



## Endbericht

# Entwicklungskonzept für das weitere Umland des Flughafens München

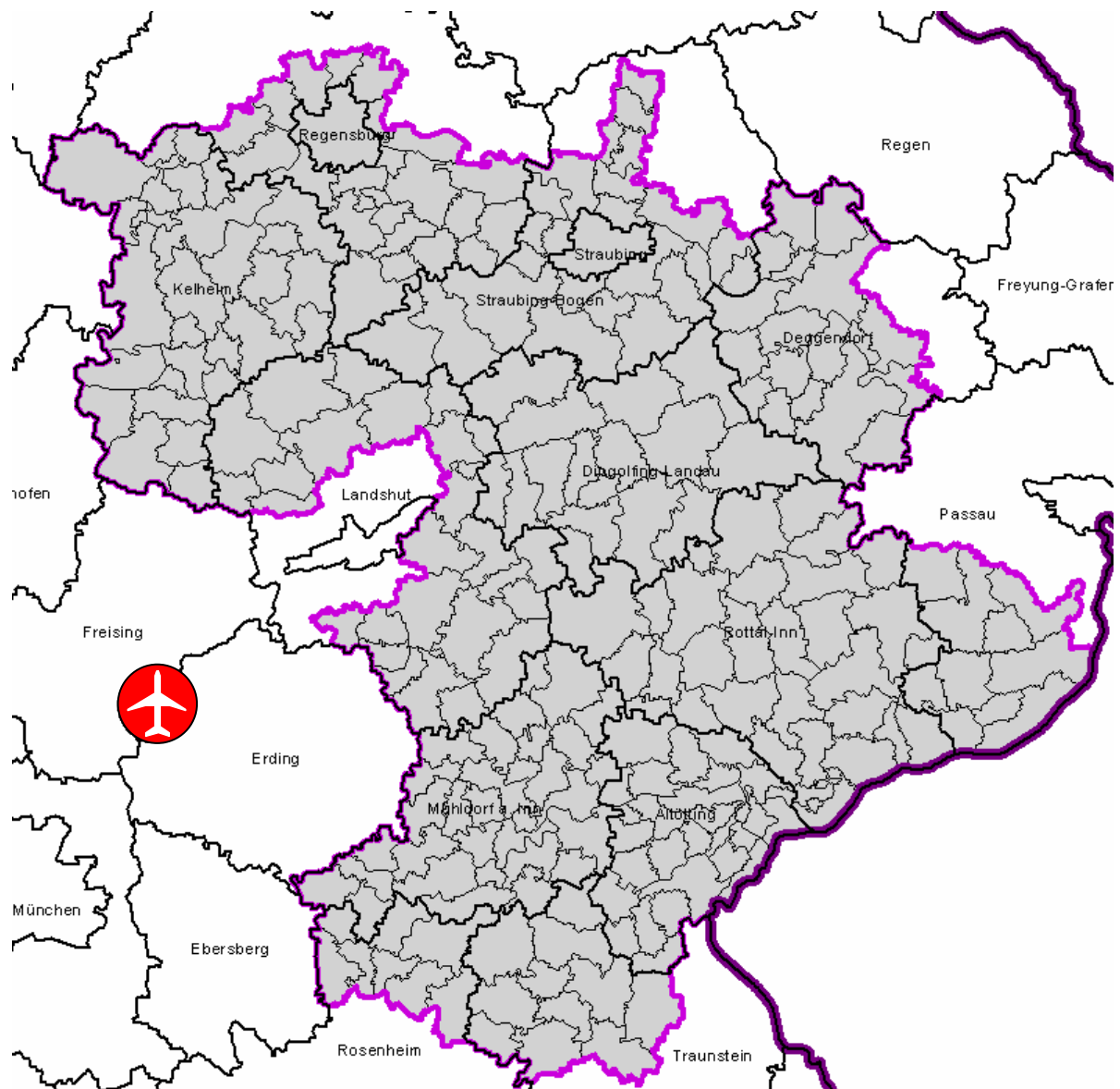


Januar 2007



# Entwicklungskonzept für das weitere Umland des Flughafens München

---



## Endbericht

Januar 2007



---

## Information

---

### AUFTRAGGEBER

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur,  
Verkehr und Technologie  
Prinzregentenstr. 28, 80538 München  
Tel. +49 (0)89 / 2162-0

### AUFTRAGNEHMER UND KOORDINATOR DER ARBEITSGEMEINSCHAFT

TRANSVER GmbH  
Maximilianstr. 45, 80538 München  
office@transver.de  
Tel. +49 (0)89 / 211 878-0  
Fax. +49 (0)89 / 211 878-29

### ARBEITSGEMEINSCHAFT/ FACHGUTACHTER

#### Fachbereich Raumordnung und Siedlung

planungsgruppe-trias  
Remshartgässchen 5b, 86152 Augsburg  
info@planungsgruppe-trias.de  
Tel. +49 (0)821 / 34 90 80-7  
Fax. +49 (0)821 / 34 90 80-8

Dipl.-Ing. Elke Jürchott-Diener  
Dipl.-Geogr. Patricia Frosch-Depner

#### Fachbereich Landschaft und Erholung

auweck GmbH  
Valpichlerstraße 49, 80686 München  
info@auweck.de  
Tel. +49 (0)89 / 88 94 97-70  
Fax. +49 (0)89 / 88 94 97-80

Prof. Fritz Auweck  
Dipl.-Ing. Ines Niedziella  
Dipl.-Ing. (FH) Belinda Brune  
Dipl.-Ing. (FH) Ulrike Braun

#### Fachbereich Wirtschaft

Institut für Wirtschaftsgeographie  
Ludwig-Maximilians-Universität München  
Luisenstr. 37, 80333 München  
haas@lmu.de  
Tel. +49 (0)89 / 289 22-803  
Fax. +49 (0)89 / 289 22-877

Prof. Dr. Hans-Dieter Haas  
Dipl.-Geogr. Matthias Wallisch, MBR

#### Fachbereich Verkehr

TRANSVER GmbH  
Maximilianstr. 45, 80538 München  
office@transver.de  
Tel. +49 (0)89 / 211 878-0  
Fax. +49 (0)89 / 211 878-29

Dr.-Ing. Rupert Bobinger  
Dipl.-Ing. Jürgen Berlitz  
Dipl.-Ing. Oliver Fakler  
Dipl.-Ing. (FH) Ralf Engelhardt



# Inhaltsverzeichnis

<b>Information</b> .....	<b>3</b>
<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	<b>5</b>
<b>Verzeichnisse</b> .....	<b>7</b>
Tabellenverzeichnis .....	7
Abbildungsverzeichnis .....	8
Kartenverzeichnis .....	10
<b>1 Aufgabenstellung</b> .....	<b>11</b>
<b>2 Untersuchungsmethodik und Prozessablauf</b> .....	<b>12</b>
2.1 Konzeptioneller Untersuchungsansatz .....	12
2.2 Vorgehen und Untersuchungsschritte.....	12
2.3 Abgrenzung von Teilräumen.....	15
2.4 Beteiligungsverfahren.....	16
<b>3 Bestandsanalyse</b> .....	<b>17</b>
3.1 Fachbereich Raumordnung und Siedlung.....	17
3.1.1 Arbeitsprogramm und einzelne Arbeitsschritte .....	17
3.1.2 Analyseergebnisse.....	21
3.1.3 Stärken- / Schwächen-Profil .....	55
3.2 Fachbereich Landschaft und Erholung .....	56
3.2.1 Arbeitsprogramm und einzelne Arbeitsschritte .....	56
3.2.2 Analyseergebnisse.....	58
3.2.3 Stärken- / Schwächen-Profil .....	79
3.3 Fachbereich Wirtschaft.....	80
3.3.1 Arbeitsprogramm und Einzelne Arbeitsschritte.....	80
3.3.2 Analyseergebnisse.....	85
3.3.3 Stärken- / Schwächen-Profil .....	119
3.4 Fachbereich Verkehr .....	122
3.4.1 Arbeitsprogramm und einzelne Arbeitsschritte .....	122
3.4.2 Analyseergebnisse.....	124
3.4.3 Stärken- / Schwächen-Profil .....	148
3.5 Zusammenfassung und Überlagerung der einzelfachlichen Analysen .....	150
3.5.1 Siedlung .....	150
3.5.2 Natur und Landschaft.....	155
3.5.3 Wirtschaft .....	161
3.5.4 Verkehr.....	167
3.5.5 Überlagerung der einzelfachlichen Analysen .....	172
<b>4 Leitlinien</b> .....	<b>175</b>
4.1 Grundlagen .....	175
4.1.1 Methodisches Vorgehen .....	175
4.1.2 Untergliederung des Untersuchungsraumes .....	176

4.2	Gemeindebezogene Flächenangebote .....	179
4.3	Unternehmerische Raumbewertung und Standortwahl .....	193
4.3.1	Der Flughafen als Wirtschafts- und Standortfaktor .....	193
4.3.2	Räumliche Dimensionen der Standortwirkung des Flughafens München.....	195
4.3.3	Bestimmung von Isochronen für flughafenaffine Unternehmen .....	197
4.3.4	Entwicklung der Flächenverfügbarkeit und des Immobilienmarktes im Flughafenumland .....	204
4.3.5	Standortbedingungen im weiteren Umland, branchen-spezifische Flughafennutzung und Leistungserbringung .....	208
4.3.6	Raumtypen für eine flughafenbezogene Inwertsetzung .....	220
4.4	Leitlinien für die Entwicklungsräume .....	228
4.4.1	Entwicklungsraum 1 (Regensburg) .....	228
4.4.2	Entwicklungsraum 2 (Kelheim) .....	231
4.4.3	Entwicklungsraum 3 (Mainburg / Rottenburg a. d. Laaber / Mallersdorf-Pfaffenberg / Schierling) .....	234
4.4.4	Entwicklungsraum 4 (Straubing).....	237
4.4.5	Entwicklungsraum 5 (Deggendorf) .....	240
4.4.6	Entwicklungsraum 6 (Dingolfing-Landau) .....	243
4.4.7	Entwicklungsraum 7 (Vilsbiburg) .....	246
4.4.8	Entwicklungsraum 8 (Rottal-Inn / Passau) .....	248
4.4.9	Entwicklungsraum 9 (Mühldorf a. Inn / Altötting) .....	251
4.4.10	Entwicklungsraum 10 (Wasserburg a. Inn).....	254
4.4.11	Entwicklungsraum 11 (Traunreut / Trostberg) .....	257
4.5	Zusammenfassung .....	260
<b>5</b>	<b>Handlungsvorschläge .....</b>	<b>264</b>
5.1	Grundlagen.....	264
5.1.1	Handlungsfelder.....	264
5.1.2	Überblick der entwickelten Maßnahmen .....	265
5.2	Maßnahmen .....	266
5.2.1	Maßnahmen mit Schwerpunkt Koordination und Organisation .....	266
5.2.2	Maßnahmen mit Schwerpunkt Infrastrukturausbau.....	283
5.2.3	Maßnahmen mit Schwerpunkt Marketing .....	304
5.3	Zusammenfassung und Ausblick .....	321
5.3.1	Synthese der Handlungsvorschläge.....	321
5.3.2	Hinweise für die Umsetzung und Ausblick .....	323
<b>6</b>	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>325</b>
<b>7</b>	<b>Anhang.....</b>	<b>327</b>
7.1	Fragebogenerhebung .....	327
7.2	Teil Siedlung.....	333
7.2.1	Raumstrukturelle und siedlungsrelevante Vorgaben aus den Regionalplänen.....	333
7.3	Teil Verkehr .....	341
7.3.1	Gegenüberstellung der Vorhaben mit dem voraussichtlichen Ausbau im Staatsstraßennetz.....	341
7.4	Verwendeter Fragebogen .....	344

## Verzeichnisse

### Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1:	Gliederung und grober Arbeits- und Ablaufplan .....	14
Tabelle 3-1:	Fachbereich Raumordnung und Siedlung – Einzelne Arbeitsschritte .....	19
Tabelle 3-2:	Fachbereich Landschaft und Erholung – Einzelne Arbeitsschritte .....	57
Tabelle 3-3:	Schutzgebietsflächen im Untersuchungsgebiet .....	65
Tabelle 3-4:	Auswertung der Fragebogenergebnisse bezüglich naturschutzfachlicher Konfliktpotenziale .....	66
Tabelle 3-5:	Auswertung der Fragebogenergebnisse bzgl. Potenziale für landschaftsbezogene Erholung .....	75
Tabelle 3-6:	Fachbereich Wirtschaft – Einzelne Arbeitsschritte .....	82
Tabelle 3-7:	Die zehn größten Unternehmen im Untersuchungsgebiet .....	93
Tabelle 3-8:	Verwendete Branchenabkürzungen .....	96
Tabelle 3-9:	Lokalisationsquotienten ausgewählter Branchen im Untersuchungsgebiet für die Vergleichsräume Bayern und Deutschland mit Beschäftigtenzahlen .....	103
Tabelle 3-10:	Befragte Unternehmen im Untersuchungsraum .....	113
Tabelle 3-11:	Wirkungseffekte des Flughafens als Wirtschaftsfaktor (OECHSLE 2005) .....	115
Tabelle 3-12:	Fachbereich Verkehr – Einzelne Arbeitsschritte .....	123
Tabelle 3-13:	Zielaussagen zu Schieneninfrastrukturmaßnahmen in den Regionalplänen ...	130
Tabelle 3-14:	Zielaussagen zu Straßenbaumaßnahmen in den Regionalplänen .....	131
Tabelle 3-15:	Gegenüberstellung der Planungsvorhaben zu den im Bedarfsplan enthaltenen Maßnahmen .....	132
Tabelle 3-16:	Gegenüberstellung der Planungsvorhaben zu den im Bedarfsplan enthaltenen Maßnahmen .....	135
Tabelle 3-17:	Problembereiche .....	146
Tabelle 3-18:	Mittelwerte der Indikatoren nach Typen der Cluster-Analyse geordnet .....	165
Tabelle 4-1:	Kurzbeschreibung der Entwicklungsräume im Untersuchungsraum .....	178
Tabelle 4-2:	Verfügbarkeit von Gewerbeflächen im näheren Flughafenumland .....	207
Tabelle 4-3:	Branchenzusammensetzung der Stichprobe .....	209
Tabelle 4-4:	Flughafennutzung nach Branchen im Untersuchungsraum .....	214
Tabelle 4-5:	Leistungserstellung für den Flughafen München .....	216
Tabelle 4-6:	Bewertung der Eignung von Standortfaktoren nach Teilräumen für die Aufnahme flughafenspezifischer Belegungseffekte .....	223
Tabelle 4-7:	Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Regensburg .....	228
Tabelle 4-8:	Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Regensburg .....	229
Tabelle 4-9:	Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Kelheim .....	231
Tabelle 4-10:	Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Kelheim .....	232
Tabelle 4-11:	Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Mainburg / Rottenburg a. d. Laaber / Mallersdorf-Pfaffenberg / Schierling .....	234
Tabelle 4-12:	Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Mainburg / Rottenburg a. d. Laaber / Mallersdorf-Pfaffenberg / Schierling .....	235
Tabelle 4-13:	Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Straubing .....	237
Tabelle 4-14:	Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Straubing .....	238
Tabelle 4-15:	Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Deggendorf .....	240
Tabelle 4-16:	Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Deggendorf .....	241



Tabelle 4-17:	Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Dingolfing-Landau.....	243
Tabelle 4-18:	Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Dingolfing-Landau.....	244
Tabelle 4-19:	Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Vilsbiburg.....	246
Tabelle 4-20:	Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Vilsbiburg.....	246
Tabelle 4-21:	Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Rottal-Inn / Passau .....	248
Tabelle 4-22:	Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Rottal-Inn / Passau .....	249
Tabelle 4-23:	Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Mühldorf a. Inn / Altötting .....	251
Tabelle 4-24:	Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Mühldorf a. Inn / Altötting .....	252
Tabelle 4-25:	Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Wasserburg a. Inn.....	254
Tabelle 4-26:	Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Wasserburg a. Inn.....	255
Tabelle 4-27:	Entwicklungsvoraussetzungen und -potenziale im Entwicklungsraum Traunreut / Trostberg .....	257
Tabelle 4-28:	Entwicklungszielrichtung und deren Gewichtung im Entwicklungsraum Traunreut / Trostberg .....	258
Tabelle 5-1:	Maßnahmen für das erweiterte Umland des Flughafens München.....	265
Tabelle 5-2:	Standortbedingungen im weiteren und näheren Umland.....	305
Tabelle 7-1:	Ortsbezogene Aussagen (Anhang) .....	333
Tabelle 7-2:	Gegenüberstellung der Vorhaben mit dem voraussichtlichem Ausbau (Anhang).....	341

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Untersuchungsraum.....	11
Abbildung 2-1:	Teilraumabgrenzung .....	15
Abbildung 2-2:	Beteiligungsverfahren im Rahmen des Gutachtensprozesses .....	16
Abbildung 3-1:	Lage der zentralen Orte .....	41
Abbildung 3-2:	Legende zur Abbildung 3-1 .....	41
Abbildung 3-3:	Tourismusgebiete im Untersuchungsgebiet .....	59
Abbildung 3-4:	Waldgebiete im Untersuchungsgebiet.....	64
Abbildung 3-5:	Räumliche Verteilung der Beschäftigten im Untersuchungsgebiet .....	91
Abbildung 3-6:	Räumliche Verteilung des Bruttoinlandproduktes je Erwerbstätigen 2002.....	94
Abbildung 3-7:	Beschäftigtenentwicklung im Untersuchungsgebiet.....	97
Abbildung 3-8:	Beschäftigtenentwicklung im Teilraum Nord.....	98
Abbildung 3-9:	Beschäftigtenentwicklung im Teilraum Mitte.....	99
Abbildung 3-10:	Entwicklung der Beschäftigtenanzahl und Branchenanteile im Teilraum Süd. ....	100
Abbildung 3-11:	Räumliche Konzentration von Branchenaktivitäten im Untersuchungsraum ...	101
Abbildung 3-12:	Verfügbarkeit von Gewerbeflächen .....	105
Abbildung 3-13:	Regionalfaktor der Beschäftigten .....	107
Abbildung 3-14:	Strukturfaktor der Beschäftigten.....	108
Abbildung 3-15:	Standortfaktor der Beschäftigten.....	109
Abbildung 3-16:	Vorhandenes Bundesfernstraßennetz.....	125
Abbildung 3-17:	Vorhandenes Schienennetz .....	126
Abbildung 3-18:	Werktägliches (Mo-Fr) Bedienungsangebot im Schienenpersonenverkehr, tagsüber je Richtung .....	127
Abbildung 3-19:	Legende zur Abbildung 3-18.....	127
Abbildung 3-20:	Tatsächliche Erreichbarkeit des Flughafens München im Straßennetz .....	137

Abbildung 3-21: Legende zu Abbildung 3-20 und Abbildung 3-22 .....	137
Abbildung 3-22: Tatsächliche Erreichbarkeit des Flughafens im Schienennetz .....	138
Abbildung 3-23: Beurteilung der Erreichbarkeit des Flughafens München im Straßennetz (im Rahmen der Fragebogenerhebung).....	139
Abbildung 3-24: Beurteilung der Erreichbarkeit des Flughafens München im Schienennetz (im Rahmen der Fragebogenerhebung).....	140
Abbildung 3-25: Pendlerverflechtungen innerhalb des Untersuchungsraumes und mit den angrenzenden Räumen (Quelle: BfA).....	141
Abbildung 3-26: Verkehrsbelastungen im klassifizierten Straßennetz (Jahr 2000) des Untersuchungsraumes .....	142
Abbildung 3-27: Auslastungen im Straßennetz des Untersuchungsraumes .....	143
Abbildung 3-28: Beurteilung der Verkehrssituation im Bereich Straße (im Rahmen der Fragebogenerhebung).....	144
Abbildung 3-29: Beurteilung der Verkehrssituation im Bereich Schiene / ÖPNV (im Rahmen der Fragebogenerhebung).....	145
Abbildung 4-1: Abgrenzung der Entwicklungsteilräume im Untersuchungsraum .....	177
Abbildung 4-2: Flächenwerte für Wohnen und Gewerbe .....	180
Abbildung 4-3: Regionalwirtschaftliche Effekte des Flughafens München .....	194
Abbildung 4-4: Stufen der Flughafenaffinität.....	197
Abbildung 4-5: Bedeutung des Standortfaktors Flughafen nach Branchentypen / Unternehmenskategorien .....	203
Abbildung 4-6: Erreichbarkeit des Flughafens München im Straßennetz.....	204
Abbildung 4-7: Bewertung von Standortfaktoren im Untersuchungsgebiet aus unternehmerischer Perspektive .....	210
Abbildung 4-8: Bedeutung des Flughafens für den Untersuchungsraum.....	213
Abbildung 4-9: Bedeutende Faktoren für die Aufnahme einer flughafenspezifischen Inwertsetzung.....	222
Abbildung 4-10: Flughafenbezogene Entwicklungspotenziale der Entwicklungsräume .....	261
Abbildung 5-1: Räumliche Zuordnung der Maßnahmen mit Schwerpunkt Koordination und Organisation.....	269
Abbildung 5-2: Zentrale Orte im Untersuchungsraum (Stand 1.September 2006) .....	283
Abbildung 5-3: Verkehrlich wichtige Korridore (Schiene).....	286
Abbildung 5-4: Planungsvarianten zur Anbindung des Flughafens München an das bestehende Schienennetz .....	287
Abbildung 5-5: Grundkonzept Schiene .....	288
Abbildung 5-6: Wichtige Zubringerstraßen zum Flughafen mit überregionaler Bedeutung.....	290
Abbildung 5-7: Grundkonzept Straße .....	291
Abbildung 5-8: Maßgebliche Zugangsachsen im Straßennetz zum Flughafen München (Autobahn = rot, Bundesstraße = blau / schwarz) .....	292
Abbildung 5-9: Räumliche Zuordnung der Maßnahmen mit Schwerpunkt Infrastruktur.....	293
Abbildung 5-10: Schwerpunktraum für eine flughafennahe Wohnstandortprofilierung (Wohnstandortraum innerhalb der Einstundenisochrone = rot, ) .....	304
Abbildung 5-11: Räumliche Zuordnung der Maßnahmen mit Schwerpunkt Marketing.....	307
Abbildung 5-12: Ausprägung der Maßnahmen nach Schwerpunkten in den jeweiligen Entwicklungsräumen .....	322
Abbildung 5-13: Darstellung des Überschneidungsbereiches zwischen dem erweiterten Flughafenumland und der Greater Munich Area .....	324

## Kartenverzeichnis

Karte 3.1-1:	Gegenüberstellung der Bevölkerungsveränderung zwischen 1985 - 1991 und 1991 - 1997.....	28
Karte 3.1-2:	Beiträge der natürlichen und der räumlichen Bewegungen 1997 - 2003 .....	35
Karte 3.1-3:	Bevölkerungsdynamik.....	39
Karte 3.1-4:	Vorgaben der Regionalplanung.....	43
Karte 3.1-5:	Visualisierung Fragebogen – Siedlung.....	46
Karte 3.1-6:	Siedlungsstrukturelle Merkmale und Planungen mit überörtlichem Bezug .....	49
Karte 3.1-7:	Flächenpotenziale Wohnen untergliedert nach Wertstufen .....	53
Karte 3.1-8:	Flächenpotenziale Gewerbe untergliedert nach Wertstufen .....	54
Karte 3.2-1:	Schutzgebetskulisse – Bestand.....	62
Karte 3.2-2:	Schutzgebetskulisse – Bewertung.....	68
Karte 3.2-3:	Rahmenbedingungen für landschaftsbezogene Erholung – Bestand .....	73
Karte 3.2-4:	Rahmenbedingungen für landschaftsbezogene Erholung – Bewertung .....	77
Karte 3.3-1:	Die größten Unternehmen im Untersuchungsgebiet.....	92
Karte 3.3-2:	Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Untersuchungsgebiet .....	95
Karte 3.3-3:	Verteilung der Wohnstandorte der Beschäftigten der Flughafen München GmbH nach Postleitzahlenbezirken (2004).....	111
Karte 3.5-1:	Entwicklungspotenzial Wohnen.....	151
Karte 3.5-2:	Entwicklungspotenzial Gewerbe .....	152
Karte 3.5-3:	Entwicklungspotenzial aus Sicht von Natur und Landschaft.....	157
Karte 3.5-4:	Entwicklungspotenziale aus Sicht der landschaftsbezogenen Erholung.....	158
Karte 3.5-5:	Regionalökonomische Typisierung der Gemeinden und Städte im Untersuchungsgebiet .....	164
Karte 3.5-6:	Verkehrliche Erreichbarkeit – Anbindungsqualität und Lagegunst.....	169
Karte 3.5-7:	Verkehrliche Erreichbarkeit – Anbindungsqualität und Lagegunst mit A 94, B 15 neu .....	170
Karte 3.5-8:	Flughafenaffine Raumpotenziale.....	174
Karte 4.3-1:	Lieferanten und Auftragsbezieher der Flughafen München GmbH in Deutschland 2004 .....	218
Karte 4.3-2:	Lieferanten und Auftragsbezieher der Flughafen München GmbH im Untersuchungsgebiet 2004 .....	219

# 1 Aufgabenstellung

Um das Entwicklungspotenzial des Flughafens München stärker für das weitere Umland zu nutzen, soll ein Konzept erarbeitet werden, das ökonomisch attraktive Siedlungsentwicklungen, deren verkehrsmäßige Erschließung, sowie deren ökologisch verträgliche Einbettung aufzeigt. Das Ziel ist, die bestehenden Entwicklungsimpulse des Flughafens für das Wachstum des weiteren östlichen Umlands unter Beachtung der räumlichen Identität, der endogenen Potenziale des Raumes und der ökologischen und sozialen Tragfähigkeit zu nutzen.

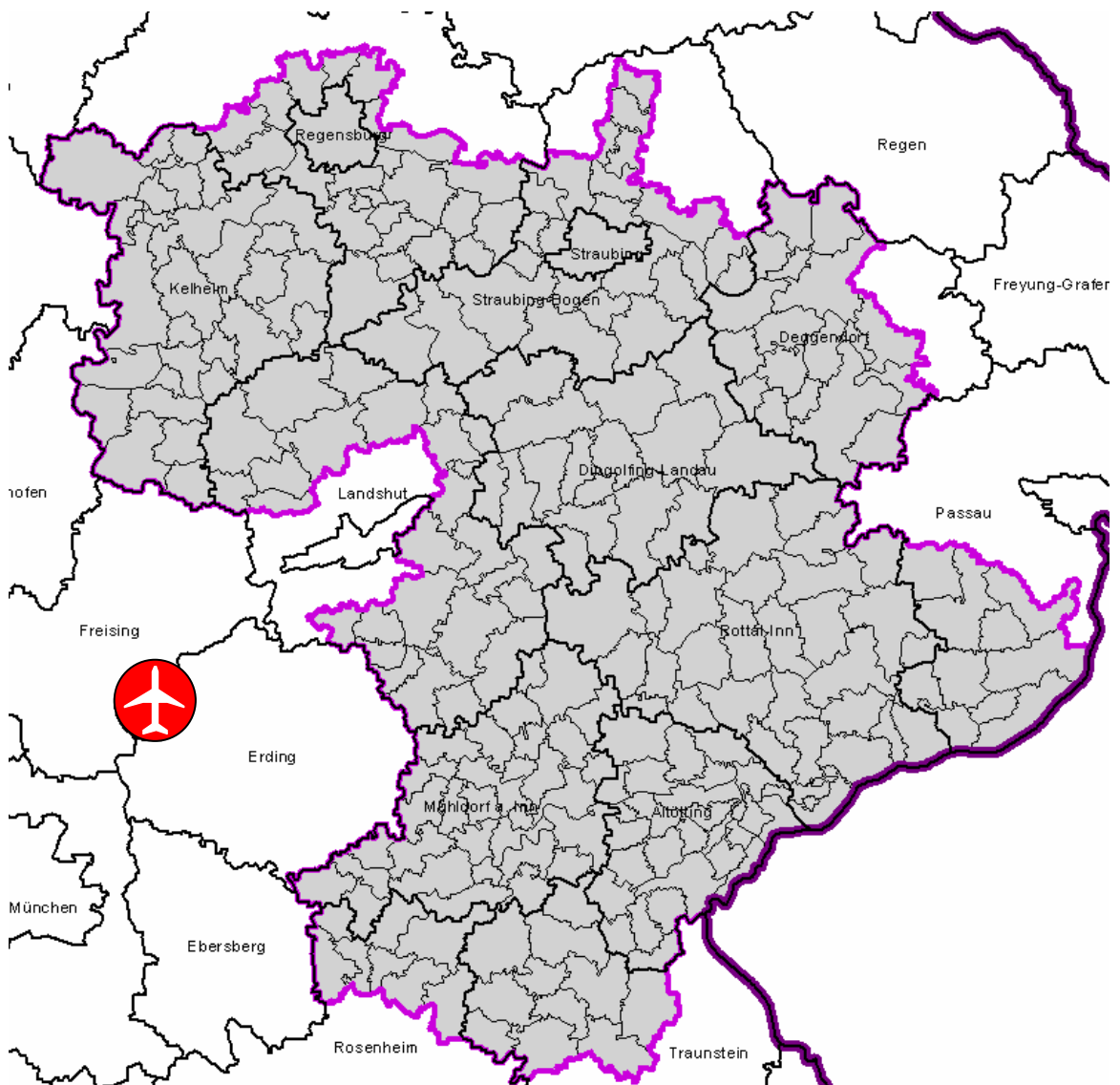


Abbildung 1-1: Untersuchungsraum