Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Der Flughafen München und sein Umland
Ergebnisse des Dialogprozesses für ein Leitkonzept Flughafenumland

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
Transver GmbH, München

Eine Untersuchung auf Initiative des Flughafen-Forums
Auftraggeber:
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
Landkreise Erding und Freising
Flughafen München GmbH

April 2004

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.

Impressum

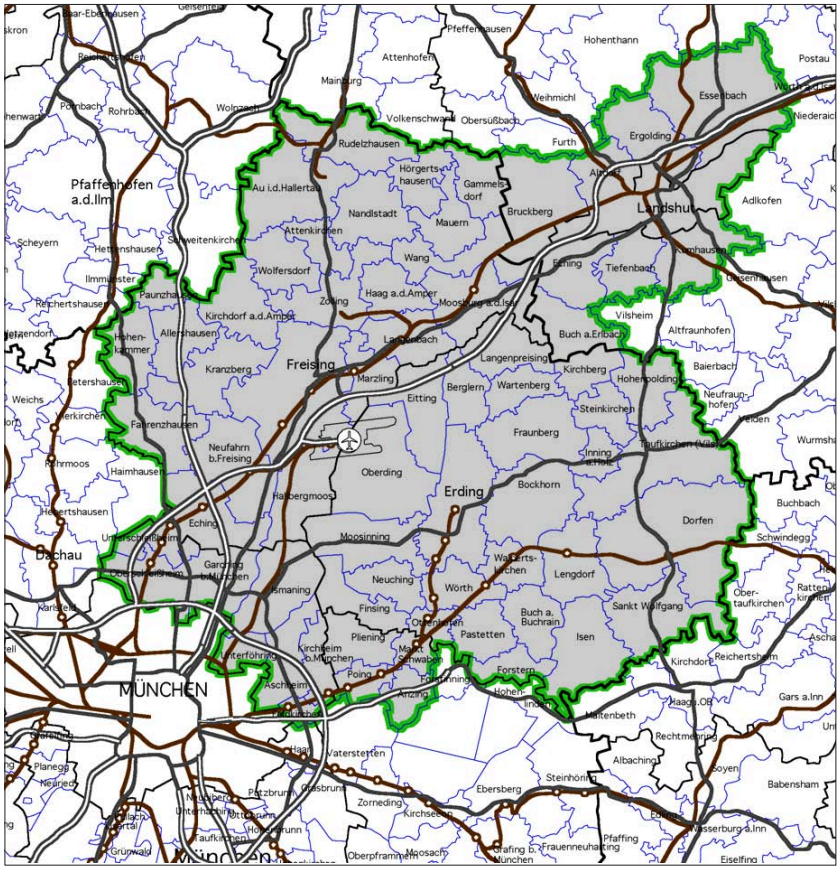
Herausgeber:	Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
Postanschrift:	80525 München
Hausadresse:	Prinzregentenstr. 28, 80538 München
Tel.:	0 89/21 62-2303 0 89/21 62-01
Fax:	0 89/21 62-3599 0 89/21 62-2760
E-Mail:	info@stmwivt.bayern.de poststelle@stmwivt.bayern.de
Internet:	http://www.stmwivt.bayern.de

6/2004

Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Der Flughafen München und sein Umland
Ergebnisse des Dialogprozesses für ein Leitkonzept Flughafenumland

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
Transver GmbH, München

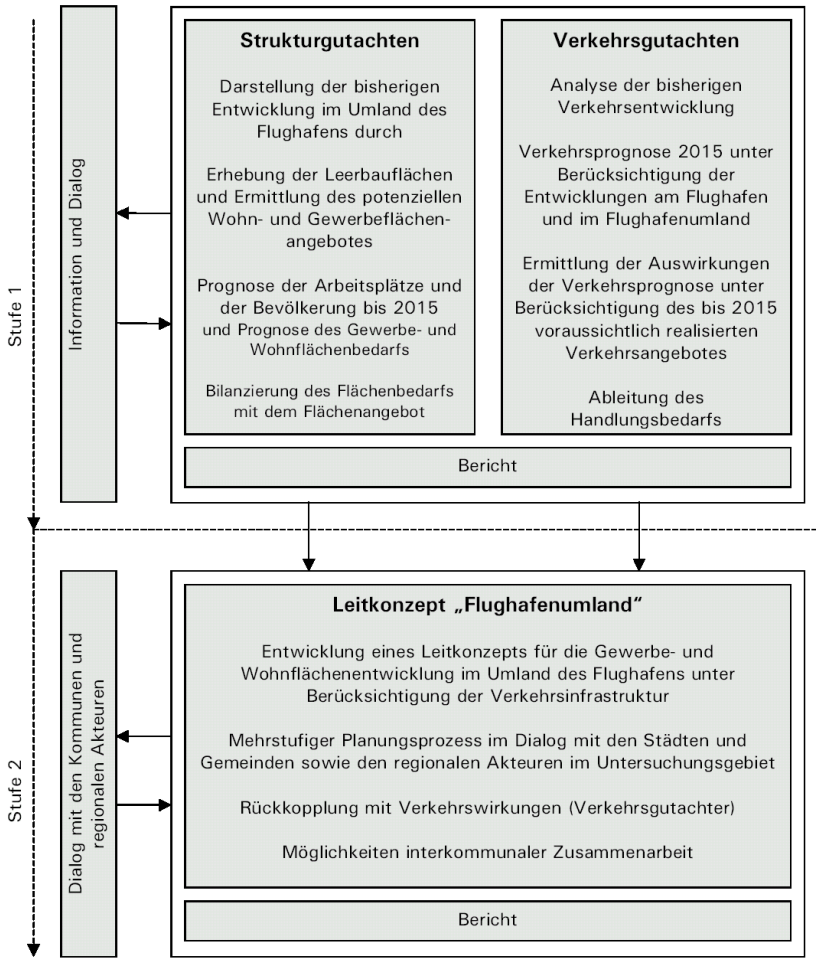


KURZFASSUNG

KURZFASSUNG

VORBEMERKUNG

Das aus Repräsentanten der Flughafenkreise und -gemeinden, der örtlichen Wirtschaft und der Flughafen München GmbH bestehende Flughafenforum unter Vorsitz des Bayerischen Staatsministers für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat im Dezember 2000 die Vergabe eines Gutachtens über die strukturellen und verkehrlichen Auswirkungen des Flughafens München auf sein Umland beschlossen.



Stufe 1

In Umsetzung dieses Beschlusses hat eine Auftraggebergruppe unter Federführung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie im März 2001 die Stufe 1 des zweistufig angelegten Gutachtens beauftragt. Die Stufe 1 umfasste zwei Gutachtenteile: das Strukturgutachten bearbeitet durch die Arbeitsgemeinschaft Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München / ifo Institut und das Verkehrsgutachten, bearbeitet durch Prof. Keller, Fachbereich Verkehrsplanung, TU München zusammen mit dem Büro Transver GmbH.

Stufe 1 umfasste beim Strukturgutachten eine Analyse der Entwicklungen im Flughafenumland, eine Bestandsaufnahme des potenziellen

Flächenangebots sowie eine Prognose des Wohn- und Gewerbeflächenbedarfs bis 2015. Der Schwerpunkt des Verkehrsgutachtens lag in der Analyse, inwieweit die vorliegenden Verkehrsplanungen die künftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen aufnehmen können. Aus der Problemanalyse der prognostizierten verkehrlichen Auswirkungen des Flughafens München auf sein Umland wurde der Handlungsbedarf zur regionalen Erschließung mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Öffentlichen Verkehr formuliert.

Stufe 2

Die Stufe 2 ist die konzeptionelle Stufe des Gutachtens. Sie baut auf die Ergebnisse der Stufe 1 auf. Ziel der Stufe 2 ist es, in einem dialogorientierten Prozess mit den beteiligten Akteuren, insbesondere den Städten und Gemeinden, ein tragfähiges, umsetzungsfähiges Konzept für die räumliche Verteilung der zu erwartenden zusätzlichen Einwohner- und Arbeitsplätze im Flughafenumland unter Berücksichtigung der bis 2015 voraussichtlich realisierten Verkehrsinfrastruktur zu erarbeiten. Dabei soll auch das Thema ‚Interkommunale Zusammenarbeit' behandelt werden.

DIE AUSGANGSSITUATION

EINWOHNER- UND ARBEITSPLATZPROGNOSE 2015

Veränderte Ausgangsbasis: geringere Fluggastprognose

Nach Abschluss der ersten Stufe des Gutachtens wurde deutlich, dass aufgrund der aktuellen Entwicklungen im Flugverkehr statt von einem Prognosewert von 55,9 Mio Passagieren eher von einer Prognosebandbreite zwischen 45 Mio. und 55,9 Mio. Passagieren auszugehen ist. Auf Basis dieser veränderten Ausgangslage haben die Auftraggeber auf Basis der ifo-Verkehrsprognose Bayern 2015 für die Stufe 2 die Prognosen der flughafenbedingten zusätzlichen Arbeitsplätze und Einwohner neu ermittelt. Grundlage dafür waren 45 Mio. Passagiere. Für das Untersuchungsgebiet führt dies zu folgendem Ergebnis:

Tabelle 1: Gesamtzahl und Zuwachs an Arbeitsplätzen und Einwohnern im Untersuchungsgebiet

	Stand 2000	Stand 2015[1]	Zuwachs 2000-2015[1]
Arbeitsplätze, davon	300.000	349.300	49.300
am Flughafen	20.000	36.700	16.700
im Untersuchungsgebiet (ohne Flughafen)	280.000	312.600	32.600
Einwohner	505.000	551.100	46.100

Quelle: [1] Prognose der Einwohner- und Arbeitsplätze Stufe 2: Festlegung der Auftraggeber auf Basis der ifo-Verkehrsprognose Bayern 2015 im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, München 2003

Es sind also im Untersuchungsgebiet zusätzlich rd. 32.600 Arbeitsplätze (ohne 16.700 Flughafen-Arbeitsplätze) und rd. 46.100 Einwohner zu erwarten und im räumlich zu „verteilen".

Wachstum abgeschwächt

Wie Tabelle 2 zeigt, ist nach der Prognose das Wachstum im Untersuchungsgebiet künftig gegenüber der Vergangenheit deutlich abgeschwächt. Gleichwohl muss betont werden, dass für das Untersuchungsgebiet, anders als in anderen Räumen Bayerns und Deutschlands, weiterhin Wachstum prognostiziert wird.

Tabelle 2: Jährlicher Zuwachs an Arbeitsplätzen und Einwohnern im Untersuchungsgebiet (mit und ohne Flughafenbeschäftigte)

		Jährlicher Zuwachs	
		1987 - 2000	2000-2015
Arbeitsplätze	rel.	3,3 %	1,0 %
mit Flughafenbeschäftigten	abs.	8.080	3.300
Arbeitsplätze	rel.	2,6 %	0,7 %
ohne Flughafenbeschäftigte	abs.	6.160	2.200
Einwohner	rel.	1,7 %	0,6 %
	abs.	7.480	3.050

Quelle: eigene Berechnungen

VERKEHRSANGEBOTSPLANUNG BIS 2015

Im Folgenden sind die Projekte im Untersuchungsgebiet zusammengestellt, die in Rahmenprogrammen bis zum Jahr 2015 eingeplant sind, bzw. deren Realisierung außerhalb dieser Programme in diesem Zeitraum erfolgen soll. Endgültige Entscheidungen des Bundes zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003) werden im Frühsommer 2004 erwartet.

STRAßENNETZ

Für das Straßennetz wurde eine mit der Obersten Baubehörde und den Landkreisen abgestimmte Angebotsplanung für das Jahr 2015 erstellt. Die Umsetzung der darin enthaltenen Projekte hängt von den zur Verfügung stehenden Finanzierungsmitteln ab. Diese werden erst bei der Aufstellung der jeweiligen Haushalte festgelegt und können daher nicht bis 2015 vorausgesagt werden.

Die Angebotsplanung für das Straßennetz ist in der folgenden Kartenabbildung dargestellt. Die vollständige Projektbeschreibung ist in der Langfassung des Berichts enthalten.

Die Angebotsplanung Straße bis 2015 umfasst vor allem folgende Projekte:

- 8-streifiger Ausbau der A 9 zwischen Autobahnkreuz Neufahrn und Autobahnkreuz München-Nord,
- 8-streifiger Ausbau der A 99 zwischen Autobahnkreuz München-Nord und AS Haar,
- Fertigstellung der A 94 zwischen Forstinning und Marktl
- Fertigstellung der B 15neu bis zur A 92
- Fertigstellung der B388a zwischen der B 388 und der FS 44
- Fertigstellung der Flughafentangente-Ost bis zur A 94
- Ortsumfahrungen im Zuge der Bundesstraßen B 301 und B 388
- Au i. d. Hallertau, Freising, Taufkirchen a. d. Vils
- Westumfahrung Freising
- Nordumfahrung Erding
- Umgehung Allershausen im Zuge der St 2084
- Bahnübergangsbeseitigung in Moosburg
- Westumfahrung Moosburg (FS 15)

SCHIENENNETZ

Für den Prognosehorizont 2015 ist für das zugrundezulegende Angebotsszenario von folgenden baulichen und betrieblichen Maßnahmen auszugehen.

1. **Transrapid-West bzw. Expreß-S-Bahn auf Transrapid-West-Trasse**
2. **Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität der S 1**
3. **ABS München – Mühldorf – Freilassing**
   - Maßnahmenumfang Berg am Laim + Begegnungsabschnitte
   - Viergleisiger Ausbau Streckenabschnitt M-Ost - Markt Schwaben
   - Truderinger Spange (Verbindungskurve von der Strecke München - Rosenheim mit der Strecke München – Mühldorf – Freilassing)
4. **Erdinger Ringschluss mit**
5. **Durchbindung nach Freising (Ostbayernanbindung)**
6. **Messe-Anbindung (Spange Daglfing, Shuttle Flughafen - Messe)**
7. **Walpertskirchener Spange**
8. **S 6 Erding – Markt Schwaben – München: 10 Minuten-Takt**
9. **S 8 Ausbau Unterföhring**
10. **Ertüchtigung der Stammstrecke (520 Mio. DM Programm)**
11. **Bau einer 2. S-Bahn-Röhre Stammstrecke**
12. **ABS München - Augsburg**
13. **ABS München - Ingolstadt**

Der Flughafen München und sein Umland

Ergebnisse des Dialogprozesses für ein Leitkonzept Flughafenumland

Planungen im Straßennetz bis 2015

(25) Maßnahmennummer

Planungen Autobahn
- Hauptvariante Neubau
- Ausbau
- Planung Anschlussstellen

Planungen Bundesstraße
- Hauptvariante Neubau
- Ausbau

Planungen Staatsstraße
- Hauptvariante Neubau
- BÜ-Beseitigung

Planungen Kreisstraßen und sonstiges Netz
- Hauptvariante Neubau

Straßennetz
- Autobahn
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- Sonstige
- Anschlussstellen

Gemeindegrenzen

Landkreisgrenzen

Untersuchungsgebiet

Quelle: OBB im StMI, Landkreise

TRANSVER GmbH
Verkehrsforschung und Beratung

München, April 2004 Maßstab 1:310.000

VERKEHRSNACHFRAGE 2015

VERKEHRSENTWICKLUNG IM UNTERSUCHUNGSGEBIET

Ausgangswerte für die Prognose

Die modifizierte Fluggastprognose wirkt sich auch auf das absolute landseitige[1] Passagieraufkommen sowie auf das Beschäftigtenaufkommen am Flughafen München aus. Des weiteren ist mit einer gegenüber den ursprünglichen Prognosen geringeren Anzahl an induzierten Arbeitsplätzen und Einwohnern im Flughafenumland – und entsprechend verringertem Verkehrsaufkommen - zu rechnen.

Verkehrsaufkommen am Flughafen

Hinsichtlich des Flughafenziel- und -quellverkehrs ist aber weiterhin mit einem starken Verkehrszuwachs von etwa 55% im motorisierten Individualverkehr für den Zeitraum 2000-2015 zu rechnen.

Deutliche Verkehrszunahmen

Aufgrund der Entwicklungen im Untersuchungsgebiet ist im Jahr 2015 mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens von etwa 15% bis 20% im Personenverkehr und etwa 25% bis 30% im Güterverkehr gegenüber dem Jahr 2000 zu rechnen.

Hohe Zuwächse in der allgemeinen Verkehrsentwicklung

Vor allem aber ist auch darauf hinzuweisen, dass unabhängig von der Entwicklung des flughafenbedingten Verkehrs mit weiterhin starken Zuwächsen in der allgemeinen Verkehrsentwicklung, insbesondere im Straßengüterverkehr, zu rechnen ist. Für Bayern wird eine Zunahme der Lkw-Fahrleistung auf der Straße von 31% (Zeitraum 1999-2015) prognostiziert. Dabei wird vor allem der Transitverkehr besonders stark wachsen (Quelle: Gesamtverkehrsplan Bayern 2002, StMWIVT). Diese Entwicklung hat zur Folge, dass das im Untersuchungsgebiet gelegene Bundesfernstraßennetz, vor allem die Autobahnen, durch steigenden Transitverkehr weiter belastet wird.

Weiterhin hohe Verkehrsbelastungen prognostiziert

In der Gesamtbetrachtung ist mit einem ähnlich hohen Niveau der Gesamtverkehrsbelastung auf dem Straßennetz zu rechnen, wie dies bereits in Stufe 1 des Verkehrsgutachtens prognostiziert wurde.

Daher werden die in Stufe 1 vorgeschlagenen Maßnahmen, die über den Umfang der bis 2015 als realisiert zugrundegelegten Maßnahmen hinausgehen, im wesentlichen weiterhin als erforderlich angesehen.

DER DIALOGPROZESS

Dialog offen und konsensorientiert

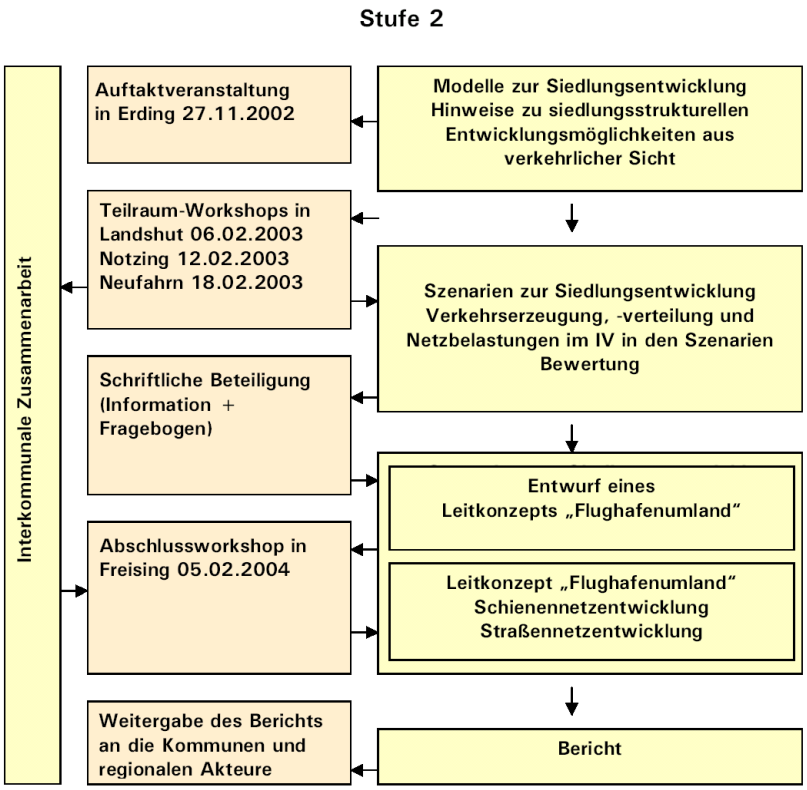
Die Erarbeitung des Leitkonzepts Flughafenumland sollte in einem konsensorientierten, offenen Dialog mit den 71 Kommunen und regionalen Akteuren des Untersuchungsgebiets geschehen.

Stufenweises Vorgehen

Die inhaltliche, konzeptionelle Arbeit und der Dialogprozess waren auf stufenweises Vorgehen angelegt. Die inhaltliche Arbeit der Gutachter und die Rückkopplung mit den Städten und Gemeinden sowie den re-

[1] Das landseitige Passagieraufkommen umfasst nur die Passagiere, die zum Flughafen auf dem Landwege an- oder abreisen (keine Umsteiger).

gionalen Akteuren waren eng verzahnt. Auf diese Weise konnten Ergebnisse der Diskussion unmittelbar in den jeweils nächsten Arbeitsschritt der Gutachter einbezogen werden. Dem Ziel, ein Ergebnis zu erreichen, das im Grundsatz eine hohe Zustimmung findet, konnte so am ehesten Rechnung getragen werden.



Die inhaltliche Erarbeitung des Leitkonzepts erfolgte in den Schritten: Modelle zur Siedlungsentwicklung – Szenarien zur Siedlungsentwicklung – Leitkonzept Flughafenumland als Entwurf – Leitkonzept Flughafenumland.

Drei Modelle zur Siedlungsentwicklung – Diskussion in Teilraumworkshops

Die Modelle zur Siedlungsentwicklung zeigten aus einer Vielzahl möglicher Entwicklungsrichtungen drei alternative potenzielle Pfade zur Verteilung der prognostizierten zusätzlichen Einwohner- und Arbeitsplätze im Raum in den Grundzügen, d.h. stark vereinfacht und schematisiert, auf. Sie wurden in Teilraumworkshops zur Diskussion gestellt.

Zwei Szenarien zur Siedlungsentwicklung – Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen

Aufgrund der in den Teilraumworkshops und Fragebögen geäußerten Präferenzen der beteiligten Gemeinden und regionalen Akteure wurde entschieden, nur zwei der Entwicklungsmodelle weiterzuverfolgen. Diese beiden Modelle „Trend" und „A-Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung" wurden zu Entwicklungsszenarien weiterentwickelt, d.h. die zusätzlichen Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen wurden auf der Grundlage von vorab festgelegten Verteilungsgrundsätzen und -maßstäben räumlich differenziert und konkretisiert. Dabei wurden die vorhandenen bzw. als realisiert unterstellten Verkehrsinfrastruktur-

maßnahmen sowie die örtlichen Flächenpotenziale und Zielvorstellungen berücksichtigt.

Für beide Szenarien wurden die verkehrlichen Wirkungen, u.a. das Gesamtverkehrsaufkommen am Flughafen sowie die Verkehrsentwicklung im Untersuchungsgebiet als Ergebnis von Modellrechnungen, ermittelt und dargestellt.

Beurteilung der Szenarien mittels Fragebögen – Entwickung des Leitkonzept-Entwurfs

Nach Auswertung der Fragebögen, in denen die Gemeinden und regionalen Akteure um eine Beurteilung der beiden Entwicklungsszenarien gebeten wurden, wurde als vorletzter Schritt der Entwurf des Leitkonzepts erarbeitet. Die Basis dafür bildetet das Szenario „A-Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung", das durch eine Anhebung der empfohlenen Einwohner- und Arbeitsplatzzuwächse zugunsten der nicht-zentralen Orte und Kleinzentren modifiziert wurde.

Vom Leitkonzept-Entwurf zum Leitkonzept

Die Diskussion des Leitkonzept-Entwurfs erfolgte im Abschlussworkshop. Trotz kontroverser Diskussion und Kritik am Leitkonzept-Entwurf konnte als ein Ergebnis des Workshops insgesamt eine Zustimmung zu den Grundgedanken des Leitkonzepts festgestellt werden. Daher wurden in der darauffolgenden Überarbeitung diese Grundüberlegungen beibehalten. Im abschließenden Leitkonzept Flughafenumland wurde jedoch in Berücksichtigung der Anregungen der Workshopteilnehmer auf die Darstellung einzelgemeindlicher Aussagen für die zusätzliche Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung zugunsten von Aussagen für Gemeindegruppen verzichtet.

DAS LEITKONZEPT

ZIEL UND BEDEUTUNG DES LEITKONZEPTS

Leitkonzept = Verknüpfung aus fachlichen Überlegungen und Ergebnissen des Dialogs

Das Leitkonzept ist das Ergebnis des Diskussionsprozesses mit den Städten, Gemeinden und regionalen Akteuren. Es berücksichtigt fachliche Zielsetzungen zur räumlichen Entwicklung und die im Dialogprozess artikulierten Zielvorstellungen der Akteure. Der Schwerpunkt der Betrachtung liegt in der räumlichen Verteilung der gemäß Prognose bis zum Jahr 2015 zu erwartenden Einwohner und Arbeitsplätze unter Berücksichtigung der bis dahin voraussichtlich realisierten Verkehrsinfrastruktur im Bereich Straße und Schiene.

Leitkonzept ist Planungs- und Entscheidungshilfe

Das Leitkonzept versteht sich als Planungs- und Entscheidungshilfe für die kommunalen Entscheidungsträger. Es stellt eine Empfehlung und Richtschnur dar, an der sie ihre Entwicklung orientieren können und sollten.

Planungshoheit der Kommunen nicht berührt

Die Umsetzung des Leitkonzepts kann nur freiwillig und in der Erwartung von – vielleicht langfristigen - Vorteilen für die Gemeinden geschehen. Die Planungshoheit der Städte und Gemeinden wird durch das Leitkonzept nicht berührt.

Aufforderung zur Umsetzung der Maßnahmen im Bereich Verkehr

Hinsichtlich der Maßnahmen im Verkehrsbereich ist das Leitkonzept als Aufforderung an die Entscheidungs- und Maßnahmenträger gerichtet, diese wie im Leitkonzept unterstellt umzusetzen.

MAßSTÄBE FÜR DIE ENTWICKLUNG DES LEITKONZEPTS

Die Grundlage für die Entwicklung des Leitkonzepts sind fachliche Aspekte der Raum- und Regionalentwicklung und Anregungen der kommunalen und regionalen Akteure im Dialogprozess. Im Einzelnen sind folgende Aspekte von Bedeutung:

1. Die Realisierung des bis 2015 unterstellten Verkehrsangebots und eine Konzentration der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwächse auf Orte mit Haltepunkten des schienengebundenen Verkehrs. Aufgrund der Ergebnisse der Berechnungen ist das Szenario A (Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung) aus verkehrlicher Sicht zu favorisieren;
2. die Stärkung von zentralen Orten höherer Stufe, vor allem aufgrund ihrer guten Ausstattung mit öffentlichen und privaten Infrastruktureinrichtungen,
3. die Ausnutzung der wirtschaftlichen Potenziale des Flughafens und
4. die Einbindung der gemeindlichen Interessen, wie sie in den Workshops sowie in den Fragebögen zum Ausdruck gebracht wurden.

GRUNDÜBERLEGUNGEN ZUM LEITKONZEPT

Basis für Leitkonzept = Szenario A + Modifikationen

Das Leitkonzept basiert auf den Grundüberlegungen und Annahmen zur räumlichen Verteilung der zusätzlichen Einwohner und Arbeitsplätze, die bereits der Entwicklung des Szenarios A-Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung zugrunde gelegt wurden. Jedoch fanden die Interessen und Zielvorstellungen der nicht-zentralen Orte und Kleinzentren insofern stärkere Berücksichtigung, als auf sie mehr Einwohner und Arbeitsplätze verteilt wurden, als im Szenario A vorgesehen.

Das Leitkonzept für das Flughafenumland sieht unter den ausgeführten Prämissen folgendes vor:

- Ein maßgeblicher Teil des Zuwachses an Einwohnern und Arbeitsplätzen wird von den zentralen Orten höherer Stufe aufgenommen werden. Zentrale Orte höherer Stufe sind: Oberzentren, mögliche Oberzentren, Mittelzentren, mögliche Mittelzentren, Unterzentren und Siedlungsschwerpunkte.

  Ergänzungen zu dieser Grundregel bilden die Gemeinden Aschheim und Feldkirchen. Beide sind noch nicht als zentrale Orte höherer Stufe eingestuft, die Verfahren zur Einstufung als Siedlungsschwerpunkte laufen jedoch. Beide Gemeinden besitzen einen S-Bahn-Haltepunkt.

Eine Sonderstellung nehmen außerdem die Flughafenanrainergemeinden Eitting, Hallbergmoos und Oberding ein. Sie gehören nicht zu den zentralen Orten höherer Stufe. Aufgrund ihrer besonderen Standortgunst schlägt das Leitkonzept dennoch für Eitting und Oberding eine stärkere Entwicklung bei den Arbeitsplätzen vor, für Hallbergmoos bei den Arbeitsplätzen und Einwohnern.

- Das Gewicht der zentralen Orte höherer Stufe im Vergleich zu den Kleinzentren und nicht-zentralen Orten soll erhalten bleiben.

- Beim Zuwachs an Arbeitsplätzen sollen die zentralen Orte höherer Stufe, die bisher weniger am Wachstum teilgehabt haben, z.B. Landshut, Freising, Erding und Moosburg gestärkt werden.

Durchschnittliches Wachstum als Anhaltswert für die Entwicklung

Um das gewünschte Gewicht der zentralen Orte höherer Stufe zu gewährleisten, jedoch auch die von den Gemeinden gewünschte Entwicklung in den nicht-zentralen Orten zu ermöglichen, wird als Anhaltswert für das quantitative Wachstum die durchschnittliche Wachstumsrate des Untersuchungsraumes eingeführt, und zwar in folgender Weise:

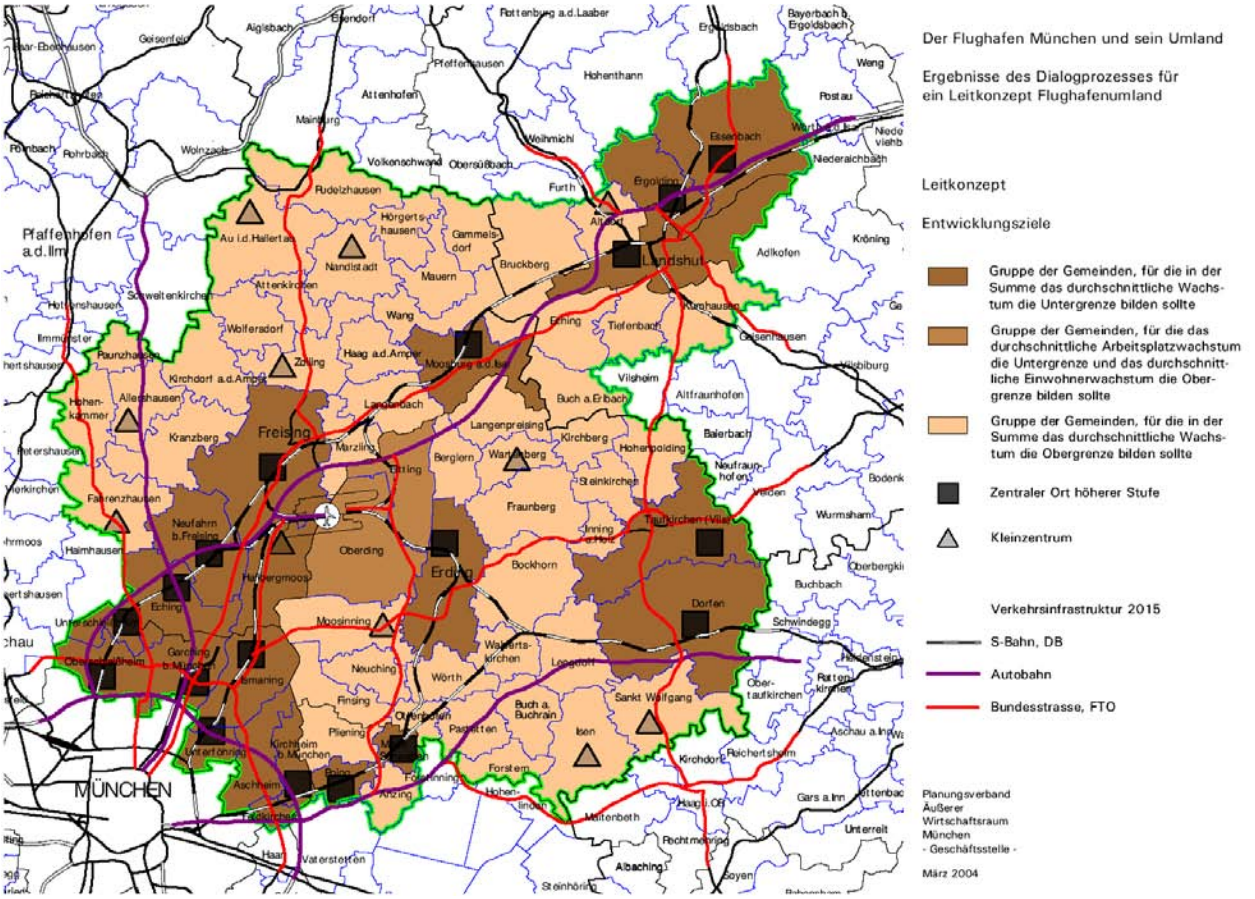
- die zentralen Orte höherer Stufe sollen in ihrer Gesamtheit überdurchschnittlich wachsen. Ihre Baulandausweisung und -erschließung sollten sie – in der Summe - so ausrichten, dass sie mindestens dem Durchschnittswert genügt, dieser also als Untergrenze anzusehen ist.

- für Kleinzentren und nicht-zentrale Orte soll der Durchschnittswert – in der Summe - als Obergrenze gelten. Dabei erscheint für Kleinzentren und nicht-zentrale Orte mit Anschluss an das Schienennetz ein Wachstum nahe dem Durchschnitt gerechtfertigter als für einen nicht-zentralen Ort ohne Schienenanbindung.

Gewicht der zentralen Orte höherer Stufe bleibt erhalten

Die Einhaltung der Durchschnittswerte als Ober- bzw. Untergrenze stellt sicher, dass das bestehende Gewicht der zentralen Orte höherer Stufe gegenüber den Kleinzentren und nicht-zentralen Orten gewahrt bleibt.

Als durchschnittliches Wachstum im gesamten Untersuchungsgebiet kann gemäß Prognose bis zum Jahr 2015 beim Einwohnerzuwachs ein Wert von rd. 0,6 % pro Jahr und bei den Arbeitsplätzen von rd. 0,7 % pro Jahr (ohne Flughafenbeschäftigte) angenommen werden.



Bei Zugrundelegung des Durchschnittswertes ergibt sich bis 2015 für die Gemeinden mit stärkerem Wachstum (Durchschnittswachstum als Untergrenze) insgesamt ein Zuwachs von mindestens 32.200 Einwohnern. Ihr Anteil am Gesamtzuwachs beträgt damit rd. 70% und ist somit höher als im Zeitraum von 1987 bis 2000.

Entsprechend geringer ist der Anteil der Gemeinden mit schwächerem Wachstum (Durchschnittswachstum als Obergrenze). Für sie ergibt sich bis 2015 ein Zuwachs von maximal rd. 13.900 Einwohner. Ihr Anteil am Gesamtzuwachs geht damit von rd. 37,5% im Zeitraum 1987 - 2000 auf rd. 30% im Zeitraum 2000 – 2015 zurück.

Tabelle 3: Entwicklung des Einwohnerzuwachses im Rückblick und gemäß Leitkonzept

Einwohner	**Entwicklung 1987-2000**		**Entwicklung 2000-2015**	
	Gemeinden mit stärkerem Wachstum im Prognosezeitraum	Gemeinden mit abgeschwächtem Wachstum im Prognosezeitraum	Gemeinden mit stärkerem Wachstum im Prognosezeitraum	Gemeinden mit abgeschwächten Wachstum im Prognosezeitraum
Zuwachs insgesamt	60.777	36.464	32.200	13.900
in %	20,8	31,6	9,1	9,2
Anteil am Zuwachs in %	62,5	37,5	69,8	30,2
Anteil am (Be)stand in %	69,9	30,1	69,9	30,1

Für die Arbeitsplätze ergibt sich bis 2015 bei Zugrundelegung des Durchschnittswertes folgendes Bild: auf die Gemeinden mit stärkerem Wachstum (Durchschnittswachstum als Untergrenze) entfallen mindestens rd. 29.050 Arbeitsplätze. Auf die Gemeinden mit schwächerem Wachstum (Durchschnittswachstum als Obergrenze) entfallen maximal rd. 3.550 Arbeitsplätze.

Die Gemeinden mit stärkerem Wachstum haben damit 2015 einen Anteil am Gesamtzuwachs von rd. 89%. Dieser ist geringfügig höher als ihr Anteil am Zuwachs im Zeitraum 1987-2000, der bei rd. 87% lag. Entsprechend verringert sich der Anteil der Gemeinden mit geringem Wachstum von rd. 13% (1987-2000) auf rd. 11% (2000-2015).

Tabelle 4: Entwicklung des Arbeitsplatzzuwachses im Rückblick und gemäß Leitkonzept

Arbeitsplätze[1]	**Entwicklung 1987-2000**		**Entwicklung 2000-2015**	
	Gemeinden mit stärkerem Wachstum im Prognosezeitraum	Gemeinden mit abgeschwächtem Wachstum im Prognosezeitraum	Gemeinden mit stärkerem Wachstum im Prognosezeitraum	Gemeinden mit abgeschwächtem Wachstum im Prognosezeitraum
Zuwachs insgesamt	69.923	10.160	29.050	3.550
in %	38,2	50,3	11,5	11,7
Anteil am Zuwachs in %	87,3	12,7	89,1	10,9
Anteil am (Be)stand in %	89,3	10,7	89,3	10,7

[1] ohne Flughafenbeschäftigte

DIFFERENZIERUNG DES LEITKONZEPTS FÜR GEMEINDEGRUPPEN

Zur Veranschaulichung und Verdeutlichung des Leitkonzepts wurden differenziertere Aussagen für Gemeindegruppen getroffen. In den Gruppen wurden jeweils mehrere Städte und Gemeinden mit ähnlichen Strukturmerkmalen unter bestimmten Kriterien zusammengefasst:

Gruppe 1: Zentrale Orte höherer Stufe westlich der Isar, entlang der S1 bis Freising sowie der U6

Gruppe 2: Zentrale Orte höherer Stufe östlich der Isar, entlang der S8 und der S6 bis zum Flughafen (incl. Oberding und Eitting, die über den Haltepunkt Schwaig ebenfalls eine S-Bahn-Anbindung erhalten sowie Hallbergmoos, Aschheim und Feldkirchen).

Gruppe 3: Zentrale Orte höherer Stufe im nordöstlichen und östlichen Untersuchungsgebiet (überwiegend mit Bahnanschluss, entlang DB-Strecke Landshut / Regensburg und Mühldorf)

Gruppe 4: Nicht-zentrale Orte und Kleinzentren im Landkreis Freising

Gruppe 5: Nicht-zentrale Orte und Kleinzentren im Landkreis Ebersberg und im Landkreis Erding

Gruppe 6: Nicht-zentrale Orte und Kleinzentren im Landkreis Landshut

Zusätzlich wurde der Bereich des engeren Flughafenumlandes gesondert betrachtet.

Hinsichtlich der Einwohner- und Arbeitsplatzzuwächse ergibt sich für die sechs Gruppen folgendes Ergebnis:

Tabelle 5: Einwohner- und Arbeitsplatzzuwachs gemäß Leitkonzept in den Gruppen mit stärkerem Wachstum im Zeitraum 2000 - 2015

	Zuwachs 2000-2015		
	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3
Einwohner	min. 9.200	min. 14.900	min. 8.100
Arbeitsplätze	min. 10.350[1]	min. 14.050[1]	min. 4.650

[1] ohne Flughafenbeschäftigte

Tabelle 6: Einwohner- und Arbeitsplatzzuwachs gemäß Leitkonzept in den Gruppen mit schwächerem Wachstum im Zeitraum 2000 - 2015

	Zuwachs 2000-2015		
	Gruppe 4	Gruppe 5	Gruppe 6
Einwohner	max. 5.550	max. 5.650	max. 2.700
Arbeitsplätze	min. 1.300	max. 1.200	max. 1.050

Gegenüberstellung von Einwohner- und Arbeitsplatzzuwachs mit Flächenpotenzialen

Eine für die Gemeindegruppen vorgenommene differenzierte Gegenüberstellung der empfohlenen Richtwerte zum Einwohner- und Arbeitsplatzzuwachs mit dem in Stufe 1 ermittelten potenziell vorhandenen Flächenpotenzialen für Wohnen und Gewerbe kommt zusammengefasst zu folgendem Ergebnis:

Potenzielle Überhänge im Bereich Ein- und Zweifamilienhäuser

- Der bereits in der Stufe 1 des Gutachtens ermittelte Flächenüberhang bei den potenziellen Wohnflächen gilt unter der reduzierten Einwohnerprognose weiterhin. Die Überhänge bestehen nach wie vor insbesondere im Bereich Ein- und Zweifamilienhäuser

Potenzielle Defizite bei Mehrfamilienhäusern

- Bei Wohnflächen in Mehrfamilienhäusern sind auch unter den geänderten Rahmenbedingungen Defizite erkennbar. Geht man jedoch davon aus, dass wie in Stufe 1 vom ifo Institut ermittelt, der Bedarf an Wohnflächen in Mehrfamilienhäusern im Untersuchungsgebiet rd. 42% des Gesamtwohnflächenbedarfs ausmacht, so ist festzustellen, dass dieser Wert in keiner der betrachteten Gruppen erreicht wird.

  Für die Gruppen mit Gemeinden, die sich stärker entwickeln sollen, wiegt dies um so schwerer, als sie aufgrund ihrer siedlungsstrukturellen Voraussetzungen prinzipiell sogar einen höheren Anteil erreichen müssten, um den traditionell wenig ausgeprägten

Mehrfamilienhausbau in nicht-zentralen Orten und Kleinzentren zu kompensieren.

Allenfalls auf den ausgewiesen Mischbauflächen, auf denen schwerpunktmäßig Geschosswohnungsbau stattfinden dürfte, sowie Flächenpotenziale im Bestand stellen hier ein gewisses Komplementärangebot dar.

Erheblicher potenzieller Flächenüberhang bei Gewerbeflächen

- Auch im Bereich gewerblicher Flächen besteht unter den geänderten Prognosebedingungen nach wie vor ein erheblicher potenzieller Flächenüberhang. Ein Teil dieser Flächen liegt innerhalb von voll erschlossenen Gewerbegebieten.

  Zudem ist zu berücksichtigen, dass sowohl in der Stadt München als auch in einigen Gemeinden im Flughafenumland große Leerstände bei Gewerbeimmobilien zu beobachten sind, die ein weiteres bisher nicht erfasstes Flächenpotenzial darstellen. Weitere Flächenpotenziale innerhalb bestehender Gewerbegebiete mit Umnutzungstendenzen kommen noch zusätzlich hinzu.

FOLGERUNGEN, HANDLUNGSBEDARF, HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Das verringerte Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum im Flughafenumland bedeutet für die Gemeinden, dass einerseits der Entwicklungsdruck, andererseits aber auch das Entwicklungspotenzial künftig geringer sein werden. Daraus erwächst für sie die Chance, aber auch Notwendigkeit, ihre Entwicklungsvorstellungen zu überdenken.

WOHNEN

Voraussetzungen für Geschosswohnungsbau in zentralen Orten schaffen

Aufgrund ihrer siedlungsstrukturellen Voraussetzungen sind insbesondere die zentralen Orte höherer Stufe aufgefordert, die ihrem Einflussbereich unterliegenden Voraussetzungen für die Realisierung von Geschosswohnungsbau zu schaffen. Dabei sollte auch geprüft werden, ob Flächen, die zur Zeit für Ein- und Zweifamilienhausbau vorgesehen sind, auch für Mehrfamilienhausbau geeignet sind. Bei der Umsetzung von Baugebieten sollte sichergestellt werden, dass bedarfsgerechte Anteile davon im Geschosswohnungsbau realisiert werden.

Prüfung von Baulandausweisungen in nicht-zentralen Orten und Kleinzentren

Das große Flächenpotenzial für Ein- und Zweifamilienhäuser befindet sich vor allem in den Kleinzentren und nicht-zentralen Orten. Baulandausweisungen sollten hier sorgfältig geprüft werden, insbesondere wenn damit zusätzliche Infrastruktureinrichtungen erforderlich werden. Durch den nachlassenden Entwicklungsdruck erhalten diese Gemeinden die Option, einem qualitativen Wachstum Vorrang vor einem quantitativen einzuräumen.

Wohnungen in Mehrfamilienhäusern auch in kleinen Gemeinden schaffen

Ein Wachstum dieser Gemeinden wird es aber notwendig machen, dass auch hier zu einem gewissen Teil Wohnungen in Mehrfamilienhäusern bereit gestellt werden. Die allgemein vorherrschende Zweigeschossigkeit der Gebäude in den Orten schließt das nicht aus.

Prioritäten bei der Umsetzung

Bei der Realisierung von Wohnbauflächen wird ein an folgenden Prioritäten orientiertes Vorgehen empfohlen:

- Höchste Priorität sollten Flächen in den Hauptorten der zentralen Orte höherer Stufe (oder in den gemäß Leitkonzept damit gleichgestellten Gemeinden) erhalten,
- und zwar in besonderem Maße die, die in fußläufiger Erreichbarkeit von S- und U-Bahn-Haltepunkten liegen.
- Flächen außerhalb von Hauptorten sollten nachrangig entwickelt werden.
- Von den Flächen in nicht-zentralen Orten und Kleinzentren sollten vorrangig die in Gemeinden mit Schienenanschluss realisiert werden.
- In Anbetracht des verringerten Entwicklungsdrucks sollten Gemeinden auch prüfen, ob Rücknahmen von Flächennutzungsplanausweisungen möglich sind.

GEWERBE

Gewerbeflächenausweisungen überdenken

Aufgrund des hohen potenziellen Gewerbeflächenüberhangs sind vor allem die Kommunen in dem bisher für Betriebsansiedlungen bevorzugten Bereich zwischen dem Flughafen und München angesprochen, weitere Gewerbeflächenausweisungen zu überdenken.

Ansatzpunkt Verkehrsinfrastruktur

Allgemein gilt, dass die Instrumente der Kommunen, die bisher nicht das erwartete Wachstum hatten, für eine Trendveränderung gering sind. Ein wichtiger Ansatzpunkt ist daher die Verbesserung von Standortvorteilen durch die öffentliche Verkehrsinfrastruktur. Allerdings muss auch gesehen werden, dass in dem genannten für Betriebsansiedlungen bevorzugten Bereich noch hinreichend Flächen zur Verfügung stehen, um weitere Betriebe aufzunehmen.

Prioritäten bei der Umsetzung

Analog zum Wohnen wird für die gewerbliche Entwicklung ein an folgenden Prioritäten orientiertes Vorgehen empfohlen:

- Vor einer Neuinanspruchnahme von Flächen sollte in erster Priorität versucht werden, Leerstände zu reduzieren.
- Vor einer Entwicklung neuer Flächen sollten voll erschlossene Gewerbeflächen vorrangig genutzt werden.
- Bei einer Neuentwicklung von Gewerbeflächen sollten im Falle von Büro- und Dienstleistungsstandorten nur Flächen mit fußläufiger Entfernung zu einem U-Bahn- oder S-Bahn-Haltepunkt in Betracht kommen.
- Bei der Neuentwicklung von Gewerbeflächen sollten interkommunale Kooperationen geprüft werden.

VERKEHR

Lokale Standortwahl von Gewerbegebieten

Da neue Arbeitsplätze zusätzlichen Verkehr am jeweiligen Standort verursachen, ist die Verkehrserschließung bei der Ansiedlung insbesondere von transportintensiven Betrieben, bzw. bereits bei der Ausweisung der Gewerbeflächen, von zentraler Bedeutung, um unerwünschte verkehrliche Folgewirkungen, wie zum Beispiel Durchgangsverkehr in den Ortsdurchfahrten, von vornherein zu vermeiden. Standorte in der Nähe der Anschlussstellen des Bundesfernstraßennetzes sind aufgrund ihrer Lagegunst generell günstiger zu beurteilen. Die lokale Standortwahl sollte daher auch auf interkommunaler Ebene hinsichtlich ihrer Siedlungsverträglichkeit optimiert werden.

Hohe Belastung im Straßennetz

Aufgrund der Entwicklungen im Untersuchungsgebiet ist im Jahr 2015 mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens von etwa 15% bis 20% im Personenverkehr und etwa 25% bis 30% im Güterverkehr gegenüber dem Jahr 2000 zu rechnen. Das heißt, es ist bis 2015 mit weiter steigenden Verkehrsbelastungen im Straßennetz zu rechnen.

Ausbau der Verkehrsnetze erforderlich

Zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens ist daher neben einer Siedlungsentwicklung, die sich möglichst an der Schieneninfrastruktur ausrichtet, der Ausbau der Verkehrsnetze sowohl für den Schienen- als auch den Straßenverkehr von Notwendigkeit.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass unabhängig von der Entwicklung des flughafenbedingten Verkehrs mit weiterhin starken Zuwächsen in der allgemeinen Verkehrsentwicklung, insbesondere im Straßengüterverkehr, zu rechnen ist. Dabei wird insbesondere der Transitverkehr stark wachsen (Quelle: Gesamtverkehrsplan Bayern 2002, StMWIVT). Im Untersuchungsgebiet wird von dieser Entwicklung vor allem das übergeordnete Straßennetz, insbesondere die Bundesfernstraßen betroffen sein, da hier mit weiter steigendem Durchgangsverkehr zu rechnen ist.

Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die gestiegene Verkehrsentwicklung

Daher erscheint es dringend erforderlich, dass die bestehende Verkehrsinfrastruktur an die in der Vergangenheit stark gestiegene und in Zukunft weiter zunehmende Verkehrsentwicklung angepasst wird.

Dringender Umsetzungs- und Nachholbedarf

Zum einen wird für erforderlich gehalten, die in den Programmen enthaltenen Projekte (s. Abschnitt Verkehrsangebotsplanung bis 2015) auch bis zum Jahr 2015 umzusetzen, da in der Vergangenheit durch Verzögerungen bei zahlreichen Projekten ein erheblicher Nachholbedarf bezüglich der Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur entstanden ist.

Weitere Maßnahmen

Zum anderen werden weitere Maßnahmen für notwendig erachtet, um das gestiegene Verkehrsaufkommen leistungsfähig und zugleich siedlungsverträglich abwickeln zu können.

Generell ist im großräumigem Wegenetz mit sehr hohen Auslastungen, die zeitweise zu Überlastungserscheinungen und Staus führen, zu rechnen. Vor allem im Westen des Flughafens wird zu Zeiten des Spitzenverkehrs das Straßennetz weiterhin überlastet sein. Des weiteren treten in den Stadtbereichen bzw. Stadt-Umland-Bereichen von München, Landshut, Freising und Erding sehr hohe Auslastungen auf.

B15 neu zwischen Regensburg und Rosenheim

Zur Beseitigung der sich hier abzeichnenden Kapazitätsengpässe im Straßennetz sind neben den bis 2015 voraussichtlich realisierten Maßnahmen weitere Maßnahmen im Straßennetz erforderlich. Neben dem 8-streifigen Ausbau der Bundesautobahnen A 99 Ost, dem 8-streifigen Ausbau der A9 im Bereich zwischen dem AK Neufahrn und dem AD Holledau und dem 6-streifigen Ausbau der A 8 Ulm – München wird der Bau der B15neu zwischen Regensburg und Rosenheim als das wichtigste Neubauprojekt von übergeordneter Bedeutung zur Entlastung des Fernstraßennetzes um München angesehen.

Fertigstellung der Flughafenzubringer

Daneben werden vor allem regional wirksame Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Straßennetz erforderlich. Vor allem die Fertigstellung der Flughafenzubringer zur verbesserten Einbindung des Flughafens in das Straßenetz ist dabei von elementarer Bedeutung. Neben der Fertigstellung der B 388a, dem Bau der Ortsumfahrung Freising im Zuge der B 301, dem Bau der Westtangente Freising im Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumfahrung Allershausen sind vor allem leistungsfähige Verbindungen aus Richtung Osten herzustellen.

Ostseitige Erschließung des Flughafens

Für die ostseitige Erschließung ist von der zukünftigen A 94 (AS Pastetten) eine leistungsfähige Verbindung über die St 2331 und im weiteren Verlauf über die FTO zum Flughafen herzustellen, des weiteren der Ausbau der überregionalen Verbindung von der B 388 über die Nordumfahrung Erding zum Flughafen. Die Bahnübergangsbeseitigung in Hörlkofen bzw. der Bau einer Ortsumfahrung mit höhenfreiem Bahnübergang im Zuge der St 2331 sowie der Bau der Ortsumfahrung in Taufkirchen a. d. Vils im Zuge der B 388 sind dabei von hoher Bedeutung.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit aus dem unmittelbar östlich des Flughafen gelegenen Umlands wird die bestehende Gemeindeverbindungsstraße zwischen Berglern und Eitting den gestiegenen Verkehrsbelastungen nicht mehr gerecht. Hierzu wurden auf interkommunaler Ebene Lösungsvorschläge erarbeitet.

Klassifiziertes Hauptstraßennetz im Flughafenumland

In der Karte 2 ist das Hauptstraßennetz im Flughafenumland dargestellt. Neben dem bestehenden Straßennetz enthält es die Maßnahmen, die bis 2015 als realisiert unterstellt wurden, sowie das großräumig bedeutsame Projekt B 15neu.

Bei der Darstellung des Straßennetzes wurde eine Klassifizierung des Straßennetzes entsprechend der RAS–N („Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes, Ausgabe 1998“) vorgenommen.

Rot:	Großräumige Straßenverbindung
Orange:	Überregionale/ regionale Straßenverbindung
Blau:	Zwischengemeindliche Straßenverbindung

Als Hauptstraßennetz ist jenes Straßennetz definiert worden, das zukünftig aufgrund seiner Funktion als auch Verkehrsbelastung das Rückgrat des Straßennetzes im Untersuchungsgebiet darstellt.

Der Flughafen München und sein Umland

Ergebnisse des Dialogprozesses für ein Leitkonzept Flughafenumland

Hauptstraßennetz im Flughafenumland

Straßennetz

- Großräumige Verbindung
- Überregionale/regionale Verbindung
- Zwischengemeindliche Verbindung

- Anschlussstellen

(25) Maßnahmennummer
(Vollständige Beschreibung im Bericht)

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Untersuchungsgebiet

TRANSVER GmbH
Verkehrsforschung und Beratung

München, März 2004 Maßstab 1:310.000

Umsetzung der zugrunde gelegten Maßnahmen

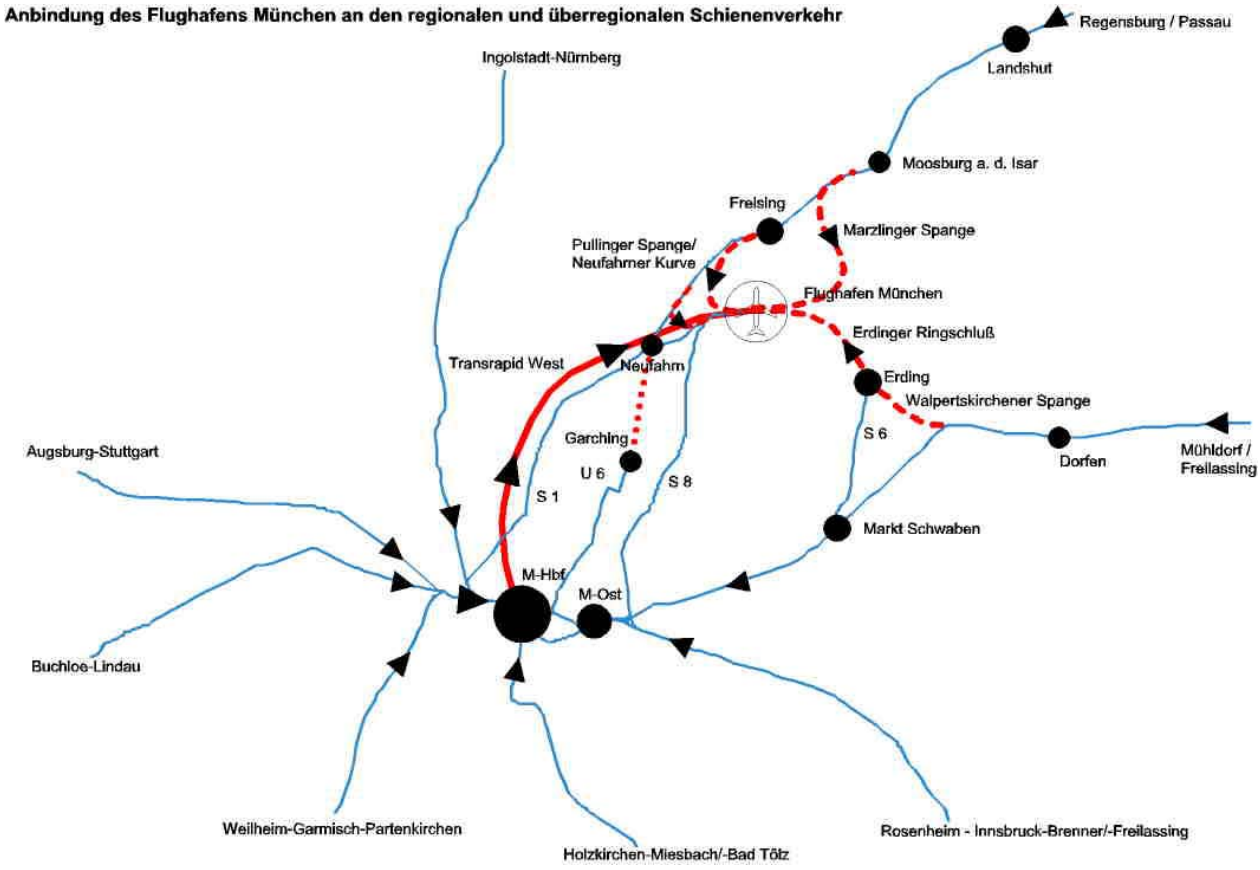
Deutlich wird aus dieser Kartendarstellung auch der Umsetzungsbedarf der bis 2015 als realisiert zugrundegelegten Maßnahmen. Eine Vielzahl der zugrundegelegten Maßnahmen hat eine wichtige Verbindungs- bzw. Erschließungsfunktion in dem dargestellten künftigen Hauptstraßennetz.

Lokale Problembereiche in diesem Hauptsstraßennetz, vor allem im Zuge von Ortsdurchfahrten, sind durch leistungsfähigen Ausbau vor allem der kritischen Kreuzungen bzw. durch Ortsumfahrungen, soweit erforderlich, zu beseitigen. Das Erfordernis dieser lokalen Einzelmaßnahmen ist im Rahmen von kleinräumig detaillierten Verkehrsuntersuchungen zu analysieren und zu beurteilen.

Geplante Neubaumaßnahmen im Schienennetz

Insbesondere die Bereiche östlich des Flughafens erfahren durch die geplanten Neubaumaßnahmen im Schienennetz (S-Bahn-Ringschluss Erding, Ostbayernanbindung und Walpertskirchener Spange) eine verbesserte Anbindung an den Flughafen. Hinsichtlich einer direkten Anbindung der Stadt Freising an den Flughafen München ist die Durchbindung des Erdinger Ringschlusses über den Flughafen nach Freising zu favorisieren.

Abbildung 1: Anbindung des Flughafens München an den regionalen und überregionalen Schienenverkehr



Quelle: Eigene Darstellung

Ausbau der Mühldorfer Bahnstrecke

Neben der verbesserten Einbindung des Flughafens ins Schienennetz durch die geplanten Maßnahmen ist nachdrücklich auf den Ausbau der Mühldorfer Bahnstrecke hinzuwirken. Diese Schienenstrecke ist sowohl für den Flughafenzielverkehr aus dem Raum Südostbayern/ Salzburg von Bedeutung als auch vor allem wegen des hohen Berufspendleraufkommens auf dieser Strecke in Richtung München.

Verlängerung der U-Bahn zum Verknüpfungspunkt Neufahrn (U-/ S-Bahn/ DB)

Eine Verlängerung der U-Bahn Linie 6 von Garching zum Haltepunkt in Neufahrn (S 1) könnte im betroffenen Raum die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zugunsten einer Entlastung der Autobahnen A92/ A9 erhöhen. Ein Verknüpfungspunkt in Neufahrn erscheint aber auch vor dem Hintergrund der Erschließung des neuen Stadions in Fröttmaning weiter verfolgenswert. Bei Errichtung eines Verknüpfungspunktes in Neufahrn sollte auch der DB-Regionalverkehr aus dem Raum Landshut / Regensburg / Passau miteingebunden werden.

INTERKOMMUNALE KOOPERATION

Bedeutung der Kooperation nimmt zu

Durch die künftigen Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche, verkehrliche und siedlungsstrukturelle Entwicklung des Flughafenumlandes wird sich die Bedeutung von Kooperationen zwischen den Gemeinden sowie zwischen Gemeinden und Institutionen erhöhen. Die Ansatzpunkte für eine Zusammenarbeit sind vielfältig und reichen von projektbezogenen Kooperationen, bei denen sich Anlass und Ziel über den Problembezug des Projekts definieren, bis hin zu großräumigeren Kooperationen, die die Erarbeitung gemeinsamer Entwicklungsvorstellungen zum Ziel haben (z.B. Ostbündnis).

Voraussetzung: win-win-Situation

Projektbezogene Kooperationen sind in vielen Bereichen bereits erfolgreich umgesetzt. Es wäre wünschenswert, dass weitere Projekte hinzukommen. Dies hängt unter anderem davon ab, in welchem Maße für die Gemeinden der Nutzen einer Zusammenarbeit erkennbar wird. Denn nur, wenn alle Beteiligten die Kooperation als Situation, von der sie profitieren, erleben, kann sie funktionieren.

Problemangemessenheit

Grundsätzlich gilt für die Form der Kooperation, dass diese situations- und problemangemessen sein muss. Dies betrifft Fragen ihrer Dauer (zeitlich begrenzte oder unbefristete Zusammenarbeit), ihres Grades an Institutionalisierung (lockere oder institutionalisierte und formalisierte Zusammenarbeit) sowie Fragen des Kreises der Beteiligten.

Kooperation in der Bauleitplanung

In siedlungsstruktureller Hinsicht und unter dem Aspekt einer nachhaltigen Raumentwicklung ist eine verstärkte Zusammenarbeit im Bereich der Bauleitplanung, bei Wohn- und Gewerbegebieten sowie im Einzelhandel, wünschenswert und auch notwendig. Die Ansatzpunkte reichen von der örtlichen bis zur regionalen Ebene.

Kooperation bei Infrastruktureinrichtungen

Auch die gemeinsame Nutzung von Infrastruktureinrichtungen gehört bereits zum Katalog bestehender interkommunalen Kooperationen. Im Schulwesen, aber auch in der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung existieren in der Region mehrere Zweckverbände. Eine Erwei-

terung der Kooperationsfelder auf Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wie Kindergarten, Kindertagesstätte, Hort, Jugendeinrichtungen oder Senioreneinrichtungen ist möglich, wenn eine räumliche Nähe gegeben ist. Auch bei Sport- und Kultureinrichtungen bzw. -angeboten ist Zusammenarbeit möglich.

Standortmarketing und Verkehr

Vorteile durch eine Zusammenarbeit ergeben sich für die Kommunen darüber hinaus auch in Handlungsfeldern wie z.B. dem gemeinsamen Standortmarketing für Gewerbe- oder Wohnstandorte oder der interkommunalen Lösung von Verkehrsproblemen.

Interesse an Zusammenarbeit bei den Akteuren vorhanden

Im Dialogprozess wurde Interesse an Kooperationen von nahezu allen Beteiligten geäußert – von den Gemeinden ebenso wie von den Landkreisen und den sonstigen regionalen Akteuren. Es wäre wünschenswert, dass sich dieses Interesse auch in konkreten Kooperationen niederschlägt.

SCHLUSSBETRACHTUNG

Entwicklung des Leitkonzepts im Dialog

Es war das Ziel des Gutachtens, dass am Ende des offenen und freiwilligen Dialogprozesses ein von möglichst vielen beteiligten Akteuren getragenes Leitkonzept für die Entwicklung des Flughafenumlands steht. Die Einbeziehung der Gemeinden in die Entwicklung des Leitkonzepts war von der Idee getragen, dass nur ein Konzept, das deren Interessenlagen kennt und berücksichtigt, die Grundlage für die Entwicklung des Flughafenumlandes bilden kann.

Positionen kennen und verstehen

In dem Dialog haben die Gemeinden und regionalen Akteure durch rege Beteiligung ihre Ziele eingebracht und so Einfluss auf das Ergebnis genommen. Der Dialog konnte Interessengegensätze zwischen Kommunen nicht auflösen. Er konnte jedoch dazu beitragen, dass durch den Austausch von Informationen und Meinungen eine bessere Kenntnis der jeweiligen Positionen besteht, die schließlich auch zu einem wachsenden Verständnis führt. Auch konnte er die Einsicht verstärken, dass eine Entwicklung zum Wohl des Gesamtraums über die Verwirklichung einzelgemeindlicher Interessen hinausgeht.

Umsetzung des Leitkonzepts liegt bei den Kommunen …

Mangels wirksamer Steuerungsinstrumente auf regionaler Ebene liegt die Umsetzung des Konzepts jetzt bei den Kommunen. Sie kann nur freiwillig geschehen. Die Zukunft wird zeigen, ob sich die Einbeziehung in den Prozess der Leitkonzepterarbeitung in konkreten Planungsentscheidungen niederschlägt.

… und den Entscheidungs- und Maßnahmeträgern

Hinsichtlich der Maßnahmen im Verkehrsbereich sind die Entscheidungs- und Maßnahmenträger aufgefordert, diese wie im Leitkonzept unterstellt umzusetzen.

LANGFASSUNG

DER FLUGHAFEN MÜNCHEN UND SEIN UMLAND
ERGEBNISSE DES DIALOGPROZESSES FÜR EIN LEITKONZEPT FLUGHAFENUMLAND

ABSCHLUSSBERICHT

AUFTRAGGEBER

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (Federführung)
Oberste Baubehörde
Landkreis Erding
Landkreis Freising
Flughafen München GmbH

AUFTRAGNEHMER

Planungsverband
Äußerer Wirtschaftsraum
München (Federführung)
Geschäftsstelle
Uhlandstraße 5
80336 München

Bearbeiter:
Susanne Bauer
Barbara Jahnz
Birgit Kastrup (Projektleitung)
Hans-Dieter Schulz
Manfred Wilkens

TransVer GmbH
Maximilianstraße 45
80538 München

Bearbeiter:
Jürgen Berlitz (Projektleitung)
Dr. Rupert Bobinger
Ralf Engelhardt

München, April 2004

INHALTSVERZEICHNIS

1 Vorbemerkung 8

2 Ausgangslage 10

2.1 Einwohner- und Arbeitsplatzprognose 2015 10

2.1.1 Modifizierte Prognose auf Grundlage der ifo Prognose aus Stufe 1 10

2.1.2 Annahmen und Bedeutung der Prognosewerte 12

2.1.3 Fazit und Bedeutung für das weitere Vorgehen 14

2.2 Verkehrsangebotsplanung bis 2015 15

2.2.1 Angebotsplanung im Straßennetz 15

2.2.2 Angebotsplanung im Schienennetz 21

2.3 Verkehrsnachfrage 2015 25

2.3.1 Verkehrsentwicklung im Untersuchungsgebiet 25

2.3.2 Quell- und Zielverkehr am Flughafen 26

2.3.3 Fazit und Bedeutung für das weitere Vorgehen 27

3 Der Dialogprozess 28

3.1 Aufgabe und Ziel des Dialogprozesses 28

3.2 Beteiligungsschritte 29

4 Modelle zur Siedlungsentwicklung 31

4.1 Modelle zur Siedlungsentwicklung 31

4.1.1 Modell Trend 32

4.1.2 Modell A – Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung 32

4.1.3 Modell B – Schwerpunktbildung im Raum zwischen Flughafen und LH München 33

4.2 Auftaktveranstaltung 35

4.2.1 Ziel und Ablauf 35

4.2.2 Ergebnisse 35

4.2.2.1 Abgrenzung der Teilraumworkshops 35

4.2.2.2 Auswertung der Kurzfragebögen 36

4.3 Diskussion der Modelle (Teilraumworkshops) 38
4.3.1 Teilraumworkshops 38
4.3.2 Ergebnisse der Veranstaltung und der Fragebögen 39
4.3.2.1 Einschätzung der veränderten Prognosewerte 39
4.3.2.2 Ergebnisse zum Thema Verkehr 40
4.3.2.3 Ergebnisse zu den Entwicklungsmodellen (Ergebnisse aus der Veranstaltung und den Fragebögen) 45
4.3.2.4 Ergebnisse zum Thema interkommunale Kooperation 54
4.3.3 Fazit und Folgerungen für das weitere Vorgehen 56

5 Szenarien zur Siedlungsentwicklung 57

5.1 Szenarien zur Siedlungsentwicklung 57
5.1.1 Entwicklungsszenario Trend 57
5.1.2 Entwicklungsszenario A – Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung 58
5.1.2.1 Die Grundidee 58
5.1.2.2 Einwohnerverteilung 58
5.1.2.3 Arbeitsplatzverteilung 59

5.2 Verkehrliche Auswirkungen der beiden Szenarien 61
5.2.1 Verkehrsaufkommen der Flughafenbeschäftigten 61
5.2.2 Gesamtverkehrsaufkommen am Flughafen 62
5.2.3 Gegenüberstellung der Verkehrsentwicklung 62
5.2.4 Fazit 63

5.3 Schriftliche Beteiligung der Kommunen und regionalen Akteure 69
5.3.1 Ziel und Aufgabe 69
5.3.2 Ergebnisse der Fragebogenauswertung 69
5.3.2.1 Themenfeld Entwicklungsszenarien 70
5.3.2.2 Themenfeld Interkommunale Zusammenarbeit 74
5.3.3 Fazit und Folgerungen für das weitere Vorgehen 77

6 Leitkonzept Flughafenumland 78

6.1 Diskussion des Leitkonzept-Entwurfs (Abschlussworkshop) 78
6.1.1 Ziel und Ablauf des Abschlussworkshops 78
6.1.2 Ergebnisse des Abschlussworkshops 79
6.1.2.1 Ergebnisse zum Leitkonzept-Entwurf 79

6.1.2.2 Fachliche Inputs zum Thema „Interkommunale Kooperation“ 87
6.1.2.3 Ergebnisse der Arbeitsgruppen zur interkommunalen Kooperation 88

6.2 Überarbeitetes Leitkonzept „Flughafenumland“ 92
6.2.1 Ziel und Bedeutung des Leitkonzepts 92
6.2.2 Maßstäbe für die Entwicklung des Leitkonzepts 92
6.2.2.1 Nutzung des Verkehrsangebots und ÖPNV-Orientierung 93
6.2.2.2 Stärkung von zentralen Orten höherer Stufe 94
6.2.2.3 Nutzung der wirtschaftlichen Potenziale des Flughafens 96
6.2.2.4 Berücksichtigung kommunaler Interessenlagen 97
6.2.3 Ergebnisse und Anregungen zum Leitkonzept-Entwurf aus dem Abschlussworkshop 98
6.2.4 Grundüberlegungen 100
6.2.5 Differenzierung des Leitkonzepts für Gemeindegruppen 104
6.2.5.1 Gruppenbildung 104
6.2.5.2 Angaben zu den Gruppen 106
6.2.5.3 Gruppe 1 107
6.2.5.4 Gruppe 2 111
6.2.5.5 Gruppe 3 115
6.2.5.6 Gruppe 4 120
6.2.5.7 Gruppe 5 124
6.2.5.8 Gruppe 6 128
6.2.5.9 Unmittelbares Flughafenumland 132
6.2.6 Folgerungen, Handlungsbedarf, Handlungsempfehlungen 136
6.2.6.1 Wohnen 136
6.2.6.2 Gewerbe 137
6.2.6.3 Verkehr 138
6.2.6.4 Interkommunale Kooperation 144

7 Schlussbetrachtung 149

8 Anhang 150

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Aufbau und Ablauf des Gutachtens 9
Abbildung 2: Ablauf des Dialogprozesses 29
Abbildung 3: Zentralörtliche Gliederung im Untersuchungsgebiet 31
Abbildung 4: Erwartungen an das Vorgehen bei der Konzeptentwicklung .. 36
Abbildung 5: Wichtiger Aspekt für die Behandlung im Teilraumworkshop . 37
Abbildung 6: Einschätzung der geänderten Prognosewerte durch die Teilnehmer der Teilraumworkshops 40
Abbildung 7: Gemeindliche Beurteilung der Entwicklungsszenarien aus verkehrlicher Sicht 71
Abbildung 8: Gemeindliche Beurteilung der Entwicklungsszenarien insgesamt - aus Sicht der Gemeinde und aus Sicht des Untersuchungsgebiets 72
Abbildung 9: Nach Einwohnerzahlen gewichtete gemeindliche Beurteilung der Entwicklungsszenarien insgesamt - aus Sicht der Gemeinde und aus Sicht des Untersuchungsgebiets 73
Abbildung 10: Gemeinden, die eine größere Notwendigkeit für mehr Abstimmung der Gemeinden untereinander und für mehr gemeinsames Handeln sehen 75
Abbildung 11: Besonderer Handlungsbedarf in Bezug auf interkommunale Kooperation 76
Abbildung 12: Gemeindliche Nennungen zu den Handlungsfeldern Bauleitplanung, Standortmarketing, soziale Infrastruktur und ÖPNV 76
Abbildung 13: Beurteilung des Leitkonzept-Entwurfs durch Gemeinden – gewichtet nach Einwohnerzahl 85
Abbildung 14: Gesamteinwohnerzahlen im Rückblick und gemäß Leitkonzept 102
Abbildung 15: Gesamtarbeitsplatzzahlen im Rückblick und gemäß Leitkonzept 103
Abbildung 16: Gemeindegruppen 105
Abbildung 17: Anbindung des Flughafens München an den regionalen und überregionalen Schienenverkehr 143

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Zuwachs an Arbeitsplätzen und Einwohnern im Untersuchungsgebiet 10
Tabelle 2: Jährlicher Zuwachs an Arbeitsplätzen und Einwohnern im Untersuchungsgebiet (mit und ohne Flughafenbeschäftigten) ... 11
Tabelle 3: Gesamtzuwachs an Arbeitsplätzen und Einwohnern im Untersuchungsgebiet 11
Tabelle 4: Prognostiziertes Fluggastaufkommen für das Jahr 2015 25
Tabelle 5: Verkehrsentwicklung 2000 / 2015 - Stufe 1 und Stufe 2 im Vergleich 25
Tabelle 6: Entwicklung des landseitigen Verkehrsaufkommens am Flughafen München im Zeitraum 2000 bis 2015 - Stufe 1 und Stufe 2 im Vergleich 26
Tabelle 7: Jährlicher Einwohnerzuwachs, differenziert nach Modellen 34
Tabelle 8: Jährlicher Arbeitsplatzzuwachs, differenziert nach Modellen 34
Tabelle 9: Von den Gemeinden gewünschte künftige Bevölkerungsentwicklung 46
Tabelle 10: Von den Gemeinden gewünschte künftige Arbeitsplatzentwicklung 46
Tabelle 11: Gemeindliche Beurteilung der Entwicklungsmodelle 53
Tabelle 12: Prognostizierte Verkehrszunahmen am Flughafen München an einem Normalwerktag (24 Stunden) bis 2015 (Werte gerundet) - Szenario Trend und A im Vergleich 62
Tabelle 13: Verkehrszunahmen im Untersuchungsgebiet (Zeitraum 2000 – 2015) – Szenario Trend und A im Vergleich 63
Tabelle 14: Fragebogenrücklauf zur versandten Kurzfassung von Zwischenergebnissen im September 2003 69
Tabelle 15: Beurteilung der beiden Entwicklungsszenarien aus Sicht der Städte und Gemeinden 70
Tabelle 16: Beurteilung der beiden Entwicklungsszenarien aus Sicht der regionalen Akteure 71
Tabelle 17: Beurteilung der Entwicklungsszenarien insgesamt - aus Sicht der Institution und aus Sicht des Untersuchungsgebiets 73
Tabelle 18: Bedeutung des prognostizierten geringeren Wachstums für die Gemeinde 74
Tabelle 19: Beurteilung der Thesen – zusammengefasste Ergebnisse der Arbeitsgruppen 80
Tabelle 20: Beurteilung des Leitkonzepts durch die Teilnehmer des Workshops 84
Tabelle 21: Entwicklung des Einwohnerzuwachses im Rückblick und gemäß Leitkonzept 102
Tabelle 22: Entwicklung des Arbeitsplatzzuwachses im Rückblick und gemäß Leitkonzept 103

KARTENVERZEICHNIS

Karte 1: Planungen im Straßennetz 19
Karte 2: Planungen im Schienennetz 23
Karte 3: Prognosebelastungen Jahr 2015 Modell Trend 65
Karte 4: Prognosebelastungen Jahr 2015 Modell A 67
Karte 5: Hauptstraßennetz im Flughafenumland 141

ABKÜRZUNGEN

AP	Arbeitsplätze
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
Ew.	Einwohner
FNP	Flächennutzungsplan
FTO	Flughafentangente Ost
ha	Hektar
LH	Landeshauptstadt
ÖV / ÖPNV	Öffentlicher (Personen-Nah) Verkehr
UG	Untersuchungsgebiet

1 VORBEMERKUNG

Das aus Repräsentanten der Flughafenkreise und -gemeinden, der örtlichen Wirtschaft und der Flughafen München GmbH bestehende Flughafenforum unter Vorsitz des Bayerischen Staatsministers für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat im Dezember 2000 die Vergabe eines Gutachtens über die strukturellen und verkehrlichen Auswirkungen des Flughafens München auf sein Umland beschlossen.

In Umsetzung dieses Beschlusses hat eine Auftraggebergruppe unter Federführung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie im März 2001 die Arbeitsgemeinschaft Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München / ifo Institut mit einem Strukturgutachten (Teil 1 des Gutachtens) und Prof. Keller, Fachbereich Verkehrsplanung, TU München, zusammen mit dem Büro Transver GmbH mit einem Verkehrsgutachten (Teil 2 des Gutachtens) beauftragt.

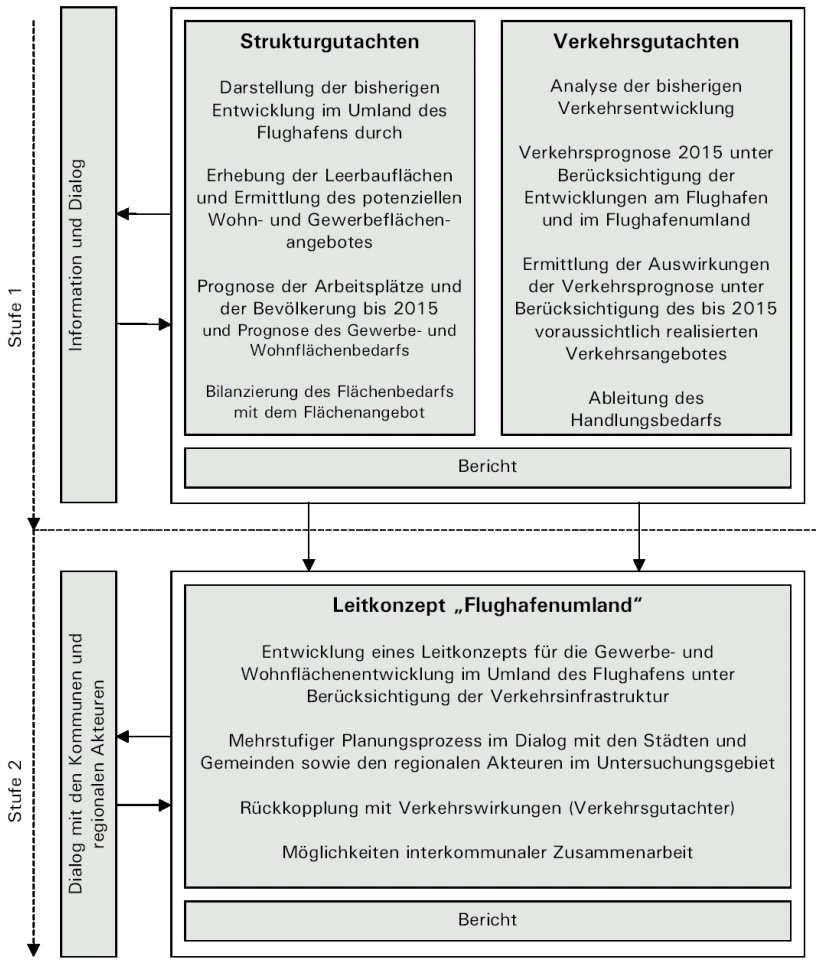
Im Herbst 2002 hat die Auftraggebergruppe unter Federführung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie beschlossen, den Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München und die Transver GmbH mit der Stufe 2 des zweistufig angelegten Gutachtens zu beauftragen.

Dem Flughafenforum obliegt als Lenkungsgremium die Gesamtsteuerung der Untersuchungen. Eine Arbeitsgruppe der Auftraggeber begleitet darüber hinaus die einzelnen Untersuchungsschritte der Gutachter.

Die Stufe 2 des Gutachtens baut auf die Ergebnisse der Stufe 1 auf, die beim Strukturkonzept eine Analyse der Entwicklungen im Flughafenumland, eine Bestandsaufnahme des potenziellen Flächenangebots sowie eine Prognose des Wohn- und Gewerbeflächenbedarfs bis 2015 umfasste. Der Schwerpunkt der Verkehrsuntersuchung lag in der Analyse, inwieweit die vorliegenden Verkehrsplanungen die künftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen aufnehmen können. Aus der Problemanalyse der prognostizierten verkehrlichen Auswirkungen des Flughafens München auf sein Umland wurde der Handlungsbedarf zur regionalen Erschließung mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Öffentlichen Verkehr formuliert.

Die Stufe 2 ist die konzeptionelle Stufe des Gutachtens. Ziel dieser Stufe ist es, in einem dialogorientierten Prozess mit den beteiligten Akteuren, insbesondere den Städten und Gemeinden, ein tragfähiges, umsetzungsfähiges Konzept für die räumliche Entwicklung im Flughafenumland unter Berücksichtigung der bis 2015 voraussichtlich realisierten Verkehrsinfrastruktur zu erarbeiten. Dabei soll auch das Thema ‚Interkommunale Zusammenarbeit' behandelt werden.

Abbildung 1: Aufbau und Ablauf des Gutachtens



Dem Struktur- und Verkehrsgutachten liegt als Prämisse ein für das Jahr 2015 prognostiziertes deutliches Wachstum von Passagierzahlen und Frachtaufkommen am Flughafen München zugrunde. Die Ereignisse des 11. September 2001 haben zu einem deutlichen Nachfragerückgang geführt und sind insgesamt mit gravierenden Folgen für die Wirtschaft, insbesondere die Luftfahrtbranche, verbunden. Zudem verursacht die konjunkturelle Schwäche seit dem Frühjahr 2001 Nachfrageverluste auch im Luftverkehr.

Die Erkenntnis, dass diese Einflüsse nachhaltige Wirkung auf den Flugverkehr haben würden, führte in der Anfangsphase der Stufe 2 zu der Entscheidung der Auftraggeber, in dieser Stufe von reduzierten Verkehrsprognosen am Flughafen München auszugehen und als Folge dessen auch die Zahlen der durch die Flughafenentwicklung induzierten Zuwächse von Arbeitsplätzen und Einwohnern im Untersuchungsgebiet zu modifizieren. Gleichzeitig wurde beschlossen, an der Erarbeitung eines Leitkonzepts auch unter den geänderten Voraussetzungen festzuhalten.

Mit dem vorliegenden Abschlussbericht wird die Stufe 2 wie auch das gesamte Gutachten abgeschlossen.

2 AUSGANGSLAGE

2.1 EINWOHNER- UND ARBEITSPLATZPROGNOSE 2015

2.1.1 MODIFIZIERTE PROGNOSE AUF GRUNDLAGE DER IFO PROGNOSE AUS STUFE 1

Veränderte Ausgangsbasis: geringere Fluggastprognose

Als Ausgangsbasis für alle Prognoserechnungen wurde in der Stufe 1 des Gutachtens[1] ein Fluggastaufkommen von 55,9 Mio. Passagieren angenommen. Nach Abschluss der Stufe 1 wurde deutlich, dass aufgrund der aktuellen Entwicklungen im Flugverkehr eher von einer Prognosebandbreite zwischen 45 Mio. und 55,9 Mio. Passagieren auszugehen ist. Auf Basis dieser veränderten Ausgangslage haben die Auftraggeber auf Basis der ifo-Verkehrsprognose Bayern 2015 für die Stufe 2 die Prognosen der flughafenbedingten zusätzlichen Arbeitsplätze und Einwohner neu ermittelt, und zwar auf Grundlage von 45 Mio. Passagieren.

In der Stufe 2 wird nun von folgenden Zahlen ausgegangen (in den nachfolgenden Tabellen sind die für die Stufe 2 des Gutachtens relevanten Zahlen grau unterlegt):

Tabelle 1: Zuwachs an Arbeitsplätzen und Einwohnern im Untersuchungsgebiet

	Zuwachs insgesamt	
	Prognose 2015 Stufe 1[1]	Prognose 2015 Stufe 2[2]
Fluggäste insgesamt	55,9 Mio.	45 Mio.
Arbeitsplätze, davon	64.200	49.300
am Flughafen	25.600	16.700
im Untersuchungsgebiet	38.600	32.600
Einwohner	60.700	46.100

Quelle: [1] Prognose der Einwohner- und Arbeitsplätze Stufe 1: ifo Institut, München 2002
[2] Prognose der Einwohner- und Arbeitsplätze Stufe 2: Festlegung der Auftraggeber auf Basis der ifo-Verkehrsprognose Bayern 2015 im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, München 2003

[1] Der Flughafen München und sein Umland – Grundlagenermittlung für einen Dialog, Teil 1 Strukturgutachten, Teil 2 Verkehrsgutachten sowie die zugehörige Kurzfassung, München 2002

Es sind also im Untersuchungsgebiet zusätzlich rd. 32.600 Arbeitsplätze (ohne 16.700 Flughafen-Arbeitsplätze) und rd. 46.100 Einwohner zu erwarten und räumlich zu „verteilen".

Die daraus resultierenden jährlichen Zuwächse sowie die Gesamtzuwächse für das Untersuchungsgebiet sind in den nachfolgenden zwei Tabellen dargestellt.

Tabelle 2: Jährlicher Zuwachs an Arbeitsplätzen und Einwohnern im Untersuchungsgebiet (mit und ohne Flughafenbeschäftigten)

		Jährlicher Zuwachs		
		1987 - 2000	Prognose 2015 Stufe 1 (55,9 Mio.)	Prognose 2015 Stufe 2 (45 Mio.)
Arbeitsplätze	rel.	3,3 %	1,3 %	1,0 %
mit Flughafenbeschäftigten	abs.	8.080	4.300	3.300
Arbeitsplätze	rel.	2,6 %	0,8 %	0,7 %
ohne Flughafenbeschäftigte	abs.	6.160	2.600	2.200
Einwohner	rel.	1,7 %	0,8 %	0,6 %
	abs.	7.480	4.050	3.050

Quelle: Eigene Berechnungen

Tabelle 3: Gesamtzuwachs an Arbeitsplätzen und Einwohnern im Untersuchungsgebiet

	Stand			Gesamtzuwachs	
	1987	2000	2015	1987 - 2000	2000 - 2015
Arbeitsplätze, davon	195.000	300.000	349.300	105.000	49.300
am Flughafen	-	20.000	36.700	20.000	16.700
im Untersuchungsgebiet (ohne Flughafen)	195.000	280.000	312.600	85.000	32.600
Einwohner	408.000	505.000	551.100	97.000	46.100

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen
Prognose der Einwohner- und Arbeitsplätze Stufe 2: Festlegung der Auftraggeber auf Basis der ifo-Verkehrsprognose Bayern 2015 im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, München 2003

Wachstum im Untersuchungsgebiet abgeschwächt …

Im Untersuchungsgebiet ist das Wachstum also gegenüber der Vergangenheit deutlich abgeschwächt. Der Gesamtzuwachs bei den Einwohnern und Arbeitsplätzen ist zwischen 2000 und 2015 nur noch halb so hoch wie im Zeitraum zwischen 1987 und 2000. Wie die Tabelle 2 zeigt, galt dies im Übrigen bereits unter den Annahmen der überholten, höheren Fluggastprognose und verstärkt sich nun nochmals durch die verringerten Prognosezahlen.

… aber immer noch Wachstum prognostiziert

Gleichwohl muss betont werden, dass für das Untersuchungsgebiet, anders als in anderen Räumen Bayerns und Deutschlands, weiterhin Wachstum prognostiziert wird. Zum Vergleich: das prognostizierte jährliche Einwohnerwachstum zwischen 1998 und 2020 in Bayern liegt insgesamt bei durchschnittlich 0,05%/Jahr[2] In einigen Regionen Bayerns, darunter auch die Region München, nimmt die Bevölkerung bis 2020 sogar ab. Auch für den Bund ist das Wachstum mit -0,04%/Jahr negativ[3].

Das prognostizierte Arbeitsplatzwachstum in Bayern im Zeitraum 1997-2020 liegt mit -0,01%/Jahr[4] im negativen Bereich.

2.1.2 Annahmen und Bedeutung der Prognosewerte

Im Rahmen der Stufe 1 des Gutachtens wurde die Zahl der Erwerbstätigen und der Einwohner im Untersuchungsgebiet im Jahr 2015 prognostiziert. Die Prognose erfolgte durch das ifo Institut.

Prognose der Erwerbstätigenzuwächse

Die Prognose der Erwerbstätigen basierte auf der für 2015 prognostizierten Passagier- und Frachtzahlen am Flughafen sowie auf der regionalisierten langfristigen Vorausschätzung der Bevölkerung sowie der wirtschaftlichen Entwicklung (Bruttowertschöpfung, Erwerbstätigkeit, Außenhandel) für Deutschland[5].

Aus ersteren leiteten sich die flughafeninduzierten, also unmittelbar sowie mittelbar durch den Flughafen verursachten Erwerbstätigen (sog. Primär- und Sekundärbeschäftigte) ab, aus letzteren die sog. Ei-

[2] Angaben nach Status-quo-Prognose der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung im Anhang zur Begründung des Landesentwicklungsprogramms Bayern, in Kraft seit 1. April 2003.

[3] Angabe nach BBR-Bevölkerungsprognose 1999-2020/Kreise, Bucher H.-J.: Die BBR-Bevölkerungsprognose 2020, o. J.

[4] Angaben nach Status-quo-Prognose der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung im Anhang zur Begründung des Landesentwicklungsprogramms Bayern, in Kraft seit 1. April 2003.

[5] Vgl. R. Koll, K. Kiemer, H.-J. Bucher, Regionalisierte Strukturdatenprognose für das Jahr 2015 mit Zwischenwerten für 2005, 2010 sowie ein Ausblick für 2025, München 1999, in: Der Flughafen München und sein Umland, Strukturgutachten, S. 100).

genentwicklung. Aufgrund der Eigenentwicklung ist mit einem Beschäftigtenzuwachs von rd. 21.600[6] bis zum Jahr 2015 zu rechnen.

Prognose der Einwohnerzuwächse

Auch die prognostizierten Einwohnerzahlen umfassen sowohl die zusätzliche Bevölkerung aufgrund der flughafenbedingten Entwicklung wie auch die Eigenentwicklung.

In die Eigenentwicklung der Einwohnerzahlen gehen zwei Komponenten ein: die natürliche Entwicklung, d.h. die Zahl der Geburten und Sterbefälle, sowie die Außenwanderungen. Vom ifo Institut wird für das Untersuchungsgebiet davon ausgegangen, dass die Eigenentwicklung zu einem Bevölkerungszuwachs von rd. 15.000 Einwohnern[7] bis zum Jahr 2015 führt.

Während die eigenentwicklungsbedingten Prognosewerte gleich blieben, haben sich die prognostizierten flughafenbedingten Einwohner- und Beschäftigtenzahlen aufgrund der reduzierten Fluggastprognosen verringert. Diese modifizierten Einwohner- und Prognosewerte wurden von den Auftraggebern auf Basis der Werte des ifo Instituts ermittelt.

Bei den flughafenbedingten Einwohnern ist dabei die schon vom ifo Institut getroffene Annahme von Bedeutung, dass künftig rd. 50% der flughafenbedingten Beschäftigten mit ihren Familien im Untersuchungsgebiet wohnen werden.

Prognosewerte sind Saldowerte

Die Prognosewerte stellen den voraussichtlichen Zuwachs im Jahre 2015 als Saldowerte dar, d.h. bei den Einwohnern unter Berücksichtigung von Geburten- und Sterbefällen sowie Zuzügen und Fortzügen. Die Entwicklung bis 2015 wird voraussichtlich nicht kontinuierlich verlaufen. Es wird Phasen mit stärkerem Wachstum und Phasen mit schwächerem Wachstum geben. In einzelnen Gemeinden können zudem Sondersituationen, wie z.B. die Ansiedlung oder der Wegzug eines größeren Betriebes starke Ausschläge nach oben oder unten verursachen, die nicht oder nur bedingt vorhersehbar sind.

In jedem Falle kann nicht davon ausgegangen werden, dass sich eine Entwicklung, wie sie beispielsweise im Jahr 2003 stattgefunden hat, bis zum Jahr 2015 kontinuierlich wiederholt.

BEDEUTUNG DER PROGNOSEWERTE

Prognoseunsicherheit vorhanden

Grundsätzlich unterliegen die prognostizierten Zahlen den allen Prognosen immanenten Unsicherheiten. Ob eine Prognose eintritt, hängt von vielen Faktoren ab. Festzuhalten ist, dass Prognosewerte unter einer Reihe von Annahmen zustande kommen, deren Eintreffen in der

[6] Von den rd. 32.600 zusätzlichen Arbeitsplätzen im Untersuchungsgebiet bis 2015 (ohne Flughafenarbeitsplätze) sind rd. 11.000 flughafeninduziert und rd. 21.600 eigenentwicklungsbedingt.

[7] Die übrigen 31.100 der insgesamt 46.100 prognostizierten zusätzlichen Einwohner sind flughafenbedingt.

Realität wiederum die Voraussetzung für das Eintreffen der Prognosewerte ist. Gegenüber den Annahmen abweichende Entwicklungen können zu anderen als den prognostizierten Ergebnissen führen. Unter Umständen beeinflusst sogar eine Prognose selbst die ihr zugrunde liegenden Annahmen.

Darüber hinaus beinhalten alle Prognosen eine gewisse „Ungenauigkeit". Diese sowie die o.g. Einflussfaktoren müssen hingenommen werden.

Ähnliche Ergebnisse auch anderen Studien

Es kann allerdings darauf hingewiesen werden, dass eine Bevölkerungsprognose der Bundesanstalt für Bauwesen und Raumordnung[8] zu einem Ergebnis für das Untersuchungsgebiet kommt, das sich von dem vom ifo Institut bzw. dem Auftraggeber ermittelten Ergebnissen nur unwesentlich unterscheidet und unter die o.g. „Prognoseungenauigkeit" fällt.

Grundsätzlich gilt für die Prognosewerte der Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen im Untersuchungsgebiet, dass sie nur für den Gesamtraum gelten. Kleinräumige Prognoseaussagen, landkreis- oder gemeindescharf, konnten nicht getroffen werden.

2.1.3 Fazit und Bedeutung für das weitere Vorgehen

Für die weitere Untersuchung sind im Hinblick auf die geänderten Prognosen folgende Aspekte von Bedeutung:

Im Untersuchungsgebiet ist das Wachstum gegenüber der Vergangenheit deutlich abgeschwächt, es ist jedoch immer noch Wachstum vorhanden.

Entwicklungsdruck wird geringer

Aufgrund der zu erwartenden geringeren zusätzlichen Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen wird der Entwicklungsdruck auf die Städte und Gemeinden im Untersuchungsgebiet geringer sein als früher. Dies kann für die Kommunen eine Chance sein und wird von vielen auch so verstanden.

Entwicklungspotenzial wird geringer

Gleichzeitig bedeuten die geringeren Zuwächse aber auch, dass das Entwicklungspotenzial für die Städte und Gemeinden geringer sein wird als früher. Dies kann zu einer Verstärkung einer bereits heute bestehenden Konkurrenz um Arbeitsplätze führen.

Flächenüberhang wird größer

Dazu trägt auch der in der Stufe 1 des Gutachtens insgesamt ermittelte Überhang an Bauflächen bei, die in Flächennutzungsplänen ausgewiesen sind und zur Unterbringung der zusätzlichen Einwohner und Arbeitsplätze potenziell zur Verfügung stehen. Dieser potenzielle Überhang ist unter den reduzierten Prognosewerten noch ausgeprägter.

[8] BBR-Bevölkerungsprognose 1999-2020/Kreise, Bucher H.-J.: Die BBR-Bevölkerungsprognose 2020, o. J.

Ein Beispiel: Die zu erwartenden Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich (rd. 21.000) könnten theoretisch allein auf den Gewerbeflächen weniger Gemeinden im Bereich zwischen München und Flughafen untergebracht werden. Das Flächenangebot insgesamt ist hier mehr als doppelt so groß wie der Bedarf, bei Berücksichtigung von Umstrukturierungspotenzialen sogar noch größer.

Ein zweites Beispiel: Eine im Rahmen des Dialogprozesses durchgeführte Befragung der Gemeinden zu ihren Entwicklungsvorstellungen hat gezeigt, dass ihre Wachstumserwartungen deutlich höher liegen, als der Prognose nach erreichbar ist. Zum Einwohnerwachstum haben 46 Gemeinden (66% aller Gemeinden mit rd. 75% aller Einwohner im Untersuchungsgebiet) konkrete Angaben gemacht. Allein um deren Wachstumsvorstellungen und –wünsche zu erfüllen, müsste bereits ein Einwohnerzuwachs von mindestens 54.000 Einwohnern und maximal 110.000 Einwohnern erfolgen, also weit mehr als prognostiziert ist.

Flächendefizit bei Wohnungen in Mehrfamilienhäusern bleibt bestehen

Das in Stufe ermittelte potenzielle Flächendefizit bei Wohnungen in Mehrfamilienhäusern ist unter den neuen Rahmenbedingungen geringer, aber nicht völlig verschwunden.

2.2 VERKEHRSANGEBOTSPLANUNG BIS 2015

Im Folgenden sind die Projekte im Untersuchungsgebiet zusammengestellt, die in Rahmenprogrammen bis zum Jahr 2015 eingeplant sind, bzw. deren Realisierung außerhalb dieser Programme in diesem Zeitraum erfolgen soll. Endgültige Entscheidungen des Bundes zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003) werden im Frühsommer 2004 erwartet.

2.2.1 ANGEBOTSPLANUNG IM STRAßENNETZ

Die Programme sind im Einzelnen:
- Entwurf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (Stand 02.07.2003)
- 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen 2001
- Kreisstraßenprojekte der Landkreise

Dass die unten stehenden Projekte in den Programmen enthalten sind, belegt deren Notwendigkeit und Bauwürdigkeit. Die Umsetzung dieser Projekte hängt von den zur Verfügung stehenden Finanzierungsmitteln ab. Diese werden erst bei der Aufstellung der jeweiligen Haushalte festgelegt und können daher nicht bis 2015 vorausgesagt werden.
Die aufgeführte Übersicht wurde in Abstimmung mit der Obersten Baubehörde im StMI, den Straßenbauämtern München und Landshut, sowie den Landratsämtern Erding, Freising und Landshut erstellt (Stand: September 2003).

Im Vergleich zur Stufe 1 wurden einige Projekte neu aufgenommen:

- A 99 8-streifiger Ausbau AK M-Nord - AS Haar
- B 15n Neufahrn – Ergoldsbach
- B 15n Ergoldsbach – Essenbach
- B 15n Geisenhausen – Velden
- FS 15 Westumfahrung Moosburg

Andere Projekte mussten hingegen gestrichen werden, da sie aus den genannten Programmen entfallen sind. Im Einzelnen sind dies:

- B 13 OU Fahrenzhausen
- B 299 OU Weihmichl
- B 299 OU Neuhausen
- Umfahrung von Langenbach (wenn überhaupt, erst nach 2015).

Bundesautobahnen

1.	A 9	6-streifiger Ausbau AK München/N – AS München/Frankfurter Ring
2.	A 9	8-streifiger Ausbau AK Neufahrn - AK München/N
3.	A 9/ A 92	Erweiterung AK Neufahrn: Bau einer Direktrampe von der A 92 zur A 9 Richtung München
4.	A 92	6-streifiger Ausbau AK Neufahrn – Flughafen München (bereits unter Verkehr)
5.	A 92	Umgestaltung der AS FS-Mitte
6.	A 92	Umgestaltung der AS Hallbergmoos (an der FS 44)
7.	A 92	Umgestaltung der AS FS-Süd (Verknüpfung mit B11)
8.	A 94	6-streifiger Ausbau AS Feldkirchen/W - AK München-Ost (in Bau)
9.	A 94	Neubau einer Anschlussstelle zur FTO
10.	A 94	AS Forstinning - Pastetten
11.	A 94	Pastetten – Dorfen
12.	A 94	Dorfen – Heldenstein
13.	A 94	Heldenstein – Ampfing
14.	A 99	Langwied (A 8) - Unterpfaffenhofen (A 96)
15.	A 99	8-streifiger Ausbau AK M-Nord - AS Haar
16.	A 99	Verlegung der AS Aschheim an die M3
17.	A 9	Verkehrsbeeinflussungsanlage AS München-Frankfurter Ring – AS Lenting
18.	A 92	Verkehrsbeeinflussungsanlage AS Lohhof – AS Freising (FTO)
19.	A 92/ A 99	Verkehrsbeeinflussungsanlage A 99, Tunnel Allach – AK München-Süd Verkehrsbeeinflussungsanlage A 92, AD Feldmoching – AS Lohhof

Bundesstraßen

20.	B 15n	Saalhaupt (A 93) - Neufahrn (ST 2142)
21.	B 15n	Neufahrn – Ergoldsbach
22.	B 15n	Ergoldsbach – Essenbach
23.	B 15n	Geisenhausen – Velden
24.	B 301	OU Freising
25.	B 301	OU Au i. d. Hallertau
26.	B 388a	Neubau zwischen B 388 und FS 44
27.	B 388	OU Taufkirchen a. d. Vils
28.	B 471	Ausbau zwischen B 11 und Hochbrück

Staatsstraßen

1. Dringlichkeit (2001-2010)

Lkr. Ebersberg		
29.	St2080n	Neubau FTO, BA VI, von St2332 bis BAB A94
30.	St2080n	Neubau FTO, BA V, von ED5 bis St2332
Lkr. Erding		
31.	St2080n	Neubau FTO, BA IV, von St2082 bis ED5
32.	St2082	Erneuerung der MIA-Kanalbrücke Langenpreising
33.	St2082	Erneuerung der MIA-Kanalbrücke Pfrombach
34.	St2086	Ausbau bei Mittbach
Lkr. Freising		
35.	St2053	Erneuerung der Isarbrücke Grüneck
36.	St2054	Erneuerung der MIA-Kanalbrücke Aich
37.	St2054	Verlegung zwischen Palzing und Zolling
38.	St2084	Umgehung Allershausen
39.	St2085	Ausbau westlich Wang
40.	St2085	BÜ-Beseitigung in Moosburg
LHM + Lkr. München		
41.	St2588	Nord-Ost-Verbindung (mit Ausbau M3 und St2082 im Bereich zwischen Föhringer Ring und Messe)
42.	St2088	Zweibahniger(vierstreifiger) Ausbau des Föhringer Ringes zwischen M3 und AS Frankfurter Ring (A 9)
Lkr. Landshut		
43.	St2045	Ausbau westlich Münchnerau
44.	St2045	BÜ-Beseitigung Bruckberg
45.	St2045	Ausbau östlich Bruckberg
46.	St2087	Ausbau südlich Hachelstuhl

1. Dringlichkeit, Reserve (2011-2015)

Lkr. Ebersberg		
47.	St2080	Erneuerung der Bahnüberführung nördlich Markt Schwaben
48.	St2081	Ausbau südlich Oberpframmern
49.	St2332	Erneuerung der Bahnüberführung in Markt Schwaben
Lkr. Erding		
50.	St2085	OU Langenpreising
Lkr. Landshut		
51.	St2085	Ausbau östlich Altfraunhofen

Kreisstraßennetz und sonstiges Straßennetz

Lkr. Ebersberg		
52.	EBE 1/ EBE 2	Erschließungsstraße in Poing (in kommunaler Baulast)
Lkr. Erding		
53.		Nordumfahrung Erding (Kommunale Entlastungsstraße)
Lkr. Freising		
54.		Südtangente Freising: Lückenschluss zwischen B 11 und St 2084
55.		Westumfahrung Freising
56.	FS 15	Westumfahrung Moosburg
Stadt Landshut		
57.		Erschließungsstraße West: Verbindung der Innenstadt mit dem Stadtteil West durch neue Isarquerung (Realisierung in ca. 5 Jahren)
Lkr. Landshut		
58.	LA 52	Verlegung Altdorf Süd
59.	LA 17	Umgehung Tiefenbach
60.	LA 17	Umgehung Ast (Gemeinde Tiefenbach)
61.		Umgehung Altdorf Nord

Der Flughafen München und sein Umland

Ergebnisse des Dialogprozesses für ein Leitkonzept Flughafenumland

Planungen im Straßennetz bis 2015

(25) Maßnahmennummer

Planungen Autobahn
- Hauptvariante Neubau
- Ausbau
- Planung Anschlussstellen

Planungen Bundesstraße
- Hauptvariante Neubau
- Ausbau

Planungen Staatsstraße
- Hauptvariante Neubau
- BÜ-Beseitigung

Planungen Kreisstraßen und sonstiges Netz
- Hauptvariante Neubau

Straßennetz
- Autobahn
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- Sonstige
- Anschlussstellen

Gemeindegrenzen

Landkreisgrenzen

Untersuchungsgebiet

Quelle: OBB im StMI, Landkreise

TRANSVER GmbH
Verkehrsforschung und Beratung

München, April 2004 Maßstab 1:310.000

2.2.2 ANGEBOTSPLANUNG IM SCHIENENNETZ

Nach Durchsicht des Bedarfsplans des BMVBW (Stand 02.07.2003) und nach Rücksprache mit dem StMWIVT ergeben sich hinsichtlich der Angebotsplanung im Schienennetz bis 2015 folgende Änderungen im Vergleich zu den Annahmen in Stufe 1.

Als Vorhaben des **Vordringlichen Bedarfs** Schiene des BVWP 2003 ist das Vorhaben

- ABS München - Mühldorf - Freilassing
  - Maßnahmenumfang Berg am Laim + Begegnungsabschnitte
  - Viergleisiger Ausbau M-Ost - Markt Schwaben
  - Truderinger Spange (Verbindungskurve von der Strecke München - Rosenheim mit der Strecke München – Mühldorf - Freilassing),

aufgenommen.

Lediglich im **weiteren Bedarf** des BVWP 2003 Schiene wurde das Vorhaben

- ABS München– Mühldorf – Freilassing,
  - Maßnahmenumfang zweigleisiger Ausbau Markt Schwaben - Mühldorf - Freilassing, Elektrifizierung, vmax = 160 km/h

aufgenommen. Eine Realisierung ist somit erst nach 2015 vorgesehen.

Für den Prognosehorizont 2015 ist somit für das zugrundezulegende Angebotsszenario von folgenden baulichen und betrieblichen Maßnahmen auszugehen.

1. **Transrapid-West bzw. Expreß-S-Bahn auf Transrapid-West-Trasse**

2. **Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität der S 1**

3. **ABS München – Mühldorf – Freilassing**
   - Maßnahmenumfang Berg am Laim + Begegnungsabschnitte
   - Viergleisiger Ausbau Streckenabschnitt M-Ost - Markt Schwaben
   - Truderinger Spange (Verbindungskurve von der Strecke München - Rosenheim mit der Strecke München – Mühldorf – Freilassing)

4. **Erdinger Ringschluss mit**

5. **Durchbindung nach Freising (Ostbayernanbindung)**

6. **Messe-Anbindung (Spange Daglfing, Shuttle Flughafen - Messe)**

7. **Walpertskirchener Spange**

8. **S 6 Erding – Markt Schwaben – München: 10 Minuten-Takt**
9. **S 8 Ausbau Unterföhring**
10. **Ertüchtigung der Stammstrecke (520 Mio. DM Programm)**
11. **Bau einer 2. S-Bahn-Röhre Stammstrecke**
12. **ABS München - Augsburg**
13. **ABS München - Ingolstadt**

Der Flughafen München und sein Umland

Ergebnisse des Dialogprozesses für ein Leitkonzept Flughafenumland

Planungen im Schienennetz bis 2015

Schienennetz

- DB-Schienennetz
- Planung Transrapid
- Planungen Schiene

13. ABS München - Ingolstadt

5. Ostbayernanbindung (Pullinger Spange)

5. Ostbayernanbindung (Marzlinger Spange)

5. Ostbayernanbindung (Neufahrner Kurve)

4. Erdinger Ringschluss

1. Transrapid - West

2. Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität der S1

7. Walpertskirchner Spange

6. Messe-Anbindung (Spange Daglfing, Shuttle Flughafen - Messe)

8. S 6 Erding - Markt Schwaben: 10 Minuten-Takt

9. S 8 Ausbau Unterföhring

6. Messe-Anbindung (Spange Daglfing, Shuttle Flughafen - Messe)

12. ABS München - Augsburg

3. ABS München - Mühldorf

8. S 6 Markt Schwaben - München: 10 Minuten-Takt

11. Bau einer 2. S-Bahn-Röhre Stammstrecke

6. Messe-Anbindung (Spange Daglfing, Shuttle Flughafen - Messe)

10. Ertüchtigung der Stammstrecke (520 Mio. DM Programm)

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Untersuchungsgebiet

Quelle: BayStMWIVT

TRANSVER GmbH
Verkehrsforschung und Beratung

München, April 2004 Maßstab 1:310.000

2.3 VERKEHRSNACHFRAGE 2015

2.3.1 VERKEHRSENTWICKLUNG IM UNTERSUCHUNGSGEBIET

Ausgangswerte für die Prognose

Die modifizierte Fluggastprognose (s. Tabelle 4) wirkt sich auch auf das absolute landseitige[9] Passagieraufkommen sowie auf das Beschäftigtenaufkommen am Flughafen München aus. Des weiteren ist mit einer gegenüber den ursprünglichen Prognosen geringeren Anzahl an induzierten Arbeitsplätzen und Einwohnern im Flughafenumland – und entsprechend verringertem Verkehrsaufkommen - zu rechnen.

Die Ausgangswerte, die den Prognosen des Verkehrsaufkommens zugrunde liegen, sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 4: Prognostiziertes Fluggastaufkommen für das Jahr 2015

	2000	2015 (Stufe 1)	2015 (Stufe 2)
Fluggäste insgesamt	23,1 Mio.	55,9 Mio.	45 Mio.
Umsteigeranteil	27 %	44 %	40,5 %
Originäraufkommen	16,7 Mio.	31,3 Mio.	26,8 Mio.

Quelle: FMG, Januar 2003, eigene Berechnungen

Verkehrsentwicklung bis 2015

Unter den jeweiligen Ausgangsbedingungen der Stufe 1 und der Stufe 2 verändert sich das Verkehrsaufkommen im Jahr 2015 gegenüber dem Jahr 2000 wie folgt.

Tabelle 5: Verkehrsentwicklung 2000 / 2015 - Stufe 1 und Stufe 2 im Vergleich

	Pers.-Fahrten/ Werktag			Lkw-Fahrten/ Werktag		
	2000	2015 Stufe 1	2015 Stufe 2	2000	2015 Stufe 1	2015 Stufe 2
Quell- und Zielverkehr zum Flughafen	88.450	176.500	147.900	1.660	5.100	5.100
Verkehr aus flughafenbedingter Entwicklung	74.200	161.200	132.800	7.700	18.700	14.800
Verkehr aus Eigenentwicklung	1.030.000	1.083.500	1.083.500	49.500	53.500	53.500
Summe	**1.192.650**	**1.421.200**	**1.364.200**	**58.860**	**77.300**	**73.400**

Quelle: eigene Berechnungen

[9] Das landseitige Passagieraufkommen umfasst nur die Passagiere, die zum Flughafen auf dem Landwege an- oder abreisen (keine Umsteiger).

Unter den Annahmen der Stufe 2 liegt das gesamte Verkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet um knapp 4% unter den ursprünglichen Prognosen der Stufe 1. In Fahrten ausgedrückt bedeutet dies: etwa 57.000 weniger Personenfahrten (1.364.200 anstatt 1.421.200 Fahrten) und etwa 3.900 weniger LKW-Fahrten (73.400 anstatt 77.300 Fahrten) pro Werktag.

Deutliche Verkehrszuwächse

Aufgrund der Entwicklungen im Untersuchungsgebiet ist im Jahr 2015 mit einem Verkehrszuwachs von etwa 15% bis 20% im Personenverkehr und etwa 25% bis 30% im Güterverkehr gegenüber dem Jahr 2000 zu rechnen.

Des weiteren ist vor allem im großräumigen Straßennetz mit einem weiter stark steigendem Transitverkehr, vor allem im Lkw-Verkehr, zu rechnen. Diese Entwicklung hat zur Folge, dass das im Untersuchungsgebiet gelegene Bundesfernstraßennetz, vor allem die Autobahnen A 9 und A 99, durch steigenden Transitverkehr weiter belastet wird.

2.3.2 Quell- und Zielverkehr am Flughafen

Bei Gegenüberstellung der Prognosezahlen der Stufen 1 und 2 mit der Ist-Analyse 2000 ergibt sich folgende Entwicklung beim landseitigen Verkehrsaufkommen am Flughafen München.

Tabelle 6: Entwicklung des landseitigen Verkehrsaufkommens am Flughafen München im Zeitraum 2000 bis 2015 - Stufe 1 und Stufe 2 im Vergleich

	2000	2015 (Stufe 1)		2015 (Stufe 2)	
	Absolut	Absolut	Zuwachs	Absolut	Zuwachs
Pers.-Fahrten insgesamt	88.450	176.500	+100%	147.900	+67%
Kfz-Fahrten	60.300	111.200	+84%	92.800	+54%
Pers.-Fahrten Öffentlicher Verkehr	22.600	57.100	+152%	47.600	+111%

Quelle: eigene Berechnungen

Im Vergleich zum Gutachten - Stufe 1 fällt der Zuwachs aller Personenfahrten zum Flughafen geringer aus: statt ursprünglich 100% nur 67%.

2.3.3 FAZIT UND BEDEUTUNG FÜR DAS WEITERE VORGEHEN

Flughafenbedingtes Verkehrsaufkommen

Hinsichtlich des Flughafenziel- und -quellverkehrs ist weiterhin mit einem starken Verkehrszuwachs von etwa 55% im motorisierten Individualverkehr für den Zeitraum 2000-2015 zu rechnen.

Aufgrund der modifizierten Fluggastprognosen - gegenüber den Berechnungen in Stufe 1 des Verkehrsgutachtens - reduzieren sich im gewissen Umfang die Prognoseverkehrsbelastungen vor allem im unmittelbaren Flughafenumfeld (Zentralallee, Erdinger Allee, A 92, FTO). Mit zunehmender Entfernung vom Flughafen wirken sich die modifizierten Prognosen des Passagieraufkommens am Flughafen München immer geringer auf die Prognosebelastungen im Straßennetz aus.

Hohe Zuwächse in der allgemeinen Verkehrsentwicklung

Vor allem aber ist auch darauf hinzuweisen, dass unabhängig von der Entwicklung des flughafenbedingten Verkehrs mit weiterhin starken Zuwächsen in der allgemeinen Verkehrsentwicklung, insbesondere im Straßengüterverkehr, zu rechnen ist. Für Bayern wird eine Zunahme der Fahrleistung auf der Straße von 22% im Pkw-Verkehr und 31% im Lkw-Verkehr (Zeitraum 1999-2015) prognostiziert. Im Güterverkehr wird dabei der Transitverkehr besonders stark wachsen (Quelle: Gesamtverkehrsplan Bayern 2002, StMWIVT). Im Untersuchungsgebiet wird von dieser Entwicklung vor allem das übergeordnete Straßennetz, insbesondere die Bundesfernstraßen betroffen sein, da hier mit weiter steigendem Durchgangsverkehr zu rechnen ist.

Weiterhin hohe Verkehrsbelastungen prognostiziert

In der Gesamtbetrachtung ist mit einem ähnlich hohen Niveau der Gesamtverkehrsbelastung auf dem Straßennetz zu rechnen, wie dies bereits in Stufe 1 des Verkehrsgutachtens prognostiziert wurde.

Daher werden die in Stufe 1 vorgeschlagenen Maßnahmen, die über den Umfang der bis 2015 als realisiert zugrundegelegten Maßnahmen hinausgehen, im wesentlichen weiterhin als erforderlich angesehen.

3 DER DIALOGPROZESS

3.1 AUFGABE UND ZIEL DES DIALOGPROZESSES

Stufe 1 - Bestandsanalyse und Prognose

Die erste Stufe des Gutachtens lässt sich grob umreißen mit den Themenfeldern: Analyse der Entwicklung des Untersuchungsgebiets seit 1987, Prognose von Einwohnern und Arbeitsplätzen bis 2015, Erfassen der Wohn- und Gewerbeflächenpotenziale, Beschreiben der Verkehrsströme 2000 und Prognose der Verkehrsströme 2015.

Stufe 2 - Konzeption

In der Stufe 2 des Gutachtens sollte aufbauend auf diesen Ergebnissen und unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsinfrastruktur ein Leitkonzept für Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung im Untersuchungsgebiet erarbeitet werden.

Zielsetzung

Das Leitkonzept sollte schrittweise und in Rückkopplung mit den Kommunen und regionalen Akteuren des Untersuchungsgebiets entwickelt werden. Der Prozess war dialog- und konsensorientiert angelegt. Ziel war es, die Beteiligten in den Prozess der Konzepterarbeitung einzubeziehen. Damit wäre die Chance, dass sich Gemeinden bei konkreten Planungsentscheidungen an den Zielsetzungen und Handlungsempfehlungen des Konzepts orientieren, deutlich erhöht.

Die Teilnahme am Prozess war selbstverständlich freiwillig.

Teilnehmer am Dialogprozess

Der Dialogprozess bezog ein:

- die 71 Städte und Gemeinden im Untersuchungsgebiet
- die sog. regionalen Akteure mit Bezug zum Untersuchungsgebiet
  - die Landkreise Ebersberg, Erding, Freising, Landshut und München,
  - die LH München,
  - die regionalen Planungsverbände München und Landshut,
  - die IHK für München und Oberbayern sowie für Niederbayern,
  - die Handwerkskammer München und Oberbayern sowie Niederbayern / Oberpfalz,
  - die Kreishandwerkerschaften Erding und Freising sowie
  - die Regierungen von Oberbayern und Niederbayern.

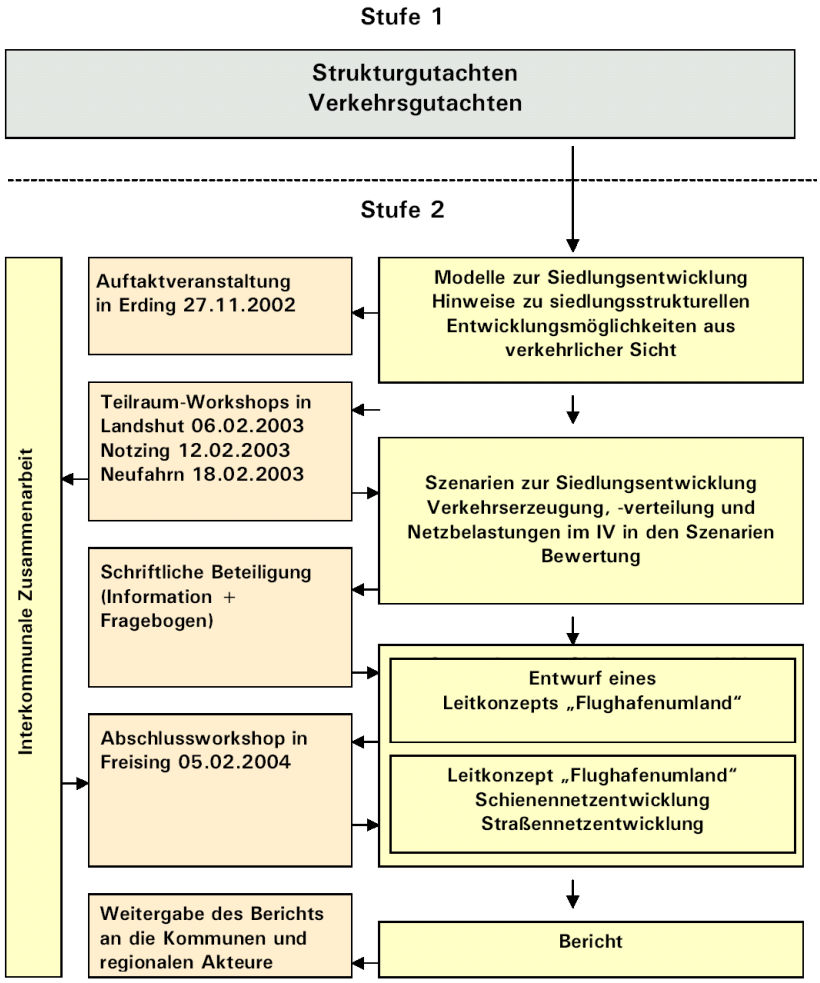
Der Einladung zum Dialog sind nicht alle Beteiligten gefolgt. Bei den Veranstaltungen waren in der Regel jedoch die Mehrheit der Kommunen und viele regionale Akteure vertreten. Nur wenige Gemeinden haben keinerlei Interesse an einer Teilnahme am Prozess gezeigt. Die Gründe hierfür sind nicht bekannt.

3.2 BETEILIGUNGSSCHRITTE

Stufenweises Vorgehen bei Konzeption und Beteiligung

Der gesamte Dialogprozess war auf stufenweises Vorgehen angelegt, bei dem inhaltliches Arbeiten der Gutachter und die Rückkopplung mit den Städten und Gemeinden sowie den regionalen Akteuren eng verzahnt waren. Auf diese Weise konnten Ergebnisse der Diskussion unmittelbar in den jeweils nächsten Arbeitsschritt der Gutachter mit einbezogen werden. Dem Ziel, ein Ergebnis zu erreichen, das im Grundsatz eine hohe Zustimmung findet, konnte so am ehesten Rechnung getragen werden.

Abbildung 2: Ablauf des Dialogprozesses



In der Konzepterarbeitung wie im Prozess der Beteiligung waren drei Phasen vorgesehen. Die Akteure hatten in jeder Phase die Möglichkeit, ihre Positionen einzubringen.

Die inhaltliche Erarbeitung des Leitkonzepts erfolgte in den Schritten: Modelle zur Siedlungsentwicklung – Szenarien zur Siedlungsentwicklung – Leitkonzept Flughafenumland als Entwurf – Leitkonzept Flughafenumland.

Modelle

Die Modelle zur Siedlungsentwicklung zeigten verschiedene potenzielle Pfade zur Verteilung der prognostizierten zusätzlichen Einwohner- und Arbeitsplätze im Raum in den Grundzügen, d.h. stark vereinfacht und schematisiert, auf.

Szenarien

Die aus ihnen entwickelten Szenarien stellten eine räumliche Differenzierung und Konkretisierung der Entwicklungsmodelle dar. Die zusätzlichen Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen wurden dazu auf der Grundlage von vorab festgelegten Verteilungsgrundsätzen und -maßstäben im Raum verteilt und in Form von gemeindespezifischen Werten zur zusätzlichen Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung bis zum Jahr 2015 dargestellt.

Leitkonzept

Das Leitkonzept stellt als Ergebnis des Dialogprozesses die räumliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet, konkret die Verteilung der zusätzlichen Einwohner- und Arbeitsplätze sowie die verkehrliche Entwicklung für Gemeindegruppen mit ähnlichen Strukturmerkmalen dar.

Differenzierter Methodeneinsatz

Für den Prozess der Beteiligung und des Dialogs wurden verschiedene Methoden eingesetzt, deren Auswahl sich an den Rahmenbedingungen des Gutachtens orientiert hat. So kamen im Planungsprozess folgende Formen der Beteiligung zum Einsatz:

- Eine halbtägige Veranstaltung zum Prozessauftakt, die schwerpunktmäßig als Informationsveranstaltung angelegt war.
- Planungsworkshops in unterschiedlichen Teilnehmerzusammensetzungen für eine intensive inhaltliche Diskussion:
  - drei Teilraumworkshops in der Anfangsphase des Planungsprozesses
  - ein Abschlussworkshop (Gesamtraum) in der Endphase des Planungsprozesses

  Die Arbeit in den Planungsworkshops war gekennzeichnet durch eine Kombination von fachlichen Inputs durch die Gutachter oder externe Sachverständige und die inhaltliche Arbeit der Teilnehmer unter Anleitung und Moderation.

  Die Veranstaltungsergebnisse wurden ausgewertet und dokumentiert und allen Gemeinden und regionalen Akteuren zugänglich gemacht.
- Schriftliche Information und Beteiligung; in der mittleren Phase des Gutachtens wurden Zwischenergebnisse der Arbeit in einer Kurzfassung zusammengefasst und zusammen mit einem Fragebogen an alle Beteiligten mit der Bitte um Rückäußerung versandt.
- Fragebögen; an mehreren Stellen im Dialogprozess kamen Fragebögen an die Gemeinden und regionalen Akteure zum Einsatz. Mit diesen konnten u.a. zusätzlich zu den Beiträgen in den Workshops Zielvorstellungen und Beurteilungen differenziert ermittelt werden. Da die Fragebögen außerhalb der Workshops beantwortet werden konnten, ergab sich für die gemeindlichen Vertreter immer die Möglichkeit, sich vor der Beantwortung der Zustimmung der kommunalpolitischen Gremien zu versichern.

4 MODELLE ZUR SIEDLUNGSENTWICKLUNG

4.1 MODELLE ZUR SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Für die künftige Verteilung von Einwohnern und Arbeitsplätzen sind grundsätzlich verschiedene Entwicklungsmuster vorstellbar. Aufgabe war es, aus der Vielzahl von möglichen Entwicklungen einige wenige schematisch und modellhaft vereinfacht darzustellen und in den Dialogprozess einzubringen.

Für die Modellbildung und -entscheidung waren folgende Überlegungen von Bedeutung:

- Aufzeigen unterschiedlicher Entwicklungsperspektiven und
- Berücksichtigung realistischer Rahmenbedingungen und tatsächlicher Gegebenheiten bei der Modellbildung.

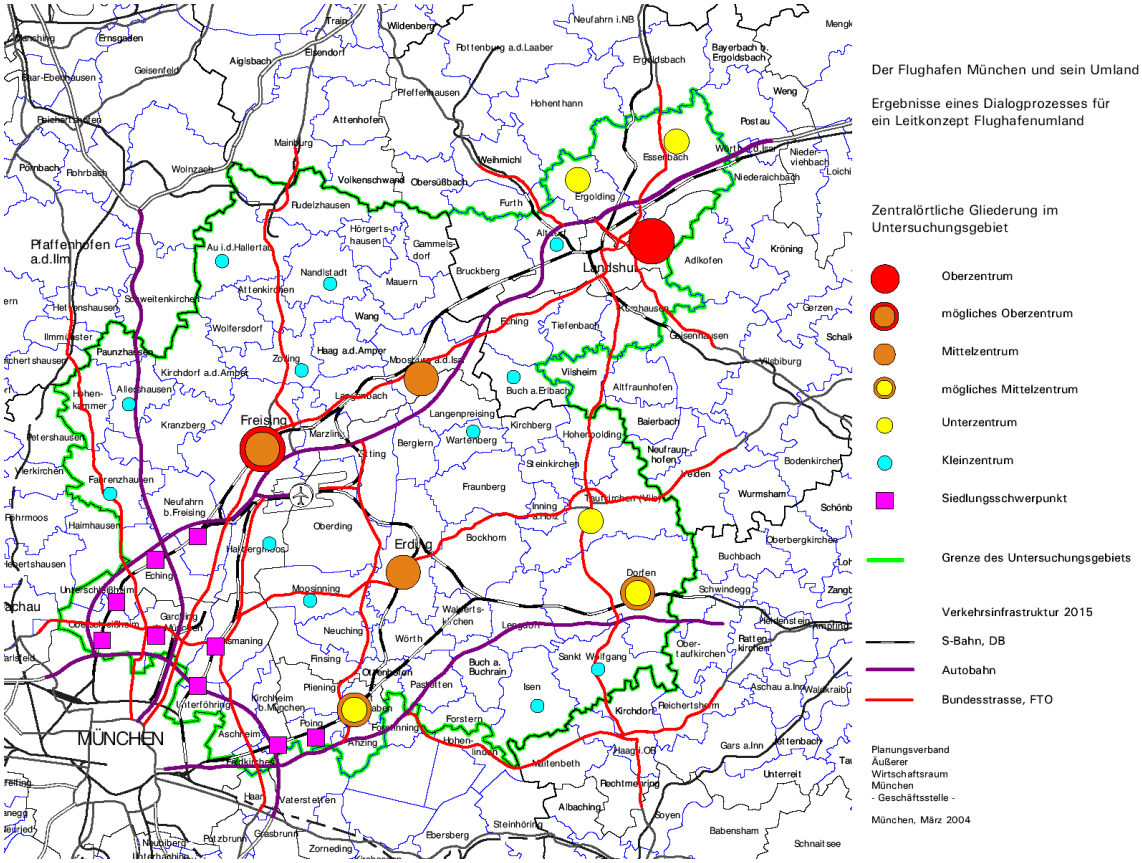
Drei Entwicklungsmodelle

Im Ergebnis wurden drei Entwicklungsmodelle erarbeitet:

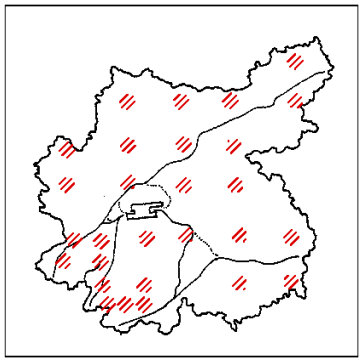
- Modell Trend,
- Modell A – Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung und
- Modell B – Schwerpunktbildung im Raum zwischen Flughafen LH München.

Die den Modellen zugrunde liegende Basisidee wird in den nachfolgenden schematischen Darstellungen deutlich. Zur Orientierung und besseren Verständlichkeit zeigt die nachfolgende Abbildung die zentralörtliche Gliederung im Untersuchungsgebiet.

Abbildung 3: Zentralörtliche Gliederung im Untersuchungsgebiet



4.1.1 Modell Trend

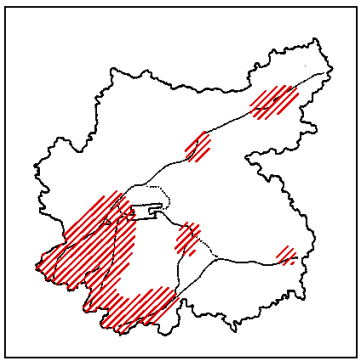


Das Modell Trend geht davon aus, dass die Entwicklung künftig nach dem gleichen (Verteilungs-)Muster verläuft wie in der Vergangenheit, dass also Gemeinden, die in der Vergangenheit einen großen Anteil am Wachstum hatten, dies auch zukünftig haben werden, und dass Gemeinden mit geringem Anteil am Wachstum in der Vergangenheit auch künftig nur einen geringen Anteil haben werden.

Hinsichtlich der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverteilung im Raum würde dies u.a. bedeuten:

- Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung verlaufen räumlich unterschiedlich,
- die Einwohnerentwicklung verläuft weitgehend dispers und vollzieht sich überwiegend in den nicht-zentralen Orten,
- die Einwohnerentwicklung vollzieht sich somit verstärkt abseits des schienengebunden öffentlichen Verkehrs,
- die Arbeitsplatzentwicklung konzentriert sich auf den Raum zwischen dem Flughafen und der LH München.

4.1.2 Modell A – Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung

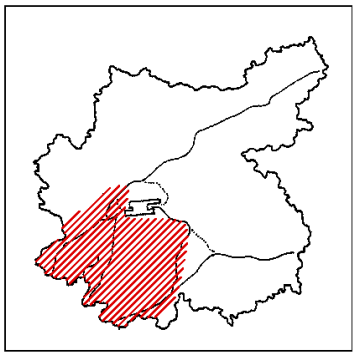


Das Modell A ist stärker an landesplanerischen Zielsetzungen orientiert. Es zeigt eine Entwicklung auf, die sich auf bestimmte Schwerpunkte konzentriert. Die Schwerpunkte im Modell A sind die zentralen Orte höherer Stufe (Oberzentrum, Mögliches Oberzentrum, Mittelzentrum, Mögliches Mittelzentrum, Unterzentrum und Siedlungsschwerpunkt).

Ansatzpunkte für die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf diese Schwerpunkte sind:

- Der i.d.R. vorhandene Anschluss an den schienengebundenen öffentlichen Verkehr der Wachstumsgemeinden,
- das gute Versorgungsangebot in den Wachstumsgemeinden,
- die gute Infrastrukturausstattung in den Wachstumsgemeinden,
- die Vermeidung von Verkehr und einseitigen Strukturen durch die räumliche Zuordnung von Wohnen und Arbeiten,
- die breitere Verteilung von positiven wirtschaftlichen Effekten,
- die Vermeidung von Zersiedlung.

4.1.3 Modell B – Schwerpunktbildung im Raum zwischen Flughafen und LH München



Auch das Modell B konzentriert die Entwicklung auf Schwerpunkte, hier allerdings vor allem im Raum zwischen dem Flughafen und der Landeshauptstadt München.

Hintergrundüberlegung dieses Modells ist es, die günstigen Standortvoraussetzungen für die gewerbliche Entwicklung in diesem Raum auch weiterhin zu nutzen, anders als im Trendverlauf jedoch die Einwohnerentwicklung auf die Arbeitsplatzentwicklung abzustimmen und ebenfalls auf diesen Raum zu fokussieren.

Neben den zentralen Orten höherer Stufe sind auch nicht-zentrale Orte und Kleinzentren in diesem Schwerpunktraum als Wachstumsgemeinden vorgesehen. Die übrigen zentralen Orte höherer Stufe im Untersuchungsgebiet sollen ein mittleres Wachstum aufweisen.

Ansatzpunkte für die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf diese Schwerpunkte sind:

- Die Vermeidung von Verkehr und einseitigen Strukturen durch die räumliche Zuordnung von Wohnen und Arbeiten,
- der überwiegend vorhandene Anschluss an den schienengebundenen öffentlichen Verkehr,
- das zumeist gute Versorgungsangebot,
- die zumeist gute Infrastrukturausstattung,
- die Vermeidung von Zersiedlung.

Vergleich der drei Modelle

Zur Verdeutlichung der mit den unterschiedlichen Modellüberlegungen verbundenen Einwohner- und Arbeitsplatzzuwächse sind diese in Tabelle 7 und Tabelle 8 vergleichend gegenübergestellt.

Vergleich Einwohnerzuwachs

Bezogen auf die Einwohner hätten im Vergleich der drei Modelle die nicht-zentralen Orte und Kleinzentren bei einer Entwicklung gemäß Modell Trend den größten Anteil am Gesamtzuwachs. Fast die Hälfte der Einwohner (rd. 46%) würden auf diese Orte entfallen.

Bei den stärker auf Konzentration ausgerichteten Modellen A und B hingegen würden die zentralen Orte höherer Stufe stärker am Zuwachs partizipieren. Nur rd. ein Viertel der Einwohner (rd. 23 bzw. 26%) würden nach diesen Modellen auf die nicht-zentralen Orte und Kleinzentren entfallen.

Tabelle 7: Jährlicher Einwohnerzuwachs, differenziert nach Modellen

	Jährlicher Einwohnerzuwachs in % (Gesamtzuwachs 2015)		
	Modell		
	Trend	A	B
Zentrale Orte höherer Stufe	**0,5** (24.820)	**0,7** (35.530)	**0,65** (34.150)
Nicht-zentrale Orte und Kleinzentren	**0,75** (21.280)	**0,4** (10.570)	**0,45** (11.950)

Quelle: eigene Berechnung

Vergleich Arbeitsplatzzuwachs

Auch bei dem Arbeitsplätzen haben die nicht-zentralen Orte und Kleinzentren im Vergleich der drei Modelle beim Modell Trend den größten Anteil am Gesamtzuwachs. Dieser ist allerdings mit rd. 37% geringer als bei den Einwohnern. Der auf diese Orte entfallende Anteil der Arbeitsplätze läge im Modell A bei rd. 15% und im Modell B bei rd. 19%.

Tabelle 8: Jährlicher Arbeitsplatzzuwachs, differenziert nach Modellen

	Jährlicher Arbeitsplatzzuwachs in % (Gesamtzuwachs 2015)		
	Modell		
	Trend	A	B
Zentrale Orte höherer Stufe	**0,6** (20.450)	**0,8** (27.750)	**0,75** (26.440)
Nicht-zentrale Orte und Kleinzentren	**1,2** (12.160)	**0,5** (4.800)	**0,65** (6.160)

Quelle: eigene Berechnung

Nach Ausarbeitung und Absprache mit den Auftraggeber wurden die Modelle den beteiligten Städten, Gemeinden und regionalen Akteuren erstmals kurz in der Auftaktveranstaltung und anschließend ausführlich in den ersten Workshop, den Teilraumworkshops, vorgestellt.

4.2 AUFTAKTVERANSTALTUNG

4.2.1 ZIEL UND ABLAUF

Am 27. November 2002 fand in der Stadthalle Erding die Auftaktveranstaltung zur Stufe 2 des Gutachtens „Der Flughafen München und sein Umland“ statt.

Zu der Veranstaltung waren alle 71 Städte und Gemeinden des Untersuchungsgebiets sowie die beteiligten regionalen Akteure eingeladen. Etwa 80 Vertreter aus Gemeinden und regionalen Institutionen nahmen teil.

Die Veranstaltung diente vor allem der Information. Ziel war es, den Teilnehmern den geplanten Ablauf der Stufe 2 des Gutachtens und erste konzeptionelle Überlegungen vorzustellen.

Tagesordnung

14.00 Uhr	Begrüßung
	Kurzer Rückblick auf die Ergebnisse der Stufe 1 a) Strukturgutachten (PV) b) Verkehrsgutachten (Transver) Vorstellung des geplanten Ablaufs der Stufe 2 Vorstellung erster konzeptioneller Überlegungen a) Verkehr (Transver) b) Siedlungsentwicklung (PV)
16.30 Uhr	Ende

4.2.2 ERGEBNISSE

Aus der Veranstaltung ergaben sich zum einen Hinweise für eine räumliche Einteilung des Untersuchungsgebiets im Hinblick auf die geplanten Teilraumworkshops. Zum anderen konnten aus der Diskussion sowie aus den ausgelegten Kurzfragebögen erste Hinweise auf Erwartungen und Ziele der Gemeinden und regionalen Akteure gewonnen werden.

4.2.2.1 ABGRENZUNG DER TEILRAUMWORKSHOPS

In der Veranstaltung wurde die Zuordnung der Gemeinden auf die geplanten Teilraumworkshops intensiv und kontrovers diskutiert.

Der Vorschlag des Planungsverbands, die Workshops in vier Teilräumen durchzuführen, deren Abgrenzung sich an Landkreisgrenzen orientiert, wurde eher kritisch gesehen. Aus dem Plenum wurden verschiedene alternative Abgrenzungsvorschläge gemacht, die u.a. die

Berücksichtigung von Betroffenheiten, von gleichen oder ähnlichen Problemlagen und von Verkehrsachsen beinhalteten.

Zudem wurde von den Teilnehmern die Möglichkeit gewünscht, an mehreren Workshops teilnehmen zu können.

4.2.2.2 AUSWERTUNG DER KURZFRAGEBÖGEN

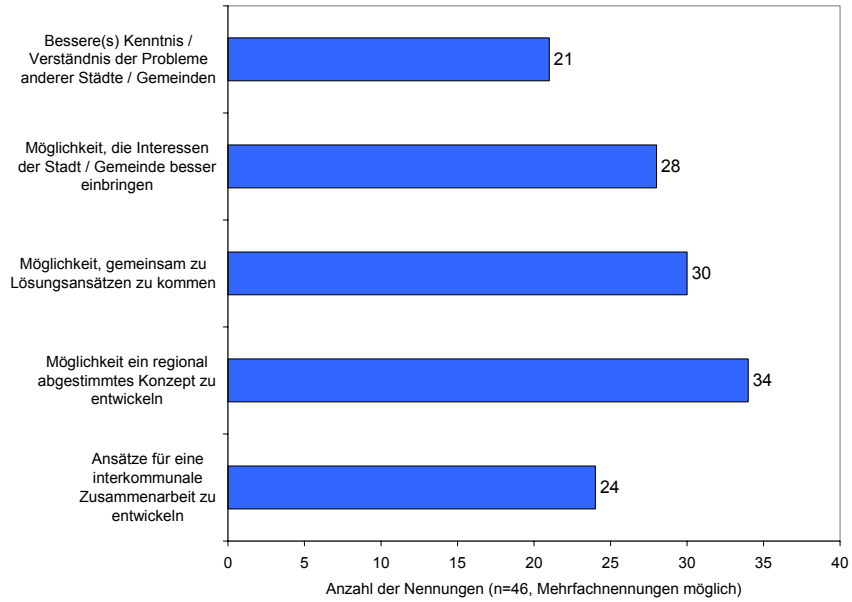
Zwei Fragestellungen

Um ein feed-back von den Teilnehmern zu erhalten, waren Fragebögen ausgelegt, die die Teilnehmer am Ende der Veranstaltung ausfüllen sollten. Die Fragebögen enthielten zwei Fragestellungen. Die erste Frage zielte ab auf die Erwartungen und Hoffnungen an das während der Veranstaltung vorgestellte geplante, auf Dialog mit den Beteiligten setzende Vorgehen in der zweiten Stufe des Gutachtens. Die zweite Frage betraf die Teilraum-Workshops im Hinblick darauf, welche Fragestellungen von den Teilnehmern in jeweils ihrem Workshop als besonders wichtig erachtet wird. Neben jeweils vorgegebenen Antwortmöglichkeiten bestand auch die Möglichkeit, eigene Anregungen einzubringen.

Insgesamt wurden 55 Fragebögen abgegeben. Von zwei Gemeinden wurden zwei Fragebögen abgegeben, in diesen beiden Fällen wurde nur ein Fragebogen in die Auswertung einbezogen.

Zur Frage 1 zeigt sich folgendes Ergebnis:

Abbildung 4: Erwartungen an das Vorgehen bei der Konzeptentwicklung



Quelle: eigene Erhebung

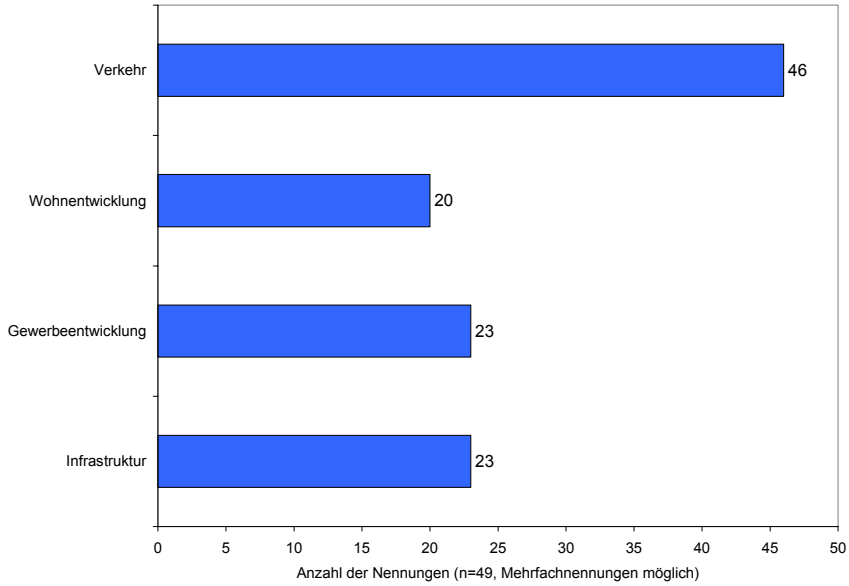
Erwartungen an die zweite Stufe des Gutachtens

Das Ergebnis zeigt, dass von den meisten Teilnehmern mehr als eine der möglichen Antworten angekreuzt wurde. Die größten Erwartungen werden in Bezug auf die Möglichkeit gehegt, ein regional abgestimmtes Konzept zu entwickeln.

Die Antwortmöglichkeit „Sonstiges“ wurde unter anderem für Hinweise auf die dringend erforderliche Umsetzung der verkehrlichen Maßnahmen incl. deren Finanzierung sowie für Hinweise auf die Notwendigkeit, ein gemeinsames Problembewusstsein zu entwickeln, genutzt.

Zur Frage 2 zeigt sich folgendes Ergebnis:

Abbildung 5: Wichtiger Aspekt für die Behandlung im Teilraumworkshop



Quelle: eigene Erhebung

Themen für die Teilraumworkshops

Das Ergebnis zeigt, dass auch hier von den meisten Teilnehmern mehr als eine der möglichen Antworten angekreuzt wurde. Das zentrale Thema war für die meisten Teilnehmer der Verkehr. Die Aspekte Wohn- und Gewerbeentwicklung sowie Infrastruktur wurden aber ebenfalls für bedeutsam gehalten.

Unter der Antwortmöglichkeit „Sonstiges“ wurde unter anderem angeregt, Fragen des Naturschutzes, der Lärm- und Abgasbelastung und der Förderungsmöglichkeiten der stark betroffenen Gemeinden bzw. Entschädigungen aufzugreifen.

4.3 DISKUSSION DER MODELLE (TEILRAUMWORKSHOPS)

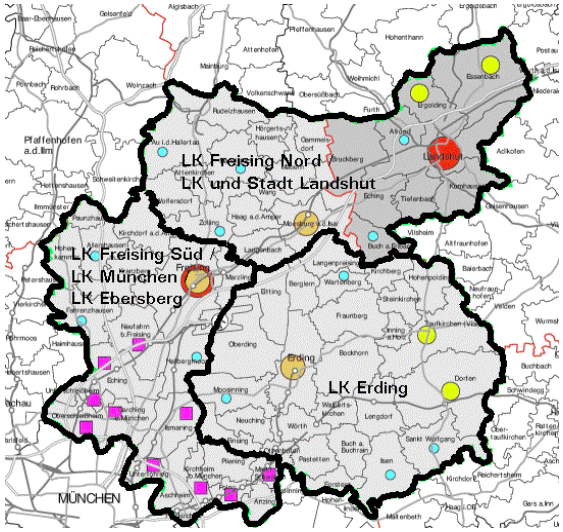
4.3.1 TEILRAUMWORKSHOPS

Im Januar / Februar 2003 wurden drei Teilraumworkshops, mit Teilnehmerzahlen zwischen 29 und 37 durchgeführt:

- der 1. am 06.02.2003 in Landshut
- der 2. am 12.02.2003 in Oberding / Notzing
- der 3. am 18.02.2003 in Neufahrn b. München

Abgrenzung der Teilraumworkshops

Die Abgrenzung der Teilräume ist aus der nachstehenden Grafik ersichtlich. Sie ergab sich aus der Überlegung, räumlich sinnvolle, zusammenhängende Einheiten zu bilden. Außerdem fanden als Anregung aus der Auftaktveranstaltung verkehrliche Zusammenhänge sowie gleichgelagerte Problemlagen und Betroffenheiten Berücksichtigung. Zugleich sollten alle Workshops eine möglichst gleiche Teilnehmerzahl haben.



Zu jedem Teilraumworkshop waren die Vertreter der Kommunen innerhalb des Teilraums sowie die teilräumlich betroffenen regionalen Akteure eingeladen. Eine Teilnahme an anderen als dem „eigenen" Teilraumworkshop war möglich. Das Angebot wurde jedoch nur von wenigen wahrgenommen.

Ziel der Teilraumworkshops war:

- Die Information der Teilnehmer über veränderte Rahmenbedingen für die Stufe 2 des Gutachtens, d.h. die Vorstellung der modifizierten Fluggastprognose und der daraus resultierenden modifizierten Prognosen der Arbeitplätze und Einwohner im Untersuchungsgebiet bis 2015,

- die Vorstellung und Erläuterung der drei alternativen Modelle zur Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung im Flughafenumland,

- die Beurteilung der Modelle durch die Teilnehmer aus Sicht der Gemeinden bzw. Institutionen sowie

- das Sammeln von Hinweisen auf besondere Interessen in Bezug auf interkommunale Zusammenarbeit.

Tagesordnung

9.00 Uhr	Begrüßung und Tagesordnung
9.10 Uhr	Information (StMWIVT)
	Geänderte Prognosewerte und ihre Bedeutung für das Untersuchungsgebiet
9.30 Uhr	Meinungsbild
	„Welche Reaktion lösen die geänderten Prognosewerte in Ihnen aus?“
9.45 Uhr	Information (PV)
	Erläuterung der 3 Entwicklungsmodelle - Rückfragen
10.30 Uhr	Kaffeepause
11.00 Uhr	Information (TransVer)
	Grundlagen Verkehr - Bewertung der Modelle aus verkehrlicher Sicht
11.30 Uhr	Gruppenarbeit
	Verkehrliche Auswirkungen der Modelle
12.15 Uhr	Präsentation der Ergebnisse der Gruppenarbeit
13.00 Uhr	Mittagspause
14.00 Uhr	Information (PV)
	Die Entwicklungsmodelle und ihre Auswirkungen auf den Teilraum
14.30 Uhr	Bewertung der Entwicklungsmodelle (Fragebogen)
15.30 Uhr	Resümee der Bewertung
16.00 Uhr	Kaffeepause
16.30 Uhr	Auswertung des Resümees
16.50 Uhr	Ausblick auf die weiteren Bearbeitungsschritte
17.00 Uhr	Anregungen zum Handlungsbedarf für die Realisierung der angestrebten Entwicklung und die weiteren Bearbeitungsschritte
17.30 Uhr	Abschluss: Zufriedenheit mit dem Workshop

4.3.2 Ergebnisse der Veranstaltung und der Fragebögen

4.3.2.1 Einschätzung der veränderten Prognosewerte

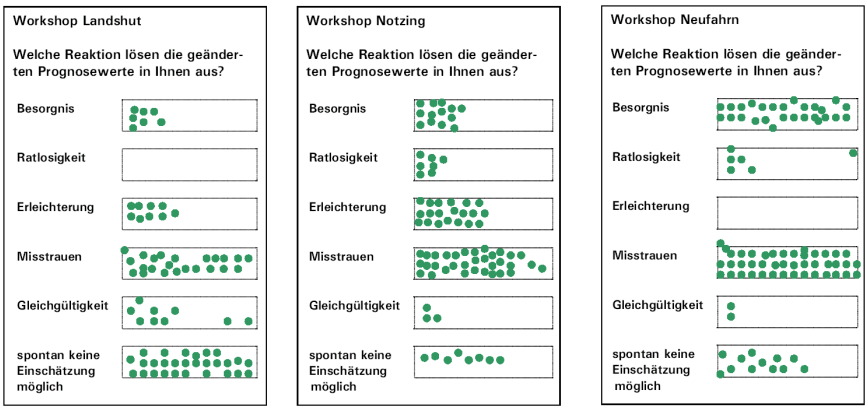
Nach der Vorstellung der modifizierten Prognosewerte durch die Auftraggeber wurde ein Meinungsbild zu der Frage erstellt, welche Reaktionen die geänderten Prognosewerte bei den Teilnehmern auslösen.

Reaktionen der Teilnehmer

Es zeigte sich in allen drei Workshops Skepsis gegenüber den geänderten Prognosewerten. Im Workshop Neufahrn wurde außerdem noch vielfach Besorgnis zum Ausdruck gebracht, im Workshop Notzing eher Erleichterung. Im Workshop Landshut konnten viele spontan keine Einschätzung treffen.

Die Skepsis bezog sich auf Prognosen im Allgemeinen, auf eine dritte Startbahn, die FMG und eine monostrukturelle Entwicklung des Raumes. Besorgnis wurde geäußert im Hinblick auf die Gefahr, falsche Schlussfolgerungen aus den niedrigeren Prognosewerten zu ziehen („zurücklehnen“) sowie im Hinblick auf die Grundlage der Prognosen (wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens und nicht Tragfähigkeit des Raumes). Erleichterung wurde genannt in Bezug auf eine möglichen Entspannung der Situation im unmittelbaren Flughafenumland.

Abbildung 6: Einschätzung der geänderten Prognosewerte durch die Teilnehmer der Teilraumworkshops



Quelle: eigene Erhebung

4.3.2.2 ERGEBNISSE ZUM THEMA VERKEHR

Im folgenden sind die wichtigsten Ergebnisse aus den Teilraumworkshops zum Thema Verkehr dargestellt. In den drei Teilraumworkshops wurde in Arbeitsgruppen über die bis 2015 als realisiert zugrundegelegten Projekte im Straßen- und Schienennetz sowie über weitere für erforderlich erachtete Maßnahmen diskutiert.

STRAßENNETZ

Landkreise München, Ebersberg und westlicher Landkreis Freising

Die Maßnahmen A 94 und FTO werden hinsichtlich der Verkehrsbündelung, der Entlastung vom Durchgangsverkehr, sowie der positiven Impulse für den Wirtschaftsraum positiv beurteilt. Bezüglich der Trennwirkungen und der damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die konkret betroffenen Siedlungsgebiete werden die Maßnahmen jedoch durchaus kritisch gesehen.

Die Ausbaumaßnahmen an der A 9, A 92 und am Föhringer Ring sowie der Neubau der B 388a und die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim (A 99) an die M 3 werden positiv beurteilt. Durch den Ausbau der A9 und A 92 erhofft man Entlastungen für die Gemeinden, indem der Verkehr auf der Autobahn gebündelt wird und Ausweichverkehr auf das nachgeordnete Straßennetz vermieden wird. Von Bedeutung ist dabei auch der Ausbau des AK Neufahrn.

Die konkrete Trassenführung der zugrundegelegten Nordostverbindung wird kritisch gesehen und von der Gde. Aschheim abgelehnt, die eine andere Trassenführung favorisiert. Aus Sicht der Gde. Feldkirchen ist die Nordostverbindung nur in Zusammenhang mit der Messe-

anbindung aus Süden sinnvoll, da sich ansonsten negative Auswirkungen für die Gemeinde ergäben.

Die Verlegung der St 2342 und die Bahnübergang-Beseitigung an der B 471 in Oberschleißheim werden als erforderlich angesehen, dabei sollte die Maßnahme „Verlegung St 2342" in die Fortschreibung des Aktionsprogramms „Straßenerschließung Flughafen München" aufgenommen werden.

Der 8-streifige Ausbau der A 99 (mit Lärmschutz), der 4-streifige Ausbau der B 471 im Bereich zwischen der B 13 und B11, der Ausbau des Knotenpunktes B 471/ B 388 sowie der Bau der OU Garching werden als sehr bedeutend und positiv beurteilt.

Bei der B 388a ist man gegen einen möglichen vierstreifigen Ausbau.

Die Maßnahme B 15 neu hat aus Sicht der Kommunen eine höhere Priorität als der Ausbau der A 9 im Bereich zwischen dem AK Neufahrn und dem AD Holledau.

Durch die OU Allershausen, OU Fahrenzhausen und OU Hohenkammer erwartet man jeweils deutliche Entlastungen in den Orten vom Durchgangsverkehr. Andererseits wird jedoch befürchtet, dass durch den Bau der OU Allershausen und den Bau der Westtangente Freising zusätzlicher Verkehr von der A 9 und der B 13, u.a. aus Richtung Pfaffenhofen, angezogen wird, der massive Verkehrszunahmen entlang der St 2084 verursacht. Insgesamt befürchtet man deutlich zunehmenden Verkehr von/ zur Autobahn Richtung Allershausen.

Durch den Ausbau der A 9 im Bereich zwischen München und dem AK Neufahrn verlagert sich aus Sicht des nordwestlichen Landkreises Freising der Stau nur in Richtung München, da die Entzerrung des Verkehrs in München fehlt. In diesem Zusammenhang muss auch der Ausbau der A 99 im Osten vollzogen werden.

Des weiteren werden folgende überörtliche Maßnahmen für notwendig erachtet:

- Ringschluss der A 99 im Südwesten
- 6-streifiger Ausbau der A 92 (AD Feldmoching – AK Neufahrn)
- Lärmschutz an der A 92
- Ausbau AD Feldmoching
- OU Garching - Dietersheim - Mintraching im Zuge der B 11
- Verlängerung der FTO in Richtung Süden über die A 94 hinaus (Gde. Anzing)
- Südanbindung Messe (auf Gebiet LHM)
- An der FS 44 werden mehr Knotenpunktsanschlüsse zur Erschließung der Gemeinde Hallbergmoos gefordert. Als mögliche Lösung wird vorgeschlagen parallel zur bestehenden FS 44 eine neue Verbindung für die überregionalen/regionalen

Verkehre (u.a. zum Flughafen) entlang der Bahnlinie (S 8) zu realisieren.

- Ungeklärt ist aus Sicht der betroffenen Gemeinden die zukünftige Verkehrssituation durch die Allianz-Arena v.a. entlang der B 11, B 13 und B 471, daher sei ein schlüssiges Überlaufkonzept „Stadionverkehr" notwendig
- Nordumfahrung Allershausen mit zweitem BAB-Anschluss an die A 9 (nördlich von Allershausen)
- Ausbau des Straßennetzes in München

Landkreis Erding

Aus Sicht des Teilraumes Erding sind die Maßnahmen Nordumfahrung Erding und Ortsumfahrung Taufkirchen (Vils) dringend erforderlich, müssen jedoch zeitgleich realisiert werden, da ansonsten negative verkehrliche Effekte für die jeweils andere Kommune entstünden. Hinsichtlich der genauen Linienführung der Nordumfahrung gibt es unterschiedliche Vorstellungen. Die Nordumfahrung Erding sollte direkter als bisher geplant an die FTO angebunden werden, um so Durchgangsverkehr in Eitting zu vermeiden. Daher sollte die Trasse nicht westlich von Eichenkofen an der GV-Straße enden, sondern bis zur ED 19 (am Kreuzungspunkt mit dem Isarkanal) weitergeführt werden. Die geplante Trassenführung im Bereich Unterstrogn auf dem Gebiet der Gde. Bockhorn wird von der betroffenen Gemeinde äußerst kritisch beurteilt.

Die Fertigstellung der FTO und der Bau der A 94 werden als sehr wichtig beurteilt. Damit würde der derzeitige Verkehr besser kanalisiert. Die restlichen Teilabschnitte der FTO sollten dabei bereits vierstreifig vorgesehen werden.

Die B 15 neu würde sich positiv für die Gemeinden entlang der bestehenden Ortsdurchfahrten im Zuge der B 15 auswirken.

Die OU Langenpreising, die OU Moosinning und Eichenried werden als notwendig erachtet, des weiteren der Ausbau bei Mittbach (St 2086) und die Verlegung der St 2086 bei Dorfen parallel zur Bahn.

Eine mögliche Ortsumfahrung in Langenbach wird kritisch gesehen aufgrund des dadurch zu erwartenden Mehrverkehrs in Gaden (Gde. Eitting) und wird daher abgelehnt.

Die Verlängerung der ED 2 von Wartenberg kommend zur ED 19 im Abschnitt Berglern - Eitting wird generell befürwortet, ist aber bzgl. der konkreten Trassenführung entlang des Isarkanals aus Sicht der Gemeinde Berglern problematisch und daher zu modifizieren.

Hinsichtlich des Ausbaus der St 2331 wird die bestehende Ortsdurchfahrt in Hörlkofen (Bahnübergang) kritisch gesehen. In diesem Falle wird eine Ortsumfahrung erforderlich.

Des weiteren werden folgende überörtliche Maßnahmen für notwendig erachtet:

- FTO: mittelfristig 4-streifiger Ausbau erforderlich
- Bau der Ortsumfahrung Grünbach/ Hecken/ Unterstrogn (B 388) in Zusammenhang mit dem Bau der Nordumfahrung Erding
- Westumfahrung Lengdorf im Zuge der Errichtung der AS Lengdorf
- Als Alternative zum Ausbau der St 2331 wird die Verlängerung der geplanten Nordumfahrung Erding über die B 388 hinaus bis zur AS Lengdorf vorgeschlagen
- Verbesserung der Verbindung aus dem Holzland /aus Taufkirchen über eine aus- bzw. neugebaute Verbindung zur A 92 (AS Moosburg-Süd)
- Aus- bzw. Neubau der Ost-West-Verbindung im Zuge der ED 1/ ED 2 von der B 15 zum Flughafen
- Stichverbindung von Schwaig, Oberding, Notzing zur vorgeschlagenen OU Moosinning (B 388) zur Entlastung der ED 5
- Generelle Ertüchtigung und Instandsetzung des Staatsstraßennetzes, vor allem auch der St 2084 und St 2086 (Fahrbahnzustand, Ausbauquerschnitte)
- Süd-West-Spange von Taufkirchen als Ergänzung zur geplanten Ortsumfahrung (B 388) gefordert. Damit würde eine Ortsumfahrung im Zuge der B 15 realisiert.

Stadt-Umland-Landshut / nordöstlicher Landkreis Freising

Die bis 2015 unterstellten Maßnahmen im Landshuter Raum werden wegen ihrer hohen Bedeutung für die jeweilige Gemeinde positiv beurteilt. Der Bau der B 15neu (Regensburg – Rosenheim) wird als die wichtigste Straßenbaumaßnahme überhaupt definiert und hat höchste Priorität für diesen Teilraum. Neben den Entlastungseffekten erwartet man raumstrukturelle Impulse für die Region.

Aus Sicht des Freisinger Raumes haben die Maßnahmen Westumfahrung Moosburg (FS 15) und Ostumfahrung Freising (Verlegung B 301) hinsichtlich der Flughafenerschließung oberste Priorität und werden voraussichtlich bis 2015 fertiggestellt. Hingegen wird eine Umfahrung von Langenbach, wenn überhaupt, erst nach 2015 realisiert. Bei einer Realisierung der OU Langenbach befürchtet man zunehmenden Verkehr entlang der FS 22, FS 35, St 2054 und FS 13. Zusätzlich zur Ostumfahrung von Freising wird die Realisierung der Westtangente Freising in Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumfahrung Allershausen (St 2084) als erforderlich angesehen.

Des weiteren werden folgende überörtliche Maßnahmen für notwendig erachtet:

- Weiträumige Südumgehung von Landshut zur Verbesserung der Erreichbarkeit der A 92 (AS Moosburg-Nord) muss herge-

stellt werden (langfristig von der B 15 neu bis zur B 11, erste Priorität: Querspange von der B 15 zur B 11)
- Errichtung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt B 301/ FS 16 aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens in Attenkirchen
- Gesamtkonzept für die B 301 im gesamten Bereich zwischen der A 93 und A 92 u.a. zur Entlastung der Ortsdurchfahrten Rudelzhausen und Reichertshausen
- Lärmschutzmaßnahmen entlang der B 301 (Zolling)

SCHIENENNETZ UND ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Landkreise München, Ebersberg und westlicher Landkreis Freising

Der Transrapid wird aufgrund der Mittelbindung kritisch hinsichtlich der Finanzierung des ÖPNV gesehen. Die Gde. Oberschleißheim lehnt den Transrapid, insbesondere auf der Westtrasse ab.
Die Maßnahmen „10 min-Takt S 6“, „Ringschluss Erding“, „Messeanbindung“ werden positiv beurteilt.

Die U-Bahn Linie 6 sollte langfristig bis nach Neufahrn (U/S), evtl. bis zum Flughafen München verlängert werden. Bei einer Verlängerung bis Neufahrn sollte über einen DB-Verknüpfungspunkt nachgedacht werden.

Des weiteren werden folgende überörtliche Maßnahmen als notwendig erachtet:

- 10-Minuten-Takt auf der S8
- zusätzliche Haltestelle in Hallbergmoos fürs Gewerbegebiet
- Verbesserung des ÖPNV-Angebots (Buslinien) im westl. Lkr. Freising

Landkreis Erding

Im Landkreis Erding ist der Bau des S-Bahn-Ringschlusses von zentraler Bedeutung. Daher ist die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den S-Bahn-Ringschluss (unter anderem zur Weiterführung der S 6 über den Flughafen nach Freising) dringend. Der Bau der Walpertskirchener Spange in Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke Mühldorf – Markt Schwaben (2-gleisig) wird als wichtig (Regionalverkehr aus Südostbayern, langfristig Fernverkehr aus Richtung Wien, Linz und Salzburg) beurteilt.

Stadt-Umland-Landshut / nordöstlicher Landkreis Freising

Der Raum Landshut favorisiert hinsichtlich der Schienenanbindung an den Flughafen (Ostbayernanbindung) eindeutig die Variante „Marzlinger Spange“.

Im nördlichen Lkr. Freising hält man die Schienenanbindung zum Flughafen über Freising für sinnvoller. Somit könnte auch die S-Bahn-Linie 6 nach Freising verlängert werden.

Des weiteren werden folgende überörtliche Maßnahmen als notwendig erachtet:

- Die P+R-Situation am Bahnhof Landshut stellt derzeit ein großes Problem dar (Anzahl der Stellplätze nicht ausreichend, dadurch Parkdruck in den angrenzenden Wohngebieten) und erfordert eine Lösung unter anderem in Kooperation mit der DB AG, die das Problem nicht als ihres ansieht.
- Schienenhaltepunkte, u.a. Essenbach und Ergolding sind zu reaktivieren, um Haltepunkte im näheren Einzugsbereich der Siedlungsgebiete zu errichten.
- Eine Verringerung des Individualverkehrs lässt sich nur durch die Verbesserung des ÖPNV-Angebots erreichen u.a. durch Verbesserung des Busangebots nach Freising (S-Bahn) bis in den Bereich Rudelzhausen
- Verbesserung des ÖPNV-Angebots, vor allem des Schienenangebots in Moosburg und Langenbach u.a. zum Flughafen

4.3.2.3 ERGEBNISSE ZU DEN ENTWICKLUNGSMODELLEN (ERGEBNISSE AUS DER VERANSTALTUNG UND DEN FRAGEBÖGEN)

Fragebogenrücklauf

Im Rahmen der Teilraumworkshops wurden an alle Städte, Gemeinden und regionalen Akteure Fragebögen ausgegeben. Von den 61 teilnehmenden Gemeinden haben 44 den Fragebogen beantwortet. Zusätzlich hat eine Gemeinde den Fragebogen ausgefüllt, ohne selbst an einem Workshop teilgenommen zu haben.

In Bezug auf die Teilnehmer beträgt die Rücklaufquote somit rd. 73 %, in Bezug auf alle 71 Gemeinden des Untersuchungsgebiets rd. 63 %. Von den 11 beteiligten regionalen Akteuren haben 10 den Fragebogen beantwortet.

DERZEITIGE GEMEINDLICHE ENTWICKLUNGSVORSTELLUNGEN

Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Die derzeitigen Vorstellungen zur weiteren Bevölkerungsentwicklung sind heterogen. Am häufigsten wird ein Wachstum wie bisher gewünscht, gefolgt von dem Wunsch, langsamer zu wachsen als bisher. Deutlich weniger Gemeinden möchten stärker wachsen als bisher.

Tabelle 9: Von den Gemeinden gewünschte künftige Bevölkerungsentwicklung

Bevölkerungsentwicklung	Workshop Landshut	Workshop Notzing	Workshop Neufahrn	Insgesamt
Langsamer als bisher	2	10[1]	3	15
Wie bisher	5	10	6	21
Stärker als bisher	3	1	4	8
Keine Angabe	-	1	1	2
Summe	10	22	14	46

[1] Mehrfachnennung: 1 x auch „wie bisher" genannt

Quelle: Eigene Erhebung

Die Angaben zum maximalen Bevölkerungswachstum bewegen sich in einer deutlichen Spannbreite zwischen 0,5 % und 10 % pro Jahr, am häufigsten genannt werden maximale Wachstumsraten von etwa 1,5 % bis 3 %. Für das Mindestwachstum werden Werte zwischen 0,05 % und 3,4 % pro Jahr angegeben, hier liegen die meisten Nennungen zwischen 0,5 % und 2 %.

Zukünftige Gewerbe- und Arbeitsplatzentwicklung

Die Vorstellungen zur künftigen Gewerbe- und Arbeitsplatzentwicklung weisen dagegen eindeutiger in eine Richtung. Zwar gibt es eine Reihe von Gemeinden, vor allem im westlichen Teil des Untersuchungsgebiets sowie im nördlichen Landkreis Landshut, die sich die weitere Entwicklung so wie in der Vergangenheit wünschen. Eine deutliche Mehrheit möchte allerdings stärker wachsen als bisher. Dazu gehören vor allem die Gemeinden im östlichen Landkreis Erding, im nördlichen Landkreis Freising sowie im übrigen Raum Landshut. Ein langsameres Wachstum als bisher strebt nur eine Gemeinde im Landkreis München an.

Tabelle 10: Von den Gemeinden gewünschte künftige Arbeitsplatzentwicklung

Arbeitsplatzentwicklung	Workshop Landshut	Workshop Notzing	Workshop Neufahrn	Insgesamt
Langsamer als bisher	-	-	-	-
Wie bisher	2	6	6	14
Stärker als bisher	8	14	7	29
Keine Angabe	-	1	1	2
Summe	10	21	14	45

Quelle: Eigene Erhebung

BEURTEILUNG DER ENTWICKLUNGSMODELLE

Im Fragebogen wurden die Teilnehmer gebeten, die drei Entwicklungsmodelle aus Sicht ihrer Gemeinde bzw. ihrer Institution zu beurteilen und dabei insbesondere Vor- und Nachteile im Hinblick auf die Bevölkerungs- und Wohnentwicklung sowie die Gewerbe- und Arbeitsplatzentwicklung möglichst realitätsnah einzuschätzen.

Keine einheitlichen Modell-Präferenzen

Im Ergebnis wird deutlich, dass entsprechend der unterschiedlichen gemeindlichen Entwicklungsvorstellungen und –präferenzen die Modelle unterschiedlich beurteilt werden. Was für die eine Gemeinde den Vorteil eines Modells ausmacht, beispielsweise die Möglichkeit zu „stärkerem" Wachstum, wird von der anderen Gemeinde gerade eben als dessen Nachteil betrachtet, weil sie sich in ihrem Wachstumswunsch beschränkt sieht.

Die Antworten lassen sich wie folgt zusammenfassen.

Modell Trend

Das Modell Trend ist dadurch gekennzeichnet, dass die nichtzentralen Orte in Bezug auf die Einwohner relativ stärker wachsen als die zentralen Orte höherer Stufe. Von den kleinen Gemeinden werden daher Probleme (wenn überhaupt) vor allem in der Bewältigung des Wachstums gesehen, selbst wenn dieses deutlich geringer ist als früher. Die zentralen Orte höherer Stufe sehen Probleme eher infolge des Ausbleibens von Wachstum.

Bevölkerungs- und Wohnentwicklung – Probleme und Nachteile

Im Einzelnen werden beim Modell Trend u.a. folgende Aspekte als Probleme bzw. Konflikte gesehen:

- die höhere Verkehrsbelastung im Individualverkehr aufgrund der stärkeren Entwicklung abseits des schienengebundenen ÖPNV; diesen Aspekt nennen vor allem Gemeinden, die bereits heute von Durchgangsverkehr relativ stark belastet sind und eine Erhöhung der Belastung befürchten, wenn sich die Entwicklung in von ÖPNV nur unzureichend erschlossenen Gebieten weiter fortsetzt.
- Probleme mit der Infrastruktur; Gemeinden, die in der Vergangenheit weniger gewachsen sind als gewünscht, befürchten hohe Infrastrukturkosten-Defizite, wenn sich diese Entwicklung im Modell Trend fortsetzt (meist zentrale Orte höherer Stufe), weil Einrichtungen nicht ausgelastet sind und / oder von Nachbargemeinden (mit)genutzt werden. Aber auch Gemeinden, für die das Trend-Modell ein weiteres Wachstum bedeuten würde, nennen die künftigen Kosten für Infrastruktureinrichtungen als einen möglichen Problempunkt.
- Finanzierungsprobleme durch die längerfristige Vorhaltung erschlossener und verfügbarer Entwicklungsflächen
- die soziale Integration von Neubürgern
- einige Gemeinden merken an, dass auch das von ihnen im Grundsatz präferierte Trend-Modell der Gemeinde ein deutlich geringeres Wachstum „ermöglichen" würde als gewünscht, und dass ihre Infrastruktur auf ein stärkeres Wachstum ausgelegt sei.

Bevölkerungs- und Wohnentwicklung – Vorteile und Chancen

Als Vorteil oder Chance hingegen werden u.a. folgende Aspekte genannt (auch hier kommt die unterschiedliche Sichtweise entsprechend der gemeindlichen Wachstumsperspektive zum Ausdruck):

- der (etwas) geringere Siedlungsdruck,
- die Möglichkeit eines höheren Bevölkerungswachstums im Allgemeinen. Diesen Aspekt führen vor allem die nicht-zentralen Orte an, für die das Modell Trend im Vergleich zu den Modellen A und B noch das vergleichsweise stärkste Wachstum darstellt.
- die Verhinderung der Überalterung der Bevölkerung,
- die gleichmäßige Verteilung von Einwohnern im Flughafenumland,
- die (etwas) geringere finanzielle Belastung zur Infrastrukturbereitstellung bzw. das Ausreichen / die Bestandssicherung vorhandener Infrastrukturkapazitäten,
- die Chance zur (vorübergehenden) Konsolidierung,
- die Möglichkeit flexibel und kurzfristig auf gemeindliche Belange reagieren zu können und den gemeindlichen Planungsspielraum am besten ausschöpfen zu können.

Gewerbe- und Arbeitsplatzentwicklung – Probleme und Nachteile

Hinsichtlich der Gewerbe- und Arbeitsplatzentwicklung sehen die Kommunen beim Modell Trend u.a. folgende Probleme, Konflikte oder Nachteile:

- ein steigendes Verkehrsaufkommen, u.a. infolge eines steigenden Pendleraufkommens bei gleichzeitig unzureichendem ÖPNV-Angebot,
- eine Zunahme des Schwerlastverkehrs im ländlichen Raum,
- erhöhte Immissionen
- die für Grunderwerb und Erschließung anfallenden Kosten und
- einen Konkurrenzkampf zwischen den Kommunen.

Vor allem Gemeinden, bei denen die Arbeitsplätze gemäß Modell Trend nur schwach oder gar nicht zunehmen, weisen auf

- Finanzierungsprobleme durch längerfristige Vorhaltung erschlossener und verfügbarer Entwicklungsflächen,
- negative steuerlich Effekte infolge geringen Wachstums sowie
- auf die schwindende Möglichkeit hin, Wohnen und Arbeiten am Ort zu vereinen.
- Zudem wird auf die Zementierung von Ungleichheiten hingewiesen – bereits finanzstarke Gemeinden würden weiter begünstigt, die schwächeren weiter geschwächt.

Gewerbe- und Arbeitsplatzentwicklung – Vorteile und Chancen

Dagegen werden folgende Vorteile und Chancen gesehen:

- die Stärkung des heimischen Gewerbes und der Erhalt bzw. die Schaffung von wohnortnahen (Teilzeit-)Arbeitsplätzen mit der Folge geringerer Auspendlerzahlen. Dieser Aspekt des Wohnens und Arbeitens am Ort wird von vielen kleineren Gemeinden im Untersuchungsgebiet angeführt.
- die gleichmäßige Verteilung von Arbeitsplätzen im Flughafenumland und
- steuerliche Vorteile (Gewerbesteuereinnahmen).

Vor allem von Gemeinden, die gemäß Modell Trend nur ein schwaches Wachstum verzeichnen würden, werden folgende Vorteile genannt:

- weniger Lärm und weniger Immissionen,
- geringerer Siedlungsdruck und
- geringere Infrastrukturbelastungen durch neue Gewerbegebiete.

Einige Kommunen sehen keine Vorteile.

Modell A (Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung)

Modell A sieht eine stärkere Konzentration der Entwicklung von Arbeitsplätzen und Bevölkerung in den zentralen Orten höherer Stufe vor. Demgegenüber würde das Wachstum in den nicht-zentralen Orten sowie in den zentralen Orten niedriger Stufe geringer ausfallen, als es nach einer trendgemäßen Entwicklung zu erwarten wäre. Wegen dieser klaren Differenzierung fallen auch die Antworten vergleichsweise klar aus: die nicht-zentralen Orte sehen in diesem Modell vor allem Nachteile, weil sie das darin zum Ausdruck kommende geringe Wachstum bei Bevölkerung und Arbeitsplätzen als ihren gemeindlichen Entwicklungszielen zuwider laufend betrachten. Vorteile werden selten bis gar nicht angeführt.

Die zentralen Orte höherer Stufe hingegen, die gemäß Modell A i.d.R. stärker als in der Vergangenheit wachsen würden, sehen darin sowohl Vorteile als auch Nachteile.

Bevölkerungs- und Wohnentwicklung – Probleme und Nachteile

Die nicht-zentralen Orte und Gemeinden niedriger Zentralitätsstufe führen hinsichtlich der Bevölkerungs- und Wohnentwicklung folgende Nachteile an:

- die mittelfristige Überdimensionierung von Infrastruktureinrichtungen (Schulen, Kindergärten sowie Geschäfte) wegen des Rückgangs der Bevölkerung („Standard kann nicht gehalten werden"),
- die Konterkarierung der gemeindlichen Bemühungen, lebendige Ortskerne zu erhalten,
- die Befürchtung, dass knappe Steuergelder nur in die Wachstumsbereiche fließen, und damit die außerhalb liegenden Orte vernachlässigt werden, z.B. bei der Verkehrsanbindung,
- die Gefahr, dass die junge Bevölkerung wegen fehlender Baumöglichkeiten und / oder eines fehlenden Arbeitsplatzangebotes wegzieht, mit der Folge einer Überalterung der Gemeinden,
- die Befürchtung, weiterhin eine „Schlafgemeinde" zu sein oder generell „ins Abseits" zu geraten und von der allgemeinen Entwicklung abgekoppelt zu werden,
- Verkehrsprobleme wegen zunehmendem Pendlerverkehr zum Flughafen und zu den Betrieben im Flughafenumland sowie
- die Gefahr des verstärkten Überflugs wegen „geringerer Lärmbetroffenheit".

Zum Teil wird darauf hingewiesen, dass die dargestellte Entwicklung unrealistisch sei, da der Siedlungsdruck weiterhin auf den kleinen

Gemeinden laste. Andererseits wird aber von einigen Gemeinden die „Wachstumsbeschränkung“ generell als problematisch angesehen.

Von den Gemeinden mit einem stärkeren Wachstum werden u.a. folgende Nachteile genannt:

- höhere bis „unkontrollierbare“ Infrastrukturkosten durch den Bevölkerungszuwachs,
- die Bewältigung der Pendlerströme im Bereich IV und ÖV bzw. der Verkehrszuwachs allgemein,
- Probleme bei der Integration von Neubürgern,
- das Aufbrauchen der vorhandenen Flächenreserven sowie
- eine steigende Wohnbaulandnachfrage mit der Folge steigender Baulandpreise (und stärkerer Abhängigkeit von Bauträgern).

Es gibt aber auch zentrale Orte, die das Wachstum begrüßen und keine Nachteile erkennen können bzw. das ermittelte Wachstum in Bezug auf ihre gemeindlichen Entwicklungsziele noch als zu gering einschätzen.

Bevölkerungs- und Wohnentwicklung – Vorteile und Chancen

Als Vorteile und Chancen werden seitens der nicht-zentralen Orte und Kleinzentren folgende Aspekte genannt:

- keine zusätzlichen Infrastrukturinvestitionen, da die heute ausreichenden Kapazitäten nicht erweitert werden müssten,
- keine zusätzliche Verkehrsbelastung.

Etliche kleine Gemeinden sehen im Modell A jedoch keine Vorteile.
Von den zentralen Orten höherer Stufe werden folgende Vorteile angeführt:

- die Entwicklung gemäß der regionalen Bedeutung,
- die Möglichkeit einer Verbesserung des ÖPNV-Systems, (Taktfrequenz, neue Anbindungen, Ausbau) bzw. die verbesserte Ausnutzung eines vorhandenen ÖPNV-Systems,
- die Verteilung des Entwicklungsdrucks auf verschiedene Orte entlang des schienengebundenen ÖPNV,
- der höhere Einkommensteueranteil,
- die bessere Auslastung von Infrastruktureinrichtungen z.B. Bücherei, Museum etc.,
- die Erhöhung der Attraktivität und
- der Erhalt des Landschaftsbildes durch geringere Zersiedlung.

Die Gemeinden weisen zum Teil auf ihre besonderen Standortvorteile, insbesondere im Bereich der Straßen- und Schienenanbindung hin.

Gewerbe- und Arbeitsplatzentwicklung – Probleme und Nachteile

Bei der Gewerbe- und Arbeitsplatzentwicklung setzen sich die grundsätzlichen Tendenzen in der Einschätzung fort, sind z.T. sogar noch zugespitzter als bei der Bevölkerungs- und Wohnentwicklung.

Die nicht-zentralen Orte und Gemeinden niedriger Zentralitätsstufe sehen beim Modell A folgende Nachteile:

- die Chancen auf gewerbliche Ansiedlungen und damit auf eine Verbesserung der derzeitig als unbefriedigend angesehenen Gewerbe- und Arbeitsplatzsituation werden noch geringer eingeschätzt als beim Modell Trend,
- im Gegenteil, es wird sogar ein weiterer Verlust von (Teilzeit-) Arbeitsplätzen und ein geringeres Wirtschaftswachstum befürchtet, u.a. auch als Folge des Abzugs von Kaufkraft,
- es wird befürchtet, dass der hohe Auspendleranteil in den Gemeinden erhalten bleibt bzw. noch ansteigt,
- es wird nicht mit einer Erhöhung der Gewerbesteuereinnahmen gerechnet.

Von einigen Gemeinden wird die „Wachstumsbeschränkung" generell als problematisch angesehen. Sie weisen auf ihre Absicht hin, sich auch im gewerblichen Bereich maßvoll weiterentwickeln zu wollen, insbesondere, wenn sie sich von den negativen Folgelasten des Flughafens besonders betroffen sehen.

Von den zentralen Orten höherer Stufe werden folgende Nachteile bzw. Konflikte angeführt:

- der gleich bleibend hohe Druck auf die Anpassung der Infrastruktur,
- der eventuell mit der Gewerbeentwicklung einhergehende Bevölkerungszuwachs und der dadurch entstehende Wohnraumbedarf,
- die eventuell auf die Kommunen zukommenden erhöhten Einpendlerströme aus dem ländlichen Umland bzw. die erhöhten Verkehrsbelastungen generell.

Einige der zentralen Orte können allerdings keine Nachteile erkennen bzw. schätzen das ermittelte Wachstum in Bezug auf ihre gemeindlichen Entwicklungsziele noch als zu gering ein.

Zum Teil wird auf die erforderliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, auf die Notwendigkeit überörtlicher Vermarktung von eher hochpreisigen Gewerbeflächen sowie die Notwendigkeit der Unterstützung von Betrieben durch die Kommune hingewiesen.

Gewerbe- und Arbeitsplatzentwicklung – Vorteile und Chancen

Viele nicht-zentrale Orte und Gemeinden niedriger Zentralitätsstufe können im Modell A für sich keine Vorteile erkennen. Dennoch werden von einigen dieser Gemeinden Vorteile angeführt, u.a.:

- der Erhalt der dörflichen Strukturen und
- das geringe Erfordernis, (Infrastruktur-)Leistungen zu erbringen.

Die zentralen Orte höherer Stufe führen folgende Vorteile an:

- der Anstieg der Arbeits- und Ausbildungsplätze (für die ortsansässigen BürgerInnen),
- die höheren Gewerbesteuereinnahmen sowie die infolge qualifizierter Arbeitsplätze entstehenden steigenden Einkommensteueranteile bzw. die verringerten Sozialausgaben, insgesamt also eine Stärkung der Finanzkraft,

- die Chance zur Verbesserung des ÖPNV-Anschlusses bzw. zusätzlicher Haltepunkte,
- die Chance eines Gleichgewichts bzw. einer gleichzeitigen Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen,
- die Sicherung des Bedeutungsüberschusses gegenüber dem Umland durch Erhöhung der Arbeitsplatzzentralität.

Modell B (Schwerpunktbildung)

Bevölkerungs-, Wohn- und Gewerbeentwicklung – Probleme und Nachteile

Modell B wird von vielen der kleineren, nicht-zentralen Gemeinden vor allem im Landkreis Erding und Freising hinsichtlich der Nachteile wie Modell A eingeschätzt. Sie fühlen sich auch hier von der Entwicklung abgekoppelt und weisen auf ihre Planungshoheit hin.

Darüber hinaus werden als Folge der räumlich begrenzten Konzentration folgende Probleme und Konflikte genannt:

- eine Verknappung des Baulandes mit der Folge steigender Preise,
- hohe Investitionen für Infrastrukturleistungen,
- höhere Verschuldung bei unkalkulierbarer Finanzlage,
- höhere Verkehrsbelastungen, vor allem im Raum München,
- ein Anhalten der Stadtflucht in die ländlichen Gemeinden.

Auch die zentralen Orte höherer Stufe sehen im Modell B überwiegend die gleichen Probleme und Chancen wie im Modell A. Vereinzelt weisen Gemeinden darauf hin, dass selbst das bei der Schwerpunktbildung zu erwartende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum noch unterhalb ihrer derzeitigen gemeindlichen Entwicklungsvorstellung liegt.

Zu einer etwas anders gelagerten Bewertung kommen zum Teil die größeren Kommunen im Landkreis Freising und Landshut, die im Modell B weniger wachsen als im Modell A. Sie merken an, dass bei einem schwerpunktmäßigen Wachstum im Raum zwischen Flughafen und Landeshauptstadt eine geringere Finanzkraft sowie Finanzierungsprobleme infolge brachliegender Entwicklungsflächen im Wohn- und Gewerbebereich die Folge wären und dass möglicherweise ein weniger effizienter ÖPNV-Ausbau in ihrem Bereich verfolgt würde.

Auch die Vorteile des Modells B werden überwiegend analog zum Modell A eingeschätzt.

Prioritäten hinsichtlich der Modelle

Im dritten Teil des Fragebogens wurden die Teilnehmer nach ihrer Präferenz für eines der Modelle gefragt. Aus den Angaben geht hervor, dass die Gemeinden am ehesten das Modell favorisieren, das ihren Entwicklungsvorstellungen entspricht oder diesen nahe kommt. Insgesamt zeigt sich folgendes Ergebnis:

Tabelle 11: Gemeindliche Beurteilung der Entwicklungsmodelle

Priorität für	Workshop			
	Landshut	Notzing	Neufahrn	Insgesamt
Modell Trend	4	16	6	26
Modell A	3	1	6[1]	10
Modell B	-	-	3	3
Keines der Modelle	2	4	-	6
Keine Angabe	1	-	2	3
Summe	10	21	17	48

[1] Mehrfachnennung: 2x auch Modell A, 1 x auch Modell B genannt

Quelle: Eigene Erhebung

Präferenz für Modell Trend …

Die größte Präferenz besteht für das Modell Trend. Insbesondere die kleineren, nicht-zentralen Gemeinden favorisieren dieses Modell. Als Grund dafür wird u.a. angeführt,

- dass die Gemeinden ihre Entwicklung am besten (wie im Trend zum Ausdruck kommend) selbst steuern könnten (die Modelle A und B werden als Eingriffe in die Planungshoheit interpretiert),
- dass sich die Belastungen für die einzelnen Gemeinden, aber auch die Möglichkeiten besser verteilen und
- dass es der Realität am nächsten komme / marktorientierter sei.

… und Modell A

Die zentralen Orte höherer Stufe präferieren vor allem das Modell A, nennen aber auch Modell B und Modell Trend. Als Gründe, die für eine Entwicklung gemäß Modell A sprechen, werden z.B. die Nachhaltigkeit, der Schienenverkehr, der reduzierte Flächenverbrauch und die Wirtschaftlichkeit dieses Modells genannt.

Auch sieben der neun regionalen Akteure favorisieren eine Entwicklung entlang des schienengebundenen Verkehrs innerhalb zentraler Orte höherer Stufe (Modell A). Als Gründe werden u.a. angegeben,

- der bessere Ausbau des ÖPNV mit der Folge von weniger Individualverkehr,
- die Erwartung, dass Modell A eine Entzerrung der jetzigen Situation und eine ausgewogene Nutzung der vorhandenen Infrastruktur erwarten lässt und
- die Tatsache, dass Modell A am besten der Nachhaltigkeit sowie den Zielen von LEP und Regionalplan entspricht.

Darüber hinaus wird angemerkt, dass alle drei Modelle Vor- und Nachteile haben und dass eine Steuerung kaum möglich ist, da die „Planungshoheit bei den Gemeinden liegt und Menschen und Betriebe sich nach eigenen Kriterien niederlassen“.

Sonstige Anregungen

Am Ende des Fragebogens war Raum für sonstige Anregungen. Die Gemeinden haben diesen unter anderem genutzt, um ergänzende Erläuterungen zu den Entwicklungsmodellen vorzunehmen oder um auf vorhandene oder laufende Planungen mit örtlichem oder überörtlichem Bezug hinzuweisen.

Hohe Bedeutung des Verkehrs

Das Thema Verkehr nimmt hier einen hohen Stellenwert ein. Zumeist wird auf die Notwendigkeit der Realisierung konkreter, aus Sicht der jeweiligen Gemeinden drängender Verkehrsmaßnahmen in den Bereichen IV und ÖPNV hingewiesen.

Außerdem sprechen einige Kommunen über die Entwicklungsmodelle hinaus gehende Aspekte an, die ihnen für die weitere Gutachtensbearbeitung, aber auch außerhalb davon wichtig sind. Dazu gehört z.B. die Entwicklung von Umsetzungsstrategien, die Beteiligung der FMG an der Infrastrukturbereitstellung, eine bessere finanzielle Ausstattung der Kommunen, die Entwicklung von finanziellen Steuerungsinstrumenten zur Unterstützung einer gewünschten Entwicklung.

4.3.2.4 ERGEBNISSE ZUM THEMA INTERKOMMUNALE KOOPERATION

Zum Abschluss des Teilraumworkshops wurden die Teilnehmer nach ihren Anregungen zum Handlungsbedarf für die Realisierung der angestrebten Entwicklung und die weiteren Bearbeitungsschritte befragt.

Frage:
Worin sehen Sie Handlungsbedarf um eine angestrebte Entwicklung realisieren zu können?

Ein Thema der weiteren Bearbeitung ist z.B. die interkommunale Zusammenarbeit bzw. die innerregionale Kooperation. Für welche Problembereiche sollen aus Ihrer Sicht dringend Lösungsansätze entwickelt werden?

In den einzelnen Teilraumworkshops gab es dazu folgende Beiträge aus dem Plenum:

Workshop Landshut

- Interkommunale Zusammenarbeit muss durch Staatsmittel unterstützt werden (Verkehrsmaßnahmen)
- Zuwachsraten nicht rein dem IV überlassen ➪ Verkehr nicht mehr zu bewältigen ➪ Unterstützung durch den Staat nötig, Schienanbindung muss unterstützt werden
- Angebot an Infrastruktur ist entscheidend für Entscheidung „sich als Bürger anzusiedeln“

Workshop Notzing

- Verkehr
- Dorfen, Taufkirchen, St. Wolfgang sollen sich in ihrer Flächennutzungsplanung abstimmen (Schwerpunktbildung)
- statt zwei konkurrierende Gewerbegebietsstandorte „Gemeinsame Gewerbegebiete"
- Zusammenarbeit z.B. beim Thema: „Schulsportanlagen" Richtlinien der Regierung z.B. hinsichtlich der Ausstattung mit Hartspielplatz sprechen *gegen* eine Kooperation von Gemeinden
- Seniorenversorgung künftig gemeinsam lösen
- Obdachlosenproblematik künftig gemeinsam lösen

Workshop Neufahrn

- gleiche Interessenslage erforderlich; sowie enger räumlicher Zusammenhang
- Verkehrserschließung des Flughafens zentrales Thema
- z.B. B 15 neu und deren Anbindung zum Flughafen, ÖPNV-Verbesserung, „Osten besser anbinden"
- Teilnahme von Vertretern von MVV, Bahn, RVO erwünscht
- Bisher reagieren die Kommunen auf die Entwicklung des Flughafens ➪ können die Kommunen der Entwicklung des Flughafens auch Schranken setzten ➪ Überlastung der Region!
- Arbeitsplätze sind für die Region positiv, der Mangel an Wohnraum aber negativ ➪ mehr Aktivität der FMG gefordert z.B. Beteiligung an der Infrastruktur
- Der Wirtschaftsbetrieb Flughafen (Freistaat Bayern ist dabei Mehrheitsgesellschafter!) verursacht erhebliche Belastungen im Raum

- Was passiert in der Region, wenn die Gemeinden das Wachstum nicht mehr schultern können oder wollen? Horror-Zukunfts-Szenarien für kleinere Gemeinden aufzeigen = kein Wachstum mehr übrig, aber hohe Infrastrukturkosten
- Es gibt bereits erfolgreiche Beispiele für interkommunale Zusammenarbeit ➪ das Gutachten soll aufzeigen, wo es Bereiche/Möglichkeiten für Zusammenarbeit gibt
- Die Entwicklung des Flughafens soll nicht beschränkt werden, aber die FMG muss sich ihrer Verantwortung für den Raum bewusst sein und ihren Beitrag dazu leisten

4.3.3 FAZIT UND FOLGERUNGEN FÜR DAS WEITERE VORGEHEN

Aus den Ergebnissen der Teilraumworkshops und des Fragebogenrücklaufs konnten wichtige Ergebnisse für die weitere Arbeit gewonnen werden. Insbesondere die Beurteilung der drei Modelle durch die Gemeinden und regionalen Akteure gab Hinweise darauf, welche von ihnen zu Entwicklungsszenarien weiterentwickelt werden sollten.

Weiterarbeit mit Modellen Trend und A

Die hohe Präferenz für das Modell Trend bei den nicht-zentralen Orten und Kleinzentren sowie die hohe Präferenz für das Modell A – Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung bei den zentralen Orten höherer Stufe und den regionalen Akteuren haben zu der Entscheidung geführt, beide Modelle weiter zu entwickeln.

Aufgrund der breiten Ablehnung des Modells B, das den Schwerpunkt der Entwicklung auf den Raum zwischen der Stadt München und den Flughafen legte, wurde in Absprache mit den Auftraggebern entschieden, dieses Modell nicht weiter zu verfolgen.

5 SZENARIEN ZUR SIEDLUNGSENTWICKLUNG

5.1 SZENARIEN ZUR SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Zwei Szenarien - Trend und A-Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung

Nach der Entscheidung, das Modell B nicht weiterzuverfolgen, verblieben die Modelle Trend und A - Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung in der Diskussion. Auf ihrer Grundlage erfolgte die Weiterentwicklung der gleichnamigen Entwicklungsszenarien. Diese stellen die räumliche Verteilung der in der Prognose ermittelten Einwohner- und Arbeitsplatzzuwächse kleinräumig differenziert und unter Berücksichtigung der vorhandenen bzw. als realisiert unterstellten Verkehrsinfrastruktur sowie der örtlichen Flächenpotenziale und Zielvorstellungen dar.

5.1.1 ENTWICKLUNGSSZENARIO TREND

Künftige Entwicklung an vergangener orientiert

Entwicklungsszenario Trend stellt eine Entwicklung dar, die davon ausgeht, dass die räumliche Verteilung von Einwohnern und Arbeitsplätzen in Zukunft so verläuft wie in der Vergangenheit (1987 – 2000), allerdings auf einem insgesamt deutlich niedrigeren Niveau als früher. Die Wachstumsunterschiede zwischen den Gemeinden bleiben jedoch erhalten.

Berücksichtigung der Verkehrsinfrastruktur

Eine Modifikation erfährt der Trendverlauf durch die Berücksichtigung neuer Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen mittels eines sog. Korrekturfaktors. Dieser berücksichtigt, dass Maßnahmen im Verkehrsbereich (A 94, FTO, S-Bahn-Ringschluss Erding und –Durchbindung nach Freising) realisiert sind und die Standortgunst davon berührter Gemeinden steigt.

Die Korrekturfaktoren werden für alle Gemeinden, für die die Erreichbarkeit des Flughafens durch künftige Schienenverkehrsmaßnahmen verbessert wird, im Einzelnen ermittelt. Im Ergebnis liegen die Faktoren zwischen 1,01 (bei Marzling) und 1,15 (bei Erding).

Für den Individualverkehr liegen vergleichbar differenzierte Datengrundlagen nicht vor. Es kann hier daher nur von vereinfachten Annahmen über eine verbesserte Standortgunst ausgegangen werden. Dementsprechend werden die überörtlich bedeutsamen Straßenbaumaßnahmen FTO und A 94 für Anliegergemeinden bzw. Gemeinden mit guter Erreichbarkeit von künftigen Anschlusspunkten mit einem Korrekturfaktor von 1,10 berücksichtigt. Bei der FTO profitieren davon die Gemeinden Anzing, Markt Schwaben, Pliening, Poing, Finsing, Neuching und Ottenhofen, bei der A 94 die Gemeinden Dorfen, St. Wolfgang, Lengdorf, Isen, Buch a. Buchrain, Forstern, Walpertskirchen, Wörth (Hörlkofen) und Pastetten.

Bei den Gemeinden, die im Zeitraum 1987 – 2000 im Saldo einen Arbeitsplatzverlust zu verzeichnen hatten, wird im Szenario Trend grundsätzlich davon ausgegangen, dass in der Zukunft das Wachstum nicht negativ ist, selbst wenn dies nicht den Trend wiedergibt. Das

Wachstum wird in diesen Fällen mit 0 oder, bei Gemeinden, die von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen profitieren, in einer Größenordnung angenommen, wie sie sich bei vergleichbaren Gemeinden ergibt.

5.1.2 ENTWICKLUNGSSZENARIO A – ZENTRALÖRTLICHKEIT UND SCHIENENANBINDUNG

5.1.2.1 DIE GRUNDIDEE

Künftige Entwicklung konzentriert auf zentrale Orte höherer Stufe, vor allem mit Schienenanbindung

Das Entwicklungsszenario A – Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung verfolgt einen stärker an landesplanerischen Zielsetzungen orientierten Ansatz. Die Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung soll räumlich bevorzugt in den zentralen Orten höherer Stufe, und zwar vor allem in denen mit Anschluss an den schienengebundenen ÖPNV stattfinden. Gemeinden geringer Zentralitätsstufe bzw. nicht-zentrale Orte sollen dem gegenüber weniger wachsen. Außerdem sollen zentrale Orte höherer Stufe, die bisher weniger am Wachstum teilgehabt haben, gestärkt werden.

Auf Basis dieser Grundüberlegungen werden Gemeinden mit gleichen Merkmalen hinsichtlich ihrer Wachstumswerte relativ gleichbehandelt. Das Entwicklungsszenario A unterscheidet sich darin deutlich vom Szenario Trend, in dem jede Gemeinde ihren aus der Vergangenheit herrührenden spezifischen Wachstumswert aufweist.

Im Ergebnis führt dieses Vorgehen dazu, dass die Einwohnerentwicklung in den zentralen Orten höherer Stufe zu Lasten der zentralen Orte niedriger Stufe bzw. nicht-zentralen Orte geht. Bei den Arbeitsplätzen ist es weniger eine Verlagerung von den nicht-zentralen Orte in die zentralen Orte höherer Stufe, sondern eine Umverteilung unter den zentralen Orten höherer Stufe selbst. Bisher weniger entwickelte Standorte werden gestärkt zu Lasten der Konzentration auf den Raum zwischen Flughafen und München.

5.1.2.2 EINWOHNERVERTEILUNG

Bei der Einwohnerverteilung spielen folgende Aspekte eine Rolle:

1. Die Einwohnerverteilung erfolgt differenziert einerseits für die Gemeinden, die gemäß Modell A ein höheres Wachstum erfahren sollen und andererseits die Gemeinden, die gemäß Modell ein geringes Wachstum aufweisen sollen. Auf die Gemeinden mit höherem Wachstum entfallen danach ca. 37.500 EW. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von ca. 0,7%. Auf die Gemeinden mit geringerem Wachstum entfallen ca. 8.500 EW. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von ca. 0,35%.

2. Bei der Verteilung der Einwohner auf die Gemeinden mit höherem Wachstum spielen folgende Annahmen eine Rolle:

   - Das Wachstum liegt mindestens auf dem Niveau des Wachstums im Szenario Trend und mindestens bei durchschnittlich 0,5% pro Jahr.
   - Im Hinblick auf das in Stufe 1 ermittelte Flächendefizit im Geschosswohnungsbau werden mindestens so viele Einwohner angenommen, dass die für Geschosswohnungsbau potenziell zur Verfügung stehenden Flächen ausgeschöpft werden könnten.
   - Eine besondere Entwicklung sollen die zentralen Orte höherer Stufe entlang des S-Bahn-Ringschlusses bzw. der –Durchbindung erfahren. Dabei soll sich die Entwicklung bevorzugt auf die Orte konzentrieren, die sich auf ein stärkeres Bevölkerungswachstum eingestellt haben (gemeindliche Entwicklungsaussagen / Flächenausweisungen). Unter diesen Prämissen werden zusätzlich folgende Einwohner „verteilt“:
     Kirchheim: rd. 1.400 EW
     Poing: rd. 700 EW
     Freising: rd. 700 EW

   Bei der Verteilung wurde jeweils geprüft,

   - ob die Flächenausweisungen (gemäß FNP und gemeindlichen Aussagen in Stufe 1 des Gutachtens) für die ermittelten Einwohnerzahlen ausreichend sind und
   - ob die potenziellen Einwohnerzahlen die Wachstumsvorstellungen der Gemeinden gemäß Fragebogenangaben aus den Teilraumworkshops nicht überschreiten.

3. Bei den Gemeinden mit geringem Wachstum (nicht-zentrale Orte und Kleinzentren) wird nach folgendem Modus vorgegangen:

   - Die Kleinzentren sollen aufgrund ihrer zentralörtlichen Bedeutung etwas stärker wachsen als die nicht-zentralen Orte. Für sie wird ein Wachstum von mindestens 0,4% pro Jahr angenommen (der Durchschnitt aller Orte mit geringem Wachstum liegt bei 0,35%).
   - Die noch verbleibenden Einwohner werden auf die nicht-zentralen Orte verteilt. Ihr Wachstum orientiert sich am Einwohnerzuwachs im Zeitraum zwischen 1987 und 2000.

5.1.2.3 ARBEITSPLATZVERTEILUNG

Bei der Verteilung der Arbeitsplätze wird im Szenario A von folgenden Annahmen ausgegangen bzw. wie folgt vorgegangen:

1. Die prognostizierten 32.600 Arbeitsplätze (ohne Flughafen-AP) teilen sich nach Wirtschaftsbereichen etwa wie folgt auf:

Produzierendes Gewerbe:	2.435
Handel:	3.975
Hotels / Gaststätten:	1.365
Verkehr / Speditionen / Lager:	3.910
Übrige Dienstleistungen:	20.915

2. Die Arbeitsplätze in den Wirtschaftsbereichen Prod. Gewerbe / Handel / Beherbergung / Verkehr / Nachrichten / Speditionen / Lager (rd. 11.700 AP) verteilen sich auf alle Gemeinden. Als Verteilungsmodus wird zugrunde gelegt: zur Hälfte der Anteil am Arbeitsplatzbestand 2000 und zur Hälfte der Anteil am AP-Zuwachs 1987 – 2000 (Mischfaktor). Damit wird der Bedeutung einer Gemeinde als Arbeitsplatzstandort Rechnung getragen, selbst wenn sie in der Vergangenheit Arbeitsplatzverluste zu verzeichnen hatte.

   Dieses Vorgehen wird auch für einen Teil aller Arbeitsplätze im Wirtschaftsbereich „Übrige Dienstleistungen" angewandt, und zwar für rd. 6.300 AP (rd. 35%). Von diesen Arbeitsplätzen wird angenommen, dass sie nicht an besondere Standorte gebunden sind, sondern eher als Folge allgemeiner Siedlungstätigkeit entstehen. Dazu zählen z.B. Mitarbeiter von Verwaltungen, Schulen, sonstigen sozialen Infrastruktureinrichtungen sowie freie Berufe.

3. Die verbleibenden 14.600 Arbeitsplätze im übrigen Dienstleistungsbereich werden auf die zentralen Orte höherer Stufe sowie zusätzlich noch auf die Flughafenstandort-Gemeinden Oberding und Eitting verteilt. Die Verteilung der Arbeitsplätze auf diese Orte basiert auf folgenden Annahmen:

   - Für die Orte, die in der Vergangenheit eine Arbeitsplatzabnahme zu verzeichnen hatten, wird ein (unterdurchschnittliches) Wachstum von 0,4% pro Jahr angenommen (Landshut, Moosburg, Taufkirchen).

   - Für die Orte, die nicht S-Bahngemeinden oder Siedlungsschwerpunkt sind, wird das für die zentralen Orte höherer Stufe durchschnittliche Wachstum von 0,76% pro Jahr angenommen. Hierunter fällt auch Oberschleißheim aufgrund seiner Flächenknappheit.

   - Für alle übrigen zentralen Orte höherer Stufe und Siedlungsschwerpunkte einschließlich Oberding und Eitting wird ein Wachstum von 0,9% pro Jahr angenommen.

5.2 VERKEHRLICHE AUSWIRKUNGEN DER BEIDEN SZENARIEN

Im Folgenden werden die verkehrlichen Wirkungen der beiden Entwicklungsszenarien als Ergebnisse der Modellrechnungen dargestellt. Bei der Interpretation dieser Ergebnisse ist zu beachten, dass in die Modellrechnungen nur die unterschiedlich starken Zuwächsen bei der Siedlungsentwicklung eingegangen sind.

Differenzierte Angaben liegen vor zum Verkehrsaufkommen der Flughafenbeschäftigen (Kap. 5.2.1), zum Gesamtverkehrsaufkommen am Flughafen (Kap. 5.2.2) und zur Gesamtverkehrsentwicklung im Untersuchungsgebiet (Kap. 5.2.3).

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen für das Straßennetz im Untersuchungsgebiet (Jahr 2015) für Szenario Trend und Szenario A sind in den beigefügten Karten dargestellt.

5.2.1 VERKEHRSAUFKOMMEN DER FLUGHAFENBESCHÄFTIGTEN

Die Berechnungen für das Verkehrsaufkommen der Beschäftigen gehen von insgesamt 36.900 am Flughafen Beschäftigten im Jahr 2015 aus. Unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Anwesenheitsfaktors von etwa 0,8[10] errechnet sich eine Anzahl von etwa 59.000 Personenfahrten je Werktag.

Nur geringer Verlagerungseffekt zugunsten des Öffentlichen Verkehrs

In Bezug auf die Flughafenbeschäftigen werden beim Szenario Trend voraussichtlich etwa 20% der Fahrten im öffentlichen Verkehr abgewickelt. Beim Vergleich der beiden Szenarien ergibt sich beim Szenario A nur ein geringfügiger Verlagerungseffekt vom motorisierten Individualverkehr zugunsten des Öffentlichen Verkehrs.

Die absolute Reduktion im motorisierten Individualverkehr im Vergleich der beiden Szenarien beträgt etwa 650 Kfz-Fahrten/Werktag. Diese Reduktion wird allein durch die Wohnstandortverteilung der zusätzlich bis 2015 am Flughafen Beschäftigten erreicht.

Betrachtet man nur den Berufsverkehr, der durch die zusätzlich 8.350 Flughafenbeschäftigten erzeugt wird, die bis zum Jahr 2015 zusätzlich im Untersuchungsgebiet leben werden, ergibt sich beim Szenario A ein um etwa 7% geringeres Pkw-Verkehrsaufkommen als beim Szenario Trend.

Ursachen

Die Ursache für diese relativ geringe Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens beim Szenario A im Vergleich zum Szenario Trend liegt in folgenden Punkten begründet:

- Beiden Szenarien liegt die gleiche Verkehrsinfrastruktur zugrunde. Die Verkehrsverlagerungseffekte von der Straße auf die Schiene aufgrund der künftig verbesserten Schienen-

[10] Dem liegt die Annahme zugrunde, dass wegen Urlaub, Krankheit, Dienstreisen etc. nie alle Beschäftigten gleichzeitig anwesend sind.

infrastruktur wurden somit bei den Verkehrsprognosen beider Szenarien berücksichtigt.

- Die Szenarien unterscheiden sich bei der Einwohnerverteilung nur relativ moderat voneinander. Im Szenario Trend wurde unterstellt, dass Kommunen mit einer künftig verbesserten Anbindung ans Schienennetz einen vergleichsweise höheren Einwohnerzuwachs haben werden. Dies wurde mittels von Korrekturfaktoren berücksichtigt (s. Kap. 5.1.1).
- Demzufolge ist die potenziell auf den Öffentlichen Verkehr zu verlagernde Einwohnerzahl im Vergleich der beiden Szenarien begrenzt.
- Der Verlagerungsanteil vom motorisierten Individualverkehr auf den Öffentlichen Verkehr liegt für das Untersuchungsgebiet bei einer Größenordnung von maximal etwa 30%.

5.2.2 GESAMTVERKEHRSAUFKOMMEN AM FLUGHAFEN

Gesamtverkehr 2015 am Flughafen

Unter Berücksichtigung des prognostizierten Passagieraufkommen und des Verkehrsaufkommens durch die Beschäftigten ergibt sich für beide Szenarien ein Gesamtverkehrsaufkommen am Flughafen von etwa 148.000 Personenfahrten/Tag. Gegenüber dem Jahr 2000 ist dies ein Zuwachs um etwa 59.500 Personenfahrten/ Tag.

Verkehrszunahmen bis 2015

Die Verkehrszunahmen am Flughafen München im Zeitraum 2000-2015 sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 12: Prognostizierte Verkehrszunahmen am Flughafen München an einem Normalwerktag (24 Stunden) bis 2015 (Werte gerundet)- Szenario Trend und A im Vergleich

Pers.-Fahrten gesamt	Kfz-Fahrten		Pers.-Fahrten ÖV	
Szenario Trend und A	Szenario Trend	Szenario A	Szenario Trend	Szenario A
59.450	**32.800**	**32.150**	**25.950**	**26.600**

Quelle: eigene Berechnungen

5.2.3 GEGENÜBERSTELLUNG DER VERKEHRSENTWICKLUNG

Vergleich der Szenarien Trend und A

Unter den jeweiligen Ausgangsbedingungen stellen sich die Verkehrszunahmen bis zum Jahr 2015 im Vergleich der beiden Szenarien Trend und A wie folgt dar:

Tabelle 13: Verkehrszunahmen im Untersuchungsgebiet (Zeitraum 2000 – 2015) – Szenario Trend und A im Vergleich

Verkehrszunahmen im Zeitraum 2000- 2015	Pkw-Fahrten/ Werktag		Lkw-Fahrten/ Werktag Szenario Trend und A
	Szenario Trend	Szenario A	
Quell- und Zielverkehr am Flughafen	32.800	32.150	3.450
Verkehr aus flughafenbedingter Entwicklung und Eigenentwicklung	85.700	82.900	11.000
Summe	118.500	115.050	14.450

Quelle: eigene Berechnungen

Insgesamt ist beim Szenario A bezogen auf den zusätzlichen im Untersuchungsgebiet induzierten Neuverkehr ein um etwa 3% geringeres Verkehrsaufkommen im Pkw-Verkehr gegenüber dem Szenario Trend zu erwarten. Dies entspricht einer Reduktion von etwa knapp 3.500 Kfz-Fahrten pro Tag. Dies wirkt sich allerdings nur in sehr begrenztem Umfang auf die Gesamtverkehrsentwicklung im Untersuchungsgebiet aus.

Hinsichtlich der Zahl der Lkw-Fahrten sind keine differenzierenden Aussagen möglich, die Verkehrszunahme ist in beiden Szenarien gleich.

5.2.4 FAZIT

Szenario A etwas günstiger

Im Vergleich der beiden Szenarien A und Trend, sind die Unterschiede hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrsbelastungen im Straßennetz relativ gering. Das Szenario A schneidet jedoch insgesamt etwas günstiger ab, vor allem hinsichtlich der Verkehrsbelastungen in der Fläche. Beim Szenario A sind vor allem in den Bereichen, in denen vergleichsweise zum Szenario Trend ein stärkeres Wachstum unterstellt wurde (vor allem in den Städten Freising und Landshut), etwas höhere Verkehrsbelastungen zu erwarten.

Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung ein Baustein zur Bewältigung der Verkehrsprobleme

Aus den Prognoseberechnungen der Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet ist auch erkennbar, dass die im Szenario A (Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung) verfolgte integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung unter den gegebenen Bedingungen und für den betrachteten Zeithorizont nur begrenzten Erfolg hinsichtlich der erreichbaren Entlastungen im Straßennetz hat.

Daher ist gegenwärtig zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens neben einer Siedlungsentwicklung, die sich möglichst an der Schieneninfrastruktur ausrichtet, der Ausbau des Verkehrsnetzes sowohl für den Schienen- als auch den Straßenverkehr erforderlich.

Weitere langfristige Verbesserungspotenziale vorhanden

Wie mehrfach ausgeführt, beruhen die Entlastungs- bzw. Verlagerungswirkungen, die sich aus den Modellrechnungen ergeben, allein aus dem unterschiedlich starken Zuwachs der Siedlungsentwicklung für verschiedene Gemeinden im Prognosezeitraum bis 2015. Da der geplante Ausbau des Schienennetzes aber zu weiteren positiven Effekten führen kann, stellen die ausgewiesenen Werte eher eine untere Grenze dar. Solche weiteren Effekte, die gegenwärtig nur schwer quantifiziert werden können und deshalb nicht in die Modellrechnungen einbezogen wurden, ergeben sich insbesondere in langfristiger Perspektive, wenn durch weitere verkehrliche und städtebauliche Maßnahmen die verbesserten Erreichbarkeiten im öffentlichen Verkehr noch besser genutzt und zur Geltung gebracht werden können. Dazu zählen zum Beispiel folgende Maßnahmen und Wirkungen:

- Die verbesserte Erreichbarkeit zentraler Orte durch den Ausbau des Schienennetzes insbesondere im Innerortsbereich kann zu einer Aufwertung der Lagegunst vor allem für Handels-, Versorgungseinrichtungen in Stadtzentren und zu einer entsprechenden Veränderung in der Verkehrsverteilung führen. Bei guter Erreichbarkeit dieser innerstädtischen Zentren mit dem öffentlichen Verkehr können sich durch diese veränderte Zielwahl weitere Verlagerungen vom MIV auf den IV ergeben.

- Gezielte lokale Maßnahmen, vor allem im nahen Umfeld der Haltepunkte, wie z.B. verdichtete Bauweise und Priorisierung von Nutzungen mit hohem spezifischen Verkehrsaufkommen, können weiteren Verlagerungswirklungen ergeben.

- Das verbesserte Schienenangebot kann durch Anlagen des kombinierten Verkehrs (Park&Ride, Bike&Ride) sowie durch weiteren Ausbau der Zubringersysteme noch weiter gestärkt werden.

Diese zusätzlichen Potenziale für weitere Verlagerungswirkungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr erschließen sich vor allem in langfristiger Perspektive, wenn es gelingt, durch integrierte lokale und regionale Maßnahmen das Zentrumssystem zusammen mit einem dazu korrespondierenden öffentlichen Verkehrsnetz nachhaltig zu stärken.

Der Flughafen München und sein Umland

Ergebnisse des Dialogprozesses für ein Leitkonzept Flughafenumland

Prognosebelastung für Szenario Trend

Durchschnittlich werktäglicher Gesamtverkehr 2015 [Kfz/24h] auf dem klassifizierten Straßennetz

Straßennetz
- Autobahn
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Untersuchungsgebiet

Quelle: eigene Berechnungen

TRANSVER GmbH
Verkehrsforschung und Beratung

München, August 2003 Maßstab 1:310.000

Der Flughafen München und sein Umland

Ergebnisse des Dialogprozesses für
ein Leitkonzept Flughafenumland

Prognosebelastung für Szenario A

Durchschnittlich werktäglicher
Gesamtverkehr 2015 [Kfz/24h]
auf dem klassifizierten Straßennetz

Straßennetz
- Autobahn
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Untersuchungsgebiet

Quelle: eigene Berechnungen

TRANSVER GmbH
Verkehrsforschung und Beratung

München, August 2003 Maßstab 1:310.000

5.3 SCHRIFTLICHE BETEILIGUNG DER KOMMUNEN UND REGIONALEN AKTEURE

5.3.1 ZIEL UND AUFGABE

Zusammenfassung von Zwischenergebnissen

Die beiden Entwicklungsszenarien, die hinsichtlich ihrer verkehrlichen Auswirkungen untersucht worden waren, bildeten einen wichtigen Zwischenschritt etwa in der Mitte des Dialogprozesses. Diese Zwischenergebnisse wurden den Kommunen und regionalen Akteuren zusammen mit einem Fragebogen zugesandt.

Ziel des Fragebogens war es zum einen, für die weitere Konzeptentwicklung ein Feed-back zu den vorgestellten Szenarien von den Gemeinden und regionalen Akteuren zu erhalten. Zum zweiten sollten Fragen zum Thema interkommunale Zusammenarbeit Hinweise für die Vorbereitung des Abschlussworkshops geben.

Breitere Diskussion in den Gemeinden möglich

Die Unterlagen wurden den Gemeinden u.a. als CD-Rom zur Verfügung gestellt. Damit hatten sie die Möglichkeit, die Zwischenergebnisse zu vervielfältigen und z.B. den Mitgliedern der politischen Gremien verfügbar zu machen. Der Diskussionsprozess konnte auf diese Weise gemeindeintern breiter geführt, gemeindliche Äußerungen zu den Szenarien auf eine breitere Grundlage gestellt werden.

Die Auswertung der den Kurzfassungen beiliegenden Fragebögen hat gezeigt, dass 13 Kommunen (rd. 25% aller Antworten) das Thema im Stadt- / Gemeinderat behandelt haben.

5.3.2 ERGEBNISSE DER FRAGEBOGENAUSWERTUNG

Der Fragebogen zur Kurzfassung der Zwischenergebnisse beinhaltete zwei Fragenkomplexe: Fragen zu den Entwicklungsszenarien und Fragen zur (interkommunalen) Kooperation.

Hoher Rücklauf bei den Fragebögen

Die gemeindliche Rücklaufquote war mit durchschnittlich 76% sehr hoch. Zusätzlich haben zwölf regionale Akteure geantwortet[11].

Tabelle 14: Fragebogenrücklauf zur versandten Kurzfassung von Zwischenergebnissen im September 2003

	Im Untersuchungsgebiet vertretene Gemeinden	Rückmeldungen	Rücklaufquote
LK Ebersberg	4	3	75%
LK Erding	26	22	85%
LK Freising	24	18	75%
LK Landshut + Landshut	9	5	56%
LK München	8	6	75%
Untersuchungsgebiet	71	54	76%

Quelle: eigene Erhebung

[11] Auswertungsstichtag: 31.01.2004

5.3.2.1 THEMENFELD ENTWICKLUNGSSZENARIEN

Analog zum Fragebogen der Teilraumworkshops wurden die Gemeinden und regionalen Akteure um eine Einschätzung der beiden Entwicklungsszenarien in Bezug auf die Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung aus gemeindlicher bzw. Sicht der Institution gebeten.

Die Auswertung zeigt, dass es zu beiden Szenarien sowohl Zustimmung als auch Ablehnung gibt.

Hohe Zustimmung zu Szenario Trend, aber auch zu Szenario A

Die Mehrzahl der Gemeinden sieht unter den Aspekten Arbeitsplatz- und Einwohnerentwicklung das Szenario Trend als das Entwicklungsszenario an, das ihren Vorstellungen entspricht oder zumindest nahe kommt. Für das Szenario A – Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung kommen zu dieser Einschätzung 10 bzw. 11 Gemeinden. Weitere 13 bzw. 8 Gemeinden halten das Szenario A jedoch für eine überlegenswerte Perspektive, selbst wenn es den gemeindlichen Entwicklungsvorstellungen (derzeit) nicht entspricht.

Die Ablehnung der Szenarien wird überwiegend damit begründet, dass die darin aufgezeigten Einwohner- bzw. Arbeitsplatzzahlen aus gemeindlicher Sicht zu niedrig seien. Insbesondere für das Szenario A wird dies oft festgestellt. Nur wenige Gemeinden begründen ihre Ablehnung damit, dass die Werte zu hoch seien. Wenn, dann wird dies jedoch ebenfalls eher für das Szenario A festgestellt.

Tabelle 15: Beurteilung der beiden Entwicklungsszenarien aus Sicht der Städte und Gemeinden (n = 54[1])

	Einwohnerentwicklung		Arbeitsplatzentwicklung	
	Szenario Trend	Szenario A	Szenario Trend	Szenario A
Entspricht den gemeindlichen Vorstellungen oder kommt diesen nahe	29	10	28	11
Entspricht nicht den gemeindlichen Vorstellungen, zeigt aber eine überlegenswerte Perspektive auf	8	13	7	8
Entspricht nicht den gemeindlichen Vorstellungen, denn	14	24	17	23
die Werte sind zu hoch	1	5	3	4
die Werte sind zu niedrig	13	22	5	11
Keine Angabe	5	8	5	14

Quelle: eigene Erhebung
[1]: Von der Gesamtsumme (n = 54) abweichende Summen resultieren aus Mehrfachnennungen

Auch bei den regionalen Akteuren gibt es im Ergebnis keine eindeutige Präferenz für eines der beiden Szenarien. In Bezug auf die Einwohnerentwicklung nennen 5 Institutionen das Szenario Trend und 5 das Szenario A als dasjenige, das den Vorstellungen ihrer Institution am

ehesten entspricht. Bei der Arbeitsplatzentwicklung gibt es mit 7:4 eine Aussage eher zugunsten des Szenarios A.

Eine eher ablehnende Haltung der regionalen Akteure wird ausschließlich mit zu niedrigen Werten begründet.

Tabelle 16: Beurteilung der beiden Entwicklungsszenarien aus Sicht der regionalen Akteure (n = 12)

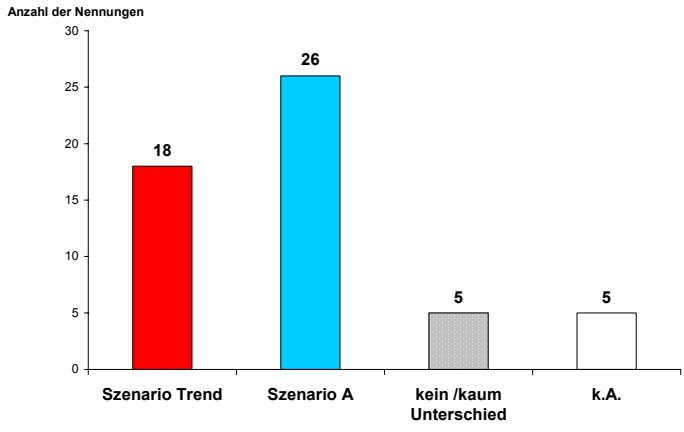
	Einwohnerentwicklung		Arbeitsplatzentwicklung	
	Szenario Trend	Szenario A	Szenario Trend	Szenario A
Entspricht den Vorstellungen der Institution oder kommt diesen nahe	5	5	4	7
Entspricht nicht den Vorstellungen der Institution, zeigt aber eine überlegenswerte Perspektive auf	2	1	0	1
Entspricht nicht den Vorstellungen der Institution, denn	3	1	3	0
die Werte sind zu hoch	0	0	0	0
die Werte sind zu niedrig	2	1	2	0
Keine Angabe	4	5	5	4

Quelle: eigene Erhebung

Aus Sicht des Verkehrs hohe Präferenz für Szenario A

Befragt nach einer Beurteilung der beiden Szenarien unter dem Blickwinkel der verkehrlichen Wirkungen für die Gemeinde, zeigt sich, dass die meisten Gemeinden dem Szenario A den Vorzug geben. Diese von 26 Gemeinden genannte Präferenz ist deutlich höher als die Zustimmung, die hinsichtlich der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung für dieses Szenario geäußert wurde. Das heißt, dass viele Gemeinden die positiven Wirkungen des Szenarios A im Hinblick auf den Verkehr erkennen, selbst wenn dieses Szenario ihren eigenen gemeindlichen Entwicklungsvorstellungen nicht entspricht.

Abbildung 7: Gemeindliche Beurteilung der Entwicklungsszenarien aus verkehrlicher Sicht (n = 54); Präferenz für …



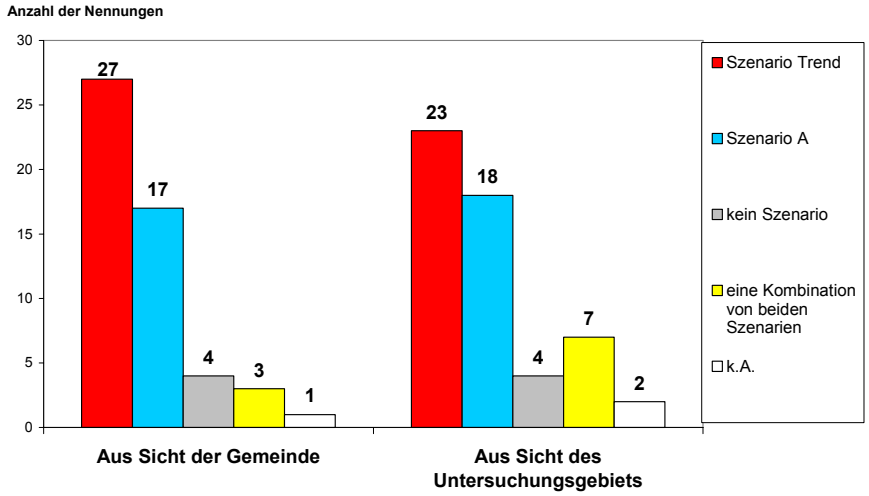
Quelle: eigene Darstellung

Von den regionalen Akteuren haben aus verkehrlicher Sicht zwei eine Präferenz für das Szenario Trend und acht für das Szenario A geäußert.

Mehrheit der Gemeinden präferiert Szenario Trend

Bei der Gesamtbeurteilung der Entwicklungsszenarien äußert eine deutliche Mehrheit der Gemeinden eine Präferenz für das Szenario Trend. Dies gilt für die Beurteilung aus gemeindlicher Sicht wie auch, in etwas abgeschwächter Weise, aus Sicht des Untersuchungsgebiets insgesamt.

Abbildung 8: Gemeindliche Beurteilung der Entwicklungsszenarien insgesamt - aus Sicht der Gemeinde und aus Sicht des Untersuchungsgebiets (n = 54); Präferenz für …

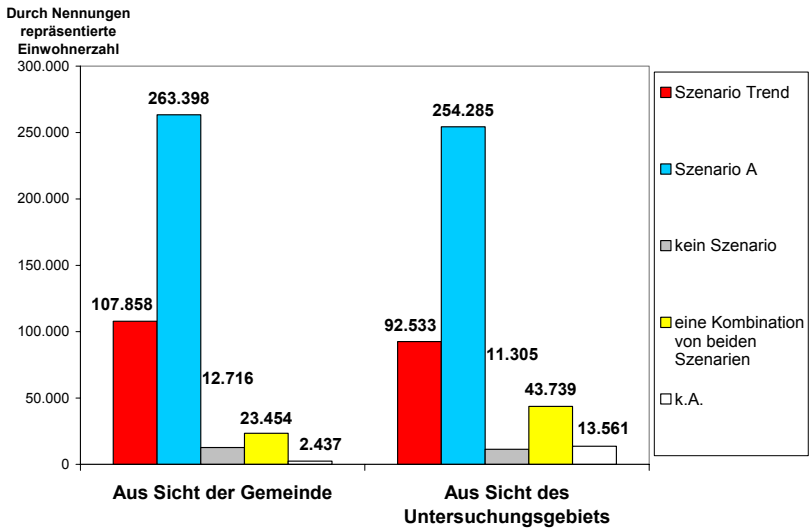


Quelle: eigene Darstellung

Gewichtung mit der Bevölkerungszahl ergibt höhere Präferenz für Szenario A

Das Ergebnis ändert sich jedoch erheblich zugunsten des Szenarios A – Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung, wenn nicht nur die Anzahl der Nennungen betrachtet wird, sondern die Nennungen mit der Bevölkerungszahl der Kommune gewichtet werden. Bei einer solchen Betrachtung kommt zum Ausdruck, dass vor allem die einwohnerstarken Städte und Gemeinden im Untersuchungsgebiet das Szenario A befürworten, das für sie einen stärkeren Anteil am Wachstum vorsieht als das Szenario Trend.

Abbildung 9: Nach Einwohnerzahlen gewichtete gemeindliche Beurteilung der Entwicklungsszenarien insgesamt - aus Sicht der Gemeinde und aus Sicht des Untersuchungsgebiets (n = 54); Präferenz für ...



Quelle: eigene Darstellung

Regionale Akteure präferieren eher Szenario A

Unter den regionalen Akteuren gibt es in der Gesamtschau eher eine Präferenz für das Szenario A, besonders ausgeprägt bei der Betrachtung aus der Perspektive des gesamten Untersuchungsgebiets. Insgesamt vier Akteure halten aus ihrer Sicht eine Kombination der Szenarien für die beste Lösung.

Tabelle 17: Beurteilung der Entwicklungsszenarien insgesamt - aus Sicht der Institution und aus Sicht des Untersuchungsgebiets (n = 12); Präferenz für ...

Präferenz für	Aus Sicht der Institution / Gebietskörperschaft	Aus Sicht des Untersuchungsgebiets
Szenario Trend	3	3
Szenario A	5	7
Kein Szenario	0	0
Eine Kombination von beiden Szenarien	4	2

Quelle: eigene Erhebung

Abschließend wurden die Gemeinden nach einer generellen Einschätzung zur Bedeutung der geänderten Rahmenbedingungen (reduzierte Prognosewerte) im Hinblick auf die weitere Umsetzung ihrer gemeindlichen Zielvorstellungen gefragt.

Im Ergebnis zeigt sich, dass nur 15 Gemeinden der Tatsache, dass das prognostizierte Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum nicht aus-

reicht, um alle Entwicklungsvorstellungen der Gemeinden im Flughafenumland zu erfüllen, keine Bedeutung beimessen und sie bei ihren höheren Entwicklungsvorstellungen bleiben wollen.

Dagegen kann sich die Hälfte der Gemeinden vorstellen, ihre Entwicklungsvorstellungen unter den neuen Bedingungen zu überdenken und gegebenenfalls zu modifizieren.

Tabelle 18: Bedeutung des prognostizierten geringeren Wachstums für die Gemeinde (n = 54, Mehrfachnennungen möglich)

	Anzahl der Nennungen
keine Bedeutung - denn die Wachstumsvorstellungen der Gemeinde sind eher niedrig und liegen auf bzw. unter dem Niveau dessen, was die Entwicklungsszenarien für die Gemeinde vorschlagen	19
Keine Bedeutung – denn die Gemeinde wird auch weiterhin versuchen, ihre höheren Wachstumsvorstellungen umzusetzen	15
Die Gemeinde wird möglicherweise ihre Entwicklungsvorstellungen modifizieren, unabhängig davon, was andere Gemeinden tun	24
Die Gemeinde wird möglicherweise ihre Entwicklungsvorstellungen modifizieren, wenn andere Gemeinden dies auch tun	3
Die Notwendigkeit zu mehr Abstimmung der Gemeinden untereinander und zu mehr gemeinsamem Handeln wird größer	35
Sonstiges	6

Quelle: eigene Erhebung

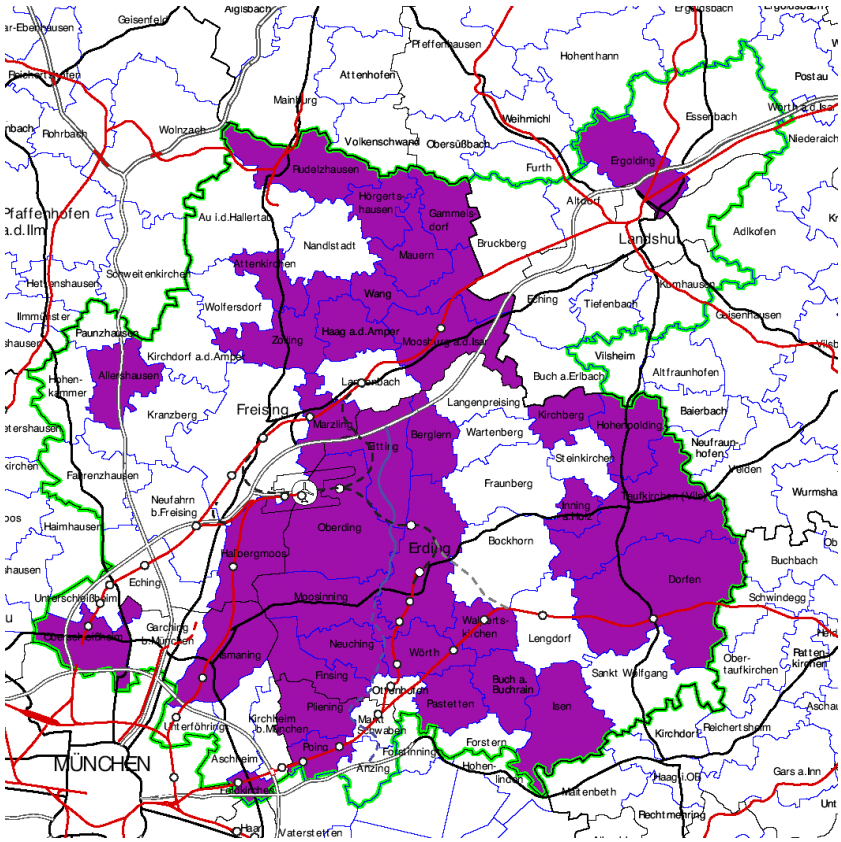
5.3.2.2 THEMENFELD INTERKOMMUNALE ZUSAMMENARBEIT

Im abschließenden Workshop mit allen Beteiligten sollte dem Thema interkommunale Zusammenarbeit ein größerer Stellenwert eingeräumt werden. Als Vorbereitung der Arbeit im Teilraumworkshop wurden die Gemeinden und regionalen Akteure im Fragebogen zur Kurzfassung vorab nach ihrer Einschätzung zur künftigen Bedeutung einer interkommunalen Zusammenarbeit sowie nach aus ihrer Sicht besonders wichtigen Handlungsfeldern befragt.

Bedeutung interkommunaler Zusammenarbeit

Die Auswertung der Fragebögen zeigt, dass 35 von 54 Gemeinden vor dem Hintergrund des geringeren Einwohner- und Arbeitsplatzwachstums die Notwendigkeit für mehr interkommunale Abstimmung und mehr gemeinsames Handeln sehen (vgl. Tabelle 18). Dies sind zwei Drittel aller Antworten. Welche Gemeinden diese Notwendigkeit sehen, zeigt die nachfolgende Abbildung.

Abbildung 10: Gemeinden, die eine größere Notwendigkeit für mehr Abstimmung der Gemeinden untereinander und für mehr gemeinsames Handeln sehen



Quelle: eigene Darstellung

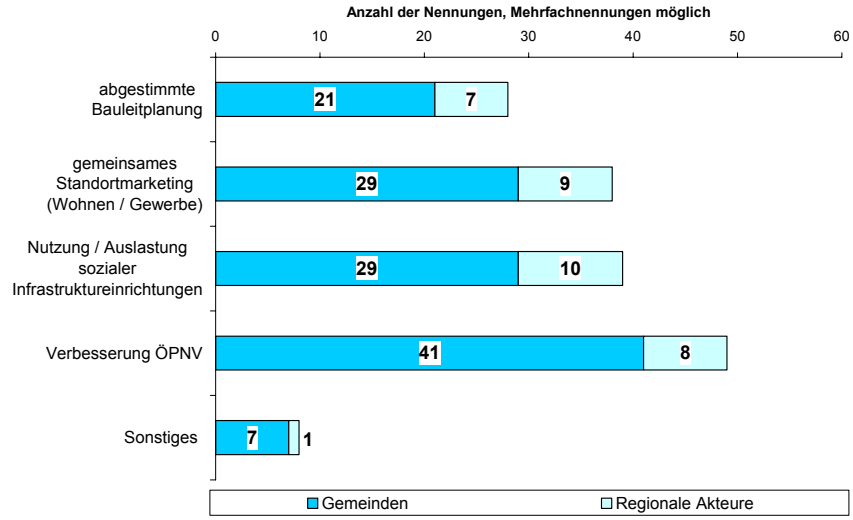
Auch die regionalen Akteure sehen eine größere Notwendigkeit für eine interkommunale Abstimmung (7 Nennungen). Auch halten sie eine stärkere Abstimmung zwischen den Kommunen und ihrer Institution für erforderlich (6 Nennungen).

Auf die Frage nach den konkreten Handlungsfeldern für eine Zusammenarbeit sehen sowohl die Kommunen als auch die regionalen Akteure Handlungsbedarf in allen vier im Fragebogen aufgeführten Handlungsfeldern (vgl. Abbildung 11).

Handlungsfelder für interkommunale Kooperation

Das zentrale Schwerpunktthema aus gemeindlicher Sicht ist der ÖPNV (41 Nennungen). Aber auch die Nutzung und Auslastung sozialer Infrastruktureinrichtungen und ein gemeinsames Standortmarketing sind von großem Interesse (jeweils 29 Nennungen). Immerhin 21 Gemeinden sehen als wichtiges Handlungsfeld auch die abgestimmte Bauleitplanung, die aus gutachterlicher Sicht vor dem Hintergrund der Bilanzierungsergebnisse von Flächenangeboten und –bedarfen künftig durchaus eine größere Rolle spielen sollte.

Abbildung 11: Besonderer Handlungsbedarf in Bezug auf interkommunale Kooperation (n = 54, Mehrfachnennungen möglich)

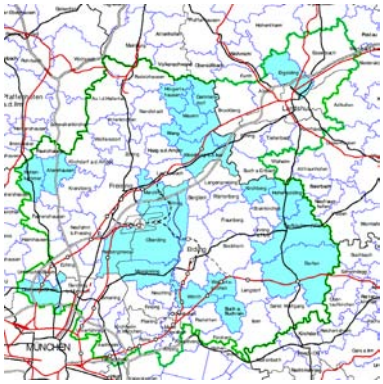


Quelle: eigene Erhebung

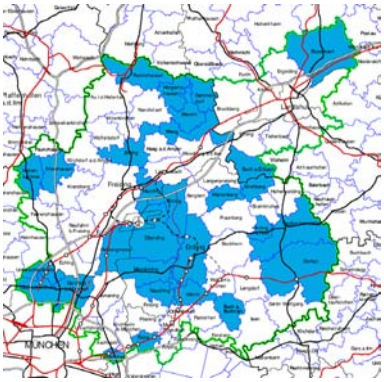
Einen Überblick über die räumliche Verteilung der Nennungen zu den vier Handlungsfeldern zeigt die nachfolgende Abbildungen.

Abbildung 12: Gemeindliche Nennungen zu den Handlungsfeldern Bauleitplanung, Standortmarketing, soziale Infrastruktur und ÖPNV

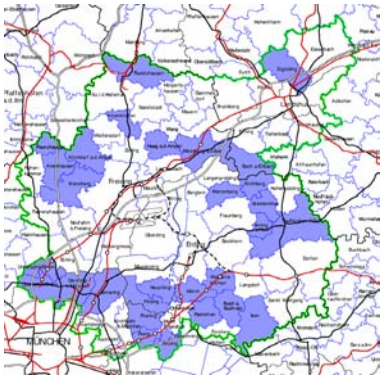
Abgestimmte Bauleitplanung



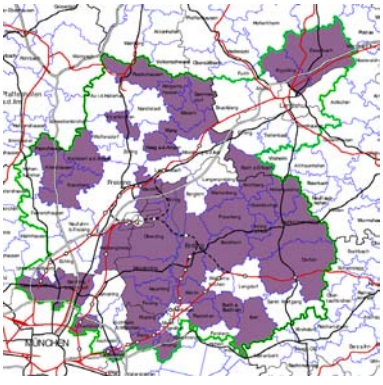
Standortmarketing



Soziale Infrastruktur



ÖPNV



5.3.3 FAZIT UND FOLGERUNGEN FÜR DAS WEITERE VORGEHEN

Die Ergebnisse der Fragebogenauswertung, insbesondere die Beurteilung der beiden Entwicklungsszenarien, gab Hinweise auf die Frage, in welche Richtung das Leitkonzept weiter zu entwickeln sei. Die zentrale Frage dabei war, ob die Weiterentwicklung des Leitkonzepts auf Basis des Szenarios Trend oder des Szenarios A erfolgen sollte.

Weiterentwicklung von Szenario A …

In der Abwägung der Vor- und Nachteile des einen wie des anderen Vorgehens wurde letztlich trotz der Präferenz vieler, meist kleiner Gemeinden für das Szenario Trend aufgrund von fachlichen Überlegungen und Vorteilen für den Gesamtraum eine Weiterentwicklung des Szenarios A für das sinnvollere Vorgehen gehalten. Gestützt wurde dieses Vorgehen auch durch die Präferenzen der regionalen Akteure und der zentralen Orte höherer Stufe, die die Mehrheit der Einwohner des Untersuchungsgebiets repräsentieren und die mehrheitlich eine Präferenz für das Szenario A zum Ausdruck brachten.

… mit Modifizierung zugunsten der nicht-zentralen Orte und Kleinzentren

Um die Anliegen der nicht-zentralen Orte und Kleinzentren nach einem höheren Wachstum zu berücksichtigen, wurde jedoch das Szenario A nicht unverändert als Leitkonzept übernommen, sondern durch eine Anhebung der empfohlenen Einwohner- und Arbeitsplatzzuwächse zugunsten der nicht-zentralen Orte und Kleinzentren modifiziert.

6 LEITKONZEPT FLUGHAFENUMLAND

Entwicklung des Leitkonzepts in zwei Schritten

Das Leitkonzept wurde aufbauend auf den Ergebnissen zu den Entwicklungsmodellen und -szenarien in zwei Schritten entwickelt.

Den ersten Schritt bildete die Entwicklung eines Leitkonzept-Entwurfs, der in dem Arbeitspapier „Überlegungen zu einem Leitkonzept–Entwurf, Januar 2004" dargelegt und den Gemeinden zur Vorbereitung und als Grundlage für die Erörterung im Abschlussworkshop im Januar 2004 zugeleitet wurde. In dem Entwurf wurde neben den Maßstäben und Grundsätzen eine auf Gemeindeebene differenzierte Verteilung des Einwohner- und Arbeitsplatzzuwachses vorgelegt.

Den zweiten Schritt bildete die Überarbeitung des Leitkonzept-Entwurfs im Hinblick auf die Ergebnisse aus dem Abschlussworkshop.

Leitkonzept Flughafenumland in Kapitel 6.2

Diese überarbeitete Fassung stellt nun das abschließende Ergebnis des Dialogprozesses, das Leitkonzept Flughafenumland, dar. Das Leitkonzept, inklusive der Frage, was ist darunter zu verstehen und welche Bedeutung hat es, wird in Kapitel 6.2 (Seite 89 ff) ausführlich beschrieben.

6.1 DISKUSSION DES LEITKONZEPT-ENTWURFS (ABSCHLUSSWORKSHOP)

6.1.1 ZIEL UND ABLAUF DES ABSCHLUSSWORKSHOPS

Am 05. Februar 2004 fand in Freising der abschließende Workshop zur Stufe 2 des Gutachtens statt.

Zu diesem Workshop waren alle 71 Städte und Gemeinden des Untersuchungsgebiets sowie alle beteiligten regionalen Akteure eingeladen. Teilgenommen haben Vertreter von 44 Kommunen (rd. 62%) und 11 regionalen Akteuren.

Aufgabe des Abschlussworkshops war, die Positionen der Gemeinden und regionalen Akteure zu den grundlegenden Überlegungen des Leitkonzept-Entwurfs sowie zum Entwurf selbst zu erfassen und deutlich zu machen, ob bzw. unter welchen Bedingungen ein Leitkonzept konsensfähig sein könnte.

Darüber hinaus wurde das Thema interkommunale Kooperation vertieft behandelt. Nach Inputs durch die Gutachter sowie einen externen Referenten sollten in der anschließenden Gruppenarbeit durch die Teilnehmer konkrete Ansatzpunkte für interkommunale Kooperationen in der Region aufgezeigt werden.

Tagesordnung

9.00 Uhr	Begrüßung und Tagesordnung Ziel des Workshops
9.15 Uhr	Leitkonzept zur Entwicklung des Flughafenumlands Information Kurzer Rückblick – Modelle / Szenarien (PV) Angebotsplanung Verkehr (Transver) Ergebnisse der Fragebogenauswertung (PV) Entwurf des Leitkonzepts (PV) Rückfragen
10.30 Uhr	Kaffeepause
11.00 Uhr	Arbeitsgruppen zum Leitkonzept
12.30 Uhr	Mittagessen
13.30 Uhr	Plenum: Vorstellung der Ergebnisse durch Arbeitsgruppenvertreter Zusammenfassung der Ergebnisse
14.15 Uhr	Kaffeepause
14.30 Uhr	Interkommunale Zusammenarbeit Information: Ergebnisse der Fragebogenauswertung (PV) Beispiele interkommunaler Zusammenarbeit in der Region (PV/ Transver) Information (Dr. Klaus-Dieter Wagner - Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern): Möglichkeiten und Vorteile interkommunaler Baugebiets-ausweisungen
15.15 Uhr	Arbeitsgruppen: Ansatzpunkte für (interkommunale) Kooperation
16.05 Uhr	Plenum: Vorstellung der Ergebnisse durch Arbeitsgruppenvertreter
16.40 Uhr	Ausblick
16.50 Uhr	Abschluss: Zufriedenheit mit dem Workshop

6.1.2 ERGEBNISSE DES ABSCHLUSSWORKSHOPS

6.1.2.1 ERGEBNISSE ZUM LEITKONZEPT-ENTWURF

Nach fachlichen Inputs zum Leitkonzept-Entwurf erfolgte die weitere Arbeit durch die Teilnehmer in vier Arbeitsgruppen. Die Arbeitsgruppen beschäftigten sich mit zwei Aufgabenstellungen:

- Die erste beinhaltete die Beurteilung von grundsätzlichen, dem Leitkonzept-Entwurf zugrunde liegenden Überlegungen. Die Überlegungen waren in Thesen formuliert, gefragt wurden die Teilnehmer nach ihrer Haltung zu den Thesen (Zustimmung/Ablehnung) und nach Gründen für diese Haltung.

- In einem zweiten Schritt wurden die Teilnehmer um eine Gesamtbeurteilung des Leitkonzept-Entwurfs jeweils aus Sicht ihrer Gemeinde bzw. Institution mit Angabe einer Begründung gebeten.

Beurteilung der Thesen

Die Ergebnisse aus den vier Arbeitsgruppen zum ersten Arbeitsschritt (Thesen) sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst dargestellt. Die Einzelergebnisse sind im Anhang dokumentiert.

Tabelle 19: Beurteilung der Thesen – zusammengefasste Ergebnisse der Arbeitsgruppen

	Thesen	**Gemeinden**				**Summe Gemeinden**		**Regionale Akteure**	
		Zustimmung		**Ablehnung**		**Zustimmung**	**Ablehnung**	**Zustimmung**	**Ablehnung**
		Zentrale Orte höherer Stufe	Nicht-zentrale Orte / Kleinzentren	Zentrale Orte höherer Stufe	Nicht-zentrale Orte / Kleinzentren				
1	Zentrale Orte höherer Stufe sollen stärker wachsen als nicht-zentrale Orte und Kleinzentren	14	12	2	16	**26**	**18**	**10**	**1**
2	Der Arbeitsplatzzuwachs soll sich gleichmäßiger als bisher auf alle zentralen Orte höherer Stufe im Raum verteilen	6	8	10	20	**14**	**30**	**10**	**1**
3	Ohne eine ausreichende Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung können zentrale Orte höherer Stufe ihre Versorgungsaufgaben schlechter erfüllen.	14	15	2	12	**29**	**14**	**10**	**1**
4	Das Verkehrsangebot bis 2015 stellt eine deutliche Verbesserung des Straßen- und Schienennetzes für den überörtlichen Verkehr dar.[1]	9	16	6	11	**25**	**17**	**10**	**1**
5	Gemeinden mit Schienenanbindung sollen sich stärker entwickeln als Gemeinden ohne einen solchen Anschluss	14	23	2	6	**37**	**8**	**8**	**3**
6	Ein verschärfter Konkurrenzdruck zwischen den Gemeinden um Betriebe und Einwohner bringt den Gemeinden mehr Nachteile als Vorteile[2]	14	11	1	17	**25**	**18**	**8**	**3**

[1, 2] jeweils eine Nennung zwischen Zustimmung und Ablehnung

Bei einer differenzierten Betrachtung der einzelnen Thesen ergibt sich folgendes Bild:

These 1

Zentrale Orte höherer Stufe sollen stärker wachsen als nicht-zentrale Orte und Kleinzentren

Meinungsbild
These 1 findet sowohl bei den Gemeinden als auch bei den regionalen Akteuren in der Gesamtbetrachtung Zustimmung. Unter den Gemeinden äußern sich die zentralen Orte höherer Stufe fast vollständig zustimmend, nur zwei stimmen dieser These nicht zu. Bei den nicht-zentralen Orten und Kleinzentren überwiegt knapp die Ablehnung, immerhin befürworten jedoch rd. 43% dieser Gemeinden die These.

Für die Zustimmung werden folgende Gründe angeführt:
- die bereits vorhandene Infrastruktur in den zentralen Orten und deren bessere Auslastung (Kostenvorteile),
- die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und
- die Vermeidung von Zersiedlung und geringerer Flächenverbrauch.

Für die Ablehnung werden folgende Gründe angeführt:
- die Benachteiligung der Kleinzentren, die ebenfalls Versorgungsfunktionen wahrnehmen,
- die geringere Chance auf Entwicklung zu höherer Zentralität,
- der Erhalt der sozialen Infrastruktur in den kleinen Gemeinden,
- der Wunsch nach Entwicklung auch in den kleinen Gemeinden,
- die Sicherstellung der Gemeindefinanzen durch Wachstum.

These 2

Der Arbeitsplatzzuwachs soll sich gleichmäßiger als bisher auf alle zentralen Orte höherer Stufe im Raum verteilen

Meinungsbild
These 2 stößt in der Gesamtbetrachtung bei den regionalen Akteuren auf Zustimmung, bei den Gemeinden hingegen mehrheitlich auf Ablehnung. Die ablehnende Haltung findet sich sowohl bei den zentralen Orten höherer Stufe als auch bei den nicht-zentralen Orten und Kleinzentren, bei ersteren ist sie mit rd. 62% jedoch weniger ausgeprägt als bei letzteren mit rd. 71%.

Für die Zustimmung werden folgende Gründe angeführt:
- die größere Ausgewogenheit der wirtschaftlichen Entwicklung,
- die Partizipation des Raumes Landshut,
- die Reduzierung des Pendleraufkommens und die Entzerrung der Pendlerströme,
- die Entlastung der Verkehrsinfrastruktur im Raum zwischen der LH München und dem Flughafen,
- die Sicherung der Gewerbesteuereinnahmen und
- ein moderates Preisniveau auch in den bevorzugten Standorten.

Für die Ablehnung werden folgende Gründe angeführt:
- ein höheres Pendleraufkommen in den Zentren,

- fehlende Steuerungsinstrumente,
- fehlende Steuereinnahmen in kleinen Gemeinden und
- eine Verkehrsentlastung durch Dezentralisierung der Arbeitsplätze.

Die Argumente zeigen, dass diese These zum Teil deshalb abgelehnt wurde, weil sie dahingehend missverstanden wurde, dass das Arbeitsplatzwachstum ausschließlich in den zentralen Orten höherer Stufe stattfinden solle.

These 3

Ohne eine ausreichende Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung können zentrale Orte höherer Stufe ihre Versorgungsaufgaben schlechter erfüllen.

Meinungsbild
These 3 findet sowohl bei den Gemeinden als auch bei den regionalen Akteuren in der Summe eher Zustimmung. Unter den Gemeinden äußern sich die zentralen Orte höherer Stufe fast vollständig zustimmend, nur zwei stimmen dieser These nicht zu. Auch bei den nicht-zentralen Orten und Kleinzentren überwiegt diesmal, wenn auch knapp, die Zustimmung. Das Meinungsbild stellt sich also anders dar als bei These 1, die sich ebenfalls mit der Stärkung der zentralen Orte befasste, jedoch stärker das Verhältnis zwischen den zentralen Orten höherer Stufe und den nicht-zentralen Orten thematisierte.

Für die Zustimmung werden folgende Gründe angeführt:
- die bessere Nutzung / Auslastung der vorhandenen Infrastruktur (Kostenvorteile und Sicherung des Angebots) auch zur Sicherstellung des Versorgungsangebots für den Verflechtungsbereich,
- die Befriedigung immer höherer Ansprüche an die Infrastrukturausstattung sowie
- die Sicherung von Steuereinnahmen zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur.

Die Gründe gegen These 3 stellen aus Sicht der Gutachter z.T. eher ergänzende Hinweise denn tatsächliche Argumente gegen die Grundaussage der These dar. Sie lassen sich wie folgt zusammenfassen:
- die Notwendigkeit, den Erhalt der Infrastruktur zu sichern, trifft auch auf Kleinzentren und nicht-zentrale Orte zu,
- der Infrastrukturbestand muss auch ohne Wachstum gesichert sein und
- die Wohnbauentwicklung stellt eine Belastung dar.

These 4

Das Verkehrsangebot bis 2015 stellt eine deutliche Verbesserung des Straßen- und Schienennetzes für den überörtlichen Verkehr dar.

Meinungsbild
Auch These 4 findet sowohl bei den Gemeinden als auch bei den regionalen Akteuren in der Gesamtbetrachtung eher Zustimmung. Unter den Gemeinden ist diese jedoch weniger ausgeprägt als bei den regio-

nalen Akteuren. Sowohl bei den zentralen Orten höherer Stufe als auch bei den nicht-zentralen Orten und Kleinzentren überwiegt zwar die Zustimmung, mit rd. 40 % ist jedoch in beiden Gemeindetypen auch der Anteil derjenigen, die der Aussage nicht zustimmen, relativ hoch.

Bei den Gründen für die Zustimmung wurden im Prinzip eher ergänzende Anmerkungen gemacht, und zwar,

- dass es sich zwar um eine Verbesserung des Verkehrsangebots handle, dies jedoch nicht gleichzusetzen sei, mit einem guten Verkehrsangebot und
- dass Zweifel an der Finanzierung / Realisierung bis 2015 bestünden (wird auch als Argument gegen die These genannt).

Die Gründe gegen die These 4 beziehen sich auf

- weitere, für erforderlich gehaltene Maßnahmen im öffentlichen Verkehr (z.B. die U6-Verlängerung in Richtung Flughafen) und
- Defizite im Gesamtverkehrskonzept, u.a. für den östlichen Landkreis Erding und die A 92.

These 5

Gemeinden mit Schienenanbindung sollen sich stärker entwickeln als Gemeinden ohne einen solchen Anschluss

Meinungsbild
These 5 findet von allen Thesen die höchste Zustimmung. Bei ihr ist sogar die Zustimmung unter den Gemeinden größer als unter den regionalen Akteuren. Das hohe Maß an Befürwortung findet sich gleichermaßen unter den zentralen Orten höherer Stufe als auch unter den nicht-zentralen Orten und Kleinzentren.

Für die Zustimmung werden folgende Gründe angeführt:

- die Reduzierung bzw. Eindämmung des Zuwachses von motorisiertem Individualverkehr,
- die Sicherung vorhandener ÖPNV-Standards sowie
- die Umsetzung des Landesentwicklungsprogramms.

Die Gründe gegen die These 5 enthalten wiederum eher ergänzende Hinweise, u.a. auf die unzureichenden Vorschläge für den ÖV-Fernverkehr nach Ostbayern sowie darauf, dass auch Gemeinden ohne Schienenanschluss Entwicklungsmöglichkeiten offen stehen müssten, insbesondere, wenn sie an leistungsfähigen Straßenachsen lägen.

These 6

Ein verschärfter Konkurrenzdruck zwischen den Gemeinden um Betriebe und Einwohner bringt den Gemeinden mehr Nachteile als Vorteile

Meinungsbild
Bei einer Gesamtbetrachtung werden sowohl von den Gemeinden als auch von den regionalen Akteuren in einem verschärften Konkurrenzdruck zwischen den Gemeinden um Arbeitsplätze und Einwohner

mehr Nachteile als Vorteile gesehen. Bei den zentralen Orten höherer Stufe ist die Zustimmung zu der These 6 besonders ausgeprägt, bei den nicht-zentralen Orten und Kleinzentren überwiegend hingegen eher die Ablehnung.

Für die Zustimmung werden folgende Gründe angeführt:
- die schlechtere Verhandlungsposition für die einzelne Gemeinde („gegeneinander ausgespielt werden"),
- das „Verderben" der Preise und
- die Befürchtung, dass eine verschärfte Konkurrenz zu einer größeren „Investitionsspirale" unter den Gemeinden führt, mit entsprechenden finanziellen Nachteilen.

Ergänzend wurde hingewiesen auf die Erforderlichkeit der Zusammenarbeit im Hinblick auf die Globalisierung und fehlende Instrumente für einen Vorteils- / Lastenausgleich, z.B. bei Nachteilen für umliegende Gemeinden.

Eine Ablehnung wurde vor allem begründet mit der Aussage, dass Konkurrenz im Sinne des Sprichworts „Konkurrenz belebt das Geschäft" auch zu mehr Kreativität zum Wohle der Bürger führe. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass Konkurrenz ein Grundsatz der Marktwirtschaft sei.

Beurteilung des Leitkonzept-Entwurfs

Im zweiten Arbeitsschritt wurden die Gemeinden und regionalen Akteure einzeln um eine Beurteilung des Leitkonzept-Entwurfs gebeten (Positionierung der gemeindlichen Beurteilung zwischen den beiden Polen „dem Leitkonzept stimme ich zu - das Leitkonzept lehne ich ab" mittels Klebepunkt) und nach Gründen für ihre Beurteilung befragt. Außerdem wurden sie gebeten, aus ihrer Sicht notwendige Änderungen des Leitkonzept-Entwurfs mitzuteilen.

Eine zusammenfassenden Betrachtung der Beurteilung ist in der nachfolgen Tabelle dargestellt. Die Einzelergebnisse sind im Anhang dokumentiert.

Tabelle 20: Beurteilung des Leitkonzepts durch die Teilnehmer des Workshops

	Eher Zustimmung	Mitte[1]	Eher Ablehnung
Gemeinden insgesamt, davon	12	6	26
Zentrale Orte höherer Stufe	8	2	3
Nicht-zentrale Orte u. Kleinzentren	4	4	23
Regionale Akteure	9	-	1

Quelle: eigene Erhebung

[1] Als in der Mitte, also unentschieden oder indifferent, wurde eine Beurteilung dann gewertet, wenn der Klebepunktes genau oder sehr nah an der Mitte zwischen den beiden Polen der Achse positioniert wurde.

Positionen zum Leitkonzept-Entwurf

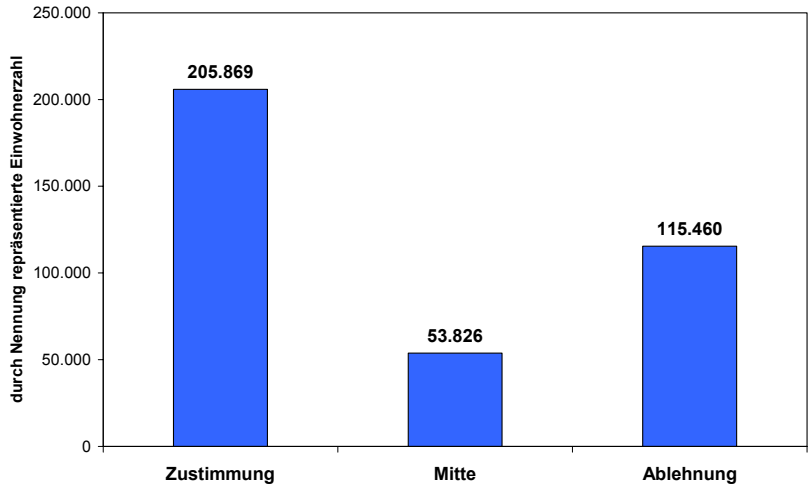
Bei den Gemeinden findet der Leitkonzept-Entwurf – betrachtet man die Gesamtheit der Nennungen – deutlich mehr Ablehnung als Zustimmung. Insgesamt 26 Gemeinden (59%) lehnen ihn eher ab, 12 Gemeinden stimmen eher zu (27%), weitere 6 Gemeinden (14%) sind unentschieden. Eher zustimmend äußern sich vor allem die zentralen Orte höherer Stufe, zwei Drittel der positiven Äußerungen stammen von ihnen. Bei der eher ablehnenden Haltung überwiegen hingegen deutlich die nicht-zentralen Orte und Kleinzentren.

Zustimmung bei zentralen Orten höherer Stufe – Ablehnung bei nicht-zentralen Orten und Kleinzentren

Betrachtet man ausschließlich die Voten der zentralen Orte höherer Stufe, so überwiegt unter diesen deutlich die Zustimmung zum Konzept gegenüber der Ablehnung oder einer unentschiedenen Haltung. Bei den nicht-zentralen Orten und Kleinzentren ist genau das Gegenteil der Fall, eine große Mehrheit der teilnehmenden Gemeinden steht dem Konzept eher ablehnend gegenüber.

Gewichtet man die Nennungen der Gemeinden mit den durch sie repräsentierten Einwohnerzahlen, so ergibt sich ähnlich wie bereits bei der Beurteilung der Entwicklungsszenarien folgendes Bild:

Abbildung 13: Beurteilung des Leitkonzept-Entwurfs durch Gemeinden – gewichtet nach Einwohnerzahl (n = 44)



Quelle: eigene Erhebung

Bei Gewichtung mit Einwohnerzahlen überwiegt Zustimmung

Nach Gewichtung der Nennungen mit den durch sie repräsentierten Einwohnerzahlen der Gemeinden überwiegt deutlich eine zustimmende Haltung. Dies erklärt sich vor allem mit der relativ hohen Zustimmung der einwohnerstarken zentralen Orte höherer Stufe zum Konzept.

Bei der Beurteilung der regionalen Akteure überwiegt deutlich eine zustimmende Haltung zum Leitkonzept-Entwurf.

Gründe für die Beurteilungen

Für die Weiterentwicklung des Konzepts im Hinblick auf eine möglichst große Zustimmung unter den Gemeinden und regionalen Akteu-

ren im Untersuchungsgebiet ist es notwendig, die Gründe für die Positionen mit einzubeziehen.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Sichtweisen innerhalb der Teilnehmerschaft heterogen sind. Zum Teil kommen gegensätzliche Interessen zum Ausdruck, der gleiche Sachverhalt wird, je nach Betroffenheit, von der einen Gemeinde positiv gesehen, von der anderen negativ. Andererseits gibt es hinsichtlich bestimmter Aspekte durchaus eine Übereinstimmung in den gemeindlichen Einschätzungen.

Ablehnende Haltungen zum Leitkonzept bezogen sich einerseits auf dessen methodische Ansätze und inhaltliche Aussagen und andererseits auf dessen Rolle und Bedeutung für die kommunale Planung.

Kritik am Leitkonzept-Entwurf

Zu den methodischen und inhaltlichen Kritikpunkten am Leitkonzept-Entwurf gehörten u.a.:

- die Entwicklung des Leitkonzepts auf der Basis von Annahmen und Prognosen, die wiederum in Frage gestellt werden, sowie die Grundlagenermittlung allgemein,
- das Fehlen eines Verkehrskonzepts (Straße) bzw. die Forderung eines stärkeren Eingehens auf den Verkehr,
- die Überbewertung des ÖPNV sowie die unzureichende Berücksichtigung der Straße,
- die zu geringe Berücksichtigung der Zielvorstellungen der einzelnen Gemeinden („Einwohner- und Arbeitsplatzzuwachs zu gering"),
- die zu starke Berücksichtigung der Stärkung zentraler Orte und die daraus folgende Einschränkung der Entwicklung der kleinen Gemeinden („Leitkonzept führt zum Absterben nicht-zentraler Orte"),
- die zu geringe Berücksichtigung der spezifischen Besonderheiten der einzelnen Gemeinden („zu sehr verallgemeinert", „nicht alle gleich betrachten", „an der Realität vorbei"),
- die Benachteiligung des östlichen Raums (Entwicklung insgesamt und Verkehr),
- die mangelnde Berücksichtigung von Sondereinflüssen bzw. -entwicklungen z.B. der LH München, der Nachfrage der Wirtschaft sowie
- die zu starke (gemeindescharfe) Differenzierung der Zielwerte für die Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung, die auch vor dem Hintergrund der Befürchtungen bezüglich des Eingriffs in die gemeindliche Planungshoheit gesehen werden muss.

Die Kritik bzw. Befürchtungen bezüglicher der Rolle und Bedeutung des Leitkonzepts für die kommunale Planung beinhalteten unterschiedliche Aspekte.

Befürchtung zur starker Bindungswirkung

Von vielen Gemeinden wird eine zu starke Bindungswirkung des Leitkonzepts mit der Folge einer Reglementierung und Einschränkung der gemeindlichen Planungshoheit befürchtet. Konkret sei dies z.B. dann zu befürchten, wenn das Konzept in die Regional- und Landesplanung eingehe oder zum Beurteilungsmaßstab bei kommunalen Planungen für Träger öffentlicher Belange oder übergeordnete Behörden würde.

Im Gegensatz dazu werden, eher von Befürwortern des Konzepts, die Steuerungsmöglichkeiten für eine dem Leitbild entsprechende Entwicklung in Zweifel gezogen, die mangelnde Bindungswirkung wird also als ein eher negativer Aspekt angeführt.

Zweifel an Realisierung der Verkehrsmaßnahmen

Die Zweifel, die in Bezug auf die Realisierung der Maßnahmen im Verkehrsbereich auf Grund einer nicht gesicherten Finanzierung gehegt werden, führen ebenfalls zu Zweifeln an der Umsetzung des Konzepts.

Gründe für eine Zustimmung zum Leitkonzept-Entwurf

Die Kommunen und regionalen Akteure, die das Leitkonzept eher begrüßen, begründen dies in Bezug auf die inhaltlichen Aussagen u.a. mit folgenden Aspekten:

- der Stärkung und damit Sicherung der Funktion der zentralen Orte,
- der Verbesserung der Infrastrukturauslastung,
- der Vermeidung von Zersiedelung,
- der Unterstützung einer nachhaltigen Entwicklung,
- der Verkehrsvermeidung, u.a. durch die Berücksichtigung der Schienenanbindung,
- der Verbesserung der Verkehrsbedingungen bzw. der Stärkung des öffentlichen Verkehrs und
- der stärkeren Entwicklung des Landshuter Raumes.

Hinsichtlich der Rolle und Bedeutung des Leitkonzepts wird positiv dessen Funktion als Planungshilfe für Kommunen sowie dessen Beitrag zum Gespräch zwischen den Gemeinden herausgestellt.

Gewünschte Änderungen am Leitkonzept-Entwurf

Befragt nach aus ihrer Sicht notwendigen Änderungen im Leitkonzept ergaben sich, soweit nicht schon durch die Kritik ausgedrückt, folgende Schwerpunkte:

- der Wunsch nach Sicherstellung der gemeindlichen Planungshoheit,
- der Wunsch nach einer stärkeren Berücksichtigung einzelgemeindlicher Besonderheiten bzw. Interessen, explizit oder implizit verbunden i.d.R. mit einer Anhebung der Zielwerte für die Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung,
- der Verzicht auf gemeindespezifisch differenzierte Zielwerte für die Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung und
- der Wunsch nach einer stärkeren Berücksichtigung des Verkehrs, i.S. eines Verkehrskonzepts bzw. einzelner Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, z.B. Buslinien, Ortsumfahrung.

6.1.2.2 FACHLICHE INPUTS ZUM THEMA „INTERKOMMUNALE KOOPERATION“

Am Nachmittag des Abschlussworkshops wurde das von den Gemeinden und regionalen Akteuren im Prozess mehrfach geäußerte Interesse am Thema interkommunale Kooperation aufgegriffen und zum Gegenstand von fachlichen Inputs sowie von Gruppenarbeit gemacht.

Die Fachinputs erfolgten durch die Gutachter zum Thema „(Realisierte) Beispiele interkommunaler Kooperation in der Region“ und den externen Referenten, Herrn Dr. Klaus-Dieter Wagner von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, zum Thema „Möglichkeiten und Vorteile interkommunaler Baugebietsausweisungen“.

Die Inputs der Gutachter sind im Anhang (Interkommunale Zusammenarbeit) enthalten, ergänzt um Informationen und Beispiele zum Vortragsthema des externen Referenten.

6.1.2.3 ERGEBNISSE DER ARBEITSGRUPPEN ZUR INTERKOMMUNALEN KOOPERATION

Arbeitsgruppen zu drei Themen

Angeboten wurden vier Arbeitsgruppen zu den aus den Fragebögen bekannten Themenfeldern ‚abgestimmte Bauleitplanung', ‚gemeinsames Standortmarketing'. ÖPNV' (ergänzt um den Straßenverkehr) und ‚Nutzung / Auslastung von sozialer Infrastruktur'. Die Teilnehmer wählten die ersten drei angebotenen Themen für ihre Gruppenarbeit aus.

Ziel der Arbeit war, die Themenfelder durch die Teilnehmer inhaltlich unter drei vorgegebenen Fragestellungen zu konkretisieren. Dies geschah u.a. mit dem Ziel, die Interessenlagen der einzelnen Teilnehmer aufzuzeigen und damit auch den anderen Teilnehmern bekannt zu machen. Bei erkennbar gleichgerichteten Interessenlagen war so auch die Möglichkeit gegeben, dass der Workshop eine gewisse Impulsfunktion für Kooperationsprojekte übernehmen könnte.

Die Gruppen, deren Teilnehmer im Anhang (Abschlussworkshop) aufgeführt sind, kamen zu folgenden Ergebnissen:

GRUPPE I VERKEHR

Wo sehen Sie Interesse für (interkommunale) Kooperationen?	Wer ist dabei als Kooperationspartner vorstellbar / notwendig?	Was ist notwendig für die Umsetzung der Projekte? Welche Unterstützung brauchen Sie?
Parkraumüberwachung, Parkraumkonzeption P + R-Bewirtschaftung		
Überwachung ruhender und fließender Verkehr		
Verkehrsplanung, Straßenumgehungen		
(B 471) Autobahnparallele	Landkreis, Land, Bund	Trägerschaft, Nutzen/Kosten-Verteilung
Landkreisübergreifende ÖPNV-Planung, incl. Bündelung Nutzungen (z. B. Schulstandorte)	Landkreis, Schulträger, Verkehrsträger	
Fördergemeinschaft zum Schienenausbau		
Radwegenetz		
kommunaler Schienenverkehr		
Abstimmung Schulbus / Linienverkehr / Kindergartenbus / Werksverkehr / Schulzeiten	RVO, MVV Unternehmen Schulen	Regulierungsproblem Hohe rechtliche / gesetzliche Hürden
Deregulierung ÖPNV		

GRUPPE II – ABGESTIMMTE BAULEITPLANUNG

Wo sehen Sie Interesse für (interkommunale) Kooperationen?	Wer ist dabei als Kooperationspartner vorstellbar / notwendig?	Was ist notwendig für die Umsetzung der Projekte? Welche Unterstützung brauchen Sie?
kommunale Finanzmisere → Haushaltsausgleich nur gemeinsam von Gemeinden ähnlicher Struktur zu bewältigen ohne staatl. Förderung wenig Anreize Interesse erst, wenn nichts mehr geht Abstimmung / Kooperation sinnvoll bei Konflikten Einzelhandelsgroßprojekte als wichtiges Feld (Hauptverkehrserzeuger) Flächenknappheit	IHK / LRA Gemeinderäte sind schwierig zu überzeugen	Modellhafte Projekte Zeit / Überzeugungsarbeit

GRUPPE III – GEMEINSAMES STANDORTMARKETING

Wo sehen Sie Interesse für (interkommunale) Kooperationen?	Wer ist dabei als Kooperationspartner vorstellbar / notwendig?	Was ist notwendig für die Umsetzung / Weiterführung der Projekte? Welche Unterstützung brauchen Sie?
Erfahrungsbericht bestehende Kooperationen zwischen Gemeinden schwächeln oft am fehlenden politischen Willen Oberding: Kooperation im Kleinen → Fluglärm +=, FMG Ismaning: Medienstandort gemeinsam mit Unterföhring =, fehlende Kooperation Ismaning: Computerstandort gemeinsam mit Unterschleißheim =,fehlende Kooperation Stärke der LHM nur in Verbindung mit Umlandgemeinden LMH führt die Nachbargemeinden mit auf = Entwicklungscluster Gemeinsame Plattform = MAI Unterschleißheim: positive Erfahrungen mit MAI und Nordallianz Unterschleißheim: Verbund positiv; Betriebe innerhalb des Verbundes unterbringen Unterschleißheim: MAI-Initiative =, großer Verbund darin vertreten als kleiner Teil Landshut: positive Werbung für den Raum durch Flughafen Landshut: Tagesgeschäft eigenständig → nur bei oberflächlichen Werbezielen	Abhängig vom Ziel Wirtschaftraum Südostbayern oder Greater Munich - Zielgruppe? Bestehende Verwaltungsgrenzen contra bestehende Strukturen Ist der MAI-Verein in seinem Zuschnitt noch richtig? Inwieweit kann man den MAI-Verein weiterentwickeln Raum-Begriffe in der Vermarktung oft nicht geeignet	Weiterentwicklung der bestehenden Aktivitäten Wunsch nach Systematisierung Offene Kommunikation Wunsch nach Zurückdrängen der einzelnen Egoismen Gegenseitiges Vertrauen wichtig! Wenn Kooperationspartner unterschiedlich dominant sind = negativ! „Weg“ mit bestehenden Verwaltungsgrenzen Einsicht „die Geister, die ich rief“

6.2 ÜBERARBEITETES LEITKONZEPT „FLUGHAFENUMLAND"

6.2.1 ZIEL UND BEDEUTUNG DES LEITKONZEPTS

Das Leitkonzept zeigt auf, wie sich die Verkehrs-, Arbeitsplatz- und Einwohnerentwicklung im Untersuchungsraum künftig nachhaltig und unter Nutzung der vorhandenen Potenziale vollziehen könnte und sollte. Es berücksichtigt fachliche Zielsetzungen zur räumlichen Entwicklung und die im Dialogprozess artikulierten Zielvorstellungen der Gemeinden im Untersuchungsgebiet.

Leitkonzept = Verknüpfung aus fachlichen Überlegungen und Ergebnissen des Dialogs

Das Leitkonzept ist das Ergebnis des seit rund eineinhalb Jahren andauernden Diskussionsprozesses mit den Städten, Gemeinden und regionalen Akteuren. In diesem konsensorientierten Prozess wurden von den Gutachtern vorgeschlagene Überlegungen schrittweise konkretisiert und unter Berücksichtigung von Anregungen aus der Diskussion modifiziert. Der Schwerpunkt der Betrachtung liegt in der räumlichen Verteilung der gemäß Prognose bis zum Jahr 2015 zu erwartenden Einwohner und Arbeitsplätze unter Berücksichtigung der bis dahin voraussichtlich realisierten Verkehrsinfrastruktur im Bereich Straße und Schiene.

Leitkonzept ist Planungs- und Entscheidungshilfe

Das Leitkonzept versteht sich als Planungs- und Entscheidungshilfe für die kommunalen Entscheidungsträger. Es stellt eine Empfehlung und Richtschnur dar, an der sie ihre Entwicklung orientieren können und sollten.

Planungshoheit der Kommunen nicht berührt

Die Umsetzung des Leitkonzepts kann nur freiwillig und in der Erwartung von – vielleicht langfristigen - Vorteilen für die Gemeinden geschehen. Die Planungshoheit der Städte und Gemeinden wird durch das Leitkonzept nicht berührt.

Aufforderung zur Umsetzung der Maßnahmen im Bereich Verkehr

Hinsichtlich der Maßnahmen im Verkehrsbereich ist das Leitkonzept als Aufforderung an die Entscheidungs- und Maßnahmenträger gerichtet, diese wie im Leitkonzept unterstellt umzusetzen.

6.2.2 MAßSTÄBE FÜR DIE ENTWICKLUNG DES LEITKONZEPTS

Die Grundlage für die Entwicklung des Leitkonzepts sind fachliche Aspekte und Anregungen der kommunalen und regionalen Akteure aus dem Dialogprozess. Im Einzelnen sind folgende Aspekte von Bedeutung:

1. Nutzung des Verkehrsangebots und ÖPNV-Orientierung
2. Stärkung von zentralen Orten höherer Stufe
3. Ausnutzung der wirtschaftlichen Potenziale des Flughafens
4. Einbindung der gemeindlichen Interessen

6.2.2.1 NUTZUNG DES VERKEHRSANGEBOTS UND ÖPNV-ORIENTIERUNG

VERKEHRSANGEBOT

Die täglichen Verkehrsprobleme im örtlichen und überörtlichen Straßennetz hatten in der Diskussion im Rahmen des Flughafengutachtens stets einen sehr hohen Stellenwert. Defizite in der bestehenden Straßen- und Schieneninfrastruktur sind unbestritten und waren bereits Gegenstand des verkehrlichen Teils des Gutachtens in der Stufe 1 gewesen.

Der verkehrliche Teil des Gutachtens „Der Flughafen München und sein Umland" hat in Stufe 1 aufgezeigt, welche Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Bereich Straße und Schiene bis zum Jahr 2015 als realisiert angesehen werden können. Diese Maßnahmen haben sich im Zuge der Arbeit am Gutachten verfestigt, zum Teil wurden weitere Maßnahmen ergänzt, es wurden aber auch einige Maßnahmen aus den Programmen gestrichen. Die bis zum Jahr 2015 zugrundegelegten Maßnahmen sind im Abschnitt 2.2 im Einzelnen aufgeführt.

Erreichbarkeit des Flughafens im Schienennetz wird deutlich verbessert

Insbesondere die Bereiche östlich des Flughafens erfahren durch die geplanten Neubaumaßnahmen im Schienennetz (S-Bahn-Ringschluss Erding, Ostbayernanbindung und Walpertskirchener Spange) eine verbesserte Anbindung an den Flughafen. Hinsichtlich einer direkten Anbindung der Stadt Freising an den Flughafen München ist die Durchbindung des Erdinger Ringschlusses über den Flughafen nach Freising zu favorisieren.

Es konnte bereits in der Stufe 1 des Gutachtens dargestellt werden, dass sich durch die geplanten Maßnahmen im Schienenverkehr die Fahrzeiten zum Flughafen aus dem östlichen Untersuchungsgebiet und darüber hinaus deutlich verringern.

Das Leitkonzept trägt dieser verbesserten Situation Rechnung, indem es Gemeinden stärkt, die von den neuen Infrastrukturmaßnahmen profitieren werden.

ÖPNV-ORIENTIERUNG

Siedlungsentwicklung wesentlicher Faktor der Verkehrserzeugung

Eine nachhaltige Raumentwicklung muss bei der Suche nach Lösungen von Verkehrsproblemen die Siedlungsentwicklung als wesentlichen Faktor der Verkehrserzeugung miteinbeziehen.

Umweltverträgliche Mobilität fördern

Das Leitkonzept basiert auf dem Grundsatz, dass sich eine Siedlungsentwicklung vor allem auf die Städte und Gemeinden konzentrieren sollte, die über einen Haltepunkt an das Netz des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs angeschlossen sind. Damit leistet es einen Beitrag für eine umweltverträgliche, nachhaltige Mobilität, insbesondere für eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Denn Einwohner und Arbeitnehmer, die ihre Ziele mit der Bahn schnell und bequem erreichen können, entlasten das Straßennetz oder belasten es zumindest nicht zusätzlich.

Auslastung der Bahn wirtschaftlich erforderlich

Darüber hinaus ist die Auslastung des mit hohen Kosten verbundenen Ausbaus und Betriebs schienengebundener Verkehrsmittel ein wichtiges Argument für eine Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Gemeinden mit Haltepunkten.

6.2.2.2 STÄRKUNG VON ZENTRALEN ORTEN HÖHERER STUFE

Die Stufe 1 des Gutachtens hat gezeigt, dass sich die nicht-zentralen Orte sowie die zentralen Orte niedriger Stufe im Vergleich zu den zentralen Orten höherer Stufe in den letzten 10 Jahren überdurchschnittlich stark entwickelt haben. Dies betrifft vor allem die Einwohnerentwicklung, teilweise aber auch die Arbeitsplatzentwicklung.

Eine Entwicklung, die diesen Trend weiterführt, sich also schwerpunktmäßig abseits der zentralen Orte höherer Stufe vollzieht, hätte eine weitere Schwächung der zentralen Orte zur Folge, die nicht nur für diese selbst, sondern für den Gesamtraum eine nachteilige Wirkung entfalten würde.

Bündelung verschiedener Funktionen – zum Wohl des Verflechtungsbereichs

Nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern dienen die zentralen Orte dem Ziel, die flächendeckende Sicherung von Mindeststandards zur Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen und privaten Einrichtungen und Dienstleistungen sowie Arbeitsplätzen in zumutbarer Entfernung sicherzustellen. Sie sollen daher nach Aussage des LEP u.a.

- als Versorgungsschwerpunkte mit unterschiedlichsten Einrichtungen öffentlicher und privater Träger ausgebaut und gesichert werden,
- als Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung zu einer Konzentration und Verdichtung der Bebauung beitragen,
- die Standortfaktoren für die Wirtschaft besonders stärken.

Die Bündelung der Siedlungsentwicklung und der Versorgungsfunktionen erfolgt dabei nicht nur zum Wohl der zentralen Orte selbst, sondern wesentlich auch zur Sicherstellung der Versorgung in ihrem Verflechtungsbereich. Um diese Versorgungsfunktion dauerhaft sicherzustellen, ist es aber erforderlich, den zentralen Orten den Erhalt ihrer zentralen Funktionen durch eine entsprechende Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung zu ermöglichen.

Eine Entwicklung in nicht-zentralen Orten soll selbstverständlich nicht grundsätzlich ausgeschlossen sein und auch sollen nicht die Vorzüge einer wohnortnahen Versorgung in Frage gestellt werden, zu bedenken ist jedoch, dass dies u.U. zu Lasten der zentralen Orte höherer Stufe geht. Dieser Aspekt darf bei der Betrachtung nicht vernachlässigt werden, denn grundsätzlich bedarf ein hochwertiges Angebot an zentralörtlichen Einrichtungen zu seiner Sicherung einer ausreichenden und dauerhaften wirtschaftlichen Auslastung.

Gleichgewicht von Wohnen und Arbeiten

Im Landesentwicklungsprogramm ist seit 1994 das Ziel einer abgestimmten Neuausweisung von gewerblichen Siedlungsflächen und Wohnbauflächen als sog. Harmonisierungsziel verankert. Es soll eine

Verschärfung auf dem Wohnungsmarkt ebenso vermeiden wie eine Verstärkung der Pendlerströme. Nach dem Ziel sollen daher im großen Verdichtungsraum München und im angrenzenden Umland des Flughafens gewerbliche Siedlungsflächen grundsätzlich nur ausgewiesen werden, wenn in der Gemeinde gleichzeitig Wohnsiedlungsflächen ausgewiesen werden, die ausreichend Wohnraum für den mit den neuen gewerblichen Siedlungsflächen zu erwartenden Bevölkerungszuwachs ermöglichen. Das Ziel ist demnach bei der Ausweisung neuer gewerblicher Bauflächen zu berücksichtigen. Die Nutzung bestehender Baurechtsreserven bleibt davon unberührt.

Ein prognostizierter Zuwachs von 32.600 Arbeitsplätzen (ohne Flughafenbeschäftigte) im Vergleich zu 46.100 Einwohnern im Untersuchungsgebiet lässt – soweit er nicht auf Flächen mit bestehendem Baurecht realisiert werden kann – Probleme bei der Umsetzung des Harmonisierungsziels erkennen. Dies gilt insbesondere für den Bereich zwischen München und dem Flughafen, wo die Entwicklung in der Vergangenheit in einigen Gemeinden zu ungunsten der Wohnbauflächen verlief. Ziel muss es aber sein, eine ungleichgewichtige Entwicklung in den betroffenen Gemeinden bzw. Teilräumen des Untersuchungsgebiets nicht weiter fortzusetzen.

Eine Entwicklung, die sich an der Stärkung der zentralen Orte höherer Stufe orientiert, trägt grundsätzlich zu einer Harmonisierung von Wohnen und Arbeiten bei.

Infrastruktureinrichtungen – Breites und flexibles Angebot

Für eine stärkere Einwohnerentwicklung in zentralen Orten spricht die in der Regel gute Ausstattung mit sozialen und kulturellen Infrastruktureinrichtungen (Kindergarten, Hort, Schulen, Sporteinrichtungen, Jugendeinrichtungen, VHS etc.) sowie das breite Handels- und Dienstleistungsangebot.

Unter dem Aspekt eines effizienten Einsatzes von Finanzmitteln ist v.a. die größere Flexibilität bei der Auslastung der vorhandenen Infrastruktureinrichtungen von Bedeutung, insbesondere bei Einrichtungen, die zeitlich begrenzt in Anspruch genommen werden, wie Kindergärten oder (Grund)schulen. Bei einer größeren Wohnbevölkerung treten weniger starke Schwankungen in der Nachfrage auf bzw. bei mehreren vorhandenen Einrichtungen können Nachfrageunterschiede zwischen diesen besser aufgefangen werden.

Kleineren Gemeinden, die in den zurückliegenden Jahren aufgrund des Bevölkerungsanstiegs neue Infrastruktureinrichtungen schaffen mussten und dies häufig als Belastung empfanden, wird der Entwicklungsdruck dadurch genommen.

Verkehrsvermeidung

Die Funktionsvielfalt in zentralen Orten, die Bündelung von Wohnort, Ausbildungs- oder Arbeitsplatz und Infrastruktur- sowie Freizeiteinrichtungen trägt zur Vermeidung von Verkehr bei. Die vergleichsweise größere Nähe zwischen den verschiedenen Einrichtungen bedeutet eine Verringerung der Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr, zum einen, weil umweltfreundliche Verkehrsmittel, Fuß und

Rad, bei kurzen Strecken noch eine größere Bedeutung besitzen und zum anderen, weil selbst bei Nutzung des Pkw weniger Kilometer gefahren werden. Dass eine gute fuß- oder radläufige Erreichbarkeit zudem gewährleistet, dass auch nicht motorisierte Personengruppen – Kinder, Jugendliche, alte Menschen - in ihrer Lebensführung flexibel sind und bleiben, kommt als positiver Effekt hinzu.

Da die zentralen Orte höherer Stufe zumeist über einen Anschluss an das Schienennetz verfügen, besteht zudem auch bei größeren Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsort eher die Möglichkeit, den ÖPNV zu nutzen.

Geringer Flächenverbrauch

Eine nachhaltige Raumentwicklung bedeutet einen sparsamen Umgang mit Boden. Vorrang sollte künftig in verstärktem Maße flächensparenden Siedlungsformen und der Innenentwicklung zukommen. Zwischen Flächenverbrauch und Siedlungsform besteht ein unmittelbarer Zusammenhang. Flächensparende Siedlungsformen, insbesondere verdichtete und mehrgeschossige Bauformen, finden sich nach wie vor eher in größeren Städten und Gemeinden. Zwar ist auch in nichtzentralen Orten eine Tendenz zu dichteren Bauformen und kleineren Grundstücken zu beobachten, das Niveau von zentralen Orten höherer Stufe wird jedoch nicht erreicht und ist unter dem Gesichtspunkt der Siedlungsstruktur und des Ortsbildes auch nicht unbedingt anzustreben.

Wohnungsangebot – (Miet-)Wohnungen in Mehrfamilienhäusern

Das ifo Institut hat in der Stufe 1 des Gutachtens für die kommenden Jahre einen weiterhin hohen Bedarf an Wohnungen in Mehrfamilienhäusern ermittelt. Der Vergleich mit dem dafür potenziell zur Verfügung stehenden Flächenangebot in den Gemeinden hat jedoch ergeben, dass für dieses Segment des Wohnungsbedarfs ein potenzielles Flächendefizit besteht, während im Segment Ein- und Zweifamilienhäuser ein deutlicher potenzieller Flächenüberhang zu erkennen ist.

Die differenzierte Flächenerhebung in Stufe 1 des Gutachtens hat gezeigt, dass die potenziellen Wohnflächenangebote in Mehrfamilienhäusern fast ausschließlich in zentralen Orten höherer Stufe vorhanden sind. Dies überrascht nicht, da Mehrfamilienhausbau traditionell aufgrund der siedlungsstrukturellen Eigenheiten schwerpunktmäßig in zentralen Orten höherer Stufe stattfindet. Diese Situation wird sich auch künftig nicht grundsätzlich umkehren, selbst wenn die kleinen Gemeinden bereit wären, einen größeren Beitrag zur Schaffung von Wohnflächen in Mehrfamilienhäusern zu leisten. Die Stärkung der zentralen Orte in Bezug auf die Einwohnerzahlen trägt somit auch dem Bedarf der zuziehenden Einwohner in Bezug auf die gewünschte Wohnform Rechnung.

6.2.2.3 NUTZUNG DER WIRTSCHAFTLICHEN POTENZIALE DES FLUGHAFENS

Nutzung der Lagegunst

Dem Leitkonzept liegt die Idee zugrunde, die vom Flughafen auf sein Umland ausstrahlenden wirtschaftlichen Effekte zum Wohle der Gesamtregion zu nutzen. Dabei sollen die Standortqualitäten des Rau-

mes genutzt werden. Zugleich wird darauf hingewirkt, dass positive Standorteigenschaften wie die Lagegunst zwischen der LH München und dem Flughafen nicht durch eine übermäßige Konzentration von Arbeitsplätzen in diesem Raum unerwünschte Negativeffekte, wie z.B. Verkehrsprobleme oder kleinräumig angespannte Wohnungsmärkte erzeugen und die optimale Nutzung der Potenziale behindern.

Ausgewogene Entwicklung

Die durch den Flughafen induzierten sowie die durch eine autonome Wirtschaftsentwicklung entstehenden Arbeitsplätze sollen gemäß Leitkonzept so im Raum verteilt sein, dass – unter Ausnutzung der positiven Standortfaktoren - eine ausgewogene Entwicklung von Einwohnern und Arbeitsplätzen entsteht.

Verbesserung von Standortbedingungen durch Ausbau der Schieneninfrastruktur

Durch den Ausbau der Schieneninfrastruktur verbessern sich die Standortbedingungen für Gewerbeansiedlungen in den Kommunen, und zwar insbesondere in denen, die bislang nicht das erwartete Arbeitsplatzwachstum verzeichnen konnten. Dies gilt durch den S-Bahn-Ringschluss incl. der Durchbindung nach Freising für die Städte Erding und Freising und darüber hinaus auch für Landshut und Moosburg. Durch die Walpertskirchener Spange verbessern sich die Standortbedingungen in Dorfen. Für diese Kommunen besteht die berechtigte Hoffnung, dass aus der verbesserten Anbindung an den Flughafen positive Arbeitsplatzeffekte erwachsen.

Gleichwohl bleibt auch der Bereich zwischen Flughafen und LH München weiterhin Entwicklungsraum. Seine Standortqualitäten, die in der Vergangenheit zu bevorzugten Betriebsansiedlungen geführt haben, sind nach wie vor vorhanden. Und es stehen noch hinreichend unbebaute Flächen sowie leerstehende Büroflächen zur Verfügung, um weitere Betriebe aufzunehmen.

Selbstverständlich sollen Entwicklungsmöglichkeiten der nichtzentralen Orte und Kleinzentren nicht grundsätzlich ausgeschlossen sein, ihre Entwicklung soll sich jedoch auf die Nutzung der örtlichen Potenziale konzentrieren.

6.2.2.4 BERÜCKSICHTIGUNG KOMMUNALER INTERESSENLAGEN

Da die Entwicklung des Leitkonzepts als Dialogprozess angelegt ist, fanden auch die Interessenlagen der Gemeinden - soweit bekannt - Eingang in das Leitkonzept. Allerdings ist zu bedenken, dass manche gemeindlichen Entwicklungsvorstellungen zum Umfang des Wachstums durch die Prognose nicht gedeckt sind. Der Flughafen selbst wächst zwar deutlich, aber das Umland hat nicht mehr die Dynamik früherer Jahre.

Dies führt dazu, dass die Entwicklungsvorstellungen und –wünsche aller Gemeinden im Untersuchungsgebiet nicht in vollem Umfang umgesetzt werden konnten. Es wurde aber versucht, die Ziele der Gemeinden – unter Blickwinkel der positiven Wirkungen für den Gesamtraum – zu berücksichtigen.

Grundlagen zur Einschätzung der Interessenlagen von Gemeinden und regionalen Akteuren in Bezug auf das Leitkonzept waren die Auswertung der Fragebögen zur Kurzfassung der Zwischenergebnisse im September 2003 (siehe Kapitel 5.3) sowie die Ergebnisse aus dem Abschlussworkshop (siehe Kapitel 6.1.2.1).

6.2.3 Ergebnisse und Anregungen zum Leitkonzept-Entwurf aus dem Abschlussworkshop

Zustimmung zu Grundsätzen des Leitkonzepts

Als ein Ergebnis des Abschlussworkshops ist festzuhalten, dass sich zu den als Thesen formulierten Grundsätzen des Leitkonzepts eine relativ breite Zustimmung unter den Teilnehmern herausgestellt hat.

Durchgängig und ausgeprägt war die Zustimmung bei den regionalen Akteuren. Bei den Gemeinden ergibt sich ein differenzierteres Bild. Eine hohe Zustimmung finden die Grundsätze, die eine Stärkung der Gemeinden mit Schienenanbindung (These 5) sowie der zentralen Orte höherer Stufe beinhalten (Thesen 1 und 3). Im Verkehrsangebot, wie es dem Leitkonzept zugrunde liegt, wird mehrheitlich eine deutliche Verbesserung im Straßen- und Schienennetz gesehen (These 4). Gleichzeitig wird jedoch auch auf die zwingend erforderliche Umsetzung hingewiesen. Darüber hinaus werden weitere Maßnahmen im Bereich der Straßeninfrastruktur, die im zugrundegelegten Verkehrsangebot nicht enthalten sind, für notwendig erachtet.

Leitkonzept-Entwurf - sowohl Zustimmung als auch Ablehnung

Bei der Beurteilung des Leitkonzept-Entwurfs findet dieses bei den regionalen Akteuren überwiegend Zustimmung, bei den Gemeinden mehrheitlich mehr Ablehnung als Zustimmung. Unter den Gemeinden sind vor allem die zentralen Orte höherer Stufe Befürworter des Konzepts, während bei den nicht-zentralen Orten und Kleinzentren die ablehnende Haltung überwiegt.

Nach Gewichtung der Nennungen mit den durch sie repräsentierten Einwohnerzahlen der Gemeinden überwiegt insgesamt deutlich eine zustimmende Haltung zum Leitkonzept-Entwurf. Dies erklärt sich vor allem mit der relativ hohen Zustimmung der einwohnerstarken zentralen Orte höherer Stufe.

Anregungen zum Leitkonzept-Entwurf

In der Diskussion und Gruppenarbeit im Abschlussworkshop wurden von den Teilnehmern differenzierte Anregungen und Modifizierungswünsche zum Leitkonzept-Entwurf formuliert:

- Wunsch nach Sicherstellung der gemeindlichen Planungshoheit
  Grundsätzlich muss betont werden, dass die Einschränkung der gemeindlichen Planungshoheit zu keinem Zeitpunkt Ziel des Gutachtens war. Auch eine dahingehend interpretierte faktische Bedeutung kann nicht erkannt werden.
  Nichtsdestotrotz wird im Abschlussbericht erneut herausgestellt, dass die kommunale Planungshoheit durch die Aussagen des Gutachtens nicht berührt und eingeschränkt wird. Auch wird die Be-

deutung und der Charakter des Leitkonzepts als Empfehlung bzw. als Planungs- und Entscheidungshilfe für die Kommunen herausgestellt.

Verzicht auf gemeindespezifisch differenzierte Zielwerte

- Verzicht auf gemeindespezifisch differenzierte Zielwerte für die Einwohner- und Arbeitsplatzzuwächse
  Auch diese Anregung kann berücksichtigt werden. Anstatt einer gemeindescharfen Quantifizierung der Einwohner- und Arbeitsplatzzuwächse werden diese nun für Gruppen angegeben, in denen jeweils mehrere Gemeinden zusammengefasst sind. Die Aufteilung der Zuwächse auf die einzelnen Gemeinden innerhalb einer Gruppe wird nicht differenziert dargestellt.

Stärkere Berücksichtigung einzelgemeindlicher Besonderheiten

- Wunsch nach einer stärkeren Berücksichtigung einzelgemeindlicher Besonderheiten bzw. Interessen, explizit oder implizit verbunden mit einer Anhebung der Werte für die Einwohner- und Arbeitsplatzzuwächse
  Grundsätzlich gilt, dass die von den Auftraggebern auf Basis der Fluggastprognosen des Flughafens München prognostizieren Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen 2015 eine Vorgabe für das Leitkonzept bilden, und zwar insofern, als diese Werte eine obere Grenze dessen, was "zu verteilen" ist, darstellen.

  Dem Wunsch nach Berücksichtigung gemeindlicher Sondersituationen wird die bereits erwähnte Bildung von Gemeindegruppen besser gerecht. Da innerhalb der Gruppen nicht differenziert wird, kann gemeindlichen Sondersituationen Rechnung getragen werden. Dabei ist jedoch im Grundsatz zu bedenken, dass bei begrenztem Wachstumspotenzial ein stärkeres Wachstum in einer Gemeinde immer ein geringeres Wachstum in einer anderen Gemeinde zur Folge hat.

Realisierung der Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen

- Forderung nach Realisierung der unterstellten sowie weiterer Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen / Wunsch nach einer stärkeren Berücksichtigung des Verkehrs
  Durch das Gutachten wird die Bedeutung beabsichtigter Maßnahmen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur unterstrichen. Auf die Notwendigkeit der Umsetzung der in den Programmen enthaltenen Projekte (s. Kapitel 2.2.1) bis zum Jahr 2015 wird mehrfach hingewiesen.
  Auf den Wunsch nach einer stärkeren Berücksichtigung des Verkehrs im Sinne eines Gesamtverkehrskonzepts wird in Kapitel 6.2.6 näher eingegangen.

6.2.4 GRUNDÜBERLEGUNGEN

Gruppenweise Zusammenfassung der Gemeinden

Aufgrund der Anregungen aus dem Workshop wurde der Entwurf des Leitkonzepts überarbeitet. Die wesentliche Modifikation bestand darin, dass Zielaussagen zur Entwicklung der Einwohner- und Arbeitsplätze nun nicht mehr gemeindescharf dargestellt werden, sondern gruppenweise, d.h. mehrere Gemeinden werden zusammengefasst. Die allgemeinen Überlegungen und Grundsätze, die dem Entwurf des Leitkonzepts zugrunde gelegen haben, behalten jedoch ihre Gültigkeit.

Basis für Leitkonzept = Szenario A + Modifikationen

Das Leitkonzept berücksichtigt fachliche Zielsetzungen zur räumlichen Entwicklung und im Dialogprozess artikulierte Zielvorstellungen und Entwicklungspräferenzen der Gemeinden und regionalen Akteure im Untersuchungsgebiet. Argumente aus beiden Aspekten haben zu der Entscheidung geführt, eine Raumentwicklung wie im „Szenario A – Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung“ als Basis für die räumliche Strukturentwicklung des Leitkonzepts heranzuziehen[12] und dieses mit Blick auf eine stärkere Berücksichtigung der Interessen und Zielvorstellungen der nicht-zentralen Orte und Kleinzentren zu modifizieren.

Das Leitkonzept für das Flughafenumland sieht unter den ausgeführten Prämissen nun folgendes vor:

- Ein maßgeblicher Teil des Zuwachses an Einwohnern und Arbeitsplätzen wird von den zentralen Orten höherer Stufe aufgenommen werden. Zentrale Orte höherer Stufe sind: Oberzentren, mögliche Oberzentren, Mittelzentren, mögliche Mittelzentren, Unterzentren und Siedlungsschwerpunkte.

  Ergänzungen zu dieser Grundregel bilden die Gemeinden Aschheim und Feldkirchen. Beide sind noch nicht als zentrale Orte höherer Stufe eingestuft, die Verfahren zur Einstufung als Siedlungsschwerpunkte laufen jedoch. Beide Gemeinden besitzen einen S-Bahn-Haltepunkt.

  Eine Sonderstellung nehmen außerdem die Flughafenanrainergemeinden Eitting, Hallbergmoos und Oberding ein. Sie gehören nicht zu den zentralen Orten höherer Stufe. Aufgrund ihrer besonderen Standortgunst schlägt das Leitkonzept dennoch für Eitting und Oberding eine stärkere Entwicklung bei den Arbeitsplätzen vor, für Hallbergmoos bei den Arbeitsplätzen und Einwohnern.

- Das Gewicht der zentralen Orte höherer Stufe im Vergleich zu den Kleinzentren und nicht-zentralen Orten soll erhalten bleiben.

- Beim Zuwachs an Arbeitsplätzen sollen die zentralen Orte höherer Stufe, die bisher weniger am Wachstum teilgehabt haben, z.B. Landshut, Freising[13], Erding und Moosburg gestärkt werden.

[12] Die Annahmen und Prämissen, die diesem Szenario zugrunde liegen, sind in Kapitel 5.1 dargestellt.

[13] Die sehr hohen Arbeitszuwächse in der Stadt Freising gehen vor allem auf die Zuwächse am Flughafen zurück, die in der Statistik Freising zugerechnet werden. Bereinigt man die Zuwächse Freisings um diese Flughafenarbeitsplätze, so ist das Wachstum unterdurchschnittlich.

Durchschnittliches Wachstum als Anhaltswert für die Entwicklung

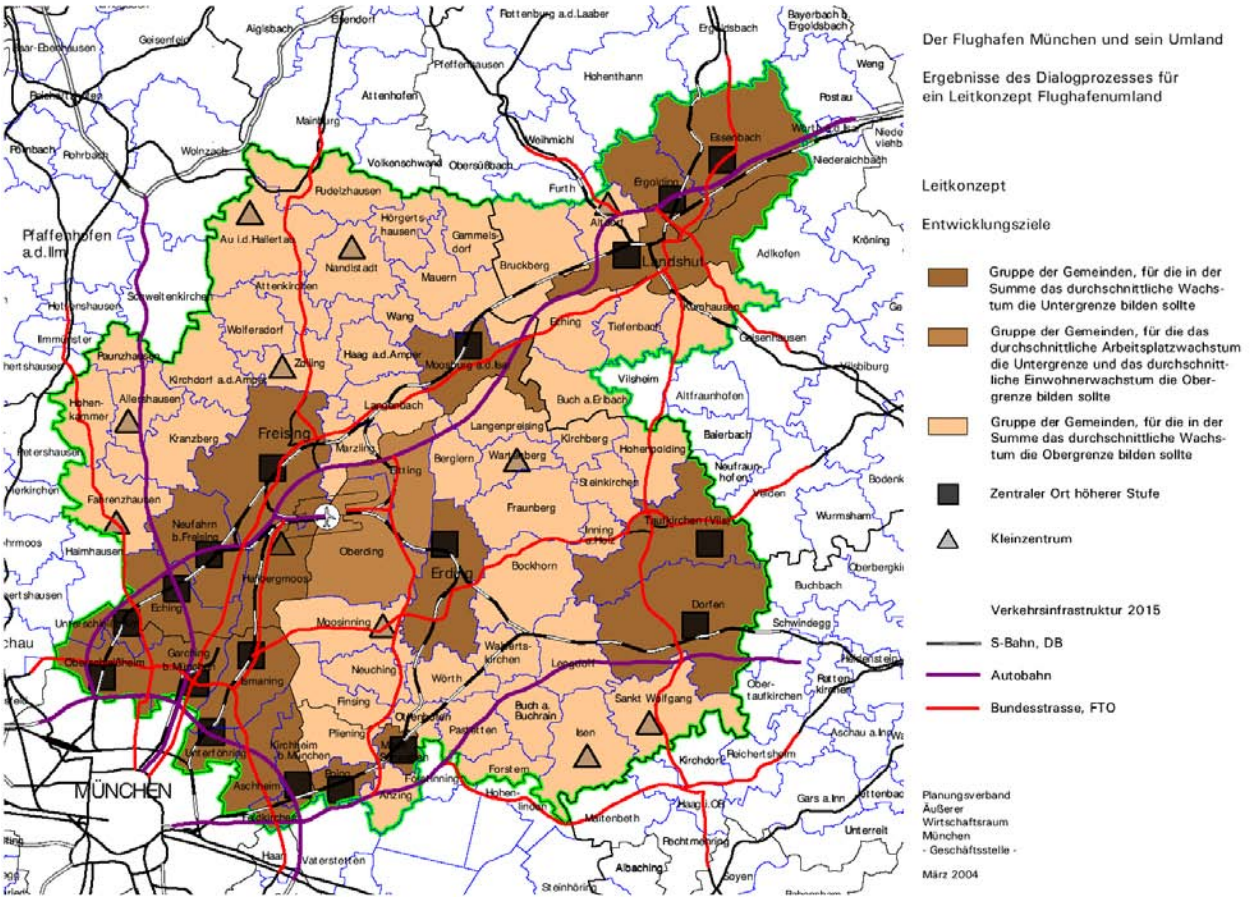
Um das gewünschte Gewicht der zentralen Orte höherer Stufe zu gewährleisten, jedoch auch die von den Gemeinden gewünschte Entwicklung in den nicht-zentralen Orten zu ermöglichen, wird als Anhaltswert für das quantitative Wachstum die durchschnittliche Wachstumsrate des Untersuchungsraumes eingeführt, und zwar in folgender Weise:

- die zentralen Orte höherer Stufe sollen in ihrer Gesamtheit überdurchschnittlich wachsen. Ihre Baulandausweisung und – erschließung sollten sie – in der Summe - so ausrichten, dass sie mindestens dem Durchschnittswert genügt, dieser also als Untergrenze anzusehen ist.

- für Kleinzentren und nicht-zentrale Orte soll der Durchschnittswert – in der Summe - als Obergrenze gelten. Dabei erscheint für Kleinzentren und nicht-zentrale Orte mit Anschluss an das Schienennetz ein Wachstum nahe dem Durchschnitt gerechtfertigter als für einen nicht-zentralen Ort ohne Schienenanbindung.

Gewicht der zentralen Orte höherer Stufe bleibt erhalten

Die Einhaltung der Durchschnittswerte als Ober- bzw. Untergrenze stellt sicher, dass das bestehende Gewicht der zentralen Orte höherer Stufe gegenüber den Kleinzentren und nicht-zentralen Orten gewahrt bleibt.



Als durchschnittliches Wachstum im gesamten Untersuchungsgebiet kann gemäß Prognose bis zum Jahr 2015 beim Einwohnerzuwachs ein Wert von rd. 0,6 % pro Jahr und bei den Arbeitsplätzen von rd. 0,7 % pro Jahr (ohne Flughafenbeschäftigte) angenommen werden.

Bei Zugrundelegung des Durchschnittswertes ergibt sich bis 2015 für die Gemeinden mit stärkerem Wachstum (Durchschnittswachstum als Untergrenze) insgesamt ein Zuwachs von mindestens 32.200 Einwohnern (zum Vergleich Szenario A: 37.600 Einwohner). Ihr Anteil am Gesamtzuwachs beträgt damit rd. 70% und ist somit höher als im Zeitraum von 1987 bis 2000.

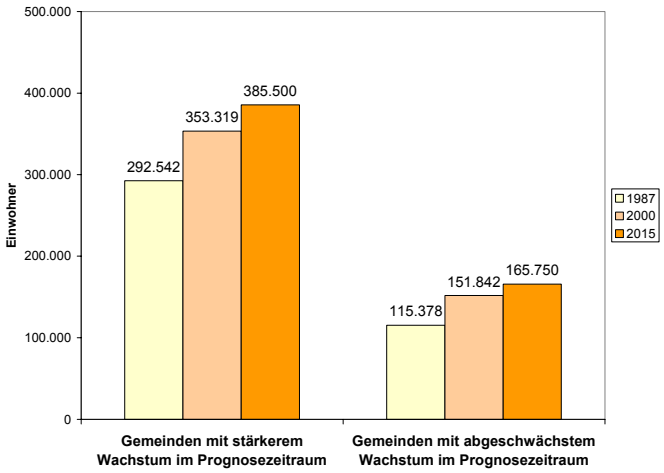
Entsprechend geringer ist der Anteil der Gemeinden mit schwächerem Wachstum (Durchschnittswachstum als Obergrenze). Für sie ergibt sich 2015 ein Zuwachs von maximal rd. 13.900 Einwohner (Szenario A: 8.500 Einwohner). Ihr Anteil am Gesamtzuwachs geht damit von rd. 37,5% im Zeitraum 1987 - 2000 auf rd. 30% im Zeitraum 2000 – 2015 zurück.

Tabelle 21: Entwicklung des Einwohnerzuwachses im Rückblick und gemäß Leitkonzept

Einwohner	**Entwicklung 1987-2000**		**Entwicklung 2000-2015**	
	Gemeinden mit stärkerem Wachstum im Prognosezeitraum	Gemeinden mit abgeschwächtem Wachstum im Prognosezeitraum	Gemeinden mit stärkerem Wachstum im Prognosezeitraum	Gemeinden mit abgeschwächtem Wachstum im Prognosezeitraum
Zuwachs insgesamt	60.777	36.464	32.200	13.900
in %	20,8	31,6	9,1	9,2
Anteil am Zuwachs in %	62,5	37,5	69,8	30,2
Anteil am (Be)stand in %	69,9	30,1	69,9	30,1

Quelle: eigene Berechnungen

Abbildung 14: Gesamteinwohnerzahlen im Rückblick und gemäß Leitkonzept



Quelle: eigene Darstellung

Für die Arbeitsplätze ergibt sich bis 2015 bei Zugrundelegung des Durchschnittswertes folgendes Bild: auf die Gemeinden mit stärkerem Wachstum (Durchschnittswachstum als Untergrenze) entfallen mindestens rd. 29.050 Arbeitsplätze (Szenario A: 30.600 Arbeitsplätze). Auf die Gemeinden mit schwächerem Wachstum (Durchschnittswachstum als Obergrenze) entfallen maximal rd. 3.550 Arbeitsplätze (Szenario A: 2.000 Arbeitsplätze).

Die Gemeinden mit stärkerem Wachstum haben damit 2015 einen Anteil am Gesamtzuwachs von rd. 89%. Dieser ist geringfügig höher als ihr Anteil am Zuwachs im Zeitraum 1987 - 2000, der bei rd. 87% lag. Entsprechend verringert sich der Anteil der Gemeinden mit geringem Wachstum von rd. 13% (1987-2000) auf rd. 11% (2000-2015).

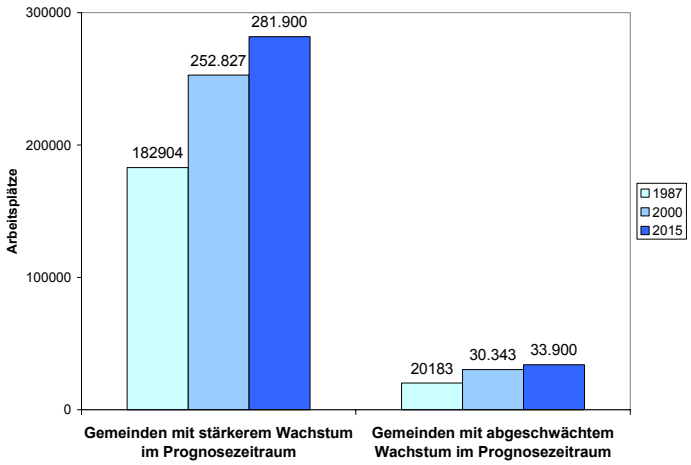
Tabelle 22: Entwicklung des Arbeitsplatzzuwachses im Rückblick und gemäß Leitkonzept

Arbeitsplätze[1]	**Entwicklung 1987-2000**		**Entwicklung 2000-2015**	
	Gemeinden mit stärkerem Wachstum im Prognosezeitraum	Gemeinden mit abgeschwächtem Wachstum im Prognosezeitraum	Gemeinden mit stärkerem Wachstum im Prognosezeitraum	Gemeinden mit abgeschwächten Wachstum im Prognosezeitraum
Zuwachs insgesamt	69.923	10.160	29.050	3.550
in %	38,2	50,3	11,5	11,7
Anteil am Zuwachs in %	87,3	12,7	89,1	10,9
Anteil am (Be)stand in %	89,3	10,7	89,3	10,7

[1] ohne Flughafenbeschäftigte

Quelle: eigene Berechnungen

Abbildung 15: Gesamtarbeitsplatzzahlen im Rückblick und gemäß Leitkonzept



Quelle: eigene Darstellung

6.2.5 DIFFERENZIERUNG DES LEITKONZEPTS FÜR GEMEINDEGRUPPEN

Zur Veranschaulichung und Verdeutlichung des Leitkonzepts werden im folgenden differenziertere Aussagen getroffen. Mehrere Städte und Gemeinden werden dabei unter bestimmten Kriterien zu Gruppen zusammengefasst.

6.2.5.1 GRUPPENBILDUNG

Kriterien

Die Kriterien für die Bildung der Gruppen sind:

1) Die Klassifizierung gemäß Leitkonzept als eine Gemeinde, die zu der Gruppe der Gemeinden mit stärkerem Wachstum oder zu der Gruppe der Gemeinden mit schwächerem Wachstum zählt.

   Bei der Gruppe der Gemeinden, die in der Summe ein stärkeres Wachstum aufweisen sollen, handelt es sich um die zentralen Orte höherer Stufe sowie Kleinzentren oder nicht-zentrale Orte mit besonderen (Standort)eigenschaften (z.B. Flughafenanrainer, Aufstufung zu Siedlungsschwerpunkt geplant). Für diese Gemeinden gilt in der Summe das durchschnittliche Wachstum des Untersuchungsgebiets als Untergrenze.

   Bei der Gruppe der Gemeinden, die in der Summe ein schwächeres Wachstum aufweisen sollen, handelt es sich um nicht-zentrale Orte und Kleinzentren. Für diese Gemeinden gilt in der Summe das durchschnittliche Wachstum des Untersuchungsgebiets als Obergrenze.

2) Die Lage an einer bestimmten Verkehrsachse des öffentlichen Verkehrs.

3) Eine Gruppe sollte mindestens drei Gemeinden umfassen.

Sechs Gemeindegruppen

Unter Zugrundelegung dieser Kriterien wurden sechs Gruppen gebildet:

Gruppe 1: Zentrale Orte höherer Stufe westlich der Isar, entlang der S1 bis Freising sowie der U6

Gruppe 2: Zentrale Orte höherer Stufe östlich der Isar, entlang der S8 und der S6 bis zum Flughafen (incl. Oberding und Eitting, die über den Haltepunkt Schwaig ebenfalls eine S-Bahn-Anbindung erhalten sowie Hallbergmoos, Aschheim und Feldkirchen).

Gruppe 3: Zentrale Orte höherer Stufe im nordöstlichen und östlichen Untersuchungsgebiet (überwiegend mit Bahnanschluss, entlang DB-Strecke Landshut / Regensburg und Mühldorf)

Gruppe 4: Nicht-zentrale Orte und Kleinzentren im Landkreis Freising

Gruppe 5: Nicht-zentrale Orte und Kleinzentren im Landkreis Ebersberg und im Landkreis Erding

Gruppe 6: Nicht-zentrale Orte und Kleinzentren im Landkreis Landshut

Zusätzlich zu diesen Gruppen wurde der Bereich des engeren Flughafenumlandes mit den Städten Freising und Erding sowie den Gemeinden Eitting, Hallbergmoos, Marzling und Oberding gesondert betrachtet.

Abbildung 16: Gemeindegruppen

6.2.5.2 ANGABEN ZU DEN GRUPPEN

Für jede Gruppe werden im folgenden Angaben gemacht zur/zum:

1. Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung
2. potenziellen Flächenangebot
3. Verkehr

Diese Differenzierung der Angaben erfolgt, damit die Gemeinden im Sinne einer Entscheidungshilfe sich nicht nur an den Gesamtzahlen für das Untersuchungsgebiet, sondern am Wert einer kleineren Gruppe von Gemeinde mit ähnlichen Strukturen orientieren können.

1. Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung

Die Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung für die Gruppen wird im Rückblick (1987 – 2000) und für die Zukunft – gemäß Leitkonzept– (2000 – 2015) dargestellt.

Die Darstellung umfasst in einer tabellarischen Zusammenfassung:

- die Gesamteinwohner- und -arbeitsplatzzahlen der Gruppe,
- die Einwohner- und Arbeitsplatzzuwächse der Gruppe (absolut)
- und deren Veränderung in %
- den Anteil des Einwohner- und Arbeitsplatzzuwachses der Gruppe am Gesamtzuwachs des Untersuchungsgebiets und
- den Anteil der Einwohner- und Arbeitsplätze der Gruppe an den Gesamteinwohnern und Arbeitsplätzen im Untersuchungsgebiet.

Durch den Rück- und den Vorausblick gemäß Leitkonzept besteht die Möglichkeit zu einer vergleichenden Betrachtung und Einschätzung der vergangenen mit einer möglichen künftigen Entwicklung.

2. Potenzielles Flächenangebot

Den gemäß Leitkonzept den Gruppen zugerechneten Einwohnern und Arbeitsplätzen wird anschließend das Potenzial an Wohn- und Gewerbeflächen gegenüber gestellt. Die Wohnflächen werden differenziert nach Flächen in Ein- und Zweifamilienhäusern sowie in Mehrfamilienhäusern.

Diese Flächenpotenziale wurden in der Stufe 1 des Strukturgutachtens gemeindescharf und differenziert erhoben. Sie sind nun jeweils gruppenweise zusammengefasst. Aus dem Ergebnis der Bilanzierung werden Handlungsempfehlungen an die Gemeinden abgeleitet.

3. Verkehr

Abschließend werden ausschnittsweise für jede Gruppe die für sie relevanten Maßnahmen im Individualverkehr und im Öffentlichen Verkehr dargestellt.

6.2.5.3 GRUPPE 1

Die Gruppe 1 umfasst die zentralen Orte höherer Stufe entlang der S1 und an der U6. Es gehören dazu

Gemeinde Eching

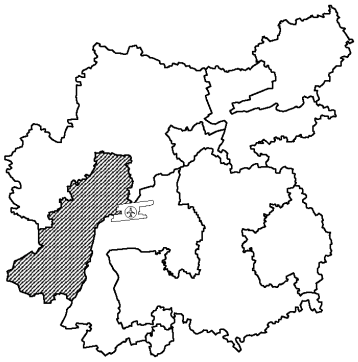
Stadt Freising

Stadt Garching b. München

Gemeinde Neufahrn

Gemeinde Oberschleißheim

Stadt Unterschleißheim



EINWOHNER- UND ARBEITSPLATZENTWICKLUNG

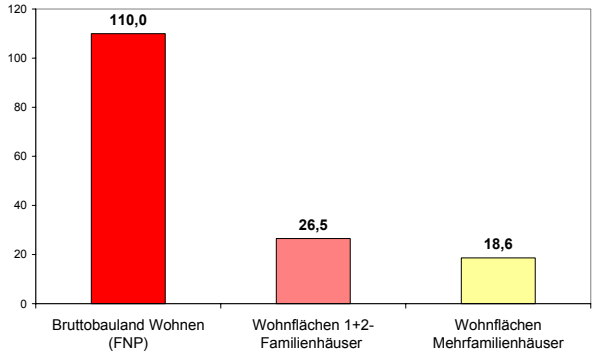
Einwohner	**Arbeitsplätze**[1]
1987: 101.556	1987: 62.536
2000: 123.579	2000: 76.673
2015: 132.800	2015: 87.000

	Entwicklung	
	1987-2000	**2000-2015**
Einwohner		
Zuwachs insgesamt	22.023	min. 9.200
in %	21,7	7,4
Anteil am Zuwachs in %	22,6	20,0
Anteil am (Be)stand in %	24,5	24,1
Arbeitsplätze[1]		
Zuwachs insgesamt	14.137	min. 10.350
in %	22,6	13,4
Anteil am Zuwachs in %	17,7	31,7
Anteil am (Be)stand in %	27,1	27,6

[1] ohne Flughafenbeschäftigte

FLÄCHENANGEBOT WOHNEN

Insgesamt haben die Städte und Gemeinden der Gruppe 1 rund 110 ha Wohnbauflächen in Flächennutzungsplänen ausgewiesen. Darauf sind potenziell rd. 26,5 ha Wohnflächen in Ein- und Zweifamilienhäusern sowie rd. 18,6 ha Wohnflächen in Mehrfamilienhäusern (Geschosswohnungsbau) realisierbar. Darauf könnten rund 8.900 Einwohner, etwa je zur Hälfte in Ein- und Zweifamilienhäusern und im Geschosswohnungsbau untergebracht werden.

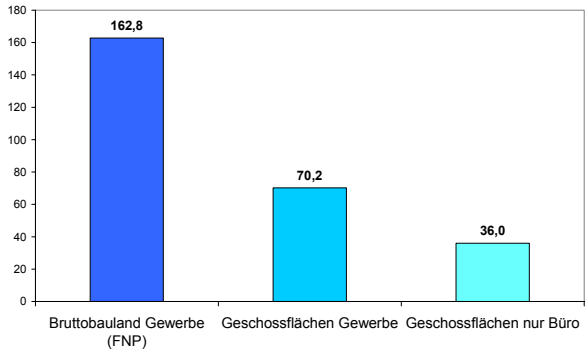


Im Hinblick auf einen Einwohnerzuwachs von mindestens rd. 9.200 bis zum Jahr 2015 besteht demnach ein geringfügiges potenzielles Defizit. Hier sollte daher zu einem späteren Zeitpunkt überprüft werden, ob Handlungsbedarf in Bezug auf die Neuausweisung von Wohnbauflächen besteht.

Dem Bedarf an Wohnflächen in Mehrfamilienhäusern, der bezogen auf das Untersuchungsgebiet insgesamt etwa 42% des Wohnflächenbedarfs ausmacht, werden die Gemeinden der Gruppe 1 durch die Ausweisungen zwar im Prinzip fast gerecht, der Anteil beträgt hier 41%. Da die zentralen Orte höherer Stufe jedoch aufgrund ihrer siedlungsstrukturellen Voraussetzungen grundsätzlich einen eher größeren Beitrag leisten müssten, wäre ein höherer Anteil wünschenswert.

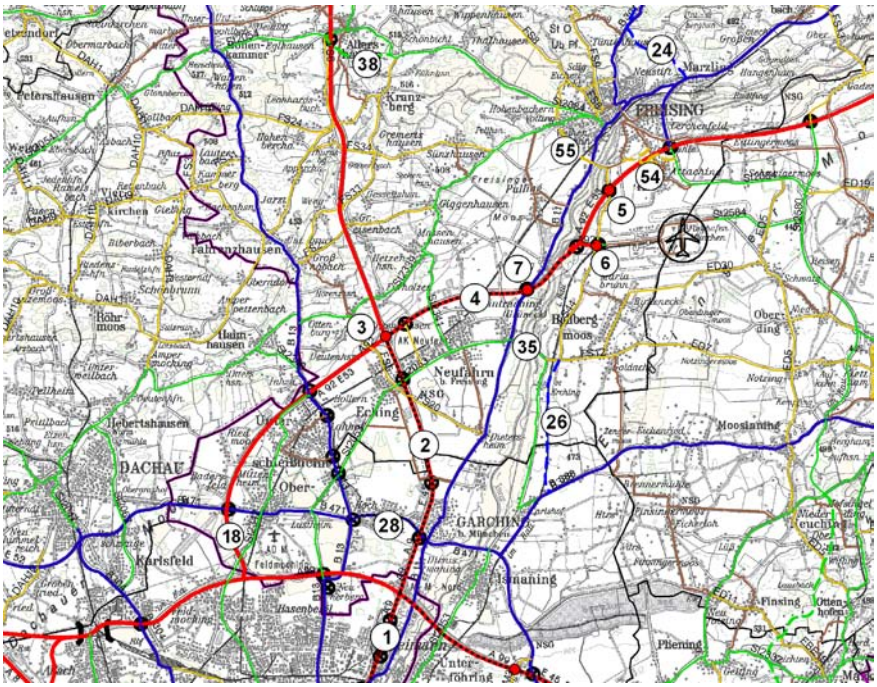
FLÄCHENANGEBOT GEWERBE

Insgesamt haben die Städte und Gemeinden der Gruppe 1 rund 163 ha gewerbliche Bauflächen in Flächennutzungsplänen ausgewiesen. Darauf sind potenziell rd. 70 ha allgemein gewerblich genutzte Geschossflächen und rd. 36 ha Geschossflächen für Büro- und Dienstleistungen realisierbar. Dieses potenzielle Angebot übertrifft den Bedarf der ca. 10.350 zusätzlichen Arbeitsplätze bis 2015 bei weitem. Zusätzlich sind in diesem Raum noch sehr große Flächenpotenziale in bestehenden Gewerbegebieten mit Umstrukturierungstendenzen sowie Sondergebietsflächen vorhanden.



VERKEHR

Für den Prognosehorizont 2015 ist für das zugrundezulegende Angebotsszenario von folgenden Maßnahmen im Teilraum auszugehen.



Bundesautobahnen

1.	A 9	6-streifiger Ausbau AK München/N – AS München/Frankfurter Ring
2.	A 9	8-streifiger Ausbau AK Neufahrn - AK München/N
3.	A 9/ A 92	Erweiterung AK Neufahrn: Bau einer Direktrampe von der A 92 zur A 9 Richtung München
4.	A 92	6-streifiger Ausbau AK Neufahrn – Flughafen München (bereits unter Verkehr)
5.	A 92	Umgestaltung der AS FS-Mitte
6.	A 92	Umgestaltung der AS Hallbergmoos (an der FS 44)
7.	A 92	Umgestaltung der AS FS-Süd (Verknüpfung mit B11)

Bundesstraßen

24.	B 301	OU Freising
26.	B 388a	Neubau zwischen B 388 und FS 44
28.	B 471	Ausbau zwischen B 11 und Hochbrück

Staatsstraßen

1. Dringlichkeit (2001-2010)

Lkr. Freising		
38.	St2084	Umgehung Allershausen

Kreisstraßennetz und sonstiges Straßennetz

Lkr. Freising		
54.		Südtangente Freising: Lückenschluss zwischen B 11 und St 2084
55.		Westumfahrung Freising

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist für den Teilraum die Umsetzung der oben beschriebenen Maßnahmen von hoher Bedeutung. Die Ortsumfahrung Freising im Zuge der B 301 sowie der Bau der Westumfahrung Freising im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung Allershausen trägt zu einer Verbesserung der Verkehrssituation vor allem auch hinsichtlich der Erschließung des Flughafens München im regionalen Straßennetz bei.

Aus Richtung Süden kommt der B 388a eine hohe regionale Bedeutung als Flughafenzubringer zu.

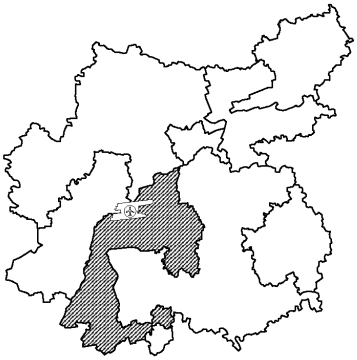
Schienenverkehr

Hinsichtlich der Planungen im Schienennetz sind für den Teilraum insbesondere die

- Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität der S 1 und der
- Erdinger Ringschluss mit Durchbindung nach Freising

von Bedeutung.

6.2.5.4 GRUPPE 2



Die Gruppe 2 umfasst die zentralen Orte höherer Stufe entlang der S6 und S8 incl. Aschheim und Feldkirchen sowie die Flughafenanrainergemeinden Eitting und Oberding. Es gehören dazu

Gemeinde Aschheim

Gemeinde Eitting

Stadt Erding

Gemeinde Feldkirchen

Gemeinde Hallbergmoos

Gemeinde Ismaning

Gemeinde Kirchheim

Markt Markt Schwaben

Gemeinde Oberding

Gemeinde Poing

Gemeinde Unterföhring

EINWOHNER- UND ARBEITSPLATZENTWICKLUNG

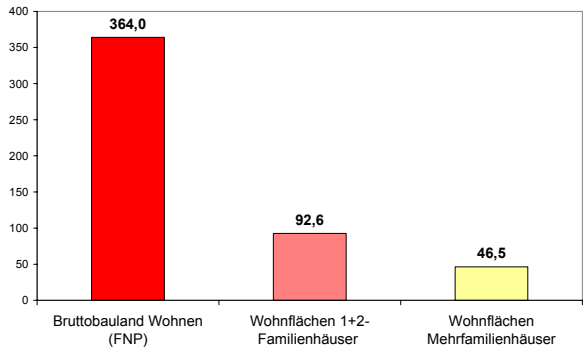
Einwohner	**Arbeitsplätze**[1]
1987: 84.745	1987: 53.217
2000: 111.450	2000: 106.461
2015: 126.350	2015: 120.500

	Entwicklung	
	1987-2000	**2000-2015**
Einwohner		
Zuwachs insgesamt	26.705	min. 14.900
in %	31,5	13,4
Anteil am Zuwachs in %	27,5	32,3
Anteil am (Be)stand in %	22,1	22,9
Arbeitsplätze[1]		
Zuwachs insgesamt	53.244	min. 14.050
in %	100,1	13,2
Anteil am Zuwachs in %	66,5	43,1
Anteil am (Be)stand in %	37,6	38,2

[1] ohne Flughafenbeschäftigte

FLÄCHENANGEBOT WOHNEN

Insgesamt haben die Städte und Gemeinden der Gruppe 2 rund 364 ha Wohnbauflächen in Flächennutzungsplänen ausgewiesen. Darauf sind potenziell rd. 92,6 ha Wohnflächen in Ein- und Zweifamilienhäusern sowie rd. 46,5 ha Wohnflächen in Mehrfamilienhäusern (Geschosswohnungsbau) realisierbar. Dies entspricht dem Flächenbedarf von 27.100 Einwohnern, davon etwa in 16.400 in Ein- und Zweifamilienhäusern und etwa 10.500 im Geschosswohnungsbau.

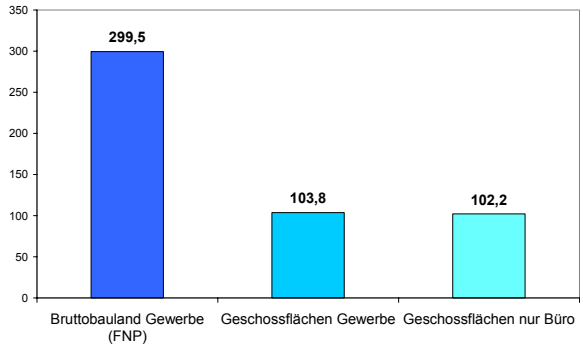


Im Hinblick auf einen Einwohnerzuwachs von mindestens rd. 14.900 bis zum Jahr 2015 ist demnach ein sehr großer potenzieller Flächenüberhang, vor allem im Bereich der Ein- und Zweifamilienhäuser vorhanden.

Dem Bedarf an Wohnflächen in Mehrfamilienhäusern, der bezogen auf das Untersuchungsgebiet etwa 42% des Gesamtwohnflächenbedarfs ausmacht, werden die Gemeinden der Gruppe 2 durch die Ausweisungen zwar nicht gerecht. Der Anteil der Wohnflächen in Mehrfamilienhäusern liegt bei ihnen nur bei rd. 33 %. In Anbetracht des absolut betrachtet sehr großen Flächenpotenzials – auf den Wohnflächen in Mehrfamilienhäusern könnten rd. 10.500 Personen untergebracht werden - fällt dies jedoch weniger ins Gewicht.

FLÄCHENANGEBOT GEWERBE

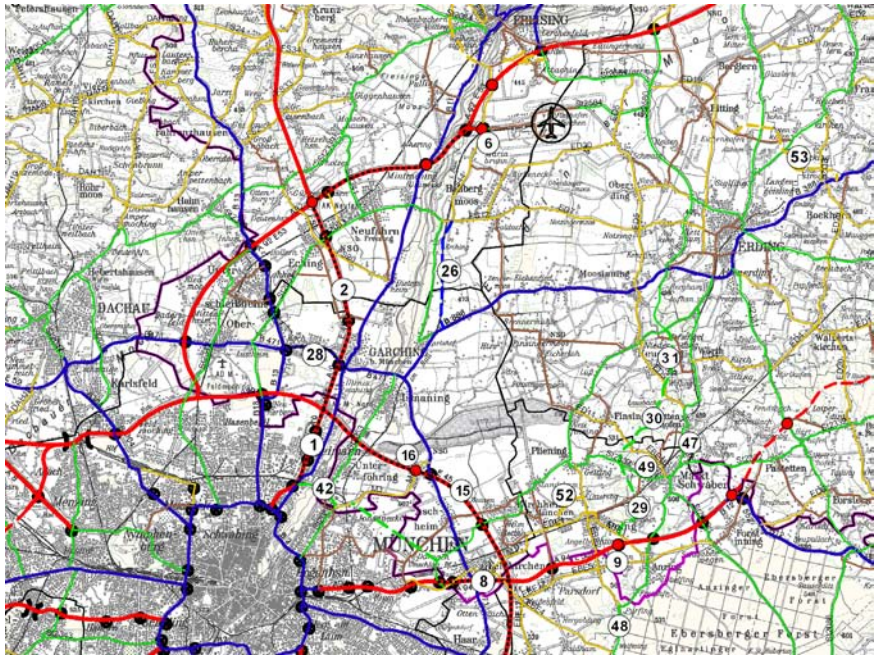
Insgesamt haben die Städte und Gemeinden der Gruppe 2 rund 300 ha gewerbliche Bauflächen in Flächennutzungsplänen ausgewiesen. Darauf sind potenziell rd. 104 ha allgemein gewerblich genutzte Geschossflächen und rd. 102 ha Geschossflächen für Büro- und Dienstleistungen realisierbar.



Dieses potenzielle Angebot übertrifft den Bedarf der 14.050 zusätzlichen Arbeitsplätze bis 2015 bei weitem. Zusätzlich sind in diesem Raum zur Zeit sehr hohe Leerstände bei Gewerbeimmobilien zu beobachten, hinzu kommen große Flächenpotenziale in bestehenden Gewerbegebieten mit Umstrukturierungstendenzen.

VERKEHR

Für den Prognosehorizont 2015 ist für das zugrundezulegende Angebotsszenario von folgenden Maßnahmen für den Teilraum auszugehen.



Bundesautobahnen

1.	A 9	6-streifiger Ausbau AK München/N – AS München/Frankfurter Ring
2.	A 9	8-streifiger Ausbau AK Neufahrn - AK München/N
6.	A 92	Umgestaltung der AS Hallbergmoos (an der FS 44)
8.	A 94	6-streifiger Ausbau AS Feldkirchen/W - AK München-Ost (in Bau)
9.	A 94	Neubau einer Anschlussstelle zur FTO
15.	A 99	8-streifiger Ausbau AK M-Nord - AS Haar
16.	A 99	Verlegung der AS Aschheim an die M3

Bundesstraßen

26.	B 388a	Neubau zwischen B 388 und FS 44
28.	B 471	Ausbau zwischen B 11 und Hochbrück

Staatsstraßen

1. Dringlichkeit (2001-2010)

Lkr. Ebersberg		
29.	St2080n	Neubau FTO, BA VI, von St2332 bis BAB A94
30.	St2080n	Neubau FTO, BA V, von ED5 bis St2332

Lkr. Erding		
31.	St2080n	Neubau FTO, BA IV, von St2082 bis ED5
LHM + Lkr. München		
41.	St2588	Nord-Ost-Verbindung (mit Ausbau M3 und St2082 im Bereich zwischen Föhringer Ring und Messe)
42.	St2088	Zweibahniger(vierstreifiger) Ausbau des Föhringer Ringes zwischen M3 und AS Frankfurter Ring (A 9)

1. Dringlichkeit, Reserve (2011-2015)

Lkr. Ebersberg		
47.	St2080	Erneuerung der Bahnüberführung nördlich Markt Schwaben
48.	St2081	Ausbau nördlich Wolfesing
49.	St2332	Erneuerung der Bahnüberführung in Markt Schwaben

Kreisstraßennetz und sonstiges Straßennetz

Lkr. Ebersberg		
52.	EBE 1/ EBE 2	Erschließungsstraße in Poing (in kommunaler Baulast)
Lkr. Erding		
53.		Nordumfahrung Erding (Kommunale Entlastungsstraße)

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist für den Teilraum die Umsetzung der oben beschriebenen Maßnahmen von hoher Bedeutung. Die Fertigstellung der B 388a und der FTO verbessert die Erschließung des Flughafen München im regionalen Straßennetz.

Aus Richtung Osten kommt der Nordumfahrung Erding eine hohe regionale Bedeutung als Flughafenzubringer zu.

Schienenverkehr

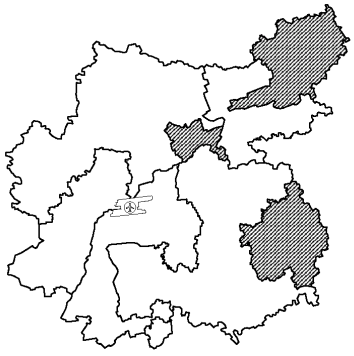
Hinsichtlich der Planungen im Schienennetz sind für den Teilraum insbesondere die Maßnahmen

- ABS München – Mühldorf – Freilassing
  - Maßnahmenumfang Berg am Laim + Begegnungsabschnitte
  - Viergleisiger Ausbau Streckenabschnitt M-Ost - Markt Schwaben
  - Truderinger Spange (Verbindungskurve von der Strecke München - Rosenheim mit der Strecke München – Mühldorf – Freilassing)
- Erdinger Ringschluss
- 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

von Bedeutung.

6.2.5.5 GRUPPE 3

Die Gruppe 3 umfasst die zentralen Orte höherer Stufe östlich bzw. nordöstlich des Flughafens, zum Teil mit Anschluss an die DB-Stecke nach Landshut / Regensburg bzw. Mühldorf. Dazu gehören



Markt Ergolding

Gemeinde Essenbach

Stadt Dorfen

Stadt Landshut

Stadt Moosburg

Gemeinde Taufkirchen / Vils

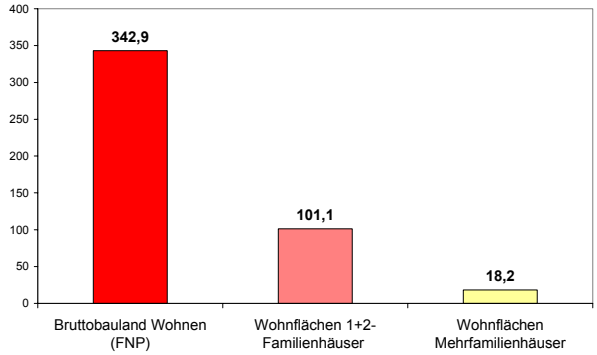
EINWOHNER- UND ARBEITSPLATZENTWICKLUNG

Einwohner	**Arbeitsplätze**
1987: 106.241	1987: 67.151
2000: 118.290	2000: 69.693
2015: 126.400	2015: 74.350

	Entwicklung	
	1987-2000	**2000-2015**
Einwohner		
Zuwachs insgesamt	12.049	min. 8.100
in %	11,3	6,8
Anteil am Zuwachs in %	12,4	17,6
Anteil am (Be)stand in %	23,4	22,9
Arbeitsplätze		
Zuwachs insgesamt	2.541	min. 4.650
in %	3,8	6,7
Anteil am Zuwachs in %	3,2	14,3
Anteil am (Be)stand in %	24,6	23,5

FLÄCHENANGEBOT WOHNEN

Insgesamt haben die Städte und Gemeinden der Gruppe 3 rund 343 ha Wohnbauflächen in Flächennutzungsplänen ausgewiesen. Darauf sind potenziell rd. 101 ha Wohnflächen in Ein- und Zweifamilienhäusern sowie rd. 18,2 ha Wohnflächen in Mehrfamilienhäusern (Geschosswohnungsbau) realisierbar. Dies entspricht dem Flächenbedarf von 22.250 Einwohnern, davon etwa vier Fünftel (18.150) in Ein- und Zweifamilienhäusern und etwa 4.100 im Geschosswohnungsbau.

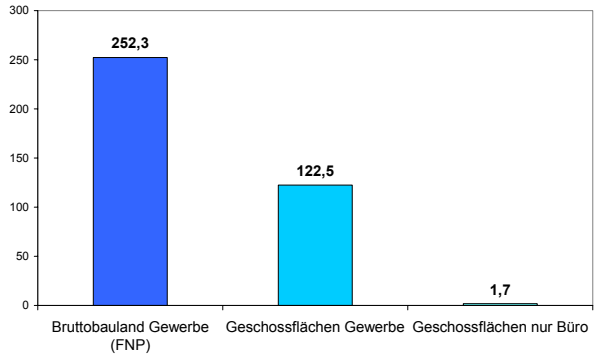


Im Hinblick auf einen Einwohnerzuwachs von mindestens rd. 8.100 bis zum Jahr 2015 ist demnach ein sehr großer potenzieller Flächenüberhang vorhanden, der sich jedoch vor allem auf den Bereich der Ein- und Zweifamilienhäuser bezieht.

Der Anteil der Wohnflächen in Mehrfamilienhäusern ist in den Gemeinden dieser Gruppe mit rd. 15% - im Vergleich mit den anderen Gruppen, in denen zentrale Orte höherer Stufe zusammengefasst sind - sehr niedrig. Über nennenswerte Flächenpotenziale verfügt nur die Stadt Landshut und in geringerem Maße die Stadt Moosburg. Hier sind die übrigen Kommunen dieser Gruppe künftig gefordert, einen höheren Beitrag zu leisten.

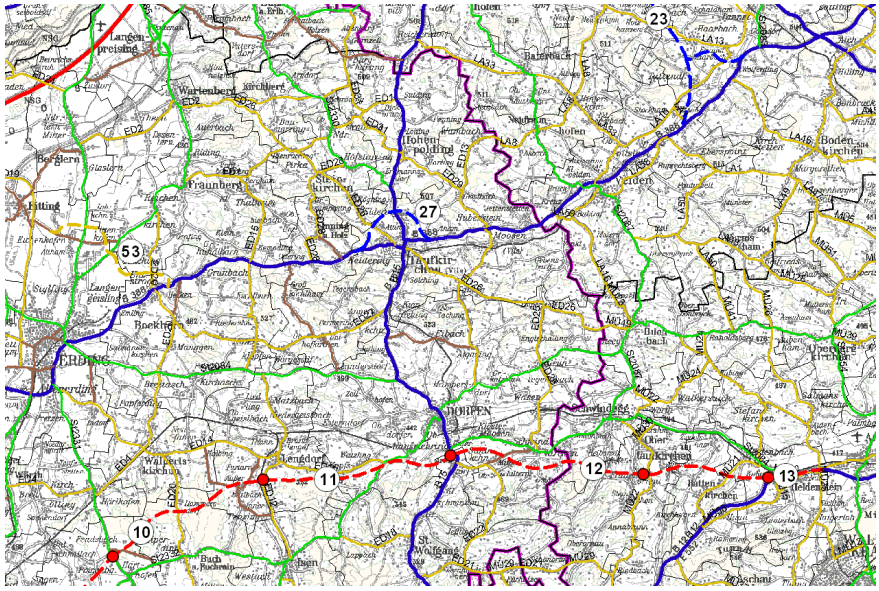
FLÄCHENANGEBOT GEWERBE

Insgesamt haben die Städte und Gemeinden der Gruppe 3 rund 252,3 ha gewerbliche Bauflächen in Flächennutzungsplänen ausgewiesen. Darauf sind potenziell rd. 113 ha allgemein gewerblich genutzte Geschossflächen und rd. 2 ha Geschossflächen für Büro- und Dienstleistungen realisierbar. Dieses potenzielle Angebot übertrifft den Bedarf der 4.650 zusätzlichen Arbeitsplätze bis 2015 bei weitem.



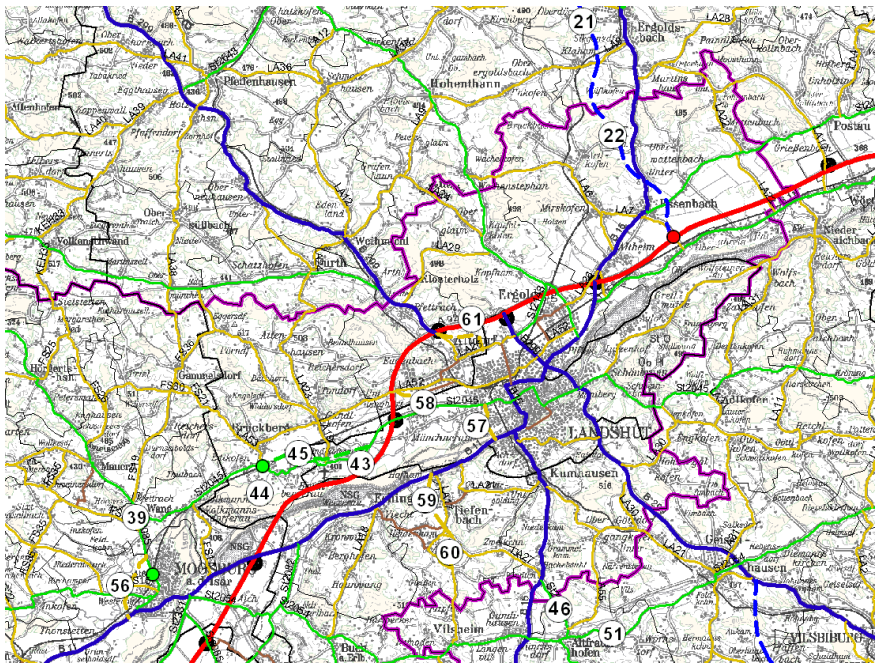
VERKEHR

Für den Prognosehorizont 2015 ist für das zugrundezulegende Angebotsszenario von folgenden Maßnahmen für den Teilraum auszugehen.



Bundesautobahnen

10.	A 94	AS Forstinning - Pastetten
11.	A 94	Pastetten – Dorfen
12.	A 94	Dorfen – Heldenstein
13.	A 94	Heldenstein – Ampfing



Bundesstraßen

20.	B 15n	Saalhaupt (A 93) - Neufahrn (ST 2142)
21.	B 15n	Neufahrn – Ergoldsbach
22.	B 15n	Ergoldsbach – Essenbach
23.	B 15n	Geisenhausen – Velden
27.	B 388	OU Taufkirchen a. d. Vils

Staatsstraßen

1. Dringlichkeit (2001-2010)

Lkr. Freising		
39.	St2085	Ausbau westlich Wang
40.	St2085	BÜ-Beseitigung in Moosburg
Lkr. Landshut		
43.	St2045	Ausbau westlich Münchnerau
44.	St2045	BÜ-Beseitigung Bruckberg
45.	St2045	Ausbau östlich Bruckberg
46.	St2087	Ausbau südlich Hachelstuhl

1. Dringlichkeit, Reserve (2011-2015)

Lkr. Landshut		
51.	St2085	Ausbau östlich Altfraunhofen

Kreisstraßennetz und sonstiges Straßennetz

Lkr. Freising		
53.		Nordumfahrung Erding (Kommunale Entlastungsstraße)
56.	FS 15	Westumfahrung Moosburg
Stadt Landshut		
57.		Erschließungsstraße West: Verbindung der Innenstadt mit dem Stadtteil West durch neue Isarquerung (Realisierung in ca. 5 Jahren)
Lkr. Landshut		
58.	LA 52	Verlegung Altdorf Süd
59.	LA 17	Umgehung Tiefenbach
60.	LA 17	Umgehung Ast (Gemeinde Tiefenbach)
61.		Umgehung Altdorf Nord

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes sind die oben beschriebenen Maßnahmen im Raum Landshut vor allem von jeweils lokal hoher Bedeutung. Die Fertigstellung der B 15neu bis zur A 92 ist ein wichtiger Zwischenschritt. Um auch den Raum Landshut sowie den Großraum München wirksam entlasten zu können, ist der Weiterbau bis zur A 8 notwendig.

Die Beseitigung des Bahnübergangs in Moosburg sowie der Bau der Westumfahrung Moosburg sind erforderliche Maßnahmen, um diesen lokalen Verkehrsengpass zu beseitigen.

Der Nordumfahrung Erding im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung Taufkirchen kommt eine hohe regionale Bedeutung als Flughafenzubringer zu. Die Ortsumfahrung trägt auch zur Verbesserung der derzeit misslichen Verkehrssituation in Taufkirchen bei.

Nach Fertigstellung der A 94 ist für den Verkehr aus Richtung Osten eine leistungsfähige Verbindung ab der Anschlussstelle Pastetten über die St 2331 und die FTO herzustellen. Der derzeit beschrankte Bahnübergang in Hörlkofen ist dabei zu beseitigen.

Schienenverkehr

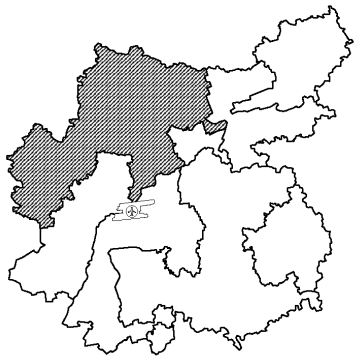
Hinsichtlich der Planungen im Schienennetz sind für den Teilraum insbesondere die Maßnahmen

- ABS München – Mühldorf – Freilassing
  - Maßnahmenumfang Berg am Laim + Begegnungsabschnitte
  - Viergleisiger Ausbau Streckenabschnitt M-Ost - Markt Schwaben
  - Truderinger Spange (Verbindungskurve von der Strecke München - Rosenheim mit der Strecke München – Mühldorf – Freilassing)
- Erdinger Ringschluss
- Walpertskirchener Spange
- Ostbayernanbindung

von Bedeutung.

6.2.5.6 GRUPPE 4

Die Gruppe 4 umfasst die nichtzentralen Orte und Kleinzentren im Landkreis Freising. Es gehören dazu



Gemeinde Allershausen

Gemeinde Attenkirchen

Gemeinde Au i.d. Hallertau

Gemeinde Fahrenzhausen

Gemeinde Gammelsdorf

Gemeinde Haag a.d. Amper

Gemeinde Hörgertshausen

Gemeinde Hohenkammer

Gemeinde Kirchdorf a. d. Amper

Gemeinde Kranzberg

Gemeinde Langenbach

Gemeinde Marzling

Gemeinde Mauern

Gemeinde Nandlstadt

Gemeinde Paunzhausen

Gemeinde Rudelzhausen

Gemeinde Wang

Gemeinde Wolfersdorf

Gemeinde Zolling

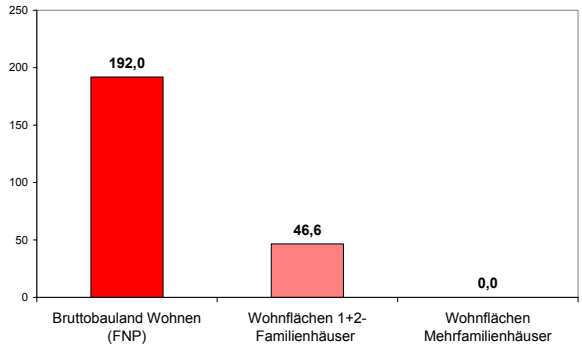
EINWOHNER- UND ARBEITSPLATZENTWICKLUNG

Einwohner	**Arbeitsplätze**
1987: 42.216	1987: 8.029
2000: 57.342	2000: 11.299
2015: 62.900	2015: 12.600

	Entwicklung	
	1987-2000	**2000-2015**
Einwohner		
Zuwachs insgesamt	14.750	max. 5.550
in %	34,6	9,7
Anteil am Zuwachs in %	15,1	12,0
Anteil am (Be)stand in %	11,4	11,4
Arbeitsplätze		
Zuwachs insgesamt	3.270	max. 1.300
in %	40,7	11,9
Anteil am Zuwachs in %	4,1	4,0
Anteil am (Be)stand in %	4,0	4,0

FLÄCHENANGEBOT WOHNEN

Insgesamt haben die Gemeinden der Gruppe 4 rund 192 ha Wohnbauflächen in Flächennutzungsplänen ausgewiesen. Darauf sind potenziell rd. 47 ha Wohnflächen in Ein- und Zweifamilienhäusern realisierbar. Wohnflächenpotenziale in Mehrfamilienhäusern sind nicht vorhanden, was nicht ausschließt, dass auch in diesen Gemeinden in Einzelfällen Mehrfamilienhäuser entstehen.

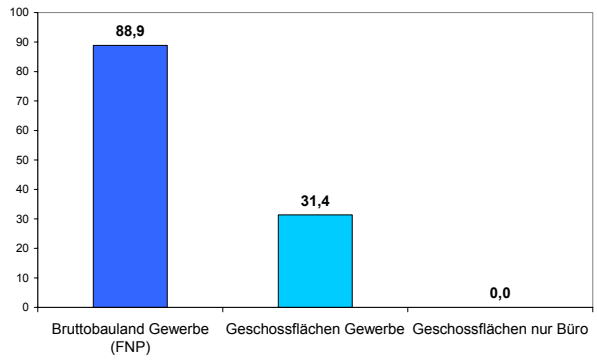


Auf dem Flächenpotenzial könnten rd. 8.370 Einwohner untergebracht werden.

Im Hinblick auf einen Einwohnerzuwachs von maximal rund 5.550 bis zum Jahr 2015 ist demnach ein potenzieller Flächenüberhang vorhanden, allerdings ausschließlich im Bereich Ein- und Zweifamilienhäuser.

FLÄCHENANGEBOT GEWERBE

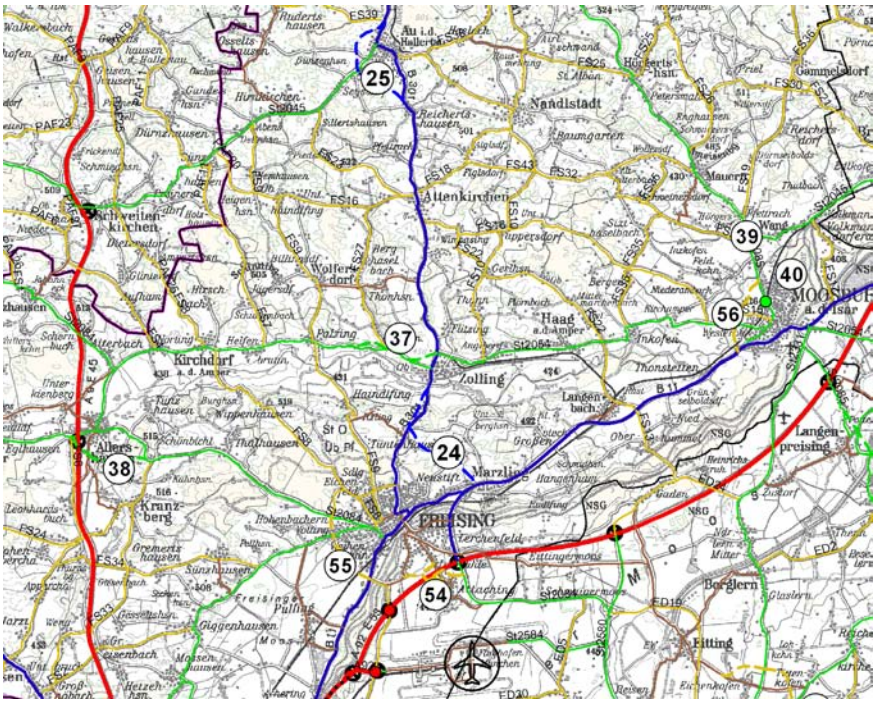
Insgesamt haben die Gemeinden der Gruppe 4 rund 89 ha gewerbliche Bauflächen in Flächennutzungsplänen ausgewiesen. Diese Flächen stehen im wesentlichen allen gewerblichen Nutzungen offen, spezielle Büro- und Dienstleistungsstandorte gibt es in diesen meist kleinen Orten nicht. Auf den Gewerbeflächen sind potenziell rd. 31 ha gewerbliche Geschossflächen realisierbar.



Der Flächenbedarf für die gemäß Leitkonzept 1.300 zusätzlichen Arbeitsplätze bis 2015 wird durch dieses potenzielle Angebot bei weitem gedeckt, selbst wenn man davon ausgehen kann, dass sich in den Gemeinden eher klassisches Gewerbe mit einem höheren Flächenbedarf pro Arbeitsplatz ansiedelt.

VERKEHR

Für den Prognosehorizont 2015 ist für das zugrundezulegende Angebotsszenario von folgenden Maßnahmen im Teilraum auszugehen.



Bundesstraßen

24.	B 301	OU Freising
25.	B 301	OU Au i. d. Hallertau

Staatsstraßen

1. Dringlichkeit (2001-2010)

Lkr. Freising		
37.	St2054	Verlegung zwischen Palzing und Zolling
38.	St2084	Umgehung Allershausen
39.	St2085	Ausbau westlich Wang
40.	St2085	BÜ-Beseitigung in Moosburg

Kreisstraßennetz und sonstiges Straßennetz

Lkr. Freising		
54.		Südtangente Freising: Lückenschluss zwischen B 11 und St 2084
55.		Westumfahrung Freising
56.		Westumfahrung Moosburg

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist für den nördlichen Untersuchungsraum vor allem der Bau der Ortsumfahrungen im Zuge der B 301 (Freising, Au i. d. Hallertau) von besonderer Bedeutung. Der Bau der Westumfahrung Freising im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung Allershausen trägt ebenfalls zu einer Verbesserung der

Verkehrssituation vor allem auch hinsichtlich der Erschließung des Flughafen München im regionalen Straßennetz bei.

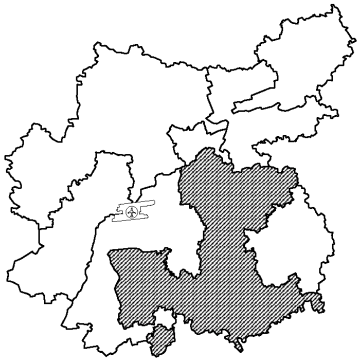
Die Beseitigung des Bahnübergangs in Moosburg sowie der Bau der Westumfahrung Moosburg sind erforderliche Maßnahmen, um diesen lokalen Verkehrsengpass zu beseitigen.

Schienenverkehr

Hinsichtlich der Planungen im Schienennetz sind die geplanten Maßnahmen aufgrund der Lage des Teilraums abseits der Schienenachsen nur von untergeordneter Bedeutung

6.2.5.7 GRUPPE 5

Die Gruppe 5 umfasst die nichtzentralen Orte und Kleinzentren in den Landkreisen Ebersberg und Erding. Es gehören dazu



Gemeinde Anzing
Gemeinde Berglern
Gemeinde Bockhorn
Gemeinde Buch am Buchrain
Gemeinde Finsing
Gemeinde Forstern
Gemeinde Fraunberg
Gemeinde Inning am Holz
Gemeinde Hohenpolding
Gemeinde Kirchberg
Gemeinde Isen
Gemeinde Langenpreising
Gemeinde Lengdorf
Gemeinde Moosinning
Gemeinde Neuching
Gemeinde Ottenhofen
Gemeinde Pastetten
Gemeinde Pliening
Gemeinde Steinkirchen
Gemeinde St. Wolfgang
Gemeinde Walpertskirchen
Markt Wartenberg
Gemeinde Wörth

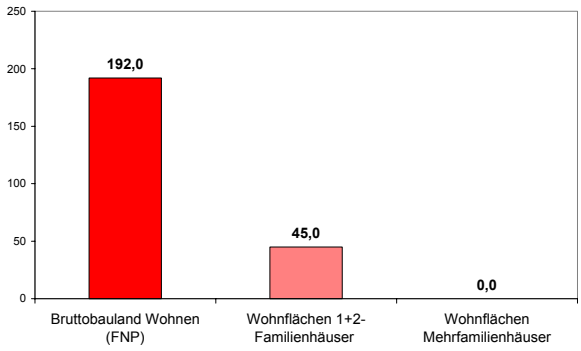
EINWOHNER- UND ARBEITSPLATZENTWICKLUNG

Einwohner	**Arbeitsplätze**
1987: 48.956	1987: 7.981
2000: 64.434	2000: 11.226
2015: 70.100	2015: 12.450

	Entwicklung	
	1987-2000	**2000-2015**
Einwohner		
Zuwachs insgesamt	15.478	max. 5.650
in %	31,6	8,8
Anteil am Zuwachs in %	15,9	12,3
Anteil am (Be)stand in %	12,8	12,7
Arbeitsplätze		
Zuwachs insgesamt	3.244	max. 1.200
in %	40,6	10,7
Anteil am Zuwachs in %	4,1	3,7
Anteil am (Be)stand in %	4,0	3,9

FLÄCHENANGEBOT WOHNEN

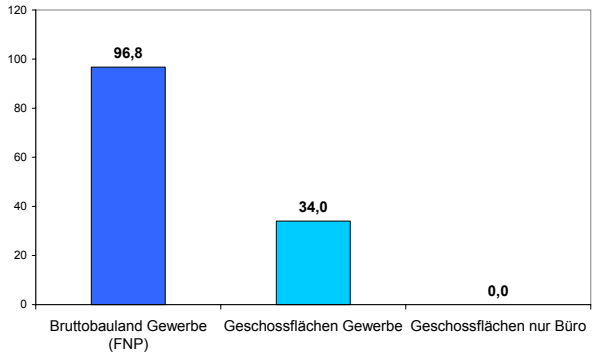
Insgesamt haben die Gemeinden der Gruppe 5 rund 192 ha Wohnbauflächen in Flächennutzungsplänen ausgewiesen. Darauf sind potenziell rd. 45 ha Wohnflächen in Ein- und Zweifamilienhäusern realisierbar. Wohnflächenpotenziale in Mehrfamilienhäusern sind nicht vorhanden, was nicht ausschließt, dass auch in diesen Gemeinden in Einzelfällen Mehrfamilienhäuser entstehen. Auf dem Flächenpotenzial könnten rd. 8.100 Einwohner untergebracht werden.



Im Hinblick auf einen Einwohnerzuwachs von maximal rund 5.650 bis zum Jahr 2015 ist demnach ein potenzieller Flächenüberhang vorhanden, allerdings ausschließlich im Bereich Ein- und Zweifamilienhäuser.

FLÄCHENANGEBOT GEWERBE

Insgesamt haben die Gemeinden der Gruppe 5 rund 97 ha gewerbliche Bauflächen in Flächennutzungsplänen ausgewiesen. Diese Flächen stehen im wesentlichen allen gewerblichen Nutzungen offen, spezielle Büro- und Dienstleistungsstandorte gibt es in diesen meist kleinen Orten nicht.

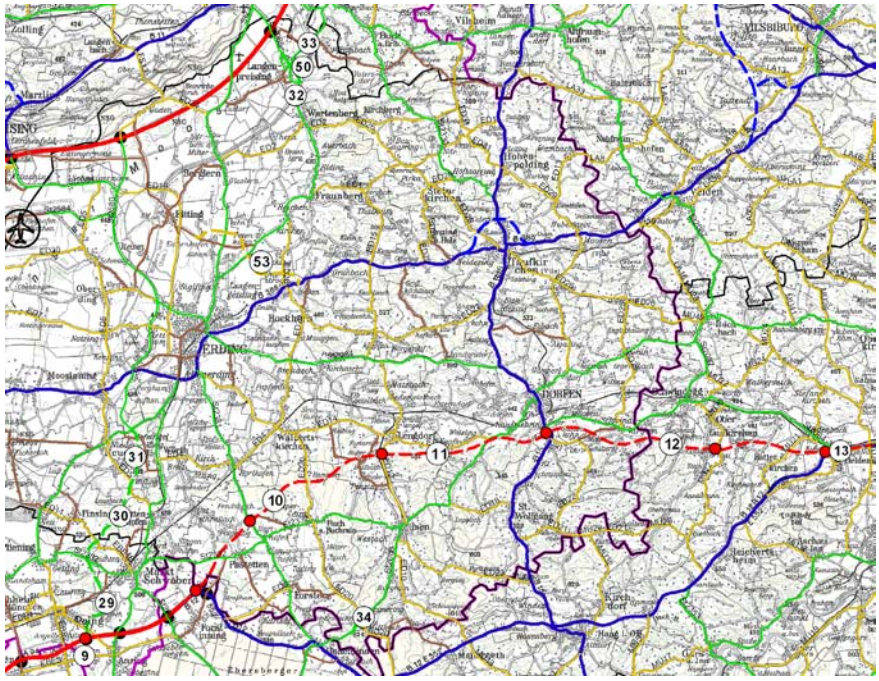


Auf den Gewerbeflächen sind potenziell rd. 34 ha gewerbliche Geschossflächen realisierbar.

Der Flächenbedarf für die gemäß Leitkonzept 1.200 zusätzlichen Arbeitsplätze bis 2015 wird durch dieses potenzielle Angebot bei weitem gedeckt, selbst wenn man davon ausgehen kann, dass sich in den Gemeinden eher klassisches Gewerbe mit einem höheren Flächenbedarf pro Arbeitsplatz ansiedelt.

VERKEHR

Für den Prognosehorizont 2015 ist für das zugrundezulegende Angebotsszenario von folgenden Maßnahmen für den Teilraum auszugehen.



Bundesautobahnen

9.	A 94	Neubau einer Anschlussstelle zur FTO
10.	A 94	AS Forstinning - Pastetten
11.	A 94	Pastetten – Dorfen
12.	A 94	Dorfen – Heldenstein
13.	A 94	Heldenstein – Ampfing

Staatsstraßen

1. Dringlichkeit (2001-2010)

Lkr. Ebersberg		
29.	St2080n	Neubau FTO, BA VI, von St2332 bis BAB A94
30.	St2080n	Neubau FTO, BA V, von ED5 bis St2332
Lkr. Erding		
31.	St2080n	Neubau FTO, BA IV, von St2082 bis ED5
32.	St2082	Erneuerung der MIA-Kanalbrücke Langenpreising
33.	St2082	Erneuerung der MIA-Kanalbrücke Pfrombach
34.	St2086	Ausbau bei Mittbach

1. Dringlichkeit, Reserve (2011-2015)

Lkr. Erding		
50.	St2085	OU Langenpreising

Kreisstraßennetz und sonstiges Straßennetz

Lkr. Erding		
53.		Nordumfahrung Erding (Kommunale Entlastungsstraße)

Hinsichtlich der Verbesserung der überregionalen und regionalen Erschließung des Flughafens München ist die Fertigstellung der FTO von hoher Bedeutung. Der Nordumfahrung Erding im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung Taufkirchen a. d. Vils kommt eine hohe regionale Bedeutung als Flughafenzubringer aus Richtung Osten zu. Die Ortsumfahrung trägt auch zur Verbesserung der derzeit misslichen Verkehrssituation in Taufkirchen a. d. Vils bei.

Nach Fertigstellung der A 94 ist für den Verkehr aus Richtung Osten eine leistungsfähige Verbindung von der Anschlussstelle Pastetten über die St 2331 und die FTO herzustellen. Der derzeit beschrankte Bahnübergang in Hörlkofen ist dabei zu beseitigen.

Um sowohl den Raum Landshut und den Großraum München als auch die bestehenden Ortsdurchfahrten im Zuge der B 15 entlasten zu können, ist die Fertigstellung der B 15neu bis zur A 8 notwendig.

Um den nordöstlichen Landkreis Erding besser an die A92 anzubinden, ist der Bau des Autobahnzubringers östlich Langenpreising erforderlich.

Die West-Ost-Verbindung aus dem Raum Wartenberg/ Berglern über die bestehende Gemeindeverbindungsstraße Berglern - Eitting zum Flughafen München wird dem gestiegenen Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht.

Schienenverkehr

Hinsichtlich der Planungen im Schienennetz sind für den Teilraum insbesondere die Maßnahmen

- ABS München – Mühldorf – Freilassing
  - Maßnahmenumfang Berg am Laim + Begegnungsabschnitte
  - Viergleisiger Ausbau Streckenabschnitt M-Ost - Markt Schwaben
  - Truderinger Spange (Verbindungskurve von der Strecke München - Rosenheim mit der Strecke München – Mühldorf – Freilassing)
- Erdinger Ringschluss
- Walpertskirchener Spange
- S 6 Erding – Markt Schwaben: 10 Minuten-Takt
- S 6 Markt Schwaben – München: 10 Minuten-Takt

von Bedeutung.

6.2.5.8 GRUPPE 6

Die Gruppe 6 umfasst die nichtzentralen Orte im Landkreis Landshut. Es gehören dazu

Gemeinde Altdorf

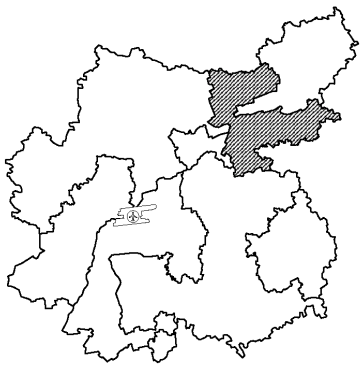
Gemeinde Bruckberg

Gemeinde Buch am Erlbach

Gemeinde Kumhausen

Gemeinde Eching

Gemeinde Tiefenbach



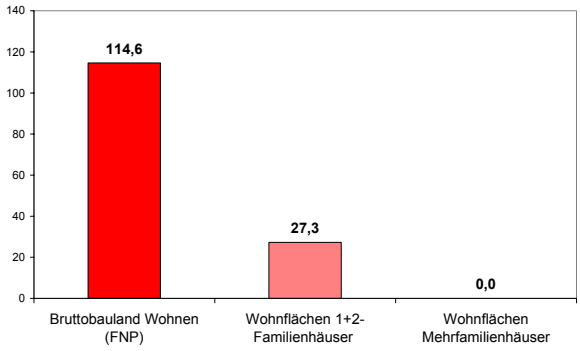
EINWOHNER- UND ARBEITSPLATZENTWICKLUNG

Einwohner	**Arbeitsplätze**
1987: 23.810	1987: 4.173
2000: 30.066	2000: 7.819
2015: 32.750	2015: 8.850

	Entwicklung	
	1987-2000	**2000-2015**
Einwohner		
Zuwachs insgesamt	6.256	max. 2.700
in %	26,3	9,0
Anteil am Zuwachs in %	6,4	5,9
Anteil am (Be)stand in %	6,0	5,9
Arbeitsplätze		
Zuwachs insgesamt	3.646	max. 1.050
in %	87,4	14,1
Anteil am Zuwachs in %	4,6	3,2
Anteil am (Be)stand in %	2,8	2,8

FLÄCHENANGEBOT WOHNEN

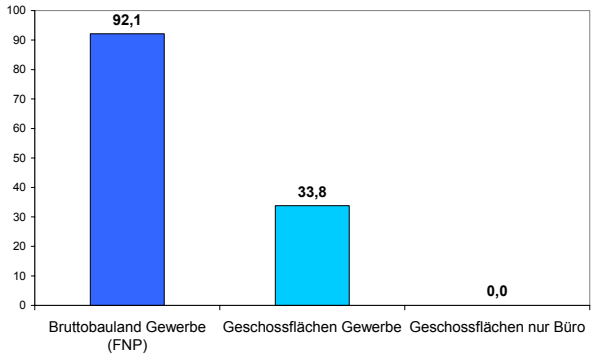
Insgesamt haben die Gemeinden der Gruppe 6 rund 115 ha Wohnbauflächen in Flächennutzungsplänen ausgewiesen. Darauf sind potenziell rd. 27 ha Wohnflächen in Ein- und Zweifamilienhäusern realisierbar. Wohnflächenpotenziale in Mehrfamilienhäusern sind nicht vorhanden, was nicht ausschließt, dass auch in diesen Gemeinden in Einzelfällen Mehrfamilienhäuser entstehen. Auf dem Flächenpotenzial könnten rd. 4.900 Einwohner untergebracht werden.



Im Hinblick auf einen Einwohnerzuwachs von maximal rund 2.700 bis zum Jahr 2015 ist demnach ein potenzieller Flächenüberhang vorhanden, allerdings ausschließlich im Bereich Ein- und Zweifamilienhäuser. Im Hinblick auf den in Stufe 1 des Gutachtens ermittelten Bedarf an Mietwohnungen, wird den Gemeinden empfohlen, auch im Bereich des Ein- und Zweifamilienhausbaus das Entstehen von Mietwohnungen zu ermöglichen bzw. zu unterstützen.

FLÄCHENANGEBOT GEWERBE

Insgesamt haben die Gemeinden der Gruppe 6 rund 92 ha gewerbliche Bauflächen in Flächennutzungsplänen ausgewiesen. Diese Flächen stehen im wesentlichen allen gewerblichen Nutzungen offen, spezielle Büro- und Dienstleistungsstandorte gibt es in diesen meist kleinen Orten nicht.

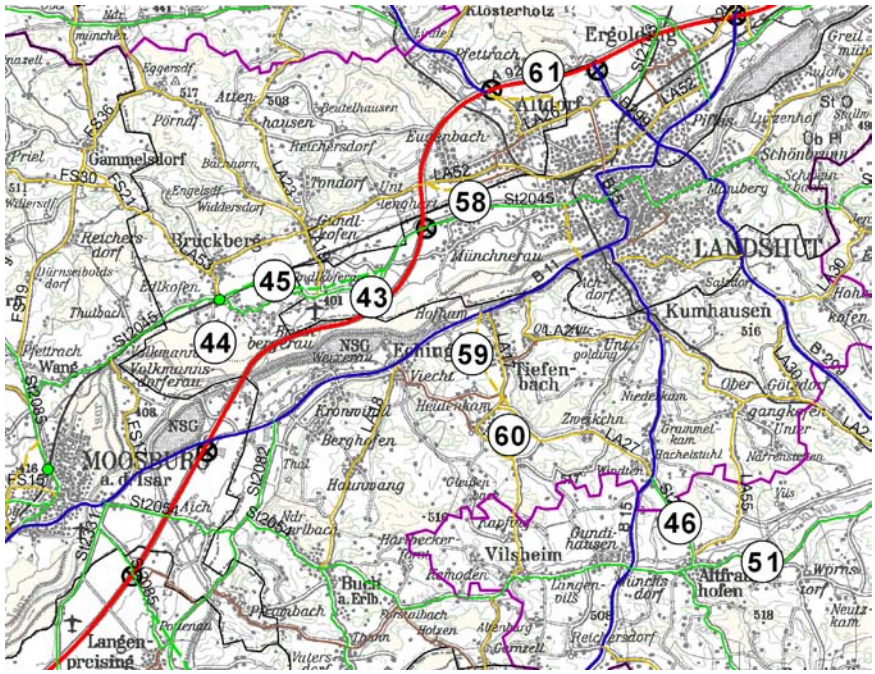


Auf den Gewerbeflächen sind potenziell rd. 34 ha gewerbliche Geschossflächen realisierbar.

Der Flächenbedarf für die gemäß Leitkonzept 1.050 zusätzlichen Arbeitsplätze bis 2015 wird durch dieses potenzielle Angebot bei weitem gedeckt, selbst wenn man davon ausgehen kann, dass sich in den Gemeinden eher klassisches Gewerbe mit einem höheren Flächenbedarf pro Arbeitsplatz ansiedelt.

VERKEHR

Für den Prognosehorizont 2015 ist für das zugrundezulegende Angebotsszenario von folgenden Maßnahmen im Teilraum auszugehen.



Staatsstraßen

1. Dringlichkeit (2001-2010)

Lkr. Landshut		
43.	St2045	Ausbau westlich Münchnerau
44.	St2045	BÜ-Beseitigung Bruckberg
45.	St2045	Ausbau östlich Bruckberg
46.	St2087	Ausbau südlich Hachelstuhl

1. Dringlichkeit, Reserve (2011-2015)

Lkr. Landshut		
51.	St2085	Ausbau östlich Altfraunhofen

Kreisstraßennetz und sonstiges Straßennetz

Lkr. Landshut		
58.	LA 52	Verlegung Altdorf Süd
59.	LA 17	Umgehung Tiefenbach
60.	LA 17	Umgehung Ast (Gemeinde Tiefenbach)
61.		Umgehung Altdorf Nord

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes sind die oben beschriebenen Maßnahmen im Raum Landshut vor allem von jeweils lokal hoher Bedeutung. Die Fertigstellung der B 15neu bis zur A 92 ist ein wichtiger Zwischenschritt. Um auch den Raum Landshut sowie

den Großraum München wirksam entlasten zu können, ist der Weiterbau bis zur A 8 notwendig.

Die Beseitigung des Bahnübergangs in Bruckberg ist eine erforderliche Maßnahme, um diesen lokalen Verkehrsengpass zu beseitigen.

Schienenverkehr

Für den Teilraum ist insbesondere die verbesserte Anbindung an den Flughafen (Ostbayernanbindung) von Bedeutung.

6.2.5.9 UNMITTELBARES FLUGHAFENUMLAND

Dieser Teilraum umfasst die zum unmittelbaren Flughafenumland gehörenden Städte und Gemeinden. Die Städte und Gemeinden, die hier noch einmal in einer gesonderten Zusammenfassung betrachtet werden, sind alle auch Teil einer der vorhergehend beschriebenen Gruppen. Es gehören dazu

Gemeinde Eitting

Stadt Erding

Stadt Freising

Gemeinde Hallbergmoos

Gemeinde Marzling

Gemeinde Oberding

EINWOHNER- UND ARBEITSPLATZENTWICKLUNG

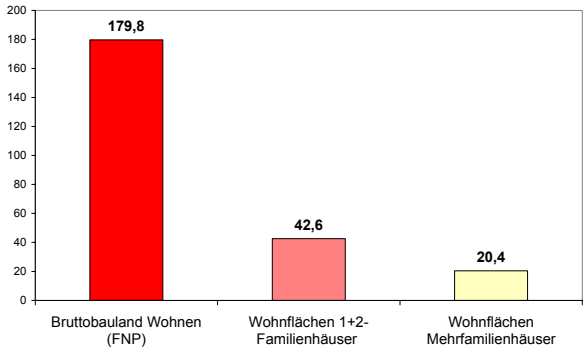
Einwohner	**Arbeitsplätze**[1]
1987: 69.414	1987: 33.613
2000: 89.162	2000: 44.393
2015: 97.900	2015: 50.450

	Entwicklung	
	1987-2000	**2000-2015**
Einwohner		
Zuwachs insgesamt	19.748	min. 8.750
in %	28,4	9,8
Anteil am Zuwachs in %	20,3	19,0
Anteil am (Be)stand in %	17,7	17,8
Arbeitsplätze[1]		
Zuwachs insgesamt	10.780	mind. 6.050
in %	32,1	13,7
Anteil am Zuwachs in %	13,5	18,6
Anteil am (Be)stand in %	15,7	16,0

[1] ohne Flughafenbeschäftigte

FLÄCHENANGEBOT WOHNEN

Insgesamt haben die Städte und Gemeinden des engeren Flughafenumlandes rund 164 ha Wohnbauflächen in Flächennutzungsplänen ausgewiesen. Darauf sind potenziell rd. 43 ha Wohnflächen in Ein- und Zweifamilienhäusern sowie rd. 20 ha Wohnflächen in Mehrfamilienhäusern (Geschosswohnungsbau) realisierbar. Dies entspricht dem Flächenbedarf von 12.240 Einwohnern, davon etwa in 7.640 in Ein- und Zweifamilienhäusern und etwa 4.600 im Geschosswohnungsbau.

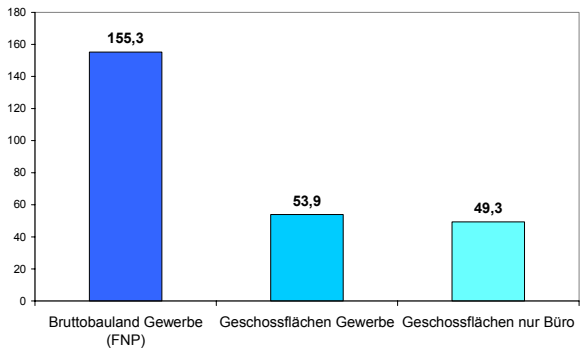


Im Hinblick auf einen Einwohnerzuwachs von mindestens rund 8.750 bis zum Jahr 2015 ist demnach ein großer potenzieller Flächenüberhang, vor allem im Bereich der Ein- und Zweifamilienhäuser vorhanden.

Dem Bedarf an Wohnflächen in Mehrfamilienhäusern, der bezogen auf das Untersuchungsgebiet etwa 40% des Gesamtwohnflächenbedarfs ausmacht, werden auch die Städte und Gemeinden des unmittelbaren Flughafenumlands durch ihre Ausweisungen nicht ganz gerecht. Der Anteil der Wohnflächen in Mehrfamilienhäusern liegt bei ihnen nur bei rd. 35 %. Da die zentralen Orte höherer Stufe jedoch aufgrund ihrer siedlungsstrukturellen Voraussetzungen einen eher größeren Beitrag leisten müssten, wäre ein höherer Anteil wünschenswert.

FLÄCHENANGEBOT GEWERBE

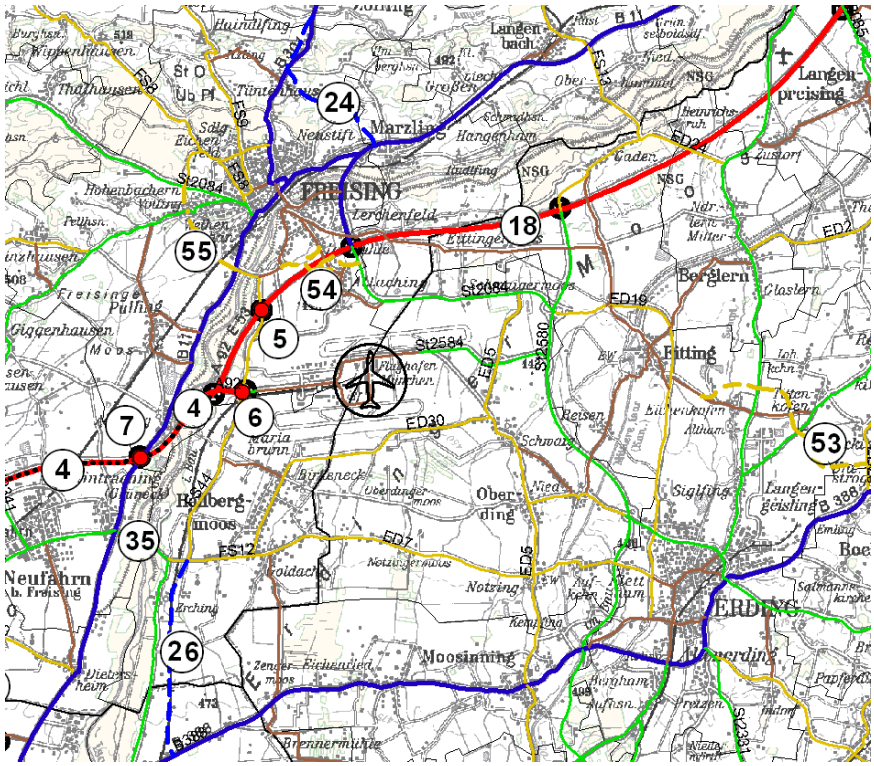
Insgesamt haben die Städte und Gemeinden des engeren Flughafenumlands rund 155 ha gewerbliche Bauflächen in Flächennutzungsplänen ausgewiesen. Darauf sind potenziell rd. 54 ha allgemein gewerblich genutzte Geschossflächen und rd. 50 ha Geschossflächen für Büro- und Dienstleistungen realisierbar.



Dieses potenzielle Angebot übertrifft den Bedarf der rd. 6.050 zusätzlichen Arbeitsplätze bis 2015 bei weitem. Zusätzlich sind in diesem Raum zur Zeit sehr hohe Leerstände bei Gewerbeimmobilien zu beobachten, hinzu kommen große Flächenpotenziale in Sondergebieten mit gewerblichem Nutzungszweck.

VERKEHR

Für den Prognosehorizont 2015 ist für das zugrundezulegende Angebotsszenario von folgenden Maßnahmen im Teilraum auszugehen.



Bundesautobahnen

4.	A 92	6-streifiger Ausbau AK Neufahrn – Flughafen München (bereits unter Verkehr)
5.	A 92	Umgestaltung der AS FS-Mitte
6.	A 92	Umgestaltung der AS Hallbergmoos (an der FS 44)
7.	A 92	Umgestaltung der AS FS-Süd (Verknüpfung mit B11)

Bundesstraßen

24.	B 301	OU Freising
26.	B 388a	Neubau zwischen B 388 und FS 44

Kreisstraßennetz und sonstiges Straßennetz

Lkr. Erding		
53.		Nordumfahrung Erding (Kommunale Entlastungsstraße)
Lkr. Freising		
54.		Südtangente Freising: Lückenschluss zwischen B 11 und St 2084
55.		Westumfahrung Freising

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist für das engere Flughafenumland die Umsetzung aller oben beschriebenen Maßnahmen von hoher Bedeutung. Die Ortsumfahrung Freising im Zuge der B 301 sowie der Bau der Westumfahrung Freising trägt zu einer Verbesserung der Verkehrssituation vor allem auch hinsichtlich der Erschließung des Flughafens München im regionalen Straßennetz bei.

Aus Richtung Süden übernimmt die B 388a eine wichtige überregionale und regionale Flughafenzubringerfunktion. Der Nordumfahrung Erding kommt eine hohe regionale Bedeutung als Flughafenzubringer aus Richtung Osten zu.

Die bestehende Straßenverbindung aus dem Raum Wartenberg/ Berglern zum Flughafen München wird vor allem im Abschnitt zwischen Berglern und Eitting dem gestiegenen Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht.

Schienenverkehr

Hinsichtlich der Planungen im Schienennetz sind für den Teilraum insbesondere die Maßnahmen

- Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität der S 1
- ABS München – Mühldorf – Freilassing
  - Maßnahmenumfang Berg am Laim + Begegnungsabschnitte
  - Viergleisiger Ausbau Streckenabschnitt M-Ost - Markt Schwaben
  - Truderinger Spange (Verbindungskurve von der Strecke München - Rosenheim mit der Strecke München – Mühldorf – Freilassing)
- Erdinger Ringschluss mit Durchbindung nach Freising
- Walpertskirchener Spange
- 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

von Bedeutung.

6.2.6 FOLGERUNGEN, HANDLUNGSBEDARF, HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Insgesamt lassen sich im Hinblick auf die Umsetzung des Leitkonzepts folgende Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen ableiten:

Das verringerte Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum im Flughafenumland bedeutet für die Gemeinden, dass einerseits der Entwicklungsdruck, andererseits aber auch das Entwicklungspotenzial künftig geringer sein werden. Daraus erwächst für sie die Chance, aber auch Notwendigkeit, ihre Entwicklungsvorstellungen zu überdenken.

Die Diskussion um das Leitkonzept ist ein weiterer Anlass für die Gemeinden, ihre Entwicklungsvorstellungen zu überprüfen.

6.2.6.1 WOHNEN

Überhänge im Bereich Ein- und Zweifamilienhäuser – Defizite bei Mehrfamilienhäusern

Der bereits in der Stufe 1 des Gutachtens ermittelte potenzielle Flächenüberhang bei den Wohnflächen besteht unter der reduzierten Einwohnerprognose in noch stärkerem Maße weiter. Die potenziellen Überhänge liegen nach wie vor im Bereich Ein- und Zweifamilienhäuser, bei Wohnflächen in Mehrfamilienhäusern sind auch unter den geänderten Rahmenbedingungen potenzielle Defizite erkennbar.

Zusätzliche Potenziale auf Mischbauflächen und im Bestand

Die zusätzlich zu den dargestellten Wohnbauflächen in einigen zentralen Orten höherer Stufe ausgewiesen Mischbauflächen, auf denen schwerpunktmäßig Geschosswohnungsbau stattfinden dürfte, sowie die Flächenpotenziale im Bestand stellen hier ein gewisses Komplementärangebot dar.

Voraussetzungen für Geschosswohnungsbau in zentralen Orten schaffen

Vor diesem Hintergrund und aufgrund ihrer siedlungsstrukturellen Voraussetzungen sind insbesondere die zentralen Orte höherer Stufe aufgefordert, die ihrem Einflussbereich unterliegenden Voraussetzungen für die Realisierung von Geschosswohnungsbau zu schaffen. Dabei sollte auch geprüft werden, ob Flächen, die zur Zeit für Ein- und Zweifamilienhausbau vorgesehen sind, auch für Mehrfamilienhausbau geeignet sind. Bei der Umsetzung von Baugebieten sollte sichergestellt werden, dass bedarfsgerechte Anteile davon im Geschosswohnungsbau realisiert werden.

Sorgfältige Prüfung von Baulandausweisungen in nicht-zentralen Orten und Kleinzentren

Das große Flächenpotenzial für Ein- und Zweifamilienhäuser befindet sich vor allem in den Kleinzentren und nicht-zentralen Orten. Baulandausweisungen sollten hier sorgfältig geprüft werden, insbesondere wenn damit zusätzliche Infrastruktureinrichtungen erforderlich werden. Durch den nachlassenden Entwicklungsdruck erhalten diese Gemeinden die Option, einem qualitativen Wachstum Vorrang vor einem quantitativen einzuräumen.

Wohnungen in Mehrfamilienhäusern auch in kleinen Gemeinden schaffen

Ein Wachstum dieser Gemeinden wird es aber notwendig machen, dass auch hier zu einem gewissen Teil Wohnungen in Mehrfamilienhäusern bereit gestellt werden. Die allgemein vorherrschende Zweigeschossigkeit der Gebäude in den Orten schließt das nicht aus.

Prioritäten bei der Umsetzung

Bei der Realisierung von Wohnbauflächen wird ein an folgenden Prioritäten orientiertes Vorgehen empfohlen:

- Höchste Priorität sollten Flächen in den Hauptorten der zentralen Orten höherer Stufe (oder in den gemäß Leitkonzept damit gleichgestellten Gemeinden) erhalten,
- und zwar in besonderem Maße die, die in fußläufiger Erreichbarkeit von S- und U-Bahn-Haltepunkten liegen.
- Flächen außerhalb von Hauptorten sollten nachrangig entwickelt werden.
- Von den Flächen in nicht-zentralen Orten und Kleinzentren sollten vorrangig die in Gemeinden mit Schienenanschluss realisiert werden.
- In Anbetracht des verringerten Entwicklungsdrucks sollten Gemeinden auch prüfen, ob Rücknahmen von Flächennutzungsplanausweisungen möglich sind.

6.2.6.2 GEWERBE

Erheblicher Flächenüberhang vorhanden

Auch im Bereich gewerblicher Flächen besteht unter den geänderten Prognosebedingungen nach wie vor ein erheblicher potenzieller Flächenüberhang. Ein Teil dieser Flächen liegt innerhalb von voll erschlossenen Gewerbegebieten.

Zusätzliches Potenzial durch Leerstände

Zudem ist zu berücksichtigen, dass sowohl in der Stadt München als auch in einigen Gemeinden im Flughafenumland große Leerstände bei Büroflächen zu beobachten sind, die ein weiteres bisher nicht erfasstes Flächenpotenzial darstellen.

Gewerbeflächenausweisungen überdenken

Vor diesem Hintergrund sind vor allem die Kommunen in dem bisher für Betriebsansiedlungen bevorzugten Bereich zwischen dem Flughafen und München angesprochen, weitere Gewerbeflächenausweisungen zu überdenken.

Ansatzpunkt Verkehrsinfrastruktur

Allgemein gilt, dass die Instrumente der Kommunen, die bisher nicht das erwartete Wachstum hatten, für eine Trendveränderung gering sind. Ein wichtiger Ansatzpunkt ist daher die Verbesserung von Standortvorteilen durch die öffentliche Verkehrsinfrastruktur. Allerdings muss auch gesehen werden, dass in dem genannten für Betriebsansiedlungen bevorzugten Bereich noch hinreichend Flächen zur Verfügung stehen, um weitere Betriebe aufzunehmen.

Prioritäten bei der Umsetzung

Vor diesem Hintergrund wird aus einer überörtlichen Sicht heraus analog zum Wohnen für die gewerbliche Entwicklung ein an folgenden Prioritäten orientiertes Vorgehen empfohlen:

- Vor einer Neuinanspruchnahme von Flächen sollte in erster Priorität versucht werden, die Leerstände zu reduzieren.
- Vor einer Entwicklung neuer Flächen sollten voll erschlossene Gewerbeflächen vorrangig genutzt werden.
- Bei einer Neuentwicklung von Gewerbeflächen sollten im Falle von Büro- und Dienstleistungsstandorten nur Flächen mit fußläufiger Entfernung zu einem U-Bahn- oder S-Bahn-Haltepunkt in Betracht kommen.
- Bei der Neuentwicklung von Gewerbeflächen sollten interkommunale Kooperationen geprüft werden.

6.2.6.3 VERKEHR

Lokale Standortwahl von Gewerbegebieten

Da neue Arbeitsplätze zusätzlichen Verkehr am jeweiligen Standort verursachen ist die Verkehrserschließung bei der Ansiedlung insbesondere von transportintensiven Betrieben, bzw. bereits bei der Ausweisung der Gewerbeflächen, von zentraler Bedeutung, um unerwünschte verkehrliche Folgewirkungen, wie zum Beispiel Durchgangsverkehr in den Ortsdurchfahrten, von vornherein zu vermeiden. Standorte in der Nähe der Anschlussstellen des Bundesfernstraßennetzes sind aufgrund ihrer Lagegunst generell günstiger zu beurteilen. Die lokale Standortwahl sollte daher auch auf interkommunaler Ebene hinsichtlich ihrer Siedlungsverträglichkeit optimiert werden.

Hohe Belastung im Straßennetz

Prognoseberechnungen der Verkehrsbelastungen sind für das Leitkonzept nicht erfolgt. Es ist aber von Belastungen im Straßennetz auszugehen, die sich zwischen den ermittelten Verkehrsbelastungen für die Szenarien Trend und A bewegen. Das heißt, es ist bis 2015 mit weiter stark steigenden Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet zu rechnen.

Ausbau der Verkehrsnetze erforderlich

Zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens ist daher neben einer Siedlungsentwicklung, die sich möglichst an der Schieneninfrastruktur ausrichtet, der Ausbau der Verkehrsnetze sowohl für den Schienen- als auch den Straßenverkehr von Notwendigkeit.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass unabhängig von der Entwicklung des flughafenbedingten Verkehrs mit weiterhin starken Zuwächsen in der allgemeinen Verkehrsentwicklung, insbesondere im Straßengüterverkehr, zu rechnen ist. Dabei wird insbesondere der Transitverkehr stark wachsen (Quelle: Gesamtverkehrsplan Bayern 2002, StMWIVT). Im Untersuchungsgebiet wird von dieser Entwicklung vor allem das übergeordnete Straßennetz, insbesondere die Bundesfernstraßen betroffen sein, da hier mit weiter steigendem Durchgangsverkehr zu rechnen ist.

Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die gestiegene Verkehrsentwicklung

Daher erscheint es dringend erforderlich, dass die bestehende Verkehrsinfrastruktur an die in der Vergangenheit stark gestiegene und in Zukunft weiter zunehmende Verkehrsentwicklung angepasst wird.

Dringender Umsetzungs- und Nachholbedarf

Zum einen wird für erforderlich gehalten, die in den Programmen enthaltenen Projekte (s. Abschnitt 2.2.1) auch bis zum Jahr 2015 umzusetzen, da in der Vergangenheit durch Verzögerungen bei zahlreichen Projekten ein erheblicher Nachholbedarf hinsichtlich der Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur entstanden ist.

Weitere Maßnahmen

Zum anderen werden weitere Maßnahmen für notwendig erachtet, um das gestiegene Verkehrsaufkommen leistungsfähig und zugleich siedlungsverträglich abwickeln zu können.

Generell ist im großräumigem Wegenetz mit sehr hohen Auslastungen, die zeitweise zu Überlastungserscheinungen und Staus führen, zu rechnen. Vor allem im Westen des Flughafens wird zu Zeiten des Spitzenverkehrs das Straßennetz weiterhin überlastet sein. Des weiteren treten in den Stadtbereichen bzw. Stadt-Umland-Bereichen von München, Landshut, Freising und Erding sehr hohe Auslastungen auf.

B15 neu zwischen Regensburg und Rosenheim

Zur Beseitigung der sich hier abzeichnenden Kapazitätsengpässe im Straßennetz sind neben den bis 2015 voraussichtlich realisierten Maßnahmen weitere Maßnahmen im Straßennetz erforderlich. Neben dem 8-streifigen Ausbau der Bundesautobahnen A 99 Ost, dem 8-streifigen Ausbau der A9 im Bereich zwischen dem AK Neufahrn und dem AD Holledau und dem 6-streifigen Ausbau der A 8 Ulm – München, wird der Bau der B15neu zwischen Regensburg und Rosenheim als das wichtigste Neubauprojekt von übergeordneter Bedeutung zur Entlastung des Fernstraßennetzes um München angesehen.

Fertigstellung der Flughafenzubringer

Daneben werden vor allem regional wirksame Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Straßennetz erforderlich. Vor allem die Fertigstellung der Flughafenzubringer zur verbesserten Einbindung des Flughafens in das Straßenetz ist dabei von elementarer Bedeutung. Neben der Fertigstellung der B 388a, dem Bau der Nordostumfahrung Freising im Zuge der B 301, dem Bau der Westtangente Freising im Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumfahrung Allershausen, sind vor allem leistungsfähige Verbindungen aus Richtung Osten herzustellen.

Ostseitige Erschließung des Flughafens

Für die ostseitige Erschließung ist von der zukünftigen A 94 (AS Pastetten) eine leistungsfähige Verbindung über die St 2331 und im weiteren Verlauf über die FTO zum Flughafen herzustellen, des weiteren der Ausbau der regionalen Verbindung von der B 388 über die Nordumfahrung Erding zum Flughafen. Die Bahnübergangsbeseitigung in Hörlkofen bzw. der Bau einer Ortsumfahrung mit höhenfreiem Bahnübergang im Zuge der St 2331, sowie der Bau der Ortsumfahrung in Taufkirchen a. d. Vils im Zuge der B 388 sind dabei von hoher Bedeutung.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit aus dem unmittelbar östlich des Flughafen gelegenen Umlands wird die bestehende Gemeindeverbindungsstraße zwischen Berglern und Eitting den gestiegenen Verkehrsbelastungen nicht mehr gerecht. Hierzu wurden auf interkommunaler Ebene Lösungsvorschläge erarbeitet, die im Anhang dargestellt sind.

Klassifiziertes Hauptstraßennetz im Flughafenumland

In der Karte 5 ist das Hauptstraßennetz im Flughafenumland dargestellt. Neben dem bestehenden Straßennetz enthält es die Maßnahmen, die bis 2015 als realisiert unterstellt wurden, sowie das großräumig bedeutsame Projekt B 15neu.

Bei der Darstellung des Straßennetzes wurde eine Klassifizierung des Straßennetzes entsprechend der RAS–N („Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes, Ausgabe 1998“) vorgenommen.

Rot:	Großräumige Straßenverbindung
Orange:	Überregionale/ regionale Straßenverbindung
Blau:	Zwischengemeindliche Straßenverbindung

Als Hauptstraßennetz ist jenes Straßennetz definiert worden, das zukünftig aufgrund seiner Funktion als auch Verkehrsbelastung das Rückgrat des Straßennetzes im Untersuchungsgebiet darstellt.

Umsetzung der zugrunde gelegten Maßnahmen

Deutlich wird aus dieser Kartendarstellung auch der Umsetzungsbedarf der bis 2015 als realisiert zugrundegelegten Maßnahmen. Eine Vielzahl der zugrundegelegten Maßnahmen haben eine wichtige Verbindungs- bzw. Erschließungsfunktion in dem dargestellten künftigen Hauptstraßennetz.

Lokale Problembereiche in diesem Hauptsstraßennetz, vor allem im Zuge von Ortsdurchfahrten, sind durch leistungsfähigen Ausbau vor allem der kritischen Kreuzungen bzw. durch Ortsumfahrungen, soweit erforderlich, zu beseitigen. Das Erfordernis dieser lokalen Einzelmaßnahmen ist im Rahmen von kleinräumig detaillierten Verkehrsuntersuchungen zu analysieren und zu beurteilen.

Der Flughafen München und sein Umland

Ergebnisse des Dialogprozesses für ein Leitkonzept Flughafenumland

Hauptstraßennetz im Flughafenumland

Straßennetz

- Großräumige Verbindung
- Überregionale/regionale Verbindung
- Zwischengemeindliche Verbindung

- Anschlussstellen

(25) Maßnahmennummer
(Vollständige Beschreibung im Bericht)

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Untersuchungsgebiet

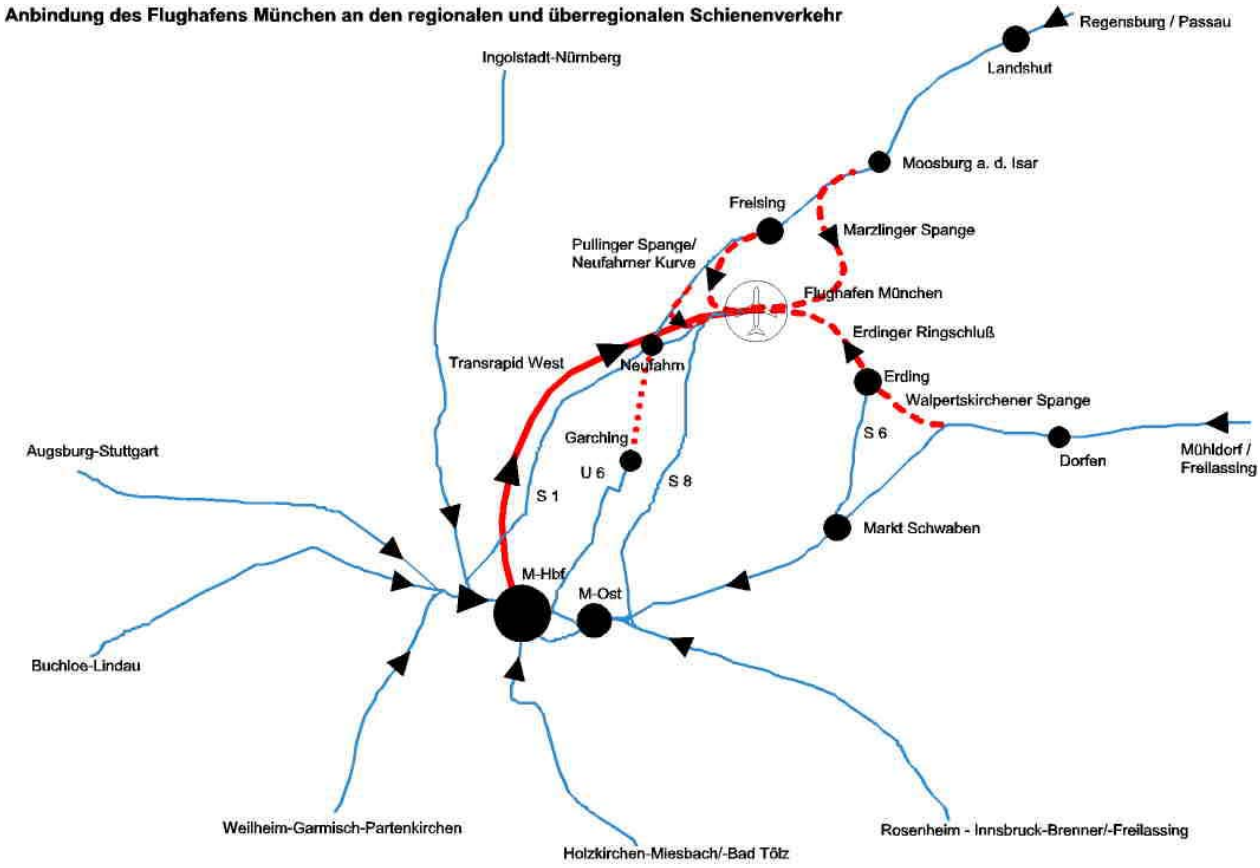
TRANSVER GmbH
Verkehrsforschung und Beratung

München, März 2004 Maßstab 1:310.000

Geplante Neubaumaßnahmen im Schienennetz

Insbesondere die Bereiche östlich des Flughafens erfahren durch die geplanten Neubaumaßnahmen im Schienennetz (S-Bahn-Ringschluss Erding, Ostbayernanbindung und Walpertskirchener Spange) eine verbesserte Anbindung an den Flughafen vor. Hinsichtlich einer direkten Anbindung der Stadt Freising an den Flughafen München ist die Durchbindung des Erdinger Ringschlusses über den Flughafen nach Freising zu favorisieren.

Abbildung 17: Anbindung des Flughafens München an den regionalen und überregionalen Schienenverkehr



Quelle: Eigene Darstellung

Ausbau der Mühldorfer Bahnstrecke

Neben der verbesserten Einbindung des Flughafens ins Schienennetz durch die geplanten Maßnahmen ist nachdrücklich auf den Ausbau der Mühldorfer Bahnstrecke hinzuwirken. Diese Schienenstrecke ist sowohl für den Flughafenzielverkehr aus dem Raum Südostbayern/ Salzburg von Bedeutung, als auch vor allem wegen des hohen Berufspendleraufkommens auf dieser Strecke in Richtung München.

Verlängerung der U-Bahn zum Verknüpfungspunkt Neufahrn (U-/ S-Bahn/ DB)

Eine Verlängerung der U-Bahn Linie 6 von Garching zum Haltepunkt in Neufahrn (S 1) könnte im betroffenen Raum die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zugunsten einer Entlastung der Autobahnen A92/ A9 erhöhen. Ein Verknüpfungspunkt in Neufahrn erscheint aber auch vor dem Hintergrund der Erschließung des neuen Stadions in Fröttmaning weiter verfolgenswert. Bei Errichtung eines Verknüpfungspunktes in Neufahrn sollte auch der DB-Regionalverkehr aus dem Raum Landshut / Regensburg / Passau miteingebunden werden.

6.2.6.4 INTERKOMMUNALE KOOPERATION

Bedeutung der Kooperation nimmt zu

Im Dialogprozess wurde deutlich, dass die künftigen Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche, verkehrliche und siedlungsstrukturelle Entwicklung des Flughafenumlandes die Bedeutung der Kooperation zwischen den Gemeinden sowie zwischen Gemeinden und verschiedenen Institutionen erhöhen wird.

Ansatzpunkte

Die Ansatzpunkte für eine Zusammenarbeit sind vielfältig und reichen von projektbezogenen Kooperationen, bei denen sich Anlass und Ziel über den Problembezug des Projekts definieren, bis hin zu großräumigeren, regionalen Kooperationen, die die Erarbeitung gemeinsamer Entwicklungsvorstellungen zum Ziel haben (z.B. Ostbündnis).

Voraussetzung: win-win-Situation

Projektbezogene Kooperationen sind in vielen Bereichen bereits erfolgreich umgesetzt (siehe realisierte Kooperationsbeispiele aus der Region im Anhang). Ob weitere Projekte hinzukommen, hängt unter anderem davon ab, in welchem Maße für die Gemeinden der Nutzen einer Zusammenarbeit erkennbar wird. Denn nur, wenn alle Beteiligten die Kooperation als eine Situation erkennen, von der sie beide profitieren, kann sie erfolgreich funktionieren.

Kooperationen bedeuten für die Gemeinden nicht immer unbedingt kurzfristige Vorteile. Im konkreten Einzelfall kann eine singuläre Entscheidung, etwa zugunsten der Entwicklung eines lokalen Gewerbestandortes, einer Gemeinde mehr materielle Vorteile bringen als eine Kooperation auf interkommunaler oder regionaler Ebene. Langfristig hingegen kann eine in überörtlicher Abstimmung getroffene Entscheidung für den Gesamt(wirtschafts)raum den größeren Nutzen bedeuten.

Problemangemessenheit

Im folgenden werden anhand einiger im Dialogprozess mehrfach angesprochener Themenfelder die Vorteile einer interkommunalen Zusammenarbeit aufgezeigt. Grundsätzlich gilt für die Form der Kooperation, dass diese situations- und problemangemessen sein muss. Dies betrifft u.a. Fragen ihrer Dauer (zeitlich begrenzte oder unbefristete Zusammenarbeit), ihres Grades an Institutionalisierung (lockere oder institutionalisierte und formalisierte Zusammenarbeit) sowie Fragen des Kreises der Beteiligten.

ABGESTIMMTE BAULEITPLANUNG

In siedlungsstruktureller Hinsicht und unter dem Aspekt einer nachhaltigen Raumentwicklung ist eine verstärkte Zusammenarbeit im Bereich der Bauleitplanung wünschenswert und auch notwendig. Die Ansatzpunkte sind vielfältig und reichen von der örtlichen bis zur regionalen Ebene.

Beispiele für eine abgestimmte Bauleitplanung

Beispielhaft für die Kooperation auf örtlicher Ebene, oft zwischen zwei Gemeinden, sind gemeinsame Gewerbegebiete (z.B. das geplante ge-

meinsame Gewerbegebiet von Finsing und Oberneuching), gemeinsame Wohngebiete oder auch gemeinsame Einzelhandelsstandorte.

Insbesondere im Umfeld von bestehenden oder neuen Haltepunkten des schienengebundenen Verkehrs sollte bei mehreren betroffenen Gemeinden eine abgestimmte Planung für den Standort erfolgen.

Auch eine zeitliche Koordinierung ihrer Bauleitplanung und deren Realisierung kann ein wichtiges Feld interkommunaler Abstimmung und Kooperation sein.

Auf regionaler Ebene könnte sich eine Zusammenarbeit beispielsweise in einem regionalen Flächenmanagement oder Ansätzen dazu niederschlagen. Ein Beispiel für eine in diese Richtung gehende Kooperation ist ein im Dialog entwickeltes Konzept für den Wohnungsmarkt in der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler, in dem die Herausbildung und Institutionalisierung eines „Regionalen Arbeitskreises Entwicklung, Planung und Verkehr" eine zentrale Rolle spielte[14].

Vorteile von Kooperationen in der Bauleitplanung

Die Vorteile der bauleitplanungsbezogenen Kooperationen differieren je nach Projekt. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit können u.a. folgende Vorteile benannt werden:

Bei gemeinsamen Baugebieten

- die Möglichkeit, günstige statt suboptimale Standorte zu nutzen,
- wirtschaftlichere Erschließung,
- erweiterte Handlungsmöglichkeiten in Bezug auf die Eingriffs-/Ausgleichsregelung,
- die Möglichkeit eines gemeinsamen Marketings.

Bei einer zeitlichen Koordinierung der Bauleitplanung

- die Abstimmung der Siedlungsentwicklung, d.h. der Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung, auf die Infrastrukturkapazitäten.

Bei einer regionalen Koordinierung der Siedlungsentwicklung

- die Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf den schienengebundenen Verkehr,
- eine abgestimmte Entwicklung in Bezug auf Baudichte und Wohnungsangebot auch im überörtlichen Kontext ,
- die Möglichkeit eines aus regionaler Sicht sinnvollen Standortkonzeptes für Gewerbeflächen und großflächigen Einzelhandel.

Grundsätzlich sollten sich die Gemeinden bewusst machen, dass bei begrenztem Potenzial ein besonders starkes Wachstum in einer Ge-

[14] Vgl. Stein, U.: Entwicklung freiwilliger Kooperation: Wohnungsbaupotentiale und Wohnungsmarkt in der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler, in: Jähnke, P. / Gawron, T. (Hg.): Regionale Kooperation – Notwendigkeit und Herausforderung kommunaler Politik, IRS Graue Reihe 21, Erkner 2000

meinde die Möglichkeiten anderer Gemeinden beeinflusst. Vor diesem Hintergrund sollten sie eher gemeinsame Interessen prüfen und nach Möglichkeiten von Kooperationen auf verschiedensten Ebenen suchen.

GEMEINSAMES STANDORTMARKETING

Rahmenbedingungen des gemeinsamen Gewerbeflächenmarketings

Bei einer zunehmenden Internationalisierung des Wettbewerbs gewinnen Regionen oder Regionsteile gegenüber einzelnen Kommunen als Wirtschaftsstandorte an Bedeutung. Dies gilt auch für den Großraum München, der sich im Standortwettbewerb um international agierende Unternehmen in Konkurrenz zu anderen Regionen befindet. Aber auch in der inter- wie in der innerregionalen Konkurrenz nimmt der Stellenwert marketingbezogener kommunaler Zusammenschlüsse gegenüber der einzelnen Gemeinde zu.

Selbst gewerblich stark entwickelte Gemeinden zwischen der LH München und dem Flughafen sehen die positiven Effekte eines gemeinsamen Marketings für ihre Gewerbestandorte. Entscheidend ist die Erwartung, dass durch einen koordinierten Marketingverbund mehr entsteht als durch die Summe seiner Einzelteile, also der einzelnen Kommunen.

Verbünde dieser Art existieren bereits auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen in unterschiedlicher Zusammensetzung und mit unterschiedlichem Aktionsfokus.

Beispiele

Auf die Stärkung der gemeinsamen Wettbewerbsposition des südbayerischen Raums im europäischen Kontext hingegen zielt MAI, der „Wirtschaftsverein Südbayern. München, Augsburg, Ingolstadt. MAI e.V.“, dem neben den genannten Städten weitere Gebietskörperschaften und sonstige Institutionen angehören.

Die GFW - Gesellschaft zur Förderung der Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung im Landkreis Starnberg oder die sieben Städte und Gemeinden der Nordallianz im Norden Münchens stellen hingegen eher Beispiele für teilregionale Kooperation im Standortmarketing dar, deren Operationsebene vorrangig regional und interregional ist.

Vorteile gemeinsamen Standortmarketings

Im einzelnen lassen sich u.a. folgende Vorteile eines interkommunal abgestimmten Standortmarketings beschreiben:

- die Bündelung und der effizientere Einsatz von finanziellen, zeitlichen und personellen Ressourcen und
- die Chance zur besseren Profilierung einzelner Gewerbestandorte innerhalb eines größeren Wirtschaftsraumes mit differenzierten und vielfältigen Standorteigenschaften und –qualitäten.

Gemeinsames Marketing auch bei Wohnbauflächen

Grundsätzlich treffen die Vorteile eines gemeinsamen Standortmarketings auch für die Vermarktung von Wohnbauflächen zu. Hier ist der räumliche Bezug allerdings wohl auf die teilregionale Ebene beschränkt.

VERKEHR

Verkehrsanlagen gehören zu den Infrastrukturen bei denen die Notwendigkeit interkommunaler Abstimmung und Zusammenarbeit oft besonders evident ist. Dies gilt im Individualverkehr, bei Straßen und Radwegen, und im öffentlichen Verkehr, und hier insbesondere beim schienengebunden Verkehr.

Neue Verkehrsverbindungen für den überörtlichen Verkehr betreffen immer mehrere Gemeinden und können in der Regel nur in Kooperation realisiert werden. Aber auch bei vermeintlich örtlichen Verkehrslösungen, wie z.B. Ortsumfahrungen, ist vielfach eine Zusammenarbeit mit der oder den Nachbargemeinden erforderlich.

Oft ist sie jedoch auch ohne zwingende Notwendigkeit sinnvoll, da sich neue Lösungen ergeben können, wenn benachbarte Kommunen in die Konzeption eingebunden werden, also Verkehrskonzepte interkommunal angelegt werden. Solche übergemeindlichen Ansätze bieten die Chance, dass, oft ohne großen Mehraufwand, mehrere Gemeinden Nutzen aus verkehrlichen Lösungen bzw. Maßnahmen ziehen können, von denen vorher nur eine Gemeinde profitiert hätte.

Ansätze zu Kooperationen im Straßenverkehr bestehen bereits z.B. in der gemeinsamen Verkehrsuntersuchung von Gemeinden nordöstlich des Flughafens oder Planungen von Gemeinden im östlichen Landkreis München für eine Autobahnparallele zur Entlastung der B 471.

Im Öffentlichen Personennahverkehrs können als beispielhaft bestehende gemeindeübergreifende Buslinien oder die Planungen zur Stadt-Umland-Bahn genannt werden.

GEMEINSAME NUTZUNG VON (SOZIALER) INFRASTRUKTUR

Anwendungsbeispiele für gemeinsame Infrastruktureinrichtungen

Die gemeinsame Nutzung von Infrastruktureinrichtungen gehört bereits zum Katalog bestehender interkommunalen Kooperationen. Im Schulwesen, aber auch in der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung existieren in der Region mehrere Zweckverbände.

Der Katalog möglicher Kooperationsfelder lässt sich, eine gewisse räumliche Nähe vorausgesetzt, auf Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wie Kindergarten, Kindertagesstätte, Hort, Jugendeinrichtungen oder Senioreneinrichtungen ausweiten. Auch bei Sport- und Kultureinrichtungen bzw. –angeboten ist Zusammenarbeit möglich.

Vorteile

Vor dem Hintergrund der Entwicklungsperspektiven des Raumes wäre es wünschenswert, wenn Kooperationen im Bereich Infrastruktur an Bedeutung gewännen und bei gemeindlichen Entscheidungen als grundsätzliche Option mitbedacht würden. Denn durch eine Zusammenarbeit können u.a. folgende Vorteile für die beteiligten Gemeinden entstehen:

- Beim Infrastrukturausbau bzw. bei der Konzeption von Angeboten lassen sich Mehrfachinvestitionen bzw. mehrfach anfallende Betriebskosten vermeiden. Um große Ungleichgewichte zu vermeiden, könnten intergemeindliche Arbeitsteilungen vereinbart werden. Gemeinde A hält Einrichtung / Angebot X vor, dafür übernimmt Gemeinde B Einrichtung / Angebot Y. Von einer solchen Arbeitsteilung würden auch die Bürger profitieren, da sie unter Einbeziehung der Nachbargemeinde(n) in der Summe auf ein größeres Angebot zurückgreifen könnten.

- Bei Infrastruktureinrichtungen wie Kindergärten oder Kindertagesstätten könnte auch eine (zeitlich begrenzte) Kooperation in Frage kommen, um kurzfristige Nachfragespitzen bzw. Kapazitätsengpässe aufzufangen. In kleinen Gemeinden entstehen solche Nachfragespitzen, wenn ein größeres Baugebiet mit zumeist jungen Familien realisiert wurde und viele Kinder gleichzeitig das Kindergartenalter erreichen. Anstatt die Kindergartenkapazitäten zu erweitern, die absehbar nur für eine begrenzte Zeit benötigt werden, könnte es sinnvoll sein, Überkapazitäten in Einrichtungen benachbarter Gemeinden zu nutzen, sofern diese vorhanden sind. In Zeiten nachlassenden Wachstums jedoch sind solche Überkapazitäten keineswegs mehr eine abwegige Vorstellung und ihre Nutzung erscheint in einer Gesamtbetrachtung sinnvoller als eine Kapazitätserweiterung, die nur für wenige Jahre notwendig wäre.

Interesse an Zusammenarbeit bei den Akteuren vorhanden

Im Dialogprozess wurde Interesse an Kooperationen von nahezu allen Beteiligten geäußert – von den Gemeinden ebenso wie von den Landkreisen und den sonstigen regionalen Akteuren. Es wäre wünschenswert, dass sich dieses Interesse auch in konkreten Kooperationen niederschlägt.

7 SCHLUSSBETRACHTUNG

Was wurde erreicht?

Stufe 1 und 2 zusammengenommen hat sich der Dialogprozess im Rahmen des Gutachtens „Der Flughafen München und sein Umland" über rund drei Jahre erstreckt. Zum Abschluss des Gutachtens stellt sich nunmehr die Frage, was in dieser Zeit erreicht wurde.

Entwicklung des Leitkonzepts im Dialog

Es war das Ziel des Gutachtens, dass am Ende des Erarbeitungs- und Dialogprozesses ein von möglichst vielen beteiligten Akteuren getragenes Leitkonzept für die Entwicklung des Flughafenumlands steht. Dieses Leitkonzept liegt nun vor und es ist entstanden im Dialog mit der Mehrzahl der Gemeinden im Untersuchungsgebiet. In diesem Dialog haben die Gemeinden und regionalen Akteure ihre Ziele eingebracht und so Einfluss auf das Ergebnis genommen. Noch im Abschlussworkshop wurden Anregungen und Kritik vorgebracht, die zu einer Modifikation des Leitkonzepts geführt haben. Die rege Beteiligung der Gemeinden und regionalen Akteure an dem offenen und freiwilligen Prozess hat in jedem Falle das Interesse am Dialog sehr deutlich werden lassen.

Positionen kennen und verstehen

Die Initiierung und Durchführung des Dialogprozesses, vor allem die Einbeziehung der Gemeinden in die Entwicklung des Leitkonzepts war von der Idee getragen, dass nur ein Konzept, das die Interessenlagen der Gemeinden kennt und berücksichtigt, die Grundlage für die Entwicklung des Flughafenumlandes bilden kann. Der Dialog konnte Interessengegensätze zwischen Kommunen nicht auflösen. Er konnte jedoch dazu beitragen, dass durch den unmittelbaren Austausch von Informationen und Meinungen eine bessere Kenntnis der jeweiligen Positionen besteht, die schließlich auch zu einem wachsenden Verständnis führt. Auch konnte er die Einsicht verstärken, dass eine Entwicklung zum Wohl des Gesamtraums über die Verwirklichung einzelgemeindlicher Interessen hinausgeht.

Umsetzung des Leitkonzepts liegt bei den Kommunen

Mangels wirksamer Steuerungsinstrumente auf regionaler Ebene liegt die Umsetzung des Konzepts jetzt bei den Kommunen. Sie kann nur freiwillig geschehen. Die Zukunft wird zeigen, ob sich die Einbeziehung in den Prozess der Leitkonzepterarbeitung in konkreten Planungsentscheidungen niederschlägt.

Es wäre aufschlussreich von Zeit zu Zeit zu überprüfen, wie sich die Entwicklung tatsächlich vollzieht und ob die Weiterführung des Dialogs sinnvoll wäre.

8 ANHANG

1. Auftaktveranstaltung (27.11.2002) 3
1.1. Fragebogen 5
1.2. Teilnehmer 6
2. Teilraumworkshops (05.02.2003, 12.02.2002, 18.02.2003) 9
2.1. Fragebogen für Gemeinden 11
2.2. Fragebogen für die regionalen Akteure 19
2.3. Teilnehmerlisten 27
3. Fragebögen zur Kurzfassung von Zwischenergebnissen 33
3.1. Fragebogen für Gemeinden 35
3.2. Fragebogen für die regionalen Akteure 39
4. Abschlussworkshop (05.02.2004) 43
4.1. Teilnehmerliste 45
4.2. Beurteilung der Thesen 48
4.3. Beurteilung des Leitkonzept-Entwurfs 52
4.4. Liste der Arbeitsgruppen zur interkommunalen Zusammenarbeit 60
5. Interkommunale Kooperation 61
5.1. Projekte interkommunaler Zusammenarbeit aus der Region 63
5.2. Weitere Projekte interkommunaler Zusammenarbeit 69
5.3. Interkommunales Verkehrsprojekt 71
5.4. Möglichkeiten und Organisation interkommunaler Gewerbegebiete 74
5.5. Interkommunale Gewerbegebiete - Beispiele 80

ANHANG

1. AUFTAKTVERANSTALTUNG AM 27.11.2002 (ERDING)

1.1. FRAGEBOGEN

1.2. TEILNEHMERLISTE

1. AUFTAKTVERANSTALTUNG

1.1. FRAGEBOGEN

DER FLUGHAFEN MÜNCHEN UND SEIN UMLAND - GRUNDLAGEN FÜR EINEN DIALOG

1. Was erwarten / erhoffen Sie von dem geplanten Vorgehen zur Entwicklung eines Leitkonzepts für das Flughafenumland?

❍ Bessere Kenntnis / besseres Verständnis der Probleme anderer Städte / Gemeinden

❍ Möglichkeit, die Interessen der Stadt / Gemeinde besser einzubringen

❍ Möglichkeit, gemeinsam zu Lösungsansätzen zu kommen

❍ Möglichkeit, ein regional abgestimmtes Konzept zu entwickeln

❍ Ansätze für eine interkommunale Zusammenarbeit zu entwickeln

❍ Sonstiges, und zwar

_____

_____

_____

2. Welcher Aspekt ist Ihnen für Ihren Teilraum-Workshop besonders wichtig?

❍ Verkehr

❍ Gewerbeentwicklung

❍ Wohnentwicklung

❍ Infrastruktur

❍ Sonstiges, und zwar

_____

_____

_____

Stadt / Gemeinde: _____

1.2. TEILNEHMER

Gemeinde Allershausen	1. Bürgermeister Herr Popp
Gemeinde Altdorf	1. Bürgermeister Herr Sehofer
Gemeinde Altdorf	Frau Schenk
Gemeinde Aschheim	Frau Köbl
Gemeinde Aschheim	1. Bürgermeister Herr Englmann
Gemeinde Berglern	1. Bürgermeister Herr Knur
Gemeinde Bockhorn	Herr Scharl
Gemeinde Buch am Buchrain	1. Bürgermeister Herr Geisberger
Gemeinde Buch am Erlbach	1. Bürgermeister Herr Göbl
Gemeinde Buch am Erlbach	Herr Schmid
Stadt Dorfen	1. Bürgermeister Herr Sterr
Gemeinde Eching / FS	2. Bürgermeister Herr Hanrieder
Gemeinde Eching/ Niederbayern	1. Bürgermeister Herr Held
Gemeinde Eitting	1. Bürgermeister Herr Kammerbauer
Stadt Erding	1. Bürgermeister Herr Bauernfeind
Stadt Erding	Herr Becker
Stadt Erding	Herr Henrich
Gemeinde Fahrenzhausen	1. Bürgermeister Herr Kißlinger
Gemeinde Feldkirchen	Herr Stöhr
Gemeinde Finsing	1. Bürgermeister Herr Krzizok
Gemeinde Forstern	1. Bürgermeister Herr Els
Gemeinde Fraunberg	1. Bürgermeister Herr Wiesmaier

Stadt Freising	Herr Doll
Stadt Freising	Herr Seischab
Stadt Garching b. München	1. Bürgermeister Herr Solbrig
Gemeinde Hallbergmoos	2. Bürgermeister Herr Zenker
Gemeinde Hohenkammer	1. Bürgermeister Herr Stegmair
VG Hörlkofen	Frau Wanderer
Gemeinde Inning am Holz	1. Bürgermeister Herr Naderer
Gemeinde Inning am Holz	2. Bürgermeister Herr Körbl
Gemeinde Inning am Holz	3. Bürgermeister Herr Fenk
Markt Isen	Herr Christofori
Markt Isen	1. Bürgermeister Herr Fischer
Gemeinde Ismaning	1. Bürgermeister Herr Sedlmair
Gemeinde Kranzberg	1. Bürgermeister Herr Scholz
Gemeinde Kumhausen	1. Bürgermeister Herr Nagl
Stadt Landshut	Herr Drexler
Gemeinde Langen-bach	1. Bürgermeister Herr Brückl
Gemeinde Langenbach	Herr Hoyer
Gemeinde Langenpreising	1. Bürgermeister Herr Weiß
Gemeinde Kirchberg	1. Bürgermeister Herr Grandinger
Gemeinde Lengdorf	1. Bürgermeister Herr Rübensaal
Markt Schwaben	1. Bürgermeister Herr Winter
Gemeinde Marzling	1. Bürgermeister Herr Schwaiger

Stadt Moosburg	Herr Dick
Gemeinde Moosinning	1. Bürgermeister Herr Ways
Gemeinde Neuching	1. Bürgermeister Herr Peis
Gemeinde Neufahrn	1. Bürgermeister Herr Schneider
Gemeinde Oberding	1. Bürgermeister Herr Lackner
Gemeinde Oberschleißheim	1. Bürgermeisterin Frau Ziegler
Gemeinde Ottenhofen	1. Bürgermeister Herr Egner
Gemeinde Pastetten	1. Bürgermeister Frau Vogelfänger
Gemeinde Paunzhausen	1. Bürgermeister Herr Daniel
Gemeinde Pliening	3. Bürgermeister Frau Schessner
Gemeinde Poing	1. Bürgermeister Herr Hingerl
Gemeinde Rudelzhausen	1. Bürgermeister Herr Schickaneder
Gemeinde Steinkirchen	1. Bürgermeister Herr Fertl
Gemeinde St. Wolfgang	1. Bürgermeister Herr Schwimmer
Gemeinde Taufkirchen (Vils)	1. Bürgermeister Herr Hofstetter
Gemeinde Tiefenbach	1. Bürgermeister Herr Schmerbeck
Stadt Unterschleißheim	1. Bürgermeister Herr Zeitler
Gemeinde Walpertskirchen	1. Bürgermeister Herr Heilmeier
Gemeinde Walpertskirchen	2. Bürgermeister Frau Fehlberger
Markt Wartenberg	1. Bürgermeister Herr Rost
VG Wartenberg	Herr Theiß
Gemeinde Wörth	1. Bürgermeister Herr Borgo

Landkreis Ebersberg	LRA Ebersberg Herr Lindauer
Landkreis Erding	Landrat Herr Bayersdorfer
Landkreis Erding	LRA Erding Herr Thomas
Landkreis Freising	Landrat Herr Pointner
Regierung von Niederbayern	Herr Hann
Regierung von Oberbayern	Herr Motyl
RPV Landshut	Herr Barteit
Landeshauptstadt München, Planungs-referat	Herr Kellner
Landeshauptstadt München, RAW	Herr Schultze
Landeshauptstadt München, RAW	Herr Mayer
Handwerkskammer München	Frau Wimbauer
IHK für München und Oberbayern	Herr Dr. Obermeier

StMWIVT	Herr Wedemeyer
Flughafen München GmbH (FMG)	Herr Düsenberg
FMG	Frau Hartwig
Oberste Baubehörde	Herr Olk

ANHANG

2. TEILRAUMWORKSHOPS
06.02.2003 (LANDSHUT)
12.02.2003 (NOTZING)
18.02.2003 (NEUFAHRN / FS)

2.1. FRAGEBOGEN FÜR GEMEINDEN

2.2. FRAGEBOGEN FÜR DIE REGIONALEN AKTEURE

2.3. TEILNEHMERLISTEN

2. TEILRAUMWORKSHOPS

2.1. FRAGEBOGEN FÜR GEMEINDEN

TEILRAUMWORKSHOP

Stadt / Gemeinde: _____

1. Gemeindliche Entwicklungsvorstellungen

1.1 Wohn- und Bevölkerungsentwicklung

Wie soll sich Ihre Gemeinde nach derzeitigen Vorstellungen in Bezug auf die Bevölkerungszahl künftig entwickeln?

❒	❒	❒
langsamer als bisher	so wie bisher	stärker als bisher

Bitte versuchen Sie die Angaben zum gewünschten Bevölkerungswachstum in Ihrer Gemeinde zu konkretisieren und tragen Sie die Werte in einen der nachfolgenden Sätze ein:

➢ Das Bevölkerungswachstum soll höchstens _____ % pro Jahr und mindestens ____ % pro Jahr betragen.

➢ Die Bevölkerung soll um höchstens _____ Einwohner pro Jahr und um mindestens _____ Einwohner pro Jahr wachsen.

➢ Die Bevölkerungszahl im Jahr 2015 soll höchstens _____ und mindestens _____ Einwohner betragen.

1.2 Gewerbe- und Arbeitsplatzentwicklung

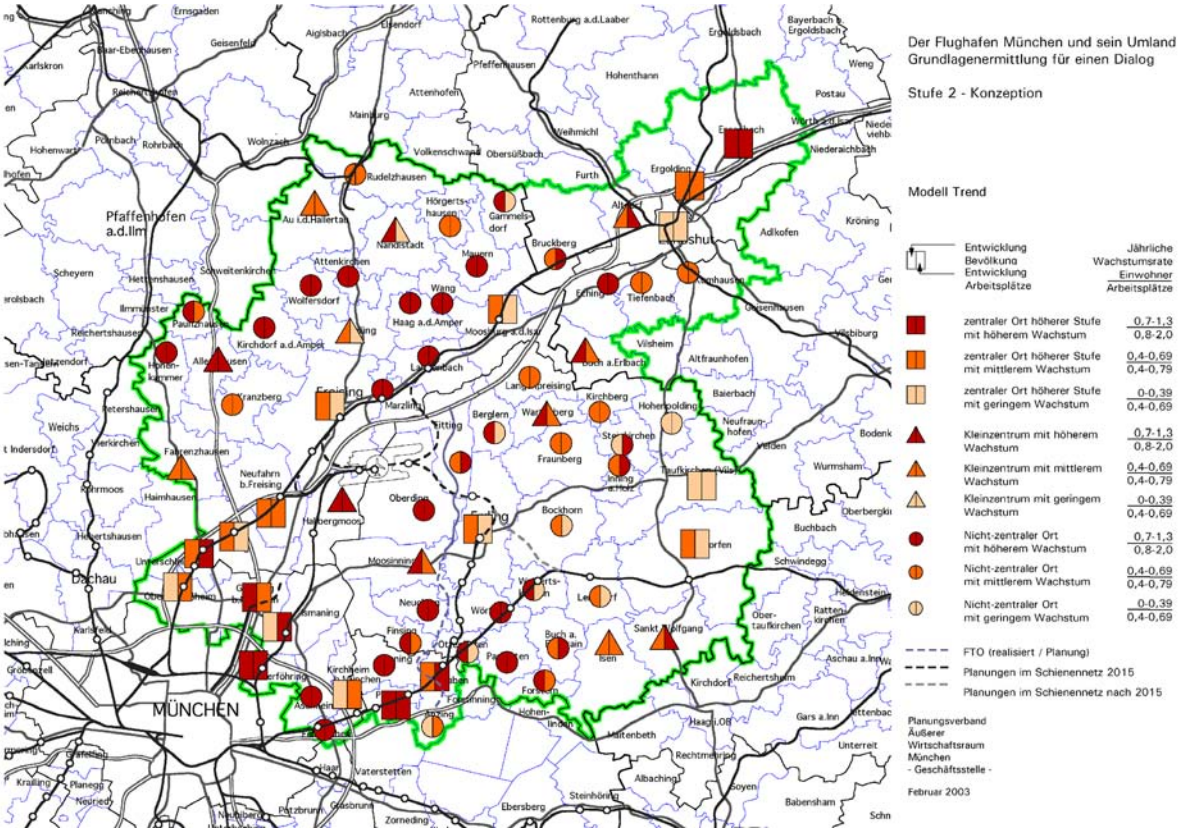
Wie soll sich Ihre Gemeinde nach derzeitigen Vorstellungen in Bezug auf die Arbeitsplatzzahl künftig entwickeln?

❒	❒	❒
langsamer als bisher	so wie bisher	stärker als bisher

2. Beurteilung der Entwicklungsmodelle

Im Folgenden geht es um eine Beurteilung der drei vorgestellten Modelle zur Entwicklung des Flughafenumlands aus Sicht Ihrer Gemeinde unter dem Aspekt der Wohn- und Bevölkerungsentwicklung sowie der Gewerbe- und Arbeitsplatzentwicklung.
Bitte versuchen Sie dazu, möglichst realistisch einzuschätzen, welche Folgen (z.B. hinsichtlich Infrastrukturkapazitäten, Flächenkapazitäten, steuerliche Effekte, interkommunale Abstimmung oder Zusammenarbeit) eine Entwicklung, wie im jeweiligen Modell dargestellt, für Ihre Gemeinde hätte und warum sie diese Folgen hätte.

2.1 Modell Trend



Würde sich meine Gemeinde in Bezug auf die Bevölkerungs- und Wohnentwicklung gemäß Modell Trend entwickeln, so wäre dies aus meiner Sicht für die Gemeinde mit folgenden Problemen oder Konflikten verbunden:

1. _____

weil / wegen _____

2. _____

weil / wegen _____

3. _____

weil / wegen _____

Andererseits hätte eine Entwicklung gemäß Modell Trend für die Gemeinde folgende Vorteile oder Chancen:

1.

weil / wegen

2.

weil / wegen

3.

weil / wegen

Würde sich meine Gemeinde in Bezug auf die Gewerbe- und Arbeitsplatzentwicklung gemäß Modell Trend entwickeln, so wäre dies aus meiner Sicht für die Gemeinde mit folgenden Problemen oder Konflikten verbunden:

1.

weil / wegen

2.

weil / wegen

3.

weil / wegen

Andererseits hätte eine Entwicklung gemäß Modell Trend für die Gemeinde folgende Vorteile oder Chancen:

1.

weil / wegen

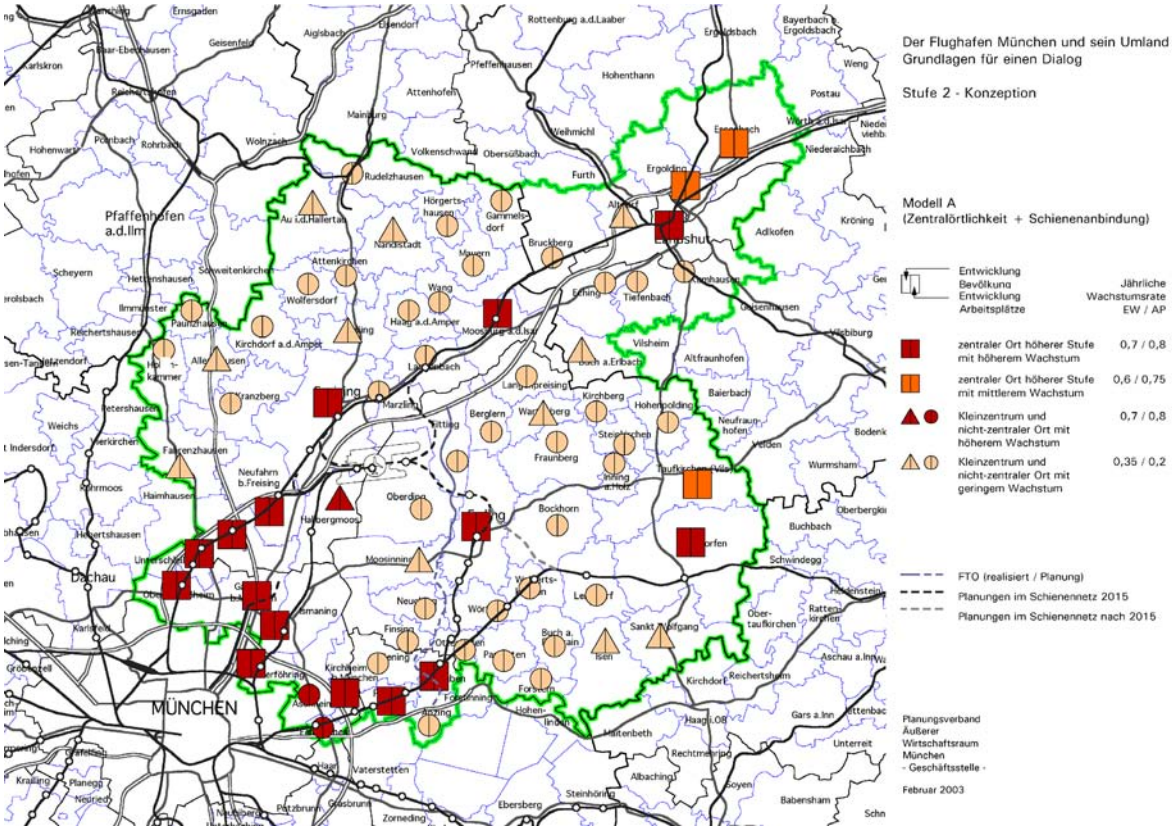
2.

weil / wegen

3.

weil / wegen

2.2 Modell A (Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung)



Würde sich meine Gemeinde in Bezug auf die Bevölkerungs- und Wohnentwicklung gemäß Modell A entwickeln, so wäre dies aus meiner Sicht für die Gemeinde mit folgenden Problemen oder Konflikten verbunden:

1.

weil / wegen

2.

weil / wegen

3.

weil / wegen

Andererseits hätte eine Entwicklung gemäß Modell A für die Gemeinde folgende Vorteile oder Chancen:

1.

weil / wegen

2.

weil / wegen

3.

weil / wegen

Würde sich meine Gemeinde in Bezug auf die Gewerbe- und Arbeitsplatzentwicklung gemäß Modell A entwickeln, so wäre dies aus meiner Sicht für die Gemeinde mit folgenden Problemen oder Konflikten verbunden:

1.

weil / wegen

2.

weil / wegen

3.

weil / wegen

Andererseits hätte eine Entwicklung gemäß Modell A für die Gemeinde folgende Vorteile oder Chancen:

1.

weil / wegen

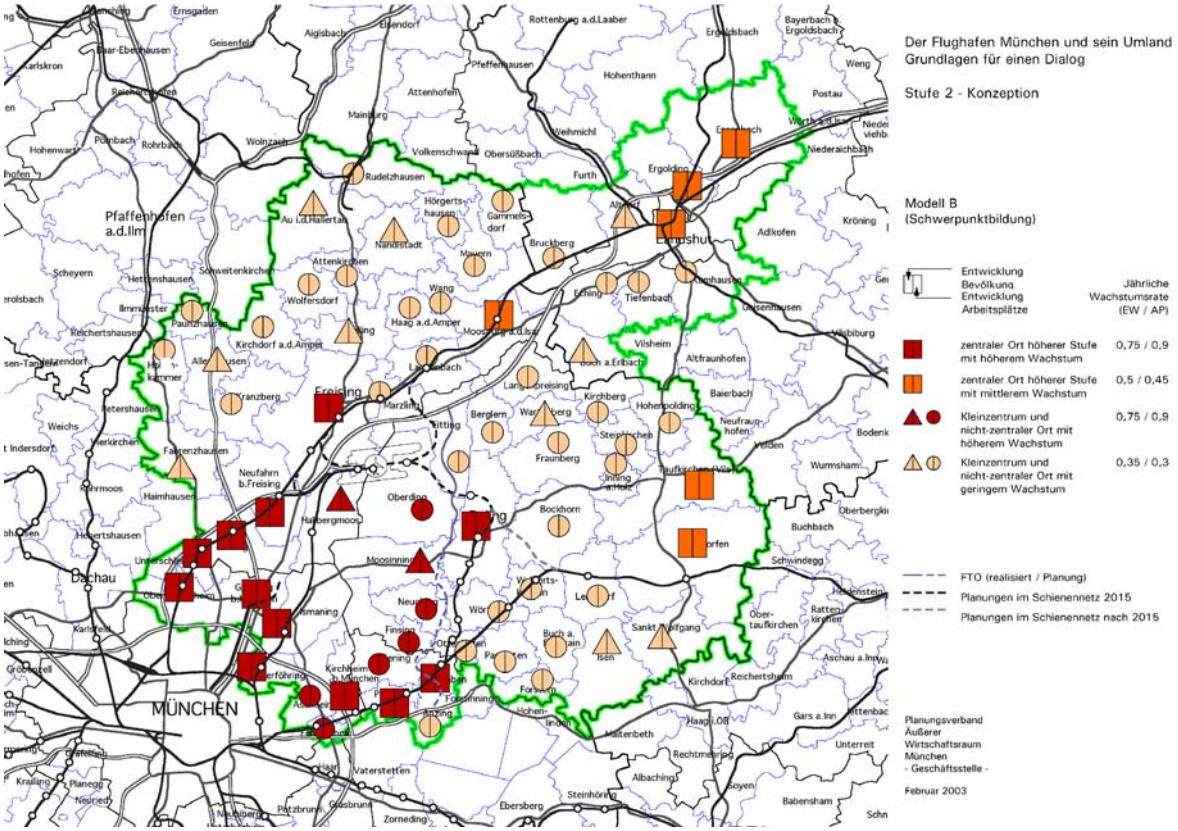
2.

weil / wegen

3.

weil / wegen

2.3 Modell B (Schwerpunktbildung)



Würde sich meine Gemeinde in Bezug auf die Bevölkerungs- und Wohnentwicklung gemäß Modell B entwickeln, so wäre dies aus meiner Sicht für die Gemeinde mit folgenden Problemen oder Konflikten verbunden:

1.

weil / wegen

2.

weil / wegen

3.

weil / wegen

Andererseits hätte eine Entwicklung gemäß Modell B für die Gemeinde folgende Vorteile oder Chancen:

1.

weil / wegen

2.

weil / wegen

3.

weil / wegen

Würde sich meine Gemeinde in Bezug auf die Gewerbe- und Arbeitsplatzentwicklung gemäß Modell B entwickeln, so wäre dies aus meiner Sicht für die Gemeinde mit folgenden Problemen oder Konflikten verbunden:

1.

weil / wegen

2.

weil / wegen

3.

weil / wegen

Andererseits hätte eine Entwicklung gemäß Modell B für die Gemeinde folgende Vorteile oder Chancen:

1.

weil / wegen

2.

weil / wegen

3.

weil / wegen

3. Entwicklungsmodelle allgemein

Welchem Entwicklungsmodell würden Sie aus Sicht ihrer Gemeinde den Vorzug geben?

❒ Modell Trend ❒ Modell A (Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung) ❒ Modell B (Schwerpunktbildung) ❒ keinem Modell

weil / wegen _____

_____

Haben Sie sonstige Anregungen zu den Entwicklungsmodellen oder zur Entwicklung des Flughafenumlandes?

Wenn Sie bereits eigene Überlegungen ausgearbeitet haben, können sie die Unterlagen hierzu dem Fragebogen beifügen.

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.
Wenn Ihnen die Zeit während des Workshops für die Bearbeitung nicht ausreicht oder Sie noch Rücksprache mit anderen Vertretern Ihrer Gemeinde halten wollen, senden Sie uns bitte den Fragebogen **bis spätestens Freitag, 14. Februar 2003** zu.
Die Auswertung der Fragebögen erhalten Sie im Rahmen des Protokolls zur Veranstaltung.

2.2. FRAGEBOGEN FÜR DIE REGIONALEN AKTEURE

TEILRAUMWORKSHOP

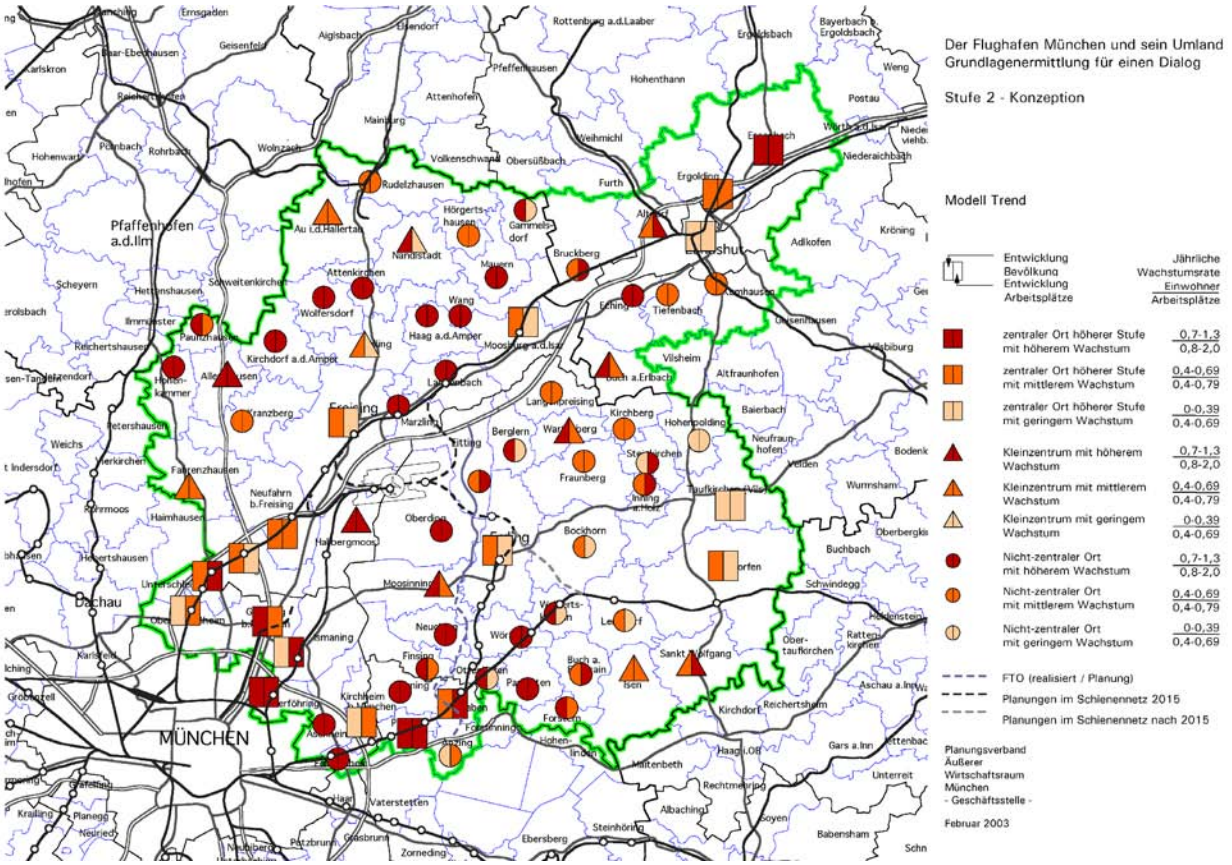
Institution/Verband: _____

1. Beurteilung der Entwicklungsmodelle

Im Folgenden geht es um eine Beurteilung der drei vorgestellten Modelle zur Entwicklung des Flughafenumlands aus Sicht Ihrer Institution / Ihres Verbandes unter dem Aspekt der Wohn- und Bevölkerungsentwicklung sowie der Gewerbe- und Arbeitsplatzentwicklung.

Bitte versuchen Sie dazu, möglichst realistisch einzuschätzen, welche Folgen (z.B. hinsichtlich Infrastrukturkapazitäten, steuerliche Effekte, interkommunale Abstimmung oder Zusammenarbeit) eine Entwicklung, wie im jeweiligen Modell dargestellt, für Ihren Zuständigkeitsbereich / Ihr Verbandsgebiet hätte und warum sie diese Folgen hätte.

1.1 Modell Trend



Würde sich der Raum in Bezug auf die Bevölkerungs- und Wohnentwicklung gemäß Modell Trend entwickeln, so wäre dies aus meiner Sicht mit folgenden Problemen oder Konflikten verbunden:

1. _____

weil / wegen _____

2. _____

weil / wegen _____

3. _____

weil / wegen _____

Andererseits hätte eine Entwicklung gemäß Modell Trend für den Raum aus meiner Sicht folgende Vorteile oder Chancen:

1.

weil / wegen

2.

weil / wegen

3.

weil / wegen

Würde sich der Raum in Bezug auf die Gewerbe- und Arbeitsplatzentwicklung gemäß Modell Trend entwickeln, so wäre dies aus meiner Sicht mit folgenden Problemen oder Konflikten verbunden:

1.

weil / wegen

2.

weil / wegen

3.

weil / wegen

Andererseits hätte eine Entwicklung gemäß Modell Trend für den Raum aus meiner Sicht folgende Vorteile oder Chancen:

1.

weil / wegen

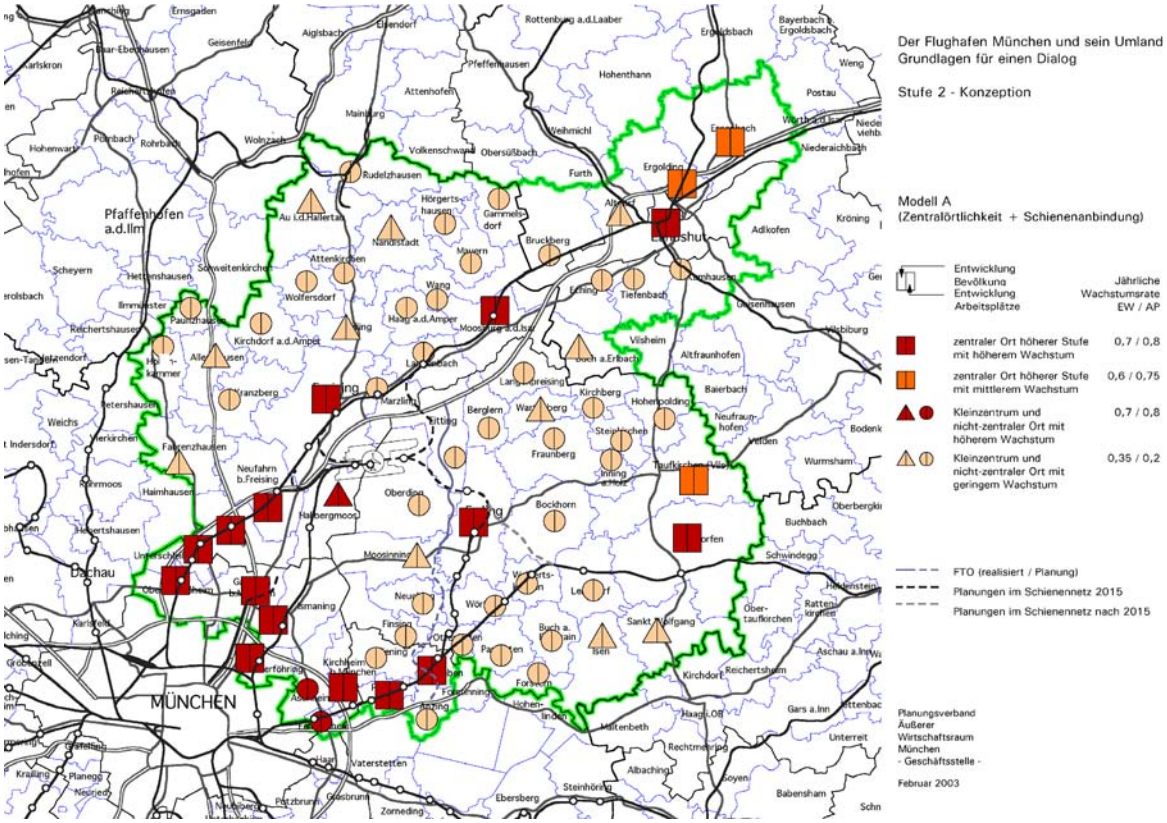
2.

weil / wegen

3.

weil / wegen

1.2 Modell A (Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung)



Würde sich der Raum in Bezug auf die Bevölkerungs- und Wohnentwicklung gemäß Modell A entwickeln, so wäre dies aus meiner Sicht mit folgenden Problemen oder Konflikten verbunden:

1. _____

weil / wegen _____

2. _____

weil / wegen _____

3. _____

weil / wegen _____

Andererseits hätte eine Entwicklung gemäß Modell A für den Raum aus meiner Sicht folgende Vorteile oder Chancen:

1. _____

weil / wegen _____

2. _____

weil / wegen

3.

weil / wegen

Würde sich der Raum in Bezug auf die Gewerbe- und Arbeitsplatzentwicklung gemäß Modell A entwickeln, so wäre dies aus meiner Sicht mit folgenden Problemen oder Konflikten verbunden:

1.

weil / wegen

2.

weil / wegen

3.

weil / wegen

Andererseits hätte eine Entwicklung gemäß Modell A für den Raum aus meiner Sicht folgende Vorteile oder Chancen:

1.

weil / wegen

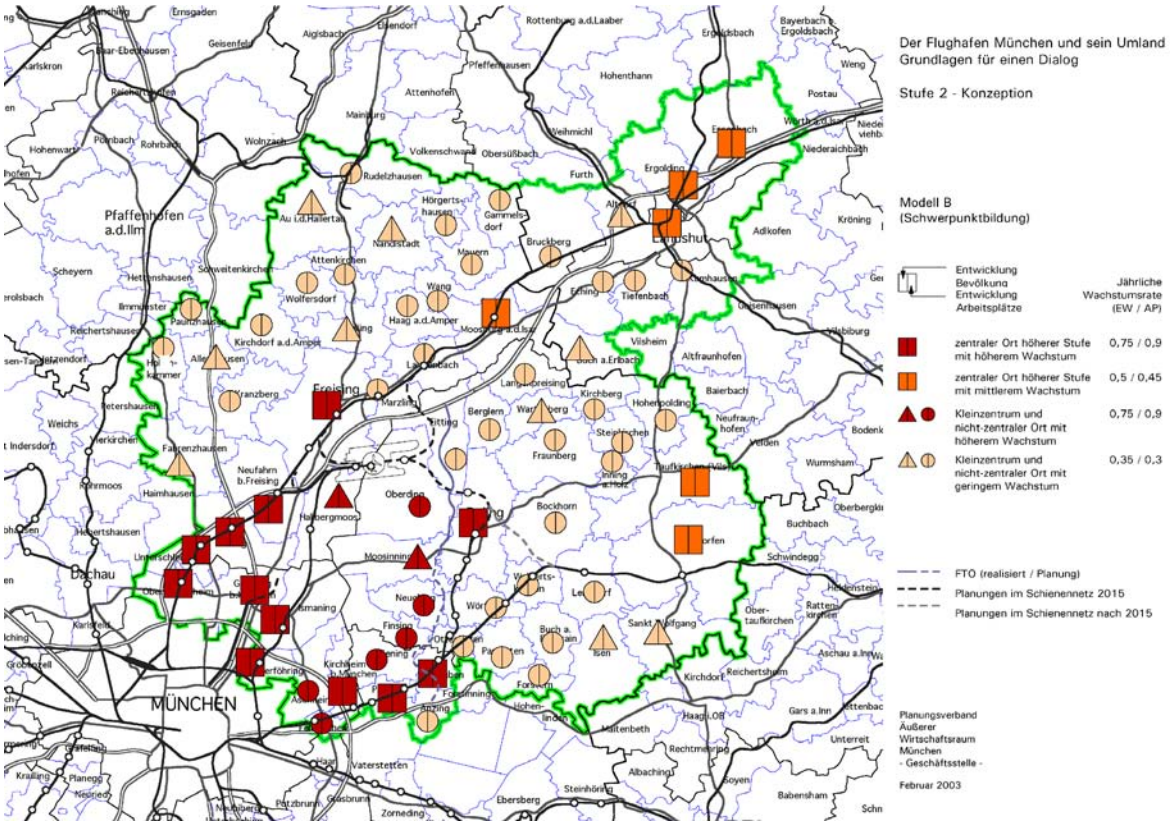
2.

weil / wegen

3.

weil / wegen

1.3 Modell B (Schwerpunktbildung)



Würde sich der Raum in Bezug auf die Bevölkerungs- und Wohnentwicklung gemäß Modell B entwickeln, so wäre dies aus meiner Sicht mit folgenden Problemen oder Konflikten verbunden:

1. _____

weil / wegen _____

2. _____

weil / wegen _____

3. _____

weil / wegen _____

Andererseits hätte eine Entwicklung gemäß Modell B für den Raum aus meiner Sicht folgende Vorteile oder Chancen:

1. _____

weil / wegen _____

2. _____

weil / wegen

3.

weil / wegen

Würde sich der Raum in Bezug auf die Gewerbe- und Arbeitsplatzentwicklung gemäß Modell B entwickeln, so wäre dies aus meiner Sicht mit folgenden Problemen oder Konflikten verbunden:

1.

weil / wegen

2.

weil / wegen

3.

weil / wegen

Andererseits hätte eine Entwicklung gemäß Modell B für den Raum aus meiner Sicht folgende Vorteile oder Chancen:

1.

weil / wegen

2.

weil / wegen

3.

weil / wegen

2. Entwicklungsmodelle allgemein

Welchem Entwicklungsmodell würden Sie aus der Sicht Ihrer Institution / Ihres Verbandes den Vorzug geben?

❒ Modell Trend ❒ Modell A (Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung) ❒ Modell B (Schwerpunktbildung) ❒ keinem Modell

weil / wegen _____

_____

Haben Sie sonstige Anregungen zu den Entwicklungsmodellen oder zur Entwicklung des Flughafenumlandes?

Wenn Sie bereits eigene Überlegungen ausgearbeitet haben, können sie die Unterlagen hierzu dem Fragebogen beifügen.

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.
Wenn Ihnen die Zeit während des Workshops für die Bearbeitung nicht ausreicht oder Sie noch Rücksprache innerhalb Ihrer Institution halten wollen, senden Sie uns bitte den Fragebogen **bis spätestens Freitag, den 14. Februar 2003** zu.
Die Auswertung der Fragebögen erhalten Sie im Rahmen des Protokolls zur Veranstaltung.

2.3. TEILNEHMERLISTEN

TEILNEHMERLISTE WORKSHOP LANDSHUT

Teilnehmer Gemeinde

Gemeinde Altdorf	1. Bürgermeister Herr Seehofer
Gemeinde Altdorf	Bauamtsleiter Herr Senger
Gemeinde Attenkirchen	1. Bürgermeisterin Frau Niedermeier
Markt Au i. d. Hallertau	1. Bürgermeister Herr Ecker
Gemeinde Buch a. Erlbach	1. Bürgermeister Herr Göbl
Gemeinde Eching	1. Bürgermeister Herr Held
Markt Ergolding	1. Bürgermeister Herr Bauer
Markt Ergolding	Herr Pogodda
Gemeinde Essenbach	1. Bürgermeister Herr Wittmann
Gemeinde Haag a.d.Amper	1. Bürgermeister Herr Geier
Gemeinde Kumhausen	1. Bürgermeister Herr Nagel

Stadt Landshut	Herr Drexler
Stadt Landshut	Herr Winklmaier
Gemeinde Langenbach	1. Bürgermeister Herr Brückl
Stadt Moosburg	2. Bürgermeister Herr Kieninger
Stadt Moosburg	Bauamtsleiter Herr Dick
Markt Nandlstadt	1. Bürgermeister Herr Hartl
Gemeinde Rudelzhausen	1. Bürgermeister Herr Schickaneder
Gemeinde Tiefenbach	1. Bürgermeister Herr Schmerbeck
Gemeinde Wolfersdorf	1. Bürgermeister Herr Mair
Gemeinde Zolling	1. Bürgermeister Herr Wiesheu

Teilnehmer regionale Akteure

Landkreis Erding	Herr Thomas
Landkreis Freising	Landrat Herr Pointner
Landkreis Freising	Herr Höfl
Landkreis Landshut	Landrat Herr Eppeneder
Landkreis Landshut	Herr Alram

Regionaler Planungsverband Landshut	Herr Barteit
Regierung von Niederbayern - Sachgebiet 800	Herr Hahn
Industrie- u. Handelskammer Oberbayern	Herr Kreipl

Auftraggeber

BStMWMVT	Herr Wedemeyer
Flughafen München GmbH	Frau Hartwig
Flughafen München GmbH	Herr Düsenberg

Nicht vertretene Gemeinden:
Bruckberg, Gammelsdorf, Hörgertshausen, Mauern, Hörgertshausen

TEILNEHMERLISTE WORKSHOP NOTZING

Teilnehmer Gemeinde

Gemeinde Berglern	1. Bürgermeister Herr Knur
Gemeinde Berglern	VG Wartenberg Herr Theiss
Gemeinde Bockhorn	2. Bürgermeister Herr Scharl
Gemeinde Buch a. Buchrain	1. Bürgermeister Herr Geisberger
Stadt Dorfen	2. Bürgermeister Herr Becker
Gemeinde Eitting	1. Bürgermeister Herr Kammerbauer
Stadt Erding	1. Bürgermeister Herr Bauernfeind
Gemeinde Finsing	1. Bürgermeister Herr Krzizok
Gemeinde Forstern	1. Bürgermeister Herr Els
Gemeinde Fraunberg	1. Bürgermeister Herr Wiesmaier
Gemeinde Kirchberg	1. Bürgermeister Herr Grandinger
Gemeinde Langenpreising	1. Bürgermeister Herr Weiß
Gemeinde Inning a. Holz	1. Bürgermeister Herr Dr. Naderer
Markt Isen	1. Bürgermeister Herr Fischer

Gemeinde Moosinning	1. Bürgermeister Herr Ways
Gemeinde Neuching	1. Bürgermeister Herr Peisr
Gemeinde Oberding	1. Bürgermeister Herr Lackner
Gemeinde Oberding	VG Oberding Herr Niklaus
Gemeinde Oberding	VG Oberding Frau Kollmanns-berger
Gemeinde Ottenhofen	1. Bürgermeister Herr Egner
Gemeinde St. Wolfgang	1. Bürgermeister Herr Schwimmer
Gemeinde Steinkirchen	1. Bürgermeister Hans Fertl
Gemeinde Taufkirchen (Vils)	2. Bürgermeister Herr Traber
Gemeinde Wörth	1. Bürgermeister Herr Borgo
Gemeinde Walpertskirchen	1. Bürgermeister Herr Heilmeier
Gemeinde Walpertskirchen	2. Teilnehmer
Markt Wartenberg	1. Bürgermeister Herr Rost

Gäste (anderer Teilraum)

Buch am Erlbach	1. Bürgermeister Herr Göbl

Regionale bzw. sonstige Akteure

Landkreis Erding	Landrat Herr Bayerstorfer
Landkreis Erding	Herr Thomas
Regionaler Planungsverband Landshut	Geschäftsführer Herr Barteit

Regierung von Oberbayern, RB 14	Herr Winter
Industrie- u. Handelskammer Oberbayern	Herr Seybold

Auftraggeber

BStMWMVT	Herr Wedemeyer
BStMLU	Herr Doebler
Flughafen München GmbH	Herr Fischer
Flughafen München GmbH	Herr Düsenberg

Nicht vertretene Gemeinden: Hohenpolding, Lengdorf, Pastetten

TEILNEHMERLISTE WORKSHOP NEUFAHRN

Teilnehmer Gemeinde

Gemeinde Allershausen	1. Bürgermeister Herr Popp
Gemeinde Anzing	3. Bürgermeister Herr Moossmann
Gemeinde Eching	1. Bürgermeister Herr Riemensberger
Gemeinde Eching	Gmd.-erwaltung Herr Kagerbauer
Gemeinde Fahrenzhausen	1. Bürgermeister Herr Kißlinger
Gemeinde Feldkirchen	Herr Stöhr
Stadt Freising	Stadtbauamt Herr Lorenzer
Stadt Freising	Stadtbauamt Frau Stetka
Stadt Garching b. München	1. Bürgermeister Herr Solbrig
Stadt Garching b. München	Pers. Referentin Frau Knott
Gemeinde Hallbergmoos	1. Bürgermeister Herr Stallmeister
Gemeinde Hohenkammer	1. Bürgermeister Herr Stegmaier
Gemeinde Ismaning	1. Bürgermeister Herr Sedlmair
Gemeinde Kirchdorf a. d. Amper	1. Bürgermeister Herr Springer
Gemeinde Kirchheim	Bauamt Herr Solnar
Gemeinde Kranzberg	1. Bürgermeister Herr Scholz
Markt Schwaben	1. Bürgermeister Herr Winter
Gemeinde Neufahrn	1. Bürgermeister Herr Schneider
Gemeinde Neufahrn	Bauamt Herr Schöfer
Gemeinde Oberschleißheim	1. Bürgermeisterin Frau Ziegler
Gemeinde Oberschleißheim	Bauamt Herr Köll
Gemeinde Paunzhausen	1. Bürgermeister Herr Manfred
Gemeinde Pliening	1. Bürgermeister Herr Rittler
Gemeinde Poing	1. Bürgermeister Herr Hingerl
Gemeinde Unterföhring	1. Bürgermeister Herr Schwarz
Stadt Unterschleißheim	1. Bürgermeister Herr Zeitler
Stadt Unterschleißheim	Herr Albrecht

Regionale bzw. sonstige Akteure

Landeshauptstadt München	Planungsreferat Herr Dr. Schott
Landeshauptstadt München	Planungsreferat Herr Michael
Landkreis Ebersberg	Landrat Herr Fauth
Landkreis Ebersberg	Regionalmanagement Frau Dr. Sutor
Landkreis Erding	Herr Wolfgang Thomas

Landkreis Freising	Landrat Herr Pointner
Landkreis Freising	Herr Höfl
Landkreis München	Herr Hilger
HWK Oberbayern	Frau Wimbauer
Industrie- u. Handelskammer Oberbayern	Herr Dr. Obermeier

Auftraggeber

BStMWMVT	Herr Wedemeyer
Flughafen München GmbH	Herr Fischer, Frau Hartwig, Herr Düsenberg

Nicht vertretene Gemeinden: Aschheim, Marzling

ANHANG

3. FRAGEBÖGEN ZUR KURZFASSUNG VON ZWISCHENERGEBNISSEN

3.1. FRAGEBOGEN FÜR GEMEINDEN

3.2. FRAGEBOGEN FÜR DIE REGIONALEN AKTEURE

3. FRAGEBÖGEN ZUR KURZFASSUNG VON ZWISCHENERGEBNISSEN

3.1. FRAGEBOGEN FÜR GEMEINDEN

FRAGEBOGEN

Der nachfolgende Fragebogen ist ein weiterer Schritt, den Dialog mit den Gemeinden bei der Entwicklung eines Leitkonzeptes für das Flughafenumland im Rahmen der Stufe 2 des Gutachtens „Der Flughafen München und sein Umland – Grundlagen für einen Dialog" fortzuführen. Er bezieht sich weitgehend auf die Inhalte der Kurzfassung, die Ihnen zusammen mit dem Fragebogen zugegangen ist und die eine Zusammenfassung der wesentlichen Zwischenergebnisse der Stufe 2 des Gutachtens enthält, beinhaltet aber auch darüber hinausgehende Fragestellungen.

Wir würden uns freuen, wenn Sie den Fragebogen im Anschluss an die Erörterung der Zwischenergebnisse im Stadtrat/Gemeinderat ausfüllen und bis zum **28.11.2003** an die Geschäftsstelle des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München, Uhlandstraße 5, 80336 München, zurücksenden würden.

Ihre Antworten werden vertraulich behandelt. Die Auswertung erfolgt in zwar differenziert für jede einzelne Gemeinde, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden die Ergebnisse jedoch nur in zusammengefasster Form.

Die Ergebnisse dienen der Vorbereitung des nächsten, für Anfang 2004 geplanten Workshops.

Stadt / Gemeinde: _____

1. Einschätzung der Prognosewerte

Gemäß der Prognose werden die Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen im Untersuchungsgebiet bis zum Jahr 2015 deutlich geringer wachsen als im Zeitraum zwischen 1987 und 2000. Wir bitten Sie um eine Einschätzung zu dieser prognostizierten Entwicklung aus Sicht ihrer Gemeinde.

Das geringere Wachstum ist aus Sicht der Gemeinde voraussichtlich eher …

eine Chance / ein Vorteil ❒

ein Problem / ein Nachteil ❒

unerheblich / irrelevant ❒

2. Beurteilung der Entwicklungsszenarien

Im Folgenden bitten wir Sie um eine Beurteilung der beiden Entwicklungsszenarien „Trend„ und „A-Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung" zunächst aus Sicht Ihrer Gemeinde. Dabei geht es um die Aspekte Einwohnerentwicklung, Arbeitsplatzentwicklung und Verkehr.
Bitte kreuzen Sie sowohl für das Szenario Trend wie auch für das Szenario A diejenige der drei zur Auswahl stehenden Aussagen an, die Ihre gemeindliche Sichtweise am ehesten trifft.

Die Einwohnerentwicklung gemäß Szenario Trend / Szenario A …	**Szenario Trend**	**Szenario A**
entspricht den gemeindlichen Entwicklungsvorstellungen oder kommt diesen nahe	❒	❒
entspricht nicht den derzeitigen gemeindlichen Entwicklungsvorstellungen, zeigt aber eine überlegenswerte Perspektive für die Gemeinde auf	❒	❒
entspricht nicht den gemeindlichen Entwicklungsvorstellungen und kommt für die Gemeinde nicht in Frage,	❒	❒
denn die angegebenen Werte sind im Vergleich zu den gemeindlichen Entwicklungsvorstellungen …	zu niedrig ❒ zu hoch ❒	zu niedrig ❒ zu hoch ❒

Die Arbeitsplatzentwicklung gemäß Szenario Trend / Szenario A …	**Szenario Trend**	**Szenario A**
entspricht den gemeindlichen Entwicklungsvorstellungen oder kommt diesen nahe	❒	❒
entspricht nicht den derzeitigen gemeindlichen Entwicklungsvorstellungen, zeigt aber eine überlegenswerte Perspektive für die Gemeinde auf	❒	❒
entspricht nicht den gemeindlichen Entwicklungsvorstellungen und kommt für die Gemeinde nicht in Frage,	❒	❒
denn die angegebenen Werte sind im Vergleich zu den gemeindlichen Entwicklungsvorstellungen	zu niedrig ❒ zu hoch ❒	zu niedrig ❒ zu hoch ❒

Welches der beiden Szenarien ist hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen aus Sicht der Gemeinde verträglicher?

Szenario Trend ❒

Szenario A ❒

Zusammenfassende Beurteilung aus örtlicher und überörtlicher Sicht

Im Folgenden bitten wir Sie um eine zusammenfassende Beurteilung der Entwicklungs-szenarien.
Bei der ersten Frage geht es zunächst noch einmal um die Sicht der Gemeinde.
Bei der zweiten Frage geht es um eine über die Gemeinde hinaus blickende, überörtliche Sichtweise. Überlegen Sie dazu bitte, welchem der beiden Szenarien Sie im Hinblick auf eine positive Entwicklung eines größeren Raumes (Untersuchungsgebiet) den Vorzug geben würden.

Welchem Entwicklungsszenario würden Sie aus Sicht Ihrer Gemeinde den Vorzug geben?

Szenario Trend ❒
Szenario A - Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung ❒
keinem Szenario ❒
einer Kombination aus beiden Szenarien, und zwar ❒

_____

Welchem Szenario würden Sie für die Entwicklung des Untersuchungsgebiets insgesamt den Vorzug geben?

Szenario Trend ❒
Szenario A - Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung ❒
keinem Szenario ❒
einer Kombination aus beiden Szenarien, und zwar ❒

_____

3. Weiterführende Überlegungen zur Entwicklung

Der Prognose nach werden die Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen im Flughafenumland künftig weniger stark wachsen als in der Vergangenheit. Um die (bisher bekannten) Entwicklungsvorstellungen aller Gemeinden zu erfüllen, reichen weder die zu erwartenden zusätzlichen Einwohner noch die Arbeitsplätze aus. Wir bitten Sie, die nachfolgenden Fragen unter dieser Voraussetzung zu beantworten.

Das Einwohner- und Bevölkerungswachstum reicht der Prognose nach nicht aus, um die Entwicklungsvorstellungen aller Gemeinden im Flughafenumland zu erfüllen. Welche Bedeutung hat dies für Ihre Gemeinde bzw. allgemein? Mehrfachnennungen möglich

Keine Bedeutung – denn die Wachstumsvorstellungen der Gemeinde sind eher niedrig und liegen auf bzw. unter dem Niveau dessen, was die Entwicklungsszenarien für die Gemeinde vorschlagen.	❒
Keine Bedeutung – denn die Gemeinde wird auch weiterhin versuchen, Ihre höheren Wachstumsvorstellungen umzusetzen.	❒
Die Gemeinde wird möglicherweise ihre Entwicklungsvorstellungen modifizieren, unabhängig davon, was andere Gemeinden tun.	❒
Die Gemeinde wird möglicherweise ihre Entwicklungsvorstellungen modifizieren, wenn andere Gemeinden dies auch tun.	❒
Die Notwendigkeit zu mehr Abstimmung der Gemeinden untereinander und zu mehr gemeinsamem Handeln wird größer.	❒
Sonstiges, und zwar _____	❒

Wenn Sie denken, dass mehr Abstimmung und gemeinsames Handeln der Gemeinden notwendig werden, in welchen Bereichen sehen Sie besonderen Handlungsbedarf? Mehrfachnennungen möglich

abgestimmte Bauleitplanung	❒
gemeinsames Standortmarketing (Wohn- und/oder Gewerbegebiete)	❒
Nutzung / Auslastung sozialer Infrastruktureinrichtungen	❒
Verbesserung des ÖPNV	❒
Sonstiges, und zwar _____	❒

Der Fragebogen wurde nach Diskussion im Stadtrat/Gemeinderat ausgefüllt ❒ **ja** ❒ **nein**

Wir bitten Sie den Fragebogen **bis spätestens 28.11.2003** an uns zurück zu senden. Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an Frau Kastrup, Tel. 089/539802-76 oder Herrn Wilkens, Tel. 089/539802-72. **Vielen Dank für Ihre Mitarbeit.**

3.2. FRAGEBOGEN FÜR DIE REGIONALEN AKTEURE

FRAGEBOGEN

Der nachfolgende Fragebogen ist ein weiterer Schritt, den Dialog mit den Gemeinden und regionalen Akteuren bei der Entwicklung eines Leitkonzeptes für das Flughafenumland im Rahmen der Stufe 2 des Gutachtens „Der Flughafen München und sein Umland – Grundlagen für einen Dialog" fortzuführen. Er bezieht sich weitgehend auf die Inhalte der Kurzfassung, die Ihnen zusammen mit dem Fragebogen zugegangen ist und die eine Zusammenfassung der wesentlichen Zwischenergebnisse der Stufe 2 des Gutachtens enthält, beinhaltet aber auch darüber hinausgehende Fragestellungen.

Wir würden uns freuen, wenn Sie den Fragebogen ausfüllen und bis zum **28.11.2003** an die Geschäftsstelle des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München, Uhlandstraße 5, 80336 München, zurücksenden würden.

Ihre Antworten werden vertraulich behandelt. Die Auswertung erfolgt zwar differenziert für jede einzelne Institution / Gebietskörperschaft, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden die Ergebnisse jedoch nur in zusammengefasster Form.

Die Ergebnisse dienen der Vorbereitung des nächsten, für Anfang 2004 geplanten Workshops.

Institution / Gebietskörperschaft: _____

1. Einschätzung der Prognosewerte

Gemäß der Prognose werden die Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen im Untersuchungsgebiet bis zum Jahr 2015 deutlich geringer wachsen als im Zeitraum zwischen 1987 und 2000. Wir bitten Sie um eine Einschätzung zu dieser prognostizierten Entwicklung aus Sicht Ihrer Institution / Gebietskörperschaft.

Das geringere Wachstum ist aus Sicht meiner Institution / Gebietskörperschaft voraussichtlich eher …

eine Chance / ein Vorteil ❒

ein Problem / ein Nachteil ❒

unerheblich / irrelevant ❒

2. Beurteilung der Entwicklungsszenarien

Im Folgenden bitten wir Sie um eine Beurteilung der beiden Entwicklungsszenarien „Trend„ und „A-Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung“ zunächst aus Sicht Ihrer Institution / Gebietskörperschaft. Dabei geht es um die Aspekte Einwohnerentwicklung, Arbeitsplatzentwicklung und Verkehr.
Bitte kreuzen Sie sowohl für das Szenario Trend wie auch für das Szenario A diejenige der drei zur Auswahl stehenden Aussagen an, die die Sichtweise Ihrer Institution / Gebietskörperschaft am ehesten trifft.

Die Einwohnerentwicklung gemäß Szenario Trend / Szenario A …	**Szenario Trend**	**Szenario A**
entspricht den Entwicklungsvorstellungen meiner Institution / Gebietskörperschaft oder kommt diesen nahe	❒	❒
entspricht nicht den derzeitigen Entwicklungsvorstellungen meiner Institution / Gebietskörperschaft, zeigt aber eine überlegenswerte Perspektive auf	❒	❒
entspricht nicht den Entwicklungsvorstellungen meiner Institution / Gebietskörperschaft,	❒	❒
denn die angegebenen Werte sind im Vergleich zu den Entwicklungsvorstellungen …	zu niedrig ❒ zu hoch ❒	zu niedrig ❒ zu hoch ❒

Die Arbeitsplatzentwicklung gemäß Szenario Trend / Szenario A …	**Szenario Trend**	**Szenario A**
entspricht den Entwicklungsvorstellungen meiner Institution / Gebietskörperschaft oder kommt diesen nahe	❒	❒
entspricht nicht den derzeitigen Entwicklungsvorstellungen meiner Institution / Gebietskörperschaft, zeigt aber eine überlegenswerte Perspektive auf	❒	❒
entspricht nicht den Entwicklungsvorstellungen meiner Institution / Gebietskörperschaft,	❒	❒
denn die angegebenen Werte sind im Vergleich zu den Entwicklungsvorstellungen …	zu niedrig ❒ zu hoch ❒	zu niedrig ❒ zu hoch ❒

Welches der beiden Szenarien ist hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen aus Sicht Ihrer Institution / Gebietskörperschaft verträglicher?

Szenario Trend ❒

Szenario A ❒

Zusammenfassende Beurteilung

Im Folgenden bitten wir Sie um eine zusammenfassende Beurteilung der Entwicklungsszenarien.
Bei der ersten Frage geht es zunächst noch einmal um die Sicht aus dem räumlichen Zuständigkeitsbereich Ihrer Institution / Gebietskörperschaft.
Bei der zweiten Frage geht es um eine Gesamtbetrachtung. Überlegen Sie dazu bitte, welchem der beiden Szenarien Sie im Hinblick auf eine positive Entwicklung eines größeren Raumes (Untersuchungsgebiet) den Vorzug geben würden.

Welchem Entwicklungsszenario würden Sie aus Sicht Ihrer Institution / Gebietskörperschaft den Vorzug geben?

Szenario Trend ❒
Szenario A - Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung ❒
keinem Szenario ❒
einer Kombination aus beiden Szenarien, und zwar ❒

_____

Welchem Szenario würden Sie für die Entwicklung des Untersuchungsgebiets insgesamt den Vorzug geben?

Szenario Trend ❒
Szenario A - Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung ❒
keinem Szenario ❒
einer Kombination aus beiden Szenarien, und zwar ❒

_____

3. Weiterführende Überlegungen zur Entwicklung

Der Prognose nach werden die Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen im Flughafenumland künftig weniger stark wachsen als in der Vergangenheit. Um die (bisher bekannten) Entwicklungsvorstellungen aller Gemeinden zu erfüllen, reichen weder die zu erwartenden zusätzlichen Einwohner noch die Arbeitsplätze aus. Wir bitten Sie, die nachfolgenden Fragen unter dieser Voraussetzung zu beantworten.

DAS EINWOHNER- UND BEVÖLKERUNGSWACHSTUM REICHT DER PROGNOSE NACH NICHT AUS, UM DIE ENTWICKLUNGSVORSTELLUNGEN ALLER GEMEINDEN IM FLUGHAFENUMLAND ZU ERFÜLLEN. WELCHE BEDEUTUNG HAT DIES FÜR IHRE INSTITUTION / GEBIETSKÖRPERSCHAFT BZW. ALLGEMEIN?
Mehrfachnennungen möglich

Keine Bedeutung, weil / wegen … ❒

_____

Die Notwendigkeit zu mehr Abstimmung der Gemeinden untereinander und zu mehr gemeinsamem Handeln wird größer. ❒

Die Notwendigkeit zu mehr Abstimmung zwischen Gemeinden und Institution / Gebietskörperschaft wird größer. ❒

Sonstiges, und zwar ❒

_____

_____

Wenn Sie denken, dass mehr Abstimmung und gemeinsames Handeln notwendig wird, in welchen Bereichen sehen Sie besonderen Handlungsbedarf?
Mehrfachnennungen möglich

abgestimmte Bauleitplanung ❒

gemeinsames Standortmarketing (Wohn- und/oder Gewerbegebiete) ❒

Nutzung / Auslastung sozialer Infrastruktureinrichtungen ❒

Verbesserung des ÖPNV ❒

Sonstiges, und zwar ❒

_____

_____

Wir bitten Sie den Fragebogen **bis spätestens 28.11.2003** an uns zurück zu senden. Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an Frau Kastrup, Tel. 089/539802-76 oder Herrn Wilkens, Tel. 089/539802-72.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit.

ANHANG

4. ABSCHLUSSWORKSHOP AM 05.02.2004 (FREISING)

4.1. TEILNEHMERLISTE

4.2. ERGEBNISSE: BEURTEILUNG DER THESEN

4.3. ERGEBNISSE: BEURTEILUNG DES LEITKONZEPT-ENTWURFS

4.4. LISTE DER ARBEITSGRUPPEN ZUR INTERKOMMUNALEN ZUSAMMENARBEIT

4. ABSCHLUSSWORKSHOP

4.1. TEILNEHMERLISTE

Teilnehmer Gemeinde

Gemeinde Allerhausen	1. Bürgermeister Herr Popp
Gemeinde Altdorf	2. Bürgermeister Herr Kainz
Gemeinde Anzing	1. Bürgermeister Herr Hollerith
Gemeinde Berglern	1. Bürgermeister Herr Knur
Gemeinde Berglern	2. Bürgermeister Herr Bauer
Gemeinde Bockhorn	1. Bürgermeister Herr Schreiner
Gemeinde Buch a. Buchrain	1. Bürgermeister Herr Geisberger
Gemeinde Buch a. Erlbach	1. Bürgermeister Herr Göbl
Gemeinde Buch a. Erlbach	Herr Schmid
Stadt Dorfen	3. Bürgermeister Herr Heilmeier
Gemeinde Eching /FS	1. Bürgermeister Herr Riemensberger
Gemeinde Eching /FS	Herr Kagerbauer
Gemeinde Eitting	1. Bürgermeister Herr Kammerbauer
Gemeinde Eitting	Frau Kollmanns-berger
Stadt Erding	Herr Wagner
Gemeinde Fahrenz-hausen	2. Bürgermeister Herr Karl
Gemeinde Feldkirchen	Herr Stöhr
Gemeinde Finsing	1. Bürgermeister Herr Krzizok
Gemeinde Forstern	1. Bürgermeister Herr Els
Gemeinde Fraunberg	1. Bürgermeister Herr Wiesmaier

Stadt Freising	Herr Doll
Stadt Freising	Frau Stetka
Stadt Garching b. München	1. Bürgermeister Herr Solbrig
Gemeinde Hallbergmoos	1. Bürgermeister Herr Stallmeister
Gemeinde Hohenkammer	1. Bürgermeister Herr Stegmaier
Gemeinde Inning a. Holz	1. Bürgermeister Herr Naderer
Gemeinde Inning a. Holz	Herr Körbl
Gemeinde Ismaning	Herr Hobmeier
Gemeinde Kirchdorf a. d. Amper	1. Bürgermeister Herr Springer
Gemeinde Kirchheim	Herr Rohwer
Gemeinde Kranzberg	1. Bürgermeister Herr Scholz
Gemeinde Langenbach	1. Bürgermeister Herr Brückl
Gemeinde Langenpreising	1. Bürgermeister Herr Weiß
Stadt Landshut	Herr Drexler
Stadt Landshut	Herr Winklmaier
Gemeinde Marzling	1. Bürgermeister Herr Schwaiger
Gemeinde Marzling	Herr Steinbüchl
VG Mauern	Herr Kipfelsberger
Stadt Moosburg	2. Bürgermeister Herr Kieninger
Gemeinde Moosinning	1. Bürgermeister Herr Ways

Gemeinde Neuching	1. Bürgermeister Herr Peis
Gemeinde Neufahrn	1. Bürgermeister Herr Schneider
Gemeinde Neufahrn	Herr Schöfer
Gemeinde Oberding	1. Bürgermeister Herr Lackner
VG Oberding	Herr Niklaus
Gemeinde Ober-schleißheim	1. Bürgermeisterin Frau Ziegler
Gemeinde Ottenhofen	1. Bürgermeister Herr Egner
Gemeinde Pastetten	1. Bürgermeister Frau Vogelfänger
Gemeinde Paunzhausen	1. Bürgermeister Herr Daniel
Gemeinde Pliening	1. Bürgermeister Herr Rittler

Gemeinde Rudelzhausen	1. Bürgermeister Herr Schickaneder
Gemeinde Steinkirchen	1. Bürgermeister Herr Fertl
Gemeinde Taufkirchen (Vils)	1. Bürgermeister Herr Hofstetter
Gemeinde Unterföhring	Herr Kapfenberger
Stadt Unterschleißheim	2. Bürgermeister Herr Diehl
Stadt Unterschleißheim	Herr Albrecht
Gemeinde Wal-pertskirchen	1. Bürgermeister Herr Heilmeier
Gemeinde Wal-pertskirchen	Frau Fehlberger
Markt Wartenberg	1. Bürgermeister Herr Rost
Gemeinde Zolling	1. Bürgermeister Herr Wiesheu

Regionale bzw. sonstige Akteure

Landkreis Ebersberg	Stellv. Landrat Herr Bürgermeister. Bril-
Landkreis Erding	LRA Erding Herr Thomas
Landkreis Freising	Landrat Herr Pointner
Landkreis Freising	LRA Freising Herr Höfl
Landkreis Landshut	Landrat Herr Eppeneder
Landkreis Landshut	LRA Landshut Herr Alram
Landkreis München	LRA München Herr Hilger
Regionaler Planungs-verband Landshut	Herr Barteit

Region 14: Regionsbeauftragter	Herr Winter
Region 13: Stellv. Regionsb.	Herr Hann
Industrie- u. Handels-kammer Oberbayern	Frau Rosenberger
HWK Oberbayern	Frau Wimbauer
LH München Planungsreferat	Herr Schott
LH München Wirtschaftsreferat	Frau Schulze
LH München Wirtschaftsreferat	Herr Dr. Saller

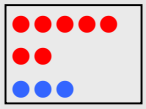
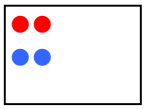
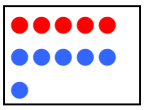
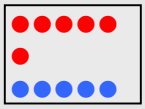
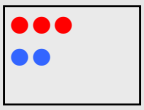
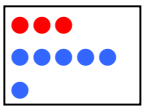
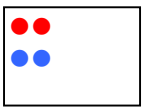
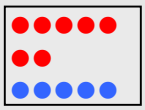
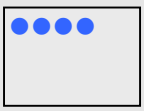
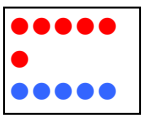
Auftraggeber

StMWIVT	Herr Wedemeyer
Landkreis	Herr Doebler
Flughafen München GmbH	Frau Dr. Englert
Flughafen München GmbH	Herr Fischer

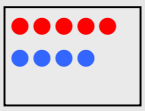
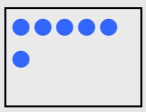
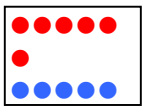
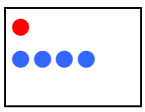
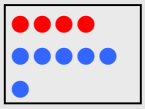
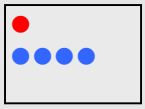
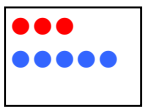
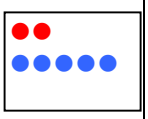
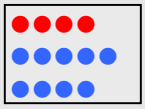
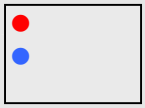
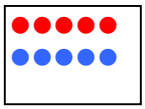
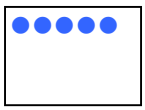
Flughafen München GmbH	Frau Hartwig
Flughafen München GmbH	Herr Flinner
Flughafen München GmbH	Herr D. Düsenberg

4.2. BEURTEILUNG DER THESEN

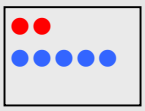
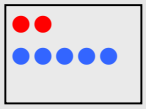
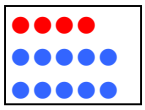
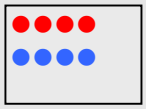
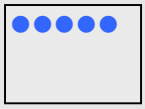
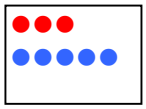
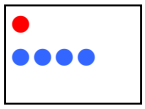
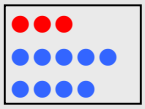
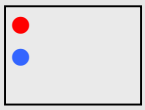
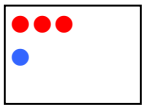
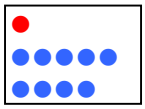
Gruppe 1

	Welcher These stimmen Sie zu?	Ich stimme zu	Ich stimme nicht zu	Welche Gründe gibt es für Ihre Zustimmung?	Welche Gründe gibt es, dass bestimmte Thesen wenig Zustimmung gefunden haben?
1.	Zentrale Orte höherer Stufe sollen stärker wachsen als nicht-zentrale Orte und Kleinzentren			Kostenvorteile für Infrastruktur (bessere Nutzung) Reduzierung MIV (bzw. in Fläche) weniger Zersiedlung / Flächenverbrauch	Entwicklung zu höherer Zentralität schwieriger Benachteiligung Kleinzentren (mit Versorgungsfunktion)
2.	Der Arbeitsplatzzuwachs soll sich gleichmäßiger als bisher auf alle zentralen Orte höherer Stufe im Raum verteilen.			Ausgewogenheit wirtschaftliche Entwicklung Reduzierung Pendleraufkommen	Höheres Pendleraufkommen in Zentren
3.	Ohne eine ausreichende Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung können zentrale Orte höherer Stufe ihre Versorgungsaufgaben schlechter erfüllen.			siehe These 1) z. B. Schulen, Krankenhäuser	
4.	Das Verkehrsangebot bis 2015 stellt eine deutliche Verbesserung des Straßen- und Schienennetzes für den überörtlichen Verkehr dar.			S-Bahn Ringschluss u. a.	Mehr ÖV, U-Bahn-Verlängerung i. R. Flughafen über Garching 4-streifig reicht nicht
5.	Gemeinden mit Schienenanbindung sollen sich stärker entwickeln als Gemeinden ohne einen solchen Anschluss.			Reduzierung MIV Sicherung Standards (vgl. IR 25) - Verbindungen - Haltestellen	Vorschläge im ÖV-Fernverkehr Ostbayern unzureichend Entwicklungsmöglichkeiten anderer Gemeinden
6.	Ein verschärfter Konkurrenzdruck zwischen den Gemeinden um Betriebe und Einwohner bringt den Gemeinden mehr Nachteile als Vorteile.			Keine Synergieeffekte (zu hohe Kapazitäten) schlechte Verhandlungsposition	Konkurrenz belebt Geschäft Markt reguliert Stärken örtlicher Gegebenheiten kommt stärker zum Ausdruck
	● Zentraler Ort höherer Stufe ● Nicht-zentraler Ort u. Kleinzentrum				

Gruppe 2

	Welcher These stimmen Sie zu?	Ich stimme zu	Ich stimme nicht zu	Welche Gründe gibt es für Ihre Zustimmung?	Welche Gründe gibt es, dass bestimmte Thesen wenig Zustimmung gefunden haben?
1.	Zentrale Orte höherer Stufe sollen stärker wachsen als nicht-zentrale Orte und Kleinzentren			Stärkung Funktion der zentralen Orte und Infrastruktur (ZO) Vorhandene Verkehrsinfrastruktur (ZO)	Erhalt sozialer Infrastruktur in kleinen Gemeinden Entwicklung kleiner Orte → bezahlbares Bauland / Wohnen Geregeltes Wachstum zur Sicherung der Gemeinde (-finanzen) (Einkommenssteuer) Sicherung der dezentralen Versorgung
2.	Der Arbeitsplatzzuwachs soll sich gleichmäßiger als bisher auf alle zentralen Orte höherer Stufe im Raum verteilen.			Entlastung der Verkehrsinfrastruktur im „Boom-Raum (ZO) Sicherung der Gewerbesteuereinnahmen (ZO)	keine Reglementierung möglich (ZO) (Steuerungsinstrumente?)
3.	Ohne eine ausreichende Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung können zentrale Orte höherer Stufe ihre Versorgungsaufgaben schlechter erfüllen.			Befriedigung immer höher werdender Ansprüche Sicherung des Angebots	Bestand muss auch ohne Wachstum gesichert sein (ZO) ↳ gilt auch für Versorgungsaufgabe der NZO
4.	Das Verkehrsangebot bis 2015 stellt eine (deutliche) Verbesserung des Straßen- und Schienennetzes für den überörtlichen Verkehr dar.				der entsprechende Ausbau erfolgt nicht bis 2015 (ZO) Defizite im Gesamtverkehrskonzept (östlicher Teilraum)
5.	Gemeinden mit Schienenanbindung sollen sich stärker entwickeln als Gemeinden ohne einen solchen Anschluss.			Ökologische Gründe	ZO an Schienenstrecken nicht „berücksichtigt“ (ZO)
6.	Ein verschärfter Konkurrenzdruck zwischen den Gemeinden um Betriebe und Einwohner bringt den Gemeinden mehr Nachteile als Vorteile.			verschärfter Konkurrenzdruck kann zu einer größeren „Investitionsspirale“ führen	Konkurrenz führt zu mehr „Kreativität“ zum Wohl der Bürger Wachstum = Sicherung der Infrastruktur
	● Zentraler Ort höherer Stufe ● Nicht-zentraler Ort u. Kleinzentrum				

Gruppe 3

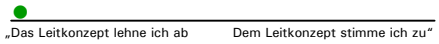
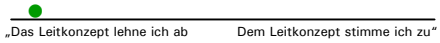
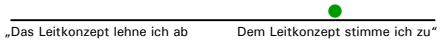
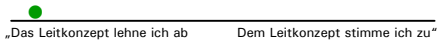
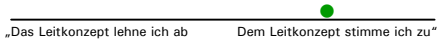
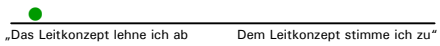
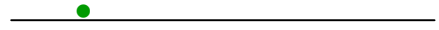
	Welcher These stimmen Sie zu?	Ich stimme zu	Ich stimme nicht zu	Welche Gründe gibt es für Ihre Zustimmung?	Welche Gründe gibt es, dass bestimmte Thesen wenig Zustimmung gefunden haben?
1.	Zentrale Orte höherer Stufe sollen stärker wachsen als nicht-zentrale Orte und Kleinzentren			bessere Infrastruktur weniger Autoverkehr	Kleinzentren haben auch Infrastruktur, Dezentralisierung in kleinen Gemeinden weniger gleichmäßiges Wachstum Nachteile bei stärkerem Wachstum (Wohnqualität) soziale Integration in kleineren Gemeinden lassen. (statt „sollen“ = werden)
2.	Der Arbeitsplatzzuwachs soll sich gleichmäßiger als bisher auf alle zentralen Orte höherer Stufe im Raum verteilen.				keine Konzepte für Gemeinde-Steuereinnahmen auch für kleine Gemeinden Wohnen + Arbeiten besser Verkehrsentlastung durch Dezentralisierung
3.	Ohne eine ausreichende Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung können zentrale Orte höherer Stufe ihre Versorgungsaufgaben schlechter erfüllen.			bestimmte Einzugsgrößen sind notwendig bestimmte Einrichtungen sind nur im ZO möglich und müssen gestärkt werden	Problem: trifft auch für kleinere Orte zu. Versorgungsverbände schaffen Einzugsbereich Auch die Kleinzentren müssten Infrastruktur erhalten
4.	Das Verkehrsangebot bis 2015 stellt eine (deutliche) Verbesserung des Straßen- und Schienennetzes für den überörtlichen Verkehr dar.			Verbesserung heißt nicht gut! Zweifel an Finanzierung bleibt	Verkehrskonzeption ist unzureichend!!! z. B. A 92 Benachteiligung östlich Lkr. Erding EU-Osterweiterung berücksichtigt?
5.	Gemeinden mit Schienenanbindung sollen sich stärker entwickeln als Gemeinden ohne einen solchen Anschluss.				Formulierung ist falsch (statt „sollen = werden“) Entwicklung auch in Gemeinde ohne Schiene
6.	Ein verschärfter Konkurrenzdruck zwischen den Gemeinden um Betriebe und Einwohner bringt den Gemeinden mehr Nachteile als Vorteile.			Nicht-Vermarktung von z. B. GE-Flächen, obwohl finanzielle Vorleistungen erbracht Gemeinden werden gegeneinander ausgespielt (auch finanzielle Nachteile) Nachteile für umliegende Gemeinden, z. B. Verkehrsbereich	Konkurrenz belebt das Geschäft Konkurrenz lässt auch für kleinere Gemeinden etwas Grundsätze der Markwirtschaft Was ist, wenn Gewebesteuer wegfällt?
	● Zentraler Ort höherer Stufe ● Nicht-zentraler Ort u. Kleinzentrum				

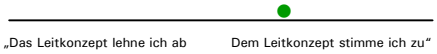
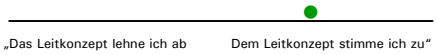
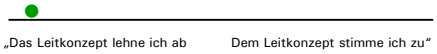
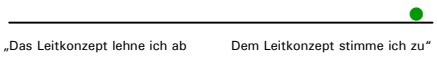
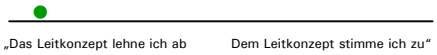
Gruppe 4 (Regionale Akteure)

	Welcher These stimmen Sie zu?	Ich stimme zu	Ich stimme nicht zu	Welche Gründe gibt es für Ihre Zustimmung?	Welche Gründe gibt es, dass bestimmte Thesen wenig Zustimmung gefunden haben?
1.	Zentrale Orte höherer Stufe sollen stärker wachsen als nicht-zentrale Orte und Kleinzentren	●●●●● ●●●●	●	vorhandene Infrastruktur, zentrale Einrichtungen, Auslastung der Infrastruktur Vermeidung von Zersiedelung weniger Individualverkehr	nicht realistisch, z. B. Baulandpreise
2.	Der Arbeitsplatzzuwachs soll sich gleichmäßiger als bisher auf alle zentralen Orte höherer Stufe im Raum verteilen.	●●●●● ●●●●	●	Verlagerung aus dem Raum Flughafen – LH München (zur Entlastung) Partizipation des östl. Raumes (LA) an der Entwicklung Entzerrung Pendlerströme, Erreichbarkeit Wohnen – Arbeit Preisniveau in den jetzigen „Hauptorten" moderat halten	Arbeitsplatzentwicklung nicht direkt steuerbar
3.	Ohne eine ausreichende Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung können zentrale Orte höherer Stufe ihre Versorgungsaufgaben schlechter erfüllen.	●●●●● ●●●●	●	Auslastungsprobleme Infrastruktur Steuereinnahmen Versorgungsfunktion sichergestellt, z. T. auch für Umland	Wohnbauentwicklung als Belastung; soziale Infrastruktur Harmonisierungsgebot theoretisch
4.	Das Verkehrsangebot bis 2015 stellt eine (deutliche) Verbesserung des Straßen- und Schienennetzes für den überörtlichen Verkehr dar.	●●●●● ●●●●	●	aber Realisierbarkeit fraglich finanzielle Rahmenbedingungen Nachholbedarf	nicht realistisch
5.	Gemeinden mit Schienenanbindung sollen sich stärker entwickeln als Gemeinden ohne einen solchen Anschluss.	●●●●● ●●●	●●●	Verringerung IV Eindämmung des Zuwachses im IV Umsetzung LEP	Zentrale Orte ohne Schienenanbindung an leistungsfähigen Straßenachsen sollen Entwicklungsmöglichkeiten haben
6.	Ein verschärfter Konkurrenzdruck zwischen den Gemeinden um Betriebe und Einwohner bringt den Gemeinden mehr Nachteile als Vorteile.	●●●●● ●●●	●●●	Konkurrenz verdirbt die Preise gegenseitiges Ausspielen regionale Zusammenarbeit im Hinblick auf Globalisierung erforderlich Beispiel Einzelhandelsgroßprojekte, negative Konsequenzen fehlender Vorteilslastenausgleich	Konkurrenz belebt das Geschäft

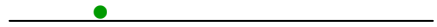
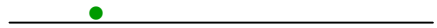
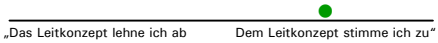
4.3. BEURTEILUNG DES LEITKONZEPT-ENTWURFS

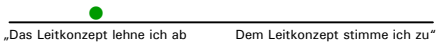
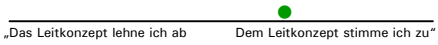
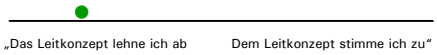
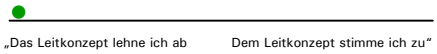
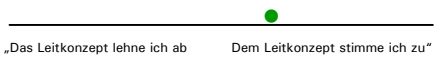
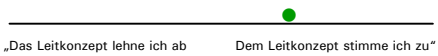
Gruppe 1

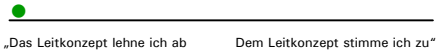
Anzing		AN DER REALITÄT VORBEI	Einwohner → 400 Arbeitsplätze → 300 Gewerbedruck
Garching		Bau der U-Bahn zu wenig berücksichtigt DAS LEITKONZEPT IST ZU THEORETISCH EINWOHNER- UND ARBEITSPLATZZUWACHS ZU GERING evtl. Besonderheiten werden zu wenig berücksichtigt	Forschungszentrum berücksichtigen (bei Einwohnern + Arbeitsplätzen) U-Bahn-Verlängerung
Eitting		Wird der Situation voll gerecht	Siedlungsdruck wegen Flughafen (Monostruktur)
Kirchheim		direkte Anbindung der M1 an A99 fehlt	Einwohnerzuwachs korrigieren Verbindung M1 - A99 berücksichtigen
Fahrenzhausen		Bevorzugung der großen Gemeinden EINSCHRÄNKUNG DER ENTWICKLUNG DER KLEINEN GEMEINDEN Keine Berücksichtigung von örtlichen Besonderheiten	Einwohner-/Gewerbezuwächse unrealistisch Verkehrskonzept A9 / B 13 Planungshoheit berücksichtigen
Unterföhring		Grundlagen konkreter ermitteln und anpassen ÖPNV – Standard halten und verbessern	Verkehr, Daten (ÖPNV, Gewerbe)
Langenbach		Das Leitkonzept ist für die Zukunft zu unsicher	Einwohner-/Gewerbezuwachs korrigieren Straße / Schiene MVV
Pastetten		Das Leitkonzept führt zum Absterben nicht-zentraler Orte PLANUNGSHOHEIT WIRD DURCH DIE HINTERTÜR EINGESCHRÄNKT Örtliche Begebenheiten werden nicht berücksichtigt	HOHER SIEDLUNGSDRUCK MÜNCHEN Umsetzung
Kranzberg		Entwicklung eingeschränkt Einwohnerzuwachs unrealistisch (zu niedrig)	Entwicklungsvorstellung der Gemeinde einbeziehen Schienenanbindung insb. Fernverkehr Planungshoheit
Ismaning		Daten teilweise falsch basiert nur auf Annahmen und Prognosen Planungshoheit muss gesichert sein	Planungshoheit sichern

Neufahrn		verwässert – keine eindeutige Aussage Modell A ↔ Trend SCHLECHT: PROGNOSEN HABEN WENIG BEZUG ZUR REALITÄT – KAUM AUSSAGEKRAFT gut: Prinzip Schienenanbindung der Entwicklungsachsen	PROBLEME FLUGHAFENNAHER GEMEINDEN STÄRKER BERÜCKSICHTIGEN SPEZIFISCHE ANALYSEN allgemeines Leitbild
Oberding		HÖHERES AP-ANGEBOT UND EW-ZUWACHS FÜR GEMEINDEN UNMITTELBAR AM FLUGHAFEN Verbesserung des Straßen- und Schienennetzes	Probleme flughafennaher Gemeinden stärker berücksichtigen
Walpertskirchen		bedingt abgelehnt Zustimmung zum Verkehrskonzept Gemeinden sind unterschiedlich strukturiert	SCHIENE + STRAßE: UMSETZUNG maßvolles Wachstum
Landshut		Modell A eine Voraussetzung für wirtschaftliche und leistungsfähige Infrastruktur MODIFIZIERTES MODELL (A) = I. W. DEM ERGEBNIS DES ABSTIMMUNGSVERFAHRENS Modell A berücksichtigt Ziel der Landesplanung + Raumordnung	Schienenverkehrsanbindung zum Flughafen (direkt)
Wartenberg		Planungshoheit wird gefährdet Die Belange der einzelnen Gemeinden werden zu wenig berücksichtigt	MEHR EINWOHNER UMGEHUNGSSTRAßE (UNTERGEORDNETES NETZ)

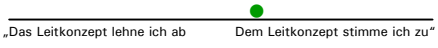
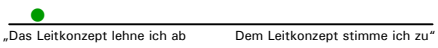
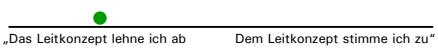
Gruppe 2

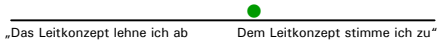
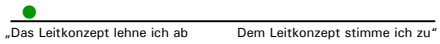
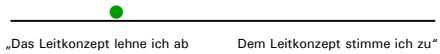
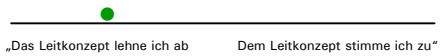
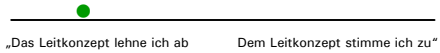
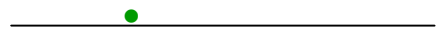
Allers-hausen		Auf die Gemeinde Allerhausen bezogen wurden die Vorstellungen (insbes. Wachstum u. Verkehr) eingearbeitet und umgesetzt. Sollte der Leitfaden als Reglementierungsinstrument mit bindendem Charakter Eingang (in z.B. den Regionalplan) finden, lehn ich ihn ab.	⇨ Fragebogenauswertung: ⟶ A etwas modifiziert ⟶ richtiger Schluss? ➢ Schiene nur 20%, Straße ca. 80% ⟶ Bedeutung im Konzept umgekehrt
Altdorf		Entscheidend für die Entwicklung ist die Verkehrsanbindung allgemein – im Osten des FH die Schiene im Besonderen „Marzlinger Spange“ Das Konzept geht in vielen Punkten an der Realität vorbei. Bedenken einer möglichen späteren Regelung durch TÖB oder übergeordnete Behörden	➢ Verkehrskonzept zurückgeblieben, deshalb Themaverfehlung; Strukturkonzept kann nicht alleine Verkehrsprobleme lösen ➢ Realitätsnähe wird vermisst ➢ Grundlage = Prognose (IFO) für 2015 wird angezweifelt ➢ Gesetze des Marktes einfließen lassen
Bock-horn		Zentralörtlichkeit, Überbewertung ÖPNV Verkehr – unzureichende Berücksichtigung der Straße Entwicklungsprognose: Datengrundlage ausreichend?	➢ Leitlinien zum Siedlungswachstum statt Verkehrskonzept - nicht ausreichend! ➢ ÖPNV = Buslinien etc. vernachlässigt = Ergänzung notwendig
Buch a. Erlbach		Zu sehr auf zentrale Orte abgestellt, Szenario „A“ statt „Trend“ Bevorzugung westl. Raum, östl. Raum wird benachteiligt (Verkehr) Leitfaden soll nicht Eingang in Landesplanung und Raumordnung finden	➢ Entwicklung der LHM berücksichtigen ➢ Dialogprozess zwischen Gemeinden positiv ➢ Leitkonzept als Planungshilfe ⟶ nur Richtschnur ➢ Auch die großen Gemeinden haben Verständnis für das Wachstum der kleineren Gemeinden
Eching		Verbindlichkeit, Freiwilligkeit, langfristige Umsetzung – Auswirkungen? Bezug zum derzeitigen Bestand zu wenig herausgearbeitet Demographische Entwicklung nicht aufgezeigt Entwicklung LH München fehlt	➢ Leitkonzept „birgt Gefahr“ der Reglementierung von oben ➢ Der Abschlussbericht muss Freiwilligkeit herausstellen ➢ Flächenangebot in „Boomräumen“ erschwert Realisierung
Erding		Notwendigkeit der Abstimmung in der Region Hilfe bei der eigenen Planung Zusätzliche Darstellung von Defiziten in d. Region	

Forstern		Themaverfehlung Thesen zu Einwohnerzuwachs etc. weit verfehlt Entwicklung LH ist nicht berücksichtigt kein verbindlicher Charakter	
Freising		Hinweis: Kosten des Wachstums Verkehrsvermeidung Mangelnde Steuerungsmöglichkeit Sicherung der Funktionsfähigkeit der zentralen Orte	
Inning		Nicht realitätsnah Entwicklung der Gemeinde in Frage gestellt Verkehrskonzept berücksichtigt den Osten des Flughafen zu wenig	
Kirchdorf		- Angebot/Nachfrage - Wettbewerb wird nicht berücksichtigt genaue Festlegung des Wachstums ursprünglich zur Lösung des Verkehrsproblems gedacht Angst vor Anwendung	
Moosinning		Dialog der Gemeinden in der Region Organisches Wachstum weiterhin möglich Planungshoheit der Gemeinden muss gewährleistet sein Verkehrskonzepte werden so nicht umgesetzt	
Ottenhofen		Zahlen umlegbar Arbeitsplatzzuwachs nicht nachvollziehbar	
Pliening		Planungshilfe Organisches Wachstum – Kosten der Infrastruktureinrichtungen – Obergrenze? Mehr Bedeutung dem Verkehr-ÖNV Leitkonzept – nicht als Basispapier für irgendwelche Bewertungen	

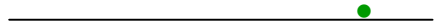
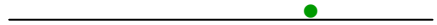
Taufkirchen (V)		Grundlagenermittlung ist nicht in Ordnung Nicht gelöste Verkehrsprobleme sollen unter den Tisch gekehrt werden Verkehrsproblem (Straße) lösen Reglementierung statt Konzept Östl. Lkr. Erding ohne Entwicklungschancen	
Unterschleißheim		Bedenken gegen Eingang des Leitkonzepts in Landesplanung Keine Reglementierung eines wirtschaftsbestimmten (Nicht-) Wachstums Entwicklung LHM berücksichtigen Vorsicht vor überholten örtlichen Wachstumszahlen (Ausgangsjahr fehlt)	

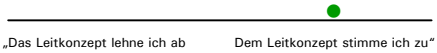
Gruppe 3

Marzling		Politische Umsetzung teilweise fraglich? **Als Ziel geeignet, Umsetzung** fraglich! Allgemeinverbindlichkeit? Nicht alle gleich betrachten	Keine starre E+AP- Zahlen je Gemeinde Aussagen zum Flughafen fehlen Es bedarf einer Formulierung, dass Arbeitsplätze nach Möglichkeit dezentral entstehen sollen! „Arbeiten dort, wo man wohnt“ Druck auf notwendigen Verkehrsausbau fehlt! Meinung der kleinen Orte zu wenig berücksichtigt
Hallbergmoos		Ist-Situation ungenügend berücksichtigt Zu sehr verallgemeinert (z.B. Gemeindegröße) Regionale Unterschiede nicht erfasst Verhalten der Wirtschaft nicht berücksichtigt Bisherige Ergebnisse politisch nicht/nur teilweise nutzbar	
Feldkirchen		keine gesicherte Finanzierung Einwohnerzuwachs zu gering angesetzt Ansiedlungskriterien der Wirtschaft Förderung des ÖPNV und Straßen insbesondere mit Messeerschließung Gemeinde betreibt seit einiger Zeit Entwicklung im Geschosswohnungsbau	

Dorfen		Schienenausbau fördern Finanzierung fragwürdig Prognosen schwierig Wirtschaft hat Eigendynamik	
Rudelz-hausen		berücksichtigt nur die Stärkung zentraler Orte Entspricht nicht den tatsächlichen Bedürfnissen der Wirtschaft und der Gemeinden - zu allgemein -	
Ober-schleiß-heim		Verkehrsangebot wird sich kaum verbessern (ÖPNV) finanzielle Umsetzung sehr fraglich	
Neu-ching		Zu starke Betonung der zentralen Orte eingeschränkte Entwicklungsmöglichkeiten für nichtzentrale Orte Keine Unter- oder Obergrenze, nur ungefähre Zielsetzung Auf Verkehr müsste mehr eingegangen werden Zuwachs an Arbeitsplätzen wird durch den Markt bestimmt	
Buch a. Buch-rain		Leitkonzept entspricht nicht der wirklichen Entwicklung Beurteilung ist zu wenig auf Gemeinde abgestimmt (Lage, Größe) Planungshoheitseingriff Entwicklung zu einseitig	
Fraun-berg		Greift zu sehr in Planungshoheit der Gemeinde ein Aussagen der Gemeinde nicht übernommen Keine Aussagen über (negative) soziale Aspekte bei stärkerer Bündelung der reinen Wohnbaustandorte! Nicht zielführend im Bereich Verkehr	
Berglern		Leitbild, das auch Flughafen (ein-)bindet, ist positiv Basisdaten (Einwohner / Arbeitsplätze) nicht überzeugend Verteilung des Einwohnerzuwachses unrealistisch Zu viele Detailprognosen Überzeugendes Verkehrskonzept fehlt	

Gruppe 4 (Regionale Akteure)

RPV LANDSHUT (REGION 13)		im Grundsatz richtig, in der Umsetzung wenig realistisch Stärkung der Region Landshut	Entwicklungsprognosen nur für zentrale Orte und Teilräume
LRA MÜNCHEN		LEP-gerecht vermindert Druck auf Raum zwischen Flughafen + LH München Stärkung der zentralen Orte Stärkung ÖV verhindert Zersiedelung der Landschaft	Erläuterungen zu den Prognosezahlen
LRA Freising		LK = Ergebnis langer Diskussionen und Abwägungen LK = tragbarer Kompromiss – kein „Gebetbuch“ LK = Wunsch/Prognose – Praxis/tatsächliche Entwicklung hat „eigene Gesetze“	praktische Umsetzungsempfehlung
LRA Erding		Gute Empfehlung Beitrag zum Gespräch zwischen Gemeinden widerspricht teilweise konkreten gemeindlichen Vorstellungen	
LRA Ebersberg		Verbesserung der Verkehrsbedingungen Fortentwicklung der zentralen Orte Problem der sehr konkreten Zahlen	
RPV München (Region 14)		stützt nachhaltige Entwicklung kleinsträumliche Prognosezahlen „unglücklich“	
LH München Planungsreferat		versucht Verkehrsströme zu bündeln und zu minimieren Verbesserung der Infrastrukturauslastung Vermeidung eines Siedlungsbreis	Verzicht auf detaillierte Prognosezahlen Richtzahlen sind zu „holzschnittartig“ für einzelne Orte
LH München Referat für Arbeit und Wirtschaft		viele Allgemeinplätze, wie sie schon lange im LEP zu finden sind; Handlungsempfehlungen? keine Branchendifferenzierung (z. B. flughafenbezogenes und anderes Gewerbe) Sinn der detaillierten Quantifizierung?	Entwicklungstrends
IHK		bereits genannte Kritik an Methodik Quantifizierung von E + A auf Gemeindeebene nicht sinnvoll! gefordertes Gleichgewicht von Wohnen und Arbeiten in der Realität nicht umsetzbar und zum Teil auch nicht sinnvoll	

LRA Landshut		geplante stärkere Entwicklung in Richtung LA wird begrüßt als theoretisches Konzept akzeptabel, aber nicht sehr praxisorientiert	

4.4. LISTE DER ARBEITSGRUPPEN ZUR INTERKOMMUNALEN ZUSAMMENARBEIT

Verkehr

Gemeinde Altdorf	2. Bürgermeister Herr Kainz
Gemeinde Berglern	Herr Bauer
Gemeinde Eitting	1. Bürgermeister Herr Kammerbauer
Gemeinde Feldkirchen	Herr Stöhr
Gemeinde Moosinning	1. Bürgermeister Herr Ways
Gemeinde Unterföhring	Herr Kapfenberger

Landkreis München	Landratsamt München
Markt Wartenberg	1. Bürgermeister Herr Rost
Stadt Freising	Herr Doll
Stadt Garching b. München	1. Bürgermeister Herr Solbrig
Stadt Landshut	Herr Drexler

Gemeinsames Standortmarketing

Flughafen München GmbH	Herr Flinner
Gemeinde Ismaning	Herr Hobmeier
Gemeinde Oberding	2. Teilnehmer
Gemeinde Unterschleißheim	2. Bürgermeister Herr Diehl

Landkreis Freising	Landratsamt Freising
LH München Wirtschaftsreferat	Herr Dr. Saller
Stadt Landshut	Herr Winklmaier

Abgestimmte Bauleitplanung

Gemeinde Berglern	1. Bürgermeister Herr Knur
Gemeinde Eitting	Frau Kollmannberger
Gemeinde Kirchdorf a. d. Amper	1. Bürgermeister Herr Springer
Gemeinde Kirchheim	Herr Rohwer
HWK Oberbayern	Frau Wimbauer

Landkreis Erding	Herr Thomas
LH München Planungsreferat	Herr Schott
Region 14 Regionsbeauftragter	Herr Winter
Stadt Freising	Frau Stetka

ANHANG

5. INTERKOMMUNALE KOOPERATION

5.1. PROJEKTE INTERKOMMUNALER ZUSAMMENARBEIT AUS DER REGION

5.2. WEITERE PROJEKTE INTERKOMMUNALER ZUSAMMENARBEIT

5.3. INTERKOMMUNALES VERKEHRSPROJEKT

5.4. MÖGLICHKEITEN UND ORGANISATION INTERKOMMUNALER GEWERBEGEBIETE

5.5. INTERKOMMUNALE GEWERBEGEBIETE - BEISPIELE

5. INTERKOMMUNALE KOOPERATION

5.1. PROJEKTE INTERKOMMUNALER ZUSAMMENARBEIT AUS DER REGION

Kooperationsprojekt	Erholungsflächenverein
Beteiligte Gemeinden / Institutionen	Landeshauptstadt, Bezirk Oberbayern, Landkreise, Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Freising, Fürstenfeldbruck, München und Starnberg, 58 Städte und Gemeinden
Anlass und Beginn der Kooperation	Entflechtung der Erholungsverkehrs und Sicherung von Erholungsflächen, seit 1965
Finanzierung / Förderung	Mitgliedsbeiträge und Staatszuschüsse
Ansprechpartner	Erholungsflächenverein, Geschäftsführer Wolfgang Richter

Kooperationsprojekt	Nordallianz
Beteiligte Gemeinden / Institutionen	Eching, Garching, Ismaning, Neufahrn, Oberschleißheim, Unterschleißheim, Unterföhring
Anlass und Beginn der Kooperation	Stärkung der beteiligten Gemeinden, seit 1982
Finanzierung / Förderung	
Ansprechpartner	Bürgermeister der beteiligten Gemeinden

Kooperationsprojekt	Dachauer Moos Verein
Beteiligte Gemeinden / Institutionen	Landeshauptstadt, Dachau, Karlsfeld, Oberschleißheim, Unterschleißheim, Haimhausen, Landkreis Dachau, Landkreis München
Anlass und Beginn der Kooperation	Sicherung und Entwicklung der östlichen Bereiche des Dachauer Mooses: gemeinsames Handeln in den Bereichen Naherholung, Landwirtschaft und Naturschutz Gründung des Vereins 1995
Finanzierung / Förderung	Mitgliedsbeiträge, Spenden, projektbezogene Sondervereinbarungen
Ansprechpartner	Gmd. Karlsfeld, Frau Schreiner

Kooperationsprojekt	Heideflächenverein Münchner Norden e.V.
Beteiligte Gemeinden / Institutionen	Eching, Neufahrn, Oberschleißheim, Garching b. M., Unterschleißheim, Landkreis Freising, Landkreis München, Bezirk Oberbayern, LH MÜnchen
Anlass und Beginn der Kooperation	Sicherung und Entwicklung der Heidelandschaft im Münchner Norden in Abstimmung mit den Belangen Umweltschutz, Landwirtschaft und Naherholung Seit 1990
Finanzierung / Förderung	Mitgliedsbeiträge, Spenden, Zuschüsse aus verschiedenen Förderprogrammen
Ansprechpartner	Heideflächenverein, Frau Joas

Kooperationsprojekt	Ostbündnis
Beteiligte Gemeinden / Institutionen	Elf Gemeinden des östl. Landkreis Erding und zwei Gemeinden des west. Landkreis Mühldorf
Anlass und Beginn der Kooperation	Seit 1997 formloser Zusammenschluss der Gemeinden mit dem Ziel, den Raum ausgewogen und abgestimmt zu entwickeln und auf eine angemessene Berücksichtigung des Raumes (bei Regionalplanung etc.) hinzuwirken Voraussichtlich 2004 Gesellschaft bürgerlichen Rechts
Finanzierung / Förderung	Finanzierung der GbR: ¼ Sockelbeitrag, ¾ Beitrag nach Anzahl der Einwohner
Ansprechpartner	PV, Herr Raepple Bündnissprecher, Bgm. Grandinger

Kooperationsprojekt	BUGA in der Region – mit der Region
Beteiligte Gemeinden / Institutionen	PV, Buga GmbH, 41 Gemeinden, EFV, Verein Dachauer Moos, Heideflächenverein
Anlass und Beginn der Kooperation	Einbeziehung der Region zur Umsetzung der Idee einer nachhaltigen Bundesgartenschau Seit 2000
Finanzierung / Förderung	PV im Rahmen seiner Verbandsarbeit, Umsetzung auf Gemeindeebene durch eigene Mittel
Ansprechpartner	PV, Herr Bernard Buga GmbH, Frau Grau

Kooperationsprojekt	GFW: Gesellschaft zur Förderung der Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung im Landkreis Starnberg mbH
Beteiligte Gemeinden / Institutionen	Landkreis Starnberg, 14 Gemeinden, zwei Wirtschaftsverbänden, zwei Banken, 22 Gewerbebetriebe (die Gesellschafter halten unterschiedliche Anteile an der GFW)
Anlass und Beginn der Kooperation	Bündelung der Kräfte aus Verwaltung, Politik und Wirtschaft aufgrund der stark angestiegenen Arbeitslosigkeit im Landkreis Mitte der 90er Jahre Gründung der GFW 2001
Finanzierung / Förderung	Finanzierung durch die Gesellschafter, momentan defizitär arbeitend
Ansprechpartner	GFW, Geschäftsführer Oliver Reitz

Kooperationsprojekt	Regionales Einzelhandelskonzept
Beteiligte Gemeinden / Institutionen	Städte und Gemeinden im Regionales Planungsverband, Regionaler Planungsverband, Landeshauptstadt
Anlass und Beginn der Kooperation	Stärkung des regionalen Einzelhandels 2003: Ausschreibung
Finanzierung / Förderung	Regionaler Planungsverband, Freistaat Bayern, Landeshauptstadt, IHK München und Oberbayern, finanzielle Beteiligung durch einzelne Gemeinden
Ansprechpartner	RPV, Geschäftsführer Christian Breu

Kooperationsprojekt	PPA – Kommunales Bussystem Pliening, Poing, Anzing
Beteiligte Gemeinden / Institutionen	Pliening, Poing, Anzing
Anlass und Beginn der Kooperation	Ergänzung zum bestehenden ÖPNV zur spürbaren Entlastung des Verkehrsaufkommens, Anschluss an S-Bahn Seit 1995 Probebetrieb, seit 1997 dauerhaft eingerichtet
Finanzierung / Förderung	Kostenteilung zwischen den Gemeinden: Schlüssel nach zurückgelegten Kilometern
Ansprechpartner	PV, Herr Winter Gemeinde Poing, Herr Endres

Kooperationsprojekt	Buslinie 91 – VG Windach
Beteiligte Gemeinden / Institutionen	Gemeinden der VG Windach, Landkreis Landsberg am Lech
Anlass und Beginn der Kooperation	Anbindung der Gemeinden an den S-Bahnhof Geltendorf Seit 1992 in Betrieb und seit 2002 in die Landsberger Verkehrsgemeinschaft integriert
Finanzierung / Förderung	Finanzierung erfolgt über VG-Umlage, 50 % Förderung durch den Landkreis
Ansprechpartner	VG Windach, Herr Ries

Kooperationsprojekt	Verkehrskonzept Ammersee West
Beteiligte Gemeinden / Institutionen	Schondorf, Utting, Dießen
Anlass und Beginn der Kooperation	Entlastung der Gemeinden an der St 2055, vor allem von Freizeit- und Berufsverkehr, 2002
Finanzierung / Förderung	Gemeinsame Finanzierung des Gutachtens: Anteil nach vereinbartem Schlüssel
Ansprechpartner	PV, Frau Kastrup Büro Schlegel, Prof. Kurzak

Kooperationsprojekt	Schülerzweckverband westlicher Kreis Starnberg
Beteiligte Gemeinden / Institutionen	Andechs, Gilching, Weßling, Herrsching, Inning am Ammersee, Seefeld, Wörthsee
Anlass und Beginn der Kooperation	1969 Bau der Realschule, ca. 1974 Bau des Gymnasiums
Finanzierung / Förderung	Bis 1998 Verbandsumlage, ab 1999 Landkreis Betriebskostenzuschüsse
Ansprechpartner	Schulzweckverband, Geschäftsführer Krischke

Kooperationsprojekt	Volkshochschule Vaterstetten e.V.
Beteiligte Gemeinden / Institutionen	Vaterstetten, Poing, Zorneding,Grasbrunn, Anzing, Pliening
Anlass und Beginn der Kooperation	Zusammenschluss der Gemeinden soll eine Erwachsenenbildung mit breitem Angebot ermöglichen. Seit 1971
Finanzierung / Förderung	anteilsmäßig pro Gemeinde
Ansprechpartner	Geschäftsstelle der VHS in Vaterstetten

Kooperationsprojekt	Zweckverband München-Südost
Beteiligte Gemeinden / Institutionen	Aying, Brunnthal, Höhenkirchen-Siegerstbrunn, Hohenbrunn, Neubiberg, Ottobrunn, Putzbrunn, Sauerlach
Anlass und Beginn der Kooperation	Errichtung einer zentralen Kanalisation in den Gemeinden Unterbiberg und Ottobrunn mit Anschluss an die Abwasserentsorgung Münchens Seit 1965
Finanzierung / Förderung	Beiträge und Gebühren
Ansprechpartner	Geschäftsstelle Zweckverband

Kooperationsprojekt	Trinkwassernotverbund Ottenhofen – Pastetten
Beteiligte Gemeinden / Institutionen	Ottenhofen, Pastetten
Anlass und Beginn der Kooperation	Notverbund zur Trinkwassersicherung seit den 80er Jahren
Finanzierung / Förderung	
Ansprechpartner	Gemeinde Pastetten

Kooperationsprojekt	Straßen- und Wasserzweckverband der Gemeinden des Landkreis Erding
Beteiligte Gemeinden / Institutionen	Alle Kommunen des Landkreis Erding
Anlass und Beginn der Kooperation	Erschließungsarbeiten (Tiefbau) für die Gemeinden Seit 1964/66, 2002 Gründung einer Gesellschaft
Finanzierung / Förderung	Auftragsbezogene Vergütung
Ansprechpartner	Geschäftsstelle des Zweckverbands in Dorfen

Kooperationsprojekt	Funpark
Beteiligte Gemeinden / Institutionen	Neubiberg, Ottobrunn
Anlass und Beginn der Kooperation	Die bestehende Anlage in Neubiberg musste einem Wohngebiet weichen. Da der Funpark von Jugendlichen beider Gemeinden benutzt wird, bot sich ein gemeinsamer Standort an. Seit 2001 am neuen Standort
Finanzierung / Förderung	Der Grund befindet sich zu 80 % auf der Gemarkung Ottobrunns; Geräte wurden von Neubiberg aufgestellt, der Beachvolleyball-Platz wurde von Ottobrunn angelegt; die Pflege des Platzes erfolgt im monatlichen Wechsel
Ansprechpartner	Neubiberg, Herr Ascherl

Kooperationsprojekt	Interkommunales Gewerbegebiet
Beteiligte Gemeinden / Institutionen	Finsing, Oberneuching
Anlass und Beginn der Kooperation	Gemeinsames Gewerbegebiet mit den Zielen der Reduzierung des Landverbrauchs, der Erschließungskosten, von Lärmemissionen
Finanzierung / Förderung	Anteilige Finanzierung der Planungen
Ansprechpartner	PV, Frau Angerer Gemeinde Oberneuching, Herr Listl

5.2. WEITERE PROJEKTE INTERKOMMUNALER ZUSAMMENARBEIT

Wasserversorgung durch Zweckverbände

- Beispiele:
  Zweckverband Mittelzentrum Bad Segeberg – Wahlstedt,
  Zweckverband Wasserwerke Bliestal mit Stadtverband Saarbrücken

Abfall- und Abwasserbeseitigung durch Zweckverbände

- Beispiele:
  Gemeindeverwaltungsverband Voralb (gemeinsamer Kompostsammelplatz),
  Abwasserzweckverband (Stadt Göppingen, Gemeinden Eschenbach und Heiningen),
  Zweckverband Tierkörperbeseitigung Saarland,
  Abfallzweckverband Anhalt-Mitte (Dessau),
  Abfallzweckverband GmbH (Wittenberg),
  Zweckverband Mittelzentrum Bad Segeberg – Wahlstedt (Abwasser)

Schulen, Volkshochschulen

- Gemeindeverwaltungs- oder Zweckverbände als Schulträger, auch Volkshochschulen, Beispiele:
  Gemeindeverwaltungsverband Voralb (Schulträger für gemeinsame Grund- und Hauptschule),
  Stadtverband Saarbrücken (gemeinsame Schulträgerschaft für verschiedenste Schultypen, Schullandheim, Volkshochschule),
  Gemeindeverwaltungsverband Raum Bad Boll (Träger der Volkshochschule Bad Boll/Voralb)

- Koordination der Schulplanung durch Verbände, Beispiele:
  Mittelzentraler Städteverbund Auerbach-Ellefeld-Falkenstein-Rodewisch (gemeinsame Schulnetzplanung, Gymnasialstandort),
  Zweckverband Mittelzentrum Bad Segeberg - Wahlstedt

Kultur, Bildung

- Zweckverbände mit Trägerschaft für Museen und Theater, Beispiele:
  Zweckverband Historisches Museum Saar mit Stadtverband Saarbrücken als Mitglied,
  Theaterzweckverband Wittenberg

- Koordination von Kulturaufgaben, Beispiele:
  Mittelzentraler Städteverbund Auerbach-Ellefeld-Falkenstein-Rodewisch (gemeinsamer Kultur- und Veranstaltungskalender),
  Zweckverband Mittelzentrum Bad Segeberg - Wahlstedt

Überörtliche Sportanlagen, Freizeit- und Erholungszentren

- überörtliche Erholungsgebieten (verbunden mit der Rekultivierung von Landschaftsschäden) durch Vereine, Verbände, Schaffung von Regionalparks, Beispiele:
  Umlandverband Frankfurt (Main),
  Regionalparks in Berlin/Brandenburg,
  Grüner Ring Leipzig
- Gemeindeverwaltungs- oder Zweckverbände als Träger von Schwimmbädern und Sporthallen, Beispiel:
  Gemeindeverwaltungsverband Voralb (Trägerschaft von Voralbbad und Voralbhalle)

- Regionalverband Großraum Hannover: Trägerschaft des Zoos

- Koordination von Maßnahmen im Bereich Sportstätten, Beispiel:
  Zweckverband Mittelzentrum Bad Segeberg - Wahlstedt

Gesundheitswesen

- Überörtliche Krankenhausträgerschaft, Bespiele:
  Stadtverband Saarbrücken durch Beteiligung an der Saarland Heilstätten GmbH (Krankenhausträger),
  Städtisches Klinikum Dessau

- Rettungszweckverbände, Beispiel:
  Rettungszweckverband Saar mit Beteiligung des Stadtverbands Saarbrücken

ÖPNV/Verkehr

- Abstimmung und Finanzierung von Straßenbaumaßnahmen, Beispiele:
  Mittelzentraler Städteverbund Auerbach-Ellefeld-Falkenstein-Rodewisch (Vorfinanzierung einer Straßenbaumaßnahme, für die der Landkreis Auerbach keine Finanzmittel zur Verfügung stellen konnte; weitere Straßenbauprojekte mit gemeinsamer Finanzierung),
  Zweckverband Mittelzentrum Bad Segeberg – Wahlstedt (Koordination von Straßenbaumaßnahmen)

- Verbände als Träger von Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünden, Beispiele:
  Regionalverband Großraum Hannover und Verband Region Stuttgart (Träger der S-Bahn),
  Zweckverband Raum Kassel (Verkehrsverbund „von unten")

- gemeinsame Güterverkehrszentren, Beispiel:
  GVZ Augsburg,
  gemeinsames Industriegebiet mit Donau-Hafen Straubing-Sand

Bereich Wohngebiete

- Abstimmung der Wohnbauentwicklung in benachbarten Kommunen, Beispiel:
  Mittelzentraler Städteverbund Auerbach-Ellefeld-Falkenstein-Rodewisch

- Kooperation im öffentlich geförderten Wohnungsbau, Beispiel:
  Stadt Frankfurt am Main und Umlandstädte Dietzenbach sowie Maintal[1]: Knappheit an mobilisierbaren Wohnbauflächen in der Stadt Frankfurt, Vorschlag gemeinsamer Wohnungsbauprojekte, in die in Frankfurt zur Verfügung stehende Fördermittel einfließen sollten, Verwaltungsvereinbarungen mit Regelungen zu Belegungsrechten.

- interkommunale Wohngebiete, Beispiel:
  Wohn- und Technologiepark Bonn / Sankt Augustin (NRW) → siehe Gewerbegebiete.

- Regionale Wohnungsmarktuntersuchung Beispiel: in der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler, mit Verwaltungsvereinbarung zur Umsetzung der Ergebnisse, Impulsprogramm für innovativen und zukunftsweisenden Wohnungsbau 1996-1999[2]

[1] Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Interkommunale und regionale Kooperation – Variablen ihrer Funktionsfähigkeit, ARL-Arbeitsmaterial Nr. 244, Hannover 1998, S. 27 ff.

[2] Ursula Stein, Entwicklung in freiwilliger Kooperation: Wohnungsbaupotentiale und Wohnungsmarkt in der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler, in: Petra Jähnke, Thomas Gawron (Hrsg.), Regionale Kooperation – Notwendigkeit und Herausforderung kommunaler Politik, Graue Reihe, Materialien des IRS, Nr. 21, Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Erkner 2000, S. 175 ff.

5.3. INTERKOMMUNALES VERKEHRSPROJEKT

Neuordnung des überörtlichen Verkehrs im nordöstlichen Landkreis Erding

Im nordöstlichen Landkreis Erding existieren unterschiedliche kommunale Planungsvorstellungen hinsichtlich Ergänzung und Ausbau des bestehenden Straßennetzes. Ziel aller Gemeinden ist die Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens München, sowie die verbesserte Anbindung an die A 92, insbesondere an die Anschlussstelle Moosburg-Süd. Dabei sollen die Netzergänzungen und Ausbaumaßnahmen möglichst siedlungs- und umweltverträglich sein.
In einer Voruntersuchung wurden Maßnahmen bzw. Planfallvarianten zur Neuordnung des überörtlichen Verkehrs erarbeitet, mit denen die oben genannten Ziele erreicht werden können. Die Untersuchung umfasste das Gebiet der Gemeinden Berglern, Fraunberg, Wartenberg, Langenpreising, Kirchberg (alle Lkr. Erding) und die Gemeinde Buch a. Erlbach (Lkr. Landshut).
Die Gemeinden haben sich auf Basis der Voruntersuchung beraten und eine für alle Gemeinden konsensfähige Lösung erarbeitet, wie sich die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden die künftige Neuordnung des überörtlichen Verkehrs vorstellen.

Konsenslösung der Gemeinden zur Neuordnung des überörtlichen Verkehrs

Die Gemeinden Berglern, Fraunberg, Langenpreising und Wartenberg haben sich bezüglich ihrer Vorstellung über die künftige Neuordnung des überörtlichen Verkehrs auf folgende Lösung verständigt (s. Abbildung 1).

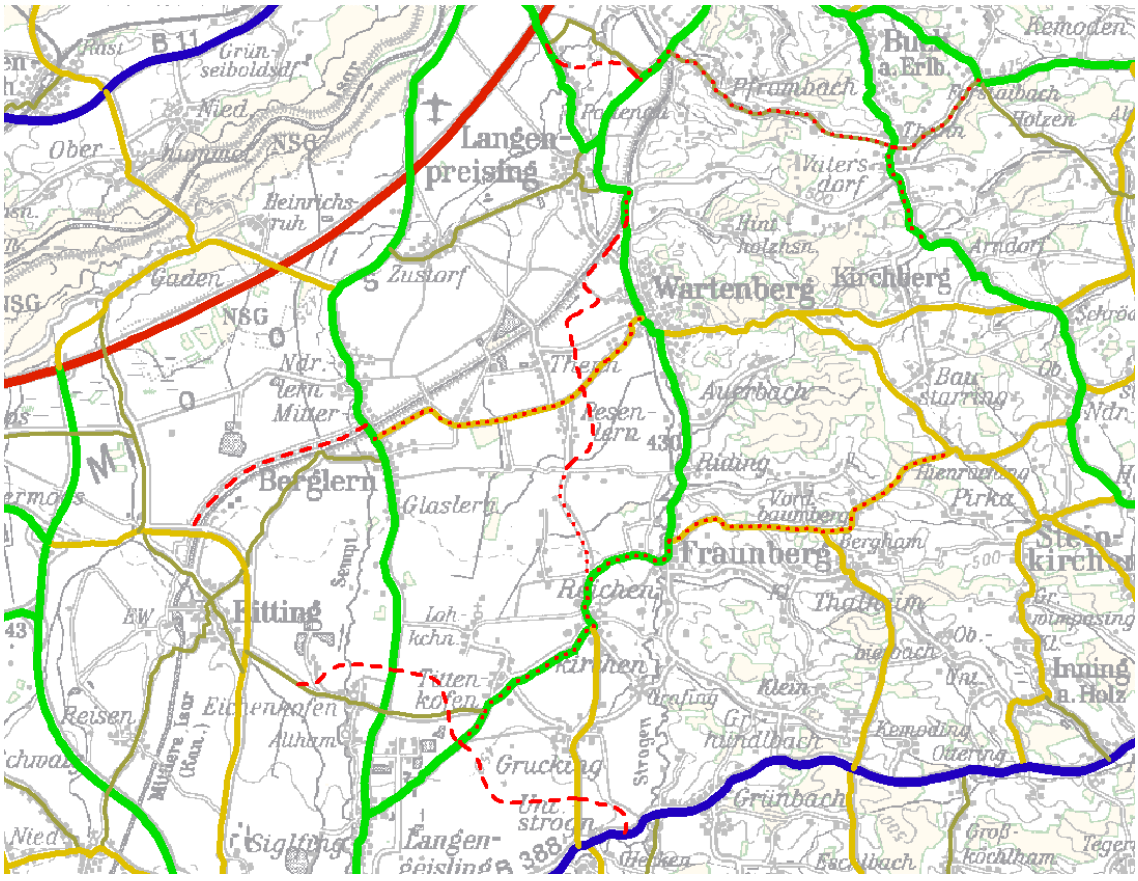


Abbildung 1: Konsenslösung der Gemeinden

Die Konsenslösung beinhaltet folgende Maßnahmen:

- Nordumfahrung Erding - Wahltrasse 1
- Verlängerung der ED 2 entlang des Isarkanals zur ED 19 im Bereich zwischen der St2331 und der ED 19
- OU Langenpreising
- Ausbau der MIA-Kanalbrücke Langenpreising (ohne Tonnagebeschränkung)
- Westumfahrung Wartenberg

Anmerkungen:

Im Zusammenhang mit einem in Planung befindlichen Baugebiet am nördlichen Ortsende von Wartenberg soll ein Kreisverkehr errichtet werden. Von dort aus soll die Westumfahrung Wartenberg abzweigen in Richtung des bestehenden Gewerbegebietes über das künftige Sportzentrum zur Kreisstraße ED 2. Die Trassenführung der ED 2 soll abweichend von der Darstellung in Abbildung 1 westlich von Pesenlern in die Kreisstraße ED 2 einmünden.

Die Gemeinde Berglern favorisiert eine Verlängerung der ED 1 zur ED 19 als Neutrassierung im Bereich zwischen der St2082 und der St2331 im Zusammenhang mit dem Bau der Nordumfahrung Erding – Variante 1.2 (s. Abbildung 2). Die Gemeinde Fraunberg lehnt eine Fortsetzung der ED 1 in Richtung Berglern ab. Als Alternativlösung ist aus Sicht der Gemeinde Berglern die Kanaltrasse vorstellbar (s. Abbildung 1), allerdings mit Modifizierung der Trassenführung am östlichen Ortseingang.

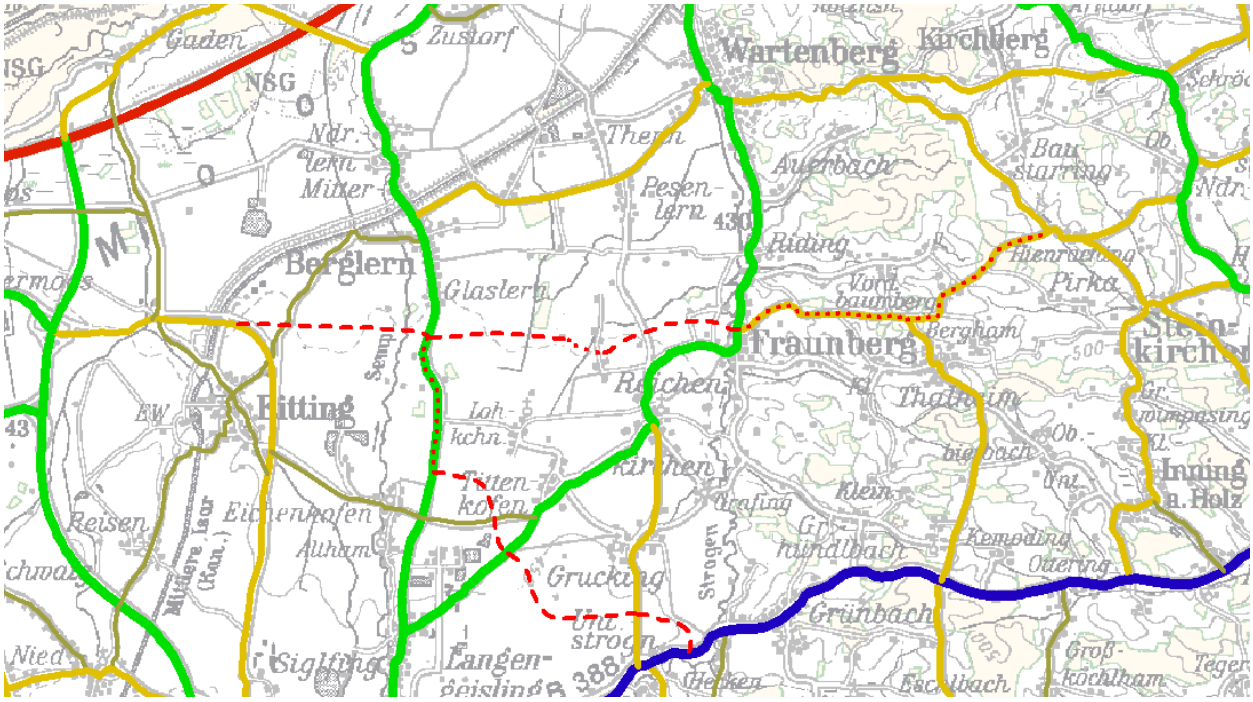


Abbildung 2: Verlängerung der ED 1 im Zusammenhang mit der Nordumfahrung Erding – Variante 1.2

Die Gemeinde Kirchberg favorisiert hinsichtlich der Anbindung an die A 92 (AS Moosburg-Süd) eine Weiterführung der ED 26 über Hinterholzhausen zur St2082 im Ortsbereich Langenpreising (s. Abbildung 3). Die Gemeinde Langenpreising lehnt eine derartige Straßenführung ab. Das Gleiche gilt für eine Straßenverbindung über Weipersdorf (s. Abbildung 4).

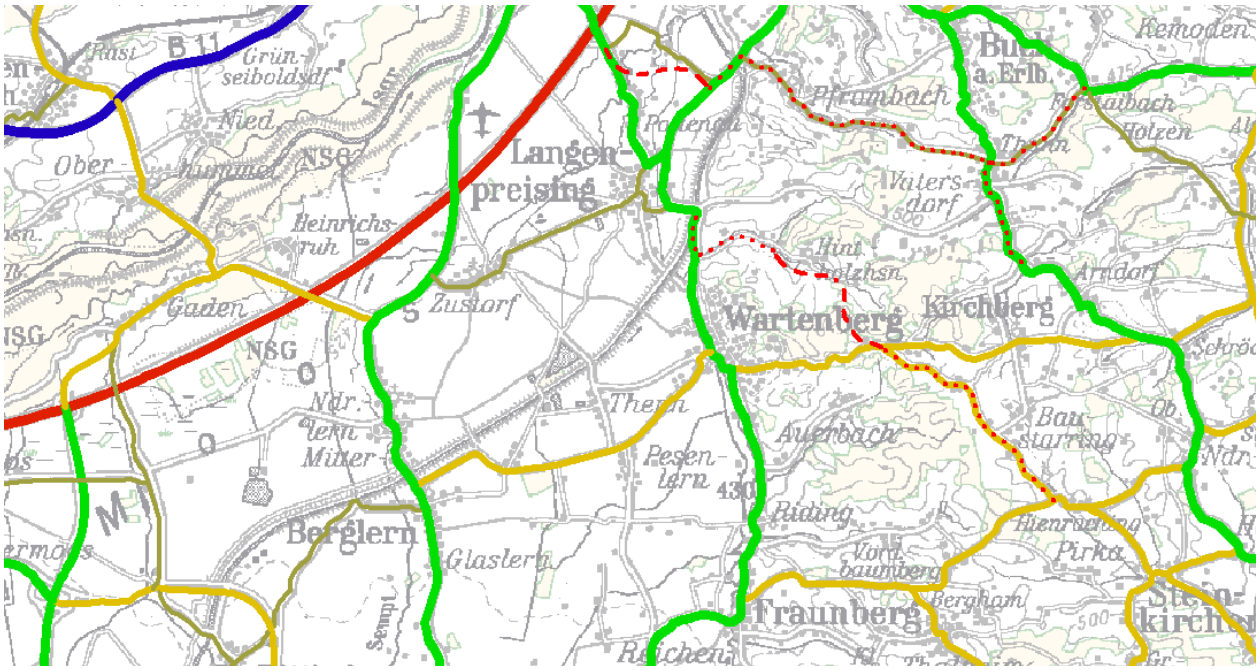


Abbildung 3: Anbindung der Gemeinde Kirchberg an die A 92 über Hinterholzhausen

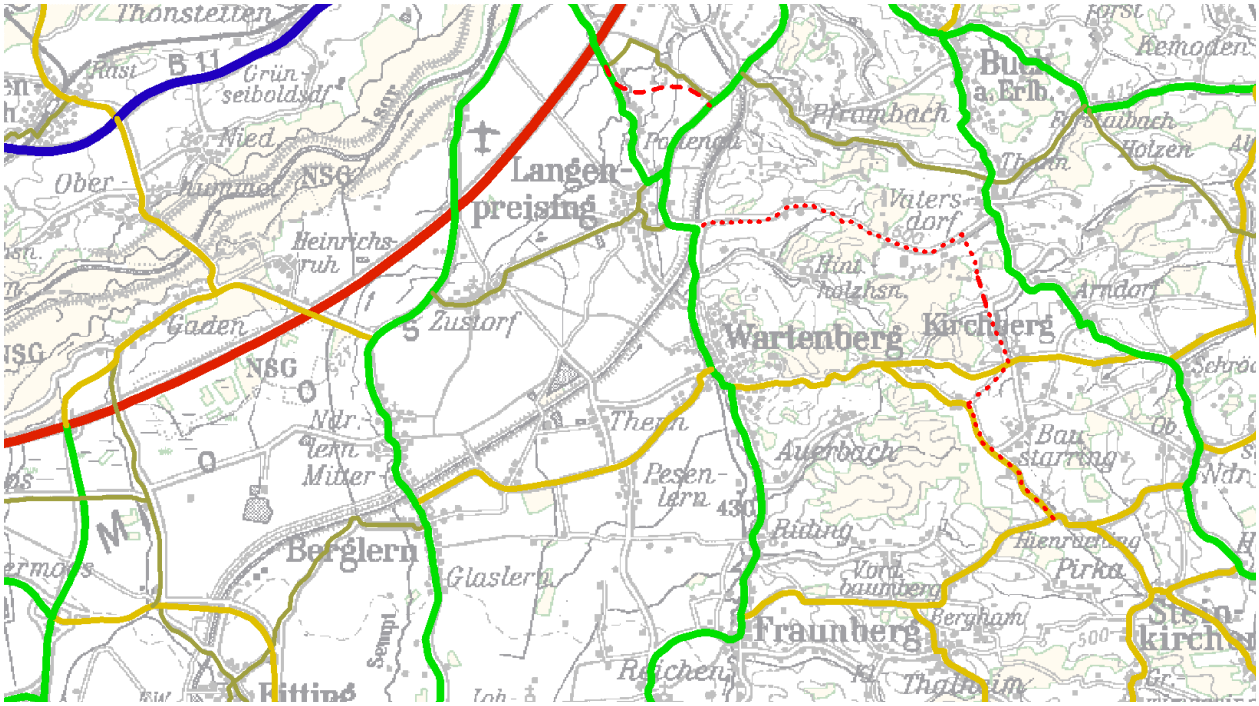


Abbildung 4: Anbindung der Gemeinde Kirchberg an die A 92 über Weipersdorf

5.4. MÖGLICHKEITEN UND ORGANISATION INTERKOMMUNALER GEWERBEGEBIETE

ALLGEMEINES

Voraussetzungen für gemeinsame Gewerbegebiete/ Kooperationsanlässe[3]

Um überhaupt zu einer Kooperation gelangen zu können, bedarf es gewisser Voraussetzungen. Eine davon ist das Vorliegen und Erkennen bestimmter Engpässe, die zu beseitigen die einzelne Kommune nicht die Mittel hat. Hierzu gehören – neben eigener Knappheit von für Gewerbe geeigneten Flächen oder dem Fehlen von Finanz- und Verwaltungsmitteln für die Ausweisung von eigenen Gewerbegebieten – regionale Entwicklungen im Umland, hinter denen die eigene kommunale Gewerbe- und Wirtschaftsstruktur zurückzubleiben droht. Gerade in jüngerer Zeit geht es bei den bestehenden interkommunalen Kooperationen nicht mehr primär darum, räumliche und/oder finanzielle Notlagen zu bewältigen, sondern vermehrt sind es ökonomische und arbeitsmarktpolitische Zielsetzungen.

Eine zweite Voraussetzung ist das Vorhandensein eines bereits vorab vertrauensvollen Klimas unter den Beteiligten. Die Partner müssen sich verstehen, eine reine „Notgemeinschaft", die gegen Hindernisse persönlicher Animositäten oder der oft auf Gemeindeebene herrschenden gegenseitigen Vorbehalte ankämpfen muss, wird nur schwer eine tragfähige Basis einvernehmlicher Zusammenarbeit sein.

Anlass für gemeinsame Gewerbegebiete kann häufig auch das Vorhandensein und die Lage einer konkret vorhandenen (Konversions-)Fläche sein.

Beteiligte Partner:

Bisher realisierte gemeinsame Gewerbegebiete wurden meistens von zwei Kommunen realisiert, häufig sind auch noch Projekte mit bis zu 5 Partnern. Mit mehr als 5 Partnern hat sich kaum ein gemeinsames Projekt gebildet, weil hier offenbar die Komplexität zu stark zunimmt. Meistens kooperieren mehrere kleine Gemeinden, Kooperationen von Umlandgemeinden mit Großstädten sind eher selten.[4]

Vorteile gemeinsamer Gewerbegebiete[5]

- Für die Gemeinden ergeben sich neue Entwicklungsperspektiven, da sie bei der Suche nach neuen Gewerbestandorten nicht auf die eigene Gemarkung beschränkt sind.
- Optimale Steuerung des Flächenverbrauchs für Gewerbegebiete zum Nutzen der Gemeinden, der Wirtschaft und der Natur; Begrenzung der Bodenversiegelung auf das notwendige Maß; Neuordnung von Brachflächen
- Entwicklung von Standorten mit hoher Lagegunst, z.B. Infrastrukturvorteilen; gleichzeitig Freihalten von Flächen für anderweitige Nutzung
- Zeit- und Kostenersparnis
- Kein Konkurrenzkampf mehr zwischen den Gemeinden, sondern gemeinsames Werben um ansiedlungswillige Betriebe

[3] Vgl. Holtel/Wuschansky (2002), S. 23; Krieger (1994), S. 37.
[4] Vgl. Krieger (1994), S. 25f.
[5] Vgl. Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (2002), S. 7; Krieger (1994), S. 11; http://www.deggendorf-plattling.de/

- Kompetenzgewinn, stärkere Position der Gemeinden gegenüber Wirtschaft und Politik durch Bündelung der Finanz- und Verwaltungskraft
- Chance zur Ansiedlung von Herstellern, Zulieferern und Dienstleistern an einem Ort (Systemlieferanten)
- Aufteilung von Erschließung, Finanzierung und Risiko auf mehrere Kommunen
- Perspektive für Gemeinden ohne eigene Flächenreserven
- Bessere Bereitstellungsmöglichkeit von Infrastruktur und Service
- Vereinbarkeit topographischer, ökologischer und ökonomischer Belange bei der Gebietsausweisung
- Im Stadt-Umland-Bereich können die Standortvorteile der größeren Stadt (Kultur und Freizeit, Image, Verkehr) und deren leistungsstärkere Wirtschaftsförderung mit den verfügbaren Flächen der kleineren Gemeinden kombiniert und finanzielle Kräfte beim Grunderwerb und bei der Erschließung gebündelt werden.

Probleme bei gemeinsamen Gewerbegebieten[6]

- Gemeinden müssen zu einer Einigung und damit auch zu gegenseitigem Nachgeben bereit sein, Verlust kommunaler Autonomie
- Gegenseitiges Vertrauen ist erforderlich, traditionelle Rivalitäten müssen beseitigt werden
- Bürger müssen von den Vorteilen überzeugt sein und Standort akzeptieren
- Unsicherheiten über die Gestaltung des Kooperationsprozesses, der Entscheidungsstrukturen und der Verteilung von Nutzen und Lasten
- Ungewissheit über Auswirkungen auf Gewerbesteuer und Finanzausgleich
- Zusätzlicher Abstimmungs- und Organisationsaufwand

Rechtsform

Jede Gemeinde ist nach dem Baugesetzbuch (BauGB) verpflichtet, ihre Bauleitpläne mit denen der Nachbargemeinden abzustimmen. Die nächsthöhere Stufe der Planungskoordination ist die Aufstellung von gemeinsamen Flächennutzungsplänen gemäß § 204 BauGB. Soll das Gewerbeflächenmanagement in interkommunaler Zusammenarbeit auch darüber hinaus gehen, empfiehlt es sich grundsätzlich, die Kooperation in einen eigenen organisatorischen Rahmen zu betten. In Betracht kommen hierfür privatrechtliche (z.B. eingetragener Verein, insbesondere aber die GmbH) und öffentlich-rechtliche Organisationsformen.

Die Wahl der Organisationsform hängt vor allem von dem Zweck der interkommunalen Zusammenarbeit und den in Frage stehenden Aufgaben ab. Möglich ist es, für die unterschiedlichen Aufgaben verschiedene Organisationsformen zu wählen, z.B. für die Planung und Erschließung des Gewerbegebiets den Abschluss einer Zweckvereinbarung und für die Vermarktung die Gründung einer GmbH.[7]

Zu bedenken bei der Wahl der Rechtsform ist auch, ob man auf bereits bestehende kommunale oder regionale Wirtschaftsförderungsgesellschaften zurückgreifen kann.

1. Gesellschaft mit beschränkter Haftung[8]

[6] Vgl. Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (2002), S. 8; Krieger (1994), S. 11; Krieger (2000), S. 224.
[7] Vgl. Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (2002), S. 10 und 14.
[8] Vgl. Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (2002), S. 10.

Die Gründung einer GmbH erfolgt durch den Abschluss eines Gesellschaftsvertrages, der der notariellen Form bedarf. Die Beteiligung der Gemeinden ist den Aufsichtsbehörden anzuzeigen. Die GmbH entsteht mit der Eintragung ins Handelsregister.

Die GmbH bietet folgende Vorteile:
- unterliegt nicht den Einschränkungen des öffentlichen Dienst- und Haushaltsrechts
- kann auch natürliche oder juristische Personen des Bürgerlichen Rechts oder des Handelsrechts als Mitglieder haben, z.B. Banken und Unternehmen
- Binnenverhältnis zwischen Gesellschaftern und Geschäftsführung flexibel gestaltbar
- kurze Entscheidungswege
- erleichterte Kreditbeschaffung

Sie hat jedoch auch folgende Nachteile:
- kann keine hoheitlichen Aufgaben wahrnehmen
- ist steuerpflichtig

Wegen ihres privatrechtlichen Charakters ist die GmbH nicht geeignet, alle bei einem gemeinsamen Gewerbegebiet anfallenden Aufgaben zu erfüllen. Die Gemeinden müssten also für die hoheitlichen Aufgaben (z.B. Aufstellung oder Änderung eines Bebauungsplanes) eine weitere öffentlich-rechtliche Kooperation eingehen. Die Rechtsform der GmbH bietet sich an, wenn die jeweils in den Gemeinden vorhandenen Gewerbegebiete lediglich gemeinsam vermarktet werden sollen.

2. Planungsverband[9]
Auf den Planungsverband (§ 205 BauGB) können sowohl die Planungshoheit der beteiligten Gemeinden als auch deren Kompetenz zum Vollzug der Bauleitplanung übergehen. Einzelheiten über den Umfang der übertragenen Aufgaben werden in der Verbandssatzung geregelt. Er ist nach Maßgabe der Satzung berechtigt, alle Instrumente des Städtebaurechts einzusetzen, z.B. Veränderungssperren, Ausnahmen und Befreiungen von den Festsetzungen des Bebauungsplans, städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen. Nachteilig ist, dass die Übertragung der Flächennutzungsplanänderung für das gesamte Verbandsgebiet erfolgen muss und nicht auf den Bereich des künftigen gemeinsamen Gewerbegebiets beschränkt werden kann. Er ist auf städtebauliche Aufgaben nach dem Baugesetzbuch beschränkt, ist also zur Akquisition von Unternehmen nicht befugt. Aus diesem Grund ist der Einsatz eines Planungsverbandes in der Praxis nur geeignet in Verbindung mit der Bildung eines ergänzenden Instruments für die Erfüllung der nicht-bauleitplanerischen Aufgaben.

3. Organisationen nach dem KommZG
Das bayerische Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit (KommZG) regelt folgende öffentlich-rechtliche Organisationsformen:

3.1. Kommunale Arbeitsgemeinschaft[10]
Die kommunale Arbeitsgemeinschaft gemäß Art. 4 ff. KommZG ist die lockerste Form der kommunalen Zusammenarbeit. Sie bietet sich dann an, wenn eine enge Bindung durch Schaffung einer eigenen Rechtspersönlichkeit wie z.B. beim Zweckverband weder gewünscht noch erforderlich ist. Gebildet wird die kommunale Arbeitsgemeinschaft durch den Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrages. Ihre Aufgabe ist es beispielsweise, Planungen der einzelnen beteiligten Gemeinden aufeinander abzustimmen oder gemeinsame Flächennutzungspläne vorzubereiten. Von Vorteil ist der geringe Gründungsaufwand. Nachteilig ist, dass sie keinerlei Bindungswirkung entfaltet und lediglich der unverbindlichen Abstimmung der Gemeinden untereinander dient. Die von der kommunalen Arbeitsgemeinschaft gefassten Beschlüsse sind nur Anregungen und Empfehlungen für die Gemeinden. Sie besitzt auch keinerlei Befugnisse zur selbstständigen und eigenverantwortlichen Erledi-

[9] Vgl. Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (2002), S. 11.
[10] Vgl. Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (2002), S. 12.

gung kommunaler Aufgaben; diese verbleiben bei den beteiligten Gemeinden. Die kommunale Arbeitsgemeinschaft bietet sich dann an, wenn erst später die Gründung eines Zweckverbands geplant ist und derzeit noch dazu Vorarbeiten zu leisten sind.

3.2. Zweckvereinbarung / öffentlich-rechtliche Vereinbarung[11]

Mit dem Abschluß einer Zweckvereinbarung gemäß Art. 7 ff. KommZG in Form eines öffentlich-rechtlichen Vertrages können einer der beteiligten Gebietskörperschaften bestimmte Aufgaben übertragen werden, z.B. Planung, Erschließung und Vermarktung eines gemeinsamen Gewerbegebiets. Das Konstrukt der Zweckvereinbarung passt am ehesten für Kooperationen ungleicher Partner hinsichtlich Verwaltungs- und Finanzstärke, wenn die größere Kommune die Hauptlast übernimmt. Aber auch für Kommunen mit weniger Potenzialunterschied kann eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung attraktiv sein, da sie rasch und flexibel einzurichten ist. Vorteile sind der geringe Gründungsaufwand und der weite Spielraum bei der Ausgestaltung der Zusammenarbeit. Es besteht aber die Gefahr der Dominanz der ausführenden Gemeinde, auch wenn der abgebenden Kommune Mitwirkungsrechte eingeräumt werden können. Die Zweckvereinbarung ist keine eigenständige Rechtspersönlichkeit, die ihre Angelegenheiten unter eigener Verantwortung erledigt.

3.3. Zweckverband[12]

Der Zweckverband gemäß Art. 17 ff. KommZG ist die häufigste öffentlich-rechtliche Organisationsform für die Zusammenarbeit von Gemeinden bei gemeinsamen Gewerbegebieten, wobei seine Beliebtheit aber regionale Unterschiede aufweist. In Baden-Württemberg stellt er fast die Regelform, in Nordrhein-Westfalen wird er nur in Ausnahmefällen gewählt.

Er bietet folgende Vorteile:

- kann neben den Gemeinden auch öffentlich-rechtliche Körperschaften sowie natürliche und juristische Personen des Bürgerlichen Rechts oder Privatrechts als Mitglieder haben
- ist eigene Rechtspersönlichkeit, die den Mitgliedern selbstständig gegenübersteht und die Aufgaben unter eigener Verantwortung erledigt
- auf ihn können sowohl hoheitliche Aufgaben der Gemeinden (z.B. die Aufstellung von Bebauungsplänen) als auch nichthoheitliche Aufgaben (z.B. die Vermarktung der Gewerbeflächen) übertragen werden. Er kann Satzungen (z.B. Bebauungspläne) und Verordnungen erlassen, Gebühren und Beiträge erheben, Umlegungen durchführen, Grundstücke erwerben, vermarkten und veräußern, Unternehmen akquirieren, Dienstherr von Beamten sein, Dritte zur Erfüllung seiner Aufgaben zuziehen.
- ermöglicht zügige Entscheidungen unabhängig von der Zustimmung weiterer Gremien
- unter dem einheitlichen öffentlich-rechtlichen Dach können alle ein gemeinsames Gewerbegebiet berührenden Aspekte partnerschaftlich geregelt werden. Der Zweckverband bietet hier hinsichtlich Handhabbarkeit und gemeindlicher Kontrolle mit seinen Möglichkeiten der umfassenden Aufgabenübertragung den günstigsten Kompromiss.

Die dem Zweckverband nachgesagte Tendenz zur Verselbstständigung und Schwerfälligkeit kann vermieden werden, wenn auf eine eigene Verbandsverwaltung verzichtet und auf die Kapazitäten der beteiligten Kommunen zurückgegriffen wird. Der Grad der Unbeweglichkeit des Zweckverbandes ist auch abhängig von der Ausgestaltung des jeweiligen Landesrechts.

Von den Möglichkeiten einer weitgehenden Aufgabenübertragung auf den Verband sollte Gebrauch gemacht werden. Unerheblich ist dabei, ob der Verband einen Teil dieser Angelegenheiten später durch Dritte erledigen lässt. Auf alle Fälle wird durch die Bündelung der Kompetenzen sichergestellt, dass alle Entwicklungen und Veränderungen der Rahmenbedingungen durch den Verband selbst und damit gemeinschaftlich getragen werden. Wesentlich

[11] Vgl. Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (2002), S. 12 f.; Krieger (2000), S. 223 (230).

[12] Vgl. Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (2002), S. 13; Krieger (1994), S. 26 und 38.; Krieger (2000), S. 223 (230 f.).

hängt die Effizienz der Verbandsarbeit von der Mitgliedszahl des zentralen Organs, der Verbandsversammlung ab. Sie darf nicht zu groß sein, um die Verbandsarbeit nicht zu schwerfällig zu machen, dennoch sollte jede Mitgliedsgemeinde die Möglichkeit besitzen, das politische Spektrum des Rates auch im Zweckverband wiederzufinden. Gleichzeitig sollte sich – wenn vorhanden – das unterschiedliche Gewicht der Gemeinden auch in dem Verhältnis der Stimmzahlen untereinander wiederfinden. Zur Dokumentation des politischen Konsenses der Gemeinden sollte aber soweit wie möglich eine Annäherung der Stimmenzahlen erzielt werden, Eine sicherlich handhabbare Größe der Verbandsversammlung dürfte bei einer Zahl von 15 – 20 Vertretern gegeben sein.

4. Rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts (AÖR) / Kommunalunternehmen[13]

Diese Rechtsform ist in der Gemeindeordnung von Nordrhein-Westfalen neu geschaffen worden. Mit der Einführung des Kommunalunternehmens hat der Gesetzgeber die Absicht verbunden, den Kommunen eine Rechtsform des öffentlichen Rechts anzubieten, die mit einer GmbH vergleichbar ist, also eine größere Selbstständigkeit, Kompetenz und Flexibilität gewährt als der Regie- und Eigenbetrieb, trotzdem aber bestimmte Vorteile des öffentlichen Rechts aufweist (Rechtsaufsicht und politische Steuerung sind gewährleistet, die AÖR ist nicht kraft Rechtsform steuerpflichtig). Das Kommunalunternehmen ist eine selbstständige juristische Person des öffentlichen Rechts, die organisatorisch und rechtlich eigenständig arbeiten kann. Sie wird von einem Vorstand in eigener Verantwortung geleitet, soweit nicht gesetzlich oder durch Satzung der Gemeinde etwas anderes bestimmt ist. Grundsätzlich kann nur **eine** Kommune Träger einer AÖR sein. Sollen mehrere Kommunen daran beteiligt werden, so ist es zunächst erforderlich, sich im Rahmen eines anderen Rechtsinstrumentes – wie beispielsweise einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung – auf eine Kommune als Träger der AÖR zu verständigen. Eine andere Möglichkeit ist, zunächst einen Zweckverband durch die Städte und Gemeinden zu gründen, der dann als öffentlich-rechtlicher Träger der AÖR fungiert.

Die Kommune errichtet die AÖR durch Beschluss ihrer kommunalen Vertretung und Erlass einer Betriebssatzung. Die Kommune kann der Anstalt Aufgaben, sowohl wirtschaftlicher als auch nicht-wirtschaftlicher Art, die mit einem bestimmten Zweck zusammenhängen, ganz oder teilweise übertragen. Die AÖR kann dabei sämtliche kommunalen Aufgaben übernehmen und auch Satzungen beschließen.

5. Informelle Gremien[14]

Die im Folgenden beschriebenen informellen Gremien beruhen nicht auf einer unmittelbaren gesetzlichen Grundlage. Die Einrichtung prozessbegleitenden Gremien wie Projektbeiräte, Arbeitsgemeinschaften oder Koordinierungsbüros trägt jedoch entscheidend dazu bei, die nach wie vor vorhandenen Vorbehalte gegenüber einer übergemeindlichen Kooperation abzubauen, Akzeptanz bei allen Verantwortlichen zu schaffen und die Zusammenarbeit auf eine breite Basis der Zustimmung zu stellen. Die Beschlüsse dieser Gremien haben keine unmittelbare rechtliche Außenwirkung. Dennoch sind diese Gremien für einen erfolgreichen Kooperationsverlauf ebenso bedeutend wie die formale rechtliche Festlegung der Organisationsstruktur, weil ihre Arbeitsergebnisse und –beschlüsse weichenstellend und zielführend für die Entwicklung der Projekte sind. Selbst wenn sich Städte und Gemeinden grundsätzlich auf eine Zusammenarbeit verständigt und bereits Grundsatzbeschlüsse gefasst haben, ist die regelmäßige Abstimmung auf der Arbeitsebene weiter erforderlich. Mitglieder sind in der Regel die relevanten Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung der beteiligten Kommunen sowie die entsprechenden Vertreter der Arbeitsebene.

[13] Holtel/Wuschansky (2002), S. 37 ff.
[14] Holtel/Wuschansky (2002), S. 42 ff.

Kosten- und Ertragsteilung, Steuerhebesätze[15]

Über die Verteilung von finanziellen Lasten und möglichen Einnahmen sind Regelungen zu treffen, z.B. in der Verbandssatzung oder in einer Vereinbarung. Dabei sollten sich die Gemeinden auch darüber verständigen, ob neben den unmittelbaren sowie messbaren Kosten und Einnahmen/Erlösen auch indirekte Effekte des gemeinsamen Gewerbegebiets (z.B. Wertigkeit der eingebrachten Flächen, die Entfernung von der Mitgliedsgemeinde, Zunahme des Verkehrs in der Standortgemeinde, Belastungen durch vermehrten Bedarf an Infrastruktur, z.B. Wohnungen, Schulen) mit ausgeglichen werden. Obwohl die tatsächlichen Einnahmen aus einem interkommunalen Gewerbegebiet möglicherweise weniger bedeutsam sind als die sekundären Effekte (Arbeitsplatzsicherung, Lohn-, Einkommen- und Umsatzsteuer, Beiträge zur Sozialversicherung, regionale Kaufkrafterhöhung, Stabilisierung der regionalen Wirtschafts- und Arbeitsmarktstruktur), sind diese nicht quantifizierbar und werden deswegen in der Regel in den Vereinbarungen nur Nutzen-/Lastenaufteilung nicht berücksichtigt.

Als mögliche Verteilungsschlüssel zur Aufteilung der direkten Kosten und Erträge kommen in Betracht:

- Feststehende Summen
- Gleiche Anteile
- Einwohnerzahlen
- Flächenanteile der Mitgliedsgemeinden am gemeinsamen Gewerbegebiet
- Nettobaufläche der im Verbandsgebiet liegenden Gemeindefläche
- Wirtschaftskraft, Steuerkraft der Gemeinden
- Kombination von mehreren Maßstäben

Als Maßstab für die Aufteilung der Lasten und Erträge aus dem gemeinsamen Gebiet hat sich in vielen Fällen bewährt, die Verhältniszahlen der Einwohner untereinander zu wählen. Bei stärkeren Unterschieden in der Gemeindegröße entspricht dies zumeist den Möglichkeiten, die die einzelnen Kommunen besitzen, um zu der Realisierung des Gebiets mit seinen hohen Anfangsinvestitionen beizutragen. Bei einer gleichmäßigeren Struktur der Kommunen sollte aber zur dauerhaften Konsenssicherung angestrebt werden, allen beteiligten Kommunen die gleichen Anteile zuzuweisen.

[15] Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (2002), S. 20 f; Krieger (1994), S. 38; Holtel/Wuschansky (2002), S. 45.

5.5. INTERKOMMUNALE GEWERBEGEBIETE - BEISPIELE

Stadtentwicklungsverband Ulm/Neu Ulm[16]

Land: Baden-Württemberg und Bayern

Beteiligte Gemeinden: Ulm, Neu Ulm

Projekt:
Größe: Insgesamt 1169 ha Gewerbeflächen in den Stadtgebieten von Ulm (8 Gewerbegebiete mit 647 ha) und Neu Ulm (13 Gebiete mit 522 ha), umfasst 21 Gewerbegebiete in beiden Städten.
Merkmale: Die verschiedenen Gewerbegebiete können für die verschiedensten Nutzungen herangezogen werden.

Organisation zwischen den Gebietskörperschaften:

Zweckverband gemäß Art. 17 KommZG.
Die Mitgliedsstädte bringen ihre Gewerbegebiete in den Stadtentwicklungsverband ein. Dadurch gehen alle gemeindlichen Rechte in der Bauleitplanung auf den Stadtentwicklungsverband über.

Aufgaben des Stadtentwicklungsverbandes:
- Erwerb, Vermarktung und Veräußerung von Grundstücken
- Förderung und Bestandspflege bestehender wirtschaftlicher Betriebe
- Ansiedlung von neuen Betrieben
- Verlagerung und Aussiedlung von Betrieben
- Über die im Eigentum der Mitgliedsstädte stehenden Grundstücke des gemeinsamen Gewerbegebiets kann der Stadtentwicklungsverband verfügen

Organe des Zweckverbands:
- **Verbandsvorsitzender**: wechselweise jeweils für ein Kalenderjahr der/die Oberbürgermeister/in der Stadt Ulm und der Stadt Neu Ulm. Die Vertretung des/der Verbandsvorsitzenden übernimmt jeweils der/die andere Oberbürgermeister/in.

Kosten- und Ertragsteilung:
Regelung in der Satzung. Die Hebesätze für die Gewerbesteuer werden innerhalb von 5 Jahren einander angeglichen. Die Städte teilen sich die Gewerbesteuer nach der Zahl ihrer Einwohner.

Vorteile:
- **(Kooperationsanlass)** Wirtschaftskompetenz im Doppelpack: Die infrastrukturelle Entwicklung der Doppelstadt verbessert sich insgesamt und es entstehen dadurch sichere und neue Arbeitsplätze.
- Zur Verbesserung der Standortqualität und der Attraktivität des Oberzentrums werden Maßnahmen der Wirtschaftsförderung und des Marketings ergriffen.
- Ein Ansprechpartner für den gesamten Wirtschaftsraum
- Gemeinsames Auftreten beider Städte
- Keine Konkurrenz mehr
- Verbessertes Angebot für alle denkbaren Nutzungen / Branchen

[16] Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (2002), S. 13 f.
http://www.stadtentwicklungsverband.ulm.de

Gewerbepark Nürnberg-Feucht[17]

Land: Bayern

Beteiligte Gemeinden: Markt Wendelstein, Markt Feucht, Stadt Nürnberg

Projekt: **Größe:** 850.000 m² (550.000 m² Nettobaufläche)
Merkmale: Lage auf dem ehemaligen US-Army-Flugplatz Feucht

Organisation zwischen den Gebietskörperschaften:

Zweckverband
Organe des Zweckverbandes:

- **Verbandsvorsitzender** und erster Stellvertreter sind im Zwei-Jahresturnus abwechselnd der Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg und der Erste Bürgermeister des Marktes Feucht, der Erste Bürgermeister des Marktes Wendelstein ist stets zweiter stellvertretender Verbandsvorsitzender.
- Die **Verbandsversammlung** besteht aus dem Verbandsvorsitzenden sowie seinen beiden Stellvertretern und neun weiteren Verbandsräten. Jedes Verbandsmitglied entsendet jeweils drei der weiteren Verbandsräte. Jeder Verbandsrat hat eine Stimme.
- Der **Verbandsausschuss** als beschließender Ausschuss in allen Angelegenheiten, für die nicht nach dem Gesetz Verbandsversammlung oder –vorsitzender zuständig sind, besteht aus dem Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg, dem ersten Bürgermeister des Marktes Feucht und dem ersten Bürgermeister des Marktes Wendelstein. Beschlüsse werden einstimmig gefasst.

Aufgaben des Zweckverbands: Er kauft die Grundstücke im Verbandsgebiet von der Eigentümerin Bundesrepublik Deutschland an und verkauft aus dieser Fläche Parzellen für gewerbliche Nutzung. Die Kosten für die Vorbereitung der zweckgemäßen Nutzung des Verbandsgebiets und der Erschließungsaufwand sollen sich aus der Differenz zwischen An- und Verkaufspreis finanzieren. Anstatt Verkauf kommt Erbbaurechtsbestellung nur in besonders begründeten Ausnahmefällen, Vermietung/Verpachtung nur vorübergehend in Betracht.

Im Rahmen seiner Zielsetzung obliegen dem Zweckverband folgende Aufgaben:

1. Der Vollzug des Baugesetzbuches mit Ausnahme der Flächennutzungsplanung,
2. Maßnahmen der Landschaftspflege, der Landschaftsentwicklung und Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Natur und Landschaft infolge der Planung und Entwicklung des Gewerbegebiets im Rahmen des Vollzugs des § 8a des Bundesnaturschutzgesetzes; der Zweckverband ist insoweit als Vorhabensträger verpflichtet,
3. die Sicherstellung der Versorgung des Verbandsgebietes mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser,
4. die Sicherstellung der Abwasserbeseitigung (Schmutz- und Oberflächenwasser),
5. die Herstellung und Unterhaltung von Erschließungsanlagen im Sinne des § 127 Abs. 2 des Baugesetzbuches
6. Übernahme sämtlicher Rechte und Pflichten des Straßenbaulastträgers gemäß Bayerischem Straßen- und Wegegesetz,

[17] Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (2002), S. 13 f.; http://www.gewerbepark-nuernberg-feucht.de

7. die Verhandlung und Abstimmung mit den Aufgabenträgern über die Schaffung von Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie über Regelungen der Abfallentsorgung im Verbandsgebiet
8. der Vollzug der Bayerischen Bauordnung, der Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung sowie die Sicherstellung des Brandschutzes

Die Erfüllung der Aufgaben obliegt dem Zweckverband nur in dem Umfang, wie sie von allen Verbandsmitgliedern übertragen werden können.[18]

Kosten- und Ertragsteilung:
Unabhängig vom Anteil des Gemeindegebiets eines Verbandsmitgliedes am Verbandsgebiet bestimmt sich der Anteil der Verbandsmitglieder an den Nutzen und Lasten des Zweckverbands nach dem Verhältnis 2 (Stadt Nürnberg) : 2 (Markt Feucht) : 1 (Markt Wendelstein).

Vorteile:
- **(Organisation)** Verkäufer des Grundstücks ist gleichzeitig Erschließungs- und mit hoheitlichen Befugnissen ausgestatteter Planungsträger. Dies garantiert Leistungseffizienz und kurze Entscheidungswege
- **(Standort)** Die Insellage des Gebiets schließt Nachbarschaftskonflikte mit Anwohnern aus.

[18] Satzung des Zweckverbandes Gewerbepark Nürnberg-Feucht, in: http://www.stadtrecht.nuernberg.de/0/070/ort_070_908.html

Industriegebiet mit Donau-Hafen Straubing-Sand[19]

Land: Bayern

Beteiligte Gemeinden: kreisfreie Stadt Straubing, Gemeinde Aiterhofen, Landkreis Straubing-Bogen

Projekt:

Größe: 218 ha
2.000 Arbeitnehmer (Tendenz steigend)

Merkmale: Industriepark, Hafengebiet (Hafen ging 1996 in Betrieb), Innovations- und Gründerzentrum (seit 1998) als Teil des BioCampus (seit 2001)
Das Gebiet liegt zu zwei Dritteln auf Stadt- und zu einem Drittel auf Landkreisgebiet.
Durch die trimodale Anbindung an Straße, Schiene und Wasserstraße hat sich das Gebiet zum Logistikstandort entwickelt, wird auf der Homepage auch als GVZ bezeichnet
größtes zusammenhängendes Industrieansiedlungsprojekt Süddeutschlands

Organisation zwischen den Gebietskörperschaften:

„Zweckverband Industriegebiet mit Donauhafen Straubing-Sand" (ZVI), gegründet 1975. Es ist **Aufgabe** des ZVI, den Industriepark Straubing-Sand zu erschließen, zu entwickeln und zu vermarkten, sowie den Hafen und das Innovations- und Gründerzentrum zu bauen und zu betreiben bzw. betreiben zu lassen. Der ZVI hat den operativen Betrieb des Hafens (und das Grundstücksmanagement im Hafenkern- und –randgebiet) der "**Hafen Straubing-Sand GmbH"** übertragen, deren Gesellschafter deckungsgleich mit denen des Zweckverbandes sind. Organe des ZVI sind der Verbandsvorsitzende (Landrat) und seine 2 Stellvertreter (OB der Stadt Straubing, Bürgermeister der Gemeinde Aiterhofen) sowie die Verbandsversammlung (7 Stadträte, 5 Kreisräte, 2 weitere Bürgermeister). Organe der GmbH sind die Gesellschafterversammlung (bestehend aus Stadt, Landkreis und Gemeinde) sowie Aufsichtsrat (bestehend aus Landrat, Bürgermeistern, Stadträten, Kreisräten).
Das Vorhaben wurde als **Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme** durchgeführt.

Vorteile:

- **(Organisation)** Als Standortentwickler sieht sich die GmbH als kundenorientierter Dienstleister der Wirtschaft, gleichzeitig stehen die „Gesellschafter" Stadt Straubing und Landkreis Straubing-Bogen für schnelle und unbürokratische Genehmigungsverfahren.

[19] Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (2002), S. 13 f.; http://www.zvi-straubing.de

Ottmarsheimer Höhe [20]

Land: Baden-Württemberg

Beteiligte Gemeinden: Stadt Besigheim, Gemeinden Mundelsheim, Gemmrigheim, Walheim, Hessigheim, Neckarwestheim

Projekt:

Größe: 67 ha auf den Gemarkungen Besigheim und Mundelsheim, mit 22 ha sind bis auf 3 ha alle gewerblich nutzbaren Flächen im Bereich des gültigen Bebauungsplans verkauft. Angesiedelt wurden hier 40 Betriebe mit insgesamt ca. 1.300 Beschäftigten.

Merkmale: Hauptzielrichtung war die Schaffung neuer Arbeitsplätze, heute eher Erhalt der bestehenden Arbeitsplätze. Diesem Ziel entspricht die Orientierung auf die Ansiedlung von Betrieben des produzierenden Gewerbes, Betriebe des Handels und Transportgewerbes werden wegen des zu geringen Arbeitsplatzbesatzes im Gebiet abgelehnt. Die Ausnahme hiervon gilt nur für Betriebe, die aus Standorten innerhalb der Mitgliedsgemeinden in das Industriegebiet verlagern. Unerwünscht sind außerdem umweltbelastende Betriebe. Diese Vorgaben hinsichtlich der Betriebsmerkmale werden über die Grundstückspolitik des Verbandes realisiert, in dessen Eigentum sich das gesamte Gebiet des rechtsgültigen Bebauungsplans befindet. Ungefähr die Hälfte der Betriebe verlagerte aus Standorten innerhalb der Mitgliedsgemeinden, die andere Hälfte kommt aus Standorten der Region. Nachdem in einer ersten Phase vorwiegend Unternehmen aus dem Raum Besigheim, die an ihren alten Standorten keine Erweiterungsmöglichkeiten mehr hatten, sich im Gebiet niederließen, konnten mittlerweile auch neu ansiedelnde Unternehmen gewonnen werden.

Organisation zwischen den Gebietskörperschaften:

Zweckverband Industriegebiet Besigheim, gegründet 1973.
Der Zweckverband war Eigentümerin der Flächen. In den Kaufverträgen mit den Unternehmen wird ein Rückkaufsrecht für den Verband eingeräumt, wenn nicht binnen einer Zweijahresfrist mit der Bautätigkeit begonnen wird.

Aufgaben, die dem Verband übertragen wurden:

- verbindliche Bauleitplanung für das gemeinsame Industriegebiet: In dem gemeinsamen Gebiet nimmt der Verband alle Aufgaben, Rechte und Pflichten nach dem Baugesetzbuch wahr, die sonst Sache der Gemeinden wären.
- Erschließung des Industriegebiets einschließlich Wasserversorgung und Entwässerung, Verband wirkt unterstützend bei der Gewährleistung der Energieversorgung (Strom, Gas). Der Verband greift dabei auf unterschiedliche Träger zurück. Da Mundelsheim und Besigheim durch unterschiedliche Energieversorgungsunternehmen versorgt werden, musste der Verband hier eine einvernehmliche Lösung finden.
- Förderung der Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben durch Bodenordnungsmaßnahmen, durch Mithilfe bei der Geländebeschaffung und durch geeignete sonstige Verwaltungshilfe. Die Gemeinden haben der Erfüllung der Verbandsaufgaben so große Bedeutung eingeräumt, dass sie sich hinsichtlich ihrer eigenen Gewerbepolitik sehr weitgehend selbst binden.

[20] Krieger (1994), S. 26ff.

Laut Satzung verpflichten sich die Mitgliedsgemeinden, die Industrieansiedlung außerhalb des gemeinsamen Industriegebiets nicht in ihrem eigenen Wirkungsbereich zu betreiben oder sonst zu fördern und alle Maßnahmen zu unterlassen, die mit der Erfüllung der Verbandsaufgaben konkurrieren würden. Innerhalb der Gemeinden stehen nur noch kleinere Flächen für Kleinbetriebe zur Verfügung, die möglichst ortsnah verbleiben sollen.

Organe des Zweckverbands:

- **Verbandsversammlung** aus 15 Vertretern, wobei die Stadt Besigheim 5 Vertreter entsendet, die übrigen Gemeinden jeweils 2 Vertreter. Jede Gemeinde hat so viele Stimmen wie Vertreter in der Versammlung, wobei die Stimmen jeder Mitgliedsgemeinde nur einheitlich abgegeben werden können.
- **Verbandsvorsitzender**
- Obwohl satzungsmäßig möglich verfügt der Zweckverband über kein eigenes Personal. Er wird weitgehend so behandelt wie Besigheimer Gemarkung. Die Geschäftsführung, die Ansiedlungsbetreuung, die Erteilung sonstiger Auskünfte, die Behandlung von Finanzierungs- und Satzungsfragen sowie die technische Betreuung liegen in den Händen der Stadt Besigheim. Die Kassenführung hat die Gemeinde Mundelsheim übernommen. Der Einsatz der Mitarbeiter der jeweiligen Stadtverwaltung wird über pauschalierte Verrechnungssätze vom Zweckverband vergütet.

Kosten- und Ertragsteilung:
Die Aufwendungen des Verbands werden, soweit sie nicht durch Staatsbeiträge, Zuschüsse und Beiträge Dritter, Erträge aus dem Vermögen und Darlehen gedeckt werden, durch Umlagen finanziert. Der Verband kann dazu eine Verwaltungs- und Betriebskostenumlage erheben, die den Finanzbedarf für diesen Aufgabenbereich im Verwaltungshaushalt deckt, und eine Kapitalumlage, die der restlichen Deckung von Ausgaben im Vermögenshaushalt dient. Als Schlüssel, nach dem die einzelnen Gemeinden zu der Umlage herangezogen werden, hat man sich auf folgende Anteile geeinigt:

- die Stadt Besigheim mit 40%,
- die Gemeinde Gemmrigheim mit 17%,
- die Gemeinde Hessigheim mit 7 %,
- die Gemeinde Mundelsheim mit 17 %,
- die Gemeinde Neckarwestheim mit 7 %,
- die Gemeinde Walheim mit 12 %.

Als Grundlage für den Umlageschlüssel diente das Verhältnis der Einwohnerzahlen untereinander, dass sich hier geringfügig modifiziert wiederfindet. An Ausgaben hatte der Verband seit seiner Gründung insgesamt ca. 16,5 Mio. DM zu leisten (für Straßenbau, Kanalisation, Wasserversorgung, Grunderwerb). Von diesen Gesamtausgaben wurden 3,4 Mio. DM durch Umlagen finanziert, die von den Gemeinden zwischen 1973 und 1992 aufzubringen waren. Diesen Ausgaben der Gemeinden von 3,4 Mio. DM stehen aber etwa 9 Mio. DM Einnahmen an Gewerbesteuer seit Bestehend es Gebiets gegenüber, die nach dem gleichen Schlüssel wie die Umlagen aufgeteilt werden.

Mittlerweile ist auch ein Problem beseitigt, das zu Beginn der Realisierungsphase des Gebiets die Entwicklung behinderte. Noch in der Ansiedlungsphase hatten die beiden Belegenheitsgemeinden Besigheim und Mundelsheim für Gewerbesteuer und Grundsteuer B unterschiedliche Hebesätze. Während dieses Zeitraums wurde durch einen Markungsausgleich erreicht, dass die ansiedelnden Gemeinden zunächst nur auf Besigheimer Gemarkung lagen. Die gute Entwicklung des Gebiets und die Einsicht, die Unternehmen im Gebiet nicht mit unterschiedlichen Hebesätzen zu belasten, führten dann doch zu einer Angleichung der Hebesätze durch die Gemeinde Mundelsheim.

Vorteile:

- **(Kooperationsanlass)** Das Neckartal mit seinen landschaftlich und ökologisch wertvollen Flussauen, in dem sich bis zur Gründung des Zweckverbands die gewerbliche Entwicklung konzentrierte, sollte vor weiterer Flächeninanspruchnahme geschützt werden. Dies war sowohl landesplanerische Vorgabe wie auch Ziel der Gemeinden. Dem damit drohenden Flächenengpass sollte durch ein gemeinsames Gewerbegebiet begegnet werden.
- **(Organisation)** Beteiligte Gemeinden kooperierten bereits im Gemeindeverwaltungsverband Besigheim, was die Zusammenarbeit erleichterte.
- **(Standort)** Wohngebiet und Industriegebiet sind klar voneinander getrennt, so dass Immissionsprobleme nicht entstehen. Ortsdurchfahrten fallen für einen großen Teil des gewerblichen Verkehrs von und zum Industriegebiet nicht an, da ein direkter Anschluss zum Autobahnzubringer besteht.
- Die Entfernung zum nächsten Ort (Ortsteil Ottmarsheim von Besigheim) ist mit ca. 400 m doch gering genug, um die dortige Infrastruktur nutzen zu können (Einkaufsmöglichkeiten, Poststelle, Buslinie, Anschluss an das Wasserversorgungs- und Entwässerungsnetz).
- Auf der Gemarkungsfläche der beteiligten Gemeinden cvvon ca. 6.000 ha war es möglich, einen Standort zu finden, der nicht exponiert liegt und dessen Nutzung einen erträglichen Eingriff in die Landschaft darstellt.
- Der gefundene Standort eignet sich von der Topographie und der Verkehrsgunst her für eine industrielle Nutzung und kann mit vertretbarem Aufwand erschlossen werden.

Resumeé:

Da der erste Bauabschnitt des Gebietes mittlerweile fast vollständig belegt ist, stand (1994) in näherer Zukunft die Realisierung des zweiten Abschnittes an. Die Ausgaben für den Grunderwerb und bauliche Maßnahmen für diesen Abschnitt sollten durch den Abbau der gebildeten Rücklagen, durch eine Schuldaufnahme von 2 Mio. DM und durch zu erzielende Erlöse aus Grundstücksverkäufen sowie dazugehörige Beiträge erzielt werden.

Die erfolgreiche Arbeit des Verbandes hat eine Gemeinde aus dem Kreis, die bislang nicht Mitglied des Zweckverbandes war, veranlasst, einen Aufnahmeantrag zu stellen. Die Probleme eines nachträglichen Beitritts liegen zum einen darin, dass der Verband mittlerweile Vermögen angesammelt hat und der „Wert" einer nachträglichen Beteiligung ermittelt werden muss, und zum anderen darin, dass die bereits beteiligten Gemeinden ihren Anteil an den erwirtschafteten Einnahmen in einem gewissen Umfang reduzieren müssten. Lösungsmöglichkeiten für diese Probleme wollte der Verband (1994) prüfen und danach über den Antrag entscheiden.

Der Zweckverband Industriegebiet Besigheim liegt in der Region Stuttgart. Der Verband Region Stuttgart trägt mit einem Förderprogramm seit 1998 bei neuen interkommunalen Gewerbegebieten das finanzielle Risiko der Flächenvorhaltung mit. Mit seinem Engagement will der Verband dazu beitragen, dass in Fällen, in denen Städte und Gemeinden über keine eigenen Flächenreserven mehr verfügen, die mit den Zielen des Regionalplans vereinbar sind, durch die Kooperation mit anderen Gemeinden Gewerbegebiete verwirklicht werden können. [21]

[21] www.region-stuttgart.org

Wirtschaftsgebiet Reutlingen-West/Kusterdingen[22]

Land: Baden-Württemberg

Beteiligte Gemeinden: Stadt Reutlingen (106.000 Einwohner), Gemeinde Kusterdingen (7.000 Einwohner)

Projekt:

Größe: Die zur Verfügung stehende Fläche von fast 200 ha ist bis auf wenige Hektar verkauft, die Gebäude meist mehrgeschossig errichtet. Ca. 4.000 Arbeitsplätze

Merkmale: Gewerbe- und Industriegebiet. Ab 1976 konnte mit der Ansiedlung von Betrieben begonnen werden, was jedoch bis 1982 sehr schleppend verlief. Danach setzte aber eine starke Nachfrage ein, wobei hinsichtlich der Auswahl der Betriebe keine Einschränkungen gemacht wurden. Mittlerweile verhält man sich bestimmten Branchen gegenüber (z.B. Handelsbetrieben) bei dem Verkauf von Grundstücken restriktiver. Größeren Wert legte man in den letzten Jahren auch auf die Aspekte Baugestaltung und flächensparendes Bauen. Hier kann die Stadt in den Kaufverhandlungen Einfluss auf die Pläne der Betriebe nehmen, wobei fast durchweg eine Tendenz zu anspruchsvollen Gewerbebauten zu erkennen ist. Die im Gebiet angesiedelten Betriebe rekrutieren sich jeweils zur Hälfte aus dem Reutlinger Stadtgebiet und aus Standorten in der Region.

Organisation zwischen den Gebietskörperschaften:

Wirtschaftsentwicklungsgemeinschaft (WEG), gegründet 1976
Aufgaben der WEG:

- Planung, Umlegung und Erschließung von Bauflächen für Gewerbe-, Industrie- und Dienstleistungsbetriebe
- Ankauf von privaten Grundstücken und deren Verwertung
- Vorhaltung von Erschließungsanlagen und Bauflächen
- Mitwirkung beim Verkauf gemeindeeigener Grundstücke
- Bestreuung der angesiedelten Betriebe und Einwohner
- Verwaltung und Wahrnehmung aller übrigen gebietsbezogenen öffentlichen Aufgaben.

Ein Teil dieser Aufgaben ist auf die von den beteiligten Gemeinden gemeinsam unterhaltene Kommunale Grundstücks- und Erschließungs**gesellschaft** Reutlingen **mbH** (KGE) übertragen worden, vor allem die Vollzugsaufgaben des Vermögensbereichs:

- Planung und Ausführung der Erschließung
- Erwerb privater Grundstücke, deren Vorhaltung und Verwertung
- Vorhaltung von Erschließungsanlagen und Bauflächen
- Ausführung von Bodenordnungsmaßnahmen
- Schaffung sonstiger notwendiger Einrichtungen im und für das Wirtschaftsgebiet, soweit diese nicht unmittelbar von der WEG oder einer der beiden Vertragsgemeinden eingerichtet werden
- treuhänderische Verwaltung und Verwertung übertragener Gemeindegrundstücke.

Zusätzlich zum Grundvertrag über die Aufgaben der WEG haben die Gemeinden eine **öffentlich-rechtliche Vereinbarung** abgeschlossen über die Erfüllung der gemeindehoheitlichen Aufgaben der Gemeinde Kusterdingen im Wirtschaftsge-

[22] Krieger (1994), S. 29 ff.

biet durch die Stadt Reutlingen (wie z.B. verbindliche Bauleitplanung, Erschließung, Bodenordnung, Wasserversorgung, Abwasserbeseitigung, Straßenbaulast, Feuerwehraufgaben).

Organe der Zusammenarbeit:

- **Gemeinsamer Ausschuss** aus 12 Reutlinger Vertretern und 7 Mitgliedern aus Kusterdingen, so ist die kleinere Gemeinde besser repräsentiert als es ihrer Beteiligung am gemeinsamen Gebiet entspricht. Der Gemeinsame Ausschuss hat innerhalb der Zusammenarbeit eine Schlüsselstellung inne und entscheidet über alle wichtigen Fragen wie z.B. Bebauungsplanverfahren, An- und Verkauf von Grundstücken und Festlegung von Grundstückspreisen und Auftragsvergabe für Erschließungsarbeiten. Neben dem Oberbürgermeister und dem Finanzbeigeordneten der Stadt Reutlingen sowie dem Bürgermeister von Kusterdingen werden die übrigen Mitglieder aus den Gemeinderäten gewählt. Denkbar sind in einem solchen Ausschuss Mehrheitsverhältnisse, die nicht dem Stimmenverhältnis der Vertragspartner entsprechen.
- **Vermittlungsausschuss**, mehrstufiges Schiedsverfahren bei Dissens, um die Rechte des schwächeren Partners zu stärken. Eine Schlichtung unter Einbeziehung dieser Stellen war aber bislang nicht notwendig.
- Die WEG sowie die KGE verfügen über kein eigenes Personal, sondern greifen auf Bedienstete der Stadt Reutlingen zurück. Neben dem Stadtplanungsamt, dem Tiefbauamt sind vor allem das Liegenschaftsamt und das Amt für Wirtschaftsförderung durch Grundstücksverkauf und Akquisition von Unternehmen für das gemeinsame Gebiet aktiv.
- Die Stadt Reutlingen ist über ihre Stadtwerke Träger der Ver- und Entsorgung (die im Bereich Energieversorgung für Kusterdingen zuständige EVS trat in diesem Fall zurück).

Kosten- und Ertragsteilung:
Hinsichtlich der Aufteilung der Erträge und Kosten, die mit dem gemeinsamen Gebiet verbunden sind, gelten zwei unterschiedliche Schlüssel:

(1) Erlöse aus dem Verkauf kommunaler Grundstücke: Die beiden Gemeinden konnten mit einem großen Bestand kommunaleigener Grundstücke im Vertragsgebiet in die Zusammenarbeit gehen. Diese Flächen wurden hinsichtlich ihrer zeitlichen Nutzung bewertet. Hieraus wurde ein Schlüsselverhältnis von 55 % für Reutlingen und 45 % für Kusterdingen bei der vorgesehenen gemeinsamen Verwertung der gemeindeeigenen Grundstücke gebildet. Unabhängig von der Gemarkungszugehörigkeit erhält so bei jeder Veräußerung kommunaler Grundstücke Reutlingen 55 % des Verkaufserlöses und Kusterdingen 45 %, nachdem ein Deckungsbeitrag von 30 % für die Erschließung und Entwicklung des Gebietes an den Erschließungsträger KGE abgeführt wurde. Für Kusterdingen hatte dies den Vorteil, dass die Gemeinde lange vor Beginn der Ansiedlung auf Kusterdinger Gemarkung von den Grundstücksverkäufen profitierte. Die Gemeinden haben sich verpflichtet, die Grundstücke zur Erfüllung der Ziele der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung nach den Beschlüssen des gemeinsamen Ausschusses zu veräußern.

(2) sonstige Aufwendungen und Erträge: Für die Verteilung der übrigen Erträge – dies sind in erster Linie erträge aus Grund- und Gewerbesteuer, Konzessionsabgaban der Versorgungsunternehmen und Erlöse aus dem Grundstücksverkauf der KGE – wie auch der Kosten – hier fallen besonders die Erschließungskosten, die Unterhaltskosten für die Infrastruktur und die Aufwendungen für den Erwerb privater Grundstücke an – gilt ein anderer Schlüssel. Dieser orientiert sich mit 92,5% für Reutlingen und 7,5% für Kusterdingen (bis 1985 war das Verhältnis 95% für Reutlingen und 5% für Kusterdingen) an den Einwohnerzahlen und entsprechend der Finanzkraft beider Kommunen. Ein höherer Anteil der Gemeinde Kusterdingen an den Einnahmen hätte auch eine stärkere Beteiligung an den Investitionen vorausgesetzt, zu der diese Gemeinde aber nicht in der Lage gewesen wäre.

Vorteile:

- **(Kooperationsanlass)** Wunsch nach großzügiger Gewerbeflächenausweisung der Stadt Reutlingen im Flächennutzungsplan zu Beginn der 70er Jahre, konnte auf wegfallenden innerstädtischen Textilindustriestandorten aus städtebaulichen Gründen nicht umgesetzt werden; aufgrund der Topographie auch nicht im übrigen Gemarkungsgebiet. Die Nachbargemeinde Jettenburg (seit 1975 Ortsteil von Kusterdingen) plante einen ca. 100 ha großen Industriepark, finanziell wäre die kleine Gemeinde mit einem Gewerbegebiet in dieser Größenordnung aber überfordert gewesen, Ver- und Entsorgung konnte nur über Reutlinger Gebiet erfolgen und bei der Besiedlung des Gebiets wäre man auf Reutlinger Bedarf angewiesen, fraglich wäre auch gewesen, ob eine solch kleine Gemeinde ein so großes Industriegebiet genehmigt bekommen hätte. Das gemeinsame Gewerbegebiet konnte diese Problemstellungen lösen, konkret entstand es zur Abwehr einer geplanten Müllverbrennungsanlage mit Standort des jetzigen Industriegebiet.

- **(Organisation)** Über die privatrechtliche Organisation der KGE als GmbH konnte kurzfristig Liquidität beschafft werden, als während der zügigen Verwertung des gemeinsamen Gebiets in den Jahren 1985 bis 1990 mit unerwartet hoher Nachfrage ein zusätzlicher Finanzbedarf für die Zwischenfinanzierung von Grundstückserwerb und Erschließung entstand und die Gemeinde Kusterdingen aufgrund ihrer mangelnden Finanzkraft einen solchen Kraftakt nicht leisten konnte. Hier musste dann auch die Stadt Reutlingen in Vorleistung gehen.

Nachteile:

- **(Organisation)** Begrenzte Vertragsdauer der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung (trotz langer Laufzeit), Problem v.a. aus Reutlinger Sicht.

- Zugehörigkeit zu unterschiedlichen Kreisen zog organisatorische Probleme nach sich: Ohne Einigung mit den unterschiedlichen Stellen wären je nach Standort der Unternehmen auf Reutlinger oder Kusterdinger Markung unterschiedliche Kraftfahrzeugzulassungsstellen, unterschiedliche Finanzämter und AOK-Stellen zuständig gewesen. Hier hat man sich informell darauf geeinigt, den Betrieben ein Wahlrecht zuzugestehen (es ist für manche Betriebe von Bedeutung, z.B. ein Tübinger oder Reutlinger Kfz-Kennzeichen zu besitzen). Postalisch und telefonisch gehört das Gebiet zu Reutlingen.

- Die Stadt Reutlingen stellte für interessierte Unternehmen den Verhandlungspartner dar. Erst wenn alle Ansiedlungsdetails vorlagen, wurde das Ergebnis der Verwaltung dem Gemeinsamen Ausschuss vorgelegt. Dort wurden dann die zum Teil unterschiedlichen Verwertungsinteressen der beiden Kommunen deutlich. Für Kusterdingen resultieren die Haupteinnahmen aus dem Gebiet aus dem Verkauf der kommunaleigenen Grundstücke, die langfristigen Erträge beispielsweise in Form der Gewerbesteuereinnahmen sind wegen des mit 7,5% geringen Anteils weniger bedeutsam. Für Reutlingen spielten dagegen eher diese langfristigen wirtschaftsstrukturellen Effekte eine Rolle. Konkret bedeutete dies ein Interesse der Gemeinde Kusterdingen an einem hohen Preis für die verkauften Gewerbegrundstücke, während Reutlingen – die Konkurrenzsituation der Gemeinden um attraktive Unternehmen vor Augen - in gewissen Fällen zu Preisabstrichen bereit war. Dieser Interessenkonflikt konnte allerdings durch einen Passus aus dem Vertragswerk entschärft werden, in dem bei Verkäufen unterhalb des von dem Gemeinsamen Ausschusses aufgrund von Vergleichspreisen festgelegten Normalpreises Ausgleichszahlungen fällig werden. Tatsächlich konnten auch mit Hilfe dieser Regelungen alle Meinungsverschiedenheiten bereinigt werden, so dass hieran kein Grundstücksverkauf scheiterte.

Wohn- und Technologiepark Bonn / Sankt Augustin [23]

Land: Nordrhein-Westfalen

Beteiligte Gemeinden: Städte Bonn und Sankt Augustin

Projekt:

Größe: Bruttofläche 130 Hektar, davon gehören etwa 70 % zum Stadtgebiet Bonn und etwa 30 % zum Stadtgebiet Sankt Augustin. Diese Fläche teilt sich auf in den Wohnpark Vilich-Müldorf (20 ha/700 Wohneinheiten, 10,5 ha/400 WE in einer ersten Stufe), den Wissenschaftspark Bonn/Sankt Augustin (22 ha, 3.000 wissenschaftsorientierte Arbeitsplätze und unternehmensbezogene Dienstleistungsarbeitsplätze) und einen Technologiepark (etwa 26 ha, 4.000-5.000 Arbeitsplätze angestrebt).

Merkmale: In einer zweistufigen Realisierungsphase ist die Entwicklung von drei Schwerpunktstandorten vorgesehen: Einem Wohn-, einem Wissenschafts- und einem Technologiepark. Diese drei Standorte werden durch funktional aufeinander abgestimmte Nutzungskonzepte sowie die Einbettung in einem grünen Rahmen miteinander verknüpft. In der ersten Ausbauphase wird zunächst der Wohn- und Wissenschaftspark Bonn / Sankt Augustin (WTP I) gemeinsam von den beiden Städten umgesetzt.
Die Siedlungsbereiche sollen sich in den zum Teil landschaftsgeschützten Raum eingliedern, daher präsentiert sich das Vorhaben in der städtebaulichen Rahmenplanung als eine Art Patchwork von baulich nutzbaren und landschaftsgeschützten Teilflächen, so dass sich das Gesamtvorhaben in seiner Grundkonzeption als Park darstellt.

Organisation zwischen den Gebietskörperschaften:

Kooperationsgrundlage ist eine im Juni 1997 von den beteiligten Kommunen geschlossene **Öffentlich-rechtliche Vereinbarung**. Darin werden die Planungsziele verdeutlicht, die organisatorische Durchführung und Abwicklung geklärt und die Finanzierung festgelegt. Sie umfasst zunächst nur den Bereich der ersten Stufe. Die Durchführung der zweiten Stufe soll durch eine Erweiterung der Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung geregelt werden. Die Vorbereitung des Gesamtvorhabens – insbesondere die Voruntersuchungen und die Rahmenplanung – erfolgen gemeinsam. Die hoheitlichen Aufgaben verbleiben in der Zuständigkeit der jeweiligen Kommune, die für ihr jeweiliges Hoheitsgebiet die Bauleitplanverfahren durchführt.

Das Gesamtvorhaben wird als gemeindegebietsübergreifende, **Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme** umgesetzt. Zur Erfüllung der gemeinsamen Aufgaben im Rahmen der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme hat die Stadt Sankt Augustin für ihr Teilgebiet ihr Satzungsrecht für die Entwicklungssatzung und die Aufhebungssatzung sowie das Beschlussrecht für den Entwicklungsträger-/Treuhändervertrag an die Stadt Bonn abgetreten. Dies gilt auch für eine eventuelle Festlegung von Anpassungsgebieten. Die Beschlüsse werden unter Vorbehalt der vorherigen Zustimmung des Rates der Stadt Sankt Augustin durch die Stadt Bonn erlassen. Die erforderlichen Verwaltungsverfahren zur Durchführung sonstiger hoheitlicher Aufgaben im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme führen die beiden Städte unter besonderer Berücksichtigung der Ziele und Zwecke der

[23] Holtel/Wuschansky (2002), S. 200 ff.

gemeinsamen Entwicklungsmaßnahme jeweils für ihr Stadtgebiet durch. Die Städte bestimmen die allgemeinen Ziele und Zwecke des Entwicklungsvorhabens einheitlich und durch gemeinsame, einvernehmliche Beschlüsse der zuständigen Gremien – also auch beider Räte – als einheitliche Gesamtplanung.

Für die Abstimmung der Städte im politischen Bereich wurde ein **Projektbeirat** gebildet, der mit Verwaltungsmitgliedern und Mitgliedern aller Fraktionen beider Räte besetzt ist. Der Projektbeirat nimmt wichtige Aufgaben der Koordinierung im Vorfeld der parlamentarischen Beratungen wahr. Von ihm werden die Planungsschritte auf politischer Seite begeleitet und in themenbezogenen Treffen die weiteren Handlungsschritte vorbereitet. Durch den Beirat werden die notwendigen Beschlussvorlagen vorbereitet, damit beide Räte gleichzeitige und gleich lautende Beschlüsse fassen können.

Daneben haben beide Städte eine gemeinsame **Geschäftsstelle** mit Sitz in Bonn eingerichtet, die der Koordinierung der Zusammenarbeit der beiden Verwaltungen dient. Die Geschäftsstelle hat die Aufgabe, die Entwicklungsmaßnahme dahin gehend abzustimmen, dass die weitere Vorbereitung, die Durchführung und der Abschluss der Entwicklungsmaßnahme nach einheitlichen Zielen und Zwecken im öffentlichen Interesse zügig erfolgt, insbesondere dass die Gesamtfinanzierung und die Mittelbewirtschaftung für die Maßnahme einheitlich abgewickelt werden und dass die einheitliche Vertretung der besonderen Interessen der Vertragspartner nach innen und außen gewährleistet ist. Zudem steuert die Geschäftsstelle den Einsatz des beauftragten Entwicklungsträgers und Treuhänders, der LEG NRW. Die Kosten der Geschäftsstelle werden jährlich auf Basis der aktuellen Arbeitsplatzkostenberechnungen der Stadt Bonn im Verhältnis der Kostenteilung beider Städte an der Entwicklungsmaßnahme von den Vertragspartnern übernommen.

Kosten- und Ertragsteilung:
Der Kostenfinanzierungsbericht, der im Vorfeld einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erstellt und genehmigt werden muss, veranschlagt die Gesamtkosten der Entwicklung der ersten Stufe auf rund 160 Mio. DM. Darin enthalten sind sämtliche Kosten, also auch für Grundstückskäufe, für die LEG als Entwicklungsträger und sonstige Planungs- und Entwicklungskosten. Die Anträge auf Zuwendungen zur Förderung erfolgen in beiderseitigem Einvernehmen federführend durch die Stadt Bonn.

Der Wert des Grundbesitzes, der von beiden Kommunen in die Entwicklungsmaßnahme eingebracht und dafür in Anspruch genommen wird, wird als Eigenleistung der Städte anerkannt.

Zur Verteilung der Kosten und Erlöse sowie zum Gewerbesteueraufkommen wurde zunächst vereinbart, die Kosten der Vorbereitungsphase zu einem Drittel der Stadt Sankt Augustin und zu zwei Dritteln der Stadt Bonn zuzuschlagen. Die weiteren Kosten und Erlöse, die in der Durchführungs- und Abwicklungsphase der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme WTP I entstehen, werden auf die Vertragspartner zunächst nach den sich aus dem Nutzungskonzept ergebenden Bruttobaulandflächen verteilt (ca. 90 % Stadt Bonn, ca. 10 % Stadt Sankt Augustin). Die endgültige Verteilung erfolgt dann nach den tatsächlich entwickelten Baulandflächen. Detaillierte Regelungen zur Verrechnung der Kosten und Erträge sowie zum kommunalen Finanzausgleich sind in der Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung festgelegt.

Vorteile:
- **(Kooperationsanlass)** Notwendigkeit einer wirtschaftlichen Neuorientierung der gesamten Region in Folge des Hauptstadtbeschlusses. Die gewünschte Umstrukturierung zu einem „Standort mit zukunftsorientierter Wirtschaftsstruktur und einer umweltgerechten Städtelandschaft“ konnte nicht nur auf

bestehenden Flächen stattfinden. Um technologieorientierte Vorhaben anzusiedeln, mussten neue, gewerblich nutzbare Flächen angeboten werden. Der Standort bot dazu die Möglichkeit, angesichts der begrenzten Flächenressourcen der Stadt Bonn und der noch verfügbaren Flächenpotentiale im Grenzbereich der beiden Städte.

- **(Standort)** Direkter Anschluss an das Autobahnnetz, Nähe zum Flughafen Köln-Bonn

Sonstiges: Zusätzlich zum interkommunalen Gewerbegebiet hier auch gemeinsame Planung eines Wohnparkes.

Quellen / Literatur

- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) (Hrsg.), Interkommunale Zusammenarbeit – aktive Gestaltung der Partnerschaft von Stadt und Land, Arbeitsmaterial Nr. 267, Hannover 2000
- Holtel, Ulrike und Bernd Wuschansky, Interkommunale Gewerbegebiete NRW, ILS-Schriften 182, hrsg. vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Dortmund 2002
- Klaus Gloede, Arnt von Bodelschwingh, Ulf Rosner, Gemeinsame Gewerbegebiete durch interkommunale Kooperation, Brandenburgische Hochschulschriften, Potsdam 2001
- Krieger, Fritz, Interkommunale Kooperation – Gemeinsame Industrie- und Gewerbegebiete –, ILS-Schriften 84, hrsg. vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Dortmund 1994
- Krieger, Fritz, Interkommunale Kooperation am Beispiel gemeinsamer Industrie- und Gewerbegebiete, in: Petra Jähnke, Thomas Gawron (Hrsg.), Regionale Kooperation – Notwendigkeit und Herausforderung kommunaler Politik, Graue Reihe, Materialien des IRS, Nr. 21, Erkner 2000, S. 223 ff.
- Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (Hrsg.), Gewerbeflächenmanagement in interkommunaler Zusammenarbeit, München 2002.
- http://www.deggendorf-plattling.de/ http://www.gemeinde-eschenbach.de
- http://www.gewerbepark-nuernberg-feucht.de
- http://www.heiningen-online.de/gmd_zweckverbaende.html
- http://www.region-stuttgart.org
- http://www.stadtentwicklungsverband.ulm.de
- http://www.stadtrecht.nuernberg.de
- http://www.zvi-straubing.de