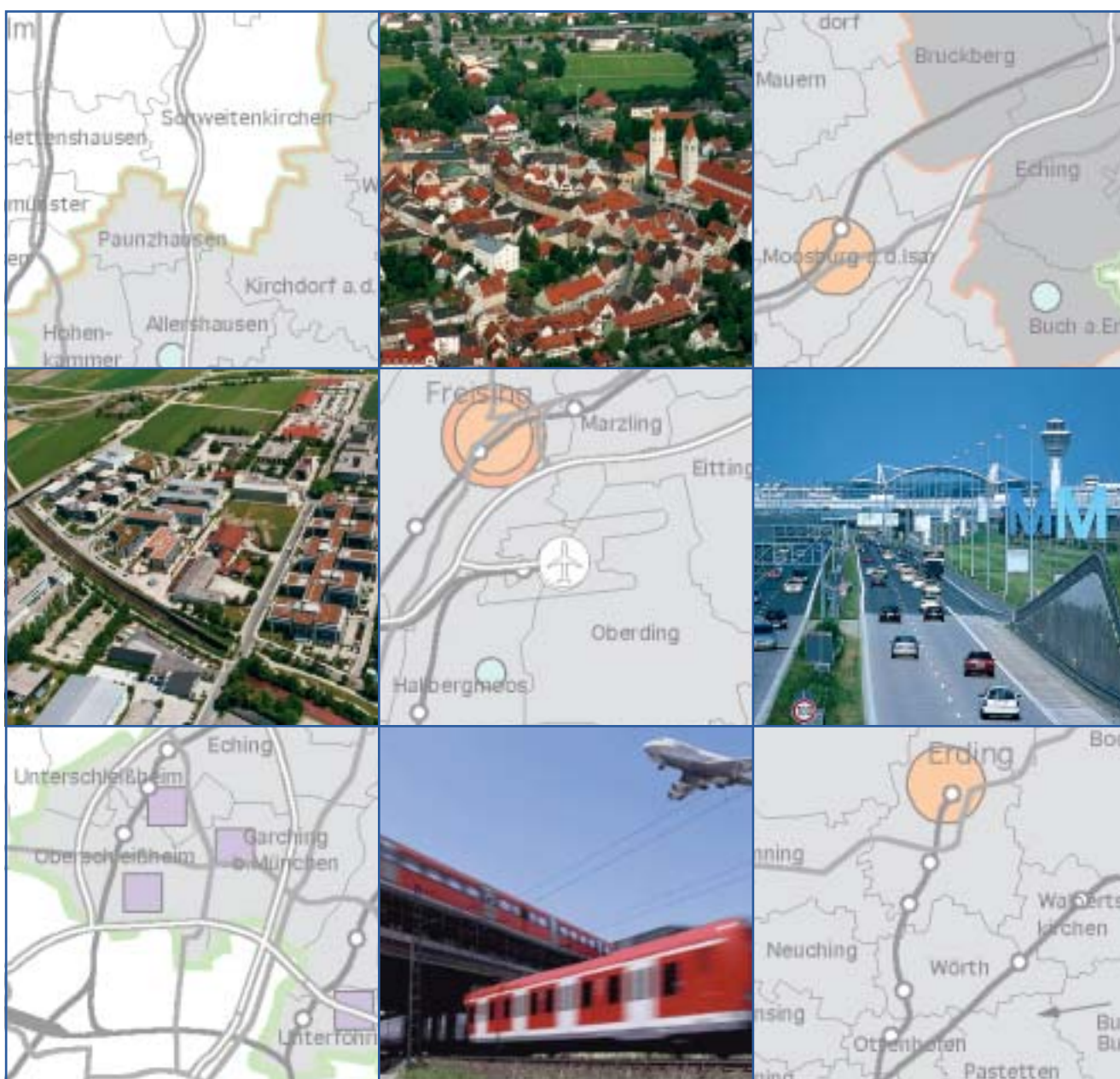


Der Flughafen München und sein Umland

Ergebnisse eines Dialogprozesses für ein Leitkonzept Flughafenumland

Kurzfassung



Impressum

Eine Veröffentlichung auf Initiative des Flughafen-Forums

Herausgeber

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

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

Landkreis Erding
Alois-Schießl-Platz 2, 85435 Erding

Landkreis Freising
Landshuter Straße 31, 85356 Freising

Flughafen München GmbH
Postfach 23 17 55, 85326 München

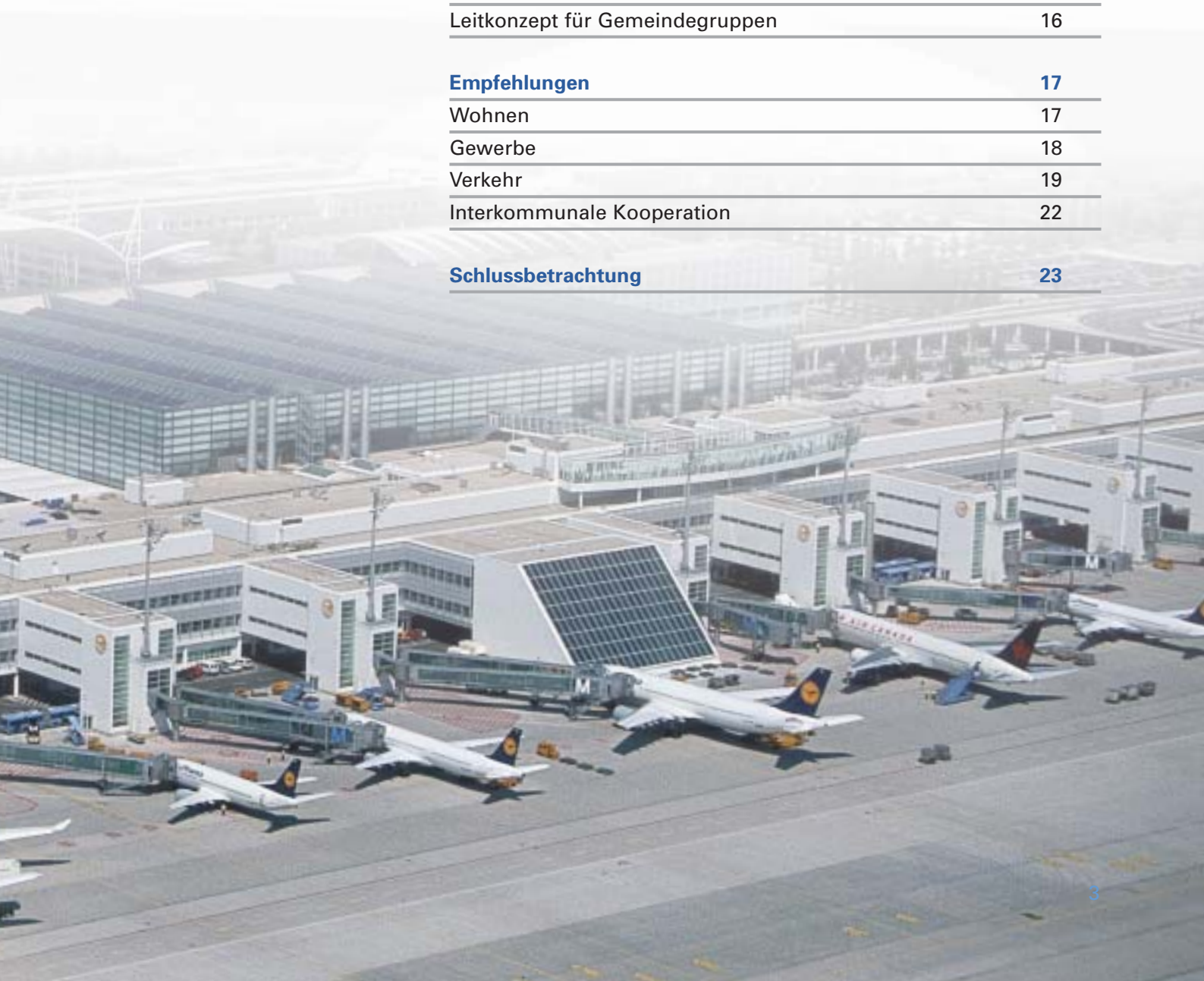
Gutachter

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

Transver GmbH
Verkehrsforschung und Beratung
Maximilianstraße 45, 80538 München



| | |
|--|-----------|
| Vorwort | 5 |
| Einleitung | 6 |
| Ausgangssituation | 7 |
| Einwohner- und Arbeitsplatzprognose 2015 | 7 |
| Verkehrsangebotsplanung 2015 | 8 |
| Verkehrsnachfrage 2015 | 9 |
| Dialogprozess | 10 |
| Leitkonzept Flughafenumland | 12 |
| Ziel und Bedeutung | 12 |
| Maßstäbe für die Entwicklung | 12 |
| Grundüberlegungen | 13 |
| Leitkonzept für Gemeindegruppen | 16 |
| Empfehlungen | 17 |
| Wohnen | 17 |
| Gewerbe | 18 |
| Verkehr | 19 |
| Interkommunale Kooperation | 22 |
| Schlussbetrachtung | 23 |





Erding



Freising



Altdorf



Marzling



Moosburg



Poing



Dr. Michael Kerkloh, Manfred Pointner, Dr. Otto Wiesheu und Max Gotz (v. l.) bei der Pressekonferenz zur Vorstellung des Schlussgutachtens am 16. Juni 2004

Mit dem Leitkonzept für das Flughafen-umland findet ein beispielloser Dialogprozess der Region zwischen München und Landshut seinen Abschluss. Ausgehend von einer Initiative des Flughafen-Forums mit Vertretern der Landkreise Erding und Freising, der Flughafengemeinden, der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH und der regionalen Kammerorganisationen haben Gutachter, Auftraggeber und die Planungsträger der Region in einem dreijährigen Arbeitsprogramm die strukturellen und verkehrlichen Entwicklungen des Flughafenlandes untersucht und bewertet. Ziel aller Beteiligten war es, in dem jetzt abgeschlossenen zweiten und konzeptionellen Teil des Umlandgutachtens die Zukunft des Wachstums- und Siedlungsraumes der Flughafenregion in einem offenen Dialog gemeinsam zu gestalten.

In den 71 Städten und Gemeinden des Flughafenlandes leben über 500.000 Menschen. Die Region ist Sitz wichtiger Unternehmen mit rund 300.000 Arbeitsplätzen. Bis zum Jahr 2015 wird die Zahl der Einwohner um etwa 46.000 und die Zahl der Beschäftigten um etwa 49.000 zunehmen. Im Vergleich zu den Jahren 1987 bis 2000

ist die Entwicklung zwar abgeschwächt. Im Flughafenland findet aber nach wie vor ein spürbares Wachstum statt, während die Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognosen für eine Reihe von Regionen in Deutschland bis 2020 eine stagnierende bzw. leicht rückläufige Entwicklung vorhersagen.

Mit dem vorliegenden Leitkonzept steht den Städten und Gemeinden des Flughafenlandes eine Handlungsempfehlung für ihre künftigen Planungsentscheidungen zur Verfügung, die das Gesamtinteresse des Raumes berücksichtigt. Das Leitkonzept empfiehlt, dass ein beachtlicher Teil des Zuwachses an Einwohnern und Arbeitsplätzen von den zentralen Orten aufgenommen wird. Sie könnten am besten die erforderliche Infrastruktur für das künftige Wachstum bereitstellen. Durch ihre Lage an den Hauptachsen des Schienenverkehrs mit vorhandenem Öffentlichen Personennahverkehr würde gleichzeitig einer weiteren Ausweitung des Kfz-Verkehrs entgegen gewirkt.

Die Empfehlungen des Leitkonzeptes sollen dazu beitragen, dass die kommunalen Gebietskörperschaften ihre

Bauleitplanungen an die künftigen Wachstumserwartungen anpassen. Ein besonderes Augenmerk ist dem Mietwohnungsbau zu widmen, für den sich eine erhöhte Nachfrage abzeichnet, die durch ein entsprechendes Angebot bisher nicht gedeckt ist. Das Leitkonzept regt die Gebietskörperschaften auch dazu an, verstärkt interkommunale Kooperationen zur Lösung gemeinsamer Probleme im Bereich der Bauleitplanung, bei Infrastrukturvorhaben, im Standortmarketing und im Verkehr einzugehen.

Aufgrund der prognostizierten positiven Entwicklungen im Flughafenland und am Flughafen München ist bis zum Jahr 2015 mit einer weiteren deutlichen Zunahme des Verkehrsaufkommens im Personen- und im Güterverkehr zu rechnen. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Bereich der Straße und der Schiene bleibt deshalb ein zentrales Anliegen.

Die Flughafenregion hat die vom Flughafen München ausgehenden Entwicklungschancen und Herausforderungen seit seiner Inbetriebnahme im Jahr 1992 und das bisherige hohe Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum gut angenommen. Die Städte und Gemeinden werden sich auch in Zukunft den Herausforderungen stellen, um die Lebensqualität und die Weichen für eine Fortschreibung des wirtschaftlichen Erfolgs in der Region zu sichern. Die Umlandgutachten und das Leitkonzept bieten hierfür eine gute Hilfestellung.

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

Dr. Michael Kerkloh
Vorsitzender der Geschäftsführung
Flughafen München GmbH

Manfred Pointner
Landrat des Landkreises Freising

Martin Bayerstorfer
Landrat des Landkreises Erding

Josef Poxleitner
Leiter der Obersten Baubehörde im
Bayerischen Staatsministerium des Innern

Ein Projekt des Flughafen-Forums



Die strukturellen und verkehrlichen Auswirkungen des Flughafens München auf sein Umland waren Gegenstand eines Gutachtens, dessen Vergabe im Dezember 2000 vom Flughafen-Forum beschlossen wurde. Diesem Forum, das vom Bayerischen Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie geleitet wird, gehören Repräsentanten der Flughafenlandkreise und -gemeinden, der örtlichen Wirtschaft und der Flughafen München GmbH an.

Stufe 1

Eine Auftraggebergruppe unter Federführung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat im März 2001 die Stufe 1 des zweistufig angelegten Gutachtens beauftragt. Die Stufe 1 umfasste zwei Themenkomplexe: 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.

Das Strukturgutachten der Stufe 1 umfasste eine Analyse der Entwicklun-

gen im Flughafenumland, eine Bestandsaufnahme des potenziellen Flächenangebots sowie eine Prognose des Wohn- und Gewerbeflächenbedarfs bis 2015. Im Verkehrsgutachten wurde insbesondere untersucht, ob die vorliegenden Verkehrsplanungen für die künftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen ausreichen. Aufgrund der prognostizierten verkehrlichen Auswirkungen des Flughafens München auf sein Umland wurde dann der Handlungsbedarf zur regionalen Erschließung mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Öffentlichen Verkehr formuliert.

Stufe 2

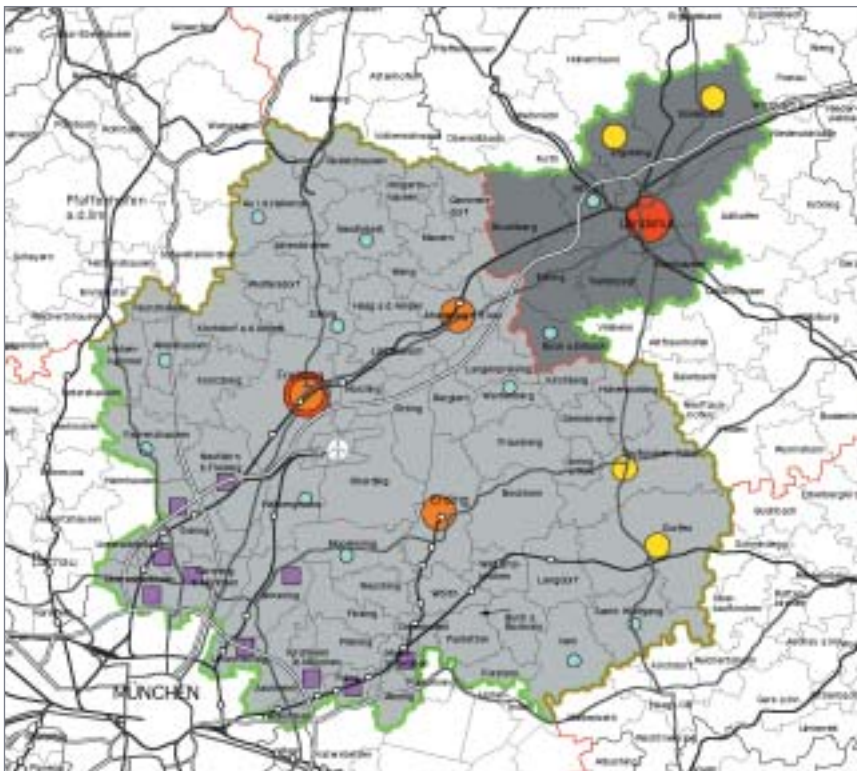
Die nun vorliegende Stufe 2, die auf den Ergebnissen der ersten Stufe aufbaut, bildet den konzeptionellen Teil des Gutachtens.

Ziel der Stufe 2 war es, in einem dialogorientierten Prozess mit den beteiligten Akteuren, insbesondere den Städten und Gemeinden, ein tragfähiges, umsetzungsfähiges Leitkonzept zu entwickeln, das eine Planungs- und Entscheidungshilfe in Form einer Empfehlung und Richtschnur für die Kommunen und sonstigen Planungsträger darstellt.

Das Leitkonzept stellt die räumliche Verteilung der bis zum Jahr 2015 zu erwartenden Zuwächse bei Einwohnern und Arbeitsplätzen unter Berücksichtigung der bis dahin voraussichtlich realisierten Verkehrsinfrastruktur dar. Es berücksichtigt sowohl die fachlichen Zielsetzungen zur räumlichen Entwicklung als auch die im Dialogprozess artikulierten Zielvorstellungen der Akteure.

Ablauf des Dialogprozesses





Ausgangssituation

Einwohner- und Arbeitsplatzprognose 2015

Nach Beendigung der ersten Stufe des Gutachtens stand fest, dass aufgrund der Entwicklungen im Flugverkehr statt von einem Prognosewert von 55,9 Millionen Fluggästen im Jahr 2015 eher von einem Passagieraufkommen am Münchner Flughafen zwischen 45 und 55,9 Millionen auszugehen ist. Auf Basis dieser veränderten Ausgangslage wurden die Prognosen für die durch den Flughafen bedingten zusätzlichen Arbeitsplätze und Einwohner neu ermittelt, wobei nun von 45 Millionen Passagieren ausgegangen wurde (auf Basis der ifo-Verkehrsprognose Bayern 2015). Für das Untersuchungsgebiet führt dies zu folgendem Ergebnis:

(Tabelle 1)

Für das Untersuchungsgebiet sind zusätzlich rund 32.600 Arbeitsplätze (ohne 16.700 Flughafen-Arbeitsplätze) und circa 46.100 Einwohner zu erwarten.

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

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

Quelle: ¹ Prognose der Einwohner und Arbeitsplätze (Gutachten-Stufe 2): Festlegung der Auftraggeber auf Basis der ifo-Verkehrsprognose Bayern 2015 im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, München 2000.

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

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

Wachstum abgeschwächt

Wie die Tabelle 2 zeigt, wird sich gemäß der Prognose das Wachstum im Untersuchungsgebiet im Vergleich zu den Berechnungen aus der Stufe 1 deutlich abschwächen. Allerdings wird, im Unterschied zu anderen Räumen Bayerns und Deutschlands, auch weiterhin ein Wachstum prognostiziert. (Tabelle 2)

Ausgangssituation

Verkehrsangebotsplanung 2015

Im Folgenden werden die Verkehrsprojekte im Untersuchungsgebiet vorgestellt, 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 Sommer 2004 erwartet.

Straßennetz

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



Die Angebotsplanung für das Straßennetz ist in der untenstehenden Kartenabbildung dargestellt.

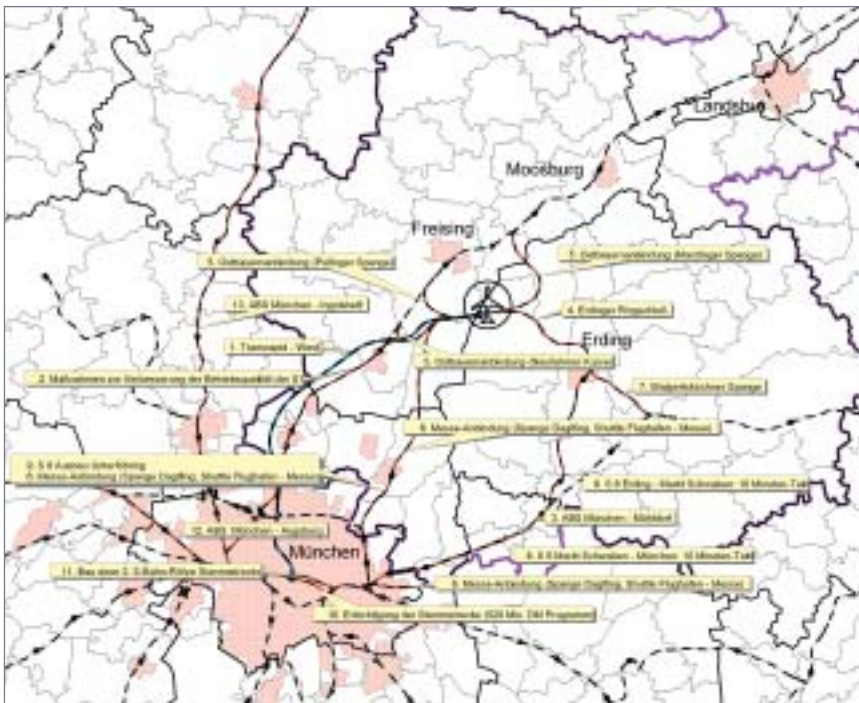
Sie umfasst bis 2015 folgende Projekte (Auswahl):

- 8-streifiger Ausbau der A 9 zwischen Autobahnkreuz Neufahrn und Autobahnkreuz München-Nord (2)
- 8-streifiger Ausbau der A 99 zwischen Autobahnkreuz München-Nord und Anschlussstelle Haar (15)
- Fertigstellung der A 94 zwischen Forstinning und Markt (8-13)
- Fertigstellung der B 15neu im Abschnitt A 93/A 92 (20-22)

- Fertigstellung der B 388a zwischen B 388 und FS 44 (26)
- Fertigstellung der Flughafentangente-Ost bis zur A 94 (29-31)
- Ortsumfahrungen im Zuge der Bundesstraßen B 301 (Freising, Au i. d. Hallertau) und B 388 (Taufkirchen a. d. Vils) (24, 25, 27)
- Westumfahrung Freising (55)
- Nordumfahrung Erding (53)
- Umgehung Allershausen im Zuge der St 2084 (38)
- Bahnübergangsbeseitigung in Moosburg (40)
- Westumfahrung Moosburg (FS 15) (56)



- 25 Maßnahmennummer
- Planungen Autobahn**
 - ▲ Hauptvariante Neubau
 - ▲ Ausbau
 - Planung Anschlussstelle
- 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



Schiennetz

- DB-Schiennetz
- Planung Transrapid
- Planungen Schiene
- Gemeindegrenzen
- Landkreisgrenzen
- Untersuchungsgebiet

- Ausbaustrecke München–Augsburg
- Ausbaustrecke München–Ingolstadt

Verkehrsnachfrage 2015

Aufgrund der modifizierten Fluggastprognose ist mit einem geringeren absoluten landseitigen Passagieraufkommen und Beschäftigtenaufkommen am Flughafen München zu rechnen. Zu erwarten ist ferner eine gegenüber den ursprünglichen Prognosen geringere Anzahl an Einwohnern und an induzierten Arbeitsplätzen im Flughafen-umland und somit einem entsprechend verringerten Verkehrsaufkommen.

Schiennetz

Die Angebotsplanung „Schiene“ basiert auf dem Bedarfsplan des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen und wurde mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie abgestimmt. Sie umfasst bis 2015 folgende bauliche und betriebliche Maßnahmen:

- Transrapid-West bzw. Express-S-Bahn auf Transrapid-West-Trasse
- Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität der S 1
- Ausbaustrecke München–Mühl-dorf–Freilassing
 - Maßnahmenumfang Berg am Laim + Begegnungsabschnitte
 - vierspuriger Ausbau Streckenabschnitt München/Ost–Markt Schwaben
 - Truderinger Spange (Verbindungskurve von der Strecke München–Rosenheim zur Strecke München–Mühl-dorf–Freilassing)
- Erdinger Ringschluss mit
 - Durchbindung nach Freising (Ostbayeranbindung)
 - Walpertskirchener Spange

- Messe-Anbindung (Spange Daglfing, Shuttle Flughafen–Messe)
- S 6 Erding–Markt Schwaben–München: 10 Minuten-Takt
- S 8 Ausbau Unterföhring
- Ertüchtigung der S-Bahn-Stammstrecke München („520 Mio. DM Programm“)
- Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke München (Tunnel)



Dialogprozess

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Verkehrsangebotsplanung ist für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Untersuchungsgebiet davon auszugehen, dass

- der Flughafen-Ziel- und Quellverkehr bis 2015 weiterhin stark zunehmen wird, gegenüber 2000 um etwa 65 Prozent. Dabei wird die Anzahl der Kfz-Fahrten im Vergleich zum Jahr 2000 um 55 Prozent, die Anzahl der Personenfahrten im öffentlichen Verkehr um etwa 110 Prozent ansteigen.

- Insgesamt ist aufgrund der Entwicklungen im Untersuchungsgebiet bis 2015 mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens von etwa 15 bis 20 Prozent im Personenverkehr und von etwa 25 bis 30 Prozent im Güterverkehr gegenüber 2000 zu rechnen.

Unabhängig von den o.a. Entwicklungen wird das Bundesfernstraßennetz des Untersuchungsgebiets zusätzlich durch den steigenden Transitverkehr und hier insbesondere den Straßengüterverkehr belastet. Für Bayern ist für den Zeitraum 1999-2015 eine Zunahme der Lkw-Fahrleistung auf der Straße von 31 Prozent prognostiziert, wobei vor allem der Transitverkehr besonders stark zulegen soll. (Quelle: Gesamtverkehrsplan Bayern 2002, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie).

Insgesamt ist mit einem ähnlich hohen Niveau der Gesamtverkehrsbelastung auf dem Straßennetz zu rechnen, wie dies bereits im Verkehrsgutachten der Stufe 1 prognostiziert wurde. Daher werden die dort vorgeschlagenen Maßnahmen, die über den Umfang der bis 2015 als realisiert zugrunde gelegten Maßnahmen hinausgehen, im Wesentlichen weiterhin als erforderlich angesehen. U.a. sind dies der 8-streifige Ausbau der A 99 zwischen dem Autobahnkreuz München-Süd und der Anschlussstelle Haar, der 8-streifige Ausbau der A 9 im Abschnitt Autobahnkreuz Neufahrn und Auto-



bahndreieck Holledau, der 6-streifige Ausbau A 8 Ulm-München, die Fertigstellung der B15 neu zwischen Regensburg und Rosenheim, die Überplanung und Anpassung der Knotenpunkte im Zuge der Isarparallele an die prognostizierten Verkehrsstärken sowie lokale Maßnahmen in den Bereichen Erding, Freising und Landshut.

Dialogprozess

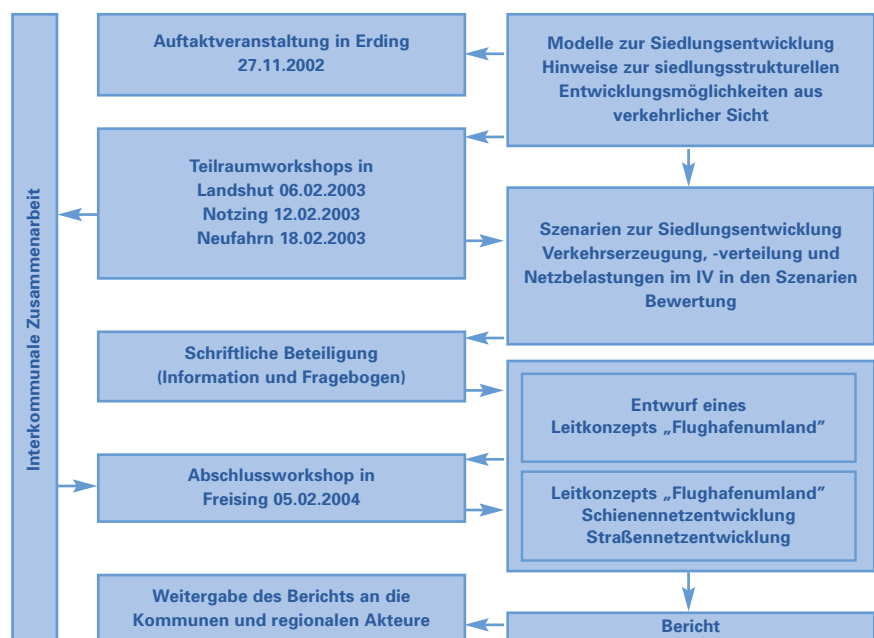
Dialog offen und konsensorientiert

Ziel war es, das Leitkonzept Flughafenumland mit den 71 Kommunen und regionalen Akteuren des Untersuchungsgebiets in einem konsensorientierten und offenen Dialog zu erarbeiten.

Stufenweises Vorgehen

Die inhaltliche, konzeptionelle Arbeit und der Dialogprozess sollten in einzelnen Schritten erfolgen, wobei die inhaltliche Arbeit der Gutachter und die Rückkopplung mit den Städten und Gemeinden sowie den regionalen Akteuren eng verzahnt waren. Auf diese Weise konnten Diskussionsergebnis-

Ablaufschema Stufe 2



se unmittelbar in den jeweils nächsten Arbeitsschritt der Gutachter einbezogen werden. Dem Ziel, ein Ergebnis zu erreichen, das im Grundsatz eine hohe Zustimmung findet, wurde so am ehesten Rechnung getragen. 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 Alternativen für die Verteilung der prognostizierten zusätzlichen Einwohner und Arbeitsplätze im Raum auf. Diese stark vereinfachten und schematisierten Vorstellungen wurden in Teilraumworkshops zur Diskussion gestellt.

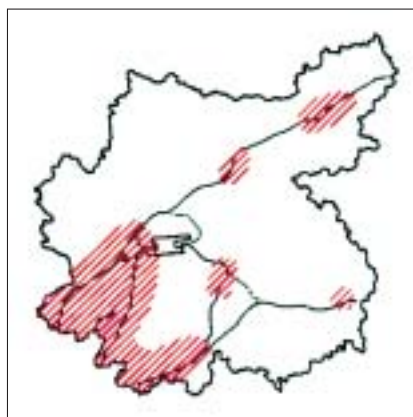
Zwei Szenarien zur Siedlungsentwicklung – Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen

Aufgrund der in diesen Teilraumworkshops und in Fragebögen geäußerten Präferenzen der beteiligten Gemeinden und regionalen Akteure wurde entschieden, nur zwei der drei Vorschläge

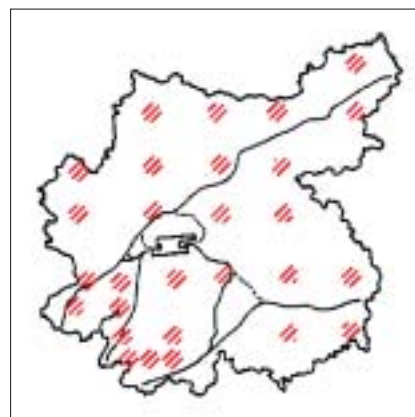


weiterzuverfolgen. Diese beiden Modelle „Trend“ und „A-Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung“ wurden zu Entwicklungsszenarien weiterentwickelt, d.h. die zusätzlichen Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen wurden auf Grundlage von vorab festgelegten Verteilungsgrundsätzen und -maßstäben räumlich differenziert und konkretisiert. Dabei sind die vorhandenen bzw. als realisiert unterstellten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sowie die örtlichen Flächenpotenziale und Zielvorstellungen berücksichtigt worden.

Für beide Szenarien wurden die verkehrlichen Auswirkungen, als Ergebnis von Modellrechnungen, ermittelt und dargestellt.



Modell A-Zentralörtlichkeit und Schienenanbindung



Modell Trend

Leitkonzept

Beurteilung der Szenarien mittels Fragebögen – Entwicklung des Leitkonzept-Entwurfs

Nach Auswertung der Fragebögen, in denen die Gemeinden und regionalen Akteure die beiden Entwicklungsszenarien beurteilen konnten, wurde als vorletzter Schritt der Entwurf des Leitkonzepts erarbeitet. Die Basis dafür bildete 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

Der Leitkonzept-Entwurf wurde schließlich im Rahmen eines Abschlussworkshops vorgestellt und erörtert. Trotz kontroverser Diskussion und Kritik am Entwurf fanden die Grundgedanken des Leitkonzepts dennoch insgesamt Zustimmung und wurden daher in der darauffolgenden Überarbeitung beibehalten.



Leitkonzept Flughafenumland

Ziel und Bedeutung des Leitkonzepts

Das Leitkonzept ist das Ergebnis eines 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 der Prognose bis zum Jahr 2015 zu erwartenden Einwohner- und Arbeitsplatzzuwächse unter Berücksichtigung der bis dahin voraussichtlich realisierten Verkehrsinfrastruktur im Bereich Straße und Schiene.

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.

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.

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 Stärkung von zentralen Orten höherer Stufe, vor allem aufgrund ihrer guten Ausstattung mit öffentlichen und privaten Infrastruktureinrichtungen,
2. die Realisierung des bis 2015 unterstellten Verkehrsangebots und eine Konzentration der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwächse auf Orte mit Haltepunkten des schienengebundenen Verkehrs,





- 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

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:

- 1. 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 eingruppiert, die Verfahren zur Einstufung als Siedlungsschwerpunkte laufen jedoch. Beide Gemeinden besitzen einen S-Bahn-Haltepunkt.



Leitkonzept

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

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

3. 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 geforderte 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 Durchschnitts-

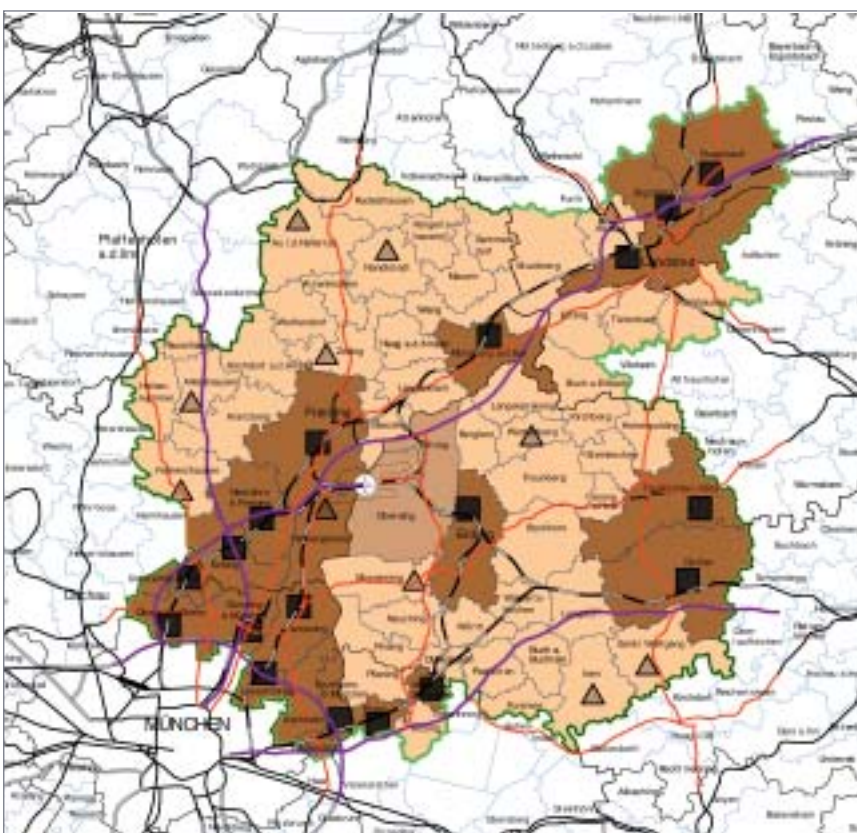
wert genügt, dieser also als Untergrenze anzusehen ist.

■ 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 wird gemäß der Prognose bis zum Jahr 2015 beim Einwohnerzuwachs ein Wert von rund 0,6 Prozent pro Jahr und bei den Arbeitsplätzen von circa 0,7 Prozent pro Jahr (ohne Flughafenbeschäftigte) angenommen.



■ Gruppe der Gemeinden, für die in der Summe das durchschnittliche Wachstum die Untergrenze bilden sollte

■ Gruppe der Gemeinden, für die das durchschnittliche Arbeitsplatzwachstum die Untergrenze und das durchschnittliche Einwohnerwachstum die Obergrenze bilden sollte

■ Gruppe der Gemeinden, für die in der Summe das durchschnittliche Wachstum die Obergrenze bilden sollte

■ Zentraler Ort höherer Stufe
▲ Kleinzentrum

Verkehrsinfrastruktur 2015

— S-Bahn, DB

— Autobahn

— Bundesstrasse, FTO

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 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 Bestand in % | 69,9 | 30,1 | 69,9 | 30,1 |

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 Bestand in % | 89,3 | 10,7 | 89,3 | 10,7 |

¹ ohne Flughafenbeschäftigte

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 rund 70 Prozent 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 rund 13.900 Einwohnern. Ihr Anteil am Gesamtzuwachs geht damit von 37,5 Prozent im Zeitraum 1987 bis 2000 auf rund 30 Prozent im Zeitraum 2000 bis 2015 zurück.
(Tabelle 3)

Für die Arbeitsplätze ergibt sich bis 2015 bei Zugrundelegung des Durchschnittswertes folgendes Bild: Auf die Gemeinden mit stärkerem Wachstum (Durchschnittswachstum als Untergrenze) entfallen mindestens rund 29.050 Arbeitsplätze, auf die Ge-

meinden mit schwächerem Wachstum (Durchschnittswachstum als Obergrenze) maximal rund 3.550 Arbeitsplätze.

Die Gemeinden mit stärkerem Wachstum haben damit 2015 einen Anteil am Gesamtzuwachs von etwa 89 Prozent. Dieser ist geringfügig höher als ihr An-

teil am Zuwachs im Zeitraum von 1987 bis 2000, der bei etwa 87 Prozent gelegen hat. Entsprechend verringert sich der Anteil der Gemeinden mit geringem Wachstum von rund 13 Prozent (1987-2000) auf rund 11 Prozent (2000-2015).
(Tabelle 4)



Leitkonzept

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 |

Differenzierung des Leitkonzepts für Gemeindegruppen

Zur Veranschaulichung und Verdeutlichung des Leitkonzepts wurden differenziertere Aussagen für unterschiedliche Gemeindegruppen getroffen,

wobei in den Gruppen jeweils mehrere Städte und Gemeinden mit ähnlichen Strukturmerkmalen unter bestimmten Kriterien zusammengefasst wurden:

- 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-Strecken Landshut/Regensburg und Mühldorf)

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

- Gruppe 5: Nicht-zentrale Orte und Kleinzentren in den Landkreisen Ebersberg und Erding

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

In Tabelle 5 und 6 werden die Einwohner- und Arbeitsplatzzuwächse für die 6 Gruppen gemäß Leitkonzept Flughafenumland dargestellt.

(Tabelle 5 und 6)

Gegenüberstellung von Einwohner- und Arbeitsplatzzuwachs mit Flächenpotenzialen

Eine für die Gemeindegruppen vorgeschlagene differenzierte Gegenüberstellung der empfohlenen Richtwerte zum Einwohner- und Arbeitsplatzzuwachs mit den in Stufe 1 ermittelten potenziellen Wohn- und Gewerbeflächen kommt zusammengefasst zu folgendem Ergebnis:

Potenzielle Überhänge im Bereich Ein- und Zweifamilienhäuser

Der bereits in der Stufe 1 des Gutachtens ermittelte potenzielle Flächenüberhang bei den Wohnflächen gilt unter der reduzierten Einwohnerprognose



① Nummer der Gruppe



Empfehlungen

reduzieren. Daraus erwächst für sie die Chance, aber auch die Notwendigkeit, ihre Entwicklungsvorstellungen zu überdenken.

Wohnen

Voraussetzungen für Geschosswohnungsbau in zentralen Orten schaffen

Aufgrund ihrer siedlungsstrukturellen Voraussetzungen sind insbesondere die zentralen Orte höherer Stufe aufgefördert, 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 Mehrfamilienhäuser geeignet sind. Bei der Umsetzung von Baugebieten sollte sichergestellt werden, dass bedarfsgerechte Anteile im Geschosswohnungsbau realisiert werden.

weiterhin. Die potenziellen 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 potenzielle Defizite erkennbar. Geht man davon aus, dass, wie in Stufe 1 vom ifo Institut ermittelt, der Bedarf an Wohnflächen in Mehrfamilienhäusern im Untersuchungsgebiet rund 42 Prozent 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 die ausgewiesenen Mischbauflächen, auf denen schwerpunktmäßig Geschosswohnungsbau stattfinden dürfte, sowie Flächenpotenziale im Siedlungsbestand 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 er-

heblicher 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 eine Reihe von Gewerbe-Immobilien leer stehen und somit ein weiteres bisher nicht erfasstes Flächenpotenzial darstellen, zu dem noch weitere Flächen innerhalb der bestehenden Gewerbegebiete mit Umnutzungstendenzen hinzu kommen.

Empfehlungen

Das zukünftig zu erwartende geringere Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum im Flughafenumland bedeutet für die Gemeinden, dass sich einerseits der Entwicklungsdruck, andererseits aber auch das Entwicklungspotenzial



Prüfung von Baulandausweisungen in nicht-zentralen Orten und Kleinzentren

Das große Flächenpotenzial für Ein- und Zweifamilienhäuser liegt vor allem in den Kleinzentren und nicht-zentra-

Empfehlungen



len Orten. Baulandausweisungen sollten hier sorgfältig geprüft werden, insbesondere dann, 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, was im übrigen die allgemein vorherrschende Zweigeschossigkeit der Gebäude in diesen Orten nicht ausschließt.

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 jene, die in fußläufiger Erreichbarkeit von S- und U-Bahn-Haltestellen liegen.

- Flächen außerhalb von Hauptorten sollten nachrangig entwickelt werden.

- Von den Flächen in nicht-zentralen Orten und Kleinzentren sollten vorrangig jene in Gemeinden mit Schienenanschluss realisiert werden.

- In Anbetracht des verringerten Entwicklungsdrucks sollten Gemeinden auch prüfen, ob Flächennutzungsplanausweisungen zurückgenommen werden können.



Gewerbe

Gewerbeflächenausweisungen überdenken

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

Ansatzpunkt Verkehrsinfrastruktur

Allgemein gilt, dass die Instrumente jener Kommunen, die bisher nicht das erwartete Wachstum verzeichnen konnten, für eine Trendveränderung gering sind. Ein wichtiger Ansatzpunkt ist daher die Verbesserung der Standortvorteile durch die öffentliche Verkehrsinfrastruktur. Allerdings ist zu beachten, dass in dem für Betriebsansiedlungen bevorzugten Bereich zwischen der Landeshauptstadt München und dem Flughafen noch hinreichend Flächen zur Verfügung stehen, um weitere Betriebe aufnehmen zu können.

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 zunächst versucht werden, Leerstände zu reduzieren.
- Vor einer Entwicklung neuer Flächen sollten voll erschlossene Gewerbeflächen vorrangig genutzt werden.
- Bei einer Neuausweisung 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. Unerwünschte verkehrliche Folgewirkungen, wie zum Beispiel Durchgangsverkehr in den Ortsdurchfahrten, sollten von vornherein vermieden werden, während Standorte in der Nähe der Anschlussstellen des Bundesfernstraßennetzes aufgrund ihrer günstigen Lage zu bevorzugen sind. Die lokale Standortwahl sollte daher auch auf interkommunaler Ebene hinsichtlich ihrer Siedlungsverträglichkeit optimiert werden.

Hohe Belastung im Straßennetz

Aufgrund der Entwicklungen im Untersuchungsgebiet ist bis zum Jahr 2015 mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens von etwa 15 bis 20 Prozent



im Personenverkehr und etwa 25 bis 30 Prozent im Güterverkehr gegenüber dem Jahr 2000 zu rechnen. Bis 2015 ist also von weiter steigenden Verkehrsbelastungen im Straßennetz auszugehen.

Ausbau der Verkehrsnetze erforderlich

Zur Bewältigung dieses Verkehrsaufkommens ist daher neben einer Siedlungsentwicklung, die sich möglichst

an der Schieneninfrastruktur ausrichtet, der Ausbau der Verkehrsnetze sowohl für den Schienen- als auch für den Straßenverkehr notwendig.

Unabhängig von der Entwicklung des flughafenbedingten Verkehrs ist mit weiterhin starken Zuwächsen in der allgemeinen Verkehrsentwicklung, insbesondere im Straßengüterverkehr, zu rechnen, wobei insbesondere der Transitverkehr stark zunehmen wird. Im Untersuchungsgebiet sind von die-



Empfehlungen



ser Entwicklung aufgrund des weiter steigenden Durchgangsverkehrs vor allem das übergeordnete Straßennetz, insbesondere die Bundesfernstraßen betroffen.

Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die gestiegene Verkehrsentwicklung

Daher ist es dringend erforderlich, die bestehende Verkehrsinfrastruktur an die in der Vergangenheit stark gestiegene und in Zukunft weiter zunehmende Verkehrsentwicklung anzupassen.

Zum einen ist es notwendig, die in den Programmen enthaltenen Projekte (s. Abschnitt Verkehrsangebotsplanung bis 2015) tatsächlich 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.

Zum anderen sind weitere Netzergänzungen erforderlich, um das gestiegene Verkehrsaufkommen leistungsfähig und zugleich siedlungsverträglich abwickeln zu können.

Generell ist im großräumigem Straßennetz 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.

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 A 9 im Bereich zwischen dem Autobahnkreuz Neufahrn und dem Autobahndreieck Holledau und dem 6-streifigen Ausbau der A 8 Ulm–München, wird der Bau der B 15neu zwischen Regensburg und Rosenheim als das wichtigste Neubauprojekt von übergeordneter Bedeutung zur Entlastung des Fernstraßennetzes um München angesehen.

Fertigstellung der Flughafen-zubringer

Daneben werden vor allem regional wirksame Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Straßennetz erforderlich. Vor allem die Fertigstellung der Flughafen-zubringer zur verbesserten Einbindung des Flughafens in das Straßennetz 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 (Anschlussstelle Pastetten) eine leistungsfähige Verbindung über die St 2331 und im weiteren Verlauf über die FTO zum Flughafen zu schaffen, des weiteren der Ausbau der regionalen Verbindung von der B 388 über die Nordumfahrung Erding zum Flughafen. Die Beseitigung des Bahnübergangs bzw. der Bau einer Ortsumfahrung mit höhenfreiem Bahnübergang in Hörlkofen 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 des Flughafens aus dem unmittelbar östlich gelegenen Umland wird die bestehende Gemeindeverbindungsstraße zwischen Berglern und Eitting den gestiegenen Verkehrsbelastungen nicht mehr gerecht. Hierzu wurden auf interkommunaler Ebene bereits Lösungsvorschläge erarbeitet.



Klassifiziertes Hauptstraßennetz im Flughafenumland

Die Karte unten zeigt das Hauptstraßennetz im Flughafenumland. Neben dem bestehenden Straßennetz wurden auch Maßnahmen aufgenommen, die bis 2015 realisiert werden sollen, sowie das großräumig bedeutsame Projekt B 15neu.

Bei der Darstellung 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 wurde jenes Netz definiert, das zukünftig aufgrund seiner Funktion und seiner Verkehrsbelastung das Rückgrat des Straßennetzes im Untersuchungsgebiet darstellt.

- Straßennetz**
- Großräumige Verbindung
 - Überregionale/regionale Verbindung
 - Zwischengemeindliche Verbindung
 - Anschlussstellen
 - Maßnahmennummer
 - Gemeindegrenzen
 - Landkreisgrenzen
 - Untersuchungsgebiet

Umsetzung der zugrunde gelegten Maßnahmen

Deutlich wird aus dieser Kartendarstellung auch der Umsetzungsbedarf der bis 2015 als realisiert zugrunde gelegten Maßnahmen, von denen eine Vielzahl eine wichtige Verbindungs- bzw. Erschließungsfunktion in dem dargestellten künftigen Hauptstraßennetz hat. Die Maßnahmen sind im Detail in der Langfassung des Gutachtens erläutert (Kapitel 2.2.1).



Lokale Problembereiche in diesem Hauptstraßennetz, vor allem im Zuge von Ortsdurchfahrten, können durch einen leistungsfähigen Ausbau vor allem der kritischen Kreuzungen bzw. durch Ortsumfahrungen, soweit erforderlich, beseitigt werden. Die Verkehrliche Notwendigkeit dieser lokalen Einzelmaßnahmen ist im Rahmen von kleinräumig detaillierten Verkehrsuntersuchungen zu analysieren und zu beurteilen.

Empfehlungen

Geplante Neubaumaßnahmen im Schienennetz

Im öffentlichen Verkehr erhalten insbesondere die Bereiche östlich des Flughafens durch die geplanten Neubaumaßnahmen im Schienennetz - S-Bahn-Ringschluss Erding, Ostbayernanbindung und Walpertskirchner Spange - eine verbesserte Anbindung an den Flughafen. Hinsichtlich einer direkten Anbindung der Stadt Freising an den Flughafen München ist die Fortführung des Erdinger Ringschlusses über den Flughafen nach Freising zu favorisieren.

Ausbau der Mühldorfer Bahnstrecke

Neben der verbesserten Einbindung des Flughafens in das 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, als auch vor allem wegen des hohen Berufspendleraufkommens auf dieser Strecke in Richtung München von Bedeutung.

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

Eine Verlängerung der U-Bahn Linie 6 von Garching zum S-Bahn-Haltepunkt in Neufahrn (S 1) könnte die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in diesem Gebiet erhöhen. Ein Verknüpfungspunkt in Neufahrn erscheint aber auch vor dem Hintergrund der Erschließung des neuen Stadions in Fröttmaning weiter verfolgenswert. Integriert werden müsste in Neufahrn dann auch der DB-Regionalverkehr aus dem Raum Landshut/Regensburg/Passau.



Interkommunale Kooperation

Durch die künftigen Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche, verkehrliche und siedlungsstrukturelle Entwicklung des Flughafenumlandes werden die Kooperationen von Gemeinden untereinander sowie von Gemeinden und Institutionen an Bedeutung gewinnen. Die Ansatzpunkte für eine Zusammenarbeit sind vielfältig und reichen von projektbezogener Zusammenarbeit zur Lösung eines einzelnen Problems bis hin zu großräumigeren Kooperationen, die die Erarbeitung gemeinsamer Entwicklungsvorstellungen zum Ziel haben (z.B. Ostbündnis).

Voraussetzung: win-win-Situation

Projektbezogene Kooperationen wurden in vielen Bereichen bereits erfolgreich umgesetzt, weitere Projekte sollten folgen. Dies hängt jedoch unter anderem davon ab, in welchem Maße für die Gemeinden der Nutzen einer Zusammenarbeit erkennbar wird. Denn nur, wenn alle Beteiligten von einer Kooperation profitieren, kann diese auch funktionieren.

Problemangemessenheit

Eine Kooperation sollte grundsätzlich der jeweiligen Situation und dem spezifischen Problem angemessen sein. Danach richtet sich ihre Dauer (zeitlich begrenzte oder unbefristete Zusammenarbeit), ihr Grad an Institutionalisierung (lockere oder institutionalisierte und formalisierte Zusammenarbeit) und die Zusammensetzung 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 - und zwar auf örtlicher bis hin zur regionalen Ebene.

Kooperation bei Infrastruktureinrichtungen

Die gemeinsame Nutzung von Infrastruktureinrichtungen gehört bereits zum Katalog bestehender interkommunaler Kooperationen. Im Schulwesen, aber auch in der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung existieren in der Region mehrere Zweckverbände. Eine Erweiterung der Kooperationsfelder auf Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wie Kindergärten, Kindertagesstätte, Hort, Jugend- oder Senioreneinrichtungen ist möglich, wenn eine räumliche Nähe gegeben ist. Auch bei Sport- und Kultureinrichtungen bzw. -angeboten ist eine 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 Betei-

ligten 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

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

Positionen kennen und verstehen

Gemeinden und regionale Akteure haben durch ihre rege Beteiligung ihre Ziele in den Dialog mit eingebracht und so Einfluss auf das Ergebnis genommen. Der Dialog konnte zwar Interessengegensätze zwischen Kommunen nicht auflösen, er konnte je-

doch dazu beitragen, dass durch den Austausch von Informationen und Meinungen die Position des jeweils anderen deutlich wird und dadurch mehr Verständnis füreinander entsteht. Auch konnte er die Einsicht verstärken, dass eine Entwicklung zum Wohl des Gesamttraums über die Verwirklichung der Interessen einzelner Gemeinden 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 der Gemeinden in die Erarbeitung eines Leitkonzeptes nun auch in konkreten Planungsentscheidungen niederschlägt.

... und den Entscheidungs- und Maßnahmeträgern

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



Redaktion

Dirk Düsenberg
Nina Hartwig
Dr. Reingard Schöttl
(alle Flughafen München GmbH)

Bildnachweis

Bayerisches Landesvermessungsamt
Bayerische Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft
Landkreis Erding
Landkreis Freising
Alex Tino Friedel
Dr. Werner Hennies
Bernd Kischa
Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
Klaus-Peter Schmidt

Grafische Gestaltung

Schneppe Design Team
Holzkirchen

Druck

KASTNER AG – das medienhaus

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.