



Der Flughafen München und sein Umland Grundlagenermittlung für einen Dialog

Kurzfassung

Strukturgutachten Verkehrsgutachten



Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie
Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen
Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
Landkreis Erding, Landkreis Freising
Flughafen München GmbH

Impressum

Eine Veröffentlichung auf Initiative des Flughafen-Forums

Herausgeber

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft,
Verkehr und Technologie
Prinzregentenstraße 28, 80538 München

Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung
und Umweltfragen
Rosenkavalierplatz 2, 81925 München

Oberste Baubehörde im Bayerischen
Staatsministerium des Innern
Franz-Josef-Strauß-Ring 4, 80539 München

Landkreis Erding
Alois-Schießl-Platz 2, 85435 Erding

Landkreis Freising
Landshuter Straße 31, 85356 Freising

Flughafen München GmbH
Postfach 23 17 55, 85326 München

Gutachter

Strukturgutachten:
Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
Umlandstraße 5, 80336 München

Ifo Institut für Wirtschaftsforschung
Poschinger Straße 5, 81679 München

Verkehrsgutachten:
Fachgebiet Verkehrstechnik und Verkehrsplanung
Univ.-Prof. Dr./UCB Hartmut Keller
Technische Universität München
Arcisstraße 19, 80333 München

Transver GmbH
Verkehrsforschung und Beratung
Maximilianstraße 45, 80538 München

Vorwort	5
Einleitung	6
Ergebnisse Strukturgutachten	7
Entwicklung der Erwerbstätigen	7
Entwicklung der Bevölkerung	9
Wohn- und Gewerbeflächen	11
Einschätzung der Ergebnisse	16
Ergebnisse Verkehrsgutachten	17
Bestandsanalyse	17
Verkehrsprognose	20
Handlungskonzepte	22
Verkehrsplanung und Strukturveränderung	25
Ausblick	27





Weiler im Landkreis Freising



Hallbergmoos



Unterföhring



Garching



Ismaning



Poing



Der Flughafen München Franz-Josef-Strauß hat in den gut 10 Jahren seit seiner Eröffnung eine beispiellose Entwicklungsgeschichte geschrieben. Er hat sich als ein entscheidender Wachstums- und Jobmotor erwiesen und prägende Kraft für die Region zwischen München und Landshut entfaltet. Ungeachtet vieler Zweifel in der Anfangszeit sind die in den Gutachten Ende der achtziger Jahre prognostizierten Wachstumseffekte eingetreten. Arbeitsplätze und Bevölkerung haben weit über dem Landesdurchschnitt zugenommen. Hierzu hat auch die erfolgreiche Ansiedlung zahlreicher Unternehmen der Versicherungs-, Medien- und IT-Branche entlang der Verkehrsachsen zwischen München und dem Flughafen beigetragen.

Die herausragende wirtschaftliche Entwicklung der Region beeinflusst die Siedlungs- und Raumstruktur nachhaltig. Die Region hat die Entwicklungschancen und Herausforderungen bisher gut angenommen. Auch in Zukunft gilt es, die Weichen für eine erfolgreiche Fortschreibung des wirtschaftlichen Erfolgs des Flughafens und seines Umlandes im partnerschaftlichen Zusammenwirken aller Akteure zu stellen.

Das von mir im Herbst 2000 initiierte Flughafen-Forum mit Vertretern der Landkreise Erding und Freising, der Flughafengemeinden, der FMG-Geschäftsführung und den regionalen Kammerorganisationen hat sich in kurzer Zeit als weithin anerkannte Plattform für die Entwicklung des Flughafen-umlandes etabliert. Unser gemeinsames Ziel ist die optimale Vernetzung der Planungen von Region und Flughafen im Sinne eines aktiven Zukunftsmanagements.

Die vom Flughafen-Forum als erster, wichtiger Schritt angestoßenen Gutachten zur Struktur- und Verkehrsentwicklung des Flughafen-umlandes bis 2015 liegen jetzt vor. Die Ergebnisse zeigen eindeutig, dass sich die Erfolgsmischung aus der internationalen Luftverkehrsdrehscheibe München und den Clustern in der Region auch künftig als Wachstumsmotor erweisen werden. Die vorliegende Prognose rechnet mit einem Anstieg der Zahl der Arbeitsplätze um 21 % und der Bevölkerung um 12 % im Untersuchungsgebiet. Rund zwei Drittel dieser Entwicklung wird durch den "Beschäftigungsmotor" Flughafen generiert.

Die durch die Beschäftigten- und Bevölkerungsentwicklung ausgelöste Nachfrage nach zusätzlichen Siedlungsflächen kann in der Summe durch die vorhandenen Ausweisungen in Bauleitplänen gedeckt werden. Die kleinräumige Bedarfsdeckung erfordert allerdings noch vertiefte Abstimmungen unter den Umlandgemeinden. Große Anstrengungen müssen auch im Mietwohnungsbau unternommen werden, bei dem sich eine erhöhte Nachfrage abzeichnet.

Eine besondere Herausforderung bleibt auch in Zukunft die hohe Verkehrsbelastung in der Region. Die Verkehrsinfrastruktur muss in erheblichem Maße ausgebaut werden, damit der zu erwartende Zuwachs im Personen-

und Güterverkehr möglichst ohne Komplikationen abgewickelt werden kann. In ihren Straßen- und Schienenprogrammen zur Erschließung des Flughafens München hat die Staatsregierung zahlreiche wichtige Maßnahmen festgelegt.

Struktur- und Verkehrsgutachten bilden eine gute Informationsgrundlage für einen Dialogprozess im Flughafen-umland und für künftige Planungsentscheidungen in der Region. In einer zweiten Stufe ab Herbst diesen Jahres ist die Erarbeitung eines regional abgestimmten Leitbildes sowie eines regionalen Entwicklungskonzeptes geplant. Das Flughafen-Forum misst dabei einer engen Einbindung der Gemeinden zentrale Bedeutung zu: Wir wollen die Zukunft der Flughafenregion in einem offenen Dialog gemeinsam gestalten.

Dr. Otto Wiesheu
Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft, Verkehr und Technologie

Ein Pilotprojekt des Flughafen-Forums



Das aus Repräsentanten der Flughafenlandkreise und -gemeinden, der örtlichen Wirtschaft und der Flughafen München GmbH bestehende Flughafen-Forum unter Vorsitz des Bayerischen Staatsministers für Wirtschaft, Verkehr und Technologie hat im Dezember 2000 die Vergabe eines Gutachtens über die strukturellen und verkehrlichen Auswirkungen des Flughafens München auf sein Umland beschlossen. Das Gutachten bildet die Grundlage für einen Dialogprozess im Flughafenumland.

Eine Auftraggebergruppe, bestehend aus dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, dem Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, der Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern, den Landkreisen Erding und Freising sowie der Flughafen München GmbH, hat im März 2001 die Arbeitsgemeinschaft Planungsverband Äuße-

rer Wirtschaftsraum München / ifo Institut mit der Erstellung eines Strukturgutachtens und Prof. Keller, Fachgebiet Verkehrstechnik und Verkehrsplanung, TU München, zusammen mit dem Büro TRANSVER GmbH mit einem Verkehrsgutachten beauftragt.

Der Untersuchungsprozess ist zweistufig angelegt. In der ersten Stufe erfolgt

- ein Rückblick auf die Entwicklungen seit der Inbetriebnahme des Flughafens München,
- eine detaillierte Analyse der bestehenden Strukturen sowie
- ein Ausblick auf künftig zu erwartende Entwicklungen in den Bereichen Wohnen, Arbeiten und Verkehr.

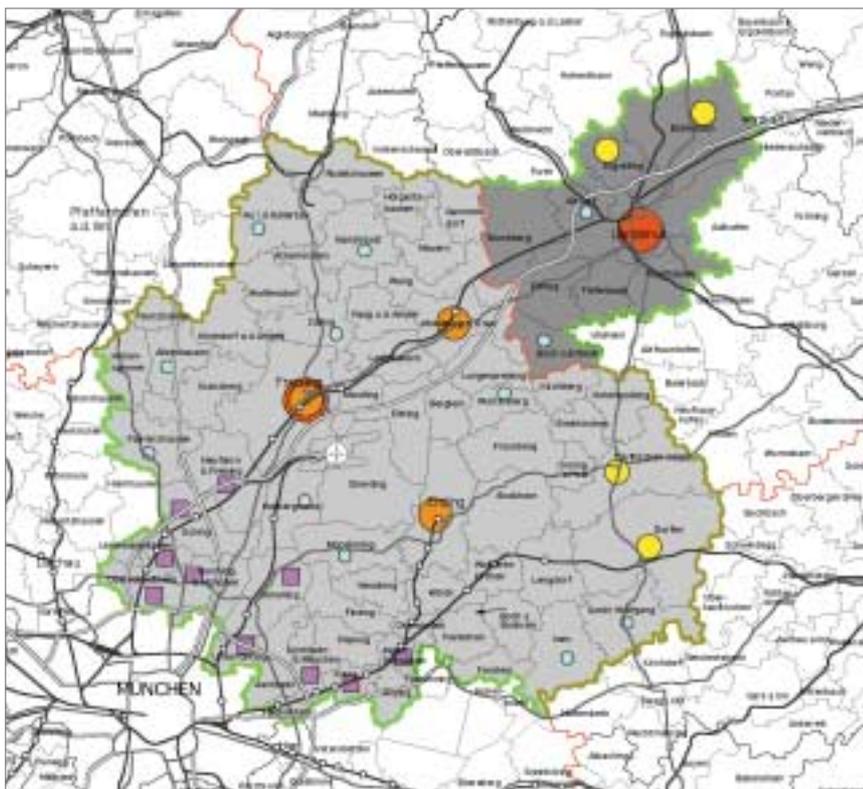
Im Folgenden werden die Ergebnisse der ersten Stufe dargestellt. Darauf aufbauend ist in der für Herbst 2002 vorgesehenen zweiten Stufe die Erarbeitung eines abgestimmten Leitbildes sowie eines Entwicklungskonzeptes für das Umland geplant.

Der Flughafen München

Im Mai 1992 hat der Flughafen München an seinem neuen Standort im Erdinger Moos den Betrieb aufgenommen. Seitdem ist die Zahl der Fluggäste von 12,7 Millionen (1993) um 10,4 Millionen auf 23,1 Millionen (2000) gestiegen – was einem Zuwachs um 82 Prozent entspricht. Das Originäraufkommen der Fluggäste lag 2000 mit 16,9 Millionen bei 73,2 Prozent des Gesamtpassagieraufkommens. Auch das Frachtaufkommen hat stark zugenommen - von 65.000 Tonnen (1993) um 171.000 Tonnen auf 236.000 Tonnen im Jahr 2000 (Steigerung um 263 Prozent).

Nach den Verkehrsprognosen der Flughafen München GmbH aus dem Jahr 2001 wird für die Zukunft weiterhin mit einem hohen Wachstum gerechnet. Die Zahl der Fluggäste wird danach bis zum Jahr 2015 auf 55,9 Millionen ansteigen, davon sind 31,3 Millionen Originärfluggäste. Bei der Fracht wird ein Anstieg auf 725.000 Tonnen prognostiziert.

Während im ersten Jahr nach der Inbetriebnahme rund 15.130 Personen am Flughafen arbeiteten, waren es im Jahr 2000 bereits rund 20.180 Personen. Dies ist ein Zuwachs von rund 33 Prozent.





Das Flughafenumland

Das Struktur- und Verkehrsgutachten untersucht einen Raum, der insgesamt 71 Städte und Gemeinden im Umland des Flughafens umfasst. 62 Kommunen dieses Untersuchungsgebiets gehören zur Planungsregion 14 (Region München), 9 zur Planungsregion 13 (Region Landshut). Das Untersuchungsgebiet bildet im wesentlichen das Haupteinzugsgebiet der Beschäftigten am Flughafen München ohne die Landeshauptstadt München ab.

Zum Untersuchungsgebiet gehören fünf Landkreise:

- Ebersberg mit 4 Gemeinden,
- Erding (vollständig) mit 26 Städten und Gemeinden,
- Freising (vollständig) mit 24 Städten und Gemeinden,
- München mit 8 Städten und Gemeinden,
- Landshut mit 8 Gemeinden
- sowie die kreisfreie Stadt Landshut.

Das Flughafenumland zeigt ein vielfältiges Erscheinungsbild und eine heterogene Struktur.

Einerseits gibt es eine Reihe von Städten unterschiedlicher Größe und zentralörtlicher Funktion. Andererseits ist aber auch gerade die Vielzahl an kleinen und mittleren Gemeinden prägend.

Der Bereich zwischen dem Flughafen und der Landeshauptstadt München unterscheidet sich in seiner Siedlungsstruktur deutlich von den ländlichen Räumen des Untersuchungsgebiets, dem nördlichen Landkreis Freising oder dem östlichen Landkreis Erding.

Alle Teilräume besitzen ihre eigenen Qualitäten, aber auch ihre eigenen Probleme.

Ergebnisse Strukturgutachten

Entwicklung der Erwerbstätigen

Rückblick

Die Zahl der Arbeitsplätze hat im Untersuchungsgebiet zwischen 1987 und 2000 um rund 105.000 zugenommen. **(Tabelle 1)**

Von den insgesamt 300.000 Erwerbstätigen im Jahr 2000 waren rund 11,2 Prozent (33.600 Beschäftigte) direkt oder indirekt vom Flughafen München abhängig. Rund 266.500 Beschäftigte entfallen auf die flughafenunabhängige Eigenentwicklung in der Region.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVB), die eine Teilmenge aller Erwerbstätigen bilden - Selbstständige, mithelfende Familienangehörige sind hierbei nicht mit erfasst - ist in diesem Zeitraum um rund 73.560 gestiegen. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Daten lässt sich die Entwicklung im Rückblick nur für diese Beschäftigten differenziert darstellen.

Die Zahl der Arbeitsplätze (SVB) hat sich im Untersuchungsgebiet deutlich stärker entwickelt als in anderen Teilräumen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass bereits der Flughafen selbst mit rund 17.500 Beschäftigten (SVB 2000) ein bedeutender Arbeitgeber ist. **(Tabelle 2)**

Tabelle 1: Entwicklung der Erwerbstätigen 1987-2000

Untersuchungsgebiet	1987	2000	Wachstum 1987 - 2000
Erwerbstätige	195.000	300.000	105.000

Tabelle 2: Entwicklung der Arbeitsplätze (SVB) im Vergleich zu anderen Landkreisen der Region 14

Raum	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte		
	Veränderung in %		
	1987-2000	1987-1992	1992-2000
Untersuchungsgebiet	51,7	22,0	24,4
LK Erding	24,1	12,8	10,0
LK Freising	62,3	19,7	35,6
LK Dachau	23,8	10,9	11,6
LK Fürstenfeldbruck	18,6	18,9	-0,2
LK München	48,0	18,9	24,4
LK Landsberg / Lech	33,0	19,5	11,2
LK Starnberg	20,0	11,0	8,1
LK Ebersberg	25,7	10,7	13,6
LK Freising ohne die 17.500 SVB am Flughafen	15,1		

Strukturgutachten

Innerhalb des Untersuchungsgebietes ist die Arbeitsplatzentwicklung unterschiedlich verlaufen. Den größten Zuwachs verzeichneten die acht Gemeinden im Landkreis München. Bei den beiden Standortlandkreisen Erding und Freising zeigt sich, dass das Wachstum der Gemeinden im Landkreis Freising mit rund 15,1 Prozent hinter dem der Gemeinden im Landkreis Erding mit rund 24,1 Prozent zurück geblieben ist. Nicht berücksichtigt sind hierbei die 17.500 Beschäftigten am Flughafen München. (Tabelle 3)

Für die Gemeinden im Norden und Osten der Landeshauptstadt sowie insgesamt für den Norden der Region München war die Verlagerung des Flughafens ein positiver Standortfaktor, doch keineswegs der einzige. Entwicklungen in anderen Bereichen, wie etwa das Wachstum in der Medien- und IT-Branche, aber auch Verlagerungsprozesse aus der Kernstadt ins Umland haben parallel stattgefunden und flughafenbedingte Entwicklungen überlagert.

Im Untersuchungsgebiet konzentrierte sich das Wachstum der Arbeitsplätze neben dem Flughafen selbst auf einen engeren Bereich zwischen dem Flughafen und der Landeshauptstadt München. Offensichtlich bietet dieser Raum für Betriebsansiedlungen gerade der wachstumsstarken Dienstleistungsun-



ternehmen die höchste Standortqualität (Kriterien sind die Nähe zur Stadt, zum Flughafen und zur Messe sowie die Verkehrsinfrastruktur). Zudem standen die nachgefragten Flächen hier auch tatsächlich zur Verfügung.

In den meisten Gemeinden außerhalb dieses Entwicklungsraumes ist der Arbeitsplatzzuwachs deutlich geringer ausgefallen. Ein Beispiel dafür ist die Entwicklung in der Stadt Landshut.

Trotz des unterschiedlichen Verlaufs der gewerblichen Entwicklung in den Städten und Gemeinden wurde in den Experteninterviews die Bedeutung des Flughafens für die wirtschaftliche Entwicklung insgesamt allgemein an-

erkannt. Vor allem die Tatsache, dass der Flughafen selbst sowie die durch ihn ausgelöste Entwicklung Arbeitsplätze geschaffen hat, wird positiv bewertet.

Prognose 2015

Als Folge des prognostizierten Entwicklungsschubs bei den Passagierzahlen und dem Frachtaufkommen wird in den nächsten Jahren die Anzahl der Arbeitsplätze auf dem Flughafen deutlich weiter wachsen. Auch in den Umlandgemeinden wird sowohl aufgrund der wirtschaftlichen Verflechtungen mit dem Flughafen als auch wegen der autonomen wirtschaftlichen Entwicklung im Untersuchungsgebiet (sogenannte Eigenentwicklung) die Zahl der Arbeitsplätze steigen.

Die Prognose der Arbeitsplätze bis 2015 erfolgte getrennt für folgende Gruppen:

- Arbeitsplätze aufgrund der Eigenentwicklung,
- Arbeitsplätze auf dem Flughafengelände, sogenannte Primärbeschäftigte sowie
- Arbeitsplätze durch indirekte und induzierte Effekte des Flughafens, sogenannte Sekundärbeschäftigte

Tabelle 3: Veränderung und Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Untersuchungsgebiet, differenziert nach Landkreisen

Städte und Gemeinden im	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVB)			
	1987 absolut	2000 absolut	Zuwachs in %	Anteil 2000 in %
Untersuchungsgebiet (71)	142.161	215.722	51,7	100
LK Ebersberg (4)	5.353	8.982	67,8	4,2
LK Erding (26)	20.244	25.132	24,1	11,7
LK Freising (24)	37.058	60.151	62,3	27,9
LK München (8)	40.600	77.510	90,9	35,9
LK Landshut (8)	9.132	15.183	66,3	7,0
Stadt Landshut	29.774	28.764	-3,4	13,3
LK Freising ohne die 17.500 SVB am Flughafen	37.058	42.651	15,1	19,8
17.500 SVB am Flughafen	-	17.500	100,0	8,1



Indirekte Effekte besagen, dass Unternehmen auf dem Flughafen Leistungen von Unternehmen außerhalb des Flughafens nachfragen und diese deshalb zusätzliche Arbeitskräfte benötigen. Induzierte Effekte liegen dann vor, wenn sowohl die zusätzlichen Primärbeschäftigten als auch die zusätzlichen Beschäftigten der indirekten Effekte Teile ihres Einkommens im Untersuchungsgebiet verwenden und dadurch wiederum Beschäftigungseffekte auslösen.

Arbeitsplätze im Untersuchungsgebiet

In einer Zusammenschau der Wirkungen aus der direkt und indirekt vom Flughafen abhängigen Entwicklung und der Eigenentwicklung erhöht sich die Zahl der Erwerbstätigen im Untersuchungsgebiet im Prognosezeitraum um insgesamt rund 64.200 (Zunahme um 21 Prozent). Die bis zum Jahr 2015 geschaffenen zusätzlichen Arbeitsplätze werden zu rund zwei Drittel (42.600 Beschäftigte) vom Flughafen generiert, nur rund ein Drittel (21.600 Beschäftigte) entstehen aus der flughafenunabhängigen Eigenentwicklung der Region. (Tabelle 4)

Tabelle 4: Prognose der Arbeitsplätze

	Bestand 2000	Prognose 2015	Veränderung absolut	Veränderung in %
Arbeitsplätze insgesamt	300.000	364.200	64.200	21
Davon:				
Primärbeschäftigte	20.200	45.800	25.600	127
Sekundärbeschäftigte	13.400	30.400	17.000	127
flughafenunabhängige Arbeitsplätze	266.400	288.000	21.600	8

Tabelle 5: Entwicklung der Einwohner 1987-2000

	1987	2000	Wachstum 1987 - 2000
Einwohner	408.000	505.000	97.000

Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet im Vergleich zu anderen Landkreisen

Raum	Bevölkerung		
	Veränderung in Prozent		
	1987-2000	1987-1992	1992-2000
Untersuchungsgebiet	23,8	11,6	10,9
LK Erding	29,0	10,1	17,2
LK Freising	27,4	13,3	12,4
LK Dachau	23,3	10,8	11,2
LK Fürstenfeldbruck	11,5	6,5	4,7
LK Landsberg / Lech	25,9	12,4	12,0
LK Starnberg	14,1	7,4	6,3
LK München	17,3	9,6	7,0
LK Ebersberg	22,8	9,5	12,1

Gegenüber der Entwicklung im 13-Jahreszeitraum 1987-2000, in der die Zahl der Beschäftigten in der Region von 195.000 (1987) um 105.000 (+53,8 Prozent) auf 300.000 im Jahr 2000 zunahm, wird sich in dem folgenden 15-Jahreszeitraum die Entwicklung abschwächen.

Entwicklung der Bevölkerung

Rückblick

Die Zahl der Einwohner im Untersuchungsgebiet hat zwischen 1987 und 2000 um rund 97.000 zugenommen. (Tabelle 5)

Im Vergleich zu anderen Landkreisen der Region München sind die Standortlandkreise Erding und Freising durch die stärksten Zuwachsraten gekennzeichnet. Allerdings erreichten auch Landkreise ohne unmittelbare Flughafennähe wie Ebersberg, Dachau und Landsberg / Lech hohe Wachstumsraten. (Tabelle 6)



Strukturgutachten



Der Bevölkerungszuwachs erforderte in den Gemeinden oft erhebliche Investitionen im Bereich der sozialen, aber auch der technischen Infrastruktur. Auch waren erhöhte Anstrengungen für die soziale Integration der Neubürger notwendig.

Durch den Zuzug war häufig eine Veränderung in der Sozialstruktur der Bevölkerung feststellbar (z.B. höhere Einkommen, höheres Bildungsniveau der Neubürger), die auch mit höheren Anforderungen an das Infrastrukturangebot einherging.

Deutlich zu beobachten waren steigende Bodenpreise, die den Trend zu kleineren Grundstücken mit verdichteteren Bauformen und zur Nachverdichtung verstärkten.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets zeigen die vier Gemeinden des Landkreises Ebersberg den größten prozentualen Zuwachs, gefolgt von den Gemeinden der Landkreise Erding und Freising. Deutlich schwächer ist die Stadt Landshut gewachsen.

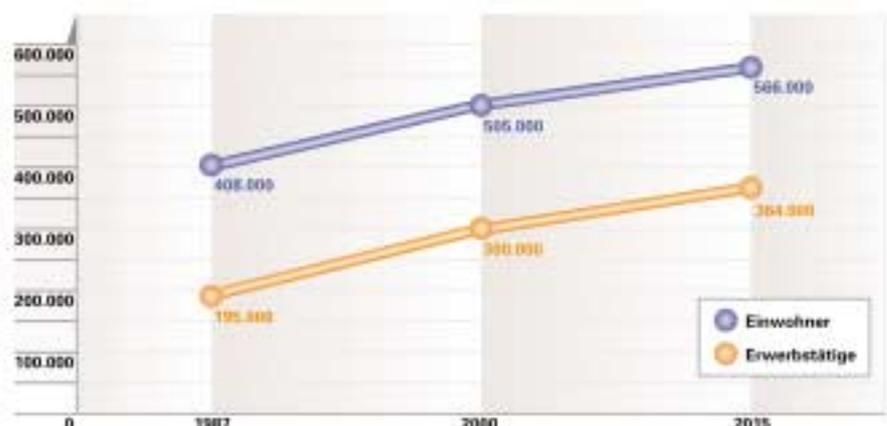
(Tabelle 7 und Grafik)

Das Bevölkerungswachstum hat sich viel stärker als die eher punktuellen Gewerbeansiedlungen über das gesamte Untersuchungsgebiet verteilt. Im Zeitraum von 1987 bis 2000 hat die Bevölkerung in allen zentralen Orten und entlang der Entwicklungsachsen, aber auch in den nicht-zentralen Gemeinden im ländlichen Raum zugenommen.

Nach Angaben der Gemeindevertreter war das Wachstum vor allem eine Folge von Zuzügen. Die neuen Bürger waren überwiegend jüngere Erwerbstätige und junge Familien.

Tabelle 7: Einwohnerzuwachs und -verteilung im Untersuchungsgebiet

Städte und Gemeinden im	Einwohner				
	1987 absolut	2000 absolut	Zuwachs absolut	Zuwachs in %	Anteil 2000 in %
Untersuchungsgebiet (71)	407.920	505.161	97.241	23,8	100
LK Ebersberg (4)	21.446	29.405	7.959	37,1	5,8
LK Erding (26)	89.844	115.939	26.095	29,0	23,0
LK Freising (24)	119.579	152.307	32.728	27,4	30,2
LK München (8)	79.672	97.179	17.507	22,0	19,2
LK Landshut (8)	40.981	51.585	10.604	25,9	10,2
Stadt Landshut	56.398	58.746	2.348	4,2	11,6





Prognose 2015

Die Bevölkerungsprognose weist für das Jahr 2015 eine Gesamtbevölkerung von 565.900 Einwohnern im Untersuchungsgebiet aus. Dies entspricht einem Zuwachs von 60.700 Personen gegenüber dem Jahr 2000.

Davon sind rund 45.900 Einwohner, d. h. rund drei Viertel des bis zum Jahr 2015 eintretenden Bevölkerungszuwachses auf den direkt oder indirekt vom Flughafen ausgehenden Arbeitsplatzzuwachs zurückzuführen. Der Zuwachs leitet sich aus der Prognose der Primär- und Sekundärbeschäftigten ab und errechnet sich unter der Annahme, dass künftig – wie auch im Jahr 2000 – 50 Prozent der flughafeninduzierten Beschäftigten mit ihren Familien im Untersuchungsgebiet wohnen werden.

Aufgrund der Eigenentwicklung der Bevölkerung, die auch ohne Flughafenwachstum stattfinden würde, wird mit einem Anstieg um rund 14.800 Einwohner gerechnet.

Im Vergleich zu dem Zeitraum 1987 bis 2000, in dem die Bevölkerung von 407.920 um 97.241 (+23,8 Prozent) auf 505.200 Einwohner zunahm, wird sich die Entwicklung in dem Zeitraum von 2000 bis 2015 mit einem Zuwachs von nur noch 60.700 Personen (+12 Prozent) deutlich abschwächen. Die Zahl der Haushalte wird, da die

durchschnittliche Haushaltsgröße weiter schrumpft, stärker steigen als die Zahl der Einwohner und mit 252.333 Haushalten das Niveau von 2000 um rund 34.400 übertreffen. (Tabelle 8)

Tabelle 8: Prognose Einwohner und Haushalte

	2000	2015	Veränderung	
			absolut	in %
Einwohner insgesamt	505.200	565.900	60.700	12
Davon abgeleitet aus				
flughafenabhängiger Bevölkerung			45.900	
flughafenunabhängiger Bevölkerung			14.800	
Anzahl Haushalte	217.900	252.300	34.400	16

Wohn- und Gewerbeflächen

Leerbaufächenpotenzial

Als Grundlage für die spätere Gegenüberstellung von prognostiziertem Flächenbedarf mit potenziellem Flächenangebot im Untersuchungs-

biet wurden in einem ersten Schritt in Flächennutzungsplänen bzw. Plan-Änderungen dargestellte, unbebaute Siedlungsflächen über 0,5 Hektar (Leerbaufächen) erhoben. Zeitpunkt der Erhebung war August 2001. (Tabelle 9)

Tabelle 9: Leerbaufächen im Untersuchungsgebiet

	Leerbaufächen		Anteil	
	in ha		in %	
Wohnbaufächen	1.316		49,3	
Gewerbliche Baufächen	992		37,1	
Gemischte Baufächen	198		7,4	
Sonderbaufächen	167		6,2	
Insgesamt	2.672		100	

Strukturgutachten

Zur Einschätzung der ermittelten Werte sei darauf hingewiesen, dass es sich dabei gewissermaßen um eine Momentaufnahme eines potenziellen Flächenangebots handelt.

In den Flächennutzungsplänen bzw. Plan-Änderungen sind 2.672 Hektar unbebaute Siedlungsflächen (Leerbauflächen) ausgewiesen. Fast die Hälfte davon entfallen auf Wohnbauflächen, gefolgt von gewerblichen Bauflächen. Gemischte Bauflächen (Misch- und Dorfgebiete) sowie Sonderbauflächen sind von untergeordneter Bedeutung. Letztere dienen vor allem Hochschul- und Forschungszwecken.



Am Leerbaufächenpotenzial sind die Städte und Gemeinden in den Landkreisen bzw. der Stadt Landshut in unterschiedlichem Maße beteiligt. **(Tabelle 10 und Grafik)**

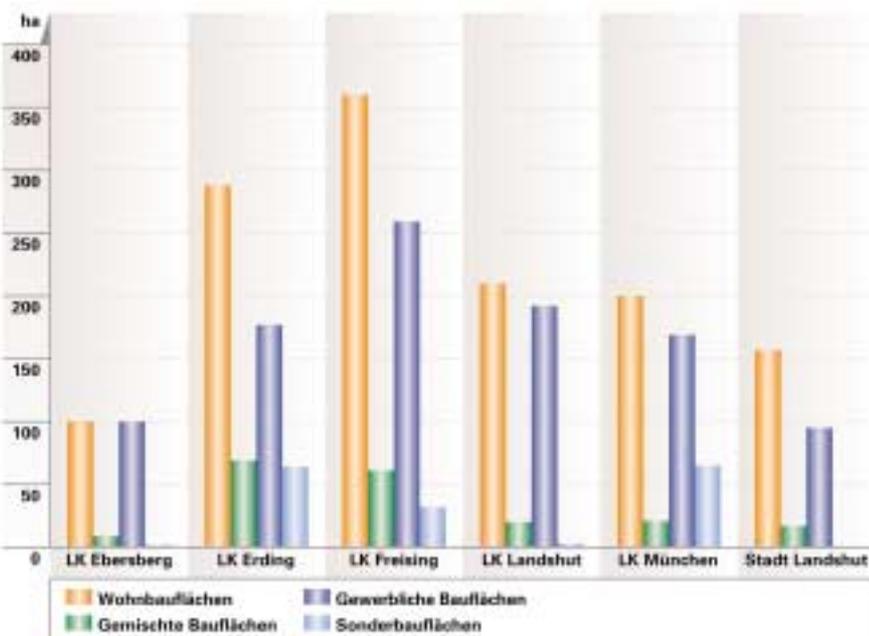
Tabelle 10: Leerbaufächen und -verteilung im Untersuchungsgebiet

Städte und Gemeinden im	Wohnbauflächen in ha	Gemischte Bauflächen in ha	Gewerbliche Bauflächen in ha	Sonderbauflächen in ha	Gesamt in ha
LK Ebersberg (4)	100	9	100	1	210
LK Erding (26)	288	69	177	64	598
LK Freising (24)	360	61	259	32	712
LK Landshut (8)	210	20	192	3	425
LK München (8)	200	21	169	65	455
Stadt Landshut	157	17	95	0	269
Untersuchungsgebiet	1.316	198	992	167	2.672

Das größte Leerbaufächenpotenzial insgesamt befindet sich im Landkreis Freising, gefolgt vom Landkreis Erding. Auch bei den Wohnbauflächen stehen diese Kreise an erster und zweiter Stelle. Das umfangreichste Angebot gewerblicher Bauflächen liegt im Landkreis Freising, gefolgt von den Landkreisen Landshut, München und Erding.

Hinsichtlich der räumlichen Verteilung der Leerbaufächen, also ihrer Lage und Erreichbarkeit gilt:

- Die Wohnbauflächen liegen zu rund zwei Drittel in zentralen Orten einschließlich Siedlungsschwerpunkten.
- Die Wohnbauflächen befinden sich zu rund 22 Prozent innerhalb des fußläufigen Einzugsbereiches von S-/DB-Bahn-Haltepunkten.
- Die gewerblichen Bauflächen konzentrieren sich zu drei Viertel in zentralen Orten einschließlich Siedlungsschwerpunkten.
- Die gewerblichen Bauflächen liegen zu rund 20 Prozent innerhalb des fußläufigen Einzugsbereiches von U-, S-/DB-Bahn-Haltepunkten.
- 40 Prozent der gewerblichen Bauflächen sind maximal 2 km von einem Bundesautobahnanschluss entfernt.





Flächenbedarf - Wohnen

Die Prognose des Wohnflächenbedarfs im Jahr 2015 basiert auf der für diesen Zeitpunkt prognostizierten zusätzlichen Wohnbevölkerung im Untersuchungsgebiet. Um auch Elemente der Wohnungsnachfrage berücksichtigen zu können, wurden die nach ihrer Größe differenzierten Haushalte noch zusätzlich drei groben Einkommenskategorien zugeordnet. In Anlehnung an die in der amtlichen Statistik getroffenen Annahmen zu Wohnungsgrößen, Gebäudegrößen und der Verteilung auf Eigentümer- und Mietwohneinheiten ergibt sich für diese im Jahr 2015 zusätzlichen Haushalte folgender Wohnflächenbedarf: (Tabelle 11)

■ Benötigt werden rund 34.400 Wohnungen; die Mehrzahl davon, nämlich rund 55 Prozent, in Mehrfamilienhäusern und 45 Prozent in Ein- und Zweifamilienhäusern.

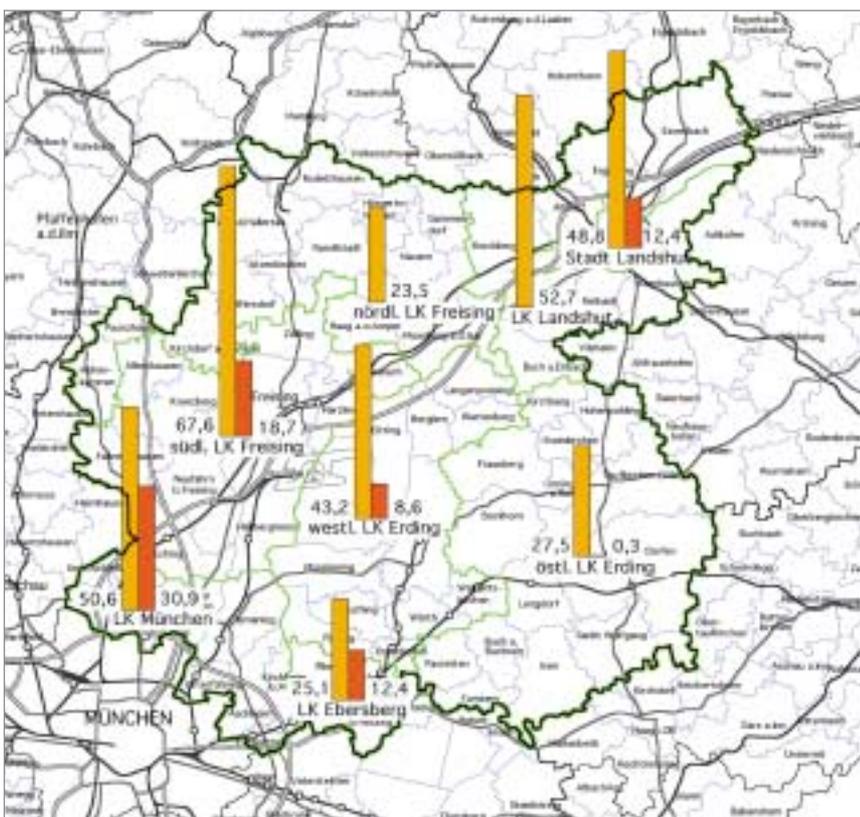
- Der ermittelte Wohnungsbedarf umfasst eine Wohnfläche von gut 3 Millionen m² bzw. rund 305 Hektar.
- Rund 55 Prozent der gesamten benötigten Wohnfläche werden von den Eigentümern selbst genutzt.
- Vom gesamten Flächenbedarf entfallen rund 1,75 Millionen m² oder 175 Hektar auf Ein- und Zweifamilien-

häuser und rund 1,3 Millionen m² oder 130 Hektar auf Mehrfamilienhäuser.

■ Der durchschnittliche Pro-Kopf-Bedarf beträgt gut 50 m² Wohnfläche. Diese große Pro-Kopf-Wohnfläche der zusätzlichen Haushalte ist eine Folge der veränderten Haushaltsstrukturen (eher kleine, junge Haushalte).

Tabelle 11: Wohnflächenbedarf

	Anzahl der Wohnungen	Wohnfläche in ha
1+2-Familienhäuser	15.500	175
Mehrfamilienhäuser	18.900	130
Insgesamt	34.400	305



Flächenangebot - Wohnen

Basierend auf Annahmen zu Erschließung, baulichen Dichten nach Siedlungstyp, Gebäudegröße und spezifischem Flächenbedarf sowie unter Berücksichtigung der Gemeindeangaben zur Art der geplanten Wohnbebauung wurden die Leerbauflächen in Höhe von 1.316 Hektar in potenzielle Wohnflächen umgerechnet.

Die so berechneten Wohnflächen stellen potenzielle, rechnerische Flächenangebote dar, die auf den ermittelten Leerbauflächen errichtet werden könnten. Ob und wann dies tatsächlich geschieht, unterliegt u.a. der kommunalen Planungshoheit.



Strukturgutachten

Den Berechnungen zufolge können im Untersuchungsgebiet auf den Wohnbauflächen rund 422 Hektar Wohnfläche entstehen, davon rund 80 Prozent in Ein- und Zwei-Familienhäusern und rund 20 Prozent in Mehrfamilienhäusern. Hinzu kommen noch potenzielle Wohnflächen in Misch- und Dorfgebieten mit einer Gesamtfläche von rund 47 Hektar. (Tabelle 12)

Bilanzierung

Der Vergleich von Wohnflächenbedarf und -angebot zeigt rechnerisch ein deutliches Überangebot. Die auf Wohnbauflächen potenziell möglichen Wohnflächen sind um etwa ein Drittel größer als der Bedarf. Bezieht man

Tabelle 12: Potenzielle Wohnflächen

in	potenzielle Wohnflächen	
	in ha	in %
1+2-Familienhäusern	339	80,3
Mehrfamilienhäusern	83	19,7
Insgesamt	422	100,0

das potenzielle Wohnflächenangebot in Misch- und Dorfgebieten sowie die rechnerisch nicht ermittelten Nachverdichtungspotenziale zusätzlich mit ein, so übersteigt das Angebotspotenzial den Bedarf noch deutlicher.

Bei einer Betrachtung von unterschiedlichen Segmenten des Wohnungsmarktes treten allerdings Ungleichgewichte auf. Bei den Ein- und Zweifamilienhäusern sind die Wohnflächen fast doppelt so groß wie der Bedarf. Bei den Mehrfamilienhäusern hingegen übersteigt der Bedarf das Angebot. Die potenziellen Wohnflächen decken hier den Bedarf nur zu knapp zwei Dritteln.

Umgerechnet in Wohnungen bedeutet dies: Bei Ein- und Zweifamilienhäusern steht einem Bedarf von rund 15.500 Wohnungen ein potenzielles



Angebot von rund 30.000 Wohnungen gegenüber. Bei Mehrfamilienhäusern errechnet sich ein Defizit von rund 6.800 Wohnungen gegenüber dem Bedarf. Dabei sind allerdings mögliche Wohnungen in gemischten Bauflächen nicht berücksichtigt. (Tabelle 13)

Teilräumliche Unterschiede im potenziellen Angebot zeigt die Karte auf Seite 13.

Flächenbedarf - Gewerbe

In Anbetracht der Zunahme von Arbeitsplätzen im Untersuchungsgebiet – außerhalb des Flughafengeländes – wird ein Bedarf an gewerblichen Betriebsflächen von insgesamt 181 Hektar prognostiziert. Dabei ist aus der Eigenentwicklung ein Bedarf in Höhe von knapp 80 Hektar und aus der flughafeninduzierten Entwicklung eine Nachfrage nach gut 100 Hektar zu erwarten.

Diese Prognose baut auf der Arbeitsplatzprognose auf. Ihr liegen darüber hinaus Annahmen zur durchschnittlichen Betriebsfläche pro Beschäftigten, differenziert nach Wirtschaftszweigen, zugrunde.

Der Bedarf an gewerblichen Betriebsflächen im Jahr 2015 ist in Tabelle 14 dargestellt.

Tabelle 13
Wohnungsbedarf und potenzielles Wohnungsangebot im Jahr 2015

	Wohnungsbedarf	Wohnungsangebot	Bilanz aus Bedarf und Angebot
Ein- und Zweifamilienhäuser	15.472	29.926	14.454
Mehrfamilienhäuser	18.908	12.134	-6.774
Insgesamt	34.380	42.060	7.680

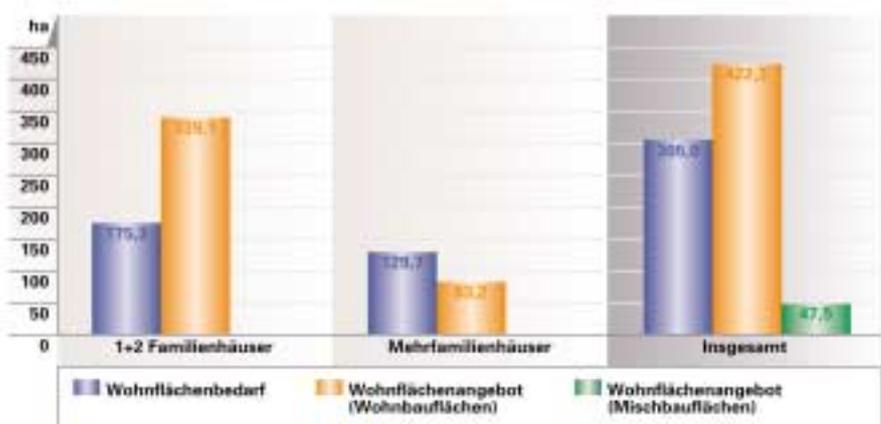




Tabelle 14: Bedarf an gewerblichen Betriebsflächen

Der größte Teil der prognostizierten Betriebsflächen, nämlich 125 Hektar (69 Prozent), entfällt auf den Dienstleistungsbereich einschließlich Handel und Hotel/Gaststätten. Rund 33 Hektar (18 Prozent) zusätzliche Betriebsflächen werden im Bereich Verkehr/Spedition/Lager hinzukommen.

Wirtschaftszweig	Fläche je Beschäftigten	Betriebsfläche	Anteil Fläche
	in qm	in ha	in %
Produzierendes Gewerbe	79	23	12,9
Handel	109	53	29,1
Hotels und Gaststätten	48	8	4,4
Verkehr/Spedition/Lager	70	33	18,4
Übrige Dienstleistungen	25	64	35,2
Insgesamt	46	181	100,0

Flächenangebot - Gewerbe

Basierend auf Annahmen zu Erschließung und baulichen Dichten nach Siedlungstyp sowie unter Berücksichtigung der Gemeindeangaben zur beabsichtigten Art der gewerblichen Nutzung wurden die Leerbauflächen in potenzielle gewerbliche Betriebsflächen umgerechnet.

Das potenzielle gewerbliche Betriebsflächenangebot im Untersuchungsgebiet umfasst danach insgesamt 689 Hektar, davon rund 396 Hektar in allgemeinen Gewerbeflächen (57 Prozent) und rund 140 Hektar in Gewerbeflächen mit dem Schwerpunkt Büro und Dienstleistung (20 Prozent). Zusätzlich können in geringerem Umfang gewerbliche Betriebsflächen in Misch- und Dorfgebieten (gemischte Bauflächen) sowie in Wohnbauflächen und Sonderbauflächen entstehen. (Tabelle 15)

Bilanzierung

Im Vergleich zum Flächenbedarf von rund 181 Hektar ergibt sich rechnerisch ein deutlicher Flächenüberschuss.

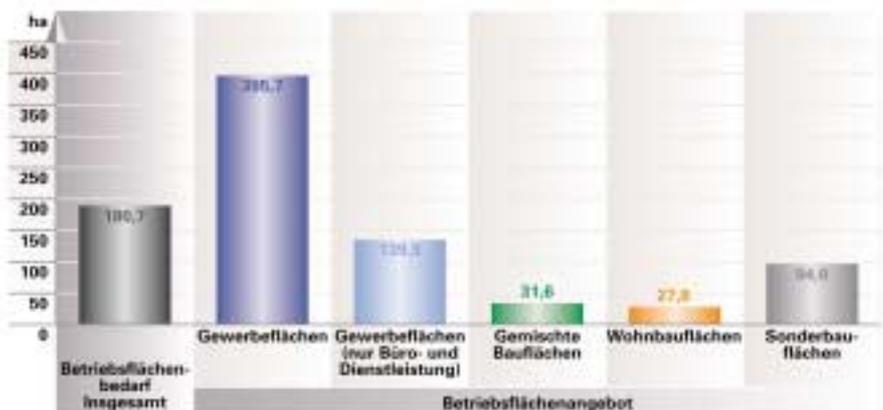
Eine differenzierte Betrachtung unterschiedlicher Wirtschaftsbereiche zeigt:

Dem Flächenbedarf für das produzierende Gewerbe von rund 23 Hektar und dem Sektor Verkehr/Spedition/Lager mit einem Bedarf von rund 33 Hektar steht ein potenzielles Betriebsflächen-

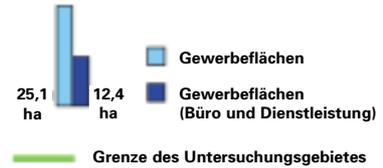
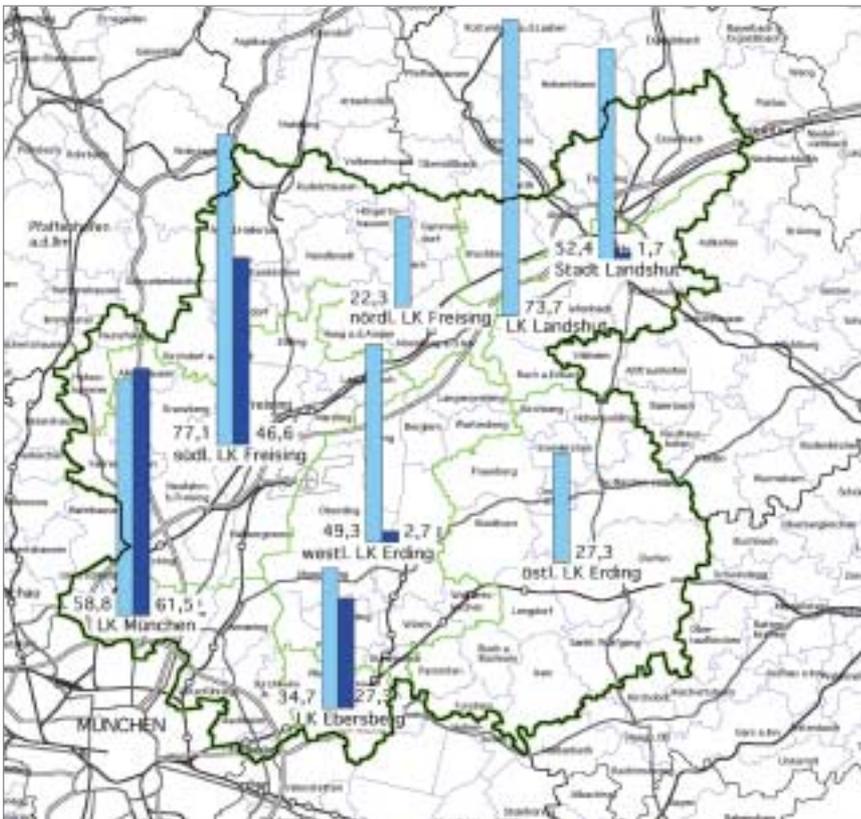
angebot in allgemeinen Gewerbeflächen von rund 396 Hektar gegenüber. Dem Bedarf im Sektor „übrige Dienstleistungen“ von rund 64 Hektar steht in Gewerbeflächen mit dem Schwerpunkt „Büro- und Dienstleistungsnutzung“ ein potenzielles Betriebsflächenangebot von rund 140 Hektar gegenüber.

Tabelle 15: Potenzielles Betriebsflächenangebot

	potenzielles Betriebsflächenangebot	
	in ha	in %
Gewerbeflächen (allgemein)	396	57,4
Gewerbeflächen für Büro- und Dienstleistung	140	20,3
Gemischte Bauflächen	32	4,6
Wohnbauflächen	28	4,0
Sonderbauflächen	94	13,6
Insgesamt	689	100,0



Strukturgutachten



oder Umsetzungswahrscheinlichkeiten der Flächenpotenziale enthalten. Zahlreiche Einflussfaktoren auf der Bedarfs- wie auch auf der Angebotsseite sind dafür mitentscheidend, wie sich der Wohn- und Gewerbeflächenmarkt in Zukunft entwickeln werden.

Die Realisierung der prognostizierten Entwicklung hängt vor allem vom Eintreten der der Prognose zugrunde liegenden wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und räumlichen Annahmen ab.

Hinsichtlich des der möglichen Baufläche ist zu bedenken, dass die Städte und Gemeinden im Untersuchungsgebiet und darüber hinaus einen eigenen Handlungs- und Gestaltungsspielraum besitzen, um eine Entwicklung zu fördern oder ihr restriktiv zu begegnen.

Darüber hinaus stehen insbesondere für Dienstleistungsnutzungen weitere Flächenpotenziale in Misch- und Wohnbauflächen sowie in Sonderbauflächen (v.a. für Forschung und Wissenschaft) und in allgemeinen Gewerbeflächen zur Verfügung.

Ein Blick auf die räumliche Verteilung des potenziellen Betriebsflächenangebots zeigt deutliche Unterschiede zwischen den verschiedenen Landkreisen. (Karte, Seite 16)

Einschätzung der Ergebnisse

Die noch zu Beginn der Arbeiten an diesem Gutachten gehegten Vermutungen, das Flächenangebot könne den durch das Flughafenwachstum und die Eigenentwicklung der Region verursachten Flächenbedarf nicht decken, werden nicht bestätigt. Zumal angesichts der Tatsache, dass neben den ermittelten Flächenangeboten noch umfangreiche Nachverdichtungspotenziale vorhanden und weitere Flächenausweisungen durch die Gemeinden zu erwarten sind.

Dies bedeutet aber nicht, dass die Situation aus planerischer Sicht ohne Probleme oder Konflikte ist:

■ Angebot und Nachfrage können kleinräumig oder in bestimmten Teilssegmenten des Wohnungs- und Gewerbeflächenmarkts deutlich voneinander abweichen.

■ Ein Vergleich der Ausweisungen für Gewerbe mit denen für Wohnungsbau deutet auch auf eine nicht immer aufeinander abgestimmte räumliche Entwicklung von Wohnen und Arbeiten hin.

Zur besseren Einschätzung der Ergebnisse ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass die in der Bilanzierung ermittelten Angebotsüberhänge oder -defizite rechnerisch ermittelt sind und keine Aussagen über Realisierungschancen



Ergebnisse Verkehrsgutachten

Durch das Aktionsprogramm der Staatsregierung zum Ausbau des Straßennetzes zur großräumigen Erschließung des Flughafens sowie das Konzept der Staatsregierung für die Schienenanbindung des Flughafens München mit dem Planungshorizont 2015 waren wesentliche Infrastrukturplanungen für das Verkehrsgutachten vorgegeben. Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt deshalb auf der Analyse, inwieweit die vorliegenden Planungen die künftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen abdecken können. Aus der Problemanalyse der absehbaren verkehrlichen Auswirkungen des Flughafens München auf sein Umland wurde der Handlungsbedarf zur regionalen Erschließung mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Öffentlichen Verkehr formuliert.

Bestandsanalyse

Pendlerverflechtungen und Verkehrsbeziehungen

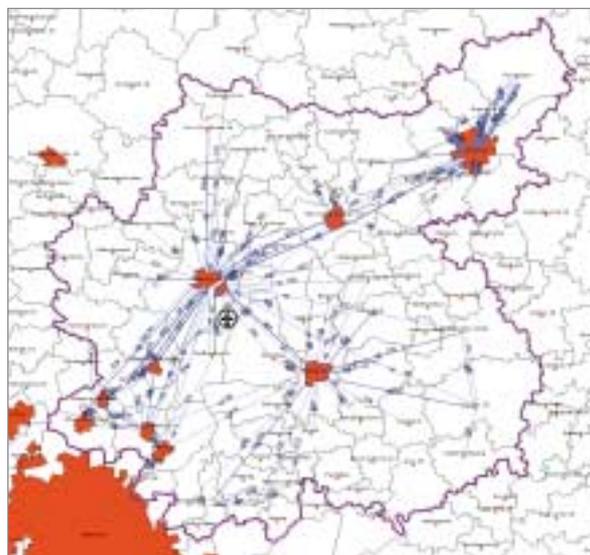
Bei der Untersuchung der Verkehrsbeziehungen kommt den Pendlerverflechtungen besondere Bedeutung zu. Diese bilden in der Regel den größten Anteil am Gesamtverkehr zu den maßgebenden verkehrlichen Spitzenzeiten (werktäglicher Berufsverkehr in den Morgen- und Nachmittagsspitzen).

Konzentration auf die Städte

Innerhalb des Untersuchungsgebietes ist bei den Binnenverkehrsverflechtungen eine deutliche Konzentration der Pendlerbeziehungen auf die Kreisstädte Freising und Erding sowie im Raum Landshut auf die kreisfreie Stadt Landshut festzustellen. Für die Stadt Freising ist zu berücksichtigen, dass die Flughafenbeschäftigten gänzlich dem Arbeitsamtsbezirk Freising zugeordnet sind. Des Weiteren finden innerhalb des Untersuchungsgebietes größere Pendlerbewegungen entlang der Schienenachse Landshut – Moosburg – Freising – Neufahrn b. Freising – Unterschleißheim – Oberschleißheim statt.

Starke Orientierung nach München

Bei den Pendlerbewegungen zu Zielen außerhalb des Untersuchungsgebietes ist insgesamt eine starke Orientierung nach München erkennbar. Dies gilt vor allem für den westlichen Teil des Untersuchungsgebietes sowie für Gemeinden, die über eine attraktive Bahnanbindung nach München verfügen. Zwischen der Stadt München und den Umlandgemeinden im Landkreis München bestehen starke wechselseitige Pendlerverflechtungen. Deutlich sichtbar ist auch die Bedeutung der kreisfreien Stadt Landshut als Arbeitsort für den umgebenden Stadt-Umland-Bereich. Die landkreisüberschreitenden Pendlerverflechtungen zwischen den Landkrei-



Pendlerbeziehungen im Untersuchungsgebiet 1999

Verkehrsgutachten

sen Erding und Landshut sind im Vergleich dazu gering.

Wohnorte der Flughafenbeschäftigten

Der Einzugsbereich des Flughafens München hinsichtlich der Wohnorte der dort Beschäftigten konzentriert sich vor allem auf die Landkreise Erding, Freising und Landshut sowie die Stadt und den Landkreis München. Dort wohnten im Jahr 2000 etwa drei Viertel der Flughafenbeschäftigten. Auf Gemeindeebene haben etwa ein Viertel der 20.180 am Flughafen Beschäftigten ihren Wohnsitz in der Stadt München, knapp die Hälfte im Untersuchungsgebiet. Die wichtigsten Wohnorte innerhalb des Untersuchungsgebietes sind die Städte Freising, Erding und Moosburg a. d. Isar sowie die Gemeinde Hallbergmoos.

Straßenverkehr

Die Verkehrssituation im Straßennetz weist folgende Problembereiche auf:

Überlastung der Haupttrouten

■ Im großräumigen Straßennetz sind vor allem die hohen Verkehrsbelastungen auf der A 92 westlich des Flughafens München und im weiteren Verlauf auf der A 9 in beiden Richtungen sowie auf dem Ostabschnitt des Autobahnringes A 99 zwischen dem Autobahnkreuz München-Nord und dem Autobahnkreuz München-Süd problematisch. Aufgrund der Überlastungen weichen Verkehrsteilnehmer zeitweise auf das nachgeordnete Straßennetz aus.

Fehlende Lückenschlüsse

■ Neben der A 9 und A 92 als Rückgrat der Flughafenerschließung besteht östlich der Isar eine derzeit umwegige Verbindung zum Flughafen entlang der B 388, der St 2053 und der FS 44.

■ Die derzeitige Anbindung des südostbayerischen Raumes an den Flughafen



München über die mit hohem Schwerverkehrsanteil stark belastete B 12 sowie im weiteren Verlauf über die St 2084 zur Flughafentangenten-Ost kann als mangelhaft bezeichnet werden.

Nadelöhr Innenstadt

■ In den Städten Freising, Erding und Landshut führen wichtige Bundes-, Staats- und Kreisstraßen sternförmig auf die Stadtzentren zu. Dort überlagern sich Binnen-, Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr und verursachen hohe Verkehrsbelastungen mit zeitweise entsprechenden Verkehrsproblemen.

■ In Erding treffen die wichtigsten Verbindungen aus dem Osten, die B 388, die St 2084 und die St 2331 aufeinander, die vor allem in der Ortsdurchfahrt Erding entlang der St 2084 (Anton-Bruckner-Straße) sowie am Knotenpunkt St 2331/B 388 Probleme verursachen. Dabei spielt der flughafenbedingte Durchgangsverkehr nur eine untergeordnete Rolle. Auf den genannten Straßen liegen die Anteile an Quell-/Zielverkehr Stadtgebiet Erding bei 50 Prozent und mehr.

■ In Freising treffen neben der B 301 als Hauptverbindungsachse des nördlichen Landkreises Freising, die neben dem flughafenbedingten Verkehr auch ein Großteil der Verkehre in Richtung München und Erding bündelt, mehrere bedeutsame Verkehrsachsen im Stadtgebiet aufeinander mit der Folge täglich wiederkehrender Staus.

■ Hauptursache für die Verkehrsprobleme im Bereich Landshut ist vor allem der Quell- und Zielverkehr im Stadt-Umland-Bereich von Landshut

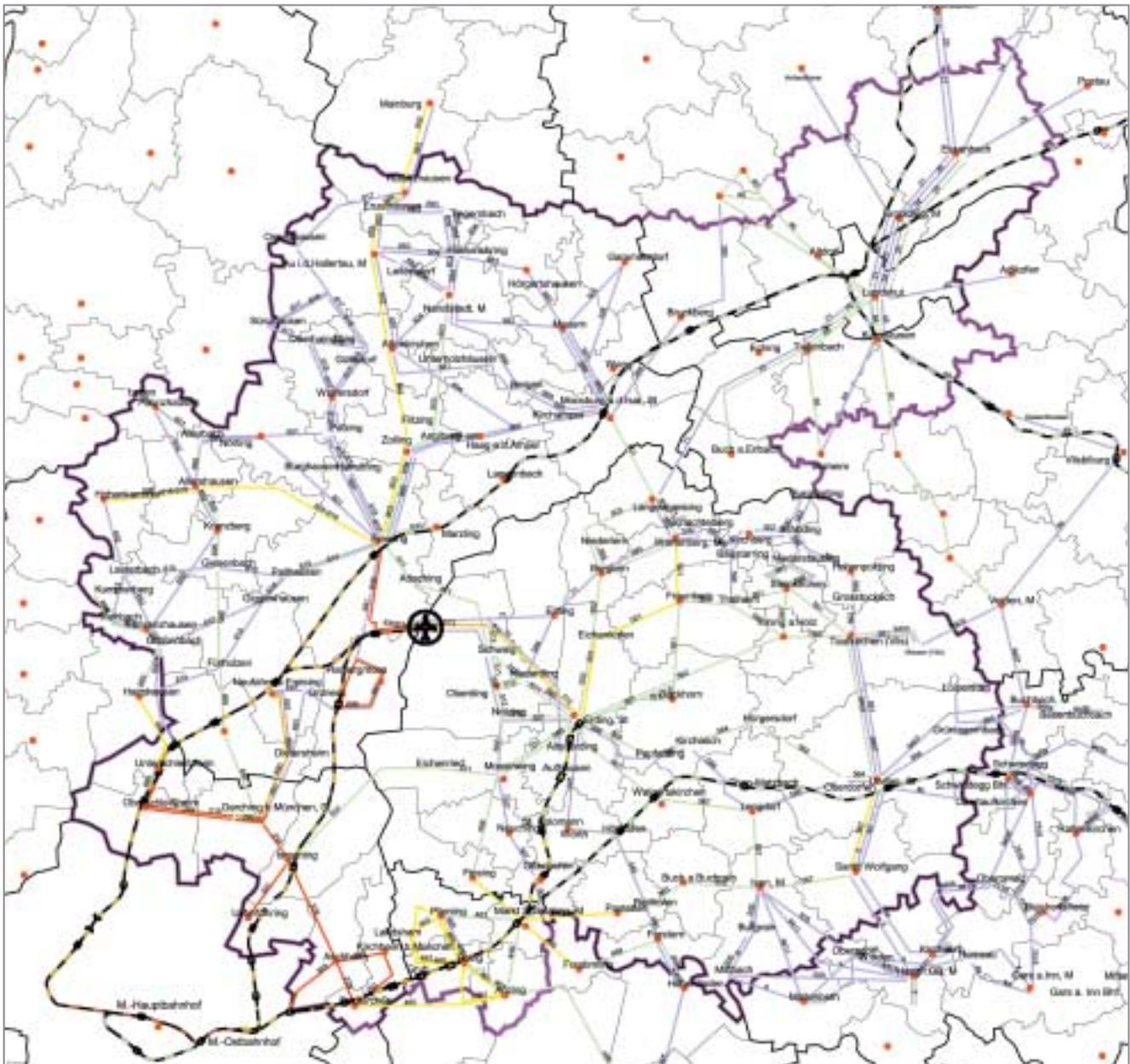
und der Durchgangsverkehr entlang der B 15 und B 299, die durch das Stadtgebiet führen.

Leistungengpässe an höhengleichen Bahnübergängen

■ Im Stadtzentrum Moosburg besteht im Zuge der St 2085, die der Anbindung an die B 11 bzw. A 92 und im weiteren Verlauf an den Flughafen München dient, ein beschränkter Bahnübergang mit der Bahnlinie München-Landshut. Die Kapazität ist dadurch stark eingeschränkt. Aufgrund der bestehenden Problembereiche in den Städten Freising und Moosburg weichen Verkehrsteilnehmer zum Teil alternativ auf die Kreisstraße FS 13 aus, auf der über Langenbach und Gaden der Flughafen erreichbar ist. In Langenbach besteht mit dem beschränkten Bahnübergang ebenfalls ein Leistungengpass.

Hohe Verkehrsbelastungen im Westen des Flughafens

■ Hinsichtlich der absoluten Verkehrsmengen ist vornehmlich das Straßennetz im Westen des Flughafens am stärksten belastet. Vor allem die hohen Auslastungen auf den Haupteinfallstraßen führen im Stadt-Umland-Bereich München zu täglich wiederkehrenden Verkehrssituationen mit Staus.



Öffentlicher Verkehr

Der Öffentliche Verkehr im Untersuchungsgebiet ist durch folgende wesentliche Merkmale gekennzeichnet:

Fehlende Fernbahnanbindung

Das Hauptproblem bezüglich der Erreichbarkeit des Flughafens über die Schiene besteht derzeit in der fehlenden Fernanbindung und in der einseitigen

gen Ausrichtung nach Westen. Der Flughafen München ist nur über die beiden S-Bahn-Linien S 1 und S 8 an das Schienennetz angebunden. Hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit ist das vorhandene Angebot auf diesen beiden Linien als gut zu bewerten, jedoch ist die lange Reisezeit zu bemängeln. Die reine Fahrzeit zwischen dem zentralen Schienenverknüpfungspunkt München Hauptbahnhof und dem Flughafen München beträgt rund 40 Minuten.

Bedienungshäufigkeit Schienenverbindungen

- mind. stdl. bedient (einzelne Taktlücken möglich)
- 20/40 min-Takt
- 20 min-Takt
- 10 min-Takt

Bedienungshäufigkeit Buslinien (Werktag)

- 1-6 Fahrtenpaare
- 7-11 Fahrtenpaare
- 12-20 Fahrtenpaare (angenäherter Std.-Takt)
- 21-30 Fahrtenpaare (mindestens Std.-Takt)
- 31-65 Fahrtenpaare (20 min-Takt)

- Gemeindegrenzen
- Landkreisgrenzen
- Untersuchungsgebiet
- Städte und Gemeinden



Flughafenbus 635 als positives Beispiel

Um Reisenden aus Ostbayern (aus Richtung Landshut/Regensburg/Deggendorf/Passau) eine direkte Verbindung zum Flughafen anbieten zu können, wurde am Bahnhof Freising eine Buslinie (635) eingerichtet, die täglich im 20-Minuten-Takt, werktags in der Hauptverkehrszeit sogar im 10-Minuten-Takt zum Flughafen verkehrt. Der notwendige Umsteigevorgang von der Bahn auf den Bus mindert jedoch den Reisekomfort. (Karte, Seite 19)

Für Flughafenbeschäftigte aus Freising bietet diese Linie für sich allein betrachtet eine sehr gute Angebotsqualität, da auch an Wochenenden ein durchgehender 20-Minuten-Takt angeboten wird.

Busangebot im Allgemeinen nicht konkurrenzfähig

Hingegen wird im Landkreis Erding die Buslinie 512 auf der Strecke Erding - Flughafen nur werktags in der Zeit zwischen 5.00 Uhr und 20.00 Uhr im Stundentakt bzw. zu den Hauptver-

kehrszeiten im 40-Minuten-Takt bedient. Samstags, sonn- und feiertags verkehrt diese Linie nicht. Flughafenbeschäftigte, die zum Großteil im Schichtbetrieb und auch an den Wochenenden arbeiten, finden daher im bestehenden Busangebot der Linie 512 keine Alternative zum Pkw.

Insgesamt ist das Busangebot im Untersuchungsgebiet nur sehr bedingt mit dem Pkw konkurrenzfähig. Unter anderem auch dadurch, weil die Buslinien an Wochenenden – mit Ausnahme vereinzelter Fahrten – nicht bedient werden.

Verkehrsprognose

Vorgehensweise

Die Verkehrsnachfrage für 2015 wurde auf Basis der prognostizierten Entwicklungen im Strukturgutachten ermittelt. Zur Berechnung des landseitigen Verkehrsaufkommens des Flughafens dienten als Eingangsgrößen die Prognosen zum Fluggastaufkommen, zu den direkt am Flughafen Beschäftigten sowie zu den flughafeninduzierten Entwicklungen und Eigenentwick-

lungen im Untersuchungsgebiet hinsichtlich Erwerbstätigen und Einwohnern.

Die künftige räumliche Verteilung der Flughafenbeschäftigten, der anderen Erwerbstätigen und der Einwohner wurde für die Verkehrsprognose entsprechend der derzeitigen Verteilung und den Entwicklungen in den Jahren 1987 bis 2000 angenommen. Die Verflechtungsbeziehungen zwischen den bis 2015 zusätzlich entstehenden Arbeitsplätzen und den Wohnorten der Erwerbstätigen wurden entsprechend der bestehenden Pendlerverflechtungen angenommen.

Die Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf die einzelnen Verkehrsmittel wurde anhand des bestehenden Verkehrsverhaltens der einzelnen Nutzergruppen sowie unter Berücksichtigung der voraussichtlich bis 2015 realisierten Maßnahmen im Straßen- und Schienennetz abgeschätzt.

Um die künftigen Verkehrsbeziehungen des Untersuchungsgebietes mit den angrenzenden Räumen und Regionen sowie die Verkehrsbeziehungen im Untersuchungsgebiet in ihrer Gesamtheit abzuschätzen, wurden zudem die Prognoseberechnungen der Bundesverkehrswegeplanung zur Verkehrsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland für 2015 (Integrations-Szenario) verwendet.

Die so ermittelten Verkehrsnachfragebeziehungen wurden dem für das Jahr 2015 zu erwartenden Verkehrsangebot im Straßenverkehr und im Öffentlichen Verkehr gegenübergestellt und die sich daraus ergebenden Verkehrsbelastungen der Wegenetze interpretiert.

Angebotsplanung bis 2015

Folgende Angebotsplanungen im Öffentlichen Verkehr wurden gemäß 'Konzept der Staatsregierung für die Schienenanbindung des Flughafens München' bis 2015 zugrundegelegt:

- Transrapid West: München Hauptbahnhof - Flughafen
- Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität der S 1 (Express-S-Bahn light als mögliche Übergangslösung bis Realisierung Transrapid)
- Express-S-Bahn auf Transrapid-West-Trasse (im Falle der Nichtrealisierung Transrapid)
- Erdinger Ringschluss
- Ostbayernanbindung (Marzlinger Spange, Pullinger Spange, Neufahrner Kurve)
- Messe-Anbindung (Spange Daglfing, Shuttle Flughafen - Messe)
- S 6 Erding - Markt Schwaben: 10-Minuten-Takt
- S 6 Markt Schwaben - München: 10- Minuten-Takt
- S 8 Ausbau Unterföhring
- Ertüchtigung der Stammstrecke (520 Mio. DM Programm)
- Bau einer 2. Röhre Stammstrecke
- Ausbaustrecke München - Augsburg
- Ausbaustrecke München - Ingolstadt

Für das Straßennetz wurde eine mit der Obersten Baubehörde und den Landkreisen abgestimmte Angebotsplanung erstellt, wobei angenommen wird, dass sie bis 2015 realisiert ist. Sie umfasst vor allem folgende Punkte:

- 6-streifiger Ausbau der A 92 zwischen Anschlussstelle Flughafen und Autobahnkreuz Neufahrn,
- 8-streifiger Ausbau der A 9 zwischen Autobahnkreuz Neufahrn und Autobahnkreuz München-Nord,
- Fertigstellung der A 94 zwischen Forstinning und Markt
- Fertigstellung der Isarparallele durch den Neubau der B 388a zwischen der B 388 und der FS 44
- Fertigstellung der Flughafen tangente-Ost bis zur A 94
- Ortsumfahrungen im Zuge der Bundesstraßen B 13, B 301, B 388 - Fahrenzhausen, Au i. d. Hallertau, Freising, Taufkirchen a. d. Vils
- Südtangente und Westumfahrung Freising

- Nordumfahrung Erding
- Umgehung Allershausen im Zuge der St 2084
- Bahnübergangsbeseitigung in Moosburg
- Umfahrung Langenbach

Ergebnisse

Bis zum Jahr 2015 wird sich der Quell- und Zielverkehr des Flughafens durch das steigende Passagier- und Beschäftigtenaufkommen gegenüber heute auf etwa 176.000 Personenfahrten pro Tag verdoppeln. Durch die bis 2015 voraussichtlich realisierten Maßnahmen im Schienennetz wird das flughafenbedingte Verkehrsaufkommen im Öffentlichen Verkehr um etwa 150 Prozent, das flughafenbedingte Kfz-Aufkommen hingegen um etwa 85 Prozent zunehmen. Auch in Zukunft werden etwa knapp zwei Drittel des flughafenbedingten Personenverkehrs



Gesamtverkehrsbelastung (Kfz / 24h)

Analysis 2006
Prognose 2015

Straßennetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- Gemeindegrenzen
- Landkreisgrenzen
- Untersuchungsgebiet

Tabelle 16: Verkehrsentwicklung 2015/2000

	Personenfahrten/ Werktag			Lkw-Fahrten/ Werktag		
	2015	2000	Zuwachs bis 2015	2015	2000	Zuwachs bis 2015
Quell- und Zielverkehr des Flughafens	176.500	88.450	88.170	5.100	1.660	3.440
Verkehr aus flughafenbedingter Entwicklung	161.200	74.200	87.000	18.700	7.700	11.000
Verkehr aus Eigenentwicklung	1.083.500	1.030.000	53.500	53.500	49.500	4.000
Summe	1.421.200	1.192.650	228.670	77.300	58.860	18.440
		+20 %			+30%	

mit dem Pkw abgewickelt werden. Aufgrund der Flughafenentwicklung, der flughafenbedingten und der Eigenentwicklung im Untersuchungsgebiet ist ein Verkehrszuwachs von etwa 20 Prozent im Personenverkehr und etwa 30 Prozent im Güterverkehr gegenüber dem Bestand im Jahr 2000 zu erwarten. (Tabelle 16)

Hohe Verkehrszuwächse im Straßennetz

Bis zum Jahr 2015 ist vor allem im großräumigen Straßennetz weiterhin mit einem starken Anstieg des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Auf der A 92 westlich des Flughafens beträgt die prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung etwa 130.000 Kfz gegenüber etwa 83.000 Kfz im Jahr 2000.

Starke Zuwächse von etwa 10.000 Kfz pro Tag sind auf der Flughafentangente-Ost zu erwarten. Auf der Isarparallele ist nach Fertigstellung der B 388a mit einem Verkehrsaufkommen von etwa 20.000 Kfz/24h zu rechnen. Im Südosten des Untersuchungsgebietes ist auf der St 2331 nördlich der A 94 ein Verkehrsaufkommen von etwa 14.000 Kfz/24h zu erwarten.

Der flughafenbedingte Verkehr aus Westen bündelt sich vor allem auf der A 92 und der Isarparallele. Der Flughafenverkehr aus Osten benutzt vor allem die A 92, die A 94 und im weiteren

Verlauf die St 2331 sowie die B 388 und im weiteren Verlauf die geplante Nordumfahrung Erding. Aus Norden sammelt sich der Flughafenverkehr vor allem auf der B 301 und der FS 13. Die flughafenbedingte Verkehrsbelastung auf der Flughafentangente-Ost liegt im nördlichen Abschnitt bei ungefähr 10.000 bis 12.000 Kfz pro Tag.

Im regionalen Straßennetz ist die ED 5 zwischen der St 2584 und Schwaig flughafenbedingt mit etwa 5.000 Kfz/Tag belastet. Für die Erschließung des nördlichen Landkreises Erding ist die Verbindung von Wartenberg über die ED 2 und im weiteren Verlauf über die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Berglern und Eitting zur ED 19 von wichtiger Bedeutung hinsichtlich der Erreichbarkeit des Flughafens München. (Karte, Seite 21)

Starke Steigerung der Nachfrage im Öffentlichen Verkehr

Im Öffentlichen Verkehr ergibt sich allein durch das flughafenbedingte Fahrgastaufkommen im Jahr 2015 bereits eine Steigerung der Verkehrsnachfrage an den S-Bahn-Stationen Flughafen-Terminal und Besucherpark, die um etwa 50 Prozent über der derzeitigen Gesamtverkehrsnachfrage an den beiden S-Bahn-Stationen liegt. Die Überlagerung des flughafenbedingten Verkehrs mit dem werktäglichen Verkehr kann auf den Linien S 1 und S 8 der Strecke Innenstadt – Flughafen dazu

führen, dass S-Bahn-Fahrgäste zum Flughafen keinen Sitzplatz vorfinden. Bei der Magnetschnellbahn ist der Auslastungsgrad nicht die bestimmende Qualitätsgröße. Der Gesamtplatzausnutzungsgrad beträgt im Durchschnitt etwa 25 Prozent, in der maßgeblichen Spitzenstunde etwa knapp 55 Prozent. Entscheidend ist hier die qualitative Verbesserung. Ebenso verursacht das flughafenbedingte Personenaufkommen bei der Ostbayernanbindung im Regelfall keine Kapazitätsprobleme.

Handlungskonzepte

Auf der Basis der Verkehrsprognose 2015 werden für den Individualverkehr und den Öffentlichen Verkehr folgende Handlungskonzepte vorgeschlagen.

Straßenverkehr

Obwohl bis 2015 erhebliche Investitionen in die Straßeninfrastruktur getätigt werden, ist damit zu rechnen, dass das Fernstraßennetz vor allem im Westen des Flughafens zu Zeiten des Spitzenverkehrs überlastet sein wird. Des Weiteren sind in den Stadtbereichen bzw. Stadt-Umland-Bereichen von München, Landshut, Freising und Erding sehr hohe Auslastungen zu erwarten.

Zur Behebung der sich abzeichnenden Kapazitätsengpässe im Straßennetz sind über die bis 2015 unterstellten

Projekte hinaus weitere Maßnahmen im Straßennetz erforderlich. Neben dem 8-streifigen Ausbau der Bundesautobahnen A 99 im Bereich zwischen dem Autobahnkreuz München-Süd und dem Autobahnkreuz München-Nord, dem 8-streifigen Ausbau der A 9 im Bereich zwischen dem Autobahnkreuz München-Nord und dem Autobahndreieck Holledau und dem 6-streifigen Ausbau der A 8 Ulm – München, wird der Bau der B 15neu als Alternative zur Entlastung des Fernstraßennetzes um München für notwendig erachtet. Folgende Maßnahmen werden im regionalen Straßennetz für erforderlich angesehen:

Flughafenzubringer

- Überplanung bzw. Anpassung der Knotenpunkte im Zuge der Isarparallele an die prognostizierten Verkehrsstärken, vor allem der Knotenpunkte B 471/M 3, B 471/B 388, FS 44/FS 12, FS 44/ Ludwigstraße; Möglichkeit für einen 4-streifigen Ausbau der Isarparallele von der B 471 bis zur FS 44 und im weiteren Verlauf bis zur Anschlussstelle Hallbergmoos vorhalten
- St 2584 Erdinger Allee: 4-streifiger Ausbau, Modifikation Knotenpunkt St 2584/ED 5
- Herstellen einer leistungsfähigen Verbindung im Zuge der Strecken von der A 94 (Anschlussstelle Pastetten) über die St 2331, B 388 und Flughafentangente-Ost zur ostseitigen Straßenerschließung des Flughafens. Unter dieser Voraussetzung ist eine zusätzliche Verbindung von der Anschlussstelle Lengdorf zum Flughafen, die im Osten von Erding und im weiteren Verlauf über die geplante Nordumfahrung Erding verläuft, wie sie von den Ostbündnisgemeinden im Aktionsprogramm Straßenerschließung Flughafen München gefordert wurde, nicht notwendig. Zur regionalen Erschließung des östlichen Landkreises Erding ist die Nordumfahrung Erding von hoher Bedeutung.



Stadt-Umland-Bereich Landshut

- Auch zur Entlastung des Stadt-Umlandbereichs vom Durchgangsverkehr, speziell vom Schwerverkehr, wird die B 15neu erforderlich

Bereich Moosburg

- FS 15: Westumfahrung Moosburg mit höhenfreiem Bahnübergang

Bereich Freising

- Modifikation Knotenpunkte B 11/ FS 44, FS 44/Ismaninger Straße, Knotenpunkt an der B 11 westlich Marzling
- Umgestaltung Anschlussstelle Freising-Ost

Bereich Erding

- Verlegung der B 388 im Osten von Erding u. a. zur Entlastung des Knotenpunktes mit der St 2084
- Höhenfreier Ausbau der Knotenpunkte B 388/Flughafentangente-Ost und B 388/St 2331
- St 2331: Bahnübergangsbeseitigung in Hörlkofen bzw. Ortsumfahrung mit höhenfreiem Bahnübergang

Sonstige Bereiche

- B 471 im Bereich zwischen B 13 und B 388: Modifikation der Knotenpunkte B 471/B 13, B 471/Zeppelinstraße, B 471/B 11 (ggf. durch Ortsumfahrung Garching mit Untertunnelung der B 471), B 471/St 2053, 4-streifiger Ausbau der B 471 im Bereich zwischen B 11 und B 13.
- Knotenpunkt B 471/St 2342 in Oberschleißheim: Verlegung der St 2342 parallel zur A 92, Bahnübergangsbeseitigung im Zuge der B 471
- Dörfen: Bahnübergangsbeseitigung im Zuge der B 15

Des Weiteren sind lokale Problemkreise insbesondere im Zuge von Ortsdurchfahrten durch den leistungsfähigen Ausbau vor allem der kritischen Kreuzungen bzw. durch Ortsumfahrungen, soweit erforderlich, zu beseitigen.

Diese Infrastrukturmaßnahmen sind gegebenenfalls zu ergänzen um Maßnahmen des Verkehrsmanagements, wie statische Beschilderungen, dynamische Wegweisung, Netzbeeinflussung und Streckenbeeinflussungsanlagen sowie intermodale Verkehrsauskunftssysteme.

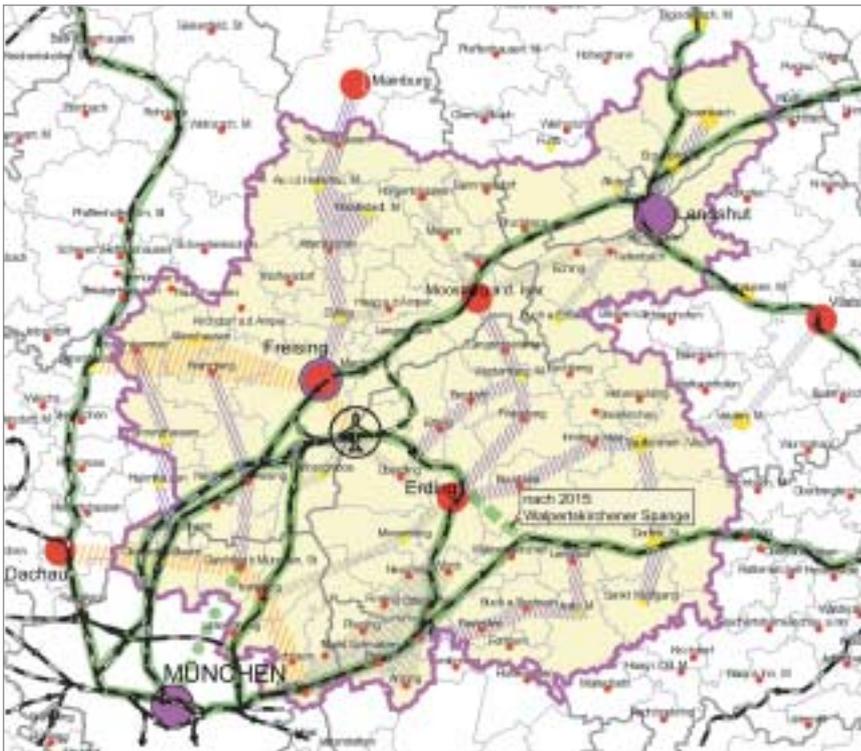
Öffentlicher Verkehr

Das Handlungskonzept für den Öffentlichen Verkehr wurde unter Berücksichtigung der Ziele der Regionalplanung für die Regionen München und Landshut, der Zentralität der Orte, der Ergebnisse aus den Gemeindebefragungen sowie anhand der vorhandenen Verflechtungsbeziehungen im Untersuchungsgebiet für den Prognosehorizont 2015 entwickelt.

6-Ebenen-Konzept

Ergänzend zu den geplanten Maßnahmen im Schienenverkehr gemäß dem 'Konzept der Staatsregierung für die Schienenanbindung des Flughafens München' wurde für den Öffentlichen Verkehr ein Gesamtkonzept entwickelt. Dieses beinhaltet eine Hierarchie von unterschiedlichen Ebenen von ÖPNV-Qualitäten, abgestimmt auf die unterschiedliche Nachfrageintensität.

Verkehrsgutachten



Ebene 1

Die Ebene 1 bildet das Grundgerüst des Öffentlichen Verkehrs und bietet leistungsfähige Verbindungen unter anderem zwischen den zentralen Orten untereinander und dem Flughafen München. Um gegenüber dem Individualverkehr ein konkurrenzfähiges Angebot zu bieten, sind günstige Reisezeiten bei gleichzeitig ausreichenden Beförderungskapazitäten und Bedienungshäufigkeiten erforderlich, was vornehmlich durch Verbindungen im Schienennetz erfüllt werden kann.

Busnetze ergänzen als flexible Systeme das Schienennetz zur Erschließung weiterer Bereiche des Untersuchungsgebietes. Als zentrale Halte- und Umsteigepunkte werden vorgeschlagen für die:

- Bahnstrecke Landshut - München / S 1 Freising - München
 - Landshut / Moosburg / Freising / Oberschleißheim

- Bahnstrecke Ingolstadt - Pfaffenhofen / S 2 Petershausen - Dachau - München

- Petershausen / Dachau

- S 8 München - Flughafen

- Ismaning

- Bahnstrecke Mühldorf - München / S 6 Markt Schwaben - München

- Dorfen / Markt Schwaben

Ebene 2

Die Ebene 2 ist geprägt durch leistungsfähige Busverbindungen zwischen den Hauptachsen des Schienenverkehrs. Es werden folgende Verbindungskorridore für den Öffentlichen Verkehr vorgeschlagen:

- (Dachau -) Oberschleißheim - Garching - Ismaning - Aschheim - Feldkirchen

- (Petershausen -) Allershausen - Freising - Flughafen

Ebene 3

Ebene 3 erschließt einerseits den

Raum zwischen den Verbindungskorridoren der Ebene 2. Andererseits werden Klein-/ Unterzentren an das nächstgelegene Mittel-/Oberzentrum bzw. an eine dorthin führende günstige Schienenanbindung angebunden. Kriterien für die Festlegung dieser Zubringer sind direkte Buslinienverbindungen sowie bedeutsame Pendlerbeziehungen.

Ebene 4

Buslinien auf der Ebene 4 dienen als Zubringer zum nächstgelegenen zentralen Ort. Bedienungshäufigkeiten sind vor allem auf die Hauptverkehrszeiten ausgerichtet.

Ebene 5

Ebene 5 bildet die flächendeckende Grundversorgung vor allem für Schüler / Auszubildende.

Ebene 6

In Bereichen mit geringer Verkehrs-

nachfrage, zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage sowie an Wochenenden sollte auf dieser Ebene ein minimales ÖPNV-Angebot in Form von flexiblen, nachfrageorientierten Betriebsweisen angeboten werden.

Verkehrsplanung und Strukturveränderung

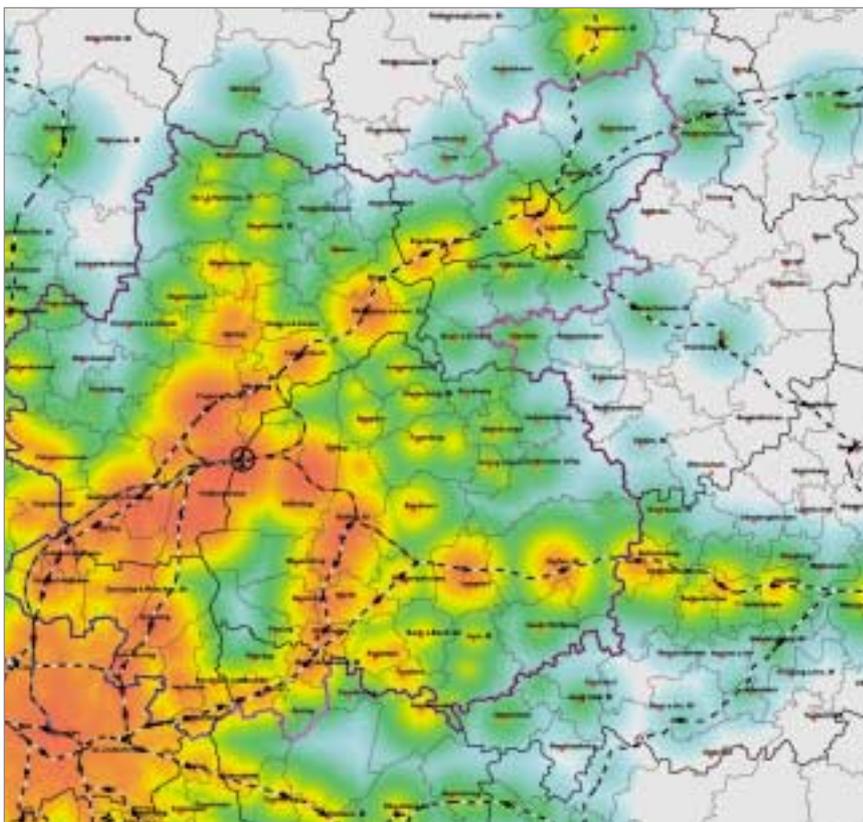
Offenkundig ist die Interdependenz von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Nachfolgend werden daher Handlungsansätze skizziert, die auf gezielte und deutliche Verbesserungen im Netz des öffentlichen Verkehrs abstellen. Hierdurch sollen die zu erwartenden Engpässe im Straßennetz möglichst so reduziert werden, dass auch zukünftig eine gute Verkehrsabwicklung im Individualverkehr ohne zusätzliche umfangreiche Neubaumaßnahmen erzielt werden kann. Da eine solche Strategie nur im langfristigen



Kontext und unter Einbezug der Siedlungsstruktur erfolgreich sein kann, soll das Augenmerk auch auf die Gestaltung der räumlichen Entwicklung gelenkt und mögliche Handlungsspielräume für eine integrierte Verkehrs- und Raumplanung im Flughafenumland aufgezeigt werden. Die folgenden Punkte sprechen deshalb bewusst auch Maßnahmen an, die im langfristigen Horizont als diskussionswürdig erscheinen, auch wenn sie mittelfristig als wenig realistisch eingestuft werden müssen.

Einbindung des Flughafens in den Schienenfernverkehr

Ein Beispiel hierzu ist die bessere Vernetzung des Fernverkehrs der Deutschen Bahn mit dem Flughafen. Vorbildfunktion haben hier die Flughäfen Frankfurt/ Main und Schipol/ Amsterdam. Für den Flughafen München bieten sich die Verbindungen sowohl von Norden (Nürnberg, Würzburg) bzw. von Osten (Walpertskirchener Spange, Raum Mühldorf, Salzburg) als auch von Westen (Pasinger Spange, Raum Augsburg, Ulm, Stuttgart) an. Soweit nicht durch den Transrapid vom Münchner Hauptbahnhof die direkte und kurzzeitige Verbindung vom und zum Flughafen an das Fernbahnnetz der Deutschen Bahn gewährleistet werden kann, sind vorgenannte Vernetzungen anzustreben.



Walpertskirchener Spange

Für Reisende aus Südostbayern bräuchte eine direkte Fernbahnanbindung von der Mühldorfer Bahnstrecke über die Walpertskirchener Spange und den Erdinger Ringschluss zum Flughafen



München eine Reisezeitersparnis von etwa 50 Minuten gegenüber dem derzeitigen Angebot (Umsteigemöglichkeit am Ostbahnhof zur Flughafen-S-Bahn Linie 8). Durch die Realisierung der Walpertskirchener Spange würde eine im Vergleich zum Individualverkehr konkurrenzfähige Schienenverbindung aus dem südostbayerischen Raum realisiert, die auch den Raum im Osten des Flughafens als Wohnort für Beschäftigte des Flughafens attraktiv machen würde. Durch einen solchen Impuls und die dadurch zu erwartende Verlagerung von Erwerbstätigen und Einwohnern würde auch die Verkehrsnachfrage von der westlichen auf die östliche Seite des Flughafens verlagerbar sein, was eine gewünschte Entlastung der Straßennetze im Westen des Flughafens zur Folge hätte. Dieser Lückenschluss erschließt nicht nur den Siedlungsraum im Osten des Flughafens besser, sondern eröffnet auch erheblich bessere Verkehrsfernverbindungen für potenzielle Fluggäste aus dem Salzburger Raum.

Ebenso bestünden Möglichkeiten, die Schienenverbindungen zum Flughafen aus dem Südosten (aus Richtung Mühldorf) bzw. Süden (aus Richtung Markt Schwaben) nach Fertigstellung des Erdinger Ringschlusses über Erding nach Freising weiterzuführen und

damit eine neue Netzstruktur einzurichten.

Verbesserungen auf regionaler Ebene

Auf regionaler Ebene würde sich die Attraktivitätssteigerung im Öffentlichen Verkehr vornehmlich in einer erheblichen Komfortverbesserung und Verdichtung der Taktangebote der Buslinien ausprägen, was allerdings aller Erfahrung nach nicht kostendeckend erreicht werden kann. Hier kann nur eine Konzentration auf wenige effiziente Relationen in Verbindung mit der Stärkung von siedlungsstrukturellen Entwicklungsachsen langfristig bessere Rahmenbedingungen schaffen.

Eine Verlängerung der U-Bahn von Garching zum Halt der S 1 in Neufahrn bzw. eine Verknüpfung beider Verkehrssysteme könnte im betroffenen Raum die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs zugunsten einer Entlastung der Autobahnen A 92/A 9 erhöhen und ebenso Impulse für eine stärkere schienenverkehrsorientierte Siedlungsentwicklung in sich bergen.

Eine gezielte Vernetzung von Flughafen und Messe wäre sowohl mit dem Transrapid über den Münchner Hauptbahnhof als auch über die Daglfinger

Spange und dem Shuttlebetrieb zwischen Flughafen und Messe gesichert. Sollte eine Express-S-Bahn als Alternative realisiert werden, könnte eine direkte Einbindung der Messe und der Messestadt Riem in das S-Bahnnetz und die direkte Vernetzung zum Flughafen die Verkehrsmittelwahl entscheidend beeinflussen und damit auch zu einer Entlastung des Fernstraßennetzes zum Flughafen führen.

Notwendiger Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur

Auch unter der Annahme einer zukünftig erhöhten Konkurrenzfähigkeit des Öffentlichen Verkehrs bleibt die strategische Entwicklung des Straßennetzes von großer Bedeutung. Durch den Bau der B 15neu wäre eine Entlastung des Straßennetzes im Westen des Flughafens, im wesentlichen der A 9 und des Fernstraßenrings im Osten von München, vornehmlich vom Schwerlastverkehr zu erwarten. Maßnahmen, die zu einer Entlastung des Fernstraßenrings im Nordosten von München führen, sollten sorgfältig geprüft werden.

Nach Fertigstellung der B 15neu bis zur A 94 bzw. A 8 könnten diese Routen sowohl hinsichtlich der statischen Beschilderung als auch der dynamischen Wechselwegweisung in ein strategisches Verkehrsmanagementkonzept eingebunden werden. Durch die statische bzw. dynamische Beschilderung könnte der Fernverkehr großräumig um den Ballungsraum München gelenkt werden, wodurch Entlastungseffekte erzielt werden könnten. Nach Realisierung der B 15neu könnte langfristig gesehen der Fernverkehr im Bereich zwischen Autobahndreieck Inntal bis Autobahnkreuz Nürnberg unter Einbeziehung der A 9/A 92/A 93/A 99/A 94/A 8/ B 15neu mittels Netzbeeinflussung großräumig gelenkt werden.

Ausblick

Die Ergebnisse der Stufe 1 des Struktur- und Verkehrsgutachtens zeigen neben der Beschreibung der bisherigen Entwicklung Ansatzpunkte für einen künftigen Handlungsbedarf im Umland des Flughafens auf. Aufgabe der Stufe 2 des Gutachtens wird es vor diesem Hintergrund u.a. sein,

- ausgehend von den gemeindlichen Entwicklungszielen unter Berücksichtigung der rechnerisch ermittelten Flächenpotenziale ein gemeinsames Leitbild bzw. Entwicklungskonzept für das Flughafenumland zu erarbeiten,
- potenzielle Konfliktpunkte offen zu legen und Ansatzpunkte für deren Minderung, z. B. durch interkommuna-

le Kooperationen oder Kooperationen zwischen unterschiedlichen Akteuren, aufzuzeigen.

Dabei wird die Betrachtung der Interdependenz von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung eine wichtige Rolle spielen, wie anhand von zwei Beispielen deutlich wird:

- Bei einer weiteren Arbeitsplatzkonzentration im Raum zwischen der Landeshauptstadt München und dem Flughafen wird sich die ohnehin schon sehr große Verkehrsbelastung in diesem Bereich weiter erhöhen. Eine verkehrliche Überlastung könnte die Standortqualität negativ beeinträchtigen und zu einer Verlagerung der gewerblichen Entwicklung führen.

■ Neue Mobilitätsangebote im Untersuchungsgebiet können die Wohn- wie auch die Gewerbestandorteseigenschaften von bestimmten Teilräumen deutlich verbessern.

Neue großräumige Verbindungen, wie z. B. der Ausbau der Mühldorfer Strecke, könnten außerdem dazu führen, dass der Einpendleranteil ins Untersuchungsgebiet höher liegen würde als angenommen. Eine Folge wäre, dass der zuzugsbedingte Wohnflächenbedarf sinkt.



Grafische Gestaltung

Schneppe Grafik & Design, Holzkirchen

Druck

Mediengruppe Universal, München

Bildnachweis

Landkreis Erding
Landkreis Freising
Dr. Werner Hennies
Bernd Kischa
Kayser-Threde GmbH
Klaus-Peter Schmidt
XXLuftbild

Hinweis

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Bayerischen Staatsregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern im Zeitraum von fünf Monaten vor einer Wahl zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags-, Kommunal- und Europawahlen. Mißbräuchlich ist während dieser Zeit insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken und Aufkleben von parteipolitischen Informationen oder Werbemitteln. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Staatsregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

Die Druckschrift wurde mit großer Sorgfalt zusammengestellt. Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts kann dessen ungeachtet nicht übernommen werden.