit Nebenstrecken abgestimmter Fahrplan (Burghausen, Simbach a. Inn, etc.)
- Ein- / Umsteigepunkte (zur Sammlung von umliegenden Pendlern):
 - o Definition / Neuerrichtung weniger zentraler Umsteigepunkte auf der Schienenachse Mühldorf a. Inn – München. Mögliche zentrale Sammelpunkte sind Schwindegg, Weidenbach, Unterau bei Neuötting, Tüßling (Schienenanbindung Burghausen, Traunstein, Salzburg, etc.), evtl. Mühldorf a. Inn (hier keine bahnhofsnahe unbebaute Flächen vorhanden, aber wichtiger Knotenpunkt Schiene). Die jetzigen Bahnhöfe liegen bereits in Randlage der Orte oder nahe an noch unbebauten Flächen, was die Bereitstellung von P+R Plätzen erleichtert. Alternativ könnten neue Schienenhalte errichtet werden.
 - o Ertüchtigung des Bahnhofsumfelds für einen attraktiven und schnellen Zugang: durch attraktive Gestaltung des Bahnhofs und der Wartemöglichkeiten für Pendler, ausreichende Kapazitäten von bahnhofsnahe P+R, „Kiss-and-Ride“ und Fahrrad-Abstellanlagen, Anbindung regionaler Buslinien, aktuelle Informationen, Schaffung von Einkaufsmöglichkeiten mit verlängerten Öffnungszeiten
 - o Bereitstellung eines guten Angebots an Direktverbindungen bzw. minimaler Umstiege mit kurzen Anschlusszeiten
- Erstellung von pendlerorientierten Fahrkonzepten:
 - o Tarifliche Vergünstigungen (Monatskarten)
 - o Bildung von Kooperationen mit Arbeitgebern (Jobticket)
- Öffentlichkeitsarbeit durch Verkehrsträger und Arbeitgeber

<p>MIV:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Straßennetz: <ul style="list-style-type: none"> o Verlängerung der A 94 zur Schaffung einer leistungsfähigen Anbindung an den Flughafen über die A 99, A 9, A92 o Ertüchtigung der Zubringerstraßen, insbesondere der B 12, B 15, B 388 zur Gewährleistung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit und kürzerer Reisezeiten zum Flughafen (vgl. Maßnahme „Ausbaumaßnahmen entlang Bundesstraßen“)
<p>Ziel / Nutzen</p> <p>Erhöhung der Attraktivität des ÖV durch Schaffung eines besseren Zugangs zum Flughafen München, aber auch zu den zentralen Orten Dorfen, Mühldorf a. Inn, Neu- / Altötting, Reduktion des Pkw- / Parkaufkommens am Flughafen durch ÖV-Pendler, Stärkung der Wirtschaftskraft der Achse Mühldorf a. Inn – München.</p>
<p>Zielgruppe / Betroffene</p> <p>Pendler der Achse Mühldorf a. Inn – München in Richtung Flughafen und dem flughafennahem Umfeld</p>
<p>Adressat / Akteur</p> <p>Bahn, Landkreise Mühldorf a. Inn, Altötting, FMG, Regierung von Oberbayern, Freistaat Bayern</p>
<p>Umsetzung</p> <p>Mittel- bis langfristig</p>
<p>Bündelung mit anderen Maßnahmen</p> <p>Die Maßnahme ist mit naturrechtlichen und siedlungsrelevanten Belangen abzustimmen</p>

Ausbaumaßnahmen entlang Bundesstraßen

Kurzbeschreibung

Die Mobilität im Untersuchungsgebiet ist maßgeblich durch den motorisierten Individualverkehr geprägt. Dies wird bestimmt durch die teils disperse Siedlungsstruktur des Untersuchungsgebietes, des nur in zentralen Orten ausreichend vorhandenen ÖV-Angebots und des nicht flächendeckenden Schienenverkehrsangebots – derzeit ohne direkte Flughafenanbindung.

Eine zentrale Bedeutung für die Anbindung des Untersuchungsgebietes an den Flughafen München besitzen somit für den IV die zuführenden Autobahnen A 92 und A 93 (über die A 9, A 92), künftig die A 94 sowie die direkt zum Flughafen oder zu den Autobahnachsen führenden Bundesstraßen. Gerade die Bundesstraßen kommen aber häufig nicht mehr ihrer Funktion einer schnellen, überregionalen Verbindung nach. Sie verlaufen historisch bedingt überwiegend kurvigen, nicht leistungsfähigen Trassen und führen durch etliche Ortschaften. Innerorts tritt oftmals eine starke Reduzierung der Leistungsfähigkeit im Zuge von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes auf, wie durch Lichtsignalanlagen, geschwindigkeitsreduzierende Kreisverkehre oder Mittelinseln an Ortsein- und -ausfahrten.

Aufgrund der überregionalen Verbindungs- und Zubringerfunktion ist deshalb eine bauliche Ertüchtigung der flughafenrelevanten Bundesstraßen anzustreben. Dies sind die zur Autobahn A 92 führenden Bundesstraßen B 15, B 20, B 299 sowie die direkt auf den Flughafen ausgerichteten B 301, B 388, evtl. B 12 (untergeordnet bei Verlängerung der A 94) und B 304 (lange Reisezeit zum Flughafen).

Aufgaben / Teilprojekte

Wichtige Aufgaben / Teilprojekte sind:

Außerorts:

- Schaffung von Ortsumgehungen
- Erhöhung der Entwurfsgeschwindigkeit durch:
 - o Verbreiterung und Begradigung von Straßenquerschnitten
 - o Erhöhung der Richtungsfahrstreifen (evtl. Richtungstrennung → mögliche Erhöhung der max. Geschwindigkeit auf 120 km/h)
 - o Verbesserung der Sichtverhältnisse, Minimierung von Steigungen
 - o Errichtung von Nothaltebuchten
- Vermeidung / Verbot von Fahrzeugen mit niedrigen Geschwindigkeiten (Traktoren, etc.)
- Schaffung von Überholpassagen (z. B. mit drei Fahrstreifen zur Ermöglichung risikominimierter Überholvorgänge)
- Ertüchtigung und Anpassung von Knotenpunkten (Lichtsignalanlagen, Abbiegestreifen, planfreie Knotenpunktsgestaltung, Kreisverkehr)

<p>Innerorts:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vermeidung von innerörtlichem Straßenrückbau bei maßgeblichen Verbindungsstraßen - Ertüchtigung und Anpassung von Knotenpunkten (Lichtsignalanlagen, Abbiegestreifen, Kreisverkehr) - Innerörtliche Neuordnung des Straßennetzes hinsichtlich einer Verlegung des Durchgangsverkehrs auf alternative Straßen in weniger verkehrssicherheitskritischen bzw. lärmkritischen Gebieten <p>Begleitend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reduktion des Lkw-Aufkommens auf Bundesstraßen durch Aufnahme in die Liste mautpflichtiger Straßen (Abzustimmen mit Bereich Wirtschaft) - Errichtung zusätzlicher Parkmöglichkeiten am Flughafen oder in Flughafennähe (z. B. mit Pendelbusanbindung) - Unterstützung von Fahrgemeinschafts-Initiativen (Mitfahrzentralen) für Pendler
<p>Ziel / Nutzen</p> <p>Schaffung von leistungsfähigeren, schnelleren Verbindungen zum Flughafen München unter gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit durch verbesserte Überholmöglichkeiten und Reduktion des Unfallrisikos durch Ortsdurchfahrten.</p>
<p>Zielgruppe / Betroffene</p> <p>Pendler und Bewohner des erweiterten Flughafenumlands, Transitverkehr</p>
<p>Adressat / Akteur</p> <p>Landkreise Kelheim, Straubing-Bogen, Dingolfing-Landau, Landshut, Rottal-Inn, Mühldorf a. Inn, Traunstein, Rosenheim, Regierung von Oberbayern, Niederbayern, Oberpfalz, Freistaat Bayern</p>
<p>Umsetzung</p> <p>Kurz- bis mittelfristig</p>
<p>Bündelung mit anderen Maßnahmen</p> <p>Die Maßnahme ist mit naturrechtlichen und siedlungsrelevanten Belangen abzustimmen</p>

5.2.3 Maßnahmen mit Schwerpunkt Marketing

5.2.3.1 Grundlagen für siedlungsstrukturelle Maßnahmen mit Schwerpunkt Marketing

Die Maßnahmenvorschläge des Fachbereiches Siedlung greifen insbesondere Entwicklungschancen auf, die sich an den Wohnbedürfnissen der Menschen orientieren. Wie bereits nachgewiesen, verfügt der Untersuchungsraum über ein umfangreiches Angebot an bebaubaren Wohnbauflächen sowie Wohnimmobilien, die den unterschiedlichsten Ansprüchen genügen.

Zur Verbesserung der Inwertsetzung des Wohnraumangebotes ist es notwendig das Angebot an Dienstleistungen im Bereich der Daseinsvorsorge gezielt zu bewerben und im gemeinsamen Verbund zu einem Qualitätsausbau zu führen.

In den Fokus der Maßnahmen soll dabei insbesondere der Teilbereich des Untersuchungsraumes gestellt werden, der innerhalb einer einstündigen Entfernung zum Flughafen München liegt (vgl. Abbildung 5-10). Gemäß demographischer Indikatoren ist dieser Raum in besonderer Weise als Wohnstandortraum für Familien geeignet.

Die vorhandenen Rahmenbedingungen sollen in Wert gesetzt und das Ziel einer verstärkten Außenwahrnehmung eines flughafennahen attraktiven Wohnstandortraumes soll über Marketingmaßnahmen herbeigeführt werden.

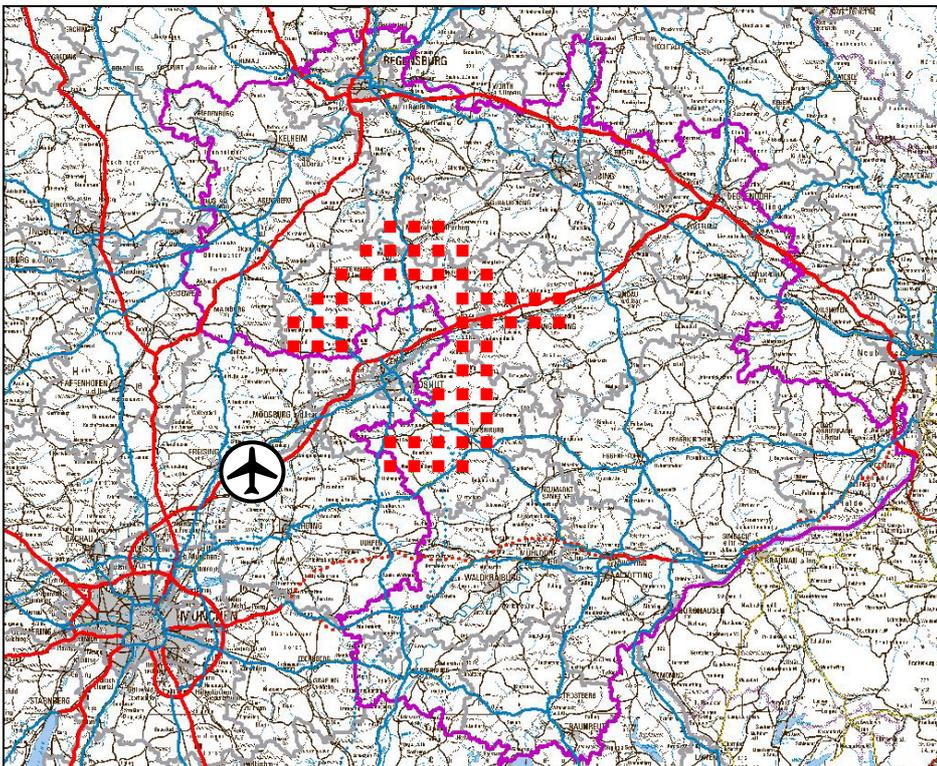


Abbildung 5-10: Schwerpunkttraum für eine flughafennahe Wohnstandortprofilierung
(Wohnstandortraum innerhalb der Einstundenisochrone = rot,)

5.2.3.2 Grundlagen für regionalökonomischen Maßnahmen mit dem Schwerpunkt Marketing

Für die Vermarktung regionaler Potenziale ist eine klare Positionierung des weiteren Umlandes gegenüber dem näheren Umland notwendig. Es sind diejenigen Standortbedingungen zu betonen, welche sich vom näheren Umfeld des Flughafens deutlich unterscheiden, aber für Unternehmen wichtige Vorteile konstituieren können. In Tabelle 5-2 erfolgt ein Vergleich ausgewählter Standortfaktoren.

Tabelle 5-2: Standortbedingungen im weiteren und näheren Umland

Standortfaktor	Engeres Flughafenumland	Weiteres Flughafenumland
Verfügbarkeit von Arbeitskräften	- Verfügbarkeit von Beschäftigten mittlerer und niedriger Qualifikationsniveaus aufgrund hoher Nachfrage z. T. eingeschränkt	- Gute Verfügbarkeit von Arbeitskräften mittlerer und niedrigerer Qualifikationsniveaus
Konkurrenzsituation und Lohnkosten	- Starke Konkurrenzsituation führt zu höheren Lohnkosten	- Löhne und Gehälter liegen zum Teil deutlich unterhalb derjenigen in urbanen Zentren
Gewerbeflächen	- Gewerbeflächen sind für alle Branchen im ausreichenden Umfang vorhanden (inkl. flächenintensive Logistik) - Flughafen kann innerhalb weniger Minuten erreicht werden	- Gewerbeflächen sind im weiteren Umland, auch in verkehrsgünstigen Lagen, in ausreichendem Umfang vorhanden - Fahrzeit zum Flughafen ab 45 Minuten
Bodenrichtwerte und Mieten	- Hohe Bodenrichtwerte / Mieten Regionale Beispiele: - Landkreis Freising: ca. 200 € / m ² , - Landkreis Erding: ca. 120 € / m ²	- niedrige Bodenrichtwerte / Mieten Regionale Beispiele: - Raum Inn-Salzach: ca. 50 € / m ² - Landkreis Kelheim: ca. 40 € / m ² - Landkreis Landshut: ca. 80 € / m ²
Verkehrssituation / Verkehrsanbindung	- Hohe verkehrliche Belastung und hieraus folgenden Umweltproblemen	- Verkehrsbelastung im Allgemeinen deutlich geringer - Flughafenanbindung im weiteren Umland teilweise mangelhaft
Weitere standortspezifische Besonderheiten	- Ausgeprägte Agglomerations- und Fühlungsvorteile - Hervorragende Bedingungen für Forschungs- und Entwicklung sowie Hochtechnologiebetriebe	- International orientierte Branchenagglomerationen (Automotive, Ernährung, Chemie und nachwachsende Rohstoffe) - Räumliche Nähe zu Osteuropa bietet Unternehmen neue Markt- und Expansionschancen

5.2.3.3 Landschaft, Erholung und Tourismus

Die Maßnahmen des Fachbereichs Landschaft beziehen sich auf Landschaftsräume, die sich aufgrund ihrer landschaftlichen, kulturellen, gesundheitlichen und / oder urbanen Qualität ganz besonders für eine touristische Vermarktung im Hinblick auf Fluggäste eignen:

1. Donau- und Altmühltal bei Regensburg und Kehlheim mit der Altstadt von Regensburg als Weltkulturerbe in Verbindung mit zahlreichen landschaftlichen und kulturgeschichtlichen Attraktionen in der Umgebung.
2. die Bäder Bad Füssing, Bad Griesbach, Bad Birnbach mit ihrem vielfältigen touristischen Angebot im Kur- / Wellnessbereich und weiteren Alleinstellungsmerkmalen, wie Golf-Sport in Bad Griesbach.
3. Unteres Inntal und Inn-Chiemsee-Hügelland mit herausragender landschaftlicher Ausstattung und Heimat von Papst Benedikt XVI., wodurch sich Anknüpfungspunkte für eine internationale Vermarktung ergeben.

Wesentliche Voraussetzung ist die Erhaltung und Entwicklung des attraktiven und erholungswirksamen landschaftlichen Umfeldes. Weitere wichtige Aufgaben sind:

1. Entwicklung einer spezifischen, auf Fluggäste bezogenen Angebotsstruktur (zielgruppenorientierte Produktentwicklung)
2. Entwicklung einer auf Fluggäste bezogenen Infrastruktur (z. B. Transport von und zum Flughafen)
3. Entwicklung einer auf Fluggäste bezogenen Öffentlichkeitsarbeit / Vermarktungsstruktur (z. B. Info und Auftritt am Flughafen, Broschüren in Fluglinien)

5.2.3.4 Räumliche Zuordnung der Maßnahmen mit Schwerpunkt Marketing

In der folgenden Abbildung ist die räumliche Zuordnung der detailliert nachfolgend beschriebenen Einzelmaßnahmen dargestellt.

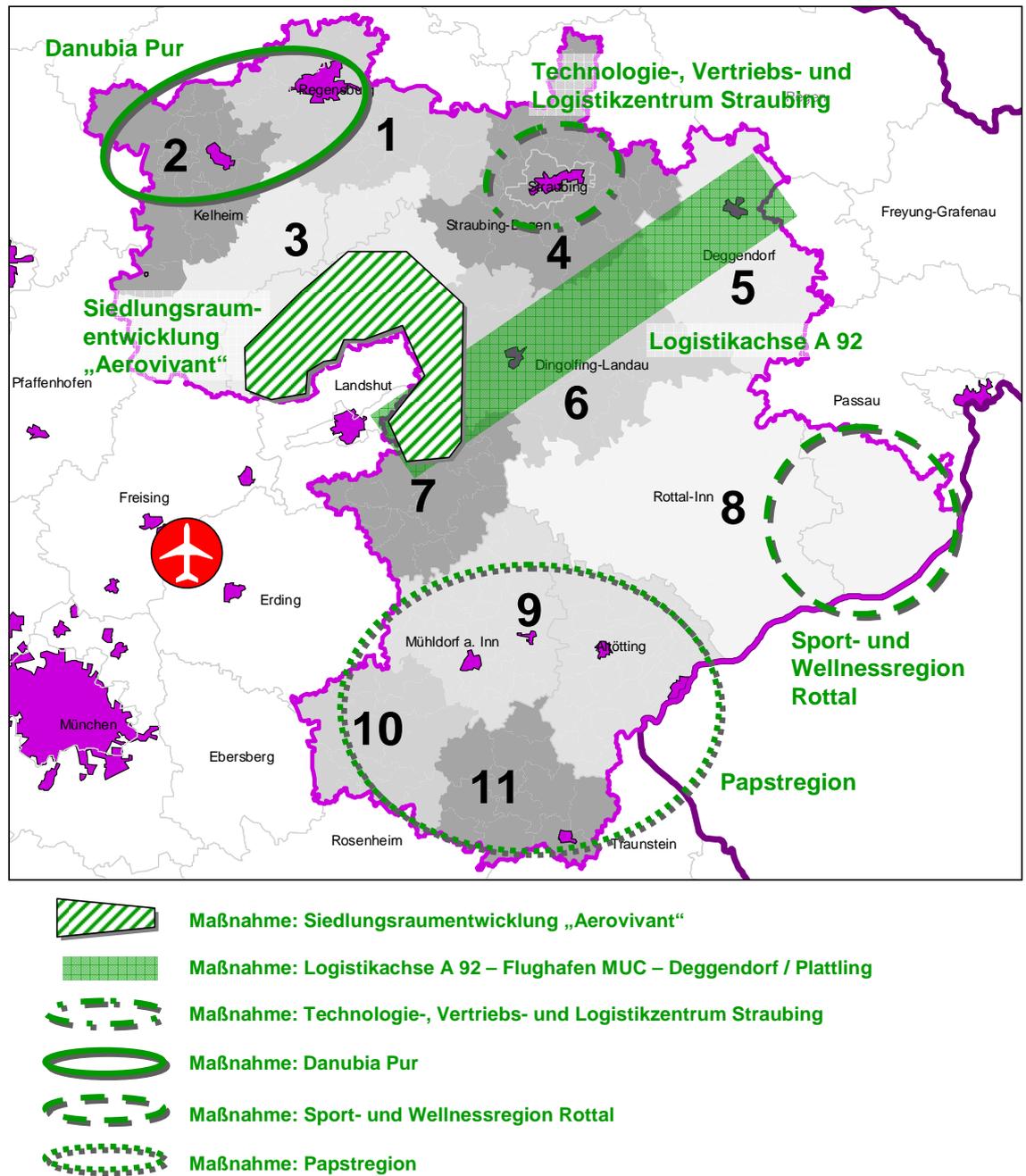


Abbildung 5-11: Räumliche Zuordnung der Maßnahmen mit Schwerpunkt Marketing

5.2.3.5 Beschreibung der Einzelmaßnahmen

Strategisch abgestimmte Siedlungsraumentwicklung im Einzugsbereich des Flughafens – „Aerovivant“

(Entwicklungsräume Mainburg / Rottenburg a. d. Laaber / Mallersdorf-Pfaffenberg / Schierling, Dingolfing-Landau, Vilsbiburg)

Kurzbeschreibung

Das Ziel der strategisch abgestimmten Siedlungsraumentwicklung „Aerovivant“ ist die Profilierung eines Lebensraumes als kinder- und familienfreundlicher Wohnstandort. Der Lebensraum Aerovivant liegt innerhalb einer Entfernungsdistanz von einer Stunde Fahrzeit (IV) zum Flughafen und umfasst einzelne Städte und Gemeinden in den Entwicklungsräumen Mainburg / Rottenburg a. d. Laaber / Mallersdorf-Pfaffenberg / Schierling, Dingolfing-Landau und Vilsbiburg. Die Raumabgrenzung erfolgt über die vom Fachgebiet Verkehr aufgezeigte Ein-Stunden-Isochrone zum Flughafen München.

Es handelt sich um einen Siedlungsraum mit folgenden charakteristischen Potenzialen für die Gestaltung eines attraktiven Lebensraumes mit der Schwerpunktfunktion Wohnen:

- Dezentrale Siedlungsstruktur mit einem ausgewogenen Wechsel zwischen zentralen Orten und ländlich strukturierten Gemeinden
- Stabile Bevölkerungsentwicklung in der Vergangenheit
- Relativ hoher Familienanteil in den Städten und Gemeinden
- Überwiegend Dominanz der Wohnfunktion in den Städten und Gemeinden
- Wohnbauflächenangebot in den Städten und Gemeinden der Entwicklungsräume Mainburg / Rottenburg a. d. Laaber / Mallersdorf-Pfaffenberg/Schierling und Vilsbiburg größer als Gewerbeflächenangebot
- Flächenpotenzial an Wohnen und Gewerbe konzentriert sich auf die zentralen Orte
- Ländliche Gemeinden übernehmen überwiegend Ergänzungsfunktion und stehen nicht in Konkurrenz zu den zentralen Orten

Die verkehrliche Lagegunst und die aufgeführten Potenziale qualifizieren den Siedlungsraum Aerovivant in besonderem Maße als Wohnstandortraum. Darüber hinaus ist der Siedlungsraum in den Entwicklungsräumen Mainburg / Rottenburg a. d. Laaber / Mallersdorf-Pfaffenberg / Schierling und Vilsbiburg in eine attraktive und abwechslungsreiche Landschaftsstruktur eingebettet und trotz seiner Flughafennähe von den negativen Auswirkungen des Flughafens wie z. B. Lärm und weitere Emissionen nicht unmittelbar betroffen.

Die Stadt Dingolfing stellt ein ergänzendes Arbeitsplatzzentrum dar und die Lage an der A 92 bietet im Bereich des Entwicklungsraumes Dingolfing-Landau günstige Voraussetzungen für eine weitere gewerbliche Entwicklung.

Aufgaben / Teilprojekte

Die Herausforderungen für eine flughafenbezogene Profilbildung liegen in der Stabilisierung und dem weiteren Ausbau der pointierten Prägung als Familienwohnstandort. Über ein gemeinsames Netzwerk können die sozioökonomischen Rahmenbedingungen für die kinder- und familienfreundliche Qualifizierung weiterhin verbessert und wirtschaftlich ausgestaltet werden. Damit bietet sich zugleich die Chance, eine gesteuerte Vorsorge für eine nachhaltig stabile Entwicklung einzuleiten. Hierzu ist zudem ein abgestimmtes Flächenmanagement durchzuführen.

Die Maßnahme strategisch abgestimmte Siedlungsraumentwicklung im Einzugsbereich des Flughafens – „Aerovivant“ setzt sich somit aus zwei Entwicklungsbausteinen zusammen.

Grundlegende Voraussetzung für die Umsetzung ist die **Gründung einer Interessens- und Arbeitsgemeinschaft „Aerovivant“** mit der Ausgestaltung der strategischen und operationellen Ebene.

Die beiden Entwicklungsbausteine mit ihren Handlungsempfehlungen sind:

1. Profilierung als kinder- und familienfreundlicher Wohnstandort auf der Ebene der sozioökonomischen Rahmenbedingungen

Hierzu gehören u. a.

- Transparenz und Vernetzung aller kinder- und familienfreundlicher Angebote im Aerovivant
- Sicherung eines hochwertigen Schulangebots
- Ausbau des Standortfaktors Kinderbetreuung
- Einbindung der Jugend durch Jugendwettbewerbe und Beteiligungsangebote
- Unterstützungsstrukturen für pflegende Angehörige

2. Flächenmanagement Wohnen

Hierzu gehören u. a.

- Detailerhebung und Dokumentation der Wohnbauflächen im Innen- und Außenbereich
- Ermittlung und Dokumentation des Angebots an Wohnungstypen und familien- bzw. kinderfreundliche Wohnumfeldbedingungen
- Ermittlung von Defiziten und Entwicklung neuer Strategien
- Interkommunale Abstimmung und Abschluss von Zielvereinbarungen

<p>Ziel / Nutzen</p> <p>Es entsteht ein attraktiver Lebensraum im Flughafeneinzugsbereich, in dem mit den Entwicklungsimpulsen des Flughafens München so intelligent umgegangen wird, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> - ein wirkungsvoller Pull-Beitrag zur Wohnraumversorgung erbracht wird, - eine wirtschaftlich sinnvolle Entwicklung möglich ist und - ein Beitrag zur zukunftsorientierten, nachhaltigen Entwicklung geleistet wird.
<p>Zielgruppe / Betroffene</p> <p>Zielgruppe sind die Bevölkerung und Wohnungssuchende in den beteiligten Städten und Gemeinden, Angestellte und Mitarbeiter am Flughafen München</p>
<p>Adressat / Akteur</p> <p>Die Adressaten sind die Bürgermeister und Gemeinderäte folgender Städte und Gemeinden:</p> <p>Furth, Obersüßbach, Weihmichel, Pfeffenhausen, Rottenburg a. d. Laaber, Ergoldsbach, Bayerbach b. Ergoldsbach, Neufahrn i. NB, Mellersdorf-Pfaffenberg (Städte und Gemeinden des Entwicklungsraumes 3, Mainburg / Mellersdorf-Pfaffenberg)</p> <p>Postau, Weng, Mengkofen, Moosthenning, Niederaichbach, Loiching, Dingolfing, Gottfrieding, Mamming, Pilsting, Landau a. d. Isar (Städte und Gemeinden des Entwicklungsraumes 6, Dingolfing / Landau)</p> <p>Adlkofen, Kroening, Geisenhausen, Vilsbiburg, Velden, Altfrauenhofen, Baierbach (Städte und Gemeinden des Entwicklungsraumes 7, Vilsbiburg)</p> <p>Weitere Einbindung der Regierung von Niederbayern</p>
<p>Umsetzung</p> <p>Kurz- bis mittelfristig</p>
<p>Erforderliche bzw. mögliche Bündelung mit anderen Maßnahmen</p> <p>Integriertes Siedlungsstrukturkonzept „vom Zwischenraum zum regional bedeutsamen Entwicklungsraum im Bereich der B 15 neu“</p>

Logistikachse A92: Flughafen MUC – Deggendorf / Plattling

(Entwicklungsräume Dingolfing-Landau, Deggendorf)

Kurzbeschreibung

Vermarktung der A 92 als Verbindungsachse zwischen Flughafen München und Osteuropa. Umfangreiche Flächenpotenziale, eine wettbewerbsfähige Verkehrsinfrastruktur, die gegebene Branchen- und Nachfragestruktur sowie eine gute Erreichbarkeit des Flughafens bieten geeignete Bedingungen für die Etablierung einer leistungsfähigen Logistik-Achse entlang der A 92.

Am Flughafen selber werden momentan weitere Voraussetzungen für ein leistungsfähiges internationales Frachtzentrum geschaffen. Neben dem kürzlich in Betrieb genommenen Fracht-Expresscenter für FedEx, UPS und DHL soll bis Ende 2007 ein neues Gebäude für Spediteure und Transportunternehmen fertig gestellt werden. Hierdurch ergeben sich neue Kapazitäten, auf die Unternehmen aus dem näheren und weiteren Umland zurückgreifen können.

Die Entwicklungsräume Dingolfing-Landau und Vilsbiburg bieten u. a. aufgrund der starken Konzentration der Automotive-Branche sowie der Nähe zum Flughafen für Zulieferer und Logistikunternehmen ein breites Spektrum an Wertschöpfungsmöglichkeiten. Auch im Entwicklungsraum Deggendorf sind aufgrund der vorhandenen Infrastruktureinrichtungen – insbesondere des Hafens und des Güterverkehrszentrums – sowie die Verfügbarkeit günstiger Gewerbeflächen weitere Entwicklungspotenziale für Unternehmen aus den Bereichen Logistik und Transportdienstleistungen zu konstatieren. 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.

Aufgaben / Teilprojekte

Wichtige Aufgaben / Teilprojekte:

- Regionalmarketing (Logistikachse „A 92“, Logistikachse „Osteuropa“, Transmagistrale „West-Osteuropa“)
- Identifikation und Begleitung von wertschöpfenden Leitprojekten mit Flughafenbezug (Konkrete Flächenausweisungen und Infrastrukturmaßnahmen für Logistik-Unternehmen)
- Integration der vorhandenen regionalen Logistiknetzwerke und -initiativen unter besonderer Berücksichtigung flughafenspezifischer Aspekte

Ziel / Nutzen Verstärkte Entwicklung eines leistungsfähigen Transportkorridors mit Verbindungsfunktion zwischen dem Flughafen München und den osteuropäischen Nachbarländern
Zielgruppe / Betroffene Unternehmen aus dem Transport- und Logistikbereich, Kommunen und Landkreise entlang der A 92
Adressat / Akteur Clusterplattform Bayern Innovativ GmbH, Wirtschaftsförderung der einzelnen Landkreise und Kommunen
Umsetzung Mittel- bis langfristig
Erforderliche bzw. mögliche Bündelung mit anderen Maßnahmen –

<p>Technologie-, Vertriebs- und Logistikzentrum Straubing (Entwicklungsraum Straubing)</p>
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Förderung des Technologie- und Logistikstandortes Straubing / Straubing-Bogen.</p> <p>Durch den weiterhin anwachsenden Warenaustausch mit den osteuropäischen Nachbarländern (z. B. Österreich, Tschechien, Slowakei) steigt die Nachfrage bzgl. Transport- und Logistikdienstleistungen in Niederbayern kontinuierlich an. Das Industriegebiet Straubing-Sand bietet hervorragende Standortbedingungen, um den hohen Anforderungen der Unternehmen gerecht zu werden. Ansiedlungen von international agierenden Produktions- und Handelsunternehmen wie der Continental AG, Ingram Micro oder der Air Systems GmbH, die leistungsfähige Logistikzentren etabliert haben, belegen die Standortvorteile. Hinzu kommen weitere technologiefördernde Einrichtungen, wie das „Kompetenzzentrum für nachwachsende Rohstoffe“ sowie das Innovations- und Gründerzentrum. Der Flughafen München stellt für die global operierenden Unternehmen einen wichtige „Gateway“ zu den internationalen Märkten dar.</p>
<p>Aufgaben / Teilprojekte</p> <p>Wichtige Aufgaben / Teilprojekte sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung von Marketingmaßnahmen mit Flughafenbezug - Ansiedlungsförderung von Unternehmen der Beschaffungs- und Verteillogistik (→ <i>Air Systems GmbH</i> als Prototyp) - Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen dem Zentrum für nachwachsende Rohstoffe in Straubing und dem Flughafen (z. B. Rapsölprojekt) - Gezielte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur (Stärkung der funktionalen Verknüpfung mit dem Flughafen und weiteren Wirtschaftsstandorten in Bayern)
<p>Ziel / Nutzen</p> <p>Erhöhung der logistischen Leistungskapazität und Förderung technologischer Entwicklungsprozesse.</p>
<p>Zielgruppe / Betroffene</p> <p>Unternehmen am Standort Straubing bzw. Straubing-Sand</p>
<p>Adressat / Akteur</p> <p>Wirtschaftsförderung der Landkreise / Kommunen, Technologie- und Förderzentrum Straubing</p>

Umsetzung Mittel- bis langfristig
Erforderliche bzw. mögliche Bündelung mit anderen Maßnahmen –

Danubia Pur

(Entwicklungsraum Regensburg und Kelheim)

Kurzbeschreibung

Die Maßnahme dient der touristischen Profil- und Imagestärkung sowie dem touristischen Marketing der Entwicklungsräume in Bezug auf den Flughafen. Der Maßnahmentitel „Danubia pur“ steht für die Gewässerachse der Donau mit ihrer auf die Römerzeit zurückgehenden, wechselvollen Kulturgeschichte, die die beiden Entwicklungsräume verbindet.

In den Entwicklungsräumen Regensburg und Kelheim liegen in engster Nachbarschaft zahlreiche überregional bedeutsame touristische Attraktionen: Reichsresidenz Regensburg (Weltkulturerbe), Limes (Weltkulturerbe), Walhalla, Befreiungshalle, Donaudurchbruch / Weltenburger Enge und Weltenburger Kloster sowie Altmühltal mit Schlössern und Burgen (Schloss Prunn, Schloss Rosenberg).

Spezielle Pauschalarrangements für mit dem Flugzeug anreisende Gäste sowie ein gemeinsames Konzept der beiden Räume Regensburg und Kelheim zur Inwertsetzung vernetzter landschaftlicher, kultureller und urbaner Potenziale fehlen bislang.

Aufgrund der hohen touristischen Attraktivität, der durch die Aufnahme der Altstadt von Regensburg in die UNESCO-Liste des Weltkulturerbes noch geförderten internationalen Bekanntheit und der guten Erreichbarkeit vom Flughafen aus, werden weitere Potenziale der touristischen Entwicklung und Impulse für den Raum durch eine flughafenbezogene Vermarktung gesehen. Die Regensburg Tourismus GmbH und der Tourismusverband Kelheim e. V. haben dafür bereits weitgehende Voraussetzungen geschaffen:

Die Regensburg Tourismus GmbH bietet für Veranstalter und Reisegruppen in Zusammenarbeit mit den örtlichen touristischen Leistungsträgern die Organisation von Rahmen- und Ausflugsprogrammen, die Erarbeitung von Pauschal- und Sonderarrangements sowie ein zentrales Management der historischen Säle der Stadt als Tagungs- / Veranstaltungsorte. Inhaltliche Schwerpunkte sind Stadtgeschichte und Bayerische Lebensart. Auch zum Umland von Regensburg werden Halb- und Ganztagsausflüge angeboten, die den Raum Kelheim mit einbeziehen (z. B. Walhalla, Befreiungshalle Kelheim, Schloss Prunn, Mountainbiketouren in Laaber- und Naabtal, Höhlenbefahrung im Oberpfälzer Jura / Altmühltal). Zwischen Flughafen und Regensburg besteht eine Shuttlebusverbindung.

Der Tourismusverband Landkreis Kelheim e. V. hebt in der touristischen Vermarktung auf die reiche Geschichte der Region, die an zahlreichen Orten noch erfahrbar ist (Angebot von historischen Themenreisen, z. B. „An der Grenze des Imperium Romanum“, „Die Gebrüder Asam – Meister des Spätbarock“), auf die Vielfalt von Natur und Landschaft (z. B. Bayerischer Jura mit Tropfsteinhöhlen und Wacholderheiden, Hopfenland Hallertau...) sowie Wellness in den „Donauthermen“ Bad Gögging und Bad Abbach ab.

<p>Aufgaben / Teilprojekte</p> <p>Wichtige Aufgaben / Teilprojekte sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Organisatorische und konzeptionelle Zusammenarbeit der Tourismusverantwortlichen und der touristischen Leistungsträger der beiden Räume Regensburg und Kelheim - Definition der flughafenbezogenen Zielgruppen, räumlich (Deutschland, Europa, international) und interessenbezogen (z. B. Tagung, Bildung, Brauchtum / Tradition, Wellness / Fitness, Natur- / Landschaftserleben...) - Zielgruppenorientierte Analyse der Potenziale und Konzepte - Flughafenbezogene Produktentwicklung (zielgruppenorientierte Pauschalarrangements) - Suche nach flughafenbezogenem Tourismuspartner (Reiseveranstalter, miles&more) - Entwicklung von flughafenbezogenen Vermarktungsmaßnahmen / Öffentlichkeitsarbeit
<p>Ziel / Nutzen</p> <p>Attraktivitätssteigerung der Entwicklungsräume für Flugreisende, Zusätzliche wirtschaftliche Impulse in den Entwicklungsräumen aus dem Tourismus</p>
<p>Zielgruppe / Betroffene</p> <p>Flugreisende aus In- und Ausland / örtliche touristische Leistungsträger</p>
<p>Adressat / Akteur</p> <p>Tourismusverantwortliche und Wirtschaftsförderung, Regionalentwicklung der Städte Regensburg und Kelheim sowie der Landkreise Regensburg und Kelheim</p>
<p>Umsetzung</p> <p>Kurz- bis mittelfristig</p>
<p>Erforderliche bzw. mögliche Bündelung mit anderen Maßnahmen</p> <p>Siehe auch Maßnahme „Sport- und Wellness-Region Rottal“ im Entwicklungsraum Rottal-Inn / Passau</p>

Sport- und Wellness-Region Rottal

(Entwicklungsraum Rottal-Inn / Passau)

Kurzbeschreibung

Die Maßnahme dient der touristischen Profil- und Imagestärkung sowie dem touristischen Marketing des Entwicklungsraumes in Bezug auf den Flughafen.

Der Raum besitzt mit den überregional bekannten Bädern Bad Birnbach, Bad Griesbach und Bad Füssing eine hohe Attraktivität im Gesundheits- und Wellness-Bereich. Die Bäder werden, zusammen mit Bad Gögging und Bad Abbach im Entwicklungsraum Kelheim, unter dem gemeinsamen Dach „Bayerisches Thermenland“ (Arbeitskreis Heil- und Thermalbäder in Niederbayern) mit unterschiedlicher Profilausbildung im Detail vermarktet:

Bad Füssing: Kurort mit einer Vielzahl an speziellen therapeutischen Einrichtungen (z. B. Zentrum für traditionelle chinesische Medizin) und mit Fachkliniken.

Bad Griesbach: Gesundheit in Kombination mit Sport und Freizeitspaß. Als Alleinstellungsmerkmal weist Bad Griesbach das größte Golf-Resort Europas sowie die größte Golfschule der Welt auf (Bayerisches Thermenland).

Bad Birnbach: das ländliche Bad. Hier steht die Erholung inmitten der unverfälschten bäuerlichen Kulturlandschaft („heiße Quellen – grünes Land“, Landkreis Rottal-Inn) sowie bayerische Lebensart und Tradition im Vordergrund.

Die Gastgeber bieten Pauschalarrangements an, die sich aber im wesentlichen auf den Wellnessbereich beschränken. Pauschalarrangements für verschiedene Interessensgruppen und spezielle Angebote für Flugreisende (Shuttlebus-Transfer vom / zum Flughafen) gibt es bisher kaum.

Aufgrund des vorhandenen, europaweit bedeutsamen touristischen Angebots („führende Wellness-Heilbäder-Region Europas“, Bayerisches Thermenland) werden weitere Potenziale der touristischen Entwicklung und Impulse für den Raum durch eine flughafenbezogene Vermarktung gesehen.

Aufgaben / Teilprojekte

Wichtige Aufgaben / Teilprojekte sind:

- Weitere Entwicklung des Profils und Profilschärfung der Bäder in Bezug auf bestimmte Zielgruppen
- Erhaltung und Entwicklung eines attraktiven, erholungswirksamen landschaftlichen Umfeldes (naturnahe Niederungen von Rott und Unterem Inn, vielfältige bäuerliche Kulturlandschaft im Isar-Inn-Hügelland)
- Definition der flughafenbezogenen Zielgruppen (z. B. Sport und Spaß, Erholung / Ruhe auf dem Lande / in der Natur, Tagen und Entspannen, Therapie und Gesundheit...)

<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung einer auf Fluggäste bezogenen Angebotsstruktur (zielgruppenorientierte Pauschalarrangements) - Entwicklung einer entsprechenden flughafenbezogenen Infrastruktur / Bildung von Kooperationen mit örtlichen touristischen Leistungsträgern (z. B. Shuttlebus-Service vom / zum Flughafen, Tagungs- / Seminarräume, Sporteinrichtungen...) - Suche nach flughafenbezogenem Tourismuspartner (Reiseveranstalter, miles&more) - Entwicklung von flughafenbezogenen Marketingmaßnahmen / Öffentlichkeitsarbeit
<p>Ziel / Nutzen</p> <p>Attraktivitätssteigerung des Entwicklungsraumes für Flugreisende</p> <p>Zusätzliche wirtschaftliche Impulse aus dem Tourismus</p>
<p>Zielgruppe / Betroffene</p> <p>Flugreisende aus In- und europäischem Ausland / örtliche touristische Leistungsträger</p>
<p>Adressat / Akteur</p> <p>Arbeitskreis Heil- und Thermalbäder in Niederbayern, Tourismusverband Ostbayern e. V., Landratsamt Rottal-Inn (Wirtschaftsförderung / Regionalentwicklung), Landratsamt Passau (Wirtschaftsförderung / Regionalentwicklung)</p>
<p>Umsetzung</p> <p>Kurz- bis mittelfristig</p>
<p>Erforderliche bzw. mögliche Bündelung mit anderen Maßnahmen</p> <p>Die Maßnahme betrifft auch die „Donauthermen“ Bad Abbach und Bad Gögging im Entwicklungsraum Kelheim (Maßnahme „Danubia pur“).</p>

Papstregion

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

Kurzbeschreibung

Mit dem deutschen Papst aus Bayern ergeben sich die Chancen, ausgehend vom Papst-Geburtshaus in Marktl andere Attraktionen, wie Burghausen, Altötting, Wasserburg a. Inn, Mühldorf a. Inn und den Chiemgau auch längerfristig zu einem touristischen Gesamtpaket zu verknüpfen und die Region international bekannter zu machen (Profil- und Imagestärkung, Marketing).

Bereits heute ist Altötting als Marienwallfahrtsort mit fünf anderen europäischen Marienwallfahrtsorten verbunden („Shrines of Europe“) und wird in diesem Zusammenhang international vermarktet. Die Radtour Benediktweg „Auf den Spuren von Papst Benedikt XVI. zwischen Inn und Salzach“ (Tourismusgemeinschaft Inn-Salzach e. V.) verläuft durch die „reiche Kloster- und Wallfahrtslandschaft“ zwischen Inn, Salzach und Chiemsee, die sich nicht nur durch zahlreiche sakrale Bauten, sondern auch durch eine herausragende landschaftliche Schönheit auszeichnet. Das Tourismusbüro in Altötting vermittelt theologisch und kulturgeschichtlich geführte Rad- und Bustouren.

Als Schwerpunkte der touristischen Vermarktung eignen sich Glaubens- / Kirchen- / Kulturgeschichte, Papst Benedikt XVI. (Leben und Lehre) sowie Tradition, Brauchtum, bayerische Lebensart.

Ein eigenes touristisches Profil der Region und flughafenbezogene Pauschalangebote bestehen bisher nicht. Die Anreise kann über die Flughäfen München und Salzburg erfolgen.

Aufgaben / Teilprojekte

Wichtige Aufgaben / Teilprojekte sind:

- Entwicklung eines spezifischen touristischen Profils der Region
- Definition der Zielgruppen allgemein und flughafenbezogen (z. B. kirchengeschichtlich und geistlich interessierte Reisende aus In- und Ausland)
- Erstellung von zielgruppenorientierten Konzepten
- Produktentwicklung (zielgruppenorientierte Pauschalarrangements), allgemein und flughafenbezogen
- Bildung von Kooperationen mit örtlichen touristischen Leistungsträgern (z. B. Shuttlebus-Service vom / zum Flughafen, Gastronomie, Reiseleitung...)
- Suche nach flughafenbezogenem Tourismuspartner (Reiseveranstalter, miles&more)
- Entwicklung von Vermarktungsmaßnahmen, Öffentlichkeitsarbeit

Ziel / Nutzen Zusätzliche wirtschaftliche Impulse aus dem Tourismus Attraktivitätssteigerung des Raumes u. a. für Flugreisende
Zielgruppe / Betroffene Reisende aus In- und Ausland / örtliche touristische Leistungsträger
Adressat / Akteur Tourismuskommunität Inn-Salzach e. V., Landkreis Altötting (Wallfahrts- und Tourismusbüro), Wirtschaftsförderung / Regionalentwicklung der Landkreise Mühldorf a. Inn, Altötting, Rosenheim und Traunstein
Umsetzung Kurz- bis mittelfristig
Erforderliche bzw. mögliche Bündelung mit anderen Maßnahmen –

5.3 Zusammenfassung und Ausblick

5.3.1 Synthese der Handlungsvorschläge

Die erörterten Vorschläge für die Handlungsfelder „Koordination“, „Infrastruktur“ und „Marketing“ stellen eine breite Palette an inhaltlich und strukturell unterschiedlichen Maßnahmen dar. Damit sollen die möglichen Handlungsoptionen für die einzelnen Entwicklungsräume mit ihren jeweils spezifischen Voraussetzungen und Potenzialen möglichst umfangreich ausgelotet werden. Um die grundlegenden Konzepte und gemeinsamen Ziele, in deren Kontext die Einzelmaßnahmen entwickelt worden sind, nochmals deutlich sichtbar zu machen, werden im Folgenden wesentliche Aspekte zusammenfassend und Maßnahmen übergreifend dargestellt.

Das Ziel der Empfehlungen zum raumbezogenen Entwicklungskonzept für das erweiterte Flughafenumland liegt in der Nutzung der Entwicklungsimpulse des Flughafens durch ökonomisch attraktive **Siedlungsentwicklungen**. Vor dem Hintergrund einer integrierten Entwicklung und unter Beachtung des Grundsatzes der ökologischen Verträglichkeit, greifen die Maßnahmenvorschläge mit einem räumlichen Bezug insbesondere Entwicklungschancen auf, die sich aus der Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des Flughafens in das weitere Flughafenumland ergeben. Über die Erschließung des Raumes lässt sich somit klären, wo besondere Akzente für eine weitere Wohnentwicklung, die im Zusammenhang mit dem Arbeitsplatzstandort Flughafen stehen, gesetzt werden können. Des Weiteren wird aufgezeigt, wo aufgrund einer verbesserten Verkehrsanbindung zum Flughafen punktuelle Akzente für eine interkommunal abgestimmte und regional bedeutsame Entwicklung gesetzt werden können. Mit den Marketingmaßnahmen soll eine verbesserte Inwertsetzung vorhandener Qualitäten in Bezug zum Flughafen (Tourismus, Standortqualitäten für Wohnen und Gewerbe) erreicht werden.

Im Sinne einer **ökologisch verträglichen Entwicklung** sind die im Fachbereich Landschaft und Erholung dargestellten Bereiche mit herausragender oder besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt und die landschaftsbezogene Erholung, insbesondere auch die überregional und regional bedeutsamen Biotopverbundachsen und Erholungsleitstrukturen der Flusstäler von abträglichen Nutzungen freizuhalten. Auf der Grundlage von integrierten, mit dem Naturschutz abgestimmten Konzepten kommen diese Bereiche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in Frage.

Im Bereich des **Infrastrukturausbaus** bzw. des Verkehrs steht eine Anknüpfung und Stärkung bereits bestehender flughafenrelevanter Verkehrsachsen im Vordergrund. Entscheidende Achsen für den mIV müssen ertüchtigt werden, um so die Potenziale für Siedlungstätigkeiten und Wirtschaft zu entfalten. Entlang schienenversorgter Achsen werden ÖV-gebundene Konzepte favorisiert, als schnelle Alternative zum motorisierten Individualverkehr und zur Verringerung des Straßenverkehrs.

Das landesplanerische Leitbild der dezentralen Konzentration über ein System der zentralen Orte und der punktaxialen Erschließung über Entwicklungsachsen kann insbesondere durch einen Ausbau des Schienennetzes zum Flughafen gefördert werden. Gleichzeitig können durch einen hohen Nachfrageanteil im öffentlichen

Verkehr die wirtschaftlichen Grundlagen für eine gute und nachhaltige Bedienungsqualität geschaffen werden, sowie negative Effekte zusätzlicher Verkehre im Straßenverkehr minimiert werden. Eine schienenorientierte Erschließung im Zusammenhang mit einer korrespondierenden zentralörtlichen Entwicklung sollte deshalb als Leitbild einer **integrierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung** für kommunale und landesplanerische Entwicklungen dienen.

Der flughafenorientierte Ausbau der Infrastruktur schafft eine wichtige Grundlage für die Steigerung der **regionalökonomischen Wettbewerbsfähigkeit** im weiteren Umland. Durch die schnellere Erreichbarkeit sinken für Unternehmen Transaktionskosten, die Standortattraktivität wird erhöht und flughafenspezifische Ausstrahlungseffekte verstärkt. International orientierte Agglomerationsräume können sich gegenüber dem nahen Umland neu positionieren. Hierfür müssen die einzigartigen Standortbedingungen und regionalen Kompetenzen vermarktet werden. Auch ländliche Räume sind vermehrt in flughafenspezifische Entwicklungsprozesse zu integrieren. Voraussetzung ist in diesem Zusammenhang die gezielte Koordination einer flughafeninduzierten Nachfrage und potentiellen Anbietern. Langfristig besteht somit die Möglichkeit flughafenbedingte Wertschöpfungsanteile im weiteren Umland zu erhöhen.

Die nachfolgende Karte gibt einen Überblick zur Ausprägung der im Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern und Entwicklungsräumen.

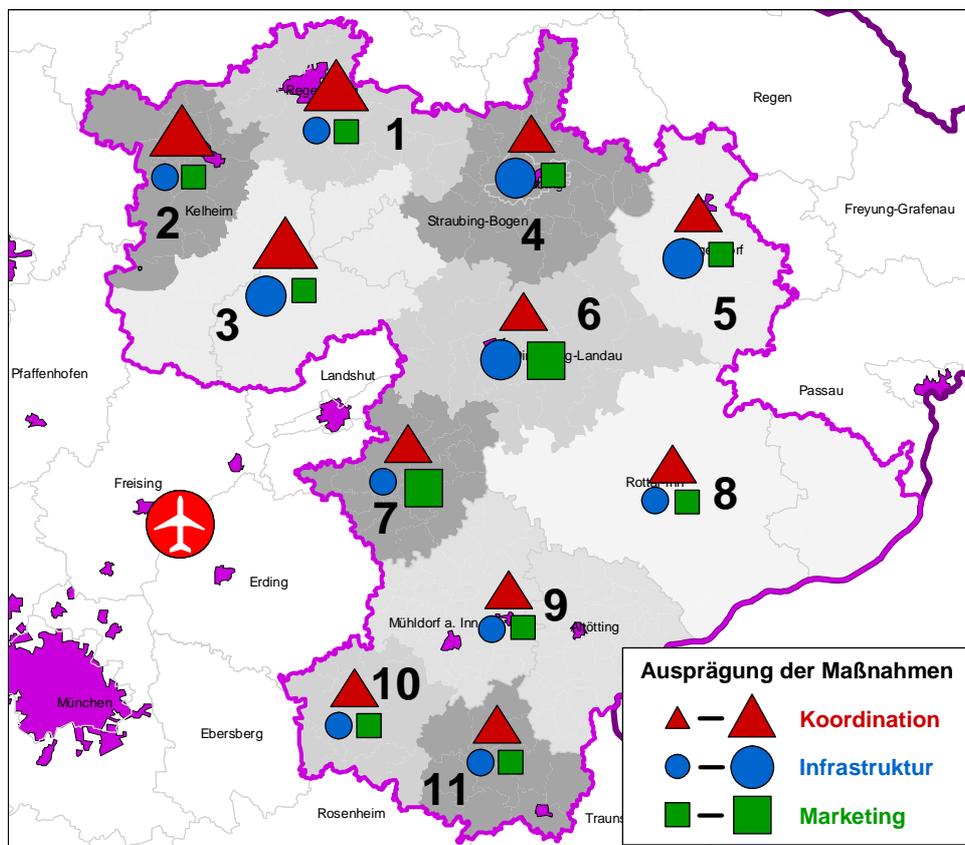


Abbildung 5-12: Ausprägung der Maßnahmen nach Schwerpunkten in den jeweiligen Entwicklungsräumen

5.3.2 Hinweise für die Umsetzung und Ausblick

Die genannten Handlungsvorschläge haben für jeden Entwicklungsraum mögliche Maßnahmen identifiziert. Gleichwohl sind für einzelne Handlungsfelder räumliche Schwerpunkte erkennbar, die sich insbesondere auch aus der Nähe zum Flughafen bzw. aus den gegenwärtigen bzw. zukünftigen Erschließungsachsen zum Flughafen ergeben.

Wie bei der Abgrenzung der einzelnen Entwicklungsräume dargelegt, kommt es bei der Umsetzung darauf an, die unterschiedlichen Voraussetzungen und Potenziale der einzelnen Teilräume zu nutzen und ihren Möglichkeiten entsprechend adäquat auszubauen. Die Unterschiedlichkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen zeigt an, dass es für das große Gebiet dieser Untersuchung kaum eine für alle Räume gleichermaßen geeignete, einheitliche Entwicklungsperspektive geben kann. Vielmehr besteht die Chance in einer funktionsräumlichen Ergänzung und gegenseitigen Stützung. Die naturräumlichen Potenziale, die kulturellen und sozialen Traditionen eines Entwicklungsraumes können in der Nachbarschaft mit wirtschaftlich dynamischen und verkehrlich gut an den Flughafen angekoppelten Räumen eine fruchtbare Symbiose eingehen. Entsprechend sollte bei der Weiterentwicklung durchaus eine räumliche Arbeitsteilung verfolgt werden. Im Untersuchungsraum bestehen städtische und ländliche, industrielle und traditionelle Qualitätsmerkmale, die auch in der Außendarstellung als eigenständige teilräumliche Profile vermarktet werden können.

Eine wesentliche Voraussetzung für solch eine räumlich differenzierte und gleichzeitig integrierte, d. h. abgestimmte und sich gegenseitig stützende Entwicklung ist die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen regionalen Akteuren. Deshalb spielt bei fast allen Handlungsvorschlägen die Kooperation der verschiedenen Beteiligten bzw. Zuständigen eine wesentliche Rolle. Sowohl beim Ausbau der Infrastruktur, bei der Erarbeitung und Kommunikation von Marketingmaßnahmen als auch bei der siedlungsstrukturellen und wirtschaftlichen Weiterentwicklung ergeben sich signifikante Wirkungen vor allem dann, wenn sie durch eine gemeinschaftliche Unterstützung von kommunalen und regionalen bzw. staatlichen Instanzen befördert werden.

In diesem Zusammenhang soll als Ausblick auch auf die Metropolregion „Greater Munich Area“ verwiesen werden. Das Untersuchungsgebiet des erweiterten Flughafenumlandes liegt zu großen Teilen in diesem weit ausstrahlenden Gebiet, wie in nachfolgender Karte zu entnehmen. Dieser Raum partizipiert deshalb nicht nur von der Entwicklung des Flughafens sondern auch von der Dynamik des Gesamttraumes, die erst durch den Zusammenschluss einer Vielzahl von regionalen Beteiligten möglich wird. Gerade eine Metropolregion lebt von der räumlichen Integration und Koordination einzelner Teilräume. Sie geht sowohl geographisch als auch konzeptionell weit über den klassischen Einzugsbereich einer Großstadtregion hinaus und umfasst deshalb typischerweise ein Netz von unterschiedlichen städtischen und ländlichen Gebieten. In dieser abgestimmten Vielfalt liegen auch die Entwicklungschancen des weiteren Flughafenumlandes.

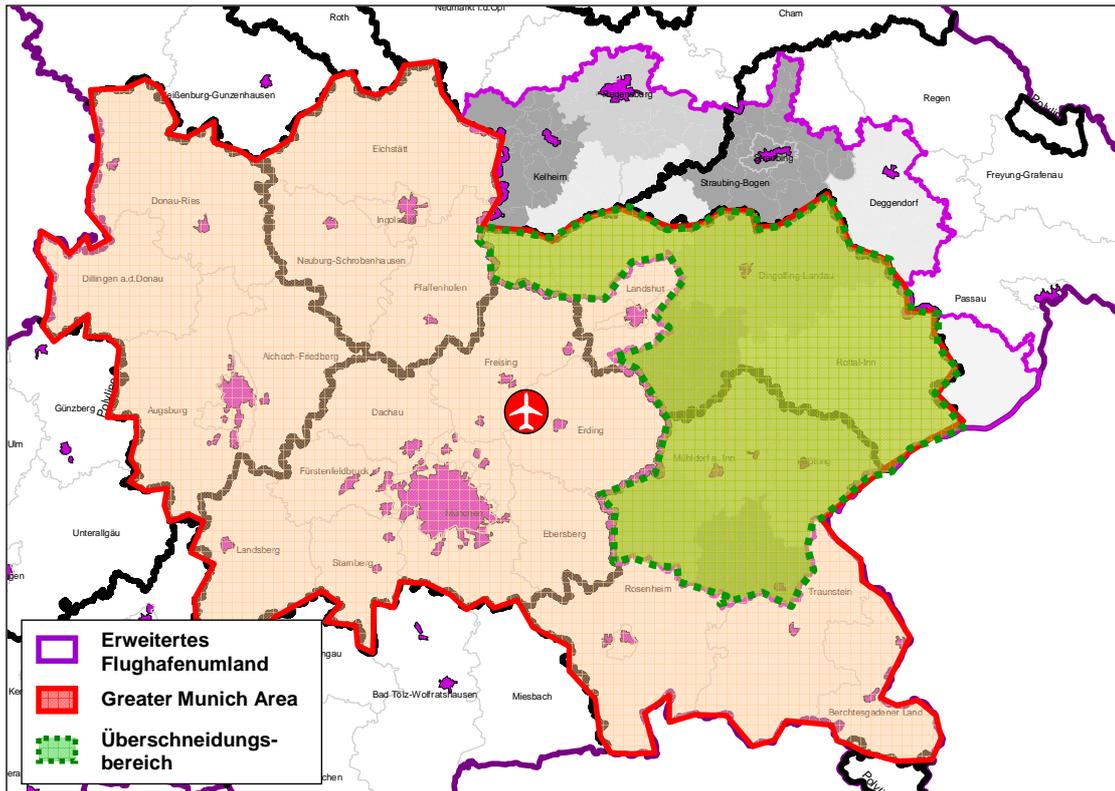


Abbildung 5-13: Darstellung des Überschneidungsbereiches zwischen dem erweiterten Flughafenumland und der Greater Munich Area

Die genannten Handlungsvorschläge stellen eine Mischung von kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen dar und ergeben damit eine breite Palette an Optionen für die Akteure und Entscheidungsträger im Untersuchungsraum. Die angesprochene Kooperationen können und sollten deshalb durchaus stufenweise entwickelt werden. Die unterschiedlichen Maßnahmen im Bereich Marketing und Imagegestaltung stellen in diesem Zusammenhang gute Möglichkeiten für erste und wenig aufwendige Entwicklungsschritte dar.

Die Entwicklung spezifischer räumlicher Profile kann dabei ebenso für die Selbstfindung eines Teilraumes als auch für die Abstimmung mit den Nachbarräumen genutzt werden. Auf dieser Basis können dann auch weitere räumliche Arbeitsteilungen und Ausdifferenzierungen für die wirtschaftlichen, siedlungsstrukturellen und verkehrlichen Handlungsfelder befördert werden.