Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Verkehr und Technologie

Der Flughafen München und sein Umland
Grundlagenermittlung für einen Dialog

Teil 1
Strukturgutachten

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
ifo Institut für Wirtschaftsforschung

Eine Untersuchung auf Initiative des Flughafen-Forums
Auftraggeber:
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie
Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen
Landkreise Erding und Freising
Flughafen München GmbH

Juli 2002

DER FLUGHAFEN MÜNCHEN UND SEIN UMLAND
GRUNDLAGENERMITTLUNG FÜR EINEN DIALOG

TEIL 1 - STRUKTURGUTACHTEN

ZUSAMMENFASSUNG

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, Verkehr und Technologie hat im Dezember 2000 die Vergabe von Gutachten über die strukturellen und verkehrlichen Auswirkungen des Flughafens München auf sein Umland beschlossen.

In Umsetzung dieses Beschlusses hat eine Auftraggebergruppe unter Vorsitz des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, 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.

Das Strukturgutachten ist zweistufig angelegt. Beauftragt ist zunächst nur die Stufe 1, die eine Analyse der Entwicklungen im Flughafenumland, eine Bestandsaufnahme des potenziellen Flächenangebotes sowie eine Prognose des Wohn- und Gewerbeflächenbedarfs bis 2015 beinhaltet. Das Untersuchungsgebiet umfasst die Landkreise Freising und Erding, den Münchner Norden und Osten sowie die Stadt Landshut und ihr Umland, insgesamt sind es 71 Städte und Gemeinden.

Dem Gutachten liegt als Prämisse ein für das Jahr 2015 prognostiziertes deutliches Wachstum von Passagierzahlen und Frachtaufkommen am Flughafen München zugrunde.

Bedingt durch diese Entwicklung werden sowohl die Beschäftigtenzahlen am Flughafen selbst als auch im Umland zunehmen. Entsprechend ist auch ein Anstieg der Wohnbevölkerung zu erwarten. Vor diesem Hintergrund soll das Gutachten im wesentlichen die

- Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen bis zum Jahr 2015 in der Flughafenregion und dem daraus entstehenden Bedarf an Wohn- und Gewerbeflächen abschätzen und
- das dem geschätzten Bedarf gegenüberstehende Angebot an Wohn- und Gewerbeflächen im Untersuchungsgebiet ermitteln.

Darüber hinaus werden weitere Aussagen zu den bisherigen Entwicklungen im Untersuchungsgebiet erwartet. Hinweise sollen zum einen durch die Auswertung von statistischem Datenmaterial und zum anderen durch Einholen der spezifisch örtlichen und fachlichen Sicht der Städte und Gemeinden des Untersuchungsgebiets sowie ausgewählter regionaler Akteure gewonnen werden.

1. ENTWICKLUNG IM UMLAND DES FLUGHAFENS

Für den Norden der Region München und den Raum Landshut war die Verlagerung des Flughafens sicherlich ein wichtiger, aber nicht der einzige Entwicklungsfaktor. Entwicklungen in anderen Bereichen, wie etwa das Wachstum in der Medien- oder IT-Branche, aber auch Verlagerungsprozesse aus der Kernstadt ins Umland haben parallel stattgefunden und flughafenbedingte Entwicklungen überlagert. Auch staatliche Maßnahmen im Verkehrsbereich, wie der Bau der Autobahnen A 92 oder der Bau der S 8 waren für die Entwicklung des Raumes von großer Bedeutung.

Dies alles hat im Untersuchungsgebiet zu einem im Vergleich zu anderen Teilregionen deutlich stärkeren Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum geführt.

Untersuchungsgebiet	1987	2000	Wachstum 1987 - 2000
Einwohner	408.000	505.000	97.000
Erwerbstätige	195.000	300.000	105.000

Das Wachstum der Arbeitsplätze konzentrierte sich neben dem Flughafen selber auf einen engeren Bereich zwischen dem Flughafen und der Stadt München.

Die Bevölkerung hingegen hat in allen zentralen Orten und entlang den Entwicklungsachsen zugenommen, aber auch in nicht-zentralen Gemeinden im ländlichen Raum. Viel stärker als die Gewerbeansiedlung hat sich die Wohnsiedlungstätigkeit über den Raum insgesamt verteilt.

Die Expertengespräche in den Gemeinden sowie mit regionalen Akteuren führten zu folgende Erkenntnissen:

Die Städte und Gemeinden haben sich aufgrund des Wachstums verändert. Sie mussten erhebliche Anstrengungen unternehmen, um die wegen des Wachstums notwendigen technischen und sozialen Infrastruktureinrichtungen bereit stellen zu können. Zudem mussten sie die soziale Integration der Neubürger bewältigen.

Die Steuereinnahmen, besonders die Einkommensteuerbeteiligung und in bestimmten Gemeinden die Gewerbesteuer, sind zwar gewachsen, die Belastungen aufgrund der Infrastrukturinvestitionen aber häufig als hoch bezeichnet worden.

Der Anstieg der Bodenpreise hat die Kosten für das Wohnen deutlich erhöht. Über Einheimischen-Modelle versuchen die Kommunen, steuernd auf den Bodenmarkt einzuwirken.

Neben einzelnen Gemeinden mit deutlichen Wachstumsperspektiven strebt eine große Zahl der Gemeinden aufgrund der bisherigen Erfahrungen künftig eine eher „moderate" Entwicklung an.

Von der Mehrzahl der Gemeinden wird der Verkehr, der infolge der Siedlungstätigkeit in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen hat, als zentrales Handlungsfeld angesehen. Hier, wie auch in anderen Bereichen wächst bei den kommunalen Akteuren zunehmend die Einsicht, dass auf der lokalen Ebene die Probleme der künftigen Entwicklung nicht gelöst werden können.

2. PROGNOSE ERWERBSTÄTIGE – BEVÖLKERUNG

Sowohl bei den Erwerbstätigen (= Arbeitsplätze), als auch bei der Bevölkerung wurden die Prognosen getrennt für die Eigenentwicklung, die Entwicklung der Primärbeschäftigten auf dem Flughafen sowie der Sekundärbeschäftigten im Untersuchungsgebiet erstellt.

Erwerbstätige
Ausgehend von einem künftigen Passagieraufkommen in Höhe von 55,9 Mio., einem Ansatz von 820 Beschäftigten/ 1 Mio. Passagiere und einem Frachtumschlag von 725.000 Tonnen kann bis zum Jahr 2015 mit einem Anstieg der am Flughafen Beschäftigten von 20.180 (2000) auf 45.800 Erwerbstätige gerechnet werden. Dies bedeutet einen Zuwachs von 25.700 Erwerbstätigen.

Bei einem bundesweiten Beschäftigungsmultiplikator von 1,9 und dem entsprechenden regionalen Multiplikator von 0,7 bedeutet dies, dass die Zahl der Sekundärbeschäftigten von 13.400 (2000) auf 30.400 expandiert, d.h. um 17.000 Erwerbstätige zunimmt.

Zudem wird auch die autonome, d.h. die flughafenunabhängige Entwicklung, weiterhin ein Wachstum verzeichnen. Die Beschäftigtenzunahme aufgrund der Eigenentwicklung wird auf 21.600 geschätzt.

Insgesamt dürfte deshalb die Zahl der Erwerbstätigen im Untersuchungsgebiet von rd. 300.000 (2000) auf 364.200 steigen, bzw. um 64.200 Erwerbstätige zunehmen.

Erwerbstätige im Untersuchungsgebiet

	2000	2015	Veränderung absolut	Veränderung in %
Erwerbstätige insgesamt	300.000	364.200	64.200	21
Davon:				
Primärbeschäftigte	20.200	45.800	25.600	127
Sekundärbeschäftigte	13.400	30.400	17.000	127
flughafenunabhängige Erwerbstätige	266.500	288.000	21.600	8

Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Bevölkerung und Haushalte
Abgeleitet aus der Prognose der Primär- und Sekundärbeschäftigten ergibt sich unter der Annahme, dass künftig analog der heutigen Situation 50% der flughafeninduzierten Beschäftigten mit ihren Familien im Untersuchungsgebiet wohnen werden, ein Zuwachs von 45.900 Einwohner. Der Anstieg aufgrund der Eigenentwicklung der Bevölkerung, die auch ohne Flughafenwachstum stattfinden würde, beträgt rd. 14.800 Einwohner.

Zusammen genommen ergibt die Entwicklung der einzelnen Sparten eine Gesamtbevölkerung von 565.900 Einwohnern im Jahr 2015. Dies entspricht einem Zuwachs von 60.700 Personen bzw. einem Plus von 12%. Die Zahl der Haushalte wird, da die durchschnittliche Haushaltsgröße weiter schrumpft, stärker steigen als die Zahl der Einwohner. Bei einer Haushaltsgröße von 2,24 in 2015 wird die Zahl der Haushalte mit 252.333 das Niveau von 2000 um rd. 34.400 übertreffen.

Einwohner und Haushalte im Untersuchungsgebiet, abgeleitet aus der Eigenentwicklung, den Primär- und Sekundärbeschäftigten

	2000	2015	Veränderung absolut	Veränderung in %
Einwohner insgesamt	505.200	565.900	60.700	12
Davon abgeleitet aus				
flughafenabhängige Bevölkerung			45.900	
flughafenunabhängige Bevölkerung			14.800	
Durchschn. Haushaltsgröße	2,32	2,24		
Anzahl Haushalte	217.900	252.300	34.400	16

Durchschnittliche Haushaltsgröße gerundet.

3. FLÄCHENBEDARF WOHNEN - GEWERBE

Gewerbe
Unter der Annahme der unten dargestellten wirtschaftszweigspezifischen durchschnittlichen Betriebsfläche pro Beschäftigten und unter der Verwendung der Erwerbstätigenprognosen wird ein Betriebsflächenbedarf - außerhalb der Flughafengeländes - von insgesamt 181 ha geschätzt. Dabei ist aus der Eigenentwicklung ein Bedarf in Höhe von knapp 80 ha und aus der flughafeninduzierten Entwicklung von gut 100 ha zu erwarten.

Der gewerbliche Betriebsflächenbedarf 2015 setzt sich wie folgt zusammen:

Wirtschaftszweig	zusätzlich Beschäftigte Anzahl	Betriebsfläche ha	Anteil Fläche in %
Produzierendes Gewerbe	3.000	23	12,9
Handel	4.800	53	29,1
Hotels und Gaststätten	1.700	8	4,4
Verkehr/Spedition/Lager	4.700	33	18,4
Übrige Dienstleistungen	25.400	64	35,2
Insgesamt	39.600	181	100,0

Wohnen
Unter den Annahmen zu Wohnungsgrößen, Gebäudegröße und Haushaltseinkommen ergibt sich für 2015 folgender Wohnflächenbedarf:

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

4. FLÄCHENANGEBOT WOHNEN – GEWERBE

In den Flächennutzungsplänen bzw. Plan-Änderungen im Untersuchungsgebiet sind 2.672 ha unbebaute Siedlungsflächen (Leerbauflächen) ausgewiesen, davon entfallen auf

	Leerbauflächen in ha	Anteil in %
Wohnbauflächen	1.316	49,3
Gewerbliche Bauflächen	992	37,1
Gemischte Bauflächen	198	7,4
Sonderbauflächen	167	6,2
insgesamt	2.672	100

Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Die Ermittlung umfasst Flächen mit einer Größe über 0,5 ha, der Erhebungsstand ist August 2001.

Die Leerbauflächen verteilen sich nach Landkreisen wie folgt:

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

Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Zur räumlichen Verteilung der Leerbauflächen hinsichtlich Zentralörtlichkeit und Erreichbarkeit gilt:

- Die Wohnflächen liegen zu rd. 2/3 in zentralen Orten einschließlich Siedlungsschwerpunkten.
- Die Wohnflächen liegen zu rd. 22 % innerhalb des fußläufigen Einzugsbereiches von S-/DB-Bahn-Haltepunkten.
- Die Gewerbeflächen liegen zu 3/4 in zentralen Orten einschließlich Siedlungsschwerpunkten.
- Die Gewerbeflächen liegen zu rd. 20% innerhalb des fußläufigen Einzugsbereiches von U-, S-/DB-Bahn-Haltepunkten.

- 40% der Gewerbeflächen sind maximal 2 km von einem BAB-Anschluss entfernt.

Die gemischten Bauflächen sind von untergeordneter Bedeutung, die Sonderbauflächen dienen vor allem Forschungs- und Hochschulnutzungen.

Über Annahmen zu Erschließung, Dichten nach Siedlungstyp, Gebäudegröße, Flächenbedarf und unter Berücksichtigung der Angaben der Gemeinden zu Art der Wohnbebauung und beabsichtigter gewerblicher Nutzung wurden die Leerbauflächen in mögliche Wohnflächen und gewerbliche Betriebsflächen umgerechnet.

Das potenzielle Wohnflächenangebot in Wohnbaugebieten im Untersuchungsgebiet beträgt in

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

Den Berechnungen zufolge können im Untersuchungsgebiet potenziell rd. 422 ha Wohnfläche entstehen, davon rd. 80% in Ein- und Zwei-Familienhäusern und rd. 20% in Mehrfamilienhäusern. Hinzu kommen noch potenzielle Wohnflächen in Mischgebieten in einem Umfang von rd. 47 ha.

Das potenzielle gewerbliche Betriebsflächenangebot im Untersuchungsgebiet beträgt in

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

Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Das potenzielle gewerbliche Betriebsflächenangebot im Untersuchungsgebiet umfasst insgesamt 689 ha, davon rd. 396 ha in allgemeinen Gewerbeflächen (57 %) und rd. 140 ha in Gewerbeflächen mit dem Schwerpunkt Büro und Dienstleistung (20 %). Zusätzlich können in geringerem Umfang gewerbliche Betriebsflächen in Misch- und Dorfgebieten (Gemischte Bauflächen) sowie in Wohnbauflächen und Sonderbauflächen entstehen.

5. BILANZIERUNG FLÄCHENBEDARF UND POTENZIELLES FLÄCHENANGEBOT

Bilanz Wohnungen

	Wohnungsbedarf 2015	potenzielles Wohnungsangebot
1 + 2- Familienhäuser	15.500	29.900
Mehrfamilienhäuser	18.900	12.100
insgesamt	34.400	42.000

Bilanz Wohnflächen

	Wohnflächenbedarf 2015		potenzielles Wohnflächenangebot	
	in ha	Anteil in %	in ha	Anteil in %
1 + 2- Familienhäuser	175	57,5	339	80,3
Mehrfamilienhäuser	130	42,5	83	19,7
insgesamt	305	100,0	422	100,0

Für den Bereich Wohnen ist zusammenfassend festzustellen,

- dass einem Wohnflächenbedarf 2015 in Höhe von 305 ha ein potenzielles Wohnflächenangebot von rd. 422 ha gegenübersteht,
- dass das potenzielle Angebot an Flächen für Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern mit rd. 340 ha deutlich größer ist als der Bedarf mit rd. 175 ha,
- dass das potenzielle Angebot an Flächen für Wohnungen in Mehrfamilienhäusern mit rd. 83 ha den Bedarf von rd. 130 ha nicht deckt,
- dass als nachteilig anzusehen ist, dass die Mehrheit des potenziellen Wohnflächenangebots relativ weit von Haltestellen des schienengebunden Verkehrs entfernt bzw. in Gemeinden ohne Anbindung an das Schienennetz liegt.

Bilanz gewerbliche Betriebsflächen

	in ha	in %
Betriebsflächenbedarf 2015 gesamt, davon	181	100,0
Produzierendes Gewerbe	23	12,9
Handel	53	29,1
Hotels und Gaststätten	8	4,4
Verkehr/Spedition/Lager	33	18,4
Übrige Dienstleistungen	64	35,1
potenzielles Betriebsflächenangebot gesamt, davon	689	100,0
Allgemeine Gewerbeflächen	396	57,4
Gewerbeflächen für Büro- und Dienstleistung	140	20,3
in Mischgebieten, Wohnbauflächen	60	8,6
Sonderbauflächen	94	13,6

Für den Bereich Gewerbe ist zusammenfassend festzustellen,

- dass das potenzielle Gesamtangebot an Betriebsflächen auf gewerblichen Flächen mit rd. 536 ha insgesamt fast dreimal so groß ist wie der Bedarf 2015 mit rd. 180 ha,

- dass das potenzielle Betriebsflächenangebot auf gewerblichen Flächen mit dem Schwerpunkt Büro- und Dienstleistung mit rd. 140 mehr als doppelt so groß ist wie der prognostizierte Bedarf mit 63,5 ha im Bereich übrige Dienstleistungen,
- dass sich das potenzielle Angebot auf gewerblichen Flächen mit dem Schwerpunkt Büro und Dienstleistung vor allem auf die Gemeinden in den Landkreisen München und Ebersberg sowie den südlichen Landkreise Freising konzentriert, also dort wo bereits heute Schwerpunkte von Büro- und Dienstleistungsarbeitsplätzen sind.
- dass die Erschließung des potenziellen Betriebsflächenangebotes durch schienengebundenen Verkehr, vor allem der arbeitsplatzintensiven Büro- und Dienstleistungsstandorte, deutlich besser ist als die der Wohnflächen.

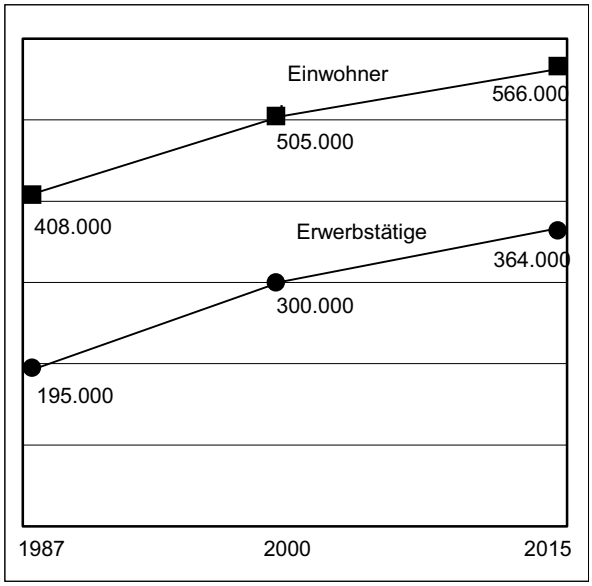
München, Juli 2002

ZUSAMMENSTELLUNG WICHTIGER DATEN

PROGNOSE

Bevölkerung

	Bestand 2000	Prognose 2015	Zuwachs
Einwohner	505.000	566.000	61.000
davon abgeleitet aus			
Primärbeschäftigten	23.200	51.500	28.300
Sekundärbeschäftigten	16.800	34.200	17.400
flughafenunabhängige Erwerbstätige	465.300	480.200	14.900



Erwerbstätige

	Bestand 2000	Prognose 2015	Zuwachs
Erwerbstätige	300.000	364.000	64.000
davon			
Primärbeschäftigte	20.200	45.800	25.600
Sekundärbeschäftigte	13.400	30.400	17.000
Flughafenunabhängige Erwerbstätige	266.500	288.000	21.600

Definitionen:

Primärbeschäftigter:	Beschäftigter innerhalb des Flughafenzaunes
Sekundärbeschäftigter:	Erwerbstätiger im Umland aufgrund indirekter und induzierter Effekte des Flughafens
flughafenunabhängiger Erwerbstätiger:	Erwerbstätiger aufgrund autonomer Entwicklung (Eigenentwicklung)

FLÄCHENAUSWEISUNGEN

in Flächennutzungsplänen

	Leerbauflächen in ha
Wohnbauflächen	1.316
Gewerbliche Bauflächen	992
Gemischte Bauflächen	198
Sonderbauflächen	167
insgesamt	2.672

WOHNEN

Bedarf

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

potenzielles Angebot

	Anzahl der Wohnungen	Wohnflächen in ha
1 + 2- Familienhäusern	29.900	339
Mehrfamilienhäusern	12.100	83
insgesamt	42.000	422

GEWERBE

Bedarf

Wirtschaftszweig	Betriebsfläche in ha
Produzierendes Gewerbe	23
Handel	53
Hotels und Gaststätten	8
Verkehr/Spedition/Lager	33
übrige Dienstleistungen	64
insgesamt	181

potenzielles Angebot

Flächenart	Betriebsfläche in ha
Allgemeine Gewerbeflächen	396
Gewerbeflächen für Büro- und Dienstleistung	140
Misch- u. Wohnbauflächen	60
Sonderbauflächen	94
insgesamt	690

DER FLUGHAFEN MÜNCHEN UND SEIN UMLAND
GRUNDLAGENERMITTLUNG FÜR EINEN DIALOG

TEIL 1 – STRUKTURGUTACHTEN

ABSCHLUSSBERICHT

AUFTRAGGEBER

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie (Federführung)
Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen
Landkreis Erding
Landkreis Freising
Flughafen München GmbH

AUFTRAGNEHMER

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

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

ifo Institut für Wirtschaftsforschung
Poschinger Straße 5
81679 München

Bearbeiter:
Hildegard Arnold-Rothmaier
Karin Behring
Astrid von Neubeck-Hohlefelder
Wolfgang Rid

Unter Mitarbeit von:
Günter Britschkat
Thomas Frey

München, Juli 2002

INHALTSVERZEICHNIS

Verzeichnis der Tabellen 7
Verzeichnis der Abbildungen 10
Verzeichnis der Karten 11
Abkürzungen 11

0. Vorbemerkung 12

1. Bisherige Entwicklung im Umland des Flughafens 14

1.1. Abgrenzung des Untersuchungsgebietes und Methodik 14
1.1.1 Untersuchungsgebiet 14
1.1.2 Methodik 17
1.1.2.1 Quantitative Erhebung durch Auswertung statistischer Daten 17
1.1.2.2 Qualitative Erhebung durch Experteninterviews 17

1.2 Bevölkerung 19
1.2.1 Ergebnisse der Datenauswertung 19
1.2.1.1 Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet . 19
1.2.1.2 Bevölkerungsentwicklung im grossräumigen Vergleich 20
1.2.1.3 Bevölkerungsentwicklung nach Gemeinden 22
1.2.1.4 Wohnstandorte der am Flughafen Beschäftigten im Jahr 2000 29
1.2.2 Ergebnisse aus den Expertengesprächen 33
1.2.2.1 Rückblickende Betrachtung 33
1.2.2.2 Erwartungen an und Ziele für die künftige Entwicklung 35

1.3 Wohnen 36
1.3.1 Entwicklung des Wohnungsbestandes gesamt 36
1.3.2 Entwicklung der Mehrfamilienhäuser 38
1.3.3 Wohnungsbelegung 43
1.3.4 Entwicklung des Mietwohnungsmarktes 47
1.3.5 Entwicklung der Eigenheime 48
1.3.6 Einheimischenmodelle 49
1.3.7 Nachverdichtung 49

1.4 Gewerbe und Arbeitsplätze 52
1.4.1 Ergebnisse der Datenauswertung 52
1.4.1.1 Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten 52
1.4.1.1.1 Beschäftigtenentwicklung im Untersuchungsgebiet 52

1.4.1.1.2 Beschäftigtenentwicklung im grossräumigen Vergleich 54
1.4.1.1.3 Beschäftigtenentwicklung nach Gemeinden 56
1.4.1.2 Entwicklung der Erwerbstätigen am Arbeitsort 63
1.4.2 Ergebnisse aus den Expertengesprächen 66
1.4.2.1 Rückblickende Betrachtung 66
1.4.2.2 Erwartungen an die künftige Entwicklung 68
1.5 Boden- und Mietpreise 70
1.5.1 Bodenrichtwerte Wohnen 70
1.5.1.1 Richtwertentwicklung in der Region München 70
1.5.1.2 Richtwerte im Untersuchungsgebiet 71
1.5.2 Bodenrichtwerte Gewerbe 75
1.5.3 Mietpreisentwicklung 79
1.6 Pendleraufkommen 80
1.7 Verkehr 83
1.8 Infrastruktur und finanzieller Handlungsspielraum der Gemeinden 85
1.8.1 Rückblickende Betrachtung 85
1.8.2 Erwartungen an die künftige Entwicklung 86
1.8.3 Finanzieller Handlungsspielraum der Gemeinden 87
1.9 Resümierende Bewertung der Entwicklung und Einschätzung der künftigen Entwicklung 88
1.9.1 Rückblickende Betrachtung 88
1.9.2 Erwartungen an die künftige Entwicklung 89
1.10 Vergleich der Prognosen früherer Flughafengutachten mit dem Entwicklungsstand heute 90
1.10.1 Wirtschaftliche und verkehrliche Auswirkungen des neuen Flughafens München auf sein Umland (Juni 1989) 90
1.10.2 Fachübergreifendes Konzept für das Umland des Flughafens München (Januar 1992) 93
1.11 Zusammenfassende Betrachtung 96

2. Prognose der Erwerbstätigen und der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet bis 2015 100

2.1 Künftige Entwicklung der Erwerbstätigen 100
2.1.1 Projektion der Eigenentwicklung der Erwerbstätigen bis 2015 100
2.1.2 Projektion der Primärbeschäftigten auf dem Flughafen 103

2.1.2.1 Prognose des Passagier- und Frachtaufkommens bis 2015 103
2.1.2.2 Schätzung der Primärbeschäftigten bis 2015 105
2.1.2.2.1 Arbeitsstätten und Beschäftigte am Flughafen. 105
2.1.2.2.2 Projektion der Primärbeschäftigten bis 2015 ... 107
2.1.3 Projektion der Sekundärbeschäftigten 110
2.1.3.1 Input-Output Rechnung 110
2.1.3.2 Sekundärbeschäftigte im Jahr 2000 113
2.1.3.2.1 Sekundäreffekte mit Arbeitslosengeld in 2000 (Variante 1) 114
2.1.3.2.2 Sekundäreffekte ohne Arbeitslosengeld in 2000 (Variante 2) 115
2.1.3.2.3 Vergleich der Sekundäreffekte ohne Arbeitslosengeld mit den Ergebnissen einer früheren Studie 116
2.1.3.3 Prognose der Sekundärbeschäftigten bis 2015..... 117
2.1.4 Projektion aller Erwerbstätigen bis 2015 im Untersuchungsgebiet..... 120
2.2 Exkurs: Standortfaktoren 124
2.2.1 Befragung im Verarbeitenden Gewerbe 124
2.2.2 Befragung von bayerischen Spitzenunternehmen..... 126
2.2.3 Expertengespräche zum Thema Standortfaktor Flughafen..... 126
2.3 Künftige Entwicklung der Bevölkerung..... 133
2.3.1 Projektion der Eigenentwicklung der Einwohnerzahlen bis 2015 133
2.3.2 Einwohnerzahlen im Untersuchungsgebiet, abgeleitet aus den Primär- und Sekundärbeschäftigten 135
2.3.3 Projektion der Einwohnerzahlen bis 2015 137
2.4 Entwicklung der Haushalte..... 140
3. Prognose des Gewerbe- und Wohnflächenbedarfs 142
3.1 Prognose des Gewerbeflächenbedarfs 142
3.1.1 Bestimmung der Flächenkoeffizienten 142
3.1.2 Gewerbeflächenbedarf 2015 154
3.2 Prognose des Wohnflächenbedarfs 157
3.2.1 Methode und Datenbasis..... 157
3.2.2 Prognose-Basis/Ausgangssituation 159
3.2.3 Prognose-Annahmen 162
3.2.4 Wohnungsbedarf 2010 und 2015 168

4. Flächenangebot im Untersuchungsgebiet 173

4.1 Leerbauflächenangebot 173
4.1.1 Methodik 173
4.1.2 Leerbauflächen nach Landkreisen und Gemeinden 174
4.1.3 Wohnbauflächen 176
4.1.4 Gewerbeflächen 179
4.1.5 Gemischte Bauflächen 184
4.1.6 Sonderbauflächen 186
4.1.7 Hinweise zur Einschätzung der dargestellten Leerbauflächenpotenziale 187
4.1.8 Hinweise zur verbindlichen Bauleitplanung 189
4.1.9 Vergleich der Flächenausweisungen im Gutachten 1989 zum Gutachten 2002 189

4.2 Entwicklungspotenziale durch Nachverdichtung und Umstrukturierung 191
4.2.1 Entwicklungspotenzial Wohnen 191
4.2.2 Entwicklungspotenzial Gewerbe 193

4.3 Potenzielles Wohnflächen- und Betriebsflächenangebot 195
4.3.1 Methodik 195
4.3.1.1 Annahmen zu Wohnbauflächen 196
4.3.1.2 Annahmen zu gemischten Bauflächen 199
4.3.1.3 Annahmen zu gewerblichen Bauflächen 199
4.3.1.4 Annahmen zu Sonderbauflächen 200
4.3.2 Potenzielles Angebot an Wohn- und Betriebsflächen im Untersuchungsgebiet 201

5. Bilanzierung von Flächenbedarf und –angebot 202

5.1 Bilanzierung von Wohnflächenbedarf und –angebot 202
5.1.1 Potenzielles Wohnflächenangebot nach Teilräumen 204
5.1.2 Potenzielles Wohnflächenangebot nach Zentralörtlichkeit 209
5.1.3 Potenzielles Wohnflächenangebot in Bahnnähe 210

5.2 Gewerblicher Betriebsflächenbedarf und potenzielles Betriebsflächenangebot 213
5.2.1 Potenzielles Betriebsflächenangebot nach Teilräumen . 215
5.2.2 Potenzielles Betriebsflächenangebot nach Zentralörtlichkeit 219
5.2.3 Potenzielles Betriebsflächenangebot in Bahnnähe 220

5.2.4 Potenzielles Betriebsflächenangebot in Autobahnnähe. 221

5.3 Diskussion und Einschätzung der Ergebnisse 224

6. Literatur- und Quellenverzeichnis 228

Anhang 235

VERZEICHNIS DER TABELLEN

Tabelle 1: Einwohnerzuwachs und –verteilung im Untersuchungsgebiet, differenziert nach Landkreisen 19
Tabelle 2: Absolutes jährliches Bevölkerungswachstum im Untersuchungsgebiet, differenziert nach Landkreisen 20
Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet im Vergleich zu anderen Räumen 21
Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung in den Landkreisen Erding und Freising im Vergleich zu anderen Landkreisen der Region 14 21
Tabelle 5: Entwicklung der jährlichen Zugänge an Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden (Reinzugang), differenziert nach Landkreisen 37
Tabelle 6: Entwicklung des Anteiles der Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden mit 3 und mehr Wohnungen am Gesamtbestand, differenziert nach Landkreisen 38
Tabelle 7: Veränderung und Verteilung sozialversicherungspflichtig Beschäftigter im Untersuchungsgebiet, differenziert nach Landkreisen 53
Tabelle 8: Durchschnittliches jährliches Beschäftigtenwachstum (SVB) im Untersuchungsgebiet, differenziert nach Landkreisen 54
Tabelle 9: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Untersuchungsgebiet im Vergleich zu anderen Räumen 55
Tabelle 10: Entwicklung der Arbeitsplätze (SVB) in den Landkreisen Erding und Freising im Vergleich zu anderen Landkreisen der Region 14 55
Tabelle 11: Erwerbstätige nach Kreisen 64
Tabelle 12: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen im Untersuchungsgebiet 65
Tabelle 13: Künftige Entwicklung der Erwerbstätigen in 1.000 Personen .. 102
Tabelle 14: Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen, ohne Primär- und Sekundärbeschäftigte im Untersuchungsgebiet (Annahme Beschäftigungsmultiplikator 1,9[1]) 103
Tabelle 15: Entwicklung des Passagieraufkommens im gewerblichen Verkehr am Flughafen München 104
Tabelle 16: Beschäftigte am Flughafen 106
Tabelle 17: Relation Erwerbstätige am Flughafen je 1 Mio. Passagiere (= Arbeitsplatzfaktor) 107
Tabelle 18: Prognose: Beschäftigte am Flughafen je 1 Mio. Passagiere 109
Tabelle 19: Primärbeschäftigte auf dem Flughafen 110
Tabelle 20: Indirekte und induzierte Arbeitsplätze in 2000 (mit alternativem Einkommen) 115
Tabelle 21: Indirekte und induzierte Arbeitsplätze 2000 (ohne Alternativeinkommen) 116
Tabelle 22: Sekundäreffekte bei 750 Beschäftigten/1 Mio. Passagiere (Perspektive 1) 119
Tabelle 23: Sekundäreffekte bei 820 Beschäftigten/1 Mio. Passagiere (Perspektive 2) 119
Tabelle 24: Erwerbstätige im Untersuchungsgebiet (in Tausend, 750 Beschäftigten/1 Mio. Passagiere, Perspektive 1) 120
Tabelle 25: Erwerbstätige im Untersuchungsgebiet (in Tausend, 750 Beschäftigten/1 Mio. Passagiere, Perspektive 1) 120
Tabelle 26: Erwerbstätige im Untersuchungsgebiet (in 1000, 820 Beschäftigten/1 Mio. Passagiere, Perspektive 2) 121
Tabelle 27: Erwerbstätige im Untersuchungsgebiet (in 1.000, 820 Beschäftigten/1 Mio. Passagiere, Perspektive 2) 122

Tabelle 28: Bedeutung von Standortfaktoren im Verarbeitenden Gewerbe in Bayern ... 125
Tabelle 29: Künftige Entwicklung der Bevölkerung ... 134
Tabelle 30: Wohnorte und Haushaltsgrößen nach Kreisen der am Flughafen Beschäftigten im Untersuchungsgebiet im Jahr 2000 ... 136
Tabelle 31: Erwerbstätige und Wohnbevölkerung im Jahr 2000 ... 137
Tabelle 32: Flughafeninduzierte Einwohner im Untersuchungsgebiet 2015 ... 137
Tabelle 33: Einwohner im Untersuchungsgebiet, abgeleitet aus der Eigenentwicklung, den Primär- und Sekundärbeschäftigten ... 138
Tabelle 34: Zunahme der Einwohner- und der Erwerbstätigenzahlen zwischen 2000 und 2015 im Untersuchungsgebiet, abgeleitet aus der Eigenentwicklung, den Primär- und Sekundärbeschäftigten ... 139
Tabelle 35: Privathaushalte im Untersuchungsgebiet im Jahr 2000 ... 140
Tabelle 36: Privathaushalte im Untersuchungsgebiet 2000, 2010, 2015 .. 141
Tabelle 37: Nachfragestruktur nach gewerblichen und gemischten Bauflächen im Gebiet des Umlandverbandes Frankfurt ... 143
Tabelle 38: Entwicklung der Gewerbeflächen im Untersuchungsgebiet 2001/1997 ... 144
Tabelle 39: Verteilung der Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen des Produzierenden Gewerbes im Untersuchungsgebiet im Jahr 2000 und durchschnittliche Betriebsfläche je Beschäftigten ... 146
Tabelle 40: Betriebsfläche je Beschäftigten im Produzierenden Gewerbe in m² ... 147
Tabelle 41: Betriebsflächen je Beschäftigten in m² im Handel ... 149
Tabelle 42: Betriebsfläche je Beschäftigten im Hotel- und Gaststättenbereich in m² ... 150
Tabelle 43: Betriebsflächen von Speditionsbetrieben ... 151
Tabelle 44: Verkehr/Spedition/Lagerei, Betriebsfläche je Beschäftigten in m² ... 152
Tabelle 45: Betriebsfläche je Beschäftigten in m², Dienstleistungsbereich . 153
Tabelle 46: Betriebsfläche je Beschäftigten in m² nach Wirtschaftszweigen ... 154
Tabelle 47: Betriebsflächenbedarf aufgrund der zusätzlichen Sekundärbeschäftigten ... 155
Tabelle 48: Betriebsflächenbedarf im Dienstleistungsbereich aufgrund der Eigenentwicklung ... 155
Tabelle 49: Betriebsflächenbedarf in 2010 und 2015 ... 156
Tabelle 50: Wohnungsgröße nach Haushaltsgröße und Haushalts-Nettoeinkommen - Regionale Anpassungsschicht 1998[1)], Anteile in % ... 160
Tabelle 51: Wohnungsgrößen-Verteilung in den Gebäudegrößen 1998 in % ... 161
Tabelle 52: Wohnungsgrößen-Verteilung in Miete und Eigentum 1998 in % ... 162
Tabelle 53: Verteilung der Haushalte nach Haushaltsgrößen auf die Wohnungsgrößen - Bayern, Anteile in % ... 163
Tabelle 54: Verteilung der Haushalte nach Einkommen auf die Wohnungsgrößen - Bayern, Anteile in % ... 165
Tabelle 55: Verteilung der Haushalte nach Einkommen auf die Gebäudegrößen - Bayern, Anteile in % ... 166
Tabelle 56: Annahmen zur Aufteilung der Wohnungsgrößen auf die Gebäudegrößen und die Besitzstände Eigentum/Miete, Anteile in % . 167
Tabelle 57: Bis zum Jahr 2010 und 2015 zusätzlich benötigte Wohnungen nach Wohnungs- und Gebäudegröße ... 168

Tabelle 58: Wohnflächen in 1.000m² nach Wohnungs- und Gebäudegrößen 169
Tabelle 59: Wohnflächen in 1.000m² nach Wohnungsgrößen und Besitzstand 169
Tabelle 60: Wohnflächen in 1.000m² nach Gebäudegrößen und Besitzstand 170
Tabelle 61: Leerbauflächen im Untersuchungsgebiet nach Landkreisen 174
Tabelle 62: Leerbauflächen nach Gemeinden, in ha 175
Tabelle 63: Wohnbauflächenpotenzial differenziert nach Größenklassen... 177
Tabelle 64: Wohnbauflächenpotenzial differenziert nach Zentralörtlichkeit 177
Tabelle 65: Wohnbauflächenpotenzial differenziert nach Bahnanschluss in der Gemeinde 178
Tabelle 66: Wohnbauflächenpotenzial im 1000m-Einzugsbereich eines Bahnanschlusses, differenziert nach Bahnlinie 178
Tabelle 67: Gewerbeflächenpotenzial differenziert nach Größenklassen.... 180
Tabelle 68: Gewerbeflächenpotenzial differenziert nach Zentralörtlichkeit. 180
Tabelle 69: Gewerbeflächenpotenzial differenziert nach Gemeinden mit Bahnanschluss 181
Tabelle 70: Gewerbeflächenpotenzial im 1000 m-Einzugsbereich eines Bahnanschlusses, differenziert nach Bahnlinie 181
Tabelle 71: Gewerbeflächenpotenzial differenziert nach der Entfernung vom nächsten BAB-Anschluss 183
Tabelle 72: Gewerbeflächenpotenzial differenziert nach der Nähe zu einem Bahnanschluss oder BAB-Anschluss 184
Tabelle 73: Flächenpotenzial gemischte Bauflächen differenziert nach Größenklassen..... 185
Tabelle 74: Flächenpotenzial gemischte Bauflächen im 1000 m-Einzugsbereich eines Bahnanschlusses, differenziert nach Bahnlinie 185
Tabelle 75: Sonderleerbauflächen differenziert nach Hauptnutzungsarten . 186
Tabelle 76: Sonderleerbauflächen differenziert nach der Entfernung vom nächsten BAB-Anschluss 187
Tabelle 77: Potenzielles Wohnflächenangebot im Untersuchungsgebiet.... 201
Tabelle 78: Potenzielles gewerbliches Betriebsflächenangebot im Untersuchungsgebiet..... 201
Tabelle 79: Wohnflächenbedarf 2015 und potenzielles Wohnflächenangebot, differenziert nach Gebäudegröße 202
Tabelle 80: Wohnungsbedarf 2015 und potenzielles Wohnungsangebot, differenziert nach Gebäudegröße..... 203
Tabelle 81: Potenzielles Wohnflächenangebot in unterschiedlichen Gebäudegrößen, differenziert nach Teilräumen..... 204
Tabelle 82: Potenzielles Wohnflächenangebot in unterschiedlichen Gebäudegrößen, differenziert nach Zentralörtlichkeit..... 209
Tabelle 83: Potenzielles Wohnflächenangebot in unterschiedlichen Gebäudegrößen, differenziert nach Bahnlinie..... 210
Tabelle 84: Gewerblicher Betriebsflächenbedarf 2015 und potenzielles Betriebsflächenangebot 213
Tabelle 85: Potenzielles Betriebsflächenangebot in unterschiedlichen Gewerbeflächentypen, differenziert nach Teilräumen 215
Tabelle 86: Potenzielles Betriebsflächenangebot in unterschiedlichen Gewerbeflächentypen, differenziert nach Zentralörtlichkeit 219
Tabelle 87: Potenzielles Betriebsflächenangebot in unterschiedlichen Gewerbeflächentypen, differenziert nach Bahnlinie 220
Tabelle 88: Potenzielles Betriebsflächenangebot in unterschiedlichen Gewerbeflächentypen, differenziert nach Nähe zu einer Autobahn-Anschlussstelle 222

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

Abbildung 1: Aufbau des Strukturgutachtens 12
Abbildung 2: Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen, Erwerbstätige insgesamt 1991 = 100% 65
Abbildung 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen im Untersuchungsgebiet 66
Abbildung 4: Entwicklung der Zahl der Beschäftigten auf dem Flughafen München – nach Branchen 106
Abbildung 5: Schema einer Input-Output-Tabelle 112
Abbildung 6: Bedeutung von Standortfaktoren: Verarbeitendes Gewerbe in Bayern 125
Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet 138
Abbildung 8: Betriebsfläche je Beschäftigten in 2000 153
Abbildung 9: Betriebsflächenbedarf in 2015 nach Wirtschaftsbereichen . 156
Abbildung 10: Bis 2010 bzw. 2015 zusätzlich benötigte Wohnfläche nach Besitzstand 170
Abbildung 11: Bis 2010 bzw. 2015 zusätzlich benötigte Wohnfläche nach Gebäudegröße 171
Abbildung 12: Durchschnittliche Quadratmeter Wohnfläche pro Person - Regionale Anpassungsschicht 1998, Untersuchungsgebiet 2015 171
Abbildung 13: Durchschnittliche Wohnfläche pro Kopf 2015 im Untersuchungsgebiet nach Gebäudegröße 172
Abbildung 14: Leerbauflächen im Untersuchungsgebiet 174
Abbildung 15: Wohnflächenbedarf 2015 und potenzielles Wohnflächenangebot, differenziert nach Gebäudegröße 203
Abbildung 16: Potenzielles Wohnflächenangebot in unterschiedlichen Gebäudegrößen, differenziert nach Teilräumen 205
Abbildung 17: Potenzielles Wohnflächenangebot in unterschiedlichen Gebäudegrößen, differenziert nach Zentralörtlichkeit 209
Abbildung 18: Potenzielles Wohnflächenangebot in unterschiedlichen Gebäudegrößen, differenziert nach Bahnlinie 211
Abbildung 19: Gewerblicher Betriebsflächenbedarf 2015 und potenzielles Betriebsflächenangebot 214
Abbildung 20: Potenzielles Betriebsflächenangebot in unterschiedlichen Gewerbeflächentypen, differenziert nach Teilräumen 216
Abbildung 21: Potenzielles Betriebsflächenangebot in unterschiedlichen Gewerbeflächentypen, differenziert nach Zentralörtlichkeit 219
Abbildung 22: Potenzielles Betriebsflächenangebot in unterschiedlichen Gewerbeflächentypen im 1000m Einzugsbereich, differenziert nach Bahnlinie 221
Abbildung 23: Potenzielles Betriebsflächenangebot in unterschiedlichen Gewerbeflächentypen, differenziert nach Nähe zu einem Autobahnanschluss 222

VERZEICHNIS DER KARTEN

Karte 1: Untersuchungsgebiet 15
Karte 2: Absoluter Einwohnerzuwachs 1987 – 2000 23
Karte 3: Durchschnittliche jährliche Entwicklung der Bevölkerung 1987 – 2000 (in Prozent) 27
Karte 4: Wohnstandorte der am Flughafen Beschäftigten im Jahr 2000 31
Karte 5: Anteil der Wohnungen in Gebäuden mit 3 und mehr Wohnungen im Jahr 2000 (in Prozent) 39
Karte 6: Veränderungen des Anteils der Gebäude mit 3 und mehr Wohnungen im Zeitraum 1987 – 2000 (in Prozent) 41
Karte 7: Einwohner je Wohnung im Jahr 2000 (in Anzahl der Personen) ... 45
Karte 8: Absoluter Zuwachs an Arbeitsplätzen (SVB) 1987 – 2000 57
Karte 9: Durchschnittliche jährliche Entwicklung der SV-Beschäftigten 1987 – 2000 (in Prozent) 61
Karte 10: Bodenrichtwerte 2000, Wohnbauflächen 73
Karte 11: Bodenrichtwerte 2000, Gewerbeflächen 77
Karte 12: Typisierung der Gemeinden nach ihrem SVB – Pendler-aufkommen 1999 81
Karte 13: Potenzielles Wohnflächenangebot in unterschiedlichen Gebäudegrößen, differenziert nach Teilräumen 207
Karte 14: Potenzielles Betriebsflächenangebot nach Teilräumen in ha 217

ABKÜRZUNGEN

AP	Arbeitsplätze
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
ESVG	Europäisches System Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen
Ew.	Einwohner
FNP	Flächennutzungsplan
FTO	Flughafentangente Ost
GFZ	Geschossflächenzahl
ha	Hektar
IO / I-O	Input-Output
KIZ	Kleinzentrum
LH	Landeshauptstadt
MZ	Mittelzentrum
MMZ	Mögliches Mittelzentrum
MOZ	Mögliches Oberzentrum
NZO	Nicht-zentraler Ort
ÖV / ÖPNV	Öffentlicher (Personen-Nah) Verkehr
OZ	Oberzentrum
SSP	Siedlungsschwerpunkt
SVB	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigter
UG	Untersuchungsgebiet
UZ	Unterzentrum

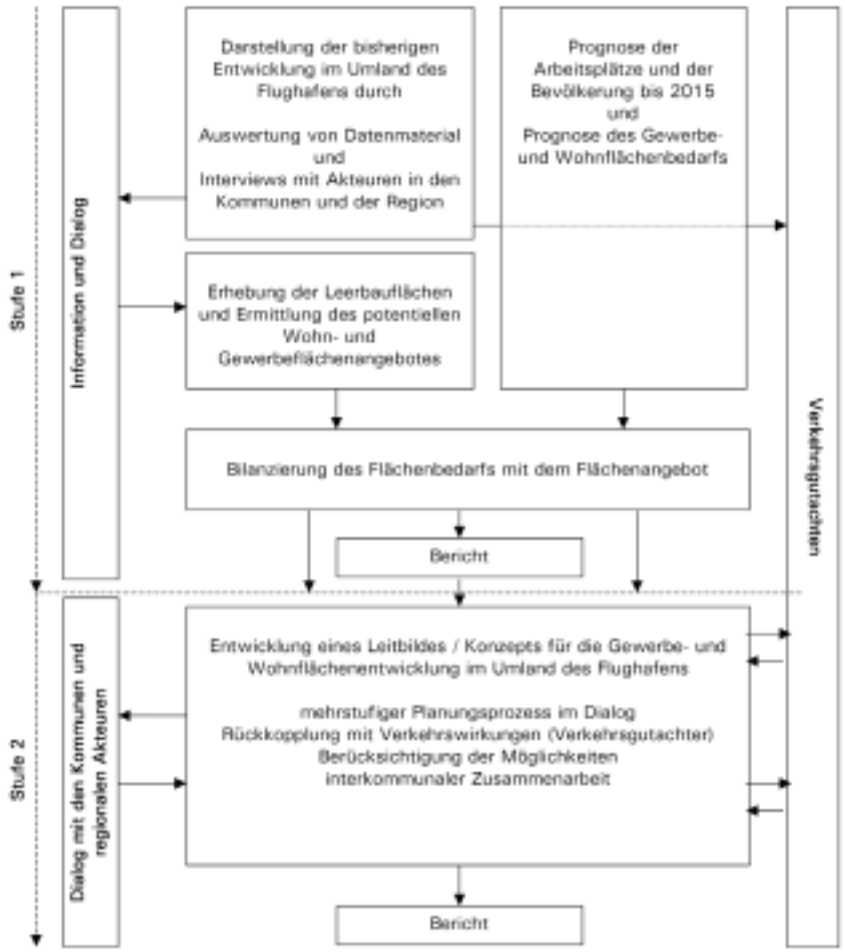
0. VORBEMERKUNG

Das aus Repräsentanten der Flughafenkreise und -gemeinden, der örtlichen Wirtschaft und der Flughafen München GmbH bestehende Flughafenforum unter Vorsitz des Bayerischen Staatsministers für Wirtschaft, 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, 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.

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

Abbildung 1: Aufbau des Strukturgutachtens



Das Strukturgutachten ist zweistufig angelegt. Beauftragt ist zunächst nur die Stufe 1, die eine Analyse der Entwicklungen im Flughafenumland, eine Bestandsaufnahme des potenziellen Flächenangebots sowie eine Prognose des Wohn- und Gewerbeflächenbedarfs bis 2015 umfasst.

Die Ergebnisse dieser Stufe 1 sowie die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens bilden die Grundlage für die zweite, konzeptionelle Stufe des Strukturgutachtens. Ziel dieser zweiten Stufe ist es, in einem dialogorientierten Prozess mit den beteiligten Akteuren, insbesondere den Städten und Gemeinden, ein tragfähiges, umsetzungsfähiges Konzept für die räumliche und verkehrliche Entwicklung im Flughafenumland zu erarbeiten. Dabei soll auch das Thema ‚interkommunale Zusammenarbeit' behandelt werden.

Dem Strukturgutachten 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. In Anbetracht des langfristigen Prognosezeitraums und der Erwartung, dass die Folgen zeitlich begrenzt wirksam sind, werden die geschätzten Verkehrsprognosen am Flughafen München allerdings unverändert beibehalten.

Bedingt durch die dem Gutachten zugrunde liegende Entwicklung werden sowohl die Beschäftigtenzahlen am Flughafen selbst als auch im Umland zunehmen. Entsprechend ist auch eine Zunahme der Wohnbevölkerung zu erwarten. Vor diesem Hintergrund soll das Gutachten im wesentlichen die

- Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen bis zum Jahr 2015 in der Flughafenregion und den daraus entstehenden Bedarf an Wohn- und Gewerbeflächen abschätzen und

- das dem geschätzten Bedarf gegenüberstehende Angebot an Wohn- und Gewerbeflächen im Untersuchungsgebiet ermitteln.

Darüber hinaus werden weitere Aussagen zu den Auswirkungen des Flughafens im Untersuchungsgebiet erwartet. Hinweise sollen zum einen durch die Auswertung vorliegenden statistischen Datenmaterials, zum anderen durch Einholen der spezifisch örtlichen und fachlichen Sicht der Städte und Gemeinden des Untersuchungsgebiets sowie ausgewählter regionaler Akteure gewonnen werden.

Die Stufe 1 des Gutachtens wird mit dem vorliegenden Abschlussbericht des Strukturgutachtens und dem Abschlussbericht des Verkehrsgutachtens sowie einer öffentlichen Präsentation der Ergebnisse abgeschlossen.

1. BISHERIGE ENTWICKLUNG IM UMLAND DES FLUGHAFENS

Im folgenden Kapitel wird die Entwicklung im Umland des Flughafens anhand von statistischen Daten analysiert. Zusätzlich wird die Einschätzung dieser Entwicklung aus der Sicht der Gemeinden und regionaler Akteure aufgezeigt.

1.1. ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES UND METHODIK

1.1.1 UNTERSUCHUNGSGEBIET

1989 wurde ein erstes Gutachten „Wirtschaftliche und verkehrliche Auswirkungen des neuen Flughafens München auf sein Umland" (Bearbeiter Teil1 Ifo-Institut, Teil 2 Planungsverband und Teil 3 Lehrstuhl für Verkehrsplanung Prof. Kirchhoff) vorgelegt. Der Untersuchungsraum umfasste seinerzeit 44 Städte und Gemeinden.

Untersuchungsgebiet = 71 Städte und Gemeinden

Bei der Beauftragung des vorliegenden Gutachtens wurde der damalige Untersuchungsraum dahingehend ergänzt, dass nunmehr alle Gemeinden der beiden Landkreise Erding und Freising eingeschlossen sind. Dieses Gebiet besteht aus 71 Städten und Gemeinden und wird im weiteren „Untersuchungsgebiet" (UG) genannt.

Von den insgesamt 71 Städten und Gemeinden gehören 62 der Planungsregion München (Region 14) und 9 Städte und Gemeinden der Planungsregion Landshut (Region 13) an (vgl. hierzu Karte 1).

Die Zugehörigkeit zu den Landkreisen teilt sich folgendermaßen auf:

- 4 Gemeinden gehören dem Landkreis Ebersberg,
- 26 Städte und Gemeinden dem Landkreis Erding,
- 24 Städte und Gemeinden dem Landkreis Freising,
- 8 Städte und Gemeinden dem Landkreis München und
- 8 Gemeinden dem Landkreis Landshut an.
- Die Stadt Landshut ist kreisfrei.

Das Untersuchungsgebiet bildet weitgehend das Haupteinzugsgebiet der Beschäftigten am Flughafen München ohne die Stadt München ab.

Die folgenden analytischen Betrachtungen dieses Kapitels beziehen sich ausschließlich auf das Untersuchungsgebiet mit seinen 71 Gemeinden und Städten.

Karte 1: Untersuchungsgebiet

Rückseite k1

1.1.2 METHODIK

Die Analyse der bisherigen Entwicklung im Umland des Flughafens erfolgte einerseits durch eine quantitative Untersuchungsmethodik mittels Auswertung statistischer Daten und andererseits durch eine qualitative Erhebung mittels Expertengespräche.

1.1.2.1 QUANTITATIVE ERHEBUNG DURCH AUSWERTUNG STATISTISCHER DATEN

Bei der Auswertung des statistischen Datenmaterials für alle 71 Städte und Gemeinden des Untersuchungsraums wurden schwerpunktmäßig die Daten für die Bevölkerungsentwicklung, für die Siedlungsentwicklung und Arbeitsplatzentwicklung, für die Bodenpreise für Wohn- und Gewerbebauland sowie für die Pendlerbeziehungen analysiert.
Der leichteren Nachvollziehbarkeit wegen wurde das jährliche prozentuale Wachstum linear und nicht exponentiell berechnet; im Ergebnis der Einteilung der Kommunen in solche mit starkem, erhöhtem, durchschnittlichem, stagnierendem und negativem Wachstum kommt es dabei zu keinen abweichenden Aussagen.

1.1.2.2 QUALITATIVE ERHEBUNG DURCH EXPERTENINTERVIEWS

Die quantitative Analyse der Entwicklung wird ergänzt durch die qualitative Beurteilung aus der Sicht der Gemeinden und regionaler Akteure. Hierzu wurden leitfadengestützten Expertengespräche durchgeführt, die u.a. auch den Beginn der Beteiligung der wichtigsten Akteure im Untersuchungsraum markierten. Ziel dieser Gespräche war es, eine individuelle Problem- und Chancensicht von den einzelnen Kommunen in ihrer unterschiedlichen Betroffenheit zu erhalten und damit eine Informationsgrundlage für ein tragfähiges, umsetzungsfähiges Konzept in der zweiten Phase des Strukturgutachtens zu schaffen.

Gespräche mit Vertretern der Städte und Gemeinden sowie regionalen Akteuren

Durch die Gespräche konnte die spezifisch örtliche und fachliche Sicht der Städte und Gemeinden des Untersuchungsgebiets sowie ausgewählter regionaler Akteure gewonnen werden.

Die regionalen Akteure waren die Landräte der Landkreise Erding, Freising, Ebersberg, Landshut und München, die Regionsbeauftragten der Regionen München und Landshut, die Höhere Landesplanungsbehörde der Regierungen von Oberbayern und Niederbayern, die Landeshauptstadt München sowie die Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern und die Handwerkskammer für München und Oberbayern.

Den Städten und Gemeinden sowie den regionalen Akteuren wurde die Gelegenheit gegeben, die Entwicklung der letzten 10 Jahre für ihren Wirkungsraum rückblickend zu betrachten und Veränderungen, die der Flughafen mit sich gebracht hat, in positiver, negativer oder auch wertneutraler Hinsicht zu schildern.

Darüber hinaus sollten – in die Zukunft blickend - erwartete, erhoffte oder befürchtete, Veränderungen und Entwicklungen vor dem Hinter-

grund des prognostizierten Wachstums von Fluggastzahlen und Frachtaufkommen angesprochen werden.

Zur Vorbereitung auf den Termin wurde der Gesprächsleitfaden für die Gemeindegespräche (siehe Anlageband) den BürgermeisterInnen vorab zugesandt. In diesem Leitfaden werden die Themenfelder Bevölkerungsentwicklung, Wohn- und Gewerbeentwicklung, Bodenmarkt, Infrastruktur, Steuern und Verkehr angesprochen.

Die Gespräche mit den Kommunen wurden im Zeitraum von Juni bis September 2001 durchgeführt. Hauptansprechpartner war der/die Erste BürgermeisterIn, die Gutachter hatten jedoch empfohlen, auch den geschäftleitenden Beamten und/oder Bauamtsleiter zum Gespräch hinzuzuziehen. Dieser Empfehlung wurde mehrheitlich gefolgt. In einzelnen Fällen waren neben dem Ersten Bürgermeister auch der Zweite Bürgermeister oder mehrere Gemeinderäte beim Gespräch dabei. Einige Bürgermeister haben den Termin zusammen mit dem Gemeinderat in einer Gemeinderatssitzung vorbereitet, was den hohen Stellenwert, der den Gesprächen beigemessen wurde, zeigt.

Das Gespräch fand jeweils in der Gemeinde bzw. Verwaltungsgemeinschaft statt und wurde seitens der Gutachter jeweils von einem Vertreter des Planungsverbandes und des mit dem Verkehrsgutachten beauftragten Büros Transver wahrgenommen, das vertiefend auf die verkehrlichen Fragen eingegangen ist. Die Gespräche, die auf Tonband aufgezeichnet wurden, dauerten im Mittel etwa 1,5 Stunden.

Gesprächsprotokolle im Anlagenband

Die Gespräche wurden in drei bis vier Seiten umfassende Protokolle zusammengefasst. Dabei wurden die Aussagen nicht wörtlich, sondern sinngemäß dokumentiert, mit Ausnahme des Resümees. Die Protokolle geben die subjektive Sichtweise der Gesprächspartner wieder. Die Einschätzung erfolgt aus dem örtlichen Wahrnehmungskontext heraus, der sich aus der spezifischen Größe und Lage der Gemeinde ergibt.

Da alle Protokolle durch die jeweilige Gemeinde freigegeben wurden, sind diese dem Abschlussbericht als Anlagenband beigefügt. Somit kann eine Transparenz hergestellt werden, die für die zweite konzeptionelle Stufe des Gutachtens erforderlich ist.

Die Protokolle enthalten auch eine kurze Darstellung der Einschätzung der verkehrlichen Probleme. Die Auswertung der Aussagen zum Verkehr erfolgt ausführlich aber nicht im Rahmen des vorliegenden Teils 1 - Strukturgutachten, sondern geht in den Teil 2 - Verkehrsgutachten, bearbeitet durch die Arbeitsgemeinschaft Prof. Keller, TU München, und das Büros Transver ein.

Als Vorbereitung für die Gespräche mit den regionalen Akteuren wurde eine Liste mit „Themenfeldern“ versandt. Die Gespräche wurden im Zeitraum Juli bis Anfang Oktober 2001 geführt, sie wurden aufgezeichnet und dauerten im Durchschnitt eine Stunde. Wichtige Gesprächsinhalte wurden in Protokollen sinngemäß festgehalten. Nicht immer wurden alle Themenfelder behandelt und bei der Wiedergabe kommt es aufgrund der inhaltlichen Zusammenhänge zu Überschneidungen. Die Liste der „Themenfelder“ und die Protokolle sind im Anlagenband zum Abschlussbericht enthalten.

1.2 BEVÖLKERUNG

Im folgenden Kapitel wird die Bevölkerungsentwicklung anhand von statistischen Daten quantitativ untersucht und durch qualitative Aussagen aus den Gemeindegesprächen ergänzt.

1.2.1 ERGEBNISSE DER DATENAUSWERTUNG

Die Bevölkerungsentwicklung wird für den Zeitraum zwischen 1987 und 2000 sowie in den Zeitintervallen vor und nach Inbetriebnahme des Flughafens (1992) untersucht.

1.2.1.1 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IM UNTERSUCHUNGSGEBIET

Bevölkerungswachstum im Untersuchungsgebiet 23,8%

Die Gesamtzahl der Bevölkerung ist im Zeitraum zwischen 1987 von 407.920 und 2000 auf 505.161 um rd. 97.000 Einwohner gestiegen, was einem Bevölkerungswachstum von 23,8% entspricht.

Tabelle 1: Einwohnerzuwachs und –verteilung im Untersuchungsgebiet, differenziert nach Landkreisen

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

Quelle: Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen

Bei der Betrachtung der räumlichen Verteilung der Bevölkerungszahlen im Jahr 2000 ist festzustellen, dass in den Städten und Gemeinden der Standortlandkreise des Flughafens Erding (mit 26 Gemeinden) und Freising (24 Gemeinden) rd. 53% der Bevölkerung wohnen. Auf die vergleichsweise wenigen zum Untersuchungsgebiet zählenden Gemeinden im Landkreis München (8 Gemeinden) entfallen immerhin 19%, auf die Gemeinden des Landkreises Landshut (8 Gemeinden) und die Stadt Landshut entfallen bei annähernd gleichen Teilen, insgesamt rd. 22% und auf die Gemeinden im Landkreis Ebersberg (4 Gemeinden) rd. 6%.

Tabelle 2: Absolutes jährliches Bevölkerungswachstum im Untersuchungsgebiet, differenziert nach Landkreisen

Städte und Gemeinden im	Bevölkerungswachstum					
	1987 - 2000		1987 – 1992		1992 – 2000	
	im jährl. Durchsch.	i.% v. UG	im jährl. Durchsch.	i.% v. UG	im jährl. Durchsch.	i.% v. UG
Untersuchungsgebiet (71)	7.480	100,0	9.480	100,0	6.230	100,0
LK Ebersberg (4)	612	8,2	606	6,4	616	9,9
LK Erding (26)	2.007	26,8	1.812	19,1	2.129	34,2
LK Freising (24)	2.518	33,7	3.176	33,5	2.106	33,8
LK München (8)	1.347	18,0	2.337	24,7	728	11,7
LK Landshut (8)	816	10,9	822	8,7	812	13,0
Stadt Landshut	181	2,4	727	7,6	-161	- 2,6

Quelle: Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen

Der Bevölkerungszuwachs des Untersuchungsgebiets im Zeitraum 1987 - 2000 betrug im Durchschnitt jährlich rd. 7.500 Einwohner und hat sich zu 60% auf die Flughafen-Standortlandkreise Erding und Freising konzentriert.

Bevölkerungszunahme vor 1992 höher als nachher - aber Unterschiede zwischen den Landkreisen

Die durchschnittliche jährliche Bevölkerungszunahme im Untersuchungsgebiet war vor Inbetriebnahme des Flughafens, im Zeitraum 1987 – 1992, mit rd. 9.500 Einwohner deutlich höher als im Zeitraum 1992 – 2000 mit rd. 6.200 Einwohnern.

Die Teilräume weisen hinsichtlich der Verteilung des durchschnittlichen jährlichen Wachstums vor und nach 1992 erkennbare Unterschiede auf. Besonders auffällig ist dies für die Gemeinden des Landkreises Erding, die vor 1992 nur einen Anteil von 19,1% am durchschnittlichen jährlichen Wachstum erreichten und deren Anteil nach 1992 auf 34,2% anstieg. Der Anteil am durchschnittlichen jährlichen Wachstum der Gemeinden des Landkreises München hingegen war vor 1992 mit 24,7% deutlich höher als nach 1992 mit 11,7%. Der Landkreis Freising hatte sowohl vor als auch nach der Inbetriebnahme des Flughafens einen sehr hohen Anteil am Bevölkerungswachstum (33,5% vorher bzw. 33,8% nachher).

Die Gemeinden im Landkreis Landshut und die Stadt Landshut haben bei der Bevölkerungsaufnahme eine vergleichsweise untergeordnete Rolle gespielt. Relativ betrachtet haben sich die Landshuter Umlandgemeinden allerdings, wie Tabelle 1 zeigt, ähnlich entwickelt (+25,9%) wie z.B. der Landkreis Freising (+27,4%).

1.2.1.2 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IM GROSSRÄUMIGEN VERGLEICH

Zur Beurteilung der Frage, ob sich die Entwicklung des Untersuchungsgebietes signifikant von der anderer Räume unterscheidet, werden im Folgenden dessen Wachstumsraten mit denen benachbarter Gebietseinheiten verglichen.

Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet im Vergleich zu anderen Räumen

Raum	Bevölkerung Veränderung in %		
	1987-2000	1987-1992	1992-2000
Untersuchungsgebiet	23,8	11,6	10,9
Untersuchungsgebiet in Region 14	27,1	12,8	12,7
Region 14 ohne Untersuchungsgebiet	6,8	6,0	0,7
Region 14 ohne Untersuchungsgebiet und ohne Stadt München	16,9	8,3	7,9
Untersuchungsgebiet im Raum Landshut (ohne Stadt Landshut)	25,9	10,0	14,4
Untersuchungsgebiet im Raum Landshut (mit Stadt Landshut)	13,3	7,9	13,3
LK Landshut ohne Untersuchungsgebiet	20,8	8,8	11,0

Quelle: Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen

Ein Vergleich des in der Region München liegenden Teils des Untersuchungsgebietes mit der übrigen Region München zeigt, dass sich die Bevölkerung innerhalb des Untersuchungsgebietes stärker entwickelt hat als in der übrigen Region, und zwar sowohl mit als auch ohne Einbeziehung der Stadt München, die wie die Stadt Landshut nach 1992 Bevölkerungsverluste hat hinnehmen müssen.

Innerhalb des Landkreises Landshut sind die Gemeinden des Untersuchungsgebiets mit rd. 26% stärker gewachsen als die des übrigen Landkreises mit rd. 21%.

Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung in den Landkreisen Erding und Freising im Vergleich zu anderen Landkreisen der Region 14

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

Quelle: Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen

Stärkstes Bevölkerungswachstum in den LK Erding und Freising

Bei einem Vergleich des Untersuchungsgebietes bzw. der beiden Standortlandkreise Erding und Freising mit einzelnen Landkreisen der Region 14 fällt zunächst auf, dass die Bevölkerungsentwicklung in den Landkreisen deutliche Unterschiede aufweist. Ein räumliches Muster ist dabei aber nicht erkennbar.

Die Standortlandkreise Erding und Freising sind durch die stärksten Zuwachsraten gekennzeichnet. Allerdings erreichen auch die Land-

kreise Ebersberg, Dachau und Landsberg / Lech, ohne unmittelbare Flughafennähe, hohe Wachstumsraten.

Auffällig ist das mit deutlichem Abstand vor den übrigen Kreisen liegende Wachstums des Landkreises Erding im Zeitraum von 1992 bis 2000.

1.2.1.3 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG NACH GEMEINDEN

ABSOLUTER BEVÖLKERUNGSZUWACHS

Im Folgenden wird die Bevölkerungsentwicklung differenziert für die einzelnen Gemeinden des Untersuchungsgebiets aufgezeigt. Zunächst erfolgt die Betrachtung absoluter Einwohnerzuwächse für den Zeitraum von 1987 bis 2000. Aus Karte 2 geht also hervor, welche Gemeinden bzw. Teilräume des Untersuchungsgebiets schwerpunktmäßig an der Aufnahme zusätzlicher Bevölkerung beteiligt waren (siehe auch Tabellen im Anhang 1.2).

Bevölkerungszuwächse auf Orte höherer Zentralität und Siedlungsschwerpunkte konzentriert

Es zeigt sich, dass schwerpunktmäßig die größeren zentralen Orte einschließlich der Siedlungsschwerpunkte die größten absoluten Einwohnerzuwächse zu verzeichnen hatten. Mehr als die Hälfte (52,5%) der zusätzlichen Bevölkerung ist in die 15 Kommunen mit Zuwächsen über 2.000 Einwohnern gezogen. Die Kreisstädte Freising (+6.514 Ew.) und Erding (+7.033 Ew.) nehmen dabei mit deutlichem Abstand vor der Gemeinde Poing, die am drittstärksten gewachsen ist (+4.250 Ew.), eine Spitzenstellung ein. Für viele der betroffenen Kommunen (Freising, Moosburg, Dorfen, Neufahrn, Markt Schwaben und Unterschleißheim) hat dieser Zuwachs jedoch kein auffallend hohes relatives Wachstum bedeutet, sondern sich im Rahmen einer eher durchschnittlichen Einwohnerentwicklung bewegt (vgl. hierzu Karte 3). Für die Stadt Landshut war der Zuwachs von rd. 2.350 Einwohnern gemessen an der Ausgangsbevölkerung sogar äußerst gering.

Es haben sich allerdings auch Gemeinden durch hohe Einwohnerzuwächse im Verhältnis zu ihrer Ausgangsgröße deutlich verändert. Dies sind Wachstumsgemeinden wie z.B. Unterföhring, Aschheim, Poing und Hallbergmoos, in geringerem Maße auch Erding, Eching/FR, Garching und Essenbach.

Absolute Zuwächse in kleinen, ländlichen Gemeinden gering

Absolut betrachtet haben die kleinen Gemeinden im Norden und Westen des Landkreises Freising, im Landkreis Erding sowie im Süden von Landshut relativ wenige Einwohner aufgenommen. Allerdings hat selbst dieser eher geringe absolute Zuwachs für die meisten betroffenen Gemeinden im Verhältnis zu ihrer Ausgangsgröße ein hohes Wachstum bedeutet. Eine Ausnahme bilden hier lediglich die Gemeinden im östlichen Landkreis Erding, die von besonderen Wachstumsimpulsen offensichtlich weitgehend unberührt geblieben sind und eine für sie durchschnittliche Entwicklung vollzogen haben (vgl. auch Karte 3).

Karte 2: Absoluter Einwohnerzuwachs 1987 – 2000

Rückseite k2

RELATIVER BEVÖLKERUNGSZUWACHS

Die folgende Betrachtung der relativen durchschnittlichen jährlichen Bevölkerungszuwächse seit 1987 (Karte 3 und Tabellen im Anhang 1.2) rückt besonders die Entwicklung der einzelnen Gemeinden in Bezug auf ihre Ausgangsgröße in den Vordergrund. Dieses ist vor allem für ein besseres Verständnis individueller gemeindlicher Problemlagen und -sichten von Bedeutung.

Mehrheit der Gemeinden mit erhöhtem oder starkem relativen Wachstum

Im Untersuchungsgebiet liegen 17 Gemeinden mit einem starken Bevölkerungswachstum von 3 und mehr Prozent pro Jahr, davon gehören 13 Gemeinden den Standortlandkreisen des Flughafens Erding und Freising an. Den mit 6,3% stärksten jährlichen Zuwachs verzeichnet die Gemeinde Berglern, gefolgt von Hallbergmoos mit 6%. 27 Gemeinden des Untersuchungsgebietes haben ein „erhöhtes Bevölkerungswachstum" zwischen 2,0 bis unter 3% zu verzeichnen, 23 Gemeinden ein „durchschnittliches Wachstum" zwischen 1,0 bis unter 2% und in 4 Gemeinden stagniert die Bevölkerungszahl (0 bis unter 1%). Die Zahl der Gemeinden im Untersuchungsgebiet, die ein erhöhtes oder starkes Bevölkerungswachstum aufweisen, übersteigt demnach deutlich die Zahl derjenigen mit durchschnittlichem oder geringem Wachstum.

Wachstumsschwerpunkte

Die Wachstumsschwerpunkte in Bezug auf den relativen Bevölkerungszuwachs liegen innerhalb des Untersuchungsgebietes in den flughafennahen Gemeinden Hallbergmoos, Oberding und Marzling sowie im westlichen Landkreis Erding und nördlichen und westlichen Landkreis Freising. Auch die südlich an die Stadt Landshut angrenzenden Gemeinden sowie der Münchner Osten (mit Ausnahme von Kirchheim) verzeichnen ein erhöhtes Bevölkerungswachstum. Nur geringe bis durchschnittliche Zuwächse gibt es demgegenüber im östlichen Landkreis Erding sowie in fast allen größeren zentralen Orten wie Landshut, Freising, Erding, Moosburg, Dorfen und Taufkirchen.

Nichtzentrale Orte überwiegend mit starkem relativen Wachstum

Was sich schon allgemein – auf Bundes- und Landesebene - in den 90er Jahren abgezeichnet hat, trifft in besonderem Maße auch auf das Untersuchungsgebiet zu: 12 der 17 Gemeinden mit starkem Wachstum sind nicht-zentrale Orte, wenngleich zwei von ihnen (Hallbergmoos und Oberding) Standortgemeinden des Flughafens sind (Hallbergmoos ist erst seit 2001 als Kleinzentrum ausgewiesen worden). Immerhin sind von den 12 nicht-zentralen Orten 4 an die S-Bahn/DB angebunden (Ottenhofen und Wörth im Landkreis Erding, Hallbergmoos und Marzling im Landkreis Freising).

Karte 3: Durchschnittliche jährliche Entwicklung der Bevölkerung 1987 – 2000 (in Prozent)

Rückseite k3

1.2.1.4 WOHNSTANDORTE DER AM FLUGHAFEN BESCHÄFTIGTEN IM JAHR 2000

Stadt München, LK Freising und LK Erding bevorzugte Wohnstandorte

Eine Analyse der Wohnorte der am Flughafen Beschäftigten nach Kreisen zeigt, dass nach wie vor der größte Teil in der Landeshauptstadt wohnt. Der Anteil, der von 24% in 1994 auf knapp 27% in 1997 stieg, schrumpfte allerdings in den folgenden Jahren und lag in 2000 bei knapp 23%. Dagegen verzeichnete der Kreis Freising kontinuierliche Anteilsgewinne: nach 14% in 1994 und 19% in 1997 wohnten im Jahr 2000 bereits 20% der Beschäftigten in diesem Kreis. Eine ähnliche Entwicklung findet sich auch im Kreis Erding, der im Jahr 2000 einen Anteil von 17% aufwies. Je 8% der Beschäftigten wohnten im Kreis Landshut (Stadt einschl. Landkreis) bzw. im Landkreis München.

Wohnstandorte im Untersuchungsgebiet

Im Untersuchungsgebiet wohnten im Jahr 2000 rd. 9.750 der am Flughafen Beschäftigten, das sind rd. 48% aller am Flughafen beschäftigten Personen. Hiervon wohnten im Landkreis Freising 4.098 Personen; dies entspricht 42% aller im Untersuchungsgebiet ansässigen Beschäftigten, bevorzugt waren Freising, Moosburg a.d. Isar sowie Hallbergmoos.

Im Landkreis Erding wohnten 3.431 aller Beschäftigten (35%). Auch hier dominierte die Kreisstadt mit einem Anteil von 30% deutlich. Weitere wichtige Wohngemeinden sind Oberding, Wartenberg, Taufkirchen und Dorfen.

In den Landshuter Gemeinden wohnten rd. 1.060 Beschäftigte. Die Stadt Landshut hat wiederum davon einen Anteil von knapp 27%. Weitere rd. 14% der Beschäftigten wohnten in den Gemeinden Altdorf bzw. Kumhausen.

In den im Untersuchungsgebiet liegenden Kommunen des Landkreises München lebten 882 Beschäftigte. Auf Unterschleißheim und Ismaning entfällt ein Anteil von je 24% , auf Garching und Unterföhring ein Anteil von je 12%.

In den vier Gemeinden im Landkreis Ebersberg wohnten rd. 270 Beschäftigte, davon über 50% in Markt Schwaben.

Karte 4 stellt die Wohnstandorte der am Flughafen Beschäftigten im Jahr 2000 dar.

Karte 4: Wohnstandorte der am Flughafen Beschäftigten im Jahr 2000

Rückseite k4

1.2.2 ERGEBNISSE AUS DEN EXPERTENGESPRÄCHEN

1.2.2.1 RÜCKBLICKENDE BETRACHTUNG

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Die Expertengespräche haben in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung die statistischen Angaben bestätigt. In fast allen Gemeinden wurde ein (mehr oder weniger) starkes Bevölkerungswachstum beobachtet, das hauptsächlich als Folge von Zuzügen beschrieben wird.

Unterschiedliche Einflussfaktoren für das Wohnstandortverhalten

Der räumlich unterschiedliche Bevölkerungszuzug im Untersuchungsgebiet hängt nach Erkenntnissen aus den Gesprächen einerseits vom verfügbaren Flächen- bzw. Wohnungsangebot in einer Gemeinde ab, ist also von dieser unmittelbar beeinflusst. Andererseits spielt aber auch die Wohnstandortattraktivität einer Gemeinde, die sich aus einer Vielzahl von Einzelgrößen ergibt, eine Rolle, wie z.B. die Grundstücks- bzw. Mietpreise, das landschaftliche und bauliche Umfeld, die Infrastrukturausstattung, die Erreichbarkeit der LH München bzw. der Stadt Landshut, die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes etc. Die Entscheidung für einen Wohnstandort hängt dabei von den individuellen Rahmenbedingungen des einzelnen Haushaltes ab, z.B. von Einkommen oder Arbeitsplatz.

Flughafen als einer von vielen Einflussfaktoren

Unter dieser Vielzahl an Einflussgrößen ist der Flughafen direkt vor allem als Arbeitplatzstandort sowie als Impulsgeber für die Entstehung weiterer Arbeitsplätze in seinem Umfeld von Bedeutung. Weitere indirekte Wirkungen etwa in Bezug auf Bodenpreise kommen hinzu. Der Flughafen ist damit einer, aber keineswegs alleiniger Einflussfaktor für die Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet. Oft hat er jedoch ohnehin erkennbare Tendenzen verstärkt oder beschleunigt. Grundsätzlich lässt sich der Anteil des Flughafeneinflusses an der Bevölkerungsentwicklung einer Gemeinde nicht quantifizieren. Möglich sind allenfalls qualitative Tendenzaussagen.

Weitgehend unabhängige Entwicklung in vielen Gemeinden im Münchner Norden und Osten

Insbesondere das Bevölkerungswachstum in den Städten und Gemeinden im Münchener Norden und Osten ist das Ergebnis sich überlagernder Einflüsse. Der anhaltende Trend zur Stadt-Umland-Wanderung, eine hohe Wohnstandortattraktivität aufgrund eines hohen Arbeitsplatzangebotes in den Gemeinden selbst und, nach 1992 auch die Nähe zum Flughafen und zur neuen Messe Riem machen die Gemeinden als Wohnstandorte attraktiv. Diese Entwicklung unterstützende Ziele der Landes- und Regionalplanung und ein entsprechender Ausbau von sozialer Infrastruktur und einer guten Anbindung auf Schiene und Straße haben zu dieser Attraktivität beigetragen.

Die Bürgermeister der Städte und Gemeinden in diesem Raum sehen denn auch ihre gemeindliche Bevölkerungsentwicklung durch den Flughafen nur unmaßgeblich beeinflusst, zumal wenn, wie etwa in Garching, Oberschleißheim, Unterschleißheim oder Kirchheim, die Hauptwachstumsphase vor der Inbetriebnahme des Flughafens lag.

… und im Landshuter Raum

Stadt-Umland-Wanderungen sind für das Wachstum der Gemeinden im Umland von Landshut sogar der ausschlaggebende Einflussfaktor. Ausgelöst durch die A 92 und ihre gewerblichen Entwicklungsimpulse haben sich die Bevölkerungszuwächse dabei zunächst vor allem auf

die nördlich der Stadt liegenden Gemeinden konzentriert. Ein spürbarer Einfluss des Flughafens wird von den Gemeinden im Raum Landshut rückblickend nicht gesehen. Seitens der Regionalplanung Landshut wird darauf hingewiesen, dass das Wachstum auch durch ein „Überschwappen“ aus dem Raum München aufgrund der niedrigen Bodenpreise erfolgt ist.

Wachstum mit stärkerem Flughafenflughafenbezug

Eine bedeutendere Rolle für die Bevölkerungsentwicklung spielt der Flughafen und die durch ihn ausgelöste gewerbliche Entwicklung in seinem Umfeld in den Anrainer-Gemeinden, wie z.B. Hallbergmoos und Oberding, aber auch in Ottenhofen, Moosinning, Marzling oder Langenbach.

Auch die kleineren Gemeinden im nördlichen und westlichen Landkreis Freising sowie z.T. im östlichen Landkreis Erding spüren einen durch den Flughafen verstärkten Siedlungsdruck. Ihr Wachstum ist im wesentlichen eine Folge des Zuzugs der Haushalte, die den Wunsch nach einem freistehenden Eigenheim "im Grünen" realisieren möchten. Ein entsprechendes Wohnangebot zu einem „bezahlbaren“ Preis ist in dem im Untersuchungsgebiet gelegenem Teil der Region München eigentlich nur noch in diesen Gemeinden vorhanden.

BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR

Zuziehende überwiegend junge Erwerbstätige (mit Kind)

Das vor allem durch Wanderungsgewinne ausgelöste Bevölkerungswachstum bedeutete für die Gemeinden in der Regel auch eine Veränderung der Bevölkerungsstruktur. Zuziehende waren überwiegend jüngere Erwerbstätige und junge Familien, bereits mit Kindern oder mit Kinderwunsch.

Für die Gemeinden war dieser Prozess oft mit zusätzlichen, meist auf Kinder ausgerichtete Infrastrukturangeboten verbunden. Dazu kommt, dass bedingt durch sozialen Wandel und Doppelberufstätigkeit insgesamt höhere Anforderungen an die Art und den Umfang von Betreuungsangeboten gestellt werden. Die höhere Kinderzahl wirkt sich auch auf die Schulen aus, für die die Landkreise zuständig sind.

Soziale Integration als gemeindliche Aufgabe

Einige Gemeinden weisen darauf hin, dass durch die hohe Zahl von Zuziehenden erhöhte Anstrengungen für die soziale Integration erforderlich wurden. Sie sehen Beeinträchtigungen für die örtliche Identität und das örtliche soziale Leben durch Neubürger, die sich häufig in Einkommen, Beruf und Haushaltsstruktur von der Altbevölkerung unterscheiden und eine Eingliederung in die örtliche Gemeinschaft oft nur bedingt anstreben. Das negative Szenario ist die "Schlafgemeinde", in der ein Großteil der Bewohner zurückgezogen und ohne Beteiligung am örtlichen Gemeinwesen lebt. Die zum Teil zeitlich begrenzte Wohndauer und die damit einhergehende relativ hohe Fluktuation in der Bevölkerung, die viele Gemeinden verstärkt feststellen, begünstigen und verstärken eine solche Entwicklung noch.

Die Gemeinden versuchen, die Integration der Zuziehenden z.B. durch örtliche Kultur- und Sportangebote und ein vielfältiges Vereinswesen zu fördern. Vielfach wird auch den Kindern eine entscheidende Rolle bei der Integration der Familien beigemessen.

1.2.2.2 ERWARTUNGEN AN UND ZIELE FÜR DIE KÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Ziele zum künftigen Bevölkerungswachstum

Fast alle Kommunen im Untersuchungsgebiet sehen sich auch künftig einem erhöhten Siedlungsdruck ausgesetzt und haben vor diesem Hintergrund konkrete Vorstellungen für ihre künftige Einwohner- und Wohnsiedlungsentwicklung. Diesbezügliche Ziele sind zum Teil in formellen oder informellen gemeindlichen Planungen festgehalten und z.B. in Form absoluter Einwohnerzielwerte oder als absolute oder relative jährliche Wachstumsraten formuliert. Grundsätzlich möchte keine der Kommunen künftig ein Bevölkerungswachstum völlig ausschließen oder verhindern, die Vorstellungen über die Höhe des Wachstums sind aber durchaus unterschiedlich.

Höheres Wachstum

Einige Kommunen sehen für ihre künftige Entwicklung eine deutliche Wachstumsperspektive. Zum Teil handelt es sich dabei um Gemeinden, die auch in der Vergangenheit bereits ein hohes Wachstum aufwiesen, zum Teil aber auch um solche, die bislang keine besonders hohen Bevölkerungszuwächse zu verzeichnen hatten. Ein erhöhtes Wachstum erwarten z.B. einige Gemeinden im Münchener Norden und Osten, wie z.B. Unterschleißheim, Unterföhring oder Kirchheim, und im engeren Flughafenumfeld wie z.B. Oberding, Hallbergmoos, Eitting und Marzling sowie darüber hinaus auch Wartenberg, Fraunberg und, bedingt, Berglern. Bei einigen Gemeinden im Münchner Umland stoßen die Entwicklungen aber schon an Siedlungsgrenzen.

Im Raum Landshut ist neben den größeren Stadt-Umland-Gemeinden im Norden der Stadt Landshut vor allem die Stadt selbst bereit, Einwohner aufzunehmen. Sie hat dafür durch die Schaffung von umfangreichem Baurecht auch bereits sehr weitgehend Vorsorge getroffen. Auch die Gemeinden südlich der Stadt Landshut wollen künftig etwas stärker wachsen als bisher.

„Moderates" Wachstum

Die überwiegende Zahl der Städte und Gemeinden, vielfach auch solche, die in der Vergangenheit ein vergleichsweise hohes Wachstum zu verzeichnen hatten, äußert für die Zukunft allerdings den Wunsch nach einem „moderaten" Wachstum. Dieser „weiche" Begriff wird von den Kommunen durchaus unterschiedlich interpretiert, in etwa lässt sich aber ein Wachstum von etwa 1-2% pro Jahr annehmen. Grund für den Wunsch nach einem gemäßigten Wachstum ist vor allem die Folgen des Wachstums, wie z.B. die Integration neuer Mitbürger in das Gemeinwesen oder die Finanzierung von Nachfolgelasten besser bewältigen zu können. Zusätzlich zum Steuerungsinstrument der gemeindlichen Bauleitplanung wollen sich vor diesem Hintergrund die meisten kleinen Gemeinden auch künftig des Einheimischenmodells (siehe auch Kapitel 1.3.6) bedienen.

Gemäß der eigenen Wachstumsaussagen werden absolut betrachtet künftig die meisten zusätzlichen Einwohner in den bereits einwohnerstarken Gemeinden des Landkreises München, in den Siedlungsschwerpunkten und in den größeren zentralen Orten (Landshut, Erding, Freising, Dorfen) unterkommen.

1.3 WOHNEN

Die Siedlungsstruktur des Untersuchungsgebietes weist deutliche Unterschiede auf, diese sind vor allem bedingt durch die historische Siedlungsentwicklung, die Unterschiede in der Zentralörtlichkeit und entsprechend unterschiedliche Baudichten.

Es gibt Städte und Gemeinden im Untersuchungsgebiet mit einer Vielzahl von Ortsteilen und Weilern, einige Gemeinden bestehen aus mehreren Hauptorten (häufig eine Folge der Gebietsreform) und andere aus einem Hauptort mit keinen oder wenigen Ortsteilen. Die bauliche Entwicklung konzentriert sich aber im gesamten Untersuchungsgebiet schwerpunktmäßig auf die Hauptorte.

Im folgenden Kapitel wird die Wohnsiedlungsentwicklung im Zeitraum zwischen 1987 und 2000 anhand von Daten für den Bestand an Wohnungen gesamt, für die Wohnungszugänge, für Wohnungen in Mehrfamilienhäusern, für den Wohnflächenverbrauch und die Wohnungsbelegung quantitativ untersucht. Die Aussagen zur Entwicklung der Eigenheime, zur Entwicklung des Mietwohnungsmarktes, zu den Einheimischenmodellen und zur Nachverdichtung stützen sich auf die Auswertung der Gemeindegespräche.

1.3.1 ENTWICKLUNG DES WOHNUNGSBESTANDES GESAMT

Steigende Pro-Kopf-Wohnfläche

Der Bestand an Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden im Untersuchungsgebiet hat in den Jahren seit 1987 um rd. 52.000 Wohneinheiten zugenommen; das entspricht einem Wachstum von 32,7 % (vgl. Tabellen im Anhang 1.3). Das Bevölkerungswachstum lag im gleichen Zeitraum bei 23,8 %, was bereits auf eine abnehmende Wohnungsbelegung und, damit gleichlaufend, eine ansteigende Wohnfläche je Person hindeutet. Verteilt man den Einwohnerzuwachs von 97.000 rechnerisch auf die Wohnungszugänge, bedeutet dies 1,87 Einwohner pro Wohneinheit.

Die Verteilung des Wohnungsbestands entspricht natürlich nahezu der räumlichen Verteilung der Bevölkerung, so dass auf diese hier nicht näher eingegangen wird.

Tabelle 5: Entwicklung der jährlichen Zugänge an Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden (Reinzugang), differenziert nach Landkreisen

Städte und Gemeinden im	Zugang an Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden					
	1987-2000		1987-1992		1992-2000	
	im jährl. Durchschnitt	in % v. UG	im jährl. Durchschnitt	in % v. UG	im jährl. Durchschnitt	in % v. UG
Untersuchungsgebiet (71)	4.012	100,0	3.183	100,0	4.529	100,0
LK Ebersberg (4)	305	7,6	284	8,9	317	7,0
LK Erding (26)	966	24,1	576	18,1	1.210	26,7
LK Freising (24)	1.197	29,8	908	28,5	1.377	30,4
LK München (8)	734	18,3	691	21,7	761	16,8
LK Landshut (8)	452	11,3	336	10,6	524	11,6
Stadt Landshut	358	8,9	388	12,2	340	7,5

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung und eigene Berechnungen

Ein Vergleich der Wohnungszugänge nach Abzug der Umnutzungen und Abbrüche (Reinzugänge) mit den Bevölkerungszugängen in den beiden Perioden 1987 - 1992 und 1992 – 2000 zeigt, dass im Untersuchungsraum mit rd. 4.500 Wohnungen im zweiten Betrachtungsabschnitt jährlich deutlich mehr Wohnungen gebaut wurden als im ersten mit durchschnittlichen 3.200 und dass dieses Ergebnis vor allem in den beiden Standortlandkreisen des Flughafens, Erding und Freising, erzielt wurde.

Demgegenüber weist das Bevölkerungswachstum ein gegenläufiges Bild auf: bis 1992 lag es fast bei durchschnittlich jährlichen 9.500 Einwohnern, danach nur noch bei rd. 6.200 (vgl. Tabelle 2). Dieses vom Wohnungsbau sichtlich abweichende Ergebnis ist vor allem von den Gemeinden im Landkreis München beeinflusst worden, deren Bevölkerungszugänge von jährlich rd. 2.300 vor 1992 auf rd. 700 nach 1992 abgefallen sind. Aber auch der Landkreis Freising verzeichnet gegenüber der ersten Periode mit noch jährlichen 3.200 ein um rd. 1.100 geringeres Bevölkerungswachstum nach 1992.

Das Auseinanderdriften von Bevölkerungsentwicklung und der Entwicklung der Wohnungsfertigstellungen kann verschiedene Ursachen haben. So könnte es sein, dass im Untersuchungsgebiet ein Nachholbedarf an Wohnungen bestand und die Investoren - wie nach dem altbekannten "Schweinezyklus" üblich - mit einer erheblichen zeitlichen Verzögerung reagiert haben bzw. noch reagieren werden. Es besteht aber auch die Möglichkeit, dass während einer bestimmten Periode die in die Region zuwandernde Bevölkerung im Durchschnitt in recht großen Haushalten organisiert war und deshalb nur wenige Wohnungen nachgefragt hat.

1.3.2 ENTWICKLUNG DER MEHRFAMILIENHÄUSER

Der heutige Bestand an Wohnungen in Wohngebäuden mit 3 und mehr Wohnungen (Mehrfamilienhäuser) ist in der Karte 5 dargestellt und korrespondiert in weiten Teilen mit der Wohnungsbelegung (vgl. Karte 7 und Kapitel 1.3.3)

Hohe Anteile an Mehrfamilienhäusern finden sich erwartungsgemäß in den Städten Landshut, Freising und Erding, in den zentralen Orten höherer Stufe sowie, bis auf Kirchheim, in den Siedlungsschwerpunkten und in den beiden Kleinzentren Hallbergmoos und Altdorf. Bis auf Aschheim und Garching (U-Bahn nur bis Hochbrück) sind dies alles Gemeinden, die durch den ÖPNV bestens erschlossen sind.

In den kleineren, ländlich geprägten Gemeinden findet man nur relativ wenige Mehrfamilienhäuser vor. Die ortstypische Siedlungsstruktur ist dort vorwiegend durch Ein- und Zweifamilienhäuser geprägt, abgesehen von den landwirtschaftlichen Hofstellen.

Tabelle 6: Entwicklung des Anteiles der Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden mit 3 und mehr Wohnungen am Gesamtbestand, differenziert nach Landkreisen

Städte und Gemeinden im	Anteil Wohnungen in Wohngebäuden mit 3 u.m. Wohnungen		
	1987	1992	2000
Untersuchungsgebiet (71)	43,3	44,1	46,5
LK Ebersberg (4)	49,2	51,6	56,6
LK Erding (26)	26,9	27,8	32,0
LK Freising (24)	36,7	37,9	41,4
LK München (8)	58,3	59,2	62,3
LK Landshut (8)	22,1	22,3	25,0
Stadt Landshut	64,7	64,8	65,2

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung und eigene Berechnungen

Hinsichtlich der Entwicklung der Mehrfamilienhäusern im Betrachtungszeitraum ist zunächst festzuhalten, dass deren Anteil am gesamten Wohnungsbestand in den meisten Gemeinden des Untersuchungsgebietes zugenommen hat und zwar verstärkt in der Zeit nach 1992.

Die Karte 6 zeigt die Veränderungen des Anteils der Gebäude mit 3 und mehr Wohnungen im Zeitraum 1987 – 2000. Besonders stark ist der Anteil in den Gemeinden Berglern, Finsing, Wartenberg (alle LK Erding), Hallbergmoos (LK Freising), Aschheim und Feldkirchen (beide LK München) gestiegen.

Aber auch in vielen kleineren Gemeinden stieg der Anteil der Mehrfamilienhäuser in jüngerer Vergangenheit an, z.B. in Fahrenzhausen, Wolfersdorf, Nandlstadt, Langenpreising und Kirchberg. Dies bestätigten auch die Gemeindevertreter im Rahmen der Expertengespräche und wiesen darauf hin, dass diese Mehrfamilienhäuser hier vorwiegend im Rahmen von Baulückenbebauung im Innenbereich entstehen.

Karte 5: Anteil der Wohnungen in Gebäuden mit 3 und mehr Wohnungen im Jahr 2000 (in Prozent)

Rückseite k5

Karte 6: Veränderungen des Anteils der Gebäude mit 3 und mehr Wohnungen im Zeitraum 1987 – 2000 (in Prozent)

Rückseite k6

1.3.3 WOHNUNGSBELEGUNG

Die Kennzahl der Wohnungsbelegung gibt Auskunft darüber, wie viele Personen in einer Wohnung wohnen (Einwohner je Wohnung).

Im Untersuchungsgebiet, wie auch in der Region München insgesamt, ist die Wohnungsbelegung seit 1987 um statistisch 0,2 Personen zurückgegangen. Sie liegt heute bei 2,4 Personen je Wohnung (zum Vergleich in der Region München 2,0), mit Spannen von 3,7 in der Gemeinde Gammelsdorf und 1,9 in der Stadt Landshut – zum Vergleich: die Stadt München mit ihren mittlerweile mehr als 50 % „Single-Haushalten" weist eine Belegungszahl von 1,7 auf. Lediglich in den Gemeinden Attenkirchen, Gammelsdorf, Hallbergmoos und Nandlstadt hat sich die Wohnungsbelegung gegenüber 1987 erhöht – wenngleich in Hallbergmoos und Nandlstadt seit 1992 schon wieder rückläufig - , in Haag a.d. Amper, Hörgertshausen, Moosburg und Oberschleißheim ist sie auf gleicher Höhe geblieben.

Geringste Wohnungsbelegung in Landshut und Freising sowie einigen Siedlungsschwerpunkten

Karte 7 zeigt die heutige Verteilung der durchschnittlichen Anzahl „Einwohner je Wohnung" in den Städten und Gemeinden des Untersuchungsgebietes. Danach korrespondiert die Wohnungsbelegung mit der Zentralörtlichkeit, der Nähe zu zentralen Orten höherer Stufe und der Anbindung durch Schiene und höherqualifiziertes Straßennetz: die geringsten Haushaltsgrößen finden sich im Oberzentrum Landshut, im möglichen Oberzentrum Freising sowie in einigen Siedlungsschwerpunkten nahe der Stadt München. Diese Städte und Gemeinden zeichnen sich in der Regel auch durch einen hohen Anteil an Wohngebäuden mit 3 und mehr Wohnungen aus.
In den vergleichsweise von der Stadt München und der überregionalen Entwicklungsachse München-Landshut weiter entfernt liegenden Gemeinden nimmt die Wohnungsbelegung sichtlich zu, wobei die Höchstwerte in den ländlichen Gemeinden – bis auf Nandlstadt und Sankt Wolfgang alles nichtzentrale Orte –liegen.

Karte 7: Einwohner je Wohnung im Jahr 2000 (in Anzahl der Personen)

Rückseite k7

1.3.4 ENTWICKLUNG DES MIETWOHNUNGSMARKTES

Früher wurden die statistisch fortgeschriebenen Daten der Wohnungsfertigstellungen in Wohngebäuden mit 3 und mehr Wohnungen (Mehrfamilienhäuser) näherungsweise als eine Größe für die Entwicklung des Mietwohnungsbaus herangezogen.
Mittlerweile ist dies nicht mehr möglich, da der Eigentumsanteil bei den Wohnungen in Mehrfamilienhäusern deutlich anstieg. So lag z.B. im Jahre 2000 die Eigentumsquote bei den fertiggestellten Mehrfamilienhäusern im bayerischen Durchschnitt bereits bei rd. 59%.
Somit liegen gesondert für den Mietwohnungsmarkt keine statistischen Daten zur Auswertung vor. Die folgenden Aussagen beruhen vorwiegend auf der Auswertung der Experteninterviews.

Mietwohnungsangebot vor allem in Städten und zentralen Orten höherer Stufe

Auch wenn die Daten zu den Wohnungen in Mehrfamilienhäusern nicht mehr mit dem Mietwohnungsbau gleichzusetzen sind, bestätigen die Aussagen der Gemeinden die Annahme, dass sich nach wie vor das größte Mietangebot in den Mehrfamilienhäusern in den Städten Landshut, Freising und Erding, in den zentralen Orten höherer Stufe sowie in den Siedlungsschwerpunkten finden lässt.

Ein zusätzliches Angebot auf dem Mietwohnungsmarkt entsteht aber vermehrt in den kleineren Gemeinden des Untersuchungsgebietes durch den Bau von Einliegerwohnungen oder den Bau eines Doppelhauses oder eines Zweifamilienhauses. Dies Angebot nimmt in den letzten Jahren zu und erklärt sich zum Teil dadurch, dass die gestiegen Bodenpreise z.B. den Bau einer Einliegerwohnung und deren Vermietung aus finanziellen Gründen erforderlich und attraktiv machen.

Ein zusätzliches Mietangebot entsteht auch im Rahmen der Nachverdichtung (z.B. Baulückenbebauung, Dachgeschossausbau) und durch die Umstrukturierung der ehemaligen landwirtschaftlichen Hofstellen (Umbau oder Abriss und Neubau).

Nachfrage ist größer als das Angebot, vor allem bei preisgünstigen Mietwohnungen

Insgesamt - so die Aussagen der Gemeinden - ist derzeit die Nachfrage nach Mietwohnungen aber meist größer als das Angebot. Die Lage auf dem Wohnungsmarkt wird auch von den Vertretern der Landkreise und der Kammern als angespannt bezeichnet, wobei am stärksten der Großraum München betroffen ist, der Raum Landshut am geringsten.

Besonders angespannt ist der Wohnungsmarkt im Angebotssegment preisgünstiger Mietwohnungen. Eine Reihe von Städten und Gemeinden fördern den sozialen Mietwohnungsbau im klassischen Sinn.
Einige Gemeinden, z.B. Ismaning und Aschheim betreiben selbst Mietwohnungsbau bzw. haben Mietwohnungen erworben (z.B. Unterföhring) und vergeben diese Wohnungen nach sozialen Kriterien.

Die Landkreise verfügen zum Teil über kreiseigene Wohnungsbaugesellschaften, die in unterschiedlichem Umfang tätig sind. Von Einzelnen wird es als schwierig bezeichnet, dass geeignete Grundstücke zur Verfügung stehen.

Im Rahmen der Expertengespräche wurde aber häufig beklagt, dass es sich aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen immer weniger für die Wohnungswirtschaft lohnt, in den Mietwohnungsbau zu inves-

tieren. Von den Kammern kommt der Hinweis, dass sich die angespannte Wohnungssituation auf die wirtschaftliche Entwicklung der Betriebe auswirkt, weil es dadurch schwieriger wird, Arbeitskräfte durch Zuwanderung zu bekommen.

1.3.5 ENTWICKLUNG DER EIGENHEIME

Im Folgenden werden Entwicklungstendenzen für die Eigenheime, also die Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser auf Grundlage der Auswertung der Expertengespräche beschrieben.

In den kleineren Gemeinden überwiegt sowohl beim Angebot als auch bei der Nachfrage das freistehende Einfamilienhaus. Aufgrund der gestiegenen Bodenpreise kommt es aber vermehrt zum Bau von Doppelhäusern und z.T. auch zum Bau von Reihenhäusern.

Das größte Angebot an Reihenhäusern lässt sich aber auch weiterhin in den Städten, zentralen Orten höherer Stufe und den Siedlungsschwerpunkten finden, da dort die üblichen Baudichten deutlich höher liegen als in den kleineren, nicht-zentralen Gemeinden.

Tendenz zu kleineren Grundstücken

Bei den Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern ist in allen Gemeinden des Untersuchungsgebietes eine Tendenz zu deutlich kleineren Grundstücken feststellbar. Einige Gemeinden sehen bereits einen dringenden Steuerungsbedarf hinsichtlich der Mindestgrundstücksgröße, um einerseits ihren Ortscharakter erhalten und andererseits z.B. Stellplatzprobleme vermeiden zu können.

Da die Baugrundstücke kleiner werden, die Wohnfläche bzw. die überbaute Fläche aber nicht, sehen einige Gemeinden die Aufgabe, die Wohngebiete durch mehr öffentliches Grün aufzuwerten, was häufig in enger Verbindung mit der Anwendung der Eingriffs- und Ausgleichregelung steht.

Aufgrund der hohen Bodenpreise steigt der Druck zur vollen Ausnutzung des zulässigen Baurechts deutlich an. In ländlichen Gemeinden wird häufig mehr Wohnfläche gebaut als für den Eigenbedarf notwendig wäre. So entstehen nach Aussagen der Gemeinden z.B. deutlich mehr Einliegerwohnungen als in der Zeit vor Flughafeneröffnung.

Durch diese Entwicklung entstehen in vielen Wohngebieten, die früher tendenziell mit reinen freistehenden Einfamilienhäusern bebaut worden wären, deutlich mehr Wohneinheiten als früher.

1.3.6 EINHEIMISCHENMODELLE

Mehrheit der Gemeinden praktiziert Einheimischenmodelle

Die Mehrheit der Untersuchungsgemeinden praktizieren Einheimischenmodelle. Durch diese Einheimischenmodelle wird versucht, zugunsten der Einheimischen steuernd auf die Bodenpreise einzuwirken.

Vor allem in den kleineren Gemeinden ist die Baulandpolitik stark auf die Bedürfnisse der einheimischen Bevölkerung ausgerichtet.

In eher städtisch geprägten Gemeinden und zentralen Orten höherer Stufe findet eine Einheimischenförderung statt, die bei der Vergabe von gemeindlichen Baugrundstücken in besonderem Maße soziale Kriterien in den Vordergrund stellt.

Unterschiedliche Praxis der Einheimischenmodelle

In der Praxis der Einheimischenmodelle lassen sich deutliche Unterschiede zwischen den Gemeinden hinsichtlich der Konditionen für den Grundstückserwerb durch die Kommune, hinsichtlich der Frage der Berechtigung und der Richtlinien für die Vergabe der Grundstücke sowie hinsichtlich der Begünstigung des Grundstückspreises gegenüber dem Preis aus dem freien Markt feststellen.

Die Grundstücke im Einheimischenmodell werden in einer Spanne von 30% bis 90% des Marktpreises abgegeben. Bei der Mehrheit der Gemeinden liegt die Vergünstigung bei 50 % - 60%, die Gemeinden Hallbergmoos und Berglern weisen mit 30% und 35% des Marktpreises die größte Förderung auf.

In einigen Gemeinden im ländlichen Raum liegt die Vergünstigung des Bodenpreises bei nur 70 % - 90 % des Marktpreises, wobei in diesen Gemeinden die Preise auf dem freien Markt aber bereits verhältnismäßig niedrig sind.

Bei der Frage der Berechtigung zur Teilnahme an einem Einheimischenmodell ist zunächst auf den Unterschied hinzuweisen, ob nur die einheimische Wohnbevölkerung gefördert wird (Wohnort) oder ob auch die in der Gemeinde Beschäftigten (Arbeitsort) begünstigt werden.

Deutliche Unterschiede gibt es auch hinsichtlich der geforderten Mindestwohn- bzw. Mindestarbeitsdauer. Zum Teil werden nur 2 Jahre gefordert, häufig aber bis zu 10 Jahren. In den meisten Gemeinden wird auch die Eigennutzung des Gebäudes für einen bestimmten Zeitraum als Bedingung für die Förderung gestellt, das Vermieten z.B. der Einliegerwohnung ist aber zulässig.

1.3.7 NACHVERDICHTUNG

Die Nachverdichtung ist ein Phänomen, das, wie allgemein in der Region, auch im Untersuchungsgebiet durchgängig anzutreffen ist, jedoch in unterschiedlichem Umfang und unterschiedlicher Ausprägung.

Unterschiede in Umfang und Art der Nachverdichtung

Nach Angaben im Rahmen der Gemeindeinterviews variiert die Anzahl der Bauanträge in diesem Bereich zwischen 2 und 50 pro Jahr.

Der Umfang der Nachverdichtung ist in den Gemeinden mit insgesamt hohem Siedlungsdruck und verhältnismäßig hohen Bodenpreisen bzw. Mietpreisen am größten.

Betrachtet man rückblickend den Umfang der Nachverdichtung seit Flughafeneröffnung, kann festgestellt werden, dass in einer Vielzahl der Gemeinden vor allem des Münchner Nordens und Münchner Nordostens die Nachverdichtung schon vor der Flughafeninbetriebnahme bedeutsam war und diese Entwicklung sich seither weiter verstärkt hat. In anderen Gemeinden ist die verstärkte Tendenz zur Nachverdichtung ein eher jüngeres Phänomen, das von den gemeindlichen Vertretern auch stärker ursächlich mit dem Flughafen und dem durch ihn verursachten Bevölkerungs- und Siedlungsdruck in Verbindung gebracht wird. Am stärksten betroffen sind davon vor allem Gemeinden, die durch den Flughafen und die Entwicklung in seinem Umfeld als Wohnstandort an Attraktivität noch gewonnen haben, wie z.B. Fahrenzhausen, Berglern, Moosinning, Hallbergmoos.

In diesen Gemeinden sind verstärkte Aktivitäten von Wohnungsbauträgern zu beobachten, die in Baulücken oder durch Abriss und Neubau auf ehemaligen landwirtschaftlichen Hofstellen bevorzugt Eigentumswohnungen, aber auch Reihen- und Doppelhäuser errichten. Selbst in Gemeinden, die weiter entfernt vom Flughafen oder von den Hauptverkehrsachsen liegen, findet zunehmend Nachverdichtung statt, wenn auch in geringem Umfang, und meist für die eigenen Nachkommen. Nachverdichtung stellt sich hier dar als das Haus für die Kinder, das noch mit auf dem Grundstück oder auf eigens zu diesem Zweck vorgehaltenen Grundstücken in der Nachbarschaft errichtet wird. Eine Änderung dieser Praxis wird von den Gemeindevertretern allenfalls bei besonderen wirtschaftlichen Zwängen oder im Falle einer vollständigen Aufgabe des Grundbesitzes etwa im Erbfalle gesehen.

Umstrukturierung landwirtschaftlicher Gebäude

Der Umfang der bisherigen Umstrukturierung- bzw. Umnutzung landwirtschaftlicher Gebäude hing einerseits vom Fortschreiten des Strukturwandels in der Landwirtschaft und andererseits von der Höhe des Siedlungsdruckes ab.

In den Gemeinden vor allem des Münchner Nordens und Münchner Nordostens ist der Strukturwandel weitgehend abgeschlossen, die Umnutzung der landwirtschaftlichen Gebäude zu Wohn- oder Gewerbezwecken, häufig aber der Abriss und Neubau von relativ dichter Wohnbebauung ist bereits erfolgt. In den Gemeinden, die durch den Flughafen und die Entwicklung in seinem Umfeld als Wohnstandort an Attraktivität noch gewonnen haben, wurde der Strukturwandel beschleunigt. Potenziale für die Zukunft sind aber meist weiterhin noch vorhanden.

In den Gemeinden, die etwas weiter entfernt von den Oberzentren und dem Flughafen liegen, setzte in jüngerer Vergangenheit der Strukturwandel ein. Dort findet die Umnutzung der landwirtschaftlichen Gebäude zu Wohn- oder Gewerbezwecke bisher seltener statt bzw. vorwiegend für die eigenen Nachkommen; zum Teil gibt es Leerstände. Dies erklärt sich z.T. daraus, dass die mit dem Umbau der landwirtschaftlichen Gebäude verbundenen hohen Investitionen in der Regel wegen der vergleichsweise niedrigen Miet- bzw. Verkaufspreise

als nicht wirtschaftlich erachtet werden. Am häufigsten findet in diesen Gemeinden die Umstrukturierung in Form von Lagernutzung oder die Verpachtung an Handwerksbetriebe statt.

Probleme der Nachverdichtung

Zum Teil sehen die Gemeinden bezüglich der Nachverdichtung einen deutlichen Steuerungsbedarf, sie reagieren mit Veränderungssperre und Bebauungsplan.

Bei der Bebauung im Innenbereich nach § 34 BauGB, insbesondere durch Bauträger, entsteht häufig eine Verdichtung in Bezug auf die Anzahl der Wohneinheiten, die zu Nachbarschaftskonflikten, zu Veränderung der typischen Siedlungsstrukturen, zu Problemen bei den erforderlichen Stellplätzen und zu erhöhtem Verkehrsaufkommen auf ursprünglich nicht dafür vorgesehenen Straßen etc. führen kann.

Das Bauen im Innenbereich erweist sich für die Gemeinden häufig als eine schwer zu kalkulierende Größe. Dies gilt auch dann, wenn ein Bebauungsplan für diesen Bereich aufgestellt wurde. Der Zeitpunkt der Realisierung von Nachverdichtungsvorhaben lässt sich im Vergleich zur Realisierung von Neubaugebieten schlechter abschätzen. So ist z.B. die entstehende Nachfrage nach Kindergarten- und Schulplätzen für die Gemeinden zeitlich schwer kalkulierbar.

1.4 GEWERBE UND ARBEITSPLÄTZE

Die gewerbliche Entwicklung wird durch die Auswertung statistischer Daten analysiert und dann durch qualitative Aussagen der Experteninterviews ergänzt.

1.4.1 ERGEBNISSE DER DATENAUSWERTUNG

Erwerbstätige – Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Die gewerbliche Entwicklung wird für den Zeitraum zwischen 1987 und 2000 sowie in den Zeitintervallen vor und nach Inbetriebnahme des Flughafens (1992) untersucht. Aus erhebungs- und fortschreibungstechnischen Gründen erfolgen die Auswertungen zunächst nur auf Basis der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (SVB).

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist grundsätzlich niedriger als die Zahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort (EaA), die neben den SVB auch die geringfügig Beschäftigten, die Beamten sowie die Selbständigen und mithelfende Familienangehörige beinhalten. Schätzungen der Erwerbstätigen am Arbeitsort sind jüngst nach dem revidierten „Europäischen System Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen“ (ESVG 95) für die Jahre 1991 bis 1999 auf Kreisebene neu veröffentlicht worden (siehe Tabelle, Anhang 1.4).

Die Entwicklung der Erwerbstätigen am Arbeitsort wird in Kapitel 1.4.1.2 dargestellt, aus erhebungstechnischen Gründen aber für den Zeitraum 1991 – 1999.

1.4.1.1 ENTWICKLUNG DER SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIGEN BESCHÄFTIGTEN

1.4.1.1.1 BESCHÄFTIGTENENTWICKLUNG IM UNTERSUCHUNGSGEBIET

Anstieg der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zwischen 1987 und 2000 um 51,7%

Bei einer Betrachtung des Untersuchungsgebietes ist festzustellen, dass die Gesamtzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zwischen 1987 und 2000 um 73.560 bzw. 51,7% gestiegen ist. Einem Anstieg der Arbeitsplätze in 62 Kommunen (+ 77.625 AP) steht dabei eine Abnahme in 9 Kommunen (- 4.065 AP) gegenüber.

Tabelle 7: Veränderung und Verteilung sozialversicherungspflichtig Beschäftigter im Untersuchungsgebiet, differenziert nach Landkreisen

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

Quelle: Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen

Zuwächse ungleich verteilt

Den mit Abstand größten Zuwachs verzeichneten die acht Gemeinden im Landkreis München. Auch in den Gemeinden der Landkreise Ebersberg und Landshut hat die Beschäftigtenzahl deutlich zugenommen.

Bei den Standortlandkreisen Erding und Freising zeigt sich Folgendes: Bezieht man die rd. 17.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Flughafen mit in die Betrachtung ein, so ergibt sich für den Landkreis Freising, dem diese Flughafenbeschäftigten vollständig zugerechnet werden, ein sehr viel stärkerer Zuwachs als im Landkreis Erding. Lässt man hingegen die Flughafenbeschäftigten aus der Betrachtung heraus, zeigt sich, dass das Wachstums der Gemeinden im Landkreis Freising mit rd. 15,1% sogar hinter dem der Gemeinden im Landkreis Erding mit rd. 24,1% zurück bleibt.

Die Stadt Landshut hat im Betrachtungszeitraum sogar einen Rückgang zu verzeichnen.

Mit fast 36% entfällt im Jahr 2000 der größte Anteil der Beschäftigten auf die Gemeinden im Landkreis München, was die Bedeutung des Münchener Nordens und Ostens als Arbeitsplatzschwerpunkt noch einmal herausstellt.

Auf den Kreis und die Stadt Landshut entfallen 20,3%, wobei ein deutlicher Arbeitsplatzschwerpunkt in der Stadt Landshut liegt.

Tabelle 8: Durchschnittliches jährliches Beschäftigtenwachstum (SVB) im Untersuchungsgebiet, differenziert nach Landkreisen

Städte und Gemeinden im	Wachstum der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten					
	1987-2000		1987-1992		1992-2000	
	im jährl. Durchschn.	in % v. UG	im jährl. Durchschn.	in % v. UG	im jährl. Durchschn.	in % v. UG
Untersuchungsgebiet (71)	5.659	100,0	6.253	100,0	5.287	100,0
LK Ebersberg (4)	279	4,9	610	9,8	73	1,4
LK Erding (26)	376	6,6	520	8,3	286	5,4
LK Freising (24)*	1.776	31,4	1.460	23,3	1.974	37,3
LK München (8)	2.839	50,2	2.435	38,9	3.092	58,5
LK Landshut (8)	465	8,2	785	12,6	266	5,0
Stadt Landshut	-78	-1,4	444	7,1	-404	-7,6

* Im LK Freising sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten des Flughafens enthalten

Quelle: Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen

Der Beschäftigtenzuwachs im Untersuchungsgebiet zwischen 1987 und 2000 - im jährlichen Durchschnitt fast 5.700 - hat sich zu 50,2% auf die acht Gemeinden des Landkreises München konzentriert. Während auf den Landkreis Freising, inklusive der am Flughafen Beschäftigten, immerhin noch 31,4% des Zuwachses entfallen, hat der Landkreis Erding, der ebenfalls Standortlandkreis ist, nur einen Anteil von 6,6%. Ohne Berücksichtigung der am Flughafen Beschäftigten, die dem Landkreis Freising zugerechnet sind, wäre der Unterschied zwischen den beiden Kreisen jedoch geringer.

Bis zur (einschließlich) Inbetriebnahme des Flughafens lag das durchschnittliche jährliche Arbeitsplatzwachstum des Untersuchungsgebietes bei fast 6.300 Beschäftigten und ist danach um fast 1.000 auf rd. 5.300 gefallen. Dieser Trend stimmt für die Gemeinden in den Landkreisen München und Freising jedoch nicht. Bei beiden ergeben sich für die Zeit nach 1992 größere jährliche Zuwächse als für die Zeit 1987 – 1992.

1.4.1.1.2 BESCHÄFTIGTENENTWICKLUNG IM GROSSRÄUMIGEN VERGLEICH

Die Entwicklung der Teilräume innerhalb des Untersuchungsgebietes und ihr Vergleich mit der Region München können der folgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 9: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Untersuchungsgebiet im Vergleich zu anderen Räumen

Raum	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Veränderung					
	1987-2000		1987-1992		1992-2000	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
Untersuchungsgebiet gesamt	73.561	51,7	31.264	22,0	42.297	24,4
Teil des Untersuchungsgebiets in Region 14	68.520	66,3	25.119	24,3	43.401	33,8
Region 14 ohne Untersuchungsgebiet	56.858	6,7	70.396	8,3	-13.511	- 1,5
Region 14 ohne Untersuchungsgebiet und ohne Stadt München	40.952	22,5	24.844	13,6	16.108	7,8
Untersuchungsgebiet im Raum Landshut (ohne Stadt Landshut)	6.051	66,3	3.924	43,0	2.127	16,3
Untersuchungsgebiet im Raum Landshut (mit Stadt Landshut)	5.041	12,9	6.145	15,8	-1.104	- 2,5
LK Landshut ohne Untersuchungsgebiet	4.410	28,3	1.282	8,2	3.128	18,6

Quelle: Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Ein Vergleich des Untersuchungsgebietes in der Region München und seiner 66 %igen Wachstumsrate mit der übrigen Region 14 zeigt, wie schon bei der Bevölkerung, dass die Entwicklung hier in allen Zeitintervallen deutlich höher ausgefallen ist.

Innerhalb des Landkreises Landshut sind auch bei den Beschäftigten die Gemeinden des Untersuchungsgebietes mit 66% stärker gewachsen als die übrigen mit 28%, wenngleich sich letztere seit 1992 mit knapp 19% sogar etwas stärker entwickeln als die des Untersuchungsgebietes. Wichtige Einflussfaktoren für diese Entwicklung im Landkreis Landshut sind der Bau der A 92 und die Wiedervereinigung.

Tabelle 10: Entwicklung der Arbeitsplätze (SVB) in den Landkreisen Erding und Freising im Vergleich zu anderen Landkreisen der Region 14

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

LK Freising ohne die 17.500 SVB am Flughafen	15,1		

Quelle: Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen

Bei einem Vergleich des Untersuchungsgebiets bzw. der beiden Standortlandkreise Erding und Freising mit den übrigen Landkreisen der Region 14 zeigen sich in den Landkreisen deutliche Unterschiede im Wachstum der Beschäftigtenzahlen. Auffallend ist das hohe Beschäftigungswachstum im Landkreis Freising, das weit vor den übrigen Landkreisen liegt, aber vor allem auf die am Flughafen Beschäftigten zurückzuführen ist. Ohne diese hätte der Landkreis Freising das geringste Beschäftigtenwachstum in der Region 14.

Die zweitstärkste Steigerungsrate weist der Landkreis München auf, wobei bei einer landkreisintern differenzierten Betrachtung die Gemeinden, die zum Untersuchungsgebiet gehören, sehr viel stärker gewachsen sind (+ 90,9%) als die übrigen Gemeinden des Landkreises München (+ 21,2%). Der Standortlandkreis Erding bleibt deutlich hinter den Landkreisen Freising und München zurück und liegt etwa auf dem Niveau anderer Landkreise ohne Flughafennähe.

1.4.1.1.3 BESCHÄFTIGTENENTWICKLUNG NACH GEMEINDEN

ABSOLUTER BESCHÄFTIGTENZUWACHS

Karte 8 stellt die absoluten Arbeitsplatzzuwächse in den Städten und Gemeinden des Untersuchungsgebietes im Zeitraum von 1987 bis 2000 dar. Ergänzende Zahlen zu den absoluten durchschnittlichen jährlichen Arbeitsplatzzuwächsen sind in der Tabelle im Anhang 1.4 enthalten.

Größte Arbeitsplatzzuwächse in Freising, Hallbergmoos sowie Städte und Gemeinden im Norden und Osten Münchens

Es zeigt sich, dass sich die größten Arbeitsplatzzuwächse auf Freising und Hallbergmoos sowie die Städte und Gemeinden im Norden und Osten der LH München konzentrieren. Allein auf die Stadt Freising (+18.273 AP) entfällt fast ein Viertel aller zusätzlichen Arbeitsplätze (23,5%), davon allerdings ein Großteil auf den Flughafen selbst. Ebenfalls sehr hohe Zuwächse verzeichnete Unterföhring (+ 9.211 AP), gefolgt von Ismaning (+ 7.457 AP) und Aschheim (+ 6.491 AP). Die Gemeinde Hallbergmoos verzeichnete einen Zuwachs von + 3.544 Arbeitsplätzen. Auf die 10 wachstumsstärksten Gemeinden entfallen rund drei Viertel (77%) des Arbeitsplatzzuwachses im Untersuchungsraum.

Ebenfalls noch hohe Arbeitsplatzzuwächse (500 - 2.000 AP) verzeichneten u.a. die Gemeinden Oberding und Neufahrn, die an der Autobahn gelegenen Gemeinden im Umland der Stadt Landshut sowie Erding, Markt Schwaben, Oberschleißheim und Allershausen. Der Anteil der 20 Gemeinden mit einem Zuwachs von mehr als 500 Arbeitsplätzen beträgt rd. 93% am Gesamtzuwachs.

Dies bedeutet, dass die Arbeitsplatzzunahme in den übrigen 51 Städten und Gemeinden in der Summe von untergeordneter Bedeutung war. Insgesamt neun Kommunen haben im Betrachtungszeitraum im Saldo sogar eine Abnahme zu verzeichnen. Mit Ausnahme von Eching/FS, hier haben Betriebsschließungen bzw. –verlagerungen zu einem Rückgang der Beschäftigtenzahlen geführt, und Landshut sind die Gemeinden mit geringen Zuwächsen bzw. Verlusten eher kleine Gemeinden, überwiegend im ländlichen Raum.

Karte 8: Absoluter Zuwachs an Arbeitsplätzen (SVB) 1987 – 2000

Rückseite k8

RELATIVER BESCHÄFTIGTENZUWACHS

Das relative, auf die Ausgangsgröße bezogene, durchschnittliche jährliche Wachstum zwischen 1987 und 2000 ist in Karte 9 gemeindebezogen dargestellt (siehe auch Tabelle im Anhang 1.4). Es zeigt, in welchem Maße sich die einzelnen Städte und Gemeinden jeweils im Verhältnis zu ihrer Ausgangsgröße im Jahr 1987 verändert haben.

Neun Gemeinden des Untersuchungsgebiets ragen mit einem starken, jährlich über 10% liegenden Beschäftigtenwachstum hervor. Dabei fällt das Isar-rechtsseitige „Band" ins Auge. Dazu gehören neben Freising, Oberding, Eitting und Hallbergmoos auch Unterföhring, Ismaning und Aschheim im Münchener Norden und Osten.

Relativ stärkstes Wachstum in Gemeinden im nahen Flughafenumfeld

Die drei relativ am stärksten gewachsenen Gemeinden liegen unmittelbar am Flughafen. Das mit jahresdurchschnittlich 48% mit Abstand stärkste Wachstum hatte Hallbergmoos zu verzeichnen. Hier hat sich das Wachstum, das schon in den fünf Jahren vor der Inbetriebnahme des Flughafens hoch war, danach noch einmal deutlich gesteigert. Eine vergleichbare Entwicklung gilt auch für Eitting, die Gemeinde mit dem zweitstärksten Wachstum (21%), während in der Flughafenstandortgemeinde Oberding (17%) das starke Wachstum in den Zeitraum von 1987 – 1992 fiel und danach nur noch durchschnittlich verlief. Dies liegt vor allem daran, dass die umzugsbedingte Verlagerung der Arbeitsplätze am Flughafen selbst noch in diesen Zeitraum fiel.

Ein mit jährlich zwischen 5 und 10% liegendes „erhöhtes Wachstum" weisen 18 Gemeinden des Untersuchungsgebietes auf. Ihre räumliche Verteilung lässt, zumindest was ihre Lage zum Flughafen betrifft, keinen unmittelbaren Bezug zur Flughafenentwicklung erkennen. Als Wachstumsbereiche treten z.B. die autobahnnahen Gemeinden des Landkreises Landshut sowie Teile des Westens der Landkreise Freising und Ebersberg hervor. Auch die flughafennahen Gemeinden Marzling und Langenbach verzeichneten einen erhöhten jährlichen Zuwachs an Beschäftigten.

Ein mit jährlich zwischen 1 und 5% liegendes „durchschnittliches Wachstum" verzeichnen 32 Städte und Gemeinden und „Stagnation bis geringes Wachstum" mit Wachstumsraten zwischen – 1 bis 1% vier Städte und Gemeinden. Eine Abnahme der Beschäftigtenzahlen von jährlich –1% und stärker ist in sechs Kommunen zu beobachten.

Karte 9: Durchschnittliche jährliche Entwicklung der SV-Beschäftigten 1987 – 2000 (in Prozent)

Rückseite k9

1.4.1.2 Entwicklung der Erwerbstätigen am Arbeitsort

Wie oben beschrieben, liegen auf Gemeindeebene nur Informationen über die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und nicht über die Zahl der Erwerbstätigen vor. Für die weiteren Analysen, vor allem für die Berechnungen der zusätzlichen Einwohnerzahlen und der Gewerbeflächen, ist jedoch die Zahl der Erwerbstätigen ausschlaggebend, die die Beamten, Selbständigen und mithelfende Familienangehörigen mit einbezieht. Auch die regelmäßigen Erhebungen der Arbeitsstätten auf dem Flughafen München erfassen alle auf dem Flughafen Beschäftigten.

Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an den Erwerbstätigen rd. 70%

Im Untersuchungsgebiet beträgt der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an den Erwerbstätigen rund 70% (berechnet nach dem ESVG 95). Dies bedeutet, dass im Jahr 2000 im Untersuchungsgebiet, in dem 215.722 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte tätig waren, rund 300.000 Personen in einem Arbeitsverhältnis standen, eine Landwirtschaft betrieben oder selbständig ein Gewerbe oder einen freien Beruf ausübten, sowie als mithelfender Familienangehöriger arbeiteten.

Die Struktur der Erwerbstätigen nach Wirtschaftsbereichen ist ähnlich jener der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Untersuchungsgebiet, lediglich der Anteil der Erwerbstätigen in der Land- und Forstwirtschaft ist mit rund 3% höher. Im Jahr 2000 waren knapp 30% der Erwerbstätigen im Produzierenden Gewerbe tätig. Dem Dienstleistungssektor sind knapp 70% zuzurechnen, wobei jeweils rund die Hälfte dem Bereich Handel/Verkehr und sonstige Dienstleistungen zugeordnet werden können.

Die folgenden Ausführungen beziehen sich für den Zeitraum 1987 bis 1991 auf die Erwerbstätigen nach der alten Berechnung, die auf Kreisebene bis einschl. 1997 vorliegen. Die Erwerbstätigen in der neuen Abgrenzung stehen erst ab 1991 zur Verfügung, so dass ein Vergleich der Jahre 1987 mit 1991 nicht möglich ist.

Deutlicher Anstieg der Erwerbstätigen

Zwischen 1987 und 1991 nahm die Zahl der Erwerbstätigen in der gesamten Planungsregion 14 um gut 7% zu. Wegen der Stadt-Umland-Wanderungen in Form von Betriebsverlagerungen ergibt sich für die Planungsregion 14, ohne die Stadt München, mit gut 11% ein deutlich höheres Plus. Ähnlich stark wuchsen in der Summe auch die östlichen Kreise (im einzelnen: Ebersberg (+17%), Erding (+1%), Freising (+11%) und München (Lk, +14%)). In den Landkreisen im westlichen Teil der Planungsregion 14 (Dachau (+10%), Fürstenfeldbruck (+15%), Landsberg (+7%) und Starnberg (+9%)) stieg die Zahl der Erwerbstätigen - in der Summe - mit gut 10% nur etwas schwächer.

In den neunziger Jahren konnte die Zahl der Erwerbstätigen (berechnet nach dem ESVG 95) in den westlichen Kreisen insgesamt einen Zuwachs von knapp 9% verzeichnen. Dagegen expandierte die Zahl der Erwerbstätigen in den östlichen Kreisen, einschließlich Landshut, mit knapp 18% deutlich stärker. Ursächlich hierfür ist vor allem die Verlagerung des Flughafens im Jahr 1992. Denn, bereinigt man die Zahl der Erwerbstätigen im Jahr 1999 allein um die Zahl der am Flughafen Beschäftigten, so expandierten die Erwerbstätigen in den östli-

chen Kreisen um knapp 13%. In Bayern stieg die Zahl der Erwerbstätigen zwischen 1991 und 1999 nur um 2%.

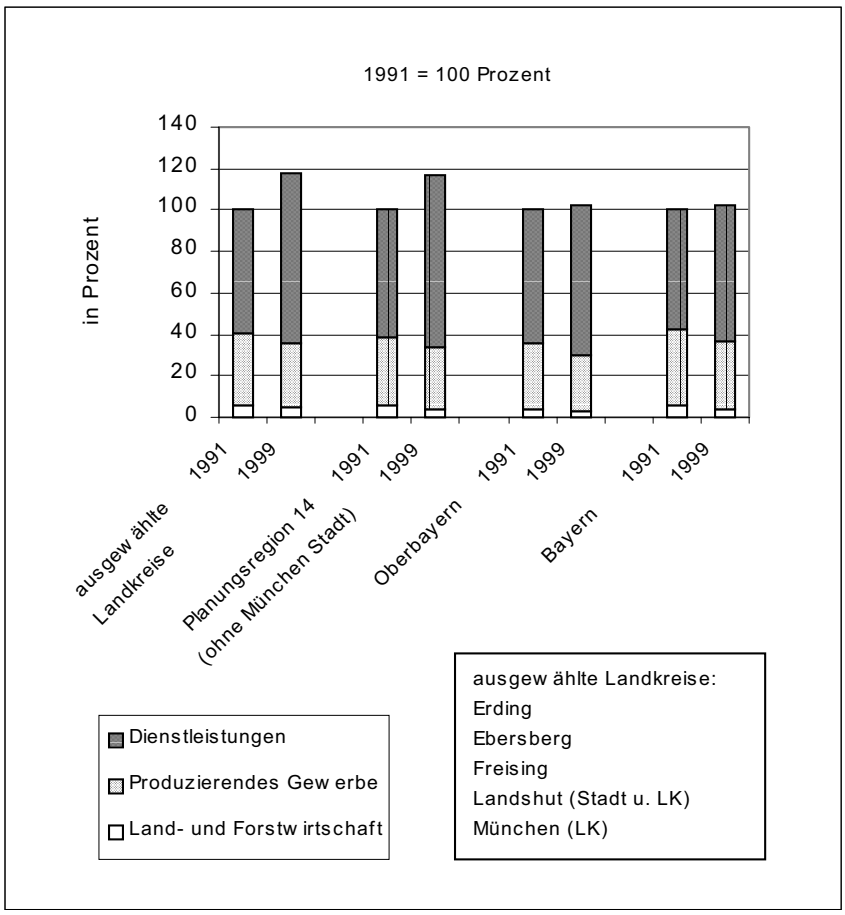
Tabelle 11: Erwerbstätige nach Kreisen

Gebiet	In 1000 Personen		Veränd. in %
	1991	1999	99/91
München Stadt	937,8	883,7	-5,8
LK Dachau	36,2	40,9	13,0
LK Fürstenfeldbruck	57,0	60,3	5,8
LK Landsberg	40,6	43,0	5,9
LK Starnberg	46,2	51,4	11,3
∑ westliche Kreise	180,0	195,6	8,7
LK Ebersberg	34,0	39,1	15,0
LK Erding	36,4	40,5	11,3
LK Freising	61,4	81,4	32,6
LK München	155,5	190,7	22,6
Landshut Stadt	45,0	41,5	-7,8
LK Landshut	46,3	52,2	12,7
∑ östl. Kreise einschl. Landshut	378,6	445,4	17,6
∑ östl. Kreise o. Besch. Flughafen	378,6	426,2	12,6
Beschäftigte a. Flughafen (geschätzt)		19,2	
Planungsregion 14	1405,1	1431,0	1,8
Planungsregion 14 ohne Mü. Stadt	467,3	547,3	17,1

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Flughafen München GmbH, eigene Berechnungen

Sowohl in den Kreisen, die ganz oder teilweise zum Untersuchungsgebiet gehören als auch in der Planungsregion 14 sowie in Bayern ging in diesem Zeitraum die Zahl der Erwerbstätigen sowohl in der Land- und Forstwirtschaft als auch im Produzierenden Gewerbe deutlich zurück, während der Dienstleistungsbereich erheblich expandierte.

Abbildung 2: Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen, Erwerbstätige insgesamt 1991 = 100%



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen.

Aufteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten für das Untersuchungsgebiet

Für das Untersuchungsgebiet liegt eine Aufteilung nach Wirtschaftbereichen nur für die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten vor. Auch hier zeigt sich, dass nicht alle Wirtschaftsbereiche von dem Wachstum profitierten. Wie auch in Bayern, mussten sowohl die Land- und Forstwirtschaft als auch das Produzierende Gewerbe Verluste hinnehmen. Dagegen verzeichneten die Dienstleistungsbereiche einen kräftigen Anstieg.

Tabelle 12: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen im Untersuchungsgebiet

Wirtschaftsbereiche	1991 absolut	2000 absolut	Veränderung in %
Land- und Forstwirtschaft	1 965	1 870	-4,8
Produzierendes Gewerbe	73 921	64 657	-12,5
Handel und Verkehr	36 791	71 827	95,2
Sonstige Wirtschaftsbereiche	52 669	77 368	46,9
Insgesamt	165 346	215 722	30,5

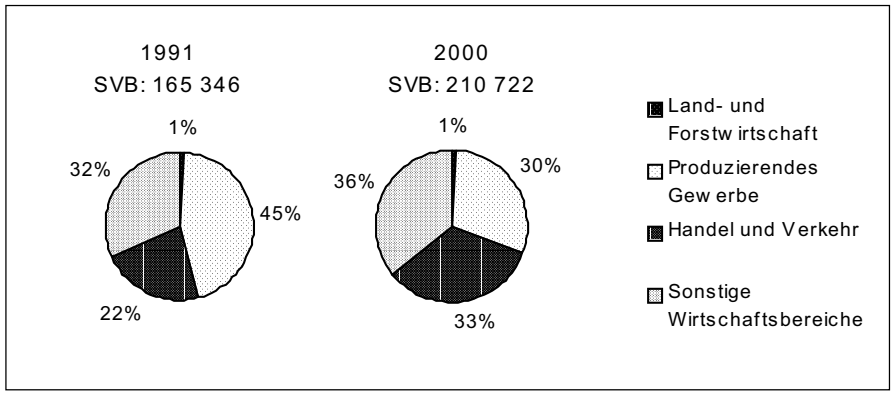
Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen.

Anstieg der Beschäftigten in den Dienstleistungsbereichen

Im Untersuchungsgebiet schrumpfte in dem Zeitraum 1991 - 2000 die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Produzierenden Gewerbe um knapp 13% (Bayern: - 19%). Dagegen nahmen Handel und Verkehr, in denen der größte Teil der am Flughafen Beschäftigten enthalten sind, um insgesamt 95%, also gravierend zu (Bayern: +31%). Auch die sonstigen Wirtschaftsbereiche im Untersuchungsgebiet verbuchten mit einem Plus von 47% einen deutlichen Anstieg (Bayern: +12%).

Die unterschiedliche Entwicklung der einzelnen Wirtschaftsbereiche führte dazu, dass der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Produzierenden Gewerbe an den gesamten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von knapp 45% (1991) auf 30% (2000) sank, während der Anteil des Bereichs Handel und Verkehr von 22% auf 33% stieg (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen im Untersuchungsgebiet



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen

1.4.2 Ergebnisse aus den Expertengesprächen

1.4.2.1 Rückblickende Betrachtung

Verschiedene Einflussfaktoren für die gewerbliche Entwicklung bedeutsam

Wie bereits bei der Bevölkerungsentwicklung gilt auch für die Arbeitsplatz bzw. Gewerbeentwicklung, dass sich im Untersuchungsgebiet verschiedene, zum Teil voneinander unabhängige Entwicklungen in ihrer Wirkung überlagern. Dazu gehören neben allgemeinen Einflüssen, wie z.B. die konjunkturelle Entwicklung, die Wiedervereinigung und Grenzöffnung, die Entwicklungsdynamik der Gesamtregion München oder auch örtliche Einflüsse, wie z.B. die neueren Verkehrswege A 92 und A 94, die S-Bahnen S1 und S8, die Neue Messe München sowie weitere kommunale Besonderheiten. Zu bedenken sind auch die Verlagerungsprozesse aus der Stadt München ins Umland. Der Flughafen ist unter all diesen Einflussfaktoren ein wichtiger, aber nicht alleiniger Entwicklungsfaktor. In den Gemeinden des Untersuchungsraums wirkt er sich unterschiedlich stark aus.

Städte und Gemeinden im Münchner Norden und Osten schon vor der Flughafenverlagerung wichtige Gewerbestandorte

So waren z.B. die Städte und Gemeinden im Münchner Norden und Osten, wie z.B. Garching und Unterschleißheim, Aschheim, Feldkirchen oder Kirchheim, bereits vor der Verlagerung des Flughafens durch ihre Nähe zur LH München sowie ihre Lage an der A 9 bzw. A 99 / A 94 als Gewerbestandorte von Bedeutung. Da diese Standortfaktoren weiterhin Gültigkeit besitzen und zusätzliche positive Faktoren wie z.B. die Messe, S- und U-Bahn sowie der Flughafen hinzugekommen sind, sind diese Kommunen als Arbeitsplatzstandorte weiterhin sehr gefragt. Auch ein Flächenangebot ist dort noch vorhanden oder kann mobilisiert werden. Darüber hinaus gibt es in den in den 60/70 er Jahren dort entstandenen großflächigen Gewerbe- bzw. Industriegebieten deutliche Ansätze einer Umstrukturierung in Richtung Büro- und Dienstleistungsnutzung, die ein zusätzliches Flächenpotenzial darstellen.

Einflussfaktor Autobahn

Für die positive Arbeitsplatzentwicklung in den Gemeinden nördlich von Landshut sowie in Markt Schwaben und Allershausen ist vor allem ihre Lage an den Autobahnen A 92, A 94 und A 9 ausschlaggebend. Ihr Einfluss wird auch von den Gemeinden selbst als wesentlich höher eingeschätzt als etwa der des Flughafens.

Neue Gewerbestandorte aufgrund des Flughafens

Neben diesen Gewerbestandorten sind im engeren Flughafenumfeld in Hallbergmoos, Oberding und Ismaning auch „neue" Gewerbestandorte entstanden, die unmittelbar mit der Flughafenverlagerung und den dadurch für diese Gemeinden deutlich veränderten Standortbedingungen verbunden sind. Nach gemeindlichen Aussagen lässt sich die gewerbliche Entwicklung in allen drei Gemeinden vornehmlich dem Flughafen zurechnen. In den Gemeinden Ismaning und Hallbergmoos haben sich vor allem Unternehmen der IT-Branche angesiedelt (Ismaning ist zudem noch Medienstandort, Hallbergmoos auch Standort von Logistikunternehmen), während die Gemeinde Oberding mit dem Sondergebiet „flughafenbezogenes Gewerbe" im Ortsteil Schwaig Standort für Gewerbebetriebe mit direktem Flughafenbezug ist (Catering, Logistik, Verwaltung etc.).

Positive Einflüsse des Flughafens auf die Arbeitsplatzentwicklung sind auch in der Gemeinde Eitting sowie in der Stadt Freising spürbar, wobei die Kreisstadt eine Sonderstellung einnimmt. Die Stadt Freising hat durch den Flughafen auf ihrer Gemarkung deutlich an Flughafen-Arbeitsplätzen gewonnen. Allerdings wies sie bereits vor der Flughafenverlagerung eine positive Entwicklung auf.

Flughafenunabhängige Entwicklung

Im Grundsatz zeigen die meisten der vorgenannten Städte und Gemeinden wegen der vorangegangenen Ansiedlungen mittlerweile eine eigene Wachstumsdynamik, für die der Flughafen zwar nach wie vor ein wichtiger Standortfaktor ist, deren Entwicklung aber weitgehend unabhängig von der Flughafenentwicklung verläuft. Beispiele sind hier z.B. die Medienstandorte Unterföhring und Ismaning, die IT-Standorte Unterschleißheim, Hallbergmoos, Kirchheim, Feldkirchen oder Aschheim sowie die Universitätsstandorte Freising und Garching b. München.

Die meisten Gemeinden im Untersuchungsgebiet, die außerhalb des Entwicklungsraums LH München - Flughafen - Messe liegen, weisen eine nur geringe gewerbliche Entwicklung auf. Der Flughafen hat hier keinen erkennbaren positiven Einfluss auf die Ansiedlung von Gewer-

bebetrieben gehabt. Wie schon vor der Verlagerung des Flughafens besteht das Gewerbe im wesentlichen aus örtlichen Betrieben, (i.d.R. Handwerker und kleinere Dienstleistungsbetriebe). Ein Teil dieser örtlichen Betriebe profitiert allerdings durchaus von Aufträgen des Flughafens bzw. von der Entwicklung in seinem Umfeld.

Die Entwicklung in vielen dieser Gemeinden vollzieht sich eher kleinteilig und überwiegend im Siedlungsbestand. Gewerbeflächenausweisungen erfolgen dann, wenn es für die Bestandssicherung, Expansion oder Neugründung von Betrieben aus dem Ort oder dem näheren Umfeld erforderlich ist.

Eine Ausnahme unter den Gemeinden im ländlichen Raum, bildet St. Wolfgang, das sich ausgelöst durch die Expansion eines ortsansässigen Softwareunternehmens zu einem kleinen High-Tech-Standort im östlichen Landkreis Erding entwickelt hat.

Flughafen wird für die wirtschaftliche Entwicklung im Raum positiv gesehen

Rückblickend sehen die Städte und Gemeinden den Flughafen im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung insgesamt positiv. Vor allem die Tatsache, dass der Flughafen und die durch ihn ausgelöste Entwicklung Arbeitsplätze geschaffen hat, wird anerkannt. Und zwar nicht nur von denen, die durch einen Anstieg der Arbeitsplätze im Gemeindegebiet selbst profitieren, sondern auch von denen, deren Bürger am Flughafen oder im Flughafenumfeld beschäftigt sind. Gerade in ländlich geprägten Gemeinden wird dies positiv gesehen, da der Flughafen eine Alternative zu den in der Landwirtschaft fortfallenden Arbeitsplätzen bietet (Strukturwandel).

Andererseits wird der Flughafen in seiner Eigenschaft als attraktiver Arbeitgeber zum Teil jedoch auch als Konkurrent der örtlichen Betriebe um qualifizierte Arbeitskräfte gesehen.

Die von einem starken Gewerbewachstum betroffenen Gemeinden sehen darin sowohl positive als auch negative Aspekte. Als positiv werden die in der Tendenz gestiegenen Gewerbesteuereinnahmen betrachtet, neutral bis negativ die mit den Ansiedlungen verbundenen Ansprüche an die Gemeinde sowie die Veränderung der bis dahin vorhandenen gewerblichen Strukturen.

Ein anderer Aspekt im Zusammenhang mit der Arbeitsplatzentwicklung wird von vielen regionalen Akteuren angesprochen: das Harmonisierungsgebot. Allgemein oder aufgrund der Erfahrungen der letzten Jahre, dass das Ziel zunehmend weniger eingehalten wird bzw. durchgesetzt werden kann, wird das Steuerungsinstrument skeptisch bis ablehnend beurteilt.

1.4.2.2 ERWARTUNGEN AN DIE KÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Aus den Expertengesprächen lassen sich in Bezug auf die Erwartungen an die künftige gewerbliche Entwicklung folgende Grundtendenzen erkennen:

Künftige Erwartungen basieren auf vorhandenen bzw. fehlenden Standortqualitäten

Die meisten Gemeinden rechnen mit einer Entwicklung, die im wesentlichen der vorangegangenen entspricht und die auf den vorhandenen (oder fehlenden) Standortfaktoren wie Autobahn, Flughafennähe, etc. basiert. Gemeinden, die bereits heute eine "boomende" gewerbliche Entwicklung verzeichnen, erwarten eine nach wie vor anhaltende Nachfrage, und Gemeinden, die bisher wenig oder keine gewerbliche Entwicklung hatten, rechnen auch künftig nicht mit grundlegenden Veränderungen. Hoffnungen auf große Wachstumsschübe, wie sie vielleicht an die Inbetriebnahme des Flughafens noch geknüpft waren, bestehen aufgrund der vorangegangenen Erfahrungen nicht mehr.

Einige Kommunen östlich des Flughafens mit einer guten Autobahnanbindung (A 92) und einem großen Gewerbeflächenangebot, wie z.B. Moosburg, Wang oder Landshut, deren Entwicklung bisher hinter den eigenen wie auch den landesplanerisch gewünschten Erwartungen zurückgeblieben ist, hoffen jedoch auf eine stärkere Nachfrage, wenn der aufgrund der hohen Standortgunst prosperierende Raum zwischen LH München und Flughafen an seine Grenzen stößt.

Erwartungen an gewerbliche Entwicklung nach Straßen- oder Bahnausbau

Andere Gemeinden erwarten eine stärkere gewerbliche Entwicklung, wenn geplante Straßen oder Bahnlinien realisiert werden. Der Weiterbau der FTO bis zur A 94 ist für Markt Schwaben und Anzing von hoher Bedeutung. Auch Ottenhofen, Pastetten und Finsing sehen dann bessere Voraussetzungen für eine gewerbliche Entwicklung. Den Weiterbau der A 94 betrachten die Stadt Dorfen und die Gemeinde St. Wolfgang als Chance für ihre Entwicklung. Einige Gemeinden wie z.B. Zolling oder Nandlstadt im Landkreis Freising sowie Langenpreising oder Wartenberg im Landkreis Erding sehen ihre gewerbliche Entwicklung durch den schlechten Ausbauzustand oder die Überlastung vorhandener Staats- und Bundesstraßen (B 301, St 2080, St 2054) gehemmt und erwarten eine Verbesserung, wenn diese „Schwachpunkte“ beseitigt sind. Der beabsichtigte S-Bahn-Ringschluss mit dem zusätzlichen Haltepunkt Reisen sowie der im Regionalplan enthaltene Haltepunkt Schwaig brächte Vorteile und Potenziale vor allem für die Stadt Erding und die Gemeinde Oberding.

Eine Reihe von eher ländlichen Gemeinden sehen trotz ihrer geringen gewerblichen Entwicklung keinen grundsätzlichen Handlungsbedarf. Sie verstehen sich schwerpunktmäßig als Wohngemeinden und streben i.d.R. keine gewerbliche Entwicklung über die Bestandssicherung hinaus an. Allerdings würde vermutlich keine Gemeinde einen von außen anfragenden Betrieb, den sie als in ihre Struktur passend ansieht, zurückweisen.

Probleme aus Sicht der Kammern

Die Kammern weisen auf die Schwierigkeiten des Arbeitsmarktes hin, es fehlen Fachkräfte und der traditionelle Mittelstand steht in Teilen in einem Verdrängungsprozess, wenn er die durch die High-Tech-Betriebe bestimmten Preise nicht mehr zahlen kann.
Die IHK verweist weiter auf die Schwierigkeit der Transportunternehmen, Betriebsstandorte zu finden, es fehle ein Logistik-Standort-Konzept. Die Handwerkskammer äußert die Befürchtung, dass die Gemeinden bei den Gewerbegebietsausweisungen die Bedürfnisse der Handwerksbetriebe nicht ausreichend berücksichtigen.

Von mehreren Akteuren wird betont, die Möglichkeiten gemeindeübergreifender Zusammenarbeit stärker zu nutzen.

1.5 BODEN- UND MIETPREISE

Im Folgenden wird das Bodenpreisniveau auf der Grundlage der Bodenpreisrichtwerte für Wohnbau- und Gewerbeflächen beschrieben. Grundlage der Auswertungen bilden die Bodenpreisrichtwertlisten der Gutachterausschüsse bei den Landratsämtern. Sie beruhen auf den Grundstücksverkäufen der dortigen Kaufpreissammlungen. Die Bodenpreisrichtwerte beziehen sich auf baureife, erschließungsbeitragsfreie Grundstücke.

Die ausgewiesenen Durchschnittspreise sind ungewichtete Durchschnitte, d.h. die Grundstückspreise können in einzelnen Ortsteilen bzw. auch innerhalb eines einzigen Ortsteils deutlich vom berechneten Wert abweichen. So existiert z.B. für die Stadt Freising eine Preisspanne von 350.- DM (bzw. 179 €) (Ortsteil Achering) bis 2.500.- DM (bzw. 1.278 €) (Altstadtbereich) pro qm Wohnbaugrund, das Preisgefälle innerhalb einer Gemeinde kann also sehr groß sein.

Außerdem sind in manchen Gemeinden die Grundstückspreise für Wohnbauland gegenüber freien Marktpreisen verringert, wenn die Flächen im Rahmen von Einheimischenmodellen preisreduziert an eingeschränkte Käuferkreise abgegeben werden.

Die Entwicklung des Mietpreisniveaus wird mit Hilfe der Aussagen der Expertengespräche beschrieben.

1.5.1 BODENRICHTWERTE WOHNEN

Die Richtwerte umfassen sowohl Wohn- als auch Mischgebiete.

1.5.1.1 RICHTWERTENTWICKLUNG IN DER REGION MÜNCHEN

Höchstwerte beim Wohnbauland im Jahr 1994, im LK Freising im Jahr 1992

Auf der Grundlage einer Indexbetrachtung (1980 = 100) auf Landkreisebene – die entsprechenden Richtwerte liegen beim Auftragnehmer nur für die Region München vor - zeigt sich eine Entwicklung, deren Höhepunkt, bis auf die Landkreise Freising und Starnberg, im Jahre 1994 erreicht wurde (siehe Abbildungen und Tabelle, Anhang 1.5). Seither haben sich die Bodenpreise tendenziell leicht zurückgebildet, ziehen aber im Jahr 2000 – bis auf den Landkreis Erding und die Stadt München - wieder leicht an.

Im Landkreis Freising haben die Richtwerte bereits im Jahr der Inbetriebnahme des Flughafens, 1992, ihren höchsten Wert erreicht, im Landkreis Starnberg ist bislang kein Rückgang zu beobachten.

Nachdem die prozentualen Abnahmen in Freising deutlich stärker als in Erding ausgefallen sind, ist zu vermuten, dass die Nachfragesituation nach Bauland im Verhältnis zum Angebot in Erding zunächst angespannter war als in Freising. Dann aber, in den letzten zwei Jahren, in Erding relativ viel Bauland auf den Markt kam.

Die Stadt München hat mit Abstand die höchsten Wohnbaulandpreise zu verzeichnen, gefolgt von (in abnehmender Rangfolge) den Landkreisen München, Starnberg, Ebersberg und Fürstenfeldbruck.

In den Standortlandkreisen des Flughafens, Erding und Freising, sind die Wohnbaulandpreise im Verhältnis zu den eben genannten „Hochpreis-Räumen" noch vergleichsweise niedrig. Im Vergleich zu anderen Räumen in Bayern liegen die Bodenpreise in diesen beiden Landkreisen aber verhältnismäßig hoch.

1.5.1.2 RICHTWERTE IM UNTERSUCHUNGSGEBIET

Die Karte 10 gibt den Stand der durchschnittlichen Bodenrichtwerte für Wohnbauland des Jahres 2000 wieder. Sie bestätigen einmal mehr die Erfahrung eines grundsätzlichen Gefälles von der Kernstadt nach außen in die weiter entfernt liegenden Räume.

Bei der kleinräumigen Ausdifferenzierung der Bodenpreise spielen vor allem die Erschließung durch Schiene und Straße eine führende Rolle, aber auch die Zentralörtlichkeit.

So fallen im Untersuchungsgebiet besonders die beiderseits der Isar gelegenen Gemeinden und die S-Bahn-Gemeinden der S6 bis hinaus nach Ottenhofen, aber auch die Gemeinde Forstern mit relativ teurem Bauland ins Auge. Das Mittelzentrum Moosburg und das Oberzentrum Landshut weisen zwar im Vergleich zum Münchner Raum mit 600.- DM (bzw. 307 Euro) ein niedrigeres Niveau auf, im Vergleich zum umgebenden Umland zeigt sich aber ihre zentralörtliche Bedeutung.

Karte 10: Bodenrichtwerte 2000, Wohnbauflächen

Rückseite k10

1.5.2 BODENRICHTWERTE GEWERBE

Für einige Gemeinden des Untersuchungsgebietes liegen für das Jahr 2000 keine offiziellen Richtwerte für gewerbliche Grundstücke vor, weil es im Berichtsjahr keine Flächenumsätze gegeben hat (siehe Tabelle im Anhang 1.5). Diese Gemeinden wurden auf Wunsch des Auftraggebers dennoch mithilfe der Verwaltung der Gutachterausschüsse den der Karte 11 unterliegenden Klasseneinteilungen zugeordnet.

Die räumliche Verteilung der Bodenrichtwerte für Gewerbeflächen (siehe Karte 11) zeigt kein grundsätzlich vom Wohnen abweichendes Bild, wenngleich die Erschließung durch die Schiene weniger prägend zu sein scheint als der Autobahnanschluss, dafür sich aber die Standortattraktivität des Bereichs zwischen Flughafen und München für Arbeitsplätze verschärft auswirkt.

In den meisten Gemeinden des Untersuchungsgebietes haben die gewerblichen Bodenrichtwerte in den letzten beiden Jahren angezogen.

Karte 11: Bodenrichtwerte 2000, Gewerbeflächen

Rückseite k11

1.5.3 MIETPREISENTWICKLUNG

Zur Beschreibung der Mietpreisentwicklung liegen keine statistischen Daten vor. Die Ausführungen beruhen auf Angaben aus den Expertengesprächen.

Höchstpreise zu Beginn der 90er Jahre – danach Rückgang

Ähnlich wie bei der Entwicklung der Bodenrichtwerte (vgl. Kapitel 1.5.1 und 1.5.2) kam es nach Aussagen der Expertengespräche auch bei den Mietpreisen zu Beginn der 90er Jahre in vielen Gemeinden zu Höchstwerten, die z.T. bis heute nicht wieder erreicht werden.

Durch die „Goldgräberstimmung" im Vorfeld der Flughafeneröffnung und durch das prognostizierte Wachstum entstand in manchen Gemeinden zu Beginn der 90er Jahre ein großes Angebot an Bauflächen. Aufgrund der hinter den damaligen Erwartungen zurückgebliebenen Nachfrage kam es zu einem deutlichen Rückgang der Miet- und Grundstückspreise.

Angespannter Wohnungsmarkt im Großraum München

Derzeit steigt aber die Nachfrage deutlich an, das anfängliche Überangebot scheint aufgebraucht und vor allem der Wohnungsmarkt im Großraum München wird als sehr angespannt beschrieben. Dies wirkt sich entsprechend auf die Mietpreise aus.

Die Stadt München aber auch die Gemeinden im Umland mit guter ÖPNV-Anbindung haben mit Abstand die höchsten Mietpreise zu verzeichnen, das derzeitige Mietpreisniveau wurde im Rahmen der Gemeindegespräche mit 20 bis 25 DM/m² angegeben.

Die Auswirkungen des angespanntes Wohnungsmarktes im Gesamtraum München sind v.a. entlang der wichtigen Verkehrsachsen auch weiter nach außen im Untersuchungsgebiet spürbar.

Bei den Einflussfaktoren auf das Mietpreisniveau spielen vor allem die Nähe zur Stadt München, die Erschließung durch Schiene und Straße sowie die Zentralörtlichkeit eine führende Rolle.

Niedriges Mietpreisniveau im Raum Landshut

Auffallend ist das verhältnismäßig niedrige Mietpreisniveau des Oberzentrums Landshut. Die Gemeinden des gesamten Landshuter Untersuchungsraumes sowie die Gemeinden im nördlichen Landkreis Freising und im östlichen Landkreis Erding liegen mit einem durchschnittlichen Mietpreisniveau von rd. 10 DM/m² am niedrigsten und auch deutlich unter den damaligen Höchstwerten.

1.6 PENDLERAUFKOMMEN

Im Folgenden wird das Pendleraufkommen der sozialversicherten Beschäftigten betrachtet und analysiert. Dabei sei darauf hingewiesen, dass das Untersuchungsgebiet natürlich keinen geschlossenen Teilraum bildet, sondern mit der Gesamtregion München und darüber hinaus mit angrenzenden Regionen verflochten ist. Die Auspendler aus den Gemeinden des Untersuchungsraumes haben Zielorte auch weit außerhalb des Untersuchungsgebietes, vor allem in der Stadt München, und die Einpendler haben einen weit über das Untersuchungsgebiet hinausreichenden Einzugsbereich. Im Jahr 1999 pendelten von den insgesamt rd. 200.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Pendlern rd. 77.000 aus dem Untersuchungsgebiet aus und rd. 94.000 in das Untersuchungsgebiet ein.

Abgesehen vom Flughafen als „Großarbeitgeber" enthält die Karte 12 eine Klassifizierung der Gemeinden nach ihrem Einpendleraufkommen sowie ihrem Ein- und Auspendlerverhältnis.

Bei einer Gesamtbetrachtung fällt auf, dass das Untersuchungsgebiet hinsichtlich des Pendleraufkommens stark polarisiert ist. Es gibt vor allem Kommunen mit entweder Einpendler- oder Auspendlerüberschuss.

Einpendlerzentren: Stadt Landshut und Nachbargemeinden, einige zentrale Orte sowie Gemeinden im Bereich zwischen Flughafen und Stadt München

Die Einpendlerzentren, das sind Gemeinden mit hoher Arbeitsplatzzahl und absolut mehr als 600 Einpendlern, konzentrieren sich im Untersuchungsgebiet vor allem auf den Bereich zwischen Flughafen und der Stadt München, auf die Stadt Landshut mit ihren Nachbargemeinden Ergolding, Essenbach und Eching sowie auf die zentralen Orte Erding, Moosburg und Taufkirchen. Die Mehrzahl dieser Einpendlerzentren weist auch einen deutlichen Überschuss an Einpendlern auf.

Obwohl die Stadt Landshut vom Wachstum der letzten 12 Jahre im Untersuchungsgebietes fast nichts auf sich hat lenken können, zeigt die Einpendlerzentralität die Bedeutung dieser Stadt im Untersuchungsgebiet.

Fast alle übrigen Gemeinden, vornehmlich die zwischen den Entwicklungsachsen, haben weniger als 600 Einpendler und sind Wohngemeinden mit deutlichem Auspendlerüberschuss. Diese Auspendlergemeinden überwiegen der Zahl nach und sind in der Regel die eher kleineren Gemeinden im ländlichen Raum.

Karte 12: Typisierung der Gemeinden nach ihrem SVB - Pendleraufkommen 1999

Rückseite k12

1.7 VERKEHR

Die Verkehrsinfrastruktur hatte maßgeblichen Einfluss auf die Siedlungsentwicklung im Untersuchungsgebiet und der weitere Ausbau der Verkehrsangebots wird die künftige Entwicklung entsprechend beeinflussen.

Verkehrsgutachten beauftragt

Parallel zum Teil 1 - Strukturgutachten haben das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, die Landkreise Erding und Freising und die Flughafen GmbH als gemeinsame Auftraggeber als Teil 2 ein Verkehrgutachten beauftragt, das den künftigen Bedarf an regionaler Verkehrserschließung im Flughafenumland für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr für den Zeithorizont 2015 abschätzen soll. Beauftragt wurde hiermit die Arbeitsgemeinschaft Prof. Keller, TU München, und das Büro Transver GmbH.

Gemeinsame Gespräche in den Gemeinden

Im Wissen um die enge Verzahnung von Verkehr und Siedlungsentwicklung haben, wie im Kapitel 1.1.2 erläutert, die Expertengespräche zwischen den 71 Städten und Gemeinden des Untersuchungsgebiets und den Bearbeitern beider Gutachterteams gemeinsam stattgefunden. Bei den Gesprächen (siehe Anlagenband), in denen die Themenfelder Bevölkerungsentwicklung, Wohn- und Gewerbeentwicklung, Bodenmarkt, Infrastruktur, Steuern und Verkehr angesprochen wurden, gingen die Bearbeiter des Büros Transver vertieft auf die verkehrlichen Fragen ein.

Kommunalen Sichtweisen zum Thema Verkehr

Im Folgenden werden nur einige wichtige Aussagen der kommunalen Sichtweisen aus den Gemeindegesprächen wiedergegeben. Die ausführliche Analyse und Bewertung der verkehrlichen Entwicklung bleibt dem Verkehrsgutachten vorbehalten.

Die wichtigsten Verkehrsverbindungen zum Flughafen stellen die A 92 und die A 9 sowie die S-Bahnlinien S 1 und S 8 dar. Für das Untersuchungsgebiet stellen diese Verkehrsachsen neben der A 99 und A 94 auch die wichtigen Entwicklungsachsen dar. Die bedeutsamen Verkehrsachsen beeinflussen auch unabhängig vom Flughafen die Siedlungsentwicklung der Gemeinden.

Gemeinden mit relativ geringer Entwicklung führen dies z.T. auf die schlechte Anbindung an das überörtliche Straßennetz oder auf fehlende ÖPNV-Anbindungen zurück.

Problematisch werden mittlerweile die permanent steigenden Verkehrsbelastungen auf der A 92, der A 9 und der A 99 empfunden, da die zunehmenden Überlastungserscheinungen auf dem Autobahnnetz zur Verlagerung des Verkehrs auf das nachgeordnete Straßennetz führt. Viele Gemeinden klagen über massive Probleme durch stark zunehmenden Durchgangsverkehr; Ortsumfahrungen werden als zunehmend notwendig erachtet.

Als großes Problem der verkehrlichen Erschließung des Flughafens wird die unzureichende Anbindung von Osten her bewertet. Derzeit fließen die Verkehre über die B 12, die St 2084 (Ortsdurchfahrten u.a. Dorfen und Erding) und die B 388.

Dringender Handlungsbedarf bei Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen

Als dringende Ausbaumaßnahmen drängen die Gemeinden sowie die regionale Akteure v.a. auf die bereits zum Zeitpunkt der Flughafeneröffnung angedachten Maßnahmen wie z.B. S-Bahn-Ringschluss, Fernbahnanbindung des Flughafens, Weiterbau der FTO zur A 94 aber auch auf die Verbesserung des Ausbauzustandes z.B. der B 301, der St 2084 oder auch der St 2085.

Viele Gemeinden, die von der Verkehrszunahme im Gesamtraum in ihrem Gemeindegebiet stark betroffen sind, stellen Trassenüberlegungen für Umfahrungen an oder überlegen Verbesserungsmaßnahmen innerhalb ihres Straßennetzes. Insgesamt wird jedoch die Notwendigkeit einer Gesamtbetrachtung des Verkehrsproblems, und hierzu zählt auch der ÖPNV, als dringlich erachtet und die örtliche Handlungsebene als nicht ausreichend beurteilt.

Für die künftige Entwicklung erwarten sich einige Gemeinden z.B. durch den Weiterbau der FTO oder der A 94 deutliche Entwicklungsimpulse.

Der Großteil der Gemeinden sowie die regionalen Akteure sehen hinsichtlich der Bewältigung der prognostizierten Entwicklung des Flughafens den Handlungsbedarf vor allem in der Lösung der Verkehrsprobleme, da weiterhin mit einer deutlichen Verkehrzunahme zu rechnen ist.

1.8 INFRASTRUKTUR UND FINANZIELLER HANDLUNGSSPIELRAUM DER GEMEINDEN

Im folgenden Kapitel wird das Augenmerk auf die auch für die zweite Stufe des Gutachtens bedeutsame Entwicklung der Infrastruktur gerichtet sowie deren Auswirkungen auf den finanziellen Handlungsspielraum der Gemeinden.

Grundlage für die vorliegende Betrachtung liefern die Aussage der Gemeindevertreter und der regionalen Akteure.

1.8.1 RÜCKBLICKENDE BETRACHTUNG

Erhöhter Infrastrukturbedarf durch Bevölkerungszuwachs

Aufgrund des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwachses haben sich in der Vergangenheit die Infrastrukturanforderungen für die Gemeinden, auch für die Landkreise, deutlich erhöht. Bedingt durch die Haushalts- und Altersstruktur der Zuziehenden und aufgrund des allgemeinen sozialen Wandels (Berufstätigkeit der Frauen, Alleinerziehende usw.) sind vor allem im Bereich Kinderbetreuung und Schulen erhöhte Aufwendungen erforderlich gewesen.

Gleichzeitig stellen viele Gemeinden und Landkreise ein gestiegenes Anspruchsniveau gerade bei der zuziehenden, gutverdienenden Bevölkerung, aber auch bei der Arbeitsbevölkerung (in bestimmten Berufs- bzw. Einkommensgruppen) fest. Dies führt zu vermehrten Ausgaben in den Bereichen Freizeit und Sport sowie Bildung und Kultur, wobei sich die Gemeinden hinsichtlich der Angebote an ihre Wohn- und Arbeitsbevölkerung in Abhängigkeit von der Finanzkraft unterscheiden.

Auch im Bereich der technischen Infrastruktur und der Verkehrsinfrastruktur haben sich die Anforderungen erhöht (zusätzliche Einwohnergleichwerte beim Abwasser, Sanierung vorhandener Anlagen, Ausbauzustand und Belastung der gemeindlichen Straßen). Vor allem Flächengemeinden mit dezentraler Siedlungsstruktur sind hier vergleichsweise stark belastet.

Insgesamt werden die Anstrengungen, die für den Ausbau der Infrastruktur erforderlich waren, von den Gemeinden sehr unterschiedlich bewertet. Die Einschätzung der Belastung reicht von „normal" bis „außergewöhnlich hoch". Ähnlich unterschiedlich werden die Aufwendungen von den Landkreisen beurteilt.

Es gibt Anzeichen dafür, dass der Infrastrukturausbau Gemeinden mit einer aktiven Bodenpolitik (Ankauf, Entwicklung und Veräußerung von Wohn- und Gewerbegrundstücken) und einer weitgehenden Umlegung von Nachfolgelasten weniger Probleme bereitet als Gemeinden, die die Siedlungsentwicklung und den Bodenmarkt weitgehend oder vollständig in privater Hand belassen. Auch Gemeinden mit hohen Gewerbesteuereinnahmen haben beim Ausbau der Infrastrukturstruktur mehr Handlungsspielraum.

Unterschiede im Versorgungsangebot

Die Versorgungssituation in Bezug auf private Versorgungsangebote ist im Untersuchungsgebiet sehr unterschiedlich. Im überwiegenden Teil der Kommunen ist das Versorgungsangebot gut. In einer Reihe

von kleineren, ländlichen Gemeinden oder in sehr dezentral strukturierten Gemeinden sind jedoch Defizite vorhanden oder für die Zukunft zu befürchten. Dies führt zu einer deutlichen Verschlechterung der Grundversorgung insbesondere für die jüngere und ältere Bevölkerung und bedeutet zusätzlich eine Erhöhung des Verkehrs. In Einzelfällen werden seitens der Gemeinden gezielte Bemühungen unternommen um eine Einzelhandelsgrundversorgung sicherzustellen, z.B. durch Bereitstellen preisgünstiger kommunaler Räumlichkeiten.

Vorgetragen durch die Handwerkskammer wurde auch, dass die Einzelhandelskonzentration am Flughafen Kaufkraft aus dem Umland abzieht.

1.8.2 Erwartungen an die künftige Entwicklung

Weiterhin Infrastrukturaufwendungen erforderlich

Für die Zukunft erwarten alle Kommunen mehr oder weniger hohe Infrastrukturaufwendungen. Auch die Landkreise sehen Maßnahmen im Bereich der Daseinsvorsorge auf sich zukommen, die z.T. erhebliche Finanzmittel erfordern, die allerdings nicht nur durch Wachstum begründet sind. Von einem regionalen Akteur wird zu bedenken gegeben, die Betriebe an den von ihnen verursachten Folgekosten zu beteiligen. Allgemein werde auch in der Region ein Nutzen- und Lastenausgleich erforderlich.

Bei den Kommunen hängt die Höhe der künftigen Aufwendungen auch damit zusammen, in welcher „Investitionsphase" sie sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt befinden, ob also wesentliche Investitionen gerade erfolgt sind oder noch bevorstehen.

Eine Reihe von vor allem kleinen Gemeinden haben in den letzten Jahren ihre Infrastrukturkapazitäten bereits im Vorgriff auf künftige Einwohnerzuwächse so weit ausgebaut, dass die Kapazitäten der wesentlichen Einrichtungen bei Einhaltung der geplanten Zuwächse für die nächsten Jahre, z.T. sogar bis zum Jahr 2015 ausreichen. Zu diesen Gemeinden gehören z.B. Eitting, Inning am Holz, Steinkirchen, Bruckberg, Eching / LA, Paunzhausen oder Hohenkammer.

Viele Gemeinden, die in den letzten Jahren mit hohem Kostenaufwand verbundene Infrastruktureinrichtungen wie z.B. Kläranlagen ausgebaut haben, sehen diese nun zunächst auch als limitierenden Faktor für die weitere Entwicklung an.

Einige Gemeinden befinden sich offensichtlich mit ihren Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen an einer Schwelle, die bei einem weiteren Wachstum größere neue Infrastruktureinrichtungen (Rathaus, Sporthalle o.ä.) erforderlich machen.

Bezüglich der künftigen Entwicklung befürchten viele Gemeinden, dass ihnen über die bereits bestehenden Aufgaben hinaus weitere Pflichtaufgaben übertragen werden (z.B. Ganztags-Kinderbetreuung).

1.8.3 FINANZIELLER HANDLUNGSSPIELRAUM DER GEMEINDEN

Anteil an der Einkommensteuer steigt an

Durch das Bevölkerungswachstum, die Vollbeschäftigung und auch durch die relativ hohen Einkommen steigt der Anteil an der Einkommenssteuer deutlich an.

Gewerbesteuereinnahmen stark schwankend

Die Gewerbesteuereinnahmen werden bedingt durch die Veränderungen in der Steuergesetzgebung als stark schwankend und zum Teil als deutlich rückläufig beschrieben. Dennoch sind Gemeinden mit hohen Arbeitsplatzzahlen meist finanziell besser gestellt und verfügen über einen größeren finanziellen Handlungsspielraum.

Die deutliche Zunahme an erforderlichen Investitionen im Bereich der Infrastruktur v.a. als Folge des Bevölkerungswachstums führte in vielen Gemeinden dennoch zu einer Verschlechterung des finanziellen Handlungsspielraums.

Einige Gemeinden nutzen die Möglichkeit, durch aktive Bodenpolitik ihren Handlungsspielraum zu vergrößern (Grundstücksverkäufe nicht nur im Rahmen der Einheimischenmodelle sondern auch auf dem freien Markt)

Die Einschätzung der künftigen finanziellen Entwicklung fällt den Gemeindevertretern schwer, weil mögliche Veränderungen in der Steuergesetzgebung oder die künftig den Kommunen zufallenden Aufgaben schwer einschätzbar sind.

Zusätzliche Bevölkerung und zusätzliche Gewerbeansiedlungen können sich künftig finanziell positiv für die Gemeinden auswirken. Dem stehen aber Lasten gegenüber, da zusätzliche Investitionen für die soziale, technische und verkehrliche Infrastruktur erforderlich werden.

Zunahme der Steuerkraft der Landkreise

Eine steigende Steuerkraft der Gemeinden führt auch zu einer Zunahme der Steuerkraft der Landkreise. Die Einschätzung, ob diese dann für die Bewältigung der Aufgaben ausreicht, ist unterschiedlich. Die Steuerkraft des Landkreises, die durch ungleiche Anteile der einzelnen Gemeinden entstanden ist, führt dazu, dass alle Gemeinden, also auch die deren Steuerkraft vergleichsweise gering ist, daran teilhaben, sei es über eine niedrige Kreisumlage oder sei es, dass Investitionen, die allen Landkreisbürger zu gute kommen, leichter zu finanzieren sind.

In Bezug auf die künftige Entwicklung des finanziellen Handlungsspielraums werden die Veränderungen in der Steuergesetzgebung, die zunehmende wirtschaftliche Globalisierung sowie die zunehmende Verlagerung von Aufgaben auf die kommunale Ebene durch Bund und Länder deutlich negativer bewertet als die möglichen Auswirkungen der Entwicklungen durch den Flughafen.

1.9 Resümierende Bewertung der Entwicklung und Einschätzung der künftigen Entwicklung

Das folgende Kapitel fasst die Bewertung der Gemeinden hinsichtlich ihrer bisherigen Entwicklung seit Flughafeneröffnung zusammen und gibt ihre Einschätzung der künftigen Entwicklung wieder.

Die in den Gesprächen gewonnenen Erkenntnisse bilden eine Ausgangsbasis für die zweite Stufe des Gutachtens.

1.9.1 Rückblickende Betrachtung

Nur wenige Gemeinden des Untersuchungsgebietes beurteilen die bisherigen Auswirkungen des Flughafens nur negativ.

Sowohl Vorteile als auch Nachteile durch den Flughafen

Für die meisten Gemeinden, und das gilt auch für die regionalen Akteure, war der Flughafen sowohl mit Vorteilen als auch mit Nachteilen verbunden und für einige Gemeinden war der Flughafen in der Vergangenheit ohne erkennbare Auswirkungen. Dies gilt vor allem für die Gemeinden nördlich von Landshut, deren Entwicklung hauptsächlich geprägt wurde durch den Bau der A 92 und durch die Nähe zum Oberzentrum Landshut. Auch die Gemeinden im nördlichen Landkreis Freising und im östlichen Landkreis Erding stellen noch kaum Auswirkungen durch den Flughafen fest.

Ebenso führen auch die Gemeinden des Landkreises München ihre verhältnismäßig große Entwicklungsdynamik nicht auf den Flughafen zurück. Sie profitieren vor allem durch den Wirtschaftsstandort München.

Positive wirtschaftliche Impulse

Bei der Bewertung der Auswirkungen des Flughafens beurteilen die Gemeinden vor allem die Wirkungen für den Arbeitsmarkt sowie die wirtschaftlichen Impulse besonders positiv.

Vor allem die ländlich geprägten Gemeinden schätzen den Flughafen als attraktiven Arbeitsgeber für ihre Bevölkerung, er stellt für die durch den Strukturwandel in der Landwirtschaft freiwerdenden Arbeitskräfte eine wichtige Alternative dar.
Andere Gemeinden profitieren v.a. bei der Gewerbeansiedlung durch den zusätzlichen positiven Standortfaktor Flughafen.

Für die Gemeinden, die in der Nähe des alten Flughafenstandortes Riem liegen, stellt die Verlagerung hinsichtlich der Lärm- und Verkehrsimmissionen eine deutliche Verbesserung dar. Die Wohnqualität stieg in diesen Gemeinden deutlich an, Restriktionen für die gemeindliche Entwicklung sind entfallen.

Negative Auswirkungen: Lärm, Verkehr, steigende Bodenpreise

Die Verlagerung des Flughafens schuf aber hinsichtlich der Lärm- und Verkehrsimmissionen neue Betroffene. Je nach Lage sind die Anliegergemeinden durch die Abflug- oder Anflugrouten negativ betroffen. Die Unsicherheit hinsichtlich des Verlaufes der neuen Lärmzonen führt zu Problemen.

Auch das zunehmende Verkehrsaufkommen durch den Flughafen selbst, durch die verstärkte gewerbliche Entwicklung und durch die steigende Bevölkerungszahl führt zu negativen Auswirkungen. Besonders klagen die Gemeinden über die Belastungen aufgrund der fehlenden Ostanbindung des Flughafens, über den noch nicht vollständig realisierten Bau der FTO und über die nicht mehr ausreichende Aufnahmekapazitäten bestehender Straßen.

Die in der Folge des verstärkten Siedlungsdrucks gestiegenen Bodenpreise werden vor allem in den kleineren Gemeinden in Hinblick auf die einheimische Bevölkerung beklagt.

1.9.2 ERWARTUNGEN AN DIE KÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Sorge wegen Verkehrsaufkommen, Flugbewegungen und Preisentwicklung

Hinsichtlich der künftigen Entwicklung herrscht bei den Gemeinden deutlich größere Sorge. Besonders groß sind die Befürchtungen in Hinblick auf den Verkehr, da die vorhandene Verkehrsinfrastruktur weit hinter dem ursprünglich Vorgesehenen zurückgeblieben ist und dies die Gemeinden für die Zukunft nichts gutes erwarten lässt.
Durch den Ausbau des Flughafens und die damit verbundenen zusätzlichen Entwicklungsimpulse rechnen die Gemeinden mit einer weiteren Zunahme auf den bereits heute stark belasteten Verkehrsachsen. Durch die erwartete Überlastung des Hauptstraßennetzes befürchten die Gemeinden künftig auch eine Zunahme des Schleichverkehrs und negative Auswirkungen auf die örtlichen Verkehrswege und Gemeindeverbindungsstraßen.

Deutliche Sorge lösen auch die künftige Erhöhung der Flugbewegungen und die Lockerung des Nachtflugverbotes aus (Zunahme an Lärm- und Abgasimmissionen, Verlust der Wohnqualität).

Aber auch der weiterhin steigende Siedlungsdruck und die damit steigenden Boden- und Mietpreise werden als negativ empfunden.

Andere Gemeinden dagegen, z.B. die im Landshuter Raum, im nördlichen Landkreis Freising und z.T. auch im östlichen Landkreis Erding, hoffen auf positive Entwicklungsimpulse für ihre künftige Wohnsiedlungsentwicklung und vereinzelt auch für ihre gewerbliche Entwicklung.
Zum Teil erwarten die Gemeinden, bei denen bisher die Einflüsse des Flughafens eher gering waren, auch künftig keine zusätzlichen Entwicklungsimpulse oder negativen Auswirkungen.

Andere Gemeinden erwarten durch den Ausbau des Flughafens sowohl positive als auch negative Auswirkungen.

Von einzelnen regionalen Akteuren wird die Sorge geäußert, ob die Folgen der angesprochenen Entwicklung in sozialer wie auch finanzieller Hinsicht getragen werden können.

Den wichtigsten Handlungsbedarf sehen die Städte, Gemeinden und regionalen Akteure im Verkehrsbereich.

1.10 VERGLEICH DER PROGNOSEN FRÜHERER FLUGHAFEN-GUTACHTEN MIT DEM ENTWICKLUNGSSTAND HEUTE

1.10.1 WIRTSCHAFTLICHE UND VERKEHRLICHE AUSWIRKUNGEN DES NEUEN FLUGHAFENS MÜNCHEN AUF SEIN UMLAND (JUNI 1989)

Im Folgenden werden die im Gutachten 1989 (Bearbeitung Teil 1: IFO-Institut, Teil 2: Planungsverband ÄWM, Teil 3: Prof. Dr.Ing. Kirchhoff) prognostizierten Entwicklungen der tatsächlichen Entwicklung gegenüber gestellt. Der Untersuchungsraum umfasste damals 44 Städte und Gemeinden. Das Basisjahr für die Schätzung war 1987. Für das Jahr 2000 wurde das Passagieraufkommen auf rd. 15 Millionen und das Frachtaufkommen auf rd. 300.000 t prognostiziert. Auf der Basis dieser Zahlen kam das Gutachten hinsichtlich der Arbeitsplatz- und Bevölkerungszunahme für die Entwicklungsphase I, die etwa bis zum Jahr 2000 angesetzt war, zum Ergebnis, dass zusätzlich rd. 80.000 Arbeitsplätze, davon 20.000 auf dem Flughafengelände, und rd. 80.000 Einwohner zu erwarten seien.

	Ausgangslage 1987	Stand 2000	Prognose Entwicklungsphase I (2000)
Flughafenumland			
Einwohner	**340.000**	**420.000**	**420.000**
Arbeitsplätze	**170.000**	**270.000**	**250.000**
Flughafen			
Passagiere	(10,5 Mio)	**23 Mio**	**15 Mio**
Fracht	(72.000 t)	**240.000 t**	**300.000 t**
Beschäftigte	(8.000)	**20.000**	**20.000**

Ein Vergleich der Prognose mit der tatsächlichen Situation im Jahr 2000 zeigt, dass mengenmäßig

- die Zunahme an Einwohnern in etwa dem geschätzten Zuwachs entspricht,
- die Arbeitsplatzzunahme insgesamt den geschätzten Zuwachs weit übertrifft, das Wachstum auf dem Flughafengelände sich aber im Rahmen der Prognose bewegt hat,
- das Passagieraufkommen von 23 Millionen deutlich den Schätzwert übersteigt,
- das Frachtaufkommen mit 240.000 t unter dem Schätzwert liegt.

Bei der Bewertung gerade der tatsächlichen Arbeitsplatzzahlen ist zu bedenken, dass im Entwicklungszeitraum sicher Einflüsse wirksam geworden sind, die bei der Vorausschätzung kaum absehbar waren, wie die Wiedervereinigung und damit zusammenhängende, aber auch allgemeine Konjunkturverläufe. Von Bedeutung ist zudem, dass eine der Basiszahlen, nämlich das Passagieraufkommen, deutlich über der Annahme von 15 Millionen lag.

Hinsichtlich der Bevölkerungszunahme ist darauf hinzuweisen, dass schon damals in dem Gutachten ausgeführt wurde, dass sich der Einwohnerzuwachs nicht allein auf das Untersuchungsgebiet erstrecken, sondern auch andere Gemeinden berühren werde. So sind damals Schätzungen des Anteils der Erwerbstätigen, die im Untersuchungsgebiet wohnen, in Bandbreiten erfolgt und die Zahl, mit der für die räumliche Verteilung im Untersuchungsraum weitergerechnet wurde, lag bei 83.000.

In dem Gutachten sind aber nicht nur hinsichtlich der Quantitäten, sondern auch zur Verteilung des Arbeitsplatz- und Einwohnerzuwachses nach Teilräumen (zur Abgrenzung der Teilräume siehe Anhang 1.6) Vorstellungen entwickelt worden, und dies in drei unterschiedlichen Konzepten:

a) Status-Quo-Konzept
Dieses Konzept diente vorwiegend Vergleichszwecken und basierte auf der Annahme, dass sich die Entwicklung auch mit dem neuen Flughafen nach dem bisherigen Trend vollzieht. Danach würden sich vor allem die Teilräume Münchner Norden und Münchner Osten wie bisher entwickeln. Landshut und die Flughafenstandortgemeinden würden nicht gestärkt.

b) Schwerpunkt-Konzept
Mit diesem Konzept wurden die Konsequenzen einer gewerblichen Entwicklung vorwiegend der Gemeinden um den neuen Flughafen untersucht. Hier würde die Arbeitsplatzbedeutung der Mittelzentren, der Standortgemeinden, aber auch der ländlichen Gemeinden um den Flughafen, erheblich zunehmen, die des Münchner Nordens und Ostens, und vor allem von Landshut, abnehmen.

c) Leitlinien-Konzept
Diesem Konzept lagen Leitlinien zugrunde, die von den Gutachtern vor allem nach Vorstellungen der Landes- und Regionalplanung erarbeitet worden waren, wie
- vorrangige Entwicklung in den Städten Landshut, Erding, Freising und Moosburg
- Erhalt der ländlichen Gemeinden in Struktur und Charakter
- Konsolidierung in den Gemeinden des Münchner Nordens
- Weitere Siedlungsentwicklung an den Haltepunkten der S-Bahn München – Erding
- Gleichgewicht von Arbeitsplätzen und Bevölkerung
- Vorrang für den Schienenverkehr.

Da die Empfehlungen des damaligen Gutachtens auf der Grundlage des Leitlinien-Konzeptes erfolgten, werden im Folgenden die in der Entwicklungsphase I, also bis etwa zum Jahr 2000, angestrebten Zuwächse an Bevölkerung und Arbeitsplätzen den Ist-Zahlen für den Zeitraum 1987 - 2000 zum Vergleich gegenüber gestellt.

Siedlungsstrukturelle Teilräume (Übersicht s. Anhang zu Kap. 1.10)	Prognose/Ziel Zuwachs Einwohner Entwicklungs-Phase I	Realität Zuwachs Einwohner 1987 - 2000	Prognose/Ziel Zuwachs AP Entwicklungs-Phase I	Realität Zuwachs AP 1987 - 2000
Münchner Norden	10.000	20.770	10.400	31.100
Münchner Osten	11.000	10.810	7.600	17.900
Stadt Erding	8.000	7.220	6.100	2.100
Stadt Freising	9.000	6.570	7.300	2.200
Stadt Moosburg	3.000	2.360	3.200	- 600
Flughafenstandortgemeinden	3.000	4.960	3.500	7.400
ländl. Gden Raum ED/EBE	4.000	10.810	1.800	2.700
ländl. Gden Raum FS	3.000	5.740	1.400	2.000
ländl. Gden Raum Landshut	2.000	4.610	1.000	2.100
Gden im Norden Landshut	9.000	6.470	7.300	5.900
Stadt Landshut	21.000	2.300	10.800	5.300
Flughafen			20.000	20.000
Summe	83.000	82.600	80.400	98.100

Hinweise:

Quelle: Landesamt für Statistik u. Datenverarbeitung, Flughafengutachten 1989, eigene Berechnungen. Bei dem Zuwachs der AP sind die Werte für 1999 zugrunde gelegt, da die Zahlen für 2000 noch nicht räumlich differenziert aufbereitet vorliegen.

Es zeigt sich, dass die tatsächliche Entwicklung in einzelnen Teilräumen anders verlaufen ist, als es in den Leitlinien formuliert war:

- In den Gemeinden im Münchner Norden gab es u.a. aufgrund der Stadt-Umland-Verlagerungen in den neunziger Jahren eine Entwicklung, die insgesamt weitaus stärker als angenommen war. Dabei haben die Arbeitsplätze noch mehr zugenommen als die Einwohner; rd. 25% des Bevölkerungs- und rd. 30% der Arbeitsplatzzuwachses entfielen auf diesen Teilraum.
- In den Gemeinden im Münchner Osten hat die tatsächliche Arbeitsplatzzunahme die Schätzung deutlich überschritten.
- Die Stadt Landshut, der seinerzeit ein großer Anteil des Entwicklungspotenzials zugedacht war, konnte bei der Bevölkerungszahl keinen nennenswerten Zuwachs verzeichnen, die Arbeitsplatzentwicklung erreichte nicht die angenommene Stärke.
- In den Städten Erding, Freising und Moosburg blieb das Arbeitsplatzwachstum hinter den Annahmen zurück.
- In den ländlichen Gemeinden der Räume Erding, Freising und Landshut lag der Bevölkerungsanstieg deutlich über dem Gutachtenwert.

Bei der Bewertung dieser Abweichungen sei auf folgende Punkte hingewiesen, da sie allein oder im Zusammenwirken als Erklärung Bedeutung haben:

- Die Leitvorstellungen des Strukturkonzeptes konnten damals nicht mit den Entscheidungsträgern diskutiert oder gar abgestimmt werden, es gab keinen Konsens der Handelnden. Die Ergebnisse des Gutachtens waren lediglich fachliche Empfehlungen. Die Planungshoheit der Gemeinden sollte und konnte durch das Gutachten damals wie heute nicht in Frage gestellt werden.
- Einzelne für die Raumentwicklung wesentliche Infrastrukturmaßnahmen wurden nicht realisiert; das betrifft den S- Bahn-Ringschluss und die Flughafentangente Ost (FTO). Damit waren die S 6, der Raum Markt Schwaben und vor allem aber die Stadt Erding nicht so attraktiv für Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Flughafen.
- Eine Steuerung der Flächennutzung im Sinne einer gewollten Entwicklung, von den Instrumenten her schon schwierig genug, war zudem kaum mehr möglich, da die Erhebung der Leerbauflächen für die Entwicklungsphase I in den meisten Teilräumen schon damals bereits sowohl für Wohnen als auch für Gewerbe ein größeres Potenzial zeigte, als es der Bedarf aufgrund des Leitlinien-Konzeptes verlangt hätte.
- Standortentscheidungen der Wirtschaft werden nach deren eigenen Kriterien getroffen. Die Standortgunst des Bereiches zwischen Flughafen und der Stadt München war aus unterschiedlichen Gründen (die Nähe zur Stadt München, die Nähe zum Flughafen, die Verkehrsinfrastruktur) von überragender Bedeutung.
- Ebenso wie in der Region insgesamt folgte auch im Flughafenumland die Bevölkerung dem allgemeinen Trend zum „Wohnen im Grünen“ und dem Wunsch nach einem eigenen Haus. Siedlungsstruktur und Bodenpreisniveau machen dafür besonders die ländlichen Gemeinden interessant.
- Beim Arbeitsplatzwachstum haben sich aufgrund der Entwicklung der letzten Jahre im High-Tech-Bereich bei vielen Ansiedlungen weitaus höhere Arbeitsplatzdichten ergeben, als seinerzeit durchschnittlich angenommen war, d.h. auf den damals ausgewiesenen Leerbauflächen war das Arbeitsplatzpotenzial höher als aufgeführt.
- Die besondere Entwicklung in der Stadt Landshut hatte nach Angaben der Stadt eine ihrer Ursachen darin, dass im Vorfeld der Verlagerung des Flughafens und den damit einhergehenden Wachstumserwartungen enorme Bodenpreissteigerungen erfolgten, die dann in der Realität nicht zu erzielen waren und lange Zeit als Hemmnis wirkten.

1.10.2 Fachübergreifendes Konzept für das Umland des Flughafens München (Januar 1992)

Im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr sowie des Bayerischen Staatsministeriums des Innern – Oberste Baubehörde wurde 1992 ein „Fachübergreifendes Konzept für das Umland des Flughafens München“ vorgelegt, erarbei-

tet durch die Gutachtergemeinschaft Gerhard Knopp / Dr. Jörg Schaller / Prof. Peter Kirchhoff.

Das Gutachten baut auf dem Gutachten vom Planungsverband / ifo Institut auf und befasst sich mit der Frage, ob und inwieweit über die bestehende, vom Planungsverband erhobene Bauleitplanung hinaus noch Handlungsspielraum für Siedlungsentwicklungen besteht. Unter ökologischen, verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Gesichtspunkten wird aufgezeigt, welche Bereiche von Besiedlung freigehalten werden sollen und welche aus überörtlicher Sicht dafür in Frage kämen.

Der Untersuchungsraum umfasste in einem engeren Umgriff die gleichen 44 Gemeinden wie das Gutachten von Planungsverband / ifo Institut aus dem Jahr 1989, bezog allerdings in einem weiteren Untersuchungsraum noch 25 Städte und Gemeinden zusätzlich ein.

Sicherung landschaftsökologisch bedeutsamer Freiräume

Zentraler Ausgangspunkt der Untersuchung und Basis für alle weiteren Überlegungen war eine detaillierte Erfassung der ökologischen und landschaftlichen Ausgangssituation. Die Ergebnisse der Erfassung mündeten im landschaftsökologischen funktionsräumlichen Leitbild, das, so die Empfehlung des Gutachtens, in Form konkretisierter freiraumschützender Vorgaben in die Regionalplanung eingehen könnte. Die ergänzende Sicherung der regionalen Grünzüge und der landschaftlichen Vorbehaltsgebiete im Regionalplan, um nur zwei Beispiele zu nennen, kann als positive Folge der damaligen Empfehlungen gesehen werden.

Interessant ist auch ein Vergleich der im sog. Schwerpunktmodell beschriebenen potenziellen Siedlungsentwicklung mit der tatsächlich eingetretenen Situation.

Ausgangspunkt des Schwerpunktmodells war das Ziel einer stärkeren Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen auf einige ausbaufähige und bevorzugt zu entwickelnde Standorte entlang von Bahntrassen und Hauptverkehrsstraßen (Schwerlinien und Schwerpunkte).

Dabei verstanden sich die im Gutachten angegebenen Werte nicht als Ziel- oder Richtwerte, sondern sie stellten einen Rahmen dar, der hinsichtlich seiner Realisierungsfähigkeit geprüft wurde, und der im Falle einer über die bisher prognostizierte Entwicklung hinausgehenden Entwicklung ausgeschöpft werden könnte.

Schwerlinien und Schwerpunkte (engeres Untersuchungsgebiet)	**Potenzielle Zuwächse Bevölkerung**	**Potenzielle Zuwächse Arbeitsplätze**	**Tatsächlicher Zuwachs 1992-2000 Bevölkerung**	**Tatsächlicher Zuwachs 1992-2000 (AP)**
Schwerlinie Erding I für verstärkte Wohn- und Gewerbeentwicklung				
Ottenhofen	2000	200		
Wörth	4000	200	}1.390	}100
Walpertskirchen	750	250		
Schwerlinie Erding II für verstärkte Gewerbeentwicklung.				
Eitting	750	2500	}1.370	}1.000
Oberding	750	2000		
Schwerlinie Freising für verstärkte Wohnentwicklung				
Hallbergmoos	2000	200		
Marzling	1000	500	}2.770	}4.800
Langenbach	1000	500		
Schwerlinie Landshut für verstärkte Wohn- und Gewerbeentwicklung				
Ergolding	2500	1250		
Altdorf	2500	1250	}3.580	}1.800
Essenbach	2500	1250		
Schwerpunkte:				
Landshut	5750	2875	-1.290	-4.600
Moosburg	2500	1250	860	-1.600
Freising	7000	3000	1.960	19.600
Erding	3000	1500	4.680	1.000
Markt Schwaben	1500	750	1.210	1.200

Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (Hrsg.)

Anmerkung zur Tabelle:
Die Zahl der tatsächlichen Arbeitsplätze in Freising umfasst auch die Flughafenarbeitsplätze.

Ein Vergleich der potenziellen Entwicklungswerte mit der tatsächlich eingetreten Entwicklung zeigt, dass in der Regel offensichtlich die potenziellen Entwicklungsmöglichkeiten nicht ausgeschöpft wurden. Dies liegt zum einen sicher daran, dass, wie oben beschrieben, das Wachstum im Flughafenumland nur bei den Arbeitsplätzen über den prognostizierten Werten lag, während der Einwohnerzuwachs etwa den Prognosewerten entsprach, also eine zusätzliche Aufnahmekapazität nur bedingt benötigt wurde. Zum anderen zeigen die Ausführungen zum Vergleich Prognose / Ist-Zustand 2000 beim Gutachten von 1989 aber auch deutlich, dass Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklungen sich nur bedingt durch planerische Empfehlungen und die Instrumente der Regional- und Landesplanung steuern lassen. Einige der dafür ausschlaggebenden Gründe sind bereits in Kapitel 1.10.1 angesprochen.

1.11 ZUSAMMENFASSENDE BETRACHTUNG

Vielfältige Entwicklungseinflüsse

Für den Norden der Region München war die Verlagerung des Flughafens sicher ein wichtiger Entwicklungsfaktor, er war aber ebenso sicher nicht der einzige. Zu nennen sind die Entwicklung des Medienstandortes München, die Wachstumsprozesse in der IT-Branche, aber auch Verlagerungsprozesse aus der Kernstadt ins Umland und der Messe München nach Riem. Das sind Prozesse, die sich gegenseitig beeinflussen, verstärken, manchmal auch autonom verlaufen, deren Verflechtungen aber im einzelnen zumindest nicht direkt messbar sind. Ebenso wenig feststellbar sind die einzelnen Einflüsse, die Ursache für das Wanderungsverhalten der Bevölkerung waren.

Für die Entwicklung des Raumes waren auch staatliche Maßnahmen im Verkehrsbereich von großer Bedeutung, wie der Bau der Autobahnen A 92 und A 99 oder der Bau der S 8 und der Neufahrner Spange, die die Attraktivität des Raumes entscheidend gesteigert und seine Erreichbarkeit im engeren und weiteren Einzugsbereich verbessert haben.

Darüber hinaus ist, da das Flughafenumfeld Teil der Region ist, als Entwicklungsfaktor das allgemeine Wachstum des Ballungsraumes mit seinen konjunkturellen Abläufen, der Wiedervereinigung u.ä. von prägendem Einfluss.

Deutliches Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum im Untersuchungsgebiet

Dies alles hat geführt zu

- einem starken Arbeitsplatzwachstum in der Region München bis in den Landshuter Raum hinein, das jedoch im Untersuchungsgebiet deutlich stärker war als in den übrigen Teilregionen, und
- einer umfangreichen Bevölkerungswanderung in den Regionen München und Landshut, doch auch hier wiederum war der Zuzug in das Untersuchungsgebiet größer als in die übrigen Räume.

Im Untersuchungsgebiet konzentrierte sich das Wachstum der Arbeitsplätze neben dem Flughafen selber auf einen engeren Bereich zwischen dem Flughafen und der Stadt München. Offensichtlich bietet dieser Raum für Betriebsansiedlungen die höchste Standortgunst (Nähe zur Stadt, zum Flughafen und zur Messe; die Verkehrsinfrastruktur), zudem standen die nachgefragten Flächen hier auch zur Verfügung. Außerhalb dieses Bereiches liegende Flächen waren für diese wachstumsstarken Dienstleistungsbetriebe weniger von Interesse.

Für traditionelle Standorte in diesem Raum war der Flughafen ein zusätzlicher positiver Standortfaktor, es gibt aber auch neue Standorte, die nur aufgrund der Flughafenverlagerung entstanden sind, z.B. Hallbergmoos, Schwaig.

Die gewerbliche Entwicklung wird rückblickend allgemein positiv gesehen, da Arbeitsplätze geschaffen worden sind und die Arbeitslosigkeit gering ist.

Die Bevölkerung hat in allen zentralen Orten und entlang den Entwicklungsachsen zugenommen, aber auch in den nicht-zentralen Gemeinden im ländlichen Raum. Für die Wohnsiedlungsentwicklung gelten ganz andere Entscheidungskriterien als bei Betriebsansiedlungen. So war wie überall in der Region auch hier der allgemeine Trend nach dem „Wohnen im Grünen" und der Wunsch nach dem eigenen Haus maßgeblich. Siedlungsstruktur und Bodenpreise machen dafür die ländlichen Gemeinden interessant. Und so hat sich die Wohnsiedlungstätigkeit viel stärker als die Gewerbeansiedlung über den Raum insgesamt verteilt.

Spezifische Entwicklung Raum Landshut

Die Entwicklung des Raumes Landshut weist gegenüber der der Region München einige Besonderheiten auf. Ursprünglich gedacht als ein Raum, der durch die Flughafenansiedlung ausdrücklich gestärkt werden sollte, hat sich in Landshut mit bekannt werden der zu erwartenden Wachstumszahlen eine Explosion der Grundstückspreise ergeben, die im Ergebnis entwicklungshemmend wirkte. So ist in der Stadt Landshut das quantitative Wachstum gering geblieben. In den benachbarten Gemeinden hat allerdings eine einsetzende Stadt-Umland-Wanderung zu erheblichen Veränderungen geführt.

Ungleichgewichtige Entwicklung

Durch die räumliche Konzentration der Arbeitsstätten auf einen Teilbereich und eine deutlich breitere Verteilung der Wohnstätten auf alle Gemeinden entstanden im Untersuchungsgebiet ungleiche Entwicklungen. So ist der Raum zwischen der Stadt München und dem Flughafen, ähnlich der Raum entlang der Isar bis Landshut, vor allem durch Arbeitsplatzwachstum geprägt und, etwas abgeschwächt, durch Wohnsiedlungstätigkeit. In den weiter entfernt liegenden Räumen, östlicher Landkreis Erding, nördlicher Landkreis Freising und die außerhalb des Isartals liegenden Gemeinden des Landkreises Landshut, fand dagegen, wenn überhaupt, nur eine verstärkte Wohntätigkeit statt. Die Belastungen durch Infrastruktur und die Steuereinnahmen verteilten sich damit ungleich.

Aufgrund der Abgrenzung der Landkreise trafen diese Ungleichheiten aber für alle Landkreise, vom Landkreis München abgesehen, zu. Das hatte zur Folge, dass jeder dieser Landkreise in gewisser Weise von der Entwicklung auch profitiert hat und so über die Steuerkraft in der Lage war, eher benachteiligte Gemeinde mit partizipieren zu lassen.

Hohe Anforderungen an die Infrastruktur

Die noch vor der Verlagerung des Flughafens häufiger gestellte Frage nach Bewahrung der Identität der Gemeinden unter den prognostizierten Veränderungen, hat an Bedeutung verloren. Die Orte haben sich aufgrund des Wachstums verändert. Die Städte und Gemeinden mussten erhebliche Infrastrukturen schaffen, um vor allem den Erfordernissen der Bereitstellung der notwendigen Einrichtungen wie Kindergärten und Schulen gerecht zu werden. Die Steuereinnahmen, besonders die Einkommensteuerbeteiligung und in bestimmten Gemeinden die Gewerbesteuer, sind zwar gewachsen, die Belastungen aufgrund der Infrastrukturinvestitionen aber häufig als hoch bezeichnet worden; und zur künftigen Entwicklung der Steuergesetzgebung besteht Unsicherheit.

Die Wohnungssituation ist angespannt, in Teilmärkten besteht derzeit ein Engpass. Dies ist aber kein ausschließliches Problem des Flughafenumlandes sondern des Ballungsraumes.

Bodenpreisanstieg

Die Bodenpreise sind gestiegen und damit haben sich die Kosten für das Wohnen deutlich erhöht. Über Einheimischen-Modelle wird von den Kommunen versucht, steuernd auf den Bodenmarkt einzuwirken. Auch landkreiseigene Wohnungsbaugesellschaften sind in unterschiedlichem Umfang tätig geworden.

Verkehrszunahme

Die Siedlungstätigkeit in den vergangenen Jahren hat eine erhebliche Verkehrszunahme im gesamten Raum ausgelöst, nicht nur zwischen den Wohn- und Arbeitsstätten sondern auch noch zusätzlich zwischen dem Oberzentrum München und seinem Umland, weil die Entwicklung des Umlandes ohne die Funktionen und Leistungen der Stadt gar nicht denkbar wäre.

Die unterschiedlichen Entwicklungen hinsichtlich Wohnen und Arbeiten zeigen sich im Untersuchungsraum deutlich in den Pendlerströmen, die meisten Gemeinden weisen einen deutlichen Auspendlerüberschuss auf und in den Gemeinden mit den hohen Arbeitsplatzzuwächsen besteht ein großer Einpendlerüberschuss.

Lenkung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen nur bedingt möglich

Zur Steuerung dieser Entwicklung waren die Festlegungen aus dem LEP und den Regionalplänen, wie Grünzüge, Zentrale Ort-Konzept und Harmonisierungsgebot vorgegeben. Es hat sich gezeigt, dass die ausgewiesenen Grünzüge „gehalten" haben, aber dass die verbalen und räumlich nicht verorteten und deshalb in gewisser Weise auslegbaren Ziele nicht immer die beabsichtigte Wirkung hatten. Allein der Bau des Flughafens mit seinen mittlerweile rd. 20.000 Arbeitsplätzen stellte eine große Hypothek für ein ausgewogenes Verhältnis von Wohnen und Arbeiten dar. Die Planungshoheit der Gemeinden, aber vor allem die Kraft des Marktes und fehlende Sanktionsmöglichkeiten waren wichtige Ursachen dabei.

Ebenso waren zur Lenkung der Entwicklung im Verkehrsbereich Maßnahmen vorgesehen, von denen ein Teil bis heute aufgrund von Problemen in der Planfeststellung oder bei der Finanzierung nicht durchgeführt werden konnte.

Der Raum hat diese Entwicklung aufgenommen und kann von den Flächen her sicher noch weiteres Wachstum integrieren, die Flächenausweisungen der Gemeinden damals und heute und auch die geäußerten Vorstellungen zu Entwicklungsmöglichkeiten zeigen und belegen dies.

Künftige Entwicklungsperspektiven

Dennoch streben neben einzelnen Gemeinden mit deutlichen Wachstumsperspektiven eine große Zahl der Gemeinden eine eher „moderate" Entwicklung an. Ein wesentlicher Grund dafür liegt in der Befürchtung, die notwendigen Ausgaben für die Infrastruktur nicht leisten zu können. Einzelne Stimmen gibt es, die eine Entwicklung, verliefe sie ähnlich wie bisher, mit Sorge betrachten würden.

Hinsichtlich der gewerblichen Entwicklung sind die Erwartungen bzw. Ziele weniger einheitlich. Gemeinden, die heute eine „boomende" Entwicklung verzeichnen, erwarten eine nach wie vor anhaltende

Nachfrage. Gemeinden, die bisher wenig oder keine Entwicklung hatten, rechnen auch künftig nicht mit grundlegenden Veränderungen, es sei denn Infrastrukturmaßnahmen verbessern die Standortqualität deutlich.

Die Schwierigkeiten des Arbeitsmarktes und in der Wohnungsversorgung werden von einzelnen Akteuren als möglicher Hemmfaktor für die Entwicklung gesehen.

Überörtliche Lösungen erforderlich

Die Gemeinden sehen, dass für bestimmte Probleme der zukünftigen Entwicklung auf der eigenen lokalen Ebene keine Lösung gefunden werden kann.

Dies wird besonders deutlich im Verkehrsbereich, der von fast allen als ein zentrales Handlungsfeld für die weitere Entwicklung des Raumes gesehen wird.

2. PROGNOSE DER ERWERBSTÄTIGEN UND DER BEVÖLKERUNG IM UNTERSUCHUNGSGEBIET BIS 2015

Die Flughafenentwicklung wird in den nächsten Jahren durch einen erheblichen Entwicklungsschub bei den Passagierzahlen und dem Frachtaufkommen gekennzeichnet sein. Dies führt sowohl auf dem Flughafen als auch - aufgrund der wirtschaftlichen Verflechtungen - in den Umlandgemeinden zu einem Anstieg der Zahl der Arbeitsplätze. Zudem wird die Einwohnerzahl weiter expandieren.

Um die Entwicklung der gesamten Arbeitsplätze und der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet abschätzen zu können, werden sowohl die Eigenentwicklung als auch der Anstieg der Primär- und Sekundärbeschäftigten und, daraus abgeleitet, der zusätzlichen Einwohnerzahlen getrennt prognostiziert. Dabei liegen folgende Definitionen zugrunde:

- Eigenentwicklung: autonome Entwicklung im Untersuchungsgebiet, also jene Entwicklung, die auch ohne die Belebungseffekte aus der Nachfrage der Unternehmen innerhalb des Flughafenzaunes sowie der Beschäftigten auf dem Flughafen zustande gekommen wäre, einschließlich der Beschäftigten jener Unternehmen, die zwar nicht direkt von der Nachfrage des Flughafens profitieren, aber ohne den Flughafen ihre Standortentscheidung möglicherweise anders getroffen hätten.
- Primärbeschäftigte: Beschäftigte am Flughafen, "innerhalb des Flughafenzaunes".
- Sekundärbeschäftigte: indirekte und induzierte Erwerbstätige.
- Da Unternehmen auf dem Flughafen Leistungen von Unternehmen außerhalb des Flughafens nachfragen, werden dadurch Arbeitsplätze geschaffen (indirekte Effekte).
- Zusätzlich lösen auch die Primärbeschäftigten sowie Beschäftigte aufgrund des indirekten Effektes durch ihr Ausgabenverhalten Beschäftigungseffekte außerhalb des Flughafens aus (induzierte Effekte).

2.1 KÜNFTIGE ENTWICKLUNG DER ERWERBSTÄTIGEN

2.1.1 PROJEKTION DER EIGENENTWICKLUNG DER ERWERBSTÄTIGEN BIS 2015

Die Prognose der Eigenentwicklung der Zahl der Erwerbstätigen im Untersuchungsgebiet basiert auf der regionalisierten langfristigen Vorausschätzung der Bevölkerung sowie der wirtschaftlichen Entwicklung (Bruttowertschöpfung, Erwerbstätigkeit, Außenhandel) für Deutschland, die das ifo Institut in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) sowie dem britischen Wirtschaftsforschungsinstitut Cambridge Econometrics angefertigt

hat.[1] Die Prognosen beruhen auf Annahmen, die zumeist ein Analogieschluss von der Vergangenheit auf die Zukunft sind: frühere Entwicklungen werden - mehr oder weniger modifiziert - für die Zukunft übernommen, wenn den bisherigen Trends eine Stabilität in die Zukunft nicht abgesprochen werden kann[2].

Im Rahmen dieser Studie, deren Basisjahr 1997 ist, wurden auch sektorale Prognosen der Zahl der Erwerbstätigen für alle Raumordnungsregionen erstellt. Zudem flossen die Erkenntnisse aus den Befragungen bezüglich der Standortwahl von Unternehmen in die Prognose der Eigenentwicklung ein. Die Sonderentwicklungen im Untersuchungsgebiet aufgrund der dynamischen Entwicklung des Flughafens München wurde hier nicht berücksichtigt, die direkten und indirekten Beschäftigungswirkungen des Flughafens gingen in die Prognosen der Primär- und Sekundärbeschäftigten ein.

Bruttowertschöpfung und Produktivität nehmen in allen Wirtschaftsbereichen zu

Im Folgenden werden die Annahmen, die der Strukturdatenprognose zugrunde liegen, kurz erläutert. Die Zahl der Erwerbstätigen hängt zum einen von der gesamtwirtschaftlichen Produktion, gemessen am Bruttoinlandsprodukt, und zum anderen von der Produktivität, d.h. dem pro Erwerbstätigen erwirtschafteten BIP, ab. Im Prognosezeitraum wird die (reale) Bruttowertschöpfung in Deutschland im Jahresdurchschnitt um rd. 2% zunehmen. Ihr Wachstum wird vor allem von den Dienstleistungen getragen. Aber auch das Verarbeitende Gewerbe sowie das Baugewerbe können Zuwächse bei der Wertschöpfung verzeichnen. Wie schon in den neunziger Jahren geht die Expansion der Bruttowertschöpfung weitgehend auf die Zunahme der volkswirtschaftlichen Produktivität zurück, die in den neunziger Jahren bei rd. 2,5% pro Jahr lag. Sie wird im Prognosezeitraum auf unter 2% sinken. Vor allem im industriellen Bereich sind jedoch weiterhin deutliche Produktivitätsfortschritte zu erwarten.

Zahl der Erwerbstätigen sinkt im Produzierenden Gewerbe und steigt im Dienstleistungsbereich

Das moderate Wirtschaftswachstum und die Produktivitätsgewinne werden dazu führen, dass die Zahl der Erwerbstätigen deutschlandweit kaum zunimmt. In sektoraler Differenzierung wird die Entwicklung der Erwerbstätigen positiv nur von den Dienstleistungen beeinflusst. Im Verarbeitenden Gewerbe wird hingegen der Produktivitätsanstieg höher sein als die Zunahme der Wertschöpfung, so dass die Zahl der Erwerbstätigen, wie schon in den neunziger Jahren, zurückgeht.

Ausgehend von den bundesweiten Ergebnissen wurde in der Strukturdatenprognose, auf sektoraler Ebene, die Entwicklungen in den einzelnen Raumordnungsregionen geschätzt. Das Regionalmodell unterstellt, dass raumstrukturelle Veränderungen nur sehr langsam , d.h. mit einem (relativ) stabilen Trend verlaufen.

[1] 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.
[2] Vgl. R. Koll, a.a.O., S. 7.

Tabelle 13: Künftige Entwicklung der Erwerbstätigen in 1.000 Personen

Gebiet	1997	2010	2015	Veränderung 2015/97 in %
Deutschland	33.930	34.233	34.473	1,6
Alte Bundesländer	27.884	28.107	28.339	1,6
Bayern	5.399	5.548	5.643	4,5

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, ifo/BBR-Strukturdatenprognose

Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass auch im Prognosezeitraum das Wachstum in Bayern deutlich über dem westdeutschen Durchschnitt liegen wird. Für die Planungsregion 14 wird davon ausgegangen, dass die Zahl der Erwerbstätigen, die 1997 um knapp 3% unter dem Niveau von 1990 lag (Bayern: -1,8%), im Jahr 2015 rd. 1,24 Mio. erreichen dürfte und damit das Niveau des Jahres 1997 um rd. 1,6% übertreffen wird.

Legt man die neue Berechnungsmethode (ESVG 95) für die Erwerbstätigen zugrunde, so ergibt sich ein Anstieg der Erwerbstätigenzahl von 1,38 Mio. in 1997 auf 1,40 Mio. bis 2015. Sie liegt damit etwas unter dem im Jahr 1999 erreichten Niveau von 1,43 Mio. Personen.

ifo/BBR prognostizieren für den Zeitraum 1997 – 2015 für die Planungsregion 14 einem Anstieg von 1,6%, während die - im Entwurf des Landesentwicklungsprogramms Bayerns veröffentlichte - Status-quo-Prognose der Arbeitsplatzentwicklung einen Rückgang ausweist. Diese Prognose kommt zu dem Ergebnis, dass die Zahl der Erwerbstätigen in der Planungsregion 14 von 1,22 (1997) auf 1,21 Mio. im Jahr 2010 sinkt, d.h. die Zahl der Erwerbstätigen schrumpft im Betrachtungszeitraum um knapp 1%.

Dagegen weist die von der Prognos AG im Jahr 2000 im Auftrag der Landeshauptstadt erstellte Prognose höhere Werte aus. Insgesamt wird hier erwartet, dass im Jahr 2015 die Zahl der Erwerbstätigen in der gesamten Region München das Niveau des Jahres 1998 um knapp 7% übertreffen wird. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Zahl der Erwerbstätigen in der Stadt München mit knapp 2% unterdurchschnittlich zunimmt, während in den übrigen Kreisen der Region München die Erwerbstätigenzahlen im Durchschnitt um 15% steigen.

In dem vorliegenden Strukturgutachten wird davon ausgegangen, dass die Zahl der Erwerbstätigen in der Landeshauptstadt München - wie auch in dem neunziger Jahren - weiter leicht zurückgeht. In den übrigen Kreisen der Planungsregion 14 wird die Erwerbstätigenzahl dagegen auch künftig zunehmen. Dabei wird der Anstieg in den östlichen Kreisen – auch ohne die flughafeninduzierte Entwicklung – wie schon in den neunziger Jahren höher ausfallen als in den westlichen Kreisen (vgl. Kapitel 1.4.1.2).

Unter Einbeziehung dieser Projektionen ergibt sich, dass die flughafenunabhängigen Erwerbstätigen im Untersuchungsgebiet von 266.500 Personen im Jahr 2000 um rd. 21.600 (+8,1) auf rd. 288.000 im Jahr 2015 steigen. Dabei sind sowohl die autonome Eigenentwick-

lung als auch die schon geplanten Bauvorhaben in einer Gemeinde des Untersuchungsgebiets mit einem Arbeitsplatzzuwachs von rd. 10.000 berücksichtigt. Auch die Belebungseffekte aus der Ansiedlung von Unternehmen, die zwar nicht direkt von der Nachfrage des Flughafens profitieren, die aber ohne den Flughafen ihre Standortentscheidung möglicherweise anders getroffen hätten, sind hierin enthalten.

Anstieg der Zahl der Erwerbstätigen aufgrund der Eigenentwicklung um gut 20.000

Da sich der sektorale Strukturwandel fortsetzt, wird die Zahl der Arbeitsplätze im Untersuchungsgebiet im Prognosezeitraum - allein aufgrund der Eigenentwicklung - in der Land- und Forstwirtschaft weiter sinken (-4%). Ebenso wird im Produzierenden Gewerbe, trotz einer weiteren Zunahme der Bruttowertschöpfung, der Abbau der Arbeitsplätze anhalten (-1,5%). Einen deutlichen Beschäftigungsaufbau wird es hingegen bei den Dienstleistungen geben (+13%). Vor allem in den Bereichen Finanzdienstleistungen und Medien sowie in der IT-Branche dürfte die Zahl der Arbeitsplätze überdurchschnittlich wachsen.

Tabelle 14: Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen, ohne Primär- und Sekundärbeschäftigte im Untersuchungsgebiet (Annahme Beschäftigungsmultiplikator 1,9[1])

	Erwerbstätige in 1.000		Veränderung 2015/2000	
	2000	2015	Abs. in 1.000	In %
Land- und Forstwirtschaft	10,9	10,5	-0,4	-4,0
Produzierendes Gewerbe	74,6	73,4	-1,1	-1,5
Dienstleistungen	181,0	204,1	+23,1	+12,8
Insgesamt	266,5	288,0	+ 21,6	+8,1
1) Flughafenunabhängige Erwerbstätige, Variante 2, vgl. Kapitel 2.1.3.2.2				

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen

2.1.2 PROJEKTION DER PRIMÄRBESCHÄFTIGTEN AUF DEM FLUGHAFEN

2.1.2.1 PROGNOSE DES PASSAGIER- UND FRACHTAUFKOMMENS BIS 2015

Seit dem Umzug des Münchner Flughafens im Jahr 1992 verzeichnen sowohl das Fluggastaufkommen als auch die Luftfracht hohe Zuwächse. Im Jahr 1993, dem ersten vollen Betriebsjahr des neuen Flughafens, wurden 12,69 Mio. Passagiere abgefertigt. Sieben Jahre später nutzten bereits 23,13 Mio. Passagiere den Münchner Flughafen. Dies entspricht einem Zuwachs von jahresdurchschnittlich knapp 9%. In diesem Zeitraum expandierte das Fluggastaufkommen in Deutschland jahresdurchschnittlich nur um gut 6%. Nunmehr ist München nach Frankfurt der Flughafen mit dem zweithöchsten Passagieraufkommen in Deutschland.

Auch die Luftfracht nahm seit 1993 deutlich zu. Nach 65.000 Tonnen geflogener Fracht in 1993 wurden in 2000 bereits 125.000 Tonnen be- und entladen. Dies entspricht einem jahresdurchschnittlichen Zuwachs von 10%. Deutschlandweit expandierte das Frachtaufkommen in diesem Zeitraum dagegen nur um jahresdurchschnittlich knapp 6%.

Tabelle 15: Entwicklung des Passagieraufkommens im gewerblichen Verkehr am Flughafen München

Jahr	Fluggastaufkommen in Mio.			Jahresdurchschnittliche Veränderung in %		
	Insgesamt	Originär	Umsteiger	Insgesamt	Originär	Umsteiger
1993	12,7					
1994	13,4			5,8		
1995	14,8			9,9		
1996	15,5	12,4	3,3	5,4		
1997	17.8	13,4	4,5	14,5	8,1	36,4
1998	19,3	14,3	5,0	8,3	6,7	11,1
1999	21,2	15,5	5,7	10,1	8,4	14,0
2000	23,1	16,9	6,2	9,0	9,0	8,8
2005	32,8	21,4	11,4	7,3	4,8	13,0
2010	43,4	26,0	17,3	5,8	4,0	8,7
2015	55,9	31,3	24,6	5,2	3,8	7,3

Quelle: Flughafen München GmbH

Passagieraufkommen wird bis 2015 um gut 140% auf 55,9 Mio. wachsen

Die überdurchschnittliche Entwicklung dürfte sowohl bei den Passagierzahlen als auch beim Frachtaufkommen in den nächsten Jahren anhalten. Im Juli 2001 veröffentlichte die Flughafen München GmbH (FMG) neue Verkehrsprognosen für den Flughafen München. In der Prognose mit dem Basisjahr 2000 wird angenommen, dass das Passagieraufkommen in den folgenden 15 Jahren von 23,1 Mio. um gut 140% auf 55,9 Mio. (2015) wächst. Die Zahl der Flugbewegungen nimmt mit knapp 110% auf rd. 612.000 etwas schwächer zu.

Luftfrachtumschlag wird bis 2015 um gut 200% auf 725.000 Tonnen steigen

Der Luftfrachtumschlag, der im Jahr 2000 bei 236.000 Mio. Tonnen lag, dürfte auf 725.000 steigen (+207%). Dabei wird davon ausgegangen, dass die geflogene Fracht von 125.000 Tonnen auf 430.000 zunimmt (+244%) und die getruckte Fracht von 111.000 Tonnen auf 295.000 (+166%).

Die singulären Ereignisse des 11. September 2001 werden mittel- und langfristig voraussichtlich keine Auswirkungen haben. Der derzeitige Nachfragerückgang, der auch schon vor dem 11. September zu beobachten war, ist teilweise auch bedingt durch die wirtschaftliche Schwäche seit Beginn des Jahres 2001. Nachfrageschwache Zeiten treten bei langen Betrachtungszeiträumen immer wieder auf. Es besteht deshalb derzeit keine Veranlassung, die Verkehrsprognose zu revidieren.

Den Schätzungen liegt zugrunde, dass das Terminal 2 in München im Jahr 2003 fertiggestellt wird. Es wird die Abfertigungskapazitäten des Münchner Flughafens nahezu verdoppeln. Die Lufthansa ist sowohl beim Bauvorhaben als auch an der Betreibergesellschaft des neuen Terminals mit 40 Prozent beteiligt. Sie wird das Terminal 2, in dem 20 bis 25 Mio. Passagiere pro Jahr abgefertigt werden können, exklusiv nutzen, und zwar gemeinsam mit den Konzerngesellschaften Lufthansa City Line und Condor, mit ihren Partnern der Star Alliance und ihren sonstigen code-share-Partnern. Es wird davon ausgegangen, dass die Lufthansa und ihre Partner ihr zweites internationales Drehkreuz in Deutschland in München deutlich ausbauen werden.

Auch andere Fluggesellschaften dürften künftig den München Flughafen verstärkt in ihre Unternehmensstrategien mit einbeziehen.

Als Folge dieser Entwicklung wird die Zahl der Umsteiger, also jener Passagiere, die in München nur das Flugzeug wechseln, von 6,2 Mio. (2000) auf 24,6 Mio. (2015) zunehmen (+297%). Ihr Anteil am gesamten Passagieraufkommen wird dadurch von 27% (2000) auf 44% steigen. Die Zahl der Originärfluggäste dürfte sich dagegen in diesem Zeitraum allenfalls knapp verdoppeln. Dies entspricht einer jahresdurchschnittlichen Zunahme von knapp 5%.

2.1.2.2 Schätzung der Primärbeschäftigten bis 2015

2.1.2.2.1 Arbeitsstätten und Beschäftigte am Flughafen

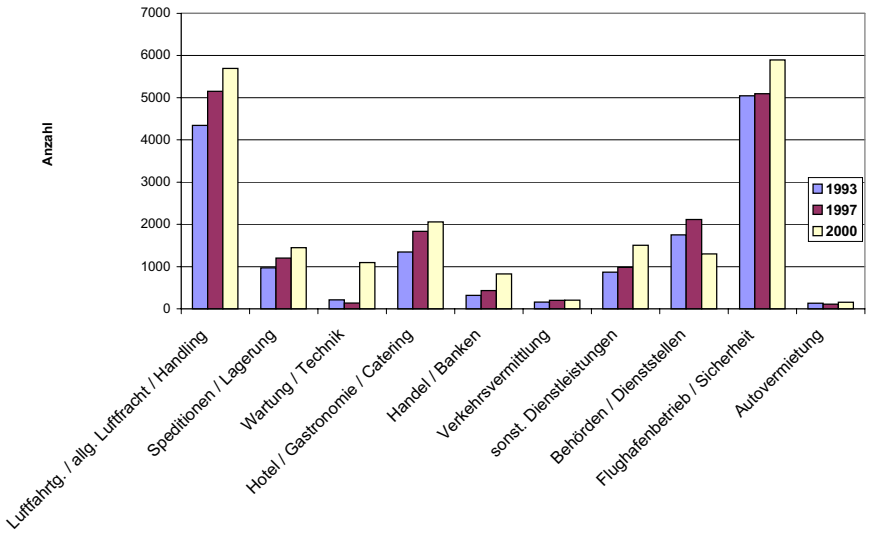
In 2000 bereits 20.180 Erwerbstätige auf dem Flughafen

Im Mai 1992 wurde der Flughafen München in Betrieb genommen. Laut den regelmäßig durchgeführten Arbeitsstättenerhebungen der FMG, die alle am Flughafen ansässigen Unternehmen erfasst, die am Standort Personal beschäftigen, waren 1993 im ersten vollen Betriebsjahr auf dem Flughafen bereits 15.134 Personen tätig[3]. Sieben Jahre später, im Jahr 2000, lag die Zahl der Erwerbstätigen mit 20.180 um 33% über der von 1993. Mit Ausnahme der Branche Behörden / Dienststellen expandierten alle Bereiche deutlich. Erstere verzeichnete einen Rückgang zwischen 1997 und 2000 um 814 Erwerbstätige. Dies lag daran, dass die auf dem Flughafen befindliche Luftpostleitstelle der Deutschen Post AG, die über 800 Mitarbeiter aufwies, aufgelöst wurde und sich das Nachfolgeunternehmen außerhalb des Flughafengeländes ansiedelte. Beim Vergleich der Beschäftigtenentwicklung der übrigen Branchen muss zudem berücksichtigt werden, dass veränderte Erfassungsmodalitäten bei den einzelnen Erhebungen einen Branchenvergleich erschweren. Beispielsweise wurde im Jahr 2000 die Deutsche Lufthansa nicht mehr als eine Firma gesamt erfasst, sondern die einzelnen Unternehmensteile wurden jeweils als eigenständige Unternehmen ausgewiesen.

Die Zahl der Arbeitsstätten, die am Stichtag der Erhebung am Flughafen mit eigenen Mitarbeitern tätig waren, stieg in diesem Zeitraum von 282 auf 399, also um 42%. In 2000 dominierte die Branche Speditionen / Lagerung mit 94 Unternehmen bzw. einem Anteil von 24%. Weitere 21% der Arbeitsstätten entfielen auf die Branche Luftfahrtgesellschaften / allgemeine Luftfracht / Handling.

[3] Die erste Arbeitsstättenerhebung am Flughafen München fand im Jahr 1993 mit dem Stichtag 30. September statt. Die Arbeitsstättenerhebungen aus den Jahren 1994, 1997 und 2000 wurden jeweils zum Stichtag 31.12. durchgeführt.

Abbildung 4: Entwicklung der Zahl der Beschäftigten auf dem Flughafen München – nach Branchen



Quelle: Flughafen München GmbH

In Bezug auf die Arbeitsplätze wies die Branche Flughafenbetrieb / Sicherheit im Jahr 2000 mit 5.893 die meisten Erwerbstätigen auf. Das entspricht einem Anteil von 29%. An zweiter Stelle - in Bezug auf die Erwerbstätigen - folgte die Branche Luftfahrtgesellschaften / allgemeine Luftfracht / Handling mit 5.695 Beschäftigten, bzw. einem Anteil von 28%.

Tabelle 16: Beschäftigte am Flughafen

Branche	1993	2000	Veränderung in %
Luftfahrtge./allg. Luftfracht/Handling	4.341	5.695	31,2
Speditionen / Lagerung	969	1.450	49,6
Wartung / Technik	213	1.092	412,7
Hotel / Gastronomie / Catering	1.343	2.059	53,3
Handel / Banken	321	829	158,3
Verkehrsvermittlung	157	207	31,8
Sonst. Dienstleistungen	865	1.503	73,8
Behörden / Dienststellen	1.749	1.299	-25,7
Flughafenbetrieb / Sicherheit	5.043	5.893	16,9
Autovermietung	133	153	15,0
Insgesamt	15.134	20.180	33,3

Quelle: Flughafen München GmbH

Im Jahr 2000 waren insgesamt 20.180 Personen am Flughafen tätig. Gemessen an der Zahl der Erwerbstätigen im Untersuchungsgebiet in Höhe von 300.000 entspricht dies knapp 7% aller Personen, die im Untersuchungsgebiet in einem Arbeitsverhältnis stehen oder selbständig sind (einschließlich mithelfender Familienangehöriger).

2.1.2.2.2 Projektion der Primärbeschäftigten bis 2015

Zur Ermittlung der Primärbeschäftigten dient der Arbeitsplatzfaktor als Relation Erwerbstätige am Flughafen je 1 Mio. Passagiere. Der Arbeitsplatzfaktor bildet die Grundlage für die Ermittlung sowohl

- der Primärbeschäftigten am Flughafen zum Prognosezeitpunkt (Arbeitsplatzfaktor x Passagiere : 1 Mio. = Anzahl der Primärarbeitsplätze)
- als auch der vom Flughafen abhängigen Sekundärbeschäftigten außerhalb des Flughafens (Anzahl der prognostizierten Primärarbeitsplätze x Beschäftigungsmultiplikator = Anzahl der Sekundärarbeitsplätze)

Der Arbeitsplatzfaktor weist gewisse Unschärfen der Beschäftigungswirkungen des Flughafens auf, da es oft von Zufällen abhängt, ob ein Unternehmen am Flughafen oder außerhalb ansässig ist (z. B. Luftpoststelle, Cateringunternehmen, Reinigungsunternehmen). Der Arbeitsplatzfaktor hat sich jedoch bei der Ermittlung von Beschäftigungswirkungen von Flughäfen insgesamt bewährt und als wissenschaftlich anerkannte Kennziffer bei den meisten vergleichbaren Untersuchungen für andere Flughäfen Anwendung gefunden.

Das hohe Wachstum der Passagierzahlen hatte auch Auswirkungen auf die Zahl der Arbeitsplätze auf dem Flughafen. Allerdings lag die Erwerbstätigenzahl 2000 nur um insgesamt 33% über dem Niveau von 1993, während z.B. das Fluggastaufkommen um gut 80% stieg. Deshalb sank die Relation „Erwerbstätige am Flughafen je 1 Mio. Passagiere“ in den neunziger Jahren deutlich.

Tabelle 17: Relation Erwerbstätige am Flughafen je 1 Mio. Passagiere (=Arbeitsplatzfaktor)

Jahr	Passagiere in Mio.	Erwerbstätige	Erwerbstätige je 1 Mio. Passagiere
1993	12,7	15.134	1.192
1994	13,5	15.455	1.145
1997	17,9	17.260	965
2000	23,1	20.180	875

Quelle: Flughafen München GmbH, eigene Berechnungen

Zahl der Erwerbstätigen am Flughafen je 1 Mio. Passagiere in 2000: 875

Die Tabelle zeigt den Rückgang dieses Arbeitsplatzfaktors des Münchner Flughafens. Nach 1.192 (1993) betrug er im Jahr 1997 nur noch 965. Trotz der Eröffnung des Münchner Airport Centers Ende der neunziger Jahre lag der Faktor im Jahr 2000 sogar bei 875. In den sieben Jahren von 1993 bis 2000 sank er also um jahresdurchschnittlich gut 4%.

Ursache für den Rückgang des Arbeitsplatzfaktors, der auch bei anderen Flughäfen zu beobachten ist, ist zum einen, dass die Produktivität je Mitarbeiter am Flughafen steigt. So erhöhte sich beispielsweise von 1993 bis 2000 die Zahl der Mitarbeiter der Branchen „Flughafenbetrieb / Sicherheit“ nur um 17%, während die Zahl der Passagiere um 82% zunahm. Auch die Relation „geflogene Fracht / Beschäftigte bei Speditionen / Lagerung“ sank deutlich. Während die geflogene Fracht

um 93% zunahm, expandierte die Zahl der Erwerbstätigen nur um 50%.

Zum anderen sind die Gewerbeflächen am Flughafen begrenzt. Unternehmen, die nicht unmittelbar auf dem Gelände angesiedelt sein müssen, expandieren teilweise in das Umland und /oder verlagern den Betrieb vollständig, wie z.B. die Deutsche Post.

Ein weiterer Grund für einen sinkenden Faktor ist das überdurchschnittliche Wachstum des Umsteiger-Verkehrs. Diese Passagiere sind weniger „beschäftigungsintensiv" als Passagiere mit Quelle/Ziel Flughafen München. Neben einem geringeren Aufwand bei der Abfertigung nutzen sie beispielsweise kaum die Dienstleistungen von Hotels, Reisevermittlern oder Autovermietung.

Allerdings war ein Teil des Rückgangs in den ersten Jahren am neuen Standort auch dadurch bedingt, dass im „Umzugsjahr 1992" Unternehmen mit einer erhöhten Belegschaft arbeiteten, um einen reibungslosen Übergang gewährleisten zu können. Die Anpassung an den tatsächlichen Bedarf dürfte 1997 abgeschlossen gewesen sein. Zudem schrumpfte Ende der neunziger Jahre die Zahl der Arbeitsplätze durch die Auflösung der Luftpostleitstelle auf dem Flughafen um rd. 800, das Nachfolgeunternehmen siedelte sich im Umland an.

Auch künftig werden die Beschäftigtenzahlen auf dem Flughafen langsamer wachsen als das Passagieraufkommen, so dass die Relation „Erwerbstätige auf dem Flughafen je 1 Mio. Passagiere" weiter sinkt. Produktivitätsfortschritte, Rationalisierungsmaßnahmen sowie der überproportionale Anstieg der Transferpassagiere tragen zum weiteren Schrumpfen bei. Zudem dürfte das auf eine zentrale Abfertigung ausgelegte neue Terminal 2, das in 2003 in Betrieb gehen wird, weniger Personal pro Passagier benötigen. Allerdings ist in den Betrieben und Anlagen des Flughafens zur Sicherstellung der Betriebsabläufe ein Mindest-Personalbesatz erforderlich. Dieser stellt eine Grenze für das Absinken des Faktors "Erwerbstätige/1 Mio. Passagiere" dar.

Ein beschäftigungserhöhender Aspekt ist dagegen der Ausbau des Münchner Flughafens zum zweiten Hub der Lufthansa. Nach Planungen der Lufthansa sollen, im Zuge des Ausbaus zum zweiten Drehkreuz in Deutschland, vermehrt Flugzeuge in München stationiert und die Wartung der Flugzeuge überdurchschnittlich ausgebaut werden. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass aufgrund der Hubfunktion auch verstärkt fliegendes Personal in München stationiert werden dürfte.

Zwei alternative Berechnungen für die Beschäftigtenentwicklung durchgeführt

Diese Entwicklung bremst den rückläufigen Trend des Faktors Beschäftigte pro 1 Mio. Passagiere, kann ihn aber nicht stoppen. Aufgrund der stetigen Veränderungen in der gewerblichen Luftfahrt sind quantitative Aussagen schwierig, zumal für den Prognosezeitraum derzeit keine konkreten Pläne über das künftige Verhalten der Luftverkehrsgesellschaften vorliegen. Abgeleitet aus qualitativen Trends wurden deshalb im Rahmen dieser Studie zwei alternative Berechnungen für die Beschäftigtenentwicklung auf dem Flughafen durchgeführt.

Perspektive 1:

Unter den oben genannten Hypothesen zur Produktivitätsentwicklung etc. sowie unter der Annahme, dass die Zahl der Beschäftigten der Luftfahrtgesellschaften, bezogen auf das Passagieraufkommen, auch künftig leicht sinken werden, kann davon ausgegangen werden, dass bis zum Ende des Prognosezeitraums der Faktor „Erwerbstätige je 1 Mio. Passagiere" im Branchendurchschnitt pro Jahr um 1% sinkt. Bei einem durchschnittlichen gesamtwirtschaftlichen Produktivitätszuwachs von knapp 2% erscheint dieser Wert zwar eher niedrig. Im Dienstleistungsbereich, dem die Unternehmen auf dem Flughafen zuzuordnen sind, nimmt die Produktivität jedoch unterdurchschnittlich zu.

Im Jahr 2015 rd. 42.000 Erwerbstätige auf dem Flughafen, Arbeitsplatzfaktor 750

Dieser Rückgang um durchschnittlich jährlich 1% bedeutet, dass, nach 875 Beschäftigten pro 1 Mio. Passagiere in 2000, im Jahr 2015 auf dem Flughafen 750 Erwerbstätige pro 1 Mio. Passagiere beschäftigt sein werden. Insgesamt errechnen sich damit für den Prognosehorizont rd. 42.000 Erwerbstätige am Flughafen. Wie auch in den neunziger Jahren wird das Branchenwachstum unterschiedlich ausfallen.

Tabelle 18: Prognose: Beschäftigte am Flughafen je 1 Mio. Passagiere

Branche	2000	Perspektive 1 2015	Perspektive 2 2015
Flughafenunternehmen	234	210	210
Behörden	78	57	60
Luftverkehrsgesellschaften	333	280	330
Sonstige Unternehmen	230	203	220
Insgesamt	875	750	820

Quelle: Flughafen München GmbH, eigene Berechnungen

Perspektive 2:

Durch die Inbetriebnahme des Terminals 2 im Jahr 2003 nehmen die Kapazitäten des Flughafens München deutlich zu. Dies ermöglicht einen weiteren Hubausbau. Wie die Entwicklung bei vergleichbaren Flughäfen zeigt, kann der Hubausbau mit einer verstärkten Stationierung von Flugzeugen verbunden sein. In der Folge führt dies zu einem stärkeren Anstieg des fliegenden Personals sowie zu einem verstärkten Ausbau der Wartungsfunktionen am Flughafen München.

Im Jahr 2015 rd. 46.000 Erwerbstätige auf dem Flughafen, Arbeitsplatzfaktor 820

Die Zahl der Beschäftigten je 1 Mio. Passagiere wird unter diesen Prämissen - nach 875 Beschäftigten pro 1 Mio. Passagiere in 2000 - im Jahr 2015 auf dem Flughafen rd. 820 Erwerbstätige pro 1 Mio. Passagiere betragen. Insgesamt errechnen sich damit rd. 46.000 Erwerbstätige am Flughafen. Damit wären im Jahr 2015 rd. 4.000 Beschäftigte am Flughafen mehr vorhanden als bei der Perspektive 1. Der überwiegende Teil von Ihnen ist den Luftfahrtgesellschaften zuzurechnen.

Tabelle 19: Primärbeschäftigte auf dem Flughafen

	2000	2015	Veränderung in %	Beschäftigtenzuwachs
Primärbeschäftigte				
Perspektive 1	20.180	41.900	108	21.820
Perspektive 2	20.180	45.800	127	25.720
Primärbeschäftigte /1 Mio. Passagiere				
Perspektive 1	875	750	-14,3	
Perspektive 2	875	820	-6,3	

Quelle: Flughafen München GmbH, eigene Berechnungen

2.1.3 PROJEKTION DER SEKUNDÄRBESCHÄFTIGTEN

Unternehmen am Flughafen fragen Produkte und Dienstleistungen von Unternehmen nach, deren Standorte außerhalb des Flughafengeländes liegen. Da diese Firmen wiederum Vorleistungen von anderen Unternehmen benötigen, hat dies weitere Aufträge zur Folge. Zudem verwenden die am Flughafen Beschäftigten ihre Löhne für den Konsum von Gütern und Dienstleistungen, was wiederum eine Erweiterung des Angebots veranlasst. Deshalb profitieren nicht nur die am Flughafen ansässigen Unternehmen von dem steigenden Passagier- und Frachtaufkommen, sondern durch die Multiplikatoreffekte auch weitere Unternehmen.

Berechnung der wirtschaftlichen Effekte des Flughafens mittels Input-Output-Tabellen

Für die Berechnung der wirtschaftlichen Bedeutung von Flughäfen wird häufig die Input-Output-Analyse eingesetzt (vgl. Kapitel 2.3.2). Input-Output-Tabellen, die der Analyse von Lieferbeziehungen und -abhängigkeiten dienen, zeigen die durch Absatz (output) und Bezug (input) von Gütern und Dienstleistungen entstehende Verflechtung zwischen den Sektoren einer Volkswirtschaft auf. So kann z.B. branchenspezifisch aufgezeigt werden, welche volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Kauf eines Autos hat, und zwar sowohl in Bezug auf die Wertschöpfung als auch auf die Zahl der Erwerbstätigen. In dieser Studie wird zur Quantifizierung der wirtschaftlichen Effekte des Flughafens diese Methode verwendet.

2.1.3.1 INPUT-OUTPUT RECHNUNG

Mit Hilfe der Input-Output-Rechnung werden sowohl die direkten als auch die indirekten Wirkungen des Flughafenbetriebs ermittelt. Hierzu wurde die neueste tiefgegliederte Input-Output-Tabelle des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 1995 verwendet. Da sich jedoch die Arbeitsproduktivitäten bis zum Jahre 2000 erheblich verändert haben, war es notwendig, mit Hilfe der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung aktuelle Produktivitäten zu ermitteln.

Produktions- und Beschäftigungswirkungen können mit Hilfe der Input-Output-Rechnung nur für das Inland ermittelt werden. Die Sickerverluste, die sich durch Importe ergeben, haben verschiedene Ursachen. Zum einen werden Investitionsgüter und Betriebsmittel der Flughafenbetriebe

direkt importiert, zum anderen werden in den vorgelagerten Produktionsbereichen Importe getätigt.

„Indirekte Effekte“

Die Struktur der Nachfrage nach Vorleistungs- und Investitionsgütern der Flughafengesellschaften wird geschätzt mittels Umfrageergebnissen und Rechnungsunterlagen einzelner Firmen. Befragt wurden dazu im Rahmen dieser Studie ausgewählte Firmen mit Sitz auf dem Flughafengelände aus den Branchen Allgemeine Luftfahrt, Handling, Wartung/Technik, Flughafenbetrieb/Sicherheit/Bau sowie Hotel/Gaststätten und Catering. Aus dieser Direktnachfrage werden mittels der Input-Output-Analyse die gesamtstaatlichen Wirkungen auf Produktion, Beschäftigung und Primärinputs (Löhne, Gewinne, Produktionssteuern, Abschreibungen, Importe) ermittelt. Der resultierende Multiplikator wird, nach dem Begründer der Input-Output-Rechnung W. Leontief, als “Leontief-Multiplikator” bezeichnet und wird in dieser Studie „indirekte Effekte“ genannt.

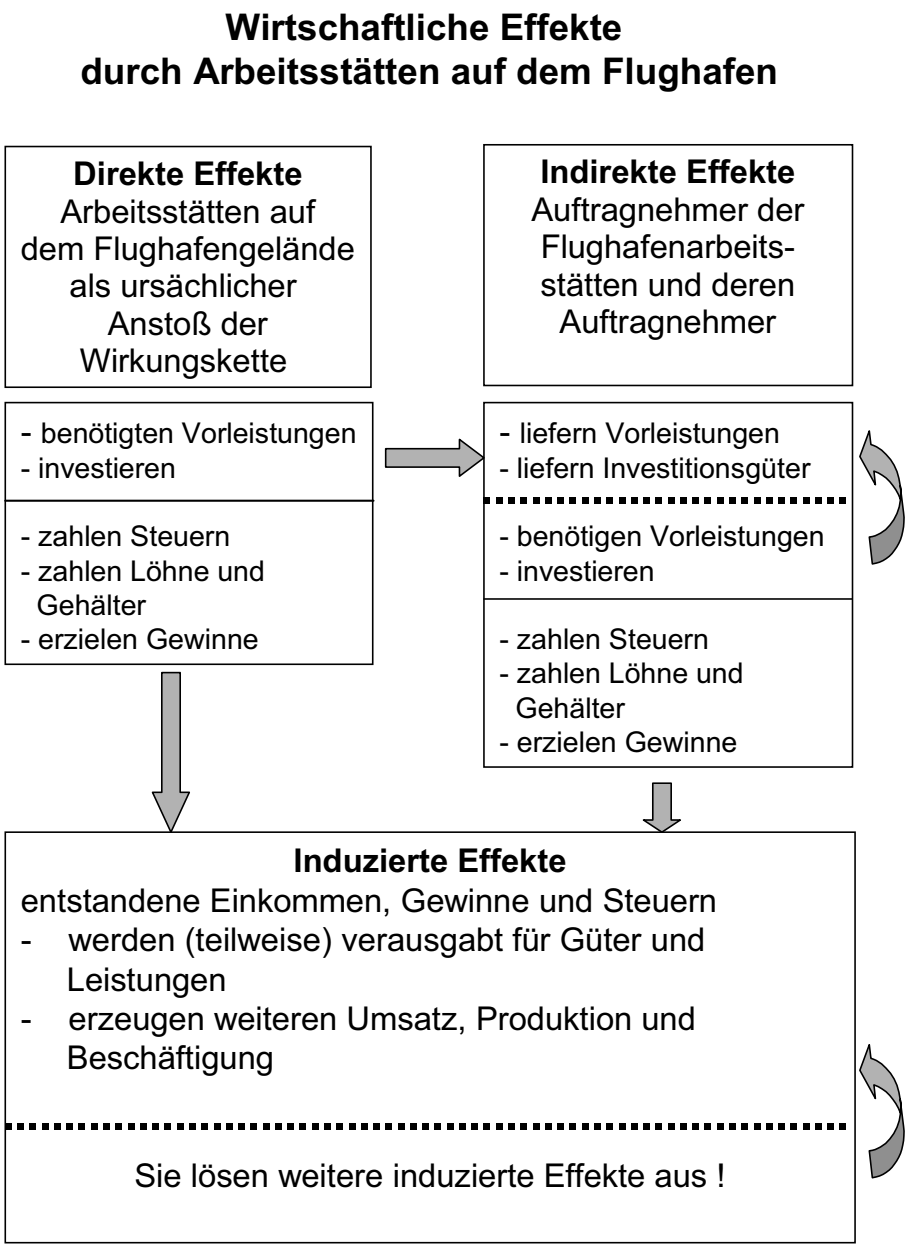
Die Einkommen der Erwerbstätigen, aber auch die resultierenden Unternehmereinkommen infolge der wirtschaftlichen Aktivitäten werden teilweise wieder verausgabt und erzeugen somit eine weitere Nachfrage, die in zusätzlichen Beschäftigungswirkungen resultiert.

"Induzierte Effekte"

Die Wirkungen dieses Keynesianischen Multiplikators, hier bezeichnet mit „induzierte Effekte“, werden dabei ebenfalls abgeschätzt. Es ist sehr wichtig, die Annahmen, die dabei gemacht wurden, genau zu beachten. In der „klassischen Input-Output-Analyse“ wird nur derjenige Teil der Einkommenswirkungen erfasst, der sich ergäbe, falls die Nachfrage der Flughafenbetriebe ausbliebe. Diejenigen, die dann arbeitslos würden, hätten dann kein Einkommen von null Euro, sondern sie bezögen Arbeitslosengeld in Höhe der gesetzlichen Bestimmungen. Deshalb wird unterstellt, dass nur die Differenz zwischen Arbeitseinkommen und Arbeitsloseneinkommen multiplikatorwirksam wird. Dies ist zumindest für den Bereich Deutschland eine zutreffende Annahme.

Für die Flughafenregion mag dies etwas anders ausschauen, da bei Nichtbeschäftigung Arbeitslose die Region eventuell verlassen, um in anderen Teilen Deutschlands zu leben bzw. nicht in die Region ziehen, um eine Arbeitsstelle anzutreten. Der zusätzliche Effekt für die Flughafenregion hat im übrigen Teil Deutschlands einen gleichgroßen gegenläufigen Effekt. Da in vergleichbaren Untersuchungen über die wirtschaftlichen Auswirkungen von Flughäfen i.d.R. ohne Alternativeinkommen gerechnet wurde, wurden in der vorliegenden Studie die wirtschaftlichen Auswirkungen für beide Fälle, d.h. mit und ohne Alternativeinkommen bestimmt (vgl. Kapitel 2.1.3.2).

Abbildung 5: Schema einer Input-Output-Tabelle



Quelle: eigene Darstellung

Bei der Multiplikatoranalyse wurden bei den Einkommen aus Unternehmertätigkeit und Vermögen, bei den Einkommen aus unselbständiger Arbeit und bei den Arbeitsloseneinkommen jeweils unterschiedliche Sparquoten berücksichtigt. Sie wurden durch ifo interne Fortschreibung von Sparquoten, die das DIW über einen längeren Zeitraum berechnet hat, ermittelt[4]. Die Sparquote für Unternehmenseinkommen ist etwa doppelt so groß wie diejenige aus unselbständiger Arbeit. Bei den Arbeitsloseneinkommen ist sie leicht negativ, d. h. die Arbeitslosen entsparen.

Die Schätzung der Staatseinnahmen geschieht in mehreren Stufen. Zunächst werden die in der I-O-Analyse gewonnenen Werte der Produktionssteuern (minus Subventionen) berücksichtigt. Über die resultierenden Importe ergeben sich die Importabgaben. Aus den Einkommen aus unselbständiger Arbeit und aus Unternehmertätigkeit und Vermögen ergeben sich mittels Durchschnittsgrößen, die aus der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung gewonnen werden, die Werte für Einkommen- und Körperschaftsteuern und die Größe der Sozialabgaben.

2.1.3.2 SEKUNDÄRBESCHÄFTIGTE IM JAHR 2000

Der Flughafen München ist ein sehr bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Region. Allein die Gesamtsumme aller Löhne und Gehälter, die an Beschäftigte am Flughafen München ausbezahlt wurden, stieg von 975 Mio. in 1994 auf knapp eine Milliarde DM im Jahr 1997 und lag in 2000 bei 1,24 Mrd. DM.

Ausgehend von
- der Gesamtsumme aller Löhne und Gehälter, die am Flughafen erwirtschaftet werden
- den Ausgaben der am Flughafen ansässigen Unternehmen (Investitionen und Vorleistungen), die im Jahr 1997/1998 vom Münchner Institut Bulwien und Partner GmbH erhoben wurden
- den Ausgaben im Jahr 2000 von ausgewählten Unternehmen am Flughafen,

errechnete das ifo Institut die Anzahl der flughafeninduzierten Beschäftigten im Jahr 2000 mittels der Input-Output-Tabellen (vgl. Kapitel 2.1.3.1). In einem ersten Schritt wurden die Beschäftigungseffekte für ganz Deutschland bestimmt. Hiervon wurden die regionalen Auswirkungen abgeleitet.

Wie oben beschrieben, wurden für die induzierten Effekte, d.h. den Wirkungen der Ausgaben der Beschäftigten, zwei Varianten gerechnet. In Variante 1 wurde unterstellt, dass die Beschäftigten, wären sie nicht am Flughafen tätig, Arbeitslosengeld beziehen würden. In Variante 2 wird davon ausgegangen, dass die Beschäftigten ohne den Arbeitsplatz am Flughafen kein Einkommen beziehen würden bzw. keine Ausgaben im Untersuchungsgebiet tätigen würden. Diese Variante wurde auch bei der Studie von Bulwien aus dem Jahr 1996 verwendet. Sie zu kam einem bundesweiten Faktor von 2,01 (vgl. Kapitel 2.1.3.2.3).

[4] Vgl. z.B. K. Müller-Krumholz, Unterschiede zwischen Sparquoten wurden größer, in DIW Wochenbericht 44/86.

Die beiden Varianten unterscheiden sich nur durch die Zahl der induzierten Arbeitsplätze, da im induzierten Faktor alle Einkommenswirkungen enthalten sind. Deshalb ist der Wert des indirekten Faktors unabhängig von den Annahmen bezüglich des Alternativeinkommens.

2.1.3.2.1 Sekundäreffekte mit Arbeitslosengeld in 2000 (Variante 1)

Basierend auf den oben genannten Informationen wurden die indirekten und induzierten Beschäftigungseffekte im Jahr 2000 aufgrund der multiplikativ wirkenden Leistungsverflechtungen in Deutschland errechnet. Dabei wurde davon ausgegangen, dass die Beschäftigten, wären sie nicht am Flughafen tätig, ein Alternativeinkommen in Höhe des Arbeitslosengeld beziehen würden.

In 2000 bundesweit 27.600 indirekte und induzierte Arbeitsplätze, Beschäftigungsmultiplikator: 1,4

Die umfangreichen Berechnungen kamen zu dem Ergebnis, dass im Jahr 2000 die Aufträge der am Flughafen ansässigen Unternehmen insgesamt 22.236 Arbeitsplätze außerhalb des Flughafens sicherten. Weitere 5.358 Arbeitsplätze bestehen als Folge der erhöhten Ausgaben sowohl der am Flughafen Beschäftigten als auch der induzierten zusätzlichen Erwerbstätigen. Insgesamt wurden in 2000 also 27.594 Arbeitsplätze gesichert. Damit ergibt sich für den Flughafen München ein Beschäftigungsmultiplikator von knapp 1,4 bundesweit. Dies bedeutet, dass ein Arbeitsplatz auf dem Münchner Flughafen 1,4 weitere Arbeitsplätze außerhalb des Flughafenzaunes erzeugte.

Von den rd. 27.600 indirekten und induzierten Arbeitsplätzen entfielen 660 bzw. 2,4% auf den Bereich Land- und Forstwirtschaft. Das Produzierende Gewerbe partizipierte mit knapp 5.000 Arbeitsplätzen, dies entspricht 18% aller indirekten und induzierten Arbeitsstellen.

Die höchsten wirtschaftlichen Effekte entstanden im Dienstleistungssektor. Allein im Bereich Handel und Verkehr wurden knapp 12.000 Arbeitsplätze (44%) gesichert. Gut die Hälfte hiervon entfiel auf den Bereich Verkehr. Im Einzelhandel profitierten gut 1.400 Erwerbstätige von den flughafenbedingten Ausgaben. Weitere 10.000 Arbeitsplätze sind im Bereich der übrigen Dienstleistungen als Folge der flughafenverursachten Ausgaben anzusehen.

In einem weiteren Schritt wurden die flughafeninduzierten Beschäftigungseffekte räumlich auf das Untersuchungsgebiet eingegrenzt. Auf der Grundlage der Erhebungen am Flughafen sowie der vorhandenen Wirtschaftsstruktur wurden wiederum unter der Verwendung der Input-Output-Tabelle die ausgabeninduzierten Beschäftigungswirkungen bestimmt. Der regionale Anteil der indirekten Effekte liegt bei 30%, d.h. - in bezug auf die Erwerbstätigen – entfällt 30% der Unternehmensnachfrage auf das Untersuchungsgebiet. Der regionale Anteil der induzierten Effekte liegt mit 40% deutlich höher.

Im Untersuchungsgebiet in 2000 rd. 8.800 indirekte und induzierte Arbeitsplätze, Beschäftigungsmultiplikator: 0,4

Insgesamt waren von den 27.600 Erwerbstätigen, deren Arbeitsplätze durch die indirekten und induzierten Wirkungen der Ausgaben des Flughafens begründet werden, 8.800 im Untersuchungsgebiet tätig. Dies bedeutet, dass 32% aller Sekundärarbeitsplätze im Untersuchungsgebiet liegen oder, dass ein Arbeitsplatz auf dem Flughafen 0,4 weitere Arbeitsplätze im Untersuchungsgebiet sichert.

Tabelle 20: Indirekte und induzierte Arbeitsplätze in 2000 (mit alternativem Einkommen)

	Bundesweit			Untersuchungsgebiet		
Wirtschaftsbereiche	Indirekte AP	Induzierte AP	Insgesamt	Indirekte AP	Induzierte AP	Insgesamt
Land- und Forstwirtschaft	430	230	660	129	92	221
Produzierendes Gewerbe	3.987	975	4.962	1.117	385	1.502
Handel und Verkehr	10.112	2.409	12.521	3.079	965	4.045
Sonstige Dienstleistungen	7.706	1.746	9.452	2.346	700	3.046
Insgesamt	22.236	5.358	27.593	6.671	2.143	8.814
Sekundärarbeitsplätze/ Beschäftigte Flughafen	1,10	0,27	1,37	0,33	0,11	0,44

Quelle: eigene Berechnungen
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Die Befragung der Firmen auf dem Flughafen ergab, dass die regionalen Zuliefer-Firmen zum überwiegenden Teil den Wirtschaftsbereichen Gebäude- und Flugzeugreinigung angehören, sowie den sonstigen Dienstleistungen wie Banken, Anwälte und Beratungen, Energie und Fernwärme sowie lokalen Entsorgungs-Dienstleistungen. Daneben bestehen Zulieferbeziehungen zu Handwerksbetrieben im Bereich Reparatur und Instandhaltung, Baugewerbe und Landschaftspflege. Einen anderen Teil der Zulieferer aus der Region machen zudem die Bereiche Food&Beverages sowie das Hotel- und Gaststättengewerbe aus.

2.1.3.2.2 SEKUNDÄREFFEKTE OHNE ARBEITSLOSENGELD IN 2000 (VARIANTE 2)

In einem zweiten Modellansatz wurden die entsprechenden Berechnungen unter der Annahme durchgeführt, dass die Beschäftigten, wären sie nicht am Flughafen bzw. bei Unternehmen tätig, die von der Nachfrage auf dem Flughafen begünstigt werden, tätig, kein Arbeitslosengeld beziehen würden. Der Konsum aufgrund der erwirtschafteten Einkommen wird dabei als komplett vom Flughafen induziert betrachtet. Dieser Ansatz unterstellt, dass die Erwerbstätigen, wäre der Flughafen nicht da, gar nicht in der Region wären und somit ihren Ersatzkonsum nicht im Untersuchungsgebiet ausüben würden. Die Beschäftigungseffekte, die die Unternehmen, die auf dem Flughafen durch ihre Nachfrage auslösen, sind in beiden Ansätzen identisch.

Unter dieser Hypothese wird jene Zahl an Arbeitsplätzen errechnet, die durch die Ausgaben der Unternehmen und der Beschäftigten am Flughafen, sowie durch die durch sie ausgelösten weiteren Effekte gesichert werden. Diese Berechnungsmethode wurde auch bei der vergleichbaren Bulwien-Studie aus dem Jahr 1998 (Datenbasis 1996) für den Flughafen München angewendet (vgl. Kapitel 2.1.3.2.3).

In 2000 bundesweit 39.000 indirekte und induzierte Arbeitsplätze, Beschäftigungsmultiplikator: 1,9

Insgesamt sicherten im Jahr 2000 die Aufträge der am Flughafen ansässigen Unternehmen insgesamt 22.236 Arbeitsplätze außerhalb des Flughafens. Weitere 16.738 Arbeitsplätze bestehen als Folge der gesamten Ausgaben der am Flughafen Beschäftigten wie auch der induzierten zusätzlichen Erwerbstätigen. Insgesamt wurden in 2000 also 38.974 Arbeitsplätze bundesweit gesichert. Dies ergibt für den Flughafen München einen Beschäftigungsmultiplikator von gut 1,9. Dies

bedeutet, dass ein Arbeitsplatz auf dem Münchner Flughafen 1,9 weitere Arbeitsplätze außerhalb des Flughafenzaunes erzeugte.

Tabelle 21: Indirekte und induzierte Arbeitsplätze 2000 (ohne Alternativeinkommen)

Wirtschaftsbereiche	Bundesweit			Untersuchungsgebiet		
	Indirekte AP	Induzierte AP	Insgesamt	Indirekte AP	Induzierte AP	Insgesamt
Land- und Forstwirtschaft	430	717	1.147	129	287	416
Produzierendes Gewerbe	3.987	3.046	7.033	1.117	1.208	2.325
Handel und Verkehr	10.112	7.522	17.633	3.079	3.014	6.093
Sonstige Dienstleistungen	7.706	5.454	13.160	2.346	2.185	4.531
Insgesamt	22.236	16.738	38.974	6.671	6.695	13.366
Sekundärarbeitsplätze/ Beschäftigte Flughafen	1,10	0,83	1,93	0,33	0,33	0,66

Quelle: eigene Berechnungen

Von den rd. 39.000 indirekten und induzierten Arbeitsplätzen entfielen rd. 1.150 bzw. 2,9% auf den Bereich Land- und Forstwirtschaft. Im Produzierenden Gewerbe wurden gut 7.000 Arbeitsplätzen gesichert, dies entspricht 18% aller indirekten und induzierten Arbeitsstellen.

Der überwiegende Teil der Arbeitsplätze kann dem Dienstleistungssektor zugeordnet werden. Allein im Bereich Handel und Verkehr wurden gut 17.600 Arbeitsplätze (45%) gesichert. Weitere 13.200 Arbeitsplätze sind im Bereich der übrigen Dienstleistungen als Folge der flughafenverursachten Ausgaben anzusehen.

Im Untersuchungsgebiet in 2000 rd. 13.400 indirekte und induzierte Arbeitsplätze, Beschäftigungsmultiplikator: 0,7

Von den knapp 39.000 Erwerbstätigen, deren Arbeitsplätze durch die indirekten und induzierten Wirkungen der Ausgaben des Flughafens begründet werden, waren 13.366 im Untersuchungsgebiet tätig. Dies bedeutet, dass 34% aller Sekundärarbeitsplätze im Untersuchungsgebiet liegen oder, dass ein Arbeitsplatz auf dem Flughafen 0,7 weitere Arbeitsplätze im Untersuchungsgebiet sichert.

2.1.3.2.3 VERGLEICH DER SEKUNDÄREFFEKTE OHNE ARBEITSLOSENGELD MIT DEN ERGEBNISSEN EINER FRÜHEREN STUDIE

Im Jahr 1998 wurde von dem Münchner Institut Bulwien und Partner GmbH im Auftrag der Flughafen München GmbH und dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie die Studie" Wirtschaftsfaktor Flughafen München" erstellt.[5] Im Rahmen der Untersuchung wurden - auf der Datenbasis 1996 - auch mittels der Input-Output-Analysen die wirtschaftlichen Effekte des Flughafens München berechnet. Zugrunde lag dabei die IO-Tabelle des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 1993.

[5] Vgl. Bulwien und Partner GmbH, Wirtschaftsfaktor Flughafen München, München 1998.

Der berechnete Beschäftigungsmultiplikator des Flughafens München für Deutschland betrug 1996: 2,01. Das ifo Institut kommt bei den entsprechenden Annahmen für das Jahr 2000 zu dem Wert 1,9. Die Abweichung dürfte zum einen begründet sein durch die nunmehr verfügbare aktuellere IO-Tabelle des Statistischen Bundesamtes (1995). Zum anderen berücksichtigte das ifo Institut bei seinen Berechnungen den Produktivitätsanstieg bis 2000 sowie unterschiedliche Sparquoten.

In einem zweiten Schritt wurde seitens der Bulwien und Partner GmbH eine regionale Berechnung des Beschäftigungsmultiplikators durchgeführt. Zugrunde lag die Flughafenregion, die die Landkreise Freising, Erding, Ebersberg, München sowie Landshut einschl. des Stadtkreises Landshut umfasste. Für diese Flughafenregion wurde ein Beschäftigungsmultiplikator von 1,31 ausgewiesen. Unter Einbeziehung der Stadt München erhöhte er sich auf 1,62.

Der vorliegenden Studie liegt ein deutlich kleineres Untersuchungsgebiet zugrunde, das insgesamt 71 Gemeinden umfasst (vgl. Kapitel 1.1.1). Bezogen auf die SVB sind hier nur rd. zwei Drittel der SVB der Flughafenregion tätig, die der früheren Bulwien-Studie zugrunde lag. Rechnet man den von Bulwien und Partner ausgewiesenen regionalen Faktor auf das hier betrachtete Untersuchungsgebiet um, so erhält man den Wert 0,86.

Das ifo Institut errechnet, bei vergleichbaren Annahmen für den bundesweiten Faktor, den Regionalfaktor 0,7. Ursächlich für diese Differenz dürften mehrere, sich überlagernde Entwicklungen sein. Zum einen stieg die Produktivität. Zum anderen unterhalten Unternehmen am Flughafen nach wie vor Lieferbeziehungen mit Firmen, die den Flughafen schon am Standort Riem beliefert haben. Der Flughafen Riem lag vergleichsweise günstig zu Gemeinden in den Landkreisen München und Ebersberg, die in dem hier betrachteten Untersuchungsgebiet größtenteils nicht enthalten sind. Zudem verändern sich aber auch Einkauf/Materialbeschaffung.

Außerdem werden zunehmend Aufträge an externe Anbieter meist in jährlichem Turnus öffentlich neu ausgeschrieben. Unternehmen am Flughafen, deren Einkauf von einem Unternehmenshauptsitz außerhalb des Münchner Flughafens aus zentral gesteuert wird, beziehen ihre Vorleistungen meist von wenigen Anbietern, die dann aber sehr große Mengen liefern. Dadurch wird sichergestellt, dass alle Unternehmensteile deutschlandweit mit Waren der gleichen Qualität und zu denselben Konditionen beliefert werden. Dieser Trend ist aber auch bei Unternehmen mit Sitz auf dem Münchener Flughafen zu beobachten, die keine weiteren Niederlassungen haben. Sie beziehen Waren von immer weniger Lieferanten, die dafür größere Mengen an Produkten und anderen Vorleistungen anliefern.

2.1.3.3 PROGNOSE DER SEKUNDÄRBESCHÄFTIGTEN BIS 2015

Auch künftig werden Unternehmen, die am Flughafen ansässig sind, Waren und Dienstleistungen von Firmen außerhalb des Flughafens beziehen. Außerdem verwenden die Erwerbstätigen, die am Flughafen

beschäftigt sind sowie die Erwerbstätigen, deren Arbeitsplätze durch die indirekten Effekte gesichert sind, ihre Löhne u.a. für den Konsum.

Mögliche strukturelle und / oder regionale Veränderungen auf den Beschaffungsmärkten sind für einen Zeitraum von 15 Jahren kaum vorhersehbar. So könnten die elektronischen Einkaufsmöglichkeiten künftig deutliche Strukturveränderungen bei der Warenbeschaffung bewirken. Deshalb werden sowohl die errechneten bundesweiten Multiplikatoren für das Jahr 2000 in Höhe von 1,4 bzw. 1,9 als auch die entsprechenden regionalen Beschäftigungsmultiplikatoren von 0,4 bzw. 0,7 zur Ermittlung der indirekten und induzierten Erwerbstätigen (Sekundärbeschäftigte) fortgeschrieben.

Im Folgenden werden die Sekundärbeschäftigten im Untersuchungsgebiet sowohl für die Perspektive 1 (750 Arbeitsplätze je 1 Mio. Passagiere) als auch für die Perspektive 2 (820 Arbeitsplätze je 1 Mio. Passagiere) in bezug auf die Primärarbeitsplätze auf dem Flughafen berechnet. Für beide Perspektiven wird die Zahl der Sekundärbeschäftigten sowohl mit als auch ohne Alternativeinkommen bestimmt.

Beschäftigtenzuwachs bis 2015 rd. 9.500 (mit Alternativeinkommen) bzw. 14.500 Sekundärbeschäftigte (ohne Alternativeinkommen) im Untersuchungsgebiet

Wie die folgende Tabelle zeigt, werden im Jahr 2015 im Untersuchungsgebiet, ausgehend 750 Beschäftigte/1 Mio. Passagiere auf dem Flughafen, d.h. von rd. 42.000 Primärbeschäftigten und unter Berücksichtigung eines Alternativeinkommens, durch die Nachfrage der Flughafenunternehmen bzw. der Primärbeschäftigten 18.000 Arbeitsplätze außerhalb des Flughafenzaunes gesichert. Im Vergleich zu der Annahme, dass der Flughafen im Prognosezeitraum nicht weiter wachsen würde, bedeutet dies ein Zuwachs von 9.500 Arbeitsplätzen im Untersuchungsgebiet.

Tabelle 22: Sekundäreffekte bei 750 Beschäftigten/1 Mio. Passagiere (Perspektive 1)

	Beschäftigungsmultiplikator 1,4 Regionalfaktor 0,4 (Variante 1)			Beschäftigungsmultiplikator 1,9 Regionalfaktor 0,7 (Variante 2)		
	2000	2010	2015	2000	2010	2015
Primärbeschäftigte in 1.000	20,2	33,4	42,0	20,2	33,4	42,0
Sekundärbeschäftigte insgesamt in 1.000	27,6	45,7	57,4	39,0	64,5	81,1
Sekundärbeschäftigte im UG in 1.000	8,8	14,6	18,3	13,4	22,1	27,8
Beschäftigtenzuwachs (Sekundärb.) im UG im Vergleich zu 2000 in 1.000		5,8	9,5		8,8	14,5

Quelle: eigene Berechnungen

Unterstellt man hingegen, dass, wäre der Flughafen nicht im Untersuchungsgebiet, die "Nichtbeschäftigten" keine Ausgaben im UG tätigen, dann läge die Zahl der Arbeitsplätze (außerhalb des Flughafens) im Jahr 2015 um rd. 27.800 unter dem erwarteten Niveau mit expandierendem Flughafen, d.h. der Flughafen sichert rd. 27.800 Arbeitsplätze außerhalb des Flughafenzaunes. Dies bedeutet, im Vergleich zu der Annahme, dass der Flughafen nicht weiter wachsen würde, einen Zuwachs im Prognosezeitraum von rd. 14.500 Arbeitsplätzen.

Die entsprechenden Berechnungen wurden auch für die Perspektive 2, 820 Beschäftigte/1 Mio. Passagiere auf dem Flughafen, d.h. 45.800 Primärbeschäftigte, durchgeführt.

Tabelle 23: Sekundäreffekte bei 820 Beschäftigten/1 Mio. Passagiere (Perspektive 2)

	Beschäftigungsmultiplikator 1,4 Regionalfaktor 0,4 (Variante 1)			Beschäftigungsmultiplikator 1,9 Regionalfaktor 0,7 (Variante 2)		
	2000	2010	2015	2000	2010	2015
Primärbeschäftigte in 1.000	20,2	36,3	45,8	20,2	36,3	45,8
Sekundärbeschäftigte insgesamt in 1.000	27,6	45,6	62,5	39,0	70,1	88,5
Sekundärbeschäftigte im UG in 1.000	8,8	15,9	20,0	13,4	24,0	30,4
Beschäftigtenzuwachs (Sekundärb.) im UG im Vergleich zu 2000 in 1.000		7,1	11,2		10,7	17,0

Quelle: eigene Berechnungen

Beschäftigtenzuwachs bis 2015 rd. 11.200 (mit Alternativeinkommen) bzw. 17.000 Sekundärbeschäftigte (ohne Alternativeinkommen) im Untersuchungsgebiet

Unter der Annahme eines Alternativeinkommens, das im Untersuchungsgebiet ausgegeben würde, erhöht sich die Zahl der Sekundärbeschäftigten aufgrund der Expansion des Flughafens von 8.800 in 2000 auf rd. 20.000 in 2015. Dies entspricht einem Zuwachs von 11.200 Arbeitsplätzen.

Geht man hingegen davon aus, dass, die Primärbeschäftigten keine Ausgaben im Untersuchungsgebiet tätigen würden, wenn der Flughafen nicht da wäre, dann beträgt in 2015 die Zahl der durch den Flughafen gesicherten Arbeitsplätze außerhalb des Flughafenzaunes rd. 30.400. Dies bedeutet einen Zuwachs im Prognosezeitraum von 17.000 Arbeitsplätzen im Untersuchungsgebiet.

2.1.4 Projektion aller Erwerbstätigen bis 2015 im Untersuchungsgebiet

Im Folgenden werden die Prognoseergebnisse der Erwerbstätigenzahlen dargestellt. In den beiden folgenden Tabellen sind die Ergebnisse unter der Annahme ausgewiesen, dass in 2015 auf dem Flughafen 750 Beschäftigten/1 Mio. Passagiere tätig sein werden. Beide Tabellen differieren um den Beschäftigungsmultiplikator.

Tabelle 24: Erwerbstätige im Untersuchungsgebiet (in Tausend, 750 Beschäftigten/1 Mio. Passagiere, Perspektive 1)

	Beschäftigungsmultiplikator 1,4 Regionalfaktor 0,4 (Variante 1)			Veränderung 2015/2000	
	2000	2010	2015	Absolut	In %
Erwerbstätige insgesamt	300,0	339,0	353,1	53,1	17,7
davon:					
Primärbeschäftigte	20,2	33,4	42,0	21,8	108,1
Sekundärbeschäftigte	8,8	14,6	18,3	9,5	108,1
Flughafenunabhängige Erwerbstätige	271,0	291,0	292,8	21,8	8,0

Quelle: eigene Berechnungen

Tabelle 25: Erwerbstätige im Untersuchungsgebiet (in Tausend, 750 Beschäftigten/1 Mio. Passagiere, Perspektive 1)

	Beschäftigungsmultiplikator 1,9 Regionalfaktor 0,7 (Variante 2)			Veränderung 2015/2000	
	2000	2010	2015	Absolut	In %
Erwerbstätige insgesamt	300,0	341,8	357,8	57,8	19,3
davon:					
Primärbeschäftigte	20,2	33,4	42,0	21,8	108,1
Sekundärbeschäftigte	13,4	22,1	27,8	14,5	108,1
Flughafenunabhängige Erwerbstätige	266,5	286,3	288,0	21,6	8,1

Quelle: eigene Berechnungen

Ausgehend von 300.000 Erwerbstätigen im Untersuchungsgebiet im Jahr 2000 und unter der Annahme, dass in 2015 auf dem Flughafen 750 Beschäftigte/1 Mio. Passagiere tätig sein werden, kann für das Untersuchungsgebiet zusammenfassend festgestellt werden:

- die Zahl der Primärbeschäftigten steigt von 20.180 (2000) auf 42.000 (2015), dies bedeutet einen Zuwachs von 21.800 Beschäftigten
- die Zahl der Sekundärbeschäftigten wächst, unter der Annahme eines Alternativeinkommens, von 8.800 (2000) auf 18.300, d.h. um rd. 9.500. Unter der Annahme: kein Alternativeinkommen nimmt die Zahl der Sekundärbeschäftigten von 13.400 (2000) auf 27.800 (2015), also um 14.500 zu.
- Die Zahl der flughafenunabhängigen Erwerbstätigen, die als Differenz von den gesamten Erwerbstätigen im UG (2000: 300.000) und den Primärbeschäftigten (2000: 20.200) sowie den Sekundärbeschäftigten (2000: 8.000 bzw. 13.4000) errechnet wird, erhöht sich von 271.000 bzw. 266.500 (2000) auf 292.800 bzw. 288.000 (2015), d.h. um 21.800 bzw. 21.600 Erwerbstätige.

750 Beschäftigte/ 1 Mio. Passagiere: Zahl der Erwerbstätigen steigt um 53.100 bzw. 57.800 Personen

- Die Zahl der Erwerbstätigen im Untersuchungsgebiet verzeichnet im Prognosezeitraum also ein Plus von 53.100 bzw. 57.800 Personen.

In den beiden folgenden Tabellen sind hingegen die prognostizierten Erwerbstätigen ausgewiesen, die sich ergeben, wenn die Fluggesellschaften verstärkt fliegendes Personal nach München verlegen und die Wartungs- und Servicefunktionen deutlich ausbauen (820 Beschäftigte/1 Mio. Passagiere auf dem Flughafen). Beide Tabellen differieren wiederum um den Beschäftigungsmultiplikator.

Tabelle 26: Erwerbstätige im Untersuchungsgebiet (in 1000, 820 Beschäftigten/1 Mio. Passagiere, Perspektive 2)

	Beschäftigungsmultiplikator 1,4 Regionalfaktor 0,4 (Variante 1)			Veränderung 2015/2000	
	2000	2010	2015	Absolut	In %
Erwerbstätige insgesamt	300,0	343,2	358,6	58,6	19,5
davon:					
Primärbeschäftigte	20,2	36,3	45,8	25,7	127,0
Sekundärbeschäftigte	8,8	15,9	20,0	11,2	127,0
Flughafenunabhängige Erwerbstätige	271,0	291,0	292,8	21,8	8,0

Quelle: eigene Berechnungen

Tabelle 27: Erwerbstätige im Untersuchungsgebiet (in 1.000, 820 Beschäftigten/1 Mio. Passagiere, Perspektive 2)

	Beschäftigungsmultiplikator 1,9 Regionalfaktor 0,7 (Variante 2)			Veränderung 2015/2000	
	2000	2010	2015	Absolut	In %
Erwerbstätige insgesamt	300,0	346,7	364,2	64,2	21,4
davon:					
Primärbeschäftigte	20,2	36,3	45,8	25,7	127,0
Sekundärbeschäftigte	13,4	24,1	30,4	17,0	127,1
Flughafenunabhängige Erwerbstätige	266,5	286,3	288,0	21,6	8,1

Quelle: eigene Berechnungen

820 Beschäftigte/1 Mio. Passagiere: Zahl der Erwerbstätigen steigt um 58.600 bzw. 64.200 Personen

Wiederum ausgehend von 300.000 Erwerbstätigen im Untersuchungsgebiet im Jahr 2000, aber unter der Annahme, dass in 2015 auf dem Flughafen 820 Beschäftigte/1 Mio. Passagiere tätig sein werden, kann für das Untersuchungsgebiet zusammenfassend festgestellt werden:

- die Zahl der Primärbeschäftigten steigt von 20.180 (2000) auf 45.800 (2015), dies bedeutet einen Zuwachs von 25.700 Beschäftigten
- die Zahl der Sekundärbeschäftigten wächst, unter der Annahme eines Alternativeinkommens, von 8.800 (2000) auf 20.000, d.h. um rd. 11.200. Unter der Annahme: kein Alternativeinkommen nimmt die Zahl der Sekundärbeschäftigten vom 13.400 (2000) auf 30.400 (2015), also um 17.000 zu.
- Die Zahl der flughafenunabhängigen Erwerbstätigen erhöht sich, (wie auch unter der Annahme 750 Beschäftigte/1 Mio. Passagiere) von 271.000 bzw. 266.500 (2000) auf 292.800 bzw. 288.000 (2015), d.h. um 21.800 bzw. 21.600 Erwerbstätige.
- Die Zahl der Erwerbstätigen im Untersuchungsgebiet verzeichnet im Prognosezeitraum also ein Plus von 58.600 bzw. 64.200 Personen.

Zusammenfassend ergibt sich folgendes Bild:

Die Zahl der Erwerbstätigen im Untersuchungsgebiet, die im Jahr 2000 rd. 300.000 betrug, erhöht sich im Prognosezeitraum, je nach Annahmen, zwischen rd. 53.000 (+18%) und 64.200 (+21%). Der letztgenannte prozentuale Anstieg entspricht der prozentualen Zunahme der Erwerbstätigen im Untersuchungsgebiet zwischen 1992 und 2000. In diesen acht Jahren wuchs die Erwerbstätigenzahl von knapp 248.000 auf rd. 300.000 (+52.000).

Den höchsten absoluten Zuwachs werden die Primärbeschäftigten verzeichnen. Die Zahl der Arbeitsplätze auf dem Flughafen dürfte zwischen 21.800 (+108%) und 25.700 (+127%) wachsen. An zweiter Stelle, in Bezug auf den absoluten Zuwachs, stehen die flughafenunabhängigen Beschäftigten. Ihre Anzahl dürfte um rd. 22.000 expandieren. Auch die Sekundärbeschäftigten, deren Anzahl, je nach Annahmen über ein Alternativeinkommen, im Jahr 2000 rd. 8.800

bzw. 13.400 betrug, erzielen im Prognosezeitraum ein deutliches Plus. Ihr Zuwachs dürfte zwischen 9.500 und 17.000 liegen.

Bei den folgenden dargestellten Projektionen der künftigen Einwohnerzahlen (vgl. Kapitel 2.3), des voraussichtlichen Wohn- und Gewerbeflächenbedarfs (vgl. Kapitel 3) sowie für alle Folgeschritte werden nicht alle oben aufgezeigten Varianten berechnet.

Bei der Ermittlung der Prognoseergebnisse wurden verschiedene Varianten berechnet, die zu unterschiedlichen strukturellen und verkehrlichen Auswirkungen führen. Bei den folgenden Arbeitsschritten und beim Verkehrsgutachten werden ausschließlich die jeweils höheren Modellansätze angewendet: 820 Beschäftigte / 1 Million Passagiere auf dem Flughafen in Verbindung mit dem Beschäftigungsmultiplikator 1,9 zur Ermittlung der flughafenabhängigen Beschäftigten außerhalb des Flughafens. Hierdurch wird im Vergleich zu dem niedrigeren Modellansatz jeweils eine höhere Belastungssituation für das Flughafenumland abgebildet und ferner die Vergleichbarkeit mit früheren Studien zum Flughafen München sowie zu vergleichbaren Flughafenstudien hergestellt.

2.2 EXKURS: STANDORTFAKTOREN

Bei den in Kapitel 2.1 dargestellten Prognosen der Erwerbstätigenzahlen flossen neben den beschriebenen Entwicklungen auch vielfältige Informationen ein, die im Rahmen der Analyse von Standortfaktoren sowie von Unternehmensbefragungen gewonnen wurden. Zudem wurden vergleichbare Flughäfen betrachtet.

Wie zuvor dargestellt, verursacht der Flughafen München über sein eigenes Wachstum hinaus

- nicht nur eine positive direkte Beschäftigungsentwicklung,
- sondern auch ein zusätzliches indirektes Beschäftigungswachstum über den Zuwachs an oder bei Zulieferer-Firmen
- sowie induzierte Wachstumseffekte über die Verausgabung von Löhnen und Gehältern der am Flughafen Beschäftigten.

Darüber hinaus sind auch Wachstumseffekte über den Zuzug von Unternehmen ins Untersuchungsgebiet zu erwarten, bei denen der Standortfaktor „Flughafen" eine große Rolle für die Standortentscheidung spielt.

Der Flughafen München verbessert die Standortgunst im Untersuchungsgebiet deutlich. Bei Standortentscheidungen, seien es Verlagerungen, Betriebsausweitungen oder neue Niederlassungen, fließt allerdings immer ein Bündel von Entscheidungskriterien ein. Je nach Ausrichtung der Unternehmen ergeben sich unterschiedliche Schwerpunkte. Der Flughafen ist nur ein Ansiedlungsmotiv unter mehreren. Um die quantitativen Auswertungen im Hinblick auf Gewerbeansiedlungen zu ergänzen, wurden deshalb zum einen eine Befragung im Rahmen der regelmäßig durchgeführten ifo Erhebungen durchgeführt. Zum anderen wurden leitfadengestützte Expertengespräche mit ausgewählten Unternehmen im Untersuchungsgebiet, mit Branchenvertretern und mit im Untersuchungsgebiet tätigen Gewerbeimmobilien-Entwicklern sowie Vertretern von Gemeinden geführt. Die Erkenntnisse aus den Befragungen sowie die vielfältigen Informationen, die aus der Sekundärliteratur gewonnen werden konnten, flossen in die Prognosen der Erwerbstätigenzahlen ein (vgl. Kapitel 2.1.1).

2.2.1 BEFRAGUNG IM VERARBEITENDEN GEWERBE

Die im Rahmen der vom ifo Institut regelmäßig durchgeführten Befragungen von Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes in Bayern ergab folgende Bewertung der Bedeutung von Standortfaktoren:

Tabelle 28: Bedeutung von Standortfaktoren im Verarbeitenden Gewerbe in Bayern

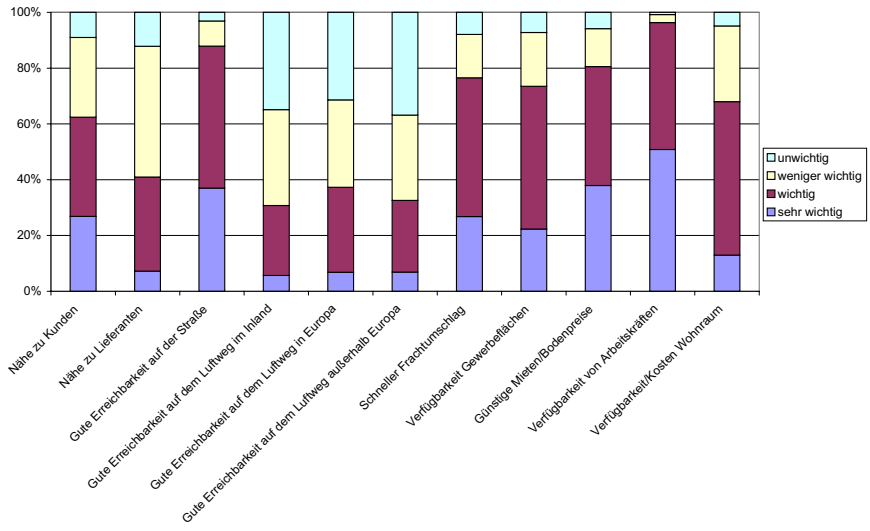
Standortfaktoren	In % der Befragten				
	Sehr wichtig	wichtig	Weniger wichtig	Un-Wichtig	Zahl der Befragten
Nähe zu Kunden	27,7	35,1	28,2	9,0	100
Nähe zu Lieferanten	8,1	34,4	43,9	13,6	100
Gute Erreichbarkeit auf					
Straße	40,8	49,0	8,2	2,0	100
Luftweg					
- Inland	5,9	24,3	30,5	39,3	100
- Europa	7,1	27,3	29,5	36,1	100
- außerhalb Europa	6,9	23,6	28,8	40,7	100
Schneller Frachtumschlag	26,5	51,4	16,1	6,0	100
Verfügbarkeit Gewerbeflächen	24,0	50,1	18,5	7,5	100
Günstige Mieten/Bodenpreise	42,9	41,3	10,8	5,1	100
Verfügbarkeit von Arbeitskräften	52,2	45,3	1,9	0,6	100
Verfügbarkeit/Kosten Wohnraum	16,8	50,8	28,9	3,5	100

Quelle: eigene Berechnungen

Den größten Wert legen Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes auf die Verfügbarkeit von Arbeitskräften (97% sehr wichtig/wichtig) sowie auf günstige Mieten/Bodenpreise (84% sehr wichtig/wichtig) legen. Auch ein schneller Frachtumschlag hat eine große Bedeutung (78%). In Bezug auf die Infrastruktur nennen 90% eine gute Straßenanbindung. Für rd. 30% der Befragen ist eine gute/sehr gute Erreichbarkeit auf dem Luftweg wichtig.

Von Unternehmen, die eine Niederlassung im Umland des Flughafen anstreben, bevorzugen 53% einen Standort, der bis zu 30 Minuten (Pkw) vom Flughafen entfernt ist, 45% planen einen Standort mit einer Entfernung von 30 und 60 Minuten zum Flughafen.

Abbildung 6: Bedeutung von Standortfaktoren: Verarbeitendes Gewerbe in Bayern



Quelle: eigene Darstellung

2.2.2 Befragung von bayerischen Spitzenunternehmen

Eine von BSMG WORLDWIDE Deutschland im Jahr 2001 durchgeführte Befragung von 30 bayerischen Spitzenunternehmen verdeutlicht ebenfalls die Bedeutung des Flughafens. 83% der Befragten erwarten eine weitere Zunahme von internationale Geschäftsbeziehungen in den nächsten 10 Jahren. Ein dichtes Netz an internationalen Flugverbindungen ist für 77% der Unternehmen ein entscheidender Standortfaktor. 83% der Befragten vertreten zudem die Ansicht, dass der Ausbau der Drehkreuze am Münchner Flughafen die Ansiedlung neuer Firmen begünstigt.

2.2.3 Expertengespräche zum Thema Standortfaktor Flughafen

Da in die Standortentscheidungen von Unternehmen immer ein Bündel von Faktoren ein fließt, ist die Bewertung der einzelnen Faktoren stets nur aus der Perspektive des Einzelfalles heraus möglich. Deshalb kann aus einer Befragung mit vergleichsweise wenigen Akteuren keine allgemeingültige Gewichtung der Bedeutung des Standortfaktors Flughafen für die Standortwahl von im Untersuchungsgebiet ansässigen Unternehmen abgeleitet werden.

Experteninterviews mit Unternehmen der IT-, Medien- und Speditionsbranche

Nach einer Analyse des Branchenmix in den Gemeinden des Untersuchungsgebietes konzentrierten sich die Interviews auf Unternehmen der High-Tech bzw. IT-Branche sowie Vertreter der Speditions- und Medienbranche. Bei diesen Branchen, die in den neunziger Jahren im Untersuchungsgebiet deutliche Beschäftigungszuwächse verzeichneten, war u.a. eine starke Affinität zum Flughafen zu erwarten. Sie dürften auch weiterhin wichtige Wachstumsträger der wirtschaftlichen Entwicklung im Untersuchungsgebiet sein.

Der Planungshorizont der Unternehmen im Untersuchungsgebiet – v.a. der neuen Unternehmen aus dem High-Tech-Sektor – beträgt häufig nur wenige Jahre. Deshalb konnten die heute im Untersuchungsgebiet ansässigen befragten Unternehmen keine quantitativen Aussagen über das aus heutiger Sicht zu erwartende Standortverhalten (Expansion, Höhe der Expansion etc.) im Prognosezeitraum machen. Einen Hinweis auf den immer kürzeren Planungshorizont gibt auch die Entwicklung der Laufzeit von Mietverträgen für Gewerbeimmobilien. Wurden vor wenigen Jahren noch Mietverträge über einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren abgeschlossen, sind es heute meist nur noch 3-5-Jahre. Auch die befragten Gemeindevertreter haben u.a. auf den immer kürzer werdenden Zeitraum der Entscheidungsfindung gerade bei Neuansiedlungen von High-Tech Unternehmen hingewiesen, wobei von den Unternehmen sehr schnelle Entscheidungen seitens der Kommunen erwartet werden. Bereits bezugsfertige Gewerbeimmobilien begünstigen eine Ansiedlung.

Unterschiedliche Einflussfaktoren für Standortentscheidungen

Standortentscheidungen werden u.a. auch stark von der aktuellen konjunkturellen Lage beeinflusst. So gab es nach Auskunft der befragten Kommunen im zweiten Halbjahr 2001 keinen oder nur sehr wenig Bedarf an Gewerbeflächen im Untersuchungsgebiet. Die meisten Unternehmen in den oben angesprochenen Branchen gehen jedoch von einer Erholung der konjunkturellen Lage und damit einer

Wiederbelebung der Flächennachfrage ab spätestens Ende 2002 aus. Die Ursache für die stagnierende Nachfrage nach Gewerbeflächen sieht man dabei nicht nur in den Terroranschlägen des 11. September und seinen Folgen, die Unternehmen und Gewerbeflächen-Entwickler haben aufgrund der allgemeinen konjunkturellen Abschwächung vielmehr bereits seit Beginn 2001 Umsatz-Einbußen verzeichnet.

Nach Einschätzung der befragten Gewerbeimmobilienentwickler ist innerhalb des Münchener Stadtgebietes ab Mitte 2002 wieder ein steigendes Angebot an Gewerbeflächen (v.a. Büroflächen) zu erwarten. Trotzdem werden Unternehmen aufgrund der attraktiveren Boden- und Mietpreise und der Verfügbarkeit von größeren Flächen weiterhin ihre Standorte in den Umlandgemeinden Münchens suchen. Laut Aussage von Gewerbeimmobilien-Entwicklern wird sich die zukünftige Entwicklung der Unternehmensum- oder –neuansiedlungen im „Speckgürtel" Münchens auf die Gebiete im Norden und Nordosten des Münchener Umlandes konzentrieren. Das hat zum einen seinen Grund in der Verfügbarkeit der dortigen Verkehrsinfrastruktur (z.B. Autobahnen), aber auch in den traditionell größeren wirtschaftlichen Verflechtungen Münchens mit dem Norden.

Für das Untersuchungsgebiet dieses Strukturgutachtens gehen Münchner Gewerbeimmobilienentwickler davon aus, dass von den rd. 2 ha jährlich zusätzlich benötigten Lagerflächen in der Region München 80% auf die Gemeinden im Untersuchungsgebiet entfallen werden (restl. 20% Stadt München). Bei der Nachfrage nach Büroflächen dürften circa 20% des gesamten zusätzlichen Bedarfs der Region München auf das Untersuchungsgebiet entfallen (60% Stadt München, 20% andere Umlandgemeinden). Gestützt wird diese These durch weitere Untersuchungen über die bevorzugten Gewerbe-Standorte im Münchner Raum, in denen festgestellt wird, dass die nordöstlichen und östlichen Umlandgemeinden als der favorisierteste Raum in der engeren Verdichtungszone Münchens gilt. Dabei scheint die gute Verkehrserschließung der wichtigste Standortfaktor für diesen Raum zu sein[6] .

Es wird davon ausgegangen, dass die Nachfrage generell am dynamischsten in Gewerbegebieten mit bereits bestehenden Cluster von branchengleichen Unternehmens-Ansiedlungen verläuft bzw. auf Gewerbegebieten, die aufgrund ihrer Größe bereits eine gewisse Eigendynamik entwickeln konnten (vornehmlich solche über 10 ha). Diese Cluster bzw. großen Gewerbeflächen existieren im Untersuchungsgebiet bereits – z.B. Medien-Cluster, High-Tech-Cluster, Forschungszentren. Sie werden nach Experteneinschätzungen weiter wachsen. Mit diesen Aussagen bestätigten die Befragten die Erkenntnisse aus den Expertengesprächen mit den Gemeindenvertretern (vgl. Kapitel 1.4.4)

Folgende weitere Kriterien, eingeteilt in „harte", „weiche" und „sonstige" Standortfaktoren, wurden bei den Expertengesprächen als Haupt-Einflussfaktoren für die Standortwahl der Unternehmen im Untersuchungsgebiet identifiziert werden:

[6] Vgl. B. Schlederer, Gewerbeansiedlungen am neuen Flughafen München, untersucht am Beispiel der Achse Freising-Landshut, in: H.-D. Haas (Hrsg.), Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Bd. 39,1997.

Harte Standortfaktoren

Als „harte“ Standortfaktoren gelten:

- **Flächenverfügbarkeit**

Die Verfügbarkeit entsprechender Flächen ist für die Unternehmen eines der wichtigsten Argumente bei der Auswahl eines neuen Standortes. Dabei ist es von vorrangiger Bedeutung, dass die gewählte und heute benötigte Fläche in einem absehbaren Zeitraum genügend Reserven für eine eventuelle Expansion bietet. Das Beispiel Hallbergmoos zeigt, dass die dort zur Zeit der starken Gewerbeflächen-Nachfrage (Mitte der neunziger Jahre) bereits bestehenden - zuvor allerdings auf Vorhalt gebauten und z.T leerstehenden - Bürogebäude ein ganz entscheidender Faktor für das enorme Wachstum der Gemeinde Hallbergmoos darstellt. Es wurden und werden an anderen Gebieten im Untersuchungsgebiet ebenfalls Bürogebäude auf Vorhalt geplant, allerdings müssen dazu im Vorfeld der Baumaßnahmen im allgemeinen 50-60% der Fläche bereits fest – an Mieter oder Käufer - vergeben sein, was die Realisierung von Investitionen dieser Art im Untersuchungsgebiet z.T. verhindert hat.

Vor allem für Speditionsbetriebe wird es immer schwieriger, innerhalb der Stadt München geeignete Flächen zu finden. Speditionen ziehen deswegen in infrastrukturell gut erschlossene und noch relativ preiswerte Gebiete im Umland Münchens. Diese Gebiete befinden sich vornehmlich in dem Teil des Untersuchungsgebiets, das mit den beiden Autobahnen und dem Autobahnring verkehrlich gut erschlossen ist und in dem entsprechende Gewerbegebiete ausgewiesen worden sind. Außerdem sind die Speditionen an dem lukrativen und künftig noch wachsenden Luftfracht-Geschäft interessiert, was eine Ansiedlung zumindest in Form einer Außenstelle in unmittelbarer Flughafennähe oder direkt auf dem Flughafengelände notwendig macht.

Der Wert des Standorts wird von Unternehmen v.a. über dessen Lage bestimmt. Für Unternehmen, die eine hochqualifizierte bzw. junge Mitarbeiterstruktur besitzen, ist die Nähe zur Stadt München und zu deren Kultur- und Freizeitangebot von großer Bedeutung. Für Unternehmen mit niedriger qualifizierten bzw. älteren Mitarbeitern sind dagegen Standortfaktoren, wie etwa der Preis von Gewerbeflächen, von höherer Bedeutung.

- **Cluster-Vorteile**

Cluster-Vorteile ergeben sich durch Spin-off-Effekte aus der räumlichen Nähe von Unternehmen der gleichen Branche bzw. des gleichen Wirtschaftsbereiches. Dabei sind Vorteile aus der Ansiedlung im gleichen Gewerbegebiet (Mikrostandort) als auch aus der Ansiedlung im gleichen Raum (Makrostandort) zu beobachten.

Große Unternehmen schätzen die Cluster-Vorteile am Mikro-Standort eher als unwichtig ein, bezeichnen aber die relative räumliche Nähe zu den Großkunden im Münchener Raum als einen entscheidenden Standort-Vorteil. Großkunden, die in München mit Siemens und Unternehmen der Kommunikationsbranche (Alcatel etc.) zahlreich vorhanden sind, sprechen also für eine Ansiedlung im Raum München, sind aber nicht Bedingung für eine Ansiedlung im Untersuchungsgebiet.

Kleinere IT-Unternehmen bzw. Zulieferfirmen schätzen den Standortvorteil, im gleichen Gewerbegebiet wie der Weltmarktführer derselben Branche zu sitzen, u.a. deshalb, da dort auch die hochwertigen Bürogebäude aufgrund des Images des Gewerbegebietes vorhanden sind.
Die Bedeutung von Clustern erkennt man auch daran, dass die Gemeinde Unterföhring seit 1992 das größte Wachstum an SV-Beschäftigten aller Gemeinden im Untersuchungsgebiet hatte, was auf die Eigendynamik des Wachstum des Medien-Clusters und der Versicherungswirtschaft in Unterföhring zurückzuführen ist.

- **Infrastrukturelle Voraussetzungen**

Die Anbindung zur Autobahn wird von Unternehmen aller Branchen als ein sehr entscheidender Standortfaktor betrachtet. Dabei steht die schnellere Erreichbarkeit der Firma für die Mitarbeiter im Vordergrund. Den Speditionen kommt dabei eine Sonderrolle zu, da für sie die gute Straßen-Infrastruktur in entscheidender Weise das Hauptkriterium der Standortwahl darstellt, wobei der Flughafen nur bei den auf Luftfracht spezialisierten Speditionen von ausschlaggebender Bedeutung ist.

Die Nähe zum Flughafen ist für Unternehmen des IT-Sektors sehr wichtig. Diese Unternehmen sind meist junge Firmen, oftmals eine Vertretung eines US-amerikanischen Mutterunternehmens, die meist von einem starken Vertriebsanteil geprägt sind. Durch die Flughafen-Nähe ergibt sich für diese Unternehmen der Vorteil, näher zum Markt und zu den Kunden und gleichzeitig für Kunden schneller erreichbar zu sein.

Im Untersuchungsgebiet sind zudem auch große Unternehmen und Weltmarktführer der IT-Branche ansässig, die oft Headquarterfunktionen für Deutschland oder Europa haben. Die Flughafen-Nähe ist damit auch ein Vorteil für die interne Unternehmenskommunikation. Auch für Unternehmen der High-Tech-Branche, die im Untersuchungsgebiet Produktionsstandorte unterhalten, hat die Flughafen-Nähe Vorteile: Halbfertigprodukte, die in diesem Sektor aufgrund ihrer Größe und Gewichtes meist nur geringe Luftfrachtkosten verursachen, können schneller in die Weiterverarbeitung gelangen (Reduzierung der Cycle-Time). Zudem kann die Wartung der hochspezialisierten Maschinen, die meist von auswärtigen/ausländischen Experten vorgenommen werden muß, schneller erfolgen. Allerdings muss in diesem Zusammenhang auch darauf hingewiesen werden, dass der High-Tech Sektor 1994 insgesamt nur ca. 9% der Wirtschaftsleistung Münchens ausgemacht hat[7]. Dieser Anteil dürfte angesichts der überdurchschnittlichen Entwicklung dieser Branche und der vielen Neuansiedlungen gestiegen sein.

Auch Unternehmen anderer Dienstleistungsbereiche nutzen die Flughafen-Nähe als Standortvorteil und können damit zusätzlich zu den oben genannten als ‚Flughafen-affine' Branchen gelten: Beispielsweise sind große Architektur- oder Planungsbüros, die weltweit arbeiten, näher an ihren Geschäftsstätten, Beratungsunternehmen näher am Kunden.

[7] B. Bleyer, Wirtschaftsstandort Region München, in: Mitteilungen der geographischen Gesellschaft in München, H. 79, 1994.

- **Lokal-Politische Rahmenbedingungen**

Es ist oben bereits darauf hingewiesen worden, dass der Entscheidungsprozeß in der Standortwahl der Unternehmen vor allem bei den jungen Unternehmen der IT-Branche immer kürzer wird. Das hat zur Folge, dass ansiedlungswillige Unternehmen auch von den Entscheidungsträgern der Kommune, auf die die Standortwahl gefallen ist, eine schnelle Abwicklung der behördlichen Maßnahmen im Zuge der Ansiedlung erwarten. Flexible und unbürokratische Handhabung der entsprechenden Instrumente und Planungsverfahren seitens der Gemeinde können die Neu-Ansiedlung von Unternehmen günstig beeinflussen.

Zudem kann über die Preisgestaltung für Gewerbeflächen eine Gemeinde die Entstehung von Clustern unterstützen. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass ein Cluster von Unternehmen der gleichen Branche erst ab einer bestimmten - branchenunterschiedlichen - Größe selbstverstärkende Prozesse in Gang setzt.

Eine Kommune hat zudem die Möglichkeit, ein Leitbild gemäß der gewünschten zukünftigen Entwicklung zu entwerfen und rechtzeitig gemäß diesem Leitbild entsprechende Gewerbeflächen zu entwickeln. Das Beispiel Hallbergmoos zeigt, dass ein zum Zeitpunkt einer expansiven Entwicklung bereits bestehendes Angebot an hochwertigen Büro- und Lagerflächen eine außerordentliche Entwicklung in Gang setzen konnte. Allerdings führt die Zusammenarbeit von Gemeinden mit Gewerbeimmobilien-Entwicklern nicht zwangsläufig zum Erfolg. Um – wie oben dargestellt – hochwertige Büroflächen auf Vorhalt zu bauen, muss vor Baubeginn in der Regel bereits mehr als 50% der entstehenden Bürofläche an Mieter bzw. Käufer vergeben sein, so dass sich das Risiko für die Investoren kalkulieren lässt. Dies lies einige Gewerbe-Immobilienprojekte scheitern.

- **Arbeitsmarkt**

Die mangelnde Verfügbarkeit von Arbeitskräften ist einer der wichtigsten Standortnachteile im Untersuchungsgebiet. Die Landkreise Freising und Erding haben eine faktische Vollbeschäftigungslage, dort stehen kaum Arbeitskräfte zur Verfügung. Das bedeutet, dass die neu in das Untersuchungsgebiet kommenden Unternehmen Arbeitskräfte von außerhalb suchen müssen. Sie haben große Probleme, geeignetes Personal zu finden. Gerade Speditionen, die mit einem hohen Anteil an Teilzeit-Kräften arbeiten, können vom Arbeitsmarkt oft nicht bedient werden. Das Arbeitsmarkt-Problem ist eng an das Problem der hohen Mietpreise gekoppelt. Das Arbeitskräfte-Angebot ist dann um so höher, je niedriger die Mietpreise in München und im Untersuchungsgebiet liegen und je attraktiver der Wohnort München dadurch für Arbeitskräfte von außerhalb werden würde. Bereits in München oder im Münchener Umland ansässige Unternehmen wählen deshalb bei einer Re-Lokation meist Standorte, die ihre Mitarbeiter ohne Umzug gut erreichen können.

Allerdings besitzen viele der jungen High-Tech Firmen überwiegend Vertriebscharakter und es herrschen zudem flexible (Tele-) Arbeitsformen vor, so dass die physische Anwesenheit der gesamten Belegschaft am Firmensitz immer weniger notwendig wird.

Weiche Standortfaktoren

„Weiche" Standortfaktoren sind solche, die zwar die Standortentscheidung einer Unternehmensansiedlung beeinflussen, nicht aber als direkt messbare Größen in die Kostenaufstellung eines Unternehmens einfließen. Darunter fallen Faktoren wie Verfügbarkeit von Wohnraum und sozialen Einrichtungen, das Freizeit- und kulturelle Angebot, die Umweltqualität sowie der Lebensstandard und das Image eines Standortes. Diese Faktoren beeinflussen zu einem nicht unerheblichen Maße die persönlichen Präferenzen von Managern, die in der Regel als Entscheidungsträger eine oft mehr oder weniger individuelle Entscheidung über den zukünftigen Standort eines Unternehmens treffen.

Die Bedeutung, die die weichen Standortfaktoren auf das weitere Münchener Wachstum im Rahmen des oben gesagten haben, darf nicht unterschätzt werden. In einer Ifo-Befragung beantworteten von 1.000 befragten Topmanagern die überwiegende Mehrheit die Frage nach dem bevorzugten Wohnsitz mit München[8]. Ausschlaggebend dafür waren ihren Angaben zufolge das große Freizeit- und Kulturangebot, die persönliche Sicherheit, Schulen und Weiterbildungsmöglichkeiten und - trotz hoher Preise und Knappheiten - das Wohnungsangebot.

Ein weiterer, wichtiger „weicher" Standortfaktor ist das Image eines Gewerbegebietes. Gewerbe-Entwickler weisen darauf hin, dass das Image eines Gewerbegebietes, das sich vor allem aus dem Branchenmix der dort ansässigen Firmen ableitet, ein ganz entscheidender Faktor für die Neu-Ansiedlung von Unternehmen ist. Die Expertengespräche mit Unternehmen bestätigen das jedoch nur zum Teil. Gerade für große Unternehmen bzw. Weltmarktführer ist dieser Faktor weniger wichtig. Kleine Unternehmen und Zulieferbetriebe für diese Großunternehmen sind allerdings an einem Image interessiert, das ihnen beim Marketing zu Gute kommt. In diesem Zusammenhang wird oft darauf hingewiesen, dass die Möglichkeit, die Ortsangabe „München" im Namensschild zu führen bzw. die Vorwahl „089" als Rufnummer zu besitzen, einen attraktiven Standortvorteil für viele - vor allem ausländische - Firmen darstellt.

Weitere Einflussfaktoren

Ein oft unterschätzter Faktor für die Standortentscheidungen von Unternehmen ist auch die Nähe zum Wohnort des jeweiligen Geschäftsführers. Eine auf dieser Basis getroffene Standortentscheidung hat auch Auswirkungen auf den Zeitraum nach Ausscheiden des jeweiligen Entscheidungsträgers aus der Firma: Ein einmal gewählter Standort hat in vielen Fällen eine blockierende Wirkung auf Relokations-Bestrebungen bzw. beeinflusst die räumliche Distanz des neuen zum alten Standort. Allerdings werden – v.a. bei Firmen des High-Tech-Sektors - die strategischen Entscheidungen in Firmenzentralen außerhalb Deutschlands getroffen, so dass dieser Punkt an Bedeutung verliert.

Zusammenfassend muss darauf hingewiesen werden, dass es sehr schwierig ist, den Standortfaktor „Flughafen" als ausschlaggebenden Faktor bei der Standortwahl von Unternehmen im Untersuchungsge-

[8] Vgl. ifo Institut für Wirtschaftsforschung (Hrsg.), Die Attraktivität europäischer Regionen als Wohnsitz und Produktionsstätte, in: Ifo-Schnelldienst H. 12, 1994.

biet zu identifizieren. Es gibt jedoch Wirtschaftsbereiche bzw. Unternehmenstypen, die den Flughafen als Standortfaktor höher bewerten als andere. Das sind vor allem:

- IT-Unternehmen mit hohem Vertriebsanteil
- Speditionen (v.a. Luftfracht-Speditionen)
- High-Tech-Unternehmen mit hohem Produktionsanteil an Halbfertigprodukten und hochspezialisiertem Maschinenpark
- Sonstige Unternehmen des Dienstleistungssektors mit hohem Anteil an Auslandsaufträgen oder Deutschland-weiten Geschäften (Architektur- und Planungsbüros, Beratungsunternehmen etc.).

Die oben erwähnte Studie von Bleyer stützt die These, dass der Flughafen nicht der einzige und wichtigste Standortfaktor für die Ansiedlungsentscheidung von Unternehmen ist: Nur 7 der 200 befragten Betriebe nannten den Flughafen als gewichtigen Ansiedlungsgrund, lediglich 2 dieser Betriebe waren Hauptniederlassungen, der Rest waren Zweigbetriebe. Die dominanten Gründe für die Ansiedlung im Flughafen-Umland waren dagegen die Verfügbarkeit von Flächen, der Erwerb von Eigentum und die günstigeren Bodenpreise/Mieten. Häufig genannt wurden auch die gute verkehrliche Anbindung und die Nähe zu Kunden und Absatzmärkten.

Generell kann man den gesamten regionalökonomischen Effekt eines Großflughafens auf sein Umland schwer quantifizieren. Empirische Untersuchungen, die aufgrund unterschiedlicher Definitionen von direkten und indirekten Effekten sowie sehr differierenden Definitionen über die jeweiligen Untersuchungsgebiete kaum vergleichbar sind, kommen zu abweichenden Resultaten.

So kommt Schlederer zu dem Ergebnis, dass die

- direkt auf dem Flughafen entstehenden wirtschaftlichen Impulse
- zusammen mit den indirekten Effekten über die Zuliefererbeziehungen und den
- induzierten Effekten über die Verausgabung der am Flughafen ausgeschütteten Löhne und Gehälter

bei weitem den wirtschaftlichen Effekt übertreffen, den der Flughafen als Standortfaktor für bestimmte Branchen haben mag[9]

Dagegen weisen beispielsweise Albert Speer & Partner GmbH in der Studie "Raumstrukturelle Wirkungen des Flughafenausbaus Frankfurt/Main 2015" aus, dass die Beschäftigtenzunahme aufgrund von Standorteffekten des Flughafens rd. 50% der gesamten zusätzlichen Beschäftigten beträgt.[10]

[9] Vgl. B. Schlederer, a.a.O., S. 97 ff.

[10] Vgl. Albert Speer Partner GmbH, Raumstrukturelle Wirkungen des Flughafenausbaus Frankfurt/Main 2015, S. 43 ff, Frankfurt 2001.

2.3 KÜNFTIGE ENTWICKLUNG DER BEVÖLKERUNG

Wie auch bei der Prognose der Erwerbstätigenzahlen erfolgt die Vorausschätzung der künftigen Bevölkerung getrennt für die Eigenentwicklung im Untersuchungsgebiet und für die zusätzliche Bevölkerung aufgrund des Beschäftigtenzuwachses auf dem Flughafen sowie der Expansion der Sekundärbeschäftigten.

2.3.1 PROJEKTION DER EIGENENTWICKLUNG DER EINWOHNERZAHLEN BIS 2015

Die Prognose der Eigenentwicklung der Einwohnerzahlen im Untersuchungsgebiet basiert, wie auch die Projektion der Eigenentwicklung der Erwerbstätigen, auf der Strukturdatenprognose, die das ifo Institut in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) sowie dem britischen Wirtschaftsforschungsinstitut Cambridge Econometrics angefertigt hat. Im Folgenden werden die Annahmen, die der regionalisierten langfristigen Bevölkerungsvorausschätzung für Deutschland zugrunde liegen, kurz erläutert. Dabei wird insbesondere die Entwicklung in den alten Bundesländern dargestellt, die ähnlich verlief wie die Entwicklung in Bayern.

Die Entwicklung der Einwohnerzahl hängt generell von zwei Komponenten ab:

- der natürlichen Entwicklung, d.h. der Zahl der Geburten und Sterbefälle
- den Außenwanderungen.

Entwicklung in den alten Bundesländern

In den alten Bundesländern pendelte sich die Geburtenrate seit Mitte der siebziger Jahre bei der deutschen Bevölkerung - nach einem starken Rückgang seit Mitte der sechziger Jahre - um den Wert von 1,4 Kindern pro Frau ein. Sie liegt damit deutlich unter dem Bestandserhaltungsniveau von rd. 2,1 Kindern pro Frau. Bei der ausländischen Bevölkerung ist die Geburtenrate nach wie vor deutlich höher, nimmt aber kontinuierlich ab. Die Prognose von ifo/BBR geht - wie auch zahlreiche andere Vorausschätzungen - von einer Konstanz der Geburtenrate der Deutschen in Westdeutschland aus. Die Geburtenhäufigkeit der Ausländer wird sich mittel- bzw. langfristig dem Niveau der deutschen Bevölkerung weiter annähern, aber nicht vollständig angleichen.

Bei der Einschätzung der künftigen Lebenserwartung wird ein weiterer leichter Anstieg unterstellt. Aufgrund der aufgezeigten Annahmen wird langfristig die Zahl der Sterbefälle die Zahl der Geburten übersteigen. Deshalb wird die natürliche Bevölkerungsentwicklung auch in den alten Bundesländern negativ verlaufen.

Entscheidend für die künftigen Einwohnerzahlen sind deshalb die Außenwanderungen, sowohl jene der Deutschen als auch jene der Ausländer. Nach 1988 nahm der Wanderungsüberschuss der Deutschen in Westdeutschland deutlich zu. Neben Aussiedlern aus Osteuropa siedelten, nach dem Fall der Mauer, zahlreiche Personen aus der damaligen DDR über. Allein 1989 und 1990 erzielte Westdeutschland

einen Wanderungsüberschuss von je rd. 650.000 Personen. In den folgenden Jahren sank dieser Überschuss wieder.

Die Wanderungsbewegungen der Ausländer folgten in den siebziger und achtziger Jahren der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland mit einer Zeitverzögerung von einem bis zwei Jahren. In den neunziger Jahren schwankten sie jedoch aufgrund der politischen Ereignisse sehr. Allein die Zuzüge aus den Nachfolgestaaten des ehemaligen Jugoslawiens aufgrund der Bürgerkriege sowie die Rückwanderungen in diese Länder beeinflussten den Wanderungssaldo deutlich.

Tabelle 29: Künftige Entwicklung der Bevölkerung

	Einwohner in Millionen			Veränderung in %
Gebiet	2000	2010	2015	2015-2000
Deutschland	82.260	83.332	83.487	1,5
Alte Bundesländer	67.140	68.900	69.319	3,2
Bayern	12.230	12.599	12.715	4,0
Planungsregion 14	2.446	2.493	2.506	2,4
Planungsregion 13	0.430	0.439	0.442	2,8

Quelle: Statistisches Bundesamt, Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, ifo/BBR-Strukturdatenprognose

In der Prognose von ifo/BBR wurde angenommen, dass auch künftig die hohe Attraktivität Deutschlands als Einwanderungs- und Zufluchtsland bestehen bleibt. Vor allem dürften von der Erweiterung der Europäischen Union anregende Effekte ausgehen. Denn mittelfristig werden Zuwanderungen aus den neuen Mitgliedsstaaten möglich sein und auch wahrgenommen werden, da die ökonomische und soziale Situation in den Ländern, die Beitrittskandidaten sind, noch auf absehbare Zeit schlechter sind als in der Bundesrepublik. Insgesamt wird in der Prognose von einem deutschlandweiten Wanderungssaldo (Deutsche und Ausländer) von rd. 300.000 Personen pro Jahr ausgegangen, wobei der weitaus größere Teil der Zuwanderungen auf Westdeutschland entfallen wird.

Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben in Bezug auf die natürliche Entwicklung und die Außenwanderungen wird die Einwohnerzahl Deutschlands von 82,3 Mio. in 2000 auf 83,5 Mio. in 2015, d.h. um insgesamt 1,5% steigen. Während die neuen Bundesländer weiterhin geringe Bevölkerungsverluste verzeichnen werden, dürfte die Einwohnerzahl in den alten Bundesländern von 67,1 Mio. (2000) auf 69,3 Mio. zunehmen (+3,2%).

Entwicklung in Bayern

In Bayern verlief die Bevölkerungsentwicklung ähnlich wie in den alten Bundesländern insgesamt. Allerdings hat sich der Bevölkerungsanteil Bayerns an Westdeutschland aufgrund eines positiven Binnenwanderungssaldos und einem etwas höheren Außenwanderungssaldo seit etwa 1965 stetig erhöht. Nach 17,0% (1965), 17,6% (1980) und 17,9% (1990) lag der Anteil Bayerns an Westdeutschland im Jahr 2000 bei rd. 18,2%. Auch künftig ist in Bayern eine vergleichbare Entwicklung wie in den alten Bundesländern zu erwarten. Wegen der weiterhin etwas besseren gesamtwirtschaftlichen Perspektiven dürfte

Bayern auch künftig einen höheren positiven Binnenwanderungssaldo verzeichnen. Aus den detaillierten Berechnungen der Bevölkerungsprognose von ifo/BBR ergibt sich ein Anstieg der bayerischen Einwohnerzahl von 12,2 Mio. in 2000 auf 12,7 Mio. in 2015 (+4,0%).

In der nach Raumordnungsregionen disaggregierten Strukturdatenprognose wird davon ausgegangen, dass die Planungsregion Landshut (13) auch künftig, wie schon in den neunziger Jahren, einen Bevölkerungszuwachs verzeichnen wird[11]. Insgesamt kann ein Plus von knapp 3% erwartet werden. Auch die Planungsregion München (14) kann von einem weiteren Anstieg ausgehen, der, wie auch in den neunziger Jahren, mit rd. 2,5% allerdings etwas niedriger ausfallen wird als in der Region Landshut.

Entwicklung im Untersuchungsgebiet

Für das Untersuchungsgebiet des Flughafens kann davon ausgegangen werden, dass die Zahl der Einwohner aufgrund der Eigenentwicklung des Gebietes auch künftig stärker zunimmt als die der Planungsregion München (vgl. Kapitel 1.2.1.2). Insgesamt dürfte die flughafenunabhängige Bevölkerung um rd. 15.000 Personen bzw. 3,2% steigen (vgl. Tabelle 33).

2.3.2 Einwohnerzahlen im Untersuchungsgebiet, abgeleitet aus den Primär- und Sekundärbeschäftigten

48% aller am Flughafen tätigen Personen lebten 2000 im Untersuchungsgebiet

Insgesamt gab es im Jahr 2000 auf dem Flughafen München 20.180 Beschäftigte. Im Untersuchungsgebiet, d.h. in den Gemeinden der Kreise Freising, Erding sowie in den ausgewählten Gemeinden der Landkreise München, Ebersberg und Landshut, wohnten im Jahr 2000 rd. 9.750 der am Flughafen Beschäftigten, d.h. gut 48% aller am Flughafen tätigen Personen (vgl. Kapitel 1.2.1.4).

Rd. 43% der am Flughafen Beschäftigten leben allein, sind geschieden bzw. verwitwet. 57% der Beschäftigten sind verheiratet. In 57% der Haushalte leben keine Kinder. 16% der Beschäftigten haben ein Kind, 18% haben zwei, 6% drei und knapp 2% mehr als drei Kinder. Daraus errechnet sich, unter der Annahme, dass Beschäftigte, die Single / geschieden / verwitwet sind, nicht mit einem Partner zusammenleben, eine durchschnittliche Haushaltsgröße der 20.180 auf dem Flughafen Beschäftigten von 2,4 Personen. Dies bedeutet, dass rd. 47.500 Personen, einschließlich der Beschäftigten, den Arbeitsstätten auf dem Flughafen zugeordnet werden können. Differenziert nach den Kreisen des Untersuchungsgebiets, in denen mindestens 60 am Flughafen Beschäftigte leben, variiert die durchschnittliche Haushaltsgröße zwischen 1,9 (LH München) und 3,0 (Mühldorf).

Die durchschnittliche Haushaltsgröße im gesamten Untersuchungsgebiet liegt mit 2,32 etwas unter dem Wert der am Flughafen Beschäftigten. Dies ist durchaus plausibel, da Rentnerhaushalte, die in der Region leben und deshalb in dem entsprechenden Wert für die Regi-

[11] In der oben genannten Studie wurde die Bevölkerungsprognose nach Raumordnungsregionen disaggregiert. Berücksichtigt wurden dabei die natürlichen Entwicklungen sowie die Wanderungen über die Grenzen der Bundesrepublik und die Binnenwanderungen.

on, nicht aber im Wert der Beschäftigten enthalten sind, eine unterdurchschnittliche Haushaltsgröße aufweisen. Im Folgenden wird für die Haushaltsgröße der Erwerbstätigen der höhere Wert zugrunde gelegt.

Tabelle 30: Wohnorte und Haushaltsgrößen nach Kreisen der am Flughafen Beschäftigten im Untersuchungsgebiet im Jahr 2000

Gebiet	Anzahl Haushalte	Durchschnittliche Haushaltsgröße	Einwohner
Freising	4.098	2,36	9.661
Erding	3.431	2,45	8.404
Landshut	1.057	2,22	2.348
München	882	2,24	1.971
Ebersberg	273	2,28	623
Insgesamt	9.741	2,36	23.006

Quelle: Flughafen München GmbH, eigene Berechnungen
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Die Primärbeschäftigten, die im Untersuchungsgebiet leben, weisen eine ähnliche Familienstruktur auf wie die Gesamtbeschäftigten am Flughafen. Von den knapp 10.000 Beschäftigten sind rd. 44% Single / geschieden / verwitwet und rd. 56% verheiratet. In 57% der Haushalte leben keine Kinder. 16% der Beschäftigten haben ein Kind, 19% haben zwei und 6% drei sowie 2% mehr als drei Kinder. 39% der Haushalte sind 1-Personen Haushalte. In 21% der Haushalte leben 2 Personen und in 14% der Haushalte 3 Personen. Rd. 18% der Haushalte bestehen aus 4 Personen und in knapp 8% der Haushalte leben 5 und mehr Personen.

23.000 Personen lebten 2000 im Untersuchungsgebiet, die den Primärbeschäftigten am Flughafen zugeordnet werden können

Insgesamt ergibt sich daraus, dass im Jahr 2000 im Untersuchungsgebiet gut 23.000 Personen lebten, die den Primärbeschäftigten am Flughafen zugeordnet werden können. Ein Vergleich der durchschnittlichen Haushaltsgrößen zeigt, dass sie zwischen den einzelnen Kreise kaum variiert.

Da im Jahr 2000 im Untersuchungsgebiet insgesamt gut 505.000 Personen wohnten, können den Arbeitsstätten auf dem Flughafen demnach knapp 5% aller Einwohner im Untersuchungsgebiet zugeordnet werden.

In einem weitern Schritt wurde untersucht, wie viele Einwohner im Untersuchungsgebiet den Sekundärbeschäftigten zugeordnet werden können. Eine Analyse der Pendlerströme zeigt, dass knapp 47% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Untersuchungsgebiet einpendeln und nur rd. 53% im Untersuchungsgebiet wohnen (vgl. Kapitel 1.2.1.4). Dieser Faktor wird auch für die Ableitung der Einwohnerzahlen aus den Sekundärbeschäftigten angenommen.

16.800 Personen lebten 2000 im Untersuchungsgebiet, die den Sekundärbeschäftigten zugeordnet werden können

Im Jahr 2000 betrug die Zahl der Sekundärbeschäftigten 13.400. Hiervon lebten somit rd. 7.100 (53%) im Untersuchungsgebiet. Bei einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,36 (Haushaltsgröße der am Flughafen Beschäftigten) ergibt sich eine Wohnbevölkerung in den ausgewählten Gemeinden von rd. 16.800 Personen.

Insgesamt kann also davon ausgegangen werden, dass im Jahr 2000 von den am Flughafen Beschäftigten knapp 10.000 Haushalte mit rd. 23.000 Personen im Untersuchungsgebiet lebten. Hinzu kommen rd. 7.100 Haushalte mit 16.800 Personen aus den indirekten und induzierten Arbeitsplätzen im Untersuchungsgebiet. Somit dürften knapp 40.000 Personen im Untersuchungsgebiet gelebt haben, die vom Flughafen "abhängig" waren.

Tabelle 31: Erwerbstätige und Wohnbevölkerung im Jahr 2000

	Erwerbstätige	Haushalte	Induzierte Wohnbevölkerung
Flughafen insgesamt	20.180	20.180	47.500
Davon im UG	20.180	9.750	23.000
Indirekte/Induzierte Wirkung im UG	13.400	7.100	16.800
Insgesamt im UG	33.580	16.850	39.800

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, FMG, Berechnungen des ifo Instituts

2.3.3 PROJEKTION DER EINWOHNERZAHLEN BIS 2015

Bei der Prognose der Einwohnerzahlen wird davon ausgegangen, dass auch künftig rd. 50% sowohl der Primärbeschäftigten als auch der Sekundärbeschäftigten im Untersuchungsgebiet wohnen werden. Da im Untersuchungsgebiet Vollbeschäftigung herrscht, wird zudem unterstellt, dass die Erwerbstätigen mit ihren Familien zuziehen werden.

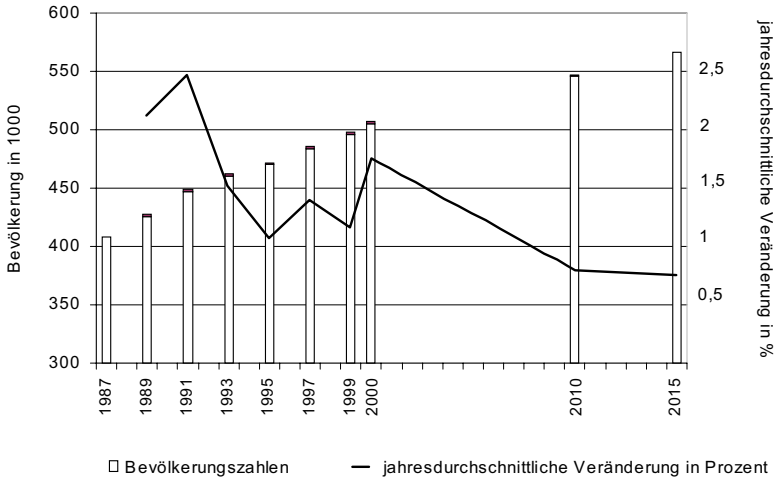
Die durchschnittliche Haushaltsgröße im Untersuchungsgebiet - bezogen auf alle Haushalte - wird weiter sinken und im Jahr 2015 bei rd. 2,24 liegen (vgl. Tab. 36). Wie schon im Jahr 2000 dürften die Primär- und Sekundärbeschäftigten mit 2,25 Personen je Haushalt eine etwas höhere durchschnittliche Haushaltsgröße aufweisen als die übrige Bevölkerung.

Tabelle 32: Flughafeninduzierte Einwohner im Untersuchungsgebiet 2015

	Erwerbstätige		Einwohner	
	Insgesamt	davon leben im UG (50%)	Insgesamt (Haushaltsgröße 2,25)	Zusätzlich im Vergleich zu 2000
Primärbeschäftigte.	45.800	22.900	51.500	28.500
Sekundärbeschäftigte	30.400	15.200	34.200	17.400
Insgesamt	76.200	38.100	85.700	45.900

Quelle: eigene Berechnungen

Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen

Der Anstieg aufgrund der Eigenentwicklung der Bevölkerung, die auch ohne Flughafenwachstum stattfinden würde, beträgt knapp 15.000 Einwohner. D.h. die flughafenunabhängige Bevölkerung wächst im Prognosezeitraum um 3,2%. Dazu zählt sowohl die demographisch bedingte Zunahme als auch der Zuzug von Personen, die unabhängig vom Flughafen in das Untersuchungsgebiet ziehen. Die aus den Primärbeschäftigten abgeleitete Bevölkerung nimmt mit 124% bzw. 28.500 Personen am stärksten zu. Aber auch die aus den Sekundärbeschäftigten abgeleitete Bevölkerung erzielt mit 103% bzw. 17.400 Personen ein hohes Wachstum.

Tabelle 33: Einwohner im Untersuchungsgebiet, abgeleitet aus der Eigenentwicklung, den Primär- und Sekundärbeschäftigten

	Einwohner			Veränderung 2015/2000	
	2000	2010	2015	Absolut	In %
Einwohner insgesamt	505.200	546.000	565.900	60.700	12,0
Davon abgeleitet aus:					
Primärbeschäftigten	23.000	41.500	51.500	28.500	124,0
Sekundärbeschäftigten	16.800	27.500	34.200	17.400	103,4
Flughafenunabhängigen Einwohnern	465.300	477.000	480.200	14.800	3,2

Quelle: eigene Berechnungen

Insgesamt kann folgendes Resümee gezogen werden:

Im Jahr 2015 werden 565.900 Einwohner im Untersuchungsgebiet leben

Aufgrund der Entwicklung der einzelnen untersuchten Bereiche (Primärbeschäftigte, Sekundärbeschäftigte, flughafenunabhängige Beschäftigte) ergibt sich eine Gesamtbevölkerung von 565.900 Einwohnern im Jahr 2015. Dies entspricht einem Anstieg von 60.700 Perso-

nen. Der Einwohnerzuwachs 2000-2015 ist etwa gleich groß wie der im Zeitraum 1991-2000. Die jahresdurchschnittliche Wachstumsrate liegt im Prognosezeitraum mit 0,8% hingegen unter dem entsprechenden Wert von 1,4% der Jahre 1991-2000, so dass hier von einer sich abflachenden Entwicklung gesprochen werden kann.

Rd. 14.800 der zusätzlichen Einwohner (24% der Zunahme) können der Eigenentwicklung des Untersuchungsgebietes zugerechnet werden. Dagegen sind 45.900 Personen den Primär- und Sekundärbeschäftigten zuzuordnen, d.h. der Flughafen generiert 3/4 des Bevölkerungsanstiegs.

Der absolute Zuwachs der Zahl der Erwerbstätigen beträgt in dem Zeitraum 2000 bis 2015 rd. 64.200 Erwerbstätige. Hiervon entfallen 21.600 bzw. 34% auf die Eigenentwicklung. Der Flughafen wird rd. 2/3 der gesamten zusätzlichen Beschäftigten im Untersuchungsgebiet bis 2015 generieren.

Tabelle 34: Zunahme der Einwohner- und der Erwerbstätigenzahlen zwischen 2000 und 2015 im Untersuchungsgebiet, abgeleitet aus der Eigenentwicklung, den Primär- und Sekundärbeschäftigten

	Einwohner		Erwerbstätige	
	Zuwachs 2000-2015	Anteil In %	Zuwachs 2000-2015	Anteil In %
Insgesamt	60.700	100	64.200	100
Davon abgeleitet aus:				
Primärentwicklung	28.500	47	25.700	40
Sekundärentwicklung	17.400	29	17.000	26
Flughafenunabhängiger Entwicklung	14.800	24	21.600	34

Quelle: eigene Berechnungen

2.4 ENTWICKLUNG DER HAUSHALTE

Für die Prognose der Wohnungsnachfrage ist vor allem die Zahl der privaten Haushalte entscheidend, denn es wird davon ausgegangen, dass jeder Haushalt eine Wohnung nachfragt. Die Zahl der Haushalte, die über die durchschnittliche Haushaltsgröße aus der Einwohnerzahl abgeleitet wird, wuchs seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland stärker als die Einwohnerzahl, d.h. die Anzahl der Haushaltsmitglieder sinkt. So wuchs in Westdeutschland zwischen 1950 und 1996 die Zahl der Personen in privaten Haushalten um ein Drittel, die Zahl der Haushalte dagegen um 83%. In diesem Zeitraum sank die durchschnittliche Mitgliederzahl von 2,99 Personen auf 2,19 Personen[12]. Die Verkleinerung der Haushaltsgröße hat vielfältige Ursachen, insbesondere forcieren die geringere Kinderzahl pro Ehepaar einerseits und die steigende Zahl von alleinlebenden Erwachsenen andererseits diese Entwicklung. Auch die steigende Lebenserwartung begünstigt die Zunahme der Ein- und Zweipersonenhaushalte.

Ausgehend von den Ergebnissen des Mikrozensus 1999 für die Region München - ohne die Stadt München - ergibt sich für das Untersuchungsgebiet folgende Verteilung der Privathaushalte im Jahr 2000:

Tabelle 35: Privathaushalte im Untersuchungsgebiet im Jahr 2000

Haushalte mit ... Personen	Haushalte	Anteil in %
1	69.640	32,0
2	72.109	33,1
3	34.416	15,6
4	30.646	14,1
5 und mehr	11.144	5,1
Insgesamt Haushalte	217.955	100,0
Durchschnittl. Haushaltsgröße	2,32	
Ingesamt Einwohner	505.161	

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen

Die durchschnittliche Haushaltsgröße im Untersuchungsgebiet lag im Jahr 2000 mit 2,32 sowohl deutlich höher als in Westdeutschland (2,18) als auch in der Planungsregion 14 (1,98).

Durchschnittliche Haushaltsgröße wird bundesweit weiter sinken

Auch im Prognosezeitraum wird die durchschnittliche Haushaltsgröße bundesweit weiter sinken. Insbesondere wird die Zunahme der Zahl älterer Menschen zu einem Anstieg der Ein- und Zweipersonenhaushalte führen. In der ifo/BBR-Strukturdatenprognose wird davon ausgegangen, dass im Jahr 2015 in Westdeutschland die durchschnittliche Haushaltsgröße bei 2,12 liegen dürfte.

Die Entwicklung der Haushalte wurde, wie auch die Entwicklung der Erwerbstätigen und der Bevölkerung, in der Strukturdatenprognose von ifo/BBR für die einzelnen Raumordnungsregionen geschätzt. Aus den in dieser Studie prognostizierten Entwicklungen der einzelnen Haushaltstypen wurde die künftige Entwicklung im Untersuchungsge-

[12] Vgl. R. Koll, a.a.O., S. 39.

biet sowohl für die flughafenunabhängige Entwicklung, d.h. für die Eigenentwicklung, als auch für die durch den Flughafen veranlassten Haushalte im Untersuchungsgebiet abgeleitet. Berücksichtigt wurde dabei auch, dass künftig vermehrt kleine Ein- und Zwei-Personen-Haushalte zuziehen werden.

Im Untersuchungsgebiet werden die Ein- und Zwei-Personen-Haushalte deutlich steigen. Aber auch die größeren Haushalte können noch leichte Zuwächse verbuchen. Insgesamt dürfte die Zahl der Haushalte um knapp 16% zunehmen. Da die Bevölkerung nur um 12% wächst, sinkt die durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,32 (2000) auf 2,24 (2015). Sie liegt damit auch künftig deutlich über dem Bundesdurchschnitt.

Tabelle 36: Privathaushalte im Untersuchungsgebiet 2000, 2010, 2015

Zahl der Personen	Anzahl Haushalte			Veränderung 2015/2000	
	2000	2010	2015	Absolut	in %
1	69.640	79.402	84.413	14.773	21,2
2	72.109	83.010	88.687	16.578	23,0
3	34.416	35.626	36.093	1.677	4,9
4 und mehr	41.790	42.809	43.140	1.350	3,2
Insgesamt	217.955	240.847	252.333	34.378	15,8
Durchschn. Haushaltsgröße	2,32	2,27	2,24		
Bevölkerung	505.161	546.000	565.900	60.739	12,0

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, ifo/BBR-Strukturdatenprognose, eigene Berechnungen

Insgesamt kann folgendes Resümee gezogen werden:

- die Zahl der Einwohner steigt von 505.161 (2000) auf 565.900 (2015), d.h. um 60.700 Personen bzw. um 12%
- im Prognosezeitraum schrumpft die durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,32 auf 2,24
- die Zahl der Haushalte nimmt stärker zu als die Bevölkerung
- die Zahl der Haushalte erhöht sich von 217.955 auf 252.333, der Zuwachs beträgt rd. 34.400 Haushalte bzw. 16%
- alle Haushaltstypen können Zuwächse verzeichnen. Vor allem die Ein- und Zwei-Personenhaushalte werden deutlich steigen. Aber auch die großen Haushalte, die schon in 2000 im Untersuchungsgebiet vergleichsweise stark vertreten waren, expandieren.

3. PROGNOSE DES GEWERBE- UND WOHNFLÄCHENBEDARFS

3.1 PROGNOSE DES GEWERBEFLÄCHENBEDARFS

3.1.1 BESTIMMUNG DER FLÄCHENKOEFFIZIENTEN

Der mit dem Wachstum der Arbeitsplätze einhergehende zusätzliche Bedarf an Gewerbeflächen wird anhand von branchenspezifischen Flächenkennziffern für die durchschnittliche Betriebsfläche pro Beschäftigten geschätzt. Ob und inwieweit der so ermittelte Zusatzbedarf durch Flächenreserven im Untersuchungsgebiet gedeckt werden kann, oder ob neue Gewerbeflächen ausgewiesen werden müssen, wird der Vergleich mit dem ermittelten potenziellen Betriebsflächenangebot im Untersuchungsgebiet ergeben (vgl. Kapitel 5.2).

Flächenkoeffizienten in der Gewerbeflächenplanung

In der räumlichen Planung wird mit sehr unterschiedlichen Ziel- und Orientierungswerten für den gewerblichen und industriellen Flächenbedarf gearbeitet, die sich auf einige wenige wissenschaftliche Quellen und meist ältere empirische Untersuchungen stützen.[13] Jüngere Untersuchungen beziehen sich in aller Regel auf einzelne Städte und Gemeinden oder andere kleinräumige Untersuchungsregionen.[14] Die Flächenangaben beziehen sich entweder auf das Nettobauland, die Grundfläche, die Geschossfläche oder auf die Betriebsfläche in Relation zu Einwohnerzahlen, Beschäftigten oder Arbeitsplätzen.[15]

Schon allein aufgrund der unterschiedlichen Definitionen und Unschärfen bei der Abgrenzung der jeweiligen Datenbasis gibt es keine allgemein gültigen Flächenkoeffizienten. Hinzu kommt, dass die Flächeninanspruchnahme der Betriebe von einer Vielzahl von sich wandelnden mikro- und makroökonomischen Einflüssen und nicht zuletzt davon abhängig ist, in welchem Maße in einer Region eine aktive Baulandpolitik betrieben wird. Empirisch ermittelte Flächenkennziffern weisen deshalb eine erhebliche Streuung auf und variieren insbesondere nach Raumtypen und Betriebsstandort, nach Branchen, nach Art der Fertigungs- und Betriebsflächenorganisation, nach Betriebsgröße und Betriebsalter. Nachstehende Tabelle zeigt ein Beispiel .

---

[13] Vgl. WIBERA Wirtschaftsberatung AG , Veränderungen von Flächenstandards im Bereich „Wirtschaft“ und Auswirkungen auf die räumliche Entwicklungsplanung in Frankfurt - Pilotstudie zur Veränderung des industriellen und gewerblichen Flächenstandards. Düsseldorf 1979. Bonny, H.-W., Flächenkennziffer- zur Genese und Nutzung der Flächenkennziffer in der Gewerbeplanung, in: RaumPlanung 73, 1996, S.92 ff

[14] z.B. Bonny, H.-W.: Gewerbeflächenbedarf-Orientierungsrahmen für die Kreise und kreisfreien Städte des Landes Rheinland-Pfalz, Dortmund 1999

[15] **Nettobauland**: im Bebauungsplan festzusetzende überbaubare und nicht zu überbauende Grundstücksflächen einschließlich privater Stellplätze, Freiflächen, Wege und Nebenanlagen
Grundfläche: der überbaute oder überbaubare Teil des Baugrundstücks
Geschoßfläche: die nach den Außenmaßen der baulichen Anlagen in allen Vollgeschossen ermittelte Fläche
Betriebsfläche: die nutzbare überdachte und nicht überdachte Grundfläche einer Arbeitsstätte

Tabelle 37: Nachfragestruktur nach gewerblichen und gemischten Bauflächen im Gebiet des Umlandverbandes Frankfurt

Nachfragetypen, Branchen (Tätigkeiten)	Gebäudetypen	Nettobauland je Beschäftigten in m²
Finanz- u. Sonstige Dienstleistungen (Büro, Rechenzentrum)	große Bürogebäude, Hochhäuser, Büroparks	6 - 50
sonstige Dienstleistungen (Büro, Schulung, Beratung, Service)	Bürogebäude jeder Größe, Gewerbeparks	17 - 100
Entwicklungszentren (Forschung, Entwicklung, Planung, Beratung)	kleine bis mittlere Einheiten, Kombigebäude (Labors, Schulungs-, Serviceräume, geringer Büroanteil)	200
Industrie (Produktion, Labor, Büro)	mittelgroße Produktionsgebäude inkl. Büro- u. Schulungsräume	33 - 100
Handwerker, Baugewerbe, Kleinproduktion, Hightech-Produktion	Gewerbehöfe (Werkstätten, Labors, Lager, Büro)	67 - 200
Handel, Lager, Vertrieb	mittlere bis große Lagergebäude, Verkaufs- u. Ausstellungsflächen	200 - 1.000
Speditionen (inkl. Verladeeinrichtungen), Frachtzentren	GVZ, Umschlagsanlagen, große Lagergebäude	100 - 200
Recyclingbetriebe, Kompostier-, Wertstoffsortieranlagen, Container-Dienste	mittlere bis große Anlagen	143 - 1.000

Quelle: Umlandverband Frankfurt (1998) Region 2015, Datenbasis: Erhebungen bei Bauträgern, Maklern, Investoren, Beobachtungen der Bautätigkeit, Begehungen

Gleichwohl hat sich der Einsatz von Flächenkennziffern zur Abschätzung des Gewerbeflächenbedarfs bewährt. So kam ein Vergleich der Ergebnisse der Gewerbe- und Industrieflächenprognose (GIFPRO) auf der Basis von Flächenkoeffizienten in Nordrhein-Westfalen mit Ergebnissen aus Unternehmensbefragungen zu keinen anderen Größenordnungen.[16]

Entwicklung der Flächeninanspruchnahme je Arbeitsplatz

Allgemeine Informationen über die Entwicklung der gewerblichen Flächeninanspruchnahme können aus den Erhebungen der Bodenflächen nach ihrer tatsächlichen Nutzung gewonnen werden, die die Länder im Vierjahresrhythmus durchführen. Sie stützen sich auf das Liegenschaftskataster nach einer bundeseinheitlich vorgegebenen Aufgliederung der Nutzungsarten, darunter auch Gebäude- und Freiflächen. Dies sind Flächen mit Gebäuden sowie unbebauten Flächen, die Zwecken der Gebäude untergeordnet sind: Lagerplätze, Hofräume, Stellplätze, Zufahrten, Grünflächen, Vorgärten und u.ä. sowie unbebaute, als Bauplätze ausgewiesene Flächen.

Für das Untersuchungsgebiet liegen aus den Flächenerhebungen 1997 und 2001 in Bayern Angaben zur Flächeninanspruchnahme für Gebäude und Freifläche von Industrie und Gewerbe sowie unbereinigte,

[16] Vgl. hierzu PLANQUADRAT DORTMUND (Bonny, H.-W.): Zur aktuellen Gewerbeflächenpolitik, Anforderungen an künftige Gewerbeflächen, Studie im Auftrag des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW, Dortmund 2001 sowie MIELKE, Bernd: Neue Entwicklungen beim Gewerbeflächenbedarf , Hrsg.: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW, Dortmund 2001.

unveröffentlichte Erhebungsergebnisse für die übrigen, für die Überlegungen dieser Studie bedeutsamen Flächennutzungen vor. Dies sind Gebäude und Freiflächen für öffentliche Zwecke, Handel und Dienstleistungen, Mischnutzung mit Wohnen, Gebäude und Freiflächen zu Ver- und Entsorgungsanlagen und Verkehrsanlagen sowie für Erholungseinrichtungen.

Die in nachstehender Tabelle zusammengefasste Auswertung zeigt die allgemeine Entwicklung der Flächeninanspruchnahme je Arbeitsplatz im Untersuchungsgebiet:

Tabelle 38: Entwicklung der Gewerbeflächen im Untersuchungsgebiet 2001/1997

	1997		2001		Veränderung 1997/2001 in %		
	Fläche 1) ha	Fläche/ Erwerbstätigen in m²	Fläche 1) ha	Fläche/ Erwerbstätigen in m²	Fläche 1)	Erwerbstätige 2)	Fläche/ Erwerbstätigen
Landkreis Erding	517	160	606	173	17,2	7,9	8,6
Landkreis Freising	825	109	911	109	10,4	10,3	0,1
UG-Gemeinden im LK München (8)	1.003	139	1.213	113	20,9	49,9	-19,3
UG-Gemeinden im LK Ebersberg (4)	134	117	144	115	7,5	9,3	-1,7
UG-Gemeinden im LK Landshut (8)	287	157	339	161	18,1	15,3	2,4
Stadt Landshut	335	82	354	88	5,7	-2,3	8,2
Insgesamt	3.101	124	3.567	119	15,0	19,6	-3,8

1) Gebäude und Freifläche für Öffentliche Zwecke, Handel und Dienstleistungen, Gewerbe und Industrie, Mischnutzung mit Wohnen (50%), zu Verkehrsanlagen, zu Versorgungsanlagen, zu Entsorgungsanlagen, Erholung (50%). Dies sind Flächen mit Gebäuden und unbebaute Flächen, die Zwecken der Gebäude untergeordnet sind.
2) geschätzt auf der Basis der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Ergebnisse der Flächenerhebungen1997 und 2001 (teilweise unveröffentlicht), eigene Berechnungen

Flächeninanspruchnahme je Beschäftigten im Untersuchungsgebiet

Im Untersuchungsgebiet insgesamt hat sich die Flächeninanspruchnahme je Beschäftigten von 124 m² im Jahr 1997 auf 119 m² je Beschäftigten im Jahr 2001 verringert. Lässt man die Gemeinden des Landkreises Münchens, die in diesem Zeitraum einen Beschäftigtenzuwachs um rd. 50% zu verzeichnen hatten, außer Betracht, so zeigt sich, dass im übrigen Untersuchungsgebiet die Flächeninanspruchnahme je Erwerbstätigen um 4,4% gewachsen ist und zwar von 117 m² auf 123 m² je Beschäftigten.

Die Gründe dürften vor allem in der unterschiedlichen Branchenstruktur jedoch auch in der unterschiedlichen Baulandpolitik der Gemeinden zu suchen sein.

Bei der Bewertung dieser Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass die Abgrenzung der erhobenen Flächen eher dem Nettobauland entspricht

und unbebaute, aber als Bauplätze ausgewiesene Flächen enthält, die möglicherweise von den Unternehmen für Betriebserweiterungen etc. vorgehalten werden. Die Fläche je Beschäftigten ist deshalb nicht mit der Betriebsfläche je Beschäftigten gleichzusetzen, wie sie im Folgenden für die einzelnen Wirtschaftszweige ermittelt wird.

Betriebsflächen je Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen

Die räumlich unterschiedlich verlaufende Flächeninanspruchnahme macht es erforderlich, die in der Literatur verwendeten Flächenkennziffern anhand jüngster Beobachtungen und unter Berücksichtigung der im Untersuchungsgebiet gegebenen Wirtschaftsstruktur zu modifizieren. Von welcher Entwicklung der Betriebsflächen pro Beschäftigten darüber hinaus für den Prognosezeitraum auszugehen ist, hängt von einer Vielzahl von zum Teil gegenläufiger Faktoren ab[17] und muss je nach Wirtschaftszweig beurteilt werden. Hierzu wurden neben einschlägiger Literatur zum Gewerbeflächenbedarf und der amtlichen Statistik Angaben von Verbänden, Gemeinden, Unternehmen und Projektentwicklern herangezogen.

Ziel war es, typische Betriebsflächen pro Beschäftigten für die einzelnen Wirtschaftszweige zu ermitteln. Was hierbei im einzelnen zu berücksichtigen ist, ist abhängig vom Wirtschaftszweig und der Art der Arbeitstätte. Im Dienstleistungsbereich einschließlich Handel und Gastgewerbe kann die Betriebsfläche in etwa mit der Bruttogeschossfläche gleichgesetzt werden, während im Produzierenden Gewerbe sowie bei Betrieben des Bereichs Verkehr/Speditionen/Lager zur Betriebsfläche die überdachte und nicht überdachte Grundfläche einer Arbeitsstätte zählt. Bei letzteren Wirtschaftszweigen dominiert nach wie vor eine eingeschossige Bauweise.

Betriebsfläche je Beschäftigten im Produzierenden Gewerbe: 75 m²

Als Faustgröße für das Produzierende Gewerbe wird vielfach von 100 m² Betriebsfläche je Beschäftigten oder 10.000 m² Netto-Bauland je 100 Beschäftigten ausgegangen.[18] Im Produzierenden Gewerbe streut die Flächeninanspruchnahme je Beschäftigten jedoch besonders stark.[19] Deshalb war es notwendig, zunächst die im Untersuchungsgebiet relevanten Branchen und die Struktur der erwarteten zusätzlichen Beschäftigten zu betrachten.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Verteilung der Beschäftigten auf die einzelnen Wirtschaftszweige im Untersuchungsgebiet. Spalte 3 zeigt die Spanne der in verschiedenen Untersuchungen genannten Kennziffern nach Wirtschaftszweigen. Ob heute ein Wert eher am unteren oder am oberen Rand der Spannen realistisch ist und inwieweit zukünftig weitere Rationalisierungsfortschritte und Strukturveränderungen den Flächenbedarf je Beschäftigten in den einzelnen Wirtschaftszweigen eher sinken oder steigen lassen, hängt von den jeweiligen Branchenbesonderheiten ab. Generell kann davon ausgegangen werden, dass

- mit steigendem Technisierungsgrad und abnehmender Fertigungstiefe der Flächenbedarf pro Beschäftigten wächst und

[17] Vgl. auch PROGNOS :Erwerbstätigen- und Flächenbedarfsprognosen 1996 - 2005/2010/2015 für die Landeshauptstadt und die Region München, Untersuchung im Auftrag der Landeshauptstadt München, Basel 2000, S. 5 -3 ff

[18] so auch K. Ch. Röthlingshöfer, R. Ziegler, a.a.O

[19] Vgl. BORCHARD, Klaus in: Grundriß der Stadtplanung: Hrsg. Akademie für Raumforschung und Landessplanung, Hannover 1983. S.205 f und WIBERA a.a.O., PROGNOS a.a.O.

- wachsende Umweltanforderungen sowie Ansprüche an die Arbeitsumwelt den Flächenbedarf steigen lassen,

dagegen

- mit zunehmendem Anteil an Büroarbeitsplätzen im Produzierenden Gewerbe der durchschnittliche Flächenbedarf pro Beschäftigten abnimmt, und
- Just-in-Time-Produktion sowie Out-sourcing von Funktionen wie z.B. die Lagerhaltung den Flächenbedarf pro Beschäftigten sinken lassen.

Die Pfeile in Spalte 4 zeigen an, ob sich der Flächenbedarf je Beschäftigten eher im oberen, unteren oder mittleren Bereich der Spannen bewegen dürfte und weisen die Richtung der anzunehmenden weiteren Entwicklung auf. Auf dieser Basis wurden die Flächenanteile nach Wirtschaftszweigen geschätzt und zu einer Größe zusammengefasst.

Tabelle 39: Verteilung der Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen des Produzierenden Gewerbes im Untersuchungsgebiet im Jahr 2000 und durchschnittliche Betriebsfläche je Beschäftigten

Wirtschaftszweig	Anteil der Beschäftigten in %	Durchschnittl. Betriebsfläche je Beschäftigten In m²	Entwicklungs-Tendenz
Nahrungs- u. Futtermittel, Getränke	19,1	68 - 75	→
Textil, Bekleidung	2,7	25 - 44	→
Holz, Papier, Druck	12,4	95 - 136	↗
Gummi- u. Kunststoff	2,8	68 - 75	→
Chemie, Mineralöl, Metall	3,2	100 - 150	↗
Glas, Keramik	2,6	115 - 136	↗
Metall/-erzeugnisse	8,0	50 - 136	↗
Maschinen, Fahrzeugbau	13,0	68 - 80	→
Bauarbeiten	24,2	35 - 44	→
Übrige	12,0	40	→
Produzierendes Gewerbe insgesamt	100		↗

Quelle: Borchard a.a.O., Wibera a.a.O., Prognos a.a.O, eigene Berechnungen

Im Ergebnis wird von einem durchschnittlichen Betriebsflächenbedarf je Beschäftigten im Produzierenden Gewerbe des Untersuchungsgebiets in Höhe von derzeit 75 m² ausgegangen. Unter Berücksichtigung der genannten flächenerhöhenden und flächensparenden Effekte wird bis zum Ende des Prognosezeitraums mit einer Zunahme des Flächenbedarfs je Beschäftigten auf 79 m² gerechnet.

Für das Untersuchungsgebiet wird nach diesen Überlegungen von folgenden Flächenkennziffern für das Produzierende Gewerbe ausgegangen.

Tabelle 40: Betriebsfläche je Beschäftigten im Produzierenden Gewerbe in m²

2000	2010	2015
75	78	79

Betriebsflächen im Einzelhandel ohne Kfz-Handel und Tankstellen je Beschäftigten: 90 m²

Nach den Ergebnissen der Handels- und Gaststättenzählung 1993 für Bayern waren im Einzelhandel auf 1.000 m² Geschäftsfläche im Durchschnitt 18,8 Personen beschäftigt oder anders herum: Auf einen Beschäftigten entfielen rd. 53 m² Betriebsfläche. Im Landkreis Erding lag dieser Flächenkoeffizient gleich hoch wie im bayerischen Durchschnitt, im Landkreis Freising dagegen mit 49 m² darunter.[20]

Bereits vor 1993 hatte im Einzelhandel ein intensiver Strukturwandel eingesetzt, der durch eine Zunahme der großflächigen Geschäftstypen, der Verbreitung von Filialsystemen und der wachsenden Nutzung peripher gelegener Standorte gekennzeichnet ist.

Die Entwicklung zu größeren Verkaufsflächen im Einzelhandel hat sich seither weiter fortgesetzt. Nach Erhebungen des EuroHandelsinstituts[21] lagen die reinen Verkaufsflächen der Filialbetriebe des Einzelhandels je Beschäftigten je nach Vertriebsart zuletzt zwischen 32 und 90 m², im Durchschnitt bei 60 m². Geht man davon aus, dass sich an dem in der Handels- und Gaststättenzählung von 1993 festgestellten Verhältnis von Verkaufsfläche und Geschäftsfläche insgesamt nicht viel geändert hat[22],[23] so dürften zu Beginn dieses Jahrzehnts bei den Filialbetrieben des Einzelhandels 48 bis 136 m² Betriebsfläche auf einen Beschäftigten kommen. Bei Einzelhandelsfachgeschäften liegt der Flächenkoeffizient ohne den besonders flächenextensiven Möbelhandel (256 m² je Beschäftigten) im Durchschnitt bei ca. 60 m² [24].

Im Untersuchungsgebiet gab es 1993 nur vereinzelt großflächige Einzelhandelsgeschäfte wie SB-Warenhäuser, Verbrauchermärkte und Kaufhäuser. Im Landkreis Freising beispielweise gab es weder ein SB-Warenhaus noch einen Verbrauchermarkt, heute ist dort z.B. Aldi drei mal vertreten. Inzwischen dürfte auch hier der Trend zu großflächigeren Vertriebstypen zu entsprechend hohen Betriebsflächen pro Beschäftigten geführt haben[25]. Es wird deshalb von einem Ausgangswert in Höhe von derzeit 90 m² Betriebsfläche je Beschäftigten ausgegangen. Angaben zu Verkaufsflächen und Beschäftigtenzahlen aus einer Vollerhebung des Geographischen Instituts der TU München im Jahr 1999 bei den Einzelhandelsbetrieben in der Stadt Erding bestätigen diese durchschnittliche Größenordnung.

[20] Vgl. Der Handel in Bayern, Auswertung der Handels- und Gaststättenzählung 1993, 3. Bericht Hrsg. Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr u. Technologie

[21] Handel aktuell 2001 EuroHandelsinstitut (Hrsg.), Köln

[22] So auch die Verbände des Einzelhandels.

[23] Der Anteil der Verkaufsflächen an der Geschäftsfläche beträgt im Durchschnitt rd. zwei Drittel.

[24] Quelle: Institut für Handelsforschung ,Köln, eigene Berechnungen.

[25] Diese Einschätzung wird auch vom Verband des Bayerischen Einzelhandels geteilt.

Der Trend zu großflächigen Geschäften dürfte sich in den ersten Jahren des Prognosezeitraums noch fortsetzen um dann auszulaufen, da die Flächenproduktivität auf Dauer nicht weiter zu steigern sein dürfte. Bereits heute stoßen sehr großflächige Vertriebsformen an die Grenze der Flächenrentabilität. So nahm z.B. die Verkaufsfläche je Geschäft im Lebensmitteleinzelhandel von 1995 bis 1999 um 25% zu, der Umsatz je m² Verkaufsfläche dagegen um rd. 9% ab.[26]

Es ist deshalb zu erwarten, dass sich das prognostizierte Wachstum des Einzelhandels im wesentlichen in einer Neuansiedlung größerer Geschäfte und zusätzlicher Filialen sowie der Verlagerung mit Erweiterung ansässiger Betriebe niederschlägt mit zunächst wachsenden, langfristig stagnierenden Betriebsflächen je Beschäftigten.

Betriebsflächen im Kfz-Handel und in Tankstellen je Beschäftigten: 130 m²

Betriebe des Kfz- Handels und Tankstellen in Bayern verfügten 1993 nach den Ergebnissen der Handels- und Gaststättenzählung im Durchschnitt über 96,6 m² Betriebsfläche je Beschäftigten, im Landkreis Erding waren es 109 m², im Landkreis Freising 99 m².

Auch im Kfz-Handel/Tankstellen haben sich Beobachtungen zufolge seither die Betriebsflächen je Beschäftigten erhöht und dürften inzwischen bei ca. 130 m² je Beschäftigten liegen. So sind im Kfz- Handel die Ausstellungsräume heute deutlich größer als in der Vergangenheit. Bei den Tankstellen gehören heute eine größere Servicefläche, eine größere Zahl an Selbstbedienungszapfsäulen sowie ein Verkaufsshop und eine Waschanlage zum Standard, ohne dass vermehrt Personal eingesetzt werden muss.

Die Flächenentwicklung im Kfz-Handel dürfte der im übrigen Einzelhandel vergleichbar verlaufen, während bei den Tankstellen einer weiteren Steigerung der Betriebsfläche pro Beschäftigten Grenzen gesetzt sein dürften. So wird für diesen Bereich insgesamt von einem etwas niedrigeren Wachstum ausgegangen als beim übrigen Einzelhandel.

Betriebsflächen in Großhandel/Handelsvermittlung je Beschäftigten: 80 m²

Im Rahmen der amtlichen Statistik werden für den Großhandel die Anzahl der Beschäftigten und die Umsatzhöhe, jedoch keine Betriebsflächen erhoben. In der Literatur werden auf der Grundlage von älteren Unternehmensbefragungen Größenordnungen um die 70 m² Betriebsfläche pro Beschäftigten genannt.[27] Auch im Großhandel haben sich jedoch Veränderungen vollzogen, die auf eine heute höhere Flächeninanspruchnahme pro Beschäftigten schließen lassen. So nahm die durchschnittliche Unternehmensgröße zu. Im Zeitraum 1993/1998 stieg die durchschnittliche Beschäftigtenzahl je Betrieb in Bayern von rd. 11,5 auf 16,7, der Umsatz je Beschäftigten (1992/1998) nahm um 10,8% zu.

Es wird deshalb von einem aktuellen Flächenkoeffizienten in Höhe von 80 m²/Beschäftigten ausgegangen, der aufgrund zu erwartender weiterer Rationalisierungsfortschritte im Prognosezeitraum jedoch wieder auf 78 m²/Beschäftigten zurückgehen dürfte. Denn Großhandelsbetriebe, die im Prognosezeitraum im Untersuchungsgebiet Kapazitäten

[26] Lebensmittelhandel im Spiegel der Statistik 2000, Hrsg: Bundesverband des Deutschen Lebensmittelhandels, S.63 und 66, eigene Berechnungen.
[27] Vgl. z.B. Wibera a.a.O., Borchard K. a.a.O., Schöning, K: Städtebau im Übergang zum 21. Jahrhundert, Stuttgart 1992

erweitern oder aufbauen, dürften dabei flächensparende Fortentwicklungen in der Logistik und Distributionstechnik nutzen.

Betriebsflächen je Beschäftigten im Handel: 106 m²

Aus den oben erörterten Betriebsflächen für die einzelnen Handelssparten ergibt sich für den gesamten Handel eine Betriebsfläche je Beschäftigten von 106 m².

Tabelle 41: Betriebsflächen je Beschäftigten in m² im Handel

	2000	2010	2015
Handel insgesamt	106	108	109
- Großhandel	80	78	78
- Einzelhandel (o. Kfz)	90	100	102
- Kfz-Handel/Tankstellen	130	141	141

Quelle: eigene Berechnungen

Betriebsfläche je Beschäftigten im Hotel- und Gaststättengewerbe: 45 m²

Weder im Wege der amtlichen Statistik noch bei den Verbänden des Hotel- und Gaststättengewerbes werden Angaben zu Betriebsflächen erhoben. Rückschlüsse auf die Betriebsfläche pro Beschäftigten lassen sich jedoch aus Angaben zu Beschäftigtenzahlen, Zimmer- und Restaurant- sowie Tagungskapazitäten ziehen. Weiter stützt sich die Abschätzung in diesem Bereich auf Auskünfte von Hotels sowie auf andere Untersuchungen.[28]

60% der Hotels, sowohl in Deutschland insgesamt als auch in Bayern, sind nach der Klassifizierung des Deutschen-Hotel- und Gaststättenverband DEHOGA Hotels mittlerer Kategorie mit 3 Sternen. Weitere 23% sind 4-Sterne-Hotels. Es wird deshalb davon ausgegangen, dass der Schwerpunkt der zusätzlichen Hotelkapazität wiederum in dieser Kategorie entstehen dürfte. Hotels dieser Kategorie müssen nach dem Bewertungssystem des Deutschen Hotel- und Gaststättenverbandes DEHOGA Zimmergrößen von 14 bzw. 16 m² je Einzelzimmer und 18 bzw. 22 m² je Doppelzimmer bei mindestens 70% aller Zimmer anbieten. Im Durchschnitt liegt in dieser Kategorie die Zimmergröße bei 18 m². Das durchschnittliche Verhältnis Zimmerzahl je Beschäftigten liegt bei 2,6[29], so dass mit einer Zimmerfläche je Beschäftigten in Höhe von rd. 47 m² gerechnet werden kann. Im Gastronomiebereich ist mit durchschnittlich 7,4 Sitzplätzen je Beschäftigten zu rechnen. Bei einer Größenordnung von 2 m² je Sitzplatz und weiteren ca. 60% Nebenflächen entfallen auf einen Beschäftigten hier ca. 24 m². Tagungskapazitäten haben in den Landkreisen Erding und Freising rd. 40% der Hotels. Orientiert an einigen Hotelangaben kann von ca. 6,5 m² Tagungsfläche je Beschäftigten ausgegangen werden. Unter Berücksichtigung sonstiger Nebenflächen dürfte im Hotelbereich eine Größenordnung von etwa 80 m² Betriebsfläche je Beschäftigten, im wesentlich personalintensiveren Gaststättenbereich von ca. 24 m² realistisch sein.

[28] s.a. Bulwien und Partner: Prognose der Flächennachfrage für den Standort Flughafen München, Unterföhring 1999

[29] Betriebsvergleich für das Gastgewerbe in Bayern 2002: Hrsg. dwif Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e.V. an der Universität München. Sonderreihe Nr.69/2001, S. 238

Das Verhältnis von Hotels, Gasthöfen und Pensionen zu Betrieben des Gaststättengewerbes lag der Handels- und Gaststättenzählung 1993 zufolge bei rd.1 zu 2. Für den Hotel- und Gaststättenbereich insgesamt erscheint eine Betriebsfläche je Beschäftigen von 45 m² eine plausible Größenordnung.

Nach dem Betriebsvergleich für das Gastgewerbe in Bayern sind die durchschnittliche Zimmerzahl und Sitzplatzzahl je Beschäftigten zwischen 1996 und 1999 leicht gestiegen. Es wird deshalb angenommen, dass die Betriebsfläche je Beschäftigten auch im Prognosezeitraum leicht zunimmt.

Tabelle 42: Betriebsfläche je Beschäftigten im Hotel- und Gaststättenbereich in m²

2000	2010	2015
45	48	48

Boarding Houses

Mit den wachsenden Mobilitätserfordernissen in der Wirtschaft und dem damit zunehmenden Bedarf an vorübergehenden Unterbringungsmöglichkeiten hat sich nach amerikanischem Vorbild eine Sonderform des Beherbergungsangebots entwickelt, sogenannte Boarding Houses. Boarding Houses bieten möblierte Appartements mit Küche/Wohnungen ohne Zimmerservice an, die kurz oder langfristig angemietet werden können. Häufig sind diese Zeitwohnungen einem Hotel angegliedert und nutzen die Hotelinfrastruktur für ein Leistungsangebot wie Schwimmbadbenutzung, Fitness-Studio, Restaurant u.ä. In der Regel liegt die Mietdauer bei einer Woche bis zu sechs Monaten und mehr. Durch den im Vergleich zu Hotels deutlich geringeren Serviceaufwand und der durchschnittlich höheren Verweildauer sind Boarding Houses preisgünstiger als Appartement-Angebote in Hotels und bieten die gewünschte Flexibilität, die bei Anmietung vergleichbaren Wohnraums auf dem Wohnungsmarkt nicht zu erreichen ist.

Inwieweit die Entwicklung im Untersuchungsgebiet den Bedarf an Boarding Houses wachsen lässt, lässt sich nicht quantifizieren. Vieles spricht jedoch dafür, dass überregional und international tätige Unternehmen einen wachsenden Bedarf an vorübergehenden Unterbringungsmöglichkeiten erzeugen, der über die übliche Verweildauer in Hotels hinausgeht. Nach Auskunft von Boarding House-Anbietern in München sowie Projektentwicklern übersteigt die Nachfrage derzeit das Angebot. In München werden Boarding Houses von großen Hotelketten angeboten, die Synergieeffekte durch den Verbund mit ihrem Hotelangebot erzielen können, so z.B. Derag Hotels, Appart Hotels, Holiday Inn und Arabella Sheraton. Von Münchner Immobilienentwicklern wird im nördlichen Umland durch die am und um den Flughafen ansässigen Unternehmen mit sehr mobilen Mitarbeitern und internationalen Geschäftsbeziehungen ein wachsender Bedarf erwartet. Vor allem die Airlines haben einen Bedarf an Wohnungen auf Zeit. Die Lufthansa mietet beispielsweise derzeit für ihr Personal Wohnraum in einem Appartement/Boarding House in Attaching an, plant aber seit längerem, ein eigenes Boarding House auf dem Flughafenge-

lände zu erstellen. Trotz mancher Planungen sind im Münchener Umland bisher kaum Boarding Houses realisiert worden. Offensichtlich fehlt es bisher an der notwendigen Rentabilität.

Betriebsflächen je Beschäftigten in Verkehr, Speditionen, Lagereibetrieben: 70 m²

Der Bundesverband Spedition und Logistik erhebt bei seinen Mitgliedsunternehmen alle fünf Jahre, zuletzt 1999, wichtige repräsentative Strukturdaten, darunter auch Umschlag- und Lagerflächen, die gute Anhaltspunkte für die Betriebsfläche pro Beschäftigten im Speditions- und Lagereibereich geben und dahingehend ausgewertet wurden.[30]

Die überwiegende Zahl der Betriebe sind Klein- und Mittelbetriebe, die im Durchschnitt 71 Mitarbeiter je Betrieb beschäftigen, davon 35 gewerbliche Arbeitnehmer. 50% der Betriebe verfügen über überdachte Lagerflächen. Lagerflächen im Freien haben 30% der Betriebe. Über Umschlagshallen und Umschlagsflächen im Freien verfügen jeweils 50% der Betriebe. Mehr als zwei Drittel aller Betriebe mit entsprechenden Flächen hat überdachte Lager- und Umschlagflächen von bis zu 5.000 m² und nicht überdachte Lager- und Umschlagflächen von bis zu 10.000 m². Im Durchschnitt ergibt sich folgendes Bild:

Tabelle 43: Betriebsflächen von Speditionsbetrieben

Speditionsbetriebe	Anteil an allen Betrieben in %	Fläche je Betrieb in m²	Fläche je Beschäftigten in m² 1)
Betriebe mit überdachten Lagerflächen2)	50	9.417	
darunter:			
Anteil Betriebe mit bis zu 5.000 m²	64	1.883	54
Betriebe mit Lagerflächen im Freien2)	30	13.273	
darunter:			
Anteil Betriebe mit bis zu 10.000 m²	79	3.023	86
Betriebe mit Umschlagshallen2)	50	5.000	
darunter:			
Anteil Betriebe mit bis zu 5.000 m²	83	1.406	40
Betriebe mit Umschlagflächen im Freien2)	50	7.890	
darunter:			
Anteil Betriebe mit bis zu 5.000m²	74	1.813	51

1) im Durchschnitt beschäftigt ein Betrieb 35 gewerbliche Arbeitnehmer

2) Die Prozentzahlen bezeichnen jeweils den Anteil an allen Betrieben

Quelle: Bundesverband Spedition und Logistik, eigene Berechnungen

Einige wenige große Speditionsbetriebe verfügen über rd. 80% aller Lagerflächen. Dabei handelt es sich vor allem um Betriebe in Binnenhäfen, die auf Massengutlagerei spezialisiert sind. Der durchschnittliche Betrieb liegt in den aus der Übersicht erkennbaren Größenordnungen. Die Überlegungen zur Flächenkennziffer im Speditions- und Lagereigewerbe wurden deshalb auf diesen Betriebstyp abgestellt.

[30] Zahlen, Daten, Fakten aus Spedition und Logistik 2000, Hrsg.: Bundesverband Spedition und Logistik e.V.(BSL)

Ein Betrieb mit Schwerpunkt Lager hat im Durchschnitt 140 m² Lagerfläche je gewerblichen Beschäftigten, ein Betrieb mit Schwerpunkt Umschlagsflächen im Durchschnitt 91 m² je gewerblichen Beschäftigten. Geht man davon aus, dass ein typischer Betrieb sowohl Lager-, als auch Umschlagsflächen besitzt, so ergibt sich rechnerisch eine Fläche von 115 m² je gewerblichen Beschäftigten. Für den kaufmännischen Bereich kann die für Bürobeschäftigte übliche Betriebsfläche je Beschäftigen in Höhe von 20 m² angenommen werden (s.u.). Bei durchschnittlich 35 gewerblichen und 35 kaufmännischen Mitarbeitern je Betrieb errechnet sich für einen durchschnittlichen Speditions- und Lagereibetrieb ein Flächenbedarf in Höhe von rd. 70 m² Betriebsfläche je Beschäftigten.

Für die weitere Entwicklung des Flächenbedarfs je Beschäftigten im Speditions- und Lagereigewerbe sind zwei gegenläufige Trends von Bedeutung. Zum einem dürfte sich der Trend zu größeren Betrieben fortsetzen, zum anderen vollzieht sich ein Strukturwandel in den Leistungsfeldern, die für eine geringere Flächeninanspruchnahme je Beschäftigen sprechen. So ist das Logistikgeschäft, das mit einem höheren Anteil kaufmännischer Mitarbeiter verbunden ist, seit 1995 sprunghaft gestiegen. Heute erbringen bereits mehr als die Hälfte der Speditionsbetriebe logistische Dienstleistungen.[31] Der Trend dürfte sich weiter fortsetzen. Die Entwicklung in Industrie und Handel hin zu Just-in-time-Bedarfsdeckung und bestandslose Warenverteilung reduzieren traditionelle Lagerfunktionen. Wachsende Produkt- und Sortimentsvielfalt, verringerte Fertigungstiefen, Auslagerung von Produktentwicklungen, die Internationalisierung der Beschaffungs- und Absatzmärkte und die zunehmende Arbeitsteilung verbunden mit steigenden Anforderungen an den Lieferservice werden den Leistungsbereich Beschaffungs- und Absatzlogistik weiter steigen lassen. Leistungsfähigere Umschlagsanlagen ermöglichen schnellere Umschlagvorgänge mit Ersparnis bei den Flächenkapazitäten. Für den Prognosezeitraum wird deshalb keine Veränderung der Betriebsflächeninanspruchnahme je Beschäftigten angenommen.

Tabelle 44: Verkehr/Spedition/Lagerei, Betriebsfläche je Beschäftigten in m²

2000	2010	2015
70	70	70

Betriebsflächen je Beschäftigten bei den übrigen Dienstleistungen: 25 m²

Für den Dienstleistungsbereich schwanken die Angaben für den Flächenkoeffizienten in der Literatur zwischen 20 und 35 m² je Beschäftigten.[32] Diese Angaben werden durch die Ergebnisse der im Rahmen dieser Studie durchgeführten Befragung von Unternehmen, Gemeinden und Projektentwicklern aus dem Untersuchungsgebiet bestätigt. Für reine Büroarbeitsplätze geben die Projektentwickler und Bauträger ca. 20 m² je Beschäftigten an. Auch bei den 11 im Jahr 2002 laufenden bzw. geplanten Bauvorhaben in Unterföhring mit Schwerpunkt Büro und Medien wurde diese Größenordnung angesetzt. Für Dienstleistungsunternehmen mit Bedarf an Labors, Serviceräumen, Studios

[31] Vgl. Bundesverband Spedition und Logistik a.a.O., S.11 und 18 f.
[32] Vgl. z.B. Bonny, H.W., a.a.O., Schöning, K. a.a.O., Übersicht Umlandverband Frankfurt 1998.

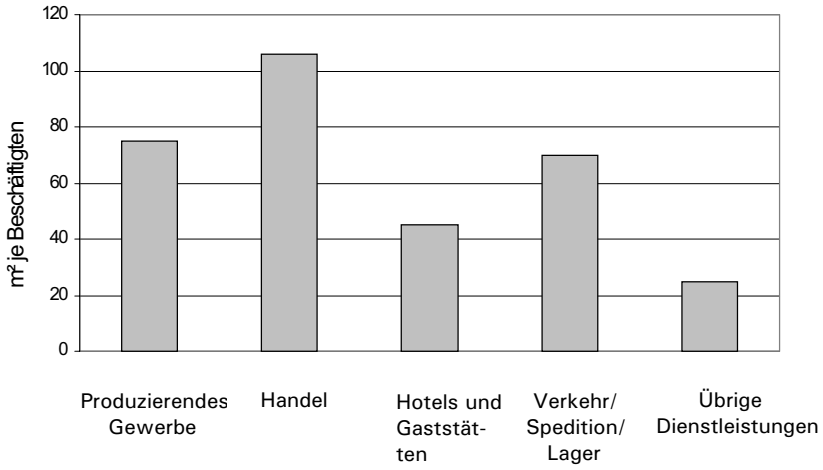
u.ä. erhöht sich der Flächenbedarf je Beschäftigten auf ca. 30 m². Damit weist der prosperierende Dienstleistungssektor die niedrigsten Flächenkoeffizienten auf (vgl. Abbildung 9).

Für die hier anstehenden Überlegungen zur Entwicklung des Gewerbeflächenbedarfs im Untersuchungsgebiet erscheint ein durchschnittlicher Flächenkoeffizient für den Bereich Dienstleistungen in Höhe von 25 m² angemessen. Dabei zeigt der Trend im Bürobereich eher nach unten, so dass im Durchschnitt mit keiner Zunahme der Betriebsflächeninanspruchnahme je Beschäftigten im Prognosezeitraum gerechnet werden muss.

Tabelle 45: Betriebsfläche je Beschäftigten in m², Dienstleistungsbereich

2000	2010	2015
25	25	25

Abbildung 8: Betriebsfläche je Beschäftigten in 2000



Quelle: eigene Darstellung

3.1.2 GEWERBEFLÄCHENBEDARF 2015

Die nachstehende Tabelle fasst die Flächenkoeffizienten der einzelnen Wirtschaftszweige und ihre Entwicklung zusammen.

Tabelle 46: Betriebsfläche je Beschäftigten in m² nach Wirtschaftszweigen

Wirtschaftszweig	2000	2010	2015
Produzierendes Gewerbe	75	78	79
Handel	106	108	109
- Großhandel	80	78	78
- Einzelhandel (o. Kfz)	90	100	102
- Kfz-Handel/Tankstellen	130	141	141
Hotels und Gaststätten	45	48	48
Verkehr/Spedition/Lager	70	70	70
Übrige Dienstleistungen	25	25	25

Quelle: eigene Berechnungen

Legt man diese Flächenkoeffizienten zugrunde, führt die prognostizierte Beschäftigtenzahl im Untersuchungsgebiet zu der im Folgenden ausgewiesenen zusätzlichen Betriebsflächennachfrage. Dabei wurde die für das Jahr 2000 mittels der Input-Output-Analyse ermittelte Verteilung der Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen unverändert gehalten.

Die in den folgenden Tabellen ausgewiesenen zusätzlichen Erwerbstätigen, die sich auf den Modellansatz 820 Beschäftigte auf dem Flughafen/Beschäftigungsmultiplikator 1,9 beziehen, weichen auf den ersten Blick von den in Kapitel 2.1 prognostizierten Werten ab. Diese Differenzen haben zwei Ursachen. Zum einen sind in Kapitel 2.1 alle Erwerbstätigen erfasst, also auch die Erwerbstätigen in der Land- und Forstwirtschaft (vgl. z. B. Tabelle 12). Für diesen Wirtschaftsbereich wurde jedoch vertragsgemäß keine Flächenprognose durchgeführt. Dieser Wirtschaftsbereich ist allein für die Differenz zwischen den in Tabelle 49 ausgewiesenen (zusätzlich 16.463 Erwerbstätige in 2015) und den in Tabelle 22 ausgewiesenen (17.000 Sekundärbeschäftigte in 2015) Zahlen verantwortlich. Für die zusätzlichen Primärbeschäftigten wurde, da ja nur Gewerbeflächen außerhalb des Flughafengeländes prognostiziert werden, keine Gewerbeflächenprognose durchgeführt.

Zum anderen wurde bei den zusätzlichen Erwerbstätigen aufgrund der Eigenentwicklung im Untersuchungsgebiet eine leicht rückläufige Erwerbstätigenzahl im Produzierenden Gewerbe prognostiziert. Dies bedeutet, dass dieser Wirtschaftsbereich aufgrund der Eigenentwicklung keinen zusätzlichen Gewerbeflächenbedarf hat. Umstrukturierungen wird es selbstverständlich immer geben. Deshalb wurde der Flächenbedarf aufgrund der Eigenentwicklung nur für den Dienstleistungsbereich geschätzt. Die Erwerbstätigenzahl in diesem Bereich wird in 2015 das Niveau in 2000 um rd. 23.000 übertreffen (vgl. Tabelle 14).

Tabelle 47: Betriebsflächenbedarf aufgrund der zusätzlichen Sekundärbeschäftigten

Wirtschaftszweig	2010			2015			
	Beschäftigte	Fläche/ Beschäftigten	Fläche	Beschäftigte	Fläche/ Beschäftigten	Fläche	Anteil Fläche
	Anzahl	m²	ha	Anzahl	m²	ha	in %
Produzierendes Gewerbe	1.860	78	14,51	2.956	79	23,35	23
Handel davon	2.094	108	22,62	3.326	109	36,25	35
- Großhandel	456	78	3,56	724	78	5,65	6
- Einzelhandel (o.Kfz)	1.138	100	11,38	1.808	102	18,44	18
- Kfz- Handel/Tankstellen	500	141	7,05	794	141	11,20	11
Hotels und Gaststätten	714	48	3,43	1.135	48	5,45	5
Verkehr/Spedition/Lager	2.067	70	14,47	3.285	70	23,00	22
übrige Dienstleistungen	3.625	25	9,06	5.761	25	14,40	14
Insgesamt	10.360	62	64,08	16.463	62	102,45	100

Quelle: eigene Berechnungen

Für die durch den Flughafen angestoßenen zusätzlichen Beschäftigten (vgl. Kapitel 2.1.2.2.2) werden bis zum Jahr 2015 zusätzliche Betriebsflächen in Höhe von rd. 102 ha benötigt. Der größte Teil hiervon entfällt mit 36,3 ha oder 35% auf den Handel und hierunter zu mehr als die Hälfte auf den Einzelhandel. Auf die übrigen Dienstleistungen entfallen 14,4 ha bzw. 14% der Dienstleistungen. Hotels und Gaststätten benötigen rd. 5,5 ha (5%), so dass für den gesamten Dienstleistungsbereich einschließlich Handel insgesamt mit 56,1 ha zusätzlicher Betriebsfläche zu rechnen ist. Das sind 54% des gesamten zusätzlichen Betriebsflächenbedarfs. Für zusätzliche Kapazitäten im Produzierenden Gewerbe werden 23,4 ha Betriebsfläche (23%), für den Bereich Verkehr/Spedition/Lager 23 ha oder 22% der Betriebsflächen benötigt.

Tabelle 48: Betriebsflächenbedarf im Dienstleistungsbereich aufgrund der Eigenentwicklung

Wirtschaftszweig	2010			2015			
	Zusätzlich Beschäftigte	Fläche/ Beschäftigten	Fläche	Zusätzlich Beschäftigte	Fläche/ Beschäftigten	Fläche	Anteil Fläche
	Anzahl	m²	ha	Anzahl	m2	ha	in %
Handel*)	1.247	108	13,47	1.499	109	16,34	21
Hotels und Gaststätten*)	435	48	2,09	5.023	48	2,51	3
Verkehr/Spedition/Lager*)	1.218	70	8,52	1.465	70	10,26	13
Übrige Dienstleistungen	18.136	25	45,34	19.634	25	49,09	63
Insgesamt	21.036	33	69,42	23.121	34	78,20	100
*) Anteil Beschäftigte analog zu flughafenabhängiger Entwicklung							

Quelle: eigene Berechnungen

Aus der Eigenentwicklung der Region ist für den Bereich Dienstleistungen ein zusätzlicher Betriebsflächenbedarf in Höhe von 78,2 ha zu erwarten. Dieser Flächenbedarf entsteht zu fast zwei Dritteln im Bereich übrige Dienstleistungen und zu gut einem Fünftel im Handel. Für Hotels und Gaststätten errechnen sich 2,5 ha oder 3% Betriebsfläche, so dass auf den Dienstleistungsbereich einschließlich Handel ins-

gesamt 87% des zusätzlichen Betriebsflächenbedarfs entfallen. Die übrigen 13% oder 10,26 ha des zusätzlichen Betriebsflächenbedarfs werden im Bereich der Verkehr/Speditionen/Lager entstehen.

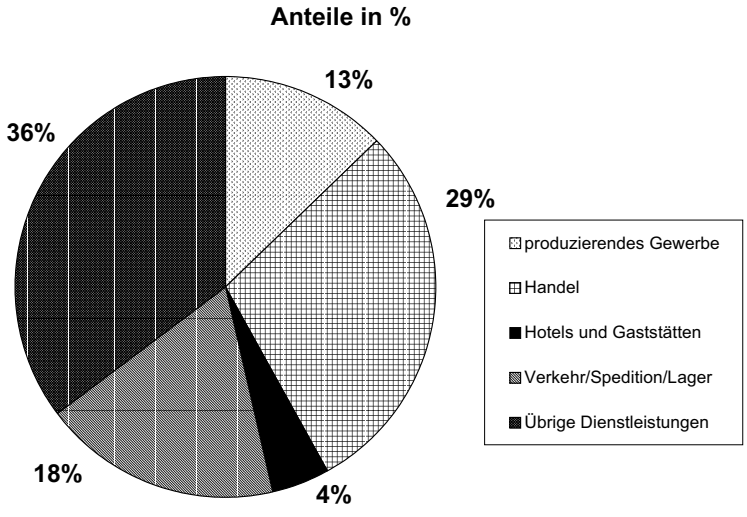
Tabelle 49: Betriebsflächenbedarf in 2010 und 2015

Wirtschaftszweig	2010			2015			
	Zusätzlich Beschäftigte	Fläche/ Beschäftigten	Fläche	zusätzlich Beschäftigte	Fläche/ Beschäftigten	Fläche	Anteil Fläche
	Anzahl	m^2	ha	Anzahl	m^2	ha	in %
Produzierendes Gewerbe	1.860	78	14,51	2.956	79	23,35	12,9
Handel	3.341	108	36,09	4.825	109	52,59	29,1
Hotels und Gaststätten	1.149	48	5,52	1.658	48	7,96	4,4
Verkehr/Spedition/Lager	3.285	70	22,99	4.750	70	33,26	18,4
übrige Dienstleistungen	21.761	25	54,40	25.395	25	63,56	35,2
Insgesamt	31.396	43	133,51	39.584	46	180,72	100,0

Quelle: eigene Berechnungen

Flughafenbedingte Entwicklung und Eigenentwicklung zusammen lassen außerhalb des Flughafengeländes einen Betriebsflächenbedarf in Höhe von rd. 181 ha erwarten. Der größte Teil davon, nämlich 124,1 ha (69%) entfallen auf den Dienstleistungsbereich einschließlich Handel. Rd. 33,3 ha (18%) zusätzliche Betriebsfläche werden im Bereich Verkehr/Spedition/Lager hinzukommen.

Abbildung 9: Betriebsflächenbedarf in 2015 nach Wirtschaftsbereichen



Quelle: eigene Darstellung

3.2 PROGNOSE DES WOHNFLÄCHENBEDARFS

Basis: Prognose der Haushalte

Die aus Eigenentwicklung sowie direkter, indirekter und induzierter Entwicklung bis 2015 wachsende Bevölkerung wird zwar zu einem Teil außerhalb des Untersuchungsgebiet wohnen, aber der andere Teil wird nach der Prognose der Bevölkerung und Haushalte im Untersuchungsgebiet eine Wohnung mieten oder kaufen (vgl. Kap. 2.3 und 2.4). Der zukünftige Wohnungsbedarf für diese "zusätzliche" Bevölkerung basiert auf der oben dargestellten Bevölkerungs- und Haushaltsprognose, wobei nach den Ursachen des Bevölkerungszuwachses hier nicht mehr unterschieden wird.

Auftragsgemäß wurde ein differenzierter Wohnflächenbedarf für die Jahre 2010 und 2015 prognostiziert, und zwar

- Anzahl der Wohnungen nach Wohnfläche,
- gesamter zusätzlicher Wohnflächenbedarf,
- in der Verteilung auf die Gebäudetypen: Ein- und Zweifamilienhaus sowie Mehrfamilienhaus und
- in der Verteilung auf Mietwohnungen und selbstgenutzte Eigentumswohneinheiten - Eigenheime und Geschosseigentum.

3.2.1 METHODE UND DATENBASIS

Die Prognose des Wohnflächenbedarfs im Untersuchungsgebiet wurde über mehrere Arbeitsschritte unter Verwendung eines Methodenmix erstellt. Statistische und ökonometrische Methoden wurden ergänzt durch analytische Verfahren, die Expertenkenntnisse einbezogen und Plausibilitäten zugrunde legten.

Die Zahl der unterzubringenden zusätzlichen Haushalte wurde aus der differenzierten Bevölkerungs- und Haushaltsprognose (vgl. Kap. 2.3 und 2.4) übernommen und durch eine Kategorisierung nach der Höhe des Haushaltsnettoeinkommens ergänzt. Die Einbeziehung von zusätzlichen Informationen zum Einkommen der schon nach der Personenzahl differenzierten Haushalte hielten wir für notwendig, um u.a. über den normierten Wohnungsbedarf hinaus Hinweise auf die mögliche Nachfrage der zusätzlichen Haushalte nach den verschiedenen Wohnungstypen zu erhalten.

Differenzierung nach drei Einkommenskategorien

Als Datenbasis für die relativ grobe Differenzierung nach drei Einkommenskategorien: hoch, mittel, niedrig, wurden einerseits für die zusätzlichen zukünftigen Flughafenmitarbeiter und deren Familien die vom Flughafen zur Verfügung gestellten anonymisierten Informationen aus den Lohnsteuerkarten verwendet. Unter Einbezug der Informationen über die Haushaltsgröße ließen sich durch statistische Verfahren für diese Gruppe Zuordnungen zu Einkommenskategorien herstellen. Für die zusätzlichen Haushalte aus der indirekten, der induzierten und der Eigenentwicklung wurden andererseits Daten der Regionalen Anpassungsschicht (Abgrenzung siehe unten) aus dem Mikrozensus 1998 verwendet. In der Prognose wurde die Verteilung der Haushalte auf die Einkommenskategorien in jeder einzelnen Haushaltsgrößengruppe mangels relevanter Informationen konstant gehalten.

Als Ausgangswerte für die Berechnung der Verteilung der zusätzlichen Haushalte auf die verschiedenen Wohnungsarten standen die amtlichen Daten

- aus der Wohnungsstichprobe 1993 und
- aus der Zusatzerhebung des Mikrozensus 1998

zur Verfügung. Allerdings sind weder die Ergebnisse der Wohnungsstichprobe noch die des Mikrozensus auf Kreisebene repräsentativ. Somit mussten die Daten einer größeren regionalen Einheit als die des Untersuchungsgebiets zugrunde gelegt werden:

- Aus der Wohnungsstichprobe 1993 konnten nur Daten für Gesamt-Bayern verwendet werden.
- Aus der Zusatzerhebung des Mikrozensus 1998 stellte das Bayerische Statistische Landesamt in einer Spezialauswertung Daten für die so genannte "Regionale Anpassungsschicht" zur Verfügung. Diese Anpassungsschicht entspricht der Planungsregion 14 abzüglich Stadt München, umfasst also die Landkreise: Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Landsberg, München-Land und Starnberg. Nach überschlägiger Prüfung einiger wohnungsmarkt-relevanter Daten (wie Haushaltsgröße, Wirtschaftskraft, Anteil der Einfamilienhäuser am Bestand u.ä.) konnte man davon ausgehen, dass diese regionale Abgrenzung strukturell dem Untersuchungsgebiet nahezu entspricht.

Prognosebasis: Mikrozensus 1998

Als Basisjahr der Prognose wurde wegen der ausführlichen Belegungsdaten aus dem Mikrozensus das Jahr 1998 gewählt.[33] Für 1998 standen aus dem Mikrozensus zwar sehr viele Daten zur Verfügung, aber nicht die benötigte dreidimensionale Matrix, die die nach Größe und Einkommen differenzierten Haushaltsgruppen auf die Wohnungsgrößen verteilt. Aus den zweidimensionalen Tabellen wurde deshalb über ein Spezialverfahren der Matrizenrechnung, das Randausgleichsverfahren der doppelten Proportionalität, eine dreidimensionale Matrix der Verteilung der Haushalte auf fünf Wohnungsgrößenkategorien vorgenommen (vgl. Tabelle in Kap. 3.2.2)

Dieses Verfahren wurde sowohl für die Herstellung der Prognosebasis 1998 als auch für die Prognoseergebnisse 2010 und 2015 verwendet. Die Verteilung der Wohnungen auf die Gebäudegrößen Ein-/Zweifamilien- und Mehrfamilienhaus und die zwei Besitzstandskategorien: Eigentum und Miete musste dann allein über die Wohnungstypen - ohne Belegung durch die Haushalte - erfolgen. Diese Notwendigkeit ergab sich daraus, das anderenfalls nicht einmal repräsentative Daten für die größeren regionalen Einheiten verfügbar gewesen wären und die Anzahl der betrachteten Dimensionen die Übersichtlichkeit erheblich gefährdet hätte.

Matrizen der Verteilung der nach Größe und Einkommen gegliederten Haushalte auf die Wohnungsgrößentypen wurden auch für die ge-

[33] Die amtliche Fortschreibung von Wohnungen und Haushalten ist erstens nicht differenziert genug für die hier untersuchte Fragestellung und zweitens nicht zuverlässig, wie die umfangreichen Korrekturen nach Primärerhebungen zeigen. Außerdem bietet sie keine Daten zur Belegung der Wohnungen durch die Haushalte.

samt-bayerischen Daten von 1993 und 1998 hergestellt. Zwar ist es nach statistischer Methodenlehre nicht zulässig, aus nur zwei Zeitpunkten einen Trend zu berechnen, aber die Entwicklung zwischen diesen beiden Zeitpunkten wurde trotzdem als Tendenz gewertet. Die einfache Fortschreibung über nur zwei Zeitpunkte für den gesamten Prognosezeitraum wurde jedoch anschließend erstens anhand der im ifo Institut vorhandenen Kenntnisse und Erfahrungen unter Hinzuziehung externen Expertenwissens auf Plausibilität geprüft und, wenn die Entwicklung nicht plausibel erschien, zweitens vorsichtig modifiziert. Modifikationsbedarf ergab sich nicht nur aus der statistischen Methode, sondern auch daraus, dass

- erstens die Wohnungsversorgung im Untersuchungsgebiet vom bayerischen Durchschnitt abweichen dürfte (wie oben schon erwähnt, waren Belegungsdaten für 1993 weder für die Regionale Anpassungsschicht, noch für das Untersuchungsgebiet verfügbar) und
- zweitens die zusätzlichen Haushalte der Prognose mit hoher Sicherheit andere Charakteristika aufweisen dürften als die schon ansässigen und sich deshalb vermutlich auch anders verhalten werden (Details zu den diesbezüglichen Annahmen vgl. Kap. 3.2.3).

3.2.2 PROGNOSE-BASIS/AUSGANGSSITUATION

Einflussgrößen: Haushaltsgröße, Einkommen

Als Basis für die Prognose wurde die anteilsmäßige Verteilung der Haushalte auf die Wohnungen aus der Regionalen Anpassungsschicht 1998 zugrunde gelegt, die mit dem oben angesprochenen Verfahren in die Dreidimensionalität der Tabelle 50 geführt wurde.[34] Die Matrix vermittelt zwar umfassende und detaillierte Informationen zur Verteilung der differenzierten Haushalte auf die Wohnungsgrößenkategorien, ist aber gleichzeitig auch etwas unübersichtlich. Aus diesem Grund wird sie zwar zur Information über die Ausgangssituation hier abgebildet, aber zur Darstellung der Prognoseannahmen und –ergebnisse wurden ersatzweise die übersichtlicheren, wenn auch weniger aussagekräftigen Kreuztabellierungen favorisiert.

[34] Das Verfahren der doppelten Proportionalität ist ein Iterationsverfahren, dass bei schlecht konditionierten Rändern nicht vollständig konvergiert. Eine schlechte Konditionierung liegt dann vor, wenn - wie im obigen Fall - sehr große und sehr kleine Werte vorkommen. Die Konvergenz orientiert sich in diesen Fällen an den großen Werten und vernachlässigt die kleinen, was auch leichter zu verschmerzen ist. Darüber hinaus verlangt eine dreidimensionale Vorgabe viele Anpassungen. Die Anzahl der Iterationen haben wir jedoch begrenzt, so dass vor allem bei den kleinen Belegungswerten Unstimmigkeiten in den Additionen auftauchen.

Tabelle 50: Wohnungsgröße nach Haushaltsgröße und Haushalts-Nettoeinkommen - Regionale Anpassungsschicht 1998[1)], Anteile in %

	bis 40 m²	40- 60 m²	60- 80 m²	80- 100 m²	100- 120 m²	Über 120 m²	Summe
1-Personen Haushalte	**4,37**	**7,86**	**7,86**	**4,15**	**3,06**	**3,28**	**30,57**
gering (bis 1278 €)	2,52	5,15	4,21	2,38	1,35	0,89	16,51
mittel (1278- 2556 €)	1,57	2,74	3,26	1,56	1,04	0,76	10,93
hoch (über 2556 €)	0,34	0,50	0,74	0,47	0,44	0,63	3,12
2-Personen Haushalte	**0,22**	**2,84**	**7,86**	**7,42**	**5,24**	**9,39**	**32,97**
Gering	0,03	0,49	1,10	1,11	0,61	0,67	4,01
Mittel	0,11	1,37	4,52	3,88	2,46	3,03	15,37
Hoch	0,05	0,57	2,32	2,62	2,37	5,66	13,59
3-Personen Haushalte	**0,22**	**0,22**	**3,06**	**3,49**	**2,62**	**6,77**	**16,38**
Gering	0,01	0,01	0,16	0,19	0,11	0,18	0,66
Mittel	0,10	0,09	1,56	1,62	1,10	1,94	6,42
Hoch	0,07	0,05	1,12	1,53	1,47	5,06	9,29
4-Personen Haushalte	**0,00**	**0,22**	**1,53**	**2,62**	**2,18**	**8,08**	**14,63**
Gering	0,00	0,01	0,07	0,12	0,08	0,18	0,46
Mittel	0,00	0,08	0,67	1,05	0,78	1,99	4,57
Hoch	0,00	0,06	0,59	1,22	1,30	6,43	9,60
5-Personen Haushalte	**0,00**	**0,00**	**0,22**	**0,87**	**0,87**	**3,49**	**5,46**
Gering	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Mittel	0,00	0,00	0,12	0,44	0,40	1,09	2,05
Hoch	0,00	0,00	0,08	0,37	0,47	2,50	3,41
Summe Haushalte	**4,80**	**11,14**	**20,52**	**18,56**	**13,97**	**31,00**	**100,00**
Gering	2,57	5,67	5,54	3,81	2,15	1,91	21,64
Mittel	1,77	4,29	10,14	8,55	5,78	8,81	39,34
Hoch	0,46	1,18	4,85	6,20	6,05	20,28	39,02

1) Hier und im Folgenden werden Regionale Anpassungsschicht und Untersuchungsgebiet synonym verwendet.

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

In den Spalten-Summen ist

- die Verteilung aller Haushalte auf die sechs Wohnungsgrößenklassen angegeben, z.B. 4,80% aller Haushalte der Regionalen Anpassungsschicht lebten 1998 in Wohnungen mit bis zu 40 m² Wohnfläche, sowie
- die Verteilung der Haushalte in den drei Einkommenskategorien auf die Wohnungsgrößen abzulesen, z.B. 2,57% aller Haushalte hatten 1998 ein geringes Einkommen und bewohnten diese kleinsten Wohnungen.

In den Zeilen-Summen finden sich

- die Haushalte in ihrer Aufteilung nach Größe und Einkommenskategorie, z.B. 16,51% aller Haushalte waren 1998 Ein-Personen-Haushalte mit niedrigem Einkommen, sowie
- ganz unten rechts die Gliederung aller Haushalte in die drei Einkommensklassen, z.B. 21,64% der Haushalte in der Regionalen Anpassungsschicht hatten 1998 ein niedriges Einkommen.

In den fett gedruckten Zwischensummenzeilen ist jeweils die Verteilung der Mitglieder einer Haushaltsgrößenklasse auf die Wohnungsgrößen dargestellt, z.B. 4,37% aller Haushalte waren 1998 Ein-Personen-Haushalte und lebten in den kleinsten Wohnungen. Ein einzelnes Feld der Matrix liest sich z.B. dann folgendermaßen (erstes Matrizenfeld ganz oben links): 2,52% aller Haushalte waren 1998 Ein-Personen-Haushalte mit niedrigem Einkommen in Wohnungen mit bis zu 40 m^2. Die in der Matrix dargestellten Anteile aus der Regionalen Anpassungsschicht wurden für das Prognose-Basisjahr vollständig für das Untersuchungsgebiet übernommen. Damit ist festgelegt, dass für das Ausgangsjahr mit Anteilen gerechnet werden muss, weil absolute Werte für das Untersuchungsgebiet nicht zur Verfügung stehen. Erst in der Prognose können für die zusätzlichen Haushalte auch absolute Zahlen verwendet werden, nicht jedoch für die vorhandenen Wohnungsbestände und die ansässigen Haushalte.

Die ausgewiesene Belegungsstruktur der Wohnungen entspricht weitgehend den einschlägigen Kenntnissen und Erfahrungen. Große Haushalte bewohnen nur in wenigen Ausnahmefällen kleine Wohnungen; in den kleinsten Wohnungen konzentrieren sich kleine Haushalte mit geringem Einkommen. Allerdings finden sich auch in sehr großen Wohnungen kleine Haushalte, durchaus auch solche mit niedrigem Einkommen. Aller Erfahrung nach sind das Ein- bis Zwei-Personen-Haushalte im Rentenalter, die nach dem Auszug der Kinder im Eigenheim oder in einer großen Wohnung verbleiben.

Auffällig ist ein hoher Anteil der Belegung der größten Wohneinheiten durch fast alle Haushaltsgrößen, jedoch sehr einkommensabhängig. Hierbei handelt es sich - wie die folgenden Analysen noch zeigen werden - gerade im Untersuchungsgebiet fast ausschließlich um Ein- und Zweifamilienhäuser. Die Nutzung derartiger Wohneinheiten übersteigt die nächst kleinere Wohnungsgrößenkategorie von 100 bis 120 m^2 um mehr als das Doppelte. Vor allem Einfamilienhäuser dürften danach in dieser kleineren Kategorie wesentlich seltener zu finden sein und große Etagenwohnungen sind bisher wohl als Alternative (noch) nicht so erwünscht (vgl. Tabelle 50).

Tabelle 51: Wohnungsgrößen-Verteilung in den Gebäudegrößen 1998 in %

	bis 40 m²	40-60 m²	60-80 m²	80-100 m²	100-120 m²	über 120 m²	Gesamt	Zum Vergleich: Bayern
Ein- und Zweifamilienhäuser	18,2	23,1	24,7	47,0	75,8	92,2	56,3	53,1
Mehrfamilien-Häuser	81,8	76,9	75,3	53,0	24,2	7,8	43,7	46,9

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen

56% der Wohnungen befanden sich 1998 in Ein- und Zweifamilienhäusern

Wie die vorstehende Tabelle zeigt, war 1998 der Anteil der Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern (in der Regionalen Anpassungsschicht bzw.) im Untersuchungsgebiet um mehr als drei Prozentpunkte höher als in Gesamtbayern. Für das Untersuchungsgebiet lässt sich die Kategorie der Ein- und Zweifamilienhäuser nicht weiter aufspalten,

so dass nur, wenn auch mit hoher Wahrscheinlichkeit vermutet werden kann, dass die oben angeführten Kleinwohnungen in diesem Bestand in der überwiegenden Zahl der Fälle kleinere Miet- bzw. sogar Einliegerwohnungen in Eigenheimen sind. Derartige Wohneinheiten werden üblicherweise auf einem Markt dann vermehrt angeboten, wenn wegen Angebotsengpässen die Mieten für diese Wohnungen steigen.

Wohnungen der mittleren Größenklassen befinden sich überwiegend in Mehrfamiliengebäuden und je kleiner sie sind - wie die folgende Tabelle angibt - desto eher sind sie Mietwohnungen. Allerdings zeigt ein Vergleich der Anteile nach Gebäudegrößen mit dem nach dem Besitzstand, dass sich auch große Wohnungen als Mietwohnungen in Zweifamilienhäusern befinden. Ebenso lässt sich aus einer Zusammenschau der beiden Tabellen (51 und 52) schließen, dass es mit hoher Wahrscheinlichkeit auch vermietete Einfamilienhäuser gibt. Der Vergleich mit der Wohnungsbelegung in Bayern ergibt auch hier - korrespondierend mit dem höheren Anteil an Ein- und Zweifamiliengebäuden - einen höheren Anteil an selbstgenutztem Eigentum im Untersuchungsgebiet.

51% der Wohnungen waren 1998 Mietwohnungen

Tabelle 52: Wohnungsgrößen-Verteilung in Miete und Eigentum 1998 in %

	bis 40 m²	40-60 m²	60-80 m²	80-100 m²	100-120 m²	Über 120 m²	Gesamt	Zum Vergleich: Bayern
Selbstnutzereigentum	8,7	17,3	24,7	44,0	62,9	80,1	49,0	47,6
Miet-Wohnungen	91,3	82,7	75,3	56,0	37,1	19,9	51,0	52,4

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen

3.2.3 PROGNOSE-ANNAHMEN

Für die Ermittlung der zukünftig zu erwartenden Entwicklung der Belegungsstruktur wurden die Veränderungen der anteilsmäßigen Verteilung der Haushalte auf die Wohnungen aus den gesamt-bayerischen Daten zwischen 1993 und 1998 herangezogen. Wegen der besseren Lesbarkeit sind im Folgenden jedoch nicht die umfangreichen Matrizen wiedergegeben, sondern die Einzeltabellen der Randverteilung. Auch die anhand analytischer Argumente vorgenommenen Eingriffe erfolgten über diese Randverteilungen.

Tabelle 53: Verteilung der Haushalte nach Haushaltsgrößen auf die Wohnungsgrößen - Bayern, Anteile in %

	1-Personen-Haushalte		2-Personen-Haushalte		3-Personen-Haushalte	
	1993	1998	1993	1998	1993	1998
bis 40 m²	15,9	14,2	1,7	1,2	0,6	0,4
40-60 m²	30,1	28,2	13,5	10,3	5,5	4,1
60-80 m²	27,2	27,7	28,7	25,6	19,8	17,7
80-100 m²	13,7	13,8	22,7	22,9	23,5	21,5
100-120 m²	6,7	7,5	15,1	15,8	18,4	18,3
über 120 m²	6,4	8,6	18,3	24,2	32,2	38,0
Gesamt	100	100	100	100	100	100

	4-Personen-Haushalte		5 und mehr Pers. Haushalte		Gesamt	
	1993	1998	1993	1998	1993	1998
bis 40 m²	0,4	0,2	0,2	0,2	5,4	5,3
40-60 m²	2,8	2,2	2,0	1,6	14,7	13,8
60-80 m²	11,8	10,6	6,9	5,9	22,8	21,9
80-100 m²	18,5	17,2	12,9	13,7	18,9	18,4
100-120 m²	20,4	19,4	14,5	15,1	13,9	13,8
über 120 m²	46,1	50,4	63,5	63,5	24,3	26,8
Gesamt	100	100	100	100	100	100

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen

Die Steigerung des Anteils der großen Wohnungen am Bestand in Bayern zwischen 1993 und 1998 konzentrierte sich bei fast allen Haushaltsgrößen in dem größten Wohnungstyp. Der Anteil der Großwohnungen mit mehr als 120 m^2 ist im angesprochenen Zeitraum um 2,5 Prozentpunkte (PP), nämlich von 24,3 auf 26,8%, gewachsen. Diese Entwicklung setzt sich scharf ab von der aller anderen Wohnungsgrößen, deren Anteile mehr oder weniger geschrumpft sind. Allerdings ist diese Tendenz nicht so ohne weiteres auf die Prognose übertragbar, weil sich, wie oben schon erwähnt, sowohl Bayern vom Untersuchungsgebiet unterscheidet als auch die zusätzlichen Haushalte der Untersuchungsgebietsprognose von den bayerischen ansässigen Haushalten. Vor allem die Zunahme von Ein- und Zwei-Personen-Haushalten in für sie relativ großen Wohnungen ab 60 m^2 bzw. ab 80 m^2 dürfte mit hoher Wahrscheinlichkeit auf das Wachstum der Kategorie kleiner alter Haushalte, die in den großen Familienwohnungen verbleiben, zurückzuführen sein. Ähnliches gilt sogar noch für die Haushalte mit drei Mitgliedern, die 1998 ausschließlich in den größten Wohnungen vermehrt anzutreffen sind.

Die Nachfrage der großen Haushalte nach Wohnungen der mittleren Größe, sogar schon ab 80 m^2, deutet darauf hin, dass hier 1998 vermehrt Geschosswohnungen bewohnt werden, wie wir es auch für den Haushaltszuwachs im Untersuchungsgebiet erwarten.

Prognoseannahmen zu den Wohnflächen:

Die Veränderungen der fünf Jahre von 1993 bis 1998 wurden bis zum Jahr 2015, also über 15 Jahre bzw. 3 mal 5 Jahre zunächst ganz mechanisch fortgeschrieben. Die Ergebnisse für die Wohnungsversorgung 2015 erschienen jedoch aus vielen Gründen nicht plausi-

bel für die zu prognostizierende Entwicklung im Untersuchungsgebiet zu sein. Die Eingriffe in die aus der Bayern weiten Entwicklung ablesbaren Tendenzen für die Zukunft resultieren aus folgenden Überlegungen:

- Die zusätzlichen Haushalte im Untersuchungsgebiet werden überwiegend klein mit einer bis zwei Personen sein, beispielsweise auch aus dem Familienverband ausgezogene erwachsene Kinder, die einen Ein-Personen-Haushalt gründen,
- der größte Teil der zusätzlichen Haushalte wird zunächst ein eher vergleichsweise niedriges Einkommen haben,
- mindestens der Haushaltsvorstand bzw. ein Partner werden in jedem Fall erwerbstätig sein, also eher jung als im Rentenalter,
- die Haushalte werden sich nicht sofort in Wohneigentum etablieren, sondern ihre Wohnkarriere in einer eher kleinen Mietwohnung beginnen, um leichter mobil zu bleiben, für den Fall, dass der Arbeitsplatz gewechselt werden muss,
- auch wenn sie Eigentum erwerben, wird das zunächst zwecks Ansparen eines höheren Eigenkapitals eine preiswertere Wohnung in einem Mehrfamilienhaus sein.

Die auf diesen Überlegungen aufbauenden Eingriffe in eine mögliche bayerische Entwicklung der Wohnungsbelegung der nach der Größe differenzierten Haushalte hatte darüber hinaus zu berücksichtigen, dass im Untersuchungsgebiet eine etwas höhere Nachfrage nach Eigenheimen als im bayerischen Durchschnitt besteht und in Zukunft eventuell auch bestehen wird. Während die oben dargelegten Überlegungen eher auf kleine Wohnungen in Mehrfamilienhäusern hinzielen, zeigt sich darin eine gegenläufige Tendenz, die jedoch nur eingeschränkt wirksam werden dürfte. Die am bayerischen fortgeschriebenen "Trend" vorgenommenen Veränderungen sind deshalb zwar äußerst vorsichtig und eher glättend erfolgt, spiegeln aber die angestellten Überlegungen trotzdem wider:

- In jeder Haushaltsgrößenkategorie außer der größten wurde für die Prognose der Anteil der Belegung der Wohnungen mit mehr als 120 m^2 gesenkt, und zwar ganz erheblich um mehr als die Hälfte bei den kleinen Haushalten und weniger gravierend bei den Haushalten mit drei bis vier Personen.
- In jeder Haushaltskategorie wurde der Personenzahl entsprechend für bestimmte Wohnungsgrößen der Anteil ausgleichend erhöht, und zwar für
  - die Ein-Personen-Haushalte die Wohnungen bis 60 m^2,
  - die Zwei-Personen-Haushalte die von 40 bis 80 m^2,
  - die Drei-Personen-Familien die Wohnungen zwischen 60 und 100 m^2,
  - die Vier-Personen-Haushalte die Anteile in den Wohnungen mit 80 bis 120 m^2;
  - der Anteil der größten Familien wurde nur in der größten Wohnung erhöht.
- Jeweils darunter liegende Wohnungsgrößen wurden anteilsmäßig leicht gekürzt.

Diese Vorgehensweise entspricht in gewisser Hinsicht der Fragestellung nach dem zukünftigen Wohnungs"bedarf". Denn hier werden, wenn auch in modifizierter Form, weil die bayerischen Tendenzen

letztendlich durchaus Einfluss nehmen, die üblicherweise verwendeten Normen für eine angemessene Wohnungsversorgung in die Überlegungen mit einbezogen, die jeder Haushaltsgröße eine ihr zustehende Wohnungsgröße beimessen. Elemente der Wohnungsnachfrage gehen jedoch ebenfalls in die Prognose ein, denn die Differenzierung der Haushalte nach Einkommen spielt für den "Bedarf" der Zukunft ebenfalls eine Rolle, zwar vor allem in der Aufteilung nach Eigentum und Mietwohnung, aber auch schon hier in der Betrachtung der zukünftigen Wohnungsbelegung nach den drei Einkommenskategorien.

Tabelle 54: Verteilung der Haushalte nach Einkommen auf die Wohnungsgrößen - Bayern, Anteile in %

	Gering (bis 1278 €)		Mittel (1278- 2556 €)		Hoch (über 2556 €)		Gesamt	
	1993	1998	1993	1998	1993	1998	1993	1998
bis 40 m²	11,8	12,8	3,1	2,6	0,8	0,7	5,4	5,3
40-60 m²	26,4	26,0	11,7	11,2	3,8	3,4	14,7	13,8
60-80 m²	28,0	27,7	25,0	24,4	11,5	11,0	22,8	21,9
80-100 m²	16,0	15,6	22,0	22,1	17,2	15,5	18,9	18,4
100-120 m²	8,6	8,4	15,5	16,0	18,5	16,7	13,9	13,8
über 120 m²	9,2	9,5	22,7	23,7	48,2	52,7	24,3	26,8
gesamt	100	100	100	100	100	100	100	100

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen

Auch für die Prognose der Verteilung der nach Einkommen differenzierten Haushalte auf die Wohnungen wurde zunächst der bayerische "Trend" aus den Jahren 1993 bis 1998 (vgl. die vorstehende Tabelle) fortgeschrieben und anschließend nach den Überlegungen zur Struktur der zusätzlichen Haushalte im Untersuchungsgebiet modifiziert. Die hierbei vorgenommenen Eingriffe in die zukünftige Entwicklung sind weniger gravierend als die bei der Verteilung nach Haushaltsgrößen, dies auch deswegen, weil die bayerische vergangene Entwicklung schon sehr stark von den Einkommen der Bevölkerung beeinflusst war und deshalb die Fortschreibung bis 2015 per se auch dieser Abhängigkeit folgt.

Die moderaten Korrekturen haben dazu geführt, dass sich gegenüber der Fortschreibung

- der Überlegung folgend, dass überwiegend jüngere Haushalte ins Untersuchungsgebiet zuwandern bzw. aus der ansässigen Bevölkerung dort gebildet werden, der Anteil der Haushalte mit geringem Einkommen in kleinen Wohnungen erhöhen wird,
- die Bezieher eines mittleren Einkommens etwas stärker in den mittleren Wohnungsgrößen konzentrieren werden und
- Haushalte mit hohem Einkommen, weil ja auch zum Teil nur aus einer Person bestehend, etwas weniger in den größten Wohneinheiten, die ja vorwiegend Eigenheime sein dürften, finden werden.

Prognose-Annahmen zur Gebäudegröße:

Auch für die Prognose der Aufteilung der benötigten Wohneinheiten auf die Gebäudegrößen und nach dem Besitzstand wurden die Tendenzen der bayerischen Wohnungsbelegung zwischen 1993 und 1998 zugrunde gelegt und dann modifizierend eingegriffen.

Für die Aufteilung der prognostizierten Wohnungen nach der Wohnfläche auf die Gebäudegrößen standen keine entsprechend differenzierten Daten für Bayern 1993 und1998 zur Verfügung, die Anhaltspunkte für eine zukünftige Tendenz hätten liefern können. Die verfügbaren Werte zu den Gebäudegrößen sind stattdessen mit Haushaltsmerkmalen in Kreuztabellen ausgewiesen. Diese Daten wurden zur Unterfütterung der Prognose nach Wohnungsgrößen herangezogen.

Tabelle 55: Verteilung der Haushalte nach Einkommen auf die Gebäudegrößen - Bayern, Anteile in %

	Ein- und Zweifamilienhäuser		Mehrfamilienhäuser		Gesamt	
	1993	1998	1993	1998	1993	1998
Gering (bis 1278 €)	43,5	40,8	56,5	59,2	100	100
Mittel (1278- 2556 €)	54,1	52,0	45,9	48,0	100	100
Hoch (über 2556 €)	70,5	69,9	29,5	30,1	100	100
Gesamt	54,2	53,1	45,8	46,9	100	100

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Berechnungen
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Die Anzahl der Wohnungen in Mehrfamilienhäusern hat in Bayern zwischen 1993 und 1998 um 2,4% zugenommen, und zwar bei Haushalten aller Einkommensgruppen, jedoch am stärksten bei denen mit einem niedrigen Einkommen. Die Prognose wurde an den Durchschnittswert der vergangenen Entwicklung angelehnt, jedoch wegen des höheren Anteils an Eigenheimen im Untersuchungsgebiet kräftig abgeschwächt. Entsprechend wurde von einer Steigerung des Anteils der Wohnungen in Mehrfamilienhäusern um insgesamt nur 5% bis 2015 ausgegangen. Die zukünftige Veränderung differenziert nach den Wohnungsgrößen wurde mit folgenden Überlegungen vom Durchschnitt unterschieden:

- Großwohnungen werden sich unterdurchschnittlich in Mehrfamilienhäusern befinden,
- der Mehrfamilienhausanteil kleiner Wohnungen wird höher als der Durchschnitt ausfallen.

Im Ergebnis wird im Jahr 2015 folgender Anteil der nach ihrer Fläche differenzierten Wohnungen in Mehrfamilienhäusern benötigt (vgl. zur Basis 1998, Tabelle 51):

- 88% der Wohnungen mit bis zu 40 m^2,
- 82% der Wohnungen mit 40 - 60 m^2,
- 80% der Wohnungen mit 60 - 80 m^2,
- 56% der Wohnungen mit 80 - 100 m^2,
- 25% der Wohnungen mit 100 - 120 m^2 und
- 8% der Wohnungen mit mehr als 120 m^2.

Prognoseannahmen zum Besitzstand:

Zur Aufteilung der Wohnungen nach ihrer Wohnfläche auf die Besitzstände Eigentum und Miete wurden mit dieser Differenzierung eng korrespondierende Überlegungen angestellt. Dabei wurde in jedem Fall berücksichtigt, dass selbstnutzende Eigentümer eine größere Wohn-

fläche zur Verfügung haben als Mieter. Die weiteren Überlegungen zu den Anteilen der Wohnungsgrößen im Selbstnutzereigentum waren folgende:

- Die Eigentümerquote in Bayern stieg zwischen 1993 und 1998 um 1,5 PP.
- Diese durchschnittliche Steigerung dürfte in Zukunft auch im Untersuchungsgebiet anhalten, jedoch etwas abgeflacht, weil die zusätzlichen Haushalte - wie oben schon dargelegt - eine gewisse Zeitspanne brauchen, um sich im Untersuchungsgebiet zu etablieren.
- Überdurchschnittliche Anstiege sind eher bei Großwohnungen und eher in Mehrfamilienhäusern zu erwarten, weil hier im Untersuchungsgebiet ein Nachholbedarf besteht.

Die entsprechenden Annahmen für die Prognose wurden über mehrere Stufen direkt mit der Aufteilung in die Gebäudegrößen verbunden. Die folgende Tabelle zeigt die angenommenen kombinierten Werte:

Tabelle 56: Annahmen zur Aufteilung der Wohnungsgrößen auf die Gebäudegrößen und die Besitzstände Eigentum/Miete, Anteile in %

Wohnfläche in m^2		Ein- und Zweifamilienhäuser	Mehrfamilienhäuser
bis 40	Miete	9,9	83,9
	Eigentum	1,7	4,4
40 - 60	Miete	12,0	74,1
	Eigentum	5,7	8,2
60 - 80	Miete	10,1	65,5
	Eigentum	10,1	14,4
80 - 100	Miete	20,8	32,3
	Eigentum	23,5	23,4
100-120	Miete	18,8	15,7
	Eigentum	56,3	9,2
120 u.m.	Miete	9,2	3,9
	Eigentum	83,0	3,9

Quelle: eigene Berechnungen

Unter Einbezug aller bis hierher dargestellten und argumentierten, teilweise aus den in der Vergangenheit sichtbaren Tendenzen entwickelten und plausiblen Annahmen wurde die Prognose des Wohnflächenbedarfs im Untersuchungsgebiet bis zu den Jahren 2010 und 2015 durchgeführt. Die Prognoseergebnisse, das sei hier noch einmal betont, entsprechen den getroffenen Annahmen - andere Annahmen würden andere Ergebnisse produzieren.

3.2.4 WOHNUNGSBEDARF 2010 UND 2015

Bis zum Jahr 2015 zusätzlich 34.380 Wohnungen erforderlich

Der Annahme entsprechend, dass jeder zusätzliche Haushalt im Untersuchungsgebiet eine Wohnung braucht, werden

- bis zum Jahr 2010: 22.890 zusätzliche Wohneinheiten und
- bis zum Jahr 2015: noch einmal 11.490, dann also insgesamt 34.380 zusätzliche Wohnungen

benötigt. Eventuell zusätzlich nachgefragte Zweit- und / oder Ferienwohnungen sind in dieser Prognose nicht berücksichtigt.

Die zusätzlich benötigten Wohneinheiten teilen sich wie folgt auf Wohnungsgrößenkategorien und Gebäudegrößen auf:

Tabelle 57: Bis zum Jahr 2010 und 2015 zusätzlich benötigte Wohnungen nach Wohnungs- und Gebäudegröße

Wohnungsgröße in m^2	Jahr	Ein-/Zweifamilienhäuser	Mehrfamilienhäuser	insgesamt	Anteile in %
bis 40	2010	193	1.467	1.660	
	2015	293	2.219	2.512	7,3
40 - 60	2010	735	3.415	4.150	
	2015	1.115	5.177	6.292	18,3
60 -.80	2010	1.086	4.296	5.382	
	2015	1.641	6.488	8.129	23,6
80 -100	2010	1.809	2.271	4.080	
	2015	2.717	3.409	6.126	17,8
100-120	2010	2.137	709	2.846	
	2015	3.206	1.064	4.270	12,4
120 u.m.	2010	4.400	372	4.772	
	2015	6.501	550	7.051	20,5
insgesamt	2010	10.361	12.529	22.890	
	2015	15.472	18.908	34.380	100
Anteile in %	2015	45,0	55,0	100	

Quelle: eigene Berechnungen

Bedarf: gut 18.900 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern und knapp 15.500 in Ein- und Zweifamiliengebäuden

Bis zum Jahr 2015 werden danach rd. 18.900 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern gebraucht sowie knapp 15.500 in Ein- und Zweifamiliengebäuden. Von den Eigenheimen dürften mindestens 293 Einfamilienhäuser mit Einliegerwohnung bzw. Zweifamilienhäuser sein, weil die Wahrscheinlichkeit, dass eine Wohnung mit bis zu 40 m^2 ein ganzes Einfamilienhaus ist, gegen Null tendiert. Mit einer recht hohen Wahrscheinlichkeit gilt das auch noch für die 1.115 Wohnungen mit einer Fläche von 40 bis 60 m^2.

Gegenüber dem Wohnungsbestand des Untersuchungsgebiets im Jahr 1998 werden die bis 2015 gebrauchten zusätzlichen Wohnungen eine abweichende Wohnungsgrößenstruktur aufweisen (vgl. dazu Tabelle 50): Die Anteile der kleinen bis mittelgroßen Wohnungen (bis 80 m^2) müssen gegenüber der Verteilung im Bestand steigen, um den Bedarf der zusätzlichen Bevölkerung zu decken. Der Anteil der Kategorie mit 40 bis 60 m^2 Wohnfläche weicht von ihrer Bedeutung im Bestand vergleichsweise am stärksten ab. Demgegenüber ist das Gewicht der Großwohnungen im zusätzlichen Bedarf im Vergleich zum Bestand anteilsmäßig reduziert. Dabei ist der Anteil der größten Wohneinheiten

mit 120 und mehr m² am stärksten betroffen. Diese abweichende Struktur des Wohnungsbedarfs bis 2015 entspricht den Prognoseannahmen, vor allem der Struktur der zusätzlich zu erwartenden Bevölkerung im Untersuchungsgebiet.

Bedarf an zusätzlicher Wohnfläche: rd. 3 Mio. m², davon 55% zur Selbstnutzung

Die zusätzlich benötigten Wohnungen werden insgesamt eine Wohnfläche von 3,05 Mio. m² haben.[35] Diese gesamte Wohnfläche wird sich wie die folgenden Tabellen angeben auf die Gebäudegrößen und die Besitzstände verteilen.

Tabelle 58: Wohnflächen in 1.000m² nach Wohnungs- und Gebäudegrößen

	Ein- und Zweifamilienhäuser		Mehrfamilienhäuser		Gesamt	
	2010	2015	2010	2015	2010	2015
bis 40 m²	7	10	51	78	58	88
40-60 m²	37	56	171	258	208	314
60-80 m²	76	115	300	454	376	569
80-100 m²	163	244	204	307	367	551
100-120 m²	234	353	79	117	313	470
über 120 m²	660	975	56	83	716	1.058
gesamt	1.177	1.753	861	1.297	2.038	3.050
Anteile in %	57,8	57,5	42,2	42,5	100	100

Quelle: eigene Berechnungen

An der Summe der benötigten Quadratmeter Wohnfläche gemessen, wird der größte Teil in Ein- und Zweifamilienhäusern gebraucht. Das liegt daran, dass die darin enthaltenen Wohneinheiten größer sind als die in Mehrfamiliengebäuden. Zwischen 2010 und 2015 wird dabei kein wesentlicher Unterschied bestehen. Der Anteil der Wohnflächen in Ein- und Zweifamilienhäusern wird im letzten Drittel der Prognosezeitraums etwas weniger hoch sein als vorher.

Tabelle 59: Wohnflächen in 1.000m² nach Wohnungsgrößen und Besitzstand

	Miete		Eigentum		Gesamt	
	2010	2015	2010	2015	2010	2015
bis 40 m²	54	82	4	6	58	88
40-60 m²	179	271	29	43	208	314
60-80 m²	284	430	92	139	376	569
80-100 m²	195	293	172	258	367	551
100-120 m²	108	162	205	308	313	470
über 120 m²	94	139	622	919	716	1.058
gesamt	914	1.377	1.124	1.673	2.038	3.050
Anteile in %	44,8	45,1	55,2	54,9	100	100

Quelle: eigene Berechnungen

[35] Für die Berechnung der Wohnfläche haben wir in allen Wohnflächen-Kategorien mangels weiterer Informationen den einfachen Mittelwert angesetzt; für die beiden offenen Kategorien wurden 35 bzw. 150 m² angenommen. Dabei ergab sich letzterer Durchschnitt als Restgröße aus der im Mikrozensus ausgewiesenen Gesamtfläche und den den Kategorien zugeordneten Wohnungen: 151 m², der Wert wurde abgeglichen mit der Baugenehmigungsstatistik: 147 m²

Der Bedarf an zusätzlichen Wohnungen wird zu einem größeren Anteil Selbstnutzereigentum sein als bisher im Bestand (vgl. Tab. 52 und Tab. 59), so dass sich durch die zusätzlich unterzubringenden Haushalte bis 2015 die Eigentümerquote im Untersuchungsgebiet - wenn sonst keine Änderungen eintreten - leicht erhöhen dürfte. Allerdings wird auch der zusätzliche Bedarf an Wohneigentum zur Selbstnutzung anteilig im letzten Prognosedrittel korrespondierend zum Anteil der Ein- und Zweifamilienhäuser abflachen.

Die folgende Tabelle gibt die Wohnflächen in der Kombination dieser korrespondierenden Wohnungsmerkmale Gebäudegröße und Besitzstand wider, allerdings ohne Aufteilung nach Wohnungsgrößenkategorien.

Tabelle 60: Wohnflächen in 1.000m² nach Gebäudegrößen und Besitzstand

Ein- und Zweifamilienhäuser				Mehrfamilienhäuser			
2010		2015		2010		2015	
Miete	Eigentum	Miete	Eigentum	Miete	Eigentum	Miete	Eigentum
270	907	405	1.348	645	216	972	325
22,9%	77,1%	23,1%	76,9%	74,9%	25,1%	74,9%	25,1%

Quelle: eigene Berechnungen

Das Verhältnis zwischen Miete- und Selbstnutzereigentumswohnfläche bei den zusätzlichen Wohnungen ist zwischen Ein- und Zweifamilienhäusern einerseits und Mehrfamiliengebäuden andererseits fast umgekehrt. Im Prognosezeitraum wird sich der Anteil der Wohnfläche des Geschosseigentums im Zusatzbedarf nicht bewegen.

Die folgenden Abbildungen machen das Verhältnis der Wohnflächen des zusätzlichen Wohnungsbedarfs nach verschiedenen Merkmalen noch einmal anschaulich.

Abbildung 10: Bis 2010 bzw. 2015 zusätzlich benötigte Wohnfläche nach Besitzstand

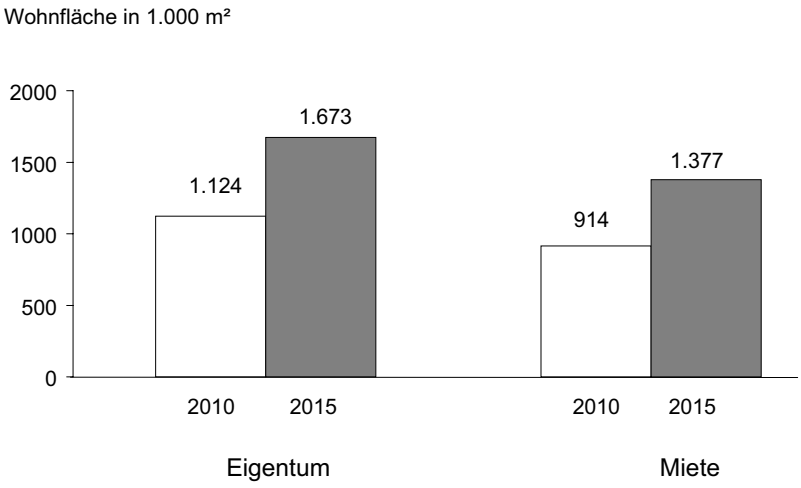
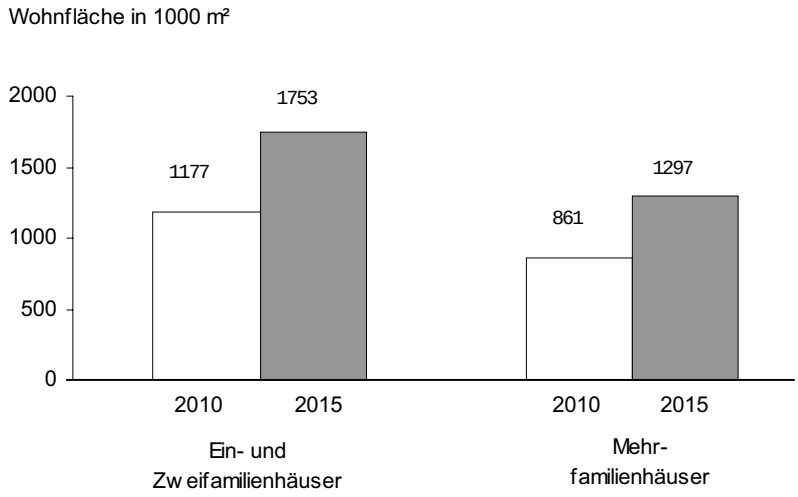


Abbildung 11: Bis 2010 bzw. 2015 zusätzlich benötigte Wohnfläche nach Gebäudegröße



Der Wohnungsbedarf der im Untersuchungsgebiet zusätzlichen Bevölkerung hebt sich von der durchschnittlichen Wohnungsnachfrage 1998 ganz erheblich ab. Die Struktur des Bedarfs in Kombination mit den Bedarfsträgern, relativ kleinen Haushalten, hat eine große Wohnfläche pro Kopf der zusätzlichen Haushalte zur Folge. Betrug die Wohnflächenversorgung pro Kopf der Bevölkerung in der Regionalen Anpassungsschicht 1998 noch gut 43 m^2, so zeigt der zukünftige zusätzliche Bedarf im Untersuchungsgebiet 2015 im Durchschnitt mehr als 50 m^2 pro Kopf an.

Bis 2010 wird der Bedarf der zusätzlichen Bevölkerung an Pro-Kopf-Wohnfläche von gut 55 m^2 im Ein- und Zweifamilienhaus und über 44 m^2 im Mehrfamilienhaus bestehen. Bis 2015 steigt dieser Bedarf pro Kopf auf 55,65 m^2 im Ein- und Zweifamilienhaus sowie 44,42 m^2 im Mehrgeschossgebäude. Die folgenden Abbildungen veranschaulichen diese Entwicklung.

Abbildung 12: Durchschnittliche Quadratmeter Wohnfläche pro Person - Regionale Anpassungsschicht 1998, Untersuchungsgebiet 2015

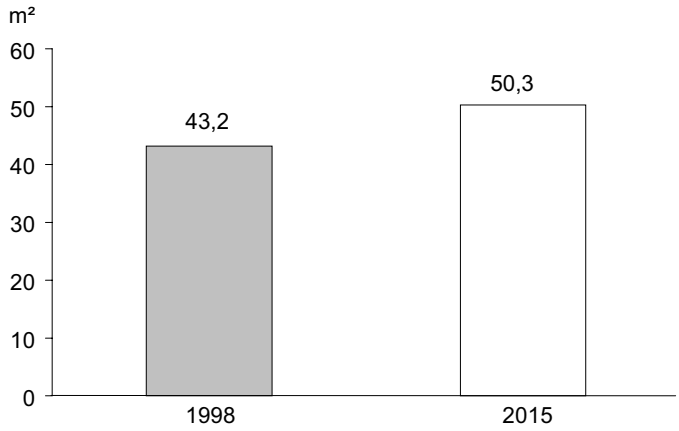
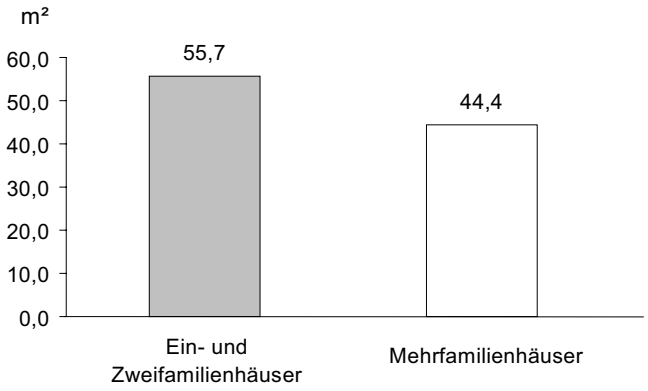


Abbildung 13: Durchschnittliche Wohnfläche pro Kopf 2015 im Untersuchungsgebiet nach Gebäudegröße



Ergebnis:

Als Ergebnis der Prognose des Wohnflächenbedarfs unter den dargestellten Annahmen bleibt zusammenfassend festzuhalten, dass die im Untersuchungsgebiet bis 2015 aus Eigenentwicklung, direkter, indirekter und induzierter Entwicklung der Arbeitsplätze zusätzlich zu erwartende Bevölkerung einen Bedarf an

- 34.380 Wohneinheiten,
- mit einem Anteil von 55% in Mehrfamilienhäusern
- und einem Anteil von rd. 55% Selbstnutzereigentum,
- einer gesamten Wohnfläche von gut 3 Mio. m^2,
- verteilt auf 1,8 Mio. m^2 in Ein- und Zweifamilienhäusern
- und 1,3 Mio. m^2 in Mehrfamiliengebäuden,
- sowie einem Pro-Kopf-Bedarf an gut 50 m^2 Wohnfläche

entfalten wird.

4. FLÄCHENANGEBOT IM UNTERSUCHUNGSGEBIET

Eine wesentliche Aufgabe der ersten Stufe des Strukturgutachtens besteht in der Erhebung des für eine Wohn- und Gewerbebebauung in Frage kommenden Flächenangebots im Untersuchungsgebiet (Leerbauflächen). Auf ihrer Grundlage werden die Potenziale an Wohn- und gewerblichen Betriebsflächen im Untersuchungsgebiet ermittelt, denen die vom ifo Institut ermittelten Wohn- und Betriebsflächenbedarfe gegenübergestellt werden. Die Bilanzierung zeigt den Handlungsbedarf auf, der in der zweiten Stufe des Gutachtens eine Rolle spielen wird.

Zusätzlich zum Leerbauflächenangebot werden Aussagen zum Nachverdichtungspotenzial im Untersuchungsgebiet gemacht.

4.1 LEERBAUFLÄCHENANGEBOT

Die Ausgangsbasis für das zu ermittelnde Wohn- und gewerbliche Betriebsflächenangebot bilden zunächst die sogenannten Leerbauflächen. Eine Karte mit einer Darstellung der Leerbauflächen im Untersuchungsgebiet befindet findet sich im rückwärtigen Einband.

4.1.1 METHODIK

Grundlage: Darstellungen in Flächennutzungsplänen und Flächennutzungsplan-Änderungen

Als für die Gesamtfragestellung relevantes Flächenangebot für eine Wohn- oder Gewerbebauung wurden alle Flächen angesehen, die im Flächennutzungsplan oder einer Flächennutzungsplan-Änderung, entweder wirksam oder im Aufstellungsverfahren befindlich, dargestellt sind. Unterschieden wird in die Flächenkategorien der Baunutzungsverordnung: Wohnbaufläche, gemischte Baufläche, Gewerbefläche und Sonderbaufläche mit einem gewerblichen oder arbeitsplatzrelevanten Nutzungszweck. Der Erhebungsstand ist August 2001.

Dargestellt sind nur unbebaute Flächen (sog. Leerbauflächen). Die Frage, ob eine im Flächennutzungsplan dargestellte Fläche bereits bebaut ist und somit als Flächenpotenzial entfällt, wurde anhand von Luftbildern sowie im Rahmen der Gemeindegespräche geklärt. Flächen, die von den Gemeinden als „zur Zeit im Bau“ bezeichnet wurden, wurden noch den Flächenpotenzialen zugerechnet.

Nur unbebaute Flächen > 0,5 ha erfasst

Erhoben und dargestellt sind nur Flächen größer 0,5 ha. Diese Größe war bereits im Flughafengutachten von 1989 die Mindesterhebungsgröße und hat sich aus Gutachtersicht bewährt, da zum einen Flächen kleiner 0,5 ha als Leerbauflächen kaum mehr identifizierbar sind. Zum anderen handelt es sich bei Flächen < 0,5 ha überwiegend um Flächen, die nach § 34 BauGB bebaut werden können und damit nicht mehr gemeindlicher Steuerungsmöglichkeit unterliegen. Die Summe der Leerbauflächen entspricht also nicht dem Baulandpotenzial in einer Gemeinde.

Auf eine noch im Gutachten von 1989 vorgenommene Differenzierung der Leerbauflächen hinsichtlich des Vorliegens eines rechtkräftigen Bebauungsplanes wurde in diesem Gutachten verzichtet. Diese

nur für eine kurzfristige Realisierungsperspektive relevante Zusatzinformation ist angesichts des langfristigen Prognosehorizonts und der Größe des Untersuchungsgebiets vernachlässigbar.

4.1.2 LEERBAUFLÄCHEN NACH LANDKREISEN UND GEMEINDEN

Größtes Flächenpotenzial: Wohnflächen, gefolgt von Gewerbeflächen

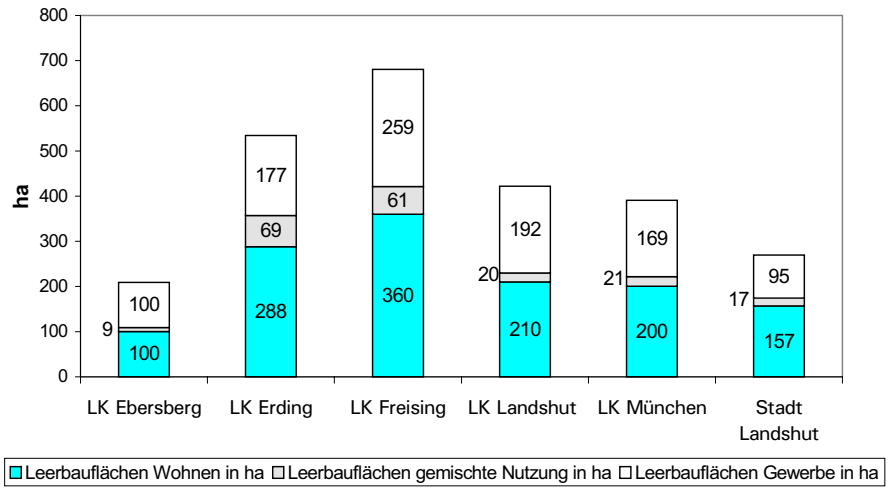
Im gesamten Untersuchungsgebiet sind in Flächennutzungsplänen und Flächennutzungsplan-Änderungen bisher noch nicht bebaute Bauflächen für Wohn-, Misch- und G ewerbenutzung in einem Umfang von rd. 2.500 ha dargestellt. Flächen für Wohnnutzung nehmen daran mit rd. 52% mehr als die Hälfte der Flächenpotenziale ein, gefolgt von Flächen für Gewerbenutzung mit rd. 40%. Ausweisungen für gemischte Bauflächen spielen mit rd. 8% nur eine untergeordnete Rolle.

Tabelle 61: Leerbauflächen im Untersuchungsgebiet nach Landkreisen

Städte und Gemeinden im	Wohnbauflächen		Gemischte Bauflächen		Gewerbliche Bauflächen		Gesamt	
	in ha	in %	in ha	in %	in ha	in %	in ha	in %
LK Ebersberg (4)	100	8	9	5	100	10	209	8
LK Erding (26)	288	22	69	34	177	18	533	21
LK Freising (24)	360	27	61	32	259	26	680	27
LK München (8)	200	15	21	11	169	17	391	16
LK Landshut (8)	210	16	20	10	192	19	422	17
Stadt Landshut	157	12	17	9	95	10	270	11
Summe	1.316	100	198	100	992	100	2.506	100

Quelle: eigene Erhebungen 08/2001 und Berechnungen auf Grundlage des Raumordnungskatasters, der Flächennutzungspläne und Angaben der Gemeinden
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Abbildung 14: Leerbauflächen im Untersuchungsgebiet



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des Raumordnungskatasters, der Flächennutzungspläne und Angaben der Gemeinden

Größtes Leerbauflächenpotenzial im Raum Landshut

Das größte Leerbauflächenpotenzial befindet sich im Raum Landshut und im Landkreis Freising, gefolgt vom Landkreis Erding. Der Landkreis München und vor allem der Landkreis Ebersberg sind innerhalb des Untersuchungsgebiets mit einem deutlich geringeren Leerbauflächenangebot vertreten, was insbesondere im Falle des Landkreises Ebersberg aber auch eine Folge der geringen Zahl der zum Untersuchungsgebiet gehörenden Gemeinden ist.

An den Wohnbauflächen sind die Gemeinden der Landkreise Erding, Freising und Landshut inklusive der Stadt Landshut (die kreisfreie Stadt Landshut wird im Folgenden soweit nicht eigens genannt, mit dem Landkreis Landshut zusammengefasst) zu jeweils etwa einem Viertel beteiligt, die Gemeinden der Landkreise München und Ebersberg zusammen ebenfalls zu etwa einem Viertel.

Gewerbeflächen v.a. in der Stadt Landshut und den LK Freising und Landshut

Die umfangreichsten Gewerbeleerbauflächen liegen in den Gemeinden der Landkreise Freising (26%) und Landshut inklusive der Stadt Landshut (29%). In den Gemeinden der Landkreise München und Erding sind deutlich weniger Potenziale vorhanden. Auffällig ist der Anteil der vier Gemeinden des Landkreises Ebersberg an den gewerblichen Leerbauflächen, der mit rd. 10% rd. mehr als drei mal so hoch ist wie ihr Anteil an der Fläche des Untersuchungsgebiets von rd. 3%.

Der Schwerpunkt der Flächenpotenziale gemischter Nutzungen liegt mit einem Anteil von 66% in den Landkreisen Erding und Freising, wobei sich die Potenziale etwa zu gleichen Teilen verteilen.

Eine nach Gemeinden differenzierte Darstellung der Leerbauflächen enthält die nachfolgende Tabelle. Zusätzlich zu den Wohn-, Misch- und Gewerbeflächen sind hier noch die Sonderbauflächen dargestellt. Eine zusätzliche grafische Darstellung befindet sich im Anhang zu Kapitel 4.1.

Tabelle 62: Leerbauflächen nach Gemeinden, in ha

LK	Stadt/Gemeinde	Wohnbau-flächen	Gemischte Bauflächen	Gewerbliche Bauflächen	Sonderbau-flächen	Summe
Ebersberg	Anzing	8,3	4,2	10,2	0,0	22,7
	Markt Schwaben	11,4	3,1	49,4	1,1	65,0
	Pliening	7,6	0,7	11,8	0,0	20,0
	Poing	73,0	1,0	28,5	0,0	102,5
Erding	Berglern	6,2	1,9	0,0	0,0	8,1
	Bockhorn	12,9	7,6	2,0	0,0	22,5
	Buch am Buchrain	4,8	2,9	0,0	0,0	7,7
	Dorfen	10,5	2,3	16,3	2,9	32,0
	Eitting	5,0	1,8	2,8	13,9	23,5
	Erding	61,5	10,1	57,0	22,5	151,0
	Finsing	6,9	0,7	8,2	0,0	15,8
	Forstern	2,6	0,0	3,7	0,0	6,3
	Fraunberg	16,3	5,0	6,0	0,0	27,4
	Hohenpolding	9,4	0,0	1,0	0,0	10,4
	Inning	2,4	2,2	3,1	0,0	7,8
	Isen	6,0	0,7	2,6	0,0	9,3
	Kirchberg	7,6	0,0	6,3	0,0	13,9
	Langenpreising	11,1	2,8	1,0	0,0	14,9
	Lengdorf	2,8	0,0	3,8	0,0	6,6
	Moosinnig	18,7	4,5	16,2	0,0	39,4
	Neuching	7,0	1,6	3,2	0,0	11,7
	Oberding	15,7	1,4	14,9	18,9	51,0
	Ottenhofen	11,7	0,0	0,0	0,0	11,7

LK	Stadt/Gemeinde	Wohnbau-flächen	Gemischte Bauflächen	Gewerbliche Bauflächen	Sonderbau-flächen	Summe
	Pastetten	9,2	0,0	2,5	0,0	11,7
	St. Wolfgang	8,2	1,6	8,0	0,0	17,8
	Steinkirchen	2,5	0,0	0,0	0,0	2,5
	Taufkirchen	19,1	15,7	11,4	5,8	52,0
	Walpertskirchen	10,6	2,5	3,3	0,0	16,3
	Wartenberg	9,6	3,5	4,0	0,0	17,2
	Wörth	9,6	0,5	0,0	0,0	10,1
Freising	Allershausen	14,7	0,0	9,5	0,0	24,2
	Attenkirchen	3,8	0,0	2,5	0,0	6,3
	Au i.d.H.	12,2	7,6	6,6	0,0	26,4
	Eching	6,7	0,0	11,2	0,0	17,9
	Fahrenzhausen	14,0	1,1	1,3	0,0	16,4
	Freising	49,9	8,4	45,2	15,9	119,3
	Gammelsdorf	3,7	0,8	4,1	0,0	8,5
	Haag a. d. Amper	16,3	2,7	6,5	0,0	25,4
	Hallbergmoos	31,7	9,5	35,5	15,9	92,6
	Hohenkammer	0,0	1,1	3,9	0,0	5,0
	Hörgertshausen	4,0	1,4	1,2	0,0	6,6
	Kirchdorf	6,8	6,7	8,8	0,0	22,2
	Kranzberg	6,3	2,6	2,6	0,0	11,5
	Langenbach	32,5	3,5	4,0	0,0	40,0
	Marzling	16,0	1,8	0,0	0,0	17,8
	Mauern	10,1	2,5	2,8	0,0	15,4
	Moosburg	60,8	0,0	29,5	0,0	90,3
	Nandlstadt	16,1	4,3	9,5	0,0	29,9
	Neufahrn	18,8	0,9	48,8	0,0	68,5
	Paunzhausen	7,7	0,0	0,0	0,0	7,7
	Rudelzhausen	5,9	1,2	5,6	0,0	12,6
	Wang	12,0	2,3	14,5	0,0	28,9
	Wolfersdorf	5,4	0,0	0,0	0,0	5,4
	Zolling	4,6	3,1	5,7	0,0	13,4
Landshut	Altdorf	9,0	0,0	7,9	3,2	20,1
	Bruckberg	44,9	0,5	38,7	0,0	84,1
	Buch a. Erlbach	1,0	0,0	7,5	0,0	8,5
	Eching	18,8	2,6	26,2	0,0	47,6
	Ergolding	31,3	1,0	44,6	0,0	76,8
	Essenbach	64,3	5,5	55,1	0,0	124,9
	Kumhausen	23,8	9,3	7,4	0,0	40,5
	Tiefenbach	17,1	1,0	4,5	0,0	22,6
München	Aschheim	48,8	1,7	21,3	0,7	72,4
	Feldkirchen	19,7	0,6	12,1	0,0	32,4
	Garching	17,1	0,0	34,3	45,3	96,7
	Ismaning	19,7	5,6	21,8	0,0	47,0
	Kirchheim	53,3	6,9	17,9	0,0	78,1
	Oberschleißheim	5,5	0,0	3,7	20,0	29,2
	Unterföhring	24,4	5,6	38,5	0,0	78,5
	Unterschleißheim	12,0	0,7	19,6	0,5	32,8
Krfr. Stadt	Landshut	157,0	17,2	95,4	0,0	269,6
Summe		1316	198	992	167	2672

Quelle: eigene Erhebungen 08/2001 und Berechnungen auf Grundlage des Raumordnungskatasters, der Flächennutzungspläne und Angaben der Gemeinden
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

4.1.3 WOHNBAUFLÄCHEN

Bis auf eine Gemeinde verfügen alle Kommunen im Untersuchungsgebiet über Leerbauflächen für Wohnnutzungen, allerdings in sehr unterschiedlichem Umfang. Die Spannweite reicht von rd. 1 ha (Buch am Erlbach) bis zu rd. 157 ha (Landshut) Leerbauflächenpotenzial.

Flächenpotenziale unterschiedlich verteilt

Betrachtet man die Verteilung der Leerbauflächen in Bezug auf die Summe des Flächenpotenzials in der Gemeinde, ist festzuhalten, dass in fast der Hälfte der Gemeinden des Untersuchungsgebietes (32) das

Flächenpotenzial insgesamt unter 10 ha liegt, in 10 Gemeinden liegt es sogar unter 5 ha. Absolut machen diese Flächen mit einer Gesamtsumme von rd. 186 ha nur 14,1% des Flächenpotenzials im Untersuchungsgebiet aus.

Tabelle 63: Wohnbauflächenpotenzial differenziert nach Größenklassen

Summe der Leerbauflächen	Anzahl Gemeinden	Gesamtumfang	
		in ha	in %
< 10 ha	32	186	14,1
10 - < 20 ha	25	372	28,3
20 - < 40 ha	5	144	10,9
40 - < 60 ha	4	197	15,0
60 ha und mehr	5	417	31,7
Summe	71	1.316	100,0

Quelle: eigene Erhebungen 08/2001 und Berechnungen auf Grundlage des Raumordnungskatasters, der Flächennutzungspläne und Angaben der Gemeinden

In insgesamt neun Gemeinden des Untersuchungsgebiets beträgt das Leerbauflächenpotenzial je Gemeinde mehr als 40 ha Wohnbaufläche. In der Summe handelt es sich dabei um 614 ha oder 46,7% des gesamten Wohnbaulandes. Von den 614 ha in diesen neun Gemeinden entfallen allein rd. 157 ha auf die Stadt Landshut, dies sind rd. 12% des gesamten Leerbauflächenpotenzials im Untersuchungsgebiet.

Von der Gesamtsumme der Leerbauflächen für Wohnen befinden sich für rd. 12% der Flächen die Bauleitpläne noch im Verfahren. Flächen, die zur Zeit bebaut werden, umfassen in der Summe rd. 1% bzw. rd.16 ha.

Tabelle 64: Wohnbauflächenpotenzial differenziert nach Zentralörtlichkeit

Siedlungstyp	Leerbauflächen für Wohnnutzung	
	in ha	in %
Zentrale Orte (OZ-UZ)	454	34,5
Siedlungsschwerpunkte	242	18,4
Kleinzentren	146	11,1
übrige Gemeinden (NZO)	474	36,0
Summe	1.316	100,0

Quelle: eigene Erhebungen 08/2001 und Berechnungen auf Grundlage des Raumordnungskatasters, der Flächennutzungspläne und Angaben der Gemeinden

Hoher Anteil Wohnbauflächen in nicht-zentralen Orten

Hinsichtlich der räumlichen Verteilung der Leerbauflächen zeigt sich bei einer Differenzierung nach Zentralörtlichkeit der Gemeinden, dass knapp zwei Drittel aller Leerbauflächen für Wohnnutzung in zentralen Orten liegen. Dies bedeutet, dass gut ein Drittel aller Leerbauflächen für Wohnnutzung in nicht-zentralen Orten liegen.

Tabelle 65: Wohnbauflächenpotenzial differenziert nach Bahnanschluss in der Gemeinde

Städte und Gemeinden	Leerbauflächen für Wohnnutzung	
	in ha	in %
mit Bahnanschluss	810	61,5
ohne Bahnanschluss	506	38,5
Summe	1.316	100,0

Quelle: eigene Erhebungen 08/2001 und Berechnungen auf Grundlage des Raumordnungskatasters, der Flächennutzungspläne und Angaben der Gemeinden

Hoher Anteil Wohnbauflächen in Gemeinden ohne Bahnanschluss

Betrachtet man das Flächenpotenzial für Wohnen hinsichtlich des Anschlusses der Gemeinde an den schienengebundenen Verkehr, so bleibt festzuhalten, dass mit rd. 61,5% der Flächen eine Mehrheit in Gemeinden mit Bahnanschluss liegt. Es liegt aber auch mehr als ein Drittel der Flächen in Gemeinden ohne Bahnanschluss.

Tabelle 66: Wohnbauflächenpotenzial im 1000m-Einzugsbereich eines Bahnanschlusses, differenziert nach Bahnlinie

Bahnlinie	**Stadt/Gemeinde**	**Leerbaufläche in ha**	**in %**
S1	**Insgesamt**	**28**	**9,7**
davon in	Eching	6	
	Freising (auch DB)	4	
	Neufahrn	4	
	Oberschleißheim	6	
	Unterschleißheim	9	
S6	**Insgesamt**	**95**	**33,1**
davon in	Erding	33	
	Feldkirchen	12	
	Kirchheim	15	
	Markt Schwaben (auch DB)	7	
	Ottenhofen	11	
	Poing	16	
S8	**Insgesamt**	**36**	**12,6**
davon in	Ismaning	17	
	Unterföhring	19	
DB-Strecke Richtung	**Insgesamt**	**111**	**38,5**
Landshut, davon in	Bruckberg	20	
	Stadt Landshut	2	
	Langenbach	33	
	Marzling	16	
	Moosburg	39	
DB-Strecke Richtung	**Insgesamt**	**18**	**6,1**
Mühldorf, davon in	Dorfen	2	
	Lengdorf	2	
	Walpertskirchen	11	
	Wörth	2	
Insgesamt		**287**	**100**

Quelle: eigene Erhebungen 08/2001 und Berechnungen auf Grundlage des Raumordnungskatasters, der Flächennutzungspläne und Angaben der Gemeinden
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Nur knapp ein Viertel der Wohnflächen näher als 1000 m zum nächsten Bahnhaltepunkt

Innerhalb eines Einzugsbereiches von 1000 m um die Haltepunkte des schienengebundenen Verkehrs liegen rd. 287 ha Wohnbauflächen. Dies sind rd. 22% aller Wohnbauflächen bzw. 35% aller Wohnbauflächen in den Gemeinden mit Bahnanschluss. [36]

Die größten Flächenpotenziale befinden sich im Einzugsbereich der S6 (33,1%) und der DB-Strecke nach Landshut (38,5%), wobei bei dieser DB-Strecke rd. 80% der Flächen auf die drei Kommunen Langenbach, Marzling und Moosburg im Landkreis Freising entfallen.

In den zentralen Orten höherer Stufe ist das Flächenpotenzial in fußläufiger Erreichbarkeit zum schienengebundenen ÖPNV sehr unterschiedlich. Während in den Mittelzentren Erding und Moosburg bei etwa gleicher Verteilung fast 73 ha Fläche zur Verfügung stehen, sind es im möglichen Oberzentrum Freising lediglich 3,6 ha, in der Stadt Landshut sogar nur 2 ha, was dort einem Anteil von knapp 1,5% der Wohnbauflächenpotenziale entspricht. Die Städte Freising und Landshut verfügen jedoch über gute Stadtbussysteme mit zentralem Busbahnhof direkt am Bahnhof und Taktzeiten, die auf die Zugfahrpläne abgestimmt wurden.

In den Siedlungsschwerpunkten ist das Flächenangebot im Einzugsbereich der S-Bahnlinien S6 und S8 noch deutlich größer als bei der S1.

Die U6 Richtung Garching erschließt bis jetzt lediglich Gewerbeflächen. Bei Fertigstellung des Haltepunktes in der Ortsmitte Garching (zur Zeit im Bau, Inbetriebnahme geplant für 2004) ändert sich dies jedoch.

4.1.4 GEWERBEFLÄCHEN

Gewerbeflächenpotenziale unterschiedlich verteilt

Der Umfang gewerblicher Leerbauflächen ist in den Gemeinden, von einigen Ausnahmen abgesehen, in der Regel kleiner als der der Wohnleerbauflächen. Acht Gemeinden aus den Landkreisen Erding und Freising verfügen über keine gewerblichen Leerbauflächen, 22 Gemeinden über Flächenpotenziale von weniger als 5 ha. Die Gemeinde mit dem kleinsten gewerblichen Leerbauflächenpotenzial verfügt über rd. 1 ha, die mit dem größten über rd. 95 ha.

Für insgesamt 123 ha bzw. 12% aller gewerblichen Leerbauflächenpotenziale sind die Bauleitpläne noch im Verfahren.

[36] Dieser Einzugsbereich entspricht rd. 15 Minuten Fußweg und gilt als noch akzeptierte fußläufige Entfernung

Tabelle 67: Gewerbeflächenpotenzial differenziert nach Größenklassen

Summe der Leerbauflächen ...	Anzahl Gemeinden	Leerbauflächen	
		in ha	in %
< 5 ha	30	63	6,4
5 - < 10 ha	14	103	10,4
10 - < 20 ha	11	156	15,7
20 - < 30 ha	5	127	12,8
30 - < 50 ha	8	335	33,7
50 ha und mehr	3	207	20,9
Summe	71	992	100,0

Quelle: eigene Erhebungen 08/2001 und Berechnungen auf Grundlage des Raumordnungskatasters, der Flächennutzungspläne und Angaben der Gemeinden
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Großes Flächenangebot im Raum Landshut

Mehr als die Hälfte aller gewerblichen Flächenpotenziale konzentriert sich auf 11 Gemeinden, von denen jede mehr als 30 ha gewerblicher Leerbauflächen besitzt. Von diesen 11 Gemeinden mit sehr großen Leerbauflächenpotenzialen befinden sich allein vier im Raum Landshut. Wie bereits bei den Wohnbauflächen nimmt auch bei den gewerblichen Leerbauflächen die Stadt Landshut die Spitzenstellung ein. Ihr Potenzial von rd. 95 ha macht allein rd. 9,6% des Gesamtpotenzials des Untersuchungsgebiets aus.

Tabelle 68: Gewerbeflächenpotenzial differenziert nach Zentralörtlichkeit

Siedlungstyp	Leerbauflächen für gewerbliche Nutzung	
	in ha	in %
Zentrale Orte (OZ-UZ)	354	35,7
Siedlungsschwerpunkte	274	27,6
Kleinzentren	114	11,5
übrige Gemeinden (NZO)	250	25,2
Summe	992	100,0

Quelle: eigene Erhebungen 08/2001 und Berechnungen auf Grundlage des Raumordnungskatasters, der Flächennutzungspläne und Angaben der Gemeinden

Konzentration der Gewerbeflächen auf die zentralen Orte

Bei den gewerblichen Leerbauflächen ist eine deutlich stärkere Konzentration auf die zentralen Orte als beim Wohnen feststellbar. Während der Anteil beim Wohnen bei fast zwei Dritteln (63,7%) liegt, liegt er beim Gewerbe bei rd. drei Vierteln (74,8%). Deutlich höher als beim Wohnen ist auch die Bedeutung der Siedlungsschwerpunkte, in denen sich mehr als ein Viertel aller gewerblichen Leerbauflächen befinden, beim Wohnen hingegen nur 18,4%.

Tabelle 69: Gewerbeflächenpotenzial differenziert nach Gemeinden mit Bahnanschluss

Städte und Gemeinden	Leerbauflächen für gewerbliche Nutzung	
	in ha	in %
mit Bahnanschluss	636	64,0
ohne Bahnanschluss	357	36,0
Summe	992	100,0

Quelle: eigene Erhebungen 08/2001 und Berechnungen auf Grundlage des Raumordnungskatasters, der Flächennutzungspläne und Angaben der Gemeinden
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Tabelle 70: Gewerbeflächenpotenzial im 1000 m-Einzugsbereich eines Bahnanschlusses, differenziert nach Bahnlinie

Bahnlinie	Stadt/Gemeinde	Leerbaufläche in ha	in %
U6	**Garching**	**21**	**10,3**
S1	**Unterschleißheim**	**2**	**1,0**
S6	**Insgesamt**	**107**	**54,9**
davon in	Aschheim	7	
	Erding	5	
	Feldkirchen	10	
	Kirchheim	12	
	Markt Schwaben	49	
	Poing	29	
S8	**Insgesamt**	**46**	**22,5**
davon in	Ismaning	7	
	Unterföhring	39	
DB Strecke Richtung	**Bruckberg**	**5**	**2,5**
Landshut			
DB-Strecke Richtung	**Insgesamt**	**18**	**8,8**
Mühldorf	Dorfen	14	
davon in	Walpertskirchen	3	
Insgesamt		**198**	**100**

Quelle: eigene Erhebungen 08/2001 und Berechnungen auf Grundlage des Raumordnungskatasters, der Flächennutzungspläne und Angaben der Gemeinden
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Rund 64 % aller gewerblichen Leerbauflächen befinden sich in Gemeinden mit Bahnanschluss.

Innerhalb eines Einzugsbereiches von 1000 m um Haltepunkte des schienengebundenen Verkehrs liegen rd. 200 ha gewerbliche Leerbauflächen. Dies sind rd. 20% aller gewerblichen Bauflächen bzw. rd. 30% aller gewerblichen Bauflächen in den Gemeinden mit Bahnanschluss.

Große Gewerbeflächenpotenziale an der S6

Mehr als die Hälfte dieser Flächenpotenziale befinden sich im Einzugsbereich der S6, insgesamt 112 ha. Davon entfallen fast die Hälfte (rd. 44%) allein auf den Siedlungsschwerpunkt Markt Schwaben, und weitere 26% auf den Siedlungsschwerpunkt Poing.

Auffällig ist der geringe Umfang der Leerbauflächen in der Stadt Erding (5 ha), die bei den Wohnbauflächen durch sehr große Flächenpotenziale in S-Bahn-Nähe hervorsticht.

Große Gewerbeflächenpotenziale mit guter ÖPNV-Anbindung befinden sich noch in den Siedlungsschwerpunkten Garching (U6) und Unterföhring (S8), sowie, in geringerem Umfang, in Kirchheim (S6) und Dorfen (DB).

Im Oberzentrum Landshut, im möglichen Oberzentrum Freising sowie im Mittelzentrum Moosburg sind keine gewerblichen Flächenpotenziale in Bahnhofsnähe vorhanden. Hier sei aber wieder auf das Stadtbussystem hingewiesen.

Großes Gewerbeflächenpotenzial mit Nähe zu einem BAB-Anschluss

Hinsichtlich der Nähe zu einer Autobahnanschlussstelle zeigt sich ein anderes Bild (s. Tabelle der nachfolgenden Seite). Der Umfang der Flächen mit Nähe zur Autobahn ist mit 700 ha deutlich größer als der Umfang der Flächen mit Nähe zum schienengebunden Verkehr mit rd. 200 ha. Von einem Autobahnanschluss in der Nähe profitieren auch insgesamt mehr, und vor allem auch kleinere Gemeinden.

Bereits in einem Umkreis von 2 km Luftlinie von einem Autobahnanschluss entfernt liegen rd. 400 ha gewerblicher Flächenpotenziale, in einem Umkreise von 4 km rd. 700 ha. Dies sind rd. 40% bzw. 70% aller gewerblichen Flächenpotenziale. Die meisten Flächen mit einem sehr guten Autobahnanschluss (Entfernung < 2 km) befinden sich zu etwa gleichen Teilen in den Landkreisen Freising und Landshut, gefolgt vom Landkreis München, der immerhin noch knapp ein Viertel aller Flächen mit weniger als 2 km Entfernung zum nächsten Autobahnanschluss aufweist.

Bezieht man einen Einzugsradius von 4 km um die Autobahnanschlussstellen in die Betrachtung mit ein, so gewinnt der Landkreis Ebersberg infolge der großen Gewerbeflächenpotenziale in Markt Schwaben an Bedeutung.

Auffällig ist die schlechte Autobahnanbindung der Städte und Gemeinden im Landkreis Erding, deren Anteil an den autobahnnahen Flächen lediglich 0,5% beträgt.

Tabelle 71: Gewerbeflächenpotenzial differenziert nach der Entfernung vom nächsten BAB-Anschluss

	Stadt/Gemeinde	Gewerbliche Leerbauflächen Entfernung zur nächsten BAB-Anschlussstelle					
		< 2 km		> 2 < 4 km		Summe	
		in ha	in %	in ha	in %	in ha	in %
LK Ebersberg	**Insgesamt**	**34**	**8,6**	**66**	**21,6**	**100**	**14,3**
davon in	Anzing	10		-		10	
	Markt Schwaben	-		49		49	
	Pliening	-		12		12	
	Poing	24		5		29	
LK Erding	**Insgesamt**	**1**	**0,3**	**3**	**0,9**	**4**	**0,5**
davon in	Eitting	-		3		3	
	Langenpreising	1		-		1	
LK Freising	**Insgesamt**	**141**	**35,5**	**58**	**19,1**	**199**	**28,4**
davon in	Allershausen	9		-		9	
	Eching	11		-		11	
	Freising	45		-		45	
	Hallbergmoos	22		14		36	
	Hohenkammer	-		4		4	
	Kranzberg	-		3		3	
	Moosburg	29		-		29	
	Neufahrn	11		38		49	
	Wang	14		-		14	
LK Landshut	**Insgesamt**	**128**	**32,3**	**100**	**33,1**	**228**	**32,7**
davon in	Altdorf	5		3		8	
	Bruckberg	-		9		9	
	Buch a. Erlbach	-		3		3	
	Eching	17		9		26	
	Ergolding	38		5		43	
	Essenbach	40		10		50	
Stadt	Landshut	29		62		91	
LK München	**Insgesamt**	**92**	**23,3**	**77**	**25,3**	**169**	**24,2**
davon in	Aschheim	21		-		21	
	Feldkirchen	12		-		12	
	Garching	25		-		25	
	Garching	-		9		9	
	Ismaning	-		22		22	
	Kirchheim	18		-		18	
	Oberschleißheim	4		-		4	
	Unterföhring	-		39		39	
	Unterschleißheim	12		8		20	
Gesamt		**396**		**304**		**700**	

Quelle: eigene Erhebungen 08/2001 und Berechnungen auf Grundlage des Raumordnungskatasters, der Flächennutzungspläne und Angaben der Gemeinden
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Tabelle 72: Gewerbeflächenpotenzial differenziert nach der Nähe zu einem Bahnanschluss oder BAB-Anschluss

Städte und Gemeinden im	Gewerbeflächenpotenzial				
	Insgesamt	Bahn-Haltep. < 1000m		BAB-Anschl. < 4 km	
	in ha	in ha	in %	in ha	in %
LK Ebersberg	100	78	77,9	100	100,0
LK Erding	177	19	10,6	4	2,1
LK Freising	259	0	0,0	198	76,6
LK Landshut + St. LA	287	5	1,7	229	79,6
LK München	169	96	56,9	169	100,0
Insgesamt	992	198	19,9	700	70,5

Quelle: eigene Erhebungen 08/2001 und Berechnungen auf Grundlage des Raumordnungskatasters, der Flächennutzungspläne und Angaben der Gemeinden

Bahnanbindung der Gewerbeflächen sehr unterschiedlich

Bei einer abschließenden landkreisbezogenen Betrachtung der Anbindung der gewerblichen Leerbauflächen an das Schienen- und Autobahnnetz fällt auf, das im Landkreis Freising kein (0%) und im Raum Landshut fast kein (1,7%) Flächenpotenzial in weniger als 1000 m Entfernung zum schienengebundenen Verkehr vorhanden ist. Durch eine hohe Erschließungsdichte zeichnen sich dagegen die Flächenpotenziale in den Landkreisen Ebersberg (77,9%) und München (56,9%) aus.

Überwiegend gute Autobahnanbindung

Der Autobahnanschluss der Gewerbeflächenpotenziale ist insgesamt günstiger, was sich u.a. auf das relativ dichte Autobahnnetz zumindest in einigen Teilbereichen des Untersuchungsgebietes zurückführen lässt. Zudem ist dies auf die zum Teil bewusst auf die Autobahnnähe ausgerichtete Ausweisungspolitik der Gemeinden zurückzuführen.

Alle Gewerbeflächenpotenziale der Landkreise München und Ebersberg liegen näher als 4 km Luftlinie zur nächsten Autobahnanschlussstelle, im Landkreis Freising und im Raum Landshut sind es immerhin noch mehr als drei Viertel der Flächenpotenziale. Demgegenüber fällt der Landkreis Erding ab. Von seinen insgesamt 177 ha Gewerbeflächenpotenzialen liegen lediglich 3,8 ha oder etwa 2% näher als 4 km Entfernung von der Autobahn. Allerdings wird dies in Teilbereichen durch die Flughafentangente Ost kompensiert.

4.1.5 GEMISCHTE BAUFLÄCHEN

Unter „gemischte Bauflächen" werden hier gemäß Baunutzungsverordnung Mischgebiete und Dorfgebiete verstanden. Dorfgebietsausweisungen spielen vor allem in den ländlichen Teilen des Untersuchungsgebietes bzw. in den kleinen Ortsteilen größerer Gemeinden und Städte eine Rolle.

Gemischte Bauflächen von eher geringer Bedeutung

Hinsichtlich ihrer Gesamtsumme sind die gemischten Bauflächen als Leerbauflächenpotenzial eher von geringer Bedeutung. Dies kann damit zusammenhängen, dass bei Neuplanungen diese Nutzungskategorie eher wenig Anwendung findet und sich in den Bereichen, in denen sie vornehmlich anzutreffen ist – bestehende Ortskerne mit gemischter

Nutzungsstruktur und dörflich geprägte Gemeinden und Ortsteile – größere Leerbauflächen nicht (mehr) vorhanden sind.

Tabelle 73: Flächenpotenzial gemischte Bauflächen differenziert nach Größenklassen

Summe der Leerbauflächen ...	Anzahl Gemeinden	Leerbauflächen	
		in ha	in %
< 5 ha	58	82	41,5
5 - < 10 ha	10	73	36,7
10 ha und mehr	3	43	21,7
Summe	71	198	100,0

Quelle: eigene Erhebungen 08/2001 und Berechnungen auf Grundlage des Raumordnungskatasters, der Flächennutzungspläne und Angaben der Gemeinden
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

In der großen Mehrzahl der Gemeinden umfassen Leerbauflächen für gemischte Nutzungen in der Summe weniger als 5 ha. In 17 Gemeinden sind überhaupt keine Flächenpotenziale für eine gemischte Nutzung vorhanden, in 10 umfassen diese weniger als 1 ha je Gemeinde. Flächenpotenziale größer als 10 ha für eine gemischte Nutzung befinden sich nur in Erding, Taufkirchen und Landshut, das auch hier das größte Potenzial besitzt.

Für rd. 19 ha bzw. 10% der Leerbauflächen für Mischnutzung sind Bauleitpläne noch im Verfahren.

Tabelle 74: Flächenpotenzial gemischte Bauflächen im 1000 m-Einzugsbereich eines Bahnanschlusses, differenziert nach Bahnlinie

im 1000 m-Einzugsbereich der Bahnlinie	Leerbauflächen	
	in ha	in %
S1	1	2,1
S6	15	45,2
S8	10	31,9
DB-Strecke Richtung Mühldorf	3	9,1
DB-Strecke Richtung Landshut	4	11,7
Summe	33	100,0

Quelle: eigene Erhebungen 08/2001 und Berechnungen auf Grundlage des Raumordnungskatasters, der Flächennutzungspläne und Angaben der Gemeinden

Im fußläufigen Einzugsbereich des schienengebundenen Verkehrs liegen rd. 33 ha bzw. rd. 16% aller Mischbauflächen, drei Viertel davon entlang der S6 und der S8. Die Flächenpotenziale verteilen sich insgesamt nur auf zwölf Kommunen, die Schwerpunkte liegen in den Gemeinden Ismaning, Unterföhring, Erding und Markt Schwaben.

4.1.6 SONDERBAUFLÄCHEN

Sonderbauflächen nehmen insofern einen besonderen Stellenwert ein, als sie in ihrem Nutzungszweck sehr heterogen sind. Im Untersuchungsgebiet liegen insgesamt rd. 167 ha Sonderbauflächen für universitäre, soziale und gewerbliche Zwecke. Die folgende Übersicht zeigt die Sondergebietsausweisungen je Gemeinde, differenziert nach den Hauptnutzungszwecken Forschung und Lehre, gewerbliche Nutzung und Hotel. Andere Sonderbauflächen werden im Folgenden nicht weiter betrachtet.

Tabelle 75: Sonderleerbauflächen differenziert nach Hauptnutzungsarten

Stadt/Gemeinde	Art der Nutzung	Fläche in ha	in %
Oberschleißheim	Forschung und Lehre	20	15,3
Freising	Forschung und Lehre	16	12,2
Garching	Forschung und Lehre	45	34,7
Aschheim	Gewerbliche Nutzung	1	0,5
Oberding	Gewerbliche Nutzung	19	14,5
Eitting	Gewerbliche Nutzung	14	10,7
Erding	Gewerbliche Nutzung	1	1,1
Hallbergmoos	Gewerbliche Nutzung	4	3,1
Hallbergmoos	Hotel	5	3,8
Unterschleißheim	Hotel	1	0,4
Altdorf	Einzelhandel	2	1,4
Dorfen	Einzelhandel	2	1,5
Markt Schwaben	Einzelhandel	1	0,8
Summe		131	100,0

Quelle: eigene Erhebungen 08/2001 und Berechnungen auf Grundlage des Raumordnungskatasters, der Flächennutzungspläne und Angaben der Gemeinden
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Große Flächenpotenziale für Universitäts- und Forschungszwecke

Unter den genannten Leerbauflächen für Sondernutzungen nehmen die Flächen für Forschungs- und universitäre Zwecke mit rd. 81 ha den größten Anteil ein (rd. 62%). Die Universitäts- und Forschungsstandorte konzentrieren sich auf die Städte Freising und Garching sowie die Gemeinde Oberschleißheim.

Sondergebiete mit gewerblichem Nutzungszweck wie z.B. Sondergebiete mit der Zweckbestimmung „Hotel", „Flughafenorientiertes Gewerbe" oder „Einzelhandel" umfassen rd. 50 ha und konzentrieren sich zu etwa zwei Drittel auf die flughafennahen Gemeinden Eitting und Oberding.

Tabelle 76: Sonderleerbauflächen differenziert nach der Entfernung vom nächsten BAB-Anschluss

LK	Stadt/Gemeinde	Sonderleerbauflächen mit Entfernung zur nächsten BAB-Anschlussstelle			
		< 2 km	>2>4 km	Summe	
		in ha	in ha	in ha	in %
Ebersberg	Markt Schwaben	-	1	1	0,9
Erding	Eitting	7	4	11	9,6
Freising	Freising	-	16	16	14,0
	Hallbergmoos	-	16	16	14,0
Landshut	Altdorf	2	1	3	2,6
München	Aschheim	1	-	1	0,9
	Garching	45	-	45	39,5
	Oberschleißheim	20	-	20	17,6
	Unterschleißheim	1	-	1	0,9
Gesamt		76	38	114	100

Quelle: eigene Erhebungen 08/2001 und Berechnungen auf Grundlage des Raumordnungskatasters, der Flächennutzungspläne und Angaben der Gemeinden

Schlechte Anbindung der Sonderbauflächen an den Schienenverkehr

Die Sonderbauflächen sind insgesamt durch eine sehr schlechte schienengebundene Verkehrsanbindung gekennzeichnet. Lediglich 3% aller Flächenpotenziale liegen in Bahnnähe. Dies Verhältnis ändert sich, wenn die in Bau befindliche U 6 ins Hochschulgelände Garching fertiggestellt ist.

Dagegen liegen deutlich mehr Flächen in der Nähe eines Autobahnanschlusses, insgesamt rd. 67% aller Sonderbauflächenpotenziale.

4.1.7 HINWEISE ZUR EINSCHÄTZUNG DER DARGESTELLTEN LEERBAUFLÄCHENPOTENZIALE

Die vorangegangenen Daten ermöglichen einen Überblick über das Leerbauflächenpotenzial im Untersuchungsgebiet. Im Folgenden werden einige Aspekte aufgeführt, die zu ihrer besseren Einschätzbarkeit unter dem Gesichtspunkt der Realisierungs- und Umsetzungsfähigkeit von Bedeutung sind.

- Um bei der Entwicklung von Baugebieten eine größere Unabhängigkeit von den Interessen weniger Grundeigentümer zu behalten, verfolgen einige Gemeinden eine Ausweisungspraxis, bei der im Flächennutzungsplan mehr Flächen dargestellt werden, als aus eigener Sicht realistischerweise für den 15 jährigen Planungshorizont benötigt werden. Die Entwicklung aller Flächen im Planungszeitraum ist von der Gemeinde aber keinesfalls beabsichtigt.

- Im Flächennutzungsplan sind zwar Flächen als Bauflächen dargestellt, die Gemeinde ist aber nicht Eigentümerin und sieht keine Chance für eine (baldige) Umsetzung. Dies ist z.B. der Fall, wenn die Interessen der privaten Grundeigentümer sich nicht mit den gemeindlichen Vorstellungen decken. Steuerliche Gründe, hoher vorhandener Wohlstand oder auch spekulative Überlegungen spie-

len dabei beim Grundeigentümer eine Rolle. Grundsätzlich kann bei Flächen dieser Art jedoch eine schnelle Verfügbarkeit entstehen, wenn sich Rahmenbedingungen ändern.

- Wie sich in den Gesprächen mit den gemeindlichen Vertretern gezeigt hat, haben einige Gemeinden bereits konkrete weitere Flächenentwicklungspotenziale ‚im Visier', für diese Flächen aber zum Erhebungszeitpunkt noch kein Bauleitplanverfahren begonnen. Sie sind im Hinblick auf eine nachvollziehbare und durchgängige Erhebungssystematik nicht als Leerbauflächenpotenzial in der Karte dargestellt, selbst wenn noch im Laufe der Gutachtenbearbeitung mit der Einleitung des Verfahrens zu rechnen ist.

  Allgemein gilt zu bedenken, die Kartierung betrifft einen bestimmten Stichtag, die Inhalte der Bauleitpläne weisen allerdings ganz unterschiedliche Aktualität auf, es gibt Planungen, die erst vor kurzem abgeschlossen sind, aber eben auch Planungen, deren Erarbeitung und Genehmigung viele Jahre zurückliegen. Bauleitpläne werden im Laufe der Zeit nach Erforderlichkeit fortgeschrieben. Es ist also davon auszugehen, dass innerhalb der nächsten 10 – 15 Jahre, wie in der Vergangenheit auch, Änderungen der Bauleitpläne erfolgen und weitere Flächen für eine Bebauung vorbereitet werden.

- Zunehmend ist zu beobachten, dass die Kommunen von der Möglichkeit Gebrauch machen, verbindliche und vorbereitende Bauleitplanung parallel durchzuführen, also beide Planungen auf unmittelbare Realisierungsmöglichkeit abzustellen. Dieses Vorgehen wird vor allem von Kommunen, die einen qualitätsvollen Flächennutzungsplan haben und diesen weitgehend nur ändern oder fortschreiben müssen, als ein geeignetes Instrument planerischen Handelns angesehen.

  Darüber hinaus nutzen einige Kommunen den Vorteil, dass spekulative Aspekte auf diese Weise in den Hintergrund treten, und, gerade wenn Gemeinden Wohnsiedlungsentwicklung nur auf eigenen Flächen betreiben, ihre Verhandlungsposition beim Flächenerwerb gestärkt wird.

  Anwendung findet das Parallelverfahren auch in Fällen konkreter Investorenanfragen bei Gewerbe- oder Einzelhandelsvorhaben, sofern das Vorhaben gemeindlichen Entwicklungsvorstellungen entspricht und geeignete Flächen zur Verfügung stehen.

In Anbetracht dieser unterschiedlichen, für eine Realisierung aber höchst bedeutsamen Rahmenbedingungen, erscheint es für die zweite, konzeptionelle Phase des Gutachtens auf jeden Fall sinnvoll, neben der Betrachtung der reinen Flächenausweisungen auch verstärkt die jeweiligen gemeindlichen Entwicklungsziele hinsichtlich der Bevölkerungs- und Gewerbeentwicklung als Beurteilungsgrundlage mit hinzuzuziehen.

An dieser Stelle sei auch noch einmal darauf hingewiesen, dass in der Zusammenstellung Leerbauflächen bzw. Grundstücke innerhalb bebauter Bereiche nach § 34 BauGB und Leerbauflächen, die kleiner als 0,5 ha sind, nicht enthalten sind. Die Summe der Potenziale ist also größer als in der Liste aufgeführt.

4.1.8 HINWEISE ZUR VERBINDLICHEN BAULEITPLANUNG

Im Gutachten von 1989 sind neben den in den Flächennutzungsplänen dargestellten Leerbauflächen auch die Bereiche erhoben worden, für die Baurecht nach § 30 BauGB besteht bzw. für die Bebauungspläne im Verfahren waren. Die seinerzeitigen Ergebnisse dazu waren: Für 19% der Potenziale für Wohnnutzung gab es Baurecht nach § 30, für 17% der Flächen waren Bebauungspläne im Verfahren, im gewerblichen Bereich gab es für 30% der Potenziale Baurecht und für 10% waren Bebauungspläne in Aufstellung.

Unabhängig von den im Jahr 1989 vorliegenden Baurechten ist doch festzustellen, dass innerhalb des Zeitraumes bis 2000 im Untersuchungsraum eine Siedlungsentwicklung mit einem Zuwachses von rd. 80.000 Einwohnern und von rd. 119.000 Arbeitsplätzen statt gefunden hat und auch offensichtlich möglich war, ohne dass damit heute alle Potenziale von damals aufgezehrt sind.

Die Werte zum Baurecht sind im laufenden Gutachten nicht erhoben worden. Es liegen aufgrund der örtlichen Kenntnis des Raumes und der Ergebnisse der Bürgermeistergespräche aber keine Indizien vor, dass heute die Anteile mit Baurecht unverhältnismäßig geringer sind als damals. Hinsichtlich der Einschätzung von Baurecht bzw. Baurechtschaffung gelten ähnliche Gesichtspunkte, wie sie für die FNP-Ausweisung dargelegt sind, vor allem der der parallelen Verfahren von FNP-Änderung und Bebauungsplan und der Stichtagsbetrachtung.

4.1.9 VERGLEICH DER FLÄCHENAUSWEISUNGEN IM GUTACHTEN 1989 ZUM GUTACHTEN 2002

Ein Vergleich der Ausweisungen in den Flächennutzungsplanungen der Zeitpunkte 1989 und 2001 in den Teilräumen Münchner Norden und Osten, Landshuter Norden und den Städten Landshut, Moosburg, Freising und Erding zeigt:

- In allen Kommunen haben sich Entwicklungen natürlich innerhalb der damals ausgewiesenen Leerbauflächen vollzogen, diese sind aber in der Regel nicht vollständig bebaut. In Teilen steht hier weiterhin großes Potenzial zur Verfügung; dies gilt z.B. für die Gemeinden an der S 6 im Münchner Osten, aber auch für Erding, Landshut und Hallbergmoos.

- Innerhalb des langen Zeitraumes von 1989 bis 2001 haben die Kommunen, wie zu erwarten war, ihre vorbereitende Bauleitplanung fortgeschrieben und eine weitere bauliche Entwicklung vorbereitet bzw. ermöglicht, und zwar unabhängig, ob noch Flächenreserven zur Verfügung stehen.

  Das zeigt sich zum einen daran, dass heute Flächenpotenziale vorhanden sind, die es 1989 noch nicht gab. So fanden neue größere Ausweisungen für Wohnen in Freising, Moosburg und im Landshuter Norden und größere Neuausweisungen für Gewerbe in Garching, Neufahrn, Landshut statt.

Andererseits wird dies auch in den Fällen deutlich, wo Baugebiete im Flächennutzungsplan ausgewiesen und bebaut sind, die weder in der damaligen noch in der heutigen Leerbauflächenkartierung sichtbar werden. Es sind dies Flächen, für die der Zeitraum zwischen Ausweisung im Flächennutzungsplan und tatsächlicher Bebauung in der Regel meist kurz war und innerhalb der 12 Jahre lag.

4.2 ENTWICKLUNGSPOTENZIALE DURCH NACHVERDICHTUNG UND UMSTRUKTURIERUNG

Zusätzlich zu dem erhobenen Leerbauflächenpotenzial stehen im Untersuchungsgebiet noch zusätzliche Entwicklungspotenziale durch Nachverdichtung und Umstrukturierung zur Verfügung.

Nachverdichtungsformen Wohnen

Für die Wohnentwicklung entsteht dieses Potenzial v.a.

- durch unbebaute Grundstücke in bestehenden Wohngebieten mit Baurecht nach § 30 BauGB und im Innenbereich mit Baurecht nach § 34 BauGB,
- durch Bau eines weiteren Gebäudes auf einem bereits bebauten Grundstück, durch Anbau, durch einen größeren Ersatzbau, durch Aufstockung oder durch Dachgeschossausbau etc. (Erhöhung der Baudichte) und
- durch Schaffung von zusätzlichem Wohnraum durch Umnutzung landwirtschaftlicher Gebäude oder auch durch Abriss und Neubau.

Nachverdichtungsformen Gewerbe

Für die gewerbliche Entwicklung entsteht dieses Potenzial v.a.

- durch unbebaute Grundstücke in bestehenden Gewerbegebieten
- durch Erhöhung der Arbeitsplatzdichte durch Umstrukturierung in andere Branchen (Abriss / Neubau oder Umnutzung) und
- durch Umnutzung landwirtschaftlicher Gebäude zu gewerblichen Zwecken (häufig Handwerksbetriebe oder Lagernutzung).

Eine genaue, gemeindeweise Quantifizierung der oben genannten Entwicklungspotenziale durch Nachverdichtung kann im Rahmen des vorliegenden Gutachtens angesichts der Kleinteiligkeit und der Differenziertheit des Erhebungsgegenstandes nicht erfolgen.

Allerdings wurden im Rahmen der Ermittlung der Leerbauflächen alle unbebauten Grundstücke erhoben die größer 0,5 ha sind, im Flächennutzungsplan als Baufläche dargestellt sind (vgl. Kapitel 4.1). Somit wurden alle unbebaute Grundstücke in bestehenden Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten über 0,5 ha parzellenscharf erhoben und gehen in die Bilanz der Leerbauflächen ein.

4.2.1 ENTWICKLUNGSPOTENZIAL WOHNEN

Das Potenzial für die Wohnentwicklung durch Baulücken in bestehenden Wohngebieten sowie im Innenbereich (§ 34 BauGB), die kleiner als 0,5 ha sind, wurden im Rahmen der Leerbauflächenermittlung nicht kartiert.

Auch auf die genaue Erhebung des theoretisch vorhandenen Potenzials durch z.B. den Bau eines weiteren Gebäudes auf einem bereits bebauten Grundstück, durch Anbau, durch größeren Ersatzbau, durch Aufstockung oder durch Dachgeschossausbau etc. sowie durch die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum im Rahmen der Umnutzung landwirtschaftlicher Gebäude oder auch durch Abriss und Neubau muss im Rahmen des vorliegenden Gutachtens verzichtet werden.

Nachverdichtungspotenzial liegt zwischen 5% und 25% der bestehenden Einwohnerzahl

Für einige Untersuchungsgemeinden liegen konkrete Untersuchungen vor, die das theoretisch vorhandene Nachverdichtungspotenzial für Wohnen erhoben haben.
Die in diesen Untersuchungen ermittelten Entwicklungspotenziale liegen überwiegend im Bereich zwischen 5% und 25% Zuwachs an Einwohnern gegenüber der bestehenden Einwohnerzahl. Eine deutliche Ausnahme stellt hierbei die Gemeinde Hallbergmoos dar, die aufgrund ihrer besonderen Siedlungsstruktur (= sogenannte „Leiterstruktur") durch Nachverdichtung Potenziale für eine Verdoppelung der Einwohnerzahl theoretisch zur Verfügung hat.

Die folgenden Aussagen zum künftigen Entwicklungspotenzial beruhen auf der Auswertung der vorliegenden Studien und auf den Aussagen und Einschätzungen der gemeindlichen Vertreter.

Großes Potenzial vorhanden, Realisierung ist aber schwer einschätzbar

Allgemein kann festgestellt werden, dass auch künftig ein relativ großes Nachverdichtungs- und Umstrukturierungspotenzial theoretisch vorhanden ist, der Umfang der Realisierung dieses Potenzials aber für die Gemeinden schwer einschätzbar und steuerbar ist.

Das theoretisch vorhandene Nachverdichtungspotenzial hängt maßgeblich von den spezifischen Siedlungsstrukturen der Gemeinden ab z.B. lockere Bebauungsstruktur, große Baugrundstücke oder Umfang und Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe etc. Auch die von den Gemeinden angestrebte bzw. dem Ort „angemessene Baudichte" ist dabei maßgeblich.

In den Zentralen Orten höherer Stufe, den Siedlungsschwerpunkten und den Gemeinden im Stadtumlandbereich der Oberzentren München und Landshut ist bei einer Bebauung von Baulücken mit deutlich höheren Dichten, beim Umbau oder Abriss landwirtschaftlicher Gebäude mit der Errichtung mehrerer Wohneinheiten auszugehen als bei kleineren Gemeinden, die bei der Nachverdichtung und Umstrukturierung um den Erhalt ihrer ortstypischen, lockereren Siedlungsstruktur bemüht sind.

Das theoretisch vorhandene Nachverdichtungspotenzial ist in den Gemeinden, in denen der Umfang der Nachverdichtung oder der Umstrukturierung in der Vergangenheit am größten war, durch die Realisierung in der Vergangenheit bereits deutlich geringer als in anderen Gemeinden. In den Gemeinden, in denen in der Vergangenheit nur wenig Nachverdichtung oder Umstrukturierung stattfand, ist das theoretisch vorhandene Potenzial entsprechend größer.

In den ländlich strukturierten Gemeinden besteht noch höheres Potenzial durch eher geringe Nachverdichtungsaktivitäten in der Vergangenheit und einer i.d.R. eher lockeren Siedlungsstruktur. Durch den Strukturwandel in der Landwirtschaft und die Umstrukturierung dieser Gebäude entsteht zunehmend Entwicklungspotenzial. Die Geschwindigkeit des Strukturwandels ist jedoch sehr unterschiedlich und für die Zukunft schwer abschätzbar.

In Gemeinden mit einer Vielzahl von Ortsteilen und Weilern will man aus ortsplanerischen Gründen die Realisierung des theoretisch vorhandenen Umstrukturierungspotenzials bewusst beschränken, die bauliche Entwicklung soll sich auf die Hauptorte konzentrieren.

Einflussfaktoren für die Realisierung der Nachverdichtungspotenziale

Die Chance auf Realisierung dieses theoretisch vorhandenen Potenzials ist je nach Gemeinde sehr unterschiedlich zu bewerten und von einer Reihe von Faktoren abhängig (z.B. Eigentumsverhältnisse, Veränderungsbereitschaft, Bodenpreise oder Siedlungsdruck), auf die die Gemeinden nur sehr begrenzt Einfluss nehmen können.

Die Realisierungswahrscheinlichkeit ist in den Gemeinden am größten einzuschätzen, in denen bereits in der Vergangenheit die Nachverdichtung eine große Rolle spielte und hoher Siedlungsdruck weiterhin zu erwarten ist.

Deutlich schwerer einschätzbar sind die Realisierungschancen in den Gemeinden, in denen der Siedlungsdruck und entsprechend die Boden- und Mietpreise bisher noch nicht so hoch sind. Ob dort die Nachverdichtung und Umstrukturierung auch weiterhin weitgehend auf die eigenen Nachkommen beschränkt bleiben oder sich die dafür erforderlichen Investitionen künftig stärker lohnen, ist schwer vorhersehbar.

Annahme: Nachverdichtungspotenzial für ca. 10% - 20% der vorhandenen Bevölkerung

Da im Rahmen des bestehenden Untersuchungsauftrags weder das theoretisch vorhandene Nachverdichtungspotenzial spezifisch für jede Untersuchungsgemeinde erhoben werden konnte, noch die Einschätzung der künftigen Realisierungschance differenziert nach Gemeinde erfolgen kann, wird für das gesamte Untersuchungsgebiet ein Durchschnittswert für das theoretisch vorhanden Entwicklungspotenzial von 10% - 20% der vorhandenen Bevölkerung angenommen.

4.2.2 ENTWICKLUNGSPOTENZIAL GEWERBE

Das Nachverdichtungspotenzial für den gewerblichen Bereich durch unbebaute Grundstücke in bestehenden Gewerbegebieten konnte im Rahmen der Ermittlung der Leerbauflächen nahezu vollständig erfasst werden, da die Größe von Baugrundstücken für gewerbliche Nutzungen in der Regel über 0,5 ha liegt.

Zusätzlich zu den Leerbauflächen kommen als gewerbliche Flächenpotenziale noch die Flächen hinzu, die bereits im Flächennutzungsplan als Gewerbeflächen ausgewiesen und bebaut sind, auf denen jedoch, unterstützt durch die Gemeinden, Umstrukturierungsprozesse stattfinden. Die Umstrukturierungsprozesse betreffen meist Gewerbegebiete aus den 60er und 70er Jahren mit Nutzungsschwerpunkten in den Bereichen Baugewerbe, Speditionen, Lagerhaltung sowie Verarbeitendes Gewerbe. Diese Nutzungen werden überwiegend durch tertiäre Nutzungen mit in der Regel deutlich erhöhter Arbeitsplatzdichte – Büros, Dienstleistungen, Verwaltungen etc. - ersetzt.

Umstrukturierungspotenzial von rd. 270 ha vorhanden, Realisierung aber schwer steuerbar

Das Flächenpotenzial innerhalb von Umstrukturierungsbereichen ist relativ groß und umfasst überschlägig rd. 270 ha. Schwerpunkte mit Ansätzen für eine Umstrukturierung liegen vor allem im Münchner Norden und Osten. Diese Flächen zeichnen sich durch eine hervorragende Anbindung sowohl an die Straße als auch an die Schiene aus. Alle größeren Flächen liegen in fußläufiger Erreichbarkeit zur S-Bahn und in maximal zwei Kilometer-Entfernung zur nächsten Autobahn-Anschlussstelle.

Der Umstrukturierungsprozess ist allerdings, bedingt durch den fehlenden Zugriff auf die Grundstücke, durch die Kommunen nur eingeschränkt steuerbar. Sie kann Rahmenbedingungen schaffen, die den Prozess unterstützen, die tatsächliche Realisierung dieses Flächenpotenzials liegt aber letztlich bei den Grundstückseigentümern und deren wirtschaftlichen Zielen und Interessen. Dauer und Umfang der Umstrukturierung eines Gebietes sind damit schwer kalkulierbar.

4.3 POTENZIELLES WOHNFLÄCHEN- UND BETRIEBSFLÄCHENANGEBOT

4.3.1 METHODIK

Schritte zur Umrechnung des Bruttobaulandes in potenzielle Wohnflächen bzw. Betriebsflächen

Das ifo Institut ermittelt in seinen Prognoserechnungen einen Wohnflächen- und einen gewerblichen Betriebsflächenbedarf. Diesem müssen in der Bilanzierung auf der Angebotsseite vergleichbare Daten gegenüberstehen. Die im Kapitel 4.1 dargestellten Leerbauflächen (Bruttobauland) können dies nicht leisten. Es bedarf daher einer Ableitung der benötigten Angaben zum Wohn- bzw. Betriebsflächenangebot aus den vorhandenen Angaben zum Bruttobauland.

Die Ableitung erfolgt in nachfolgend genannten Schritten, die hier zunächst im Überblick nur kurz aufgeführt sind und auf den folgenden Seiten für die unterschiedlichen Flächenkategorien (Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen, Gewerbeflächen und Sonderbauflächen) genauer erläutert und mit konkreten Zahlen gefüllt werden:

- Ermittlung des Nettobaulandes durch Abzug eines Erschließungsflächenanteils vom Bruttobauland.

- Ermittlung der potenziellen Geschossflächen auf dem Nettobauland unter Annahme unterschiedlicher, i.d.R. pauschalierter Baudichten, d.h. Geschossflächenzahlen (GFZ), in Abhängigkeit von

  - der Zentralität einer Stadt oder Gemeinde bzw. ihrer Erschließung durch den schienengebundenen ÖPNV (Siedlungstypen),
  - der Art der Nutzung einer Fläche (Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen, Gewerbeflächen, Sonderbauflächen),
  - der geplanten Bebauung bei Wohnbauflächen (Ein- und Zwei- oder Mehrfamilienhäuser),
  - der geplanten Schwerpunktnutzung bei Gewerbeflächen.

- Ermittlung der potenziellen Wohnflächen unter Abzug eines Anteils für Nicht-Wohnnutzungen sowie unter Abzug gebäudeinterner Erschließungs- und Konstruktionsflächen von den Geschossflächen.

- Bei der Ermittlung der potenziellen gewerblichen Betriebsflächen entfällt der abschließende Abzug gebäudeinterner Erschließungs- und Konstruktionsanteile. Die Ergebnisse der gewerblichen Betriebsflächen entsprechen also Geschossflächen.

Am Ende der Berechnung stehen rechnerisch ermittelte Wohnflächen und gewerbliche Betriebsflächen. Dies sind Flächenpotenziale, die noch nicht gebaut sind, aber theoretisch realisiert werden könnten. Um dies zum Ausdruck zu bringen, wird im Folgenden von einem potenziellen Wohn- und Betriebsflächenangebot gesprochen.

Annahme zu Baudichten mittels pauschalierter Geschoßflächenzahlen

Die hohe Anzahl von Gemeinden sowie die wegen des langfristigen Planungshorizontes vielfach noch unklaren künftigen Bebauungsdichten erfordern das pauschalierte Vorgehen bei der Festlegung der in Ansatz zu bringenden Geschoßflächenzahlen. Die getroffenen Annahmen stützen sich auf Ergebnisse aus den Gemeindeinterviews sowie Erfahrungswerte des Planungsverbandes und der am Gutachten beteiligten, fachlich betroffenen Auftraggeber.

Die Annahmen zu Baudichten erfolgen bei den Wohnflächen differenziert für die in der Prognose verwendeten Gebäudegrößen, d.h. für Flächen mit Mehrfamilienhäusern (Geschosswohnungsbau) und für Flächen mit Ein- und Zweifamilienhäusern. Unter Ein- und Zweifamilienhäusern werden hier Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser verstanden.

Bei den gewerblichen Flächen werden die Dichten differenziert für Gewerbeflächen mit Nutzungsschwerpunkt Büro und Dienstleistungsnutzung einerseits sowie allgemeinen Gewerbeflächen andererseits angenommen.

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Bebauungsformen und -dichten mit der Zentralität eines Ortes und der Erschließung durch schienengebunden Personennahverkehrs verändern. Bei den Betrachtungen werden daher drei Siedlungstypen unterschieden:

Siedlungstypen

Typ 1: Zentrale Orte mit höherer zentralörtlicher Funktion sowie vergleichbare Orte:
Oberzentrum (OZ), Mögliches Oberzentrum (MOZ), Mittelzentrum (MZ), Mögliches Mittelzentrum (MMZ), Siedlungsschwerpunkte (SSP) sowie die S-Bahngemeinden Aschheim und Feldkirchen

Typ 2: Zentrale Orte mit geringer zentralörtlicher Funktion sowie vergleichbare Orte:
Unterzentren (UZ), Kleinzentren (KlZ) sowie nicht-zentrale Orte mit Bahnanschluss (ohne Aschheim und Feldkirchen)

Typ 3: Nicht-zentrale Orte (NZO) ohne Bahnanschluss

4.3.1.1 Annahmen zu Wohnbauflächen

30% Erschließungsanteil

In Anlehnung an frühere Gutachten und die darin herangezogene Fachliteratur wird für Wohngebiete ein Erschließungsflächenanteil von 30% abgezogen. Zwar hat im Laufe der Zeit die Diskussion um sparsame Erschließungen eher zu einer Reduzierung der Erschließungsflächen geführt, andererseits verursachen neuere Entwicklungen wie z.B. das Ausgleichsflächenerfordernis oder das Bestreben der Gemeinden, die steigende Dichte auf den Baugrundstücken durch größere öffentliche Grünflächen zu kompensieren, wieder eher eine gegenläufige Tendenz.

Anteile von Ein- und Zwei- bzw. Mehrfamilienhäusern empirisch ermittelt

Um zu differenzierten Angaben hinsichtlich der Flächenpotenziale in Ein- und Zwei- bzw. Mehrfamilienhäusern zu gelangen, wurde im Rahmen der kommunalen Experteninterwies für jede Wohnbaufläche der Anteil, der potenziell für Mehrfamilienhausbau oder Ein- und Zwei-

familienhäuser gesehen wird, erhoben. Sofern nicht bereits verbindliche Bauleitpläne vorlagen, handelte es sich bei den Angaben in der Regel um Einschätzungen der kommunalen Experten. In den wenigen Ausnahmefällen, wo von gemeindlicher Seite keine Angaben gemacht wurden, werden im Rückgriff auf Erfahrungswerte des Planungsverbands plausible Annahmen getroffen.

BAUDICHTEN FÜR GEBIETE MIT EIN- UND ZWEIFAMILIENHÄUSERN

In vielen Gemeinden ist als Folge von Bodenpreissteigerungen und veränderten Wohnbedürfnissen in der Vergangenheit ein deutlicher Trend zu kleineren Grundstücken erkennbar gewesen. Hinzu kommt gerade in kleineren Gemeinden noch der Trend zu einer Erhöhung der Geschossfläche, z.B. um Einliegerwohnungen zu realisieren. Beide Entwicklungen führen im Ergebniss zu einem Anstieg der Baudichten gegenüber früheren Jahren. Die noch im Gutachten von 1989 angenommen Dichtewerte dürften in vielen Fällen von der Realität überholt worden sein bzw. für heutige Verhältnisse deutlich zu niedrig angesetzt sein. Unter den absehbaren Bedingungen des Bodenmarktes ist, von einzelnen Gemeinden abgesehen, eine grundsätzliche Trendumkehr nicht zu erwarten, sondern allenfalls eine Stagnation auf dem heutigen Niveau.

Baudichten bei unterschiedlichen Hausformen

Als durchschnittliche Bebauungsdichte unterschiedlicher Formen von Ein- und Zweifamilienhäusern wird in Abhängigkeit vom Siedlungstyp von folgenden Werten ausgegangen:

	Geschossflächenzahl		
	Typ 1 MOZ, MZ, MMZ, SSP, Aschheim, Feldkirchen	Typ 2 UZ, KIZ, NZO mit Bahnanschluss	Typ 3 NZO ohne Bahnanschluss
Einzelhäuser	0,50	0,40	0,40
Doppelhäuser	0,70	0,50	0,45
Reihenhäuser	0,75	0,60	0,50

Bei den Dichten werden auch die in Dachgeschossen entstehenden Geschossflächen berücksichtigt, die im Rahmen der üblichen GFZ-Festsetzungen in Bebauungsplänen bei der GFZ-Ermittlung oft nicht mitgerechnet werden. Angesichts der Tatsache, dass ein Ausbau des Dachgeschosses auch wegen der Einliegerwohnungen aber mittlerweile Standard ist, und auch unterhalb der Vollgeschossschwelle von Zweidritteln der Grundfläche hierin ein nicht unerhebliches Potenzial an Geschossfläche besteht, erscheint dieses Vorgehen gerechtfertigt.

Anteile verschiedener Hausformen in Baugebieten

Die drei verschiedenen Hausformen finden sich in unterschiedlichen Siedlungstypen in unterschiedlichem Umfang wieder, was wiederum u.a. eine Folge der Bodenpreise ist. Grundsätzlich gilt: je höher die Zentralität bzw. je besser die Erreichbarkeit, um so höher ist der Anteil an verdichteten Eigenheimformen und um so geringer der Anteil von Einzelhäusern. Ausgegangen wird von folgender Verteilung, die

auf Erfahrungen des Planungsverbands sowie auf Angaben aus den Gemeindegesprächen beruhen:

Hausform	Typ 1 MOZ, MZ, MMZ, SSP, Aschheim, Feldkirchen Anteil in %	Typ 2 UZ, KIZ, NZO mit Bahnanschluss Anteil in %	Typ 3 NZO ohne Bahnanschluss Anteil in %
Einzelhäuser	10	60	75
Doppelhäuser	30	30	20
Reihenhäuser	60	10	5

Baudichten in Gebieten mit Ein- und Zweifamilienhäusern zwischen GFZ 0,4 und 0,7

Die durchschnittliche Dichte von Ein- und Zweifamilienhausgebieten in den drei verschiedenen Siedlungstypen ergibt sich als Ergebnis der durchschnittlichen Dichte der verschiedenen Eigenheimformen und ihres durchschnittlichen Anteils an den Baugebieten. Mit diesen pauschalierten, unten dargestellten Werten werden im weiteren die potenziell möglichen Geschossflächen ermittelt.

Typ 1: OZ; MOZ, MZ, MMZ, SSP, Aschheim, Feldkirchen	**GFZ 0,7**
Typ 2: UZ, KIZ, NZO mit Bahnanschluss	**GFZ 0,5**
Typ 3: NZO ohne Bahnanschluss	**GFZ 0,4**

Nach Einschätzungen aus den Landkreisen Erding und Freising geht der Trend der Eigenheimbebauung in den nicht-zentralen Orten sogar in Richtung einer noch weiter zunehmenden Dichte. Von einer Angleichung des Dichte-Wertes des Typs 3 an den Typ 2 wurde jedoch mit Blick auf das Ziel einer ortsangepaßten, lockeren Siedlungsstruktur in diesem Siedlungstyp zunächst abgesehen.

BAUDICHTEN IM MEHRFAMILIENHAUSBAU (GESCHOSSWOHNUNGSBAU)

Baudichten im Mehrfamilienhausbau GFZ 0,6 bzw. 0,9

Nach Erkenntnis aus den Gemeindegesprächen spielt der Mehrfamilienhausbau im Rahmen von Neubaugebieten in den nicht-zentralen Orten so gut wie keine Rolle. Sein Anteil wird daher mit Null angesetzt. Bei den zentralen Orten und Bahngemeinden wird von folgenden Dichten ausgegangen:

Typ 1: OZ, MOZ, MZ, MMZ, SSP, Aschheim, Feldkirchen	**GFZ 0,9**
Typ 2: UZ, KIZ, NZO mit Bahnanschluss	**GFZ 0,6**

5% Abzug für Nicht-Wohnnutzungen

Es wird davon ausgegangen, dass 5% der auf Basis der obigen Geschossflächenzahlen ermittelten Geschossflächen nicht für eine Wohnnutzung zur Verfügung stehen, sondern von gewerblichen Nutzungen in Anspruch genommen werden.

20% Abzug für gebäudeinterne Erschließung und Konstruktion

Zur Umrechnung der verbleibenden Geschossflächen in Wohnflächen wird ein 20%iger Abzug für Gebäudekonstruktion und interne Erschließungsflächen vorgenommen.

4.3.1.2 ANNAHMEN ZU GEMISCHTEN BAUFLÄCHEN

Bei den gemischten Bauflächen wird ebenfalls ein Erschließungsanteil von 30%, für die in der Stadt Landshut gelegenen, von 20% in Abzug gebracht.

Baudichten in Misch- und Dorfgebieten zwischen GFZ 0,4 und 1,2

Gemäß der Gebietscharakteristik der unter den gemischten Bauflächen zusammengefassten Misch- und Dorfgebiete wird davon ausgegangen, dass diese Wohn- und Gewerbezwecken dienen. Der Anteile von Wohn- und Gewerbenutzung werden entsprechend der gemeindlichen Angaben aus den Gemeindegesprächen angenommen. Liegen keine Angaben vor, erfolgt für Mischgebiete eine Aufteilung Wohnen / Gewerbe von 50:50 und für Dorfgebiete von 70:30.

Ausgegangen wird von folgenden Dichteannahmen:

	Geschossflächenzahl			
	Landshut	Typ 1 MOZ, MZ, SSP, MMZ, Aschheim, Feldkirchen	Typ 2 UZ, KLZ, NZO Mit Bahnanschluss	Typ 3 NZO ohne Bahnanschluss
Mischgebiete	1,2	1,0	0,6	0,4
Dorfgebiete	0,6	0,6	0,6	0,4

20 % Abzug für gebäudeinterne Erschließung und Konstruktion beim Wohnen

Zur Umrechnung der mit den obigen Geschossflächenzahlen ermittelten Geschossflächen in Wohnflächen wird auch beim Wohnen innerhalb der Misch- und Dorfgebiete ein 20%iger Abzug für Gebäudekonstruktion und interne Erschließungsflächen angesetzt.

4.3.1.3 ANNAHMEN ZU GEWERBLICHEN BAUFLÄCHEN

Bei den gewerblichen Bauflächen wird ein Erschließungsanteil von 20% in Abzug gebracht.

Dichten für gewerbliche Bauflächen zwischen GFZ 0,4 und 1,2

Wegen der Unterschiedlichkeit der gewerblichen Nutzungen werden die Dichteannahmen differenziert. Die höchsten Dichten werden für Flächen für Büro- und Dienstleistungsnutzung angenommen, und zwar unabhängig vom Siedlungstyp. Für sonstige Gewerbenutzungen werden die Werte siedlungstypspezifisch differenziert.

Die angenommenen Werte für die Orte ohne hohe Zentralität (Typen 2 und 3) spiegeln die Erfahrung wieder, dass in diesen Bereichen aufgrund der Struktur und Charakteristik der sich dort ansiedelnden Betriebe hohe Anteile der gewerblichen Flächennutzung nicht gebäudebezogen sind, sondern Erschließungs- und Lagerzwecken dienen. Die Bebauung ist hier überwiegend eingeschossig.

	Geschossflächenzahl		
	Typ 1 OZ, MOZ, MZ, MMZ, SSP, Aschheim, Feldkirchen	Typ 2 UZ, KLZ, NZO mit Bahnanschluss	Typ 3 NZO ohne Bahnanschluss
Gewerbeflächen für Büro / Dienstleistung	1,2	1,2	-
Allg. Gewerbeflächen	0,7	0,5	0,4

Kein Abzug für gebäudeinterne Erschließung und Konstruktion

Bei der Ermittlung der potenziellen gewerblichen Betriebsflächen entfällt der abschließende Abzug gebäudeinterner Erschließungs- und Konstruktionsanteile. Die Ergebnisse der gewerblichen Betriebsflächen entsprechen also Geschossflächen.

Dieses Vorgehen berücksichtigt die in der Betriebsflächenprognose (Kapitel 3) verwendeten Flächenkennziffern. Danach kann die Betriebsfläche im Dienstleistungsbereich in etwa mit der Geschossfläche gleichgesetzt werden. Im Produzierenden Gewerbe sowie bei Betrieben des Bereichs Verkehr / Speditionen / Lager zählen zur Betriebsfläche die überdachte und nicht überdachte Grundfläche einer Arbeitsstätte. Die Betriebsfläche umfasst hier also mehr als die auf Gebäude bezogene Geschoßfläche.

Auf eine gesonderte Ermittlung des Betriebsflächen-Angebots dieses Typs kann allerdings verzichtet werden, da davon ausgegangen werden kann, dass in allgemeinen Gewerbeflächen zusätzlich zu den ermittelten Geschossflächen weitere, nicht überdachte Flächen als Betriebsflächen zur Verfügung stehen. Die errechneten Betriebsflächen in allgemeinen gewerblichen Flächen stellen also einen Wert am unteren Rand des gewerblichen Betriebsflächenangebots dar.

Spezifizierung der Gewerbeflächen in kommunalen Experteninterviews

Die Spezifizierung der kartierten Gewerbeflächen erfolgte, soweit möglich, im Rahmen der kommunalen Experteninterviews. Eruiert wurde, ob einerseits für Flächen Beschränkungen hinsichtlich bestimmter Branchen oder Betriebsarten bestehen, oder ob andererseits bestimmte Ansiedlungspräferenzen oder Ansätze zu Branchenschwerpunkten gesehen werden.

4.3.1.4 ANNAHMEN ZU SONDERBAUFLÄCHEN

Im Hinblick auf das gewerbliche Flächenpotenzial werden im Folgenden nur noch Sondergebiete mit explizit gewerblichem Nutzungszweck sowie Sondergebiete für Universitäts- und Forschungsnutzungen betrachtet. Für letztere wird eine Dichte von durchgängig GFZ 1,0 angenommen.

Für die übrigen Sondergebiete werden, soweit verfügbar, die in Planungen genannten GFZ-Zahlen angesetzt. Liegen diese nicht vor, werden die Werte je nach konkretem Nutzungszweck analog zu den Werten für Gewerbe- oder Mischgebiete angenommen.

4.3.2 POTENZIELLES ANGEBOT AN WOHN- UND BETRIEBSFLÄCHEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET

Im Folgenden werden nur die zentralen Ergebnisse der Ermittlung der potenziellen Wohn- und gewerblichen Betriebsflächen im Untersuchungsgebiet dargestellt. Differenziertere Betrachtungen finden sich in Kapitel 5, in dem das potenzielle Angebot bilanzierend dem Bedarf gegenübergestellt ist. Eine nach Gemeinden differenzierte Darstellung des potenziellen Wohn- und Betriebsflächenangebots findet sich im Anhang zu Kapitel 5.1/5.2.

Es sei hier nochmals darauf hingewiesen, dass es sich bei den Ergebnissen um rechnerisch ermittelte Werte handelt, die ein Potenzial abbilden, das theoretisch realisiert werden könnte.

Rd. 422 ha Wohnflächen möglich

Tabelle 77: Potenzielles Wohnflächenangebot im Untersuchungsgebiet

	Wohnflächenangebot in		
	Wohnbauflächen in ha	Anteil in %	Mischbauflächen in ha
Ein- und Zweifamilienhäuser	339,1	80,3	
Mehrfamilienhäuser	83,2	19,7	
Insgesamt	422,3	100,0	47,5

Quelle: eigene Berechnungen

Den Berechnungen zufolge können im Untersuchungsgebiet potenziell rd. 422,3 ha Wohnfläche entstehen, davon rd. 80% in Ein- und Zwei-Familienhäusern und rd. 20% in Mehrfamilienhäusern. Zusätzlich können weitere 47,5 ha Wohnfläche innerhalb von gemischten Bauflächen entstehen.

Tabelle 78: Potenzielles gewerbliches Betriebsflächenangebot im Untersuchungsgebiet

	Betriebsflächenangebot	
	in ha	in %
Gewerbeflächen (allgemein)	395,7	57,4
Gewerbeflächen für Büro- und Dienstleistung	139,9	20,3
Gemischte Bauflächen	31,6	4,6
Wohnbauflächen	27,8	4,0
Sonderbauflächen	94,0	13,6
insgesamt	689,0	100,0

Quelle: eigene Berechnungen

Das potenzielle gewerbliche Betriebsflächenangebot im Untersuchungsgebiet umfasst insgesamt 689 ha, davon rd. 396 ha in allgemeinen Gewerbeflächen (57,4%) und rd. 140 ha in Gewerbeflächen mit dem Schwerpunkt Büro und Dienstleistung (20,3%). Zusätzlich können in geringerem Umfang gewerbliche Betriebsflächen in Misch- und Dorfgebieten (Gemischte Bauflächen) sowie in Wohnbauflächen und Sonderbauflächen entstehen.

5. BILANZIERUNG VON FLÄCHENBEDARF UND –ANGEBOT

Vorbemerkungen zur Bilanzierung

Im Folgenden wird der für das Jahr 2015 prognostizierte Wohn- und gewerbliche Betriebsflächenbedarf dem potenziellen Angebot gegenüber gestellt. Dabei sei darauf hingewiesen, dass

- das potenzielle Flächenangebot auf Basis von Flächennutzungsplan-Darstellungen der Gemeinden rechnerisch ermittelt ist, es sich also um Flächenpotenziale handelt, über deren Realisierungswahrscheinlichkeiten keine Aussagen gemacht werden können,
- es sich bei dem Wohnflächenangebot um möglichen Wohnraum handelt, der auf den ermittelten Leerbauflächen errichtet werden könnte,
- nur unbebaute Flächen berücksichtigt wurden, nicht aber Nachverdichtungspotenziale,
- der Flächenbedarf nur auf Ebene des Gesamtuntersuchungsgebiets, nicht aber für Teilräume ermittelt wurde und daher der differenzierten Betrachtung des Angebotes nur der Bedarf für das Gesamtgebiet vergleichend gegenübergestellt werden kann.

5.1 BILANZIERUNG VON WOHNFLÄCHENBEDARF UND –ANGEBOT

Wohnflächenangebot übersteigt den Bedarf 2015

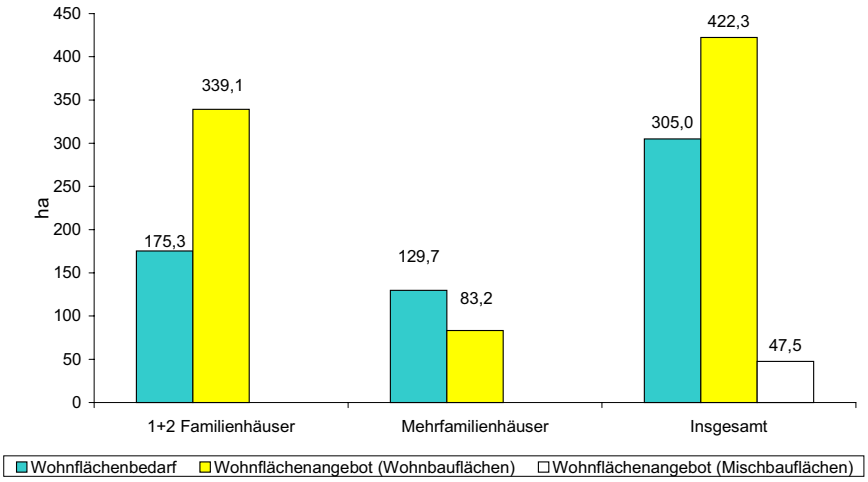
Stellt man den Wohnflächenbedarf insgesamt dem potenziellen Wohnflächenangebot gegenüber, so ist ein deutliches Überangebot erkennbar. Allein das in Wohngebieten potenziell mögliche Wohnflächenangebot ist um fast die Hälfte größer als der Wohnflächenbedarf. Bezieht man das Wohnflächenangebot in Mischgebieten zusätzlich mit ein, so übersteigt das Angebot den Bedarf noch deutlicher.

Tabelle 79: Wohnflächenbedarf 2015 und potenzielles Wohnflächenangebot, differenziert nach Gebäudegröße

	Wohnflächenbedarf		Wohnflächenangebot in		
		Anteil	Wohnbauflächen	Anteil	Mischbauflächen
	in ha	in %	in ha	in %	in ha
Ein- und Zweifamilienhäuser	175,3	57,5	339,1	80,3	
Mehrfamilienhäuser	129,7	42,5	83,2	19,7	
Insgesamt	305,0	100,0	422,3	100,0	47,5

Quelle: eigene Berechnungen

Abbildung 15: Wohnflächenbedarf 2015 und potenzielles Wohnflächenangebot, differenziert nach Gebäudegröße



Quelle: eigene Berechnungen und Darstellung

Bedarf und Angebot in Einzelsegmenten unterschiedlich

Bei einer Betrachtung von unterschiedlichen Segmenten des Wohnungsmarktes treten allerdings Ungleichgewichte zwischen Bedarf und Angebot auf. Bei den Ein- und Zwei-Familienhäusern ist das Wohnflächenangebot fast doppelt so groß wie der Bedarf. Bei den Mehrfamilienhäusern hingegen übersteigt der Bedarf das Angebot. Die potenziell zur Verfügung stehenden Wohnflächen decken den Bedarf nur zu knapp zwei Dritteln (rd. 64%).

Allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass auch auf einem Teil der gemischten Bauflächen Geschosswohnungsbau beabsichtigt ist. Dies gilt vor allem bei innerörtlich ausgewiesenen Mischgebieten in Städten oder größeren Gemeinden. Konkrete Planungen diesbezüglich bestehen etwa in den Gemeinden Hallbergmoos, Kirchheim oder Landshut. Darüber hinaus können auch durch eine Nachverdichtung im Siedlungsbestand weitere Wohnflächen in Mehrfamilienhäusern entstehen.

Im Untersuchungsgebiet insgesamt rd. 42.000 Wohnungen möglich

Rechnet man Flächenbedarf und –angebot in Wohnungen um, so ergibt sich folgendes Bild:

Tabelle 80: Wohnungsbedarf 2015 und potenzielles Wohnungsangebot, differenziert nach Gebäudegröße

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

Quelle: eigene Berechnungen

In Ein- und Zweifamilienhäusern steht einem Bedarf von rd. 15.500 Wohnungen ein potenzielles Angebot von rd. 30.000 Wohnungen gegenüber. In Mehrfamilienhäusern errechnet sich ein Defizit von rd. 6.800 Wohnungen. Auch dabei sind allerdings mögliche Wohnungen in Mischgebieten nicht berücksichtigt.

5.1.1 Potenzielles Wohnflächenangebot nach Teilräumen

Differierte Betrachtung für 8 Teilräume

Aufschlussreich ist eine Betrachtung des potenziellen Wohnflächenangebots nach Teilräumen. Differenziert wird dabei nach Landkreisen bzw. kreisfreier Stadt Landshut. Die vollständig im Untersuchungsgebiet enthaltenen Landkreise Erding und Freising werden nochmals unterteilt. Im östlichen Landkreis Erding bzw. im nördlichen Landkreis Freising sind jeweils die Städte und Gemeinden zusammengefasst, die gegenüber dem Flughafengutachten von 1989 neu in das Untersuchungsgebiet aufgenommen wurden.

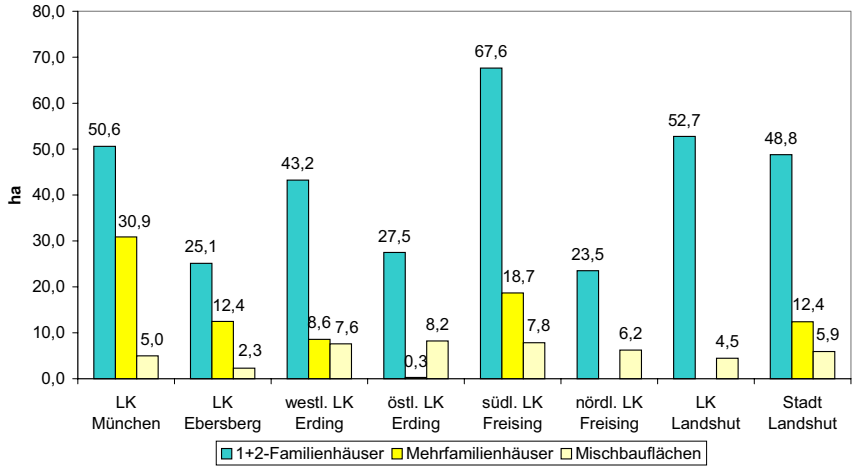
Eine nach Teilräumen differenzierte Betrachtung zeigt hinsichtlich des Wohnflächenangebotes folgendes Bild (siehe auch Karte 13).

Tabelle 81: Potenzielles Wohnflächenangebot in unterschiedlichen Gebäudegrößen, differenziert nach Teilräumen

Städte und Gemeinden im	Wohnflächen in							
	Wohnbauflächen						gemischten Bauflächen	
	Ein- und Zweifamilienhäuser		Mehrfamilienhäuser		Insgesamt		Insgesamt	
	in ha	in %	in ha	in %	in ha	in %	in ha	in %
LK München (8)	50,6	14,9	30,9	37,1	81,5	19,3	5,0	10,5
LK Ebersberg (4)	25,1	7,4	12,4	14,9	37,6	8,9	2,3	4,8
westl. LK Erding (12)	43,2	12,8	8,6	10,3	51,8	12,3	7,6	16,0
östl. LK Erding (14)	27,5	8,1	0,3	0,3	27,8	6,6	8,2	17,3
südl. LK Freising (11)	67,6	19,9	18,7	22,4	86,3	20,4	7,8	16,5
nördl. LK Freising (13)	23,5	6,9	0,0	0,0	23,5	5,6	6,2	13,1
LK Landshut (8)	52,7	15,6	0,0	0,0	52,7	12,5	4,5	9,4
Stadt Landshut	48,8	14,4	12,4	14,9	61,2	14,5	5,9	12,5
Insgesamt	339,1	100,0	83,2	100,0	422,3	100,0	47,5	100,0

Quelle: eigene Berechnungen
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Abbildung 16: Potenzielles Wohnflächenangebot in unterschiedlichen Gebäudegrößen, differenziert nach Teilräumen



Quelle: eigene Berechnungen und Darstellung

Das insgesamt größte potenzielle Wohnflächenangebot gibt es in den Gemeinden im südlichen Landkreis Freising (86,3 ha) und im Landkreis München (81,5 ha). Das geringste Flächenangebot besitzen die Gemeinden in den beiden ländlich geprägten Teilräumen Freisings und Erdings im Norden und Osten des Untersuchungsgebiets.

Wohnflächenangebot in Mehrfamilienhäusern in wenigen Teilräumen konzentriert

Bei einer Betrachtung der verschiedenen Teilsegmente des Wohnungsmarktes fallen die Unterschiede zwischen den Teilräumen noch deutlicher ins Auge. Das Wohnflächenangebot in Mehrfamilienhäusern konzentriert sich zum größten Teil auf die Gemeinden im Landkreis München (37,1%) und den südlichen Landkreis Freising (22,4%). Wesentliche Beiträge liefern auch die vier Gemeinden im Landkreis Ebersberg und die Stadt Landshut (beide jeweils rd. 15%) sowie der westliche Landkreis Erding (10,3%).

In den ländlichen Teilräumen im Norden des Landkreises Freising und im Osten des Landkreises Erding sowie auch im Landkreis Landshut sind dagegen nach derzeitigem Stand keine bzw. fast keine Mehrfamilienhäuser im Rahmen von Neubaugebieten vorgesehen.

Bei den Ein- und Zwei-Familienhäusern leisten dagegen alle Teilräume Beiträge zum Angebot.

Eine nach Gemeinden differenzierte Darstellung des potenziellen Wohnflächenangebots findet sich im Anhang zu Kapitel 5.1/5.2.

Karte 13: Potenzielles Wohnflächenangebot in unterschiedlichen Gebäudegrößen, differenziert nach Teilräumen

Rückseite k13

5.1.2 POTENZIELLES WOHNFLÄCHENANGEBOT NACH ZENTRALÖRTLICHKEIT

Größtes Flächenangebot in Orten höherer Zentralität

Der größte Teil des potenziellen Wohnflächenangebots liegt in Orten höherer Zentralität, also in den Ober-, Mittel- oder Unterzentren sowie den Siedlungsschwerpunkten (zusammen rd. 262 ha bzw. 62,1%). Aber auch die nicht-zentralen Orte weisen mit rd. 121 ha bzw. 28,5% ein umfangreiches Wohnflächenpotenzial auf.

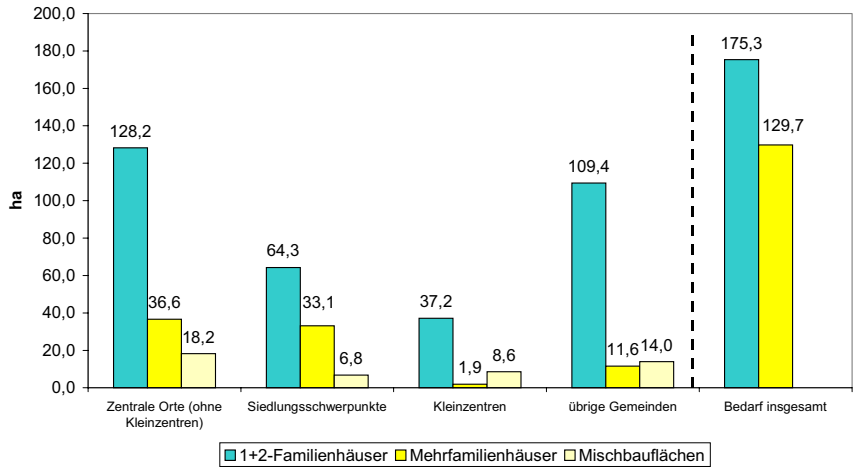
Entsprechend der Siedlungsstruktur in den nicht-zentralen Orten ist hier vor allem das Angebot an Wohnflächen in Ein- und Zweifamilienhäusern sehr hoch und entspricht fast einem Drittel des Gesamtflächenangebots bei diesem Haustyp.

Tabelle 82: Potenzielles Wohnflächenangebot in unterschiedlichen Gebäudegrößen, differenziert nach Zentralörtlichkeit

Siedlungstyp	Wohnflächen in							
	Wohnbauflächen						gemischten Bauflächen	
	Ein- und Zweifamilienhäuser		Mehrfamilienhäuser		Insgesamt		Insgesamt	
	in ha	in %	in ha	in %	in ha	in %	in ha	in %
Zentrale Orte (OZ - UZ)	128,2	37,8	36,6	44,0	164,8	39,0	18,2	38,3
Siedlungsschwerpunkte	64,3	19,0	33,1	39,8	97,4	23,1	6,8	14,3
Kleinzentren	37,2	11,0	1,9	2,3	39,1	9,3	8,6	18,0
übrige Gemeinden (NZO)	109,4	32,3	11,6	13,9	121,0	28,6	14,0	29,4
Insgesamt	339,1	100,0	83,2	100,0	422,3	100,0	47,5	100,0

Quelle: eigene Berechnungen
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Abbildung 17: Potenzielles Wohnflächenangebot in unterschiedlichen Gebäudegrößen, differenziert nach Zentralörtlichkeit



Quelle: eigene Berechnungen und Darstellung

In den zentralen Orten gibt es umfangreiche potenzielle Flächenangebote für Wohnungen in Ein- und Zwei-Familienhäusern. Der prognostizierte Flächenbedarf für Wohnungen in diesem Haustyp ließe sich theoretisch allein in diesen Orten befriedigen.

Zusätzlich liegen in den größeren zentralen Orten und den Siedlungsschwerpunkten erwartungsgemäß die größten potenziellen Wohnflächenangebote in Mehrfamilienhäusern. Mehr als vier Fünftel des Wohnflächenangebots in Mehrfamilienhäusern liegen in diesen Kommunen. Wie in der Vergangenheit wird sich dieser Wohnungstyp also auch in Zukunft in den Städten und größeren Gemeinden konzentrieren.

Demgegenüber ist das Angebot an Wohnflächen in Mehrfamilienhäusern in den nicht-zentralen Orten wie auch in den Kleinzentren gering. Mit zusammen rd. 13,5 ha entspricht es nur rd. 16,5% des potenziellen Angebots. Mehrfamilienhäuser bilden hier, zumindest im Rahmen der Bauleitplanung, die Ausnahme.

Wohnflächen in gemischten Bauflächen bilden in allen Siedlungstypen ein zusätzliches potenzielles Angebot. Es ist anzunehmen, dass sie in den zentralen Orten als Mischgebiete stärker zum Mehrfamilienhausangebot beitragen, in den nicht-zentralen Orten in Form von Dorfgebieten eher zum Ein- und Zwei-Familienhausangebot.

5.1.3 Potenzielles Wohnflächenangebot in Bahnnähe

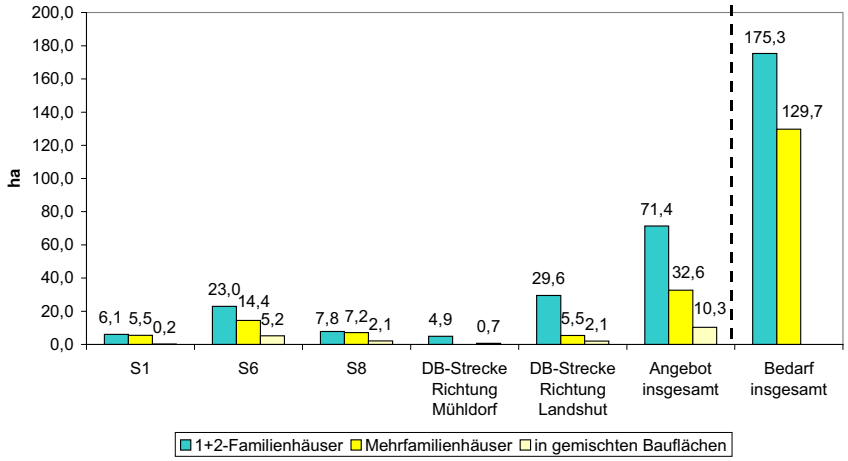
Betrachtet man das potenzielle Wohnflächenangebot unter dem Aspekt einer guten Erreichbarkeit des schienengebundenen öffentlichen Personen-Nahverkehrs so ergibt sich folgendes Bild:

Tabelle 83: Potenzielles Wohnflächenangebot in unterschiedlichen Gebäudegrößen, differenziert nach Bahnlinie

	Wohnflächen in							
	Wohnbauflächen						gemischten Bauflächen	
	Ein- und Zweifamilienhäuser		Mehrfamilienhäuser		Insgesamt		Insgesamt	
Bahnlinie	in ha	in %	in ha	in %	in ha	in %	in ha	in %
S1	6,1	8,5	5,5	16,9	11,6	11,2	0,2	1,9
S6	23,0	32,2	14,4	44,3	37,4	36,0	5,2	50,6
S8	7,8	11,0	7,2	22,0	15,0	14,4	2,1	20,7
DB-Strecke Mühldorf	4,9	6,9	0,0	0,0	4,9	4,7	0,7	6,4
DB-Strecke Landshut	29,6	41,4	5,5	16,8	35,1	33,7	2,1	20,4
Insgesamt	71,4	100,0	32,6	100,0	104,0	100,0	10,3	100,0

Quelle: eigene Berechnungen
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Abbildung 18: Potenzielles Wohnflächenangebot in unterschiedlichen Gebäudegrößen, differenziert nach Bahnlinie



Quelle: eigene Berechnungen und Darstellung

Insgesamt liegen 104 ha Wohnflächen in maximal 1000 m, und damit noch fußläufigen Entfernung zu einer S-Bahn-, U-Bahn- oder DB-Haltestelle. Dieses potenzielle Angebot entspricht etwa einem Drittel des Bedarfs. Der deutliche Wohnflächenüberhang, der sich noch bei einer vom ÖPNV unabhängigen Betrachtung gezeigt hat, verringert sich unter dem Kriterium der Bahn-Nähe also deutlich. Rund zwei Drittel aller Flächenpotenziale liegen außerhalb einer fußläufig akzeptablen Entfernung zu einem Haltepunkt des schienengebundenen Verkehrs.

Insgesamt ist das Wohnflächenangebot mit guter Bahn-Anbindung in Ein- und Zwei-Familienhäusern größer als das Angebot in Mehrfamilienhäusern. Es ist in ersterem Gebäudetyp mehr als doppelt so groß wie in letzterem.

Dies ist insbesondere deshalb auffallend, weil grundsätzlich die Mehrfamilienhausangebote vor allem in den größeren zentralen Orten vertreten sind, und diese sämtlich über einen Anschluss an den schienengebunden Verkehr verfügen. Offensichtlich stehen hier aber keine umfangreichen Flächenpotenziale für Mehrfamilienhausbau in Bahnnähe (mehr) zur Verfügung.

Insgesamt deckt das potenzielle Wohnflächenangebot mit guter Bahn-Anbindung (also in weniger als 1000m Entfernung zur nächsten Bahn-Haltestelle) in Ein- und Zwei-Familienhäusern rd. 40% des in diesem Segment erforderlichen Bedarfs, das Angebot in Mehrfamilienhäusern nur rd. 25% des Bedarfs.

Das Flächenangebot entlang der verschiedenen Bahnstrecken ist sehr unterschiedlich. Die größten Potenziale liegen im Bereich der S6 sowie der DB-Strecke Richtung Landshut, wobei im Bereich der Landshuter Strecke das Wohnflächenangebot in Ein- und Zwei-Familienhäusern dominiert (mit Ausnahme der Stadt Landshut). Hingegen liegt an der S6 auch noch ein deutliches Potenzial im Bereich

Mehrfamilienhäuser vor. Das drittgrößte Wohnflächenpotenzial liegt an der S8 und zwar mit einem etwa gleich großen Flächenangebot für Ein- und Zwei- sowie Mehrfamilienhäuser.

Beurteilt man das Wohnflächenangebot nur nach dem Kriterium „Bahnschluss in der Stadt/Gemeinde vorhanden“ und vernachlässigt die Frage nach der Entfernung zur Haltestelle, ergibt sich ein deutlich verändertes Bild. Das Wohnflächenangebot in Ein- und Zwei-Familienhäusern beträgt dann immerhin rd. 220 ha, übersteigt also bereits den Bedarf. In Mehrfamilienhäusern beträgt es immerhin rd. 83 ha. Dies deckt zwar nicht den Bedarf, entspricht aber insgesamt dem überhaupt vorhandenen Angebot.

In Städten wie Freising oder Landshut kann die fehlende Nähe der Wohnbauflächen zum schienengebundenen Verkehr durch ein gut ausgebautes Stadtbusnetz zumindest teilweise kompensiert werden.

5.2 GEWERBLICHER BETRIEBSFLÄCHENBEDARF UND POTENZIELLES BETRIEBSFLÄCHENANGEBOT

Deutlicher Angebotsüberhang bei gewerblichen Betriebsflächen

Bilanziert man den gewerblichen Betriebsflächenbedarf im Jahr 2015 mit dem potenziellen Flächenangebot, so ist ein auffälliger Angebotsüberhang erkennbar. Dem Gesamtbedarf in Höhe von rd. 180 ha steht ein potenzielles Gesamtflächenangebot innerhalb gewerblicher Bauflächen von rd. 535 ha gegenüber. Das Angebot ist also fast drei mal so groß wie der Bedarf.

Rechnet man die gewerblichen Flächenpotenziale, die innerhalb von gemischten Bauflächen, von Wohnbauflächen und von Sonderbauflächen noch zusätzlich vorhanden sind, hinzu, so ergibt sich ein potenzielles Betriebsflächenangebot von insgesamt rd. 690 ha.

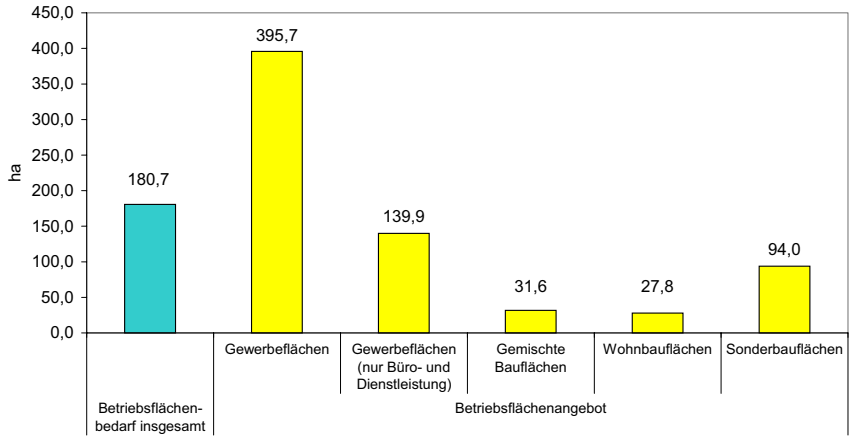
Tabelle 84: Gewerblicher Betriebsflächenbedarf 2015 und potenzielles Betriebsflächenangebot*

	in ha	in %
Betriebsflächenbedarf gesamt, davon	180,7	100,0
Produzierendes Gewerbe	23,4	12,9
Handel	52,6	29,1
Hotels und Gaststätten	8,0	4,4
Verkehr/Spedition/Lager	33,3	18,4
Übrige Dienstleistungen	63,5	35,1
Betriebsflächenangebot gesamt, davon	689,0	100,0
Allgemeine Gewerbeflächen	395,7	57,4
Gewerbeflächen für Büro- und Dienstleistung	139,9	20,3
Gemischte Bauflächen	31,6	4,6
Wohnbauflächen	27,8	4,0
Sonderbauflächen	94,0	13,6

* Beim gewerblichen Betriebsflächenangebot handelt es sich um das Geschossflächenangebot. Flächen außerhalb von Gebäuden sind nicht berücksichtigt. Würde man sie berücksichtigen, hätte dies eine Erhöhung des Angebots im Bereich ‚allgemeine Gewerbeflächen' zur Folge.

Quelle: eigene Berechnungen
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Abbildung 19: Gewerblicher Betriebsflächenbedarf 2015 und potenzielles Betriebsflächenangebot



Quelle: eigene Berechnungen und Darstellung

Bei einer differenzierten Betrachtung unterschiedlicher Wirtschaftsbereiche zeigt sich, dass dem Bedarf für das Produzierende Gewerbe mit einem Betriebsflächenbedarf von 23,4 ha und dem Sektor Verkehr / Spedition / Lager mit einem Bedarf von 33,3 ha ein Angebotspotenzial in Gewerbeflächen von rd. 395 ha gegenüber steht.

Selbst wenn man einschränkend nur die Flächenpotenziale betrachtet, für die im Rahmen der Flächenerhebung keine Nutzungseinschränkungen etwa in Bezug auf Lager- oder Speditionsbetriebe benannt wurden, so übersteigt dieses eingeschränkte Betriebsflächenangebot in Höhe von rd. 105 ha den Flächenbedarf in diesen Wirtschaftsbereichen noch deutlich.

Im Prinzip ist der Flächenüberhang beim Produzierenden Gewerbe und dem Sektor Verkehr/Spedition/Lager sogar noch größer, da der prognostizierte Gewerbeflächenbedarf in diesen Sektoren auch Betriebsflächen im Freien (für Lagerhaltung etc.) beinhaltet, das potenzielle Betriebsflächenangebot hingegen nur Betriebsflächen in Gebäuden (Geschossflächen) darstellt.

Überhang auch bei gewerbliche Betriebsflächen mit Schwerpunkt Büro und Dienstleistung

Im Büro- und Dienstleistungsbereich zeigt sich ein ähnliches Bild wie beim Produzierenden Gewerbe. Geht man vereinfachend davon aus, dass der Bedarf im Sektor ‚übrige Dienstleistungen' im wesentlichen Büro- und Dienstleistungsnutzungen umfasst, dann ist bei einem Vergleich mit dem potenziellen Flächenangebot in Gewerbegebieten, die überwiegend für Büro- und Dienstleistungsnutzungen vorgesehen sind, festzustellen, dass auch das Angebot in diesem Teilsegment der gewerblichen Flächen den Bedarf bei weitem übersteigt. Mit rd. 140 ha ist das potenzielle Betriebsflächenangebot mehr als doppelt so groß wie der Bedarf. Dabei ist anzumerken, dass natürlich auch in gewerblichen Flächen, die nicht schwerpunktmäßig für Büro- und Dienstleistungsnutzungen vorgesehen sind, Betriebe dieses Wirt-

schaftsbereiches untergebracht werden können. Das Angebot ist dann grundsätzlich noch größer als die genannten 140 ha.

Darüber hinaus stehen zusätzlich weitere Flächenpotenziale in Misch- und Wohnflächen sowie in Sonderbauflächen (v.a. für Forschung und Wissenschaft) zur Verfügung.

Der Betriebsflächenbedarf im Wirtschaftsbereich Handel, in dem Groß- und Einzelhandel sowie Kfz-Handel und Tankstellen zusammengefasst sind, ist ebenfalls im umfangreichen Flächenpotenzial innerhalb der Gewerbe-, Misch- und Wohnflächen unterzubringen.

Da insgesamt rechnerisch ein deutlicher Flächenüberhang besteht und der Bedarf offensichtlich allein innerhalb der vorhandenen Betriebsflächenpotenziale gedeckt werden kann, wird bei den weiteren differenzierten Betrachtungen nur noch das Angebot im Rahmen der gewerblichen Flächen betrachtet. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass in allen Städten und Gemeinden zusätzliche Flächenpotenziale entweder in gemischten Bauflächen, Wohnbauflächen oder Sonderbauflächen vorhanden sind.

5.2.1 Potenzielles Betriebsflächenangebot nach Teilräumen

Bei einer Betrachtung von Teilräumen zeigt sich folgendes Bild (siehe auch Karte 14):

Größtes Flächenangebot im südlichen LK Freising und im LK München

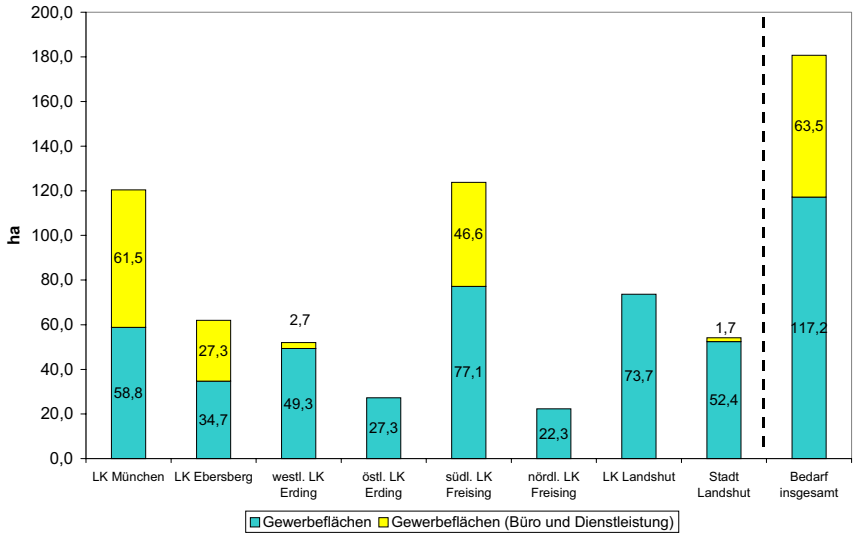
Das insgesamt größte potenzielle Betriebsflächenangebot gibt es in den Gemeinden im südlichen Landkreis Freising (123,8 ha) und im Landkreis München (120,4 ha). Das geringste potenzielle Flächenangebot besitzen die Gemeinden in den beiden ländlich geprägten Teilräumen Freisings und Erdings, nämlich zusammen nur 49,6 ha oder 9,3% des Gesamtflächenangebots.

Tabelle 85: Potenzielles Betriebsflächenangebot in unterschiedlichen Gewerbeflächentypen, differenziert nach Teilräumen

Städte und Gemeinden im	Betriebsflächenangebot in					
	Allgemeinen Gewerbeflächen		Gewerbeflächen für Büro/ Dienstleistung		Insgesamt	
	in ha	in %	in ha	in %	in ha	in %
LK München (8)	58,8	14,9	61,5	37,1	120,4	22,5
LK Ebersberg (4)	34,7	8,8	27,3	14,9	62,0	11,6
westl. LK Erding (12)	49,3	12,5	2,7	10,3	52,0	9,7
östl. LK Erding (14)	27,3	6,9	0,0	0,3	27,3	5,1
südl. LK Freising (11)	77,1	19,5	46,6	22,4	123,8	23,1
nördl. LK Freising (13)	22,3	5,6	0,0	0,0	22,3	4,2
LK Landshut (8)	73,7	18,6	0,0	0,0	73,7	13,8
Stadt Landshut	52,4	13,2	1,7	14,9	54,2	10,1
Insgesamt	395,7	100,0	139,9	100,0	535,6	100,0

Quelle: eigene Berechnungen
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Abbildung 20: Potenzielles Betriebsflächenangebot in unterschiedlichen Gewerbeflächentypen, differenziert nach Teilräumen



Quelle: eigene Berechungen und Darstellung

Damit ergibt sich bei der räumlichen Verteilung des potenziellen Betriebsflächenangebotes ein ähnliches Bild wie beim Wohnflächenangebot. Auch dort stehen die Gemeinden im südlichen Landkreis Freising und im Landkreis München an erster Stelle beim Flächenangebot, während der nördliche Landkreis Freising und der östliche Landkreis Erding an hinterer Stelle stehen.

Grundsätzlich gibt es in allen Teilräumen potenzielle Betriebsflächenangebote innerhalb von allgemeinen Gewerbeflächen, Unterschiede bestehen lediglich im Umfang.

Deutliche teilräumliche Unterschiede zeigen sich dagegen bei dem Teilsegment ‚Gewerbeflächen für Büro- und Dienstleistungsnutzung'. Flächenpotenziale in diesem Segment gibt es schwerpunktmäßig in den Gemeinden des Landkreises München (61,5 ha) und im südlichen Landkreis Freising (46,6 ha). Deutliche Beiträge liefern auch die vier Gemeinden im Landkreis Ebersberg (27,3 ha).

Eine nach Gemeinden differenzierte Darstellung des potenziellen Betriebsflächenangebots findet sich im Anhang zu Kapitel 5.1/5.2.

Noch große Potenziale in den jetzigen Arbeitsplatzschwerpunkten vorhanden

Insgesamt zeigt die teilräumliche Betrachtung, dass in den Bereichen, die in der Vergangenheit bereits eine starke gewerbliche Entwicklung zu verzeichnen hatten, auch künftig noch große Betriebsflächenpotenziale vorhanden sind.

Dieses Flächenpotenzial wird zusätzlich durch das enorme Umstrukturierungspotenzial in den ‚alten' Gewerbegebieten dieser Städte und Gemeinden vergrößert.

Karte 14: Potenzielles Betriebsflächenangebot nach Teilräumen in ha

Rückseite k14

5.2.2 POTENZIELLES BETRIEBSFLÄCHENANGEBOT NACH ZENTRALÖRTLICHKEIT

Bei einer nach Zentralörtlichkeit differenzierten Betrachtung zeigt sich folgendes Bild:

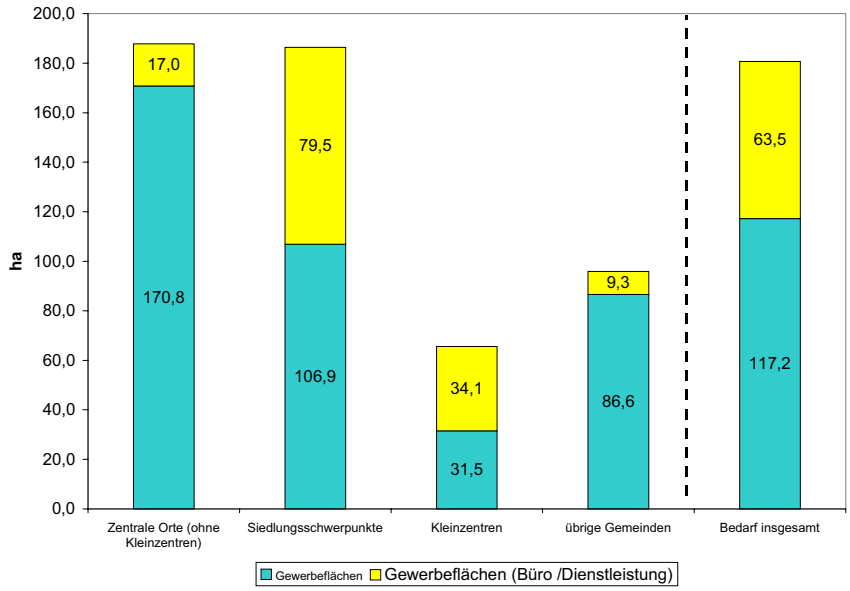
Der größte Teil des potenziellen Betriebsflächenangebots liegt in Orten höherer Zentralität, also in den Ober-, Mittel- oder Unterzentren sowie den Siedlungsschwerpunkten (zusammen rd. 374,2 ha), wobei sich das Flächenangebot etwa zu gleichen Teilen aufteilt. Aber auch die nicht-zentralen Orte weisen mit rd. 95,9 ha noch ein umfangreiches Betriebsflächenflächenpotenzial auf.

Tabelle 86: Potenzielles Betriebsflächenangebot in unterschiedlichen Gewerbeflächentypen, differenziert nach Zentralörtlichkeit

Siedlungstyp	Betriebsflächenangebot in					
	Allgemeinen Gewerbeflächen		Gewerbeflächen für Büro/Dienstleistung		Insgesamt	
	in ha	in %	in ha	in %	in ha	in %
Zentrale Orte (OZ-UZ)	170,8	43,2	17,0	12,2	187,8	35,1
Siedlungsschwerpunkte	106,9	27,0	79,5	56,8	186,4	34,8
Kleinzentren	31,5	8,0	34,1	24,3	65,6	12,2
übrige Gemeinden (NZO)	86,6	21,9	9,3	6,7	95,9	17,9
Insgesamt	395,7	100,0	139,9	100,0	535,6	100,0

Quelle: eigene Berechnungen
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Abbildung 21: Potenzielles Betriebsflächenangebot in unterschiedlichen Gewerbeflächentypen, differenziert nach Zentralörtlichkeit



Quelle: eigene Berechnungen und Darstellung

Die zentralen Orte könnten ebenso wie die Siedlungsschwerpunkte jeweils bereits allein den gesamten Bedarf an Betriebsflächen decken.

Flächen mit Schwerpunkt Büro und Dienstleistung hauptsächlich in den Siedlungsschwerpunkten

Die unterschiedlichen Siedlungstypen unterscheiden sich zudem in der Struktur des potenziellen Flächenangebots. In den Siedlungsschwerpunkten bilden die Büro- und Dienstleistungsstandorte einen großen Teil des Flächenangebots. Den Zahlen nach gilt dies auch für die Kleinzentren, wobei das Flächenangebot hier allein auf die Potenziale der Gemeinde Hallbergmoos zurückgeht. In anderen Kleinzentren des Untersuchungsgebiets kommen keine Flächen dieser Art vor.

In den größeren zentralen Orten hingegen überwiegt deutlich das Angebot an Gewerbeflächen, die nicht schwerpunktmäßig Büro- und Dienstleistungsnutzungen vorbehalten sein sollen. Dies gilt auch für die nicht-zentralen Orte. Büro- und Dienstleistungsstandorte sind hier von untergeordneter Bedeutung.

5.2.3 Potenzielles Betriebsflächenangebot in Bahnnähe

Betrachtet man das potenzielle Betriebsflächenangebot unter dem Aspekt einer guten Erreichbarkeit des schienengebundenen öffentlichen Personen-Nahverkehrs so ergibt sich folgendes Bild:

Gute Bahnanbindung der Gewerbeflächen

Insgesamt liegen rd. 140 ha potenzielle Betriebsflächen im 1000m Einzugsbereich einer Haltestelle des schienengebundenen Verkehrs. Dieses Angebot entspricht etwa drei Vierteln des Bedarfs. Im Vergleich zum Wohnflächenangebot liegen also die gewerblichen Betriebsflächenangebote deutlich günstiger zu einem Bahnanschluss.

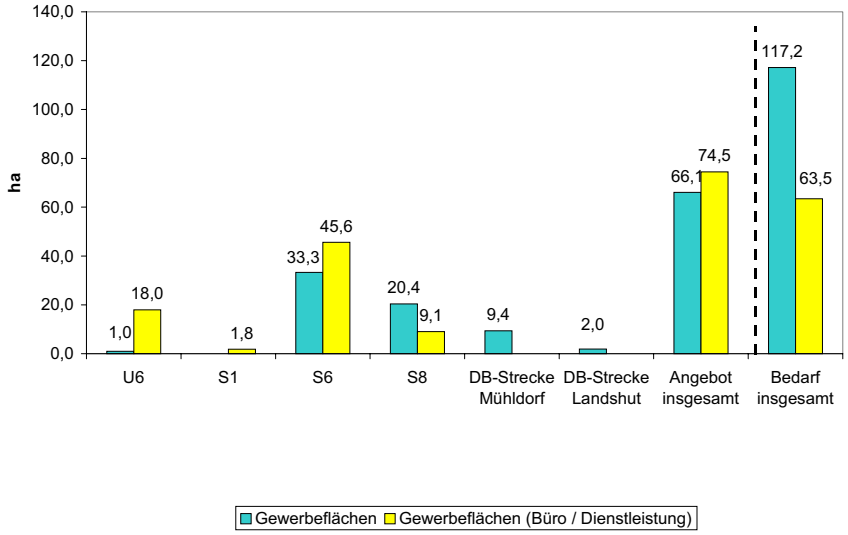
Dabei stellt sich die Bahnanbindung insgesamt beim potenziellen Betriebsflächenangebot für die Büro- und Dienstleistungsnutzungen etwas günstiger dar als bei den anderen Gewerbeflächen.

Tabelle 87: Potenzielles Betriebsflächenangebot in unterschiedlichen Gewerbeflächentypen, differenziert nach Bahnlinie

Bahnlinie	Betriebsflächenangebot in					
	Allgemeinen Gewerbeflächen		Gewerbeflächen für Büro/Dienstleistung		Insgesamt	
	in ha	in %	in ha	in %	in ha	in %
U6	1,0	1,5	18,0	24,1	19,0	13,5
S1	0,0	0,0	1,8	2,5	1,8	1,3
S6	33,3	50,4	45,6	61,2	78,9	56,1
S8	20,4	30,9	9,1	12,2	29,5	21,0
DB-Strecke Mühldorf	9,4	14,2	0,0	0,0	9,4	6,7
DB-Strecke Landshut	2,0	3,0	0,0	0,0	2,0	1,4
Insgesamt	66,1	100,0	74,5	100,0	140,5	100,0

Quelle: eigene Berechnungen
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Abbildung 22: Potenzielles Betriebsflächenangebot in unterschiedlichen Gewerbeflächentypen im 1000m Einzugsbereich, differenziert nach Bahnlinie



Quelle: eigene Berechnungen und Darstellung

Flächen für Büro und Dienstleistung sehr gut den Schienenverkehr angebunden

Besonders positiv ist die Situation der Flächenpotenziale im Büro- und Dienstleistungssektor aber im Vergleich zum Flächenbedarf in diesem Bereich: die 74,5 ha in Bahnnähe liegenden Flächenangebote könnten theoretisch den Gesamtbedarf aller benötigten Betriebsflächen dieser Art decken. Dies ist insbesondere deshalb positiv zu bewerten, da auf diesen Flächen aufgrund hoher Bau- und Arbeitsplatzdichten sehr viele Arbeitsplätze entstehen können, für die ein guter ÖPNV-Anschluss im Hinblick auf eine Verkehrsvermeidung von besonderer Bedeutung ist.

Das potenzielle Flächenangebot entlang der verschiedenen Bahnstrecken ist unterschiedlich. Die größten Potenziale liegen im Bereich der S6 sowie der S8, wobei an der S6 die Flächen für Büro und Dienstleistungen überwiegen, an der S8 die konventionellen Gewerbeflächen. Große Büro- und Dienstleistungsflächenangebote sind auch an der U6 (Garching-Hochbrück) möglich.

5.2.4 Potenzielles Betriebsflächenangebot in Autobahnnähe

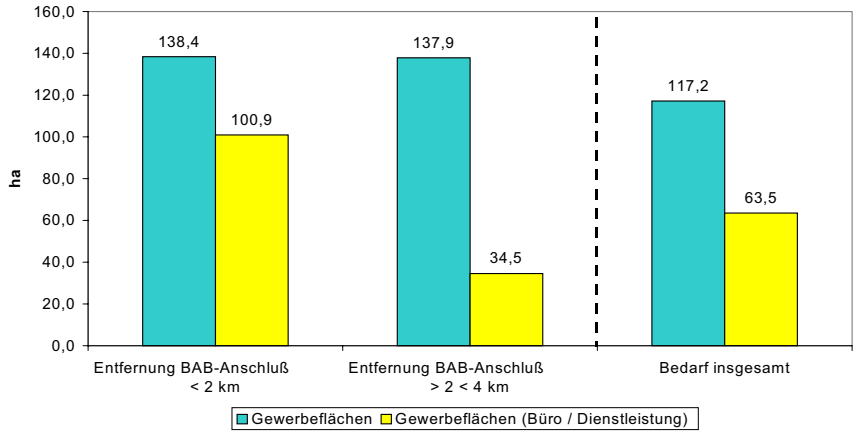
Betrachtet man das potenzielle Betriebsflächenangebot unter dem Aspekt der Nähe zur einer Autobahn-Anschlussstelle, so zeigt sich eine ähnlich günstige Situation wie bei der Bahn-Anbindung.

Tabelle 88: Potenzielles Betriebsflächenangebot in unterschiedlichen Gewerbeflächentypen, differenziert nach Nähe zu einer Autobahn-Anschlussstelle

Bahnlinie	Betriebsflächenangebot in					
	Allgemeinen Gewerbeflächen		Gewerbeflächen für Büro / Dienstleistung		Insgesamt	
	in ha	in %	in ha	in %	in ha	in %
BAB-Anschluss < 2 km	138,4	50,1	100,9	74,5	239,3	58,1
BAB-Anschluss > 2 < 4 km	137,9	49,9	34,5	25,5	172,4	41,9
Insgesamt	276,3	100,0	135,5	100,0	411,8	100,0

Quelle: eigene Berechnungen
Abweichende Summenwerte sind rundungsbedingt.

Abbildung 23: Potenzielles Betriebsflächenangebot in unterschiedlichen Gewerbeflächentypen, differenziert nach Nähe zu einem Autobahnanschluss



Quelle: eigene Berechnungen und Darstellung

Potenzielles Angebot an Flächen mit gutem Autobahnanschluss übersteigt den Bedarf

Insgesamt liegen rd. 240 ha potenzielle Betriebsflächen in weniger als 2 km Entfernung zur nächsten Autobahn-Anschlussstelle, weitere 172,4 ha in einer Entfernung zwischen 2 und 4 km. Das Flächenangebot mit gutem Autobahnanschluss übersteigt damit den Bedarf deutlich.

Fast alle im Untersuchungsgebiet vorhandenen potenziellen Betriebsflächenangebote für Büro und Dienstleistungen liegen günstig zu einem Autobahnanschluss. Sie sind also sowohl, wie im vorangegangenen Kapitel beschrieben, über die Schiene als auch über die Straße sehr günstig angebunden, besitzen also in Bezug auf die Verkehrsanbindung insgesamt sehr günstige Voraussetzungen.

Bei den potenziellen Betriebsflächenangeboten in allgemeinen Gewerbeflächen übersteigt bereits das Angebot der Flächen in weniger als

2 km zum nächsten Autobahn-Anschluss den in diesem Sektor auftretenden Bedarf. Betrachtet man den Wirtschaftsbereich Verkehr / Spedition / Lager, für den die Autobahnnähe besonders wichtig ist, gesondert, so ist festzuhalten, dass auch hierfür ein den Bedarf übersteigendes Betriebsflächenangebot potenziell zur Verfügung steht. Die Angebote konzentrieren sich dabei vor allem auf Standorte an der A9 und der A 92.

Zusammenfassung: Potenzielles Wohnflächenangebot

Für den Bereich Wohnen ist zusammenfassend festzustellen,

- dass einem Wohnflächenbedarf 2015 in Höhe von 305 ha ein potenzielles Wohnflächenangebot von rd. 422 ha gegenübersteht,
- dass das potenzielle Angebot an Flächen für Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern mit rd. 340 ha deutlich größer ist als der Bedarf mit rd. 175 ha,
- dass das potenzielle Angebot an Flächen für Wohnungen in Mehrfamilienhäusern mit rd. 83 ha den Bedarf von rd. 130 ha nicht deckt,
- dass als nachteilig anzusehen ist, dass die Mehrheit des potenziellen Wohnflächenangebots relativ weit von Haltestellen des schienengebundenen Verkehrs entfernt bzw. in Gemeinden ohne Anbindung an das Schienennetz liegt.

Zusammenfassung: Potenzielles Betriebsflächenangebot

Für den Bereich Gewerbe ist zusammenfassend festzustellen,

- dass das Gesamtangebot an potenziellen Betriebsflächen in gewerblichen Flächen mit rd. 535 ha insgesamt fast dreimal so groß ist wie der Bedarf 2015 mit rd. 180 ha,
- dass das potenzielle Betriebsflächenangebot in gewerblichen Flächen mit dem Schwerpunkt Büro- und Dienstleistung mit rd. 140 mehr als doppelt so groß ist wie der prognostizierte Bedarf mit 63,5 ha im Bereich übrige Dienstleistungen,
- dass sich das Angebotspotenzial in gewerblichen Flächen mit dem Schwerpunkt Büro und Dienstleistung vor allem auf die Gemeinden in den Landkreisen München und Ebersberg sowie im südlichen Landkreise Freising konzentriert, also dort wo bereits heute Schwerpunkte von Büro- und Dienstleistungsarbeitsplätzen sind.
- dass die Anbindung des potenziellen Betriebsflächenangebots an den schienengebundenen Verkehr, vor allem in den arbeitsplatzintensiven Büro- und Dienstleistungsstandorte, deutlich besser ist als die der Wohnflächen.

5.3 DISKUSSION UND EINSCHÄTZUNG DER ERGEBNISSE

Die Ergebnisse der Bilanzierung von potenziellem Wohn- bzw. Betriebsflächenangebot und –bedarf sind zum Teil unerwartet. Die noch zu Beginn des Gutachtens gehegten Vermutungen, das Flächenangebot könne den durch das Flughafenwachstum und die Eigenentwicklung der Region verursachten Flächenbedarf nicht decken, werden, zumindest im Rahmen des aggregierten Betrachtungsniveaus des Gutachtens, nicht bestätigt.

Dies schließt aber nicht grundsätzlich aus, dass Angebot und Nachfrage kleinräumig oder in bestimmten Teilsegmenten des Wohnungs- und Gewerbeflächenmarkts deutlich voneinander abweichen.

Zur besseren Einschätzung der Ergebnisse ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass die in der Bilanzierung ermittelten Angebotsüberhänge oder -defizite rechnerisch ermittelt sind und keine Aussagen über Realisierungschancen oder Umsetzungswahrscheinlichkeiten der Flächenpotenziale enthalten. Zahlreiche Einflussfaktoren auf der Bedarfs- wie auch auf der Angebotsseite sind dafür mitentscheidend, wie sich der Wohn- und Gewerbeflächenmarkt in Zukunft entwickeln wird.

Im Folgenden werden einige Einflüsse und Rahmenbedingen diskutiert, die für eine Interpretation und Einschätzung der Ergebnisse von Bedeutung sind.

Das Eintreten der prognostizierten Entwicklung und dem daraus resultierenden Flächenbedarf hängt vor allem vom Eintreten der ihr zugrunde liegenden wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und räumlichen Entwicklungen ab.

Auf der Angebotsseite spielen ebenfalls wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen eine Rolle. Darüber hinaus besitzen hier die Städte und Gemeinden im Untersuchungsgebiet und darüber hinaus aber auch einen eigenen Handlungsspielraum.

Höherer Einpendleranteil / geringerer Einpendleranteil

Der Wohnflächenbedarf könnte sich reduzieren, wenn sich der Anteil derjenigen, die zwar im Untersuchungsgebiet arbeiten, aber nicht dahin zuziehen, sondern an ihrem bisherigen Wohnort bleiben (Einpendler), auf mehr als die angenommenen 50% der flughafenbedingten Beschäftigten erhöht. Denkbar wäre eine solche Entwicklung zum Beispiel bei einem Ausbau der Mühldorfer Strecke. Durch die komfortablere Anbindung und verkürzte Reisezeiten würde sich der Pendlereinzugsbereich und damit auch der Pendleranteil voraussichtlich vergrößern.

Andererseits könnte der Wohnflächenbedarf aber auch steigen, wenn der Einpendleranteil sinkt. Dies könnte der Fall sein, wenn sich die kilometerbezogenen Kosten für den Arbeitsweg deutlich erhöhen, z.B. bei einer deutlichen Erhöhung der Benzinpreise, oder wenn sich die Fahrzeiten für die Arbeitswege infolge einer erhöhten Verkehrsbelastung deutlich verlängern.

Geringerer Wohnflächenbedarf je Einwohner

Der Wohnflächenbedarf wäre insgesamt geringer, wenn der Wohnflächenbedarf je Einwohner nicht das angenommene Niveau erreicht. Denkbar wäre dies etwa im Falle negativer konjunktureller Sondereinflüsse oder einer unerwartet für die Region negativen Wirtschaftsentwicklung im Prognosezeitraum.

Höhere Baudichten

Eine Erhöhung des Wohnflächenangebots wäre die Folge, wenn sich die angenommenen Baudichten z.B. infolge steigender Bodenpreise weiter erhöhen. Von Experten aus den Landkreisen wurde auf Entwicklungen in diese Richtung gerade bei den Einfamilienhäuser in ländlichen, nicht-zentralen Gemeinden hingewiesen. Würde eine solche Entwicklung eintreten, so würde dies vor allem das Angebot an Wohnflächen in Ein- und Zwei-Familienhäusern noch weiter steigern. Der bereits jetzt in diesem Segment bestehende Überhang wäre noch größer.

Gemeindliche Bauleitplanung

Angebotserhöhend wirkt auch die Tatsache, dass die gemeindliche Bauleitplanung nicht statisch ist. Die im Rahmen des Gutachtens erhobenen Bauflächen stellen lediglich eine Momentaufnahme dar. Es ist davon auszugehen, dass alle Städte und Gemeinden im Untersuchungsgebiet weitere Flächenpotenziale im Rahmen der Bauleitplanung aktivieren könnten, wenn sie dies für erforderlich halten.
Andererseits wirkt sich angebotsmindernd aus, dass nach Angaben der Gemeinden nicht für alle in den Flächennutzungsplänen dargestellten Flächen innerhalb des Prognosezeitraums von einer Realisierbarkeit ausgegangen werden kann.

Erhöhung des Mehrfamilienhausbaus

Die Wohnungen in Mehrfamilienhäusern sind der einzige Bereich mit einem Angebotsdefizit. Eine Möglichkeit für die Kommunen, auf dieses Ungleichgewicht zu reagieren, könnte sein, die Planung für geeignete Flächen, die derzeit für den Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern gedacht sind, zu ändern und dort Mehrfamilienhausbau vorzusehen.

Als ‚geeignet' werden hierfür vorwiegend Flächen in Zentralen Orten höherer Stufe und in den Siedlungsschwerpunkten, möglichst in geringer Entfernung vom Haltepunkt oder mit guter Busanbindung angesehen.

Fehlendes Mietwohnungsangebot nicht nur aufgrund von Flächenmangel

Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass das Wohnungsangebot in Mehrfamilienhäusern, insbesondere das Mietwohnungsangebot, zumindest heute nicht allein die Folge eines Flächenmangels bzw. zu hoher Bodenpreise ist, sondern dass sich derzeit die Zurückhaltung von Investoren in diesem Segment des Wohnungsbaus erschwerend auswirkt.
Der bisher nur von wenigen Gemeinden und Landkreisen im Untersuchungsgebiet praktizierte kommunale Mietwohnungsbau wäre eine Möglichkeit, diese Zurückhaltung auszugleichen.

Nachverdichtungspotenziale

Hinzuweisen ist auch auf das nicht im Einzelnen quantifizierte Nachverdichtungspotenzial im Untersuchungsraum, das bei der Schaffung

von Wohnraum eine nicht unerhebliche Rolle spielt. Im Gegensatz zur Bauleitplanung findet Nachverdichtung lediglich sehr dispers und in kleinem bzw. kleinstem Umfang statt.

Sie ist vor allem deshalb relevant, weil dadurch vielerorts Wohnungen in Mehrfamilienhäusern entstehen. Insbesondere in kleineren Gemeinden entstehen Wohnungen in Mehrfamilienhäusern fast ausschließlich durch Nachverdichtungsvorhaben (i.d.R. Gebäude mit vier bis maximal acht Wohnungen), wohingegen dieser Gebäudetyp im Rahmen der Bebauungsplanung keine Rolle spielt.

Konkurrenz um Betriebe und Arbeitsplätze

Bei den potenziellen gewerblichen Betriebsflächen ist ein deutlicher Flächenüberhang festzustellen. Daher ist von einer zunehmenden Konkurrenz zwischen den Gewerbegebietsstandorten bzw. zwischen den Kommunen auszugehen, die sich unter bestimmten Bedingungen nachteilig für die Kommunen bzw. für das Untersuchungsgebiet und die Region insgesamt nachteilig auswirken kann.

Eine negative Folgeerscheinung könnte beispielsweise darin bestehen, dass sich die Kommunen in der Konkurrenzsituation durch Infrastrukturvorleistungen oder Subvention von Grundstückspreisen an den Rand ihrer Leistungsfähigkeit brächten.

Verkehrsbelastungen als negativer Standortfaktor

Da der Raum zwischen der LH München, der Messe Riem und dem Flughafen bei betrieblichen Standortentscheidungen bestimmter Branchen bisher die größte Standortgunst aufwies, ist hier auch weiterhin mit einer Konzentration der gewerblichen Entwicklung zu rechnen. Die Betriebsflächenpotenziale (unbebaute Flächen und Umstrukturierungsflächen) dafür sind vorhanden.

Diese Arbeitsplatzkonzentration wird die ohnehin schon sehr großen Verkehrsbelastungen in diesem Raum weiter erhöhen. Eine verkehrliche Überlastung könnte jedoch die Standortgunst negativ beeinträchtigen. Eventuell könnte dies zu einer Verlagerung der gewerblichen Entwicklung z.B. in den Raum zwischen Flughafen und Landshut führen.

Harmonisierung

Ein Vergleich der Ausweisungen für Gewerbe mit denen für Wohnen und eine Betrachtung der darauf jeweils möglichen Potenziale macht die Problematik deutlich, die mit dem Harmonisierungsziel des Landesentwicklungsprogramms verbunden ist, nämlich eine aufeinander abgestimmte Entwicklung von Wohnen und Arbeiten; in der laufenden Gesamtfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms wird das Ziel beibehalten. Zu bedenken ist in diesem Zusammenhang auch, dass allein die Arbeitsplatzentwicklung auf dem Flughafengelände eine schon nicht unbedeutende Vorprägung für dieses Ziel bedeutet.

Zweite Stufe des Gutachtens

Eine zentrale Aufgabe der zweiten Stufe des Gutachtens wird es sein, die gemeindlichen Entwicklungsziele unter Berücksichtigung der rechnerisch ermittelten Flächenpotenziale in ein gemeinsam erarbeitetes Leitbild bzw. Entwicklungskonzept einzubinden. Ziel wäre eine Konzeption, die die beteiligten Akteure als gemeinsame, informelle Entwicklungsleitlinie verstehen und entsprechend der sie die ihnen zur

Verfügung stehenden Handlungsspielräume, z.B. im Bereich der Bauleitplanung, nutzen.

Eine weitere Aufgabe der zweiten Stufe des Gutachtens kann darin bestehen, potenzielle Konfliktpunkte offen zu legen und Ansatzpunkte für deren Minderung aufzuzeigen. Eine Möglichkeit dazu besteht in überörtlichen Lösungen etwa im Sinne interkommunaler Kooperationen. Denkbar sind aber auch Kooperationen zwischen unterschiedlichen Akteuren, z.B. im Infrastrukturbereich oder im Wohnungsbau. Beide Handlungsfelder wurden in den Experteninterviews immer wieder angesprochen und gewinnen nun vor dem Hintergrund der Ergebnisse der ersten Stufe des Gutachtens an Aktualität.

6. LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

MONOGRAPHIEN, AUFSÄTZE, ARTIKEL

Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (Hrsg.), Fachübergreifendes Konzept für das Umland des Flughafens München, 1992.

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr u. Technologie, Der Handel in Bayern, Auswertung der Handels- und Gaststättenzählung 1993, 3. Bericht .

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr und Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (Auftraggeber), Wirtschaftliche und verkehrliche Auswirkungen des neuen Flughafens München 2 auf sein Umland, Gutachten Teil II, Erhebung des Siedlungsflächenangebots und Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten für ein Strukturkonzept, 1989.

Bleyer, B., Wirtschaftsstandort Region München, in: Mitteilungen der geographischen Gesellschaft in München, H. 79, 1994.

Bonny, H.-W., Flächenkennziffer- zur Genese und Nutzung der Flächenkennziffer in der Gewerbeplanung, in: RaumPlanung 73, 1996.

Bonny, H.-W., Gewerbeflächenbedarf-Orientierungsrahmen für die Kreise und kreisfreien Städte des Landes Rheinland-Pfalz, Dortmund 1999.

Borchard, K., in: Grundriß der Stadtplanung, Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Hannover 1983.

Bulwien und Partner GmbH, Wirtschaftsfaktor Flughafen München, München 1998.

Bulwien und Partner, Prognose der Flächennachfrage für den Standort Flughafen München, Unterföhring 1999.

Bundesverband des Deutschen Lebensmittelhandels, Lebensmittelhandel im Spiegel der Statistik 2000.

Bundesverband Spedition und Logistik e.V.(BSL), Zahlen, Daten, Fakten aus Spedition und Logistik 2000.

Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e.V. an der Universität München (dwif), Betriebsvergleich für das Gastgewerbe in Bayern 2002, Sonderreihe Nr.69/2001.

Handel aktuell 2001, EuroHandelsinstitut (EHI), Köln.

ifo Institut für Wirtschaftsforschung, Die Attraktivität europäischer Regionen als Wohnsitz und Produktionsstätte, in: Ifo-Schnelldienst H. 12, 1994.

Koll, R., K. Kiemer, H.-J. Bucher, Regionalisierte Strukturdatenprognose für das Jahr 2015 mit Zwischenwerten für 2005, 2010, sowie ein Ausblick für 2015, München 1999.

Mielke, B., Neue Entwicklungen beim Gewerbeflächenbedarf, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (Hrsg.), Dortmund 2001.

Müller-Krumholz, K., Unterschiede zwischen Sparquoten werden größer, in DIW Wochenbericht 44/86, Berlin 1986.

PLANQUADRAT DORTMUND (Bonny. H.-W.), Zur aktuellen Gewerbeflächenpolitik, Anforderungen an künftige Gewerbeflächen, Dortmund 2001.

PROGNOS, Erwerbstätigen- und Flächenbedarfsprognosen 1996 - 2005/2010/2015 für die Landeshauptstadt und die Region München, Untersuchung im Auftrag der Landeshauptstadt München, Basel 2000.

Schlederer,B., Gewerbeansiedlungen am neuen Flughafen München, untersucht am Beispiel der Achse Freising-Landshut, in: H.-D. Haas (Hrsg.), Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Bd. 39,1997.

Schöning, K: Städtebau im Übergang zum 21. Jahrhundert, Stuttgart 1992.

Speer, Albert Partner GmbH, Raumstrukturelle Wirkungen des Flughafenausbaus Frankfurt/Main 2015, Frankfurt 2001.

WIBERA Wirtschaftsberatung AG , Veränderungen von Flächenstandards im Bereich „Wirtschaft“ und Auswirkungen auf die räumliche Entwicklungsplanung in Frankfurt - Pilotstudie zur Veränderung des industriellen und gewerblichen Flächenstandards. Düsseldorf 1979.

SONSTIGE MATERIALIEN/DATENQUELLEN

Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Gemeinde- und Landkreisdaten, diverse Jahrgänge (auf Datenträger).

Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Kreisdaten, Ausgabe 1993 und 1999.

Bundesanstalt für Arbeit, Landesarbeitsamt Bayern, Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler 1999.

Flughafen München GmbH, Arbeitsstättenbefragung 2000.

Gutachterausschüsse für Grundstückswerte an den Landratsämtern Erding, Freising und Landshut sowie bei der Stadt Landshut, Bodenrichtwerte für die Landkreise gem. § 196 BauGB zum 31.12.2000, ergänzt durch fernmündliche Angaben der Verwaltungen der Gutachterausschüsse.

Raumordnungskataster der Regierungen von Oberbayern und Niederbayern, Stand 2001

INTERVIEWS

Teilnehmer Experteninterviews - Städte und Gemeinden

Stadt / Gemeinde	Datum	Gesprächsteilnehmer (Kommunen)
Allershausen	25.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Popp Herr Vachel (Geschäftsleitender Beamter) Herr Goldbrunner (Lt. Bauamt)
Altdorf	16.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Sehofer Frau Schenk (Geschäftsleitende Beamtin)
Anzing	05.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Hollerith
Aschheim	03.08.2001	Herr Erster Bürgermeister Englmann Frau Kölbs (Lt. Bauamt)
Attenkirchen	22.06.2001	Frau Erste Bürgermeisterin Niedermeier Herr Altmann (Geschäftsleitender Beamter)
Au i.d. Hallertau	11.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Ecker Herr Goldbrunner (Geschäftsltd. Beamter) Herr Zendelbach (Lt. Bauamt u. Ordnungsamt)
Berglern	10.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Knur
Bockhorn	02.08.2001	Herr Erster Bürgermeister Pfandzelt Frau Rauch
Bruckberg	16.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Hutzenthaler
Buch am Erlbach	23.07.2001	Herr Zweiter Bürgermeister Senger Frau Gutknecht (Gemeinderätin) Herr Bauer (Gemeinderat) Herr Becker (Gemeinderat) Herr Schmidt (Geschäftsleitend. Beamter)
Buch am Buchrain	23.06.2001	Herr Erster Bürgermeister Ostermaier
Dorfen	26.06.2001	Herr Erster Bürgermeister Sterr Herr Hartl (Geschäftsleitender Beamter) Herr Dietrich (Bauamt)
Eching/FS	24.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Riemersberger Frau Bretträger (Abteilltg. Planungsabteilung) Herr Kagerbauer (Abteilltg. Bauverwaltung)
Eching/LA	12.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Rosenwirth
Eitting	04.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Kammerbauer Herr Niklaus (Geschäftleitender Beamter) Frau Kollmannsberger (Bauamt)
Erding	20.06.2001	Herr Erster Bürgermeister Bauernfeind Herr Wagner (Lt. Stadtplanung)
Ergolding	17.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Bauer Herr Bogoda

Stadt / Gemeinde	Datum	Gesprächsteilnehmer (Kommunen)
Essenbach	13.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Schmerbeck
Fahrenzhausen	06.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Kißlinger Frau Steurer (Lt. Bauamt)
Feldkirchen	17.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Baumann Herr Schöpe (Geschäftsleitender Beamter) Frau Gierlinger (Bauamt)
Finsing	19.06.2001	Herr Erster Bürgermeister Krzizok Herr Bichlmaier (Geschäftsleitender Beamter) Herr Fryba (Bauamt)
Forstern	16.06.2001	Herr Erster Bürgermeister Els Herr Gante (Geschäftsleitender Beamter)
Fraunberg	03.08.2001	Herr Erster Bürgermeister Wiesmaier Herr Röckl (Geschäftsleitender Beamter)
Freising	24.07.2001	Herr Oberbürgermeister Thalhammer Herr Lorenzer (Lt. Stadtbauamt) Herr Koch (Lt. Bauverwaltungsamt)
Garching b. München	16.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Karl Herr Schmidt (Referent Amtsleitung) Herr Kreißelmeier (Lt. Bauamt)
Haag an der Amper	02.07.2001	Herr Zweiter Bürgermeister Schindlbeck Herr Altmann (Geschäftsleitender Beamter)
Hallbergmoos	03.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Stallmeister Herr Kestler (Geschäftsleitender Beamter) Herr Kronauer (Lt. Ordnungsamt) Herr Zimmermann (Lt. Bauamt)
Hohenkammer	11.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Stegmair
Hohenpolding	19.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Bayerstorfer
Inning am Holz	19.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Mesner
Isen	26.06.2001	Herr Erster Bürgermeister Fischer Herr Christofori (Geschäftsltd. Beamter)
Ismaning	04.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Sedlmair Herr Horst (Lt. Bauamt)
Kirchberg	19.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Grandinger
Kirchdorf a. d. Amper	02.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Ostermeier Herr Rieger (Geschäftleitender Beamter)
Kirchheim	25.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Hilger (zeitweise) Herr Sollnar (Lt. Bauamt)
Kranzberg	26.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Ankner Herr Egger

Stadt / Gemeinde	Datum	Gesprächsteilnehmer (Kommunen)
Kumhausen	03.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Nagel
Landshut	04.07.2001	Herr Oberbürgermeister Deimer Herr Barteit (Regionaler Planungsverband) Herr Ludwig (Liegenschaftsamt) Herr Zistel-Schlingmann (Amt f. Stadtentwicklung
Langenbach	26.06.2001	Herr Erster Bürgermeister Brückl Herr Reiter (Geschäftsleitender Beamter) Frau Landinger (Bauamt)
Langenpreising	10.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Weiß
Lengdorf	02.08.2001	Herr Erster Bürgermeister Rübensaal
Markt Schwaben	18.07.2001	Herr Bürgermeister Huber Herr Donig (Geschäftsleitender Beamter)
Marzling	04.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Hartmeier Herr Höfl (2. Bürgermeister) Herr Haselbeck (Lt. Bauamt) Herr Steinbüchel (Geschäftltd. Beamter)
Moosburg	23.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Neumaierl Herr Dick (Lt. Bauverwaltung)
Moosinning	25.06.2001	Herr Erster Bürgermeister Ways Herr Bissinger (Geschäftsltd. Beamter)
Nandlstadt	11.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Hartl
Neufahrn/FS	24.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Schneider Herr Grundner (Lt. Bauamt)
Neuching	22.06.2001	Herr Erster Bürgermeister Brunhierl Herr Listl (Geschäftsleitender Beamter)
Oberding	24.07.2001	Herr Niklaus (Geschäftsleitender Beamter) Frau Kollmannsberger (Bauamt)
Oberschleißheim	05.07.2001	Frau Erste Bürgermeisterin Ziegler Herr Zettl (Lt. Bauamt)
Ottenhofen	22.06.2001	Herr Erster Bürgermeister Kern
Pastetten	17.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Sandtner
Paunzhausen	25.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Daniel
Pliening	05.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Radke Frau Jung (Geschäftsleitende Beamtin) Herr Rothörl (Lt. Bauamt)
Poing	02.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Hingerl Herr Stark (Geschäftsleitender Beamter) Herr Endres (Lt. Bauamt)
Rudelzhausen	16.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Voichtleitner

Stadt / Gemeinde	**Datum**	**Gesprächsteilnehmer (Kommunen)**
		Herr Hermann (Geschäftsleitender Beamter)
St. Wolfgang	06.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Schwimmer
Steinkirchen	19.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Fertl
Taufkirchen a.d.Vils	02.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Hofstetter Herr Karbaumer (Geschäftsltd. Beamter)
Tiefenbach	17.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Schmerbeck
Unterföhring	09.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Lässing Herr Schwarz (Lt. Bauamt)
Unterschleißheim	03.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Zeitler Herr Spieß (Lt. Bauamt)
VG Mauern gesamt Gammelsdorf, Hörgertshausen, Mauern, Wang	28.06.2001	Herr Erster Bürgermeister Besenrieder, Wang Herr Erster Bürgermeister Deliano, Mauern Herr Erster Bürgermeister Wild, Högertshausen Herr Erster Bürgermeister Bauer, Gammelsdorf Herr Neuhauser (VG) Herr Hörl (VG)
Walpertskirchen	11.06.2001	Herr Erster Bürgermeister Heilmeier Herr Maisch (Geschäftsleitender Beamter)
Wartenberg	10.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Weltrich
Wörth	19.06.2001	Herr Erster Bürgermeister Borgo Frau Wanderer (Bauamt)
Wolfersdorf	02.07.2001	Herr Erster Bürgermeister Mair Herr Altmann (Geschäftsleitender Beamter)
Zolling	26.06.2001	Herr Erster Bürgermeister Wiesheu Herr Altmann (Geschäftsleitender Beamter)

Teilnehmer Experteninterviews – Regionale Akteure

	Datum	**Gesprächsteilnehmer**
Landkreis Erding	16.07.2001	Herr Landrat Bauer Herr Thomas
Landkreis Freising	31.07.2001	Herr Landrat Pointner
Landkreis Landshut	30.07.2001	Herr Landrat Neumeier Herr Alram
Landkreis München	06.08.2001	HerrLandrat Janik Herr Bialucha
Landkreis Ebersberg	02.08.2001	Herr Landrat Vollhardt
Planungsreferat LH München	08.08.2001	Frau Stadtbaurätin Thalgott Herr Reiss-Schmidt Herr Kellner Herr Müller
Region München Reg. v. Oberbayern	05.10.2001	Herr ltd. RD Sahm Herr Kufeld (Regionsbeauftragter) Herr Motyl Herr Grebe Herr Höfer Herr Keller
Region Landshut Reg. v. Niederbayern	07.08.2001	Herr Breu (Regionsbeauftragter) Her Barteit Herr Hahn
Industrie- und Handwerkskammer für München und Oberbayern	13.09.2001	Herr Dr. Obermaier Frau Lindemann Herr Osterhammer Herr Tausend
Handwerkskammer für München und Oberbayern	04.09.2001	Herr Dr. Semper Frau Wimbauer Herr Lenze

Einwohner

	ZO	E	S	Stand 2000		Veränderung 1987-2000				1987-1992				1992-2000			
					in % v.		in % v.	im jährl. Durchschn.*			in % v.	im jährl. Durchschn.*			in % v.	im jährl. Durchschn.*	
				abs.	UG	abs.	UG	abs.	in %	abs.	UG	abs.	in %	abs.	UG	abs.	in %
I. Untersuchungsgebiet																	
Gemeinden Landkreis Ebersberg																	
Anzing	--	--	--	3.490		411		32	1,0	165		33	1,1	246		31	0,9
Markt Schwaben	SSP	E	S	10.816		2.072		159	1,8	866		173	2,0	1.206		151	1,6
Pliening	--	--	--	4.559		1.187		91	2,7	310		62	1,8	877		110	3,0
Poing	SSP	E	S	10.540		4.289		330	5,3	1.687		337	5,4	2.602		325	4,1
Summe Gemeinden				29.405	5,8	7.959	8,2	612	2,9	3.028	6,4	606	2,8	4.931	9,9	616	2,5
Landkreis Ebersberg				118.764		22.027		1.694	1,8	9.227		1.845	1,9	12.800		1.600	1,5
Gemeinden Landkreis Erding																	
Berglern	--	--	--	2.198		989		76	6,3	148		30	2,4	841		105	7,7
Bockhorn	--	E	--	3.153		545		42	1,6	218		44	1,7	327		41	1,4
Buch a. Buchrain	--	--	--	1.265		200		15	1,4	83		17	1,6	117		15	1,3
Dorfen	UZ	E	S	12.742		2.246		173	1,6	724		145	1,4	1.522		190	1,7
Eitting	--	--	--	2.069		405		31	1,9	140		28	1,7	265		33	1,8
Erding	MZ	E	S	31.165		7.033		541	2,2	2.351		470	1,9	4.682		585	2,2
Finsing	--	--	--	3.898		1.393		107	4,3	238		48	1,9	1.155		144	5,3
Forstern	--	--	--	2.748		700		54	2,6	149		30	1,5	551		69	3,1
Fraunberg	--	--	--	3.149		545		42	1,6	108		22	0,8	437		55	2,0
Hohenpolding	--	E	--	1.249		146		11	1,0	29		6	0,5	117		15	1,3
Inning a. Holz	--	E	--	1.342		246		19	1,7	92		18	1,7	154		19	1,6
Isen	KZ	--	--	5.107		904		70	1,7	401		80	1,9	503		63	1,4
Kirchberg	--	--	--	869		136		10	1,4	-5		-1	-0,1	141		18	2,4
Langenpreising	--	--	--	2.408		515		40	2,1	323		65	3,4	192		24	1,1
Lengdorf	--	E	S	2.518		493		38	1,9	200		40	2,0	293		37	1,6
Moosinning	KZ	--	--	4.804		1.226		94	2,6	273		55	1,5	953		119	3,1
Neuching	--	--	--	2.205		641		49	3,2	178		36	2,3	463		58	3,3
Oberding	--	E	--	4.902		1.644		126	3,9	540		108	3,3	1.104		138	3,6
Ottenhofen	--	E	S	1.617		544		42	3,9	325		65	6,1	219		27	2,0
Pastetten	--	--	--	2.255		532		41	2,4	229		46	2,7	303		38	1,9
Sankt Wolfgang	KZ	E	--	3.870		824		63	2,1	259		52	1,7	565		71	2,1
Steinkirchen	--	--	--	1.167		91		7	0,7	62		12	1,2	29		4	0,3
Taufkirchen (Vils)	UZ	E	--	8.676		887		68	0,9	495		99	1,3	392		49	0,6
Walpertskirchen	--	E	S	1.823		430		33	2,4	197		39	2,8	233		29	1,8
Wartenberg	KZ	--	--	4.356		1.267		97	3,2	729		146	4,7	538		67	1,8
Wörth	--	E	S	4.384		1.513		116	4,1	575		115	4,0	938		117	3,4
Landkreis Erding				115.939	23,0	26.095	26,8	2.007	2,2	9.061	19,1	1.812	2,0	17.034	34,2	2.129	2,2
Gemeinden Landkreis Freising																	
Allershausen	KZ	--	--	4.710		1.114		86	2,4	782		156	4,3	332		42	0,9
Attenkirchen	--	--	--	2.437		960		74	5,0	458		92	6,2	502		63	3,2
Au in der Hallertau	KZ	--	--	5.209		1.057		81	2,0	496		99	2,4	561		70	1,5
Eching	SSP	E	S	12.729		2.882		222	2,3	785		157	1,6	2.097		262	2,5
Fahrenzhausen	KZ	--	--	3.995		871		67	2,1	295		59	1,9	576		72	2,1
Freising	MOZ	E	S	40.890		6.514		501	1,5	4.552		910	2,6	1.962		245	0,6
Gammelsdorf	--	--	--	1.422		384		30	2,8	188		38	3,6	196		25	2,0
Haag an der Amper	--	--	--	2.849		764		59	2,8	459		92	4,4	305		38	1,5
Hallbergmoos	KZ	--	S	7.287		3.196		246	6,0	1.757		351	8,6	1.439		180	3,1
Hörgertshausen	--	--	--	1.870		370		28	1,9	153		31	2,0	217		27	1,6
Hohenkammer	--	--	--	2.188		566		44	2,7	212		42	2,6	354		44	2,4
Kirchdorf an der Amper	--	--	--	2.531		682		52	2,8	272		54	2,9	410		51	2,4
Kranzberg	--	--	--	3.760		779		60	2,0	283		57	1,9	496		62	1,9

Einwohner

	ZO	E	S	Stand 2000		Veränderung 1987-2000				1987-1992				1992-2000			
					in % v.		in % v.	im jährl. Durchschn.*			in % v.	im jährl. Durchschn.*			in % v.	im jährl. Durchschn.*	
				abs.	UG	abs.	UG	abs.	in %	abs.	UG	abs.	in %	abs.	UG	abs.	in %
Langenbach	--	E	S	3.663		976		75	2,8	379		76	2,8	597		75	2,4
Marzling	--	E	S	2.849		956		74	3,9	227		45	2,4	729		91	4,3
Mauern	--	--	--	2.545		590		45	2,3	222		44	2,3	368		46	2,1
Moosburg a. d. Isar	MZ	E	S	16.607		2.220		171	1,2	1.360		272	1,9	860		108	0,7
Nandlstadt	KZ	--	--	4.745		1.506		116	3,6	767		153	4,7	739		92	2,3
Neufahrn b. Freising	SSP	E	S	17.452		3.186		245	1,7	836		167	1,2	2.350		294	1,9
Paunzhausen	--	--	--	1.496		515		40	4,0	240		48	4,9	275		34	2,8
Rudelzhausen	--	--	--	3.042		658		51	2,1	288		58	2,4	370		46	1,7
Wang	--	--	--	1.948		516		40	2,8	82		16	1,1	434		54	3,6
Wolfersdorf	--	--	--	2.202		672		52	3,4	251		50	3,3	421		53	3,0
Zolling	KZ	--	--	3.881		794		61	2,0	537		107	3,5	257		32	0,9
Landkreis Freising				152.307	30,2	32.728	33,7	2.518	2,1	15.881	33,5	3.176	2,7	16.847	33,8	2.106	1,6
Gemeinden Landkreis München																	
Aschheim	--	--	--	6.289		2.024		156	3,7	553		111	2,6	1.471		184	3,8
Feldkirchen	--	E	S	4.533		1.157		89	2,6	394		79	2,3	763		95	2,5
Garching b. München	SSP	--	S	15.512		3.855		297	2,5	2.597		519	4,5	1.258		157	1,1
Ismaning	SSP	--	S	14.265		1.639		126	1,0	1.194		239	1,9	445		56	0,4
Kirchheim bei München	SSP	E	S	12.146		873		67	0,6	1.468		294	2,6	-595		-74	-0,6
Oberschleißheim	SSP	E	S	11.363		1.336		103	1,0	455		91	0,9	881		110	1,1
Unterföhring	SSP	--	S	7.438		2.373		183	3,6	1.417		283	5,6	956		120	1,8
Unterschleißheim	SSP	E	S	25.633		4.250		327	1,5	3.606		721	3,4	644		81	0,3
Summe Gemeinden				97.179	19,2	17.507	18,0	1.347	1,7	11.684	24,7	2.337	2,9	5.823	11,7	728	0,8
Landkreis München				295.247		43.536		3.349	1,3	24.109		4.822	1,9	19.427		2.428	0,9
Kreisfreie Stadt Landshut	OZ	E	S	58.746	11,6	2.348	2,4	181	0,3	3.633	7,7	727	1,3	-1.285	-2,6	-161	-0,3
Gemeinden Landkreis Landshut																	
Altdorf	KZ	E	--	11.072		1.796		138	1,5	751		150	1,6	1.045		131	1,3
Bruckberg	--	E	S	4.820		907		70	1,8	354		71	1,8	553		69	1,6
Buch am Erlbach	KZ	--	--	3.229		818		63	2,6	328		66	2,7	490		61	2,2
Eching	--	--	--	3.191		1.055		81	3,8	417		83	3,9	638		80	3,1
Ergolding	UZ	E	--	11.126		1.790		138	1,5	896		179	1,9	894		112	1,1
Essenbach	UZ	E	--	10.393		2.558		197	2,5	919		184	2,3	1.639		205	2,3
Kumhausen	--	E	--	4.356		912		70	2,0	153		31	0,9	759		95	2,6
Tiefenbach	--	--	--	3.398		768		59	2,2	294		59	2,2	474		59	2,0
Summe Gemeinden				51.585	10,2	10.604	10,9	816	2,0	4.112	8,7	822	2,0	6.492	13,0	812	1,8
Landkreis Landshut				142.442		26.268		2.021	1,7	10.731		2.146	1,8	15.537		1.942	1,5
Summe Gemeinden Untersuchungsgebiet				505.161	100,0	97.241	100,0	7.480	1,8	47.399	100,0	9.480	2,3	49.842	100,0	6.230	1,4

Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden

	ZO	E	S	Stand 1987 abs.	Belegung (EW/Whg.)	Stand 1992 abs.	Belegung (EW/Whg.)	Stand 2000 abs.	Belegung (EW/Whg.)	Veränderung absolut 1987-1992 Wohnungen*	Belegung (EW/Whg.)	1992-2000 Wohnungen*	Belegung (EW/Whg.)
I. Untersuchungsgebiet													
Gemeinden Landkreis Ebersberg													
Anzing	--	--	--	1.127	2,7	1.214	2,7	1.423	2,5	87	-0,1	209	-0,2
Markt Schwaben	SSP	E	S	3.726	2,3	4.179	2,3	4.924	2,2	453	0,0	745	-0,1
Pliening	--	--	--	1.232	2,7	1.356	2,7	1.798	2,5	124	0,0	442	-0,2
Poing	SSP	E	S	2.480	2,5	3.236	2,5	4.380	2,4	756	-0,1	1.144	0,0
Summe Gemeinden				8.565	2,5	9.985	2,5	12.525	2,3	1.420	-0,1	2.540	-0,1
Landkreis Ebersberg				37.192	2,6	41.152	2,6	48.602	2,4	3.960	0,0	7.450	-0,1
Gemeinden Landkreis Erding													
Berglern	--	--	--	383	3,2	408	3,3	813	2,7	25	0,2	405	-0,6
Bockhorn	--	E	--	798	3,3	892	3,2	1.101	2,9	94	-0,1	209	-0,3
Buch a. Buchrain	--	--	--	342	3,1	364	3,2	457	2,8	22	0,0	93	-0,4
Dorfen	UZ	E	S	3.485	3,0	3.678	3,1	4.730	2,7	193	0,0	1.052	-0,4
Eitting	--	--	--	546	3,0	576	3,1	758	2,7	30	0,1	182	-0,4
Erding	MZ	E	S	9.791	2,5	10.785	2,5	13.115	2,4	994	0,0	2.330	-0,1
Finsing	--	--	--	870	2,9	932	2,9	1.507	2,6	62	0,1	575	-0,4
Forstern	--	--	--	726	2,8	781	2,8	1.008	2,7	55	0,0	227	-0,1
Fraunberg	--	--	--	752	3,5	808	3,4	1.034	3,0	56	-0,1	226	-0,3
Hohenpolding	--	E	--	279	4,0	291	3,9	379	3,3	12	-0,1	88	-0,6
Inning a. Holz	--	E	--	330	3,3	351	3,4	454	3,0	21	0,1	103	-0,4
Isen	KZ	--	--	1.377	3,1	1.506	3,1	1.905	2,7	129	0,0	399	-0,4
Kirchberg	--	--	--	195	3,8	205	3,6	274	3,2	10	-0,2	69	-0,4
Langenpreising	--	--	--	618	3,1	678	3,3	867	2,8	60	0,2	189	-0,5
Lengdorf	--	E	S	619	3,3	661	3,4	855	2,9	42	0,1	194	-0,4
Moosinning	KZ	--	--	1.206	3,0	1.322	2,9	1.797	2,7	116	-0,1	475	-0,2
Neuching	--	--	--	501	3,1	561	3,1	778	2,8	60	0,0	217	-0,3
Oberding	--	E	--	1.125	2,9	1.259	3,0	1.780	2,8	134	0,1	521	-0,3
Ottenhofen	--	E	S	371	2,9	462	3,0	612	2,6	91	0,1	150	-0,4
Pastetten	--	--	--	528	3,3	589	3,3	763	3,0	61	0,1	174	-0,4
Sankt Wolfgang	KZ	E	--	854	3,6	917	3,6	1.205	3,2	63	0,0	288	-0,4
Steinkirchen	--	--	--	303	3,6	311	3,7	388	3,0	8	0,1	77	-0,7
Taufkirchen (Vils)	UZ	E	--	2.505	3,1	2.652	3,1	3.177	2,7	147	0,0	525	-0,4
Walpertskirchen	--	E	S	422	3,3	492	3,2	618	2,9	70	-0,1	126	-0,3
Wartenberg	KZ	--	--	1.120	2,8	1.276	3,0	1.616	2,7	156	0,2	340	-0,3
Wörth	--	E	S	984	2,9	1.151	3,0	1.600	2,7	167	0,1	449	-0,3
Landkreis Erding				31.030	2,9	33.908	2,9	43.591	2,7	2.878	0,0	9.683	-0,3
Gemeinden Landkreis Freising													
Allershausen	KZ	--	--	1.250	2,9	1.416	3,1	1.701	2,8	166	0,2	285	-0,3
Attenkirchen	--	--	--	607	2,4	689	2,8	851	2,9	82	0,4	162	0,1
Au in der Hallertau	KZ	--	--	1.362	3,0	1.522	3,1	1.839	2,8	160	0,0	317	-0,2
Eching	SSP	E	S	3.633	2,7	3.975	2,7	5.092	2,5	342	0,0	1.117	-0,2
Fahrenzhausen	KZ	--	--	1.038	3,0	1.112	3,1	1.456	2,7	74	0,1	344	-0,3
Freising	MOZ	E	S	14.619	2,4	15.884	2,5	19.117	2,1	1.265	0,1	3.233	-0,3
Gammelsdorf	--	--	--	302	3,4	330	3,7	384	3,7	28	0,3	54	0,0
Haag an der Amper	--	--	--	726	2,9	853	3,0	973	2,9	127	0,1	120	-0,1
Hallbergmoos	KZ	--	S	1.577	2,6	1.904	3,1	2.637	2,8	327	0,5	733	-0,3
Hörgertshausen	--	--	--	498	3,0	534	3,1	629	3,0	36	0,1	95	-0,1
Hohenkammer	--	--	--	529	3,1	615	3,0	815	2,7	86	-0,1	200	-0,3
Kirchdorf an der Amper	--	--	--	544	3,4	637	3,3	811	3,1	93	-0,1	174	-0,2
Kranzberg	--	--	--	978	3,0	1.081	3,0	1.333	2,8	103	0,0	252	-0,2

Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden

	ZO	E	S	Stand 1987 abs.	1987 Belegung (EW/Whg.)	1992 abs.	1992 Belegung (EW/Whg.)	2000 abs.	2000 Belegung (EW/Whg.)	Veränderung absolut 1987-1992 Wohnungen*	1987-1992 Belegung (EW/Whg.)	1992-2000 Wohnungen*	1992-2000 Belegung (EW/Whg.)
Langenbach	--	E	S	978	2,7	1.091	2,8	1.421	2,6	113	0,1	330	-0,2
Marzling	--	E	S	664	2,9	757	2,8	1.048	2,7	93	-0,1	291	-0,1
Mauern	--	--	--	646	3,0	722	3,0	884	2,9	76	0,0	162	-0,1
Moosburg a. d. Isar	MZ	E	S	5.655	2,5	6.041	2,6	6.708	2,5	386	0,1	667	-0,1
Nandlstadt	KZ	--	--	1.087	3,0	1.240	3,2	1.545	3,1	153	0,3	305	-0,2
Neufahrn b. Freising	SSP	E	S	5.749	2,5	6.146	2,5	7.409	2,4	397	0,0	1.263	-0,1
Paunzhausen	--	--	--	317	3,1	383	3,2	492	3,0	66	0,1	109	-0,1
Rudelzhausen	--	--	--	757	3,1	859	3,1	1.055	2,9	102	0,0	196	-0,2
Wang	--	--	--	465	3,1	496	3,1	676	2,9	31	0,0	180	-0,2
Wolfersdorf	--	--	--	469	3,3	554	3,2	720	3,1	85	0,0	166	-0,2
Zolling	KZ	--	--	1.047	2,9	1.194	3,0	1.457	2,7	147	0,1	263	-0,4
Landkreis Freising				45.497	2,6	50.035	2,7	61.053	2,5	4.538	0,1	11.018	-0,2
Gemeinden Landkreis München													
Aschheim	--	--	--	1.617	2,6	1.815	2,7	2.739	2,3	198	0,0	924	-0,4
Feldkirchen	--	E	S	1.395	2,4	1.516	2,5	2.031	2,2	121	0,1	515	-0,3
Garching b. München	SSP	--	--	4.686	2,5	5.343	2,7	6.377	2,4	657	0,2	1.034	-0,2
Ismaning	SSP	--	S	5.117	2,5	5.721	2,4	6.624	2,2	604	-0,1	903	-0,3
Kirchheim bei München	SSP	E	S	4.059	2,8	4.577	2,8	4.826	2,5	518	0,0	249	-0,3
Oberschleißheim	SSP	E	S	4.510	2,2	4.563	2,3	5.099	2,2	53	0,1	536	-0,1
Unterföhring	SSP	--	S	2.361	2,1	2.903	2,2	3.675	2,0	542	0,1	772	-0,2
Unterschleißheim	SSP	E	S	9.565	2,2	10.329	2,4	11.485	2,2	764	0,2	1.156	-0,2
Summe Gemeinden				33.310	2,4	36.767	2,5	42.856	2,3	3.457	0,1	6.089	-0,2
Landkreis München				104.948	2,4	113.277	2,4	131.809	2,2	8.329	0,0	18.532	-0,2
Kreisfreie Stadt Landshut	OZ	E	S	26.499	2,1	28.437	2,1	31.157	1,9	1.938	0,0	2.720	-0,2
Gemeinden Landkreis Landshut													
Altdorf	KZ	E	--	3.502	2,6	3.782	2,7	4.541	2,4	280	0,0	759	-0,2
Bruckberg	--	E	S	1.278	3,1	1.436	3,0	1.809	2,7	158	-0,1	373	-0,3
Buch am Erlbach	KZ	--	--	823	2,9	925	3,0	1.160	2,8	102	0,0	235	-0,2
Eching	--	--	--	693	3,1	883	2,9	1.199	2,7	190	-0,2	316	-0,2
Ergolding	UZ	E	S	3.492	2,7	3.917	2,6	4.655	2,4	425	-0,1	738	-0,2
Essenbach	UZ	E	--	2.626	3,0	2.919	3,0	3.922	2,6	293	0,0	1.003	-0,3
Kumhausen	--	E	--	1.272	2,7	1.365	2,6	1.845	2,4	93	-0,1	480	-0,3
Tiefenbach	--	--	--	890	3,0	1.035	2,8	1.314	2,6	145	-0,1	279	-0,2
Summe Gemeinden				14.576	2,8	16.262	2,8	20.445	2,5	1.686	0,0	4.183	-0,2
Landkreis Landshut				40.500	2,9	44.709	2,8	56.205	2,5	4.209	0,0	11.496	-0,3
Summe Gemeinden Untersuchungsgebiet				159.477	2,6	175.394	2,6	211.627	2,4	15.917	0,0	36.233	-0,2

* Reinzugang

ZO = Zentralörtlichkeit: KZ = Kleinzentrum, UZ = Unterzentrum, MZ = Mittelzentrum, MOZ = Mögliches Oberzentrum

E = Entwickungsachse von überregionaler Bedeutung

S = Gemeinden mit Schienenhaltepunkt

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung und eigene Berechnungen

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

	ZO	E	S	Stand 2000		Veränderung 1987-2000				1987-1992				1992-2000			
					in % v.		in % v.	im jährl. Durchschn.*			in % v.	im jährl. Durchschn.*			in % v.	im jährl. Durchschn.*	
				abs.	UG	abs.	UG	abs.	in %	abs.	UG	abs.	in %	abs.	UG	abs.	in %
I. Untersuchungsgebiet																	
Gemeinden Landkreis Ebersberg																	
Anzing	--	--	--	494		83		6	1,6	123		25	6,0	-40		-5	-0,9
Markt Schwaben	SSP	E	S	2.963		1.062		82	4,3	228		46	2,4	834		104	4,9
Pliening	--	--	--	782		335		26	5,8	108		22	4,8	227		28	5,1
Poing	SSP	E	S	4.743		2.149		165	6,4	2.589		518	20,0	-440		-55	-1,1
Summe Gemeinden				8.982	4,2	3.629	4,9	279	5,2	3.048	9,7	610	11,4	581	1,4	73	0,9
Landkreis Ebersberg				27.084		7.332		564	2,9	4.586		917	4,6	2.746		343	1,4
Gemeinden Landkreis Erding																	
Berglern	--	--	--	154 **		-4		0	-0,2	-11		-2	-1,4	7		1	0,6
Bockhorn	--	E	--	294		-65		-5	-1,4	-20		-4	-1,1	-45		-6	-1,7
Buch a. Buchrain	--	--	--	105		45		3	5,8	75		15	25,0	-30		-4	-2,8
Dorfen	UZ	E	S	2.847		345		27	1,1	191		38	1,5	154		19	0,7
Eitting	--	--	--	343		251		19	21,0	41		8	8,9	210		26	19,7
Erding	MZ	E	S	10.774		1.452		112	1,2	774		155	1,7	678		85	0,8
Finsing	--	--	--	446		104		8	2,3	24		5	1,4	80		10	2,7
Forstern	--	--	--	428		122		9	3,1	13		3	0,8	109		14	4,3
Fraunberg	--	--	--	266		77		6	3,1	41		8	4,3	36		5	2,0
Hohenpolding	--	E	--	94		11		1	1,0	9		2	2,2	2		0	0,3
Inning a. Holz	--	E	--	158 **		74		6	6,8	13		3	3,1	61		8	7,9
Isen	KZ	--	--	742		115		9	1,4	26		5	0,8	89		11	1,7
Kirchberg	--	--	--	123		29		2	2,4	37		7	7,9	-8		-1	-0,8
Langenpreising	--	--	--	147		38		3	2,7	13		3	2,4	25		3	2,6
Lengdorf	--	E	S	154 **		21		2	1,2	-9		-2	-1,4	30		4	3,0
Moosinning	KZ	--	--	557		159		12	3,1	8		2	0,4	151		19	4,6
Neuching	--	--	--	351		201		15	10,3	8		2	1,1	193		24	15,3
Oberding	--	E	--	1.979		1.354		104	16,7	864		173	27,6	490		61	4,1
Ottenhofen	--	E	S	76 **		-49		-4	-3,0	-32		-6	-5,1	-17		-2	-2,3
Pastetten	--	--	--	387		255		20	14,9	133		27	20,2	122		15	5,8
Sankt Wolfgang	KZ	E	--	675		306		24	6,4	69		14	3,7	237		30	6,8
Steinkirchen	--	--	--	108		39		3	4,3	7		1	2,0	32		4	5,3
Taufkirchen (Vils)	UZ	E	--	2.604		-370		-28	-1,0	165		33	1,1	-535		-67	-2,1
Walpertskirchen	--	E	S	163 **		4		0	0,2	9		2	1,1	-5		-1	-0,4
Wartenberg	KZ	--	--	845		250		19	3,2	117		23	3,9	133		17	2,3
Wörth	--	E	S	309		121		9	5,0	33		7	3,5	88		11	5,0
Landkreis Erding				25.132	11,7	4.888	6,6	376	1,9	2.598	8,3	520	2,6	2.290	5,4	286	1,3
Gemeinden Landkreis Freising																	
Allershausen	KZ	--	--	1.357		618		48	6,4	325		65	8,8	293		37	3,4
Attenkirchen	--	--	--	216		77		6	4,3	48		10	6,9	29		4	1,9
Au in der Hallertau	KZ	--	--	874		195		15	2,2	38		8	1,1	157		20	2,7
Eching	SSP	E	S	6.117		-1.747		-134	-1,7	-6		-1	0,0	-1.741		-218	-2,8
Fahrenzhausen	KZ	--	--	638		114		9	1,7	38		8	1,5	76		10	1,7
Freising	MOZ	E	S	31.042		18.273		1.406	11,0	4.539		908	7,1	13.734		1.717	9,9
Gammelsdorf	--	--	--	265		37		3	1,2	-8		-2	-0,7	45		6	2,6
Haag an der Amper	--	--	--	284		91		7	3,6	42		8	4,4	49		6	2,6
Hallbergmoos	KZ	--	S	4.115		3.544		273	47,7	472		94	16,5	3.072		384	36,8
Hörgertshausen	--	--	--	138		35		3	2,6	15		3	2,9	20		3	2,1
Hohenkammer	--	--	--	295		126		10	5,7	24		5	2,8	102		13	6,6
Kirchdorf an der Amper	--	--	--	316		166		13	8,5	54		11	7,2	112		14	6,9

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

	ZO	E	S	Stand 2000		Veränderung 1987-2000				1987-1992				1992-2000			
					in % v.		in % v.	im jährl. Durchschn.*			in % v.	im jährl. Durchschn.*			in % v.	im jährl. Durchschn.*	
				abs.	UG	abs.	UG	abs.	in %	abs.	UG	abs.	in %	abs.	UG	abs.	in %
Kranzberg	--	--	--	460		140		11	3,4	248		50	15,5	-108		-14	-2,4
Langenbach	--	E	S	385		213		16	9,5	57		11	6,6	156		20	8,5
Marzling	--	E	S	322		172		13	8,8	42		8	5,6	130		16	8,5
Mauern	--	--	--	234		84		6	4,3	11		2	1,5	73		9	5,7
Moosburg a. d. Isar	MZ	E	S	4.860		-685		-53	-1,0	462		92	1,7	-1.147		-143	-2,4
Nandlstadt	KZ	--	--	302		-78		-6	-1,6	28		6	1,5	-106		-13	-3,2
Neufahrn b. Freising	SSP	E	S	6.108		1.419		109	2,3	642		128	2,7	777		97	1,8
Paunzhausen	--	--	--	101		24		2	2,4	-3		-1	-0,8	27		3	4,6
Rudelzhausen	--	--	--	321		53		4	1,5	26		5	1,9	27		3	1,1
Wang	--	--	--	523		205		16	5,0	94		19	5,9	111		14	3,4
Wolfersdorf	--	--	--	186		74		6	5,1	-11		-2	-2,0	85		11	10,5
Zolling	KZ	--	--	692		-57		-4	-0,6	121		24	3,2	-178		-22	-2,6
Landkreis Freising				60.151	27,9	23.093	31,4	1.776	4,8	7.298	23,3	1.460	3,9	15.795	37,3	1.974	4,5
Gemeinden Landkreis München																	
Aschheim	--	--	--	11.254		6.491		499	10,5	1.538		308	6,5	4.953		619	9,8
Feldkirchen	--	E	S	4.950		2.149		165	5,9	724		145	5,2	1.425		178	5,1
Garching b. München	SSP	--	S	11.078		2.586		199	2,3	1.398		280	3,3	1.188		149	1,5
Ismaning	SSP	--	S	11.710		7.457		574	13,5	2.173		435	10,2	5.284		661	10,3
Kirchheim bei München	SSP	E	S	7.774		2.151		165	2,9	2.238		448	8,0	-87		-11	-0,1
Oberschleißheim	SSP	E	S	4.720		1.075		83	2,3	679		136	3,7	396		50	1,1
Unterföhring	SSP	--	S	13.918		9.211		709	15,1	497		99	2,1	8.714		1.089	20,9
Unterschleißheim	SSP	E	S	12.106		5.790		445	7,1	2.928		586	9,3	2.862		358	3,9
Summe Gemeinden				77.510	35,9	36.910	50,2	2.839	7,0	12.175	38,9	2.435	6,0	24.735	58,5	3.092	5,9
Landkreis München				156.452		50.724		3.902	3,7	20.027		4.005	3,8	30.697		3.837	3,1
Kreisfreie Stadt Landshut				28.764	13,3	-1.010	-1,4	-78	-0,3	2.221	7,1	444	1,5	-3.231	-7,6	-404	-1,3
Gemeinden Landkreis Landshut																	
Altdorf	KZ	E	--	2.352		1.190		92	7,9	503		101	8,7	687		86	5,2
Bruckberg	--	E	S	711		336		26	6,9	87		17	4,6	249		31	6,7
Buch am Erlbach	KZ	--	--	474		126		10	2,8	39		8	2,2	87		11	2,8
Eching	--	--	--	1.133		757		58	15,5	250		50	13,3	507		63	10,1
Ergolding	UZ	E	--	6.124 **		1.715		132	3,0	2.374		475	10,8	-659		-82	-1,2
Essenbach	UZ	E	--	3.586		1.784		137	7,6	584		117	6,5	1.200		150	6,3
Kumhausen	--	E	--	482		82		6	1,6	34		7	1,7	48		6	1,4
Tiefenbach	--	--	--	321		61		5	1,8	53		11	4,1	8		1	0,3
Summe Gemeinden				15.183	7,0	6.051	8,2	465	5,1	3.924	12,6	785	8,6	2.127	5,0	266	2,0
Landkreis Landshut				35.161		10.461		805	3,3	5.206		1.041	4,2	5.255		657	2,2
Summe Gemeinden Untersuchungsgebiet				215.722	100,0	73.561	100,0	5.659	4,0	31.264	100,0	6.253	4,4	42.297	100,0	5.287	3,0

Veränderung der Erwerbstätigen (a.A.) nach Sozialpflichtigkeit (in Tsd. u.in %) 1991-1999

	Erwerbstätige insg.		SVB insg.		Beamte und geringf. Beschäftigte*		Selbständige und mith. Familienang.	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
DAH	4,7	13,0	2,2	9,3	2,3	41,1	0,2	2,8
EBE	5,1	15,0	2,4	10,3	2,4	61,5	0,3	4,4
ED	4,1	11,3	2,5	11,4	2,3	39,0	-0,7	-8,2
FS	20,0	32,6	15,8	37,6	4,2	43,7	0,0	0,0
FFB	3,3	5,8	0,3	0,8	2,0	17,8	1,0	10,7
LL	2,4	5,9	2,3	10,0	0,2	1,9	-0,1	-1,4
M	35,2	22,6	38,6	31,9	-7,2	42,9	3,8	21,2
STA	5,2	11,2	2,2	6,8	1,9	30,1	1,1	14,5
Umland	80,0	17,1	66,3	20,5	8,1	11,6	5,6	7,6
LHM	-54,1	-5,8	-56,5	-8,1	-11,2	-6,7	13,6	19,3
Region	25,9	1,8	9,8	1,0	-3,1	-1,3	19,2	13,3
Landshut	5,9	12,7	5,8	20,3	1,0	14,5	-0,9	-8,3
kreisfr. Stadt Landshut	-3,5	-7,8	4,2	-13,1	0,2	2,1	0,5	15,1
Mühldorf	2,3	5,3	0,7	2,4	2,3	42,6	-0,7	-8,0
Pfaffenhofen	1,9	5,0	1,7	7,2	0,9	14,5	-0,7	-9,0

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung und eigene Berechnungen

* Anteil geringfügig Beschäftigter im regionalen Durchschnitt - 1991: 31 %; 1998: 48 %

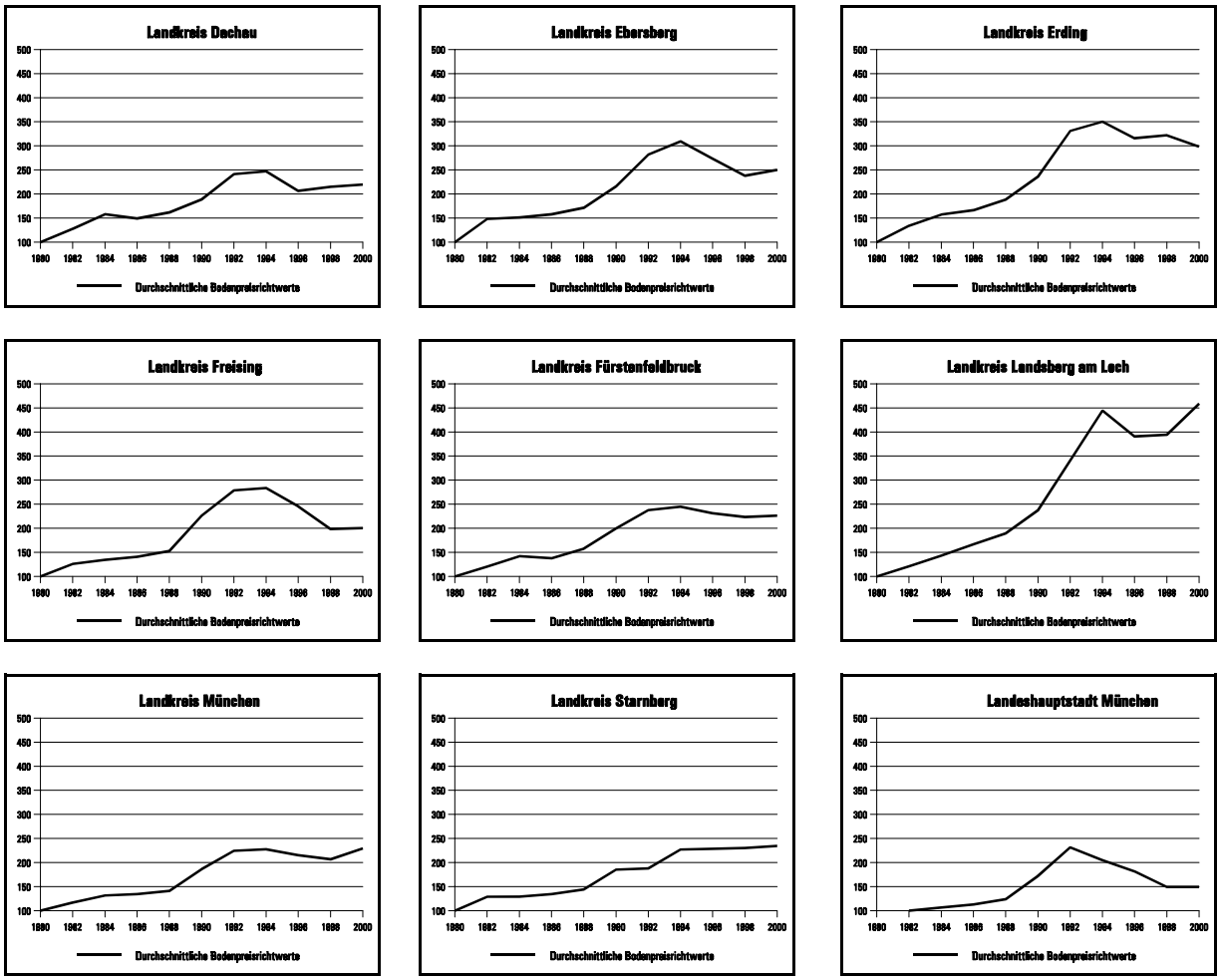
Durchschnittliche Bodenrichtwerte (DM/qm)

	ZO	E	S	Wohnbauflächen 1992	Wohnbauflächen 1998	Wohnbauflächen 2000	Gewerbeflächen 1992	Gewerbeflächen 1998	Gewerbeflächen 2000
I. Untersuchungsgebiet									
Gemeinden Landkreis Ebersberg									
Anzing	--	--	--	800	600	597		390	
Markt Schwaben	SSP	E	S	850	1.115	870		520	500
Pliening	--	--	--	850	713	758			465
Poing	SSP	E	S	985	877	900			600
Summe Gemeinden				871	826	781		455	522
Landkreis Ebersberg				722	609	640	850	458	391
Gemeinden Landkreis Erding									
Berglern	--	--	--	400	420	500			
Bockhorn	--	E	--	450	365	375			115
Buch a. Buchrain	--	--	--	500	400	490			
Dorfen	UZ	E	S	475	460	445			
Eitting	--	--	--	350	350	350			
Erding	MZ	E	S	833	650	711	925	425	425
Finsing	--	--	--	500	525	550			
Forstern	--	--	--	500	630	650			230
Fraunberg	--	--	--			293			100
Hohenpolding	--	E	--			220			
Inning a. Holz	--	E	--			230			
Isen	KZ	--	--	445	440	505			100
Kirchberg	--	--	--			120			
Langenpreising	--	--	--		370	390			160
Lengdorf	--	E	S	260	390	400			
Moosinning	KZ	--	--	600	550	590			
Neuching	--	--	--		560	550			
Oberding	--	E	--		465	505			
Ottenhofen	--	E	S	650	720	730			
Pastetten	--	--	--	470	490	490			
Sankt Wolfgang	KZ	E	--		340	325			
Steinkirchen	--	--	--			210			
Taufkirchen (Vils)	UZ	E	--	275	390	380			150
Walpertskirchen	--	E	S	500	400	390			
Wartenberg	KZ	--	--	500	430	370			
Wörth	--	E	S	500	530	580			
Landkreis Erding				483	470	437	925	425	183
Gemeinden Landkreis Freising									
Allershausen	KZ	--	--	600	323	382	350	350	350
Attenkirchen	--	--	--	450	338	335		240	240
Au in der Hallertau	KZ	--	--		210	200			120
Eching	SSP	E	S	914	787	678	475		530
Fahrenzhausen	KZ	--	--	483	398	404			350
Freising	MOZ	E	S	1.412	952	951	734	500	430
Gammelsdorf	--	--	--	350	160	173		50	50
Haag an der Amper	--	--	--	425	283	287	400		
Hallbergmoos	KZ	--	S	700	535	593	1.050	450	530
Hörgertshausen	--	--	--	250	138	150		110	110
Hohenkammer	--	--	--	500	320	327		200	210
Kirchdorf an der Amper	--	--	--	375	358	393			
Kranzberg	--	--	--	438	346	422		245	245

Durchschnittliche Bodenrichtwerte (DM/qm)

	ZO	E	S	Wohnbauflächen 1992	Wohnbauflächen 1998	Wohnbauflächen 2000	Gewerbeflächen 1992	Gewerbeflächen 1998	Gewerbeflächen 2000
Langenbach	--	E	S	318	357	340			
Marzling	--	E	S	600	450	495			290
Mauern	--	--	--	400	235	230			
Moosburg a. d. Isar	MZ	E	S	686	617	526		220	290
Nandlstadt	KZ	--	--	518	253	260			140
Neufahrn b. Freising	SSP	E	S	803	560	534			
Paunzhausen	--	--	--	475	270	295			
Rudelzhausen	--	--	--	300	238	228		90	100
Wang	--	--	--	350	263	280		190	190
Wolfersdorf	--	--	--	365	262	260			
Zolling	KZ	--	--	400	340	342			250
Landkreis Freising				527	375	379	602	240	260
Gemeinden Landkreis München									
Aschheim	--	--	--	875	988	1.125	1.300	900	900
Feldkirchen	--	E	S	975	1.000	1.267	1.100	700	700
Garching b. München	SSP	--	S	888	825	875	800	525	550
Ismaning	SSP	--	S	1.250	963	1.267	1.150	975	1.100
Kirchheim bei München	SSP	E	S	900	900	1.025	800	600	850
Oberschleißheim	SSP	E	S	950	950	1.000			
Unterföhring	SSP	--	S	1.150	1.100	1.300	1.200	1.150	1.500
Unterschleißheim	SSP	E	S	1.150	1.000	988	1.000	950	950
Summe Gemeinden				1.017	966	1.106	1.050	829	936
Landkreis München				1.048	965	1.072	1.075	827	871
Kreisfreie Stadt Landshut						550			250*/600
Gemeinden Landkreis Landshut									
Altdorf				455	267	380	390	170	250
Bruckberg	--	E	S	355	256	358			
Buch am Erlbach	KZ	--	--	248	223	293		75	100
Eching	--	--	--	340	240	323	240	130	130
Ergolding	UZ	E	--	502	433	410			315
Essenbach	UZ	E	--	276	185	253	63	95	135
Kumhausen	--	E	--	383	295	343			
Tiefenbach	--	--	--	358	283	307		90	110
Summe Gemeinden				365	273	333	231	112	173
Landkreis Landshut									
Summe Gemeinden Untersuchungsgebiet				653	582	598	562	412	418

Durchschnittliche Bodenrichtwerte für Wohnbauland in DM/m² (Index: 1980 = 100)



Quelle: Gutachterausschüsse der Landkreise und eigene Berechnungen

Durchschnittliche Bodenrichtwerte für Wohnbauland in DM/m²

Datengrundlage						
	Landkreis Dachau	Landkreis Ebersberg	Landkreis Erding	Landkreis Freising	Landkreis Fürstenfeldbruck	Landkreis Landsberg am Lech
1980	240	256	146	189	269	85
1982	307	379	196	238	325[1)]	103
1984	379	388	230	254	382	122[2)]
1986	358	404	243	266	371	142[2)]
1988	388	439	275	289	424	161
1990	453	553	345	428	537	202
1992	579	722	483	527	639	290
1994	593	792	511	536	659	378
1996	495	700[3)]	461	465	622	332
1998	516	609	470	375	601	335
2000	527	640	436	379	609	390

Datengrundlage			
	Landkreis München	Landkreis Starnberg	Landeshauptstadt München
1980	467	354	–
1982	547	457	804
1984	615	458	859
1986	628	476	909
1988	660	510	995
1990	871	656	1.385
1992	1.048	665	1.861
1994	1.063	804	1.650
1996	1.005	810[3)]	1.462
1998	965	815	1.200
2000	1.072	831	1.200

[1)] keine ausreichenden Basiswerte, daher Mittel aus Steigerung 80/84
[2)] keine ausreichenden Basiswerte, daher Mittel aus Steigerung 82/88
[3)] keine Angaben, daher Mittel aus Steigerung 94/88
Quelle: Gutachterausschüsse der Landkreise und eigene Berechnungen

Durchschnittliche Bodenrichtwerte für Wohnbauland in DM/m² (Index: 1980 = 100)

Datengrundlage						
	Landkreis Dachau	Landkreis Ebersberg	Landkreis Erding	Landkreis Freising	Landkreis Fürstenfeldbruck	Landkreis Landsberg am Lech
1980	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1982	127,9	148,0	134,2	125,9	120,8	121,2
1984	157,9	151,6	157,5	134,4	142,0	143,5
1986	149,2	157,8	166,4	140,7	137,9	167,1
1988	161,7	171,5	188,4	152,9	157,6	189,4
1990	188,8	216,0	236,3	226,5	199,6	237,6
1992	241,3	282,0	330,8	278,8	237,5	341,2
1994	247,1	309,4	350,0	283,6	245,0	444,7
1996	206,3	273,4	315,8	246,0	231,2	390,6
1998	215,0	237,9	321,9	198,4	223,4	394,1
2000	219,6	250,0	298,6	200,5	226,4	458,8

Datengrundlage			
	Landkreis München	Landkreis Starnberg	Landeshauptstadt München
1980	100,0	100,0	–
1982	117,1	129,1	100,0
1984	131,7	129,4	106,8
1986	134,5	134,5	113,1
1988	141,3	144,1	123,8
1990	186,5	185,3	172,3
1992	224,4	187,9	231,5
1994	227,6	227,1	205,2
1996	215,2	228,8	181,8
1998	206,6	230,2	149,3
2000	229,6	234,7	149,3

Quelle: Gutachterausschüsse der Landkreise und eigene Berechnungen

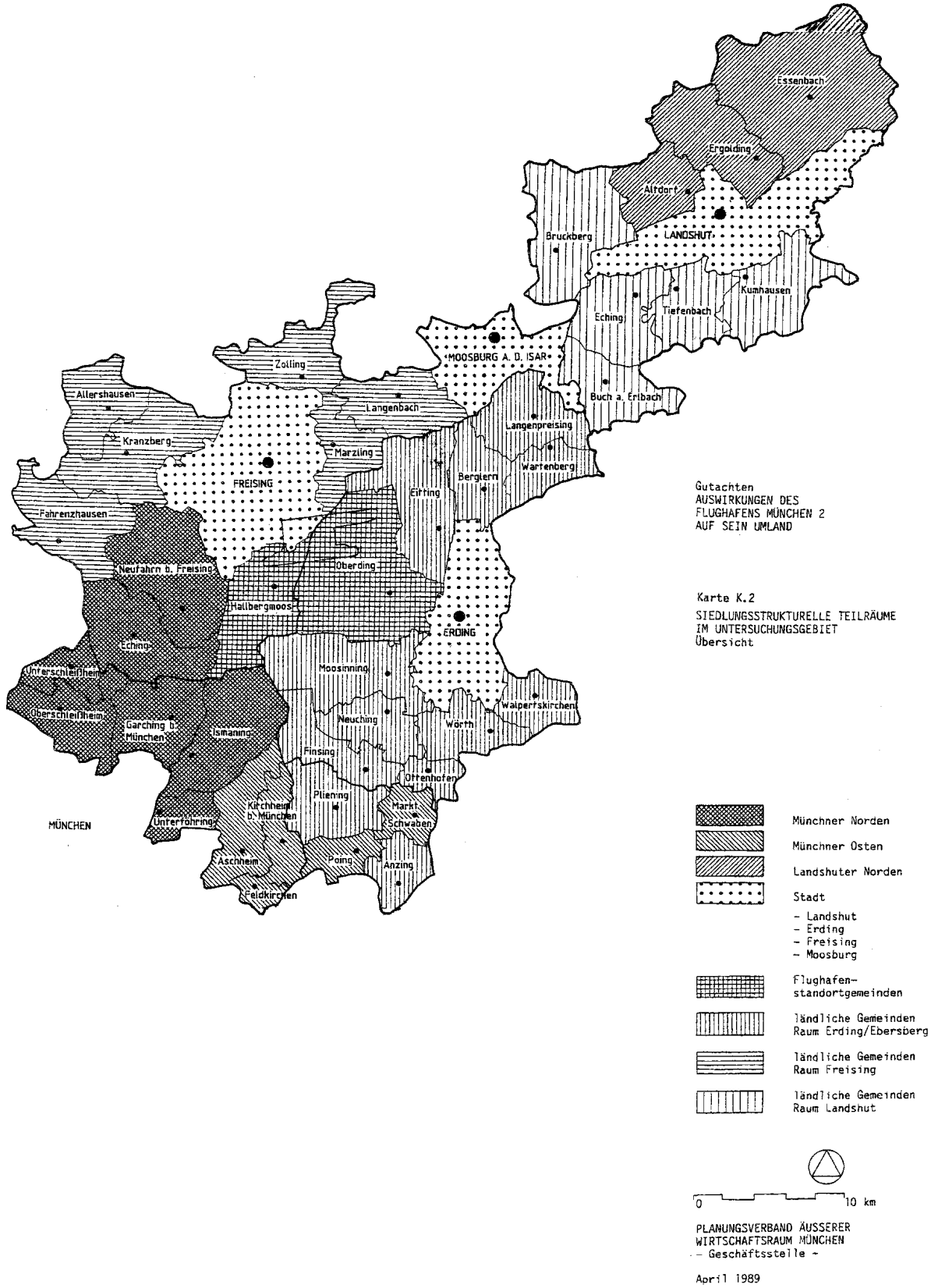
Typisierung der Gemeinden nach ihrem SVB-Pendleraufkommen 1999

	ZO	E	S	Einpendler	Auspendler	Einpendler / Auspendler	Einpendler > 600
I. Untersuchungsgebiet							
Gemeinden Landkreis Ebersberg							
Anzing	--	--	--	352	1.034	0,3	
Markt Schwaben	SSP	E	S	2.069	3.526	0,6	X
Pliening	--	--	--	583	1.422	0,4	
Poing	SSP	E	S	3.582	3.850	0,9	X
Summe Gemeinden				6.586	9.832	0,7	
Landkreis Ebersberg				18.812	33.740	0,6	
Gemeinden Landkreis Erding							
Berglern	--	--	--	114	810	0,1	
Bockhorn	--	E	--	171	914	0,2	
Buch a. Buchrain	--	--	--	83	404	0,2	
Dorfen	UZ	E	S	1.586	2.769	0,6	X
Eitting	--	--	--	276	660	0,4	
Erding	MZ	E	S	6.182	7.291	0,8	X
Finsing	--	--	--	237	1.319	0,2	
Forstern	--	--	--	255	837	0,3	
Fraunberg	--	--	--	130	1.021	0,1	
Hohenpolding	--	E	--	44	382	0,1	
Inning a. Holz	--	E	--	107	411	0,3	
Isen	KZ	--	--	384	1.392	0,3	
Kirchberg	--	--	--	87	240	0,4	
Langenpreising	--	--	--	82	858	0,1	
Lengdorf	--	E	S	71	774	0,1	
Moosinning	KZ	--	--	305	1.513	0,2	
Neuching	--	--	--	198	695	0,3	
Oberding	--	E	--	1.225	1.469	0,8	X
Ottenhofen	--	E	S	49	494	0,1	
Pastetten	--	--	--	253	752	0,3	
Sankt Wolfgang	KZ	E	--	575	907	0,6	
Steinkirchen	--	--	--	90	410	0,2	
Taufkirchen (Vils)	UZ	E	--	1.508	1.925	0,8	X
Walpertskirchen	--	E	S	73	595	0,1	
Wartenberg	KZ	--	--	587	1.315	0,4	
Wörth	--	E	S	202	1.401	0,1	
Landkreis Erding				14.874	31.618	0,5	
Gemeinden Landkreis Freising							
Allershausen	KZ	--	--	1.036	1.422	0,7	X
Attenkirchen	--	--	--	137	780	0,2	
Au in der Hallertau	KZ	--	--	426	1.738	0,2	
Eching	SSP	E	S	5.078	4.001	1,3	X
Fahrenzhausen	KZ	--	--	416	1.239	0,3	
Freising	MOZ	E	S	22.159	8.059	2,7	X
Gammelsdorf	--	--	--	211	362	0,6	
Haag an der Amper	--	--	--	167	905	0,2	
Hallbergmoos	KZ	--	S	2.808	2.354	1,2	X
Hörgertshausen	--	--	--	70	594	0,1	
Hohenkammer	--	--	--	181	680	0,3	
Kirchdorf an der Amper	--	--	--	217	789	0,3	
Kranzberg	--	--	--	224	1.106	0,2	

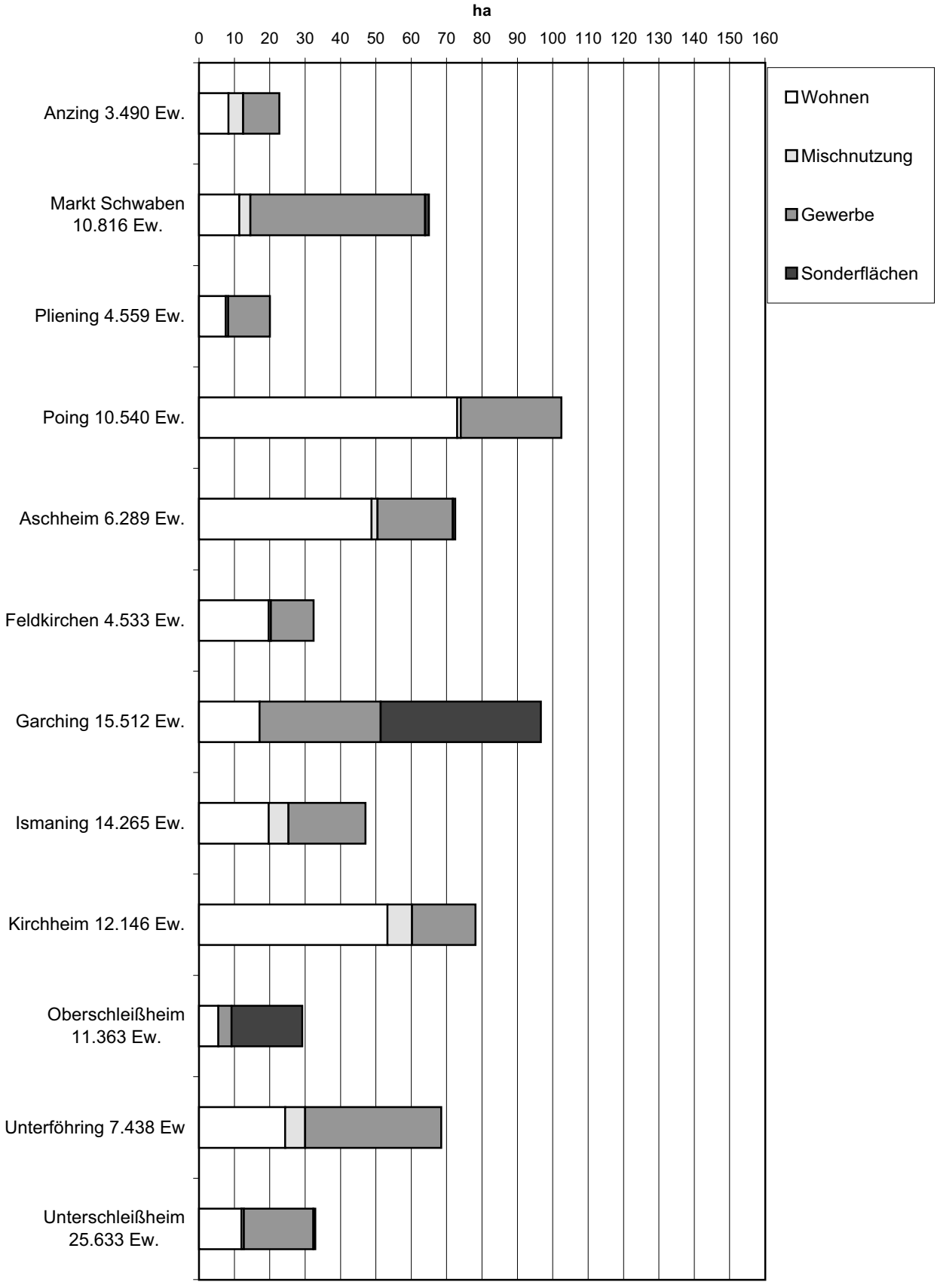
Typisierung der Gemeinden nach ihrem SVB-Pendleraufkommen 1999

	ZO	E	S	Einpendler	Auspendler	Einpendler / Auspendler	Einpendler > 600
Langenbach	--	E	S	252	1.264	0,2	
Marzling	--	E	S	266	892	0,3	
Mauern	--	--	--	127	795	0,2	
Moosburg a. d. Isar	MZ	E	S	2.895	3.805	0,8	X
Nandlstadt	KZ	--	--	132	1.475	0,1	
Neufahrn b. Freising	SSP	E	S	4.636	5.469	0,8	X
Paunzhausen	--	--	--	61	510	0,1	
Rudelzhausen	--	--	--	162	941	0,2	
Wang	--	--	--	409	693	0,6	
Wolfersdorf	--	--	--	103	667	0,2	
Zolling	KZ	--	--	498	1.313	0,4	
Landkreis Freising				42.671	41.853	1,0	
Gemeinden Landkreis München							
Aschheim	--	--	--	8.157	1.847	4,4	X
Feldkirchen	--	E	S	3.551	1.273	2,8	X
Garching b. München	SSP	--	S	8.735	4.147	2,1	X
Ismaning	SSP	--	S	8.980	3.931	2,3	X
Kirchheim bei München	SSP	E	S	7.400	4.012	1,8	X
Oberschleißheim	SSP	E	S	3.982	3.530	1,1	X
Unterföhring	SSP	--	S	10.626	2.428	4,4	X
Unterschleißheim	SSP	E	S	8.621	8.164	1,1	X
Summe Gemeinden				60.052	29.332	2,0	
Landkreis München				143.371	81.268	1,8	
Kreisfreie Stadt Landshut	OZ	E	S	17.063	8.990	1,9	X
Gemeinden Landkreis Landshut							
Altdorf	KZ	E	--	1.672	3.309	0,5	X
Bruckberg	--	E	S	495	1.405	0,4	
Buch am Erlbach	KZ	--	--	201	879	0,2	
Eching	--	--	--	1.020	865	1,2	X
Ergolding	UZ	E	--	5.632	3.303	1,7	X
Essenbach	UZ	E	--	2.459	2.772	0,9	X
Kumhausen	--	E	--	356	1.322	0,3	
Tiefenbach	--	--	--	240	1.017	0,2	
Summe Gemeinden				12.075	14.872	0,8	
Landkreis Landshut				40.862	47.041	0,9	
Summe Gemeinden Untersuchungsgebiet				153.321	136.497	1,1	

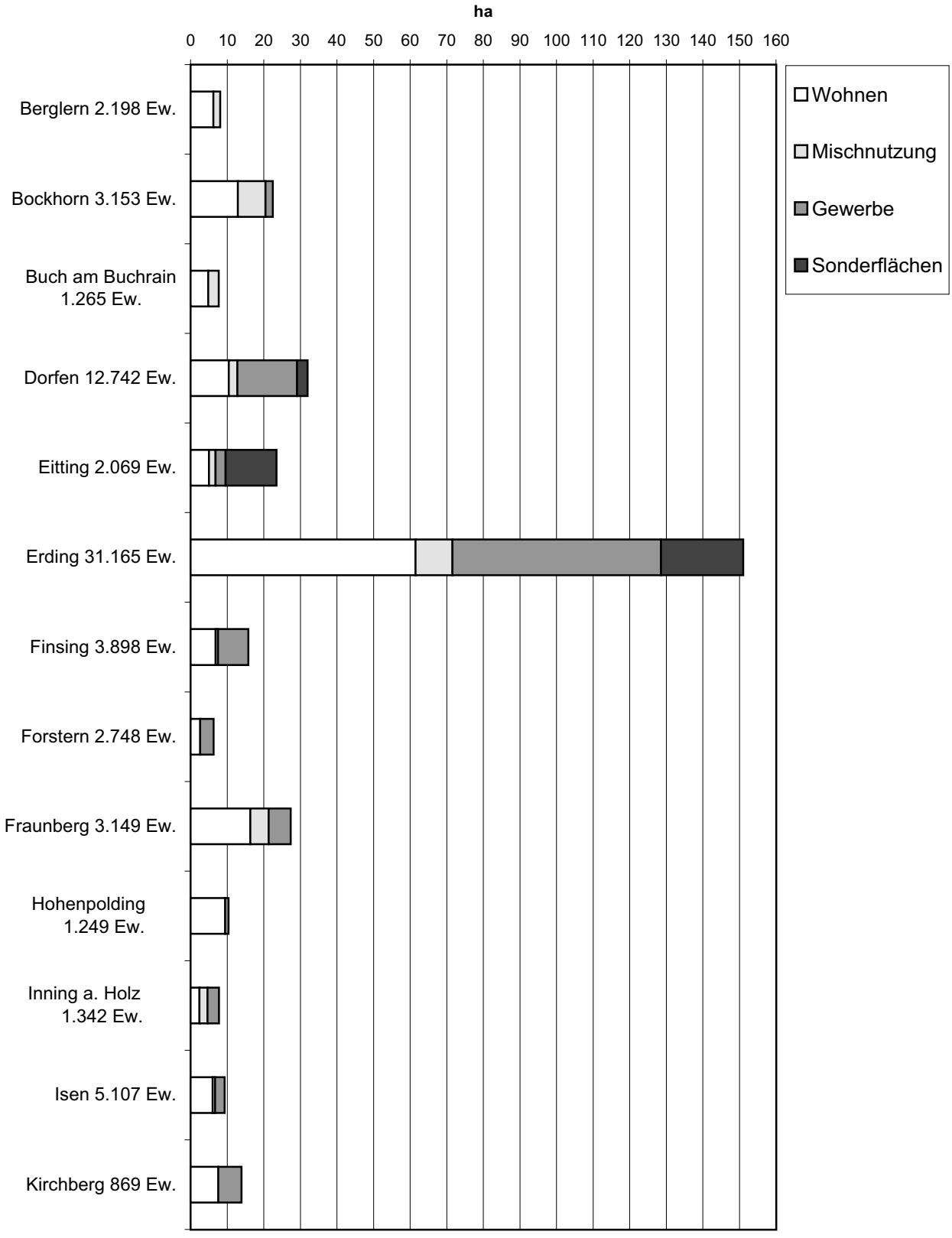
Siedlungsstrukturelle Teilräume im Untersuchungsgebiet des Flughafengutachtens 1989



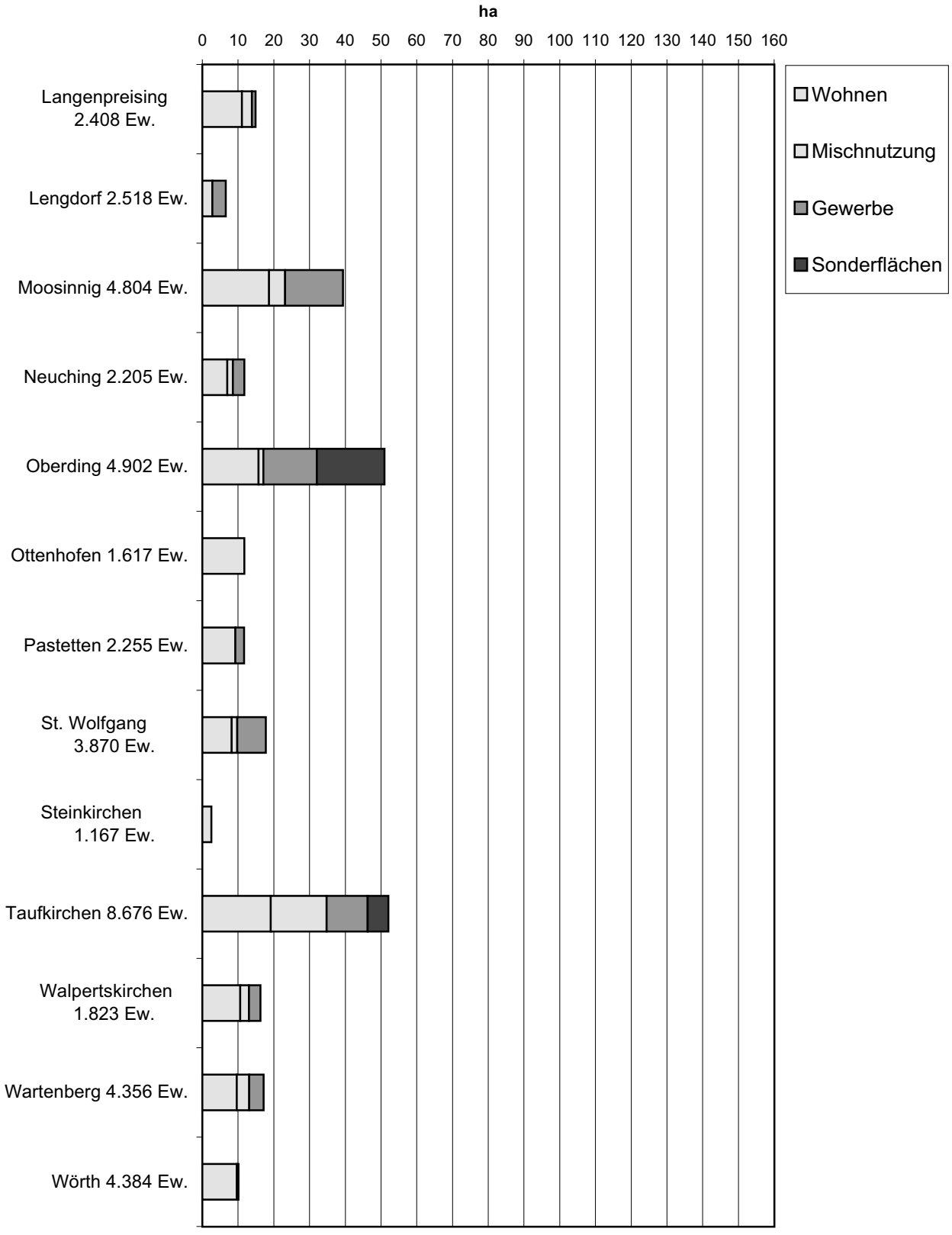
Leerbauflächen in den Städten und Gemeinden der Landkreise München und Ebersberg



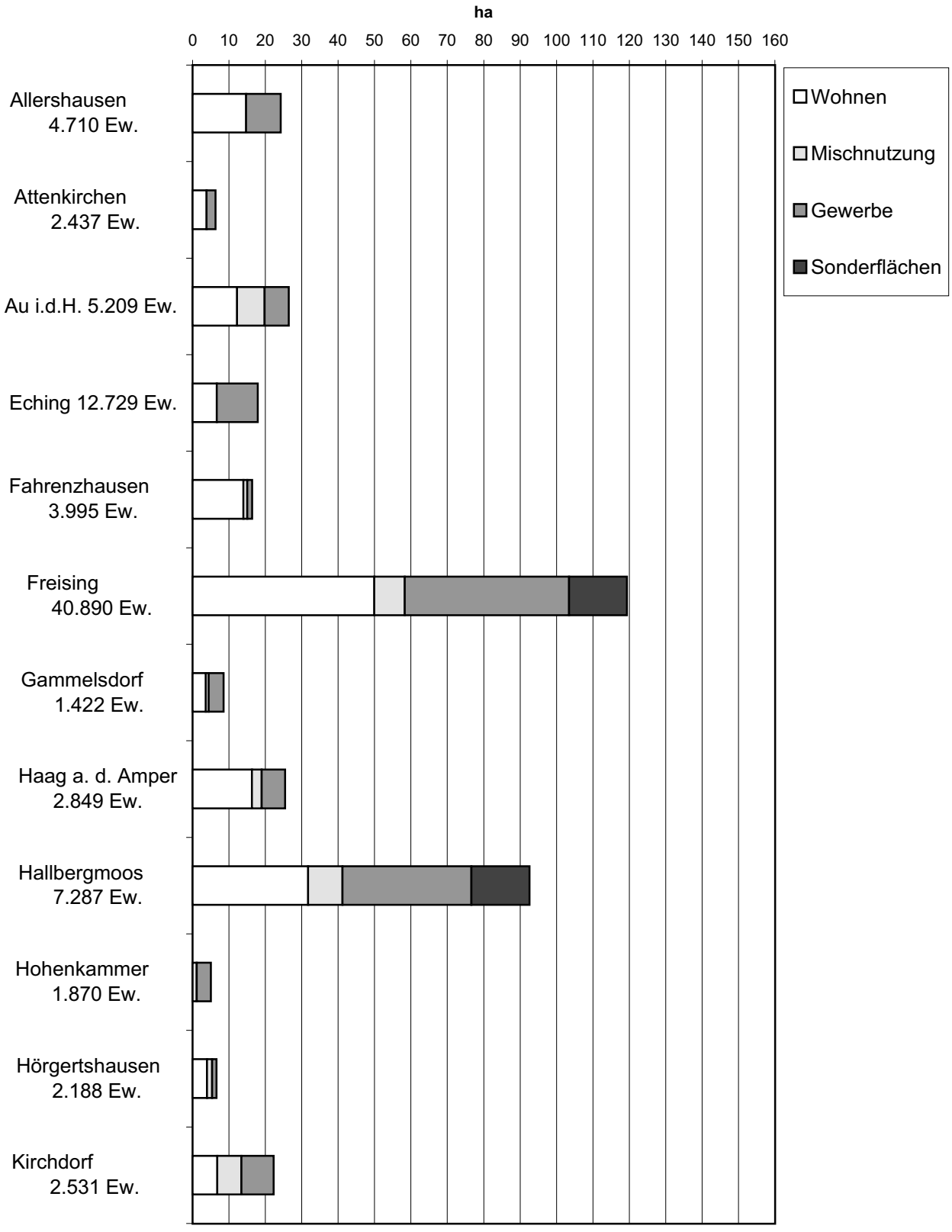
Leerbauflächen in den Städten und Gemeinden des Landkreises Erding (Teil 1)



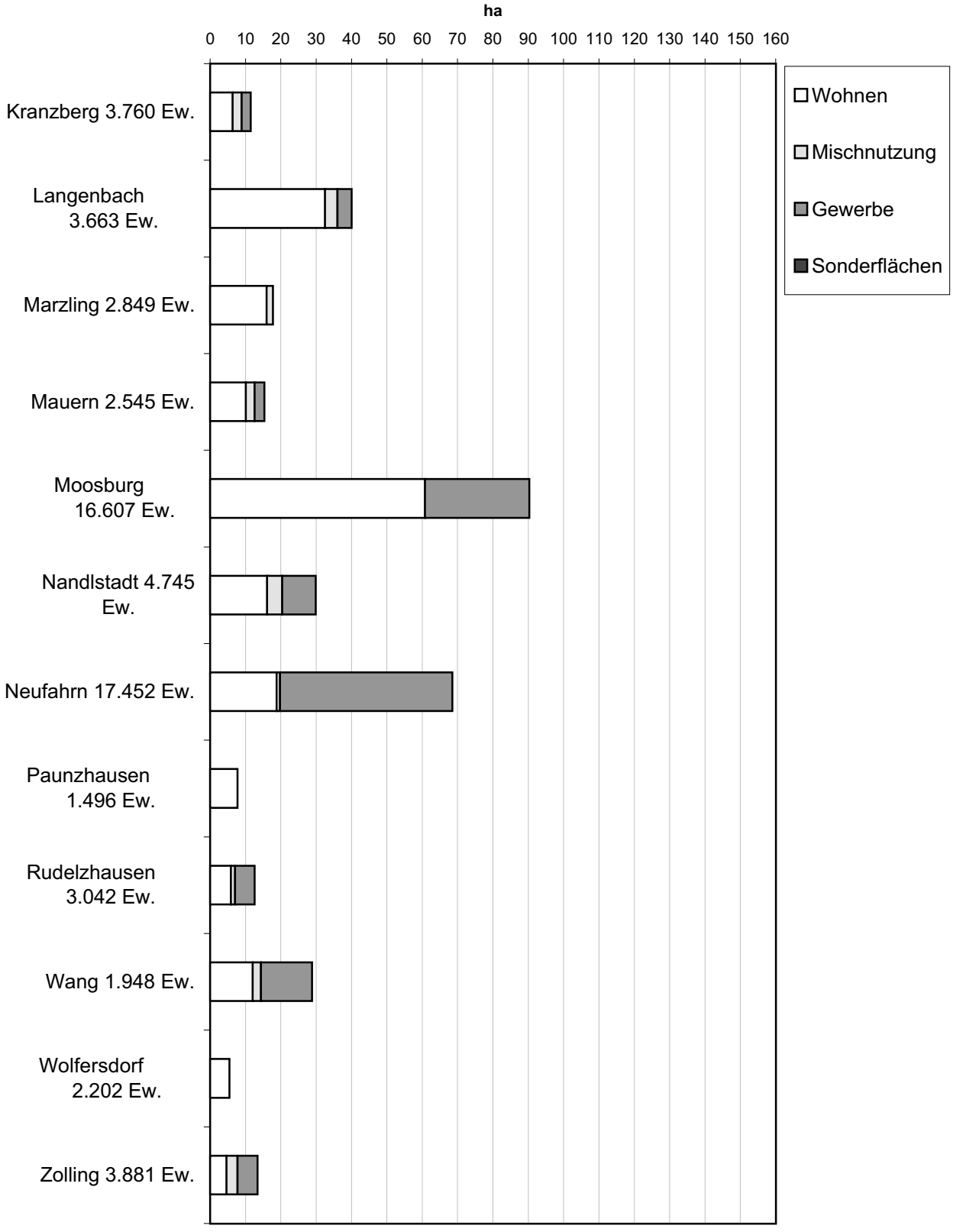
Leerbauflächen in den Städten und Gemeinden des Landkreises Erding (Teil 2)



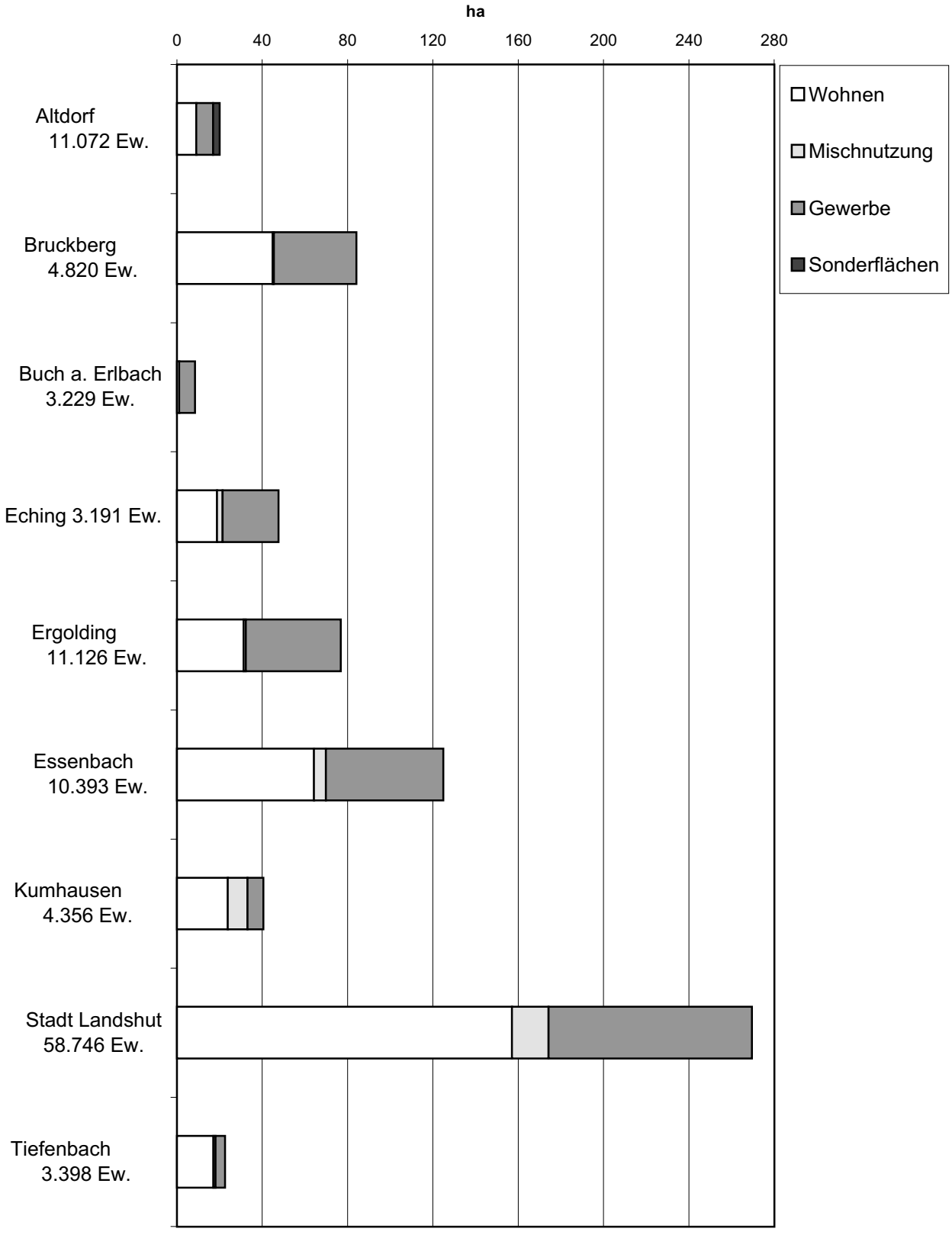
Leerbauflächen in den Städten und Gemeinden des Landkreises Freising (Teil 1)



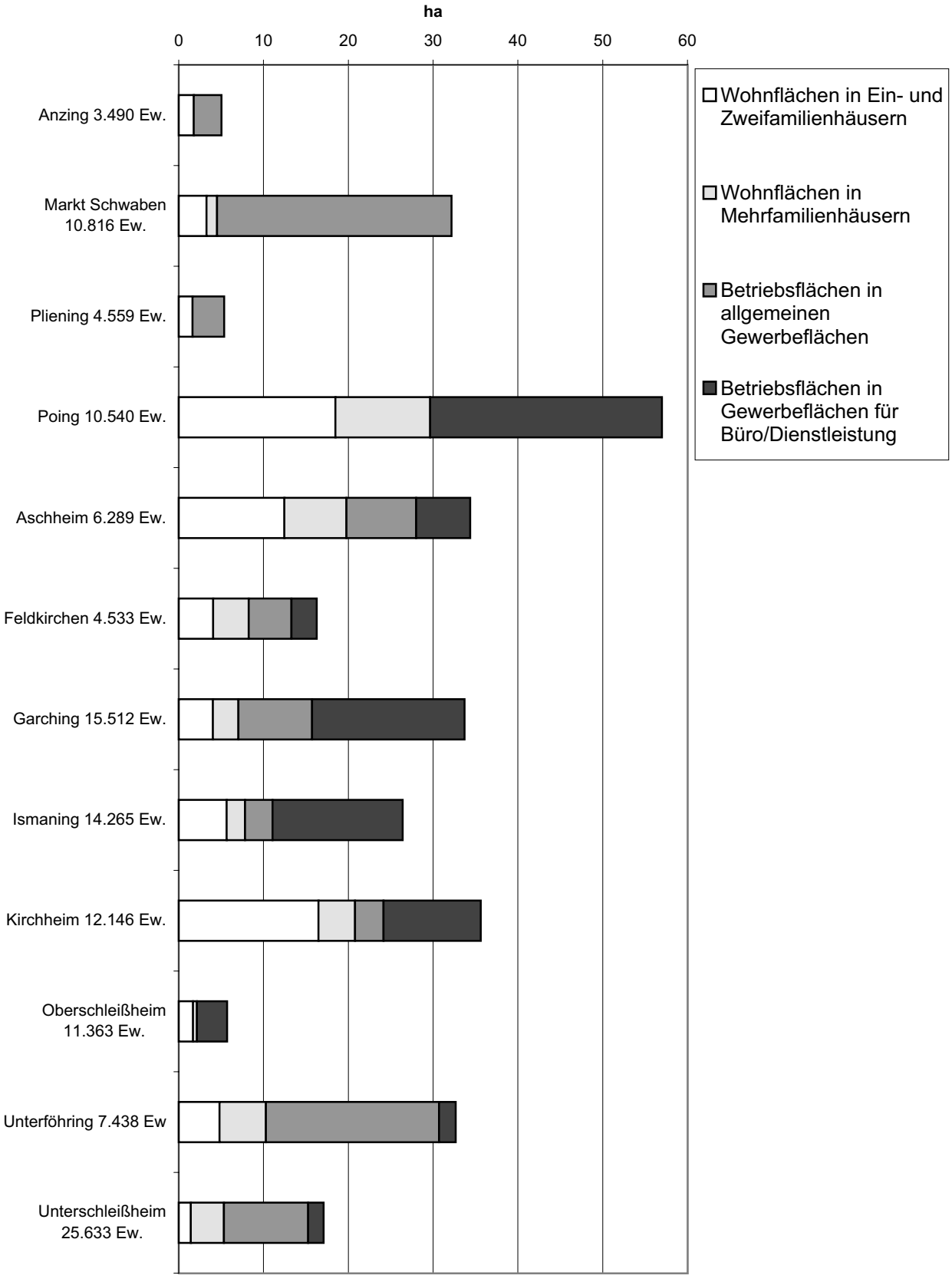
Leerbauflächen in den Städten und Gemeinden des Landkreises Freising (Teil 2)



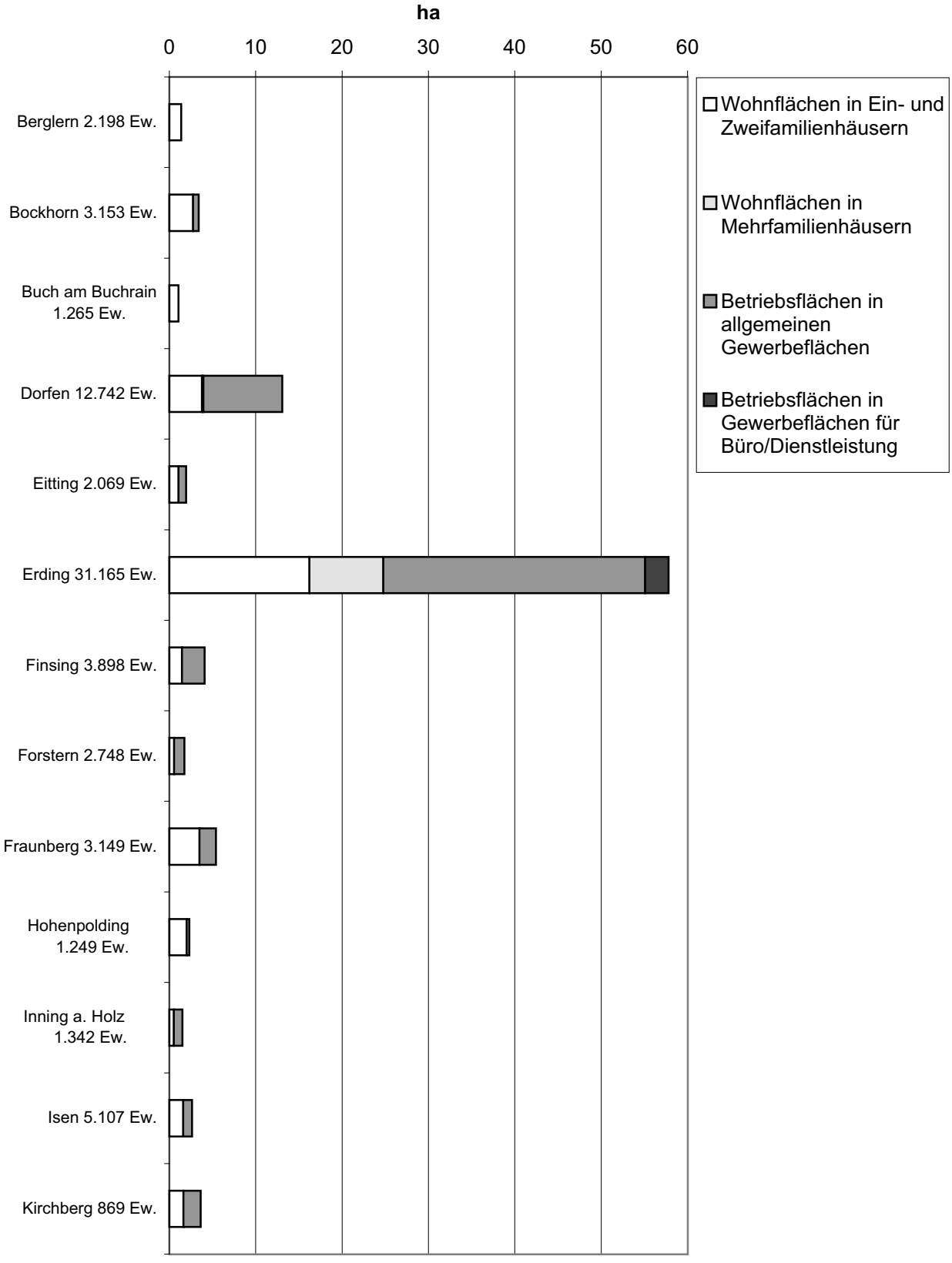
Leerbauflächen in den Gemeinden des Landkreises Landshut und der kreisfreien Stadt Landshut



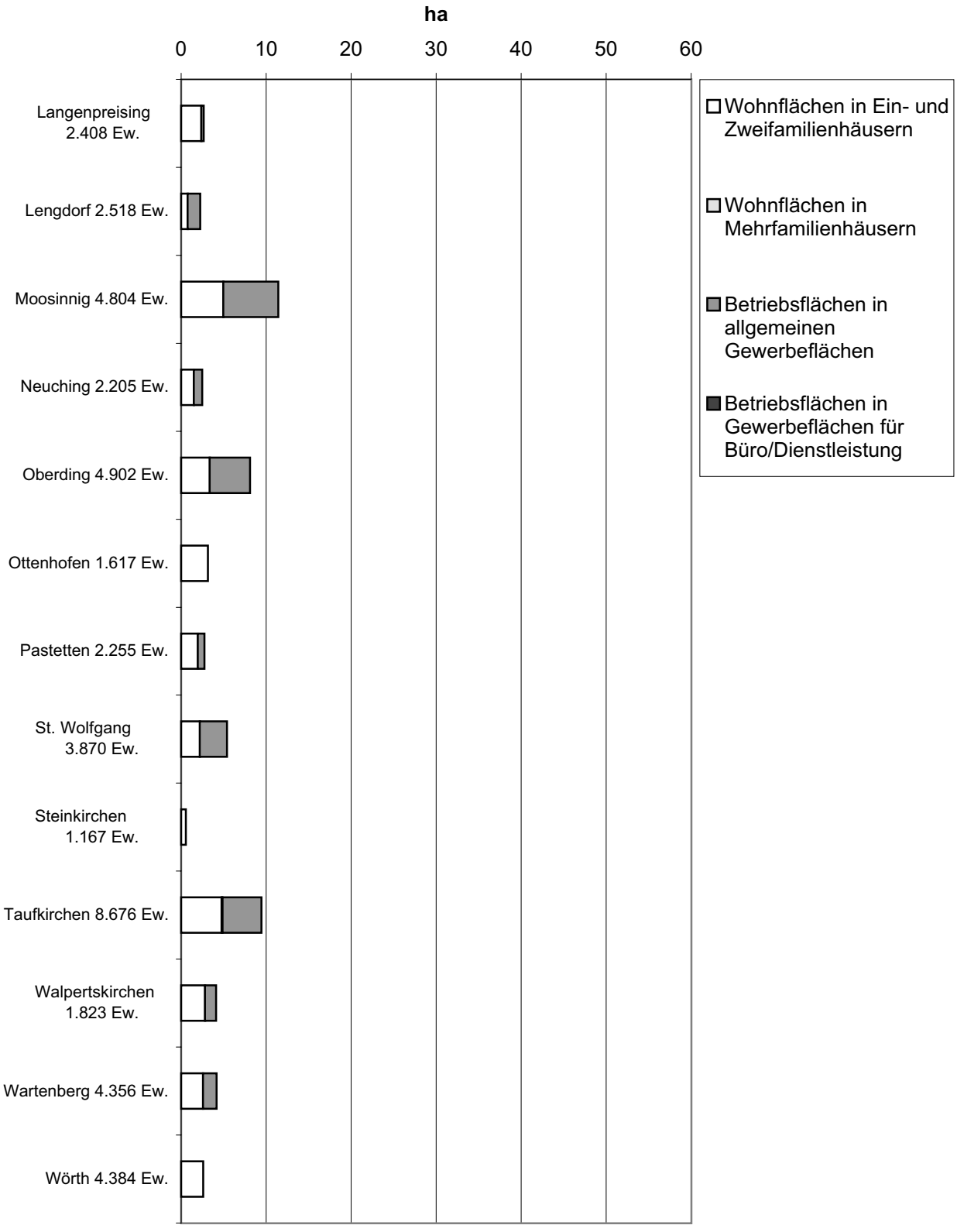
Potenzielles Angebot an Wohn- und Betriebsflächen in den Städten und Gemeinden der Landkreise München und Ebersberg



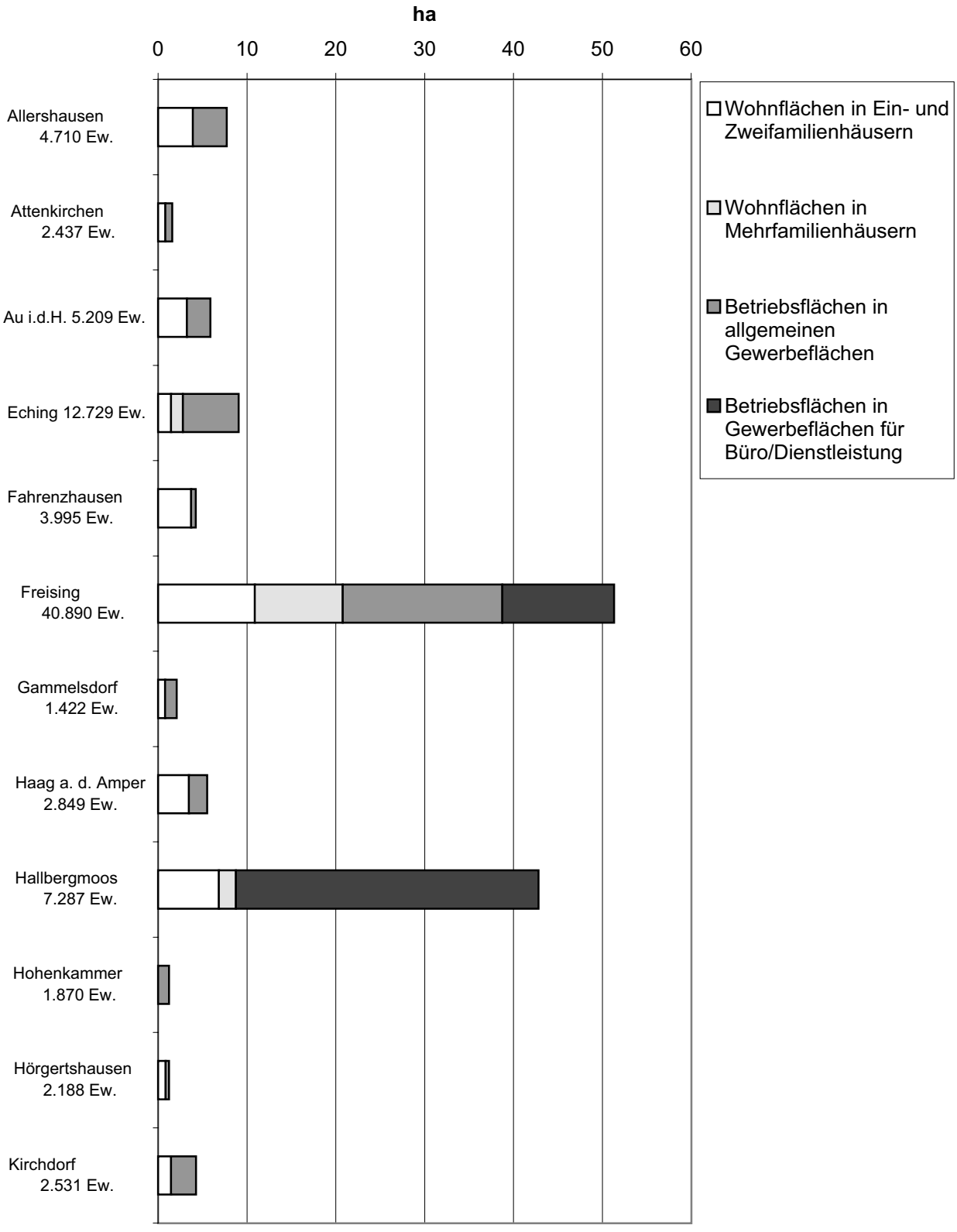
Potenzielles Angebot an Wohn- und Betriebsflächen in den Städten und Gemeinden des Landkreises Erding (Teil 1)



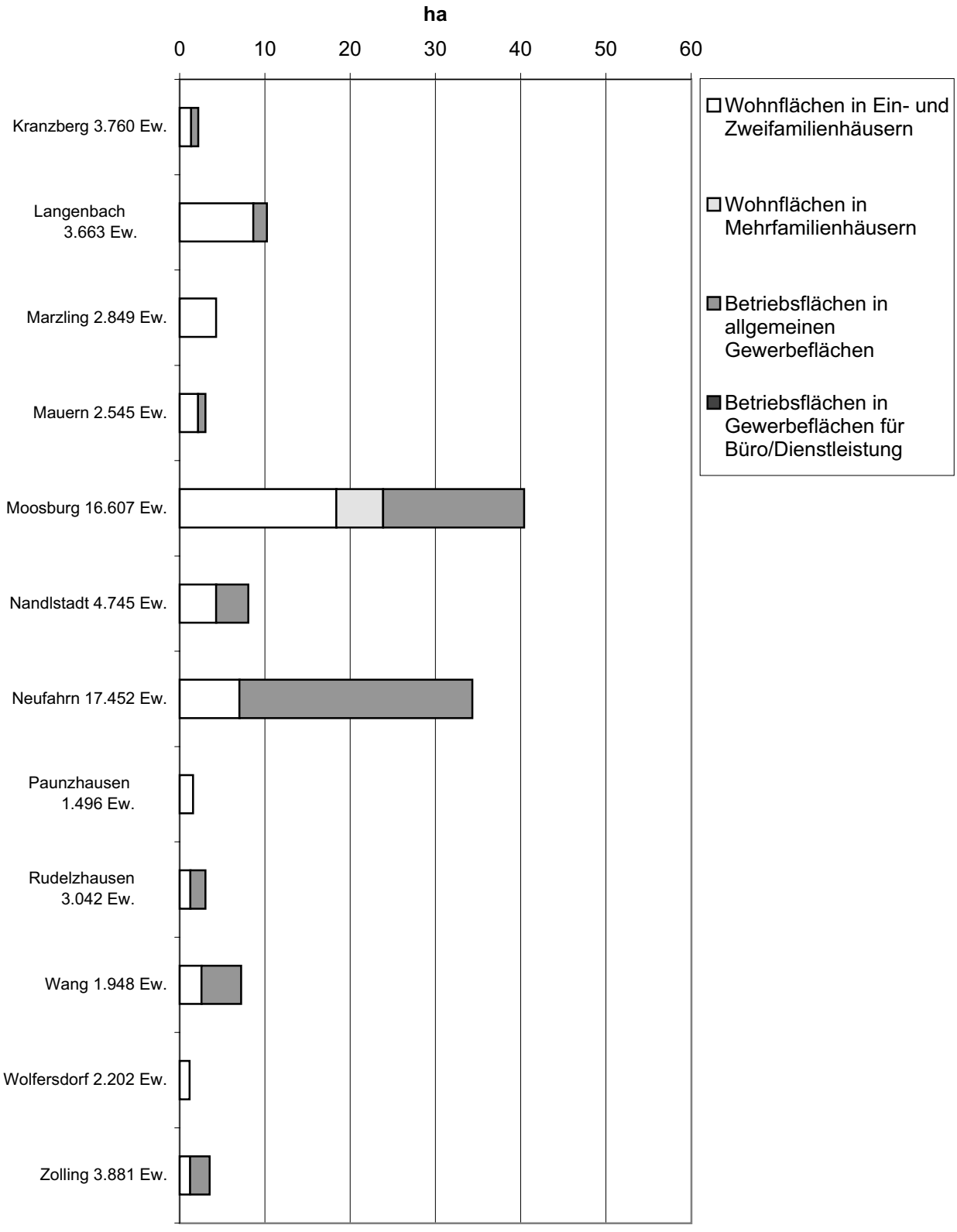
Potenzielles Angebot an Wohn- und Betriebsflächen in den Städten und Gemeinden des Landkreises Erding (Teil 2)



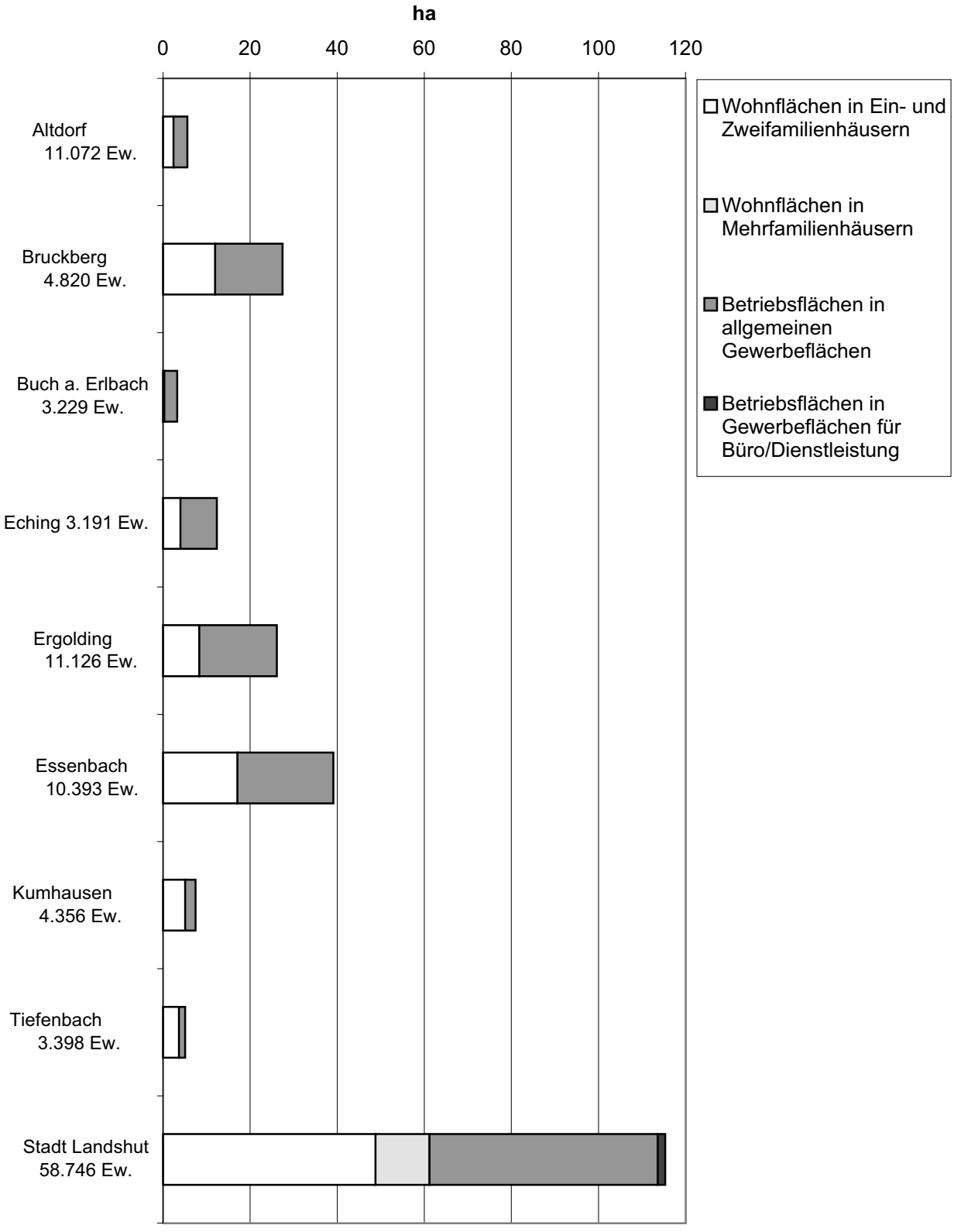
Potenzielles Angebot an Wohn- und Betriebsflächen in den Städten und Gemeinden des Landkreises Freising (Teil 1)



Potenzielles Angebot an Wohn- und Betriebsflächen in den Städten und Gemeinden des Landkreises Freising (Teil 2)



Potenzielles Angebot an Wohn- und Betriebsflächen in den Gemeinden des Landkreises Landshut und der kreisfreien Stadt Landshut



Gemeinde Allershausen

Landkreis:	Freising
Zentralörtlichkeit:	KIZ
Einwohner (2000):	4.710
SV Beschäftigte (2000):	1.357
Flughafenbeschäftigte (2000):	64

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Das Wachstum betrug in den letzten 10 Jahren ca. 2,5 % pro Jahr.
- Wachstumsfaktoren waren: der Flughafen, mehr aber noch die Autobahn (für die Erreichbarkeit Münchens).
- Neubürger sind eher einkommensstärker.
- Zugezogen sind viele Familien mit Kindern.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Auch weiterhin ist „vernünftiges Wachstum" geplant, allerdings herrscht Unsicherheit, ob sich dies so erreichen lässt.
- Es besteht die Befürchtung stärkeren Siedlungsdrucks infolge des Flughafenwachstums.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Es ist Druck auf den Eigenheim- und Mietwohnungsmarkt vorhanden.
- Bis jetzt gibt es kaum Veränderungen in der Baustruktur (Parzellengröße ca. 500 – 700 qm), es gibt aber eine Tendenz, auf diesen Parzellen Doppelhäuser zu errichten.
- Der Druck auf maximale Grundstücksausnutzung hat zugenommen (Folge der hohen Grundstückspreise).
- Mietwohnungsbau spielt in Gemeinde durchaus eine Rolle.
- Belastung durch Fluglärm ist vorhanden (v.a. seit satellitengestütztem Landesystem), aber keine Restriktion für gemeindliche Entwicklung.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es wird verstärkter Druck auf Eigenheim- und Mietwohnungsmarkt erwartet.
- Gemeinde sieht ihre Verantwortung in der Wohnraumversorgung, möchte aber ortsangepasste ländliche Bebauungsstruktur erhalten.
- Künftige Bebauung soll auf den Hauptort fokussiert werden.
- Gemeinde entwickelt künftig Baugebiete nur bei Bereitschaft der Grundeigentümer, am „Allershausener Modell" teilzunehmen.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Innenentwicklung hat in letzten Jahren zunehmende Rolle gespielt (wurde als Problem gesehen).
- Gemeinde hat zur Steuerung der Bebauung im Innenbereich große Teile des bebauten Bestandes mit Bebauungsplänen überplant.
- Innenentwicklung ist meist auf ehemaligen Hofstellen möglich (Weitergabe an eigene Kinder), Inanspruchnahme ist aber nur zögerlich und zeitlich ungesteuert.
- Umnutzung landwirtschaftlicher Hofstellen bietet theoretisch großes Potential, spielt aber noch keine Rolle.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Druck auf Nutzung der Potentiale im Innenbereich wird eher höher (Erben).

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- In den letzten 10 Jahren wurden viele Maßnahmen durchgeführt: Erweiterung der Wasserversorgung, Erweiterung der Grundschule, Sanierung der Kläranlage, Bau des Sportgeländes, Bau der Mehrzweckhalle.
- Die Kinderzahlen nehmen zwar insgesamt ab, aber es gehen mehr Kinder und diese länger in den Kindergarten (Doppelberufstätige).

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Eventuell ist der Bau eines 3. Kindergartens (v.a. bei Realisierung des geplanten Baugebiets) und eine Erweiterung des Hortes vorgesehen.
- Sonstige Maßnahmen sind: Ausbau - Bücherei, Räume für Mutter-Kind-Gruppe, Feuerwehrhaus.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Autobahn hat dominierende Bedeutung für die gewerbliche Entwicklung (mehr als Flughafen), z.T. autobahnorientierte Betriebe.
- Es ist eine gemischte Gewerbestruktur vorhanden, im wesentlichen bestehend aus am Ort gewachsenen Betrieben (Produzierendes Gewerbe, Speditionen, Handwerk).

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Nachfrage nach Gewerbegrund ist vorhanden (v.a. autobahnorientierte Betriebe), die Ausweisung weiterer Gewerbeflächen ist aber kurz- und mittelfristig nicht geplant (Problem ist die Belastung des Ortsteil Allershausen West).

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Zwei Jahre vor Flughafeninbetriebnahme und zwei bis vier Jahre nachher herrschte Hochpreisphase (bis zu 680 DM/qm erschlossen), danach Preisabfall um ca. 100 DM/qm, seit zwei Jahren wieder deutlicher Anstieg
- Wohnbauland auf dem freien Markt: ca. 675 DM/qm (erschlossen)
- Wohnbauland im Einheimischenmodell ca. 50% des Marktpreises (incl. Anteil Nachfolgelasten) ca. 350 DM/qm (erschlossen)

- Allershausener Modell: Abtretung von 50% des Nettobaulandes an die Gemeinde zum Preis von 100 DM/qm, Grundeigentümer zahlen die Erschließung
- Mietpreise: ca. 14-18 DM/qm
- Gewerbliches Bauland: ca. 300 – 350 DM/qm (erschlossen)

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Gemeinde hatte kontinuierlich relativ hohes Einkommensteueraufkommen.
- Gewerbesteuer ist kontinuierlich in relativ gleichmäßiger Höhe angestiegen (unabhängig vom Flughafen).

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Vor rd. 5-10 Jahren herrschte eine hohe Belastung zur Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen.
- Infolge von Schuldenabbau und regelmäßiger Einkommen- und Gewerbesteuereinnahmen geht es der Gemeinde zur Zeit relativ gut.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die künftigen Aussichten sind eher positiv, wenn alles so weitergeht wie bisher.
- Die Gemeinde profitiert von der gemischten Gewerbestruktur ohne Abhängigkeit von wenigen Großbetrieben (nur mäßig schwankende Steuereinnahmen).

Verkehr

- Das Verkehrsaufkommen ist flughafenbedingt stark angestiegen (1987 -1992 um teilweise rd. 40 %, 1992 – 1997 teilweise bis zu 8 % auf St 2054/2084).
- Stau auf A 9 führt zum Ausweichen auf St 2084 Richtung Freising und B 13.
- Es besteht die Befürchtung, dass Ausweich- und Abkürzungsverkehr, v.a. LKW-Verkehr, zunimmt, wenn die Westumfahrung Freising gebaut wird.
- Hauptproblem ist die St 2054.
- Gemeinde plant Ortsumfahrung südlich Allershausen für den Ost-West-Verkehr (1. Priorität).
- Weitere Überlegung: Behelfsausfahrt auf A9 nördlich Allershausen mit Anschluss an St 2054/2084 und im weiteren an eine östliche Umfahrung (Nord-Süd-Verkehr).
- ÖPNV-Grundangebot ist vorhanden (Buslinie Freising – Allershausen - Petershausen).

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Allershausen „bis jetzt relativ neutral".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Allershausen mit „etwas Besorgnis, dass der Druck - Siedlungsdruck, Verkehrsdruck - und daraus erwachsende Kostensteigerungen in den nächsten 10 Jahren drastisch zunehmen wird".

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf***,* wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht ? „Die Verbesserung der verkehrlichen Erschließung (MIV)."

Gemeinde Altdorf

Landkreis:	Landshut
Zentralörtlichkeit:	KIZ
Einwohner (2000):	11.072
SV Beschäftigte (2000):	2.352
Flughafenbeschäftigte (2000):	145

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Der jährliche Einwohnerzuwachs beträgt ca. 1,5 %.
- Die vom Gutachten 1989 prognostizierte Einwohnerentwicklung ist nicht in diesem Umfang eingetreten.
- Die Gemeinde Altdorf hat seit den 70er Jahren 600 Sozialwohnungen des Landkreises im Bereich Waldanger und Altdorf Süd konzentriert, was mittlerweile zu erheblichen sozialen Spannungen führt („Russen-Ghetto" – Spätaussiedlerproblematik - Veränderung in der Bevölkerungsstruktur durch die Grenzöffnung).
- Der Zuzug erfolgt z.T. aus dem Großraum München und den Flughafenumfeld, weil in der Gemeinde Landshut die Boden- und Mietpreise noch günstiger sind als in der Region München.
- Die Auswirkungen durch den Bau der Autobahn A 92 waren wahrscheinlich für die Gemeinde Altdorf aber stärker als die der Flughafeneröffnung. Die Autobahn A 92 und die Zuganbindung bedingen den Zuzug aus dem Großraum München.
- Diese zuziehende Bevölkerungsschicht ist meist besser verdienend.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Weiterhin eine moderate Bevölkerungszunahme.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Bauland kann nicht im großen Umfang verfügbargemacht werden:
  Der gesättigte Markt an Grundeigentümer, die genügend Geld haben und nicht mehr verkaufsbereit sind erschweren die Schaffung neuer Bauflächen.
  Ebenso erschwert die Erhöhung der Spekulationsfrist für die Landwirte von 2 auf 10 Jahren die Situation zusätzlich.
- Der Mietwohnungsmarkt ist sehr gesättigt, derzeit wird kaum auf dem Mietwohnungsmarkt investiert (zu hoher Mieterschutz und veränderte Steuergesetzgebung).
- Die Siedlungsstruktur hat sich deutlich verdichtet, mittlerweile fast nur noch Bau von Doppelhäusern (350-400 m² große Grundstücke), die Gemeinde will kaum noch Geschosswohnungsbau vorsehen.
- Die Gemeinde praktiziert seit ca. 5 Jahren auf einer Teilfläche Einheimischenmodelle (ca. 1/3 bis 1/2 der Flächen muss an die Gemeinde verkauft werden). Eine Reaktion auf die steigenden Bodenpreise).

- Die Gemeinde Altdorf und die Stadt Landshut sind baulich im Bereich Altdorf-Süd zusammengewachsen.
- Keine Einschränkungen durch Fluglärm des Flughafen Münchens. Belästigungen im Bereich Ortsteil Eugenbach durch die Privat- und Sportflieger Ellermühle, die sich erhöht hat durch die Verlagerungen.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Weiterhin Nachfrage nach Bauflächen und Mietwohnungen.
- Besonderheit: Thermalwasservorkommen – Geothermie und Erlebnisbad als Zukunftsprojekt (Gemeinde ist Grundstückseigentümer). Dadurch entstehen räumlich klare Vorgaben für die künftige bauliche Entwicklung und stellen große Chancen für die gemeindliche Entwicklung dar.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Nachverdichtung wird von der Gemeinde gemacht und unterstützt, allerdings ist dies von der Bereitschaft des Grundeigentümers abhängig.
- 1995/1996 wollte die Gemeinde einen Bebauungsplan für die Ortsmitte mit dem Ziel der Nachverdichtung aufstellen. Wegen der mangelnden Bereitschaft der Grundstückseigentümer hat man wieder davon Abstand genommen. Nur der zentrale Bereich „Rathaus - Multifunktionsgebäude und Sparkasse“ wurde neu gestaltet und nachverdichtet.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Durch den hohen Siedlungsdruck mussten viele Investitionen im Bereich der Infrastruktur geleistet werden.
- Neu gebaut wurden in den letzten Jahren: z.B. der Schülerhort, das Rathaus, das Multifunktionsgebäude, die Musikschule und das Jugendzentrum sowie der Neubau des Friedhofs.
- Derzeit gibt es 3 Kindergärten, je einer in den Ortsteilen Altdorf, Eugenbach und Pfettrach, eine Grund- und Hauptschule sowie eine Hauptschule mit Praxisbereich.
- Auch in den nächsten Jahren werden weiterhin Investitionen notwendig, um mit der Infrastrukturausstattung mit der Einwohnerentwicklung Schritt halten zu können.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die gewerbliche Entwicklung ist sehr verhalten, die Gemeinde wüscht sich mehr.
- Die Gemeinde hat keine gewerblichen Grundstücke im Eigentum.
- Derzeit stehen einige gewerblichen Objekte vor dem Insolvenzverfahren. Die Bauträger und Investoren haben die Grundstücke zum Teil zu teuer eingekauft (die gewerblichen Grundstücke wurden für ca. 300 DM/m² verkauft) und es fehlt derzeit noch an Mietern für diese Gewerbeobjekte.
- Die Firma „Landshuter Werkzeugbau“ ist der größte Gewerbebetrieb und Arbeitgeber (ca. 270 AP) in der Gemeinde. Weiterhin ist noch die Spedition Kreuzpaintner mit ca. 100 AP und die OBAG mit 80 AP von größerer Bedeutung (alles eher Verlagerungen aus der Stadt Landshut, keine flughafenbedingten Neuansiedlungen).

- Derzeit fehlt noch eine Verbesserung der Erschließung und die Anbindung an die Autobahn durch den Bau einer Bahnunterführung – dies wäre auch für die Stadt Landshut wichtig (Globusmarkt etc.).
- Die Versorgungssituation im Einzelhandel ist sehr gut.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Steigende Boden- und Mietpreise.
- Wohnbauflächen (freier Markt) ca. 520-530 DM/qm (erschlossen).
- Wohnbauflächen (Einheimischenmodell) ca. 330-350 DM/qm (erschlossen).
- Gewerbeflächen (letzter Verkauf) ca. 250 DM/qm
- Mietpreise Wohnen: (siehe Mietpreisspiegel der Gemeinde)
  (etwas höher als in Landshut, weil der Wohnungsbestand jünger ist als der in Landshut).

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Gewerbesteuer derzeit ca. ca. 3,3 Mio. DM
- Die Beteiligung aus der Einkommensteuer beträgt ca. 8 Mio. DM
  diese steigt durch den Einwohnerzuwachs kontinuierlich an.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Spielraum hat sich nicht verbessert, da die Aufgaben, Ausgaben und Investitionen für die Gemeinde immer mehr werden.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der finanzielle Spielraum wird sich weiterhin eher verschlechtern (Gesetzgebung trägt mit dazu bei).

Verkehr

- Der Bau der A 92 hat großen Einfluss auf die Entwicklung der Gemeinde Altdorf.
- Dadurch haben die Verkehrsbelastungen im Gemeindegebiet enorm zugenommen, da viele Zubringerverkehr zur A 92 und Querverkehr durch das Gemeindegebiet führen.
- Geplante Nordumgehung und Südumgehung.
- Die verkehrliche Anbindung der Gewerbestandorte in Landshut/Münchner Au und Altdorf benötigen eine Bahnunterführung.
- Durch die gute Anbindung durch das Stadtbusnetz an den Bahnhof Landshut ist das ÖPNV- Angebot recht gut.
- Die Pendler mit dem Zug nach München benutzen aber häufig den Pkw als Zubringer zum Bahnhof Landshut.
- Pendler zum Flughafen können nur den Pkw benutzen.

Resumée

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Altdorf „relativ neutral – nicht negativ aber er hat auch keine erkennbaren Vorteile gebracht".

- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Altdorf mit „wird die Gemeinde weniger tangieren".

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Im Bereich der Verkehrsproblematik - die gesamte Querachse und der zunehmende Verkehr im Gesamtraum Landshut wird derzeit durch das Gemeindegebiet Altdorf zur A 92 geführt". Der Staat zieht sich immer mehr aus der Verantwortung zurück, die ehemalige Bundesstraße mit derzeit ca. 14.000 Fahrzeuge pro Tag und hohem LKW-Anteil wurde als Kreisstraße abgestuft – die Gemeinde selbst soll nun die Verkehrsentlastungsmaßnahmen finanzieren."

Gemeinde Anzing

Landkreis:	Ebersberg
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	3.490
SV Beschäftigte (2000):	494
Flughafenbeschäftigte (2000):	36

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Bereits vor 10 Jahren entstand ein enormer Siedlungsdruck auf Anzing, der damals aber noch unabhängig vom Flughafen war (siehe Punkt 2.).
- Der Siedlungsdruck hält an, die Nachfrage und die Bevölkerungszunahme durch Wanderungsgewinne ist ungebrochen.
- Das Ziel des Gemeinderats ist ein moderates, organisches Wachstum, d.h. in 5 Jahren ca. 2 % Wachstum.
- Der Zuzug erfolgt durch überwiegend besserverdienende Bevölkerungsschichten. Die Gemeinde Anzing gehört zu den 20 einkommenssteuerstärksten Gemeinden Bayerns (Platz 18.).
- Beim Zuzug überwiegen Familien mit Kindern.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Weiterhin ist mit sehr große Nachfrage zu rechnen.
- Die Gemeinde wird dieser Nachfrage aber nur begrenzt nachgekommen.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Anzing ist ein sehr attraktiver Wohnstandort durch die verkehrlich sehr gute Anbindung (über die A 94 und den Zubringerbus zur S-Bahn nach Poing).
- Die hohe Nachfrage nach Wohnbauflächen ist durch mehrere Faktoren bedingt: durch die Gesamtentwicklung der Stadt München, durch den Anschluss an die Autobahn A 94, durch die Neuen Messe München und natürlich auch durch den Flughafen.
- Das Einheimischenmodell ist für die Gemeinde ein wichtiges Steuerungsinstrument um das Ziel des moderaten, organischen Wachstums verfolgen zu können. Die Grundstücke werden von der Gemeinde erworben, beim Kauf wird der Verkehrswert (z.B. 230 DM/m²) bezahlt. Nur ein kleiner Anteil der Flächen werden von der Gemeinde auf dem freien Markt verkauft, der Großteil wird an Einheimische veräußert. Der Grundstückseigentümer darf sich beim Verkauf an die Gemeinde so viele Grundstücke zurückbehalten, wie er Kinder hat.
- Es ist eine Tendenz zu kleineren Grundstücken erkennbar (im Vgl. zu den 60er und 70er Jahren). Da die Privatflächen und insbesondere die Privatgärten z.T.

deutlich kleiner werden versucht die Gemeinde mehr öffentliches Grün z.B. in Form eines Angers zu realisieren und somit die Qualität und den Ortscharakter zu erhalten.
- In der Gemeinde gibt es wenig Geschosswohnungsbau (z.B. am Eichenweg mit 16 W). Es gibt 30 Sozialwohnungen (Wohnungsbaugesellschaft des Landkreises). Insgesamt hat die Gemeinde für 70 Wohnungen das Belegungsrecht, davon befinden 35 WE im Eigentum der Gemeinde.
- Überwiegend erfolgt die Bautätigkeit im Bereich der Einfamilienhäuser und Doppelhäuser.
- Durch den neuen Flughafen bestehen keine Einschränkungen durch Fluglärm (deutliche Verbesserung gegenüber Riem). Wobei eine Steigerung der Flugbewegungen mittlerweile wahrnehmbar ist.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Wohnstandort Anzing wird weiterhin sehr attraktiv sein. Eine Steuerung des Umfangs dieses künftigen Wachstums durch die Gemeinde ist notwendig. Die ist ein wichtiges Ziel aller Gruppierungen im Gemeinderat.
- Durch den Bau der FTO bis zur A 94 wird sich die Anbindung an den Flughafen deutlich verbessern und die Attraktivität Anzings zusätzlich erhöhen.
- Wenn das Harmonisierungsgebot für das geplante Gewerbegebiet angewandt wird, müssen noch Wohnbauflächen ausgewiesen werden (nur in dem Umfang, der sein muss!).
- Der langfristige Entwicklungsschwerpunkt befindet sich am östlichen Rand des Ortes.
- Weiterhin sollen vorwiegend Wohnbauflächen für Eigenheime vorgesehen werden. Es ist keine Erhöhung des relativ geringen Anteils an Geschosswohnungsbau beabsichtigt.

2b. Hat eine Innenentwicklung/Nachverdichtung stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Die Gemeinde steht einer Nachverdichtung in bestehenden Wohngebieten grundsätzlich positiv gegenüber. Voraussetzung ist aber das Einverständnis der betroffenen Grundstückseigentümer und der Nachbarn (z.T. gibt es Widerstand in der Nachbarschaft).
- Auch die Umwandlung von landwirtschaftlichen Betrieben im Ort wird positiv gesehen und wird über Bebauungsplanverfahren städtebaulich geordnet (bisher nur Umnutzung zu Wohnen, z.T. Fremdenzimmer, Appartementhäuser).

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Nachfrage und das Potential für die Nachverdichtung wird auch künftig vorhanden sein.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde / Stadt zugekommen und wenn ja, welche?

- Im Bereich der Infrastruktur hat die Gemeinde bereits in der Vergangenheit gute Vorsorge geleistet (in Abstimmung mit der moderaten Wachstumsgeschwindigkeit). Es gibt keine großen Probleme mit der Infrastruktur.

- Ein gewisser Puffer ist mittelfristig noch vorhanden im Bereich der Schule, des Rathauses und des Bauhofes. Im Bereich des Kindergartens muss nächstes Jahr etwas getan werden.
- Die Erwartungshaltung der zugezogenen Bevölkerung ist bzgl. der Infrastrukturausstattung höher – z.B. bei der Kinderbetreuung. Derzeit ist kein Angebot an Hort- und Krippenplätzen vorhanden.
- 1989 wurde das Sportzentrum des Typ C eröffnet (noch vor Poing und Markt Schwaben) (Vorgaben des Staates wegen der Zuschüsse verteuern den Bau der Anlagen).
- Eine Sommerstockbahn wird derzeit gebaut.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Feuerwehr soll in die Nähe der Autobahn (Haupteinsatzort) ausgesiedelt werden.
- Der nächste Kindergarten soll als „Haus der Kinder" realisiert werden (flexibel für alle Altersgruppen, womit die Krippen, Kindergarten- und Hort-Ansprüche dann abgedeckt werden können).
- Die bestehenden Sportflächen sollen künftig erweitert werden.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Bereits der Flughafen Riem war ein wichtiger Arbeitgeber für die Anzinger Bevölkerung, der neue Flughafen ist es auch wieder.
- Bisher befinden sich die Gewerbegebiete im Süden des Ortes und belasten die Ortsdurchfahrt mit Verkehr (die A 94 wurde zwischenzeitlich im Norden realisiert). Diese Gewerbegebiete soll nicht mehr weiterentwickelt werden. Damals ging man von der Autobahn im Süden des Ortes aus.
- Ein neues Gewerbegebiet ist deshalb an der Autobahn geplant (FNP-Änderung): davon sind 75- 80 % der Fläche als GE vorgesehen und ca. 25 - 30 % als MI zum Ort hin. Dieses Gewerbegebiet eignet sich aufgrund der Lage auch für flughafenorientiertes Gewerbe (Anbindung über FTO und A 94). Grundstückseigentümer dieser Gewerbeflächen sind die Landwirte, aber die Gemeinde hat sich 1/5 der Fläche gesichert. Die Flächen des werden an eine Investorengesellschaft veräußert – der Einfluss der Gemeinde beschränkt sich auf die Bauleitplanung.
  Ziel ist ein Branchenmix (keine Abhängigkeit durch einen großen Gewerbebetrieb) mit einer Mischung aus Büro, Hightech und Produktion. Im Mischgebiet soll u.a. auch die Feuerwehr untergebracht werden sowie Handwerksbetriebe und Wohnen. Nicht erwünscht sind große Einzelhandelsbetriebe (Ausschluss durch Festsetzungen im BP).
- Der Einzelhandel soll im Ort für die Deckung des Grundbedarfs gesichert werden. Die Gemeinde stellt dem bestehenden EDEKA-Markt in der Ortsmitte mit derzeit nur ca. 250 m² Verkaufsfläche ca. 630 m² Erweiterungsmöglichkeit auf gemeindlichen Grund zur Verfügung. Die Gemeinde konnte ein Grundstück in der Ortsmitte erwerben (1000 DM/m²) und nun dafür verwenden.
- Große Nachfrage für Gastronomie, Hotellerie und nach Fremdenzimmer durch die Nähe zur Messe München – starker Trend auch zu Wohnraum (mit Gemeinschaftsküche und Sanitäranlagen für Bauarbeiter und Messebauer).

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die gewerblichen Entwicklung wird sich verstärken, wenn die verkehrliche Anbindung sich durch die FTO und den Weiterbau der A 94 zusätzlich verbessert. Der Gewerbeverkehr belastet dann auch nicht mehr den Ort.
- Fazit, künftig wird Anzing ein attraktiver Wohnstandort und Gewerbestandort werden.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Steigende Bodenpreise und Mietpreise.
- Wohnbauflächen (freier Markt): 850 DM/qm voll erschlossen.
- Wohnbauflächen (Einheimischenbaugebiet): 485 DM/qm voll erschlossen.
  (Nachfolgelasten für die Gemeinde eingerechnet).
- Mietpreise: Neubau mittlere Ausstattung 20 DM/qm.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die steigende Tendenz wird anhalten.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Durch den Zuzug wohlhabender Bevölkerung stieg der Anteil an der Einkommenssteuer deutlich an, Anzing ist unter den 20 einkommenssteuerstärksten Gemeinden Bayerns.
- Das Gewerbesteueraufkommen ist derzeit noch nicht so gut (2000: 1,6 Mio. DM war ein gutes Jahr, 2001 wahrscheinlich 900.000 DM).

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Spielraum ist gut und verbessert sich stetig.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Wird sich hoffentlich weiter positiv entwickeln.

Verkehr

- Ein erster Entwicklungsschub entstand durch den Bau der A 94.
- Die Ehemalige B 12 wurde durch den Bau der A 94 entlastet, eine intelligente Ampel im Ortsbereich verbessert die Situation im Ort zusätzlich.
- Die EBE 5 dient als Entlastungsstraße für die Autobahn bei Stau.
- Verkehrserzeuger im Gemeindegebiet sind die im Süden des Ortes vorhandenen Gewerbebetriebe: z.B. Firma Bofrost mit 30 Lieferfahrzeugen und Auto König mit 60 Arbeitnehmern und Firma Gaulhofer mit 60 Arbeitnehmern.
- Die Fertigstellung der FTO ist bis zur A 94 ist geplant (Bau der FTO wäre bereits vierspurig sinnvoll), der Knotenpunkt liegt auf Gemeindegebiet. Die Gemeinde befürchtet dadurch aus dem Süden kommenden zusätzlichen Verkehr im Gemeindegebiet (trotz anderer Aussagen in der Kurzak-Prognose).
- Das geplante Brückenbauwerk soll die Weiterführung nach Süden ermöglichen (Stellungnahme der Gemeinde).
- Es gibt deshalb auch Überlegungen bzgl. einer Ortsumfahrung von der EBE 5 zur FTO.

- Durch den Pliening – Poing – Anzing- PPA-Bus (Betriebsdefizit wird durch die Gemeinden finanziert) besteht eine sehr gute Anbindung an die S-Bahn Poing.
- Zusätzlich ist die Verbesserung der Linienführung des Busses 465 beabsichtigt.
- Nach Markt Schwaben und nach Ebersberg besteht nur eine schlechte ÖPNV-Anbindung.
- Allgemein bestehen Defizite beim ÖPNV am Wochenende, deshalb hat eine A-genda 21-Initiative (10 Personen) eine Wochenend-Mitfahrgelegenheit (privates Anrufsammeltaxi) ins Leben gerufen: von Anzing nach Poing kostenlos.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Anzing „nicht allzu sehr spürbar. Wobei bzgl. der Lärmsituation die Verlagerung sogar eine Segen war und die Attraktivität Anzings als Wohnstandort sich dadurch erhöht hat."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Anzing „mit einigermaßen Sorge, weil eine wichtige Straße zur Erschließung des Flughafens direkt im Gemeindegebiet endet (FTO).

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Im Verkehr, denn laut den Kurzak-Prognosen wird der Verkehr um 50 % zunehmen."

Gemeinde Aschheim

Landkreis:	München
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	6.289
SV Beschäftigte (2000):	11.254
Flughafenbeschäftigte (2000):	56

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Für die Entwicklung Aschheims spielen mehrere Faktoren eine Rolle: Nähe zur Messe, Nähe zum Zentrum der LH München, gute und direkte Verbindung zum Flughafen und die Gemeinde selbst; der Flughafen ist aber ein wesentlicher Faktor.
- Der Flughafen München-Riem hatte für die Bevölkerungs- und Gemeindeentwicklung mehr Auswirkungen, Flughafen München II hat weniger Auswirkungen, weil die Gemeinde das Bevölkerungswachstum begrenzt (ca. 190 Einwohner pro Jahr, max. 4% pro Jahr).
- Die Bevölkerung ist sehr jung (hoher Kinderanteil).
- Ein- und Zweipersonenhaushalte haben zugenommen.
- Das Einkommensniveau ist eher höher.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Ziel der Gemeinde ist es, begrenzten Zuzug zuzulassen: 4% Wachstum ist als Maximalwert anzusehen, angestrebt wird eher geringeres Wachstum.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Veränderungen in der Wohnsiedlungsentwicklung begründen sich in der Lage im Spannungsfeld Messe, LH München und Flughafen.
- Die Gemeinde entwickelt Baugebiete zum Teil als Einheimischenbaugebiete.
- Die Gemeinde betreibt seit 1986 Wohnungsbauförderung für junge, einheimische Familien (günstige Mietwohnungen, aber auch Eigentumswohnungen), realisiert werden diese meist durch die Baugesellschaft München Land.
- Rd. 15 % der Bevölkerung leben in von der Gemeinde initiierten Wohnungen bzw. Baugebieten.
- Die größte Nachfrage bei den geförderten Wohnungen liegt zur Zeit bei 1 1/2 Zimmer-Wohnungen. Die Nachfrage bei den Wohnungsgrößen war im Laufe der Zeit schwankend (was gebaut wurde, entsprach oft gerade nicht der Nachfrage).
- Bebauungsdichte hat sich in den letzten 10 Jahren kaum verändert.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Gemeinde will bisherigen Weg in der Wohnsiedlungsentwicklung weitergehen - qualifizierten Wohnungsbau für die einheimischen jungen Familien und Senioren, einen gewissen Zuzug zulassen und die Bebauungspläne danach ausrichten (kein Null-Wachstum und kein Explosiv-Wachstum, sondern: "geplante Entwicklung").
- Ziel ist der Aufbau eines durchgängigen Angebotes für alle Altersgruppen: von preiswerten Miet- und Eigenheimangeboten für junge Familien bis zu Seniorenwohnungen sowie entsprechende Infrastrukturangebote (Kindergärten, Hort)
- Anstehende Vorhaben sind: geförderter Wohnungsbau in Dornach (15 WE), Aschheim (18 WE), Erweiterung des betreuten Wohnens (22 WE).
- Gemeinde hat im Flächennutzungsplan sehr viele Wohnbauflächen ausgewiesen, so dass die Gemeinde auswählen kann, welche Flächen zu den gewünschten Bedingungen entwickelt werden.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Innenentwicklung / Nachverdichtung finden laufend statt (z.B. Grundstücksteilungen mit Neubebauung), oft bei Generationenwechsel (rd. 5-10 Anträge pro Jahr).

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Tendenz ist gleichbleibend, da noch viele potentielle Nachverdichtungsflächen vorhanden sind.
- Gemeinde steuert die Nachverdichtung über Bebauungspläne.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Gemeinde verfolgt seit ca. 1985 das Prinzip: "Zuerst Infrastruktur, dann Einwohner", d.h. die Einrichtungen werden eher im Voraus gebaut und die Einwohnerzahl wächst langsam entsprechend der vorhandenen Kapazitäten.
- Prinzip konnte bisher relativ gut eingehalten werden, d.h. große Infrastrukturdefizite nicht vorhanden.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Gemeinde möchte Prinzip, Infrastruktur immer einen Schritt im Voraus bereit zu halten, auch künftig weiterverfolgen.
- Anstehende Maßnahmen sind: Erweiterung Kindergarten, Erweiterung Feuerwehrgerätehaus Dornach (Folge der Gewerbeflächenentwicklung).

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Veränderungen in der Gewerbeentwicklung sind begründet in der Lage im Spannungsfeld Messe, LH München und Flughafen.
- Gemeinde hat sehr früh Umstrukturierung des alten Gewerbegebietes (seit 1900) in ein High-Tech-Gebiet unterstützt - durch städtebauliche Maßnahmen (Boulevard); der Prozess dauert noch an, z.Zt. sind ca. 6.000-7.000 Arbeitsplätze vor-

handen, nach Abschluss der Umstrukturierung werden ca. 10.000 Arbeitsplätze erwartet.
- Die Gemeinde hat die Überlegung verfolgt, S-Bahn-orientierte und Autobahn-orientierte Gewerbeflächen mit jeweils unterschiedlicher Branchenstruktur anzubieten.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gewerbeentwicklung soll nach o.g. Überlegungen weiter betrieben werden.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wohnbauland auf dem freien Markt ca. 1.100-1.200 DM/qm (erschlossen)
- Wohnbauland in Einheimischenbaugebiete 543 DM/qm (erschlossen)
- Mieten in den gemeindlich geförderten Wohnungen: ca. 11,50 -13 DM/qm
- Wohnungsmieten auf dem freien Markt ca. 16 - 20 DM/qm
- Gewerbliches Bauland Dornach ca. 1.200 DM/qm (erschlossen)
- Gewerbliches Bauland Aschheim ca. 800 DM/qm (erschlossen)

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde geht davon aus, dass im Münchner Osten auch weiterhin sehr viele zukunftsorientierte Gewerbebetriebe sein werden, so dass kein starker Bodenpreisabfall erwartet wird.
- Der Siedlungsdruck im Wohn- und Gewerbebereich ist etwa gleich stark.
- Gemeinde wird auch weiterhin sozial orientierte Bau(land)politik betreiben.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Das Einkommensteueraufkommen ist aufgrund Bevölkerungswachstum und höherer Einkommen angestiegen.
- Das Gewerbesteueraufkommen ist angestiegen.
- Steuerausfälle entstehen durch Fusionen von Unternehmen, allerdings werden diese durch die große Bandbreite der Gewerbebetriebe ausgeglichen.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Gemeinde hat traditionell vorsichtige Haushaltspolitik betrieben.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Perspektive ist positiv (unter Vorbehalt von sonstiger Steuergesetzgebung).
- Gemeinde wird auch weiterhin vorsichtige Haushaltspolitik betreiben.

Verkehr

- Es sind eindeutige flughafenbedingte Veränderung der Verkehrsmengen und –ströme zu erkennen: Anstieg der Verkehrsmenge, hohe Belastung der B 471.
- Die Gemeinde strebt Realisierung einer Nord-Süd-Verbindung durch das Gewerbegebiet Dornach statt der Nord-Ost-Tangente an.

- Die Gemeinde plant zusammen mit benachbarten Gemeinden die Verlagerung der B 471 an die Autobahn A 99.
- Die Gemeinde wünscht 10-Minuten-Takt der S-Bahn.
- Zur Anbindung an den Schienenverkehr ist eine Busanbindung nach Dornach (S-Bahn-Zugang) vorhanden, der Takt wird ab 2002 verdichtet.
- Die Stadt-Umland-Bahn wird positiv gesehen.
- Die Gemeinde strebt bei Osttrassenführung des Transrapid einen Haltepunkt in Aschheim an.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Aschheim "eine sinnvolle bayerische Entscheidung".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens "ist für die Gemeinde Aschheim nur insoweit relevant, wie sie ihre eigenen Planungen steuern will".

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf***,* wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?

„Die Gemeinde wird eine qualifizierte, überlegte Entwicklung im Gesamtsystem betreiben - eher in Richtung Qualität als Quantität; Messe und Flughafen müssen verkehrsmäßig verbunden werden; Verbindung Messe - Flughafen über ÖPNV (S-Bahn-Ringschluss).“

Gemeinde Attenkirchen

VG Zolling

Landkreis:	Freising
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	2.437
SV Beschäftigte (2000):	216
Flughafenbeschäftigte (2000):	125

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Gemeinde ist im Wesentlichen durch Zuzug in den letzten 10 Jahren um etwa ein Drittel gewachsen; der Flughafen hat daran sicher einen Anteil, weil viele dort Beschäftigte in Attenkirchen wohnen.
- Die Zuziehenden sind überwiegend junge Familien, dadurch hat sich die Altersstruktur insgesamt verjüngt.
- Es gibt heute sowohl sehr einkommensschwache (gab es früher nicht) als auch sehr einkommensstarke Haushalte.
- Der Wandel in der Landwirtschaft wurde durch Flughafen eher beschleunigt - Zuerwerb durch z.B. Grundstücksverkäufe.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Das Wachstum darf auf kein Fall schneller sein, als in der Vergangenheit, eher langsamer ("mehr als 50 Einwohner im Jahr sollten es nicht sein, dann geht´s uns gut und dann können wir es schaffen").

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Der Siedlungsdruck ist mit dem Flughafen angestiegen.
- Die Gemeinde weist Wohnbauland im FNP nur aus, wenn sie selbst Eigentümerin der Fläche ist bzw. werden kann, und entwickelt diese nur im Einheimischenmodell; damit gelingt die Steuerung des Zuzugs und Wachstums.
- Der Alteigentümer kann einen Teil der Grundstücke (etwa 40 % des Nettobaulandes) frei verkaufen.
- Gemeinde weist neues Bauland immer entsprechend dem Bedarf der Einheimischen aus. Es wird aber auch gemeindliches Bauland an Auswärtige verkauft (Grundsatz: nicht mehr als ein Drittel); dabei spielen auch wirtschaftliche Aspekte eine Rolle).
- Das seit den 70er Jahren bestehende Wochenendhausgebiet Thalham hat sich durch den Flughafen verstärkt zum Wohngebiet entwickelt (hohe Nachfrage durch junge Familien) – die Gemeinde fördert die Umwandlung.
- Der Preisanstieg hat einen Trend zu kleineren Grundstücken bewirkt; es herrschen aber immer noch freistehende Häuser (ca. 500 bis 600 qm Grundstücke)

und Doppelhäuser vor; „wer nach Attenkirchen zieht, sucht eher ländliche Wohnqualität und das Einfamilienhaus mit Garten“
- Mietwohnungen spielen eine eher geringe Rolle, sie wurden überhaupt erst mit dem Flughafen gebaut.
- Mitte der 90er Jahre gab es Leerstände bei den Mietwohnungen, mittlerweile herrscht aber wieder hohe Nachfrage.
- Mietwohnungen sind vor allem im Rahmen der Nachverdichtung entstanden, Eigentumswohnungen gibt es nur vereinzelt.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde möchte durchaus weiter wachsen, allerdings langsam (sie hätte keine Mittel zur Erweiterung der Infrastruktur wie z.B. zusätzlichen Kindergarten).
- Das Wachstum soll auf den Hauptort konzentriert werden; in den kleinen Ortsteilen hat aber allein durch die Bautätigkeit von Familienmitgliedern eine bauliche Entwicklung bis zur Verdopplung der Wohngebäude stattgefunden.
- Die ländliche, aufgelockerte Struktur soll erhalten bleiben.
- Die Gemeinde wird das Bevölkerungswachstum über die Baulandentwicklung steuern (das Nachverdichtungspotenzial eher gering).

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Es gab deutliche Nachverdichtungs- und Innenentwicklungstendenzen (Baulückenschließungen, Dachgeschossausbau, Grundstücksverdichtungen).
- Nachverdichtung findet meist durch Eigentümer statt, die aber dort nicht selbst wohnen.
- Zur Steuerung der Verdichtung hat die Gemeinde einen Grundsatzbeschluss gefasst, dass die GFZ nicht größer als 0,6 sein darf, das Gebäude nicht mehr als zwei Vollgeschosse und dass Miethäuser nicht mehr als 6 Wohnungen haben dürfen (informelle Handhabung, nicht über Bebauungsplan rechtlich abgesichert).
- Die Umnutzung landwirtschaftlicher Hofstellen zu Wohnzwecken gibt es bislang kaum, eher vereinzelt Vermietung als Lager o.ä.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Eine Nachverdichtung im Hauptort ist nur noch in geringem Umfang möglich (bereits alles ausgeschöpft).
- Die Umnutzung landwirtschaftlicher Hofstellen in den kleineren Ortsteilen wird eine Herausforderung bei anstehendem Generationswechsel.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Durch Veränderung der Bevölkerungsstruktur (hoher Kinderanteil) wurden besondere Infrastrukturmaßnahmen für diese Gruppe erforderlich - Erweiterung und Renovierung der Schule, Erweiterung des Kindergartens, Friedhofserweiterung, Erweiterung der Sportanlagen, Einrichtung Mutter-Kind-Gruppen.
- Eine Grundversorgung Einkauf/Arzt ist im Hauptort vorhanden.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Bei weiterem Wachstum (in den bisherigen Strukturen) ist eine Erweiterung des Kindergartens erforderlich, in der Schule gibt es noch Kapazitätsreserven.
- Die Gemeinde rechnet mit einem Fortbestand der heutigen Bevölkerungsstruktur - wer älter wird, zieht wieder eher in größere Orte und junge Familien kommen nach (Überkapazitäten der Infrastruktureinrichtungen werden daher nicht erwartet).

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Der Flughafen hat sich auf die Gewerbeentwicklung nicht ausgewirkt (keine besonderen Ansiedlungen oder Nachfragen nach Gewerbeflächen).
- Die Gemeinde hat kleines Gewerbegebiet ausgewiesen, vor allem für örtliche Handwerks- und Kleinbetriebe.
- Örtliche Betriebe haben Probleme bei der Rekrutierung von Arbeitskräften (Konkurrenz durch Arbeitgeber Flughafen).

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Hinsichtlich der gewerblichen Entwicklung ist nicht viel zu erwarten.
- Die Gemeinde verfolgt das Ziel, heimische Betriebe zu halten, indem bei Erweiterungsbedarf Grundstücke zur Verfügung gestellt werden.
- Die Ausweisung großer Gewerbeflächen ist nicht geplant und wird auch für unverträglich gehalten (Landschaft, Topographie).

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Es gab einen deutlichen Preisanstieg in den letzten 10 Jahren: Einheimischenwohnbauland stieg von ca. 120 DM/qm (1990) auf heute 350 DM/qm.
- Wohnbauland im Einheimischenmodell: ca. 350 DM/qm (erschlossen).
- Wohnbauland für Nicht-Einheimische: ca. 450 - 500 DM/qm (erschlossen).
- Wohnungsmieten ca. 14 DM/qm (Hausmieten etwas höher).
- Nachfrage und damit auch Mietniveau in Attenkirchen hängt von der Mietwohnungsversorgung in Freising und Moosburg ab (wenn dort Engpässe sind, weichen die Menschen auch in die ländlicheren Orte aus).
- Gewerbliches Bauland (meist mit Wohnungen): 240 DM/qm (erschlossen).

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer ist mit dem Bevölkerungswachstum angestiegen, allerdings zeitverzögert.
- Die Gewerbesteuereinnahmen waren immer gering und sind heute eher rückläufig, die Gewerbesteuereinnahmen fließen oft zeitverzögert.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Investitionsspielraum durch Steuereinnahmen war immer eher gering; positive Veränderungen sind hier nicht zu erwarten.
- Grundstücksverkäufe waren für die Gemeinde die einzige Möglichkeit, sich finanziellen Spielraum für Investitionen zu schaffen.

Verkehr

- Das Verkehraufkommen hat sich in Attenkirchen stark erhöht (Verdopplung), v.a. in Berufsverkehrszeiten.
- Die B 301 trennt Attenkirchen in zwei Teile, daher besteht der Wunsch nach einer zweiten Ampel im Ort.
- Problempunkt ist die Kreuzung FS 16 / FS 18; die Gemeinde hat einen Kreisverkehr beantragt, um morgendlichen Stau aufzulösen.
- Eine Ortsumfahrung (Ost- und Westumfahrung) wurde erwogen, aber nicht weiterverfolgt - als Vision steht eine Tunnellösung im Raum.
- Die Gemeinde wünscht eine Ortsumfahrung Freising, um den morgendlichen Stau auf B 301 aufzulösen.
- Das ÖPNV-Grundangebot ist zufriedenstellend (Buslinie Freising - Moosburg), die Bedienung hat sich in den letzten Jahren verbessert.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Attenkirchen "weder positiv noch negativ; er hat die Entwicklung beeinflusst und wir haben das Beste daraus gemacht".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Attenkirchen "nicht mit sehr großer Sorge, weil ich denke, wir haben es in der Hand, das zu steuern".

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?

- "Straßenerschließung - dort wo das Wachstum stattfindet, müssen auch die entsprechenden Verkehrswege so geschaffen werden, das die Leute vernünftig zur Arbeit kommen und wieder zurück".

Gemeinde Au i.d. Hallertau

Landkreis:	Freising
Zentralörtlichkeit:	KIZ
Einwohner (2000):	5.209
SV Beschäftigte (2000):	874
Flughafenbeschäftigte (2000):	71

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Bevölkerungszunahme in den letzten 10 Jahren betrug durchschnittlich ca. 1 – 2 % pro Jahr. Dies ist eine moderate Entwicklung, die bewusst so durch die Gemeinde gesteuert wurde.
- Die Integration der zuziehenden Bevölkerung ist meist unproblematisch.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Ziel für die künftige Entwicklung ist weiterhin eine moderate Bevölkerungszunahme.
- Der Ortscharakter und das noch intakte Gemeindeleben sollen weitmöglichst erhalten bleiben.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Der Wohnstandort Au i. d. Hallertau ist trotz nicht optimaler verkehrlicher Anbindung auch für Personen aus dem Bereich Großraum München und für Flughafenbeschäftigten sehr attraktiv.
- Derzeit nimmt die Nachfragen nach Wohnbauflächen deutlich zu (hoher Wohnwert und noch bezahlbare Preise).
- Als Steuerungsinstrument praktiziert die Gemeinde seit ca. 12 Jahren ein Einheimischenmodell.
  Als Beispiel kann hierfür das Baugebiet „Am Hopfenhang“ genannt werden.
  Der 1. Bauabschnitt umfasst insgesamt 36 Parzellen, wovon 27 Parzellen durch die Gemeinde vergeben werden (Ankaufsrecht und Vorzugspreis).
  Durchschnittlich werden ca. 50 % der Bauflächen im Einheimischenmodell veräußert.
- Weniger Steuerungsmöglichkeiten hat die Gemeinde bei Flächen, die bereits Baurecht haben (oft Bauträgerobjekte).
- Zum Teil hat die Gemeinde in der Vergangenheit mit den Bauträgern schlechte Erfahrungen gemacht.
- Die Gemeinde will vorwiegend Einfamilien- und Doppelhäuser entwickeln.
- Es sollen keine zu kleinen Grundstücke (Negativbeispiel „Bäckerfeld“) entstehen, die Grundstücke für ein Einfamilienhaus sollen ca. 600-700 m² groß sein.

- Der Entwicklungsdruck in den kleineren Ortsteilen ist sehr groß. Die Möglichkeiten zur Steuerung durch die Gemeinde sind aber geringer.
- In den Ortsteilen werden vorwiegend neue Baulandausweisung nur für die Nachkommen vorgenommen. Die bauliche Entwicklung soll hauptsächlich am Hauptort stattfinden.
- Im Bereich des Mietwohnungsmarktes ist die Nachfrage deutlich höher als das Angebot – insgesamt will die Gemeinde den Miet- und Geschosswohnungsmarkt aber nicht forcieren (Ziel, den Ortscharakter zu erhalten).
- Es gibt keine Einschränkungen durch Fluglärm – die Flugzeuge sind aber wahrnehmbar, dennoch hoher Wohnwert.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Siedlungsdruck im Gesamtraum wird anhalten, weshalb auch die hohe Nachfrage nach Wohnbauflächen in Au anhalten wird.
- Die Gemeinde will diesem Druck aber nicht im vollen Umfang nachgeben, sondern weiterhin eine abgestimmte und moderate Entwicklung vollziehen.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Die Nachverdichtung hat vor allem im Bereich der Ortsmitte stattgefunden.
  Die Baulücken wurden vorwiegend von Bauträgern aufgekauft, es entstand sehr dichte Bebauung mit verhältnismäßig schlechter Wohnqualität.
  Diese Eigentumswohnungsanlagen wurden dann vermietet – verhältnismäßig hohe Fluktuation
- In den Ortsteilen ergeben sich z.T. bereits Probleme durch die Umnutzung der landwirtschaftlichen Gebäude als Wohngebäude mit mehreren Wohneinheiten. Es herrscht ein hoher Druck bzgl. der Umnutzung als Wohngebäude bzw. Abriss des Stallgebäudes und Neubau eines Wohngebäudes.
- Zum Teil werden die landwirtschaftlichen Gebäude auch gewerblich genutzt (kleine Handwerskbetriebe oder Lagernutzung).

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Die Anforderungen im Bereich der Infrastruktur steigen deutlich an.
- Es sind künftig zahlreiche Investitionen notwendig: z.B. die Erweiterung der Verwaltung, des Friedhofes, der Kindergartenkapazitäten, der Schule etc..
- Mit den Einnahmen durch den Verkauf der Gewerbeflächen können diese zusätzlich finanziert werden.
- Die Nachfrage bei der Infrastruktur verändert sich eher langsam: z.B. Kindergartenbetreuungszeiten, Kinderhort, Mittagsbetreuung bei der Grundschule, Kinderfrühbetreuung. Die Gemeinde reagiert auf diese sich verändernde Nachfrage, aber bisher gibt es in der Gemeinde noch sehr intakte Familienstrukturen.
- Im Bereich der Freizeiteinrichtungen entsteht zusätzlicher Bedarf – das bestehende Defizit soll verbessert werden (neue Sporthalle, das Radwegeprojekt mit den Nachbargemeinden auf der alten Bahntrasse etc., ein Badesee).
- Der Großteil der Ortsteile ist an den Kanal angeschlossen.
- Die Qualität der Infrastruktur ist sehr gut, dies erhöht den Wohnwert.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde hat ein hohes Auspendleraufkommen, der Flughafen ist für die Bevölkerung ein attraktiver Arbeitgeber.
- Das neue Gewerbegebiet wird mittlerweile gut angenommen. Bisher haben sich folgende Betriebe angesiedelt: eine Firma, die elektronische Messgeräte baut (50 AP), eine große Schreinerei, ein Steinmetzbetrieb, eine Kfz-Werkstätte, ein kunststoffverarbeitender Gewerbebetrieb. Insgesamt ist dies eine attraktive Gewerbestruktur.
- Die Gemeinde hat großen Einfluss auf die Art der Betriebsansiedlung, da sie im Eigentum der Flächen ist.
- Wenn die Flächen verkauft sind, ist eine Erweiterung des Gebiets möglich.
- In der Gemeinde gibt es einen aktiven Gewerbeverein.
- Derzeit gibt es ein Projekt eines Privatunternehmers (RO-Verfahren), das von der Gemeinde gefördert wird:
  ein Wellness-Hotel (ca. 10 ha) mit kleinem Golfplatz und Badesee.
- Au ist bereits heute ein attraktives Ausflugsziel (Schloss mit Erlebnisgastronomie und schöner Biergarten) und es besteht ein hoher Naherholungswert durch ein attraktives Umfeld und die Landschaft. Dies soll sich so weiter entwickeln und auch durch die Gemeinde gefördert werden. Derzeit besteht aber ein Defizit bei den Übernachtungsmöglichkeiten (zu geringe Bettenkapazitäten).
- Die Einzelhandelsstruktur ist noch recht gut. Es besteht keine große Nachfrage durch den großflächigen Einzelhandel, es gibt sehr attraktive Geschäfte. Die Lebensmittelmärkte sind aber alle in den unteren Marktbereich abgewandert (Nachfrage nach größeren Verkaufsflächen und ausreichend Stellplätze).

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Wenn die Gewerbeflächen verkauft sind, ist eine Erweiterung des Gewerbegebiets möglich und vorgesehen.
- Im zentralen Bereich soll ein neuer Marktplatz entstehen.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Nach der „Goldgräberstimmung" (ca. 350 DM/m² erschlossen) sind die Preise auch durch die Steuerung der Gemeinde wieder gesunken.
- Wohnbauflächen (Gutachterwert): ca. 280 DM/qm (erschlossen).
- Wohnbauflächen (Einheimischenmodell Hauptort): ca. 270 DM/qm (erschlossen).
- Wohnbauflächen (Einheimischenmodell Ortsteile): ca. 125 DM/qm + Erschl.
- Gewerbeflächen: ca. 240 DM/qm (erschlossen).
- Mietpreise Wohnen: ca. 10 DM/qm (max. 14-18 DM).
- Befürchtung, dass die Preise durch die Flughafenerweiterung wieder steigen werden.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gewerbesteuerentwicklung ist positiv (derzeit ca. 1,5 Mio. DM).
- Die Beteiligung aus der Einkommensteuer ist gestiegen durch die zunehmende Bevölkerung.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Spielraum entwickelt sich derzeit ganz gut, aber langsam schlagen die Infrastrukturkosten durch. Insgesamt aber eher eine positive Entwicklung.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die künftige finanzielle Situation ist schwer einschätzbar. Die Anforderungen an die Gemeinde werden höher werden, es stehen umfangreiche Investitionen an.

Verkehr

- Das Verkehrsaufkommen im Gemeindegebiet ist deutlich gewachsen.
- Das Hauptproblem ist die Ortsdurchfahrt (B 301), der Bau einer Umgehungsstraße wird für erforderlich erachtet. Es bestehen bereits erhebliche Querungsschwierigkeiten bei den Stoßzeiten – hoher Anteil an Schwerverkehr. Eine raumgeordnete Trasse liegt bereits vor. Die B 301 ist eine der wichtigen Verbindungen in Nord-Süd-Richtung zwischen der A 92 und der A 93 bzw. auch Ausweichroute zur A 9.
- Die Verlegung der B 301 ist auch im Bereich Reichertshausen erforderlich (die Trassenüberlegungen wurde kartiert).
- Das Stadtgebiet Freising stellt zur A 92, zur B 11, zum Flughafen und nach Erding. Ein deutliches Nadelöhr dar (häufig Schleichweg über Langenbach). Das Stadtgebiet Erding muss umfahren werden (bereits ab Zolling Stau).
- Der Ausbauzustand der Kreis- und Staatstraße sind sehr schlecht und zu gefährlich. Bedarf an separaten Radwegen.
- S-Bahn oder Bahnanbindung durch den Bahnhof Freising.
- Die Busanbindung nach Freising ist für Pendler nicht ausreichend attraktiv, der Pkw wird bevorzugt.
- Die Fahrkosten sind zu hoch mit dem Bus (14 DM nach Freising), die Fahrzeiten oft zu lang.
- Die Busanbindungen werden nur von denen genutzt, die keine anderen Möglichkeiten haben.
- Im ÖPNV-Bereich müssten die Städte Freising und Mainburg besser verbunden werden (Landkreisgrenze)– der Bereich der Hallertau ist traditionell noch stark mit Mainburg verbunden.
- Die Bahnlinie wurde stillgelegt, der Bahnhaltepunkt Au i. d. Hallertau wird nicht mehr bedient.

Resumée

- Der Flughafen München war für den Markt Au. i. d. Hallertau „ sicher nicht nur zum Nachteil."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht des Marktes „Au i. d. Hallertau mit „schon mit Sorge, wegen der steigenden Bevölkerungszunahme und deshalb auch Sorge um den Erhalt der gewachsenen Strukturen. Und auch wegen der hohen Anforderungen im Bereich der Infrastruktur."

Ausblick
In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf***,* wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Im Bereich der Verkehrserschließung."

Zusätzliche Aussagen:
„Die Gemeinden sollten künftig in vielen Bereichen (von Verkehr bis zum Gewerbe) verstärkt zusammenarbeiten – auch wenn die praktische Erfahrung bisher noch nicht dafür spricht.
Die Gemeinden haben aber natürlich auch Angst und Bedenken durch die Staatspolitik in Bezug auf den Flughafen überrollt zu werden. Es gibt auch größere Befürchtungen, dass die ländlichen oder weiter entfernt liegenden Gemeinden z.B. bei der Prioritätenvergabe bei Verkehrsmaßnahmen vergessen oder benachteiligt werden.

Gemeinde Berglern

VG Wartenberg

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	2.198
SV Beschäftigte (2000):	154
Flughafenbeschäftigte (2000):	99

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Das Bevölkerungswachstum bezogen auf die letzten 5-6 Jahren ist prozentual sehr hoch, bezogen auf die letzten 15 Jahren ergibt sich jedoch ein jährliches Wachstum von rd. 6-7 %/Jahr
- Ab 1984/85 galt Baustopp für Berglern aufgrund der ungeklärten Abwassersituation, nach Lösung der Abwasserproblematik 1993 wurde der aufgestaute Bedarf befriedigt.
- Zuziehende sind überwiegend Familien (mit Kindern).
- Das Verhalten der Zuziehenden (Zurückgezogenheit) wird von Teilen der Kommunalpolitik als Grund für die Zerstörung der gemeindlichen Struktur gesehen; der Bürgermeister meint, dass sich dieses Problem langfristig mit der Integration der heranwachsenden Generation von selbst lösen wird.
- Die Zahl der alten Menschen ist relativ gleichbleibend, ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nimmt aufgrund der steigenden Bevölkerungszahl jedoch ab.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Bis ca. 2008 werden rd. 5 % Zuwachs pro Jahr (im Ergebnis dann rd. 3.000 Einwohner insgesamt) erwartet; der Bürgermeister glaubt, dass die Gemeinde mehr Zuwachs verkraften könnte und dass sie, aufgrund der Entwicklung im Flughafenumland, vermutlich auch mehr wird verkraften müssen.
- Ein kontinuierlicher Bevölkerungszuwachs wird auch zur Auslastung der Infrastruktur für notwendig gehalten.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Nach der Aufhebung des abwasserbedingten Baustopps hat sich nur ein Teil der Entwicklung im Rahmen der Bauleitplanung vollzogen, ein anderer Teil durch Baulückenschließung.
- Die Gemeinde ist Eigentümerin des 1993 entstandenen Baugebiets in Mitterlern gewesen; dieses Gelände ist auch die langfristige Entwicklungsfläche der Gemeinde.
- Die Gemeinde hat im Baugebiet Mitterlern aufgrund von damaligen Empfehlungen (Flughafengutachten) Geschosswohnungsbau vorgesehen, aufgrund fehlender Nachfrage wurden die Bebauungspläne jedoch geändert.

- Beschäftigte aus dem Flughafenumland, aber auch aus München, suchen in Berglern einen Wohnstandort mit Haus im Grünen. Grund dafür ist, dass die Preise im Vergleich zur Umgebung "noch einigermaßen moderat" sind.
- Es besteht die Tendenz zu einer höheren Baudichte (begrenzte Ressourcen); bei der Umnutzung landwirtschaftlicher Höfe zu Wohnzwecken ist eine GFZ von 0,6 zugelassen, bei Neubaugebieten eine GFZ von ca. 0,3 bis 0,35.
- Gebaut werden heute Mischungen aus freistehenden Einfamilienhäusern (meist im Einheimischenmodell), Doppelhäusern, Drei- und Vierspännern (E + 1 + D).
- Geschosswohnungsbau (max. E + 2) spielt in Berglern eine Rolle bei Eigentums- und Mietwohnungen und erfolgt meist im Bereich von Baulückenschließungen.
- Zur Zeit herrscht höhere Nachfrage nach größeren Wohnungen.
- Berglern ist von Anfluglärm betroffen, Glaslern sogar sehr stark (Lärmschutzzone B), dadurch ist die Wohnsiedlungsentwicklung in Glaslern stark eingeschränkt (etwa 20 Parzellen in den nächsten Jahren).

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Entwicklung in Berglern wird etwa so weitergehen wie bisher, allerdings eher in reduzierter Form (dies ist auch abhängig vom nächsten Gemeinderat, da unterschiedliche Positionen zum Bevölkerungswachstum und zur Baulandausweisung bestehen).
- Der Bürgermeister sieht langfristig eine Abkehr vom Straßendorf.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Innenentwicklung (Baulückenschließung etc.) hat eine große Rolle gespielt; geschätzt rd. 1/4 des Einwohnerzuwachses in den letzten 11 Jahren ist darauf zurückzuführen.
- Die Umnutzung landwirtschaftlicher Hofstellen hat ebenfalls große Rolle gespielt, dies macht ebenfalls rd. 1/4 des Einwohnerzuwachses aus.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Für eine Innenentwicklung nach § 34 steht nicht mehr viel Flächenpotential zur Verfügung, der Prozess ist daher weitgehend abgeschlossen. Eine darüber hinausgehende Innenentwicklung müsste über Bauleitplanung erfolgen.
- Der Umnutzungsprozess landwirtschaftlicher Hofstellen dürfte ebenfalls weitgehend abgeschlossen sein; die Umnutzung jetzt noch vorhandener Hofstellen wird sich eher langsam vollziehen und ist zahlenmäßig von untergeordneter Bedeutung.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Aufgrund der Struktur der Zuziehenden (hoher Kinderanteil bzw. hohe Geburtenrate) ist der Neubau eines zweiten Kindergartens erforderlich.
- Die Versorgungssituation ist gut: ein kleiner Supermarkt und mehrere Geschäfte sind im Ort vorhanden, seit einem Jahr auch ein Arzt; Defizite bestehen im Bereich Gaststätten und Handwerk. Fehlende Flächen spielen dabei eine wichtige Rolle.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es besteht der Wunsch in der Bevölkerung nach einer Begegnungsstätte / Bürgersaal.
- Die Gemeinde sieht langfristig erhöhten Infrastrukturbedarf für die älteren Einwohner (z.B. betreutes Wohnen).
- Der Bürgermeister strebt eine verbesserte Versorgung an (z.B. Zahnarzt, Apotheke, Supermarkt).

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Der Flughafen hat eher negative Auswirkungen auf die gewerbliche Entwicklung gehabt. Vorhandene Handwerksbetriebe haben Probleme, Lehrlinge und Mitarbeiter zu bekommen, da der Flughafen als Arbeitgeber vorgezogen wird und außerdem das Angebot im Dienstleistungsbereich so groß ist, dass Handwerksberufe weniger gefragt sind.
- Berglern hat eine Abnahme der Arbeitsplatzzahlen zu verzeichnen; Grund dafür ist ein Personalabbau bei örtlichen Betrieben (Gut Heinrichsruh, Kiesabbauunternehmen) sowie ein fehlendes Interesse der ansässigen Handwerksbetriebe an einem Wachstum.
- Es ist Nachfrage nach Gewerbeflächen vorhanden, allerdings nicht in großem Maße.
- Der Bürgermeister sieht die eher geringe gewerbliche Entwicklung in Berglern nicht als Problem; das Entwicklungsinteresse liegt auf dem Wohnstandort mit ausreichender örtlicher Versorgung.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde möchte eine gewerbliche Entwicklung anstoßen und hofft, dass es ihr gelingt, Gewerbeflächen preisgünstig zur Verfügung zu stellen, u.a. um örtliche Betrieben zu unterstützen ("Start-up-Chance"). Der Bürgermeister hat allerdings Sorge, dass Handwerker und einfache Dienstleistungen „aussterben" werden.
- Eine künftige Gewerbeflächenausweisung in Mooslern oder Glaslern hängt auch mit überörtlichen Verkehrsmaßnahmen zusammen.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wohnbauland (gemeindlich) auf dem freien Markt: 480 DM/qm (erschlossen).
- Wohnbauland im Einheimischenmodell
  - bei Errichtung einer WE: 160 DM/qm (erschlossen).
  - bei Errichtung von 2 WE: 210 DM/qm (erschlossen).
- Wohnungsmieten zur Zeit rd. 12 DM/qm, Tendenz wieder ansteigend, bei Flughafeninbetriebnahme bis zu 19 DM/qm

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde hat große Zuwächse bei der Einkommensteuer; allerdings besteht das Problem, dass die Ermittlung der Zuweisungen zeitverzögert erfolgt und zwischenzeitlich Veränderungen im Steuerrecht die Zuwächse wieder aufheben.
- Die Gewerbesteuer ist weitgehend gleich geblieben, allerdings traten negative Einflüsse durch Unternehmensfusionen auf (E.ON, Rezession im Bauwesen).
- Die Gemeinde verzichtet auf Konzessionsabgaben vom Stromversorger.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Durch die expansive Siedlungspolitik steigen die Kosten enorm, was sich durch die Steuermehreinnahmen nicht kompensieren lässt.
- Die Gemeinde hat sich in der Vergangenheit zusätzlichen finanziellen Handlungsspielraum durch Grundstücksverkäufe geschaffen und kann dies auch künftig tun.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Bürgermeister befürchtet, das der Zuwachs an Steuereinnahmen nicht ausgleicht, was an Aufgabenzuwachs zu finanzieren ist (z.B. Grünflächenpflege, laufende Kosten Kindergarten, Schule etc.).

Verkehr

- Die Verkehrsmenge auf der ST 2331 hat mäßig zugenommen.
- Eine starke Zunahme der Verkehrsmengen ist auf der Gemeindeverbindungsstraße Berglern - Eitting zu verzeichnen (heute rd. 1700 Kfz); es handelt sich dabei um eine vor allem im Berufsverkehr genutzte Ost-West-Verbindung; es besteht die Befürchtung, dass der Verkehr hier nach Fertigstellung der FTO noch zunimmt.
- Vor einigen Jahren war eine Verlängerung der Kreisstraße ED 2 bis zur ED 19 (neu) geplant, die Planung wurde aber nicht weitergeführt. Heute wird eine Wiederaufnahme der Planung angestrebt. Der Gemeinderat hat sich noch kein abschließendes Urteil gebildet.
- Die Nordumfahrung Erding (als Umfahrung von Bockhorn ab Grünbach) bringt für Berglern keine Verkehrsentlastung, schafft aber eventuelle bessere Standortqualitäten für ein Gewerbegebiet im Süden Berglerns.
- Das ÖPNV-Grundangebot ist gut; zu Hauptverkehrszeiten gibt es eine stündliche, sonst zweistündliche Busverbindung nach Erding S-Bahn und Moosburg (außer samstags und sonntags), zudem gibt es den Rufbus.
- Die Gemeinde ist sich darüber im klaren, dass weitere Verbesserungen des ÖPNV wirtschaftlich nicht realisierbar sind.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Berglern "eine große Herausforderung, einmal wegen der großen Nachfrage nach Grundstücksflächen und Wohnraum und zum anderen wegen des Arbeitsplatzangebotes als Lockmittel für Handwerker und Gewerbetreibende."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Berglern mit "großem Schrecken, weil ich glaube, dass diese Entwicklung nur zu leisten sein wird, wenn man seine gemeindliche Identität preis gibt ... der Flughafen ist hier wie eine Dampfwalze, er nimmt auf kommunale Befindlichkeiten keine Rücksicht, er entwickelt sich, ob wir das wollen oder nicht, und es wird uns noch schwer zu schaffen machen."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf***,* wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?

„Die Bereitstellung von ausreichendem Wohnraum und die Koordination dieser Wohnbauflächen mit den Verkehrsströmen.“

Gemeinde Bockhorn

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	3.153
SV Beschäftigte (2000):	294
Flughafenbeschäftigte (2000):	98

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Deutliche Bevölkerungszunahme durch Wanderungsgewinne.
- In den neuen Baugebieten erfolgt vorwiegend Zuzug von jüngeren Familien, in den Einliegerwohnungen überwiegend Zuzug von Singles.
- Singlehaushalte bedeuten eine deutliche Veränderung in der Haushaltsgröße.
- Der Zuzug von außen stammt zu ca. 50% aus dem Landkreis, die andere Hälfte aus dem Großraum München oder ist flughafenbedingt.
- Die Integration der zugezogenen Familien erfolgt gut über Kindergarten, Schule und Vereine, die Integration der Singles ist dagegen schwieriger.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Bevölkerungszunahme und die Nachfrage nach Wohnbauflächen wird wohl künftig anhalten.
- Der Gemeinderat verfolgt aber konsequent die Politik des Einheimischenmodells.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde ist vorwiegend Wohnstandort.
- Es besteht hohe Nachfrage nach Wohnbauflächen.
- Die Gemeinde verkauft aber Baugrundstücke nur im Einheimischenmodell, um die Wachstumsgeschwindigkeit beeinflussen zu können. Die Nachfrage durch Einheimische ist nach wie vor sehr groß.
- Der Zuzug von außen wird durch folgende Angebote ermöglicht
- a) auf den 50 % der Grundstücke, die die Grundstückseigentümer nicht an die Gemeinde veräußern müssen auf dem freien Markt angeboten werden,
- b) in den entstehenden Einliegerwohnungen und
- c) in den Wohnungen, die von den Einheimischen freigemacht werden, wenn diese im Rahmen des Einheimischenmodells Eigenheime erwerben.
- Es werden vorwiegend Einfamilien- und Doppelhäuser nachgefragt und gebaut.
- Es ist eine Tendenz zu kleineren Grundstücksgrößen feststellbar: für Einfamilienhäuser ca.500 m², für Doppelhäuser 350-400 m².
- Der Erhalt der ortstypischen Baustruktur wird zunehmend schwieriger.
- Die Gemeinde hat einige Mietswohnungen (für Sozialfälle) im Eigentum.

- Wegen der kleineren Grundstücke erfolgt die Durchgrünung vermehrt durch öffentliches Grün und Ausgleichsflächen.
- Die Gemeinde besteht aus mehreren Hauptorten: Bockhorn, Mauggen, Kirchasch und Meierklopfen und Grünbach. Diese Orte sollen sich vorwiegend entwickeln (Ortsteilen, die im FNP dargestellt sind).
- Als nächstes wird ein Baugebiet in Bockhorn realisiert (wird derzeit erschlossen).
- Die Ausweisungen (MD) im Bereich Neuunterstroggen ist bedingt durch die Absiedlungsüberlegungen wegen des Militärflughafens. Aber auch wenn Absiedlung nicht mehr notwendig ist, soll der Bereich mit Wohnnutzung bebaut werden.
- Die Lärmbelastung durch den Militärflughafen Erding waren extrem (v.a. für die Ortsteile Unterstroggen, Hecken, Grünbach). Diese Nutzung wurde mittlerweile aber fast aufgegeben.
- Die Lärmbelastungen durch den Flughafen München sind dagegen gering.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Nachfrage nach Baugrundstücken für Einfamilien- und Doppelhäuser ist viel größer als das Angebot, die große Nachfrage wird wohl so anhalten.
- Die Gemeinde will aber moderat wachsen.

2b. Hat eine Innenentwicklung/Nachverdichtung stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Für die Umnutzung der landwirtschaftlicher Betriebe hat die Gemeinde folgende Regelung: 5 Wohneinheiten sind zulässig. Aber bisher gibt es nur geringe Nachfrage durch die Landwirte.
- Noch besteht kein großer Nachfragedruck auf die Umstrukturierungs- und Verdichtungspotentiale.
- Derzeit steht die Umstrukturierung des Raiffeisengeländes in Richtung Wohnen im Ortsteil Bockhorn an.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde / Stadt zugekommen und wenn ja, welche?

- In den letzten Jahren waren größere Anstrengungen im Bereich der sozialen Infrastruktur erforderlich (Kindergarten, Grundschule).
- Für die nächsten Jahre ist jetzt aber wieder ausreichend vorgesorgt.
- Das Rathaus wird gerade gebaut. Die 4 Feuerwehren wurden neu ausgestattet.
- Der Wasserzweckverband Erding-Ost besteht seit ca. 30 Jahren.
- Die Abwasserversorgung erfolgt durch Gemeinde und ist derzeit z.T. noch im Bau. Nach Abschluss sind 80 % der Bevölkerung angeschlossen (hohe Kosten in der Vergangenheit).

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Im Bereich der Grundschule werden die Kapazitäten künftig ausreichen, im Bereich der Hauptschule stehen aber Veränderungen an. Bisher gibt es keine Hauptschule, Hauptschüler gehen in die Schule nach Erding. Dies wird sich aber ändern – evtl. Schulverband mit Walpertskirchen und evtl. wird der Bau einer Teilhauptschule notwendig.
- Eine neue Turnhalle für den Breitensport und Veranstaltungen soll gebaut werden.

- Gegenüber dem neuen Rathaus will die Gemeinde ein Gebäude bauen, das dann als Ladenfläche günstig vermietet werden soll, um somit die Versorgung des Grundbedarfs in Bockhorn sicherzustellen.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbe-Entwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gewerbestruktur besteht vor allem aus Handwerksbetrieben.
- Die noch unbebauten Gewerbeflächen im Gewerbegebiet Mauggen sind bereits alle verkauft. Die Flächen sind auf den Bedarf der einheimischen Gewerbebetriebe zugeschnitten.
- Die Gewerbeflächen in Mauggen waren sehr günstig: erschlossen 150 DM/m² für einheimische Betriebe. Nur ein Betrieb hat sich neu angesiedelt (180 DM/m²).
- Es erfolgt eine Zunahme an Arbeitsplätze, da sich die Betriebe vergrößern konnten.
- Die Gewerbefläche in Bockhorn soll Wohnen werden (BP rechtskräftig).
- Läden für die Grundversorgung sind in den Ortsteilen Grünbach und Kirchasch vorhanden, in Bockhorn besteht derzeit kein Versorgungsangebot (Bockhorn ist aber Standort des Kindergartens und der Grundschule!).
  Im Rahmen des BP Ortsmitte (Städtebauförderung) will die Gemeinde gegenüber des neuen Rathauses ein Gebäude bauen, in dem ein Laden untergebracht werden soll (günstige Vermietung an den Einzelhändler aus Grünbach, der dies als Filiale betreiben will).
- Der Flughafen München und auch der Fliegerhorst Erding sind wichtige Arbeitgeber für die Bevölkerung. Insgesamt ist Auspendlerquote sehr hoch (nach Erding und München und zum Flughafen).
- Der Flughafen als Arbeitsmarkt ist auch hinsichtlich des Strukturwandels in der Landwirtschaft wichtig.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Bei entsprechendem Bedarf soll das Gewerbegebiet erweitert werden. Erweiterungsmöglichkeiten bestehen in Richtung Norden und Osten.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt?

- Die Bodenpreise sind deutlich gestiegen, deshalb auch bei 50 % der Baugrundstücke im Einheimischenmodell.
- Wohnbauflächen im Einheimischenmodell: 290 DM/qm erschlossen.
- Wohnbauflächen auf dem freien Markt: 400-500 DM/qm erschlossen.
- Mietpreise derzeit: 12-13 DM/qm Tendenz steigend.
- Anfang der 90er Jahre und zum Zeitpunkt der Eröffnung Amadeus war das höchste Mietniveau.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die steigende Tendenz wird insgesamt wohl anhalten.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Gewerbesteuer ging wieder nach oben: derzeit 500.000-600.000 DM.
- Einkommensteuerbeteiligung liegt derzeit 1,08 Mio. DM

- Durch den Zuzug der besserverdienenden Bevölkerungsschicht und z.T. durch den Grundstücksverkauf hat sich die finanzielle Situation nach einigen sparsamen Jahren mit hohen Ausgaben im Bereich der Infrastruktur gut entwickelt.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Gute finanzielle Situation. Durch die vorhandene Rücklagen sind die Investitionen im Bereich der Infrastruktur gut möglich.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die nächsten Jahre wird durch das beabsichtigte moderate Wachstum die finanzielle Situation annähernd so bleiben.

Verkehr

- Enorme Belastungen der B 388 – wenn die A 94 realisiert und die FTO fertiggestellt wären, nimmt die Belastung der B 388 hoffentlich wieder ab.
- Keine ÖPNV-Anbindung für Pendler zum Flughafen.
- Die ÖPNV-Anbindung nach München erfolgt durch die S-Bahn in Erding. Nach Erding fahren die Pendler vorwiegend mit dem Pkw (P+R) oder zum kleinerer Teil mit dem Bus.
- Die Fernbahnanbindung über Walpertskirchen zum Flughafen geht durch das Gemeindegebiet, bringt aber für die Bevölkerung Bockhorns keine bessere Anbindung.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Bockhorn „mit Sicherheit auch ein Vorteil. Vorteil v.a. durch die zusätzlichen Arbeitsplätze. Nachteil allerdings durch die hohe Verkehrszunahme."

- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Bockhorn mit „der Druck wird sich weiter erhöhen – aber im Bereich der Ostgemeinden erscheint dies noch bewältigbar. Aber je näher dran, desto mehr wird der Druck zunehmen."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Rein im Verkehrsbereich. Die Zufahrtstraßen zum Flughafen dürfen die Ortsbereiche nicht mehr belasten".

Gemeinde Bruckberg

Landkreis:	Landshut
Zentralörtlichkeit:	
Einwohner (2000):	4.820
SV Beschäftigte (2000):	711
Flughafenbeschäftigte (2000):	66

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- In den letzten 10 Jahren fand ein Bevölkerungswachstum von ca. 4.000 EW auf 5.000 EW v.a. durch Wanderungsgewinne statt.
- Die Nachfrage nach Bauflächen wäre größer, aber der Gemeinderat will ein sozialverträgliches Wachstum für die Gemeinde.
- Der Zuzug erfolgt vorwiegend durch junge Familien (der Bau von Eigenheimen überwiegt). Dies ist bzgl. der Einkommensteuerbeteiligung positiv, bezüglich der Infrastrukturkosten aber negativ.
- Der Zuzug kommt z.T. aus dem Großraum München, z.T. auch vom näheren Umland, z.T. auch aus anderen Bundesländer, weil sie z.B. einen Arbeitsplatz am Flughafen oder im Großraum München angenommen haben.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Weiterhin ein deutliches Bevölkerungswachstum.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Derzeit wird der FNP und LAP überarbeitet (Lückenschließung als Hauptthema).
- In der Gemeinde findet wenig Geschosswohnungsbau statt.
- Die Einfamilien- und Doppelhausbebauung überwiegt (Ziel: der dörfliche Charakter soll erhalten bleiben).
- Die Tendenz zu kleineren Grundstücken (400 – 500 qm) ist deutlich, bedingt durch die steigenden Bodenpreise.
- Mietwohnungen entstehen größtenteils in den Doppel- und Zweifamilienhäusern.
- Die Gemeinde macht aktive Grundstückspolitik und praktiziert ein Einheimischenmodell. Dazu kauft die Gemeinde die Grundstücke auf (Mischpreis unter 100 DM), erschließt diese und verkauft sie an Einheimische und auf dem freien Markt (wenn Bedarf bei den Einheimischen nicht vorhanden ist).
- Das Einheimischenmodell wurde schon vor der Eröffnung des Flughafens praktiziert.
- Bruckberg hat ein verhältnismäßig großes Gemeindegebiet mit den 3 Hauptorten: Bruckberg, Bruckbergerau und Gündlkofen.
- Die zwei Bahnhaltepunkte (Gündlkofen und Bruckberg) im Gemeindegebiet erhöhen die Attraktivität des Wohnstandortes Bruckberg.
- Die Einschränkungen durch Fluglärm sind relativ gering.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Siedlungsdruck wird anhalten.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Durch den Strukturwandel in der Landwirtschaft erfolgt Umnutzung als Wohnraum für die Kinder oder auch als gewerbliche Flächen.
- Viele Nachkommen haben die Möglichkeit auf dem Grundstück der Eltern zu bauen.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Das künftige Potential bzgl. der Nachverdichtung ist nicht mehr allzu groß.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Die Gemeinde hat zwei Kindergärten in Bruckberg und in Gündlkofen sowie eine Grund- und Teilhauptschule in Bruckberg (seit Anfang der 60er).
  Die Grundschule in Gündlkofen wurde 1993/94 für ca. 12 Mio. DM saniert.
- In Bruckberg gibt es Geschäfte, 2 Ärzte, 1 Zahnarzt und eine Apotheke. Probleme bereiten die Lebensmittelgeschäfte: die Situation hat sich durch den Verlust der Tante-Emma-Läden (in Gündlkofen gibt es noch drei Tante-Emma-Läden mit guten Sortiment, in Bruckberg aber nur noch einen Schlecker Markt, einen Bäcker und einen Metzger (kein Laden mehr mit Vollsortiment).
  Die Bemühungen um eine Neuansiedlung ist bisher erfolglos - die große Verteilung der Einwohner auf die Fläche erschwert dies.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gewerbestruktur Bruckbergs ist gut gemischt. Es gibt einen größeren Betrieb (Evoflex) mit 200 AP in Bruckberg (Produktion von Schnelllauftoren). Dieser Betrieb ist ein guter Steuerzahler und der größte Arbeitgeber in der Gemeinde. Zudem gibt es noch eine Verputzfirma mit ca. 100 AP und eine Baufirma mit ca. 20 AP.
- Bisher gibt es zwei gewerbliche Standorte und in den Ortsbereichen befinden sich zahlreiche kleinere Handwerksbetriebe. Die Gewerbestruktur ist stabil und relativ unabhängig von konjunkturellen Schwankungen (relativ sichere Gewerbesteuereinnahmen).
- Die wichtigsten Arbeitgeber für die Bevölkerung Bruckbergs sind BMW und der Flughafen München.
- Bisher hat noch keine flughafenbedingte Ansiedlung eines Gewerbebetriebs stattgefunden.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Künftig ist eine größere Ausweisung (ca. 30 ha) eines Gewerbegebiets an der Autobahn geplant. Die Planung ist bisher aber nicht genehmigt worden (derzeit Verfahren beim Bayer. Verwaltungsgericht). Wenn keine Genehmigung dieses Standorts erfolgt, wird man nach einem anderen Gewerbestandort suchen. Für diesen Standort an der Autobahn wäre bereits ein Investor vorhanden, der das

größte finanzielle Risiko getragen hätte (Vermarktung durch Projektentwickler, Gemeinde wäre an den Erlösen beteiligt).
- Wegen der relativ hohen Auspendlerzahlen ist die Gemeinde an zusätzlichen Arbeitsplätzen im Gemeindegebiet interessiert.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wohnbauflächen (freier Markt) ca.300 DM/qm (plus Erschließung).
- Wohnbauflächen (Einheimischenmodell) 200 DM/qm (plus Erschließung).
- Gewerbeflächen 100 DM/qm (plus Erschließung.
- Mietpreise ca.10 DM/qm.

  Die Mieten stiegen zu Beginn der Flughafeneröffnung rasch an, dies hat sich inzwischen wieder normalisiert.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gewerbesteuer ist relativ stabil und beträgt ca. 1,2-1,7 Mio. DM.
- Die Beteiligung aus der Einkommenssteuer steigt an und beträgt ca. 3 Mio. DM.

Verkehr

- Da die Belastung der A 92 stark zu nimmt, erhöht sich auch die Lärmbelastung für Teile des Siedlungsgebiets.
- Es gibt große Probleme mit der Staatstraße St 2045, eine Verlegung wird für notwendig erachtet. Die Straße ist nicht ausreichend breit und hat einen sehr kurvigen Verlauf durch die Ortsbereiche sowie einen schienengleichen Bahnübergang (Stau am Bahnübergang). Die Staatsstraße stellt eine Einschränkung für die Siedlungsentwicklung dar. Die Trassenüberlegungen für die Verlegung der St 2045 werden im FNP dargestellt, eine Realisierung ist bis 2008 beabsichtigt.
- Im Ortsbereich von Gündlkofen treffen sich mehrere Kreisstraßen (LA 19, LA 23 und LA 52) – der Kreuzungsbereich befindet sich in einer Engstelle. Eine Verlegung ist auch hier notwendig.
- Durch das Bentonitaufkommen in der Gegend hat sich das Schwerlastaufkommen in den Ortsbereichen erhöht (Verkehr zur Autobahn oder nach Moosburg zur Südchemie).
- Es gibt zwei Bahnhaltepunkte im Gemeindegebiet und zusätzlich ist der Bahnhaltepunkt Moosburg verhältnismäßig nah.
  Die Bahnanbindung nach Moosburg, Freising, München und Landshut ist sehr gut. Der Erhalt der Bahnhaltepunkte ist ein wichtiges Ziel.
- Die Fernbahnanbindung des Flughafens ist wichtig. Es soll aber keine negativen Auswirkungen auf die Qualität und Frequenz der Bahnanbindung von Bruckberg nach München haben.
- Derzeit ist von der Gemeinde eine Untersuchung bzgl. Bau von P+R- Parkplätzen im Gemeindegebiet beauftragt.
- Im Bereich Gündlkofen ist ein gutes Busangebot durch die Stadtbusse vorhanden – eine Buslinie für den gesamten Gemeindebereich scheitert wahrscheinlich an der Bahn (befürchtet Einbußen).
- Kurz vor dem Kreisel Münchnerau gibt es eine Haltestelle des Flughafenbusses (Scharf).

Resumée

- Der Flughafen München war „hatte positive Auswirkungen“ für die Gemeinde Bruckberg.
- Das prognostizierte Wachstum erfüllt mich aus der Sicht der Gemeinde Bruckberg „mit eher positiven Erwartungen.“

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Die verkehrliche Problematik müsste gelöst werden. Ansonsten können die Preise trotz der Entwicklungsdynamik noch so gestaltet werden, dass sie noch sozialverträglich sind.“

Gemeinde Buch am Buchrain

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	1.265
SV Beschäftigte (2000):	105
Flughafenbeschäftigte (2000):	47

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- „Buch soll ein Dorf bleiben", also kein starkes sondern eine moderates Wachstum.
- Auf den neuen Wohnbauflächen bauen überwiegend junge Familien.
- Die Integration der zugezogenen Bevölkerung gelingt, es gibt noch ein gutes Dorfleben (aber man achtet auch bewusst auf den Umfang des Zuzugs)

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Da die Nachfrage nach Bauland weiterhin groß sein wird, ist auch mit einer positiven Bevölkerungsentwicklung zu rechnen. Der Umfang der Bevölkerungszunahme soll als organisches Wachstum erfolgen und für die Gemeinde finanzierbar bleiben (Infrastruktur) – eine bewusste Steuerung durch die Gemeinde ist notwendig.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Bauflächen, die ausgewiesen werden, werden zu 2/3 für Einheimischenmodelle von der Gemeinde erworben, 1/3 der Bauflächen werden an Auswärtige veräußert.
- Einfamilienhäuser- und Doppelhäuser werden bevorzugt nachgefragt. Reihenhäuser oder Geschosswohnungsbau entsprechen nicht dem Dorfcharakter.
- Die Bebauung soll nicht zu dicht werden (Planungsziel der Gemeinde); ca.350 m² große Grundstücke für eine Doppelhaushälfte und ca. 500 m² große Grundstücke für ein Einfamilienhaus.
- In den Einfamilienhäuser entsteht ein Angebot an Mietwohnungen, da eine zweite Wohneinheit zulässig ist. Diese wird häufig auch realisiert, da die Vermietung der zweiten Wohneinheit der Finanzierung dient. Dadurch nimmt das Angebot an Mietwohnungen im Gemeindegebiet zu.
- Der Schwerpunkt der baulichen Entwicklung soll im Hauptort und evtl. im Ortsteil Mitterbuch (aber noch nicht am Kanal angeschlossen) stattfinden.

2a Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Nachfrage wird weiter steigen (Druck von außen), man könnte umfangreich Bauland ausweisen, die Nachfrage ist groß.

2b. Hat eine Innenentwicklung/Nachverdichtung stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Im Hauptort gibt es kaum noch landwirtschaftliche Hofstellen.
- Im Außenbereich ist nur eine zweite Wohneinheit zulässig, dies wir in der Regel auch ausgeschöpft. Nachverdichtung und Unstrukturierung zum größeren Teil für die eigenen Kinder, zum Teil wird auch vermietet.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde / Stadt zugekommen und wenn ja, welche?

- Bis 1997 gab es noch keinen Kindergarten (bis dahin mussten die Kinder den Kindergarten in Paststetten besuchen). Heute gibt es einen 3-gruppigen Kindergarten, der noch Potential für die Zukunft hat (eine weitere Gruppe).
- Die Kläranlage wurde erweitert.
- Die Läden für die Grundversorgung sind derzeit noch vorhanden, ein Arzt und eine Apotheke wären wünschenswert (aber nicht realisierbar).

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Nachfrage nach Gewerbeflächen kommt v.a. durch ortsansässige Betriebe, die erweitern wollen. Derzeit keine Nachfrage nach gewerblichen Bauflächen von außen.
- Derzeit besteht die gewerbliche Struktur: aus 2 Fuhrunternehmern (6 AP und 45 AP), Feinwerktechnikbetrieb mit ca. 40 AP (Arbeitnehmer kommen v.a. von außen).
- Bei einem Teil der Gewerbeflächen im FNP sind die Grundstücksbesitzer nicht verkaufsbereit.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Nach der erforderlichen Brunnenverlegung ist eine neue Gewerbegebiets-Ausweisung beabsichtigt.
- Es sind künftig umweltfreundliche Betriebe (Abwasser) gewünscht, keine chemischen Betriebe. Man will Rücksicht auf das entsprechende Umfeld nehmen – gewünschter gewerblicher Schwerpunkt ist das Handwerk.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Bodenpreise sind gestiegen.
- Wohnbauflächen im Einheimischenmodell: 300 DM/qm erschlossen.
- Wohnbauflächen auf dem freien Markt: 500 DM/qm erschlossen.
- Gewerbeflächen: 240 DM – 250 DM/qm.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die steigende Tendenz wird anhalten.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Kaum Veränderungen im Steueraufkommen in den letzten 10 Jahren.
- Geringes Gewerbesteueraufkommen.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Rahmen wird enger, da die Steuereinnahmen sich nicht groß verändert haben, die Ausgaben aber immer mehr werden (Kindergarten, Kläranlagenerweiterung, Grunderwerb).

Verkehr

- Viel Durchgangsverkehr mit Mühldorfer und Altöttinger Kennzeichen in Richtung Flughafen.
- Die Verkehrsmengen v.a. auf der Nord-Südverbindung sind deutlich mehr geworden (Schleichverkehr von der B 12 her). Durch die Umgehungsstraße in Hohenlinden ist dies wieder etwas weniger geworden. Es bestehen aber noch keine Restriktionen für die Siedlungsentwicklung dadurch.
- Ein verkehrliches Nadelöhr besteht in der Ortsdurchfahrt Harthofen (Berufsverkehr und in Abhängigkeit von der S-Bahn Markt Schwaben).
- Es bestehen zu Stoßzeiten Probleme mit der Einmündung der St 2332 in die St 2331.
- Der Weiterbau der A 94 bedeutet für die Gemeinde wohl Entlastung. Gegen die ursprüngliche Planung hat die Gemeinde Widerstand geleistet, bei der derzeitigen Planung wird dies nicht mehr so gesehen (nur noch ein kleiner Ortsteil ist wirklich negativ betroffen). Es ist aber sehr schade um das Isental.
- Die Busverbindung nach Markt Schwaben (aus Richtung Isen zur S-Bahn) ist vorhanden, die Schulbusse sind über den Schulverband gesichert und auch nach Erding in die höheren Schulen.
- Eine öffentliche Buslinie nach Erding wäre wünschenswert.
- Die Gemeinde hat den Wunsch nach einer Radwegeverbindung zwischen Buch. a. Buchrain und der Nachbargemeinde Pastetten (VG, Schulverband).

Resumée

- „Der Flughafen München war für die Gemeinde Buch am Buchrain weder positiv noch negativ. Er hat bisher kaum Auswirkungen auf die Gemeinde".
- „Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde mit „keine Angst, aber es wird sich der Druck auf die Gemeinde verstärken. Es steht ja die Autobahn an – und dann wird der Druck auf Wohn- und Gewerbeflächen deutlich größer werden. Durch die Autobahn wird mehr Druck auf die Gemeinde erwartet als durch die Flughafeneröffnung. Das Vorgehen des künftigen Gemeinderats ist dann nicht ganz einschätzbar. Derzeit hält man an ein dem Ziel der überschaubaren, organische Entwicklung fest."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Steuerungsmöglichkeiten für die Gemeinde über Baulandausweisung und Bodenpolitik. Die Gemeinde sollte möglichst viel Handlungsmöglichkeiten haben".

Gemeinde Buch am Erlbach

Landkreis:	Landshut
Zentralörtlichkeit:	KIZ
Einwohner (2000):	3.229
SV Beschäftigte (2000):	474
Flughafenbeschäftigte (2000):	74

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Es fand eine deutliche Bevölkerungszunahme (ca. 60-70 Einwohner pro Jahr) durch Wanderungsgewinne statt.
- Die Bevölkerungszunahme wurde sicherlich durch zahlreiche Zuzüge, die bedingt durch den Flughafen erfolgten, begünstigt.
- Von der Altersstruktur handelt es sich bei der zuziehenden Bevölkerung häufig um junge Familien oder junge Paare, z.T. auch Singles.
- Bezüglich der sozialen Integration ist festzustellen, dass nur ein Teil dieses Personenkreises bereit ist bzw. das Bedürfnis hat, sich in das soziale Leben der Gemeinde zu integrieren, teilweise ist der Wohnort nur „Schlafgemeinde".

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Durch die Erweiterung des Flughafens, der Entwicklung der Fluggastzahlen und der Erhöhung des Frachtaufkommens ist eine Weiterentwicklung und Verschärfung der oben aufgezeigten Entwicklung zu erwarten.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Der Siedlungsdruck auf die Gemeinde hat sich durch den Flughafenbau und seine Inbetriebnahme enorm erhöht.
- Durch die gemeindliche Baulandpolitik wurde diesem Druck entgegengewirkt. Die Gemeinde praktiziert seit 1972 Einheimischenmodelle. Die Grundstückseigentümer dürfen sich aber einige Grundstücke zur Eigennutzung vorbehalten.
- Die Gemeinde ist vor allem ein attraktiver Wohnstandort, weniger ein Gewerbestandort.
- Der Zuzug erfolgt Großteils auf Grundstücken in den älteren Baugebieten, auf Nachverdichtungsflächen und seltener auf gemeindlichen Flächen.
- Die Spekulationsobjekte sind häufig Flächen mit Baurecht nach § 34 BauGB, die nach und nach an Auswärtige verkauft werden und z.T. auch mit einer dichteren Bebauung versehen werden.
- Die Nachfrage nach Eigentumswohnungen und Doppelhaushälften hat sich erhöht.
- Während bei Baugrundstücken nach dem Einheimischenmodell weiterhin das normale Einfamilienhaus bevorzugt wird, ist auf dem freien Markt ein Trend zu

immer mehr Wohneinheiten zu erkennen (Doppelhaus bis hin zum Geschosswohnungsbau).

- Auf dem Wohnungsmarkt konnte und kann eine verstärkte Nachfrage nach Mietwohnungen festgestellt werden, was natürlich auch Auswirkungen auf die Mietpreise hat.
  Das Einheimischenmodell lässt eine zusätzliche Wohnung zu, dadurch erhöht sich auch das Angebot an Mietwohnungen.
- Es ist eine deutlich Tendenz zu kleineren Baugrundstücken feststellbar (Preisentwicklung). Z.T. waren die Grundstücke nur noch 400 m² groß, mittlerweile liegen sie wieder bei 600 m². Die einheimische Bauherren bevorzugen eher die größeren Grundstücke, Auswärtige eher die kleineren.
- Einschränkungen in der Nachfrage nach Bauland und Mietwohnungen sind wegen Fluglärm kaum erkennbar. Die Angst vor Fluglärm zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Flughafens war aber sehr groß.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Durch die Entwicklung der Baulandpreise in unmittelbarer Flughafennähe wird mit zusätzlichem Druck und zusätzlicher Nachfrage nach Bauland bzw. nach einer Nachverdichtung im Innenbereich gerechnet.
- Auch landwirtschaftliche Hofstellen oder Nebengebäude werden umstrukturiert, häufig abgerissen und mit Wohngebäuden (häufig verdichtete Bauweise) bebaut (Grundstücksverwertung).
- Der Nachverdichtungsdruck ist z.T. so groß, dass die Gemeinde durch Bebauungspläne steuernd eingreift.
- Die Umstrukturierung der landwirtschaftlichen Betriebe in Gewerbe ist im Ortsbereich eher selten.

2b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- In der Innenentwicklung ist eine steigende Nachverdichtung zu verzeichnen. Die Nachfrage nach der Bebauung von Baulücken und der Schaffung von zusätzlichem Wohnraum in bestehenden Gebäuden ist stark gestiegen und nach wie vor vorhanden.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Durch die stetig steigende Einwohnerzahl, müssen selbstverständlich auch die Einrichtungen der Infrastruktur den steigenden Anforderungen angepasst werden (Kindergartenerweiterung, Schulhausanbau, Friedhofserweiterung, Kläranlagenerweiterung, Ausbau Speichervolumen der Wasserversorgung etc).
- In den letzen Jahren wurde viel investiert.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Entwicklung der vergangenen Jahre wird anhalten bzw. sich verstärken. Solange die Gemeinde jedoch mit dem Instrument der gemeindlichen Baulandpolitik und dem Einheimischenmodell diese Entwicklung beeinflusst und steuert, so dass ein kontinuierliches und gemäßigtes Wachstum beibehalten wird, kann noch von einer „gesunden Gemeindeentwicklung“ gesprochen werden.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Auf die Gewerbeentwicklung hat der Flughafen unterschiedliche Auswirkungen.
- Die Bauindustrie hat bisher von der verstärkten Bautätigkeit profitiert und sich teilweise dadurch am Leben gehalten.
- Die Gemeinde hat ein Gewerbegebiet ausgewiesen (Gemeinde ist Grundstückseigentümer), dass derzeit bebaut wird. Diese Ausweisung wurde in erster Linie zur Deckung des Bedarfes für einheimische Betriebe vorgenommen. Zum Teil wurden auch Betriebe angesiedelt, die aus dem Umfeld kommen.
- Es sollen dort keine Betriebe angesiedelt werden, die die Kläranlage übermäßig belasten. Gewünscht werden Betriebe mit einem Arbeitsplatzangebot, dass auch für die Einwohner interessant ist. Es soll kein Einzelhandel angesiedelt. werden.
- Größter Arbeitgeber in der Gemeinde ist die Ziegelei.
- Durch die Tatsache, dass durch den Flughafenbau, viele Flughafenumlandgemeinden Gewerbegebiete ausgewiesen haben, ist natürlich die „überörtliche Nachfrage" nach Gewerbegrund zur Zeit sehr gering.
- Für eine flughafenbezogene Gewerbeansiedlungen ist Buch am Erlbach offensichtlich zu weit entfernt.
- Es gibt auch keine Hinweise, dass Betriebe in der Gemeinde wegen des Flughafens expandiert hätten.
- Ein negativer Effekt ist aber, dass durch die am Flughafen und im Flughafenumfeld geschaffenen Arbeitsplätze, den kleinen Handwerksbetrieben Facharbeitskräfte abwandern und diese mit einem Mangel an qualifizierten Arbeitskräften zu kämpfen haben.
- Die Grundversorgung in der Gemeinde besteht aus Handwerksbetrieben, Ärzte und Läden (2 Lebensmittelläden, 1 Metzgerei, 1 Bäckerei). Diese Struktur soll erhalten und gefördert werden.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Im Bereich der gemeindlichen Gewerbeentwicklung wird sich auch durch die Erweiterung des Flughafens keine wesentliche, durchgreifende Änderung gegenüber der Vergangenheit vollziehen.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Baulandpreise haben sich nach einem regelrechten Boom zu Beginn der Flughafenbauweise wieder auf einem guten Niveau normalisiert In der Flughafenplanungs- und –bauphase sind die Bodenpreise sprungartig nach oben geschnellt, sowohl für landw. Flächen als auch für Bauland, sowie die Mietpreise.
  Nachdem sich offensichtlich viele Spekulationen auf diesem Gebiet nicht in dem Umfang erfüllt haben, hat sich das Preisniveau geringfügig über dem vorherigen Niveau wieder eingependelt.
  Hier spielte natürlich auch die im Zusammenhang mit dem Flughafenbau erfolgte Autobahnanbindung eine gewisse Rolle, so dass zum einen die Preise für landw. Flächen als Ausgleichsflächen steigen und andererseits durch die bessere Anbindung auch die Baulandpreise und Mieten ansteigen.
- Wohnbauflächen (Gutachterwert) 350 DM/qm.
  (vor 2 Jahren Gutachterwert: 250 DM/qm).
- Wohnbauflächen (Einheimischenmodell) 180 DM/qm (erschlossen).
- Gewerbeflächen 125 - 135 DM/qm (erschlossen).
- Mietpreise 10-12 DM/qm.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Durch die Erweiterung des Flughafens werden sich die Bauland- und Mietpreise wieder weiter steigen. Aber wohl nicht in dem Umfang wie in den Flughafenboomjahren.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Bei der Einkommensteuerentwicklung der Gemeinde ist eine gute Entwicklung zu verzeichnen.
- Die Einkommensteuerentwicklung in der Gemeinde wurde durch die auch flughafenbedingte niedrige Arbeitslosenquote sicherlich positiv beeinflusst.
- Die Gewerbesteuerentwicklung geht durch die allgemeine Wirtschaftslage nach unten.
- Die Entwicklung Einkommensteuer-Gewerbesteuer hat sich zugunsten der Einkommensteuer verschoben, inwieweit hier jedoch Auswirkungen des Flughafens Einfluss haben, ist nicht abzuschätzen.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Speziell durch Einflüsse des Flughafens hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde nicht verändert.
- Die Aufgaben und die erforderliche Investitionen werden für die Gemeinden mehr, und dadurch verringert sich, trotz vieler positiver wirtschaftlichen Auswirkungen des Flughafens der finanzielle Spielraum der Gemeinde. Dies hängt aber stark von den Veränderungen der Steuerpolitik und den geringeren Zuschüssen ab.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Finanzsituation der Gemeinden wird sich, wegen der verstärkten Aufgabendelegation von oben nach unten, und dem verstärkten Anspruchsdenken der Bürger weiter verschlechtern. Dies wird sich auch durch eine Erweiterung des Flughafens nicht positiv ändern oder beeinflussen lassen.

7. Verkehr

- Das Verkehrsaufkommen in der Gemeinde hat wegen dem Flughafens enorm zugenommen.
- Berufspendler aus den benachbarten Vilstalgemeinden, die über die St 2054 oder teilweise über die Gemeindeverbindungsstraßen (Schleichwege) zur Autobahn fahren, haben das Pkw-Aufkommen zu den Hauptverkehrszeiten ständig ansteigen lassen.
- Das erhöhte Verkehrsaufkommen hat sich auch auf die bauliche Entwicklung ausgewirkt. An Baugebieten und Bauvorhaben entlang der Staatsstraßen müssen aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden.
- Die ÖPNV-Anbindung des Flughafens ist nach wie vor äußerst schlecht bis kaum vorhanden. Hier wäre eine Verbesserung unbedingt erforderlich.
- Eine Erhöhung der Fluggastzahlen einhergehend mit einem größeren Arbeitsplatzbedarf wird auch die Zahl der Pendler und damit auch das Verkehrsaufkommen im Gemeindegebiet ansteigen lassen. Dies wirkt sich auf die Wohn- und Lebensqualität eines Ortes negativ aus.
- Der Bahnhaltepunkt Moosburg ist für die Berufspendler sehr wichtig, die Bus-Anbindung aber als Zubringer nicht ausreichend (Landkreisgrenze, Regierungsbe-

zirksgrenze). Die Pendler benutzen nur den Pkw bzw. zum P+R-Parkplatz Moosburg.
- Die Busanbindung nach Landshut ist besser, ausser am Abend und am Wochenende.

Resumée

- Der Flughafen München „hat die Gemeinde sicherlich positiv beeinflusst."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Buch am Erlbach mit „gemischtem Gefühl. Das enorme Wachstum bedeutet noch mal mehr Verkehr und die Gefahr, dass die örtlichen Betriebe ihren Arbeitskräftebedarf nicht mehr decken können. Auch ist zu befürchten, dass durch eine Erhöhung der An- und Abflüge zunehmend mit Lärm- und Umweltbelastungen zu rechnen ist"

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„In der Regelung der Verkehrsströme und Reduzierung der Verkehrslärmprobleme."

Gemeinde Stadt Dorfen

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	UZ
Einwohner (2000):	12.742
SV Beschäftigte (2000):	2.847
Flughafenbeschäftigte (2000):	241

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Deutlicher Bevölkerungszuwachs in den letzten 2-3 Jahren.
  In den letzten 10 Jahren betrug der Einwohnerzuwachs ca. 30 %, was der durchschnittlichen Entwicklung des Landkreises entspricht.
- Der Zuzug erfolgt überwiegend aus dem Münchner Raum, die Bahnlinie München-Mühldorf ist ein wichtiger positiver Standortfaktor (30 Minuten Fahrtzeit und Stundentakt ist sehr attraktiv).
- Durch Veränderungen der Schwerpunkte von Eigentumswohnungsbau hin zum Einfamilienhaus- und Doppelhausbau veränderte sich auch die Struktur der zuziehenden Bevölkerung (besserverdienende Bevölkerungsschichten).
- Der Zuzug erfolgt derzeit verstärkt durch Familien mit Kindern (Auswirkungen auf die Infrastruktur).
- Bisher leben 50 % der Einwohner in der Stadt Dorfen und 50 % in den Ortsteilen – derzeit verschiebt sich diese Verteilung aber zugunsten der Stadt.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Nachfrage nach Bauland wird weiterhin groß sein, entsprechend groß dann auch die Bevölkerungszunahme.
- Eine Vision für eine mögliche zusätzliche Entwicklung könnte auch sein, dass Dorfen als attraktiver Wohnstandort für Senioren gefördert wird (finanziell interessante Bevölkerungsschicht für eine Gemeinde).

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Mitte der 80 Jahre erfolgten bereits größere Ausweisungen von Baugebieten.
- Eine Preisexplosion fand in Dorfen bereits Mitte der 80er Jahre statt, damals waren überwiegend Bauflächen für Eigentumswohnungen im Angebot. Nach dieser „Goldgräberzeit“ verlagerte sich die Bautätigkeit bis heute überwiegend in den Bereich Einfamilienhaus, Doppelhaus- und Reihenhausbau.
- Derzeit werden aber durch die Engpässe auf dem Wohnungsmarkt im Großraum München wieder mehr Geschosswohnungsbau nachgefragt.

- Im Stadtgebiet ist eine deutliche Tendenz zu kleineren Grundstücken feststellbar. Zu große Grundstücke sind im Stadtgebiet wegen des Preises nicht verkaufbar, in den ländlich geprägten Ortsteilen sind diese aber noch üblich.
- Durch Betriebsverlagerungen (z.B. Brauerei) können sich innerstädtisch künftig noch interessante Flächenpotentiale ergeben für verdichtete Wohnformen. Zum Teil erschweren Anwohnerproteste verdichtete Wohnformen auch im innerstädtischen Bereich.
- Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung insbesondere für den Zugzug ist das Stadtgebiet. In den noch ländlich geprägten Ortsteilen sollen Bauflächen möglichst nur für den ortsansässigen Bedarf ausgewiesen werden. In den größeren Ortsteilen (ehemals selbständigen Gemeinden): z.B. Schwindkirchen, Grüntegernbach etc. gibt es kleinere Baugebiete überwiegend für den ortsansässigen Bedarf).
- Derzeit besteht kein größerer Bedarf nach Einheimischenmodellen.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Nachfrage von Investoren nach Mietwohnungen und Eigentumswohnungen ist derzeit eher gering. Wenn sich die Nachfrage in diesem Bereich weiterhin erhöht, könnte sich natürlich dann auch das Investorenverhalten wieder ändern.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Derzeit gibt es von Anwohnern und Nachbarn gegenüber Nachverdichtungsabsichten verstärkt Proteste, dem der Stadtrat dann auch nachgibt (entgegen dem gesetzlichen Auftrag „sparsamer Umgang mit Grund und Boden").
  Gründe für den Protest: verstärkter Verkehr, Verlust der Wohnqualität und der Grünstrukturen etc.)
- In den Ortsteilen ist Umstrukturierungs- und Verdichtungspotential vorhanden, die Entwicklung soll sich aber schwerpunktmäßig auf die Stadt konzentrieren.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde / Stadt zugekommen und wenn ja, welche?

- In den letzten 3 Jahren wurde die Grundschule wesentlich erweitert.
- Es wurden 2 neue Kindergärten eröffnet (Rechtsanspruch und Bevölkerungszunahme).
- Die Stadt Dorfen ist Standort eines Gymnasiums.
- Reges Vereinsleben (über 80 Vereine) Finanzielle Zuschüsse für die Vereine, die Baumaßnahmen z.T. mit Eigenleistung erbringen.
- Das Schwimmbad und das Sportzentrum sind derzeit sehr zentral gelegen und werden von toleranten Anwohnern noch akzeptiert. Eine Verlagerung kann langfristig aber auf die Stadt zukommen (Erweiterungsdruck).
- Der Ausbaugrad der technischen Infrastruktur ist gut, der Ausbaustandard muss aber erhöht werden. Es ist in der Vergangenheit viel für Neubau investiert worden, in Zukunft hat man schwerpunktmäßig die Aufgaben in der Sanierung (z.B. im Bereich Abwasser und Wasserversorgung).
- Der Radweg Dorfen - Taufkirchen auf der ehemaligen Bahntrasse ist ein großer Erfolg.
- Die Nachfrage nach Freizeit- und Infrastrukturangebote ändert sich, bzw. erhöht sich (z.B. auch bzgl. der Qualität von Spielflächen in den Wohngebieten). Die Erwartungshaltung der zuziehenden Bevölkerung ist höher, bringt aber oft neue

Ideen. Auffällig höher ist die Erwartungshaltung im Bezug auf den Ausbaustandart der Gemeindeverbindungsstraßen.
- Die Anforderungen im Bereich der Freizeitanlagen steigen, z.B. Nachfrage nach einem Badesee (z.B. auf der Fläche des Kiesabbaus mit Rekultivierungsziel Badesee – Agenda21-Projekt), Naherholungsflächen.
- Der Fluglärm des Flughafens München bedeutet nur eine geringe Belastung, die Situation ist gegenüber dem alten Flughafen Riem sogar geringfügig besser (größere Flughöhen).

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Meinung des Stadtrates ist, dass großflächige Gewerbegebietsausweisungen positiv für die Stadtentwicklung sind. Die Erfahrung zeigt aber, dass der Standort Dorfen für neue Gewerbeansiedlungen nicht so attraktiv ist (Standorte in der Nähe zu München oder dem Flughafen werden bevorzugt).
- Ziel der Gewerbeansiedlung ist vorwiegend die Schaffung neuer Arbeitsplätze für die Bevölkerung.
- Es soll eine möglichst gemischte Gewerbestruktur entstehen, um nicht in die Abhängigkeit eines großen Betriebes zu kommen.
- Ziel ist auch die Förderung der ortsansässigen Betriebe, um mögliche Abwanderungen zu verhindern (z.B. Bereitstellung von Entwicklungsflächen).
- Die topographische und naturräumliche Situation erschwert die Ansiedlung von großflächigen, produzierenden Gewerbebetrieben.
- Aufschwung im Bereich Gastronomie und Hotellerie durch Messe und Flughafen – kann sich künftig – wenn eine Fernbahnanbindung des Flughafen realisiert wird - noch steigern.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Dorfen wird wahrscheinlich auch künftig vor allem ein attraktiver Wohnstandort sein, aber es gibt auch die Hoffnung, nach Fertigstellung der A 94 vermehrt Dienstleistungsbetriebe ansiedeln zu können.
- Der Bau der A 94 wird die Standortgunst Dorfens für die bestehenden Gewerbebetriebe und neue Gewerbeansiedlungen wohl positiv verändern.
- Die Stadt stellt sich derzeit auf die Realisierung der Trasse Isental ein, auch wenn sie diese ablehnt (wichtiges Ziel des Widerstands muss die Trassenoptimierung) sein.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?
- Wohnbauflächen im Stadtgebiet: 500 - 600 DM/qm (erschlossen).
- Wohnbauflächen in den Dörfern): 250 - 300 DM/qm (erschlossen) (je weiter entfernt, umso günstiger).

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die steigende Tendenz wird wahrscheinlich anhalten.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Beteiligung an der Einkommenssteuer ist für Dorfen das wichtigste finanzielle Standbein, die Gewerbesteuer weniger bedeutsam.
- In den letzten Jahren hat sich die finanzielle Situation der Gemeinde gebessert, z.B. durch Abbau der Verschuldung, Veräußerung von Grundstücken, Bevölkerungsentwicklung, die zu guter Beteiligung an der Einkommenssteuer führt).
- Die Gewerbesteuer schwankt, aber die Gemeinde ist wenig abhängig von der Gewerbesteuer.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- In den letzten Jahren insgesamt eine positive Entwicklung

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Eine Prognose für die Zukunft ist schwierig.

Verkehr

- Sowohl die Pläne zur Verlegung Bahntrasse und der Staatstraße (südlich der Bahn soll die Anbindung zur B 15 kommen, Bahnübergang soll entfallen), als auch der Bau der A 94 (Isentaltrasse) hat auf die Überlegungen bzgl. der Standorte für neue Wohn- und Gewerbeflächen große Auswirkungen.
- Der Ausbau der Bahnlinie München – Mühldorf ist dringend. Das in Dorfen vorhandene Stellwerk muss für 40. Mio. saniert werden, dies hat aber noch nichts mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke zu tun.
- Eine leistungsfähige Bahnanbindung des Flughafens über Walpertskirchen – Hörlkofen – Erding ist erforderlich– dann wird der Bau eines Parkhauses notwendig (P+R Dorfen).
- Derzeit geht viel Schwerlastverkehr in Richtung Flughafen durch das Stadtgebiet Dorfen.
- Verlegung der B 15 ist ebenfalls dringend erforderlich – Trassen für eine Umgehungsstraße werden aber zusätzlich untersucht (schwierige Realisierung).
- Staatsstraße von Schwindkirchen nach Erding ist stark durch den Flughafenverkehr belastet (der Ausbauzustand muss verbessert werden).
  Viel Schleichverkehr auf anderen Straßen im Gemeindegebiet u.a. wegen des schlechten Straßenzustands der Staatsstraße.
- Das ÖPNV-Angebot ist ausreichend (Bahnanbindung gut, zusätzlich Busverbindungen) vorhanden.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Stadt Dorfen „zur Zeit der Entstehung eher nachteilig, wegen der steigenden Immobilienpreise. Später dann positiv, wegen der Arbeitsplätze und nach der Schulausbildung gibt es nun ein größeres Angebot an attraktiven Ausbildungs- und Arbeitsplätzen."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Stadt „mit Sorge, was auf uns hinsichtlich der Wohnungssituation und auch mit Sorge hinsichtlich des Verkehrs zukommt."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?

- „Im Bereich des Verkehrs für den Gesamtraum und im Bereich der Arbeitsplätze und der Betriebsansiedlung für die Stadtgebiet.
- Die Verkehrsanbindungen muss leistungsfähig sein und bleiben.
- Dann sind die relativ nahen Arbeitsplätze der Flughafenregion gut erreichbar, und Dorfen kann schwerpunktmäßig Wohnstandort bleiben.
- Die Einstufung der Stadt Dorfen als Mittelzentrum soll positiv entschieden werden (Stadthalle ist dafür noch erforderlich).“

Gemeinde Eching/FS

Landkreis:	Freising
Zentralörtlichkeit:	SSP
Einwohner (2000):	12.729
SV Beschäftigte (2000):	6.117
Flughafenbeschäftigte (2000):	79

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Veränderung nach der Ostöffnung hatte für die Gemeindeentwicklung wahrscheinlich gravierendere Auswirkungen als der Flughafen.
- In den Baugebieten erfolgt der Zuzug vorwiegend durch jüngere Bevölkerungsschichten. Insgesamt hat sich der Altersaufbau der Gemeinde aber eher normalisiert (früher überwiegend eine junge Bevölkerung und höhere Bevölkerungsfluktuation).
- Früher vorwiegend Zuzug durch Familien mit Kindern, mittlerweile nehmen diese ab und die Zwei-Personenhaushalte deutlich zu.
- Für die Bevölkerungsentwicklung des Hauptortes Eching ist das wichtigste Maß das Mitwachsen der Gemeinbedarfseinrichtungen.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die künftige Bevölkerungsentwicklung soll die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 2 % nicht überschreiten.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die größte Wachstumsphase fand in den 60er und 70er Jahren statt.
- Weiterhin soll die bauliche Entwicklung als eine Mischung von Reihenhäuser, Geschosswohnungsbau mit Eigentumswohnungen, frei finanzierten Mietwohnungen und Sozialwohnungen erfolgen.
- Das Wachstum der Ortsteile Deutenhausen, Günzenhausen, Ottenburg und Hollern soll sich auf die „innere Entwicklung“ beschränken (Umstrukturierungspotential und Bauland für ortsansässige Bevölkerung).
- In der baulichen Entwicklung sollen die typischen Elemente zur Erhaltung und Stärkung der dörflichen Identität bewahrt werden.
- Es gibt Einschränkungen für die bauliche Entwicklung durch Fluglärm in den nördlichen Ortsteilen durch den Landelärm und durch den Start der schweren Maschinen (rechtl. Einschränkungen). Der Ortsteil Dieterheim ist vom Südkorridor betroffen.
- Es gibt auch erhebliche Einschränkungen und Belastungen durch die Autobahn A 9.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Ortsteil Dietersheim soll voraussichtlich stärker wachsen wegen Nähe zur TU-Garching und der geplanten U-Bahn-Verlängerung. Auch der Bereich der Ortsmitte soll in Dietersheim gestärkt werden.
- Die nördlichen Ortsteile werden wahrscheinlich auch in Zukunft stark vom Fluglärm betroffen sein, wobei es aber noch keine Aussagen zu den künftigen Lande- und Startkorridoren gibt (Kritik bzgl. der schlechten Information und mangelnder Transparenz)
- Für die künftige Situation ist die Zahl der Flugbewegungen sehr entscheidend. Die bestehenden 2 Startbahnen werden bleiben, über die Lage der 3. Startbahn ist der Gemeinde nichts Genaueres bekannt.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Die Vermarktungseuphorie löst deutlichen Verdichtungs- und Umstrukturierungsdruck aus.
- Zunehmend erfolgt eine unverhältnismäßig bauliche Verdichtung. Dies ist v.a. dann der Fall, wenn die Grundstücke vererbt, verkauft oder geteilt werden (ohne Grundstückspreise und maximale Ausnutzung des Grundstücks bei Abbruch).
- Aus diesem hohen Nachverdichtungsdruck ergeben sich zahlreiche Konflikte z.B. Zunahme der Verkehrsbelastung bei zu engen Straßenräumen, Probleme mit dem ruhenden Verkehr, oder ortsgestalterische Mängel, höhere Verschattung, Erhöhung der Versiegelung

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Verdichtungs- und Umstrukturierungsdruck wird weiterhin anhalten.
- Um die dadurch entstehenden Probleme zu vermeiden, sollen möglichst frühzeitig Konzepte erarbeitet werden, die ein verträgliches Maß der Verdichtung festlegen.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- In der jüngeren Vergangenheit wurden große Investitionen im Bereich der Infrastruktur vorgenommen: z.B. für das seit 1991 bestehende Tagesmütterprojekt, für die 470 Kindergartenplätze, für die 70 Hortplätze, für das seit 1997/98 bestehende Mittag-Betreuungsangebot für die Grundschüler und für den 1997 erfolgten Bau einer zweiten Grundschule (in Verbindung mit einer neuen Turnhalle für den Breitensport).
- Der Bedarf an Kinderbetreuung nimmt auch weiterhin stark zu (gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Wandel. Es gibt aber Schwierigkeiten, Personal und Betreuungspersonen zu finden (Arbeitskräftemangel).
- Zum Teil werden sehr hohe Ansprüche durch bestimmte Bevölkerungsgruppen an die Gemeinde gestellt.
- Die Bereitschaft zum Ehrenamt im sozialen Bereich oder in den Vereinen nimmt deutlich ab.
- Die Finanzierung des Autobahnanschlusses war ein „finanzieller Gewaltakt".
- Mittlerweile sind alle Gemeindeteile an das öffentliche Kanalnetz angeschlossen.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Überlegungen, Initiativen für Betriebskindergärten zu starten, oder einen Kindergartenstandort im Gewerbegebiet vorzusehen.
- Es sind Engpässe im Klärwerk zu erwarten - die nächste Erweiterung steht an.
- Das Angebot an „Betreutem Wohnen" soll erweitert werden.
- Der Ausbau und die Neukonzeption des Jugendzentrums soll erfolgen.
- Die Erweiterung des Friedhofs in Dietersheim muss mittelfristig erfolgen.
- Auch der Rathausumbau (Sanierung und Renovierung) steht an.
- Auch der Bau einer Realschule, zusammen mit dem Landkreis, ist beabsichtigt.
- Weiterhin besteht die Planung eines Golfplatzes zwischen Günzenhausen und Hörenzhausen.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Derzeit sind für die gewerblichen Bereiche ca. 131 ha durch Bauleitpläne ausgewiesen, wovon noch ca. 10 % unbebaut sind (im Verhältnis insgesamt 150 ha für Wohnen, Gemeinbedarf und Einzelhandel).
- Das durch einen Bebauungsplan geschaffene Baurecht für das Gewerbegebiet Ost ist bisher nur zu 50 % ausgeschöpft. Zur Ausschöpfung des Baurechts ist aber die geplante Verbesserung der Erschließung des Gewerbegebiets notwendig.
- Der Standort Eching ist stark durch IKEA und andere Sondergebiete für den großflächigen Einzelhandel geprägt. Begonnen hat die Entwicklung aber als Industriegebiet (z. B. Betonwerk). Mitte der 70er Jahre war eine wirtschaftliche Regression, es gab nur noch Nachfrage durch verbrauermärkte und Logistiker.
  Eching war IKEAS erster Standort (1975 - der große Erfolg war so nicht absehbar). Zusätzlich gibt es auch Autozulieferer und Hightech-Betriebe. Derzeit findet viel Wechsel bei den Nutzern der Hallen (Mietobjekte) statt.
- Das Gewerbegebiet hätte einen Bahnanschluss, wird derzeit aber nicht von Betrieben genutzt.
- Die in Teilbereichen noch vorhandene eingeschränkte Industriegebietsnutzung soll auslaufen, eine Gewerbegebietsnutzung wird bevorzugt.
- Die Gemeinde hat ein Gutachten zur gewerblichen Entwicklung beauftragt.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde will Bestandserhalt und Bestandspflege betreiben und strebt für das Gewerbegebiet Ost einen größeren Branchenmix an.
- Im Gewerbegebiet Ost wird die Gemeinde die Infrastruktur für die Ansiedlung von Hoch-Technologie-Firmen vorbereiten und zusätzlich soll durch die Bereitstellung kleiner Grundstücke mehr Dynamik innerhalb der Gewerbegebiete entstehen. Auch gestalterisch ist eine Aufwertung des Gebietes beabsichtigt.
- Über den Bestand hinausgehender Flächen für Gewerbe- und Industriebetriebe sollen erst nach Ausschöpfung des noch bestehenden Baurechts und nach Fertigstellung des Anschlusses an die A 92 bebaut (neue Verkehrsführung für das Gewerbegebiet geplant) bzw. ausgewiesen werden.
- Aber auch das Handwerk soll durch die Gemeinde unterstützt werden, langfristig ist bei Bedarf vielleicht auch ein zweiter Handwerkerhof zu realisieren.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- 1995 war ein deutlicher Einbruch in der Gewerbesteuer feststellbar (gesamtwirtschaftliche Ursache).
  Derzeit erhält die Gemeinde ca. 15 Mio. DM Gewerbesteuer.
- Die letzte Steuerreform hat gravierende und negative Auswirkungen für den Haushalt der Gemeinde.
- Die Gemeinde erhält einen hohen Umsatzsteueranteil (Handel und IT).
- Der Anteil an der Einkommensteuer steigt an, derzeit ca. 9-10 Mio. DM.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Spielraum wurde enger. Mitte der 90er Jahre waren hohen Ausgaben im Bereich der Infrastruktur erforderlich. Die Schulden müssen derzeit abgebaut werden. Es bestehen hohe Betriebskosten, Betriebsdefizite und hohe Aufwendungen für den Gebäudeunterhalt.
- Der Bau des Autobahnanschlusses war ein „finanzieller Gewaltakt".
- Derzeit noch keine freien Spielräume für weitere Investitionen.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die finanzielle Situation wird sich nicht wesentlich verbessern, aber hoffentlich auch nicht verschlechtern.
- Um den Handlungsspielraum der Gemeinde für künftige Investitionen zu sichern, müssen die langfristigen Finanzierungsplanungen eine nachhaltige Reduzierung der Schulden zum Ziel haben.

Verkehr

- Starkes Verkaufsaufkommen durch IKEA und durch die zahlreichen Verbrauchermärkte - Notwendigkeit eines Autobahnanschlusses an die A 92 (hohe finanzielle Belastung für die Gemeinde.
- Das Hauptproblem entsteht durch überregionale Verkehre. Ein eigener großer Verkehrserzeuger ist IKEA und durch die anderen Verbrauchermärkte und Logistiker im Gewerbegebiet.
- Es bestehen starke Belastungen durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der A 9 und A 92, die durch den Ausbau des Flughafens noch weiter zunehmen werden.
- Die Verkehrsführung über die A 99 und A 9 muss im Osten durch eine zusätzliche, als Autobahn ausgebaute Trasse entlastet werden.
- Oberstes Ziel der gemeindlichen Verkehrsplanung ist es, den Hauptort und die Ortsteile weitgehend vom Durchgangsverkehr zu entlasten.
- Wichtiges Thema ist auch die B 11 im Ortsteil Dietersheim.
- Künftig ist mit Stau im Ort während der Ausbauzeit der Autobahn auf 6-Spuren zu rechnen.
- Es entstehen Verkehrsprobleme im Ort v.a. zum Zeitpunkt des Berufsverkehrs durch Schleichverkehre.
- Für den Ausbau der Bahnstrecke erhob die Gemeinde die Forderung „Bahn im Tunnel", kann aber keinen finanziellen Beitrag dazu leisten. Die Trennung des Ortes und die Störungen im Ortsgefüge sollen weitmöglich reduziert werden (z.B. verbesserte Querungshilfen und verbesserter Lärmschutz).
- Die Gemeinde Eching will einen zweiten S-Bahn-Haltepunkt im Gewerbegebiet (im Regionalplan enthalten).

- Die Verlegung der St 2053 im Bereich des Hollener Sees ist beabsichtigt, um eine Entlastung Echings vom Durchgangsverkehr und die Erschließung des Erholungsgebiets zu gewährleisten.
- Der Ausbau des P+R-Platzes ist beabsichtigt.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Eching „nicht das größte Problem in der Vergangenheit Echings".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Eching mit „Sorge, wenn ich sehe, welche Stimmungen in den Gemeinden rund um den Flughafen gepflegt werden".

Ausblick

Der größte Handlungsbedarf wird darin gesehen, „die Strukturen bzw. den Bestand zu erfassen und die Strukturentwicklung zu prognostizieren und den Bedarf flächendeckend auf die gesamte Region und das Umland zu verteilen. Und diese sinnvolle Verteilung dann auch zu vermitteln. Die Fakten sind für die politische Diskussion sehr wichtig".

„Der Eindruck aus der Bürgerbeteiligung der OEP trifft auch für die Flughafenentwicklung zu: man will an den Auswirkungen etwas verbessern, negiert aber die Ursachen".

Gemeinde Eching, LA

Landkreis:	Landshut
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	3.191
SV Beschäftigte (2000):	1.133
Flughafenbeschäftigte (2000):	99

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- In der Vergangenheit hat deutliches Bevölkerungswachstum durch Wanderungsgewinne stattgefunden (hoher Siedlungsdruck).
- Der Zuzug erfolgt vorwiegend durch jüngere Bevölkerungsschichten und junge Familien.
- Der Zuzug erfolgt verhältnismäßig viel durch Personen, die am Flughafen beschäftigt sind oder aus dem Großraum München kommen (gute verkehrliche Anbindung).
- Das Gemeindeleben verändert sich durch den Zuzug, es gibt aber keine Probleme. Ca. 80-90 % der Zuziehenden können durch die Vereine und das Freizeitangebot integriert werden.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Bevölkerungszunahme wird anhalten.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Es ist ein starker Siedlungsdruck entstanden.
- Insgesamt gibt es im Gemeindegebiet 22 Ortsteile, Weiler und Einöden. Folgende Ortsteile sind aus der Sicht der Gemeinde für eine bauliche Entwicklung geeignet: Viecht, Weixerau, Haunwang, Kronwinkel und Berghofen (5 ehemals selbständige Gemeinden).
- Die Gemeinde ist ein attraktiver Wohnstandort und Gewerbestandort (3.200 Einwohner und 1.000 Arbeitsplätze).
- Die bauliche Entwicklung findet vorwiegend durch Einfamilien- und Doppelhäuser statt.
- Die Grundstückseigentümer können meist 1/3 der Bauflächen selbst vermarkten und 2/3 der Fläche muss an die Gemeinde verkauft werden, bevor Baurecht durch die Gemeinde geschaffen wird.
- Der Grundstückspreis beim Einheimischenmodells setzt sich aus den reinen Grundstückskosten und den Folgelasten zusammen.
- Eine Tendenz zu kleineren Grundstücken ist feststellbar: derzeit 500-600 m² früher bis zu 900 qm. Eine Steuerung bzgl. von Mindestgrundstücksgrößen durch

die Gemeinde ist erforderlich, weil es sonst Probleme mit den Stellplätzen etc. gibt.
- Beim Mietangebot herrscht eine große Nachfrage wegen der schnellen Erreichbarkeit des Flughafens. In Kronwinkel hat der Graf ein großes Wohngebäude mit 26 WE erstellt und vermietet.
  Sonst entsteht Mietangebot in den Einfamilien- und Doppelhäusern.
- Es gibt keine wirklichen Einschränkungen für die bauliche Entwicklung durch Fluglärm.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Siedlungsdruck wird anhalten.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Es entsteht ein Umstrukturierungspotential v.a. durch den starken Strukturwandels in der Landwirtschaft.
- Die bestehenden Landwirte haben z.T. Probleme mit der angrenzenden Wohnnutzung (Klausel in den Kaufverträgen, dass der Käufer die landwirtschaftlichen Immissionen dulden muss).
- Die landwirtschaftlichen Gebäude werden meist abgerissen und es entstehen Wohngebäude, z. T. für die Familienangehörigen, z.T. auch für den Zuzug (Baurecht nach § 34). Die Stallgebäude bleiben selten erhalten.
- Mit der Nutzungsänderung für Gewerbe gibt es manchmal Probleme wegen Immissionen, wenn der Betrieb in der Ortsmitte liegt. Die verschiedenen Nutzungen nebeneinander verursachen oft Konflikte.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Durch das verhältnismäßig starke Bevölkerungswachstum gab es Probleme im Bereich der Infrastruktur.
- Der Kindergarten musste erweitert werden (2 Kindergärten in Kronwinkel mit 2 verlängerten Gruppen, 2 Vormittags- 2 Nachmittagsgruppen).
- Der Neubau der Schule in Kronwinkel war erforderlich: Grund- und Hauptschule mit Kinderhort (12 Mio. DM).
- Die Kanalisation muss erweitert werden (97 % dann kanalisiert) und die neue Kläranlage wird gebaut (insgesamt ca. 20 Mio. DM).

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Darüber hinaus sind in absehbarer Zeit keine weiteren großen Investitionen erforderlich.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde ist ein attraktiver Gewerbestandort (derzeit ca. 1.000 Arbeitsplätze) und durch den mit großflächigem Einzelhandel (Möbel Biller) sehr bekannt.
- Die Ansiedlung von Möbel Biller vor 30 Jahren war ein wichtiger Entwicklungsimpuls/Verlagerung von Ladshut nach Eching).

- Die Nachfrage nach Bauflächen für Einzelhandelsbetriebe ist größer als Einzelhandelsflächen genehmigungsfähig sind (fehlende zentralörtliche Funktion).
- Ein großer produzierender Betrieb ist die Firma Manderer mit 160 Arbeitsplätze, (Verlagerung aus Moosburg).
- Derzeit ist auch in Eching die Nachfrage nach Gewerbeflächen nicht groß. Dies stellt aber für die Gemeinde kein finanzielles Problem dar.
- Auch bei den Gewerbeflächen verbleien 1/3 der Fläche beim Grundstückseigentümer und 2/3 muss an die Gemeinde verkauft werden (die Gemeinde hat z.T. die Flächen für 60 DM erworben und nach der Erschließung z.T. für 250 DM/m² verkaufen können).
- Die Versorgungseinrichtungen für den wohnortnahen Grundbedarf sind in Viecht und im Bereich des Gewerbegebiets vorhanden.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die große Welle der gewerblichen Neuansiedlungen ist wohl eher vorbei.
- Die Gemeinde will keine immissionsintensive Betriebe ansiedeln.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wohnbauflächen (freier Markt): 250 - 300 DM/qm plus Erschließung.
- Wohnbauflächen (Einheimischenmodell): 150 - 175 DM/qm plus Erschließung.
- Gewerbeflächen: z.T. bis zu 250 DM/qm.
- Mietpreise: 10-11 DM/qm für Neubau.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gewerbesteuer war sehr stark rückläufig, weil die Firma „Möbel Biller" in Plauen investiert hat. Die Gewerbesteuer beträgt derzeit nur ca. 500.000 DM.
- Die Beteiligung aus der Einkommenssteuer und steigt kontinuierlich an. Sie ist die wichtigste Einnahmequelle für die Gemeinde.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Spielraum hat sich verschlechtert, einerseits durch die Verluste in der Gewerbesteuer und andererseits durch die hohen Investitionen im Bereich der Infrastruktur.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Durch die Zunahme an einkommensstärkerer Bevölkerung wird es sich wieder etwas verbessern.

Verkehr

- Wieder deutliche Verkehrszunahme auf der B11. Dies bedeutet aber keine negative Beeinträchtigung für die Gemeinde.
- Der Kreisel an der B 11 ist verhältnismäßig neu und dient zur Erschließung des Gewerbegebiets. Dies ist auf Druck der Gemeinde entstanden, früher gab es große Verkehrsprobleme durch den Kundenverkehr zu „Möbel Biller".
- Die Anbindung zum Flughafen ist sehr gut, weil die A 92 aus dieser Richtung nicht so staugefährdet ist wie aus Richtung München kommend.

- Die verkehrliche Anbindung ist sowohl für den Wohnstandort als auch für den Gewerbestandort Eching ein positiver Standortfaktor.
- Zum Teil ist das Gemeindegebiet durch Schleichverkehr zwischen der B 15 und der B 11 betroffen.
- Die B 15 alt wird durch die vielen Ortsdurchfahrten als problematisch eingestuft.
- Die Busverbindungen nach Landshut ist ganz gut, aber für Pendler nach München ist Moosburg der bedeutendere Bahnhaltepunkt (MVV).
- Nach Moosburg gibt es aber keine attraktive ÖPNV-Anbindung, der P+R-Parkplatz in Moosburg oft überfüllt. Das Busunternehmen Scharf hält 3 mal täglich im Gemeindegebiet und bedient die Strecke Erding – Flughafen – Landshut. Die Busanbindungen nach Moosburg ist in der Nachbargemeinde Buch a. Erlbach im Vgl. zu Eching deutlich besser.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Eching „kein Nachteil."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Eching „mit Hoffnung - positiv."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf***,* wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Der Verkehr wird weiter zunehmen*."*

Gemeinde Eitting

VG Obererding

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	4.902
SV Beschäftigte (2000):	1.979
Flughafenbeschäftigte (2000):	278

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Entwicklung Eittings war 20 Jahre lang durch Planungsstopp infolge der Flughafenplanung blockiert, erst 1995 erfolgte die Genehmigung des ersten Flächennutzungsplans.
- Wegen der Flughafenplanung bestand Unsicherheit über die zukünftige Lebensqualität in der Gemeinde mit der Folge von Bevölkerungsstagnation, hoher Fluktuation und Grundstücksverkäufen von Einheimischen.
- Ab 1995/96 setzte eine Gewöhnung ein und die noch vorhandene Bevölkerung entschied sich, mit dem Flughafen zu leben. Durch den FNP bestanden auch erstmals Entwicklungsmöglichkeiten für die Gemeinde.
- Die Gemeinde verzeichnet relativ wenig Zuzug, Auswärtige suchen eher ruhigere Wohnlagen.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Zur Zeit besteht erneut Verunsicherung durch neue Nachtflugregelung.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde ist stark durch Fluglärm belastet und befürchtet außerdem eine langfristige Kontamination des Bodens (wie viel Flughafen verträgt die Region?).
- Die gemeindliche Entwicklung im Bereich Gewerbe und Wohnen ist durch den Regionalplan und das Landesentwicklungsprogramm beschränkt.
- Es besteht Unzufriedenheit darüber, dass die Gemeinde in den Hauptorten Eitting und Reisen die Belastungen des Flughafens zu tragen hat, ihr aber Entwicklungschancen verwehrt werden.
- In der Gemeinde bestehet Nachfrage nach Eigenheimen im Grünen (max. Doppelhaus) überwiegend durch junge Eittinger Familien.
- Es besteht auch Nachfrage, Apartmenthäuser, Wohnheime o.ä. zu errichten, dies wird von der Gemeinde aber nicht gewünscht.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Wunsch-/Zielvorstellung der Gemeinde besteht in der Befriedigung des Bedarfs der nachwachsenden, einheimischen Bevölkerung nach Wohnbauland plus ein Viertel bis ein Drittel Zuzüge von Auswärtigen.
- Es besteht der Wunsch nach verträglichem Wachstum: jährlich 3-5 % wird als notwendig und verträglich angesehen.
- Die Wohnentwicklung soll auf Eitting konzentriert werden, andere Orte sollen eine eher organische Entwicklung nehmen.
- Es besteht der Wunsch, Eitting mit in die Flughafengemeinden (Regionalplan) aufzunehmen.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Eine Innenentwicklung im Sinne der Umnutzung landwirtschaftlicher Hofstellen wurde zum Teil bereits im Vorfeld des Flughafenbaus durch den Ankauf landwirtschaftlicher Anwesen durch die Bayerische Staatsregierung vorweggenommen.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Umnutzung landwirtschaftlicher Hofstellen zu Wohnzwecken in den Orten wird erwartet und von der Gemeinde auch begrüßt.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Die Infrastrukturkapazitäten wurden im Vorgriff auf das gewünschte Wachstum großzügig dimensioniert und haben „noch Luft" für mindestens 500 Einwohner.
- Kindergarten, Grundschule, Sportanlagen und Vereine sowie eine Grundversorgung im Einzelhandel sind im Ort vorhanden.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- In den nächsten 10 Jahren ist kein zusätzlicher Bedarf an Infrastruktureinrichtungen zu erwarten.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- In der Gemeinde hat sich flughafenorientiertes Gewerbe angesiedelt, z.B. Großparkplätze und Shuttle-Service. Die Ansiedlung ist z.T. auf aufgelassenen landwirtschaftlichen Hofstellen und im Außenbereich erfolgt.
- Weitere Ansiedlungen sind aufgrund der Autobahnnähe erfolgt, z.B. Rewe-Verteilzentrum.
- Die eingesessenen Betriebe bestehen fort.
- Es besteht eine hohe Nachfrage von Speditionen nach Gewerbeflächen.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Aufgrund der Nähe zur A 92 wird auch künftig eine hohe Nachfrage von Speditionen erwartet, die Gemeinde möchte zur Vermeidung weiterer Belastungen für die Anwohner aber kein weiteres verkehrsintensives Gewerbe im Ort.

- Es besteht der Wunsch nach weiteren arbeitsplatzintensiven Betrieben mit qualifizierten Arbeitsplätzen (Produktion, Handwerk), dies ist aus Gemeindesicht eine realistische Perspektive.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wohnbauland auf dem freien Markt: ca. 400 DM/qm (erschlossen); keine Unterschiede zwischen den Ortsteilen.
- Wohnbauland im Einheimischenmodel mit 15 jähriger Bindung: ca. 165 DM/qm (unerschlossen).
- Gewerbliches Bauland (gemeindeeigen): ca. 150 DM/qm (erschlossen).
- Wohnungsmieten: ca. 11 DM/qm.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es wird eine Stagnation der Preise durch die Nachtflugregelung und nach einer „Gewöhnungsphase" wieder ein Anstieg erwartet, allerdings nicht in drastischer Höhe.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Es sind keine flughafenbedingten Veränderungen erkennbar, die Gemeinde spürt eher andere Einflüsse (z.B. Unternehmensfusionen).

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Früher hatte die Gemeinde infolge relativ hoher Gewerbesteuereinnahmen und geringer Einwohnerzahlen eine hohe Steuerkraft, dieses ändert sich mit den laufenden betrieblichen Strukturveränderungen (EON).

Verkehr

- Die deutliche Zunahme des Verkehr vor allem aus dem östlichen Hinterland (östl. LK Erding, LK Mühldorf) wird als großes Problem gesehen.
- Es besteht ein hohes Schwerlastverkehraufkommen durch Kiesabbau und Verfüllung von Kiesgruben infolge der Bautätigkeit am Flughafen. Die Gemeinde befürchtet eine „Dauerbaustelle Flughafen".
- Durch die Autobahnanschlussstelle Erding hat die Schwerverkehrsbelastung des Ortes Garden zugenommen.
- Der Verkehrs auf der ED 19 hat zugenommen. Der Verkehr auf dieser Straße im Bereich der Ortsumfahrung beeinflusst die Ortsentwicklung Eittings insofern, als bei neuen Wohnbauvorhaben Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.
- Die Gemeinde bemängelt die schlechte Anbindung des Flughafens von Osten her - „Der Flughafen erweitert sich nach Osten und wird von Westen erschlossen".
- Als Problem wird der Stau auf St 2580 (FTO) im morgendlichen Berufsverkehr gesehen; kritisiert wird, dass der Flughafen gewachsen ist, die Verkehrsinfrastruktur, z.B. die FTO, aber nicht erweitert wurde, gewünscht wird deren vierspuriger Ausbau.
- Innerörtliche Problemkreuzung ist die FTO / St 2084.
- Der ÖPNV ist sehr schlecht und nur auf den Schüler- und Berufsverkehr ausgerichtet (Eitting - Richtung Erding); es gibt keine Anbindung der kleinen Ortsteile
- Die Gemeinde fordert den Ringschluss der S6.
- Der schlechter ÖPNV wird als negativer Standortfaktor für Eitting angesehen.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Eitting „kein Gewinn, er ist eine Belastung."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Eitting „mit Sorge, weil die gesamte Umweltbelastung zur Straße und zur Luft unseren Lebensraum massiv belasten wird" (vor allem wird eine negative Langzeitwirkung befürchtet).

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„In der Ermöglichung, Bauflächen für den Eigenbedarf und einen geringen Zuzug auszuweisen. Wir möchten und müssen ein gewisses Wachstum haben" (Alterspyramide). Es besteht der Wunsch nach verträglicher Nachbarbarschaft mit dem Flughafen mit entsprechender gegenseitiger Rücksichtnahme."

Stadt Erding

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	MZ
Einwohner (2000):	31.165
SV Beschäftigte (2000):	10.774
Flughafenbeschäftigte (2000):	1.014

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Bevölkerungszunahme durch Wanderungsgewinne.
- Der Zuzug erfolgt vor allem durch eine Bevölkerungsschicht, die besserverdienend ist.
- Derzeit besteht große Nachfrage nach Eigenheimen, entsprechend erfolgt Zuzug meist durch junge Familien.
- Neuerdings erfolgt Zuzug auch im Rahmen des Mietwohnungsangebots (Mieten steigen an).
- Es gibt aber keine Angaben zu den Herkunftsorten der zuziehenden Bevölkerung.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Durch den Ausbau im Bereich Therme Erding kann künftig auch vermehrt mit Zuzug älterer Bewohner (z.B. Seniorenresidenz..) gerechnet werden.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Bis vor einem Jahr vor allem fast ausschließlich Nachfrage nach Eigentumswohnungen und Eigenheimen aber kaum Nachfrage nach Geschosswohnungen (Mietwohnungen).
- Jetzt ist der Druck im Raum München so groß geworden, dass auch die Nachfrage nach Geschosswohnungsbau steigt. Seit 1997 sehr guter Markt für Eigenheime, mittlerweile auch für Mietwohnungen. 1995 – 1997 war ein Tal in der Nachfrage sowohl bei den Eigentums- und Mietwohnungen.
- Bei den Geschosswohnungen werden die Wohnungen tendenziell kleiner.
- Bei den Eigenheimen werden die Grundstücke, nicht aber die Wohnflächen kleiner. Aufgrund der steigenden Preise werden die Grundstücksgrößen kleiner; die Stadt achtet aber z.B. auf Mindesthausbreiten bei Reihenhäusern.
- Die Dichte (höhere Geschossigkeit, mehr Wohneinheiten je Gebäude) erhöht sich.
- Einschränkungen durch Fluglärm gibt es nur in den nördlichsten Stadtteilen.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Nachfrage wird weiter steigen (Druck von außen). Die Kreisstadt wird weiterhin bevorzugter Wohnstandort sein.
- Alles was auf dem Markt kommen wird, kann veräußert werden, bzw. vermietet werden. Deshalb ist die Steuerung durch die Bauleitplanung sehr wichtig.

2b. Hat eine Innenentwicklung/Nachverdichtung stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Die Nachverdichtung wird immer bedeutsamer (zahlreiche Bebauungspläne). Derzeit findet Nachverdichtung überwiegend durch den Bau eines zusätzlichen Gebäudes auf dem Grundstück statt.
- Die Umstrukturierung in der Landwirtschaft (z.B. Stadtteil Siglfing) ermöglicht noch ein großes Potential durch die Umnutzung der landwirtschaftlichen Gebäude. In vielen Bereichen will die Stadt diese Nachverdichtung bzw. Umstrukturierung aber nicht (Steuerung notwendig!).

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Weiterhin Nachfrage und Potential für die Nachverdichtung

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde / Stadt zugekommen und wenn ja, welche?

- In den letzten 10 Jahren wurden für den Kindergartenbau ca. 10 Mio. DM investiert,
- Die Schule in Langengeisling wurde bereits erweitert, derzeit erfolgt die Erweiterung der Schule in Altenerding (GS u. HS) und dort ist auch ein zusätzlicher Kindergarten in Bau sowie ein sogenanntes Kinderhaus in Altenerding Süd beabsichtigt.
- Ein Standort für ein zweites Gymnasium ist im FNP vorzusehen.
- Die technische Infrastruktur reicht auch längerfristig aus.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Ansiedlung von „Amadeus" vor 12 Jahren erfolgte in Zusammenhang mit dem Bau des Flughafens. Darüber hinaus kam es nicht mehr zu flughafenbedingten Neuansiedlung größerer Betriebe.
- Es erfolgte keine große Steigerung der gewerbliche Entwicklung; die Lage ist für viele Betriebe verkehrlich nicht so attraktiv (keine unmittelbarer Nähe zu Flughafen und Autobahn).
- Derzeit vermehrt Nachfrage durch großflächigen Einzelhandel nach Gewerbegebietsstandorten – die Stadt steuert dieser Entwicklung aber bewusst entgegen.
- Die Therme Erding und der Flughafen führen langsam zu einer Bedeutungssteigerung des Fremdenverkehrs und zu Chancen für die Gastronomie und Hotellerie. Auch die Messe München führt zu einer erhöhten Nachfrage (bei Großmessen ausgebucht).

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die gewerbliche Entwicklung ist aus der Sicht der Stadt schwer einschätzbar.

- Frage der Stadt, nach der künftigen Anwendung und Umsetzung des Harmonisierungsgebots (Blick auf die Nachbargemeinden)!

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Verweis auf die Gutachterangaben.
- Die Preisentwicklung von Boden und Mieten ist durch Angebot und Nachfrage geregelt.
  1990-1992 bestand ein Hoch mit 1.000-1.200 DM für Wohnbauflächen - dann folgte ein Tief bis auf 600 DM; derzeit steigen die Preise wieder deutlich an.
- Hinsichtlich der Bodenpreise gibt es kaum räumliche Unterschiede innerhalb des Stadtgebiets. Es besteht aber ein deutlicher Preisunterschied zwischen den ländlichen Bereichen und dem Stadtgebiet.
- Es ist ein deutliches Ungleichgewicht von Wohn- und Gewerbeentwicklung feststellbar. Der Schwerpunkt der Entwicklung liegt im Wohnen, die Gewerbeentwicklung stagniert.
- Die Wohnbauflächen im Einheimischenmodell liegen ca. bei 50 % der Preise des freien Marktes. Es wurde ein großes Gebiet im Stadtteil Pretzen realisiert, ein kleines ist in Vorbereitung.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die steigende Tendenz wird anhalten.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Durch den Zuzug wohlhabender Bevölkerung erhöht sich zwar die Einkommensteuer, die wird zum Teil durch dem Erwerb von Wohneigentum wieder reduziert.
- Deutliche Zunahme bei der Gewerbesteuer: durch die Abkoppelung von Amadeus von den 3 Fluggesellschaften (bis dahin Verlustabschreibung) ergeben sich plötzlich 16-17 Mio. DM Gewerbesteuer für die Stadt.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Ja, insgesamt positive Tendenz, auch größere Investitionen sind möglich z.B. für den künftigen S-Bahnringschluss können Rücklagen gebildet werden.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Wenn die derzeitige Tendenz anhält, ist die Stadt zufrieden.

Verkehr

- Der Verkehr aus dem Raum Südosten in Richtung Flughafen belastet das Stadtgebiet sehr. Die Verkehrsmengen auf der Anton-Bruckner Straße haben sich verachtfacht!
- Der Verkehrsknotenpunkt St 2084 - B 388 (Wasserturmkreuzung) ist ein großer Problembereich im Stadtgebiet.
- Die Ergebnisse des Kurzak-Gutachtens werden von der Stadt angezweifelt!
- Die B 388 soll verlegt werden – nordöstliche Umfahrung der Stadt ist erforderlich. Die „Ostumgehung“ ist die einzig sinnvolle Entlastung für das Stadtgebiet

Erding. Dies muss innerorts durch restriktive Maßnahmen ergänzt werden (z.B. Verkehrslenkung, Gewichtsbeschränkungen).

- Der Weiterbau der A 94 (Isental-Trasse) wird die St 2084 nicht völlig vom Flughafenverkehr aus dem Osten entlasten – eine gute Beschilderung ist wichtig.
- Die FTO wird zweispurig für den prognostizierten Verkehr nicht ausreichen, die Vierspurigkeit wird für erforderlich erachtet.
- Der prognostizierte Verkehr kann durch den Ausbau des Straßennetzes allein nicht ausreichend bewältigt werden. Die ÖPNV-Anbindung muss verbessert werden.
- Die bestehende S-Bahnanbindung muss ausgebaut und qualitativ verbessert werden (S 6).
- Der Ausbau des S-Bahn-Ringschlusses und die Anbindung an die Messe ist dringend notwendig.
- Ebenso ist die Schienen-Fernanbindung für den gesamten Süd-Ost-Raum (bis Salzburg) erforderlich.
- Eine Trans-Rapid-Anbindung ist aus der Sicht der Stadt Erding nicht von Vorteil.
- Die bestehende Busanbindung an den Flughafen ist für Arbeitnehmer nicht ausreichend (Schichtarbeit).
- Die Fluggäste sind über die bestehende Busanbindung zum Flughafen nicht gut genug informiert.
- Die Busanbindung von Erding über Flughafen nach Freising und zurück ist eine wichtige Verbesserung (z.B. Berufschüler).
- Der Bau eines neuen Busbahnhofes mit direktem Zugang zu den Gleisen der S-Bahn wird die Attraktivität des ÖPNV steigern (Knotenpunkt Stadt-, Regionalbusse und S-Bahn).
- Das P+R- Volumen (derzeit ca. 400 Parkplätze an den 3 Haltestellen) soll am bestehenden Standort nicht erweitert werden.
  Nur an dem geplanten neuen Haltepunkt Reisen (S-Bahn-Ringschluss) ist der Bau einer großen P+R- Anlage sinnvoll (auch für die Nachbargemeinden).
- Auch der Güterverkehr auf der Schiene soll gefördert werden (Tunnellösung im Bereich Haagerstraße). Im Norden Erdings ist eine gewerbliche Nutzung vorstellbar, die schienengebunden sein soll (im Bereich des neuen Haltepunktes Reisen).

Resumée

- Der Flughafen München war für die Stadt Erding „arbeitspolitisch ein positiver Aspekt, wobei Erscheinungen, die international sind, Erding nicht immer zum Vorteil gereichen."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Stadt Erding mit „ist eine Aufforderung bzgl. der letztgenannten beiden Dingen besser zu reagieren als in der Vergangenheit."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Im Verkehr".

Gemeinde Ergolding

Landkreis:	Landshut
Zentralörtlichkeit:	UZ
Einwohner (2000):	11.126
SV Beschäftigte (2000):	6.124
Flughafenbeschäftigte (2000):	96

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

   - Von 1978 mit 8.000 Einwohnern stieg die Bevölkerung bis heute auf 11.000 EW an. Es handelte sich dabei um ein kontinuierliches Wachstum von ca. 100 EW pro Jahr.
   - Die Bevölkerungszunahme ist vor allem durch Wanderungsgewinne bedingt.
   - Es ist aber kein spezifischer Einfluss des Flughafens auf die Bevölkerungszunahme zu beobachten.
   - Der Zuzug erfolgt vorwiegend aus dem Raum Landshut.
   - Auch in Hinblick auf die Altersstruktur gibt es keine auffällige Veränderungen.
   - Die Baulandausweisung für Einfamilien- und Doppelhäuser zieht natürlich verstärkt junge Familien an.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

   - Die Gemeinde betreibt aktive Bodenpolitik seit Mitte der 80er Jahre: Baulandausweisung z.T. im Einheimischenmodell und zum Teil für den freien Markt – 1/3 für Einheimische, 2/3 freier Markt.
   - Die Autobahn A 92 verursachte den deutlichsten Preissprung – zusätzlich erhöhen sie die Kosten wegen der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen.
   - Die Baugebiete verdichten sich, die Grundstücke werden deutlich kleiner, weil die Bodenpreise steigen.
   - Ergolding ist ein attraktiver Wohnstandort wegen der guten Ausstattung mit Infrastruktur und der guten Anbindung an das Stadtgebiet Landshut durch 2 Buslinien.
   - 1992/1993 wurde ein Entwicklungsgutachten beauftragt: „Rahmenplanung Markt Ergolding“ erarbeitet durch die Ortsplanungsstelle, die Büros Pietrusky, Lang, Brenner und Müller BBM.
     Das Gutachten zeigt die Entwicklungsabsichten und –möglichkeiten der Gemeinde für die nächsten 20 Jahre auf.
   - Es bestehen keine Einschränkungen durch Fluglärm, aber es gibt Lärmprobleme durch die Autobahn A 92.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Entwicklungsabsichten der Gemeinde werden für die nächsten 20 Jahre in dem Entwicklungsgutachten „Rahmenplanung Markt Ergolding" aufgezeigt. Die Gemeinde ist für ein weiterhin moderates Wachstum gerüstet. Ein besonders großer Boom durch die Erweiterung des Flughafens wird aber nicht erwartet.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Innenentwicklung und Nachverdichtung lässt die Gemeinde zu und will sie auch fördern. Es werden Bebauungspläne mit diesem Ziel erstellt, bzw. die alten BP überarbeitet.
- Auch für den Bereich der Lindenstraße wurde 1996 ein Bebauungsplan aufgestellt – 2 km Straßendorf, alter Ortskern. Ziel des Bebauungsplans ist die Nachverdichtung und Wiederbelebung durch zentrale Einrichtungen (Altenheim, Läden, Rathaus, Bürgerhaus etc.) . Der Bebauungsplan „Lindenstraße" ist Resultat des Entwicklungsgutachtens.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Die technische Infrastruktur ist in allen Bereichen ausreichend, die Gemeinde hat in der Vergangenheit eine eigene Gasversorgung aufgebaut.
- Aktuell fallen 2 Investitionsbereiche bei der Infrastruktur an: die Sanierung des Hallenbades und der Bau eines Bürgerhauses.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Keine flughafenbedingte Ansiedlung von Gewerbegebieten in der Gemeinde.
- Die Autobahn A 92 war auch für die gewerbliche Entwicklung Ergoldings viel ausschlaggebender als der Flughafen.
- Der Bereich der Industriestraße mit seinem großen Einzelhandelsbetrieben ist bereits in den 60er und 70er Jahren entstanden.
- In der Ortsmitte gibt es allerdings Schwierigkeiten bezüglich der Versorgung mit dem Lebensmittelvollsortiment.
- BMW unterhält einen Standort im Gewerbegebiet. Die gemeindliche Gewerbestruktur hat einen hohen Anteil an produzierendem Gewerbe.
- Derzeit ist die gewerbliche Entwicklung eher stagnierend.
- Vor ca. 5 Jahren waren keine Flächen verfügbar, mittlerweile ist aber wieder Baurecht für Gewerbe vorhanden (Planreife des BP).
- Der Bebauungsplan sieht im 1. Abschnitt eine Nettobaufläche von ca. 30.000 qm vor, im 2. Abschnitt weitere ca. 87.000 qm. Die Gemeinde als Grundstückseigentümer will möglichst keinen Einzelhandel in diesen Bereichen ansiedeln.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Für künftige Gewerbeansiedlungen kann Baurecht rechtzeitig geschaffen werden.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Im Vorfeld der Flughafeneröffnung war die Zeit der höchsten Grundstücks- und Mietpreise.
- Wohnbauflächen (freier Markt): 450–500 DM/qm (plus Erschließung).
- Wohnbauflächen (Einheimischenbaugebiet): 300 DM/qm (plus Erschließung).
- Gewerbeflächen: 200–250 DM/qm.
- Das Mietpreisniveau in Ergolding entspricht dem der Stadt Landshut.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gewerbesteuer derzeit ca. 3,6 Mio. DM. Die Gewerbesteuer stagniert, es gab in der Vergangenheit Verluste bei den Großbetrieben wie z.B. BMW.
- Die Beteiligung aus der Einkommensteuer beträgt ca. 8 Mio. DM und überwiegt gegenüber der Gewerbesteuer. Sie ist in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- In den letzten Jahren konnten Rücklagen gebildet werden, die die momentane Flaute der Gewerbesteuer ausgleichen und die Investitionen für die Infrastruktur weiter ermöglichen.

Verkehr

- Gute Anbindung durch die Autobahn A 92.
- Die B 15 neu wird als dringlich mindestens bis zur A 94 erachtet. Wenn die B 15 neu nur bis zur A 92 realisiert wird führt dies zu einer zu hohen Belastung für die A 92 und vor allem für die alte B 15.
- Es gibt zwei verkehrliche Problembereiche im Gemeindegebiet: die B 299 als Autobahnzubringer (Hauptverkehrszeit) und die Industriestraße (Hauptverkehrszeit und Samstags wegen des Einzelhandelsangebots) mit ca. 10.000 Fahrzeugen pro Tag.
- Die Industriestraße und die Lindenstraße sind wichtige Verkehrsachsen.
  Die Ergebnisse der Verkehrszählungen werden dem Büro Transver übersandt.
- Der neue Real-Markt ist der größte Verkehrserzeuger im Gemeindegebiet.
- BMW hat Werksbusse im Einsatz, keine großen Verkehrsprobleme dadurch.
- Es gibt 2 Buslinien nach Landshut (Takt ca. halbstündlich) und zusätzlich Nachtbuslinien am Wochenende – also ein relativ gutes ÖPNV-Angebot.
- Früher gab es 2 Bahnhaltepunkte im Gemeindegebiet. Die Bahntrassen sind noch vorhanden. Die Idee der Stadt Landshut als Vision ein schienengebundenes Stadtumland-ÖPNV-Angebot auf den alten Bahntrassen zu realisieren wird von der Gemeinde grundsätzlich unterstützt.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Ergolding „nicht von Entscheidung und hat sich weder positiv noch negativ auf die Gemeinde ausgewirkt."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Ergolding mit „negativer Einstellung, weil das Gutachten damals für den Raum Landshut ganz andere Zuwächse voraussagte . Dies war aber bzgl. der

Infrastruktur vielleicht gar nicht so negativ. Das ganz große Wachstum wird auch künftig nicht erwartet."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Die Gemeinden, die schneller wachsen, bekommen Probleme bei der Infrastruktur, weil die gemeindlichen Einnahmen dafür künftig nicht ausreichen werden. Die Gemeinde Ergolding ist davon aber weniger betroffen, weil kein derartiger Wachstumsdruck zu erwarten ist."

Gemeinde Essenbach

Landkreis:	Landshut
Zentralörtlichkeit:	UZ
Einwohner (2000):	10.393
SV Beschäftigte (2000):	3.586
Flughafenbeschäftigte (2000):	74

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Derzeit hat die Gemeinde ca. 10.250 Einwohner. In den letzten 10 Jahren erfolgte ein konstanter Zuwachs von durchschnittlich 2 % pro Jahr.
- Die Zuwanderung erfolgt vor allem aus dem näheren Umfeld (Landshut, Altdorf, Ergolding und restlichen Landkreis).
- Eine Zuwanderung aus dem Raum München oder ein flughafenbedingter Zuwachs spielen kaum eine Rolle.
- Zu Beginn der Flughafeneuphorie wollte sich die Lufthansa 50 Parzellen in einem Baugebiet sichern (dies hatte einen deutlichen Preissprung zur Folge).
  Die Gemeinde hätte dies zugesagt, die Lufthansa hatte dann wohl aber doch keinen Bedarf.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde liegt auch künftig zu weit entfernt für einen stärkeren flughafenbedingten Boom.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde macht aktive Grundstückspolitik und hat somit auch etwas Einfluss auf die Bodenpreisentwicklung.
  Die Grundstückseigentümer verkaufen meist mehr als 2/3 der Fläche an die Gemeinde. Dies ist seit ca. 20 Jahren Praxis der Grundstückspolitik der Gemeinde.
- Im Jahr 2001 hat die Gemeinde 3 Baugebiete erschlossen. Sie betreibt eine vorausschauende Bevorratung.
- Eine bauliche Entwicklung soll grundsätzlich in allen Ortsteilen ermöglicht werden. Größere Bautätigkeit soll aber auf Essenbach, Oberahrain, Mirskofen, Altheim konzentriert werden.
- Die bauliche Entwicklung erfolgt überwiegend durch Einfamilienhausgebiete, eine zweite Wohneinheit ist zulässig.
- Es ist eine Tendenz zu kleineren Grundstücken feststellbar (550 –600 qm große Grundstücke). Dies birgt aber die Gefahr, dass auf Dauer die Wohnqualität darunter leidet. Die Wohnfläche werden nicht kleiner.
- Pro Wohneinheit müssen 1,5 Stellplätze vorgesehen werden.

- Es gibt keine Einschränkungen durch Fluglärm des Flughafens München. Die Lärmbelastungen durch die Privatflieger des Flugplatzes Ellermühle nehmen aber zu (Folge des Flughafen Münchens).

2a. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Umstrukturierung und Nachverdichtung ist seit dem stärker werdenden Strukturwandels in der Landwirtschaft ein Thema.
- Mitte der 90er Jahre war eine deutliche Verdichtungswelle spürbar v.a. durch Immobilienmakler und Bauträger.
- Durch diesen Vermarktungsdruck entsteht oft die Gefahr, zu hohe Dichte und untypische Strukturen zu erhalten. Der Erhalt der ortstypischen Baustrukturen wird immer schwieriger.
- Die Gemeinde selber hat Grundstücke im zentralen Bereich des Hauptortes Essenbach und im Ortsteil Altheim (Dorfplatz) erworben, die vorher landwirtschaftliche Hofstellen waren.
- Die Einflussmöglichkeit durch qualifizierte Bauleitplanung ist aber beschränkt.
- Die Ortsdurchfahrt Essenbach wurde durch Umstrukturierung zur Geschäftsstraße.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Derzeit gibt es 4 Kindergärten: in Ahrain, Essenbach, Altheim und Adlkofen. 93 % aller kindergartenfähigen Kinder Essenbachs besuchen den Kindergarten. In den letzten 5 Jahren erfolgte ein Neubau und zwei Kindergärten wurden generalsaniert.
- Es gibt in der Gemeinde zwei selbständige Schulen: die Schule Ahrain und die Schule Essenbach mit insgesamt 5 Standorten in: Ahrain, Mettenbach, Mirskofen, Altheim und Essenbach (aufwendige Busversorgung – kostenlose Kindergartenbeförderung als freiwillige Leistung).
- Es befinden sich Sportanlagen jeweils mit Sportheim in 5 Ortsteilen (insgesamt 26 Spielflächen).
- Es gibt auch zwei Schwimmbäder in Mirskofen und in Ahrain.
- Die zentrale Kläranlage befindet sich in Unterahrain (ist 1994 in Betrieb gegangen für 15.000 EWG), alle Kernorte sind an den Kanal angeschlossen, es fehlen nur noch zwei kleine Ortschaften.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Im Bereich Kindergarten und Schule muss man auch weiterhin auf die Entwicklungen reagieren (z.B. Erweiterungsprogramm für die Hauptschule liegt vor, der Bedarf ist aber noch unklar).
- Wenn der Bedarf an Ganztagsplätzen im Kindergarten steigt, muss man auch in diesem Bereich mit Erweiterungen reagieren.
- Derzeit steht ein großes Projekt an: eine Mehrzweckhalle in Altheim (ist kurz vor Baubeginn).

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Durch den Bau der A 92 fand im Bereich von Altheim eine starke Gewerbeentwicklung statt (insgesamt ca. 1.000 Arbeitsplätze).

- Dieser Gewerbestandort hat nicht nur einen Autobahnanschluss, sondern verfügt auch über einen Bahnanschluss und ist an die B 11 angebunden.
- Die bestehende Struktur des Gewerbegebiets Altheim ist sehr gemischt und dadurch relativ stabil: Informations- und Kommunikationstechnik, Pulverlackbetrieb, Telekom, Textilbetrieb, Möbelbetrieb, Baubetrieb etc.
- Diese Betriebe werden zunehmend stärker als Arbeitsmarkt für die Bevölkerung Essenbachs bedeutsam.
- Auch bei den Gewerbeflächen ist größtenteils die Gemeinde Eigentümer der Grundstücke.
- Derzeit hält die Gemeinde ca. 6-7 ha erschlossene Gewerbefläche (GE und GI) vor.
- Die Nachfrage nach Gewerbefläche hat die letzten Jahre nachgelassen.
- Bisher kam es nicht zu flughafenbedingten Gewerbeansiedlungen – entscheidender als der Flughafen ist für die gewerbliche Entwicklung die A 92 und die Nähe zum Oberzentrum Landshut.
- Lange Zeit war die gewerbliche Struktur der Gemeinde eine Monostruktur, durch die Energieversorgung geprägt (Kernkraftwerk Isar II hat eine Laufzeit bis 2020 und Isar I bis 2012). Die wirkt sich derzeit negativ für die Gemeinde aus: e.on zahlt keine Gewerbesteuer mehr. Bisher erfolgte die Zerlegung der Gewerbesteuer nach Arbeitskräften und Lohnsummen sowie nach den Anlagen.
- Die Versorgungssituation für den wohnortnahen Grundbedarf ist in den Ortsteilen schlecht. In Essenbach ist eine neue Geschäftsstraße entstanden. Der Versuch, im zentralen Bereich von Oberahrain ein Geschäft anzusiedeln ist bisher erfolglos geblieben.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Grundstücke für Wohnen und Gewerbe sollen künftig im Internet auf der Homepage der Gemeinde angeboten werden.
- Durch das Grundstückseigentum hat die Gemeinde Einfluss auf die Auswahl der Betriebe (z.B. Lagernutzung für Filet-Grundstücke wird abgelehnt).
- In den nächsten Jahren wird jedoch nicht mit einem großen Entwicklungsschub gerechnet.
- Die Entwicklung der Stromversorger ist schwer einschätzbar.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Steigende Bodenpreise und Mietpreise, wobei das Maximum der Anfangseuphorie wieder deutlich abgeklungen ist.
- Wohnbauflächen (freier Markt): 260-270 DM/qm (erschlossen).
- Wohnbauflächen (Einheimischenbaugebiet): ca. 300 DM/qm (erschlossen).
- Gewerbeflächen z.B. in Altheim: 110-120 DM/qm (erschlossen).
- Mietpreis: 8-15 DM/qm (eher um die 10 DM).
- Die Preisunterschiede bei Grundstückspreisen und Mietpreisen zwischen den Ortsteilen sind nicht sehr gravierend, wobei Essenbach tendenziell etwas teurer ist.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Beteiligung aus der Einkommenssteuer ist die einzige feste Größe, mit der eine Gemeinde rechnen kann.
- Massiver Einbruch in der Gewerbesteuer durch „e.on".

- Bei der derzeitigen Steuersituation sind Gewerbeausweisungen für eine Gemeinde künftig nicht mehr interessant, nur noch Arbeitsplätze als positives Argument der Gewerbeansiedlung.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Deutliche Verschlechterung durch den Einbruch in der Gewerbesteuer. Die Infrastrukturausgaben (freiwillige Leistungen) müssen vielleicht künftig reduziert werden.

Verkehr

- Gute Anbindung an die Autobahn A 92.
- Die Gemeinde ist Schnittpunkt zweier Entwicklungsachsen (Nord-Süd durch die B 15 und Ost-West durch die A 92). Überregional ist eine sehr gute Straßenanbindung vorhanden.
- Die B 15 neu ist seit ca. 15 Jahren im Gespräch. Im nördlichen Abschnitt wird sie von der Gemeinde im Prinzip unterstützt. Die Trasse wird das Gemeindegebiet durchschneiden, die Belastungen für die Gemeinde müssen aber möglichst gering sein: z.B. ist ein ausreichender Lärmschutz erforderlich.
  Der südlichen Abschnitt der planfestgestellten Trasse wird aber abgelehnt.
  Forderung der Gemeinde, statt dem Bau des südlichen Abschnitt es sollte die Weiterführung über die A 92 und westlich von Landshut nach Süden erfolgen.
- Notwendigkeit einer Ortsumfahrung: Die Ortsdurchfahrt Essenbach (B 15 mit großem Anteil an Durchgangsverkehr und Schwerlastverkehr) ist überlastet, eine Ortsumfahrung soll am besten durch die B 15 neu erfolgen. Wenn diese im nördlichen Abschnitt kommt, besteht zusätzlich kein weiterer Handlungsbedarf.
- Im Gemeindegebiet gibt es zwei Bahnlinien: die Bahnlinie München-Regensburg und die Bahnlinie Landshut-Plattling. Mittlerweile gibt es aber keinen Bahnhaltepunkt mehr im Gemeindegebiet.
- Die ÖPNV Anbindung ist nur über Landshut Hauptbahnhof mit Anschluss durch Bus oder Pkw möglich.
- Die Pendler nach München benutzten entweder die Bahn ab Landshut oder den Pkw.
- Gute ÖPNV-Anbindung nach Landshut durch das Busnetz (Umsteigepunkt: Hauptbahnhof Landshut).
- Mittlerweile ist ein gut ausgebautes Fuß- und Radwegenetz vorhanden.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Essenbach „praktisch ohne Einfluss. Der Einfluss der Autobahn A 92 war für die Entwicklung entscheidender."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Essenbach mit „Gelassenheit. Es wird mit keinem großen Entwicklungsdruck auf die Gemeinde gerechnet. Kein Druck, dem man nicht standhalten könnte."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Kein großer Handlungsbedarf erkennbar. Es stehen im Umfeld noch umfangreich Gewerbeflächen und Wohnbauflächen zur Verfügung."

Gemeinde Fahrenzhausen

Landkreis:	Freising
Zentralörtlichkeit:	KZ
Einwohner (2000):	3.995
SV Beschäftigte (2000):	638
Flughafenbeschäftigte (2000):	34

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Gemeindeentwicklung war durch die Flughafenplanung gehemmt. Erst mit Genehmigung des Flächennutzungsplans 1986 hat die Gemeinde Planungssicherheit gehabt, konnte z.B. Abwasserbeseitigung vorantreiben; erst dann war ein Wachstum überhaupt möglich.
- Die Einwohnerzahl war relativ lange konstant und ist erst in den letzten Jahren sprunghaft angestiegen. Grund dafür ist, dass lange geplante Baugebiete jetzt realisiert wurden.
- Zuzug erfolgt auch in den unbeplanten Innenbereich. Die Zuziehenden haben andere Anforderungen an Wohnung und Wohnumfeld als die Einheimischen.
- Zuziehende sind meist jünger, oft handelt es sich um Familien (mit Kindern).
- Fahrenzhausen ist ein attraktiver Wohnstandort für Arbeitnehmer in München, aber auch am Flughafen und in seinem Umfeld.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Ein so rasantes Wachstum (wie in der Vergangenheit) wird nicht angestrebt.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Da Fahrenzhausen nach Regionalplan innerhalb der Lärmschutzzone C liegt, erfolgt die Bauleitplanung nur mit Ausnahmegenehmigungen des Umweltministeriums.
- Die Gemeinde liegt in der Einflug- und Abflugschneise des Flughafens. Betroffen ist vor allem der Hauptort Fahrenzhausen sowie Unterbruck, Großnöbach und Weng. Großeisenbach und Hörenzhausen liegen im Bereich der Nachtflugregelung.
- Die Gemeinde sieht sich in ihrer Entwicklung relativ eingeschränkt, im Bereich der Amper durch den regionalen Grünzug und das Landschaftsschutzgebiet sowie im gesamten Gebiet durch Lärmschutzzonen.
- Von den ausgewiesenen Bauflächen dürfen viele entsprechend gemeindlichem Beschluss nur für die Eigenbedarfssicherung herangezogen werden.
- Es ist erkennbar, dass Baugrundstücke auf dem freien Markt hauptsächlich an Auswärtige verkauft werden.

- Aufgrund höherer Grundstückspreise besteht eine Tendenz zu dichterer Bebauung bzw. kleineren Grundstücken (von ca. 600-1000 qm auf 400-500 qm bei freistehenden Einzelhäusern, bei Doppelhäuser 280 – 350 qm).
- Um Verdichtung zu begrenzen, besteht bei Eigenheimneubauvorhaben im Bereich neuer Bebauungsplangebiet eine Beschränkung auf 2 WE (Eigentümerwohnung + Einliegerwohnung).
- Die maximale Bebauungshöhe ist E + 1 + D.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde hat zwar viele Baugebiete ausgewiesen, da sich die Mehrheit der Flächen jedoch in Privateigentum befindet, ist eine Realisierung von Bebauung für die Gemeinde nicht kalkulierbar (viele der größeren Flächen sind bereits seit 1986 im Flächennutzungsplan und immer noch unrealisiert).
- Auch der Sperrvermerk für die Eigenbedarfssicherung durch die Gemeinde wirkt als Sperre für eine allzu schnelle Entwicklung.
- Die Entwicklung im Hauptort Fahrenzhausen ist auch abhängig von der Festlegung der Lärmschutzzonen im Regionalplan. Wenn diese an die Realität angepasst würden (Berechnungen liegen vor), würde der Hauptort Fahrenzhausen aus dem Lärmschutzbereich entfallen und die Gemeinde hätte hier mehr Entwicklungsmöglichkeiten.
- Innerhalb rechtskräftiger Bebauungspläne und inkl. der Flächen der 3. FNP-Änderung ist ein Flächenpotential für bis zu 1.000 Einwohner vorhanden, umfangreiche Neuausweisungen sind daher zur Zeit nicht vorgesehen.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Im unbeplanten Innenbereich ist vor allem in den letzten zwei Jahren in dichter Bauweise viel Geschosswohnungsbau in Form von 4-6-Familienhäusern mit kleinen Eigentumswohnungen entstanden. Diese Art der Nachverdichtung ist für die Gemeinde mit Problemen verbunden (Stellplatzprobleme, Spielflächen etc.).
- Die starke Nachverdichtung führt dazu, dass die ländliche Struktur eigentlich nur noch in den außenliegenden Ortsteilen vorhanden ist.
- Die Umnutzung landwirtschaftlicher Hofstellen spielt schon seit Jahren eine Rolle. Die Umnutzung erfolgt eher in Gewerbe- als in Wohnnutzung.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Durch die Veränderung der Bevölkerungsstruktur (hohe Kinderzahl) wurden und werden Infrastrukturmaßnahmen für speziell diese Gruppe erforderlich: Kindergarten, Jugendtreff, Hort und Zwergengruppe (Forderung seitens der Bevölkerung), Erweiterung der Musikschule, Ausbau von Geh- und Radwegen, Realisierung von Spielplätzen (Folge kleiner Grundstücke mit kleinen Gärten) etc.
- Die Grundschule ist noch ausreichend, eine Erweiterungsnotwendigkeit ist z.Zt. nicht erkennbar. Dies kann sich aber bei weiterem Zuzug von Kindern schnell ändern.
- In ca. 2-4 Jahren besteht Erweiterungsbedarf der Kläranlage (hoher Anteil Autobahnraststätte Führholzen). Die Gemeinde schließt seit 1990 sukzessive alle Ortsteile an die Kanalisation an.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Aufgrund der Bevölkerungsstruktur ist ein weiterer Kindergarten notwendig (2-gruppig mit Erweiterungsmöglichkeit auf 4 Gruppen).
- Die Gemeinde fördert die Erweiterung und Neuanlage von Sportplätzen.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Das Wachstum der Arbeitsplatzzahl in der Gemeinde ist die Folge einer Vergrößerung der ortsansässigen Betriebe und der Betriebsgründung von Fahrenzhausener Einwohnern und von Neuansiedlungen.
- Wegen der Nähe zur Autobahnanschlussstelle Lohhof besteht eine hohe Nachfrage nach Gewerbeflächen durch Speditionen.
- Die Gemeinde hat ein Gewerbegebiet erschlossen als Angebot für Verlagerungen örtlicher Betriebe, das aber auch Auswärtigen offen steht.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde erwartet höheren Druck hinsichtlich der gewerblichen Entwicklung aufgrund der günstigen Standortvoraussetzungen (Nähe zum Flughafen und Nähe zur Autobahn).
- Eine gewerbliche Entwicklung ist nur im Süden des Gemeindegebietes sinnvoll, um nicht zusätzlichen Verkehr durch den Ort zu führen.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wohnbauland freier Markt
  Fahrenzhausen: ca. 600 DM/qm und mehr (unerschlossen)
  in den Ortsteilen: ca. 450 DM/qm (unerschlossen)
- Wohnbauland im Einheimischenmodell:
  Fahrenzhausen: ca. 290 DM/qm (unerschlossen)
  in kleineren Ortsteilen: ca. 220 bis 245 DM/qm (unerschlossen)
- Gewerbliche Bauflächen: ca. 350 DM/qm (unerschlossen)
  für einheimische Betriebe: ca. 360 DM/qm (unerschlossen).
- Die Gemeinde sichert Flächen mittels Eigenbedarfssicherungsverträgen (früheres Modell: 70% der Nettobaufläche Eigenbedarf/30% freier Markt, heute Verhältnis von 50 %:50 %).
- Mieten ca. 15 – 20 DM/qm und darüber.
- Ein hoher Zuzug gerade in den letzten zwei Jahren hat das Mietniveau deutlich angehoben.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer ist aufgrund des Bevölkerungswachstums und des hohen Einkommensniveaus angestiegen.
- Die Gewerbesteuer ist schwankend, u.a. aufgrund steuerlicher Abschreibungsmöglichkeiten.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der gemeindliche Handlungsspielraum ist aufgrund der zahlreichen Investitionen immer geringer geworden.

- Steigenden Steuerereinnahmen standen steigende Abgaben gegenüber, z.B. Kreisumlage, Gewerbesteuerumlage.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Handlungsspielraum wird eher kleiner aufgrund der höheren Forderungen an die Infrastruktur und zunehmenden Aufgaben für die Kommunen. Dies bedeutet mehr Investitionen und höhere Folgekosten.

Verkehr

- Es ist eine eklatante Zunahme des Verkehrsaufkommens erkennbar. Die Gemeinde befürchtet eine weitere Verkehrszunahme durch ein erhöhtes Frachtaufkommen und weitere Arbeitsplätze im näheren Umkreis des Flughafens.
- Bei Stau auf der A 9 fährt Umleitungsverkehr über die B 13 und die FS 6. Dies bedeutet eine Belastung von Fahrenzhausen und auch von Gemeindeverbindungsstraßen.
- Auf der B 13 und der FS 6 ist v.a. an Wochenenden eine hohe Pkw-Belastung sowie eine hohe Lkw-Belastung während der Ferienreisezeit.
- Es ist eine Zunahme des Verkehrs aus Petershausen und LK Pfaffenhofen bemerkbar.
- Ein Problempunkt ist die Kreuzung B 13 / FS 6. Die Gemeinde hat hier einen Kreisverkehr beantragt.
- Die Gemeinde hat eine Ortsumfahrung von Fahrenzhausen beantragt (Westumfahrung). Die Realisierung der Ortsumfahrung wäre eine Chance für die Ortsentwicklung, da Belastungen ausgelagert würden.
- Das ÖPNV-Angebot ist schlecht. Nur morgens und abends besteht noch eine relativ gute Anbindung der Orte Kammerberg, Bachenhausen und Fahrenzhausen nach München. Am Wochenende findet überhaupt kein ÖPVN-Betrieb statt.
- Die Orte abseits der Hauptbuslinie sind sehr schlecht erschlossen (z.T. nur Richtung Freising).

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Fahrenzhausen „eher eine Belastung."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt die Verantwortlichen der Gemeinde Fahrenzhausen mit „großer Sorge aufgrund der Verkehrs- und Lärmbelastung."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Größter Handlungsbedarf besteht in der Regelung der Verkehrsproblematik, d.h. kurzfristig in der Regelung des Kreuzungspunktes B 13 / FS 6 und mittelfristig: in der Ortsumfahrung Fahrenzhausen."

Gemeinde Feldkirchen

Landkreis:	München
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	4.533
SV Beschäftigte (2000):	4.950
Flughafenbeschäftigte (2000):	29

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Sichtbare Auswirkungen durch den Flughafen sind nicht zu erkennen, er ist zu weit entfernt.
- Die Verlagerung des Flughafens aus Riem hat für die Bevölkerungsentwicklung eine sehr große Bedeutung gehabt, weil der „Entwicklungsstau" durch den Baustopp beendet wurde.
- Erst nach der endgültigen Entscheidung für das Erdinger Moos erfolgte die Genehmigung des Flächennutzungsplans und machte eine Entwicklung der Gemeinde möglich (ca. ab1994/95). Damit konnte begonnen werden, den Nachholbedarf zu befriedigen, was heute immer noch nicht abgeschlossen ist.
- Einen Entwicklungsschub hat auch die neue Messe Riem verursacht.
- Insgesamt ist in der jüngsten Zeit eine rasante Entwicklung zu beobachten. In Jahr 2001 hatte Feldkirchen ca. 5.200 Einwohner.
- Es findet eine Verjüngung der Bevölkerung statt, v.a. in neuen Wohngebieten.
- Feldkirchen verzeichnet eine hohe Geburtenrate (ca. 11 Kinder/1.000 Einwohner).

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es ist auch weiterhin ein Bevölkerungswachstum (Zielaussage des FNP: 6.500 Einwohner), aber das Wachstum soll nicht mehr so rasch vor sich gehen.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Befriedigung des Nachholbedarfs wurde durch die gemeindliche Bauleitplanung gesteuert. Die Ausweisung von Wohnbauland war ein Versuch, den Wohnungsmarkt i.S. einer Beeinflussung der Preise zu entlasten.
- Der Siedlungsdruck ist nach wie vor hoch, durch die Nähe zu München und die Nähe zur Messe.
- Aufgrund steigender Bodenpreise ist eine Verdichtung der Bebauung zu beobachten (E + 2 + D bzw. E + 3, Obergrenze der Verdichtung ist eine GFZ von 0,7).
- Es besteht eine hohe Nachfrage nach Wohnungen im neuen Baugebiet (Eigentumswohnungen und Reihenhäuser).
- Eine Neubebauung erfolgt überwiegend über Bauträger.

- Mietwohnungsbau spielt durchaus eine Rolle (Beispiel: Vorhaben der Notarkasse im Ortskern mit ca. 140 Wohnungen, gebaut werden eher große Wohnungen).
- Durch die Verlagerung des Flughafens fand eine Entlastung vom Fluglärm statt.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Ein mit dem letzten großen Wohngebiet (Dornacher Feld, ca. 1.000 Einwohner) vergleichbares Vorhaben ist in der nächsten Zeit nicht geplant, sondern eher die Entwicklung kleinerer Vorhaben.
- Künftige Bebauung in Feldkirchen besteht entweder aus Doppel- und Reihenhäusern oder Geschosswohnungsbau.
- Die Gemeinde wird eigenen Mietwohnungsbau für einkommensschwächere, einheimische Bevölkerung durchführen.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Nachverdichtung spielt v.a. zur Baulandbereitstellung für Kinder eine Rolle.
- Ziel der Gemeinde ist eine verträgliche Verdichtung. Wenn Steuerungsbedarf erkennbar ist, werden Bebauungspläne für die Bestandsgebiete aufgestellt.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Nachverdichtung im Bestand wird in der nächsten Zeit weitergehen.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Aufgrund der Einwohnerentwicklung bestand die Notwendigkeit neuer bzw. der Erweiterung vorhandener Infrastruktureinrichtungen, z.B. Neubau eines 3. Kindergartens und eines Einkaufsmarkts (aufgrund des Wohngebietes „Dornacher Feld“).
- Geplant ist die Erweiterung der Sportanlage und der Neubau eines Rathauses (dies ist aber nicht unmittelbar Folge der Einwohnerentwicklung).

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- In den nächsten Jahren sind einige weitere größere Infrastrukturleistungen geplant (zweite Sporthalle, Bürgerhaus).
- Befürchtung einer Verschlechterung der Einzelhandelssituation (Supermarkt).

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Feldkirchen war schon sehr früh (seit ca. 1900) Gewerbe- und Industriestandort. Weitere gewerbliche Entwicklungen folgten in den 50er und 80er Jahren.
- Es besteht hoher Siedlungsdruck im Gewerbebereich.
- Arbeitsplatzintensive Betriebe suchen vor allem S-Bahn-nahe Standorte.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Größere Flächen für eine kurzfristige gewerbliche Entwicklung sind nicht mehr vorhanden. Im FNP (Perspektive für die nächsten Jahre) sind auch keine weiteren Ausweisungen vorhanden und vorgesehen.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Es ist ein moderater Anstieg der Bodenpreise seit Beginn der Entwicklung 1994/95 zu beobachten (bereits zu Beginn waren die Preise mit rd. 1.000 DM/qm relativ hoch).
- Wohnbauland auf dem freien Markt: ca. 1.000 DM/qm (lt. Gutachtertabelle), aber die tatsächlichen Preise liegen etwas darüber (bis ca. 1.200/1.300 DM).
- Wohnbauland im Einheimischenmodell: ca. 700 DM/qm.
- Gewerbliches Bauland: ca. 1.000 DM/qm (lt. Gutachtertabelle), aber die tatsächlichen Preise liegen etwas darunter.
- Wohnungsmieten haben „Münchner Niveau": ca. 20 – 25 DM/qm
- Gewerbliche Mieten: über 20 DM/qm.
- Die Gemeinde sieht die Wohn- und Gewerbeentwicklung in den letzten Jahren harmonisch verlaufend. Heute hat sie etwa die gleiche Anzahl Arbeitsplätze wie Einwohner, dennoch aber viele Ein- und Auspendler.
- Die Gemeinde entwickelt zur Zeit ihr erstes Einheimischenbaugebiet mit ca. 70 Parzellen (überwiegend Doppelhäuser/z.T. Reihenhäuser). Die Bebauung erfolgt in Abschnitten.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Es ist ein kontinuierlicher Anstieg der Einkommensteuer und Gewerbesteuer zu beobachten (positive Entwicklung).
- Die Entwicklungen waren aber unabhängig vom Flughafen, sondern eher Ergebnis allgemeiner wirtschaftlicher Entwicklung.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzieller Handlungsspielraum hat sich vergrößert.
- Die Gemeinde hat heute keine Schulden.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Aussichten für die künftige Entwicklung werden eher optimistisch gesehen.

Verkehr

- Der Flughafen hat keine erkennbaren verkehrlichen Auswirkungen auf Feldkirchen.
- Problem ist bei Störfällen auf der A99 ein starker Ausweichverkehr über die B 471 mit der Folge hohen Durchgangsverkehrs.
- Problem ist auch die Bewältigung des Messeverkehrs.
- Problem ist auch der Durchgangsverkehr aus den östlich gelegenen Gemeinden, z.B. Poing, Finsing etc., in Richtung München.
- Problempunkt ist die Kreuzung St 2082/Ottendichler Straße mit M 18.
- Es bestehen Überlegungen für eine Verlegung der B 471 an die Autobahn. Feldkirchen ist davon nur mit geringer Fläche betroffen. Für die Gemeinde ist die Verlegung nur bei durchgehender Verbindung sinnvoll.
- Der Bau der M 1 war eine Entlastung für die Gemeinde.

- Die ÖPNV-Anbindung durch die S6 ist grundsätzlich gut, allerdings wird eine Verbesserung der Qualität gewünscht: 10-Minuten-Takt, behindertengerechter Zugang, Toiletten etc. sind dringend erforderlich.
- Eine Buslinie von der S-Bahn-Haltestelle Feldkirchen zur Messe ist z.Zt. in der Probephase.
- Es wird eine Neuordnung des Busverkehrs im Bereich des S-Bahn-Haltepunktes (Nord- und Süd-Anfahrung) angestrebt.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Feldkirchen „eine große Erleichterung, eine Erlösung".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Feldkirchen mit Gleichgültigkeit.

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Aus Sicht der Gemeinde besteht kein besonderer Handlungsbedarf. Die Gemeinde ist von den Entwicklungen am Flughafen nicht berührt, nicht einmal durch unmittelbare Verkehrsverbindungen (mit Ausnahme des Transrapids)."

Gemeinde Finsing

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	3.898
SV Beschäftigte (2000):	446
Flughafenbeschäftigte (2000):	34

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Vor allem in den letzten 10 Jahren war der Zuzug sehr intensiv.
- Der Zuzug ist nicht allein, aber auch durch den Flughafen bedingt. Aufgrund seiner günstigen Lage zum Flughafen, zur LH München und zur Messe ist Finsing als Wohnstandort attraktiv.
- Zuziehende sind oft junge Familien. In den letzten drei Jahren lagen die Geburtenzahlen zwischen 50 und 60 (noch nie da gewesen).
- Die Einkommensschere in der Gemeinde klafft weiter auseinander. Auch Zahl der Sozialhilfeempfänger ist in den letzten 10 Jahren deutlich angestiegen.
- Es ist eine Zunahme von Single- und Alleinerziehendenhaushalten zu beobachten.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Entwicklungsziel der Gemeinde ist ein jährliches Wachstum von bis zu ca. 100 Einwohnern.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Es besteht ein hoher Siedlungsdruck auf die Gemeinde.
- Die Gemeinde hat in den letzten 10 Jahren größere Wohnbauflächen ausgewiesen, um den Siedlungsdruck zu befriedigen, die Entwicklung konzentriert sich auf Neufinsing.
- Die Neubaugebiete werden außer bei den Einheimischenbaugebieten zum überwiegenden Teil von Zuziehenden genutzt.
- Es ist bei den neuen Baugebieten eine Tendenz zur Verdichtung zu beobachten: eher Doppel- als freistehende Einfamilienhäuser. Die Wohneinheiten sind allerdings auf 2 je Gebäude begrenzt.
- In den Baugebieten entstehen eher große Wohnungen.
- Ab 1994 wurden im Rahmen zweier Baugebiete in Neufinsing erstmals auch Geschosswohnungen gebaut (2 + D oder 3 + D).
- 1994 hat die Gemeinde selbst Wohnungen gebaut, davon 32 verkauft und 19 im dritten Förderungsweg des sozialen Wohnungsbaus errichtet und an Finsinger Bürger vermietet.

- Geschosswohnungsbau durch Bauträger wurde überwiegend in Form von Eigentumswohnungen realisiert, bzw. auch in Form von Mietwohnungen, weil keine Nachfrage nach Eigentumswohnungen bestand (zeitweise Leerstand).
- In der letzten Zeit wurde kein Geschosswohnungsbau mehr realisiert.
- Die größte Nachfrage besteht nach Doppelhaushälften, es werden aber auch für Reihenhäuser gute Vermarktungschancen gesehen (Garten).
- Von Fluglärm betroffen sind v.a. Eicherloh und Neufinsing. Eine Rolle spielt dabei auch Fluglärm durch Polizei- und Privathubschrauber bei Messen.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Durch die angestrebte Beschränkung des Wachstums wird auch die künftige Wohnflächenentwicklung eingeschränkt sein.
- Potentielle Wohnbauflächen sollen im Einheimischenmodell und unter Überprüfung der Einhaltung des maximalen Zuwachses entwickelt werden.
- Geschosswohnungsbau mit Miet- und Eigentumswohnungen wird künftig ansteigen. Mietwohnungen sind meist Übergangsstation zum Eigenheim.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Innenentwicklung, im Sinne von Baulückenfüllung, Nachverdichtung großer Grundstücke und Errichtung von Wohnungen in landwirtschaftlichen Hofstellen findet in der Gemeinde statt, allerdings nicht in großem Maße.
- Nachverdichtung inkl. Dachgeschossausbau spielt v.a. zur Wohnraumbeschaffung für eigene Kinder oder zur Vergrößerung der eigenen Wohnfläche eine Rolle und weniger für Zuzug.
- Baulückenfüllungen und Anbauten finden in einer Größenordnung von jeweils etwa 5 Anträge/Jahr statt.
- Eine besondere Entwicklung im Zusammenhang mit dem Flughafen ist nicht erkennbar.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Innenentwicklung wird etwa gleich bleiben.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Das Bevölkerungswachstum bedeutete für die Gemeinde eine große Belastung. Aufgrund des Zuzugs überwiegend junger Familien mit Kindern sind mittlerweile drei Kindergärten erforderlich.
- Seit 1998 war auch eine zweimalige Erweiterung der Grund- und Teilhauptschule erforderlich. Dies war aber auch eine Folge kleinerer Klassengrößen. Weitere Leistungen, wie z.B. Sozialarbeiter, sind vorgesehen.
- Mittlerweile sind auch umfangreiche z.T. private Sportanlagen (u.a. Golfplatz, Tennisplätze, Fitnesscenter und Driving-Range) und drei Bürgerhäuser vorhanden.
- Die Einkaufsmöglichkeiten haben sich in den letzten Jahren verschlechtert, es besteht der Wunsch nach einem Supermarkt.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde sieht heute eine höhere Erwartungshaltung der Bürger als früher, z.B. hinsichtlich einer Ausweitung der Kinderbetreuung.
- Als weitere Infrastrukturmaßnahmen sind der Ausbau der Wasserversorgung (Erweiterung Hochbehälter) und die Erweiterung des Friedhofs bzw. ein neuer Friedhof erforderlich.
- Die Gemeinde erwartet Überkapazitäten (Kindergarten, Schule), weil der derzeitige Bedarf für die Gemeinde außergewöhnlich ist. Mit dem vorgesehenen Wachstum sind die vorhandenen Einrichtungen nicht ausgelastet, außer bei einer Ausweisung zusätzlicher Wohngebiete.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Im Zuge der Flughafeninbetriebnahme gab es Anfragen von Speditionen und anderen flughafenorientierten Unternehmen. Die Gemeinde hätte deren Ansiedlung durchaus gewollt, sie wurden jedoch durch Bürgereinsprüche verhindert.
- Heute sind Anfragen von Speditionen immer noch vorhanden, eine Ansiedlung ist aber vom Gemeinderat nicht mehr gewünscht.
- Die Gemeinde wollte nach Wegfall der Gewerbeflächenausweisung eine Gewerbeentwicklung in Mischgebieten vollziehen, realisiert wurde allerdings überwiegend Wohnen.
- Eine neue Gewerbegebietsplanung erfolgte außerhalb des Ortes, der Bebauungsplan ist seit 2000 rechtskräftig. Rund 50 % der Flächen sind an Handwerker, Messebauer u.ä vergeben. Die sich ansiedelnden Betriebe sind aber nicht flughafenbezogen.
- Der Siedlungsdruck beim Gewerbe ist geringer als beim Wohnen.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde strebt eine moderate gewerbliche Entwicklung mit emissions- und verkehrsarme Betrieben an.
- Bei Anfragen geeigneter Betriebe könnten noch weitere Gewerbeflächen aktiviert werden.
- Bei Realisierung der FTO könnten auch FTO-nah noch Flächen ausgewiesen werden, dies ist aber eher eine langfristige Option.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Zwischen 1989-1993 erfolgte ein starker Anstieg der Wohnbaulandpreise: ca. 65-120 DM/qm auf ca. 400 DM/qm.
- Wohnbauland auf dem freien Markt: ca. 600 bis 650 DM/qm (unerschlossen)
- Wohnbauland im Einheimischenmodell ca. 370 DM/qm (unerschlossen)
- Gewerbliches Bauland ca. 270 DM/qm (erschlossen).
- In Neufinsing gelten höhere Baulandpreise als in Eicherloh oder Finsing.
- Zwischen 1989-1993 erfolgte auch ein starker Anstieg der Mietpreise bis auf 18 bis 20 DM/qm (u.a. auch Auswirkung der Ansiedlung von Amadeus), danach fielen die Preise, u.a. auch wegen des großen Angebots in Erding. Zur Zeit ist aufgrund der hohen Nachfrage wieder ein Anstieg der Preise zu beobachten
- Wohnungsmieten: ca. 15 DM/qm.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es werden moderate Preisanstiege erwartet, allerdings ist man sich darüber im Klaren, dass die Preise ansteigen, wenn weniger Bauland ausgewiesen wird.

- Die Gemeinde will mit Einheimischenbaugebieten günstigeres Bauland für die Finsinger Bürger schaffen.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Finsing gehörte früher zu den reichsten Gemeinden im LK Erding.
- Wegen des Rückgangs der Einnahmen aus der Bayerngasstation und der Fusion bei e.on ist das Gewerbesteueraufkommen stark zurückgegangen.
- Mittlerweile macht die Einkommensteuer den größten Anteil des Steueraufkommens aus. Diese ist infolge des Einwohnerzuwachses angestiegen.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der Handlungsspielraum hat sich aufgrund des starken Rückgangs der Gewerbesteuer massiv verringert.
- Der Zuwachs an Einkommensteuer konnte dies nicht kompensieren, außerdem waren mit dem Einwohnerzuwachs auch erhöhte Lasten verbunden.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Perspektiven sind eher negativ. Es herrscht die Hoffnung auf wachsende Gewerbesteuereinnahmen durch das Gewerbegebiet.

Verkehr

- Der Flughafen hat massive Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen.
- Durch das Fehlen einer direkten Verbindung von Osten zum Flughafen ist eine starke Zunahme des Verkehrs auf ST 2082 (PKW und LKW-Verkehr, auch viel Bauverkehr) zu beobachten.
- Problempunkt ist die ST 2082 und die ED 11 (Neufinsing), v.a. im Berufsverkehr.
- Die Gemeinde erwartet Entlastung durch die Fertigstellung der FTO bis zur A 92.
- Der ÖPNV ist sehr schlecht, v.a. außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Die Busverbindung ist auf Markt Schwaben (S-Bahn) orientiert.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Finsing negativ, weil die Zunahme des Verkehrs für Neufinsing eine unzumutbare Lärmbelästigung gebracht hat und durch den Flughafen die Preisspirale für Wohnbauland und Mieten nach oben gegangen ist. Außerdem sind die Ortsteile Eicherloh und zunehmend Neufinsing durch Fluglärm hoch belastet.
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt uns aus Sicht der Gemeinde Finsing mit großer Sorge wegen weiterer Verkehrszunahme. Sehr wichtig wäre die FTO und der S-Bahn-Ringschluß von Erding zum Flughafen.

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Die schnellstmögliche Erschließung des Flughafens von Osten her mit Straßen und ÖPNV."

Gemeinde Forstern

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	2.748
SV Beschäftigte (2000):	428
Flughafenbeschäftigte (2000):	54

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Bereits nach dem II. Weltkrieg fand eine starke Bevölkerungszunahme wegen der Aicher Werke (Zuzug von Flüchtlinge) statt. Dies führte zu deutlichen Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur und der baulichen Struktur („Häusler").
- Forstern hat dadurch auch bereits sehr früh eine weltoffene Bevölkerung bekommen, da die Monteure weltweit tätig waren. Es kam auch zu Veränderungen der Familienstrukturen.
- Derzeit erfolgt ein Bevölkerungszuzug von besser verdienenden Bevölkerungsgruppen (Standortgunst: München/Alpen sind schnell erreichbar).
- Forstern befindet sich im Dreieck: Messe – Flughafen – LHM und ist ein attraktiver Wohnstandort.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Weiterhin ist mit einer große Nachfrage nach Wohnbauflächen und mit Bevölkerungszunahme zu rechnen.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde verfügt über ein „altes Angebot" an billigen Wohnungen, die durch die Aicher Traktoren Werke (Siedlungen) entstanden sind.
- Die bauliche Entwicklung soll sich vor allem auf den Hauptort konzentrieren, da in den Ortsteilen kein Versorgungsangebot und soziale Infrastruktur vorhanden ist.
- Wegen der erhöhten Grundstückspreise ist eine Tendenz zu kleineren Grundstücken feststellbar (350- 400 m² Grundstücke bei Doppelhaushälften, 400 – 600 m² für Einfamilienhäuser).
- Derzeit dient ein Plangutachtenverfahren (WA) als Grundlage für die Umstrukturierung der Gewerbefläche „Aicher-Gelände". Der aktuelle Plan sieht 92 WE in Reihenhäuser und Doppelhäuser vor und an der Staatsstraße im EG Läden oder gewerbliche Nutzung. Eine Teilfläche (ca. 1/3) soll als Einheimischenmodell realisiert werden.
- Die Lärmbelastung hat sich eher verbessert gegenüber Riem. Der Neue Flughafen ist sichtbar und hörbar, stellt aber noch keine wirkliche Belastung dar.

- Aber die Belastung durch umgelenkte Privatflieger und Hubschrauber hat sich verstärkt.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Wohnstandort Forstern ist weiterhin sehr attraktiv. Eine Steuerung des Wachstums wird für notwendig erachtet (Balance wichtig Kosten für Infrastruktur).
- „Ein gewisser Umfang an Zuzug belebt" (positive Erfahrungen mit der Vergangenheit).

2b. Hat eine Innenentwicklung/Nachverdichtung stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Hinweis auf eine Strukturuntersuchung durch den PV für den Ortsteil „Preisendorf". In den Ortsteilen steckt noch Potential, der Schwerpunkt der Entwicklung soll aber am Hauptort stattfinden.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Weiterhin Nachfrage und Potential für die Nachverdichtung.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde / Stadt zugekommen und wenn ja, welche?

- Es erfolgten große Investitionen im Bereich der Infrastruktur in der jüngeren Vergangenheit:
  der Schulhausbau bzw. -erweiterung für 5,5 Mio. DM und die Zweifachturnhallenbau für 5,5 Mio. DM, sowie in der Wasserversorgung und dem Straßenbau (dafür wurden Rücklagen von 7 Mio. verbraucht).
- Es wurden Räume für die Kreismusikschule geschaffen und es besteht ein gutes Angebot eines eigenen Volksbildungswerkes (geht auf Aicher Werk zurück) – wichtiges Angebot für die ältere Bevölkerung.
- Es besteht ein gutes Angebot an Sportanlagen und der Gemeindebücherei (das Angebot wird auch von Nachbargemeinden mitgenutzt).
- Die Erwartungshaltung der zugezogenen Bevölkerung ist bzgl. der Infrastrukturausstattung höher.
- Künftig sollen Freizeitflächen im Norden (vorgegeben durch Kiesabbau) evtl. zusammen mit der Nachbargemeinde Pastetten entwickelt werden.
- Es besteht ein gutes Versorgungsangebot in Forstern, nur eine Apotheke wäre noch wünschenswert; auch das Gastronomieangebot ist sehr gut.
- Bei künftigem Bevölkerungszuwachs ist ein zusätzlicher Kindergartenbau (2-gruppig) erforderlich.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Bereits nach dem II. Weltkrieg war Forstern ein bedeutsamer Gewerbestandort durch die Aicher Werke (Großbetrieb mit 900 Arbeitsplätzen).
- Nach dem Weggang der Werke (70er Jahre) verlief die gewerbliche Entwicklung zunächst schleppend (viele Wechsel), der Flughafen Riem war ein wichtiger Ersatz für die verlorenen Arbeitsplätze.

- Forstern war bereits früher vom Flughafen Riem in ähnlicher Weise betroffen wie heute von M II. Der Flughafen war bereits immer ein wichtiger Arbeitgeber für die Bevölkerung, verändert haben sich allerdings die Verkehrsströme.
- Die gewerbliche Entwicklung läuft derzeit sehr gut, weil die verkehrliche Anbindung durch die Nähe zu Autobahn A 94 sehr gut ist und der Gewerbegrund nur zwischen 250 – 280 DM/qm liegt.
- Der Schwerpunkt des Gewerbes liegt heute vor allem Bereich des Mittelstandes bzw. Kleingewerbe (40-45 AP, 20-25 AP, 15-20 AP, 10 AP).

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Weiterhin besteht eine günstige Situation für gewerblichen Entwicklung. Die Verkehrsanbindung verbessert sich, wenn die A 94 weitergebaut wird. Der Gewerbeverkehr belastet dann den Ort nicht mehr.
- Es sollen keine Betriebe angesiedelt werden, die viel Schwerlastverkehr erzeugen.
- Die Ausweisung neuer Gewerbeflächen ist dann vorgesehen, wenn sich Bedarf abzeichnet.
- Es sollen weiterhin mittelständische Betriebe angesiedelt werden, die auch hinsichtlich der Arbeitsplätze für die Gemeinde interessant sind (Bedarf auch an Teilzeitarbeitsplätze für Frauen).
- Fazit = Forstern ist ein attraktiver Wohnstandort und Gewerbestandort.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Bodenpreise und Mietpreise steigen an.
- Gewerbeflächen: 250 - 280 DM/qm
- Wohnbauflächen: 650 DM/qm (freier Markt bzw. Gutachterausschuss)
- Einheimischenmodell: 360-370 DM/qm mit Erschließung.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die steigende Tendenz wird wohl anhalten.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Durch den Zuzug wohlhabender Bevölkerung wird der Einkommensteueranteil größer (1,7 Mio. DM).
- Das Gewerbesteueraufkommen ist gut (1-1,1 Mio. DM) - Mittelständische Betriebe sind die besten Steuerzahler. Der Gewerbesteuersatz ist seit Jahren stabil.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Derzeit hohe Ausgaben im Bereich der Infrastruktur (Rücklagen aufgebraucht).

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Wird sich aber auf Dauer wieder positiv entwickeln.

Verkehr

- Insgesamt Frust über die mangelnde Realisierungschancen von Verkehrskonzepten und Gutachten.
- Die Fertigstellung der FTO wird als dringend notwendig (besser wohl 4-spurig) erachtet.
- Der Weiterbau der A 94 ist dringend notwendig (Isental-Trasse seit Jahrezehnten im LEP) und überfällig.
- Enorme Belastungen durch flughafenbedingten Verkehr im Ortsbereich. Die Überquerung der Staatsstraße ist im Ortsbereich zu bestimmten Zeiten schwierig (Problematik mit der Ampelschaltung).Staatsstraße ist Zubringer zum Flughafen (u.a. Shuttle-Verkehr).
- Ein Radweg entlang der Staatsstraße Hohenlinden – Forstern ist dringend notwendig (Schulverband). Die Gemeinde hat hierfür den Grund bereits erworben.
- Die hohe Belastung der Staatsstraße (mangelnde Verkehrssicherheit) erschwert den Verzicht auf den Pkw innerhalb des Ortes (Kinder).
- In den Wohngebieten erfolgt keine Abtrennung der verschiedenen Verkehrsarten.
- Durch eine Buslinie (RVO) erfolgt die Anbindung an die S-Bahn bzw. Bahn in Marktschwaben (Defizite am Wochenende). Angebot: Nachtexpress Ebersberg = Discobus. Schulbusse nach Erding.
- Keine ÖPNV- Anbindung an den Flughafen. Für ergänzende Angebote im ÖPNV sind neue Ideen erforderlich: z.B. Mitfahrzentralen über die Gemeinden, Taxi zu anderen Tarifen (aber Personenbeförderungsgesetzt spricht dagegen).
- Kritik an der Parkraumbewirtschaftung der Stadt München auf dem P+R-Parkplätzen. Ein Gesamtkonzept ist notwendig, um den ÖPNV-Anteil der Pendler zu erhöhen.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Forstern „nicht von Nachteil."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde mit „Stirnrunzeln. Wachstum ist notwendig, sowohl für einen Flughafen wie auch für eine Gemeinde oder einen Betrieb. Die Frage ist nur, in welcher Geschwindigkeit und wie die Gemeinden im Umfeld eingebunden werden, um die Auswirkungen steuern zu können."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Es gibt Flächen in der Gemeinde, auf die die Gemeinden keinen Steuerungseinfluss hat. Diese Steuerung des Wachstums ist aber sehr wichtig (harmonisches Wachstum). Natürlich ist der Handlungsbedarf hinsichtlich der Verbesserung der verkehrlichen Erschließung sehr hoch (Flughafen ist nur aus der Luft wirklich gut erreichbar)."

Gemeinde Fraunberg

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	3.149
SV Beschäftigte (2000):	266
Flughafenbeschäftigte (2000):	107

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Der Flughafen hat keine gravierenden Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung gehabt, da die Gemeindepolitik sehr restriktiv ist.
- Die Gemeinde ist eher moderat gewachsen.
- Zuziehende sind eher jüngere Familien mit Kindern.
- Es wird das Problem gesehen, dass Zuziehende, die oft am Flughafen oder im Umfeld beschäftigt sind, wegen einer eher kurzfristigen Wohnperspektive keine Integration in den Ort suchen. Andererseits bringen sie auch neue Impulse.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Grenze des Bevölkerungszuwachses in einem Zeitraum von 10-15 Jahren wird bei max. ca. 5.000 Einwohnern gesehen.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde besteht aus drei ehemals selbständigen Gemeinden: Fraunberg, Maria Thalheim und Reichenkirchen. Die Gemeinde ist sehr kleinteilig strukturiert und besteht aus 42 Ortschaften, die meisten davon liegen im Außenbereich.
- Die Gemeinde hat Bauland bisher nur im Einheimischenmodell ausgewiesen. Seit 1990 wurden drei größere Baugebiete realisiert.
- Das Einheimischenmodell wird zunehmend ausgehöhlt. Einheimische Bauherren nehmen Vertragsstrafen für Fremdnutzung (von 24.000 DM) in Kauf und vermieten die Immobilien. Um gegenzusteuern hat die Gemeinde die Strafe auf 100.000 DM angehoben.
- Es besteht ein Trend zu kleineren Grundstücken, auch mit Reihenhäusern. Die Grundstücksgrößen liegen zwischen 450 und 600 qm.
- Die Nachfrage nach Mietwohnungen ist deutlich gestiegen, aber es sind kaum Mietwohnungen vorhanden.
- Die Gemeinde ist von Fluglärm stark betroffen. Die Nachtflugregelung bedeutet eine Einschränkung für Reichenkirchen. Die Attraktivität des Ortes Maria Thalheim ist deutlich eingeschränkt. Fluglärm wird in Fraunberg (noch) nicht akzeptiert.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde möchte zweigleisig fahren: landwirtschaftlich geprägte Außenbereiche sollen "harmonisch weiter bebaut" werden, für Nachgeborene und die Ansiedlung kleinerer Gewerbebetriebe (Lückenfüllung u.ä.). Die Gemeinde möchte verhindern, dass kleine Ortschaften zu reinen Wohnstandorten werden oder brach fallen. Die drei größeren Ortschaften sollen verstärkt für die Siedlungsentwicklung herangezogen werden, u.a. um vorhandenen Einzelhandel zu stabilisieren.
- Die Flächennutzungsplanung wurde gerade abgeschlossen. Der FNP enthält 350 Bauflächen (inkl. Baulücken).
- Die Gemeinde beabsichtigt, ein gemeindliches Entwicklungskonzept zu erarbeiten, das die Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung von Infrastruktur beschreibt.
- Die Gemeinde erwägt, künftig Bauland nicht nur im Einheimischenmodell zu veräußern. Grund dafür ist die hohe Nachfrage von Auswärtigen und Möglichkeit, Einnahmen zu erzielen.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Der Nachverdichtungsdruck hat deutlich zugenommen, auch in Bereichen alter Bebauungspläne (geschätzt ca. 5 Anträge pro Jahr).
- Es besteht Wohnsiedlungsdruck auf die kleinen Ortsteile, da das Wohnen sich dort baurechtlich einfach realisieren läßt.
- Rd. 20-25 % der Bauflächen des Flächennutzungsplans sind Innenentwicklungsflächen.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde erwartet infolge des drastischen Strukturveränderungen in der Landwirtschaft steigenden Druck auf eine Umnutzung der Höfe. Die Gemeinde möchte dies auch fördern und strebt einen flächendeckenden Anschluss an die Kanalisation an.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Die Veränderung der Bevölkerungsstruktur ist evtl. der Grund für die notwendig gewordene Erweiterung des Kindergartens und der Grundschule Reichenkirchen.
- Zur Umsetzung der gewünschten Entwicklung in den kleinen Ortsteilen müssen diese mit entsprechender Infrastruktur ausgestattet werden (z.B. Kanalanschluss). Hier besteht das Problem hoher Kosten und geringer Kostendeckung in einer großflächigen ländlichen Gemeinde.
- Die Gemeinde stellt bei den Bürgern ein Anwachsen der Bedürfnisse hinsichtlich der Infrastrukturausstattung fest.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es stehen weitere größere Infrastrukturinvestitionen an: z.B. die Erweiterung der Wasserversorgung sowie der Kläranlagen Reichenkirchen und Maria Thalheim und der Kanalausbau.
- Zur Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen sind Wertabschöpfungen aus Grundstücksverkäufen angedacht.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Der Flughafen hat die gewerbliche Entwicklung bis jetzt nicht beeinflusst. Es besteht kein Nachfragedruck.
- Um an den positiven wirtschaftlichen Wirkungen des Flughafens teil zu haben, hat die Gemeinde jetzt erstmalig ein Gewerbegebiet ausgewiesen. Die Nachfrage ist aber nicht groß (nur Anfragen zweier örtlicher Betriebe).
- Die Gemeinde möchte die Unterbringung von Gewerbe in den kleinen Ortsteilen fördern, u.a. auch kleine Betriebe, die in Zusammenhang mit dem Flughafen entstehen (Kombination von Wohnen und Arbeiten).
- Die Gemeinde möchte nicht nur die Nachteile des Flughafens in Kauf nehmen müssen, sondern in gewerblicher Hinsicht auch von Vorteilen profitieren.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde möchte die gewerbliche Entwicklung forcieren und hofft, aufgrund der Rahmenbedingungen (Lage, relativ niedrige Grundstückspreise) auch auf Ansiedlungen.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Bodenpreise erreichten in Spitzenzeiten bis zu 400 DM/qm, danach erfolgte ein deutlicher Preisabfall.
- Wohnbauland auf dem freien Markt: max. ca. 300 DM/qm (erschlossen)
- Wohnbauland im Einheimischenmodell: ca. 260 DM/qm (erschlossen)
- Gewerbliches Bauland: ca. 160-170 DM/qm (voll erschlossen).

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Unter den heutigen Bedingungen wird eher eine Preisstagnation erwartet, bei erhöhtem Druck durch den Flughafen eher steigende Preise.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer ist aufgrund des Bevölkerungszuwachses und der Einkommenssituation angestiegen.
- Die Gewerbesteuer ist drastisch zurückgegangen und von untergeordneter Bedeutung.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Aufgrund der schlechten Steuerkraft erhält die Gemeinde höhere Schlüsselzuweisungen.
- Die Gemeinde schafft sich Spielräume durch eine sparsame Haushaltsführung, z.B. eine kleine Verwaltung.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Handlungsspielraum wird sich ohne eigenes Handeln nicht zum positiven verändern.
- Die Gemeinde möchte den gemeindlichen Handlungsspielraum (v.a. zur Finanzierung von Nachfolgelasten) durch Gewerbeansiedlungen und Wertabschöpfung bei Grundstücksverkäufen an Kapitalanleger erweitern.

Verkehr

- Der Flughafen hat eine starke Zunahme des Pkw- und Lkw-Verkehrs zur Folge gehabt.
- Es ist verstärkter Durchgangsverkehr auf den Strecken: A 92 - Langenpreising - Wartenberg St 2082 - Fraunberg - Erding bzw. B 388 - München zu beobachten. Ebenso eine Zunahme des Verkehrs auf der Strecke Taufkirchen - Inning a.Holz - Fraunberg - Wartenberg (A 92).
- Hauptproblem ist die St 2082 in den Ortschaften Reichenkirchen, Fraunberg, Riding und Tittenkofen.
- Seit kurzem ist für die St 2082 eine Umfahrung im Bereich Fraunberg in der Diskussion (östliche Umfahrung zwischen Rieding und Fraunberg).
- Die Gemeinde erwartet eine Entlastung durch die Nordumfahrung Erding, die auch über Fraunberger Gemarkung führen würde (vor Grucking).
- Die Gemeinde befürwortet die Nordumfahrung Erding, allerdings mit ausreichend Abstand zu den Fraunberger Ortschaften. Die Nordumfahrung würde die Anbindung des geplanten Gewerbegebietes Tittenkofen verbessern.
- Die Gemeinde beklagt, dass trotz hoher zusätzlicher Verkehrsbelastung auf der St 2082 hier keine Verbesserungen für den örtlichen Rad- und Fußgängerverkehr vorgenommen werden.
- Problem ist der Schwerlastverkehr von Erding in Richtung Wartenberg
- Eine ÖPNV-Anbindung ist über den Rufbus gegeben, allerdings sind hier Mängel vorhanden. Die Gemeinde bemüht sich um die Aufrechterhaltung der Anfahrt der kleinen Ortschaften.
- Die Gemeinde wünscht sich eine Taktverdichtung auf der Hauptlinie des Rufbusses (B 388 und St 2082) und eine Anfahrt der kleinen Orte nach Bedarf.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Fraunberg "eine völlig neue Situation, die Nachteile im Bereich der Einwirkungen im Hinblick auf Verkehr, Lärm usw. gebracht hat und Vorteile im Bereich Arbeitsplätze und Einkommenssituation."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Fraunberg mit "Sorge, weil aus unserer Sicht die Prognosen bei der Inbetriebnahme des Flughafens wesentlich harmonischer waren, sich einzufügen, d.h. es war nicht gesagt, dass er sich so entwickeln wird und dass es solche Dimensionen annimmt. Wir sind davon ausgegangen, dass es ein Ersatzflughafen für Riem wird und nicht ein völlig neues Drehkreuz. Diese Entwicklung erfüllt mich mit großer Sorge."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
"Wesentlich mehr Zugeständnissen im Hinblick auf die planungsrechtliche Situation und Eigenverantwortung, damit die Gemeinde den Strukturwandel und die damit einher gehende völlig neue Situationen in der ländlichen Gemeinde Fraunberg, die auch Flughafenanrainergemeinde ist, auffangen kann."

Stadt Freising

Landkreis:	Freising
Zentralörtlichkeit:	MOZ
Einwohner (2000):	40.890
SV Beschäftigte (2000):	31.042
Flughafenbeschäftigte (2000):	1.675

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Entwicklung Freisings ist durch mehrere Faktoren geprägt: den Flughafen, die Hochschule, die Schulen. Freising war schon Wirtschaftsstandort bevor der Flughafen kam (geringe Arbeitslosigkeit).
- Seit 1991 ist die Bevölkerung Freisings um ca. 4.700 Einwohner angestiegen. Dies ist ein Zuwachs von 11,5 % (Stand: 1.1.01).
- Der Zuwachs ist v.a. eine Folge von Zuzügen.
- Es herrscht eine relativ hohe Fluktuation auch aufgrund von Studenten, Soldaten etc.
- Aufgrund des rasanten Wachstums (große Neubaugebiete, Nachverdichtung) sind Integrationsprobleme der Neubürger feststellbar (u.a. eine hohe Anspruchshaltung gegenüber der Kommune und ein eher geringes Engagement für das Gemeinwesen).

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Aufgrund des allgemein hohen Siedlungsdrucks in der Flughafenregion ist mit weiter steigenden Einwohnerzahlen zu rechnen.
- Die Stadt sieht keine Möglichkeit, dem Siedlungsdruck gerecht zu werden, da zusätzliche Flächenausweisungen mit zu vielen Folgeerscheinungen behaftet ist, wie z.B. soziale Infrastruktur, Abwasserentsorgung.
- Die Stadt möchte künftig ein eher gemäßigtes Wachstum.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Freising ist Wohnstandort vieler am Flughafen bzw. im Flughafenumland Beschäftigter (weiche Standortfaktoren).
- Im neuen Flächennutzungsplan der Stadt Freising wurden gegenüber dem vorherigen Plan aus dem Jahre 1972 keine größeren Wohnbauflächenneuausweisungen vorgenommen. Die Gesamtgröße der Wohnbauflächen ist sogar geringer als im FNP von 1972. Als Grund dafür könnte evtl. eine gewisse Zurückhaltung in der Planung während der Phase der Flughafenplanung anzusehen sein.
- Anfang der 90er Jahre ist jedoch die Zahl der Bebauungsplanverfahren nahezu explosionsartig angestiegen (1975 bis 1987 durchschnittlich ein Verfahren pro

Jahr, 1990 bereits 20 beschlossene Verfahren, bis 1997 z.T. bis zu 40 laufende Verfahren).

- Die Bebauungsplanung erfolgte überwiegend im Bereich Wohnbebauung, zum Teil auch im Bereich von Nachverdichtungen.
- Aufgrund hoher Grundstückskosten ist eine Tendenz zu Geschosswohnungsbau erkennbar (maximale Ausnutzung des möglichen Baurechts). Reihenhausbebauung findet nur noch in sehr untergeordneten Umfang statt, Einfamilienhausbebauung kommt nahezu nicht mehr vor.
- Aufgrund der Nachfragesituation in letzter Zeit entwickelt sich jedoch wieder langsam ein Trend zur der Ausweisung von zumindest Reihenhausbebauung.
- Die Stadt entwickelt Baugebiete meist in einer Mischung von unterschiedlichen Bautypen (Eigenheime, Geschosswohnungsbau).
- Aufgrund hoher Bodenpreise besteht ein Trend zu kleineren Wohnungen (noch bezahlbar). Dadurch entsteht ein Problem für Familien mit Kindern, Wohnungen zu finden. Sie werden dadurch ins Umland verdrängt.
- Aufgrund der Studenten besteht jedoch auch eine hohe Nachfrage nach Kleinwohnungen.
- Das Fehlen von preiswertem Wohnraum wird immer mehr zum Problem für bestimmte Einkommensgruppen, es ist auch eine starke Zunahme von Obdachlosigkeit zu beobachten.
- Die Stadt hat mit 14,2 % einen relativ hohen Ausländeranteil.
- Die Stadt betreibt eigenen sozialen Mietwohnungsbau.
- Einschränkungen durch Fluglärm für die Wohnbebauung bestehen für die Ortsteile Achering, Pulling und Attaching.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Stadt ist in der räumlichen Entwicklung eingeschränkt (Bannwald, Weihenstephan, Wasser- und Landschaftsschutzgebiete, Lärmeinschränkungen, Autobahn).
- Erweiterungsflächen bestehen nur im Osten, die Stadt möchte diese aber zurückhaltend entwickeln, um Optionen für künftige Generationen zu erhalten.
- Ziel ist die Konzentration neuer Entwicklungsflächen auf den Hauptort Freising, in den Ortsteilen soll keine starke Entwicklung stattfinden.
- Die Stadt entwickelt zur Zeit größeres Baugebiet (Isarauenpark) mit verschiedenen Wohnungsangeboten.
- In der Stadt steht noch Wohnbauflächenpotential mit Baurecht zur Verfügung.
- Die städtebauliche Struktur der letzten Jahre wird heute kritisch gesehen. Der Trend geht zu geringerer Verdichtung, familienfreundlicher Bebauung, Stadthausbebauung. Künftige Bebauung soll maximal 3-, in Ausnahmefällen auch 4-geschossig sein.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Aufgrund hoher Baulandpreise besteht eine starke Tendenz zur Nachverdichtung.
- Ab 1996 wurden ca. 12 Nachverdichtungsbebauungspläne für gewachsene Gebiete aufgestellt (größtenteils rechtskräftig bzw. im Verfahren).
- Die Nachverdichtung hat Probleme im Bereich der Infrastruktur ausgelöst, da der Bedarf schwer kalkulierbar ist.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Wunsch nach Nachverdichtung wird anhalten. Die Stadt versucht hier aber durch Bauleitplanung steuernd einzugreifen.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Vor dem Flughafen war Freising hinsichtlich der Infrastruktur im Gleichgewicht. Die umfangreichen neu entstandenen Wohnbauflächen Anfang der 90er Jahre haben sehr hohen Infrastrukturbedarf ausgelöst, der die Stadt vor Probleme gestellt hat.
- Der Zuwachs der Bevölkerung in Verbindung mit neuen Anforderungen (z.B. Hort, Mittagsbetreuung) hat einen umfangreichen Infrastrukturbedarf ausgelöst.
- Es besteht ein hoher Druck auf Kinderkrippen (Kinder von 1-3 Jahren), da meist beide Elternteile berufstätig sind (u.a. eine Folge hoher Grundstückspreise und Mieten). Die Stadt begegnet dieser Anforderung durch verstärkte finanzielle Förderung eines Tagesmütterprogramms.
- In den letzten Jahren wurden zwei neue Kindergärten gebaut, drei weitere befinden sich in der Bau- bzw. Planungsphase, zusätzliche Räume für eine weitere Gruppe werden zum 01.09.01 angemietet.
- Derzeit entsteht ein Neubau einer Hauptschule in Lerchenfeld, bei weiterführenden Schulen sind Erweiterungsbauten sowohl bei der Realschule als auch im Hofmiller-Gymnasium notwendig. Zusätzliche Erweiterungen stehen an, wenn nicht der Einzugsbereich dieser Schulen eingeschränkt werden soll.
- Bei den Sportvereinen ist ein Anwachsen der jugendlichen Mitglieder zu verzeichnen. Weder Hallenkapazitäten noch Freiflächen reichen aus, um diesen erhöhten Bedarf abzudecken (z.Zt. ist ein Sportstättenplan in Aufstellung).
- Die Stadt hält (defizitäre) Infrastruktureinrichtungen vor, die auch den Bürgern der Nachbargemeinden zugute kommen.
- Es bestehen erhöhte Anforderungen an die Feuerwehr aufgrund der gewerblichen Entwicklung und der A 92 (Brandschutz und technische Hilfeleistung).

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Ein Ende der Entwicklung bei notwendigen Infrastrukturmaßnahmen ist derzeit nicht abzusehen. Problematisch sind vor allem flächenintensive Sportanlagen wegen des beschränkten räumlichen Entwicklungsspielraums und der hohen Bodenpreise.
- Schwerpunkte der Aufgaben liegen künftig bei Kindern und Jugendlichen und bei alten Menschen.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Gegenüber dem alten Flächennutzungsplan von 1972 gibt es keine nennenswerten zusätzlichen Gewerbeflächenausweisungen, ab ca. 1990 ist aber ein starker Anstieg der Bebauungsplanverfahren zu beobachten, deren Zahl insgesamt aber wesentlich niedriger als bei der Wohnbebauung liegt.
- Die Stadt hat bei der Flächennutzungsplanung das Harmonisierungsgebot berücksichtigt.
- Das Gewerbegebiet Clemensänger (ca. 35 ha) ist speziell im Hinblick auf flughafenbedingtes Gewerbe entstanden, hat sich aber langsamer entwickelt als erwartet. Die Prognosen sind nicht eingetreten.
- Zwischen 1993 und 1999 ist die Zahl der Arbeitsplätze angestiegen, aber auch vor der Flughafeneröffnung war bereits eine kontinuierliche und hohe Steigerung der Arbeitsplatzzahlen zu beobachten. Das größte Wachstum betraf die Branche Verkehr und Nachrichtenübermittlung (zwischen 1993 und 1999 durchschnittliche jährliche Steigerung um 47,5 %), gefolgt von der Branche Dienstleistungen).

- Ein Großteil der Firmen in Freising sind kleinere Unternehmen mit bis zu 10 Beschäftigten.
- Die niedrige Arbeitslosenquote, die auch bereits vor Flughafeneröffnung unter dem Bundesdurchschnitt lag, ist ein Indiz für die breitgefächerte und gut funktionierende Wirtschaftsstruktur im Raum Freising.
- Die niedrige Arbeitslosenquote bedeutet aber de facto Vollbeschäftigung und bereits einen Arbeitskräftemangel. Der Flughafen ist eine Konkurrenz der örtlichen Firmen um Arbeitskräfte.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Ziele der Stadt sind: Erhalt der breitgefächerten gewerblichen Struktur und Halten der Existenzgründer und spin-offs aus dem Existenzgründerzentrum Weihenstephan (grüne Biotechnologie, life-science).
- Freising verfügt über baureife, verkehrlich gut gelegene Gewerbeflächen (v.a. im Bereich Clemensänger), die für eine Ansiedlung besonders für höherwertiges Gewerbe und Dienstleistung zur Verfügung stehen. Weitere Gewerbegebietsausweisungen sind nicht vorgesehen.
- Die Stadt erwartet weitere gewerbliche Ansiedlungen und mittelfristig auch die Füllung des Gebiets Clemensänger.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Bis Anfang 1994 gab es eine kontinuierliche Steigerung der Wohn- und Gewerbebaulandpreise bis zum Hochpreisniveau. Danach erfolgte eine Abflachung der Preiskurve bzw. eine Stabilisierung auf hohem Niveau (allgemeine Entwicklung, flughafenbedingter Anteil kaum ermittelbar).
- Insgesamt ist aber ein starker Anstieg der Boden- und Mietpreise aufgrund des Siedlungsdrucks zu beobachten.
- Wohnbauland auf dem freien Markt: 1.000 DM/qm +/- 20 % (unerschlossen)
  Gewerbliches Bauland: 500-600 DM/qm (unerschlossen)
  Wohnungsmieten: 16 bis 25 DM/qm
- Einheimischenbaugebiete werden nur in begrenztem Umfang realisiert.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Stadt geht davon aus, dass vom Flughafen und seiner Entwicklung auch weiterhin erheblicher Siedlungsdruck, vor allem im Wohnungsbau, auf sie zukommt, was zwangsläufig zu Preissteigerungen führen muss.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Das Gewerbesteueraufkommen des Flughafens liegt unter 10 % des gesamten Gewerbesteueraufkommens Freisings von insgesamt 28 Mio. DM. Auf Freisinger Gebiet liegen überwiegend staatliche Einrichtungen wie Zoll etc.
- Die Einkommensteuerbeteiligung ist aufgrund des Bevölkerungswachstums gestiegen.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Die erhöhten Anforderungen im Bereich Infrastruktur und Nachfolgelasten (soziale Infrastruktur und Verkehr) wirken negativ auf den gemeindlichen Handlungsspielraum.

Verkehr

- Der Straßenverkehr auf den Einfallstraßen nach Freising hat seit der Inbetriebnahme des Flughafens deutlich zugenommen.
- Aufgrund des Arbeitsplatzpotenzials des Flughafens und der damit zusammenhängenden Wohnungen ist mit einem weiteren Ansteigen des Ziel- und Quellverkehrs von Freising in Richtung Flughafen zu rechnen. Zur Entlastung der Hauptverkehrsstraßen und Kreuzungspunkte im Innenstadtbereich ist ein Ringstraßensystem (Westtangente, Nordostumfahrung und Südtangente) geplant (Fertigstellung der Südtangente bis Ende 2002).
- Westtangente und Nordostumfahrung (Verlegung B 301 Richtung Marzling) sind vordringlich, beide Straßen sind mittelfristig durchaus realisierbar.
- Für die Zukunft ist eine weitere Verkehrszunahme im Stadtgebiet aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme (Durchgangsverkehr aus den Randgemeinden) sowie der laufenden Verdichtungen der Wohngebiete in Freising zu erwarten.
- Das ÖPNV-Angebot wurde erweitert (Buslinie 635). Die Linie wird von Fluggästen, Flughafenmitarbeitern, aber auch von Pendlern genutzt, die am Besucherpark in die S 8 umsteigen. Problem sind die aufgrund der Verkehrsbelastung zwischen Freising und Flughafen längeren Fahrzeiten, so dass Anschlüsse an andere Bus- oder S-Bahn-Linien zum Teil nicht gewährleistet sind. Die Stadt strebt daher Busbeschleunigungsmaßnahmen an. Die Realisierung hat bereits begonnen.
- Die Stadt wünscht sich eine Taktverdichtung der S1 und eine Verbesserung der ÖPNV-Beziehung zum Hochschulstandort Garching (U-Bahnhaltestelle).
- Es besteht der Wunsch nach einem weiterem S-Bahnhaltepunkte in Freising Süd (Isarauenpark) und einem Bahn-Haltepunkt in Freising-Nord (Richtung Marzling).
- Die Marzlinger Spange wird wegen der Gefahr der Abhängung der Stadt von der Zuglinie München - Regensburg und der Zerschneidung der Isarauen entschieden abgelehnt. Es besteht eine Präferenz für die Pullinger Spange oder die Neufahrner Kurve (Einschleifung in die S 1).

Resumée

- Der Flughafen München war für die Stadt Freising "aus wirtschaftlicher Sicht nicht notwendig, aus regionalplanerischer Sicht sicherlich eine Ergänzung für die Attraktivität unseres Raumes."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Stadt Freising "mit großer Sorge, aufgrund der Probleme, die mit einem so großen Wachstum zusammenhängen, vor allem in Bezug auf die Integration der Mitbürgerinnen und -bürger in das Gesamtgefüge."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Zeitgerechte Zurverfügungstellung der erforderlichen Infrastruktur, um den Ansturm zu bewältigen. Nicht nur Freising ist aufgerufen, sich dem Siedlungsdruck zu stellen Sondern auch die Lasten aus der Entwicklung müssen auf die Partner der Region verteilt werden. Jeder Partner muss den Bereich übernehmen, den er imstande ist zu übernehmen (Bsp. Bau von Sozialwohnungen). Positive und negative Folgen müssen auf die Region verteilt werden. Umweltbelastungen durch ein weiteres Flughafenwachstum (Ausweitung der Nachtflugregelung, 3. Startbahn mit entsprechender Lärm- und Abgasbelastung) wären für die Freisinger Bürger ein großes Problem."

Stadt Garching b. München

Landkreis:	München
Zentralörtlichkeit:	SSP
Einwohner (2000):	15.512
SV Beschäftigte (2000):	11.078
Flughafenbeschäftigte (2000):	103

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Es sind keine großen Auswirkung des Flughafens auf die Bevölkerungsentwicklung erkennbar.
- Es gab zwar ein Bevölkerungswachstum, Hintergrund sind aber weniger flughafenbedingte Auswirkungen, sondern die Flächenausweisungspolitik der Stadt.
- Es herrscht eine große Fluktuation bei der Wohnbevölkerung.
- Auch in Garching hat die Zahl der Einpersonenhaushalte zugenommen. Dies ist aber keine außergewöhnliche, auf den Flughafen zurückzuführende Entwicklung.
- Es besteht kein besonders großer Siedlungsdruck auf die Stadt.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Aussagen sind nicht möglich, da sich nach der Kommunalwahl die Siedlungsflächenpolitik möglicherweise ändert.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Stadt hat Wohnbauflächen im wesentlichen für den eigenen Bedarf ausgewiesen.
- Die Stadt hat Wohnbauflächen nur ausgewiesen, wenn diese in städtischem Eigentum waren.
- Die Wohnbauentwicklung wurde in den letzten 10 Jahren fast ausschließlich in Einheimischenmodellen betrieben. Nachfrage bestand nach Doppel- und vor allem Reihenhäusern. Die Grundstücksgrößen für Reihenhäuser liegen bei rd. 200-220 qm.
- Verdichtungstendenzen sind deutlich zu beobachten. Sie sind aber eher die Folge hoher Grundstückspreise und der U-Bahn als des Flughafens.
- Die Nachfrage nach Einheimischenbauland ist immer deutlich höher als das Angebot.
- Mietwohnungsbau gibt es in Garching wenig, Mietwohnungen sind i.d.R. vermietete Eigentumswohnungen.
- Sozialer Mietwohnungsbau wurde durch Wohnungsbaugesellschaften (z.B. Wohnungsbaugesellschaft München Land) realisiert und die Stadt hat dann Belegungsrechte erworben. Insgesamt sind 629 Sozialwohnungen vorhanden. Prob-

lem sind die sehr geringen Einkommensgrenzen für die Nutzungsberechtigung, die soziale Problempunkte entstehen lassen.
- Da Garching Universitätsstandort ist, spielen auch private und öffentliche Studentenwohnungen eine Rolle.
- Es bestehen zum Teil Lärmbelästigungen beim Anflug, diese haben aber keine Auswirkung auf die Siedlungsentwicklung.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Siedlungsentwicklung wird auch künftig von der Nachfrage abhängen.
- Bei Wohngebieten überwiegt der Wunsch nach kleinen Grundstücken (Reihenhäuser).
- Die Stadt erwägt in Zusammenarbeit mit dem Studentenwerk den Bau von weiteren Studentenwohnungen.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Nachverdichtung kommt im verstärkten Umfang vor. Sie betrifft vor allem eine relativ dichte Überbauung der restlichen aufgelassenen Hofstellen. Auslöser ist vor allem die U-Bahn.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Trend zur Nachverdichtung wird sich mit der Inbetriebnahme der U-Bahn noch verstärken.
- Die Umnutzung landwirtschaftlicher Hofstellen wird künftig nur noch eine geringe Rolle spielen, da es fast keine Landwirte mehr gibt (Umbau für Eigennutzung, in Dirnismaning verstärkt Umnutzung zu Gewerbe).

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Es hat ein kontinuierlicher Ausbau der Infrastruktur stattgefunden (Kindergärten, Horte, Bürgerhaus etc.), so dass heute keine nennenswerten Defizite vorhanden sind.
- In den letzten Jahren sind verstärkte Anstrengungen für den U-Bahn-Bau unternommen worden.
- Es besteht noch Bedarf für eine Dreifachturnhalle.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Garching ist durch eine günstige Lage zwischen der LH München und dem Flughafen, eine gute Anbindung an Straßennetz (A9) und die U-Bahn-Anbindung gekennzeichnet.
- Für die Gewerbeentwicklung waren und sind mehrere Aspekte von Bedeutung: die Hochschule (v.a. Informatik), die U-Bahn, aber auch der Flughafen.
- Es ist eine Veränderung der Gewerbestruktur im Gewerbegebiet Hochbrück (das vor 40 Jahren entstanden ist) im Gang: von Baugewerbe Richtung Büro/Dienstleistungen.

- Es besteht eine hohe Nachfrage nach Gewerbeflächen. Die Stadt hat aber noch kein verfügbares Flächenpotential. Der Siedlungsdruck im Gewerbe ist deutlich höher als beim Wohnen.
- Die Straßenverkehrssituation in der Stadt hemmt die gewerbliche Entwicklung zur Zeit.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die weitere gewerbliche Entwicklung hängt von der Kommunalwahl ab.
- In Hochbrück sind noch umfangreiche Flächen für eine Umstrukturierung vorhanden. Die Umstrukturierung des Gewerbegebietes wird sich künftig schneller vollziehen, wenn erst einmal eines der neuen Vorhaben, z.B. Caterpillargelände, realisiert ist.
- Der Bürgermeister hält die Entwicklung weiterer Gewerbeflächen aufgrund des Nachfragedrucks für unausweichlich (Vielbert, Ausgründungen aus Gründerzentrum).

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wohnbauland auf dem freien Markt: ca. 1.300 bis 1.500 DM/qm (erschlossen)
- Wohnbauland Einheimischenmodell: ca. 1000 DM/qm (erschlossen)
- Gewerbliches Bauland: ca. 800 DM/qm (erschlossen)
- Wohnungsmieten: bis ca. 22 DM/qm
- Die Stadt sieht die Wohn- und Gewerbeentwicklung im Gleichgewicht.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer ist aufgrund des Einwohnerzuwachs kontinuierlich angestiegen.
- Das Gewerbesteueraufkommen ist schwankend, z.B. durch Fusionen.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der Spielraum ist zur Zeit gering, da die U-Bahn viele finanzielle Mittel bindet.
- Nach der Fertigstellung der U-Bahn bleibt mehr Spielraum für andere Investitionen, allerdings bindet die U-Bahn dauerhaft hohe Betriebskosten (ca. 2 Mio/Jahr).

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Stadt setzt dringend auf eine weitere gewerbliche Entwicklung bzw. gewerblichen Strukturwandel zur Erhöhung der Gewerbesteuereinnahmen. "Die U-Bahn muss in Form erhöhter Gewerbesteuereinnahmen auch Früchte bringen".

Verkehr

- Der Verkehr hat deutlich zugenommen. Dies sind aber nicht nur die Auswirkungen des Flughafens.
- Es besteht ein hohe Belastung auf der A 9, der B 471 und der B 11 (auch Umleitungsverkehr von A 9).
- Die Stadt hält den Ausbau der A 9 für dringend erforderlich.

- Besondere Problempunkte sind die Ortsdurchfahrt der B 11 und die B 471 zwischen B 13 und B 11.
- Die Stadt plant eine Ortsumfahrung (Westumfahrung) sowie anschließend den Umbau der B 11 im Bereich der Ortsdurchfahrt.
- Es ist eine U-Bahn-Verlängerung bis zur Universität geplant. Dies wird auch eine Erhöhung der Fahrgastzahlen und eine Taktverdichtung mit sich bringen.
- Eine sehr langfristige Option ist die Verlängerung der U-Bahn bis zu einem Verknüpfungspunkt mit einer Flughafen-S-Bahn.
- Das Buslinienangebot in Garching ist sehr gut.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Stadt Garching b. München "ein überörtliches Verkehrsmittel, das nicht nur negative, sondern natürlich auch positive Auswirkungen gehabt hat".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Stadt Garching b. München mit Sorge. "Ich bin aber Optimist, und ich glaube, dass der Fortschritt nicht aufzuhalten ist. Er muss nur in geordneten Bahnen gelenkt werden".

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„In der Realisierung einer optimalen Verkehrsinfrastruktur."

Gemeinde Haag an der Amper

VG Zolling

Landkreis:	Freising
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	2.849
SV Beschäftigte (2000):	284
Flughafenbeschäftigte (2000):	102

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Das Anwachsen der Bevölkerung in den letzten 10 Jahren ist nicht durch Flughafen ausgelöst, sondern war seit vielen Jahren Ziel der bis dahin ländlichen Gemeinde. Der Flughafen war bei dieser Entwicklung behilflich und hat dazu geführt, dass das Ziel eher erreicht wurde. Die Zielgröße von ca. 3.000 ist heute fast exakt erreicht.
- Anfang der 90er Jahre war - bedingt durch den Flughafen - auch in Haag ein Siedlungsdruck auf die Gemeinde spürbar, die Gemeinde hat dem aber nicht nachgegeben.
- Das Bevölkerungswachstum ist sowohl durch natürliches Bevölkerungswachstum als auch durch Zuzüge entstanden.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Ein weiteres stärkeres Wachstum ist nicht angestrebt. "Wir wollen nicht mehr viel größer werden."
- Die ländliche Struktur der Gemeinde soll erhalten bleiben.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Wohnsiedlungsentwicklung wurde immer in engem Zusammenhang mit der Infrastrukturentwicklung gesehen. Ziel war und ist die Auslastung der Kapazitäten, z.B. von Schule und Kläranlage. Diese harmonische Entwicklung wird als sehr positiv gesehen.
- Die Bevölkerungsentwicklung wurde durch die Bauleitplanung von der Gemeinde gesteuert.
- Die Wohnsiedlungsentwicklung hat vor allem in Haag stattgefunden, in den kleineren Ortsteilen fand i.d.R. nur eine Bautätigkeit durch Nachgeborene statt.
- Geschosswohnungsbau/Mietwohnungsbau ist in geringem Umfang in Haag als Folge veränderter Haushaltsstrukturen (Singles, Zwei-Personen-Haushalte) entstanden. Dies ist möglicherweise durch den Flughafen beeinflusst.
- In zeitlichem Zusammenhang mit dem Flughafen sind veränderte Bebauungsstrukturen zu beobachten, z.B. verdichteter Eigenheimbau (Reihenhausanlage). Dies bildet allerdings eher die Ausnahme.

- Vorherrschend sind in Haag nach wie vor Eigenheime mit Garten (bevorzugt freistehend oder als Doppelhaushälfte).
- Der westliche Teil von Haag ist von startenden Flugzeugen sehr stark vom Fluglärm betroffen. Durch das neue Anflugverfahren (Satellitenführung) ist Haag stärker belastet. Die gemeindliche Entwicklung ist durch den Fluglärm aber nicht beeinträchtigt.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Größere Baugebiete sind zur Zeit nicht vorgesehen. Ein Bedarf, etwa durch Siedlungsdruck vom Flughafen, ist zur Zeit nicht vorhanden.
- Grund für die eher geringe Nachfrage ist die etwas abseitige Lage Haags im Vergleich zu benachbarten Gemeinden wie Zolling und Langenbach. Dies wird aber positiv gesehen.
- Haag ist als Wohnstandort auch wegen der landschaftlichen Qualitäten sehr attraktiv, allerdings bestehen Defizite bei den Einkaufsmöglichkeiten.
- Die Siedlungsentwicklung ist durch landschaftliche und naturräumliche Restriktionen heute stärker eingeschränkt.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Eine Umnutzung landwirtschaftlicher Betriebe findet schon seit langem statt, u.a. ausgelöst durch den Kraftwerksbau.
- Baulückenschließungen finden nur in geringem Umfang statt, und wenn, dann mit geringerer Dichte als z.B. in Zolling. Zur Zeit besteht aber kein besonderer Druck auf Baulückenbebauung.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Innenentwicklung wird auch künftig keine große Rolle spielen, weil Haag von flughafenbedingtem Siedlungsdruck nicht so stark betroffen ist.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Alle wichtigen öffentlichen Infrastruktureinrichtungen sind vorhanden (zweizügige Grundschule, Kindergarten, Kläranlage, usw.).
- Die Infrastruktur der Gemeinde wurde auf die anvisierte Bevölkerungszahl von 3.000 abgestimmt.
- Problem sind die fehlenden Einkaufsmöglichkeiten (Supermarkt), vor allem für ältere Menschen.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Veränderungen durch den Flughafen sind nicht erkennbar.
- Die gewerbliche Entwicklung ist gering.
- Eine Entwicklung findet allenfalls durch die Erweiterung ortsansässiger Betriebe statt. Neuansiedlungen sind eher die Ausnahme, u.a. weil die Verkehrsanbindung nicht optimal ist.
- Es gibt ein größeres Gewerbegebiet in Untermarchenbach mit produzierendem Gewerbe, das Gewerbegebiet Stockwiese (nahe Kläranlage) steht leer.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Gemeinde hat mit der Ausweisung von Gewerbegebieten die Voraussetzungen für gewerbliche Ansiedlungen geschaffen und würde sich eine etwas stärkere gewerbliche Entwicklung durchaus wünschen. Eine positive Entwicklung ist aber nicht in Sicht.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wohnbauland auf dem freie Markt: ca. 450 DM/qm
  In den kleineren Orten sind die Preise eher geringer, allerdings liegen kaum Kenntnisse vor, weil hier Grundstücke selten verkauft, sondern an die Nachgeborenen weitergegeben werden.
- Wohnbauland im Einheimischenmodell: ca. 350-400 DM/qm
- Die Gemeinde hat zwei Baugebiete im Einheimischenmodell realisiert.
- Angaben für Gewerbe liegen nicht vor.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die künftige Entwicklung soll nur über Einheimischenbaugebiete geschehen.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer ist aufgrund des Einwohnerzuwachses und dem hohen Beschäftigungsstand (auch am Flughafen) angestiegen.
- Die Gewerbesteuereinnahmen sind eher gering.
- Der ehemals größte Gewerbesteuerzahler (IAW) fällt (zeitweise) aus, die künftigen Einnahmen sind ungewiss. Die sonstigen Gewerbesteuereinnahmen sind zur Zeit (noch) eher gering.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der finanzielle Handlungsspielraum wird geringer, v.a. aufgrund der Veränderungen bei IAW/e.on.
- Allerdings wurden die Investitionen für die Infrastruktur immer eher im voraus getätigt, so dass heute keine größeren Aufwendungen für Infrastrukturleistungen erforderlich sind und daher auch sinkende Gewerbesteuereinnahmen eher ein geringeres Problem bedeuten.

Verkehr

- Der Flughafen hat eindeutig negative Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen.
- Es ist eine Zunahme des Verkehrs auf der FS 22 (Attenkirchen - Langenbach) als Umgehung des Staus auf der B 301 im Bereich Freising (v.a. Pendlerverkehr) zu beobachten. Das Problem besteht vor allem in Langenbach.
- Betroffen davon sind die Haager Ortsteile Ober-, Mitter- und Untermarchenbach.
- Untermarchenbach ist zudem durch ein örtliches Gewerbegebiet (Betonwerk) und die Kreisabfalldeponie zusätzlich belastet.
- Ein weiterer Problempunkt ist die Kreuzung FS 22/St 2054. Die Gemeinde strebt hier einen Kreisverkehr an.
- Gewünscht wird die Ostumfahrung Freising, die Westumfahrung Moosburg und die Ortsumfahrung Langenbach.

- Da die St 2084 langfristig als Zubringer zum Flughafen vorgesehen ist, wird eine weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens erwartet.
- Es besteht ein Grundangebot im ÖPNV: das Anrufsammeltaxi als Zubringer nach Zolling. Dies wird positiv beurteilt, da die Fahrzeit durchaus attraktiv ist. Problem ist die Blockierung des Busses im morgendlichen Berufsverkehr auf der B 301.
- Ein fehlender besserer ÖPNV Anschluss (z.B. Bahnanschluss) wird als negativer Standortfaktor für die Entwicklung Haags gesehen.

Resumée

- Der Flughafen München war „für Arbeitnehmer eine gute Einrichtung. Für Anlieger, gerade im westlichen Teil von Haag, schlecht."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Haag an der Amper mit „Gelassenheit. Ich glaube nicht, dass wir dadurch mehr Negatives hinnehmen müssen."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„In der Lösung der verkehrlichen Probleme."

Gemeinde Hallbergmoos

Landkreis:	Freising
Zentralörtlichkeit:	KIZ
Einwohner (2000):	40.890
SV Beschäftigte (2000):	4.115
Flughafenbeschäftigte (2000):	369

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Es ist ein starker Bevölkerungszuwachs erkennbar, der im wesentlichen durch Zuzüge verursacht ist. In der Gemeinde leben heute deutlich mehr Zugezogene als Einheimische. Viele Zuziehende kommen aus München.
- Der überwiegender Teil der Zuziehenden arbeitet am Flughafen, im Ort oder in der Flughafenregion.
- Hallbergmoos ist eine „sehr junge Gemeinde“, d.h. das Durchschnittsalter in der Bevölkerung liegt bei rd. 35 Jahren.
- Es ist, u.a. bedingt durch die vorhandenen Arbeitsplätze, eine Zunahme der Bevölkerung in der Gruppe der 16-40jährigen zu beobachten. Hierunter sind viele Familien mit Kindern und Singles (Zweitwohnsitze).
- Zu beobachten ist auch ein überproportionaler Anstieg der über 65jährigen. Dies sind oft nachziehende Familienangehörige der jungen Haushalte.
- Es ist ein Anstiegt der Zweitwohnsitze zu beobachten.
- Es ist ein Anstieg von Wohngeldanträgen zu beobachten, eine „neue Armut“ wird sichtbar.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Bei einem Zuwachs von 3,7 %/a (vom Gemeinderat vorgegeben) wird sich die Einwohnerzahl von Hallbergmoos von 7.188 im Jahr 2000 auf 14.866 im Jahr 2020 gut verdoppeln.
- Bürgermeister Stallmeister sieht keine Möglichkeiten die Entwicklung zu steuern, da allein durch Ausnutzung vorhandenen Baurechts eine Einwohnerzahl von rd. 15.000 möglich ist.
- Realistisch erscheint auf Basis des gültigen Flächennutzungsplans eine künftige Bevölkerungszahl zwischen 15.000 und 20.000 (theoretisch möglich wären auf dieser Basis sogar bis zu 35.000 Einwohner).
- Die Nutzung aller Flächenpotentiale ist nicht unbedingt gemeindlicher Wunsch, aber notwendig im Hinblick auf die Schaffung bezahlbaren Wohnraums.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Es ist ein erheblicher Druck auf den Wohnungsmarkt vorhanden. Der Druck auf Hallbergmoos wird als Ausdruck des Drucks auf die Region insgesamt gesehen.

- Die Baugebietsentwicklung wird als wichtige Möglichkeit gesehen, um Wohnraum für Auswärtige zu schaffen und um den Preisanstieg zu verlangsamen.
- Die Gemeinde sieht die Bauflächenverfügbarkeit und damit die Wohnsiedlungs- und Bevölkerungsentwicklung in starkem Maße abhängig und erschwert durch die fehlende Bereitschaft der Eigentümer, Grund zu verkaufen. Dabei spielen auch steuerliche Aspekte - die Verlängerung der Spekulationsfrist von 2 auf 10 Jahre bei Überführung von Betriebs- in Privatvermögen eine Rolle.
- Es ist eine deutliche Verkleinerung der Grundstücksgrößen zu beobachten, z.B. Doppelhausgrundstücke sind von ca. 450 qm auf ca. 250 qm gesunken.
- Es bestehen deutliche Verdichtungstendenzen, d.h. eine Tendenz zu Reihenhäusern/Doppelhäusern und höheren Geschosszahlen.
- Es ist trotz Nachfrage nach Mietwohnungen ein Rückgang des Mietwohnungsbaus und ein Trend zu selbstgenutztem Eigentum (steuerliche Aspekte) zu beobachten.
- Derzeit besteht die größte Nachfrage nach Doppelhäusern, aber auch nach großen Eigentumswohnungen.
- Im Norden der Gemeinde ist aufgrund der Fluglärmschutzzonen Wohnen kaum zulässig, die ausgewiesenen Kleingewerbezonen finden keine Nachfrage.
- Probleme auf dem Wohnungsmarkt werden eher im wachsenden Arbeitsplatzstandort Flughafen als im Wachstum des eigenen Gewerbegebietes gesehen.
- Die FMG besitzt eigene „Wohnheime" für Flughafenbeschäftigte in Hallbergmoos.
- Auch die Betriebe im Gewerbegebiet denken über Betriebswohnungsbau nach.
- Die Gemeinde hat Belegungsrecht für 27 Sozialwohnungen des Kreises.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- In der neuen Ortsmitte soll Geschosswohnungsbau (3-geschossig) entstehen, im Süden der Gemeinde (Goldach) weiterhin Doppelhaus-/Reihenhausbebauung sowie max. 6-Familien-Hausbebauung (2-geschossig).

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Innenentwicklung spielt aufgrund der Struktur der Gemeinde eine sehr große Rolle, v.a. in Form von Umnutzung der Flächen ehemaliger Hofstellen im Ort.
  Als Beispiel: auf einem landwirtschaftlichen Anwesen mit ehemals einer Wohneinheit sind 41 Eigentumswohnungen entstanden.
- Die Baulückenschließung spielt v.a. im Rahmen einer langfristigen Baulandbevorratung für Familienmitglieder eine Rolle.
- In den letzten 5 Jahren wurden im Durchschnitt rd. 54 Wohneinheiten pro Jahr im Rahmen der Innenentwicklung/Nachverdichtung erstellt.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Aufgrund der Siedlungsstruktur wird auch weiterhin eine massive Zunahme der Wohneinheiten durch Innenentwicklung erwartet, z.B. auf ehemaligen Hofstellen.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Das starke flughafenbedingte Bevölkerungswachstum hat zahlreiche Infrastrukturmaßnahmen ausgelöst: Schule mit Erweiterung, 2 weitere Kindergärten (4. Kindergarten ist zur Zeit in Planung), Kläranlage etc.

- Als Folge hoher Mieten wurde auch der Bau und ggf. die Erweiterung von Obdachlosenunterkünften erforderlich.
- Bisher erfolgte die Finanzierung der Infrastruktur durch Abschöpfung von Planungsgewinnen im Gewerbegebiet (insgesamt ca. 70 Mio. DM).

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Aufgrund weiteren Wachstums besteht auch künftig steigender Infrastrukturbedarf: Erneute Schulerweiterung, zweite Schule (Grundschule und evtl. weiterführende Schule), neuer Hort, ggf. 5. Kindergarten, neues Bürgerzentrum, neue Gemeindehalle, neues Rathaus, neuer Sport- und Freizeitpark, Erweiterung der Kläranlage, Gemeindestraßenbau.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Das Gewerbegebiet ist eine Konsequenz des Flughafens, da sich Firmen wegen der Nähe zum Flughafen ansiedeln.
- Hallbergmoos besitzt als eine der wenigen Gemeinden zwischen Flughafen und LH München bzw. Flughafen und Messe eine hohe Standortortgunst.
- Durch große Büroflächenleerstände privater Investoren bei der Inbetriebnahme des Flughafens herrschten günstige Bedingungen für ansiedlungswillige Unternehmen der IT-Branche (i.d.R. Betriebe mit kurzen Planungshorizonten).
- Heute gibt es ca. 100 Betriebe der IT-Branche in Hallbergmoos.
- Infolge des Flughafens hat sich die Gewerbestruktur deutlich geändert: von kleinen Handwerksbetrieben hin zu Unternehmen der IT-Branche, aber auch Speditionen. Im Gewerbegebiet haben sich Marktführer wie z.B. SAP angesiedelt, die Zugpferde für andere Unternehmen sind.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Hallbergmoos ist auch in Zukunft kein Standort für produzierendes Gewerbe, außer umweltverträgliche Produktion.
- Hallbergmoos wird auch künftig ein ausgesuchter Bürostandort sein, mit ca. 15.000 bis 18.000 Arbeitsplätzen im Endausbau des Gewerbegebiets (heute geschätzt ca. 5.500 Arbeitsplätze).
- Es ist eine starke Abnahme der Geschossfläche je Arbeitsplatz beobachtbar – 16-18 qm bzw. sogar bis zu 12 qm/Arbeitsplatz (3 Personen auf 2 Arbeitsplätzen).

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Nach Aufhebung des Baustopps herrschte Goldgräberstimmung mit Preisen von bis zu 1.400 DM/qm für Gewerbe- und 1.000 DM/qm für Wohngrundstücke. Zur Zeit der Inbetriebnahme des Flughafens sanken die Preise aber ab.
- Insgesamt gab es einen starken Preisanstieg bei Grundstücken und Mieten. Das hohe Preisniveau wird sehr problematisch gesehen, da Wohnraum für normal bis gering Verdienende, v.a. für Familien, kaum mehr bezahlbar ist. Eine Folge davon ist, dass örtliche Handwerksbetriebe keine Mitarbeiter mehr finden.
- Wohnbauland auf dem freien Markt: ca. 650 -800 DM/qm (abhängig von GFZ)
- Wohnbauland im Einheimischenmodel: ca. 220 bis 250 DM/qm
- Gewerbliches Bauland: ca. 600 DM/qm (unerschlossen, GFZ 1,0)
- Wohnungsmieten: Neubau: 18-20 DM/qm, Altbau: ca. 15 DM/qm

- Die Gemeinde realisiert Einheimischenbaugebiete. Der Eigentümer tritt 50 % der Fläche zu einem Preis von 100 DM an die Gemeinde ab und erhält 50 % des Nettobaulandes.
- Regional wird das Ungleichgewicht von Arbeitsplätzen und Wohnbevölkerung als problematisch angesehen. Vorschlag: regionale Schwerpunktsetzungen bei Wohn- und Gewerbenutzung.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Tendenz der Preise bei Wohngrundstücken und Mieten ist weiterhin stark steigend.
- Die Baulandausweisung wird als einziges Instrument gesehen, den Anstieg der Boden- und Mietpreise zu verlangsamen.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Das Gewerbesteueraufkommen ist über die Jahre hinweg konstant geblieben und nur langsam angestiegen.
- Problematisch sind starke Schwankungen der Gewerbesteuereinnahmen.
- Neu angesiedelte Betriebe zahlen i.d.R. in den ersten Jahren keine Steuern.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der Handlungsspielraum hat sich kaum verändert – höheren Einnahmen stehen auch höhere Ausgaben gegenüber
- Der Handlungsspielraum entstand zu Beginn der jüngeren gewerblichen Entwicklung im wesentlichen nur aus der Abschöpfung von Planungsgewinnen.
- Die Gemeinde hat zunächst hohe Infrastrukturausgaben für Neubürger zu tragen, erst nach ca. 10 Jahren setzt eine Amortisierung für die Gemeinde ein.
- Die Gemeinde hat zudem eine „kritische Phase" erreicht, in der infolge des Wachstums vorhandene Einrichtungen nicht mehr ausreichen, z.B. Rathaus.
- Das Anspruchsdenken der Bevölkerung und der Arbeitnehmer an die Gemeinde steigt und führt zu höheren Kosten (Beispiel Busanbindung).

Verkehr

- Es ist eine Zunahme des Verkehrs zu beobachten.
- Der Bürgermeister denkt zur Entlastung der Ortsdurchfahrten über einen Ring von Ortsumfahrungsstraßen mit kurzen Verbindungen in den Ort nach (mittel- bis langfristige Perspektive).
- Die Gemeinde hofft auf Entlastung durch den Bau der B 388 a. Bei anhaltendem Verkehrswachstum wird ein vierspuriger Ausbau als erforderlich angesehen.
- Es bestehen konkrete Überlegungen für eine weitere Anbindung an die FS 44 (Nordumgehung).
- Die ÖPNV-Anbindung der Gemeinde nach München und zum Flughafen ist durch die S 8 gut. Die Lage des Haltepunktes erfordert jedoch einen Buszubringer bzw. Anrufsammeltaxi. Die ÖPNV-Anbindung nach Freising ist schlecht.
- Die Gemeinde erwartet eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung beim 10-Minuten-Takt der S-Bahn, damit wird auch eine Änderung der örtlichen Busverbindung zur S-Bahn erforderlich.
- In der Gemeinde wird eine Diskussion um einen zweiten S-Bahnhof im Norden (Gewerbegebiet) geführt.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Hallbergmoos „sicherlich in vielen Bereichen von Vorteil, hat aber auch eine Menge Nachteile mit sich gebracht."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Hallbergmoos mit „großer Angst, weil wir das nicht bewältigen können, wenn wir nicht alle an einem Strang ziehen und wenn wir nicht alle als Region denken."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„In der Wohnraumbeschaffung und bei der Infrastruktur (Straßen, ÖPNV)."

Gemeinde Hohenkammer

Landkreis:	Freising
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	2.188
SV Beschäftigte (2000):	295
Flughafenbeschäftigte (2000):	23

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Das Wachstum in den letzten 15-20 Jahren ist bewusst und gesteuert. Zielgröße waren 2.000 Einwohner.
- Das Wachstum ist vor allem eine Folge des Zuzugs junger Familien (Neubaugebiete).
- Der Flughafen verursacht deutlichen Siedlungsdruck in der Gemeinde.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Baulandausweisungen erfolgten zur Erreichung der anvisierten Bevölkerungszahl. Das größte Vorhaben war das Baugebiet Hohenkammer-Ost.
- Die Bebauung in den neuen Baugebieten ist aus gemeindlicher Sicht z.T. zu dicht und führt zu Problemen, z.B. bei Stellplätzen.
- Hohenkammer ist als Wohnstandort attraktiv (gute Straßenverkehrsanbindung, Infrastruktur).
- Nachfrage besteht vor allem nach freistehenden Einfamilien- oder Doppelhäusern.
- Investiver Wohnungsbau (Mietwohnungsbau) ist vorhanden.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- In den nächsten Jahren ist trotz der Erwartung eines anhaltenden Siedlungsdrucks ein geringeres Wachstum geplant (ca. 2-3 %/a). Die ländliche Struktur soll erhalten bleiben.
- Gemeinde wird nur noch Baugebiete (Wohnen und Gewerbe) ausweisen, wo sie Eigentümerin der Flächen ist, um Einfluss auf die Grundstückspreise zu haben.
- Die Entwicklung von Baugebieten soll schwerpunktmäßig für Einheimische erfolgen, aber auch für Zuziehende (Anteil ca. 30-40 %).
- Geplant sind künftig vor allem Gebiete mit Einfamilien- und Doppelhäusern (Erhalt der ländlichen Struktur).

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Es besteht ein erhebliches Flächenpotential für ca. 100–110 Häuser im Innenbereich (Stand 1999) in der Gemeinde.

- Die Innenbereichsflächen werden nur zögerlich und überwiegend von Nachgeborenen genutzt und selten verkauft (seit 1999 zwei Bauvorhaben).

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Umnutzung landwirtschaftlicher Hofstellen in kleineren Ortsteilen ist theoretisch von großer Bedeutung und stellt ein erhebliches Flächenpotential dar. Die Steuerungsmöglichkeiten der Gemeinde werden z.Zt. in einem Gutachten untersucht.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Der Infrastrukturausbau in der Gemeinde geschah vor dem Hintergrund der anvisierten Bevölkerungszahl und dem Ziel einer Auslastung der Kapazitäten.
- Die Infrastruktur wurde in Vorleistung erstellt (begonnen etwa 1982). Grundschule, Kläranlage, Kanalisation, zweiter Kindergärten sind vorhanden.
- Problemtisch ist die Grundversorgung mit Lebensmitteln. Es besteht der Wunsch nach einem Supermarkt.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Infrastruktureinrichtungen (z.B. Kläranlage, Wasserversorgung, Kindergarten) sind auch für das geplante weitere moderate Wachstum ausreichend

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- In Hohenkammer hat es immer nur wenige große Arbeitgeber gegeben (Bay. Raiffeisenzentrale (BRZ), Abfallverwertung).
- Nach Schließung der Brauerei erfolgte 1998 die Entwicklung des Gewerbegebiets Eglhausen mit ca. 250 Arbeitsplätzen (Produzierendes Gewerbe, Handwerk, kleine Spedition).

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Eine Nachfrage nach gewerblichen Flächen ist zwar vorhanden, aber mit eher stagnierender bis rückläufiger Tendenz.
- Kurz- und mittelfristig ist kein weiteres Gewerbegebiet geplant

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Flughafenentwicklung hat zu Preisanstiegen von ca. 30-40 % geführt.
- Wohnbauland auf dem freien Markt: 580 DM/qm (erschlossen)
- Wohnbauland im Einheimischenmodell: ca. 400 – 450 DM/qm (erschlossen)
- Gewerbliches Bauland: GE ca. 200 DM, GI ca. 230 DM/qm (erschlossen) mit Potential bis ca. 260 – 300 DM/qm.
- Wohnungsmieten: ca. 14-15 DM/qm
- Besonderheit des Bodenmarktes: Hauptgrundstückseigentümer in Hohenkammer ist die DG-Bank.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Das Preisniveau für Wohnbauland wird eher steigen.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer ist aufgrund des Einwohnerzuwachses gestiegen.
- Die Übernahme der BRZ durch die DG-Bank hat starke Einbußen in der Gewerbesteuer mit sich gebracht. Die BRZ war Hauptgewerbesteuerzahler.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der Handlungsspielraum hat sich mit Abbau der Schulden aus den Infrastrukturinvestitionen verbessert.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Aussicht ist aufgrund wachsender kommunaler Aufgaben insgesamt eher pessimistisch.

Verkehr

- Es ist ein Anstieg des Verkehrs auf der B 13 zu beobachten, als Folge der Überlastung der A9 (Ausweichverkehr) und regionalen Verkehrs aus dem Dachauer Hinterland in Richtung A 9 und München.
- Problem ist der Schwerlastverkehr in Richtung Petershausen/Augsburg und der Ausbauzustand der St 2054 Richtung Petershausen.
- Problemschwerpunkt ist die Gemeindeverbindungsstraße im Bereich Untermarbach.
- Die B 13 ist zwischen Hohenkammer und Fahrenzhausen Unfallschwerpunkt.
- Die Gemeinde strebt eine Ortsumfahrung der B 13 ab Kreuzungsbereich Oberwohlbach/Untermarbach an. Von verschiedenen Trassenvarianten wird die Ostumfahrung bevorzugt.
- Die Gemeinde wünscht eine Nordumfahrung von Untermarbach sowie eine Ortsumfahrung von Eglhausen.
- Die ÖPNV-Erschließung ist unzureichend (Buslinie Freising-Allershausen-Hohenkammer-Petershausen). Die Bedienungsqualität hat sich im letzten Jahr verschlechtert, die Perspektive ist „trostlos".

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Hohenkammer als Abflugort für Urlaubsflüge und auch hinsichtlich der Attraktivität von Arbeitsplätzen sicher eine Verbesserung. Er hat allerdings spezielle Nachteile gebracht im Bereich Verkehr, die, wenn das Wachstum anhält, zum Verkehrskollaps führen.
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Hohenkammer mit einiger Sorge in den Bereichen Verkehr und der Belastungen insgesamt (Veränderung des Raumes im Münchner Norden).

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
"Im Bereich Verkehr : Verbesserung der Straßenerschließung zum Flughafen, Ausbau der A9, Ausbau der B 13, Ausbau der St 2054, Verbesserung des ÖPNV."

Gemeinde Hohenpolding

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	1.249
SV Beschäftigte (2000):	94
Flughafenbeschäftigte (2000):	41

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Vor Mitte der 90er Jahre war eine Bevölkerungsabnahme zu beobachten, danach erfolgte ein moderates Wachstum gesteuert durch die gemeindliche Bauleitplanung.
- Die Neubevölkerung besteht überwiegend aus zuziehenden jungen Familien bzw. jungen Paaren (in den Baugebieten lebt eine sehr junge Bevölkerung mit im Durchschnitt ca. 35 Jahren).

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde hält ein weiteres moderates Bevölkerungswachstum für verträglich. In den nächsten 15 Jahren ist ein Wachstum bis auf ca. 1.800 Einwohner realistisch (die Gemeinde hatte um 1950 bereits zeitweise 1.700 Einwohner).
- Ein weiteres Bevölkerungswachstum wird voraussichtlich, bedingt durch Baugebietsausweisungen, ebenfalls über den Zuzug junger Familien stattfinden.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Durch die Verteuerung des Wohnraums in und um Erding aufgrund des Ansiedlungsdrucks von Flughafenbeschäftigten und ausbleibender Flächenausweisungen erfolgte ein Ausweichen der Landkreisbevölkerung auf Randgebiete, wie Hohenpolding, da hier das Bauland noch günstig war. Die Nachfrage in Hohenpolding kommt aus den umliegenden Gemeinden.
- Hohenpolding hat in den letzten Jahren mehrere Baugebiete ausgewiesen, allerdings mit insgesamt nur geringer Anzahl von Bauparzellen. Dadurch war das Wachstum eher moderat.
- In letzter Zeit ist eine verstärkte Nachfrage nach kleineren Grundstücken zu beobachten, deshalb finden verstärkt Doppelhäuser Berücksichtigung (DH-Parzellen ca. 400 – 500 qm).
- Der Fluglärm ist störend, vor allem nachts, da Hohenpolding nahe der Einflugschneisen liegt. Allerdings beeinträchtigt er Ansiedungen nicht.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde plant auch künftig weitere Wohngebietsausweisungen.

- Die Hauptsiedlungsentwicklung wird sich auf den Hauptort Hohenpolding konzentriert.
- Mietwohnungsneubau spielt nur geringe Rolle, Einliegerwohnungen sind lt. Bebauungsplänen aber möglich. Davon wird aber nicht in allen Fällen sofort Gebrauch gemacht (im Bestand gibt es ca. 20 Gebäude mit Mietwohnungen).

2a. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Im Ort hat es vereinzelt Grundstücksteilungen mit Nachverdichtung gegeben.
- In den Außenbereichen erfolgen kaum Nachverdichtungen, da sie planungsrechtlich nicht zulässig sind. Ausnahme bilden privilegierte Vorhaben und Vorhaben (Lückenschließung und Umnutzungen) innerhalb der Ortsteile Sulding, Starzell, Harting und Loiting.
- Die Anzahl der Bauanträge pro Jahr beträgt nicht mehr als 15.

2b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Nachverdichtung wird auch künftig keine größere Rolle spielen, da eine Bebauung in den vielen kleinen Weilern ohnehin nicht zulässig ist.
- Die Nachverdichtung ist nur im Hauptort und in den größeren Ortsteilen möglich und akzeptiert. Die Größenordnung wird voraussichtlich im Rahmen der bisherige Bautätigkeit bleiben, eine Zunahme in großem Stil wird nicht erwartet.
- Die Umnutzung landwirtschaftlicher Gehöfte beschränkte sich bisher eher auf Einzelfälle. In Hohenpolding existieren noch 85 landwirtschaftliche Betriebe, davon 40 % Vollerwerbsbetriebe. Die Betriebsstrukturen sind so, dass die Betriebe zunächst den künftigen Bedingungen voraussichtlich standhalten können. Allerdings ist die Hofnachfolge bei einigen Betrieben noch nicht geregelt.
- Eine Umnutzung größeren Umfangs wird bei den Einödhöfen nicht erwartet, wenn, dann eher bei den Höfen innerhalb der Ortschaften.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Die Gemeinde hat alle benötigten Infrastruktureinrichtungen in der Nähe der Baugebiete (Grundschule, Mehrzweckhalle, Kindergarten, Sporteinrichtungen.
- Die Kapazitäten reichen auch für das anvisierte Bevölkerungswachstum aus.
- Weitere Infrastrukturmaßnahmen stehen in der nächsten Zeit nicht an (evtl. Feuerwehr im Hinblick auf Anforderungen der Gewerbegebiete).
- Die Einzelhandelsversorgung ist n in den Orten Hohenpolding noch gegeben (2 Läden). Der Laden in Sulding hat zum 31.12.2001 geschlossen.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Es sind keine direkten Auswirkungen des Flughafens erkennbar.
- Die Betriebe in Hohenpolding sind meist örtliche Betriebe oder Verlagerungen aus der Umgebung.
- In letzter Zeit gab es aber verstärkt Anfragen nach preiswerteren Gewerbegrundstücken. Möglicherweise handelt es sich dabei um eine Verlagerung der Nachfrage an Standorte mit günstigerem Preisniveau, und zwar von Betrieben, die sich die hohen Preise im näheren Flughafenumland nicht leisten können.

- Es besteht aber kein Druck auf gewerbliche Grundstücke „von außen".
- Im ortsnahen Gewerbegebiet stehen noch 5.000 qm zur Verfügung. Angesiedelt werden sollen hier örtliche Betriebe, die zum Umfeld passen.
- Im südlichen Gewerbegebiet neben der Fa. Gusto sind noch rd. 10.000 qm kurzfristig erschließbar. Sie sind eher für stärker emittierende Betriebe vorgesehen.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Erwartung hinsichtlich der Ansiedlung von emissionsarmen, arbeitsplatzintensiven Betrieben mit hochbezahlten Arbeitsplätzen ist wegen der zu geringen Standortattraktivität eher gering.
- Daher sind keine größeren Gewerbegebietsausweisungen für die Zukunft geplant, eine Entwicklung geeigneter Standorte ist aber grundsätzlich möglich.
- In den nächsten 15 Jahren könnten ca. weitere 70.000 bis 80.000 qm neue Gewerbeflächen entstehen.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Da der Bodenmarkt im wesentlichen von der Gemeinde bestimmt wird, gab es in den letzten Jahren keine drastischen, sondern moderate Preissteigerungen bei den Wohnbaugrundstücken.
- Wohnbauland (gemeindlich): ca. 228 DM/qm (voll erschlossen)
- Wohnbauland auf dem freien Markt: ca. 250-260 DM/qm (voll erschlossen)
- Gewerbliches Bauland: ca. 100 DM/qm (voll erschlossen)
- Die Gemeinde verfolgt kein striktes Einheimischenmodell, sondern orientiert sich eher an sozialen Kriterien (Familien, Kinder). Einheimische genießen aber Vorrang bei der Auswahl der Grundstücke. Es besteht die Verpflichtung, 50 % der Wohnfläche selbst zu bewohnen sowie eine Nachzahlungsverpflichtung bei Auszug innerhalb von 15 Jahren.
- Reiner Mietwohnungsbau wird von der Gemeinde nicht gewünscht.
- Der freie Grundstücksmarkt ist sehr begrenzt (nur bei Lückenschließungen).

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es werden aufgrund der gemeindlichen Bodenvorratspolitik keine wesentlichen Veränderungen der Wohnbau- und Gewerbegrundstückspreise erwartet.
- Die Wohn- und Gewerbeentwicklung soll sich im Gleichgewicht vollziehen, u.a. zur Vermeidung von Verkehr.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Der Hauptanteil am Steueraufkommen ist die Einkommensteuer. Sie ist aufgrund des Einwohnerzuwachses und der geringen Arbeitslosigkeit deutlich angestiegen.
- Die Gewerbesteuer ist wegen der Aufgabe eines größeren Betriebs rückläufig.
- Die Grundsteuer B. nimmt zu, die Grundsteuer A unwesentlich ab.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Spielraum war schon immer schlecht (großes Gemeindegebiet, dünn besiedelt, großes Straßennetz).
- Die Anforderung an die Infrastrukturstandards (z.B. Schulausstattungen) sind gestiegen und belasten das gemeindliche Budget.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gewerbesteuer wird künftig voraussichtlich zunehmen.
- Die Perspektive des Handlungsspielraums ist langfristig positiv aufgrund erwarteter steigender Einkommensteuer (Einwohnerzuwachs) bei gleichzeitig nicht erforderlichen Investitionen in Infrastruktur.

Verkehr

- Der Flughafen hat keine großen Auswirkungen i.S. hoher überörtlicher Verkehrsmengen auf Hohenpoldinger Gemeindestraßen gehabt.
- Es ist eine Zunahme der Verkehrsmengen von der B 15 in Richtung Westen (ED 1, ED 26, ED 31) sowie St 2330 zu beobachten, allerdings in erträglichem Rahmen.
- Es ist eine Zunahme des Verkehrs auf der B 15 zu beobachten (nicht nur flughafenbedingt, sondern auch aufgrund zunehmender Bedeutung des Nord-Süd-Verkehrs – Regensburg / Rosenheim).
- Die A 94 bedeutet einen Standortvorteil, wenn man verkehrstechnisch-strategisch günstige Punkte für Gewerbegebiete nutzt. Ein Verknüpfungspunkt A 94/B 15 wäre günstig für Hohenpolding.
- Problem ist die Anbindung an A 92 über Wartenberg, wegen des schlechten Ausbaustandards der St 2085).
- Die ÖPNV-Anbindung hat sich mit dem Flughafen nicht verändert, der LK Erding unternimmt aber große Anstrengungen zur Verbesserung des ÖPNV. Allerdings ist der Bereich östlich der B 15 schwer mit ÖPNV zu erschließen. Insgesamt besteht weitgehend Zufriedenheit mit dem Angebot, weitere Verbesserungen sind nicht finanzierbar.
- Es wird eine Zunahme des Verkehrs erwartet auch durch eigenen Quellverkehr infolge des Einwohnerzuwachses.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Hohenpolding „in dem Sinne, dass sie sich dazu ermuntert gefühlt hat, sich weiterzuentwickeln, ein Startsignal. Die Gemeinde hat sich darauf eingestellt, dass sie eigene Potentiale (nicht unbedingt durch den Flughafen ausgelöst) und eine eigenständige Entwicklung haben kann und auf eigenen Beinen stehen möchte – mit einer eigenen Infrastruktur, einer gesunden Wohn- und Gewerbegebietsentwicklung und einem entsprechenden finanziellen Spielraum."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens München erfüllt mich auch Sicht der Gemeinde Hohenpolding „zum einen damit, dass Chancen bestehen für die Gemeinde Hohenpolding, sich noch stärker zu entwickeln. Auf der anderen Seite damit, dass sie sich genau überlegen muss, wie stark sie sich in den Sog der Flughafenentwicklung einlassen will und wie stark sich die Gemeinde in einer bestimmten Richtung der Entwicklung beeinflussen lassen will".

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„In der Ausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten."

Gemeinde Inning am Holz

VG Steinkirchen

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	1.342
SV Beschäftigte (2000):	158
Flughafenbeschäftigte (2000):	Ohne Angabe

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- In letzter Zeit war verstärkt Interesse von Beschäftigten am Flughafen und in dessen Umfeld nach Wohnmöglichkeiten/Grundstücken zu beobachten.
- Da der Bedarf der Einheimischen nach Grundstücken gedeckt ist, werden Grundstücke jetzt auch an Nicht-Einheimische verkauft.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde erwartet eine kontinuierliche und stetige Entwicklung. Eine „explosionsartige Entwicklung“ wird nicht gewünscht, obwohl gemeindliche Infrastruktureinrichtungen in ausreichender Kapazität vorhanden wären.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde hat seit 1964 alle Baugebiete als Einheimischenbaugebiete realisiert, immer nach Bedarf in der Bevölkerung.
- Das Einheimischenmodell sieht vor, dass der Alteigentümer einige Bauparzellen für sich zurückbehält.
- Bei Neubaugebieten entstehen Einliegerwohnungen, die auch vermietet werden. Generell ist der Bedarf an Mietwohnungen aber eher gering. Das Mieten ist für Zuziehende die Vorstufe für die spätere Eigentumbildung.
- Fluglärm ist durch Landeanflüge vorhanden, insbesondere in Großwimpasing, allerdings hat dies keine besonderen Auswirkung auf die Siedlungsentwicklung.
- Die Gemeinde ist bestrebt, sich nicht nur im Wohnen weiterzuentwickeln, sondern auch im Gewerbe.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde rechnet mit erhöhtem Siedlungsdruck, wenn die Verkehrsverbindungen in Richtung Flughafen verbessert werden.
- Die Gemeinde erwartet aber wie bisher eine kontinuierliche Entwicklung und möchte Wohnbauland vornehmlich für Einheimische bereitstellen.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Innenentwicklung und Nachverdichtung finden nur im Hauptort Inning und in Ortsteilen mit entsprechenden Satzungen statt, z.B. in Hain, Ottering, Großwimpasing und Heldering.
- Die Gemeinde steuert die Nachverdichtung im Bereich aufgelassener landwirtschaftlicher Hofstellen über die Festlegung von maximaler Anzahl von Wohngebäuden und Wohneinheiten (je 2).
- Die Nachverdichtung wird nur von der ortsansässigen Bevölkerung betrieben (z.B. für Kinder). Von auswärtigen besteht in dieser Richtung kein Druck. Eine solche Entwicklung würde von der Gemeinde auch nicht befürwortet.
- Die Zahl der Bauanträge zur Nachverdichtung/Innenentwicklung beträgt max. 2-3 pro Jahr.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Umfang der Nachverdichtung wird etwa gleich bleiben.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Alle gemeindlichen Infrastruktureinrichtungen sind vorhanden (Wasserversorgung, Kläranlagenkapazitäten, neuer Kindergarten, Grundschule, Mehrzweckhalle, Friedhof).
- Es ist noch eine Grundversorgung im privaten Handel/Dienstleistungen vorhanden, gewünscht wäre jedoch ein größerer Lebensmittelladen (kein Discounter).

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Kapazität gemeindlicher Infrastruktureinrichtungen ist noch für ein rd. 50 %iges Einwohnerwachstum ausreichend. Zusätzliche Investitionen sind nicht erforderlich.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die positive Arbeitsplatzentwicklung ist u.a. eine Folge der Gewerbegebietsausweisung, der Entwicklung der ansässigen Fa. Toptex und der Ausweitung der Zahl der gemeindlichen Beschäftigten.
- Die verkehrlichen Standortvoraussetzungen für gewerbliche Ansiedlungen sind relativ gut (B 388, Nähe zur B 15).

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Struktur und die Größe der Betriebe wird sich kaum verändern.
- Die Gemeinde erwartet zusätzliche Betriebe im neuen Gewerbegebiet Adlberg. Zeitpunkt und Umfang der Realisierung sind allerdings offen.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wohnbauland im Einheimischenbauland: 230 DM/qm (erschlossen)
  für Nicht-Einheimische: 290 DM/qm (erschlossen)

- Gewerbliches Bauland: ca. 100 DM - 120 DM/qm (erschlossen)
- Wohnungsmieten: ca. 10 DM/qm
- Da die Baugebietsentwicklung nur im Einheimischenmodell erfolgte, war die Preisentwicklung von Bauland nur von den Grundstückseinkaufspreisen, sowie vorwiegend von den Kosten für die Erschließung bestimmt.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Preisentwicklung hängt künftig von der Gesamtentwicklung ab.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommenssteuer ist der größter Anteil im Gemeindehaushalt. Die Einkommenssteuer hat sich in den letzten 10 Jahren etwa verdoppelt.
- Die Gewerbesteuer ist stark schwankend.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Die Gemeinde hat in den letzten Jahren hohe Investitionen getätigt („über ihre Verhältnisse gelebt"). Der dadurch entstandene Schuldenstand soll jetzt kontinuierlich abgebaut werden.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Durch den hohen Schuldenstand ist der Handlungsspielraum in der nächsten Zeit eher gering, es sind aber auch keine zwingenden Investitionen erforderlich.

Verkehr

- Es sind negative Auswirkungen des Flughafens auf das Verkehrsaufkommen erkennbar.
- Die Verkehrsbelastung auf der B 388 ist angestiegen, die Gemeinde erwartet hier noch einen weiteren Anstieg z.B. bei einer Realisierung der Ortsumfahrung Taufkirchen.
- Es ist eine erhöhte Belastung von Nebenstrecken durch Schleichverkehre zur Umgehung von Staus in Erding, z.B. ED 13, ED 26, ED 28, zu beobachten.
- Problem für die Erreichbarkeit des Flughafens aus Inning im Berufsverkehr ist der Bereich Erding (Anton-Bruckner-Straße).
- Die Gemeinde hat zusammen mit der Gemeinde Fraunberg die Aufstufung der Gemeindeverbindungsstraße zwischen ED 28 und ED 15 beantragt.
- Das ÖPNV-Angebot im Hauptort Inning sowie in Heldering und Ottering ist relativ gut (Buslinie Taufkirchen – Erding). In den kleinen Ortschaften besteht eine Anbindung an die Buslinie Taufkirchen - Erding durch den Rufbus.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Inning am Holz „nicht von Nachteil, weil von der wirtschaftlichen Entwicklung mit Sicherheit einige Inninger profitieren und sich der Flughafen auch wirtschaftlich auswirken wird und z.T. auswirkt. Negative Entwicklung ist natürlich das Verkehrsaufkommen und der Fluglärm."

- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Inning am Holz „nicht mit Sorge, aber ich verfolge es doch sehr kritisch und ich glaube nicht, dass es gut ist, wenn es zu schnell geht. Es soll sich langsam und kontinuierlich entwickeln und nicht so rapide wie jetzt, da die Infrastruktur im Umland vom Flughafen nicht Schritt halten kann."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Die Verkehrsanbindung des Flughafens – der S-Bahn-Ringschluss und eine Entlastung der B 388."

Gemeinde Isen

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	KIZ
Einwohner (2000):	5.107
SV Beschäftigte (2000):	742
Flughafenbeschäftigte (2000):	80

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Bevölkerungswachstum von ca. 1% pro Jahr, aber nicht deutlich durch den Flughafen bedingt.
- Der Wanderungsgewinn beträgt ca. 20-40 Personen pro Jahr.
- Vorwiegend erfolgt der Zuzug aus dem Großraum München und durch jüngere Bevölkerung.
- Die Integration erfolgt v.a. über Kindergärten und Vereine, schwieriger ist die Integration bei ältere Personen
- Die Haushaltgrößen sind eher unverändert.
- Es sind keine deutlichen Veränderungen in der Altersstruktur erkennbar.
- Senioren besorgen sich zunehmend eigene Wohnungen. Der Trend geht weg von der Großfamilie.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Nachfrage nach Bauland wird weiterhin groß sein, entsprechend auch die Bevölkerungszunahme.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde betreibt aktive Grundstückspolitik und realisiert Einheimischenmodelle. Ca. 2/3 der Fläche der Baugebiete erwirbt hierfür die Gemeinde und 1/3 bzw. max. 30 % der Grundstücke stehen dem freien Markt zur Verfügung.
- Die Gemeinde hat Baulandbevorratungspolitik betrieben und verfügt über ausreichend Grundstücke (kein Zugzwang) – bewusste Steuerung durch die Gemeinde.
- Bisher sehr restriktive Handhabung des Einheimischenmodells, weil 1996 die Schulerweiterung notwendig war (Infrastrukturkosten).
  Möglich aber, dass dieses Vorgehen in Zukunft etwas gelockert wird.
- Vorwiegend erfolgt der Bau von Einfamilienhäuser und Doppelhäuser. Geschosswohnungsbau ist in der Größenordnung 6-12 WE in Isen vorhanden, kann in Zukunft mehr werden (Investorenverhalten ist aber abhängig vom Markt). Mehr Angebot an Geschosswohnungen kann sich wiederum günstig auf die Mietpreise auswirken.

- Die Ortsteilen: Pemmering, Limbach, Burgrain, Lichtenweg kommen für eine bauliche Entwicklung in Frage. Die kleineren Weiler sollen für den Eigenbedarf künftig stärker bedacht werden (großes Potential vorhanden).
- Der Zuzug soll sich aber auf den Hauptort konzentrieren.
- Bei der Gemeinde gehen ca. 60–80 Bauanträge pro Jahr ein (alles gemischt).
- Erstmalig wurde ein Bebauungsplan nach den Wünschen der Einheimischen erstellt: überwiegend Wunsch nach 450-500 qm großen Grundstücken mit einem Einzelhaus. Von der zuziehenden Bevölkerung wird auch die Doppelhaushälfte nachgefragt.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Nachfrage wird weiter steigen (Druck von außen). V.a. wenn die Preise in München weiterhin steigen, steigt auch in Isen die Nachfrage.
- Verweis auf Strukturplanung Isen (PV), die Planungs- und Handlungsempfehlungen enthält und Entwicklungsvorschläge für 18,9 ha (W), 7,7 ha (M) u 3,5 ha (GE) und 1,0 ha (SO) macht.

2b. Hat eine Innenentwicklung/Nachverdichtung stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- In Isen selbst sind kaum noch landwirtschaftliche Hofstellen vorhanden.
- Die Verdichtung hat in der Ortsmitte bereits stattgefunden (Bebauungspläne mit dem Ziel der Nachverdichtung (Reihenhäuser und Geschosswohnungen).
  Das Verdichtungspotential im Ortskern ist künftig nicht mehr groß (Gefahr des Verlusts der historischen Bausubstanz).
- In den oben genannten Ortsteilen und Weilern ist dagegen noch mehr Potential bzgl. der Umstrukturierung der Landwirtschaft und der Baulücken vorhanden.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde / Stadt zugekommen und wenn ja, welche?

- Durch den Zuzug vorwiegend von jüngerer Bevölkerung entstehen auch höhere Anforderungen an die Infrastruktur (z.B. weitere Kindergartengruppe wurde notwendig).
- Künftig wird der Bedarf noch steigen.
- Künftig zeichnet sich ein Erweiterungsbedarf bei den Freizeiteinrichtungen ab.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Der Markt Isen ist schwerpunktmäßig Wohnstandort und weniger Gewerbestandort
- Aufgrund der topographischen Lage ist es schwierig geeignete Gewerbeflächen auszuweisen.
- Die Nachfrage nach Flächen ist gemischt: z.T. durch Handwerksbetriebe und verstärkt auch durch den „kleinen großflächigen Einzelhandel".
- Isen ist Kleinzentrum. Noch ist im Zentrum des Marktes eine gute Struktur durch die kleinen Fachhändler vorhanden, die gestützt werden sollen (Gefahr aber beim „Generationenwechsel"). Deshalb ist Vorsicht hinsichtlich der Ansiedlung neuer Betriebe des „kleinen großflächigen Einzelhandels" in den Randbereichen geboten.
  In der Ortsmitte sind leider keine ausreichend große zusammenhängende Flächen für Märkte in den erforderlichen Größenordnungen v.a. hinsichtlich der Parkplätze vorhanden.

- Auch die Unklarheit bzgl. der Trasse für den Weiterbau der A 94 (ob im Norden (Isentaltrasse) oder im Süden (Trasse Haag) erschwert die künftige Gewerbeansiedlung.
- Seit Flughafeneröffnung ist ein deutlicher Arbeitskräftemangel spürbar (Klagen der örtlichen Handwerksbetriebe).
- Die Branchenstruktur besteht überwiegend aus Handwerk; der Bayerischen Ziegelunion, der Mittermeier Akkumulatorenfabrik, der Raiffeisenbank (wichtiger Arbeitgeber) und einem metallverarbeitenden Betrieb.
- Auch früher war der Flughafen Riem ein wichtiger Arbeitgeber für die Isener Bevölkerung.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Unklar, welche Auswirkungen der Flughafen und der Bau der A 94 auf Isen hinsichtlich der gewerblichen Entwicklung haben werden.
- Ziel für die Ansiedlung künftiger Betriebe: nicht Industriebetriebe sondern Dienstleistungsgewerbe, einerseits wegen dem geringeren Flächenbedarf und andererseits wegen den guten weichen Standortfaktoren Isens.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wohnbauflächen im Einheimischenmodell: 330 - 350 DM/qm
- Wohnbauflächen auf dem freien Markt: 480 DM/qm Bodenrichtwert
- Zu Gewerbeflächen sind keine Angaben möglich.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die steigende Tendenz wird anhalten.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Beteiligung bei der Einkommenssteuer ist leicht steigend (mehr Einwohner und etwas besser verdienende Bevölkerung).
- Die Gewerbesteuer ist sehr zurückgegangen (Konjunkturabhängigkeit).

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Spielraum der Gemeinde hat sich durch den Flughafen zumindest nicht zum Positiven nicht verändert.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Spielraum wird künftig wohl noch schlechter (auch wegen den geringeren Fördermittel).

Verkehr

- Das derzeitige Verkehrsaufkommen ist für eine Umgehung nicht ausreichend.
- Der Ortsteil Burgrain stellt verkehrlich ein Nadelöhr dar v.a. bzgl. des Schwerlastverkehrs.
- Der Weiterbau der A 94 – die Entscheidung welche Trasse realisiert wird - ist auch für die künftige Siedlungsentwicklung sehr entscheidend.
- Der Bereich entlang der St 2086 muss im Norden von Wohnbebauung freigehalten werden.

- ÖPNV: es bestehen Busverbindungen (ca. 10 pro Tag) zu den Bahnhaltepunkten nach Markt Schwaben, nach Erding und nach Dorfen. Kleine Verbesserungen hinsichtlich des Taktes wären wünschenswert.
- Eine direkte Flughafenanbindung mit ÖPNV wäre wünschenswert, ist aber schwierig in der Realisierung.

Resumée

- Der Flughafen München war für den Markt Isen „weder ein Schreckgespenst, noch ein Segen – eher neutral für die bisherige Entwicklung".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde mit „einerseits mit Sorge, dass man dem Druck, der entstehen wird standhält. Andererseits bietet er auch Chancen für die Bevölkerung: Arbeitsplätze, Infrastruktur. (Es besteht) Hoffnung, dass es gelingt, durch den Flughafen die Entwicklung Isens voranzubringen, ohne allzu große schädliche Auswirkungen für den Markt Isen (z.B. Ansiedlung von Dienstleistungsfirmen)."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
"Einerseits natürlich im verkehrlichen Bereich v.a. wegen den Auswirkungen des Schleichwegeverkehrs. Andererseits dass die Behörden gemeinsam mit den Gemeinden Entwicklungskonzepte entwickeln, die dann für alle tragfähig sein können."

Gemeinde Ismaning

Landkreis:	München
Zentralörtlichkeit:	SSP
Einwohner (2000):	14.265
SV Beschäftigte (2000):	11.710
Flughafenbeschäftigte (2000):	214

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Das Bevölkerungswachstum ist eine Folge der flughafeninduzierten rasanten gewerblichen Entwicklung in Ismaning.
- Die Arbeitnehmer der Ismaninger Betriebe drängen jetzt auf den Wohnungsmarkt, d.h. die Bevölkerungsentwicklung verläuft relativ langsam und zeitverzögert.
- In den letzten 10 Jahren gab es kein großes Wachstum, weil die Gemeinde zunächst die Infrastruktur aufgestockt und erst dann wieder Wohnentwicklung betrieben hat.
- Zuziehende sind in hohem Maße Familien mit Kindern.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Das organische Wachstum soll beibehalten werden.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Es ist aufgrund der hohen Bodenpreise eine Tendenz zur Verdichtung der Bebauung, im Sinne einer optimalen Ausnutzung der Grundstücke erkennbar (im Neubau heute E + 2 + D, max. E + 3 + D).
- Zur Zeit konzentriert sich die Bautätigkeit auf Reihenhäuser und Geschosswohnungsbau (i.d.R. Eigentumswohnungen).
- Aufgrund der Struktur der ansässigen Betriebe (Medien, IT-Branche) und flexibler mobiler Arbeitnehmer besteht eine hohe Nachfrage nach Mietwohnungen. Das Angebot reicht nicht aus, da z.Zt. kaum Bautätigkeit durch institutionelle Anleger erfolgt.
- Die Gemeinde baut selbst Mietwohnungen (Bestand von 300 WE, 70 WE sind im Bau). Die gemeindeeigenen Wohnungen werden am Bedarf (Vormerkungen) orientiert und sind überwiegend 3-4 Zimmer-Wohnungen.
- Die Gemeinde möchte aufgrund ihrer Lage im Spannungsfeld zwischen Großstadt und ländlichem Bereich keinen hochverdichteten Geschosswohnungsbau.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es gilt der Grundsatz, dass auch künftige Generationen noch Gestaltungsspielräume haben sollen (auch im Gewerbebereich).
- Die Gemeinde würde verstärkte Anstrengungen im Mietwohnungsbau planerisch mittragen, wenn Investoren da wären.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Aufgrund des Siedlungsdrucks ist eine verstärkte Innenentwicklung erkennbar.
- Die Innenentwicklung z.B. bei Grundstücksteilung, erfolgt überwiegend durch Einheimische (nicht nur für Familienmitglieder), aber auch durch Auswärtige.
- Es ist sogar eine Zunahme von Schwarzbauten im Bestand als Folge hoher Grundstückspreise zu beobachten.
- Die Gemeinde versucht, die Nachverdichtung über Bebauungspläne zu steuern. Ca. 2/3 der Bestandsgebiete sind überplant.
- Die Zahl der Bauanträge im Bereich Nachverdichtung beträgt ca. 50/Jahr.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Innenbereichsentwicklung wird mit hohem Druck weitergehen, bis die Potentiale ausgeschöpft sind.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Als Folge des Einwohnerwachstums und eines Investitionsdefizits aus den 80er Jahren war in den letzten 10 Jahren der Bau mehrerer neuer Infrastruktureinrichtungen erforderlich, z.B. neue Grundschule, Kindertagesstätte, Sozialzentrum, Sportpark sowie auch die Erweiterung vorhandener Einrichtungen wie Bauhof, Klärwerk, Feuerwehrhaus (auch wegen Gewerbeentwicklung).

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Bedingt durch die Bevölkerungsentwicklung und -struktur besteht die Notwendigkeit eines weiteren Kindergartens und einer Erweiterung der Realschule.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Mit Ende des Baustopps begann eine rasante gewerbliche Entwicklung in Ismaning (Goldgräberstimmung). Bis dahin war die Gewerbeflächenausweisung eher restriktiv.
- Seit 1991 erfolgte ein starker Anstieg der Arbeitsplatzzahlen (2001 ca. 11.000 Arbeitsplätze). Die Entwicklung ist aber auch abhängig von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung. „Ein Allheilmittel ist der Flughafen nicht".
- Die Umstrukturierung von Flächen mit „altem Gewerbe" zu Gewerbeflächen mit Betrieben des Dienstleistungssektors spielt eine wichtige Rolle (Steinheilgelände, Agrobgelände, Ansätze im Gewerbegebiet Lenzenfleck).
- Im neuen Gewerbegebiet überwiegt eine Bebauung durch Investoren mit Vermietung.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Umstrukturierung innerhalb „alter" gewerblicher Flächen könnte umfangreicher sein, die Gemeinde strebt das aber aufgrund von Verkehrsproblemen nicht an und bremst die gewerbliche Entwicklung bzw. reagiert mit eher kleinteiligen Maßnahmen.
- Es sind keine großflächigen Gewerbeflächenausweisungen geplant (Handlungsspielräume für künftige Generationen).

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Der Flughafen hat einen Preisschub bewirkt, allerdings besteht auch eine hohe Abhängigkeit der Preise vom allgemeinen Konjunkturverlauf.
- Wohnbauland auf dem freien Markt: ca. 1.200 – 1.300 DM/qm, max. bis ca. 1.500 DM.
- Wohnbauland im Einheimischenmodell: ca. 900 DM/qm
- Gewerbliches Bauland:
  traditionelles Gewerbegebiet: ca. 600 DM/qm
  höherwertiges Gewerbegebiete: ca. 800 DM/qm
- Wohnungsmieten auf dem freien Markt: ca. 20 DM/qm
- Wohnungsmieten in gemeindeeig. Wohnungen: ca. 9-15 DM/qm (einkommensabhängig)
- Gewerbemieten (sehr große Spannbreite): ca. 25 DM/qm
- Die Gemeinde realisiert Einheimischenbaugebiete bedarfsabhängig (Eigentumswohnungen, Eigenheime) und vergibt auf Wunsch Grundstücke im Erbbaurecht mit der Möglichkeit zum späteren Erwerb durch den Bauherren.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Preisentwicklung ist auch künftig stark von der allgemeinen Konjunktur abhängig.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer ist konstant geblieben.
- Die Gewerbesteuer ist angestiegen.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Die höhere Einnahmen ermöglichen einen größeren Handlungsspielraum, allerdings stehen dem auch anspruchsvollere und kritischere Bürger gegenüber.
- Insgesamt ist der Handlungsspielraum jedoch gestiegen.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die künftigen Gewerbesteuereinnahmen sind nicht absehbar.

Verkehr

- Es besteht eine unzulängliche Anbindung des Flughafens (offizielle Anbindung nur über die Autobahn). Die Tatsache, dass die FTO und die B 388a noch nicht fertig sind, führt zu Belastungen für Ismaning.

- Der (Durchgangs-)Verkehr hat sich aufgrund von eigenen Gewerbeflächenausweisungen, sowie solchen in den Nachbargemeinden, erhöht.
- Ausweichverkehre belasten den Ort bei Stau auf der A9 bzw. A99.
- Schleichverkehr zum Flughafen belastet den Ort Fischerhäuser.
- Problempunkt ist die Kreuzung B 471/St 2053, insbesondere zu Messezeiten, sowie die Kreuzung B 471/M3.
- Die ÖPNV-Anbindung ist durch die S-Bahn (S8) gut und wird durch zusätzliche Busse Richtung U-Bahn Studentenstadt und U-Bahn Garching-Hochbrück ergänzt.
- Es besteht der Wunsch nach einem 10-Minuten-Takt der S-Bahn.
- Es bestehen Überlegungen für eine Stadtbahn bis ins nördliche Gewerbegebiet.
- Die Gemeinde strebt eine Tunnellage des Transrapid an.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Ismaning „unterm Strich positiv."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Ismaning" nur in verkehrlicher Hinsicht etwas mit Sorge."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„In der Lösung der Straßenverkehrsprobleme."

Gemeinde Kirchberg

VG Steinkirchen

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	
Einwohner (2000):	869
SV Beschäftigte (2000):	123
Flughafenbeschäftigte (2000):	23

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Zuzüge in die Gemeinde erfolgen vielfach durch Beschäftigte am Flughafen bzw. in der Flughafenregion.
- Die Zuziehenden sind überwiegend Familien mit Kindern, aber auch Einpersonenhaushalte.
- Es ziehen eher Leute zu, die preiswertes Bauland suchen.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde möchte ein kontinuierliches, verträgliches Wachstum in gewissen Grenzen.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde ist noch sehr ländlich strukturiert. Es gibt keinen Hauptort, sondern mehrere gleichgroße Orte.
- Die Gemeinde hat erst 1995 ihren ersten Flächennutzungsplan erstellt. Man hat vorher keinen Bedarf für Baulandausweisungen gesehen, obwohl er durchaus da war. Dies hat zum Teil zu einer Abwanderung der jüngeren Bevölkerung geführt.
- Gerade wurde das erste größere Baugebiet im Einheimischenmodell realisiert.
- Die Gemeinde entwickelt Bauland nur auf gemeindlichen Grundstücken.
- Die Grundstücksnachfrage ist deutlich höher als das Angebot.
- Es gibt einen Trend zu kleineren Grundstücken (Grundstücke für freistehende Häuser heute ca. 600 – 800 qm, Tendenz aber eher 500 bis 600 qm).
- Die Nachfrage nach Mietwohnungen (Apartments) ist stark gestiegen, bisher gibt es aber kein Angebot durch private Investoren.
- Mietwohnungen entstehen in Neubaugebieten durch Einliegerwohnungen oder künftig auch als Investitionsobjekte der Einheimischen.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde befürchtet, dass der Wohnsiedlungsdruck Münchens sich bald bis nach Kirchberg auswirkt.
- Der Schwerpunkt der gemeindlichen Entwicklung wird im Wohnen und in der Freizeit- und Erholungsnutzung gesehen.

- Ziel ist eine Erweiterung der bestehenden größeren Ortschaften, vor allem Schröding, da hier die Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen, wie z.B. Bürgerhaus, Schule sind; aber auch Kirchberg und Burgharting. Die Gemeinde versucht, sich schon jetzt Flächen für die Entwicklung der nächsten 15 bis 20 Jahre zu sichern.
- An den im FNP ausgewiesenen Bauflächen ist Platz für etwa 100 Parzellen. Diese sollen vor allem für Einheimische, aber auch Auswärtige zur Verfügung stehen.
- Die Gemeinde wird künftig von Fall zu Fall entscheiden, zu welchem Anteil die Baugrundstücke auch an Auswärtige vergeben werden. Es wird ein verträgliches Verhältnis angestrebt, z.B. etwa ein Viertel oder ein Drittel der Grundstücke für Auswärtige.
- Die Gemeinde erwägt, ein Angebot an Kleinwohnungen im altem Schulgebäude zu schaffen oder Flächen für Bauträger bzw. Firmen am Flughafen auszuweisen, die Kleinwohnungen bauen wollen.
- Bei der künftigen baulichen Entwicklung ist auch Geschosswohnungsbau (2-3 geschossig) vorstellbar.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Eine bauliche Entwicklung hat vor Aufstellung des Flächennutzungsplans nur im Rahmen von Baulückenschließungen stattgefunden.
- Bei der Aufgabe landwirtschaftlicher Betriebe erfolgt auch eine Umnutzung, z.B. durch Abriss und Neubau von Wohngebäuden. Insgesamt ist der Umfang aber gering.
- Die Anzahl der Bauanträge zur Nachverdichtung beträgt etwa 10/Jahr und erfolgt zu fast 100 % durch Einheimische für den eigenen Bedarf.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Umnutzung landwirtschaftlicher Hofstellen wird eher zunehmen, und zwar eher zu Wohn- als zu Gewerbezwecken.
- Eine Nachverdichtung in den kleinen Ortsteilen wird von der Gemeinde nicht gewünscht.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Die Gemeinde betreibt soziale Infrastruktureinrichtungen zusammen mit den anderen VG-Gemeinden, z.B. den Kindergarten in Hohenpolding und Steinkirchen, die Schule in Hohenpolding und Schröding (Schule musste ausgebaut werden).
- Eine Lebensmittelgrundversorgung (zwei Läden, Bäckerei, Gasthäuser etc.) ist noch vorhanden.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde sieht künftig Engpässe in der Versorgung von Senioren und möchte hier vorsorgend tätig werden (Seniorenwohnungen/-heime).
- Größere Investitionen stehen nicht an, außer ggf. die Zusammenlegung der drei vorhandenen Kläranlagen.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Eine positive Auswirkung des Flughafens ist, dass Landwirte den Flughafen zum Nebenerwerb nutzen können.
- Der Flughafen hat sich auf die gewerbliche Entwicklung nicht ausgewirkt. Neuansiedlungen etwa durch flughafenspezifische Betriebe sind nicht erfolgt.
- Kirchberg hat relativ viele Gewerbebetriebe, vor allem in Burgharting (Handwerk, mittelständische Betriebe). Es besteht die Befürchtung, dass diese wegen der schlechten Verkehrsanbindung abwandern.
- Die schlechte Verkehrsanbindung an die A 92 (St 2085 im Bereich Langenpreising und Verbindungsstraße Wartenberg - Steinkirchen) bedeutet eine Restriktion für die gewerbliche Entwicklung.
- Die Gemeinde weist Gewerbegebiete nur bei konkretem Bedarf aus.
- Es besteht keine Nachfrage nach Gewerbeflächen durch Auswärtige.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die im FNP ausgewiesenen Gewerbeflächen sind in erster Linie für örtliche Betriebe gedacht (Erweiterung o.ä.). Es sind keine Strukturveränderungen zu erwarten, die Gewerbestruktur wird voraussichtlich auf dem bisherigen Niveau bleiben.
- Die gewerbliche Entwicklung hängt von der Anbindung an die A 92 ab.
- Vom Bau der B 15 neu erwartet die Gemeinde eher eine Verschlechterung der verkehrlichen Anbindung.
- Von der A 94 erwartet die Gemeinde keine Impulse für die eigene Gewerbeentwicklung.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wohnbauland im Einheimischenmodell: ca. 228 DM/qm (erschlossen), künftig wird der Preis etwas höher liegen.
- Die Preise für Wohnbauland auf dem freien Markt in Schröding und Burgharting liegen eher höher.
- Gewerbliches Bauland: ca. 40-60 DM/qm (erschlossen)
- Wohnungsmieten: ca. 8-10 DM/qm

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Preise für Wohnbauland werden sich an das Niveau der VG angleichen, d.h. ansteigen.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer aufgrund des Bevölkerungszuwachses angestiegen.
- Die Gewerbesteuereinnahmen sind gleichbleibend bzw. aufgrund verschiedener Einflüsse eher zurückgegangen.
- Die Anteile der Einkommen- und Gewerbesteuer am Gemeindehaushalt sind etwa gleich.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Die Gemeinde verfügt nur über einen sehr eingeschränkten Handlungsspielraum. Frühere Investitionen in die Infrastruktur belasten die Gemeinde noch.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Handlungsspielraum bleibt wohl auch in den nächsten Jahren eher gering.
- Es besteht die Befürchtung, dass die Gewerbesteuereinnahmen auch in den nächsten Jahren auf geringem Niveau bleiben.

Verkehr

- Die Gemeinde ist von Durchgangsverkehr nur wenig belastet.
- Als Problem wird die Verkehrsanbindung Kirchbergs an die A 92 gesehen (Lindenallee nach Wartenberg).
- Erwogen wird eine Verbindungsstraße von der B 15 bis zur A 92 auf einer neuen Trasse, die durch die Gemeinde verläuft.
- Die ÖPNV-Anbindung ist relativ gut (Buslinie Richtung Wartenberg/Erding bzw. Taufkirchen und Rufbus). Allerdings werden Defizite in der morgendlichen Berufsverkehrszeit gesehen.
- Die Gemeinde würde ein Anrufsammeltaxi dem Rufbus vorziehen, da die Haltestellen des Rufbusses aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur oft zu weit ab liegen.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Kirchberg „eher positiv; man kann nicht sagen, dass er nur Vorteile hat, aber die Vorteile überwiegen."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde ... „Die Entwicklung des Flughafens ist nicht zu beeinflussen. Die Gemeinde muss sich darauf einstellen, dass die Weichen dahingehend gestellt werden, dass wir mehr Verkehr haben, dass wir mehr Arbeitsplätze vor Ort haben, die auch aus der Gemeinde genutzt werden."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„In der Ausweisung von Bauland, um dem Bevölkerungszuwachs, der in der Gesamtregion entstehen wird, ein Wohnungsangebot gegenüberzustellen. Kirchberg soll sich seinen Charakter als Gemeinde mit hohem Erholungswert schaffen und bewahren."

Gemeinde Kirchdorf a. d. Amper

Landkreis:	Freising
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	2.531
SV Beschäftigte (2000):	316
Flughafenbeschäftigte (2000):	39

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Ein Bevölkerungswachstum war in Kirchdorf schon vor dem Flughafen vorhanden, der Flughafen hat das Wachstum aber beschleunigt und verstärkt.
- Das Bevölkerungswachstum ist durch Zuzüge entstanden, vornehmlich durch Flughafen- und Flughafenumfeldbeschäftigte. Der Zuwachs durch Flughafenbeschäftigte ist noch nicht sehr groß, aber der Druck wächst.
- Die Fluktuation bei der Wohnbevölkerung ist deutlich angewachsen.
- Die Zuziehenden haben i.d.R. schon größere Kinder.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde erwartet aufgrund des Flughafenwachstums verstärkten Druck auf die Gemeinde.
- Ein "ausuferndes" Wachstum ist wegen der entstehenden Kosten nicht erwünscht. Der Zuwachs der letzten Jahre von ca. 3-3,5 % Wachstum pro Jahr wird auch für die nächsten Jahre anvisiert.
- Die Kläranlagenkapazität von 5.000 EWG (Reserve von 1.000 EWG) wird für die nächsten 10 Jahre als Entwicklungsgrenze gesehen.
- 2002 wohl der Höchststand der Kinderzahlen im Grundschulalter erreicht, danach wird ein Rückgang erwartet. Ein Bevölkerungswachstum bedeutet nicht gleichzeitig wachsende Kinderzahl.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Es ist ein Trend zu kleineren Grundstücken zu beobachten (Doppelhäuser mit 250 - 300 qm Grundstück). Der Druck geht zu noch kleineren Grundstücken mit Reihenhausbebauung.
- Die Gemeinde entwickelt Bauland auch im Einheimischenmodell (50 % des Baulandes kauft und veräußert die Gemeinde, 50 % können frei verkauft werden).
- Seit Beginn der 90er Jahre sind erstmalig größere Mietobjekte mit 5-6 Familien entstanden. Dies wird vom Gemeinderat so nicht gewünscht.
- In der Regel werden bei Einfamilienhäusern Einliegerwohnungen mit errichtet. Nutzer sind z.B. auch Studenten aus Freising.
- Kirchdorf ist rechtlich vom Fluglärm nicht betroffen, tatsächlich aber schon.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde möchte bei der Überarbeitung des Flächennutzungsplans nur solche Flächen als Wohnbauland darstellen, die auch von ihr erwerbbar sind.
- Aufgrund des Strukturwandels in der Landwirtschaft und dem Generationenwechsel besteht bei vielen Landwirten mehr Bereitschaft, Baugrund zu verkaufen. Allerdings bedeutet die Besteuerung eine Restriktion.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Seit Beginn der 90er Jahre ist verstärkt eine Nachverdichtung durch Umnutzung von landwirtschaftlichen Gebäuden zu Wohnhäusern für 3-4 Familien zu beobachten. Die betrifft vor allem die kleinen Ortsteile. Der Umbau erfolgt i.d.R. nur für die eigene Familie, Fremdvermietung spielt keine Rolle.
- Aber auch im Hauptort spielen Nachverdichtung (Grundstücksteilungen, Baulückenschließungen) und Umnutzung zunehmend eine Rolle. Hier sind vor allem Bauträger mit dem Bau von Doppelhäusern oder größeren Mietobjekten engagiert.
- Die Umnutzung landwirtschaftlicher Gebäude in den kleinen Ortsteilen erfolgt auch zu gewerblichen Zwecken sowie als Abstellmöglichkeit, z.B. von Wohnwagen und Booten.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Bei zunehmenden Generationenwechseln in der Landwirtschaft werden verstärkte Umnutzungaktivitäten erwartet. Wegen des größeren Drucks auf die Wohnnutzung rechnet man eher mit der Umnutzung zu Wohn- als zu Gewerbezwecken.
- Es besteht der Wunsch, aufgelassene Hofstellen stärker auch mit gewerblichen Nutzungen zu füllen, bislang ist das Interesse der Eigentümer aber gering.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Durch den Anstieg der Kinderzahlen war eine Erweiterung der Grundschule erforderlich (z.Zt. im Bau). Dies wäre ohne flughafenbedingte Zuzüge wahrscheinlich nicht erforderlich gewesen.
- Die Kläranlage wurde erweitert (auf 5.000 EWG).
- Es ist eine Erweiterung der Sporteinrichtungen geplant. Je mehr Einwohner eine Gemeinde hat, um so größer ist der Bedarf an Sporteinrichtungen.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Infrastrukturkapazitäten (Kindergarten, Schule) sind aufgrund der erwarteten Rückgänge der Kinderzahlen künftig ausreichend. Auch die Abwasserentsorgungskapazitäten sind auf längere Sicht ausreichend.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Es ist gemeindliches Ziel, Flächen für expandierende örtliche Betriebe zur Verfügung zu stellen. Das neue Gewerbegebiet von ca. 7 ha wird gut angenommen.

- Es besteht auch Interesse von auswärtigen Betrieben, die Gemeinde kann auswählen, an wen sie Grundstücke vergibt.
- Die Gemeinde strebt eine gemischte Gewerbestruktur an.
- Ein größerer Betrieb (Fuhrunternehmen) wandert jetzt ab.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die gewerbliche Entwicklung wird sich auch künftig auf die Bedürfnisse der ortsansässigen Betriebe konzentrieren. Betriebe von außen werden positiv gesehen, wenn sie "zur Gemeinde passen".

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Aufgrund des Siedlungsdrucks durch den Flughafen erfolgte ein starker Anstieg der Boden- und Mietpreise.
- Wohnbauland auf dem freien Markt: ca. 500 DM/qm (erschlossen)
  In kleinen Ortschaften ca. 50 DM/qm weniger
- Wohnbauland im Einheimischenmodell: ca. 330 DM/qm (erschlossen)
- Gewerbliches Bauland: ca. 145 DM/qm (erschlossen)
- Wohnungsmieten ca. 12-15 DM/qm

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es wird ein Anstieg der Wohnbaulandpreise auf bis zu ca. 600 DM/qm erwartet.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer ist aufgrund des Bevölkerungswachstums und der Einkommenssituation deutlich angestiegen. Die Einkommensteuer ist der größte Anteil am gemeindlichen Steueraufkommen.
- Die Gewerbesteuer ist schwankend. Durch die Betriebsabwanderung ist ein deutlicher Verlust zu erwarten.
- Die Grundsteuer B ist deutlich angestiegen.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der Spielraum ist nie groß gewesen, höheren Einnahmen standen und stehen höhere Ausgaben gegenüber. Die Gemeinde muss "bremsen".
- Der Spielraum ist geringer geworden. Ohne die Einnahmen aus Grundstücksverkäufen hätte die Gemeinde in den letzten fünf Jahren die Aufgaben nicht bewältigen können. Die Steuereinnahmen allein sind nicht ausreichend.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Aufgrund der zur Zeit angespannten Lage ist die Perspektive eher positiv. Es wird eine Entlastung erwartet, wenn die Entwicklung des Gewerbegebiets abgeschlossen ist.

Verkehr

- Es ist ein Anstieg des Verkehrsaufkommens aus dem Raum Schweitenkirchen Richtung Freising / Flughafen / Flughafenumland zu beobachten.
- Bei Stau auf der A9 fährt Umgehungsverkehr durch Kirchdorf (St 2054 und FS 8 Richtung Freising).
- Die Gemeinde strebt eine Ortsumfahrung für Wippenhausen an, allerdings ohne hohe Dringlichkeit.
- Das ÖPNV-Angebot ist eher schlecht und konzentriert sich im wesentlichen auf den Schulbus- und Berufsverkehr. Ein besseres Angebot wird aber für nicht finanzierbar gehalten.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Kirchdorf nicht nur negativ zu sehen, sondern auch positiv, z.B. die geringe Arbeitslosigkeit, gleichwohl müssen Probleme ertragen werden.
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Kirchdorf mit "gemischten Gefühlen, weil man nicht weiß, wie weit sich die Entwicklung des Flughafens auf das Umland und die Gemeinde Kirchdorf auswirken kann".

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„In der Finanzierung von notwendiger Infrastruktur in den Gemeinden gesehen. Der Flughafen soll dazu einen Beitrag leisten."

Gemeinde Kirchheim

Landkreis:	München
Zentralörtlichkeit:	SSP
Einwohner (2000):	12.146
SV Beschäftigte (2000):	7.774
Flughafenbeschäftigte (2000):	90

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Kirchheim ist nach den Zielen der Landes- und Regionalplanung eine Wachstumsgemeinde. Bereits in den 70er/80er Jahren erfolgte ein starkes Wachstum. Ursprünglich war das Erreichen der Zielwerte für 1995 angestrebt.
- Die Bevölkerungsentwicklung ist vom Flughafen relativ wenig berührt, in den letzten 10 Jahren hat sogar insgesamt eine Bevölkerungsabnahme infolge eines "Planungsstillstands" stattgefunden.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Zielgröße für die Bevölkerungsentwicklung auf der Basis des Flächennutzungsplan von 1978 sind ca. 21.500 Einwohner und mehr.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- In den letzten 10 Jahren herrschte eher Planungsstillstand, da die ursprüngliche Ortszentrumsplanung kurz vor der Planreife bis zum Aufstellungsbeschluss „zurückgefahren“ wurde.
- Zur Zeit laufen neue Planungen für die Ortsmitte (inkl. Überdeckelung der Staatsstraße). Die Flächenentwicklung wird im Wesentlichen durch private Investoren betrieben.
- Die Nachfrage nach Grundstücken ist nach wie vor hoch, bevorzugt sind Reihen- und Doppelhäuser.
- Wegen der hohen Bodenpreise ist ein Trend zu kleineren Grundstücken erkennbar.
- Mietwohnungsbau spielt in Kirchheim v.a. im Zentrumsbereich eine Rolle.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- In der neuen Ortsmitte ist ein Flächenentwicklungspotenzial für ca. 4.000 bis 5.000 Personen vorhanden. Die Realisierung der Ortsmitte ist aber abhängig von der Finanzierung der Nachfolgelasten.
- Gemeinde möchte auch künftig sozialen Wohnungsbau anbieten.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Innenentwicklung und Nachverdichtung spielen vor allem in den alten dörflich strukturierten Ortskernen (Kirchheim, Heimstetten, Hausen) eine Rolle.
- Dabei sind Verdichtungstendenzen v.a. in Bezug auf die Zahl der Wohneinheiten zu beobachten, die problematisch für die Gemeinde sind.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Das Bevölkerungswachstum hat in den 70er/80er Jahren in der Gemeinde hohen Infrastrukturbedarf ausgelöst. Danach folgte eine Phase mit geringen Investitionen.
- Bei einer Realisierung der neuen Ortsmitte würde erheblicher Infrastrukturbedarf ausgelöst: u.a. Rathaus, Bürgerhaus, Kindergarten, Schulerweiterung (Grund- und Hauptschule, Gymnasium), Hort und Altenpflegeheim.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde kann den Infrastrukturbedarf durch den Einwohnerzuwachs in der neuen Ortsmitte nicht durch ihren eigenen Haushalt finanzieren, sondern nur mittels Nachfolgelastenregelungen.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gewerbeentwicklung in Kirchheim ist vom Flughafen relativ unberührt.
- Die Gemeinde hatte schon früher mit der A 99, der A 92 und der S-Bahn sehr gute Standortvoraussetzungen für gewerbliche Ansiedlungen.
- Die Gemeinde sieht Probleme in der Gewerbestruktur aus den 60er/70er Jahren (viele Speditionen, Schrottbetrieb), die ein Hemmnis für die Ansiedlung von High-Tech-Betrieben darstellen.
- Die Überplanung alter Gewerbegebiete mit neuen Bebauungsplänen hat zum Ziel, die gewerblichen Strukturen in Richtung Büro/Dienstleistung zu ändern. Der Umstrukturierungsprozess ist bereits im Gange.
- Es ist Nachfrage nach Gewerbeflächen vorhanden von Büros/Dienstleistungen, großflächigem Einzelhandel sowie auch Speditionen.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde erwartet aufgrund der sehr guten infrastrukturellen Anbindung sehr hochwertige Arbeitsplätze (Qualifikation/bauliche Qualität).
- Weiteres Gewerbeflächenpotential ist noch vorhanden im Bereich der St 2582 und der M1.
- Weiteres Flächenpotential entsteht durch die Umstrukturierung alter Gewerbegebiete.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wohnbauland auf dem freien Markt: ab ca. 1.000 DM/qm (erschlossen)
- Gewerbliche Bauflächen: ab ca. 800 DM/qm (erschlossen)

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Tendenz der Bodenpreise ist steigend.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gewerbesteuer ist sehr schwankend und stellt für die Gemeinde keine zuverlässige Planungsgrundlage dar.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Kirchheim ist eine arme Gemeinde: "Wir sind nicht der Speck im Speckgürtel".

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Bezüglich der Einnahmen wird eine Besserung der Situation erwartet. Allerdings hat die Gemeinde in den letzten Jahren nicht viele Investitionen getätigt.

Verkehr

- Die Verkehrsmengen sind durch den Flughafen nicht angestiegen.
- Problem ist, dass das Zusammenführen zweier Gemeinden (Kirchheim und Heimstetten) zu einer Gemeinde verkehrlich nicht bewältigt wurde (BAB - Anschluss, S-Bahn-Haltestellen).
- Gemeinde strebt (seit 1989) einen Autobahnanschluss der M1 an die A 99 an, um Suchverkehre zum Gewerbegebiet Heimstetten zu vermeiden.
- Problempunkt: die Ausfahrt Kirchheim wird als alternative Ausfahrt zur Messe Riem genutzt, die Ortsdurchfahrt Kirchheim ist von Durchgangsverkehr aus dem Erdinger Raum Richtung München belastet.
- Das Verkehrskonzept der Gemeinde sieht vor, Durchfahrtsverkehr von der St 2582 zur M1 auf jeden Fall zu verhindern.
- Die ÖPNV-Anbindung ist durch S-Bahn (S 6) gut. Die Gemeinde befürwortet den S-Bahn-Ringschluss zur Verbindung von Messe und Flughafen.
- Es besteht der Wunsch nach einem 10-Minuten-Takt der S-Bahn und einem viergleisigem Ausbau der Strecke München/Mühldorf.
- Es besteht der Wunsch nach einer Ringschließung der Buslinie 263 (Feldkirchen - Messe-U-Bahnhof).
- Es gibt Überlegungen zu einer Stadtbahntrasse entlang der Autobahn A 99 mit Anbindungen nach Kirchheim über Busse.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Kirchheim „selbst nicht von Bedeutung, eher für den Raum München".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Kirchheim ... "man sollte aufpassen, dass man die Infrastruktur (Verkehrsinfrastruktur) schafft, die man braucht, und zwar, wenn´s geht, einigermaßen zeitig".

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„In der Erschließung des Flughafens mit dem öffentlichen Personennahverkehr."

Gemeinde Kranzberg

Landkreis:	Kranzberg
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	3.760
SV Beschäftigte (2000):	460
Flughafenbeschäftigte (2000):	52

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Es fand ein deutliches Bevölkerungswachstum durch Wanderungsgewinne statt.
- Der Zuzug erfolgt aus dem Großraum München und ist auch flughafenbedingt.
- Der Zuzug erfolgt verstärkt durch Erwerbstätige, jüngere Bevölkerungsgruppen und junge Familien (Auswirkungen auf die Infrastruktur).
- Auch der Anteil der Singles erhöht sich (Mietwohnungen).
- Der Gemeinderat will auch künftig kein größeres Wachstum wie bisher (max. 2 % pro Jahr).

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Gemeinde ist vorwiegend ein attraktiver Wohnstandort.
- Es besteht sehr große Nachfrage aus dem Großraum München.
- Die zuziehende Bevölkerung siedelt sich häufig erst in den Mietwohnungen an und will dann später oft auch Bauland erwerben.
- Ursprünglich war Kranzberg eine von der Landwirtschaft geprägte Gemeinde – mittlerweile gibt es im Hauptort nur noch einen landwirtschaftlichen Betrieb.
- Kranzberg hat 22 Ortsteile, das Wachstum der Gemeinde soll sich aber vorwiegend auf den Hauptort beschränken, z.T. auch im Ortsteil Tahlhausen (am Stadtrand von Freising).
- Die Gemeinde weist Bauland im speziellen Baulandmodell aus. Dieses Vorgehen ist bedingt durch den flughafeninduzierten Wachstumsdruck.
  Die Grundstückseigentümer dürfen sich nur noch 750 qm für den eigenen Baulandbedarf und auch pro Kind eine Parzelle zurückbehalten (früher 2.000-3.000 qm). Der Rest der Grundstücksfläche muss an die Gemeinde zum Vorzugspreis veräußert werden.
- Die Nachfolgelasten werden zum Teil auf den Baulandpreis umgelegt. Dieses Verfahren (wird seit 1998 angewandt) ist allerdings verhasst bei den Grundstückseigentümern.
- Zusätzlich stellt die Gemeinde Bauland im Einheimischenmodell für sozial schwächere Gemeindebürger zur Verfügung (günstigerer Grundstückspreis).
- Die Vergabe der Grundstücke erfolgt durch die Gemeinde nach einem Punktesystem, z.B. mindestens 7 Jahre Einwohner oder Arbeitsplatz in Kranzberg.

- Zu Beginn der Flächennutzungsplanung Anfang der 90er Jahre war dieser starke Wachstumsdruck noch nicht absehbar. Im Vorfeld der Ausweisung im FNP wäre eine Zusicherung des Vorkaufsrechts sinnvoll gewesen.
- Die Abschaffung der Teilungsgenehmigung wirkt sich negativ auf die Steuerungsmöglichkeiten der Gemeinde aus.
- Sehr starke Tendenz zu dichter Bauweise und kleinen Grundstücken.
  Der Gemeinderat hat deshalb eine GRZ von 0,3 und eine GFZ von 0,5 als Maximum festgelegt (Steuerung durch BP ist zwingend!).
  Im neuen Baugebiet sollen wieder 500 qm große Grundstücke ausgewiesen werden. Die Wohnqualität und der Ortscharakter sollen erhalten bleiben.
- Die Baugebiete sind vorwiegend durch Einfamilienhäuser und Doppelhäuser geprägt. Bei den Baulücken und der Umstrukturierung ist die Bauform dichter und es gibt vorwiegend mehr Wohneinheiten pro Gebäude. In diesen Bereichen befindet sich hauptsächlich das Angebot an Mietwohnungen.
- Der flughafenbedingte Zuzug erfolgt meist erst im Rahmen der Mietwohnungen, danach erfolgt häufig auch eine Suche nach Bauflächen oder Wohneigentum, da die Gemeinde als Wohnstandort attraktiv ist.
- Einschränkungen durch Fluglärm besteht in den Ortsteilen Thalhausen und Sickenhausen. Durch die neue Nachtflugregelung haben einige Ortsteile Anspruch auf Lärmschutzvorkehrungen bekommen.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Wachstumsdruck auf den Gesamtraum und auf die Gemeinde wird sich künftig noch verstärken.
- Die Belastungen durch Fluglärm werden sich durch die Zunahme der Flugbewegungen erhöhen (die technische Entwicklung ist nicht absehbar).

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Die ehemaligen landwirtschaftlichen Gebäude in den größeren Ortsteilen werden umgenutzt und ausgebaut für die Wohnnutzung (lukrativste Umnutzung).
  Im Jahr 2000 gab es 98 Bauanträge, davon waren ca. 10 % Nutzungsänderungen.
- Die Baulücken werden zunehmend bebaut und auf dem freien Markt veräußert. Es entstehen auch zusätzliche Wohngebäude auf größeren Grundstücken (oft auch für die eigenen Nachkommen).
- Bereits ab einem Areal mit 3 Gebäuden und auch bei Umstrukturierungsabsichten von Landwirten erlässt die Gemeinde die Veränderungssperre, um das Maß der Verdichtung steuern zu können.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Der Einwohnerzuwachs bedeutet hohe Ausgaben für die erforderliche Infrastruktur (Folgekosten von Baugebieten).
- Die Ansprüche an den Standard der Infrastruktureinrichtungen steigen durch die zunehmende und meist gut verdienende Bevölkerung.
- Derzeit gibt es einen gemeindlichen Kindergarten mit 3 Gruppen und einen Pfarrkindergarten mit 3 Gruppen (in den 70er Jahren gab es gerade mal 2 Gruppen).
- Bei der Grundschule musste vor 4 Jahren die erste Erweiterung erfolgen, eine zweite Erweiterung steht bereits an.

- Eine Mittagsbetreuung für die Kinder wurde neu eingeführt (seit 2 Jahren).
- Es ist ein großes Sportsgelände vorhanden. Zusätzlich gibt es die Forderung durch Neubürger nach einer Erweiterung der Tennisplätze.
- Auch die Erweiterung der Stockschützenbahn und der Mehrfach- bzw. Mehrzweckhalle (aktuelle Forderung der Bevölkerung) wird notwendig.
- Die Gemeinde Kranzberg hat 22 Ortsteile. Dies bedeutet große Kosten für die öffentliche Entwässerung, da noch nicht alle Gemeindeteile an den Kanal angeschlossen sind.
- Die vorhandene Kläranlage muss saniert und erweitert werden.
- Die Versorgungssituation in der Gemeinde besteht aus: Bäcker, Metzger und 2 kleineren Lebensmittelläden in der Ortsmitte von Kranzberg.
  Die Gemeinde will Bestandssicherung betreiben. Zusätzlich soll ein größerer Lebensmittelmarkt angesiedelt werden. Das Angebot in der Nachbargemeinde Allershausen ist dafür allerdings zu groß.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Es kam in der Vergangenheit zu keine flughafenbedingten Gewerbeansiedlung.
- Das Gewerbegebiet liegt nicht direkt an der Autobahn (im Vgl. zu Allershausen).
- Die Gewerbestruktur im Gewerbegebiet wurde lange Zeit dominiert durch die Firma „Pilz CD-Room“ mit 500 Arbeitsplätzen. Es kam aber überraschend zum Konkurs der Firma. Die Gewerbeflächen wurden dann verkauft. Der neue Eigentümer sucht derzeit für Teilflächen nach Mietern (nur noch ca. 1/4 der Arbeitsplätze).
- Ansonsten überwiegend kleinere Gewerbebetriebe im Gemeindegebiet: z.B. „Ökokiste“, kleinere Computerbetriebe, Baugeschäfte, Handwerksbetriebe und relativ viele Kfz-Werkstätten.
- Ein zweiter Gewerbegebietsstandort war im FNP vorgesehen, er wurde aber nur teilweise genehmigt (Lage im Landschaftsschutzgebiete – Abgrenzung des LSG wurde nun geändert, evtl. Genehmigung noch möglich.
- Wichtiger Arbeitgeber für die Bevölkerung im Ort sind: die Firma Müller-Apparatebau und die Baugeschäfte.
  Für die Auspendler sind der Flughafen, die Städte Freising und München die wichtigsten Zielorte.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es gibt Überlegungen, künftig im Bereich Ortsteil Eberspoint ein Gewerbegebiet anzuweisen. Der Standort würde über eine Lage direkt an der Staatsstraße Allershausen – Freising (Gelände der ehemaligen Ziegelei) verfügen und nicht im Landschaftsschutzgebiet liegen.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Starker Preisanstieg, in den letzten Jahren kam es noch mal zu einem deutlichen Anstieg.
- Wohnbauflächen (freier Markt, Gutachterwert): 650 DM/qm
- Wohnbauflächen (Einheimischenbaugebiet): 300-400 DM/qm
- Gewerbeflächen: 250 DM/qm
- Mietpreis: 12-15 DM/qm

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gewerbesteuer ist durch den Konkurs der Firma Pilz stark eingebrochen. Derzeit beträgt sie nur noch ca. 400.000 – 500.000 DM pro Jahr (früher 2,5 - 3 Mio. DM).
- Die Beteiligung aus der Einkommenssteuer beträgt (ca. 2,5 Mio. DM) und steigt kontinuierlich an.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Spielraum hat sich durch den Verlust bei der Gewerbesteuer und die hohen die Infrastrukturausgaben deutlich verschlechtert.

Verkehr

- Die Fahrzeiten verschlechtern sich für die Kranzberger Auspendler durch die hohe Verkehrsbelastungen auf der A 99, auf der B 13 und allen möglichen Ausweichrouten deutlich. Die A 99 und B 13 sind nahezu täglich von Stau betroffen. Die Mobilität der Bevölkerung und die Erreichbarkeit der Gemeinde verschlechtern sich durch die Gesamtzunahme des Verkehrs.
- Die Zufahrt nach Freising ist auch sehr eingeschränkt (Nadelöhr) ebenso die Anbindung an die A 92.
- Auch Gemeindeverbindungsstraßen werden vom Schleichverkehr stark belastet.
- Die Gemeinde wünscht eine Umgehung bzw. eine direkte Anbindung des Gewerbegebiets an die (vorhandene Brücke der IAW erneuern und verbreitern und Ausbau der vorhandenen Straße, aber Teil der Trasse und Anschluss auf Allershausener Gemeindegebiet). Diese verbesserte Zufahrt des Gewerbegebiets Kranzbergs zur Autobahn steht in engem Zusammenhang mit den Trassenüberlegungen der Umgehungsstraße Allershausen. In diesem Zusammenhang besteht eine Abhängigkeit von der Nachbargemeinde.
- Die Staatstraße nach Freising ist stark befahren und für Radfahrer sehr gefährlich. Seit 20 Jahren wird ein Radweg gefordert. Die Gemeinde Kranzberg und die Gemeinde Allershausen würden sich an den Kosten beteiligen, aber das Straßenbauamt hat kein Geld.
- Das ÖPNV-Angebot durch die Busverbindungen ist nur morgens und abends gute (im MVV-Tarif). Es besteht eine Busanbindung nach Freising (S1), z.T. auch nach Petershausen . Zusätzlich gibt es den Anschluss für Pendler mit dem Pkw nach Lohhof (S1). Die Pendler praktizieren häufig private Fahrgemeinschaften.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Kranzberg „kein Glücksgriff, er war vor allem eine Belastung".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Kranzberg mit „mit Traurigkeit und Befürchtungen."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Im Straßenbau und anderen Bereichen der Infrastruktur."

Gemeinde Kumhausen

Landkreis:	Landshut
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	4.356
SV Beschäftigte (2000):	482
Flughafenbeschäftigte (2000):	142

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- In den letzten 10 Jahren ist die Gemeinde um 920 Einwohner gewachsen.
- Bei ca. 100 Personen ist der Zuzug auf den Flughafen zurückzuführen.
- Die Gemeinde ist auf weiteren Zuwachs eingerichtet; sie bemüht sich aktiv um Kontakte zur Lufthansa.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Nachfrage wird wohl insgesamt künftig anhalten, die Gemeinde bemüht sich um eine stärkere Entwicklung (s.o.).

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Der Schwerpunkt der künftigen Wohnsiedlungsentwicklung befindet sich im Bereich Kumhausen und Preißenberg.
- Derzeit wird ein großes Baugebiet realisiert: Preißenberg IV mit ca. 168 Parzellen, wovon sich ca. 50 % der Flächen im Eigentum der Gemeinde befinden.
- Zusätzlich ist neues Entwicklungsgebiet geplant: „Kumhausen Zentrum“ auf dem Gelände der ehemaliges Ziegelei. Die Planung sieht 791 WE für ca. 1.500 zusätzliche Einwohner vor (alles freier Markt, Gemeinde hat keinen Einfluss).
- Darüber hinaus sind noch einige kleinere Baugebiete möglich.
- In Preißenberg IV sind 90 % Einfamilienhäuser vorgesehen.
- Im Bereich „Kumhausen Zentrum“ versucht die Planungsgemeinschaft überwiegend E+II zu realisieren, wobei auch 140 Einfamilienhäuser vorgesehen sind
- Derzeit ist die Nachfrage nach Mietwohnungen noch eher schlecht.
- Grundstücke mit 500 qm großen Grundstücken (für ein Einfamilienhaus) verkauften sich deutlich besser als die mit 600-700 qm (Folge der gestiegenen Grundstückspreise).
- Die Gemeinde Kumhausen ist baulich mit der Stadt Landshut zusammengewachsen.
- Keine bauleitplanerischen Einschränkungen durch die Fluglärm.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde muss und will sich um die Interessenten für Wohnbauflächen aktiv bemühen – erste Kontakte zur Lufthansa sind bereits vorhanden.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Die des alten Ziegeleigeländes als Wohnbaufläche ist bereits geplant (zusätzliche 1.500 EW).
- Eine Verdichtung im bebauten Bereich entlang der B 15 ist in Kumhausen z.T. bereits erfolgt (Geschosswohnungsbau = Eigentumswohnungen).

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Es wurde ein 3-zügiger Kindergarten in letzter Zeit gebaut. Künftig ist im Bereich „Kumhausen/Zentrum" noch ein zusätzlicher Kindergarten vorgesehen.
- Im schulischen Bereich hat Kumhausen in den letzten Jahren die Hauptschule an Ast und Tiefenbach verloren. Derzeit gibt es nur noch die Grundschule und eine Teilhauptschule. Dadurch stehen künftig aber Raumkapazitäten wieder zur Verfügung.
- Größere Sportflächen wurden im Bereich Grammelkam realisiert.
- Der Kanalanschluss ist für das Baugebiet „Preißenberg IV", für das geplante Gewerbe an der B 15 und für den Bereich „Kumhausen-Zentrum" bereits gewährleistet.
- Derzeit erfolgt der Bau des Kanals von Kumhausen nach Niederkam, Grammelkam und Hachelstuhl.
- Die Kläranlage wird seit 1994 beanstandet, auch in diesem Bereich muss dringend neu investiert werden.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde ist vorwiegend Wohnstandort und nicht Gewerbestandort.
- Das geplante Gewerbegebiet an der B 15 ist vorwiegend als Versorgungsstandort vorgesehen (Bäcker, Metzger, Autowerkstatt und Tankstelle).
- Die Gemeinde ist bzgl. der Versorgung rein Landshut orientiert, wobei auch in Landshut die Versorgungssituation für den wohnortnahen Grundbedarf östlich der Isar schlechter geworden ist.
- Die Gewerbestruktur ist kaum ausgeprägt (nur 220.000 DM Gewerbesteuer pro Jahr).

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es ist schwer die gewerbliche Entwicklung zu forcieren (zu starke Konkurrenz durch die Gemeinden westlich der Isar, die über eine bessere Anbindung an die Autobahn verfügen und günstige Flächen anbieten)
- Die Versorgungssituation soll sich durch die Entwicklung des Gebiets an der B 15 verbessern.
- Die Gemeinde Kumhausen wird schwerpunktmäßig Wohnstandort bleiben.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wohnbauflächen (Grundeigentümer Gemeinde): 220 DM/qm (Preißenberg IV)

- Wohnbauflächen (Grundeigentümer Landwirte): mindestens 100 DM/qm mehr
- Wohnbauflächen (Gutachterwert): 440 DM/qm

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die steigende Tendenz wird wohl anhalten.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gewerbesteuer ist gering: 220.000 DM-Gewerbesteuer im Jahr
- Der Anteil an der Einkommenssteuer wird durch die zuziehende Bevölkerung mehr, wirkt sich aber immer erst mit etwas zeitlicher Verzögerung aus.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Die finanzielle Situation der Gemeinde hat sich in den letzten Jahren durch Misswirtschaft deutlich verschlechtert (ein Baugebiet ist bzgl. der Erschließung um 4 Mio. teurer geworden als geplant, es wurde ein Vergleich über 2,3 Mio. DM erzielt).
- Umfangreiche Investitionen im Bereich technische Infrastruktur stehen an (Kanalbau, Kläranlage).

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die finanzielle Situation soll sich durch den Verkauf von Grundstücken und die steigende Einkommensteuer langsam wieder verbessern

Verkehr

- Hohe Verkehrsbelastung auf der B 15 – der Verkehr muss durch Kumhausen und das Stadtgebiet Landshut (in Stoßzeiten Stau im Gemeindegebiet) – großer Anteil der Verkehrs geht in Richtung München und Flughafen.
- Die Gemeinde ist wegen dem Nadelöhr Stadtgebiet Landshut schlecht an die Autobahn A 92 angebunden.
- Verbesserungswunsch: Verbindung zwischen der B 15 und der B 11 (Trassenüberlegungen bereits durch Hr. Spitzelberger 11.03.1992).
- Die südlichen Teile des Landkreises Landshut sind die „Stiefkinder", der Schwerpunkt der Entwicklung liegt im nördlichen Teil des Landkreises.
- Die geplante B 15 neu berührt die Gemeinde Kumhausen nicht, allerdings erwartet man sich eine gewisse Entlastung vom Fernverkehr.
- Die Verbindung Regensburg – Mainburg – Rosenheim wird oft als Ausweichroute benutzt, um das Nadelöhr München und A 99 zu umgehen.
- Gute ÖPNV-Anbindung durch das Stadtbusnetz (Umsteigepunkt: Hauptbahnhof Landshut) (alle 20 Min.), keine Bus-Anbindung nach Moosburg.

Resumée

- Der Flughafen München „war nicht schlecht, hätte aber für die Gemeinde Kumhausen besser sein können. Wir hätten noch mehr flughafenbedingten Zuzug auf die Gemeinde Kumhausen lenken können und sollen."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens müsste mich aus Sicht der Gemeinde Kumhausen „positiv stimmen, dass wenn wir wieder ein Baugebiet ausweisen, unter Umständen mehr flughafenbedingten Zuzug bekommen können."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Im Verkehrsbereich. Es ist in den letzten Jahren nichts mehr in Angriff genommen worden (z.B. Verbindung zwischen der B 15 und der B 11)."

Stadt Landshut

Landkreis:	Kreisfreis Stadt
Zentralörtlichkeit:	OZ
Einwohner (2000):	58.746
SV Beschäftigte (2000):	28.764
Flughafenbeschäftigte (2000):	323

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Zwischen 1988 und 1992 fand ein überproportionales Wachstum statt.
- In den letzten 10 Jahren kam es allerdings einer deutlichen Stagnation.
  Die Prognosen des alten Gutachtens von 1989 lagen für die Stadt Landshut viel zu hoch.
- Seit 2 Jahren setzt wieder eine leichte Bevölkerungszunahme ein.
- Die Stadt Landshut erlitt in den letzten Jahren einen deutlichen Imageverlust: „zu teuere Grundstücke".
- Es hat wegen der Nachfrage nach günstigeren Grundstückspreisen für den Bau von Einfamilienhäusern eine deutliche Stadtumlandwanderung statt gefunden.
- Einige Umlandgemeinden grenzen direkt an das Stadtgebiet an, ihre Einwohner profitieren vom Angebot der Stadt Landshut (Stadtbus, Infrastruktureinrichtungen).
- Die Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur sind sehr unterschiedlich je nach Stadtviertel.
  Insgesamt ist aber folgende die Tendenz feststellbar:
  Verlust der Mittelschicht, die vorwiegend nach Bauflächen für ein Einfamilienhaus nachfragen. Als „sozialer Brennpunkt" gilt z.B. das Nikolaviertel, das in das Förderprogramm „soziale Stadt" aufgenommen wurde. Als Kontrast gibt es aber auch Wohnviertel mit hohem Prestige wie z.B. der Birkenberg und der Hofberg).

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Derzeit wird die Vorstudie zur Fortschreibung des Flächennutzungsplans erarbeitet. Diese soll im Januar im Stadtrat vorgestellt werden. Diese Studie enthält genauere Angaben zur vorgesehenen Dichte und Art der Nutzung.
- Die Stadt hat stark auf Geschosswohnungsbau (ca. 80 % des vorhandenen Baurechts) gesetzt, die große Nachfrage in der Vergangenheit war aber v.a. nach Baugrundstücken für Einfamilien- und Doppelhäuser.
- Es gibt 3 Schwerpunkte an Leerbauflächen für Wohnen:
  1) Im Osten der Stadtteil Fraunberg, der Bereich Auloh;
  2) der Bereich nördliche Wolfgangssiedlung und
  3) der Bereich Stadtteil West.
  Zusätzlich gibt es langfristig noch das Entwicklungsgebiet Stadtteil Münchnerau.

- Seit 1989 bis Juli 2001 wurde für 169,5 ha Bruttobauland (119,5 ha Nettobaufläche) Baurecht durch Bebauungspläne geschaffen Dies bedeutet ca. 4.470 Wohneinheiten [Schlüssel aus Geschosswohnungsbau (80%) und EH, DH und RH (20 %)] und unter Berücksichtigung von 2,9 EW/WE ergibt dies einen Wert von ca. 13.000 Einwohnern.
- Zusätzlich gibt es alte Baurechte, die vor 1989 geschaffen wurden und noch zur Verfügung stehen.
  Insgesamt verfügt die Stadt somit über Baurecht für zusätzliche 18.000 Einwohner und verfügt langfristig noch über zusätzliche Potentiale, die noch kein Baurecht haben (wie oben genannt: z.B. Entwicklungsgebiet Münchnerau).
- Bei den Wohnbauflächen „Nördliche Wolfgangssiedlung" ist die Stadt etwa zu 40 % Grundstückseigentümer.
- Es gibt keine Einheimischenmodelle im engeren Sinne, aber für die Kinderzahl gibt es z.B. einen gewissen Bonus beim der Grundstücksverkauf durch die Stadt (unabhängig von der Herkunft).
- Es gibt keine Einschränkungen durch Fluglärm, aber eine Lärmproblematik durch die Autobahn A 92.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Insgesamt ist für die langfristige Entwicklung Baurecht im Stadtgebiet für zusätzliche 18.000 Einwohner vorhanden.
- Darüber hinaus sind langfristig noch weitere Flächenpotentiale vorhanden.
- Bis zum Jahr 2015 rechnet man aber nur mit einer Bevölkerungszunahme von ca. 4.500 Einwohner.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Durch die Umstrukturierung der Konversionsfläche Schockkaserne ist ein großes Potential vorhanden. Als Nachfolgenutzung ist Wohnen, Büronutzung, ein großer Parkplatz und Messenutzung vorgesehen.
- Umstrukturierung des ehemaliges Bauhofgelände an der Podewilsstraße: Einzelhandelsverkaufsflächen.
- Im Bereich Moniberg gibt es noch größere Nachverdichtungspotentiale in den bestehenden Wohngebieten.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Als Oberzentrum verfügt die Stadt Landshut über 51 Schulen und Fortbildungseinrichtungen: z.B. 1 Fachhochschule, Sparkassenakademie, 3 Gymnasien.
  Die R6 (sechsstufige Realschule) beginnt im nächsten Jahr.
  Es zeichnet sich aber permanent neuer Bedarf (Schulen und Kindergärten) ab, wegen den Veränderungen in der Sozialstruktur. Neubau der Fachhochschule Landshut.
- Künftig können durch die Überlegungen der Ganztagsschule neue Investitionen erforderlich werden.
- Die Verbesserung der Erwachsenenbildung und des Büchereiwesen ist erfolgt (konzentriert auf die Innenstadt).
- Das Oberzentrum ist auch Sitz mehrerer Kliniken: Klinikum Landshut, Kreiskrankenhaus, Bezirkskrankenhaus, Kinderkrankenhaus. Neubau des Klinikum Landshut.

- Die Verkehrsinfrastrukturmaßnahme: Hofbergtunnel war der größte Kraftakt in jüngster Vergangenheit.
- Große Anstrengungen in der Vergangenheit waren auch im Bereich der Kultur und der Museen, sowie in Zusammenhang mit dem Stadttheater notwendig.
- Es gibt ein neues Jugendkulturzentrum und eine neue Musikschule.
- Auch das Sportkonzept wurde mittlerweile umgesetzt.
- Eine neue Messehalle auf der Schockkaserne soll durch Privatinvestor realisiert werden.
- Bei der Baulandentwicklung sichert sich die Stadt Flächen für Versorgung und Gemeinbedarfseinrichtungen.
- 1994 wurde der Bau der biologischen Kläranlage fertiggestellt.
- Geht man von den zusätzlichen 4.500 Einwohnern bis 2015 aus, sind natürlich die entsprechenden zusätzlichen Infrastruktureinrichtungen erforderlich.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Stadt Landshut hat hohe Arbeitsplatzzentralität. Derzeit gibt es ca. 39.000 Arbeitsplätze bei knapp 60.000 Einwohnern (und ca. 29.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte).
- Der Flughafen München ist ein attraktiver Arbeitgeber. Die Arbeitslosenquote im Landkreis Landshut ist sehr gering, das Arbeitsmarkt relativ leer gefegt. Die örtlichen Gewerbebetriebe müssen z.T. Anstrengungen unternehmen, um ihre Arbeitskräfte zu halten.
- Kein deutlicher Einbruch an Arbeitsplätzen, obwohl ein Bundeswehrstandort verloren ging und sich im Bereich des produzierendes Gewerbes die Strukturen deutlich verändert haben (Arbeitskräfteabbau). Diese Problematik konnte abgefangen werden.
- Seit 1989 wurde im gewerblichen Bereich für 93 ha Bruttobauland (ca. 60,5 ha Nettobauland) Baurecht geschaffen, davon ist ein Teil bereits gewerblich genutzt.
- Bei den gewerblichen Flächen ist die Stadt im Bereich Schockkaserne zu100 % Grundstückseigentümer und im Bereich des Gewerbegebiet West (1. Abschnitt) zu 95%.
- Der Schwerpunkt der künftigen gewerblichen Entwicklung ist die Münchnerau, dort befindet sich derzeit bereits mehrere Firmen.
- Der Bedarf an Bettenkapazitäten im Stadtgebiet hat enorm zugenommen, häufig muss auf die Kapazitäten im Umland ausgewichen werden. Die Stadt bemüht sich um Neuansiedlungen von Hotels und bietet geeignete Standorte an. Das Hotel Kaiserhof z.B. hat Verträge mit Lufthansa. Der Trend geht deutlich in Richtung Belebung der Hotellerie und Gastronomie als Folge des Flughafens und auch der Messe München.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- „Neues Gewerbegebiet Münchnerau“ (Rahmenplanung): auf einer Fläche von ca. 10 ha entstehen ein Einzelhandelsgroßprojekte mit ca. 35.000 qm Verkaufsfläche, auf 50 ha werden bis 2015 ca. 3.500 neue Arbeitsplätze entstehen (Annahme: bis 2015 sind ca. 70 % der Flächen bebaut).
- Das Gewerbe- und Industriegebiet „Nördlich Bayerwald“ bietet noch ca. 17 ha freie Gewerbefläche, darauf könnten ca. 1.000 neue Arbeitsplätze entstehen (Annahme: 60 AP/ha).
- Zusätzliche Verkaufsflächen sollen in der Innenstadt entstehen: auf dem ehemaligen Bauhofgelände an der Podewilsstraße: 12.000 – 15.000 qm.

- In dem neuen Gewerbegebiet und Dienstleistungszentrum „Schockkaserne“ ist bis 2015 mit zusätzlichen 2000 Arbeitsplätzen zu rechnen (Annahme: 60 % der Arbeitsplätze werden von der Innenstadt verlagert). Die Hochschulnähe ist prägender Standortfaktor.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Im Vorfeld der Flughafeneröffnung war die Zeit der höchsten Grundstücks- und Mietpreise. Die Preise sind ab 1993 wieder deutlich gefallen. Nach dem Tiefsstand 1993 sind die Preise wieder kontinuierlich bis 1997 angestiegen.
- Die Goldgräberstimmung auf dem Grundstücksmarkt im Vorfeld der Flughafeneröffnung war für das Stadtgebiet sehr negativ. Das Wachstum fand deshalb verstärkt in den Umlandgemeinden und im ländlichen Raum statt.
- Der Immobilienmarktbericht 2000 vom Gutachterausschuss wurde dem PV zur Verfügung gestellt. Der Bericht unterscheidet 2 Zonen: 1) stadtnahe Bereiche und Außenbereiche; 2) Innenstadtbereiche und Randzone
- Wohnbauflächen (unbebautes Grundstück EH + DH) durchsch. 454 DM/qm
- Wohnbauflächen(Zone 1) 427 DM/qm
- Wohnbauflächen(Zone 2) 561 DM/qm
- Geschosswohnungsbau (GFZ 1,0) 1.050 DM/qm
- Gewerbeflächen 200-300 DM/qm
- Bauerwartungsland Wohnen 180 DM/qm
- Bauerwartungsland Gewerbe 90 DM/qm

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Bei der Gewerbesteuer machen sich die Steuerausfälle der großen Betriebe deutlich bemerkbar (durch die Veränderungen in der Steuergesetzgebung, der vorgesehene Steuerverzicht ist durch die Kommunen zu tragen).
- Durch die geringe Arbeitslosenzahl ist die Region in keinem Förderprogramm, hat aber auch nicht die günstige wirtschaftliche Entwicklung wie die Region München zu verzeichnen.
- Das Verhältnis Gewerbesteuer – Einkommensteuer hat sich in den vergangenen Jahren verschoben zum Nachtteil der Gewerbesteuer.
- Die Gewerbesteuer beträgt derzeit ca. 38 Mio. DM.
- Die Grundsteuer B beträgt derzeit ca. 15 Mio. DM.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Hohe Investitionen im Bereich der Infrastruktur und gleichzeitig erhebliche Steuerausfälle verschlechterten den finanziellen Spielraum deutlich.
- Die künftige Situation ist schwer einschätzbar, die Stadt ist froh, wenn sie künftig ihre Leistungen noch erbringen kann.

Verkehr

- Die Schaffung einer ausreichenden Verkehrsinfrastruktur des Flughafens wurde „verschlafen". Es war absehbar, dass wenn die A 94 nicht weitergebaut wird, der Verkehr stark auf der A 92 und der B 15 verbleibt bzw. dort zunimmt.
- Es besteht eine gute Ausgangslage zur Beurteilung der Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet, da vor der Flughafeneröffnung 1985 eine Verkehrserhebung durchgeführt wurde und 1995 eine weitere Erhebung.
- Durch den Bau der A 92 ist in manchen Bereichen eine erhebliche Verkehrszunahmen feststellbar, in anderen Bereichen allerdings auch eine deutliche Verkehrsentlastungen. Es fanden deutliche Umorientierung und Umstrukturierung der Verkehrsströme im Stadtgebiet statt. Auf der B 299 ist eine 116 % Verkehrszunahme feststellbar, auf der B 11 aber deutliche Abnahmen.
- Die St 2045 stellt eine wichtige Achse zum Flughafen dar und weist hohe Verkehrszunahmen auf (Bündelung des Verkehrs und Anbindung an die A 92). Die Straße ist Hauptzubringer in Richtung Westen.
- Die Gebiete südlich der Isar verwenden die B 11 als Zubringer zur Autobahn.
- Der Flughafen München belastet das Stadtgebiet Landshut nicht unmittelbar.
- Deutlich zugenommen haben die Nord-Süd-Verkehre, denn je mehr das Nadelöhr A 9 und der Bereich München belastet ist, je mehr nimmt die Belastung der B 15 zu und belastet das Stadtgebiet erheblich.
- Die B 15 neu wird als sehr dringlich erachtet und muss bis zur A 94 realisiert werden. Wenn die B 15 neu nur bis zur A 92 realisiert wird, wird dies zu einer zu hohen Belastung für die A 92 und vor allem für die alte B 15 führen.
- Ein besonderes Problem im Stadtgebiet ist der hohe Anteil an Schwerlastverkehr auf der B 15 alt.
- Durch die B 15 neu, A 94 und die FTO könnte der überlastete Bereich der A 9 und der A 92 entlastet werden.
- Die Verbesserung der Anbindung Messe München und Flughafen ist erforderlich.
- Die A 92 ist im Umfeld des Flughafens nicht nur westlich sondern auch östlich des Flughafens hoch belastet (zum Flughafenverkehr kommt der Verkehr durch die Grenzöffnung hinzu aus Richtung A 93 und A 94).
- Eine Verkehrsentlastung im Innenstadtbereich konnte durch den Bau des Hofbergtunnels erreicht werden.
- Derzeit erfolgt eine Vorplanung einer „Anbindung West" mit dem Ziel, die Defizite der verkehrlichen Erschließung des Stadtteils West zu verbessern und den Bereich Luitpoldstraße zu entlasten.
- Eine zügige Anbindung auf der Schiene zum Flughafen ist dringend erforderlich. Eine Fernbahnanbindung des Flughafens ist überfällig. Aus dem Raum Landshut gibt es Forderungen nach der Marzlinger Spange. Der Vorteil diese Spange wäre, dass die Züge nicht am Flughafen enden müssten.
  Bei diesen Überlegungen muss von den künftigen technischen Möglichkeiten ausgegangen werden und nicht von den heutigen Möglichkeiten.
- Die Fahrzeit nach München darf sich dadurch aber nicht erheblich verlängern, eine Expressverbindung: München – Freising – Flughafen – Moosburg – Landshut wird gefordert.
- Auch der Erdinger - Ringschluss ist dringend erforderlich.
- Die Privatisierung der Bahn behindert diese Verbesserungen in der Schienenanbindung.
- Es wurde in den letzten Jahren das Stadtbussystem attraktiver gestaltet, dass v.a. die Umlandgemeinden Altdorf, Ergolding und Kumhausen sehr gut integriert. Die Busse stehen aber auch im Stau und können nicht mit schienengebundenen ÖPNV-Angeboten konkurrieren.

- Vision der Stadt Landshut: ein schienengebundenes Stadtumland-ÖPNV-Angebot auf den alten Bahntrassen zu realisieren. Bei der künftigen Umsetzung gibt es aber Probleme mit einigen Umlandgemeinden, die die bestehenden und stillgelegten Trassen z.T. anderweitig überplanen. Der Markt Ergolding hat diese Trassen in seiner Entwicklungsplanung berücksichtigt.
- In verkehrlichen Fragen, aber auch in anderen Fragen der Siedlungsstruktur sollte die Zusammenarbeit mit den Stadtumlandgemeinden wieder intensiviert werden (Planungsgemeinschaft Landshut).
- Die Stadt Landshut hat dem Büro Transver umfangreiche Verkehrsuntersuchungen zur Verfügung gestellt werden. In Zusammenhang mit der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans wird auch ein Fachplan Verkehr erarbeitet. Diese Unterlagen sowie die Vorstudie zum Flächennutzungsplan können aber erst nach der Behandlung im Stadtrat zur Verfügung gestellt werden.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Stadt Landshut „zunächst eine Bedrohung wegen der Festlegung der Anflug- und Abflugscheißen und natürlich die Angst durch das Überfliegen des Kernkraftwerkes. Ansonsten ist der Flughafen eine gute Perspektive".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Stadt Landshut mit „einer gewissen Besorgnis. Die Angebote der Verkehrsinfrastruktur sind unzureichend."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?

„Die Verkehrsinfrastruktur muss so gestaltet werden, dass die Städte und Gemeinden verträglich damit leben können (Anstrengungen im ÖPNV und bei der Straßenanbindung). Zusätzlich müssen die künftigen Anflug- und Abflugschneisen so gestaltet werden, dass sie für die Bebauung die geringste Beeinträchtigung bedeuten . Es gibt keine grundsätzliche Ablehnung des Flughafens."

<u>Interkommunale Zusammenarbeit als Aufgabe für die Zukunft</u>
Zusätzlich besteht der Wunsch von Seiten der Stadt an das Gutachtens, „zu einer verträglichen Siedlungsstruktur beizutragen" – das Landesentwicklungsprogramm erscheint dafür nicht ausreichend. Es bräuchte eine dritte Ebene an Raumordnung: Teilräume – Stadtumlandbereiche. Die Egoismen der kleineren Gemeinden sollten stärker einschränkt werden. Der Schwerpunkt der Entwicklung soll sich auf die zentralen Orte und Siedlungsschwerpunkte konzentrieren. Dafür sind künftig geeignete Instrumente zu entwickeln.
Die Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden wurde von der Stadt im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans betrieben (Planungsgemeinschaft Landshut). Die Gremien einiger Gemeinde haben dies aber teilweise nicht ausreichend unterstützt. Wegen eines Einzelhandelsprojekts kam es aber zum Stillstand der Zusammenarbeit. Die Kooperation müsste dringend wiederbelebt werden.

Gemeinde Langenbach

Landkreis:	Freising
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	3.663
SV Beschäftigte (2000):	385
Flughafenbeschäftigte (2000):	139

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Gemeinde ist kontinuierlich auf zur Zeit rund 4.000 Einwohner gewachsen. Dies ist für die Gemeinde mit großen Anstrengungen verbunden.
- Das Bevölkerungswachstum beruht auf einem hohen Zuzug, meist durch junge Paare bzw. Familien mit Kindern.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde glaubt, dass sie einen hohen Bevölkerungsdruck nicht dauerhaft abwehren kann.
- Sie möchte auch durchaus weiterhin wachsen. Sie möchte das Wachstum jedoch verlangsamen, da durch die Ausweisung von Siedlungen Probleme geschaffen werden, die sie nicht bewältigen kann.
- Sie möchte das Bevölkerungswachstum über die Entwicklung der einzelnen Bauflächen selbst steuern und in der Hand behalten.
- Die Gemeinde macht ein weiteres Wachstum von den Kapazitäten der Infrastruktur abhängig (Kanal, Regenrückhaltung, Schule, Kindergärten, Einkaufsmöglichkeiten). Die Infrastruktur bildet den limitierenden Faktor.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Langenbach hat sich erst ab 1960 langsam von einem landwirtschaftlich geprägten Dorf zu einer Wohngemeinde umstrukturiert. Durch den Flughafen hat sich die Umstrukturierung deutlich verstärkt und beschleunigt.
  An den durch die Umstrukturierung entstandenen strukturellen Problemen arbeitet die Gemeinde heute noch (Städtebausanierung, Umstrukturierung des Dorfkerns läuft zur Zeit).
- Die Gemeinde hat seit 1990 umfangreiche Wohnbauflächen geschaffen, ihre „Hausaufgaben erfüllt".
- Alle Baugebiete sind im Einheimischenmodell realisiert. Es erfolgte allerdings auch ein Verkauf an Auswärtige, wenn die Nachfrage durch Einheimische gedeckt war.
- Langenbach ist eine attraktive Wohngemeinde und daher sehr stark durch den Siedlungsdruck, der durch den Flughafen verursacht ist, belastet.

- Es besteht eine hohe Nachfrage nach Wohnungen mit der Folge eines starken Anstiegs der Bodenpreise. Dieser ist für viele nicht mehr bezahlbar.
- In der Gemeinde befinden sich viele Zweitwohnsitze von Arbeitnehmern im Flughafen(umfeld). Diese sind oft Mieter von Eigentumswohnungen.
- Die Gemeinde möchte nicht nur Wohngemeinde sein, sondern an flughafenbedingten Gewerbeansiedlungen teilhaben.
- Aufgrund hoher Grundstückspreise besteht eine Tendenz zu kleineren Grundstücken (freistehendes Haus ca. 300 – 400 qm), die ortstypische Baustruktur mit Ein- und Zweifamilienhäusern wurde aber erhalten.
- Fluglärm ist ein Problem in den Ortsteilen Ober- und Niederhummel, aber auch in Langenbach. Dies hat aber keine Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Flächennutzungsplan von 1978 ermöglicht aufgrund der Wohnbauflächenausweisungen auch heute noch ein Wachstum um weitere 3.000 auf insgesamt 7.000 Einwohner (langfristige Entwicklung). Das heißt viele Flächen wurden nicht entwickelt. In der derzeitigen Überarbeitung des FNP gibt es keine wesentlichen Änderungen an den Wohnbauflächenausweisungen.
- Die Siedlungsentwicklung soll auf den Hauptort konzentriert werden.
- Gemeinde möchte ihren ländlichen Charakter erhalten. Daher ist es Ziel, große Wohnanlagen zu verhindern und die Baustruktur wie gehabt fortzuführen.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Eine Nachverdichtung/Innenentwicklung findet vor allem im Hauptort Langenbach statt (Bahnhofsbereich und alter Ortskern), da sich hier viele, z.T. bereits aufgelassene Hofstellen befinden.
- Die Gemeinde hat in diesen Bereichen über Bebauungspläne schon steuernd in die Nachverdichtungsaktivitäten eingegriffen, z.B. um Zahl der Wohneinheiten zu begrenzen und verträgliche Nachfolgenutzungen für die aufgelassenen Anwesen zu erreichen.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Durch die Umstrukturierung in der Landwirtschaft sind auch künftig noch relativ große Nachverdichtungspotentiale auch im Hauptort vorhanden.
- Das Nachverdichtungspotential wird auf einen Umfang ausreichend für ca. 600 Einwohner geschätzt. Der Zeitraum der Umsetzung ist aber völlig offen.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Die Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur (hohe Kinderzahl) hat in der Gemeinde sprunghaft hohen Bedarf an Kindergartenplätzen ausgelöst.
- Die Gemeinde sieht sich durch die Bevölkerungs- und Wohnsiedlungsentwicklung einem starkem Handlungsdruck bezüglich Infrastrukturmaßnahmen ausgesetzt (Straßenbau und -erhaltung, Kindergärten, Erholungsmöglichkeiten, Friedhofserweiterung etc.).
- Vor allem die Neubürger stellen hohe Ansprüche an die Gemeinde, z.B. hinsichtlich der Freizeitmöglichkeiten, moderner Kindergärten etc.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- In den nächsten 5 Jahren stehen weitere, umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen mit einem Investitionsvolumen von ca. 13-15 Mio. DM an: Kindergarten, Dreifachturnhalle, Kanalsanierung, Bahnhofsumgestaltung und Park&Ride-Anlage.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Der Anstieg der Arbeitsplatzzahlen zwischen 1990 und 1998 wurde vor allem durch die Entwicklung von Klein- und Kleinstgewerbe vornehmlich im High-Tech-Bereich (Folge des Flughafens) im Ort und im neuen Mischgebiet verursacht.
- Es hat eine deutliche Veränderung der Gewerbestruktur stattgefunden. Früher gab es ausschließlich Handwerksbetriebe, heute spielen verstärkt Dienstleistungen eine Rolle, bei gleichzeitigem Rückgang des Handwerks.
- Die Ansiedlung von zwei Betrieben ist gescheitert, da diese ihr Personal nicht nach Langenbach bekommen konnten.
- Die Gemeinde hat einen Bebauungsplan für 40.000 qm Gewerbegebiet aufgestellt, um durch die Einnahmen ihre Infrastrukturmaßnahmen zu finanzieren.
- Der Bürgermeister sieht sich für die gewerbliche Entwicklung 10 Jahre zu spät dran.
- Zur Zeit besteht keine Nachfrage nach Gewerbeflächen. Als Grund wird die generell geringe Investitionsbereitschaft der Betriebe zur Neuansiedlung aufgrund der konjunkturellen Situation gesehen.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde wünscht sich eine stärkere Gewerbeentwicklung und beabsichtigt, Gewerbeflächen in einem Umfang von zusätzlich rd. 13,6 ha auszuweisen. Hinsichtlich künftiger Ansiedlungen ist sie optimistisch.
- Die Gemeinde sieht ihre gewerbliche Entwicklung in Abhängigkeit von vielen, nicht allein von ihr zu beeinflussenden Faktoren, z.B. dem Gewerbeansiedlungsverhalten der Gemeinden südlich des Flughafens, der Konjunktur, dem tatsächlichen Flughafenwachstum.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wohnbauland auf dem freien Markt: bis zu 800 DM/qm (erschlossen)
- Wohnbauland im Einheimischenmodell: 490 DM/qm (erschlossen)
- Wohnbauland (gemeindlich) für Nichteinheimische 530 DM/qm (erschlossen)
- Gewerbliche Bauflächen: ca. 200 DM/qm (erschlossen)
- Der Hauptort ist preislich höher als die kleinen Orte.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Wohnbaulandpreise werden aufgrund des Siedlungsdrucks steigen.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer ist wegen des Bevölkerungswachstums deutlich gestiegen.
- Die Gewerbesteuer ist stark zurückgegangen (von 1,4 auf 0,4 Mio in den letzten 5 Jahren).

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Spielraum der Gemeinde hat sich deutlich verringert.
- Zur Zeit werden auch keine Einnahmen aus Grundstücksverkäufen erzielt. Diese erzeugen aus Sicht der Gemeinde jedoch ohnehin nur kurzfristig einen Überschuss, da die Wohnbaulanderschließung später deutlich höhere Infrastrukturfolgekosten nach sich zieht.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die künftige Entwicklung wird deutlich negativ gesehen. Die Gemeinde sieht sich mit zunehmenden Aufgaben und abnehmenden Einnahmen konfrontiert. Eine weitere Pro-Kopf-Verschuldung wird vor dem Hintergrund für unvermeidbar gehalten.
- Die Gemeinde hofft auf Einnahmen aus Grundstücksverkäufen im Rahmen der Gewerbegebietsentwicklung.

Verkehr

- Das Verkehrsaufkommen ist durch den Flughafen und die Gewerbeentwicklung im Flughafenumland, deren Beschäftigte oft im nördlichen Landkreis Freising wohnen, deutlich gestiegen.
- Es ist auch eine Zunahme von Lkw-Verkehr zu beobachten.
- Langenbach ist ein Nadelöhr für den Nord-Süd-Verkehr, da insgesamt nur drei Amperquerungen für den nördlichen LK Freising und Mainburg in Richtung Flughafen und Flughafenumland vorhanden sind. Davon sind die Querungen in Freising und Moosburg völlig überlastet.
- Hauptproblempunkt in Langenbach sind die beiden Bahnübergänge im Ort. Die Gemeinde strebt aus ortsstrukturellen Gründen keine Höhenfreimachung an.
- Die Gemeinde erwägt eine Ortsumfahrung der FS 13, aber sowohl eine West- als auch eine Ostumfahrung sind problematisch.
- Die Gemeinde sieht eine Verkehrslösung für sich in der Lenkung der Verkehrsströme an Langenbach vorbei, z.B. als Umfahrungen von Moosburg und Freising.
- Die ÖPNV-Anbindung des Hauptortes ist durch den Bahnanschluss gut, hat sich aber durch den Flughafen nicht verbessert. Die kleinen Orte sind nicht an ÖPNV angeschlossen.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Langenbach einerseits „Fortschritt, modern, man bleibt nicht stehen“, andererseits „eine Belastung“.
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Langenbach mit Sorge über „erhebliche Belastungen, die auf die Gemeinde zukommen“.

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„In der Entlastung Langenbachs von Individualverkehr (Umfahrung Moosburg B11/St 2085) und in der Beteiligung des Landes bzw. der FMG an flughafenbedingten, gemeindlichen Lasten (Gemeindefinanzausgleich, Fluggastabgabe).“

Gemeinde Langenpreising

VG Wartenberg

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	2.408
SV Beschäftigte (2000):	147
Flughafenbeschäftigte (2000):	85

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Gemeinde hat ein durchgängig „normales organisches" Wachstum verzeichnet, auch in der Zeit, in der der Flughafen in Betrieb genommen war (von ca. 1.600 Einwohner 1966 auf heute ca. 2.300 Einwohner).
- Ein organisches Wachstum wird als wichtig erachtet, um die Integration der Neubürger zu bewältigen und die Identität des Ortes zu erhalten.
- Die Bevölkerungsstruktur hat sich verändert. Es gibt kaum noch Landwirte, dafür mehr Zuzüge im gehobenen Mittelstand, vor allem Arbeitnehmer in der Technologiebranche.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Das Wachstum soll auch künftig organisch und behutsam verlaufen, um die notwendige Infrastruktur bereitstellen zu können und die Identität des Ortes zu erhalten.
- In 10-12 Jahren ist ein Erreichen der 3.000-Einwohner-Grenze denkbar.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde hat die Wohnbauentwicklung immer nur auf gemeindeeigenen Grundstücken realisiert.
- In den letzten 10 Jahren wurden mehrere Einheimischenbaugebiete realisiert (insgesamt ca. 300 Häuser), gleichzeitig hat die Gemeinde aber auch Bauland auf dem freien Markt verkauft, was Zuzug ermöglicht hat.
- Mietwohnungen spielen in Langenpreising eine nicht unerhebliche Rolle. Sie sind entstanden durch die Möglichkeit, im Einheimischenbau eine zweite Wohneinheit zu bauen, und durch Einzelbauvorhaben im Ort.
- Der Druck von Wohnungssuchenden war in den letzten Jahren nicht besonders groß. Es gab Vermietungsprobleme und sogar Leerstände bei Mietwohnungen, seit 2001 ist die Nachfrage jedoch wieder steigend.
- Heute ist eine Nachfrage nach Baugrundstücken vorhanden (allerdings ist ein von der Gemeinde angebotenes Reihenhaus nicht zu verkaufen). Die Gemeinde möchte den Grundstücksmarkt aber nicht völlig aus der Hand geben.

- Die Bautypen und –präferenzen haben sich in der Vergangenheit immer wieder verändert. Das Eigenheim ist aber immer noch stark gewünscht. „Wer hier herauszieht, möchte nicht in einem Mietkomplex wohnen".
- Die Grundstücke sind kleiner geworden („große Gärten sind nicht mehr gefragt"), dadurch entsteht eine höhere Verdichtung (Grundstücksgröße Einzelhäuser ca. 400-500 qm).

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die bauliche Entwicklung wird dem angestrebten organischen Wachstum entsprechen.
- Auch bei anhaltender starker Nachfrage nach Wohnbauland und Mietwohnungen wird die Gemeinde hierauf nicht sofort mit grundsätzlichen Änderungen in der Wohnbaulandausweisung und in der Baustruktur reagieren, sondern eher abwartend agieren.
- Die Bauland- und damit auch Einwohnerentwicklung soll abgestimmt mit der Infrastruktur erfolgen.
- Die Entwicklung des Hauptortes Langenpreising soll künftig im wesentlichen nach Osten geschehen.
- Mietwohnungen werden künftig voraussichtlich keine größere Rolle spielen als heute. Die Baumöglichkeiten sind auf das beschränkt, was auch heute möglich ist.
- Ob die Gemeinde auch künftig Wohnbaulandpolitik nur über gemeindeeigene Flächen betreiben wird, ist offen und abhängig vom neuen Gemeinderat.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Nachverdichtung spielt im Moment noch keine große Rolle, es gibt sie allerdings schon aufgrund der ländlichen lockeren Siedlungsstruktur (max. ca. 5 Anträge pro Jahr). Dabei werden auch 4- bis 6-Familienhäuser realisiert.
- Der Verkauf von Bauland durch Private im Rahmen der Nachverdichtung spielt kaum eine Rolle, weil die Einwohnerschaft finanziell recht gut gestellt ist.
- Der Ersatz landwirtschaftlicher Hofstellen durch Wohnbebauung ist erst einmal vorgekommen (Fünf-Familienhaus).
- Es gibt eine gewerbliche Umnutzung landwirtschaftlicher Gebäude durch die Industrie, z.B. Moosburg Südchemie (Nutzung der Stallgebäude mehrerer Höfe).

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es wird befürchtet, dass die Nachverdichtung und Umnutzung von Hofstellen aufgrund des Generationenwechsels künftig zunehmen wird.
- Bei Fällen von Abriss/Neubau auf landwirtschaftlichen Hofstellen bzw. bei verstärktem Nachverdichtungsdruck wird die Gemeinde künftig (je nach Größe des Vorhabens) Bebauungspläne aufstellen, um eine ungeordnete Entwicklung zu verhindern.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Die Grundschule ist heute ausreichend, bei stärkerem Wachstum wäre eventuell eine Erweiterung erforderlich.

- Der vorhandene kirchliche Kindergarten ist an der Kapazitätsgrenze. Die Gemeinde muss einen zusätzlichen gemeindlichen Kindergarten einrichten (ein Gebäude ist aber vorhanden).
- Die Grundversorgung im Ort ist noch vorhanden, es besteht aber eine Hauptorientierung auf Wartenberg, da ohnehin das Auto zum Einkaufen genutzt wird.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Größere Infrastrukturmaßnahmen kommen auf die Gemeinde nicht zu, es sei denn es würden in größerem Umfang Baugebiete ausgewiesen.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Der Flughafen hat sich auf die Gewerbeentwicklung der Gemeinde nicht ausgewirkt.
- Die Gemeinde hatte ein kleines Gewerbegebiet für bekannte, ansiedlungswillige Betriebe ausgewiesen. Nach Änderung der Verkehrsanbindung folgten Absagen. Zur Zeit ist keine Nachfrage für das vorhandene Gewerbegebiet vorhanden (Grundstückspreis, den die Gemeinde erzielen muss, ist zu hoch).
- Integriert in den Ort sind weitere Gewerbebetriebe vorhanden. Diese werden sich nur in ein Gewerbegebiet verlagern, wenn sich ihr derzeitiges Grundstück gut vermarkten lässt. Diese Situation ist zur Zeit nicht gegeben.
- Die Gemeinde hat durch Nähe zur Anschlussstelle an die A 92 grundsätzlich günstige Standortvoraussetzungen.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde möchte in Kürze ein neues Gewerbegebiet östlich der St 2082 ausweisen. Sie hofft, dass sich aufgrund der Rahmenbedingungen (gute Verkehrsanbindung, keine Emissionsbeschränkungen und keine Restriktionen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens) hier Gewerbe ansiedelt. Die Nachfrage ist aber nicht sicher.
- Aufgrund von gut erreichbaren Arbeitsplatzstandorten in der Umgebung (Moosburg, Freising) wird die eigene gewerbliche Entwicklung aber nicht als zentrales Entwicklungsziel gesehen.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Es gab einen Anstieg der Mieten auf 16-17 DM/qm, danach erfolgte ein Preisabfall bis auf 8-9 DM/qm, zur Zeit steigen die Preise wieder an auf ca. 10-13 DM/qm.
- Wohnbauland (gemeindeeigen): ca. 500-550 DM/qm (erschlossen)
- Wohnbauland im Einheimischenmodell: ca. 340 DM/qm (erschlossen)
- Privatverkäufe von Bauland gibt es nur im Innenbereich.
- Gewerbeflächen: ca. 160 DM/qm (erschlossen)
  (zu diesem Preis gibt es aber keine Nachfrage für den Standort)

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Tendenz der Wohnbaulandpreise ist steigend.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde hat noch nie sehr viel Geld zur Verfügung gehabt.
- Die Einkommensteuer ist gestiegen aufgrund der geringen Arbeitslosigkeit und dem relativ hohen Einkommensniveau als mittelbare Folge der flughafenbedingten Entwicklung.
- Es sind Gewerbesteuereinnahmen vorhanden durch die vorhandenen, gesunden mittelständischen Betriebe.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Die Gemeinde hat sich einen Handlungsspielraum durch ihre gemeindliche Grundstückspolitik selbst geschaffen. Dieses hat die Infrastrukturmaßnahmen ermöglicht.
- Eine weitere gemeindliche Einnahmequelle ist die gemeindeeigene Stromversorgung.
- Die Tatsache, dass der Flughafen eine hohe Beschäftigung und damit auch eine höher gemeindliche Einkommensteuerbeteiligung bewirkt, ist als Verbesserung des Handlungsspielraums ebenfalls nicht gering einzustufen.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Sie Zukunft wird eher positiv eingeschätzt, da der gemeindliche Handlungsspielraum durch die Möglichkeit des Grundstücksverkaufs sehr schnell (wieder) geschaffen werden kann.

Verkehr

- Verkehr zum Flughafen spielt in Langenpreising keine Rolle.
- Die Gemeinde spürt aber einen Anstieg des Verkehrsaufkommen durch den Autobahnanschluss.
- Es ist eine neue Trassenführung des Autobahnzubringers (St 2085) geplant, das Planfeststellungsverfahren aber noch nicht eingeleitet. Die Trasse ist umstritten.
- Die Gemeinde ist vom Verkehr nicht so stark betroffen, da Hauptverkehrsstraßen nicht durch die Ortsmitte verlaufen.
- Ein ÖPNV-Grundangebot ist vorhanden (Buslinie 501).
- Darüber hinaus besteht mittels Park&Ride eine gute Anbindung über den Bahnhof Moosburg nach München, Freising und Landshut.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Langenpreising „eine gute Einrichtung, weil er das Arbeitsplatzangebot erhöht hat und damit dazu beigetragen hat, dass es in Langenpreising keine Arbeitslosen gibt."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Langenpreising „nicht mit Sorge."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Im Umfeld des Flughafens in der Verbesserung des Straßen- und S-Bahnnetzes."

Gemeinde Lengdorf

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	2.518
SV Beschäftigte (2000):	154
Flughafenbeschäftigte (2000):	98

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Seit der VZ 1987 betrug das Bevölkerungswachstum der Gemeinde bis Ende 1999 ca. 450 Einwohner, was ein durchschnittliches jährliches Wachstum von ca. 2 % bedeutet.
- Die Zuzüge erfolgen aus den Landkreise Erding und Ebersberg sowie aus dem Großraum München und sind z.T. auch flughafenbedingt.
- Die Bevölkerung ist tendenziell besser verdienend.
- Der Zuzug erfolgt überwiegend durch junge Familien.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es wird weiterhin Zuzug erwartet, weil Lengdorf ein attraktiver Wohnstandort ist.
- Ziel der Einwohnerentwicklung sind 3.000 Einwohner, mit einem Wachstum von ca. 50 EW pro Jahr.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- In den letzten 14 Jahren wurde 306 Baurechte geschaffen.
  Die Zahl der Wohngebäude stieg durchschnittlich um ca. 3 % im Jahr an. (Auflockerungsbedarf und Zuwachs).
- Die Gemeinde ist ein attraktiver Wohnstandort, wegen der gute ÖPNV-Anbindung nach München. wegen einer Vielzahl von weichen Standortfaktoren und wegen des guten Infrastrukturangebots.
- Es besteht große Nachfrage nach Wohnbauland aus dem Raum München, aber auch aus dem Flughafenbereich.
- Die Gemeinde praktiziert ein sogenanntes „dreistufiges Lengdorfer - Einheimischenmodell“ (siehe Bodenpreise), ein geringer Anteil steht dem freien Markt zur Verfügung.
- Der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung geht nach Norden in Richtung des Bahnhaltepunktes: Lengorf-West I (bebaut) und Lengdorf-West II (im Verfahren mit 32 Häusern), insgesamt 110 Häuser – 2. Wohneinheit ist zulässig.
- Durch die zulässige 2. Wohneinheit entsteht ein gewisser Anteil an Mietwohnungen.
- Bauträgerobjekte sind im Regelfall unerwünscht.

- Für Einfamilienhausgebiete werden die Grundstücke nicht unter 450 qm geplant, für Doppelhäuser und nicht unter 700 qm. Reihenhäuser und Geschosswohnungsbau ist nicht erwünscht, um den Ortscharakter zu erhalten und bestehende Qualitäten zu wahren.
- Die Hauptentwicklung findet im Hauptort Lengdorf statt, zusätzlich gibt es im Gemeindegebiet noch 8 Siedlungsschwerpunkte und 65 Einzelsiedlungen. In den 8 Siedlungsschwerpunkten werden Außenbereichssatzungen erlassen und somit Baurecht für den Bedarf der ortsansässigen Bevölkerung.
- Im Gemeindegebiet gibt es keine Einschränkungen durch Fluglärm.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Nachfrage wird weiter steigen (Druck von außen).
- Die geplante A 94 erschwert die Siedlungsentwicklung nach Süden, die künftige Siedlungsentwicklung geht nach Norden in Richtung des Bahnhaltepunktes.

2b. Hat eine Innenentwicklung/Nachverdichtung stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Innenentwicklung und Nachverdichtung findet vorwiegend auf Flächen nach § 34 BauGB statt. In diesen Bereichen sind häufig Bauträger an Investitionen interessiert (aber oft unerwünschte Dichte – die Gemeinde reagiert mit z.T. mit Veränderungssperre).
- Der Bereich der Ortsmitte ist neu gestaltet worden (Neubau Rathaus, Platzgestaltung, Bankgebäude).
- Auch künftig ist noch Verdichtungspotential durch Baulücken vorhanden. Die Reaktionen der Gemeinde hängt von der Art des Bauvorhabens ab (ca. 2 Nachverdichtungsprojekte pro Jahr).
- Der Strukturwandel in der Landwirtschaft bedeutet derzeit meist noch Übergang in den Nebenerwerb oder Verpachtung der landwirtschaftlichen Nutzflächen. Häufig wird auch der Antrag auf eine 3. Wohneinheit gestellt. Die Umstrukturierung in Richtung Gewerbe, Handwerk oder Lagernutzung ist bisher eher unbedeutend, wird sich vielleicht ändern mit dem Bau der A 94.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde / Stadt zugekommen und wenn ja, welche?

- Die Gemeinde ist mit Infrastruktureinrichtungen und Versorgungseinrichtungen sehr gut ausgestattet (vergleichbar mit einen Kleinzentrum – siehe Abwägungstext zur 7. FNP-Änderung): Grund- und Teilhauptschule, öffentliche Bücherei, VHS-Angebot, Kindergarten, Sportplätze, Sporthalle, parkt. Arzt, 2 Geldinstitute, Gasthof mit Übernachtungsangebot, Einzelhandelsgeschäfte und eine Poststelle.
- Die Umrüstung der Kläranlage ist erfolg, ca. 80 % der Fläche ist an den Kanal angeschlossen und ca. 97 % an die Wasserversorgung.
- Ein hoher finanzieller Aufwand ist im Bereich Ausbau und Erhalt der gemeindlichen Straßen (Flächengemeinde) für die Gemeinde zu leisten.
- In den letzten 15 Jahren wurde 47 Mio. DM investiert.
- Die Gemeinde verfügt in der Ortsmitte über eine Fläche für die Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes. Aber es lässt sich kein Träger/Betreiber für einein Lebensmittelmarkt finden (Ansiedlungskriterien der Großkonzerne).

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Sowohl die technische als auch die soziale Infrastruktur ist auf 3.000 Einwohner ausgerichtet.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- 20 % der erwerbstätigen Einwohner haben ihren Arbeitsplatz in Lengdorf, 80 % pendeln in die Region 14 aus (davon ca. 20 % zum Flughafen).
- Die Gemeinde ist vorwiegend Wohnstandort und kein Gewerbestandort.
- Bisher gibt es verhältnismäßig wenig Gewerbebetriebe.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde wird ein kleines Gewerbegebiet entwickeln: kleinstrukturiert für ca. 6 Betriebseinheiten: Betriebe sind bereits bekannt: ein metallverarbeitender Betrieb, eine Tankstelle, ein Elektroinstallateur, ein Gartenbaubetrieb usw. (gemischte Struktur).

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wohnbauflächen Einheimischenmodell:
  Stufe 1: Einheimischer mit Eigenbedarf: 250 DM/qm erschlossen und 140 DM/qm als Sicherungshypothek
  Stufe 2: Einheimischer als Kapitalanleger: 300 DM/qm erschlossen und 90 DM/qm als Sicherungshypothek
  Stufe 3: Zuzug (möglichst aus der Region): 390 DM/qm erschlossen
- Gewerbeflächen: 100 DM/qm erschlossen

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Beteiligung an der Einkommenssteuer steigt deutlich an (derzeit 1,4 Mio. DM).
- Die Gewerbesteuer beträgt ca. 15-20 %, den großen Anteil bildet die Einkommenssteuer.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Spielraum der Gemeinde hat sich positiv entwickelt.

Verkehr

- Das Gemeindegebiet wird deutlich durch Verkehr aus dem südöstlichem Raum zum Flughafen belastet.
- Die Gemeinde geht zunächst von einer Nichtrealisierung der Isental-Trasse aus, wenn sie doch realisiert wird, fordert Lengdorf eine Ortsumfahrung.
- Wenn die A 94 gebaut wird befürchtet man eine erhebliche verkehrliche Belastung im Ortsbereich (kürzeste Verbindung zum Flughafen).
- Süd-Umfahrung Erding ist erforderlich.

- Im Gemeindegebiet befindet sich der Bahnhaltepunkt Thann-Matzbach mit 14 täglichen Anbindungen nach München (Bahnstrecke Mühldorf-München), mit nur 28 Minuten Fahrzeit nach München.
- Gemeinde hat Interesse am Bau eines P+R- Parkplatzes (scheitert an der Bahn).
- Gute ÖPNV-Anbindung durch das Busnetz des Landkreises Erding.
- Der S-Bahn-Ringschluss ist dringend erforderlich (auch für die gemeindlichen Pendler zum Flughafen), ebenso die Fernbahnanbindung. Die einzig sinnvolle Erschließung für den Flughafen.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Lengdorf „ eine Institution, die für die Gemeinde große Vorteile aber auch große Nachteile gebracht hat".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Lengdorf „ mit Sorge und Hoffnung. Sorge, wie können wir den Entwicklungsdruck stand halten. Hoffnung, dass die Politik endlich reagiert und die Rahmenbedingungen anpasst".

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Im Bereich der Anpassung der Vorgaben der Landesplanung und der Regionalplanung. Neue Probleme erfordern neue Instrumente und Vorgaben – nicht immer nur reagieren sonder rechtzeitig zu agieren"

Markt Schwaben

Landkreis:	Ebersberg
Zentralörtlichkeit:	SSP
Einwohner (2000):	10.816
SV Beschäftigte (2000):	2.963
Flughafenbeschäftigte (2000):	140

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Deutliches Bevölkerungswachstum durch Wanderungsgewinne.
- Die Auswirkungen der A 94, der Neuen Messe Minchens und des Flughafens sind in den letzten Jahren deutlich spürbar.
- Der Zuzug erfolgt vorwiegend durch junge Familien mit Kindern (Nachfrage nach dem Einfamilien- und Reihenhäuser).
- Die zuziehende Bevölkerung verfügt über verhältnismäßig gute Einkommen.
- Es besteht eine hohe Nachfrage nach Wohnbauflächen, die gute Bahnanbindung und die Nähe der A 94 sind positive Standortfaktoren für den Wohnstandort Markt Schwaben.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die im FNP ausgewiesenen Bauflächen ermöglichen insgesamt ca. 13.000 Einwohner.
- Der Wohnstandort Markt Schwaben wird weiterhin attraktiv sein (MMMM = München, Messe, Markt Schwaben, MUC).

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Starke Nachfrage nach Wohnbauflächen für Einfamilien, Doppel- und Reihenhäuser.
- Die Vermarktung des geplanten Geschosswohnungsbaus „Am Burgerfeld“ ist derzeit eher schwierig. Es sind deutliche Schwankungen in der Nachfrage erkennbar. Die Nachfrage nach Geschosswohnungsbau wird aber wieder zunehmen.
- Die Baugrundstücke werden tendenziell deutlich kleiner: bei Reihenhäusern ca.150 qm, bei Doppel- und Einfamilienhäuser 350–400 qm große Grundstücke.
- Die Gemeinde verfügt über keine größeren Baulandreserven mehr für Wohnbauflächen.
- Im Gemeindegebiet gibt es keine wirklichen Einschränkungen durch Fluglärm – es hat eigentlich eine Verbesserung gegenüber der früheren Situation (Flughafen Riem, Funkfeuer) stattgefunden.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Weiterhin ist eine hohe Nachfrage nach Bauland, Baugebietsausweisungen und Schaffung neuer Infrastruktureinrichtungen zu erwarten.
- Da die Gemeinde ein verhältnismäßig kleines Gemeindegebiet hat wird es künftig schwierig noch geeignete Bauflächen auszuweisen (kleinstes Gemeindegebiet im Landkreis, Ebersberger Moos).
- Derzeit ist Ortsentwicklungsplanungsgutachtenbeauftragt (PV) mit dem Zielen, de FNP anzupassen, Aussagen zur künftig erforderlichen Infrastruktur zu erhalten und Argumente zu erhalten für die Diskussion evtl. Gewerbeflächen z.T. als Wohnbauflächen umzuwidmen.

2b. Hat eine Innenentwicklung/Nachverdichtung stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Es ein gewisses Verdichtungspotential im Bereich der Alt-Siedlungsgebiete vorhanden (nach dem Krieg erster großer Bevölkerungszuwachs durch Flüchtlinge).
- Bisher verfügt die Gemeinde noch kaum über Erfahrungen mit den Steuerungsmöglichkeiten, bzw. machte bisher keine positiven Erfahrungen.
- Bei Erbfall kommt es am häufigsten zur Verdichtung (Grundstücksteilung, Verkauf und Verwertung des Grundstücks).
- Die Nachverdichtung durch Dachgeschossausbau als selbstständige Wohneinheit kommt auch vereinzelt vor.
- Für eine verträglich Nachverdichtung ist das Einverständnis der Nachbarn Voraussetzung.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Vom Einzelfall ausgehend sollte man sich um eine Regelung bemühen.
- Die Gemeinde wird die Nachverdichtung aber nicht forcieren.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde / Stadt zugekommen und wenn ja, welche?

- Der ständige Bevölkerungszuwachs erfordert permanente Investitionen in die Infrastruktur.
- Künftig sind 9 Kindergartengruppen erforderlich:
  Der bestehende Kindergarten wurde von 3 auf 4 Gruppen erweitert, 1995 wurde ein Provisorium für 2 Gruppen errichtet, im Jahr 2000 wurde ein Provisorium in der Hauptschule für 1 Gruppe errichtet, das nun auf insgesamt 3 Gruppen erweitert werden soll.
- Die Weichen sind bereits für einen Kindergarten mit 4 Gruppen im neuen Baugebiet „Am Burgerfeld" gestellt. Ein zweiter Standort für einen zusätzlichen Kindergarten mit 4 Gruppen ist in Überlegung.
- Realschule, Gymnasium, Altenheime und Erwachsenenbildungseinrichtungen sind vorhanden.
- Für die Grundschule und Hauptschule sind wahrscheinlich nur Erweiterungsmaßnahmen erforderlich, deutlich steigender Bedarf in der Mittagsbetreuung.
- Es gibt eine Schul- und Breitensportanlage mit Badesee, 4 Sporthallen, Ozon-Hallenbad.
- Die Sanierung des Pfarrsaals ist künftig erforderlich.
- Die Erweiterung des Friedhofs wird notwendig.

- Die Gemeinde hat mit dem Abwasserzweckverband Erdinder-Moos einen Liefervertrag. Derzeit gibt es Verhandlung über die Erhöhung der Einwohnergleichwerte.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gewerbestruktur ist vielseitig: Z.B. ein Fachgroßhändler für Haustechnik (Ginger – 450 AP), ein Druckgusswerk, ein Papiergroßhandel (Papierunion), ein Betrieb für Sondermaschinenbau, ein Metallfertigungsbetriebe, verschiedene Bauunternehmungen, ein Baustoffhandel, ein Transportbetonwerk, Brauereien, Banken, Kfz-Gewerbe, Busunternehmungen und eine Vielzahl von verschiedenen Handwerksbetrieben.
- Markt Schwaben hat umfangreiche Gewerbeflächen ausgewiesen: das Gewerbegebiet Burgerfeld umfasst knapp 16 ha mit einer GRZ von 0,65 und einer GFZ von 0,9.
- Diese Gewerbeflächen sind im Eigentum der Gemeinde. Das Bruttobauland musste relativ teuer erworben werden (300 DM/qm) und es erfolgte eine aufwendige Planung (städtebaulicher Wettbewerb).
- Gemäß dem Bebauungsplan sind in diesem Gebiet Gewerbebetriebe aller Art Zulässig sind, ausgenommen sind Lagerflächen für Schrott und Abfälle und andere Lagerflächen nicht am westlichen und nördlichen Ortsrand sowie an der Haupterschließung. Da die Gemeinde selbst Grundstückseigentümer ist, hat sie guten Einfluss auf die künftige Branchenstruktur.
- Ein Teil dieser Gewerbeflächen ist mittlerweile bebaut, größere Leerbauflächen sind aber noch verfügbar.
- Die Nachfrage nach diesen Gewerbeflächen ist wegen der fehlenden verkehrlichen Anbindung an den Flughafen (Bau der FTO) nicht so gut wie erwartet und auch durch die Wiedervereinigung hat sich die Nachfrage nach Gewerbefläche verschlechtert.
- Im Bereich Gastronomie und Hotellerie wurde das ursprünglich geplante Hotel vom Investor bisher noch nicht realisiert, wobei insgesamt eine große Nachfrage zu verzeichnen ist (Messe München und MUC). Derzeit gibt es im Gemeindegebiet 2 Hotels und ein Gästehaus.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Erfolg des Gewerbestandorts ist stark von der Realisierung der FTO abhängig.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Bodenpreise und Mietpreise sind wieder gestiegen.
- Wohnbauflächen (GFZ ca. 0,6): 1050 DM/qm (erschlossen)
- Gutachterwert (GFZ ca. 0,4): 930 DM/qm
- Gewerbeflächen: 465 DM/qm (erschlossen)
- Mietpreise Neubau: 16-17 DM/qm

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die steigende Tendenz wird anhalten. Die Welle aus München schwappt auch auf Markt Schwaben über.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Durch den Erwerb der Flächen und die Erschließung des Gewerbegebiets „Am Burgerfeld" entstand eine hohe Verschuldung (ca. 20 Mio. DM).
- Die Gewerbesteuer beträgt ca. 4 Mio. DM, davon durch die Firma Ginger 1,2 Mio. DM und durch die Brauerei Schwaiger ca. 1 Mio. DM
- Der Anteil aus der Einkommenssteuer beträgt ca. 900.000 -1 Millionen DM.
- Insgesamt verfügt der Haushalt über 8,5 Millionen DM.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Momentan ist der Spielraum gleich Null (keine freie Finanzspanne).
- Die finanzielle Situation hat sich aber dennoch gut halten können, die Gemeinde hat einen guten Kämmerer.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die finanzielle Situation wird sich künftig bessern: durch den Einwohnerzuwachs und durch die Erhöhung der Schlüsselzuweisungen sowie durch den Verkauf der Grundstücke.

Verkehr

- Nach dem Bau des Teilabschnitts der A 94 wird die Ortsdurchfahrt von Markt Schwaben deutlich stärker vom Fernverkehr belastet. Der Weiterbau der A 94 ist dringend erforderlich.
- Markt Schwaben ist sehr stark vom Flughafenverkehr betroffen – stehender Verkehr im Ort. Der Druck auf die Politik muss verstärkt werden.
- Auch der Weiterbau der FTO ist dringend notwendig. Denn ohne bessere Anbindung des Flughafens (FTO) ist die gemeindliche Entwicklung beschränkt.
- Der Ausbaubedarf der FTO auf vier Spuren ist wegen der bereits hohen Verkehrsströme und der zu erwartenden Verkehrszunahme erforderlich.
- In der Ortsmitte gibt es vor allem einen Problemschwerpunkt: die Kreuzung an der Kirche. Dort treffen die beiden Staatstraßen aufeinander.
- Die Gemeinde verfolgt langfristig die Überlegung eine nördliche Ortstangente zur FTO vorzusehen (Anbindung des Burgerfelds an die künftige FTO).
- Der Straßenabschnitt zwischen Poing und Markt Schwaben ist stark befahren (Schleichverkehr).
- Die gute Bahnanbindung (München-Mühldorf) und der S-Bahnhaltepunkt sind positiver Standortfaktoren für Markt Schwaben.
- Es gibt mehrere Standorte für P+R-Parkplätze. Es gibt auch Verträge mit Bauträger und Bahn, zusätzliche P+R-Parkplätze zu realisieren.
- Der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke ist dringend, ebenso wie der S-Bahn-Ringschluss.
- Die Fernbahnanbindung zum Flughafen ist dringend erforderlich. Fehlende, attraktive ÖPNV-Anbindung zum Flughafen – nur mit IV.
- Die Gemeinde und vor allem die Nutzer sind mit der Qualität der S 6 im Gegensatz zur S 8 unzufrieden.
- Innerhalb Markt Schwabens besteht kein ÖPNV-Angebot (keine eigenen Buslinien).

- Deshalb ist die Verbesserung der Radwegesituation im Gemeindegebiet ein wichtiges Ziel.
- Durch die Randlage im Landkreis Ebersberg gibt es auch bzgl. der Anbindung teilweise Probleme, weil die Verflechtungen mit dem Landkreis Erding relativ stark ist.
- Deutliche Kritik an den mangelnden Aussagen der FMG zu den Ausbauplänen bzgl. der Verkehrsinfrastruktur (S-Bahn-Ringschluss und FTO).

Resumée

- Der Flughafen München war für Markt Schwaben „negativ bzgl. der Verkehrssituation, positiv bzgl. der wirtschaftlichen Gesamtentwicklung".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht Markt Schwabens „mit Sorge, weil man geprägt ist durch die negativen Erfahren der Vergangenheit. Bzgl. der FTO wurde man mit seinem Schicksal alleingelassen."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Im Verkehrsbereich."

Gemeinde Marzling

Landkreis:	Freising
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	2.849
SV Beschäftigte (2000):	322
Flughafenbeschäftigte (2000):	95

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Marzling war aufgrund seiner Lage zu Freising, der Bahnanbindung, der Infrastrukturausstattung, der Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten etc. schon vor dem Flughafenbau eine attraktive Gemeinde, die auch ohne den Flughafen einen Aufschwung genommen hätte. Welchen Anteil der Flughafen daran hatte, ist schwer zu beurteilen.
- Die Gemeinde hat in den letzten 10 Jahren die Einwohnerzahl um 50 % gesteigert. Hintergrund war, dass zur Genehmigung und Errichtung von bestimmten Infrastruktureinrichtungen (Schule, Kanal, Wasserversorgung) die Bevölkerungszahl wachsen musste (Nachweis mittels Bebauungsplänen). Dies wäre vermutlich auch ohne Flughafen so gewesen.
- Das rasante Wachstum der letzten 10 Jahre ist auch Ausdruck eines Nachholbedarfs, verursacht durch den vorherigen Baustopp.
- Das Bevölkerungswachstum ist nicht speziell auf den Flughafen zurückzuführen, wurde durch ihn aber forciert. Die Gemeinde hat das Wachstum weitgehend selbst gesteuert.
- Zuziehende kommen zumeist aus dem Raum Freising bzw. München. Ihr Zuzugsmotiv ist das Ausweichen vor dort hohen Baulandpreisen.
- Zuziehende sind oft Familien mit Kindern. Dies ist auch eine Folge der gemeindlichen Grundstückspolitik.
- Zuziehende sind oft gut Verdienende (die sich Bauland leisten können).
- Probleme zwischen Alt- und Neubürgern sind nicht erkennbar.
- Die Fluktuation in der Gemeinde ist eher gering. Die Gemeinde ist als Wohnstandort attraktiv, auch ohne Flughafen.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es ist Siedlungsdruck vorhanden, die Gemeinde könnte weiter wachsen. Die künftige Entwicklung ist aber abhängig vom künftigem Gemeinderat.
- Der 1. Bürgermeister meint, dass Marzling nicht "explodieren" solle, dass nicht in Kürze 5.000 Einwohner erreicht werden sollen. Die "Bevölkerung soll nicht stagnieren, aber die Entwicklungsdynamik soll gedrosselt werden". (Von den Gesprächsteilnehmern wird kontrovers diskutiert, ob eine Drosselung erwünscht und möglich ist.)
- Die Möglichkeiten der Gemeinde, notwendige Infrastruktureinrichtungen zu finanzieren, ist eine wesentliche Einflussgröße für ein weiteres Wachstum (von

den Gesprächsteilnehmern wird kontrovers eingeschätzt, ob aufgrund dieser Tatsache eine Drosselung des Wachstums notwendig ist oder nicht.)
- Einem gemeindlichen Gutachten zufolge, kann ohne weitere Flächenausweisungen die Bevölkerung im Jahr 2015 bei 5.000 bis 6.000 Einwohnern liegen.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde hatte bis 1990 Bausperre, da keine Kanalisation vorhanden war. Erst ab 1990 war eine Entwicklung möglich.
- Die Gemeinde hat nach 1990 Baugebiete in größerem Umfang entwickelt. Die sehr hohe Nachfrage nach Baugrundstücken ist bis heute anhaltend.
- Die Gemeinde entwickelt Baugebiete nach Ankauf der Grundstücke ausschließlich selbst, arbeitet aber u.a. aufgrund des hohen Aufwandes nicht mit Einheimischenmodellen. Dieses wurde nur für ein Gebiet praktiziert. Bauträger spielen bei der Wohngebietsentwicklung keine Rolle.
- Aufgrund gestiegener Grundstückpreise besteht eine Tendenz zu kleineren Grundstücken und höherer Baudichte (Doppelhäuser, Reihenhäuser). Die Gemeinde hat in der Vergangenheit unterschiedliche Baudichten realisiert. Daraus kommt sie zu dem Ergebnis, dass sehr kleine Baugrundstücke (ca. 200 qm) nicht gewünscht sind.
- Geschosswohnungsbau findet nur in der Ortsmitte statt, im Rahmen von Bebauungsplänen werden im wesentlichen nur Doppel- und Reihenhäuser errichtet.
- Geschosswohnungsbau war vor 10 Jahren stärker als heute. Gebaut werden vorwiegend Miet- und kaum Eigentumswohnungen, die in Marzling nur eine geringe Nachfrage haben.
- Die Vermietung von Eigenheimen spielt aufgrund der Preispolitik der Gemeinde nur eine geringe Rolle.
- Fluglärm ist zwar vorhanden, aber gemessen an der Nähe zum Flughafen, noch vertretbar. Bei Abflug nach Osten ist vor allem die Ortschaft Hangenham betroffen. Insgesamt hat der Fluglärm keine negative Auswirkung auf die Entwicklung der Gemeinde.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Gemeinde möchte ihre Planungshoheit zur Steuerung nutzen, wo sie kann. Die Baugebietsentwicklung soll auch künftig in eigener Regie und nicht durch Bauträger erfolgen. Bei der Innenentwicklung sieht sie deutlich weniger Steuerungsmöglichkeiten.
- Die Gemeinde möchte die gemeindliche Siedlungs- und Baustruktur auch künftig beibehalten, d.h. bei der "Zweifamilienhauspolitik" bleiben und nicht Wohnungspolitik „in großem Stil", i.S. von Geschosswohnungsbau, betreiben. Zielgrößen sind max. E + 2 und Grundstücksgrößen von mind. ca. 400 qm/je DHH mit steigender Tendenz (aufgrund der Nachfragesituation).

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Innenentwicklung findet statt, hauptsächlich in Form von Umnutzungen ehemaliger Hofstellen im Ort zu Wohnzwecken (bis zu 20 Wohnungen bei einem Objekt). Der Schwerpunkt lag vor allem in den Jahren um die Flughafeninbetriebnahme, danach war ein Abflachen zu beobachten.
- Baulückenschließungen und Nachverdichtungen auf dem Grundstück finden kontinuierlich statt (pro Jahr ca. 5-10 Vorhaben).

- Die Innenentwicklung findet überwiegend durch Bauträger statt.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es sind noch umfangreiche innerörtliche Entwicklungsflächen (Hofstellen) vorhanden. Die Umnutzung wird mit dem weiteren Strukturwandel in der Landwirtschaft und anstehenden Generationenwechseln zunehmen. Allein dadurch wird das Bevölkerungswachstum in den nächsten 10-15 Jahren stattfinden.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Mit dem Wachstumsschub ab 1990 wurden neue bzw. Erweiterungen vorhandener Infrastruktureinrichtungen notwendig.
- Die Infrastrukturausstattung in der Gemeinde ist heute so gut wie nie zuvor.
- Kurz- und mittelfristig sind keine weiteren Infrastruktureinrichtungen erforderlich, bei der Schule ist eine Flexibilität durch die Veränderung der Klassenstärken gegeben.
- Die Gemeinde finanziert Infrastruktureinrichtungen durch die eigene Grundstückspolitik, d.h. aus den Mitteln der Grundstücksverkäufe. Das Problem einer negativen Spiralwirkung zwischen Siedlungsentwicklung und Infrastrukturkosten ist bisher nicht aufgetreten.
- Es besteht der gemeindliche Wunsch nach einem Ärztehaus und weiteren Handels- und Dienstleistungseinrichtungen.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Gemeinde wird sich künftig verstärkt mit Senioreninfrastruktureinrichtungen befassen müssen, da die zuziehenden Bürger aufgrund der hohen Wohnqualität i.d.R. dauerhaft in der Gemeinde bleiben.
- Bei einem weiterem Wachstum und einer Veränderung der Altersstruktur werden eventuell weitere Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, z.B. ein Jugendzentrum oder Bürgerhaus, ein neues Rathaus, eine Dreifachturnhalle.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Es haben sich kleinere Dienstleistungsbetriebe aus der IT-Branche, die im näheren Flughafenumland bzw. Freising nicht untergekommen sind, in Marzling niedergelassen.
- Insgesamt sind in der Gemeinde sehr viele Kleinbetriebe (auch Firmengründungen) vorhanden und wenig größere Betriebe.
- Die Gewerbeflächen- und Arbeitsplatzentwicklung ist weit hinter der Wohnflächen- und Einwohnerentwicklung zurückgeblieben. Die Gemeinde hat sogar Gewerbe- in Wohnflächen umgewandelt.
- Die Gemeinde hat kein größeres klassisches Gewerbegebiet, obwohl eine Nachfrage, z.B. von Handwerksbetrieben aus Freising durchaus vorhanden ist.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde würde eine stärkere gewerbliche Entwicklung aus finanziellen Gründen begrüßen, die Standorte sind aber rar bzw. nicht einfach zu entwickeln.

- Im Süden der Gemeinde nahe Attaching ist eine Gewerbeflächenentwicklung mittelfristig vorstellbar. Diese muss, auch wegen der Kläranlagenkapazitäten, in Abstimmung mit Freising erfolgen.
- Größere Gewerbegebiete im Osten der Gemeinde, dem einzigen Entwicklungsraum, sind nicht geplant. Dieser soll der Wohnentwicklung vorbehalten bleiben.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- In den letzten 10 Jahren ist ein deutlicher Preisanstieg beim Wohnbauland zu beobachten. Ein Einfluss des Flughafens wird nicht ausgeschlossen.
- Wohnbauland (gemeindl./Eigennutzung) ca. 500 DM/qm (unerschlossen)
- Wohnbauland (gemeindl./Vermietung) ca. 600 DM/qm (unerschlossen)
- Wohnbauland auf dem freien Markt ca. 600 DM/qm (unerschlossen)
- Wohnbauland in kleineren Ortsteilen (fr. Mkt) ca. 400 DM/qm (unerschlossen)
- Die hohen Grundstückspreise sind ein gewisses Regulativ des Wachstums.
- Gewerbliche Bauflächen ca. 300 DM/qm (unerschlossen)

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommenssteuer ist aufgrund des Bevölkerungswachstums und des hohes Einkommensniveaus angestiegen.
- Im Haushalt ist der Einkommensteueranteil deutlich höher als der Gewerbesteueranteil (ca. 300.000 DM).

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der Handlungsspielraum ist eher gleich geblieben. Den höheren Einnahmen stehen auch mehr Ausgaben gegenüber.
- Die Infrastruktur wäre nur durch Steuereinnahmen nicht finanzierbar. Der gemeindliche Handlungsspielraum entsteht durch Baulandverkäufe.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Handlungsspielraum wird in der Tendenz gleich bleiben.

Verkehr

- Die Gemeinde hatte einen Anstieg der Verkehrsmengen aufgrund von Schleichverkehren zum Flughafen erwartet, dies ist aber nicht eingetreten.
- Die Gemeinde ist innerorts nicht von Hauptverkehrsstraßen berührt.
- Die A 92 hat eine deutliche Entlastung für die B 11 bedeutet. Mittlerweile ist hier aber bereits wieder eine deutliche Zunahme des Verkehrs zu beobachten (Stauungen).
- Bei weiterer Expansion des Flughafens rechnet die Gemeinde wieder mit einer sehr hohen Belastung (Überlastung) der B 11. Dies ist aber eher ein Problem für Langenbach und weniger für Marzling.
- Es ist eine Verlagerung der B 301 und Anbindung an die B 11 westlich von Marzling geplant (Ostumfahrung Freising). Die Gemeinde würde Umfahrungslösungen für Freising mittragen, da das Verkehrsproblem nur gemeinsam gelöst werden kann. Die Ostumfahrung berührt Marzling aber mehr als die Westumfahrung, da Neubaugebiete von Lärm betroffen wären.

- Die Gemeinde strebt einen vierspurigem Ausbau der B 301 neu ab dem neuen Kreuzungspunkt bis zur Autobahn an.
- Es besteht der Wunsch, dass die Umfahrung von Freising vor der Erweiterung des Flughafens realisiert wird. Es besteht allerdings wenig Hoffnung, dass dies tatsächlich passiert, weil die Realisierung bereits vor dem Bau des Flughafens hätte erfolgen sollen.
- Es besteht der Wunsch nach einer besseren Verkehrsverbindung zwischen den durch die Bahnlinie getrennten Ortsbereichen Marzlings.
- Die ÖPNV-Anbindung ist durch die Lage an der Bahnstrecke Landshut - München gut. Es besteht aber der Wunsch nach mehr Verbindungen nach Freising / München.
- Seit Sommer 2001 gibt es zusätzlich eine stündliche Anbindung an Freising mit dem Bus.
- Die Gemeinde lehnt die Marzlinger Spange ab, aufgrund der Zerschneidung von hochwertigen Naturschutzflächen, der Befürchtung, dass Marzlings ÖPNV-Anbindung sich dadurch verschlechtert und der Annahme, dass damit keine Entlastungswirkung für die Individualverkehrsmengen verbunden ist.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Marzling "nicht von entscheidender Bedeutung; weder Segen noch Nachteil".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Marzling mit "großer Sorge, weil die umliegenden Kommunen die gesamte Infrastruktur verkraften müssen. Der Flughafen wächst und die Region kann schauen, wie sie mit der Infrastruktur nachkommt“.

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Bezahlbaren Wohnraum in sozial verträglichem Maße zu schaffen, wird mindestens so wichtig, wie noch weitere Gewerbegebiete. Wenn man nicht eine wahnsinnige Verdichtung bekommen will, sondern Angebot und Nachfrage den Preis regeln, dann ist bezahlbarer Wohnraum bei dem prognostizierten Wachstum die größte Herausforderung."

Stadt Moosburg

Landkreis:	Freising
Zentralörtlichkeit:	MZ
Einwohner (2000):	16.607
SV Beschäftigte (2000):	4.860
Flughafenbeschäftigte (2000):	423

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Bevölkerungszunahme in den letzten 10 Jahren beträgt ca. 1–2 % pro Jahr und ist durch Wanderungsgewinne bedingt.
- Es gibt keine besonderen Auffälligkeiten hinsichtlich möglicher Veränderungen in der Bevölkerungsentwicklung und –struktur durch den Flughafen.
- Der Zuzug findet vor allem aus dem Großraum München statt, weil die verkehrliche Anbindung auch im Bereich der Schiene sehr gut ist (MVV-Tarif).
- Moosburg hat traditionell keine so hohe Einkommensstruktur: „Tradition der Arbeiterstadt"
- Die Einkommensstrukturen verändern sich mittlerweile aber bereits deutlich durch den Zuzug von besserverdienenden Bevölkerungsschichten.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Dynamik der Bevölkerungsentwicklung wird sich deutlich ändern, wenn wieder ein neues Baugebiet auf den Markt kommt.
- Die Nachfrage nach Bauflächen im Stadtgebiet wird auch weiterhin als sehr groß eingeschätzt. Die Bevölkerungszunahme hängt vom Umfang des Angebots auf dem Wohnungsmarkt ab.
- Die Einkommensstruktur und die Bevölkerungsstruktur werden sich in den nächsten 10 Jahren durch den Zuzug aus dem Raum München und dem zu erwartenden flughafenbedingten Zuzug deutlich verändern.
- Das Entwicklungsziel der Stadt bis zum Jahr 2015 sind ca. 20.000 Einwohner.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Stadt Moosburg hat bisher die Baugebiete relativ verhalten realisiert, um im Bereich der Infrastruktur zurecht zu kommen.
- Die Lufthansa war zeitweise an einem eigenen Baugebiet (Bauflächen für ca. 300 EW) interessiert, die Stadt hätte dies unterstützt.
- Die Preise bei Mietwohnungen und Baugrundstücken steigen wieder deutlich an. Es sind deutliche Zyklen in Angebot und Nachfrage erkennbar: im Zeitraum 1990-1993 enorme Nachfrage nach Mietwohnungen und Baugrundstücken (Angebot reichte nicht aus, Mietpreise und Grundstückspreise stiegen auf ein Maxi-

mum von über 20 DM/qm bzw. 900 DM/qm an), danach brach dies ziemlich abrupt ein – derzeit wieder ansteigend.
- Die Wohnungsgrößen nehmen bzgl. der qm deutlich ab (hohe Mietpreise).
- Die Größe der Grundstücke bei den Einfamilien- Doppel- und Reihenhäuser nehmen tendenziell ab, deshalb müssen die Anforderungen an die Qualität des öffentlichen Raums erhöht werden. Dies und die notwendige Infrastruktur muss von der Stadt rechtzeitig vorgesehen werden (Negativbeispiel: Baugebiet„Am Mühlbach").
- Desto näher die Stadt an den Raum München heranrückt, desto höher die Preisentwicklung (die Verlängerung der S-Bahn nach Moosburg hätte deutlichen Preissprung zur Folge).
- Im Bereich „Feldkirchner Au" besteht künftig Ansiedlungsmöglichkeit für 3.000 – 4.000 Einwohnern. Im Baugebiet „Oberes Gereuth" werden Bauflächen für ca. 1.000 Einwohner zur Verfügung stehen.
  Die Stadt beabsichtigt aber zunächst die Aufstellung eines Bebauungsplan für ca. 800-1.000 EW (Teilbereich des Rahmenplans).Dieses Baugebiet steht in Zusammenhang mit der Westtangente, da zugleich auch als Erschließungsstraße dienen wird.
- Für das Moosburger Einheimischenmodell stehen künftig ca. 4 ha Nettobauland zur Verfügung.
- Der südlichen Bereich des Stadtgebiets ist von Fluglärm deutlich betroffen, da der Bereich in der Abflugroute liegt.
- Zudem ist die Stadt Moosburg eines der größten Anfluggebiete (man hat der Stadt Moosburg damals die Betroffenheit abgesprochen). Die Anflüge sind zwar erträglicher in ihren Auswirkungen, aber wenn sich das Flugaufkommen künftig so deutlich erhöhen soll, werden auch die Einschränkungen durch Fluglärm deutlich zunehmen.
- Auch durch Lockerung der Nachtflugregelungen werden die Belastungen und entsprechend auch die Proteste der Bevölkerung deutlich zunehmen.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Siedlungsdruck wird im Gesamtraum weiterhin anhalten.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Vor allem im Bereich der innenstädtischen Siedlungsbereiche hat Nachverdichtung bereits in größerem Umfang stattgefunden. Dies hatte zum Teil auch negative Auswirkungen (Qualitätsverlust durch zu hohe Dichte).
- Die Nachverdichtung für den Eigenbedarf ist meist kein Problem, die der Bauträger (meist Eigentumswohnungen) dagegen öfters schon.
- Die Nachverdichtung muss gesteuert werden – „mit Maß und Ziel".
- Das Steuerungsinstrument Bebauungsplan kann von der Stadt nicht flächendeckend angewandt werden (z.B. wegen Kapazitätsengpässe in der Verwaltung).

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Das Bevölkerungswachstum und die einsetzenden Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur führen zu erhöhten Anforderungen an die kommunale Infrastruktur.

- In den letzten Jahren wurde viel investiert: z.B. die Kläranlagenkapazitäten reichen nun längerfristig aus, die Grundschule Nord wurde erweitert und die Kapazitäten im Kindergartenbereich wurden erhöht.
- Der Bereich der sozialen Infrastruktur hat jetzt nach großen Anstrengungen einen Stand erreicht, der für die bestehende Situation ausreicht. Bei zusätzlichem Bevölkerungswachstum sind aber weitere Investitionen erforderlich.
- Die Infrastruktur, die wohnortbezogen ist, muss künftig in den Baugebieten selbst erbracht werden (die erforderlichen Standorte sind planerisch bereits vorgesehen). Die Kosten für die erforderliche Infrastruktur sollen nachvollziehbar in den Grundstückspreis eingerechnet werden.
- Die Stadt steuert ihren Einwohnerzuwachs bewusst und stimmt ihn auf die erforderliche Infrastruktur ab.
- Die Flächensicherung für die Westumfahrung kann noch Probleme bringen (Forderungen nach Baurecht durch die Grundstückseigentümer, die Grund abgeben sollen).

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Es haben deutliche Umorientierungen auf dem Arbeitsmarkt stattgefunden. Der Flughafen ist attraktiver Arbeitgeber für die Moosburger Bevölkerung und bei den Moosburger Schulabgängern besteht großes Interesse am Ausbildungsbetrieb Flughafen.
- Die gewerbliche Entwicklung hat bisher nicht im gewünschten Umfang stattgefunden (Vermarktung des Gewerbe- und Industriegebiets Degernpoint).
- Im Bereich der B 11 will die Stadt Moosburg vermehrt Einzelhandelsmärkte ansiedeln (allerdings deutliche Einschränkungen durch landesplanerische Vorgaben. Problematik der Randlage in der Region 14).
- Moosburg ist traditionell ein Standort des verarbeitenden Gewerbes: es befindet sich chemische Industrie im Stadtgebiet (Südchemie ca. 700 AP) , ein Maschinenbaubetrieb (Firma Steinböck mit 950 AP) sowie elektrotechnische Betriebe. Dies ist eine Betriebsstruktur die strukturell derzeit schlecht gestellt ist. Entsprechend hat sich die Gewerbesteuersituation verschlechtert (Folgen der Globalisierung).
- Vor allem die gut qualifizierte Bevölkerung ist auf den Arbeitsmarkt München angewiesen.
- Die Stadt ist nur zum kleineren Teil Grundstückseigentümer im Bereich Degernpoint.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die gewerbliche Entwicklung des Großraum Münchens und des Flughafen Münchens wird sich künftig zwangsläufig weiter ausdehnen.
- Das Gewerbegebiet Degernpoint ist verkehrlich sehr gut durch die Nähe zur A 92 angebunden, die Entwicklung muss nur abgewartet werden.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Steigende Grundstückspreise und Mietpreise:
- Wohnbauflächen (freier Markt) ca. 550-630 DM/qm (erschlossen)
- Wohnbauflächen (Einheimischenmodell) ca. 350-400 DM/qm (erschlossen)

- Gewerbeflächen (Degernpoint) ca. 200 DM/qm (+ 90 DM/qm für Erschließung)
- Gewerbeflächen (Degernpoint entl. B 11) ca. 250 DM/qm (+ 90 DM/qm für Erschließung; für Einzelhandelsmärkte geeignet)
- Industriegebiet (Degernpoint) ca. 150 DM/qm (+ 90 DM/qm für Erschließung)
- Mietpreise Wohnen ca. 9- 17 DM/qm (13-15 DM/qm)

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gewerbesteuer ist deutlich zurückgegangen, derzeit sind 7 Mio. DM für den Haushalt 2001 veranlagt. Dies kann aber vielleicht gar nicht erreicht werden.
- Die Beteiligung aus der Einkommensteuer ist eine steigende Größe und liegt bei ca. 11 Mio. DM. Künftig soll die nach allgemeinen Einschätzungen der Steuergesetzgebung aber eher stagnieren.
- Die Stadt wird sich künftig stärker auf dem Grundstücksmarkt betätigen müssen (Verkauf der kommunalen Grundstücke und Immobilien).

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Spielraum hat sich durch die zunehmenden Investition verschlechtert und ist derzeit sehr angespannt.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die finanzielle Situation wird sich auch weiterhin eher verschlechtern.

Verkehr

- Die Stadt Moosburg verfügt über eine gute Anbindung an den Fernverkehr durch die A 92 und die B 11.
- Das Stadtgebiet Moosburg stellt verkehrlich für die Bereiche aus dem nördlichen Landkreis Freising ein Nadelöhr auf dem Weg zur A 92 und zur B 11 dar.
- Forderung nach einer Westumfahrung (die neue Kurzak - Untersuchung wird dem Büro Transver zur Verfügung gestellt).
- Massive Probleme im Bereich des Baywa–Bahnübergangs (derzeit Planfeststellungsverfahren).
- Ein weiteres Problem ist die Querung der Isar. Derzeit gibt es nur einen Übergang. Entweder ist der Bau einer 2. Isarbrücke oder der Ausbau der bestehenden Brücke erforderlich.
- Die Verkehrsberuhigung der Innenstadt geplant.
- Die Stadt hat eine gute Bahnanbindung und befindet sich damit noch im MVV-Tarif. Es sollte aber auch der Stadtverkehr in diesen Tarif integriert werden.
- Der Ausbau des P+R-Parkplatzes allein durch die Kommune Moosburg wird abgelehnt. Auch der Freistaat, die Bahn und die anderen Kommunen müssen ihren Beitrag dazu leisten. Die Bahn weigert sich die Flächen zur Verfügung zu stellen (die Privatisierung der Bahn ist zusätzlich schädlich).
- Weiterer Bedarf an Bike+Ride im Bahnhofsbereich.
- Keine wirklich attraktive Anbindung an den Flughafen mit dem ÖPNV (Umweg über Freising).
- Eine ÖPNV-Anbindung Degernpoints und des Ortsteil Aichs an den Bahnhof ist erforderlich.

- Eine S-Bahnanbindung der Stadt Landshut zum Flughafen oder ein Bahnanschluss des Flughafens würde die Stadt Moosburg begünstigen. Gleichzeitig darf sich aber die Anbindung an die Stadt München nicht verschlechtern bzw. die sich die Fahrzeiten nach München nicht erheblich erhöhen.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Stadt Moosburg „eine interessante Infrastruktureinrichtung wegen der Entfernungen. Eine Einrichtung, die für die Moosburger Arbeitnehmer von Bedeutung ist. Auch für das Gesamtimage ist der Flughafen von positiver Bedeutung ist. Gleichwohl muss der Flughafen mit Vorsicht betrachtet werden, was den Fluglärm angeht."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Stadt Moosburg mit „doch mit größerer Besorgnis, weil wir meinen, dass das Ruhebedürfnis der Bevölkerung und auch der Anspruch der Bevölkerung auf vernünftige Wohnverhältnisse einen höheren Stellenwert erhalten muss als der Wunsch der Flughafenbetreiber nach rigoroser Ausweitung."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf***,* wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Die Lärmschutzregelungen müssen künftig strikt eingehalten werden und dürfen nicht mehr, wie in der Vergangenheit oft geschehen ist, aufgeweicht werden. Der Flughafen ist bei all den Dingen, die er auslöst auch finanziell zu beteiligen (v.a. Beteiligung an den Kosten der Infrastruktur, wenn er schon den deutlichen Bevölkerungszuwachs auslöst)."

Sonstige Kritikpunkte

- „Der Freistaat entzieht sich beim Verkehr seiner Verantwortung.

- „Die Randlage in der Region München verursacht für die Stadt Moosburg eine Schlechterstellung."

Gemeinde Moosinning

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	KIZ
Einwohner (2000):	4.804
SV Beschäftigte (2000):	557
Flughafenbeschäftigte (2000):	106

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Moosinning ist auch sehr attraktiv für Beschäftigte in München. Der Hauptauspendlerstrom geht nach München.
- Das Bevölkerungswachstum ist moderat verlaufen.
- Zuziehende sind überwiegend Familien mit Kindern.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es ist Wunsch und Ziel, überschaubar zu bleiben und organisch zu wachsen.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde hat auf den Siedlungsdruck nicht mit umfangreichen Bauflächenausweisungen reagiert.
- Gemeinde entwickelt alle Baugebiete, für die ein Bebauungsplan notwendig sind, im Einheimischenmodell, um dieses organische Wachstum zu steuern.
  Im Einheimischenmodell werden 50 % der Nettofläche der Baugrundstücke an Einheimische vergeben, die restlichen 50 % können vom Grundeigentümer frei verkauft werden.
- Die Gemeinde hält es für problematisch, wenn Bauträger größere Flächen entwickeln, da Zuzug in größerem Umfang innerhalb von kurzer Zeit die Gemeinde vor infrastrukturelle Probleme stellt (z.B. beim Kindergarten).
- Es gibt keine eindeutige Entwicklung bei den Bebauungsformen, die Nachfrage wechselt. Zwar überwiegt der Wunsch nach einem freistehenden Einfamilienhaus nach wie vor, wegen gestiegener Grundstückspreise gibt es aber auch eine Tendenz zu Doppel- und Reihenhäusern. (Einzelhausgrundstücke ca. 600-800 qm, Doppel- und Reihenhausgrundstücke 400-600 qm und kleiner).
- Die Nachfrage nach Einheimischenbauland ist zur Zeit befriedigt.
- Eichenried-West und Zengermoos sind von Fluglärm durch den Flughafen und Eichenried-Ost durch Hubschrauberflugverkehr belastet, dies ist aber ohne Folgen für die gemeindliche Entwicklung.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es ist gemeindlicher Wunsch und Ziel, überschaubar zu bleiben und organisch zu wachsen. Aus diesem Grund wird u.a. das Einheimischenmodell angewendet.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Innenentwicklung und Nachverdichtung haben zugenommen.
- Die Nachverdichtung auf dem Grundstück geschieht meist für die Angehörigen.
- Landwirtschaftliche Hofstellen werden meist zu Wohn- und, im Falle der Wirtschaftsgebäude, zu Gewerbezwecken umgenutzt. Es sind heute kaum noch Landwirte vorhanden.
- Baulückenfüllung und Nachverdichtung umfassen ca. 20 Bauanträge pro Jahr.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Innenentwicklung und Nachverdichtung werden noch zunehmen, auch wegen der hohen Grundstückspreise. Dieser Entwicklung wird durch die Erstellung eines Strukturkonzeptes für den Ort Moosinning Rechnung getragen.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Durch das Wachsen der Gemeinde und durch veränderte gesetzliche Anforderungen stellen sich weitere Infrastrukturanforderungen an die Gemeinde, z.B. Erweiterung Kindergarten, Friedhofserweiterung.
- Im Schulbereich (Grundschule und Teilhauptschule) ist durch die Einführung der 6-klassigen Realschule eine Entspannung eingetreten.
- Die Gemeinde sieht sich bei den Zuziehenden höheren Forderungen an die Gemeinde gegenüber.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es kommen weitere Anforderungen auf die Gemeinde zu, z.B. Hort, Mittagsbetreuung, Ganztagsschule.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- In den 90er Jahren hat es Firmenansiedlungen gegeben, diese haben aber nichts mit dem Flughafen zu tun. Im Gewerbegebiet überwiegen einheimische Firmen.
- Im Gewerbegebiet sind zumeist Handwerksbetriebe, aber auch Software- und Logistikunternehmen.
- Die Gemeinde ist bestrebt, auch im gewerblichen Bereich gemeindeeigene Grundstücke zu günstigeren Preisen an örtliche Betriebe abzugeben.
- Die Gemeinde sieht die schlechte ÖPNV-Anbindung, vor allem den fehlenden S-Bahnanschluss, als negativen Standortfaktor für die Gewerbeentwicklung.
- Die gewerblichen Ansiedlungen verlaufen schleppend, weil die gewünschten Grundstückspreise im geplanten Gewerbegebiet derzeit unangemessen hoch sind. Sie möchte daher ein zusätzliches Flächenangebot in einem weiteren Gewerbegebiet mit niedrigerem Preisniveau schaffen.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde würde gerne mehr Gewerbebetriebe ansiedeln, um ein stärkeres Gleichgewicht zwischen Wohnen und Gewerbe zu erreichen und weniger Auspendler zu haben. Sie hegt die Hoffnung, dass dies mit einem neuen Gewerbegebiet gelingt.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Bereits im Vorfeld der Inbetriebnahme sind Bodenpreise und Mieten angestiegen, danach herrschte Stagnation.
- Wohnbauland auf dem freien Markt: ca. 550 - 600 DM/qm (erschlossen)
- Wohnbauland im Einheimischenmodell: ca. 250 DM/qm (unerschlossen)
- Gewerbegrundstücke: ca. 200 DM/qm und höher
- Wohnungsmieten: ca. 12-14 DM/qm

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Aufgrund der überwiegend positiven Standortfunktionen, insbesondere hinsichtlich der Lage der Gemeinde zum Flughafen und nach München, ist mit einer Preissteigerung im Grundstücksbereich zu rechnen.
- Die Tendenz des Zuzugs von Familien wird ebenfalls eher ansteigen.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer ist gleich geblieben.
- Die Gewerbesteuer ist aufgrund verschiedener Einflüsse eher zurückgegangen.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der Spielraum ist wegen der gesunkenen Gewerbesteuereinnahmen schlechter geworden.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Solange die Gewerbesteuereinnahmen nicht höher werden, wird sich der Handlungsspielraum nicht verbessern.

Verkehr

- Es herrscht eine starke Verkehrsbelastung auf der B 388, auch durch Lkw-Verkehr.
- Die Gemeinde befürchtet einen weiteren Anstieg des Verkehrs auf der B 388, falls die geplante Südumfahrung Erdings verwirklicht wird.
- Die Gemeinde hofft auf eine Entlastung der B 388 nach Fertigstellung der FTO bis zur A 94, da Verkehr in den Münchner Osten dann vor Moosinning abgeleitet wird.
- Die Gemeinde strebt eine Ortsumfahrung für die B 388 an. Alle bisher ermittelten Trassenvarianten einer Nordumfahrung sind jedoch umstritten.
- Nach dem Bau B 388 neu (Ortsumfahrung Fischerhäuser) ist die Gemeindeverbindungsstraße Zengermoos-Goldach durch zusätzlichen Verkehr stark belastet.

- Problempunkt ist der Durchfahrtsverkehr im Gemeindeteil Riexing, hauptsächlich verursacht aus dem Wohngebiet Hofsingelding der Nachbargemeinde Wörth.
- Es ist ein ÖPNV-Grundangebot vorhanden, das auf die S-Bahn-Anschlüsse in Ismaning, Erding und Markt Schwaben ausgerichtet ist.
- Es besteht eine Flughafenanbindung durch die Fa. Scharf, allerdings mit sehr geringer Bedienungshäufigkeit.
- Es besteht der Wunsch nach einem S-Bahnhaltepunkt im Bereich Fischerhäuser an der B 388.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Moosinning „eher ein Nachteil als ein Vorteil", wegen des Fluglärms und des Anstiegs von Mieten und Grundstückspreisen.
- Aufgrund des prognostizierten Wachstums des Flughafens wird dies aus Sicht der Gemeinde Moosinning wegen des steigenden Verkehrs und steigenden Drucks auf die Gemeinde, Wohnraum zu schaffen, die Zerstörung der dörflichen Struktur zur Folge haben.

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„In der Ansiedlung von Gewerbe, um Wohnen und Arbeiten stärker zusammenzuführen und in der Ortsumfahrung der B 388 im Bereich Moosinning und Eichenried. Dies hat allerdings weniger mit dem Flughafen als vielmehr mit der Lage an der B 388 im Einzugsbereich der LH München zu tun."

Gemeinde Nandlstadt

Landkreis:	Freising
Zentralörtlichkeit:	KIZ
Einwohner (2000):	4.745
SV Beschäftigte (2000):	302
Flughafenbeschäftigte (2000):	123

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

   - Es hat in der Vergangenheit ein starkes Bevölkerungswachstum stattgefunden: 1995 waren es nur 1.600 Einwohner, derzeit sind es bereits ca. 4.800 Einwohner.
   - Der größte Zuwachs erfolgte im Zeitraum 1990-1996.
   - Der Zuwachs ist deutlich durch flughafenbedingte Zuwanderung geprägt.
   - Der Zuzug erfolgt vorwiegend durch jüngerer Bevölkerungsgruppen, in den Einfamilienhausgebieten vor allem durch junge Familien mit Kindern (Auswirkungen auf die Infrastruktur).
   - Die Integration ist sehr unterschiedlich, z.T. sehr gut durch die Vereine, z.T. überhaupt nicht.
   - Relativ hohe Fluktuation bei der Bevölkerung in den Mietwohnungen.
   - Es gibt keine Einschränkungen für die bauliche Entwicklung durch Fluglärm. Anfangs was die Angst in der Bevölkerung aber sehr groß.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

   - Die Siedlungsstruktur hat sich verändert:
     Früher wurden vorwiegend Einfamilienhäuser gebaut. Durch den Entwicklungsdruck sind zwischenzeitlich aber auch Wohnanlagen durch Bauträger oder einheimische Investoren (Mietwohnanlagen) entstanden.
   - Dadurch entstanden auch kleiner Wohnungen und Appartements, die früher nicht üblich waren.
   - Bei den Einfamilien- und Doppelhäuser ist es eine deutliche Tendenz zu kleineren Grundstücken feststellbar. Bereits Grundstücke mit 500 qm sind im Baugebiet Ziegelstadt schwer zu vermarkten (zu teuer). Für die Vermarktung gilt: je kleiner je besser (Reihenhäuser mit ca. 160-220 qm Grundstücken).
   - Derzeit wird im Baugebiet Ziegelstadt der 3. Abschnitt erschlossen (dort hat auch die Gemeinde Grundstücke zu verkaufen).
   - Es gibt einen Grundsatzbeschluss im Gemeinderat: Vor der Neuausweisung von Bauflächen bzw. Schaffung von Baurecht muss 1/3 der Fläche an die Gemeinde verkauft werden.
   - Ab der Mitte der 90er Jahre war ein deutlicher Einbruch in der Nachfrage nach Wohnungen und ein Preissturz bei den Mieten feststellbar. Derzeit steigt die Nachfrage nach Mietwohnungen wieder deutlich an.

- Das Angebot an Mietwohnungen im Geschosswohnungsbau befindet sich v.a. im Bereich des BP Nordwest. Insgesamt konzentriert bzw. verteilt sich das Mietangebot auf ca. 3 Bereiche.
- In der Ortsmitte selbst ist relativ wenig Angebot an Mietwohnungen vorhanden (ehemalige landwirtschaftliche Anwesen), dieses Umstrukturierungspotential wird aber nicht von den Bauträgern genutzt (wahrscheinlich zu hohe Grundstückspreisforderungen).
- Zwischen 1984 und 1990 hat die Gemeinde das ehemalige Ziegeleigelände zu 2/3 aufgekauft, das jetzt in 3 Baustufen als Wohnbaufläche erschlossen und veräußert wird. Die Erlöse aus dem Grundstücksverkauf dienen der Gemeinde zur Finanzierung der erforderlichen Infrastruktur.
- Ziel der gemeindlichen Entwicklung ist es, das Wachstum auf den Marktort zu beschränken. In den landwirtschaftlich geprägten Ortsteilen sollen Bauflächen nur für den ortsansässigen Bedarf ausgewiesen werden.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Nachfrage nach Wohnraum in der Gemeinde wird weiterhin anhalten.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Im Ortsmittebereich von Nandlstadt wäre eine Umstrukturierung und Verdichtung mit Wohnnutzung und zentralen Einrichtungen wünschenswert.
- In den Baugebieten der 70er Jahre ist die Verdichtung schwieriger, z.B. wegen Problemen mit den ausreichend Stellplätzen. Wenn dann erfolgt die Nachverdichtung meist nur für die eigenen Nachkommen.
- In den Ortsteilen fand bisher nur wenig Umstrukturierung im Rahmen der landwirtschaftlichen Hofstellen statt.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Durch das hohe Bevölkerungswachstum sind hohe Investitionen in die Infrastruktur erforderlich.
- Derzeit wird ein zweiter Kindergarten gebaut.
- Das Rathaus wird erweitert.
- Auch die Kläranlage muss erweitert werden.
- Es gibt ein Waldbad, das Hallenbad wird gerade saniert und 3 Sportplätze.
- Durch die Zuwanderung steigern sich auch die Ansprüche an die Art und Qualität der Infrastruktur.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Wenn die Entwicklung entsprechend der Prognosen für den Flughafen eintritt, werden ein 3. Kindergarten, eine Schulhauserweiterung und eine Dreifachturnhalle erforderlich.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde ist attraktiver Wohnstandort, aber kein Gewerbestandort.
- Es wurde ein neues Gewerbegebiet ausgewiesen, davon sind aber erst wenige Parzellen bebaut bzw. verkauft: Tankstelle, Installateur der aus dem Ort aussiedelt und ein Speisezubereitender Betrieb (örtliche Gewerbebetreibende).

- Künftig will sich vielleicht ein Handwerkerhof mit 45 Arbeitsplätze ansiedeln.
- Nandlstadt ist die Gemeinde mit dem höchsten Auspendleranteil im Landkreis Freising. Hauptzielorte der Auspendler sind die Kreisstadt Freising, der Flughafen und der Großraum München. Im Gemeindegebiet gibt es derzeit ca. 313 Arbeitsplätze (ohne Beamte) und ca.1300 Auspendler.
- Die Mehrheit der vorhandenen Betriebe hat 1–10 Beschäftigte.
- Die Gewerbeflächen sind zum Großteil im Eigentum der Gemeinde.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Für eine stärkere gewerbliche Entwicklung wäre eine bessere verkehrliche Anbindung erforderlich (Straßenanbindung und ÖPNV).
- Die Gemeinde wird auch künftig vorwiegend Wohnstandort bleiben.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wohnbauflächen (freier Markt): 380 DM/qm (erschlossen)
  (Höchstpreis war schon mal über 700 DM/qm)
- Wohnbauflächen (Einheimischenbaugebiet): 325 DM/qm (erschlossen)
- Gewerbeflächen: 80 DM/qm (erschlossen)
- Mietpreis: 12-13 DM/qm
  (zur „Goldgräberzeit" ca.17 DM/qm)

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gewerbesteuer ist von geringer Bedeutung (ca.500.000 DM pro Jahr).
- Die Beteiligung aus der Einkommenssteuer ist in den letzten Jahren deutlich angestiegen. Einerseits wegen der Zunahme der Einwohner und wegen steigender Einkommen.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Die Einnahmen sind gestiegen, aber die Ausgaben steigen auch.
  Der finanzielle Spielraum verschlechtert sich derzeit etwas.
  Durch den Verkauf der Bauflächen und die steigende Einkommensteuerbeteiligung können die Infrastrukturmaßnahmen in etwa finanziert werden.

Verkehr

- Hauptproblem: Gemeinde ist zu schlecht angebunden.
- Problemfall: die B 301. Ab Zolling Staugefahr, Nadelöhr Freising, die Ostumgehung in Richtung Marzling ist dringend.
- Probleme auch im Bereich Attenkirchen.
- Problembereich in Moosburg ist der Bahnübergang.
- Der tägliche Verkehrstrom erfolgt zu den Arbeitsplätzen: in Richtung Freising, München und in Richtung Moosburg, Landshut.
- Eine alte Überlegung ist auch heute noch eine zukunftsfähige Vision (Kreisbaumeister Elsen, Freising): es soll eine neue Entwicklungsachse entstehen: eine Verbindung von der Autobahn A 92 in Richtung Wolnzach über Langenbach (Ortsumfahrung).

- In der Ortsmitte kreuzen sich 4 Kreisstraßen, das Verkehrsaufkommen insgesamt ist deutlich gestiegen.
- Die Buslinie nach Freising hat sich in der Linienführung für Nandlstadt verschlechtert.
- Auch die Busanbindung nach Moosburg sollte gestärkt werden (Mittelbereich Moosburg).
- Nächster Bahnhaltepunkt: Freising (S-Bahn). Diese hat eine höhere Akzeptanz als der Bahnhaltepunkt Moosburg.
- Es gibt Überlegungen, die alte Bahnlinie als Radweg zu nutzen und Anbindung an den bereits gut frequentierten „Holledauer Radlweg" anzubinden. Die Verbindungen zwischen Au und Nandlstadt sollen gestärkt werden.

Resumée

- Der Flughafen München war für den Markt Nandlstadt „Motor für die Entwicklung.Vor 25 Jahren wurde Nandlstadt Kleinzentrum, mit dem Ziel auf 5.000 Einwohner zu wachsen. Durch die Flughafenentwicklung kommt man diesem Entwicklungsziel näher."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde mit „Skepsis und Sorge, weil der Einwohnerzuwachs, der auf den Raum zukommt zwar flächenmäßig schon verkraftbar ist, aber hohe Kosten bzgl. der Infrastrukturausstattung verursachen wird."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„In der Verbesserung der überregionalen Anbindung (Straßenverkehr und ÖPNV)."

Gemeinde Neuching

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	2.205
SV Beschäftigte (2000):	351
Flughafenbeschäftigte (2000):	50

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Das Bevölkerungswachstum ist vor allem durch Zuzug verursacht.
- Der Zuzug wäre noch stärker, wenn die Gemeinde ihn nicht über Einheimischenmodelle begrenzen würde.
- Die Zuziehenden sind überwiegend Familien.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Neuching erwartet durch die kontinuierliche Ausweitung des Verdichtungsraumes um München weiteres Bevölkerungswachstum.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Neuching ist ein attraktiver Wohnstandort sowohl für Flughafenbeschäftigte als auch für in München Beschäftigte.
- Die Gemeinde entwickelt seit 1987 Grundstücke nur, wenn sie Eigentümerin ist.
- Gemeinde arbeitet mit Einheimischenmodellen, u.a. um preiswertes Bauland für die Einheimischen bereit zu stellen und um den Zuzug zu begrenzen. Beim Einheimischenmodell erhält der Alteigentümer für sich und jedes Kind ein Grundstück, die übrigen Flächen gehen an die Gemeinde.
- Zuziehende müssen in Neuching erst 8 Jahre arbeiten oder wohnen, um als Einheimische zu gelten.
- Aufgrund des Anstiegs der Grundstückspreise besteht eine Tendenz zu einer erhöhten Dichte (von GFZ 0,2 auf 0,4). Freistehende Häuser haben heute ca. 500 - 700 qm Grundstück, Doppelhäuser ca. 300 qm.
- Geschosswohnungsbau/Mietwohnungsbau spielt in der Gemeinde kaum eine Rolle, und wenn, dann nur im Innenbereich. Mietwohnungen entstehen darüber hinaus jedoch in Einliegerwohnungen neuer Eigenheime. Oft werden diese aber auch durch Familienangehörige genutzt.
- Bauträger spielen nur bei Grundstücken im Innenbereich eine Rolle.
- Neuching wurde durch die Flughafenverlagerung von Lärm entlastet.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Neuching erwartet durch die kontinuierliche Ausweitung des Verdichtungsraumes um München auch weiteren Siedlungsdruck.
- Die Gemeinde wird auch weiterhin Baulandentwicklung im Rahmen von Einheimischenmodellen betreiben.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Der Strukturwandel in der Landwirtschaft hat dazu geführt, dass in landwirtschaftlichen Gebäuden verstärkt Wohnungen entstanden sind (z.T. Vermietung, z.T. Eigennutzung). Es liegen ca. 2-3 Anträge pro Jahr vor.
- Es ist auch eine Umnutzung landwirtschaftlicher Gebäude zu gewerblichen Zwecken (Messebau, Gerüstbau) zu beobachten.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Umfang der Nachverdichtung ist mit fortschreitendem Strukturwandel in der Tendenz steigend.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Durch das Bevölkerungswachstum und die Bevölkerungsstruktur wurde eine Kindergartenerweiterung und eine Schulerweiterung erforderlich.
- Sportanlagen sind vorhanden, eine Sporthalle fehlt.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde rechnet aufgrund des erwarteten weiteren Wachstums nicht mit einem Rückgang der Kinderzahlen.
- Größere Infrastrukturmaßnahmen sind nicht erforderlich.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde hat 1990, in der "Zeit der Euphorie", erstmalig ein Gewerbegrundstück erworben und innerhalb kurzer Zeit veräußert. Die Betriebe (Messebau, Felgenbau, Blechverarbeitung, weitere Handwerker, Fuhrunternehmen) haben aber keinen Flughafenbezug.
- Weiterhin ist Nachfrage nach Gewerbegrund, auch von außerhalb, vorhanden.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde sucht nach einem Standort für ein weiteres Gewerbegebiet für Handwerksbetriebe, kleine und mittlere Unternehmen und Firmenneugründer. Auch eine kleine Spedition ist vorstellbar.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Der Flughafen hat einen Preisschub bei Wohnbauland bewirkt.
- Wohnbauland freier Markt ca. 560 DM/qm (erschlossen)
- Wohnbauland im Einheimischenmodell ca. 310 DM/qm (erschlossen)
- Gewerbliches Bauland ca. 180-220 DM/qm (erschlossen)
- Wohnungsmieten ca. 14 - 15 DM/qm

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es wird erwartet, dass die Preise für Wohnbauland stagnieren bzw. leicht ansteigen.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer ist leicht angestiegen.
- Die Gewerbesteuer ist mit dem Gewerbegebiet angestiegen, es gibt aber starke Schwankungen aufgrund betrieblicher und steuerlicher Einflüsse.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der Handlungsspielraum ist durch den Anstieg der Gewerbesteuer größer geworden. Es wurde ein Schuldenabbau möglich.
- Die Gemeinde hat aber auch nicht unbedingt notwendige Investitionen zurückgestellt, solange nicht genügend Mittel vorhanden waren.
- Eine Entlastung des Haushalts ergibt sich durch die Mitgliedschaft in Zweckverbänden (Schule, Wasser, Abwasser), da die Gemeinde keine Investitionen tätigen muss.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Ein zusätzliches Gewerbegebiet würde den Handlungsspielraum vergrößern, u.a. auch weil ein Gewerbegebiet, anders als ein Wohngebiet, keine Folgekosten für die Gemeinde verursacht.

Verkehr

- Das Verkehrsaufkommen ist durch den Flughafen deutlich angestiegen, bewegt sich für die Gemeinde aber noch in einem erträglichen Rahmen.
- Es ist eine Zunahme des Verkehrs auf der ED 5 zu beobachten, vor allem bei Umleitungsverkehr von der Autobahn. Die Mengen sind aber insgesamt noch deutlich niedriger als auf St 2082.
- Hauptproblempunkt ist die St 2082 in Niederneuching (Moosinning-Ottenhofen).
- Die Fertigstellung des 3. Bauabschnitts der FTO bedeutet keine Entlastung für Neuching, da Verkehr aus Wörth/Hörlkofen durch Neuching fließt. Eine Entlastung wird bei Fertigstellung des 4. Bauabschnitts erwartet.
- Das ÖPNV-Grundangebot ist schlecht (Buslinie Richtung Erding, Rufbus).
- Es besteht der Wunsch nach einer Verbesserung der Bus-Anbindung zum S-Bahn-Haltepunkt Ottenhofen.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Neuching "nicht von Nachteil".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens ist aus Sicht der Gemeinde Neuching „gut, solange er nicht Lärm macht, sieht man es gelassener. Dass das Verkehrsaufkommen größer wird, und dass auf dem Erschließungssektor, Straße und Schiene von Osten her, etwas passieren muss, ist klar."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Im Straßenbau und in der Schienenerschließung."

Gemeinde Neufahrn/FS

Landkreis:	Freising
Zentralörtlichkeit:	SSP
Einwohner (2000):	17.452
SV Beschäftigte (2000):	6.108
Flughafenbeschäftigte (2000):	280

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

   - Es sind deutliche Veränderungen in der Haushaltsgröße und der Haushaltsstruktur feststellbar. Dies ist aber weniger auf die Flughafenentwicklung zurückzuführen, als auf die allgemeinen soziologischen Veränderungen.
   - Es ist auch eine extrem hohe und zunehmend schneller werdende Fluktuation in der Bevölkerung zu registrieren, bedingt durch die Masse an Arbeitsplätzen und die Schnelllebigkeit der vorhandenen Branchen.
   - Die Alterstruktur weist die Besonderheit auf, dass die Gemeinde „nicht altert"; d.h. die ältere Bevölkerung wandert z.T. ab, jüngere Bevölkerung verstärkt zu (Auswirkungen auf Infrastruktur).
   - Es kommt zu einer kontinuierlichen Steigerung in der Einkommensstruktur (stärker als der allgemeine Trend), die auf die Qualität der Arbeitsplätze im Umfeld zurückzuführen ist.
   - Der Ausländeranteil beträgt in der Gemeinde 19 % (4. Platz in Oberbayern). Dies erklärt sich aus der Arbeitsmarktsituation, denn mehrere Betriebe bieten entsprechend gering qualifizierte Arbeitsplätze an, z.B. Müller Brot, Avon, Isar-Wellpappe.
     Eine Integration dieser Bevölkerungsgruppe erfolgt praktisch nicht. Es kommt zur Ghettoproblematik (Neufahrner Westen - dichter Geschosswohnungsbau der 60er und 70er Jahre, kleine Wohnungen), es ist aber noch kein sozialer Brennpunkt.
   - Die Problematik der Obdachlosigkeit nimmt zu, das vorhandene Angebot an Notunterkünften reicht nicht mehr aus.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

   - Es kommt baulich zu einer zunehmenden Verdichtung. Nicht nur durch Nachverdichtung, sondern auch höhere Dichten bei einer Neubebauung.
   - Das Verhältnis Mietangebot und Eigenheimangebot hat sich nicht deutlich verändert. Die hohe Fluktuation und die vom Arbeitsmarkt geforderte Flexibilität wirkt sich auf die Eigentumsquote negativ aus und führt zu sehr hohen Mietpreisen.
   - Derzeit ist die größte Nachfrage im Bereich Doppelhäuser und Reihenhäuser (250-350 qm große Grundstücke) feststellbar.

Das Angebot an freistehenden Einfamilienhäuser mit größeren Grundstücken (größer 800 qm) gibt es in der Gemeinde fast nicht.

- Die Wohnsiedlungsentwicklung unterliegt deutlich den Nachfragezyklen.
- Die Wohnfläche pro Person wird von der Tendenz wieder weniger (Preisentwicklung). Die Bauträger bauen heute 3-Zi-Wohnungen mit nur noch ~ 60 qm (früher ca. 80 qm).
- Die Gemeinde ist bei einigen Wohnbauflächen anteilig Eigentümer.
- Seit vielen Jahren gibt es für die bauliche Entwicklung in einem Teil des Gemeindegebiets Einschränkungen durch Fluglärm (Zone B/Ci und Ca - Baugenehmigung nur mit Ausnahmegenehmigung).

2a. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Die Nachverdichtung spielt eine große Rolle in der Gemeinde. Das Verwertungsinteresse der Grundstückseigentümer ist sehr hoch.
- In den zentralen Ortsbereichen wird diese Nachverdichtung und Umstrukturierung durch Bebauungspläne gesteuert. Für die älteren Wohngebiete gibt es keine derartige Steuerung durch Bauleitplanung sondern Einzelentscheidungen.
- Bei Baurecht nach § 34 BauGB versucht die Gemeinde die GFZ bei 0,5–0,6 zu halten.
- Das Nachverdichtungspotential ist hinsichtlich der Auswirkungen auf die Infrastruktur schwerer einschätzbar als bei Neuausweisungen.
- In den Ortsteilen werden landwirtschaftliche Hofstellen als Gewerbebetriebe umgenutzt (dies führt allerdings bei Aussiedlerhöfen öfters auch zu Fehlentwicklungen).

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es ist auch weiterhin noch ein gewisses Potential an Nachverdichtung für die Wohnnutzung vorhanden. Dies ist allerdings schwer steuerbar.
- Für Kleingewerbe und Handwerksbetriebe ist noch umfangreiches Potential durch Nutzungsänderungen in den Ortsteilen vorhanden.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Da der Schwerpunkt in der Alterstruktur bei der jüngeren Bevölkerung bzw. jungen Familien liegt, erfordert dies hohe Ausgaben im Bereich der sozialen Infrastruktur.
- Ein Gymnasium wurde gebaut (40-50 Mio. DM Baukosten).
- Im Bereich der technischen Infrastruktur verfügt die Gemeinde über 120.000 EW-Gleichwerte (Kläranlage), mittelfristig wird die Erweiterung auf 150.000 – 200. 000 EWG erforderlich.
- Die Forderung nach weiteren Betreuungsangeboten für Kinder nehmen zu (Sozialverhalten ändert sich). Die Erwartungshaltung der Bevölkerung steigt, das ehrenamtliche Engagement in den Vereinen nimmt ab. In den dörflichen Ortsteilen ist dies noch anders.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es stehen weiterhin größere Investitionen für Infrastruktur an:
  z.B. soll das bestehende Seniorenzentrum erweitert werden, der Bau von zwei weiteren Kindergärten wird erforderlich, ein Ersatz- und Erweiterungsbau für den Kindergarten im Ortsteil Mintraching wird erfolgen, die Erweiterung der Schule steht an (3. Grundschulzentrum) und die Erweiterung der Sportflächen ist geplant (8 ha), evtl. auch eine Sporthalle. Auch die Feuerwehr muss verlagert werden (Neubau).

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Derzeit gibt es ca. 5.500 Arbeitsplätze in der Gemeinde.
- Die alten Gewerbeansiedlungen bieten ein relativ großes Angebot an unqualifizierten Arbeitsplätzen an (ca. 3.000 AP z.B. durch Avon oder Müller Brot).
- Eine Tendenz zur Umstrukturierung ist nur in Teilbereichen feststellbar: z.B. der Bereich des Paketdienstes (heute Logistik vorher produzierendes Gewerbe) und auch bzgl. des BMW-Geländes wird es neue Überlegungen geben.
- Die gewerbliche Entwicklung stagnierte flächenmäßig auf dem Stand der 60er/ 70er Jahre. Jetzt ist ein großes neues Gewerbegebiet geplant.
- Die Einzelhandelsstruktur Neufahrns ist in einigen Sortimentsbereichen (Baumarkt und Möbel) negativ vom neuen Angebot des großflächigen Einzelhandels im Gewerbegebiet Freising betroffen.
- Der Bereich der Ortsmitte soll hinsichtlich der Versorgungsaufgabe gestärkt werden.
- Das Kleingewerbe und die Handwerksbetriebe siedeln sich vermehrt in den ehem. landwirtschaftlichen Hofstellen an.
- Der Flughafen als Arbeitgeber hat sicher eine gewisse Bedeutung für die Neufahrner Bevölkerung, von größerer Bedeutung ist aber die TUM Garching.
- Es ist ein Aufschwung im Bereich Gastronomie und Hotellerie feststellbar.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde plant ein neues Gewerbegebiet (38 ha) an der Anschlussstelle A 92 Freising-Süd/Römerstraße. Die Gemeinde ist teilweise Grundstückseigentümer der Flächen und beabsichtigt dort die Ansiedlung von zusätzlichen 6.000 Arbeitsplätzen. Dies soll durch Vermarktung über einen Investor erfolgen. Je 1/3 der Fläche soll für Logistik, Büro und produzierendes Gewerbe zur Verfügung stehen. Es soll sich kein Einzelhandel im neuen Gewerbegebiet ansiedeln. Die verkehrliche Anbindung und der Standort sind auf die Flughafenentwicklung abgestimmt (Standortvorteil).

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Mietpreise sind wieder enorm gestiegen – unter 20 DM/qm kein Angebot mehr. Der Mietwohnungsmarkt ist „leergefegt" (Folge der Flughafenentwicklung).
- Wohnbauflächen (Gutachterausschuss): ca. 900 DM/qm
- Im Bereich der Bahnhofstraße höhere Grundstückspreise (1000 DM/qm), in den ländlich geprägten Ortsteilen dagegen: ca. 450 DM/qm
- Kein Einheimischenmodell mehr im Sinne von sozialen Konditionen bei der Vergabe, aber Vorkaufsrecht für Einheimische beim Grundstücksverkauf nach

Marktkonditionen. Die letzten Einheimischenbaugebiete waren 1983/84 und 1992-94, danach wurde das Vorgehen geändert.
- Die Grundstücke im neuen Gewerbegebiet werden von den Eigentümern als Rohland verkauft. Der Verkauf der erschlossenen Parzellen soll dann über den Projektentwickler erfolgen.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gewerbesteuer stagniert (derzeit ca. 10 Mio. DM).
- Die Einkommensteuer steigt an.
- Die Bedeutung der Gewerbesteuer soll steigen (Gewerbegebietsausweisung). Insgesamt wäre aber die Abschaffung der Gewerbesteuer wünschenswert und stattdessen eine Beteiligung an der Umsatzsteuer mit der Grundlage des tatsächlichen Umsatzes vor Ort.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Spielraum wurde enger (wegen der steigenden Ansprüche und den zunehmend von der Gemeinde geforderten Leistungen).

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die finanzielle Situation wird sich wieder etwas entspannen durch das neue Gewerbegebiet.

Verkehr

- Starke Betroffenheit durch das hohe Verkaufsaufkommen von IKEA und der anderen großflächigen Einzelhandelsflächen im direkt angrenzenden Gewerbegebiet Eching.
- Starke Belastung durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der A 9 und A 92, das durch den Ausbau des Flughafens noch weiter steigen wird.
- Die Verkehrsführung über die A 99 und A 9 muss im Osten durch eine zusätzliche, als Autobahn ausgebaute Trasse entlastet werden.
- Eine leistungsfähige Schienenanbindung ist erforderlich. Die Gemeinde Neufahrn unterstützt die Untersuchung der Gemeinde Ismaning: Tunneltrasse für den Transrapid. Wegen des Lärmschutzes erscheint eine oberirdische Trasse nicht realisierbar.
- Der Transrapid im Tunnel wird gegenüber der Express - S-Bahn bevorzugt, denn die Express - S-Bahn bringt zusätzliche Belastungen für Neufahrn. Ausnahme: Wenn im Tunnel.
- Das Neufahrner Gemeindegebiet ist stark vom Schleichverkehr betroffen, wenn die A 9 und/oder A 92 überlastet sind stellt sich im südlichen Bereich an der B11 die Ortsverbindungsstraße nach Dietersheim als stark frequentierter Bereich dar. Im nördlichen Bereich werden die Ortschaften Massenhausen und Giggenhausen erheblich durch den Schleichverkehr belastet.
- Der Ausbau des P + R-Parkplatz ist geplant (insgesamt dann 108 Stellplätze).
- Das Hauptproblem entsteht durch überregionale Verkehre. Als eigene große Verkehrserzeuger gibt es eigentlich nur das bestehende Gewerbegebiet.
- Ein zusätzlicher S- Bahn-Haltepunkt ist im neuen Gewerbegebiet gewünscht.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Neufahrn „ärgerlich. Die Gemeinde hat im Vorfeld vehement gegen den Flughafen gekämpft. Es wurden keine Ausweisungen vorgenommen, es ist kein Wachstum erfolgt, es konnten keine Vorteile genutzt werden. Mittlerweile hat die Gemeinde ein neutrales Verhältnis zum Flughafen und man möchte vermehrt auch die Vorteile nutzten. Ärgerlich ist aber immer noch die schlechte verkehrliche Anbindung des Flughafens."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Neufahrn mit „Angst und Hoffnung". Angst, weil man nicht weis, wie die Verkehrsströme gelenkt werden können. Hoffnung, weil langfristig eine stabile Struktur ermöglicht werden könnte bzgl. der Arbeitsplätze und hinsichtlich der gewünschten Infrastruktur.

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Der größte Handlungsbedarf wird in der Lösung der verkehrlichen Anbindung gesehen (z.B. leistungsfähige Schienenanbindung – Transrapid als komplette Tunnellösung oder bessere Anbindung des Flughafens über die A 99, B 388 neu und FTO, sowie S-Bahn-Ringschluss)."

Gemeinde Oberding

VG Oberding

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	4.902
SV Beschäftigte (2000):	1.979
Flughafenbeschäftigte (2000):	278

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Der Bevölkerungszuwachs erklärt sich vor allem durch einen hohen Nachholbedarf beim Einheimischenmodell, das in seiner Ausgestaltung - 1/3 des Baulandes wird durch die Gemeinde, 2/3 durch den/die Alteigentümer veräußert - einen hohen Zuzug ermöglicht sowie durch viele Rückkehrer, die wegen des Flughafens weggezogen waren.
- Es herrscht eine hohe Fluktuation, vor allem verursacht durch Bauarbeiter am Flughafen.
- Die Integration der Zuziehenden braucht viel Zeit (bis zu einer Generation).

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde möchte wachsen. Ein Gemeinderatsbeschluss sieht als Zielgröße bis 2015 eine Einwohnerzahl von max. 8.000 vor.
- Das Wachstum soll aber so langsam erfolgen, dass eine Integration der Neubürger möglich ist und die Gemeinde ihre Identität nicht verliert.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde hat durch den Flughafen zwei Ortsteile verloren und besteht heute aus fünf etwa gleich großen Ortschaften.
- Das angewendete Einheimischenmodell mit relativ lockeren Kriterien (5 Jahre wohnen am Ort) führte für die Gemeinde zu einer hohen Nachfrage nach Bauland. Zur Begrenzung der Nachfrage soll künftig die Wohndauer auf 10 Jahre und der Gemeindeanteil am Bauland auf 50 % angehoben werden.
- Es wurden und werden überwiegend freistehende Häuser (650-700 qm Grundstück) mit ein oder zwei Wohneinheiten und Doppelhäuser (350-500 qm Grundstück) gebaut.
- Mietwohnungsbau gibt es kaum. "Wer zu uns kommt, möchte ein Eigenheim".
- Es gibt Ansätze für Boardinghousing.
- Der Fluglärm ist vor allem in Schwaig erheblich, in den anderen Ortschaften ist er "erträglich".

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächen reichen für 8.000 Einwohner nicht aus, es werden zusätzlich noch ca. 20 ha benötigt. Die Gemeinde prüft zur Zeit die Möglichkeiten weiterer Flächenausweisungen.
- Die Gemeinde möchte Wohnbauland ausweisen, um einen eigenen Beitrag zur Wohnraumversorgung der Beschäftigten in den eigenen Gewerbegebieten zu leisten. Sie sieht sich aber nicht in der Pflicht, die Wohnraumbereitstellung für Flughafenbeschäftigte mit zu übernehmen.
- Ein über das angestrebte hinaus gehendes Wachstum ist nicht erwünscht.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Innenentwicklung und Nachverdichtung spielen eine untergeordnete Rolle. In den letzten fünf Jahren wurden maximal 10 Bauanträge dazu gestellt. Die Flächenverfügbarkeit steigt aber aufgrund von Generationswechseln an.
- Zahlenmäßig eher relevant sind Anträge für Wohnungen im Außenbereich. Bautätigkeit erfolgt hier aber nur für Nachgeborene.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Innenentwicklung und Nachverdichtung werden aufgrund von Generationswechseln künftig eine größere Rolle spielen.
- Die Gemeinde möchte ihre gemischte dörfliche Struktur erhalten. Bei einer einseitigen Umnutzungstendenz, z.B. in Richtung Wohnen wird sie steuernd eingreifen.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Die Gemeinde hat in den letzten 10 Jahren einige Infrastruktureinrichtungen gebaut (z.B. Kindergärten). Aufgrund der eingeplanten Reservekapazitäten ist weiteres Bevölkerungswachstum möglich.
- Die Versorgungssituation in Oberding ist schlecht. Es sind keine Lebensmittelgeschäfte mehr am Ort, was u.a. an der Siedlungsstruktur Oberdings liegt.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Wird die Zielgröße von 8.000 Einwohnern erreicht besteht noch weiterer Infrastrukturbedarf (z.B. Kinderbetreuungs- und Sporteinrichtungen, Einrichtungen der Altenpflege, Erweiterung der Schule, Rathaus u.a.)
- Die Finanzierung der Maßnahmen ist durch die heutigen Steuereinnahmen gesichert.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Ausschließlich der Flughafen hat die Gewerbeentwicklung in Oberding beeinflusst. Ohne ihn gäbe es das Gewerbegebiet Schwaig (ca. 40 ha mit ca. 30 Betrieben) nicht.
- Auch der Flughafen selbst liegt zu einem großen Teil auf Oberdinger Gebiet.

- Die Gemeinde hat das Gewerbegebiet in Schwaig ausgewiesen, um Ansiedlungen in Nachbargemeinden und damit Verkehr durch den eigenen Ort zu verringern.
- Oberding ist durch das Gewerbegebiet Schwaig von einer Auspendler- zu einer Einpendlergemeinde geworden.
- Das örtliche Handwerk sieht den Flughafen als konkurrierenden Arbeitgeber und beklagt Arbeitskräftemangel. Es gibt keine Arbeitslosigkeit im Ort.
- Die Gemeinde ist als Standort für Hotels (5 vorhanden) und Pensionsbetriebe begehrt.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde strebt kein weiteres gewerbliches Wachstum an. Eine weitere Ausweisung von Gewerbeflächen ist nicht vorgesehen. Ob dies so bleibt, hängt aber auch von der künftigen Entwicklung und vom Druck auf die Gemeinde ab.
- Zusätzliche Gewerbeflächenausweisungen sind im Bereich der Erdinger Brauerei (östlich FTO) vorstellbar.
- Eine weitere Wohn- und Gewerbenutzung bei Realisierung des S-Bahn-Ringschlusses im Bereich eines künftigen Haltepunktes in Siglfing ist vorstellbar.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Es hat ein starken Preisanstieg bei Wohnbauland stattgefunden.
- Wohnbauland auf dem freien Markt: ca. 500-600 DM/qm (erschlossen)
- Wohnbauland im Einheimischenmodell: ca. 280 DM/qm (unerschlossen)
- Gewerbliches Bauland: ca. 350 DM/qm (erschlossen)

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Preisentwicklung im Wohnbereich ist eher steigend, im Gewerbe eher stagnierend.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer ist vor allem aufgrund des Bevölkerungswachstums angestiegen.
- Die Gewerbesteuer ist flughafenbedingt stark angestiegen.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Spielraum der Gemeinde ist gut. Die Gemeinde hat lange von den Grunderwerbssteuereinnahmen für das Flughafengelände gezehrt. Heute verfügt sie über hohe Gewerbesteuereinnahmen.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Gemeinde möchte mit den heutigen Einnahmen zukunftsgerichtete Investitionen tätigen, um in Zeiten geringerer Einnahmen, den Stand halten zu können und auch für künftige Generationen Mittel zu erhalten.

Verkehr

- Durch den Flughafen hat eine starke Zunahme (Verdreifachung) des regionalen und überregionalen Verkehrs stattgefunden.
- Die FTO ist bereits heute zu Hauptverkehrszeiten überlastet.
- Die Gemeinde glaubt, dass langfristig zusätzlich zur FTO eine weitere Entlastungsstraße erforderlich ist.
- Die Gemeinde plant einen Umbau der Ortsdurchfahrt in Oberding (Kreisel).
- Die Gemeinde wünscht eine Optimierung des Busverkehrs in Richtung Flughafen und Erding (Taktverdichtung zu den Hauptverkehrszeiten; zusätzlich schnellere und durchgehende Verbindungen).
- Der S-Bahn-Ringschluss würde den Anschluss von Schwaig an die S-Bahn bedeuten und würde von der Gemeinde begrüßt.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Oberding "in den ersten Jahren ein erhebliches Problem durch die Absiedlung der beiden Ortschaften und der Angst vor Fluglärm ... Heute macht uns der Fahrverkehr erheblich zu schaffen... In der Zwischenzeit ist die Straße schlimmer als der Lärm aus der Luft."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Oberding mit "Angst", weil nicht versucht wird, "die ganzen Folgemaßnahmen parallel zu lösen".

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Ein S-Bahn-Ringschluss der S 6 mit Haltepunkt in Schwaig, einem Fernbahnanschluss von Süd-Ost-Bayern an den Flughafen und der Fertigstellung der FTO mit einem vierspurigen Ausbau ab Moosinning nach Norden. Das Land und die FMG sollen das Versprochene herstellen. Die FMG soll einen Masterplan für die künftige Entwicklung des Flughafens vorlegen. Es besteht der dringende Wunsch, dass der "Nachbar Flughafen" nicht nur Rechte in Anspruch nimmt (z.B. die Nachtflugregelung, die Inanspruchnahme von örtlicher Feuerwehr etc.), sondern auch Pflichten erfüllt (z.B. eine Beteiligung an gemeindlicher Infrastruktur etc.)."

Gemeinde Oberschleißheim

Landkreis:	München
Zentralörtlichkeit:	SSP
Einwohner (2000):	11.363
SV Beschäftigte (2000):	4.720
Flughafenbeschäftigte (2000):	71

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Es ist hoher Siedlungsdruck auf die Gemeinde vorhanden. Der Flughafen ist aber dabei nur ein Faktor, die Gemeinde ist generell als Wohnstandort attraktiv für Arbeitnehmer in München, in Nachbargemeinden wie auch im Flughafenumfeld.
- Die Gemeinde ist aber bisher insgesamt kontinuierlich und mäßig gewachsen.
- Gravierende Änderungen in der Bevölkerungsstruktur durch den Flughafen sind nicht erkennbar, allerdings sind auch in Oberschleißheim allgemeingesellschaftliche Phänomene wie eine Zunahme von Einpersonenhaushalten o.ä. sichtbar.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es ist ein organisches Wachstum geplant.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Wohnsiedlungsentwicklung in den letzten Jahren war vor allem eine Folge des Drucks in der Bevölkerung nach Eigenheimen. Daher sind zum großen Teil Einheimischenbaugebiete entstanden. Darüber hinaus sind Staatsbedienstetensowie Studentenwohnungen (173 Apartments) entstanden.
- Aufgrund des hohen Wohnwerts in Oberschleißheim besteht eine sehr hohe Nachfrage nach Eigenheimen.
- Mietwohnungsbau als Mehrfamilienhausbau findet zur Zeit nicht statt.
- Es ist eine steigende Nachfrage nach Mietobjekten (Doppelhaus, Reihenhaus) zu beobachten.
- Es besteht eine Belastung durch Fluglärm infolge der Nichteinhaltung von Flugrouten, dies ist aber keine Restriktion für die gemeindliche Entwicklung.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde sieht Probleme, entsprechend dem Harmonisierungsgebot bei Gewerbegebietsausweisungen für ausreichende Wohnbauflächen zu sorgen.
- Die Gemeinde erwartet eine weitere Verstärkung des Siedlungsdrucks, wenn sich die Gewerbeentwicklung in Unterschleißheim und Garching wie geplant vollzieht.

- Die räumlichen Entwicklungsperspektiven der Gemeinde sind durch Autobahnen, Schleißheimer Schloss, Landschaftsschutzgebietsausweisungen etc. begrenzt.
- Die Gemeinde sieht große innerörtliche Entwicklungschancen, wenn die Bahn in den Tunnel verlegt würde.
- Einer Empfehlung zu stärkerer Verdichtung im S-Bahnumfeld kann und möchte sich die Gemeinde aufgrund von Erschließungsrestriktionen nicht anschließen. Eine Verdichtung wie direkt westlich der S-Bahn wird nicht gewünscht.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- In Altschleißheim besteht schon seit längerem starker Druck zur Nachverdichtung. Die Gemeinde hat schließlich mit Bebauungsplänen reagiert, um die Verdichtung zu steuern. Durch die Bebauungsplanung hat sich das Baurecht in Altschleißheim etwa verdoppelt.
- Nachverdichtung im Sinne eines weiteren Hauses auf dem Grundstück oder Dachgeschossausbau findet meist nur für Nachgeborene statt.
- Innenentwicklungs- und Nachverdichtungsvorhaben umfassen ca. 20-30 Anträge pro Jahr.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Durch Bebauungspläne wird auch künftig eine ungesteuerte Nachverdichtung im Ort verhindert.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Die Infrastrukturentwicklung hat sich entsprechend der Siedlungsentwicklung und dem Bedarf der Wohnbevölkerung (z.B. Mittagsbetreuung für Kinder) vollzogen. Zur Zeit besteht kein zusätzlicher Bedarf.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Ein künftiger Bedarf ist noch nicht absehbar.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Es besteht eine hohe Nachfrage nach Gewerbegrundstücken.
- Die Gemeinde ist durch eine günstige Lage zwischen LH München und Flughafen und einer sehr guten Anbindung an das Verkehrsnetz (Autobahn, Bundes- und Staatsstraßen, S-Bahn, Flughafen) gekennzeichnet.
- Die Gemeinde kann zur Zeit noch nicht die der Nachfrage entsprechenden Gewerbegrundstücke anbieten.
- Umnutzungstendenzen in bestehenden Gewerbegebieten sind nicht erkennbar. Die Struktur ist in den Gebieten aus Sicht der Gemeinde in Ordnung.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde sieht Handlungsbedarf, Gewerbeflächen zu mobilisieren, um der Nachfrage gerecht zu werden.

- Die Struktur der flächennachfragenden Unternehmen ist sehr heterogen und reicht von großflächigem Einzelhandel und Speditionen bis zu Dienstleistungsunternehmen aus der IT-Branche.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Wohnbaulandpreise sind in den letzten 10 Jahren relativ stabil geblieben.
- Wohnbauland auf dem freien Markt rd. 950-1.000 DM/qm, je nach Lage auch bis zu 1.200 DM/qm.
- Die Gemeinde versucht, das Preisniveau der Wohngrundstücke für Einheimische über Einheimischenmodelle zu senken.
- Das Mietniveau steigt zur Zeit wieder an.
- Zu gewerblichem Bauland sind keine gesicherten Aussagen möglich, da es kaum Grundstücksverkehr gibt (etwa ca. 500-600 DM/qm).

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Tendenz der Bodenpreise ist steigend.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer ist aufgrund des Einwohnerzuwachses und der vermehrten Ansiedlung einkommensstärkerer Haushalte (Eigenheimbesitzer) kontinuierlich angestiegen.
- Das Gewerbesteueraufkommen ist aufgrund betrieblicher Entwicklungen stark schwankend.
- Die Gemeinde hat sehr viele staatliche Arbeitsplätze ohne Gewerbesteuereinnahmen.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde erwartet durch einen weiteren Bevölkerungszuwachs wachsende Einkommensteuereinnahmen. Aufgrund erhöhter Infrastrukturausgaben und insgesamt wachsender kommunaler Aufgaben ergibt sich dadurch aber keine Erweiterung des Handlungsspielraums.
- Aufgrund der geplanten gewerblichen Entwicklung besteht die Erwartung höherer Gewerbesteuereinnahmen.

Verkehr

- Auf der A 92 ist ein starker Anstieg des Verkehrsaufkommens seit Inbetriebnahme des Flughafens mit weiterer Steigerung seit dem Bau der Eschenrieder Spange zu beobachten.
- Die Gemeinde strebt einen 6-streifigen Ausbau der A 92 an, u.a. wegen Lärmschutzmaßnahmen für die Wohnbevölkerung.
- Aufgrund des allgemeinen Verkehrszuwachses in der Region ist ein starker Anstieg der Verkehrszahlen auf der St 2342 und der B 471 zu beobachten.
- Es gibt Überlegungen der Gemeinde, die St 2342 parallel an die A 92 zu verlegen.
- Aufgrund von Rückstauproblemen am höhengleichen Bahnübergang mit der B 471 strebt die Gemeinde eine Tunnellage der Bahn mit Rückstufung und Rückbau der B 471 im Ortskern an.

- Es besteht die Überlegung eines zweiten S-Bahnhaltepunktes in Höhe des Schlosses.
- Weiterer Problempunkt ist der Anschluss der A 92 an die B 471 (Rückstau).
- Die ÖPNV-Anbindung ist durch die S-Bahn (S1) prinzipiell gut. Eine deutliche Verbesserung der Anbindung nach München hat die Umsteigemöglichkeit in U 2 in Feldmoching mit sich gebracht.
- Es wird Verbesserungsbedarf beim S-Bahn-Haltepunkt gesehen (z.B. behindertengerechter Umbau, Fahrradstellplätze).
- Die Gemeinde lehnt die Transrapidtrasse westlich der A 92 ab.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Oberschleißheim „positiv wie auch negativ. Positiv, im Hinblick auf die Gewerbeansiedlungen, andererseits muss man auch mit der Belastung durch den Flugverkehr leben. Aber wir können trotzdem mit ihm leben und es ist nicht so, dass wir ihn nur negativ sehen."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Oberschleißheim „nicht mit Freude, aber man kann sich dem nicht entziehen, es ist eine Entwicklung, die man akzeptieren muss. Man muss auch sehen, das der Flugverkehr wichtig ist für die Wirtschaft und die Region. Aber wir müssen auch die Lebensqualität für unsere Bürger erhalten, die sich in den letzten Jahrzehnten permanent verschlechtert hat, durch Einrichtungen, die sich für die Oberschleißheimer Bürger nachteiliger ausgewirkt haben (z.B. Verkehrsinfrastruktur)".

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Die Entzerrung des Verkehrs und in der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen im Zusammenwirken mit dem Freistaat Bayern und den Nachbargemeinden (Aufnahme des Ausbaus der A 92 in das Aktionsprogramm Straße) und in der Verbesserung der S 1."

Gemeinde Ottenhofen

VG Oberneuching

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	1.617
SV Beschäftigte (2000):	76
Flughafenbeschäftigte (2000):	k.A.

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- In den letzten 10 Jahren hat es aufgrund des Flughafens, der S-Bahnanbindung sowie der günstigen Lage zu München verstärkt Zuzüge nach Ottenhofen gegeben.
- Zuziehende in die neuen Baugebiete sind oft Familien mit Kindern.
- Es herrscht heute eine stärkere Fluktuation in der Bevölkerung.
- Aufgrund des hohen Bodenpreisniveaus sind die Zuziehenden oft Personen mit höheren Positionen und Einkommen. Es gibt einen Abstand zur einheimischen Bevölkerung.
- Die Gemeinde versucht, die Neubürger zu integrieren, es herrscht aber eher eine geringe Bereitschaft, sich am Dorfleben zu beteiligen ("Schlafstädte").

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde hat seit etwa 1997 die Entwicklung gebremst, weil das Wachstum der Bevölkerung sie "total überfordert" im Hinblick auf die Finanzierung von Infrastruktur, die Integration der Neubürger und dem Erhalt des Ortskerns.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde hat bisher ihren Schwerpunkt auf die Wohnentwicklung gelegt und in den letzten 10 Jahren größere Baugebiete entwickelt. Dieser Schwerpunkt der Entwicklung lag bereits vor der Inbetriebnahme des Flughafens so.
- Es besteht eine anhaltend hohe Nachfrage nach Wohnbauland. Die Nachfrage ist weit höher als das Angebot.
- Die Gemeinde wendet Einheimischenmodelle an, allerdings mit einem Modus, der relativ viel Zuzug ermöglicht (50 % des Baulandes werden durch die Gemeinde veräußert, 50 % durch den Alteigentümer).
- Als Bauform überwiegt nach wie vor das Eigenheim.
- Aufgrund hoher Baulandpreise besteht eine Tendenz zu kleineren Grundstücken (300-350 qm, max. 500 qm, E + 1). Die Verdichtungsmöglichkeiten werden sehr weitgehend ausgeschöpft (z.B. Grundstücksteilungen mit Doppelhausbebauung im Bereich von Einfamilienhaus-Bebauungsplänen).

- Im Ortskern sind in geringem Umfang auch Mehrfamilienhäuser mit 6 bis 10 Miet- bzw. Eigentumswohnungen entstanden.
- Die Gemeinde hat 1995 selbst ein Mehrfamilienhaus mit Eigentumswohnungen gebaut.
- Weitere Mietwohnungen entstehen durch Einliegerwohnungen im Rahmen von Baugebieten.
- Die Gemeinde ist durch die Verlagerung des Flughafens von Fluglärm entlastet. Er stellt heute keine Belastung mehr dar.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Wenn alle ausgewiesenen Wohnbauflächen des FNP bebaut würden, wäre dies ein Zuwachs von rd. 800-900 Einwohnern.
- Die Baulandentwicklung in Ottenhofen ist durch die DB-Strecke und die S-Bahn eingeschränkt, so dass die Gemeinde von wenigen Grundstückseigentümern abhängig ist, was die Siedlungsentwicklung erschwert.
- Der Schritt, eine Baulandentwicklung jenseits der Bahnlinie vorzunehmen, wurde bis jetzt noch nicht gemacht. In dem Fall rechnet man mit einer noch stärkeren Einwohnerentwicklung.
- Die Gemeinde rechnet mit einer weiteren Verdichtungstendenz (E + 1 + D).
- Die Gemeinde wird auch künftig alle Baugebiete im Einheimischenmodell entwickeln.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Es ist durch den Strukturwandel in der Landwirtschaft verstärkt eine Umnutzung landwirtschaftlicher Gebäude zu Wohnzwecken zu beobachten. Die Wohnungen werden aber nur für die Nachgeborenen erstellt.
- Es sind auch verstärkt Baulückenschließungen und Grundstücksteilungen mit Nachverdichtung zu beobachten, allerdings auch dies meist nur für die eigenen Angehörigen.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Trend zur Nachverdichtung dürfte aufgrund der hohen Grundstückspreise anhalten.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung und der Abnahme des Eintrittsalters war eine Erweiterung des Kindergartens notwendig (vor 10 Jahren 42 Kinder, 2001 94 Kinder), ebenso eine Erweiterung der Schule. Die Gemeinde hat früher die Grundschule im Schulverband mit Wörth betrieben und ist jetzt wieder eigenständig.
- Erforderlich war auch der Neubau von Feuerwehrhaus und Bauhof.
- Die sonstige Infrastruktur ist ausreichend, die Wasserversorgung wurde gerade ausgebaut.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde rechnet mit einem weiteren Anstieg der Kinderzahlen in den nächsten 10 Jahren. Der Ausbau des Kindergartens ist daher größer erfolgt als z.Zt. erforderlich.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Gewerbe hat sich in Ottenhofen wenig entwickelt. 1990 beschloss der Gemeinderat, kein Gewerbegebiet auszuweisen. Das bereits ausgewiesene Gewerbegebiet wurde in ein Wohngebiet umgewandelt. Ein Grund dafür war die fehlende Bereitschaft des Grundeigentümers gewerbliche Grundstücke zu verkaufen, da sich mit Wohnbauland höhere Preise erzielen ließen.
- In der Gemeinde haben sich daher nur Klein- und Kleinstbetriebe, z.B. der IT-Branche innerhalb von Wohngebäuden angesiedelt. Ansiedlungen von größeren Betrieben gibt es nicht.
- Darüber hinaus sind noch einige Handwerksbetriebe im Ort vorhanden.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde erwartet keine größere gewerbliche Entwicklung, da kein Angebot an Gewerbeflächen vorhanden ist. Der FNP enthält keine Gewerbeflächenausweisung.
- Solange die Ortsentwicklung nicht westlich über die Bahn hinausgeht, wird auch wegen der zu großen Nähe zu Wohngebieten und innerörtlichem Verkehr kein Gewerbegebiet ausgewiesen werden.
- Der Bürgermeister würde aus finanziellen Gründen allerdings eine etwas stärkere gewerbliche Entwicklung begrüßen.
- Nach dem Bau der FTO könnte langfristig nahe der Ottenhofener Auffahrt eine gewerbliche Entwicklung stattfinden.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Nach einem Anstieg der Preise in den letzten Jahren (zwischenzeitlich bis zu 830 DM/qm) erfolgte ein Abflachen.
- Wohnbauland auf dem freien Markt: ca. 730-740 DM/qm (erschlossen)
  in kleineren Ortsteilen: ca. 450-500 DM/qm (erschlossen)
- Wohnbauland im Einheimischenmodell: ca. 430 DM/qm (erschlossen)
  aus Sicht des Bürgermeisters ist dieser Preis schon fast zu hoch, aber aufgrund der hohen Grundstückseinkaufspreise nicht zu reduzieren.
- Wohnungsmieten in Ottenhofen: bis zu 20 DM/qm,
  in Unterschwillach: bis zu13-14 DM/qm
- Problem ist, dass Betriebe z.T. Mietzuschüsse zahlen und damit den Mietmarkt beeinflussen, so dass Einheimische die Mieten in Ottenhofen fast nicht mehr zahlen können.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Wohnbaulandpreise sind in den letzten zwei Jahren etwas gefallen, ein weiteres Absinken wird aber nicht erwartet. Im Gegenteil, könnten nach dem Bau der FTO die Preise sogar wieder steigen, da die Anbindung an den Flughafen besser würde.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer ist aufgrund des Bevölkerungswachstums und dem hohem Einkommensniveau angestiegen.
- Das Gewerbesteueraufkommen hat sich aufgrund von Fusionen in den letzten 10 Jahren verringert von ca. 250.000 DM auf ca. 150.000 DM.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der Handlungsspielraum der Gemeinde hat sich wegen rückgängiger Gewerbesteuereinnahmen und hohen Investitionen für die Infrastruktur mit entsprechender Verschuldung und Zinslast eher verschlechtert.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Ein Anstieg der Gewerbesteuer ist kurz- bis mittelfristig nicht zu erwarten.
- Der Handlungsspielraum wird auch mittelfristig eher gering sein, da kontinuierlich neue Infrastruktur notwendig ist.

Verkehr

- Das Verkehrsaufkommen ist durch den Flughafen stark gestiegen. Viel Verkehr östlich von d.B 12 kommend fährt durch Ottenhofen auf d. ED 5 zum Flughafen.
- Hauptproblempunkt ist die Ortsdurchfahrt Ottenhofen der St 2080 und der Rückstau auf der St 2080 vor Markt Schwaben.
- Die Gemeinde erwartet durch die FTO eine deutliche Entlastung vom Verkehr.
- Die ÖPNV-Verbindung ist durch die S-Bahn S6 gut. Der Flughafen hat eine Taktverdichtung (20-Minutentakt zu den Hauptverkehrzeiten) bewirkt.
- Es besteht der Wunsch nach einer Verbesserung des S-Bahnhofes (u.a. behindertengerechter Ausbau).
- Der Ausbau der Mühldorfer Strecke würde für Ottenhofen erhöhte Lärmbelastungen mit sich bringen. Lärmschutzmaßnahmen wären erforderlich.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Ottenhofen "entwicklungsmäßig hat er natürlich etwas gebracht, der Zuzug ist wesentlich mehr geworden, Ottenhofen ist wesentlich gefragter und begehrter; die Schattenseite ist, dass eine bestimmte Bevölkerungsschicht sich niederlässt, die nicht unbedingt von Vorteil ist und die das Zusammenleben in der Gemeinde ein bisschen nachteilig beeinflusst. Ein gewisser Vorteil ist auch, dass viele dort einen Arbeitsplatz gefunden haben."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens ist aus Sicht der Gemeinde Ottenhofen "zweischneidig, weil einerseits Ottenhofen dadurch auch weiterhin begehrenswert sein wird, aber andererseits ist zu erwarten, dass die Bodenpreise noch mehr steigen."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?

„In der Verbesserung der Verkehrsanbindung; die Fertigstellung der FTO müsste schnellstmöglich erfolgen, ebenso der Ringschluss und 20-Minutentakt der S-Bahn.

Gemeinde Pastetten

VG Pastetten

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	2.255
SV Beschäftigte (2000):	387
Flughafenbeschäftigte (2000):	134

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Gemeinde unterliegt keinem flughafenbedingtem Siedlungsdruck. Der Druck war durch den Flughafen Riem deutlich höher.
- Das Bevölkerungswachstum ist sehr gering und kontinuierlich, da die Gemeinde "bremst".

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde möchte sich auch künftig so entwickeln wie in der Vergangenheit - langsam und kontinuierlich.
- Besondere Einflüsse werden allenfalls durch die A 94 erwartet.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Nachfrage nach Wohnbauland ist relativ hoch. Pastetten ist als Wohnstandort für Arbeitnehmer aus dem östlichen Raum München (Riem, Heimstetten, Markt Schwaben) interessant.
- Hauptentwicklungsort ist Pastetten.
- Gemeinde wendet bereits seit 1980 Einheimischenmodelle an. 2/3 des Baulandes werden durch die Gemeinde an Einheimische (10 Jahre ortsansässig) veräußert, 1/3 des Baulandes durch Alteigentümer auf freiem Markt.
- Die Baustruktur hat sich nicht verändert. Nach wie vor überwiegen freistehende Ein- und Zweifamilienhäuser sowie Doppelhäuser.
- Mietwohnungen gibt es, sie spielen jedoch eine geringe Rolle. Sie treten auf in Form von vermieteten Doppelhäusern oder als reiner Mietwohnungsbau mit bis zu 6 Wohneinheiten. Die Realisierung erfolgt durch Bauträger.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Das Wachstum soll langsam und kontinuierlich erfolgen.
- Eine Baulandausweisung und -entwicklung wird nur entsprechend dem Einheimischenbedarf erfolgen.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Nachverdichtung und Innenentwicklung spielen bislang kaum eine Rolle. Insgesamt gibt es ca. 4 Fälle in den letzten 5 Jahren.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Nachverdichtung und Innenentwicklung dürften auch in den nächsten Jahren keine große Rolle spielen. Die nachverdichtbaren Flächen sind im Eigentum von Leuten, die finanziell sehr gut gestellt sind.
- Die Entwicklung bei den landwirtschaftlichen Anwesen ist eher offen. Bisher gibt es aber auch bei Aufgabe der Landwirtschaft keine Anzeichen einer Umnutzung.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Aufgrund des Bevölkerungsanstiegs war eine Erweiterung des Kindergartens und der Grundschule erforderlich.
- In Pastetten und Reithofen ist ein Grundangebot der Lebensmittelversorgung vorhanden, die Ansiedlung eines Supermarktes wäre aber möglich.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Eventuell ist eine Erweiterung des Kindergartens erforderlich. Möglicherweise wird das alte Rathaus als Kindergarten genutzt.
- Mittelfristig ist eine Dreifachturnhalle geplant.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Der Zuwachs an Arbeitsplätzen ist eine Folge der Ansiedlung bzw. der Expansion kleiner Betriebe mit bis zu etwa 6 Beschäftigten. Der Flughafen hat sich auf die gewerbliche Entwicklung nicht ausgewirkt.
- Die Gemeinde hat kein Gewerbegebiet, es ist auch keine Nachfrage vorhanden.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Gemeinde würde mehr Gewerbeansiedlungen begrüßen, um mehr Arbeitsplätze am Ort zu haben. Bei konkreter Nachfrage durch geeignete und passende Betriebe würde sie das ausgewiesene Gewerbegebiet entwickeln. Insgesamt wird eine langsame Entwicklung gewünscht.
- Eventuell werden sich Veränderungen durch den Bau der A 94 und die Fertigstellung der FTO ergeben.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wegen des Flughafens Riem gab es bereits Anfang der 80er Jahre einen starken Anstieg der Bodenpreise (1980: 330 DM/qm).
- Wohnbauland auf dem freien Markt: ca. 660 DM/qm (unerschlossen), im Ortsteil Reithofen um ca. 50 DM/qm u. i. d. kleinen Ortsteilen ca. 100 DM/qm niedriger
- Wohnbauland im Einheimischenmodell: ca. 230-260 DM/qm (unerschlossen)
- Wohnungsmieten: ca. 14-17 DM/qm

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer ist aufgrund des Bevölkerungszuwachses angestiegen. Die Einkommensteuer ist die Haupteinnahmequelle der Gemeinde.
- Die Gewerbesteuereinnahmen sind von untergeordneter Bedeutung und eher zurückgegangen.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Handlungsspielraum hat sich nicht wesentlich verändert und ist gut. Die Gemeinde ist schuldenfrei.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der finanzielle Handlungsspielraum dürfte sich nicht wesentlich verändern. Die Perspektiven sind gut.

Verkehr

- Der Flughafen hat einen deutlichen Anstieg des Verkehrsaufkommen (Durchfahrtsverkehr) verursacht.
- Belastungspunkte ist die St 2331 im Ortsteil Reithofen.
- Die ÖPNV-Anbindung ist relativ gut. Es gibt eine Buslinie als S-Bahn-Zubringer nach Markt Schwaben.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Pastetten "praktisch ohne Auswirkungen".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Pastetten mit "keinerlei Bedenken".

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Eventuell in der Ausweisung von Gewerbeflächen, um mehr Arbeitsplätze am Ort zu schaffen."

Gemeinde Paunzhausen

VG Allershausen

Landkreis:	Freising
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	1.496
SV Beschäftigte (2000):	101
Flughafenbeschäftigte (2000):	18

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Das Bevölkerungswachstum ist im wesentlichen durch Zuzüge in Neubaugebiete und durch Nachverdichtung verursacht.
- Interessenten für Baugrundstücke kommen oft aus dem Flughafenumland und dem Münchner Norden und sind am Flughafen oder in dessen Umgebung beschäftigt.
- Zuziehende sind überwiegend junge Familien mit kleinen Kindern.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es wird ein Bevölkerungswachstum in dem Maße wie in der Vergangenheit angestrebt.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die gemeindliche Entwicklung war längere Zeit durch die Planung eines Wasserschutzgebiets behindert.
- Es ist eine steigende Nachfrage nach Wohnbauland und ein steigender Siedlungsdruck zu beobachten.
- Die Zuziehenden wollen in der Regel Wohneigentum schaffen. Gefragt sind überwiegend freistehende Häuser, Doppelhäuser sind wenig gefragt.
- Es ist eine Tendenz zu kleineren Grundstücken erkennbar (früher zwischen 800 und 1.100 qm für Einfamilienhäuser, heute etwa 500 bis max. 600 qm).
- Es besteht auch eine Tendenz zu höheren Geschossflächen, z.B. durch Einliegerwohnungen, aber keine Tendenz zu höherer Geschossigkeit. E+D ist nach wie vor der Standard.
- Die Gemeinde hat Wohnbaugebiete im Einheimischenmodell (Allershausener Modell) realisiert.
- Mietwohnungen gibt es überwiegend als Einliegerwohnungen, reiner Mietwohnungsbau bildet die Ausnahme. Die Nachfrage nach Mietwohnungen ist aber relativ groß.
- Die Gemeinde hat hinsichtlich Lärm vom Flughafen profitiert. Durch ihn sind Tiefflüge von Fürstenfeldbruck/Manching entfallen.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die hohe Nachfrage nach Wohnbauland durch Auswärtige wie auch durch Einheimische wird anhalten.
- Die Gemeinde wird über den Flächennutzungsplan hinaus weitere Wohnbauflächen ausweisen.
- Die Baureifmachung der einzelnen Flächen soll aber Schritt für Schritt geschehen um der Gefahr, eine „Schlafgemeinde" zu werden, zu entgehen. Die Gemeinde ist schon überwiegend eine Auspendlergemeinde und will dem durch weiteres Wachstum der Wohnbevölkerung nicht unbedingt Vorschub leisten.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Innenentwicklung und Nachverdichtung treten auf in Form vom Bau zusätzlicher Wohnungen in landwirtschaftlichen Gebäuden oder im Garten bei Aufgabe der Landwirtschaft oder in Form von Dachgeschossausbau. Die Nutzung erfolgt meist durch Familienangehörige, beim Dachgeschossausbau auch durch Mieter.
- Der Umfang umfasst etwa 10 Anträge pro Jahr.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Tendenz zur Nachverdichtung ist steigend.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Aufgrund des Zuzugs von Familien mit Kindern wurde eine Erweiterung des Kindergartens erforderlich.
- Bei der Grund- und Hauptschulauslastung besteht eine hohe Flexibilität durch den Schulverband mit Schweitenkirchen. Derzeit ist das Maximum der Kinder erreicht. Da die Kinderzahlen auf Basis der vorhandenen Einwohner rückläufig sind, können durch Zuzug weitere Kinder hinzukommen, ohne dass Kapazitätsengpässe entstehen.
- Ein Problem ist die Einzelhandelsversorgung. Die Aufgabe des einzigen heute noch vorhandenen Ladens steht bevor. Die Gemeinde hat im Rathausneubau einen Geschäftsraum vorgesehen.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es sind keine weiteren zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen erforderlich.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Es gibt nur eine geringe gewerbliche Entwicklung in der Gemeinde. Grund ist die schlechte verkehrliche Erschließung.
- Es sind einige Handwerker vorhanden, darüber hinaus aber keine größeren Betriebe. Deren Ansiedlung wird auch von der Gemeinde nicht gewünscht bzw. forciert.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die gewerbliche Entwicklung soll im vorhandenen Rahmen bleiben. Die Gemeinde beabsichtigt keine Gewerbegebietsausweisung.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Bei den Wohnbaulandpreisen gab es Anfang 1990 ein Preishoch um ca. 500 DM/qm (+/- 10%), dann eine Phase der Stagnation und des Rückgang bis auf ca. 300 – 320 DM/qm. Seit etwa zwei Jahren steigen die Preise wieder.
- Wohnbauland auf dem freien Markt: ca. 400 DM/qm
- Wohnbauland im Einheimischenmodell: ca. 300 DM/qm
- Wohnungsmieten: ca. 11 DM/qm

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Tendenz der Wohnbaulandpreise ist steigend.
- Die Gemeinde wird auch künftig Wohngebiete im Einheimischenmodell realisieren.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer ist angestiegen.
- Die Gewerbesteuer ist aufgrund von Betriebsaufgaben zurückgegangen.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzieller Handlungsspielraum hat sich aufgrund der gemeindlichen Politik eher zum Positiven verändert.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Handlungsspielraum wird in Zukunft eher schlechter.

Verkehr

- Der Anstieg des Verkehrsaufkommens auf der A 9 führt bei Staus ab Allershausen zu nicht ausgeschildertem Umleitungsverkehr ab Schweitenkirchen, der durch Paunzhausen läuft.
- Es ist eine drastische Zunahme des Schwerlastverkehrs auf der St 2084 zu beobachten, u.a. wegen Kiesabbautätigkeit.
- Problembereich ist die Ortsdurchfahrt von Paunzhausen.
- Es ist eine Ortsumfahrung im Norden von Paunzhausen angedacht, diese ist wegen fehlender Finanzierung jedoch ohne Realisierungsaussichten.
- Eine ÖPNV–Grundangebot ist vorhanden, dies ist aber eher schlecht (Busverbindung Richtung Freising-S-Bahn). Es gibt aber auch kaum Nachfrage nach ÖPNV.
- Problem ist eine fehlende ÖPNV-Verbindung Richtung Pfaffenhofen, obwohl der Ort für Paunzhausen eine große Bedeutung als Einkaufs-, Arbeitsplatz- und Schulstandort hat.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Paunzhausen „nicht unbedingt von Nachteil bezüglich des Fluglärms. Bezüglich der Baulandausweisungen usw. ist der Druck auf die Gemeinde wesentlich stärker geworden."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Paunzhausen mit „einiger Besorgnis, weil der Druck bezüglich Baulandausweisungen, und der entsprechenden Preisentwicklung, stärker zunehmen wird." Außerdem sind in Zukunft weitere Infrastrukturmaßnahmen erforderlich.

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Dass die Auswirkungen, die der Flughafen mit sich bringt, zumindest teilweise nicht mehr wie bisher nur von den Gemeinden finanziert werden (verkehrliche Auswirkungen, gemeindliche Einrichtungen aufgrund des Siedlungsdrucks etc.)."

Gemeinde Pliening

Landkreis:	Ebersberg
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	4.559
SV Beschäftigte (2000):	782
Flughafenbeschäftigte (2000):	28

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- In den letzten 10 Jahren deutliche Bevölkerungszunahme durch Wanderungsgewinne.
- Die Auswirkungen der Messe München und der A 94 sind stärker als die Auswirkungen des Flughafens.
- Der Zuzug erfolgt vorwiegend durch junge Familien.
- Die zuziehende Bevölkerung gehört zu den einkommensstärkeren Bevölkerungsschichten.
- Es besteht eine hohe Nachfrage nach Bauland von Außen, nach dem Wohnen in der scheinbar heilen Welt, die aber verkehrlich trotzdem gut erreichbar ist.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Gemeinde will die Wachstumsgeschwindigkeit stärker als in der Vergangenheit steuern.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde hat 4 größere Ortsteile: Pliening, Landsham, Gelting und Ottersberg.
- Vor ca. 10-12 Jahren erfolgte ein sprunghafter Anstieg von Baugebietsausweisungen (Boom hält an). Seit 1990 erfolgte die Ausweisung von ca. 20 ha neuen Wohnbauflächen (10 Bebauungspläne).
- Derzeit wird der Flächennutzungsplan neu aufgestellt, der Feststellungsbeschluss erfolgte im Frühsommer 2001.
- Bei der Bautätigkeit überwiegt der Bau von Doppel- und Reihenhäuser. Es erfolgt nur wenig Geschosswohnungsbau.
- Der Eigentumsanteil ist deutlich höher als der Anteil an Mietangebot, in der Gemeinde sind dazu aber keine genaueren Angaben vorhanden.
- Die Baugrundstücke werden tendenziell kleiner. Die durchschnittliche Wohnfläche bei Eigenheimen beträgt derzeit ca. 130 qm. Tendenziell sinkt diese wieder wegen der steigenden Baupreisen.

- Die Baudichte beträgt derzeit eine GFZ von 0,5 in den Hauptorten Pliening und Landsham. Es werden meist zwei Vollgeschosse gebaut.
- Keine Einschränkungen durch Fluglärm aber spürbare Belastungen bei den Starts in Richtung Westen (Funkfeuer in Wackersberg).

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Leitziel des Flächennutzungsplans: Pliening wird sich gemessen an den Umlandgemeinden moderater entwickeln.
- Der Zuzug und die Wachstumsgeschwindigkeit sollen künftig stärker gelenkt werden. Bereits bei den letzten Bebauungsplänen hat Steuerung entweder durch eine finanzielle Wertabschöpfung oder durch Einheimischenmodelle stattgefunden. Die Baulandpolitik soll sich in den nächsten Jahren ändern. Baulandausweisung vorwiegend auf Flächen, die sich die Gemeinde gesichert hat.
- Weiterhin ist eine hohe Nachfrage nach Bauland, Baugebietsausweisungen und Schaffung neuer Infrastruktureinrichtungen zu erwarten.
- Die künftige Entwicklungsschwerpunkte liegen im Süden.

2b. Hat eine Innenentwicklung/Nachverdichtung stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Eine Innenentwicklung hat stattgefunden, wenn auch in beschränktem Umfang.
- Die Nachverdichtung durch Dachgeschossausbau als selbstständige Wohneinheit kommt häufiger vor.
- Bei der Umstrukturierung landwirtschaftlicher Betriebe siedelten sich meist Mischgewerbe in Verbindung mit verdichteten Wohnungsbau an.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Im Bereich der landwirtschaftlichen Hofstellen ist noch Potential für Nachverdichtung und Umstrukturierung vorhanden.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde / Stadt zugekommen und wenn ja, welche?

- Im Bereich der Infrastruktur waren größere Investitionen in den letzten Jahren erforderlich: 1991 der Neubau Rathaus, 1992 der Erweiterungsbau der Schule Pliening, 1994-95 der Bau des Drei-Gruppen-Kindergartens in Landsham, 1995 die Sanierung der Tennisplätze und die Errichtung eines 2. Rasenspielfeldes, die Einführung des Kommunalen Bussystems PPA, 1996 der Jugendtreff „PLOG-House“ und der Bau einer neuen Wertstoffsammelstelle, 1997 die Sanierung des Schulhaus-Altbaus.
- Insgesamt gibt es derzeit 175 Kindergartenplätze.
- Der Bau eines Bürgerhauses steht an.
- Die hohe Ausgaben der Vergangenheit führten zu einer relativ hohen Verschuldung.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die technische und soziale Infrastruktur ist für die künftige Entwicklung nach FNP (moderates Wachstum) soweit ausreichend.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- In den letzten 10 Jahren wurden 2 Bebauungspläne für gewerbliche Bauflächen aufgestellt.
- Der Schwerpunkt der Gewerbegebietsausweisung liegt im Ortsteil Landsham.
- Durch Festsetzungen im Bebauungsplan sind Speditionen ausgeschlossen.
- Die bestehende Gewerbestruktur: ist sehr gemischt: z.T. örtliches Gewerbe, z.T. auch messebezogenes Gewerbe oder flughafenbezogenes Gewerbe.
- Der geringer Steuerhebesatz ist ein Standortvorteil.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Gewerbestandort Pliening bzw. Landsham wird weiterhin attraktiv sein wegen der Nähe zur Autobahn.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Bodenpreise und Mietpreise steigen tendenziell an.
- Bodenrichtwerte: (mit Erschließung)

GE Landsham:	465 DM/ qm bei GFZ 0,7
Landsham: W//MI	850 DM/ qm bei GFZ 0,5
Pliening: W/MD/MI	800 DM/ qm bei GFZ 0,5
Gelting: W	700 DM/ qm bei GFZ 0,4
Pliening lärmbelastet	680 DM/ qm bei GFZ 0,4
Ottersberg: W	680 DM/ qm bei GFZ 0,4
Gelting: MD	600 DM/ qm bei GFZ 0,4

- Die Baulandpreise im Einheimischenmodell betragen ca. 50 % der oben genannten Preise.
- Mietpreise: Neubau mittlere Ausstattung 20 DM/qm.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die steigende Tendenz wird anhalten.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Insgesamt positive Entwicklung, Beteiligung an der Einkommenssteuer ist höher als die Gewerbesteuer.

	1992	2000
• Einkommenssteuer	2.935.000	3.571.000
• Gewerbesteuer	2.296.000	2.688.000

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Ja, durch die hohe Verschuldung wegen der Infrastrukturerfordernisse hat sich der finanzielle Spielraum verschlechtert.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die weitere Ansiedlung von Gewerbeflächen wird sich positiv auf die Gewerbesteuer auswirken.

Verkehr

- Im Kreuzungsbereich der beiden Staatsstraßen (18.000 Fahrzeuge am Tag) ist in den Stoßzeiten überlastet.
- Erster größerer Entwicklungsschub für die gemeindliche durch den Bau der A 94.
- Wenn die Autobahn überlastet ist, geht viel Schleichverkehr durch Pliening.
- Der Weiterbau der FTO wird im Grundsatz unterstützt, allerdings gibt es hinsichtlich der Trassenführung Probleme zwischen den Nachbargemeinden Pliening und Markt Schwaben. Markt Schwabener Gewerbebetriebe belasten verkehrlich derzeit das Gemeindegebiet Pliening.
- Die FTO soll bzw. muss äußerer Autobahnring werden (besser vierspuriger Ausbau).
- Die deutliche Zunahme des Verkehr im Gesamtraum bringt hohe Verkehrsbelastung mit sich. Ein Beiplan zum FNP (Kopie beim Büro Transver) zeigt erste Überlegungen zu einer Umgehungsstraße von Pliening.
- Verbesserte Anbindung an die S-Bahn Poing durch den PPA-Bus (Pliening–Poing - Anzing) (Betriebsdefizit wird durch die Gemeinden finanziert).
- Allgemein aber Defizite im ÖPNV am Wochenende und nachts.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Pliening „eher positiv".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Pliening „mit vorsichtiger Skepsis. Es bestehen Befürchtungen hinsichtlich der Aufweichung der Nachtflugregelung und der Belastungen durch die 3. Startbahn".

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Im Bereich des Verkehrs: die unzureichende Erschließung des Flughafens ist ein Drama, die Verbesserung des Bahnanschlusses des Flughafens ist dringend erforderlich".

Gemeinde Poing

Landkreis:	Ebersberg
Zentralörtlichkeit:	SSP
Einwohner (2000):	10.540
SV Beschäftigte (2000):	4.743
Flughafenbeschäftigte (2000):	68

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- In der Vergangenheit kam es zu einem deutlichen Bevölkerungswachstum durch Wanderungsgewinne.
- Die Realisierung des „Großprojekts" Baugebiet „Am Bergfeld" war aber unabhängig vom Flughafen. Der Flughafen kann die Entwicklungsgeschwindigkeit aber verstärken.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Wegen das Gesamtentwicklungsdynamik ist weiterhin mit hoher Nachfrage und entsprechend Zuzug rechnen.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Poing liegt verkehrlich günstig zur LHM, zur Messe München und zum Flughafen und ist somit ein attraktiver Wohnstandort.
- Die bauliche Entwicklung findet vorwiegend im Bereich Reihenhäuser und Geschosswohnungsbau statt. Nur auf vereinzelten Baulücken besteht die Möglichkeit zum Einfamilienhausbau (Grundstückspreis 1300 DM/m²)
- Im Zeitraum 1992 war ein deutlicher Trend zu Apartmentbau wegen dem Flughafen feststellbar – dies war aber nur eine vorübergehende Erscheinung.
- In den letzten Jahren hat im Bereich des Mietwohnungsbau kaum noch Bautätigkeit stattgefunden.
- Auf kleinen Teilflächen werden immer wieder Einheimischenmodelle realisiert (derzeit ist wieder ein Einheimischenmodell in Vorbereitung: überwiegend Reihenhäuser sowie1 Punkthaus mit Eigentumswohnungen vorgesehen.
- Die bisherige Siedlungsentwicklung Poings (Orientierung von Gewerbe und Wohnen) ist deutlich geprägt von dem früheren Flughafen Riem und den damit verbundenen Einschränkungen durch Fluglärm.
- Durch die Verlagerung von Riem ins Erdinger Moos hat eine deutliche Verbesserung der Fluglärmsituation stattgefunden – derzeit gibt es keine Einschränkungen der Entwicklung durch Fluglärm.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Siedlungsdruck im Gesamtraum wird anhalten.
- Der Bereich „Am Bergfeld" wird der Gemeinde als Wohnbaufläche für die nächsten 10 Jahre ausreichen.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Die Nachverdichtung findet z.B. im Bereich der Römerstraße statt, meist in Zusammenhang mit Erbfällen (ca. 5 Fälle pro Jahr).
- Im Bereich der Hauptstraße wird die Nachverdichtung und Umstrukturierung durch die Gemeinde bauleitplanerisch gesteuert.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Durch das verhältnismäßig starke Bevölkerungswachstum steigen die Anforderungen an die Infrastruktur. Die Gemeinde war aber von Anfang an auf diese Entwicklung eingestellt.
- Die großen Bereiche der Investitionen sind die Schulen, die Kindergärten und die Feuerwehr.
- Das neue Ortszentrum ist derzeit im Entstehen, ein Jugendzentrum und die VHS sind mittlerweile fertiggestellt, ein Bürgerhaus und ein neues Rathaus stehen in nächster Zeit an.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Im Bereich der Gewerbestruktur ist eine deutliche Umstrukturierung feststellbar: „von der Lagerhaltung bzw. Logistik/Verteilerzentrum hin zur Büronutzung".
- Das KATRA - Verteilerzentrum ging verloren, der Spar-Standort besteht noch, hat aber deutlich Personal abgebaut.
- In diesem Bereich stehen derzeit noch 60.000 – 70.000 m² Büroflächen zur Verfügung (Masterplan).
- Nach einer Phasen des Arbeitsplatzabbaus ist derzeit wieder eine Phase der zunehmenden Arbeitsplätze zu verzeichnen.
  In der Phase 1992 – 1998 gab es keine größeren Betriebsneuansiedlungen, derzeit setzt aber wieder eine interessante gewerbliche Entwicklung ein.
- Da die Gemeinde keine Gewerbeflächen im Eigentum hat, hat sie keinen direkten Einfluss auf die Ansiedlung der künftigen Gewerbebetriebe.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Da noch ein großes Flächenpotential und Baurecht für Gewerbe im Gemeindegebiet vorhanden ist, wird die Anzahl der Arbeitsplätze deutlich steigen und wahrscheinlich.
- Der Gewerbestandort Poing ist verkehrlich gut angebunden (A 94 und S-Bahn)

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- In Poing besteht ein sehr hohes Niveau bei den Grundstückspreisen und Mietpreisen:
- Wohnbauflächen ca. 1300 DM/m²
- Gewerbeflächen ca. 600 DM/m²
- Mietpreise Wohnen ca. 20 DM/ m² (kaum Angebot).

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde erhält derzeit doppelt soviel aus der Einkommensteuer als sie Gewerbesteuer erhält.
- Der Anteil an der Einkommensteuer steigt kontinuierlich an.
- Deutliche Einbrüche in der Gewerbesteuer.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Spielraum hat sich nicht wesentlich verändert, da ja auch die Anforderungen im Bereich der Infrastruktur permanent steigen. Die Entwicklung muss deshalb gut abgestimmt werden.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Durch die Zunahme an einkommensstärkerer Bevölkerung und die Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe könnte sich die Situation trotz steigender Aufwendungen im Infrastrukturbereich wieder verbessern.

Verkehr

- Es bestehen große Verkehrsprobleme auf der A 99 und der A 94. Der gesamte Bereich ist deutlich überlastet.
- Die Gemeinde hat Einwände gegen die Trasse der FTO, sie wird aus Gründen der Betroffenheit abgelehnt. Die Gemeinde hat aber Vorschläge für eine Verlegung der Trasse nach Osten vorgelegt.
- Die Gemeinde fordert den südlichen Lückenschluss der A 99.
- Es gibt Überlegungen bzgl. einer Westumfahrung Grubs.
- Der Durchgangsverkehr, der ins Gewerbegebiet fährt, soll künftig aus dem Ortbereich ferngehalten werden (Ortsumfahrung).
- Bei großen Messeveranstaltungen ist auch das Gemeindegebiet verkehrlich stark belastet.
- Forderung der Gemeinde nach der Realisierung des S-Bahn-Ringschlusses (S 6 bis zum Flughafen).
- Die S 6 soll hinsichtlich ihrer Attraktivität und Sauberkeit verbessert werden (vgl. S 8); die Forderungen sind in einem konkreten Punktekatalog festgehalten.
- In Poing wurde ein neues Angebot an P+R- Parkplätzen in einem Parkhaus beim City-Center geschaffen.
- Die PPA-Buslinie, die auf Initiative der Gemeinden Poing, Pliening, Anzing entstand, verbessert die Anbindung der Gemeinden an den S-Bahnhaltepunkt (Zubringerfunktion).

Resumée

- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Poing mit „... die Belastungen durch den Verkehr werden stark zunehmen und auch die Entwicklung der Bodenpreise ist negativ zu beurteilen. Probleme auf der A 94 treten heute bereits sehr häufig auf, nicht mehr nur zu Messe-Zeiten."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Die finanzielle Seite muss für die Gemeinden stimmen. Die Zuschüsse für dringend erforderlichen Ausbaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur müssen gewährt werden und Zuschüsse für die gemeindlichen Infrastruktureinrichtungen (z.B. Kindergarten, Sportanlagen) müssen rechtzeitig gezahlt werden. Der größte Handlungsbedarf besteht aber in der Bewältigung des Verkehrsaufkommens. Die Erschließung des Flughafens von Osten muss verbessert werden und die Anbindung an das Fernbahnnetz."

Gemeinde Rudelzhausen

Landkreis:	Freising
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	3.042
SV Beschäftigte (2000):	321
Flughafenbeschäftigte (2000):	43

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

   - In der Gemeinde hat ein deutliches Bevölkerungswachstum stattgefunden, durchschnittlich ca. 2 % im Jahr.
   - Der Zuzug aus dem Großraum München erfolgt auf Baulücken oder in Wohnungen, die von Einheimischen frei gemacht (bisher Einheimischenmodell ohne die Verpflichtung zur Eigennutzung).
   - Gemeinderat will künftig keine größere Wachstumsgeschwindigkeit. Das gemeindliche Ziel ist weiterhin ein moderates Wachstum (max. 2 % pro Jahr).
   - Der Anteil der Singles erhöht sich (Mietwohnungen).

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

   - Die Gemeinde ist eine Flächengemeinde. Die Siedlungsentwicklung soll sich auf die Ortsteile Rudelzhausen, Tegernbach und vermindert noch auf Hebrontshausen beschränken.
   - Die Gemeinde realisiert schon seit langer Zeit Einheimischenbaugebiete (Vergabe nach einem Punktesystem, aber bereits nach 2 Jahren ist man berechtigt).
   - In den letzten Jahren wurden einige Baugebiete realisiert, v.a. um den Bedarf der einheimischen Bevölkerung gerecht zu werden.
   - Es ist eine Tendenz zu kleineren Grundstücken feststellbar. Im letzten Baugebiet in Tegernbach gab es 450 – 650 qm große Grundstücke (früher 700–1.000 qm).
   - Die Größe der Wohnflächen stagniert eher bzw. geht leicht zurück.
   - Die bauliche Entwicklung erfolgt vorwiegend durch Einfamilienhäuser.
   - Es gibt nur einige Gebäude mit bis zu 6 Wohneinheiten.
   - Der Großteil der Mietwohnungen befindet sich in Einfamilienhäuser (Einliegerwohnungen).
   - Es kommen nicht immer die finanzkräftigsten Mieter und suchen nach Wohnraum, relativ große Fluktuation.
   - Es gibt keine Einschränkungen für die bauliche Entwicklung durch Fluglärm.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Künftig sollen eher kleinere Baugebiete realisiert werden.
- Künftig will die Gemeinde beim Einheimischenmodell die Auflage machen, dass die Grundstücke durch die Eigentümer selbst genutzt werden müssen.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Die Baulücken werden auf dem freien Markt veräußert und bebaut (Zuzug).
- Das Nachverdichtungspotential ist durch den Strukturwandel in der Landwirtschaft vorhanden. In den Hauptorten gibt es aber kaum noch landwirtschaftliche Betriebe. Die Umstrukturierung der landwirtschaftlichen Betriebe im Außenbereich soll vorwiegend als Lagerräume/gewerbliche Nutzung erfolgen. Derzeit steht aber der Großteil leer, oder die Landwirtschaft wird noch im Nebenerwerb betrieben.
- Die Umstrukturierung zur Wohnnutzung erfolgt momentan noch nicht in größerem Umfang, weil die Investitionen im Verhältnis zu den Mieteinnahmen noch zu hoch sind.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Der Einwohnerzuwachs bedeutet höhere Ausgaben für die Infrastruktur (Folgekosten von Baugebieten).
- 1996 erfolgte der Bau des neuen Kindergarten. Insgesamt gibt es zwei Kindergärten (ein 2-gruppiger und ein 3-gruppiger in Tegernbach und in Rudelzhausen).
- Die Entwicklung der Schule (Grund- und Teilhauptschule) ist im Hauptschulbereich nicht einschätzbar. Die Tegernbacher Schüler gehen derzeit noch nach Au i.d. Hallertau. Dies wird sich aber ändern. Die Grundschule wurde im Vorfeld dafür erweitert.
- Die Gemeinde ist eine Flächengemeinde, was erhebliche Kosten für den Ausbau der 60 km Gemeindestraßen bedeutet (mittlerweile 2. Ausbauphase).
- 85% des Gemeindegebiets ist an den Kanal angeschlossen.
- Die Sporteinrichtungen befinden sich zentral in Rudelzhausen und Tegernbach. Der Bedarf ist derzeit abgedeckt.
- In Tegernbach ist ein Schwimmbad vorhanden (Sanierung steht an: ca. 200.000 DM).
- Seit 1990 besteht ein18-Loch Golfplatz eines privaten Betreibers im Gemeindegebiet. Die Erweiterung auf 27 Loch ist geplant. Der Einzugsbereich des Golfplatzes ist der Raum Landshut, Ingolstadt, München und Mainburg. Der Golfplatz stellt eine Einkommens-Alternative für die Tegernbacher Landwirte durch Pacht und Pflegearbeiten dar.
- Das Versorgungszentren für die Gemeindebürger ist Mainburg und Au i. d. Hallertau.
- Das Versorgungsangebot in der Gemeinde besteht aus einem Bäcker, Metzger und einige Tante Emma-Läden (werden aber in Zukunft schließen) in Tegernbach und Rudelzhausen.
- Im Gemeindegebiet Rudelzhausen will sich kein Supermarkt neu ansiedeln – auch nicht im Gewerbegebiet (Verhandlungen der Gemeinde waren bisher erfolglos).

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gewerbeansiedlung in der Gemeinde ist schwierig. Es ist keine flughafenbedingte gewerbliche Entwicklung (verkehrlich zu schlecht angebunden) eingetreten.
- Die Gewerbestruktur besteht nur aus ortsansässigen Betrieben. Betriebe mit Erweiterungsbedarf siedeln sich im Gewerbegebiet an.
- Es handelt sich überwiegend um Handwerksbetriebe. Die Raiffeisenbank ist größter Arbeitgeber in der Gemeinde.
- Die Gewerbeflächen sind zum Großteil im Eigentum der Gemeinde, der Verkauf gestaltet sich schwieriger als erwartet.
- Die schlechte verkehrliche Anbindung (Nadelöhr Freising) und der schlechte Ausbauzustand der B 301 sind negative Standortfaktoren für die gewerbliche Entwicklung.
- Die Gemeinde hat einen hohen Auspendleranteil.
- Der Flughafen wird immer mehr zu einem wichtigen Arbeitgeber. Ansonsten arbeitet die Bevölkerung in Freising und Weihenstephan, in Mainburg oder in Moosburg, sowie bei BMW (wichtigster Arbeitgeber).
- Die ortsansässige Betriebe klagen z.T. über Mangel an qualifizierten Arbeitskräften (Konkurrenten v.a. BMW und der Flughafen).
- Die schlechte Verkehrsanbindung wirkt sich z.T. auch negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit der ortsansässigen Handwerksbetriebe aus (zu lange Fahrzeiten).

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde wird auch künftig vorwiegend Wohnstandort bleiben.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wohnbauflächen (alte Baugebiete u. -lücken): ca.250-300 DM/qm
- Wohnbauflächen (Einheimischenbaugebiet): 190 DM/qm (+ 30 DM/qm Kanal)
- Gewerbeflächen: 92 DM/qm (erschlossen)
- Mietpreis: ca. 8-10 DM/qm (zur „Goldgräberzeit" bis zu ca.12 DM/qm)

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gewerbesteuer geht stark zurück (ca. 500.000–700.000 DM pro Jahr).
- Die Beteiligung aus der Einkommenssteuer ist zufriedenstellend (ca. 1 Mio. DM).

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Spielraum hat sich durch die Infrastrukturausgaben deutlich verschlechtert (Pro-Kopf Verschuldung ca. 1.500 DM).

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde wäre zufrieden, wenn sich die Situation nicht weiter verschlechtern würde.

Verkehr

- Das Hauptproblem: die Gemeinde ist zu schlecht angebunden.
- Problemfall B 301: Schlechter Ausbauzustand mit Staubereichen und das Nadelöhr Freising (Ostumgehung in Richtung Marzling und Ausbau der B 301 sind dringend).
- Starke Überlastung der A 9 – bei Stau starke Belastung des Gemeindegebiets durch Schleichverkehr.
- Auch die Anbindung nach Landshut über Moosburg ist wichtig (Problem der Bahnquerung in Moosburg).
- Die Anbindung nach Ingolstadt und Regensburg ist gut und angenehmer als nach München (Einkaufen).
- Eine Ortsumgehung von Enzelhausen ist wünschenswert (B 301), auch die Umfahrung von Rudelzhausen ist angedacht (im FNP 1996 enthalten).
- Nächster Bahnhaltepunkt: Freising (S-Bahn) mit der Möglichkeit einer Busanbindung (nicht sehr attraktiv).

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Rudelzhausen „in seiner Auswirkung bisher nicht stark spürbar".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde mit „ nicht mit Sorge, sondern eher positiv wegen der Arbeitsplätze. Sorge aber dann, wenn sich die Verkehrssituation nicht verbessert."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Im Verkehr und der Verhältnismäßigkeit Wohnen und Gewerbe. Die Gemeinde will künftig nicht den Wohnbedarf für die anderen Teile des Landkreises decken. Es soll keine Zweiteilung des Landkreises erfolgen: Gewerbe in den südlichen Gemeinden und Wohnen in den nördlichen Gemeinden. Die Gemeinde Rudelzhausen will ihren Wachstumsumfang steuern und die Preise eindämmen (Steuerungsmodell Einheimischenmodell."

Gemeinde St. Wolfgang

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	KIZ
Einwohner (2000):	3.870
SV Beschäftigte (2000):	675
Flughafenbeschäftigte (2000):	70

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Derzeit ca. 4.000 Einwohner – Bauflächen für ca. 5.000 Einwohner vorhanden.
- Das durchschnittliches Bevölkerungswachstum beträgt ca. 2 % pro Jahr.
- In den Neubaugebieten erfolgt der Zuzug zu 50 % durch die Arbeitnehmer der Gewerbebetriebe (Zahl der Arbeitsplätze im Gemeindegebiet ist deutlich gestiegen).
- Die Nachfrage nach Wohnbauflächen ist z.T. auch durch die Entwicklung im Großraum München und den Flughafen bedingt.
- Der Zuzug erfolgt häufig durch besserverdienende Bevölkerungsschichten und überwiegend durch junge Familien.
- Die Soziale Integration der zuziehenden Bevölkerung erfolgt über Kindergarten, Schule, Vereine und Freizeitangebot.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Weiterhin deutlichen Zuzug, weil St. Wolfgang ein attraktiver Wohnstandort ist.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Vorwiegend Nachfrage nach Bau von Einfamilienhäuser und Doppelhäuser, keine Reihenhäuser oder Geschosswohnungsbau (ca. 70 % Einfamilienhäuser und 30 % Doppelhäuser).
- Die Wohnungsstruktur besteht ca. zu 30 % aus Mietangebot und zu 70 % aus Eigentum. Die Nachfrage nach Mietobjekten wird in letzter Zeit deutlich größer.
- Die Einliegerwohnung wird zunehmend zur Finanzierung genutzt und schafft Angebot an Mietwohnungen.
- Die Wohnungsgrößen betragen ca. 70-110 qm, die Wohnfläche bei Einfamilienhäusern ca. 150–180 qm.
- Die Grundstücksgrößen werden tendenziell kleiner: ca. 280 qm beim Doppelhaus und ca. 580 m² beim Einfamilienhaus.
- Die Gemeinde betreibt aktive Baulandpolitik (Wohnen und Gewerbe) bereits seit den 70er Jahren. Die Gemeinde erwirbt im Vorfeld des Bebauungsplans die Flächen und verkauft sie nach der Erschließung wieder (10-20 % darf der Grundstückseigentümer zurückbehalten. Das Einheimischenmodell ist jedoch ein sehr

offenes Modell, es bestehen nur 30 DM Preisunterschied zwischen Einheimischen und Auswärtigen beim Verkauf der Grundstücke.
- Es gibt keine Bauträgerobjekte im Gemeindegebiet.
- Der Schwerpunkt der baulichen Entwicklung soll sich auf den Hauptort St. Wolfgang und den Ortsteil Armstdorf konzentrieren.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Nachfrage wird weiter steigen (Druck von außen), die Gemeinde ist ein attraktiver Wohnstandort.

2b. Hat eine Innenentwicklung/Nachverdichtung stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Innenentwicklung und Nachverdichtung sind bisher eher unbedeutend.
- Die Umstrukturierung ist durch den Strukturwandel in der Landwirtschaft bedingt. Nachfrage besteht vor allem durch gewerbliche Nutzungen (Lagernutzung und Handwerk sind von der Gemeinde erwünschte Nachnutzung). Die Gemeinde rät im Außenbereich bei der Umstrukturierung von Wohnnutzung meist ab.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde/Stadt zugekommen und wenn ja, welche?

- Die Gemeinde hat rechtzeitig vorgesorgt und in der Vergangenheit viel investiert (in den letzten 18 Jahren wurden 70 Mio. DM investiert), es gibt in nächster Zeit keine Engpässe.
- Ver- und Entsorgung seit 2 Jahren abgeschlossen und längerfristig ausgelastet (auf 6.000 EW ausgerichtet).
- Die Schule wurde erweitert, (Teilhauptschule–Entwicklung R 6) – kein zusätzlicher Bedarf absehbar.
- Handlungsbedarf besteht eher im Bereich des Kindergartens: derzeit 5 Gruppen, in Armstorf und St. Wolfgang. Druck bzgl. des Bedarfs an Ganztagesplätze.
- Moderne Mehrzweckhalle mit regelmäßigen Kulturveranstaltungen (ca. 6 pro Jahr) (Agentur in Dorfen, Kulturreferent).
- Sportzentrum vorhanden und ausreichend.
- Attraktives Wohnumfeld mit hohem Freizeitwert.
- Veränderte Sozialstrukturen führen zu Veränderungen in den Ansprüchen an die Infrastruktur.
- Einzelhandelssituation:
  Es wird eine Neuansiedlung im Gewerbegebiet durch EDEKA mit ausreichend Parkplätze erfolgen, in der Ortsmitte befinden sich noch Apotheke, Ärzte, Bäckerei, Metzgerei – eine Schlecker-Filiale und eine Norma-Filale werden sich in der Ortsmitte ansiedeln. Versorgungseinrichtungen in den Ortsteilen und Weilern sind nicht mehr vorhanden.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Künftig steigender Bedarf nach Kindertagesstätte.
- Wegen der hohen Nachfrage nach einem Naturbad/Badesee soll dies im Gemeindegebiet realisiert werden.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- St. Wolfgang ist auch als Gewerbestandort durch die positive Entwicklung eines High-Tech-Betriebs attraktiv geworden Eine Siemenstochter SMS-Dataplan mit 220 Arbeitsplätzen kann als Motor der Gewerbeentwicklung betrachtet werden. Die Firmengründung erfolgte in einem alten landwirtschaftlichen Anwesen. Dies war ein wichtiger Impuls für die gewerbliche Entwicklung St. Wolfgangs. Die Standortentscheidung von High-Tech-Betrieben erfolgt auch unter dem Gesichtspunkt des Freizeitwertes und der Flughafen München ist dennoch recht gut erreichbar.
- Die Zahl der Arbeitsplätze ist stark gestiegen, von 200 auf heute 1.087.
- Die vorhandene Branchenstruktur besteht aus Handwerk und Hightech.
- Die vorhandenen Betriebe bieten Arbeits- und Ausbildungsplätze. Die Nachfrage nach den Ausbildungsplätze im Hightech-Bereich ist aber noch nicht so groß wie man erwarten könnte.
- Der Flughafen ist ein wichtiger Arbeitgeber für die Bevölkerung (Pendler nutzen Fahrgemeinschaften).
- Die Nachfrage im Bereich Gastronomie und Hotellerie erhöhte sich deutlich durch die Neue Messe und den Flughafen (Handwerker, Messebau, Messepersonal etc.).
- Es gibt auch Nachfrage nach „Urlaub auf dem Bauernhof“ und außerhalb der Ferien werden die Kapazitäten durch Beschäftigten im Messebau- und –betrieb und Flughafenbaustelle genutzt.
- Die Gemeinde ist auch bei den Gewerbeflächen Grundstückseigentümer.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde beabsichtigt weitere Ausweisung von Gewerbeflächen und die Ansiedlung von weiteren Arbeitsplätzen. Erste Überlegungen im Bereich der künftigen Autobahnauffahrt (Isentaltrasse) werden bereits angestellt.
- Wichtigen Einfluss auf die weitere gewerbliche Entwicklung hat die Realisierung der A 94: Verbesserung der Anbindung.
- Die künftige Entwicklung wird dann verstärkt durch die Einflüsse der Messe München (zu ca. 65 %) und durch die Entwicklung des Flughafens (ca. 35 %) geprägt werden.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wohnbauflächen im Einheimischenmodell: 295 DM/qm erschlossen
- Wohnbauflächen auf dem freien Markt: ca. 30 - 50 DM/qm mehr
- Gewerbeflächen: 100 DM/qm erschlossen
- Mietpreise (Neubau): ca. 10 - 12 DM/qm

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gewerbesteuer ist deutlich gestiegen, von 300.000 auf 1,2 Mio. DM
- Auch die Beteiligung an der Einkommenssteuer ist gestiegen (mehr Einwohner und etwas besser verdienende Bevölkerung).
- Die Verschuldung kann durch den Verkauf der Baugrundstücke relativ gut abgebaut werden.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Spielraum der Gemeinde hat sich positiv verändert.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es werden Erhöhung der Einnahmen aus der Einkommenssteuer erwartet, weil sich die ca. 220 Landwirte im Gemeindegebiet vermehrt andere Berufe wählen werden und dies sich dann auch auf die Einkommensteuer positiv auswirken wird.

Verkehr

- Das Gemeindegebiet wird deutlich durch Verkehr aus dem südöstlichem Raum zum Flughafen belastet.
- Als Entlastung ist der Bau der A 94 erforderlich. Die Trasse Dorfen bzw. Isental ist aus der Sicht der Gemeinde St. Wolfgang positiver. Die Trasse Haag würde im Dorfener Bereich die B 15 als Zufahrt nutzen und somit die Ortsdurchfahrt Armstorf und die Ortsdurchfahrt St. Wolfgang stärker belasten.
- Die B 15 neu wird nicht so schnell realisiert werden, dass es eine ausreichende Entlastung für die Gemeinde bedeuten kann. Deshalb hat die Gemeinde im FNP eine Trasse für die Umfahrung von St. Wolfgang geplant (ca. 2 km lange neue Trasse – kommunale Entlastungsstraße).
- Für den Ortsteil Armstorf ist die Entlastung möglich, wenn ein neuer Knoten Autobahn und B 15 entsteht.)
- Auch die Fernbahnanbindung des Flughafens ist dringend erforderlich.
- Nächster Bahnhaltepunkt: Dorfen – P+R-Angebot und Busanbindung.
- ÖPNV – Wunsch: Aufnahme in den MVV-Takt
- MVV-Busanbindung nach Erding (S-Bahn) für Pendler von geringerer Bedeutung, für die zentralen Einrichtungen aber bedeutsam.
- ÖPNV-Anbindung zum Flughafen nicht möglich (Schichtbetrieb – Fahrgemeinschaften).
- Der innerörtliche Verkehr soll durch eigene Buslinie (Kleinbus) entlastet werden, und auch einige Ortsteile sollen dadurch angebunden werden (es gibt erfolgreiche Beispiele).

Resumée

- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde „beileibe nicht mit so großer Sorge wie dies andere vielleicht tun.
  Es ist vielmehr als deutliche Aufforderung, dass die gesamte Region an einem Strang ziehen sollte zu verstehen. Das Wachstum ist zu bewältigen, es ist eine langfristige Chance.“.

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Im Bereich der Wohnungen. Die Sorge bzgl. der Infrastruktur ist nicht gerechtfertigt, da sie sich durch die erhöhte Einkommensteuerbeteiligung finanziert. Die Region München ist im Vergleich zu allen anderen Regionen eine Boom-Region. Dies ist als Chance zu nutzen – der Zuwachs muss gut verteilt werden.“

Gemeinde Steinkirchen

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	1.167
SV Beschäftigte (2000):	108
Flughafenbeschäftigte (2000):	41

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Es ist keine besondere flughafenbedingte Bevölkerungsentwicklung erkennbar.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde hat die Wohnbaulandentwicklung in beschränktem Umfang und nur für den einheimischen Bedarf betrieben, obwohl vor rd. 10 Jahren ein hoher Nachfragedruck von Auswärtigen nach Wohnbauland bestand. Dieser wurde jedoch nicht befriedigt.
- Heute besteht kein Nachfragedruck mehr, was die Gemeinde positiv sieht. Der Grund für die fehlende Nachfrage wird in umfangreichen Baulandausweisungen im engeren Flughafenumland gesehen.
- Es sind keine Veränderungen in der Baustruktur erkennbar. Gebaut werden ausschließlich Ein- und Zweifamilienhäuser.
- Mietwohnungen spielen nahezu keine Rolle in der Gemeinde.
- Fluglärm betrifft den gesamten Ort Steinkirchen, allerdings ohne konkrete Auswirkungen auf die Gemeindeentwicklung.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Bauland soll in gemeindlicher Hand bleiben, da nur so langfristig günstiges Bauland für Einheimische geschaffen werden kann.
- Aufgrund fehlender Baugrundstücke denkt die Gemeinde über ein weiteres Einheimischenbaugebiet nach. Die geplanten 15-20 Einheiten werden voraussichtlich den Bedarf der nächsten 10 Jahre decken.
- Die topographischen Verhältnisse erschweren die Baulandbereitstellung.
- Die im Flächennutzungsplan dargestellten Flächen stehen aus verschiedenen Gründen für eine bauliche Entwicklung zur Zeit nicht zur Verfügung, so dass die Gemeinde über eine Entwicklung an völlig neuer Stelle nachdenken muss.
- Die Gemeinde möchte ihre Struktur (lockere Bebauung in kleinen Ortsteilen) behalten.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Nachverdichtung würde sehr große Rolle spielen, wenn das Baurecht nicht entgegenstehen würde. Steinkirchen hat eine sehr kleinteilige Struktur mit 25 Gemeindeteilen, die bis auf vier planungsrechtlich als Außenbereich gelten.
- Innerhalb der Gemeindeteile gibt es eine große Nachfrage nach Nachverdichtung, z.B. als Neubau auf landwirtschaftlichen Hofstellen. Die Nachfrager sind i.d.R. Nachgeborene.
- Ca. 15 Anträge jährlich (werden aber bis auf wenige Ausnahmen wegen Lage im Außenbereich und fehlender Privilegierung abgelehnt).
- Umnutzung landwirtschaftlicher Hofstellen spielt keine Rolle, trotz vieler Leerstände (kein Umnutzungsdruck vorhanden).

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Wunsch und der Druck nach einer Bebauung in den kleinen Ortsteilen wird mit zunehmender Aufgabe der Landwirtschaft weiterhin hoch bleiben bzw. noch ansteigen, vor allem auch wegen der möglichen Grundstücksteilung bei Betriebsaufgabe.
- Aufgrund des Strukturwandels in der Landwirtschaft wird sich auch eine Veränderung des dörflichen Ortsbildes ergeben. Die fehlenden Baumöglichkeiten führen zum Ausbluten der kleinen Ortsteile.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Die Gemeinde hat einen neuen zweigruppigen Kindergarten mit Erweiterungsmöglichkeit.
- Die Wasserversorgung ist vorhanden, Kanalisation in zwei Dritteln der Gemeinde.
- Einkaufsmöglichkeiten sind nur in Steinkirchen vorhanden.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde hat kurzfristig keine größeren Infrastrukturleistungen vor sich.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Vor rd. 10 Jahren bestand eine Nachfrage nach gewerblichen Grundstücken, damals bestand aber ein eher geringes Interesse der Gemeinde(n) aufgrund ihrer guten finanziellen Lage und dem bestehenden hohen Beschäftigungsstand in der Bevölkerung. Das Gewerbegebiet in Steinkirchen ist allerdings vor rd. 10 Jahren entstanden.
- Eine positive Auswirkung des Flughafens auf die gewerbliche Entwicklung in Steinkirchen wird nicht gesehen.
- Es gibt keine nennenswerte Arbeitslosigkeit.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Anzeichen für Veränderungen im gewerblichen Bereich werden nicht gesehen.
- Aufgrund der geringen Arbeitslosigkeit in der Bevölkerung wird auch kein dringender Handlungsbedarf gesehen, mit Ausnahme von Ausbildungsplätzen.

- Eine Gewerbeflächenausweisung auf Vorrat wird nicht angestrebt. Bei vorhandener Nachfrage würde aber eine Gewerbegebietsentwicklung vorgenommen werden.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Im Vorfeld des Flughafenbaus hat es einen Anstieg der Preise für landwirtschaftliche Flächen gegeben aufgrund von Ausgleichsflächen und Reinvestierung von Flughafenentschädigten. Danach sind die Preise stark gefallen.
- Grundstückspreise für Rohbauland (Wohnen) sind mit dem Flughafenbau angestiegen und seitdem bei rd. 80 DM/qm konstant geblieben.
- Wohnbauland im Einheimischenmodell kostet rd. 220 DM/qm (voll erschlossen, d.h. inklusive Kanal- und Wasseranschluss), ein freier Grundstücksmarkt ist nicht vorhanden.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde sieht eher eine Stagnation oder einen geringfügigen Anstieg der Wohnbaulandpreise, da kein Druck vorhanden ist.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Früher gab es eine konstante Steigerung bei der Einkommensteuer. Dies gilt heute aufgrund Steuerreform nicht mehr.
- Die Gewerbesteuer hatte immer eine eher geringe Bedeutung.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der finanzielle Spielraum hat sich zum Schlechteren entwickelt und tendiert gegen null.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Erwartungen an eine Verbesserung sind gering, wenn nicht eine grundlegende Reform der Gemeindefinanzierung erfolgt.
- Möglichkeiten für eine kurzfristige Verbesserung des Handlungsspielraums aus eigener Kraft werden nicht gesehen.

Verkehr

- Das Verkehrsaufkommen in Steinkirchen hat sich durch den Flughafen deutlich erhöht. Es ist eine Zunahme von nicht-örtlichem Verkehr zu beobachten.
- Der Schwerverkehr hat erheblich zugenommen.
- Von der Verkehrszunahme ist die ED 26 und die ED 28 (Querverkehr zum Flughafen neben der B 388) betroffen.
- Problem ist die St 2085 im Bereich Wartenberg als Zufahrt zur A 92.
- Die ÖPNV-Anbindung ist eher schlecht. Der vorhandene Rufbus dient als Zubringer nach Taufkirchen, Dorfen und Erding.
- Steinkirchens Bürger sind bei Freizeit und Versorgung stärker nach Landshut als nach Erding oder München orientiert, die ÖPNV-Anbindung dorthin ist aber unzureichend.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Steinkirchen „im großen und ganzen positiv, aufgrund der Arbeitsplätze, der guten Fernanbindung." (Urlaubsreisen)
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Steinkirchen „nicht unbedingt mit Optimismus, denn ich befürchte, dass zwar die negativen Auswirkungen des Flughafens anwachsen, aber die positiven nicht stärker werden."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
"In der Lösung von Verkehrsproblemen und in einer vernünftigen Nachtflugregelung (Herstellung des alten Zustandes)."

Gemeinde Taufkirchen a.d.Vils

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	UZ
Einwohner (2000):	8.676
SV Beschäftigte (2000):	2.604
Flughafenbeschäftigte (2000):	k.A.

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Der Bevölkerungszuwachs hat sich in den letzten 2-3 Jahren deutlich verstärkt.
- Es sind aber keine Aussagen darüber möglich, woher die Zuwanderer kommen.
- Derzeit finden der Zuzug und die Bautätigkeit verstärkt durch Familien mit Kindern statt (Auswirkungen auf die Infrastruktur).

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Nachfrage nach Bauland wird weiterhin zunehmen. Das Wachstum kann sich nicht mehr allein auf das engere Flughafenumland konzentrieren.
  Die Wohnqualität in Taufkirchen ist hoch, ein verträgliches Maß an Zuzug ist erwünscht.
- Zielhorizont der Gemeinde sind 10.000 Einwohner.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Historie der Wohnsiedlungspolitik:
  1965 wurde in Taufkirchen mit der aktiven Grundstückspolitik begonnen:
  die Gemeinde hat Grundstücke im Zwischenerwerb gekauft und dann zum großen Teil an Einheimische zum Selbstkostenpreis weiterverkauft. Es wurden aber auch Grundstücke von der Gemeinde auf dem freien Markt veräußert.
  Dies änderte sich in den 70er Jahren, da es Probleme mit der Kläranlage gab (Neubau der Kläranlage erst 1978).
  In den 80er Jahre musste der vorherige Baustopp ausgeglichen werden, es wurde eine sehr restriktives Einheimischenmodell praktiziert.
  Durch die rege Bautätigkeit der Einheimischen in den 80er Jahren , womit der Nachholbedarf wohl erfolgte gut gedeckt werden konnte. Die Anwendung des Einheimischenmodells wurde in den letzten Jahren (ab Mitte der 90er Jahren) gelockert, und der freie Wohnungsmarkt stärker bedient.
- Derzeit ist das Angebot an Mietwohnungen ausgeschöpft.
- Der Schwerpunkt der Nachfrage liegt derzeit überwiegend im Bereich der Doppelhäuser.
- Die Baugrundstücke werden tendenziell deutlich kleiner wegen der gestiegenen Grundstückspreise. In der Bauleitplanung wird deshalb mehr öffentliches Grünflächen vorgesehen, was sich als Nachfolgelasten auch auf die Grundstückspreise auswirkt.

- In Taufkirchen wird seit 10 Jahren die Ortskernsanierung betrieben.
- Die bauliche Entwicklung soll sich schwerpunktmäßig auf Taufkirchen und Moosen konzentrieren. In den größeren Ortsteilen gibt es überwiegend nur Baugebiete für den örtlichen Bedarf.
- Im Rahmen der 20. FNP-Änderung wird eine große Entwicklungsfläche vorgesehen (Entwicklungsstudie PV).
- Keine bauleitplanerischen Einschränkungen durch Lärmimmissionen vorhanden; aber es ist eine gewisse Belastung wahrnehmbar (Landeanflug).

2a Welche **Entwicklung** erwarten Sie für die Zukunft?

- Die künftige Wohnsiedlungspolitik soll sich auf alle Wohnformen stützten: in zentralen Lagen ist ein gewisser Umfang an Geschosswohnungsbau und Einfamilienhaus- und Doppelhausbau vorzusehen. Derzeit ist das Interesse von Investoren nach Mietwohnungen noch gering. Wenn sich das Nachfrageverhalten wieder ändert, wird sich auch das Investorenverhalten anpassen.
- Wichtig für die künftige Entwicklung ist für die Gemeinde Taufkirchen der Ausgleich zwischen den planerischen Ansätzen und den Schwankungen bei der Nachfrage des Marktes.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Im landwirtschaftlichen Bereich hat noch verhältnismäßig wenig Nutzungsänderung und Nachverdichtung stattgefunden.
- Theoretisch ist aber ein großes Potential vorhanden (Problem: Außenbereich - viele Ortsteile ohne Infrastruktur –Baufläche nur für den eigenen örtlichen Bedarf).

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde / Stadt zugekommen und wenn ja, welche?

- Seit ca. 10 Jahren ist die Wasserversorgung abgeschlossen.
- Seit 1978 gibt es die neue Kläranlage, die Abwasserversorgung wird voraussichtlich nächstes Jahr (2002) abgeschlossen werden können (mit Ausnahme einiger kleiner Weiler) – insgesamt werden ca. 50 Mio. DM für Wasser und Abwasser investiert, davon 25 Mio. DM für das Wasserwerk.
- Die Gemeinde hat ein Gutachten zur Überprüfung des Bedarf an Infrastruktur beauftragt mit dem Zielhorizont 10.000 Einwohner – Ergebnis des Gutachtens: die vorhandene Infrastruktur ist ausreichend für 10.000 EW.

3a Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- In absehbarer Zeit sind noch einige Ausgaben zu tätigen z.B. im Bereich der Kinderbetreuung, da die Ansprüche der Bevölkerung an die Infrastrukturausstattung deutlich zunehmen.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gewerbestruktur war und ist noch stark monostrukturiert und geprägt durch die Firma Himolla. Dadurch ist sie stark abhängig bzw. anfällig (enormer Arbeitsplatzabbau 1996 – Abbau um 600 Arbeitsplätze, vorher zweitgrößter Arbeitgeber im Landkreis).
- Es besteht aber die Hoffnung, bedingt durch die Flughafenentwicklung eine positive Entwicklung hinsichtlich der Arbeitsplätze (vorhandene Monostruktur aufbrechen) für die Gemeinde einschlagen zu können.
- Der wichtige Arbeitgeber Flughafen stellt jedoch auch eine Konkurrenz für die örtlichen Handwerksbetriebe dar, die häufig über den Verlust ihrer qualifizierten Arbeitskräfte klagen.
- Andererseits wirkt sich die starke Bautätigkeit durch die Flughafenentwicklung wieder sehr positiv auf die Auftragslage der örtlichen Handwerksbetriebe aus.
- Situation des Einzelhandels:
  im Bereich der klassischen kleinen Einzelhandelsgeschäfte hat es Betriebsaufgaben gegeben, die meisten kleineren Orte sind ohne Versorgungsangebot, selbst im Ortsteil Moosen ist nur noch ein Geschäft vorhanden.
  Andererseits hat der „größerflächige" Einzelhandel einen enormen Zuwachs zu verzeichnen. Das Einkaufzentrum an der Landshuter Straße (1998 eröffnet) – trug zur Bindung der Kaufkraft bei, die sonst nach Erding etc. abgeflossen wäre.
- Die Realisierung des Radweges Taufkirchen - Dorfen hat positive Effekte auch im Bereich des Fremdenverkehrs, der Naherholung und der Gastronomie. Insgesamt hat Taufkirchen noch einige Potentiale für den Bereich Freizeit und Erholung: ein Freibad, einen sehr aktiven Reitverein, den Ausbau des Radwegenetzes etc..
  Für den weiteren Ausbau dieses Bereichs gibt es aber noch kein Konzept. Die Nachfrage wird durch das Gesamtwachstum der Region steigen.
- Durch die Neue Messe München und den Flughafen München hat die Gastronomie und das Hotelgewerbe bereits deutlich profitiert.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Hoffnung, dass sich die flughafeninduzierte Entwicklung positiv auch für den Raum des Holzlandes auswirkt. Aus eigener Kraft erscheint ein solcher Aufschwung nicht realisierbar (Notwendigkeit einer bewussten, vielleicht auch geförderter Standortentscheidung).
- Die Gemeinde hat Gewerbeflächen zur Verfügung gestellt und bietet diese an, derzeit noch ohne Erfolg, da die verkehrliche Anbindung zu unattraktiv ist.
- Zwei Kriterien sind für die Betriebe wichtig: was kostet das Grundstück und wie ist die verkehrliche Anbindung. Zunächst werden sich aber die verkehrlich günstiger gelegenen Gewerbeflächen auffüllen.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Als Folge der Flughafenentwicklung stiegen die Grundstückspreise in den 90er Jahren deutlich an.
- Wohnbauflächen freier Mark (für Bauträger)t: ca. 400 DM/qm erschlossen
- Wohnbauflächen (Einheimischenmodell): ca. 300 DM/qm erschlossen
- Wohnbauflächen (privat, aber Auswärtige): ca. 340 DM/qm erschlossen
- Gewerbeflächen: ca. 100 DM/qm (+ Erschließung)
- Mietpreise: ca. 10–15 DM/qm (je kleiner die Wohnung, desto höher der Quadratmeter-Mietpreis)

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die steigende Tendenz wird wahrscheinlich anhalten.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Durch die Entwicklung der Firma Himolla entstanden deutliche Einbrüche in der Gewerbesteuer.
- Derzeit ca. 75 % durch Beteiligung an der Einkommenssteuer und ca. 20 % durch Gewerbesteuer (derzeit ca. 1,5 Mio. Gewerbesteuer).

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Ja, durch den Einbruch im Bereich der Gewerbesteuer. Aber durch die Erhöhung im Bereich der Einkommenssteuer durch den Einwohnerzuwachs kann die Gewerbesteuer z.T. ausgeglichen werden.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Eine Prognose für die Zukunft ist schwierig, die finanzielle Lage der Gemeinde Taufkirchen dürfte sich aber nicht deutlich verschlechtern.

Verkehr

- Die B 388 muss deutlich ausgebaut werden und die Nordumfahrung Erdings erfolgen (Anbindung in Richtung Flughafen).
- Die Belastungen auf der B 15 haben enorm zugenommen (durch die Osterweiterung hat auch der Schwerlastverkehr zugenommen. Die Verlegung der B 15 ist bezüglich des Realisierungszeitraums nicht einschätzbar. Negative Wirkung für Taufkirchen wäre, wenn nur der Bauabschnitt bis Vilsbiburg oder Landshut erfolgen würde.
- Ein Verkehrskonzept für Taufkirchen ist derzeit beauftragt, um das große Problem des Schleichverkehrs im Ortsbereich zu lösen – Bündelung des Verkehrs ist notwendig.
- Große Pendlerströme nach München und nach Erding. Die Busverbindung ist aber nur nach Erding attraktiv, nach München und zum Flughafen besteht die Anbindung nur durch Individualverkehr, BMW hat Werksbusse.
- Wichtige Ziele müssen der Ausbau der Bahnlinie München–Mühldorf und die Optimierung der Busanbindung nach Dorfen zur Bahn sein.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Taufkirchen: „nicht war, sondern ist für die Entwicklung Taufkirchens eine Chance".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde „mit der Verpflichtung, die eigene Entwicklung zu steuern in Richtung wirtschaftliches Wachstum".

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Im Bereich Verkehr".

Gemeinde Tiefenbach

Landkreis:	Landshut
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	3.398
SV Beschäftigte (2000):	321
Flughafenbeschäftigte (2000):	74

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Der Bevölkerungszuwachs ist durch den Flughafen nicht größer geworden als er vorher war, weil die Grundstückspreise zu stark gestiegen sind.
- Der Einwohnerzuwachs beträgt jährlich ca. 60 Personen.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Ein Bevölkerungszuwachs (Zeithorizont des Flächennutzungsplan ca. 2015): auf insgesamt 4.500 Einwohnern.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Der Flächennutzungsplan der Gemeinde ist relativ neu (1998).
- Folgende Ortsteile kommen für eine bauliche Entwicklung in Frage: der Hauptort Tiefenbach, Ast, Gütersdorf, Zweikirchen, Obergolding und Mittergolding. Der Schwerpunkt der Entwicklung soll aber im Bereich Tiefenbach und Ast stattfinden.
- Baurecht wird nur neu geschaffen, wenn der Grundstückseigentümer 50 % der Flächen an die Gemeinde verkauft (für ca. 100-150 DM/qm). Die Flächen stehen dann für das Einheimischenmodell zu Verfügung.
- Derzeit werden 2 kleinere Baugebiete angeboten (davon 8 Grundstücke im Einheimischenmodell).
- Die Warteliste für das Einheimischengebiet ist lang, aber vielen sind die Grundstückspreise trotzdem oft noch zu hoch.
- Im Baugebiet Zweikirchen ist die Nachfrage nicht so groß (300 DM erschlossen).
- Der Zuzug erfolgt oft aus dem Münchner Raum (oft kommt die ehem. Bevölkerung wieder zurück, die zeitweise im Raum München wohnten).
- Der Preisdruck durch den Flughafenboom ist negativ.
- Die Grundstücke werden kleiner (wegen hohen Erschließungskosten).
- Die Nachfrage der Einheimischen ist nur auf Einfamilienhäuser gerichtet. Doppelhäuser werden nur von Maklern für den Zuzug realisiert.
- Es ist kaum Geschosswohnungsbau in der Gemeinde vorhanden. Es gibt nur zwei 6-Familienhäuser, davon ist ein Teil Eigentumswohnungen.
- Das Mietangebot entsteht vorwiegend in den Doppelhäuser oder in Einliegerwohnungen.

- Das bestehendes Wochenendgebiet, dass es seit ca. 25-30 Jahren (Landshuter) in der Gemeinde gibt, soll mittelfristig ein normales Wohngebiet werden.
- Es gibt Belästigungen durch Fluglärm. Zu Beginn des Flugbetriebs gab es große Schwierigkeiten bzgl. der Einhaltung der Flugschneisen und der Flughöhen – auch heute werden die vorgeschriebenen Flugrouten teilweise nicht eingehalten. Es gibt zwar keine offiziellen Beschränkungen für die bauliche Entwicklung , aber immer wieder Probleme, weil die Routen und Flughöhen nicht eingehalten werden und es entstehen Belastungen durch die Warteschleifen.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Derzeit ist das Baugebiet Zweikirchen auf dem Markt.
- Nach einem Umgemeindungsverfahren mit der Gemeinde Eching kann evt. eine neue Entwicklungsflächen im Bereich des Ortsteils Tiefenbach ausgewiesen werden.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Für die Umstrukturierung wurde eine Entwicklungsstudie „Ortsmitten Tiefenbach und Ast" von Reichenbach-Klinke (1996) erstellt. Auf Grundlage dieser Studie entwickeln sich die entsprechenden Bebauungspläne.
- Es besteht auch weiterhin ein Umstrukturierungspotential v.a. durch die ehemaligen landwirtschaftlichen Betriebe.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Derzeit gibt es einen Kindergarten in Ast und zweiter ist in Tiefenbach geplant.
- Die Grundschule befindet sich in Ast ebenso die Hauptschule.
- Die Kapazitäten des Rathauses und des Feuerwehrhauses sind ausreichend.
- Eine Arzt- und Zahnarztpraxis befinden sich in Tiefenbach – man will sich nun um eine Apotheke bemühen.
- Nahezu alle Siedlungsbereiche sind an den Kanal angeschlossen.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Das ehemalige Gasthaus in Tiefenbach – derzeit Nutzung als: „Kunsthaus Tiefenbach" soll verkauft werden. Die Gemeinde will es kaufen und muss dann einen Pächter finden oder es als Bürgerhaus nutzen. Es ist ein wichtiges Grundstück in der Ortsmitte.
- Daran angrenzend befindet sich das Grundstück des Bauhofs. Dieser soll ausgelagert werden ins Gewerbegebiet oder zum Recyclinghof – beide Grundstücke gemeinsam in zentraler Lage stellen einen wichtigen Entwicklungsbereich für die Gemeinde (Fläche für Gemeinbedarf) dar.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde Tiefenbach ist vorwiegend Wohnstandort und nicht Gewerbestandort.
- Es gibt ein relativ neues Gewerbegebiet für ortsansässige Betriebe zwischen Ast und Tiefenbach mit ca. 5 ha Nettobaufläche. Die Flächen des 1. Bauabschnitts wurden 1994 verkauft –mittlerweile sollen aber ca. 10.000 qm der Flächen von

der Gemeinde zurückgenommen werden. Der Grundstückspreis betrug damals 190 DM/qm - für diesen Preis sind die Grundstücke aber derzeit nicht mehr verkaufbar. Die Gemeinde hat vor der Erschließung 100 DM/qm bezahlt.
- Die gemeindliche Gewerbestruktur besteht aus einem „Großbetrieb" mit 50 AP (Besamungsbetrieb), einer Druckerei, einem Motorradhandel, einer Baufirma/Zimmerei (aus Landshut), einer Elektrofirma (aus Moosburg), einem Planungsbüro (aus Ergolding), und einem Kfz-Betrieb.
- Die Versorgungssituation für den wohnortnahen Grundbedarf ist schlechter geworden: in Tiefenbach hat der EDEKA-Markt aufgehört, in Ast hat der Spar aufgegeben. Im Gewerbegebiet ist ein Standort vorgesehen, aber es lässt sich kein Betreiber für einen Lebensmittelmarkt finden. Metzgerei und Bäckerei sind in Ast und Tiefenbach vorhanden.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde wird wohl auch künftig schwerpunktmäßig Wohnstandort bleiben.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Steigende Bodenpreise, wobei das Niveau der Goldgräberzeit Anfang der 90er Jahre noch nicht wieder erreicht ist.
- Wohnbauflächen (freier Markt) ca. 350-400 DM/qm (erschlossen)
- Wohnbauflächen (Einheimischenbaugeb.) ca.300 DM/qm (erschlossen)
- Gewerbeflächen ca. 190 DM/qm (erschlossen)
- Mietpreise: ca. 10-11 DM/qm für Neubau u. ca. 7-9 DM/qm für Altbau

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die steigende Tendenz wird wohl anhalten.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Das Steueraufkommen ist durch die steigende Einwohnerzahl insgesamt etwas gestiegen.
- Grundsteuer A 70.000 DM
- Grundsteuer B 400.000 DM
- Gewerbesteuer 700.000 DM
- Beteiligung aus der Einkommenssteuer 1,8 Mio. DM

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Derzeit besteht eine Pro-Kopf Verschuldung von 500–550 DM.
- Die finanzielle Situation ist in Ordnung, aber nicht alle Investitionen sind so einfach möglich

Verkehr

- Das Gemeindegebiet ist gut an die B 11 und dadurch auch an die Autobahn A 92 angebunden.
- Derzeit hohe verkehrliche Belastung des Gemeindegebiets durch Schleichverkehr zwischen der B 15 und der B 11 – auch Schwerlastverkehr (Vermeidung des Nadelöhrs Landshut).
- Die Gemeinde fordert vom Landkreis eine Umgehungsstraße (Kreisstraße).
- Eine Verbindung zwischen der B 15 und der B 11 wäre erforderlich – das Umfahrungsproblem der Gemeinde Tiefenbach sollte dabei mitgelöst werden.
- Die B 15 neu: – momentan Stillstand, weil die Gemeinde Essenbach versucht Abschnitt südlich der A 92 zu verhindern. Wenn nur der nördlicher Teil der B 15 neu bis zur A 92 gebaut wird, könnte sich die Belastung für Tiefenbach deutlich erhöhen.
- Verkehrsbelastung im Gemeindegebiet durch Schwerlastverkehr wegen des Bentonit-Abbaus der Firma Süd-Chemie. Damit verbunden ist auch ein Kiesabbau und die spätere Belastungen durch Wiederverfüllung.
- Eine Fernbahnanbindung des Flughafens wird als viel notwendiger erachtet als der Bau des Trans-Rapids. Es wird immer nur die Erschließung der Stadt München zum Flughafen verbessert.
- Die Gemeinde verfügt über eine gute ÖPNV-Anbindung durch das Stadtbusnetz (Umsteigepunkt: Hauptbahnhof Landshut) (alle 20 Min.). Es gibt aber keine Busanbindung nach Moosburg (wichtig: Pendler mit der Bahn nach München benutzen Bahnhaltepunkt Moosburg).
- Die Gemeinde bemüht sich, die Busanbindung von Zweikirchen zu verbessern (weiterführende Schulen in Landshut).
- Ein ÖPNV-Angebot am Wochenende ist aber nicht vorhanden.
- Die Verbesserung der Ausstattung mit Fahrradwegen ist geplant.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Tiefenbach „schon von Vorteil. - Vorteil aufgrund der Arbeitsplätze. Nachteilig aber aufgrund der gestiegenen Bodenpreise."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Tiefenbach mit „ keine großen wirtschaftlichen Vorteile für die Gemeinde aber eine Zunahme der Lärmbelästigung durch die Steigerung der Flugbewegungen."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Aus unserem Bereich muss die Verkehrsanbindung verbessert werden."

Gemeinde Unterföhring

Landkreis:	München
Zentralörtlichkeit:	SSP
Einwohner (2000):	7.438
SV Beschäftigte (2000):	13.918
Flughafenbeschäftigte (2000):	104

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Entwicklung Unterföhrings ist geprägt durch die Dynamik des Wirtschaftsraums München in Kombination mit der Neuen Messe München und dem Flughafen München.
- Die Fluktuation ist deutlich gestiegen.
- Die Integration der zuziehenden Bevölkerung ist erschwert durch deren relativ kurze Verweildauer.
- Zunahme an Single-Haushalte. Die Haushaltsgrößen verkleinern sich deutlich.
- Die einheimische Bevölkerung leidet unter den steigenden Miet- und Bodenpreisen. Zum Teil wird diese wegen der hohen Bodenpreise verdrängt.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Gemäß den Zielen des Flächennutzungsplan kann die Gemeinde auf 10.000 – 11.000 Einwohner anwachsen (Zeithorizont bis 2015).

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde unterhält Sozialwohnungen (im Jahr 2000: 160) und freifinanzierte Gemeindewohnungen (im Jahr 2000: 88). Für diese Mietwohnungen hat die Gemeinde das Belegungsrecht (mind. 5 Jahre in Unterföhring wohnhaft).
- Die Nachfrage ist aber viel größer als das Angebot!.
- Im Bereich der Miet- und Sozialwohnungen besteht auch weiterhin eine wichtige Aufgabe für die Gemeinde.
- Die Wohnungsgrößen werden bei den Eigentumswohnungen deutlich kleiner, die Vermarktung der 2-3 Zimmerwohnungen ist am erfolgreichsten. Es besteht ein geringes Angebot an 4-Zimmerwohnungen.
- Die nächsten großen Baugebiete in Unterföhring sind einerseits Unterföhring-Süd, zweiter Bauabschnitt (ca. 1.800 Einwohner) und andererseits das Einheimischenbaugebiet an der Aschheimer Straße (ca. 400 - 500 Einwohner).

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt wird auch künftig größer sein als das Angebot.

- Das künftige Wachstum durch den Ausbau des Flughafens sollte stärker in den Raum zwischen München und Landshut gelenkt werden – Grenzen des Wachstums im Großraum München.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Ist bereits seit vielen Jahren Ziel der Gemeinde. Abriss alter Bausubstanz dann Neubau in verdichteter Weise; oder das Grundstück wird mit einem zweiten Gebäude meist für die eigenen Nachkommen bebaut.
- Im Bereich der Ahornstraße und nördlich davon gibt es relativ dichte Wohnformen (dort leben auch relativ viele am Flughafen Beschäftigte).
  Die Gemeinde praktiziert den sparsamen Umgang mit der knappen Ressource Boden.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Der Gewerbestandort Unterföhring ist sehr attraktiv, die Nähe zum Flughafen München (Straßenanbindung und S 8) ist aber nur ein zusätzlicher positiver Standortfaktor.
- Der Standort ist durch die Nähe zum Stadtgebiet, wegen dem Angebot großer zusammenhängender Gewerbeflächen und auch wegen des Innenraumtarifs des MVV sehr attraktiv. Es haben überwiegend Verlagerungen vom Stadtgebiet nach Unterföhring stattgefunden (z.B. Versicherungsbranche).
- Spezifisch flughafenorientierte Gewerbeansiedlungen gab es nicht. Einzig „Amadeus“ wollte sich ursprünglich mal in Unterföhring ansiedeln (heute Standort in Erding).
- Die Entwicklungsdynamik des Medienstandortes ist unter anderem deshalb so groß, weil die Betriebe die Nähe der gleichen Branche suchen. Die gute Anbindung an den Flughafen ist aber als zusätzlicher, attraktiver Standortfaktor zu werten.
- Versorgungssituation im Gemeindegebiet:
- Der Standort des großflächigen Einzelhandels an der Feringastraße ist trotz MVV-Buslinie überwiegend mit dem Pkw erreichbar und ist weniger auf die Unterföhringer Bevölkerung ausgerichtet. Die Verbesserung der wohnortnahen Versorgung der Bevölkerung ist ein wichtiges Ziel der weiteren Ortsentwicklung. Im Rahmen der Ortsentwicklungsplanung wird deshalb ein Versorgungszentrum auf dem Bahog-Gelände geplant (in der geographischen Mitte, direkt an den S-Bahnhof angrenzend).

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Derzeit gibt es ca. 11.000 Arbeitsplätze: Der FNP stellt gewerbliche Bauflächen für insgesamt 25.000–30.000 Arbeitsplätze zur Verfügung. Die Gemeinde ist auch künftig ein sehr attraktiver Gewerbestandort, die Zahl der Arbeitsplätze wird weiterhin zunehmen.
- Im Bereich der ehemaligen Bayernwerke heute „e.on“ an der Bauhofstraße zeichnet sich ein zusätzlich Umstrukturierungspotential als besondere gewerbliche Fläche ab (z.B. für einen Handwerkerhof).
- Für das Kiesa-Gelände und das Mischgebiet an der Neubruchstraße hat die Gemeinde eine städtebauliche Rahmenplanung beauftragt, weil die Umstrukturierung dieses bestehenden Gewerbegebiets mit der angrenzenden Wohnnutzung von der Gemeinde gelenkt werden muss – dort ist kein zusätzlicher Standort für den großflächigen Einzelhandel beabsichtigt.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Insgesamt kam es zu einer deutlichen Verteuerung bei den Grundstückspreisen und Mietpreisen, dies ist aber durch die Gesamtentwicklung bedingt, die Nähe zum Flughafen nur noch ein zusätzlicher Faktor dieser Entwicklung.
- Mietpreise: ca. 20 + X DM/qm (Neubau)
- Mietpreise (von der Gemeinde geförderte Wohnungen): 13 DM/qm

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gewerbesteuer ist kontinuierlich und stark gestiegen (boomender Gewerbestandort mit attraktiven Gewerbesteuerzahlern). Die Gewerbesteuer ist von großer Bedeutung (im Jahr 2000: ca. 130 Mio. DM).
- Auch die Beteiligung aus der Einkommenssteuer steigt an (2000: ca. 5 Mio.).
- Das Steueraufkommen hat sich sehr positiv entwickelt.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Durch das hohe Steueraufkommen ist auch der finanzielle Spielraum deutlich größer geworden.

Verkehr

- Der Lkw-Anteil wird entsprechend den Prognosen zur Luftfracht ansteigen- deshalb ist es dringend erforderlich, den schienengebundenen Transport der Güter auszubauen. Die Entwicklung der Bahn lässt diesbezüglich aber keine Hoffnung aufkommen.
- Eine Express-S-Bahn mit Haltepunkt Unterföhring wird von der Gemeinde gegenüber dem Transrapid deutlich bevorzugt. Der Gewerbestandort Unterföhring ist von so großer Bedeutung, dass ein Haltepunkt der Express-S-Bahn in Unterföhring gerechtfertigt ist. Der Transrapid dagegen bringt keinerlei Vorteile bzgl. einer verbesserten Anbindung der Gemeinden an den Flughafen.
- Die Realisierung des 10 Minuten-Taktes bei der S 8 könnte aber evtl. auch die Express-S-Bahn ersetzen.
- Der S-Bahnringschluss wäre sehr sinnvoll, die Entwicklungsdynamik des Flughafens würde sich dann auch auf den Raum entlang der S 6 stärker ausbreiten: wichtige künftige Entwicklungsachsen sollen sich entlang der S 1, S 8 und S 6 entwickeln.
- Auch die Stadt-Umland-Bahn muss gefördert werden (derzeit Machbarkeitsstudie), da die vorhandenen Straßen - auch wenn sie ausgebaut werden - das zusätzliche Verkehrsaufkommen künftig nicht mehr aufnehmen können.
- Die Kosten für zusätzlich erforderliche Verkehrsmaßnahmen im Bereich des Straßenbaus müssten zum Großteil vom Freistaat übernommen werden.
- Der Raum wurde bisher verkehrlich nicht ausreichend für die Entwicklung des Flughafens und der Neuen Messe ausgestattet. (Nordosttangente ist nur ein Flickwerk).
- Der Ausbau des Föhringer Rings und der A 9 ist dringend erforderlich.
- Die Gemeinde hat Bedenken gegenüber der Nord-Ost-Tangente (Bahndamm Trasse oder Erlbach-Trasse). Man befürchtet, dass sich dadurch die Belastungen des Ortsbereichs zusätzlich erhöhen.
- Ein Gesamtverkehrskonzept für den Großraum München wäre dringend erforderlich (kein Flickwerk aus Einzelbetrachtungen und -maßnahmen), dafür scheint aber keine Bereitschaft vorhanden zu sein.

- Wegen der hohen Verkehrsbelastung auf der Staatstraße ST 2053, die sich durch den Ortsbereich quält (Münchner Straße, Straßendorf), plant die Gemeinde eine Umgehungsstraße.
- Wegen des hohen Verkehrsaufkommens verursacht durch die gewerbliche Entwicklung in Unterföhring und Ismaning plant die Gemeinde eine Nordanbindung des Gewerbegebiets Unterföhring-Park in Zusammenhang mit der o.g. Ortsumfahrung.
- Die Gemeinde hat zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebiets eine eigene Buslinie zur U-Bahn Studentenstadt eingerichtet (wird gut angenommen, der Bus steht aber auf der Föhringer Allee häufig im Stau).

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Unterföhring „ein zusätzlicher positiver Einflussfaktor für den Wirtschaftsstandort Unterföhring. Auch der Ausbau und die Qualitätsverbesserung der S 8 ist für die Einwohner und für die Arbeitnehmer sehr positiv zu bewerten."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Unterföhring mit „Sorge und erheblichen Bedenken, weil das Ganze viel zu schnell wächst und die Gemeinden deshalb aus dem Gleichgewicht geraten. Die Gemeinden müssen auf die Entwicklungsgeschwindigkeit Einfluss nehmen können. Wichtig für die künftige Entwicklung ist die Forderung, dass die Rahmenbedingungen für dieses weitere Wachstum z.B. die Verkehrsanbindung zumindest gleichzeitig fertig gestellt werden, keinesfalls aber erst im Nachhinein."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„In der Verbesserung der Anbindungen über die Schiene gesehen. Der S-Bahn-Ringschluss und die Fernbahnanbindung sind dazu dringend erforderlich.
Aber auch die Straßenanbindung muss verbessert werden: die FTO und die A 94 fertiggestellt und die A 99 und A 9 optimiert werden etc.. Es muss aber auch der Wohnungsbau stärker gefördert werden."

Allgemeine Kritik:

„Die ganze Region kann sich nicht nach den Wachstumsplänen eines Flughafens richten. Es müsste genauso umgekehrt laufen – der Flughafen muss sich auch nach der Region richten. Die Gemeinde Unterföhring will weiterhin an ihrem Flächennutzungsplan festhalten. Die Ortsentwicklung der Gemeinden und die Regionalentwicklung kann nicht durch den Flughafen und seine Entwicklung fremdbestimmt werden. Die FMG kann nicht die Regionalplanung und Ortsplanung bestimmen.
„Das vergangene Wachstum hat sich zu sehr auf den Raum zwischen München und den Flughafen konzentriert, die Entwicklung erreichte den Raum Landshut in dem prognostizierten Umfang nicht. Die Förderung des Raums nördlich des Flughafen durch entsprechende Maßnahmen wäre sinnvoll."

Stadt Unterschleißheim

Landkreis:	München
Zentralörtlichkeit:	SSP
Einwohner (2000):	25.633
SV Beschäftigte (2000):	12.106
Flughafenbeschäftigte (2000):	216

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Es hat bereits in den 70er/80er Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum stattgefunden. Seit 1990 gibt es keine Einwohnersteigerung.
- Der Anstieg der Bevölkerung ist durch die S-Bahn und gewerbliche Entwicklung in Unterschleißheim verursacht und nicht durch den Flughafen.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Stadt erwartet auch bei einem Wachstum des Flughafens keine großen Einwohnerbewegungen, weil die Wohnbauflächenkapazitäten begrenzt sind.
- Die Einwohnerzahl wird in den nächsten 5-10 Jahren ca. 30.000 erreichen.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Wohnsiedlungsentwicklung ist weitgehend unabhängig vom Flughafen erfolgt. Gemäß dem früherem LEP waren für Unterschleißheim 45.000 Einwohner angestrebt. Es sollte eine Trabantenstadt an der S-Bahnachse entstehen. Später erfolgte eine Rücknahme der angestrebten Einwohnerzahl auf 25.000.
- Die Stadt hat eine Wohnsiedlungsentwicklung verstärkt in den 70er und 80er Jahren betrieben und damit die Entwicklung, die andere Gemeinde heute durchlaufen, gewissermaßen vorweggenommen.
- Es ist heute eine Erhöhung der Siedlungsdichte durch verstärkte Innenentwicklung zu beobachten.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Entwicklungsspielräume im Stadtgebiet sind gering. Im Norden besteht eine Begrenzung durch Autobahnen, im Süden durch den Berglwald. Die nutzbaren Flächen sind bereits weitgehend überplant.
- Die Stadt sieht heute die qualitative Entwicklung vorrangig vor der quantitativen Entwicklung.
- Eine künftige Wohnbebauung wird in Teilbereichen in S-Bahn-Nähe vier- sonst maximal dreigeschossig sein (GFZ 0,8–1,0).

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Innenentwicklung und Nachverdichtung spielen durchaus eine wichtige Rolle, meist in Form von zusätzlicher Bebauung auf größeren Grundstücken, die dadurch stärker ausgenutzt werden.
- Der Nachverdichtungsdruck ist stark von der Bevölkerungsstruktur abhängig. Die Bereitstellung von Baugrund für die Kinder bzw. Vererbungsfälle spielen hierbei eine besondere Rolle.
- Vor etwa 10 Jahren wurde ein Nachverdichtungs- und Innenentwicklungspotential für rd. 5.000 Einwohner ermittelt, davon ist bis jetzt etwa ein Drittel realisiert.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es besteht noch Nachverdichtungspotential für rd. 3.000 bis 3.500 Einwohner.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Stadt zugekommen und wenn ja, welche?

- Die Stadt hat Infrastruktureinrichtungen in normalem Rahmen entsprechend der Bevölkerungsentwicklung geschaffen.
- Im Hinblick auf die gewünschte Umstrukturierung des vorhandenen Gewerbegebietes muss die Stadt erhöhte Anschubleistungen erbringen.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die gewerbliche Entwicklung verlief weitgehend unabhängig vom Flughafen.
- Die Stadt hat Flächenangebote für Unternehmen geschaffen, als diese in der LH München nicht zur Verfügung standen (Ende der 80er Jahre). Dadurch konnten Unternehmen gewonnen werden, die sonst vielleicht nach München gegangen wären (Beispiel: Microsoft ist seit 10 Jahren in Unterschleißheim).
- Der Flughafen begünstigt aber zusammen mit Infrastrukturleistungen der Stadt den Verbleib am Standort.
- Der Flughafen ist für bestimmte Firmen, die sich in Unterschleißheim angesiedelt haben, ein massiver positiver Standortfaktor. Er ist aber nur einer von vielen harten und weichen Standortfaktoren.
- Die Ansiedlung von IT-Firmen im Münchner Norden und Osten im allgemeinen und in Unterschleißheim im Besonderen (Microsoft, Dasa, Exter) war und ist Magnet für die Ansiedlung weiterer IT-Firmen in diesem Raum.
- Die Stadt fördert eine Umstrukturierung der gewerblichen Struktur in Richtung Dienstleistung und Produktion, insbesondere in den bestehenden großen Gewerbegebieten, die durch Logistikunternehmen, Baulagerplätze etc. geprägt sind. Ziel ist eine ausgewogene Struktur, die in das Ortsbild passt.
- Die Umstrukturierung ist schwierig, unter anderem aufgrund der Eigentumsverhältnisse, der Grundstücksgrößen, der vorhandenen Bausubstanz sowie der für die angestrebte Entwicklung ungeeigneten Erschließung. Es sind Bebauungspläne erforderlich. Die Umsetzung ist vor allem von der Kooperationsbereitschaft der Eigentümer abhängig.
- Der Flughafen hat dazu beigetragen, dass sich das Bild vom Münchner Norden umkehrt. Das früher negative Bild aufgrund belastender Infrastrukturgroßprojekte

(Kläranlage etc.) hat sich zu einem heute positiven Bild aufgrund der zahlreichen Betriebsansiedlungen gewandelt.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die beabsichtigte Umstrukturierung führt zu einer deutlichen Erhöhung der Arbeitsplatzzahlen in den bestehenden Gewerbegebieten.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Wohnbauland auf dem freien Markt bis ca. 1.400 DM/qm (erschlossen)
- Gewerbliche Grundstücke: ca. 800 - 1.200 DM/qm (erschlossen)
- Das Mietpreisniveau entspricht etwa dem Münchner Niveau.
- Einheimischenmodelle werden nur in beschränktem Umfang angewandt.

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Ein gewisses zusätzliches Angebot von Wohnbauflächen ist notwendig, um das Gesamtpreisniveau im Griff zu behalten.
- Hochbezahlte Beschäftigte sowie die Firmen selbst können sehr hohe Mietpreise zahlen, was zu einer Steigerung des Mietniveaus führt, das für „normal" Beschäftigte und Einheimische nur noch schwer zu bezahlen ist.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Durch das Firmenwachstum hat sich die Struktur des Steueraufkommens verbessert, die Gewerbesteuereinnahmen sind angestiegen. Allerdings führt das „Steuersparmanagement" von Betrieben zu Mindereinnahmen.

6a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gewerbesteuer ist sehr stark schwankend und daher als langfristige, tragfähige Finanzquelle für die Stadt nicht kalkulierbar.

Verkehr

- Es ist eine drastische Zunahme des Verkehrs (auch des Lkw-Verkehrs) auf der A 9 ab Allershausen zu beobachten. Dadurch hat sich auch die Belastung der B 13 mit Durchgangsverkehr erhöht.
- Es ist eine drastische Zunahme des Verkehrs auf der A 92 zu beobachten.
- Es besteht der Wunsch nach einer Anschlussstelle an die A 92 in Feldmoching.
- Stadtinterne Problempunkte sind die unübersichtliche Erschließungssituation im Gewerbegebiet und der S-Bahnübergang.
- Der S-Bahnausbau und –zustand, auch die Bahnhöfe, sind den hochwertigen Arbeitsplätzen nicht adäquat.
- Zusätzlich zur S-Bahn erschließen Buslinien die Gewerbegebieten bzw. die Wohnquartiere Unterschleißheims.
- Es besteht eine hohe Lärmbelastung durch die starke Frequentierung und die innerstädtische Lage der Schienentrasse (S1, Regionalverkehr). Die Stadt strebt eine Tunnellage der Bahn an.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Stadt Unterschleißheim „durchaus, mit einem lachenden Auge, für die positive Entwicklung mit zuständig."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Stadt Unterschleißheim „nicht mit allzu großer Sorge, da unser Wachstum weitgehend abgeschlossen ist."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?

„In der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur - der Anbindung des Flughafens mit der Schiene und der Verlagerung des großräumigen Durchfahrtsverkehrs, der heute durch München fährt, mittels Ausbau der B 15 und Schließung des Autobahnrings im Süden."

Gemeinden Wang, Gammelsdorf, Mauern und Hörgertshausen

VG Mauern

Landkreis: Freising
Zentralörtlichkeit: -

Daten 2000	Einwohner	SV Beschäftigte	Flughafenbeschäftigte
Gammelsdorf	1.422	265	70
Hörgertshausen	1.870	138	36
Mauern	2.545	234	66
Wang	1.948	523	k. A.

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

WANG

- Es hat ein deutliches Bevölkerungswachstum stattgefunden.
  1990 waren es noch 1.400 EW, derzeit sind es ca. bereits 2.000 EW.
- Die Gemeinde Wang hatte bzgl. der Wohnbauflächen einen Nachholbedarf (bis 1990 kein Kanalanschluss). Es wurden deshalb in den letzten Jahren mehrere Baugebiete ausgewiesen.
- Beim Baugebiet Kirchfeld (ca. 2,5 ha) kann festgestellt werden, dass Familien vorwiegend aus dem Bereich Moosburg und z.T. auch aus dem Bereich Freising zuziehen.

GAMMELSDORF

- Bei bisherigen Bevölkerungsentwicklung sind keine Veränderungen oder Auswirkungen durch den Flughafen spürbar.

MAUERN

- Es hat ein deutliches Bevölkerungswachstum durch die Wohnbauflächenausweisungen in den letzten Jahren stattgefunden.
- Der Zuzug in die neuen Wohngebiete erfolgt vorwiegend durch junge Familien.
- Es ist eine Zunahme an besserverdienender Bevölkerung festzustellen.
- Künftig sollte ein Ausgleich zwischen den „Gewerbegemeinden“ im südlichen Landkreis Freising und den „Wohngemeinden“ im nördlichen Landkreis gefunden werden. Dieser Ausgleich sollte u.a. auch Ziel des Gutachtens sein, bzw. Möglichkeiten dafür aufgezeigt werden.

HÖRGERTSHAUSEN

- Es fand eine Bevölkerungszunahme gemäß der organischen Entwicklung statt.
- Der Umfang der Bevölkerungsentwicklung ist abgestimmt auf die vorhandene Infrastruktur. Der Großteil des Infrastrukturangebots stammt aus den 70er Jahren.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

WANG

- Die Nachfrage nach Wohnbauflächen ist insgesamt deutlich gestiegen.
- In nur 4 km Entfernung befindet sich der Bahnhaltepunkt Moosburg – dadurch ist Wang ein attraktiver Wohnstandort.
- Die Gemeinde macht aktive Bodenpolitik: 2/3 der Grundstücksfläche muss an die Gemeinde veräußert werden (Einheimischenmodell) und 1/3 der Fläche steht für den freien Markt zur Verfügung.
- Nach dem Baugebiet „Kirchfeld" war der umfangreichste Nachholbedarf für die Einheimischen gedeckt und die Vergabekriterien für das Einheimischenmodell wurden gelockert.
- Anfangs wurden in den Bebauungsplänen mehr Doppelhäuser geplant, derzeit vermehrt Einfamilienhäuser (Reaktion auf die Nachfrage).
- Es ist eine Tendenz zu kleinere Grundstücken feststellbar: ca. 500 qm, aber trotzdem soll der ortstypische Charakter erhalten bleiben.
- Zum Teil entsteht in diesen Wohngebieten auch ein Angebot an Mietwohnungen (Einliegerwohnungen, Doppelhäuser).
- Die umfangreichen Baugebietsausweisungen der Vergangenheit waren bedingt durch den Nachholbedarf wegen des fehlenden Kanalanschlusses.
- Der Verkauf der Grundstücke diente aber auch zur Finanzierung der Investitionen im Bereich der Infrastruktur.
- Es gibt keine Einschränkungen für die bauliche Entwicklung durch Fluglärm.

GAMMELSDORF

- Auch bei der Siedlungsentwicklung sind keine Veränderungen oder Auswirkungen durch den Flughafen erkennbar.
- 1992 zur Eröffnung des Flughafens wurde ein Baugebiet mit 12 Parzellen ausgewiesen und dann erst 1998 wieder (für ca. 20 Parzellen). Der Verkauf dieser 20 Parzellen benötigte ca. 1 Jahr.
- Gemeinde ist bereits relativ weit vom Flughafen entfernt. Die verkehrlich Anbindung der Gemeinde ist nicht besonders gut, dies trifft auch auf die ÖPNV-Anbindung zu.
- Es gibt keine Einschränkungen durch Fluglärm.

MAUERN

- Mauern ist Sitz der Verwaltungsgemeinschaft und schwerpunktmäßig Wohnstandort.
- Die Gemeinde ist attraktiver Wohnstandort durch das gute Angebot an Infrastruktureinrichtungen und Versorgungseinrichtungen – vor allem für junge Familien sehr attraktiv.
- In den letzten Jahren wurden umfangreiche Wohnbauflächen ausgewiesen.
- Die Gemeinde macht aktive Grundstückspolitik.

- Zunächst war das Interesse von Bauträgern groß, mittlerweile haben sich diese wieder völlig zurückgezogen.
  Dies kann bzgl. des Ziels „Erhalt des typischen Ortscharakter“ positiv bewertet werden.
- Es ist eine Tendenz zu kleinere Grundstücken feststellbar (ca. 500 m²), aber trotzdem soll der ortstypische Charakter erhalten bleiben.
- Es gibt keine Einschränkungen durch Fluglärm.

HÖRGERTSHAUSEN

- Die Gemeinde ist als Wohnstandort für Flughafenbeschäftigte schon nicht mehr so begehrt, weil sie relativ weit entfernt vom Flughafen und den wichtigen Verkehrsachsen (A 92, B 11 und Bahnlinie) liegt. Der Bahnhof Moosburg liegt in 11 km Entfernung.
- Die Gemeinde macht aktive Grundstückspolitik und Baulanderschließung.
- Im Bereich der Infrastruktur sind derzeit keine Investitionen erforderlich, dies wirkt sich auch auf den Grundstückspreise aus (Umlegung der Folgelasten).
- Es gibt keine Einschränkungen durch Fluglärm.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

MAUERN

- Die Nachfrage nach Wohnraum in der Gemeinde wird weiterhin anhalten und durch die Entwicklung des Flughafens weiter steigen.
- Künftig will die Gemeinde aber nicht mehr so umfangreich Wohnbauflächen ausweisen, weil es sonst bald wieder Engpässe in der Infrastruktur gibt.
- Mittlerweile steigt wieder die Nachfrage nach Mietwohnungen und dichterer Bauweise, jahrelang bestand nur Nachfrage nach Einfamilienhäuser.

HÖRGERTSHAUSEN

- Auch künftig kann die Gemeinde den Umfang der Siedlungsentwicklung steuern. Die Gemeinde will den Umfang des Angebots bestimmen und auf die Infrastruktur ausrichten (Abstimmen auf die gemeindliche Gesamtentwicklung).

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

IN ALLEN 4 GEMEINDEN DER VG:

- In den Gemeinden ist ein relativ großes Potential an Baulücken vorhanden.
- Die Lenkungsmöglichkeiten der Gemeinden sind bei Baulücken nach § 34 BauGB aber im Vergleich zu den Neuausweisungen sehr beschränkt.
- Der Dachgeschossausbau ist derzeit nicht ausreichen attraktiv (zur Goldgräberzeit Mietpreise bis zu 18 DM/qm, derzeit aber nur ca. 10 DM/qm).
- Der Umfang der Verdichtung ist abhängig vom Markt und der Nachfrage.
- Es gibt zwar umfangreiches Potential im Bereich der Umstrukturierung der landwirtschaftlichen Betriebe. Für Wohnnutzung fehlt den Landwirten aber meist das Kapital (erforderliche Umbau- oder Neubaumaßnahmen). Die Ertragsaussichten durch Vermietung reichen für derartig umfangreiche Investitionen derzeit nicht aus.

- Die Landwirte vermieten meist ihre Gebäude für gewerbliche Nutzung (ohne offizielle Nutzungsänderung). Die Erweiterungsmöglichkeiten dieser gewerblichen Betriebe sind aber dann meist erschwert (nach 35 § BauGB). Der Gesetzgeber müsste flexibler reagieren. Derzeit erfolgen meist „illegale" Nutzungsänderungen. Wenn die Gemeinde derartige Entwicklung von ehemals landwirtschaftlichen Betrieben unterstützt, müssten solche Nutzungsänderungen erleichtert werden.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

WANG

- Der größte Investitionsbedarf bestand im Bereich der technischen Infrastruktur: bis 1990 gab es noch keinen Kanalanschluss.
- Durch den Verkauf der gemeindeeigenen Baugrundstücke konnten z.T. diese Investitionen erst ermöglicht werden.
- Durch den Zuzug, aber auch durch den allgemeinen gesellschaftlichen Wandel steigen die Anforderungen an die Gemeinden bzgl. der Infrastruktur (v.a. im Bereich der Kinderbetreuung und des Freizeitangebots).

GAMMELSDORF

- Durch das gemäßigte Wachstum entstanden keine großen Anforderungen im Bereich der Infrastruktur. Es war auch kein großer Nachholbedarf entstanden. Die Infrastruktur kann als „konstant ausreichend" bezeichnet werden.

MAUERN

- Durch das Bevölkerungswachstum sind hohe Investitionen in die Infrastruktur erforderlich.
- Es entstand ein enormer Nachholbedarf bei der Infrastruktur: z.B. neue Grundschule mit Hort (Modellcharakter, sehr große Nachfrage von Kindern anderer Gemeinden) oder die neue Mehrzweckhalle.
- Die Finanzierung dieser Infrastrukturmaßnahmen wurde überwiegend durch den Verkauf von Baugrundstücken möglich.
- Derzeit sind alle wichtigen Einrichtungen vorhanden und werden gut angenommen.
- Durch den Zuzug aber auch durch den allgemeinen gesellschaftlichen Wandel steigen die Anforderungen an die Gemeinden bzgl. der Infrastruktur (v.a. im Bereich der Kinderbetreuung, des Freizeitangebots).
- In den ländlichen Gemeinden besteht der Vorteil, dass viele Tätigkeiten ehrenamtlich durch die Bürger selbst ausgeführt werden. Dadurch kann die Gemeinde deutlich Kosten sparen.

HÖRGERTSHAUSEN

- Für die Infrastruktur sind keine besonders hohen Aufwendungen erforderlich gewesen.
- In den ländlichen Gemeinden besteht der Vorteil, dass viele Tätigkeiten ehrenamtlich durch die Bürger selbst ausgeführt werden. Oft zahlt die Gemeinde nur die Materialkosten, die Baumaßnahmen werden z.B. durch die Mitglieder des Sportvereins selbst ausgeführt.

- Das Anspruchsdenken der Bevölkerung bzgl. der Infrastruktur nimmt aber zu, dadurch steigen auch die Ausgaben für die Gemeinden.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

IN ALLEN 4 GEMEINDEN DER VG:

- Die Gemeinden sind attraktive Wohnstandorte, aber keine Gewerbestandorte.
- Ein hoher Anteil der berufstätigen Bevölkerung pendelt aus. Die Pendlerströme sind überwiegend in den Raum München gerichtet (mittels IV und ÖPNV), z.T. auch nach Freising und Moosburg.
- Die Gemeinden sind an zusätzlichen Arbeitsplätzen in ihren Gemeinden interessiert.
- Die schlechte verkehrliche Anbindung erschwert aber die gewerbliche Entwicklung der Gemeinden im nördlichen Landkreis Freisings.
- Jede Gemeinde hat ein Gewerbegebiet ausgewiesen, es ist ein gewisses Überangebot ist entstanden. Die einheimischen Handwerksbetriebe benötigen häufig keine Gewerbegebiet, sondern haben ihren Betrieb in den landwirtschaftlichen Hofstellen und im Ortsbereich.
- Die Vollbeschäftigung im Landkreis wirkt sich z.T. negativ auf die kleineren Handwerksbetriebe aus (Lohnniveau ist nach München ausgerichtet, Flughafen ist sehr attraktiver Konkurrent als Arbeitgeber. Spannungsfeld: Oberbayern – Niederbayern, weil Niederbayern ein niedrigeres Lohnniveau hat und nicht immer längere Anfahrtszeiten).

HÖRGERTSHAUSEN

- Im Gewerbegebiet siedeln sich nur einheimische Betriebe an, die Erweiterungs- und Aussiedlungsbedarf haben.
- Es gibt keine flughafenbedingte Ansiedlung.
- Ein negativer Standortfaktor ist das Probleme: Bahnübergang in Moosburg.
  Ein Gewerbebetrieb mit 150 Arbeitsplätzen war an Flächen interessiert, hat sich aber dann in Bruckberg angesiedelt wegen der schlechten Verkehrsanbindung.

WANG

- Das Gewerbegebiet Spörerau verfügt über einen Autobahnanschluss (gute verkehrliche Anbindung) und die Grundstückspreise sind im Verhältnis günstig (250 DM/qm). Dennoch ist die Nachfrage und Vermarktung diesen Gewerbeflächen schlecht.
  Etwas ungünstig für die Vermarktung erwies sich auch, dass die Flächen bereits in der Planungsphase auf dem Markt angeboten wurden. Die Planungsphase benötigte 7 Jahre. In letzter Zeit gab es diverse Investorenangebote aus dem Freizeitbereich. Bisher haben sich einige kleinere Betriebe angesiedelt und eine Tankstelle.
- Die Betriebe von außen suchen vor allen auch die Nähe zu München (Image). Solange in diesem Raum zwischen München und Flughafen noch Flächen vorhanden sind, wird sich diese Tendenz nicht ändern. Durch günstige Bodenpreise kann man aber versuchen Betriebe in diesen Raum zu ziehen. Die A 92 kann das Arbeitskräftepotential Bayerischer Wald bis nach Osteuropa künftig erschließen.
- Die Randlage in der Region Oberbayern und die entsprechenden planerischen Vorgaben werden im Vergleich zur Genehmigungspraxis im benachbarten Niederbayern als Benachteiligung empfunden.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

WANG

- Wohnbauflächen (freier Markt): 280-290 DM/qm (erschlossen)
- Wohnbauflächen (Einheimischenbaugebiet): 235 DM/qm (erschlossen)
- Gewerbeflächen: 250 DM/qm (erschlossen)

GAMMELSDORF

- Wohnbauflächen: 220 DM/qm (inkl.)

MAUERN

- In Mauern sind die Wohnbauflächen innerhalb der VG am teuersten, weil dort auch die attraktivste Infrastruktur vorhanden ist.

HÖRGERTSHAUSEN

- Wohnbauflächen: 150 DM/qm (voll erschlossen)
  günstigster Bodenpreis, weil kaum Kosten für die Infrastruktur umgelegt werden müssen.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

IN ALLEN 4 GEMEINDEN DER VG:

- Das Gewerbesteueraufkommen verschlechtert sich wegen der Veränderungen in der Steuerpolitik.
- Beteiligung aus der Einkommenssteuer ist in den letzten Jahren deutlich angestiegen, aber hinkt immer einige Jahre hinterher. Dies ist bedingt durch die Einwohnerzunahme und die Zunahme an Besserverdienenden, aber auch durch die Veränderungen in der Steuerpolitik.

GAMMELSDORF

- Anfang der 90er Jahre kam es zu einem enormen Einbruch in der Gewerbesteuer durch den Wegfall von Südchemie.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

IN ALLEN 4 GEMEINDEN DER VG:

- Durch die aktive Grundstückspolitik und die Beteiligung am Grundstücksmarkt können Einnahmen zusätzlich zum Steueraufkommen erzielt werden. Durch den Verkauf der Bauflächen und die steigende Einkommensteuerbeteiligung können die zahlreichen Infrastrukturmaßnahmen finanziert werden.
- Der Baulandverkauf und die Bauflächenausweisungen sind auf die Infrastrukturmaßnahmen abgestimmt. Nur mit dem Steueraufkommen kann die Infrastruktur allein nicht mehr aufrechterhalten werden.

Verkehr

IN ALLEN 4 GEMEINDEN DER VG:

- Das Hauptproblem für die gemeindlichen Entwicklungen stellt die schlechte verkehrliche Anbindung dar.
- Der Ausbauzustand der St 2085 ist dringend zu verbessern.
- Im Bereich Niederndorf besteht ein einschwieriger Engpass (Ortsdurchfahrt) im Bereich St 2085.
- Eine Umgehung für Mauern wäre wünschenswert.
- Der alte Problembereich des Bahnübergangs in Moosburg (Baywa-Unterführung) muss verbessert werden. Dieses Nadelöhr erschwert auch deutlich die Anbindung an die B 11 und die A 92.
- Die Westumgehung von Moosburg ist unabdingbar.
- Ein Geh- und Radweg nach Moosburg wäre dringend erforderlich entlang der St 2085.
- Wegen dem Nadelöhr Moosburg gibt es viel Schleichverkehr auf den Gemeindeverbindungsstraßen und z.T. auch Verkehrsbelastungen in den Siedlungsbereichen.
- Auch der Anschluss in Richtung Landshut müsste verbessert werden (ohne durch das Stadtgebiet Moosburg fahren zu müssen). Bezüglich Einkaufen, Versorgung und Freizeitangebot ist Landshut für die Gemeinde bedeutsamer als Freising.
- Das Freizeitzentrum Isarkies (Aquapark) an der B 11 verursacht im Bereich der B 11 an schönen Tagen und Wochenenden größere Verkehrsprobleme (Zufahrt zum Erholungsgebiet befindet sich gegenüber der Zufahrt zum Gewerbegebiet Spörerau). Eine Ampelanlage ist geplant.
- Der Ortsbereich Gammelsdorf und Mauern wird durch den Schwerlastverkehr stark belastet (schlechter Ausbauzustand der St 2085 in Mauern, 10% des Verkehrs in Gammelsdorf ist Schwerlastverkehr). Dieser Schwerlastverkehr ist z.T. bedingt durch den Bentonit- und Kiesabbau.
- Moosburg ist ein wichtiger Bahnhaltepunkt für die Pendler nach Freising und München. Die Kapazitäten des dort vorhandenen P + R-Parkplatzes reichen nicht aus.
- Durch die Buslinien des Landkreises ist zwar ein Grundangebot an ÖPNV vorhanden, die Qualität ist aber bzgl. der Fahrzeiten sehr eingeschränkt. Verbesserungsmöglichkeiten für ländliche Gemeinden sind aber nicht finanzierbar. Wegen des schlechten Angebots gibt es natürlich auch wenig Benutzer.
- Die VG verfügt über ein Verkehrszählgerät und stellt dem Büro Transver die Zahlen zur Verfügung.

Resumée und Handlungsbedarf

WANG

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Wang „ob es ein Segen war kann ich nicht nachprüfen".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Wang mit „Bedenken, ob der Landkreise Freising dem prognostiziertem Wachstum stand hält. Wie viele Einwohner und Arbeitsplätze verträgt der Landkreis?"

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Im Verkehrsbereich. Der Ausbau der Staatsstraße St 2085, die Verbesserung des Problembereichs Bahnübergang in Moosburg und der Bau eines Geh- und Radwegs nach Moosburg ist dringend erforderlich."

GAMMELSDORF

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Gammelsdorf „bisher ohne deutliche Auswirkungen".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Gammelsdorf mit „ wir erwarten ein kleines Wachstum."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Im Verkehrsbereich. Vor allem muss eine verbesserte Anbindung nach Moosburg und damit auch an die Entwicklungsachse A 92 und B 11 erfolgen."

MAUERN

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Mauern „über wiegend positiv mit all seinen Nachteilen. Die neuen Arbeitsplätze sind positiv für die Bevölkerung. Auch bzgl. des Baulandverkaufs ".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Mauern mit „künftig muss man die Gesamtentwicklung des Landkreises im Auge haben, damit das Positive weiterhin überwiegt und nicht nur Nachteile und Belastungen entstehen."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Deutlich im Verkehrsbereich. Aus der Sicht der Gemeinde Wang ist natürlich der Ausbau der Staatstraße, der Bahnübergang und die Westumgehung Moosburgs sowie der Radweg nach Moosburg das Vordringlichste."

HÖRGERTSHAUSEN

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Hörgertshausen „über wiegend positiv, wegen der Arbeitsplätze für die Bevölkerung".
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Hörgertshausen mit „ nicht negativ. Die Gemeinde macht weiter mit dem organischen Wachstum."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Im Verkehrsbereich, insbesondere ist der Ausbau der Staatsstraße und die Problematik Moosburg- Bahnübergang ist zu lösen."

Gemeinde Walpertskirchen

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	1.823
SV Beschäftigte (2000):	163
Flughafenbeschäftigte (2000):	57

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Stetige und hohe Nachfrage nach Wohnbauland, aber gesteuertes Wachstum durch die Gemeinde mit Hilfe des Einheimischenmodells.
- Der Zuzug von außen erfolgt v.a. in den Wohnungen, die von den Einheimischen freigemacht werden, wenn diese im Rahmen des Einheimischenmodells zu Wohneigentum kommen.
- Die Bevölkerungszunahme verstärkt den Anteil der jüngeren Bevölkerung.
- Der Umfang des Wachstums wird von der Gemeinde auch im Hinblick auf die Infrastrukturkosten bewusst gesteuert.
- Die Integration der zuziehenden Bevölkerung erfolgt v.a. durch die Vereine; das Gemeindeleben ist durch das dosierte Wachstum noch intakt.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Nachfrage wird wohl künftig anhalten. Der Gemeinderat verfolgt aber konsequent die Politik der Einheimischenbaugebiete.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Derzeit ist ein Baugebiet mit 50 Parzellen verfügbar (Bebauungsplan rechtskräftig). Die Realisierung soll aber in Abschnitten erfolgen (Verkauf der Grundstücke im Rahmen des Einheimischen-Modells). Darüber hinaus ist als langfristige Reserve noch ein Baugebiet mit 19 Parzellen verfügbar (Bebauungsplan vorhanden).
- Das Einheimischenmodell: der Grundstückseigentümer darf 35 % der Fläche frei verkaufen, 65 % wird über das Einheimischenmodell veräußert.
- Schwerpunkt der Wohnform liegt im Bereich der Einfamilienhäuser mit einer zweiten zulässigen Wohneinheiten sowie einigen Doppelhäusern.
- Einschränkungen durch Fluglärm gibt es offiziell nicht. Die Änderungen der Anflugrouten vor ein paar Monaten (Umstellung von Funkfeuer auf GPS) führten aber zu verstärkten Beschwerden in der Bevölkerung.
- Deutliche Tendenz zu kleineren Grundstücken wegen der erhöhten Grundstückspreise. Deshalb wurde im Jahr 2000 eine Satzung zur Grundstücksteilung erlassen um somit Einfluss auf Mindestgrundstücksgrößen zu haben. Die Grundstücksgrößen bei Einfamilienhäuser betragen ca. 500 – 600 qm.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Belastungen durch den zunehmenden Flugverkehr werden wohl größer werden.
- Sowohl der Umfang des Wachstums als auch die Art und das Maß der Bebauung (z.B. Mindestgrundstücksgrößen) muss durch die Gemeinde gesteuert werden, um den Charakter der Gemeinde zu erhalten.

2b. Hat eine Innenentwicklung/Nachverdichtung stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- In den alten Baugebieten findet Nachverdichtung z.B. durch Dachgeschossausbau oder Aufstockung statt (zusätzliche Wohneinheit).
- Zum Teil sind auch Grundstücke mit Größen von 1.000 – 1.200 qm vorhanden, wo z.T. jetzt ein zweites Gebäude errichtet wird.
- Im Jahr 2000 gab es 115 Bauanträge und Nutzungsänderungen.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Weiterhin ist mit Nachfrage und Potential für die Nachverdichtung zu rechnen.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde / Stadt zugekommen und wenn ja, welche?

- Die finanzielle Situation ist wegen hoher Investitionen im Infrastrukturbereich angespannt: Kanal, neue Kläranlage und neuer Aufbau der Wasserversorgung in der Vergangenheit.
- Dadurch passt die Infrastruktur nun weitgehend, auch die Grundversorgung ist gewährleistet.
- Künftig ist mit Infrastrukturausgaben im Bereich des Kindergartens zu rechnen – bei dem jetzigen Wachstum aber wahrscheinlich ausreichend.
- Die Forderungen der Bevölkerung an die gemeindliche Infrastruktur verstärken und verändern sich: Ganztagsbetreuung im Kindergarten, Straßenausbau etc..

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbe-Entwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die bisherige gewerbliche Entwicklung ist eher schlecht.
- Die Gewerbestruktur besteht vor allem aus kleineren Handwerksbetrieben.
- Der Verkauf der Gewerbeflächen (3 Parzellen) gestaltet sich schwierig, v.a. wegen der verkehrlich ungünstigen Lage und evtl. auch wegen zu hoher Grundstückspreise.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Auch künftig wird sich die Situation der gewerblichen Entwicklung nicht deutlich verbessern. Tendenz: attraktiver Wohnstandort aber kein Gewerbestandort.

5. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Durch den Zuzug wohlhabender Bevölkerung wird der Anteil aus der Einkommensteuer größer.
- Die Gewerbesteuer ist gering: 200.000 DM bis 300.000 DM Gewerbesteuer im Jahr.

5a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Derzeit konsolidiert sich die finanzielle Situation. Die Infrastrukturausgaben der Vergangenheit waren unabhängig vom Flughafen notwendig, aber langfristig stoßen diese auch wieder an ihre Grenzen.

5b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die nächsten 10 Jahre wird es bezüglich der Infrastruktur noch gut gehen. Die Entwicklung der Steuereinnahmen ist aber schwierig einzuschätzen.

Verkehr

- Enorme Belastungen durch Berufsverkehr; das Verkehrsaufkommen ist stark gestiegen (ED 4 und ED 14).
- Der Ausbau der A 94 wird den Raum hoffentlich verkehrliche Entlastung bringen.
- Die Bahnlinie (München-Mühldorf) prägt die bauliche Struktur des Ortes und die Bahnanbindung erhöht die Attraktivität des Wohnstandortes.
- Die Bahnanbindung von Walpertskirchen ist aber deutlich schlechter als in Hörlkofen (Stunden-Takt der Verbindung München-Mühldorf, zweigleisiger Ausbau war geplant), Wunsch nach Stunden-Takt wie in Hörlkofen, Angst vor der Schließung des Bahnhaltepunktes.
- Die Bahnverbindung soll in den MVV-Tarif aufgenommen werden.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Walpertskirchen „Vor- und Nachteil: Arbeitsmarktpolitisch ein Vorteil für die Bevölkerung, für die ortsansässige Handwerksbetriebe aber eher ein Nachteil, da der Verlust von qualifizierten Arbeitskräften droht. Insgesamt aber eher ein Vorteil."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde mit „etwas Sorge. Man muss in Zukunft stärker auf die Gemeinden zugehen und mehr Rücksicht auf deren Entwicklung nehmen."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Im Bereich des Verkehrs und der verbesserten verkehrlichen Erschließung des Flughafens sowie in der Beibehaltung der Nachtflugregelung."

Gemeinde Wartenberg

VG Wartenberg

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	KIZ
Einwohner (2000):	4.356
SV Beschäftigte (2000):	845
Flughafenbeschäftigte (2000):	259

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Der Anstieg der Bevölkerungszahlen ist eine Folge erhöhten Zuzugs.
- Anfangs nach Inbetriebnahme des Flughafens sind vermehrt Singles zugezogen, da die Lufthansa Apartments für ihre Beschäftigten angemietet hatte. Dies hat sich aber im Laufe der Zeit ausgeglichen.
- Insgesamt hat im Vorfeld der Inbetriebnahme eine Explosion von Baulandnachfrage, Preisen und Bevölkerung stattgefunden, im Laufe der Zeit ist aber eine Normalisierung auf erhöhtem Niveau erfolgt.
- Die Integration der Neubürger ist unproblematisch. Es ist eine hohe Beteiligung an kulturellen Angeboten zu beobachten.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde kritisiert, dass die im Regionalplan festgelegten Ziele nur von wenigen beachtet werden und dass umfangreiche Wohnbauland und Gewerbeausweisungen auch in kleinen, nicht-zentralen Gemeinden stattfinden.
- Wartenberg ist entsprechend den Zielen des Regionalplans als Kleinzentrum im nördlichen Landkreis Erding für die Versorgung der Bevölkerung auch über die Gemeindegrenzen hinaus verantwortlich und will diese Funktion auch wahrnehmen.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde hat die Empfehlungen von Fachstellen, z.B. dem Regionalen Planungsverband, das Augenmerk auf Wohnen zu legen, berücksichtigt und versucht, zwischen restriktiven Maßnahmen und Euphorie einen eigenen Weg zu finden.
- Die Gemeinde hat Baugebiete in einem eher bescheidenen Umfang ausgewiesen, so dass die Infrastruktur den Zuzug bzw. das Wachstum verkraften konnte.
- Die Baugebiete wurden sowohl für den freien Markt als auch im Einheimischenmodell realisiert.
- Eine deutliche Folge des Flughafens war der Mietwohnungsbau in Form von vermieteten Eigentumswohnungen, den es bis dahin gar nicht gab.
- Beim Mietwohnungsbau gab es einen gewissen Boom im Vorfeld der Inbetriebnahme, dann eine Phase der Flaute mit Überkapazitäten. Seit ca. zwei Jahren ist wieder ein Anstieg der Nachfrage zu beobachten mit der Folge, dass jetzt ein Investor in Wartenberg wieder Eigentumswohnungen baut.

- Als Folge der allgemeinen Veränderung der Wohnkultur ist eine deutliche Vergrößerung der Wohnflächen in den Neubaugebieten (Einfamilienhausgebiete) erkennbar.
- Bei Investoren von Eigentumswohnungen ist eine Tendenz zu Kleinwohnungen für Singles zu beobachte. Die Gemeinde steuert dem aber entgegen in Richtung größere Wohnungen.
- Die Bebauung reicht zum Teil bis zu E + 2 + D, was einem kleinstädtischer Charakter entspricht.
- Es gibt eine Tendenz der Nachfrage von Einzelhäusern zu Doppelhäusern und auch Reihenhäusern. Es besteht zwar nach wie vor vorhandenem Wunsch nach Einzelhäusern, diese aber können nicht mehr bezahlt werden.
- Fluglärm ist in den Ortsteilen, die innerhalb des Nachtflugschutzgebiets liegen, von Bedeutung (Pesenlern und einige Weilern). Im südlichen Bereich Wartenbergs besteht eine Lärmbelästigung aufgrund des Hanges, im Hauptort und im Norden des Gemeindegebietes nur bei Nichteinhaltung von vorgeschriebenen Flugrouten. Allerdings stellt der Fluglärm keine Restriktionen für die gemeindliche Entwicklung dar.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Gemeinde erwartet und möchte ein weiteres Wachstum, u.a. um die Bedeutung als Kleinzentrum gegenüber anderen ebenfalls wachsenden Gemeinden zu erhalten.
- Zu diesem Zweck werden zur Zeit neue Wohngebiete ausgewiesen bzw. realisiert. Ein Baugebiet mit ca. 60-70 WE wird zur Zeit erschlossen.
- Auch bei neuen Wohngebieten sind Teilbereiche Einheimischenbauland.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Die Innenentwicklung hat eine große Rolle gespielt, es hat viele Baulückenschließungen gegeben (rd. 10 Anträge pro Jahr).
- Es gibt Wünsche in Bezug auf eine Nachverdichtung auch in den kleineren Ortschaften bzw. den Wunsch nach Umnutzung nach Aufgabe der Landwirtschaft. Die Gemeinde steuert dies über Entwicklungssatzungen, die sie gerne weniger restriktiv handhaben würde als die Genehmigungsbehörde.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Baulückenschließungen würde es nach wie vor geben, da nach wie vor Anfragen von Bauträgern vorliegen, allerdings gibt es kein Baulückenpotential mehr.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Die Gemeinde hat versucht, auch bei flughafenbedingtem Siedlungsdruck das Bevölkerungswachstum und den Infrastrukturbedarf aufeinander abzustimmen.
- Die Gemeinde war bestrebt, der zuziehenden Bevölkerung möglichst viele Angebote, z.B. Hort, kulturelle Angebote, zu machen.
- Die Versorgungssituation mit Handel und Dienstleistungen am Ort ist gut und soll gestärkt werden. Die Gemeinde möchte ihre Stellung als zentraler Ort gegenüber anderen Gemeinden wahrnehmen.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Infrastrukturkapazitäten sind zur Zeit ausreichend, etwa in Bezug auf Kindergarten-, Hort-, Grund- und Hauptschulplätze.
- Aufgrund neuer Baugebiete aber voraussichtlich Erweiterungsbedarf bei Kindergarten und Hort.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Gemeinde hat nach eigener Ansicht, unter anderem aufgrund von Empfehlungen von Fachstellen, zu wenig Gewerbegebiete ausgewiesen.
- Die Gemeinde empfindet ein Ungleichgewicht zwischen Wohn- und Gewerbeentwicklung und verzeichnet einen hohen Auspendlerüberschuss. Dieses möchte sie ändern.
- Es besteht Nachfrage nach gewerblichen Flächen von Betrieben unterschiedlicher Branchen, z.B. Produzierendes Gewerbe, Handwerk.
- Die schlechte Autobahnanbindung über die ST 2085 wird als negativ für die Gewerbeentwicklung in Wartenberg gesehen.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Gemeinde hofft, dass ein geplantes Gewerbegebiet in Thenn realisiert werden kann und dass sich Firmen ansiedeln.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Es hat ein starker Anstieg der Immobilienpreise in der Endphase des Flughafenbaus stattgefunden. Nach erfolgten Baulandausweisungen erfolgte eine Entspannung der Preissituation, aber insgesamt auf einem erhöhten Niveau.
- Wohnbauland auf dem freien Markt:
  im Ortsinneren von Wartenberg: ca. 450 DM/qm (erschlossen)
  in Spitzenlagen: bis zu 850 DM/qm (erschlossen)
- Wohnbauland im Einheimischenmodell: ca. 350 DM/qm (erschlossen)
- Gewerbliches Bauland: ca. 100-160 DM/qm (erschlossen)
  für örtliche Betriebe in den vorhandenen Gebieten, beim geplanten neuen Baugebiet sind die Preise noch offen, die Gemeinde wird jedoch die Flächen selbst erwerben.
- Mietniveau bei Neubauwohnungen: ca. 10-12 DM/qm

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- In der Tendenz werden die Preise eher gleich bleiben.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer ist aufgrund des Bevölkerungswachstums angestiegen.
- Die Gewerbesteuereinnahmen waren zeitweise sehr hoch, sind jetzt aber sinkend bzw. auf niedrigem Niveau.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Die derzeitige Situation ist gut und die Gemeinde ist in der Lage, die Infrastrukturangebote zu machen, die die Bevölkerung braucht.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der finanzieller Spielraum hängt nicht nur von der Gemeinde selbst ab, sondern auch von Aufgaben, die auf sie verlagert werden wie z.B. Sozialarbeit an Schulen. Die derzeit positive Situation kann sich zum negativen verändern, wenn in dieser Hinsicht den Gemeinden mehr abverlangt wird.

Verkehr

- Der Flughafen hat keine Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsströme in Wartenberg gehabt, obwohl Befürchtungen auf erhöhten Durchgangsverkehr aus dem östlichen Landkreis Erding bestanden.
- Hauptproblem ist der schlechte Ausbauzustand der St 2085 im Bereich Langenpreising als Autobahnzubringer zur A 92.
- Eine geplante Verbindung zum Flughafen entlang des mittleren Isarkanals wurde nicht realisiert.
- Der ÖPNV hat sich in den letzten Jahren sehr verbessert- Das Grundangebot ist gut, es besteht eine Busverbindung zur S-Bahn in Erding (außer am Wochenende) sowie die Rufbusanbindung.
- Es besteht eine Direktverbindung zum Flughafen durch die Fa. Scharf.
- Die Gemeinde ist sich darüber im klaren, dass weitere Verbesserungen wirtschaftlich nicht realisierbar sind.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Wartenberg "zunächst ein Alptraum." Es gab Befürchtungen hinsichtlich der Infrastruktur und des Verkehrs, die sich dann aber als unbegründet herausgestellt haben. „Wir haben uns arrangiert in der Hoffnung, dass weiterhin die Flugrouten eingehalten werden und die Nachtruhe gewährleistet ist."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Wartenberg "im Prinzip positiv, denn durch das Wachstum an Bevölkerung haben wir auch vermehrt Möglichkeiten, der Bevölkerung etwas zu bieten."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„In der Unterstützung der zentralen Orte (durch Regionalen Planungsverband, das Straßenbauamt, das Kultusministerium, das Finanzministerium etc.)."

Gemeinde Wolfersdorf

VG Zolling

Landkreis:	Freising
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	2.202
SV Beschäftigte (2000):	186
Flughafenbeschäftigte (2000):	k.A.

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Der Flughafen hat Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung gehabt. Es hat ein Bevölkerungswachstum stattgefunden, allerdings in moderatem Umfang.
- Der Zuzug erfolgte oft durch junge Familien.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Ein weiteres Bevölkerungswachstum soll ähnlich wie in der Vergangenheit langsam erfolgen.
- Es wird erwartet, dass der hohe Anteil junger Menschen auch in Zukunft bleiben wird.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Wolfersdorf war schon immer wegen der ländlichen Umgebung und der landschaftlichen Qualitäten sehr attraktiv als Wohnstandort.
- Die Gemeinde hat Ende der 80er/Anfang der 90er Jahre mehrere Wohngebiete ausgewiesen.
- Die Gemeinde hat alle Baugebiete als Einheimischenbaugebiete entwickelt. Der Mindestanteil der Gemeinde am Nettobauland beträgt 50 %.
- Es ist Nachfrage nach Einheimischenbauland vorhanden. Voraussetzung für die Berechtigung ist eine Wohndauer von mindestens 5 Jahren am Ort.
- Es ist eine Tendenz zu kleineren Grundstücken zu beobachten, freistehende Häuser haben aber immer noch Grundstücke von rd. 600-700 qm.
- Wohnungsbau erfolgt meist in Form großer Wohnungen. Zuziehende wohnen oft zur Miete.
- Es ist zwar Fluglärm vorhanden, er bedeutet aber keine Einschränkung für die Entwicklung. Früher war Wolfersdorf von Bundeswehrtiefflügen betroffen.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde möchte nicht stark wachsen. Es gibt aber keine anvisierte Zielgröße für die Entwicklung.
- Neue Flächenausweisungen sollen sehr behutsam erfolgen.

- Auch künftig sollen alle Baugebiete als Einheimischenbaugebiete entwickelt werden. Die Gemeinde erwägt, die Mindestwohndauer für die Berechtigung anzuheben.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Es ist eine Tendenz zur Nachverdichtung im Bereich Dachgeschossausbau erkennbar.
- Nachverdichtung findet eher nur in Form der Eigentumsbildung für Familienmitglieder statt und nicht als Mietwohnungsbau.
- Baulückenschließungen finden ebenfalls statt, aber in geringem Umfang.
- Die Umnutzung landwirtschaftlicher Hofstellen spielt heute noch keine große Rolle.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Umnutzung landwirtschaftlicher Hofstellen in den kleinen Ortsteilen wird aufgrund von Generationswechseln künftig Handlungsbedarf hervorrufen.
- Es besteht die Befürchtung, dass bei einer Umwandlung in Wohnungen der dörfliche Charakter verloren geht.
- Bedarf zur Steuerung der Innenentwicklung/Nachverdichtung wird noch nicht gesehen.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Durch die Veränderung der Bevölkerungsstruktur und erhöhte Kinderzahlen war 1985 und 1997 eine Erweiterung der Grundschule erforderlich. Die Kapazität ist auch künftig ausreichend.
- 1991 erfolgte der Bau eines eigenen zweigruppigen Kindergartens.
- Ein Ausbau der Schulsportanlagen ist geplant.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Voraussichtlich in den nächsten Jahren ist eine Erweiterung der Kläranlage von derzeit 2.000 auf dann 3.000 EWG geplant.
- Eine Kindergartenerweiterung für eine dritte Gruppe ist im nächsten Jahr geplant, die Kapazität ist dann für die nächsten Jahre ausreichend.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Der Flughafen hat keine Auswirkungen auf die gewerbliche Entwicklung gehabt.
- Das vorhandene Gewerbe besteht aus mehreren kleinen Handwerksbetrieben und einer Ziegelei.
- Ein Arbeitsplatzzuwachs ist innerhalb des örtlichen Gewerbes bzw. durch Neugründungen aus dem Ort erfolgt.
- Eine Nachfrage nach Gewerbeflächen von außen ist nicht vorhanden.
- Die Gemeinde hat kein eigenes Gewerbegebiet, unterstützt aber örtliche Betriebe bei Erweiterung oder Verlagerung durch entsprechende Ausweisungen.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Gemeinde hätte durchaus Interesse an weiteren Gewerbebetrieben, hat jedoch keine Flächen, wo diese untergebracht werden könnten. Ein eigenes Gewerbegebiet ist aber wegen der schwierigen Topographie und Verkehrsanbindung nicht vorgesehen.
- Gemeinde würde eher eine Umnutzung von landwirtschaftlichen Hofstellen für gewerbliche Zwecke unterstützen.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Es ist ein deutlicher Preisanstieg bei Wohnbauland seit etwa Mitte der 80er Jahre zu beobachten.
- Wohnbauland auf dem freien Markt
  im Hauptort: ca. 400 - 430 DM/qm (erschlossen)
  in den Ortschaften: ca. 200 - 220 DM/qm (erschlossen)
- Wohnbauland im Einheimischenmodell: ca. 260 - 270 DM/qm (erschlossen)
- Wohnungsmieten: ca. 10-13 DM/qm

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer ist aufgrund des Bevölkerungswachstums angestiegen.
- Die Gewerbesteuereinnahmen sind schwankend (rd. 600.000 - 700.000 DM in guten Jahren, rd. 200.000 bis 300.000 in schlechten). Die Einnahmen von den kleinen Handwerksbetrieben sind eher konstant, die des Großbetriebs eher schwankend.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der gemeindlicher Handlungsspielraum ist gering.
- Die Gemeinde hat aber Investitionen sehr "diszipliniert" und entsprechend des gemeindlichen Budgets getätigt.
- Problem ist, dass Zuschüsse zum Teil bis zu 5 Jahren zeitversetzt fließen und die Gemeinden die Infrastruktur entsprechend lange vorfinanzieren müssen.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Der Handlungsspielraum wird sich nicht verändern, da keine höheren Gewerbesteuereinnahmen erwartet werden. Allerdings steigen die Betriebskosten der Infrastruktureinrichtungen mit jeder zusätzlichen Einrichtung.

Verkehr

- Der Flughafen hat Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen durch eine Erhöhung des Durchgangsverkehrs aus dem Raum Schweitenkirchen und Au i.d. Hallertau gehabt.
- Die FS 27 wird als Ausweichstrecke parallel zur B 301 genutzt.
- Bei Stau auf der A9 fließt Umleitungsverkehr durch Wolfersdorf, vor allem durch Ober- und Unterhaindlfing (FS 16).
- Wegen des schlechten Ausbauzustands der St 2054 gibt es Ausweichverkehr von Nandlstadt Richtung Allershausen (A9) über Wolfersdorf.

- Wolfersdorf wünscht dringend eine Umfahrung Freisings, um den Stau auf der B 301 aufzulösen und Umfahrungsverkehre, die das Nadelöhr Freising umgehen wollen, zu vermeiden.
- Es hat eine Zunahme des LKW-Verkehrs durch Vergrößerung von Betrieben im Ort und in der Umgebung stattgefunden. Dies ist aber eher kleinräumiger Verkehr. Problempunkte hier sind die Ortsdurchfahrten von Ober- und Unterhaindlfing (FS 16).
- Die ÖPNV-Anbindung ist sehr schlecht, da Wolfersdorf abseits der Hauptlinie von der B 301 liegt. Es besteht nur eine Anbindung über eine Nebenbuslinie Richtung Freising. Der Wunsch nach verbesserter Anbindung nach Freising besteht nach wie vor.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Wolfersdorf "nicht notwendig."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens "wird für die Gemeinde Wolfersdorf sicher nicht von Vorteil sein, weil der Siedlungsdruck stärker wird und mehr Probleme auf die Gemeinde zukommen werden."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Das Wachstum nicht bewältigbar, besser wäre es, „eine Grenze zu ziehen, z.B. bei 30 Mio Passagieren, weil das noch eine Größenordnung ist, die die Region verträgt. Alles was darüber ist, ist für die Region schädlich. Dringender Handlungsbedarf besteht in der Verbesserung der Straßenverkehrssituation im Bereich Freising."

Gemeinde Wörth

VG Hörlkofen

Landkreis:	Erding
Zentralörtlichkeit:	-
Einwohner (2000):	4.384
SV Beschäftigte (2000):	309
Flughafenbeschäftigte (2000):	60

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Es hat ein starker Zuwachs der Bevölkerung stattgefunden, verursacht vor allem durch Zuzüge.
- In der Gemeinde leben sehr viele junge Familien.
- Es sind Unterschiede in der Stimmung zwischen den Einheimischenbaugebieten und Baugebieten mit hohem Auswärtigenanteil zu beobachten.
- Vor allem bei den Neubürgern ist ein höheres Anspruchsdenken gegenüber der Gemeinde zu beobachten.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde hat ein stärkeres Wachstum zu Beginn der 90er Jahre angenommen und wünscht nun ein eher organisches, d.h. langsames und behutsames Wachstum u.a. auch um Infrastruktureinrichtungen, z.B. die Wasserversorgung, nicht erweitern zu müssen.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Wörth hat durch Nähe zu München, zum Flughafen(umland) und zur Messe Riem und Erding sowie den S-Bahnanschluss eine hohe Qualität als Wohnstandort.
- Die Wohnbautätigkeit hat sich in den letzten 10 Jahren stark erhöht. Es sind viele, auch große Baugebiete entstanden, mit der Folge, dass Wörth eine „Schlafgemeinde“ geworden ist, deren Bürger am Flughafen und in München arbeiten.
- Die Gemeinde entwickelt Wohngebiete nur im Einheimischenmodell. Dabei werden unterschiedliche Regelungen in Bezug auf den gemeindlichen Anteil am Bauland angewendet (z.T. nur 40 %, z.T. auch deutlich höher).
- Wohnungsbau findet aber auch auf nicht-gemeindlichen Grundstücken statt. Hier sind, verstärkt seit Anfang der 90er Jahre, auch Bauträger engagiert. Zum Teil erfolgte der Bau von Mietobjekten, deren Zimmer einzeln an Flughafenbeschäftigte (Wochenendpendler) vermietet wurden. Dies hatte erhebliche Stellplatzprobleme zur Folge.
- Anfang der 90er Jahre hat verstärkt Mietwohnungsbau stattgefunden, allerdings mit Vermietungsproblemen. "Wer nach Wörth zieht, möchte eher einen Garten".
- Ein Mietwohnungsmarkt entsteht auch durch die Vermietung von Eigentumswohnungen und Eigenheimen. Mieter sind oft Interessenten für eine Teilnahme am Einheimischenmodell.

- Mietwohnungsneubau spielt heute eine eher geringe Rolle und kommt i.d.R. nur noch als Einliegerwohnung vor.
- Es besteht nach wie vor eine große Nachfrage nach Grundstücken, auch von Auswärtigen. Am meisten werden freistehende oder Doppelhäuser nachgefragt.
- Es ist ein Trend zu kleineren Grundstücken bei gleichzeitig größeren Baukörpern aufgrund der gestiegenen Bodenpreise zu beobachten. Dieser Trend besteht aber schon seit den 70er Jahren.
- Die Gemeinde wurde durch die Verlagerung des Flughafens weg von Riem vom Fluglärm entlastet.

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde ist im Wachstum begriffen und steht zwischen dem Wunsch nach einem langsamen und kontinuierlichen Wachstum und der Anforderung, den Boom mitzumachen, weil sie sonst erdrückt wird.
- Die Gemeinde will das Wachstum über die Flächennutzungsplanung stärker steuern und nur Gebiete entwickeln, auf die sie selbst Zugriff hat.
- Es sollen nur noch kleinere Baugebiete mit maximal ca. 30 Parzellen für den Einheimischenbedarf entwickelt werden.
- Eventuell ergibt sich aber eine Änderung der Ausweisungspolitik aufgrund von erforderlichen Investitionen in die Abwasserinfrastruktur in Hörlkofen.
- Entwicklungsmöglichkeiten bestehen vor allem in Wörth und Hörlkofen. In Wörth ist die Entwicklung vor allem auf den Süden/Südosten der Gemeinde begrenzt. Die Entwicklung in Wifling und Hofsinglding ist abgeschlossen.
- Es wird keine Entwicklung in den kleinen Orten im Außenbereich angestrebt.

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Die Nachverdichtung nimmt zur Zeit stark zu, in Form eines zweiten Hauses auf den großen Grundstücken der 70er Jahre Siedlungen, durch Dachgeschossausbau und durch Anbauten. Die Nachverdichtung erfolgt aber in der Regel nur für die Familienangehörigen.
- Die Umnutzung landwirtschaftlicher Anwesen zu Gewerbezwecken oder der Umbau zu Mietwohnungen nimmt zur Zeit, als Folge von Generationswechseln, zu.
- Pro Jahr gibt es ca. 30 Anträge für Nachverdichtungs- und Innenentwicklungsvorhaben.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Tendenz der Nachverdichtungen ist aufgrund der hohen Bodenpreise steigend.
- Die Gemeinde will die Nachverdichtung in kleineren Ortsteilen vermehrt über Bebauungspläne steuern.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung wurde 1994 eine Schulerweiterung in Wörth und 1995 ein weiterer gemeindlicher Kindergarten erforderlich.
- Die Anforderungen an die Infrastruktur haben sich aufgrund des gestiegenen Anspruchsdenkens erhöht (Kindergartenplatz, Schulpsychologe, etc.). Die Gemeinde richtet zur Zeit einen Schulkindergarten und Hort ein.

- Die Wasserversorgung ist auf 6.000 Einwohnerwerte (incl. Teilen von Nachbargemeinden des Zweckverbandes) ausgelegt. Dies bildet eine Art Grenze für die weitere Entwicklung.
- Die fehlende Abwasserbeseitigung in Hörlkofen ist noch eine Restriktion für dessen Entwicklung. Hier sind hohe Investitionen erforderlich.
- Sporteinrichtungen wurden bzw. werden zur Zeit erweitert.
- Einkaufsmöglichkeiten sind in Wörth stark zurückgegangen, in Hörlkofen ist die Versorgungssituation noch besser.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Da keine großen Baugebiete mehr entstehen sollen, rechnet man nicht mit weiteren Ausbauten von Kindergarten und Schule. Allerdings besteht noch Unsicherheit aufgrund der sechsstufigen Realschule.
- Gemeinde hätte noch eine Erweiterungsmöglichkeit für eine 3. Gruppe im Kindergarten.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Verlagerung des Flughafens von Riem ins Erdinger Moos hat eine Verlagerung von Betrieben und das Freiwerden von Flächen im Münchner Osten mit der Folge neuer Ansiedlungen zur Folge gehabt. Diese Entwicklung hat Wörth jedoch nicht berührt.
- Eine Gewerbeentwicklung aufgrund des Flughafens hat nicht stattgefunden.
- Die Gemeinde hat zur Zeit der Expansion eine gewerbliche Entwicklung nicht gewünscht. Man sah Wörth als Wohnstandort.
- Die Lage von Wörth - zu große Entfernung vom Flughafen, fehlende Verkehrsanbindung nach München - ist für Gewerbeansiedlungen unattraktiv.
- Die Gewerbeentwicklung ist zudem aufgrund relativ hoher Bodenpreise erschwert.
- Der Flughafen hat die Arbeitslosigkeit noch weiter verringert.
- Örtliche Gewerbebetriebe siedeln sich eher im Westen der Gemeinde an.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Gemeinde strebt vor allem Sicherung der vorhandenen Betrieben am Ort an. Dies geschieht vor allem durch die Bereitstellung von preiswertem Bauland im Bedarfsfall. Eine weitere Ansiedlung kleinerer Betriebe ist aber durchaus erwünscht.
- Die Ausweisung eines größeren Gewerbegebietes für Ansiedlungen von außen nicht vorgesehen. Es wird bei den Bodenpreisen keine Nachfrage gesehen.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Die Bodenpreise für Wohnbauland sind in den letzten 10 Jahren kontinuierlich gestiegen: von ca. 350 DM/qm auf 530 DM/qm
- Wohnbauland auf dem freien Markt: ca. 500-600 DM/qm (erschlossen), z.T. bis zu 750 DM/qm
- Wohnbauland im Einheimischenmodell: 285 DM/qm (erschlossen) mit Verpflichtung zur Eigennutzung von 60 % der Gebäudefläche für 15 Jahre

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteueranteil sowie die Grundsteuer B sind aufgrund des Bevölkerungszuwachses und der Bautätigkeit angestiegen.

- Die Gewerbesteuer ist aufgrund von Betriebsaufgaben einerseits und Betriebserweiterungen andererseits nahezu unverändert geblieben.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Die Gemeinde hat sparsam gewirtschaftet und konnte Infrastruktureinrichtungen aus Rücklagen und Zinseinnahmen finanzieren. Daher „steht die Gemeinde heute sehr gut da."

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Es sind weitere Investitionen in die Sanierung von Gemeindeverbindungsstraßen, gemeindliche Gebäuden und den weiteren Ausbau der Wasserversorgung erforderlich. Dadurch wird der Spielraum künftig eher geringer.

Verkehr

- Es ist ein starker Anstieg des Verkehrsaufkommens zu beobachten.
- Problempunkte sind die St 2080 in Wifling und die St 2331 in Hörlkofen. Hier entstehen Stauungen bei Schrankenschluss.
- Innerörtliche Problempunkte sind der Schwerlastverkehr durch Wifling (St 2080), die ED 14 (Linksabbieger) und die Belegung des Park&Ride-Platzes in Hörlkofen durch Fahrgemeinschaften.
- Die Gemeinde hat Überlegungen zur Ortsumfahrung Hörlkofen angestellt. Eine Realisierung ist eventuell im Zuge der Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs beim Bahnausbau und beim Ausbau der A 94 möglich.
- Es besteht der Wunsch, beim Bau der FTO eine Anbindung von Hofsingelding zur St 2082 herzustellen sowie zwei bis drei Querverbindungen zwischen Wörth und Neuching zu schaffen.
- Die Gemeinde würde eine Umfahrung von Moosinning (B 388) und, nach Fertigstellung der FTO, eine Abstufung der ED 5 befürworten.
- Die ÖPNV-Anbindung von Hörlkofen ist durch den S-Bahn-Anschluss (S 6, Haltepunkt St. Kolomann) gut. Die Bedienungsqualität ist aber verbesserungsbedürftig, ein zweigleisiger Ausbaus aus Sicht der Gemeinde notwendig. Wörth ist an die S-Bahn nur über Busse angebunden.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Wörth "richtungsweisend, wobei die Zusagen, die zur verkehrlichen Erschließung des Flughafens gehören, bis heute von der Staatsregierung nicht eingelöst wurden und uns außerordentliche Schwierigkeiten bereiten."
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde Wörth mit "Unbehagen, wenn ich an das Verkehrsaufkommen denke. Die bauliche Entwicklung und den Zuzug können wir in gewisser Weise steuern ... die verkehrliche Entwicklung können wir nicht selbst steuern."

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?
„Im sofortigen Ausbau der Infrastruktur für den Individualverkehr (Fertigstellung der FTO), im Ausbau der Bahn (Strecke Mühldorf / Walpertskirchen / Erding / Flughafen) und im Ausbau der S 6 (S-Bahn-Ringschluss)."

Gemeinde Zolling

Landkreis:	Freising
Zentralörtlichkeit:	KIZ
Einwohner (2000):	3.881
SV Beschäftigte (2000):	692
Flughafenbeschäftigte (2000):	111

Veränderungen durch den Flughafen - Probleme und Chancen

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

- Wie viel der Entwicklung auf den Flughafen zurückzuführen ist, ist unklar.
- Der Flughafen hat aber Siedlungsdruck verursacht.
- Zugezogene, die oftmals ein Eigenheim gekauft haben, sind z.T. einkommensstärker als die ortsansässige Bevölkerung.
- Zolling ist aufgrund seiner speziellen Infrastruktureinrichtungen (z.B. Kinderbetreuungsangebote) attraktiv als Wohnstandort für bestimmte Bevölkerungsgruppen, z.B. für Alleinerziehende, berufstätige Eltern.
- Es besteht eine „gesunde" Altersstruktur in der Gemeinde, die über die Jahre hinweg relativ gleich geblieben ist.

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Bei erneuter Baugebietsausweisung ist wieder eine Zunahme jüngerer Haushalte zu erwarten. Dies wird positiv gesehen.

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Die Wohnbauentwicklung hat nicht unmittelbar aufgrund eines flughafenbedingten Siedlungsdrucks stattgefunden, sondern ist, wenn überhaupt, eher mittelbare Folge des Flughafens.
- Es besteht Nachfrage nach attraktiven Wohnlagen mit ausreichender öffentlicher und privater Infrastruktur günstiger Verkehrsanbindung und landschaftlich attraktiver Umgebung.
- Vorrang hatte stets die Eigenbedarfsdeckung für die einheimische Bevölkerung.
- Die Gemeinde betreibt Baulandentwicklung in der Regel über Einheimischenmodelle. Es gibt keine einheitliche Handhabung hinsichtlich der Grundabtretung an die Gemeinde. Zielgröße ist etwa 50:50 Prozent. Bei gedeckter Nachfrage der Einheimischen erfolgt auch Abgabe der Grundstücke an Auswärtige.
- Es besteht eine sehr große Nachfrage nach Einzelhäusern oder maximal Doppelhäusern. In diesen Bereichen kann die Nachfrage zur Zeit nicht gedeckt werden. Reihenmittelhäuser bzw. Geschosswohnungsbau sind weniger bzw. nicht gefragt.

- Landschaftliche Gegebenheiten (Ampertal) setzen der Entwicklung Zollings enge Grenzen und lassen eine Entwicklung nur in einem engen Bereich zu. Damit ist vorgegeben, dass Zolling „nie städtisch werden" wird.
- Zum Zeitpunkt etwa der Inbetriebnahme des Flughafens gab es Versuche, höheren Geschosswohnungsbau zu realisieren.
- Investiver Wohnungsbau ist heute in Zolling durchaus vorhanden. In der Regel werden nicht mehr als 6-8 Wohneinheiten in einer Mehrfamilienhausanlage realisiert.
- Zolling spürt die Situation am Wohnungsmarkt in Freising. Wenn dort Mangel an Geschosswohnungen (Mietwohnungen/ Eigentumswohnungen) herrscht, reicht die Nachfrage bis nach Zolling. Ist in Freising ausreichend Geschosswohnungsbau vorhanden, spürt Zolling eher nur Eigenheimnachfrage.
- Eine optimale Grundstücksausnutzung, vor allem durch Dachgeschossausbau, spielt heute eine größere Rolle als noch vor 10 Jahren. Die Gemeinde spürt dies sowohl bei der Bebauungsplanung als auch im Rahmen der Nachverdichtung.
- Fluglärm ist zwar vorhanden, wird aber von der Bevölkerung mehrheitlich wohl nicht (mehr) als belästigend empfunden.
- Infolge hoher Bodenpreise besteht eine Tendenz zu geringeren Parzellengrößen, vor allem im Hauptort Zolling (freistehende Einfamilienhäuser ca. 500 qm, Doppelhäuser ca. 250 - 300 qm je Haushälfte). Beim letzten Baugebiet betrug die maximale Parzellengröße 650 qm.
- Die Entwicklung von Wohnen und Gewerbe ist eher ungleichgewichtig. Die Zahl der Einpendler hat abgenommen, die der Auspendler zugenommen.
- Eine positive Folge des Flughafens ist das Fehlen des Fluglärms von den Militärflughäfen Erding und Manching (Tiefflüge).

2a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Ziel der Gemeinde ist ein weiteres moderates Wachstum, das den Charakter des Ortes nicht verändert und seine landschaftlichen Qualitäten nicht beeinträchtigt.
- Baugebietsausweisungen im Flächennutzungsplan sind zur Zeit schwierig aufgrund der LSG-Festsetzungen und fehlender Bereitschaft der Grundeigentümer im Ortsbereich zur Veräußerung.
- Die B 301 ist für die räumliche Siedlungsentwicklung Zollings nach Westen eher problematisch.
- Geschosswohnungsbau spielt bei weiteren Planungen aufgrund fehlender Nachfrage keine Rolle

2b. Hat eine **Innenentwicklung/Nachverdichtung** stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

- Nachverdichtung findet statt, unter anderem als Folge besserer Vermietungschancen wegen (flughafenbedingter) Wohnraumnachfrage und dem Wunsch nach einer hohen Grundstücksausnutzung.
- Die Umnutzung landwirtschaftlicher Hofstellen spielt heute kaum eine Rolle, bisher besteht kein Handlungsbedarf.
- Ca. 40 Bauanträge pro Jahr betreffen Vorhaben im Innenbereich.

2c. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Umnutzung landwirtschaftlicher Hofstellen könnte aber künftig v.a. in den kleinen Ortsteilen von Bedeutung sein.
- Die Möglichkeit einer verstärkten Entwicklung in den kleinen Ortsteilen wird aufgrund des entstehenden Infrastrukturbedarfs und der Folgekosten eher problematisch gesehen.

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde zugekommen und wenn ja, welche?

- Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung wurden zahlreiche Infrastruktureinrichtungen erstellt. 1994/95 erfolgte die Inbetriebnahme eines zweiten Kindergartens, in den 90er Jahren eine Vergrößerung der Grund- und Hauptschule, der Bau einer Dreifachturnhalle, die Einrichtung eines Kinder- und Jugendhauses (mit Kindergarten, Mittagsbetreuung, Hort, Hausaufgabenhilfe), die Herstellung umfangreicher Sportanlagen durch die Vereine, die Erweiterung der Kläranlage etc.

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Anstehende Aufgaben im Bereich Infrastruktur sind die Sanierung der Gemeindehalle, die Erweiterungs- bzw. Neubaumaßnahmen bei der Regenrückhaltung, beim Feuerwehrhaus und beim Friedhof.
- Insgesamt findet eher eine Verschiebung von investiven zu erhaltenden Maßnahmen statt.

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

- Es hat keine Impulse für die gewerbliche Entwicklung durch den Flughafen gegeben.
- Die Gemeinde beobachtet einen Rückgang der Beschäftigten aufgrund von Betriebsaufgaben und Personalabbau in den vorhandenen Betrieben sowie fehlenden Neuansiedlungen trotz vorhandener Gewerbeflächen.
- Gewerbeflächenausweisungen werden nach Bedarf vorgenommen, z.B. bei Verlagerungswünschen örtlicher Betriebe.
- Die Ungleichverteilung der Gewerbeentwicklung in der Region wird vor allem unter Verkehrsaspekten für ungünstig gehalten. Es besteht der Wunsch nach einer stärkeren Dezentralisierung der gewerblichen Entwicklung.
- Verkehrsprobleme auf der B 301 und Ausbauzustand der St 2054 im Abschnitt Zolling beeinträchtigen den Standort Zolling.

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde strebt eine "gesunde Gewerbeentwicklung" an, nicht i.S. großer, Ortsbild beeinträchtigender Gewerbegebiete, sondern mittelständischer Betriebe.
- Die künftige Entwicklung wird verhalten beurteilt. Impulse entstehen möglicherweise durch eine Realisierung der Ostumfahrung Freisings.

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

- Beim Wohnbauland hat es einen sehr starken Preisanstieg von 1986/87 bis 1990/91/92 (Zeitpunkt Flughafeninbetriebnahme) gegeben. Seit der Preisspitze 1993/94 sind stagnierende bzw. leicht sinkende Preise zu beobachten.
- Die Auswirkungen des Flughafens auf die Baulandpreise werden, für die Bauwilligen, negativ gesehen.
- Der Preisanstieg hat zu hohen Preiserwartungen der Grundstückseigentümer geführt (Goldgräberstimmung), was die Realisierung von günstigen Einheimischenbaugebieten durch die Gemeinde erschwert hat. In der Hochpreisphase lagen die Preise für Wohnbaugrundstücke bei bis zu 800 DM/qm.

- Der Flughafen selbst hat für Tauschflächenbevorratung die Preise für landwirtschaftliche Flächen „nach oben getrieben".
- Wohnbauland Bodenrichtwert: 530 DM/qm (voll erschlossen)
- Wohnbauland im Einheimischenmodell: 480 DM/qm (voll erschlossen)
  Der Preis gilt für das letzte realisierte Gebiet im Hauptort Zolling. In den kleineren Ortsteilen liegen die Preise deutlich niedriger bei ca. 250 DM/qm vollerschlossen, d.h. inklusive aller Erschließungskosten wie Kanal- und Wasseranschluss.
- Grundsätzlich liegen die Baulandpreise in den kleinen Ortsteilen niedriger als im Hauptort.
- Gewerbliches Bauland: ca. 250 DM/qm (erschlossen)

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Preisentwicklung bei Wohnbauland dürfte eher stagnieren.
- Die Preisentwicklung bei Gewerbeflächen dürfte eher stagnieren bzw. leicht zurück gehen.

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

- Die Einkommensteuer ist aufgrund des Bevölkerungszuwachses und der Einkommenssteigerungen kontinuierlich angestiegen.
- Die Gewerbesteuerentwicklung ist problematisch aufgrund der Abhängigkeit von einem Großbetrieb (Kraftwerk). In der jüngeren Vergangenheit wurde hohe Gewerbesteuereinnahmen erzielt, aufgrund der Fusion („e.on") sind die künftigen Gewerbesteuereinnahmen bzw. -rückzahlungen ungewiss.
- Insgesamt sind die Gewerbesteuereinnahmen sehr schwankend.

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

- Der gemeindliche Handlungsspielraum für Investitionen ist abhängig vom Gewerbesteueraufkommen des vorhandenen Großbetriebs.

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

- Die Gemeinde erwartet vom Gesetzgeber Regelungen, damit die künftigen Gewerbesteuereinnahmen kalkulierbarer werden.

Verkehr

- Der drastische Zuwachs des Verkehrsaufkommens ist nicht allein durch den Flughafen, sondern durch die gesamte Entwicklung im Großraum München verursacht.
- Das Hauptproblem ist der Nord-Süd-Verkehr auf der B 301. Hier gibt es morgendliche Rückstaus vor Freising bis nach Zolling.
- Es ist eine östliche Ortsumfahrung von Kratzerimbach (B 301) geplant. Baubeginn ist 2002/03.
- LKW-Verkehr ist in Zolling weniger problematisch. Es ist wenig überörtlicher, sondern eher nur örtlicher Verkehr vorhanden.
- Problem ist der Ausbauzustand der St 2054 zwischen B 301 und Palzing. Ein Ausbau ist hier im Hinblick auf Natur- und Landschaftsschutz jedoch schwierig.
- Mit zunehmender Bevölkerung wurde ÖPNV-Anbindung verbessert. Die Anbindung ist heute zufriedenstellend wegen der Lage Zollings im Kreuzungsbereich

einer Nord-Süd-Linie (Mainburg/Freising) und einer Ost-West-Linie (Moosburg/ Palzing). Die Busverbindung Freising/Flughafen wurde verbessert.
- Das Holledauer Bockerl, eine Bahnlinie Freising-Attenkirchen-Nandlstadt-Au-Mainburg wurde ca. 1970 eingestellt. Eine Reaktivierung ist nicht in Sicht.
- Es besteht der dringende Wunsch nach einem Straßen-Ringerschließung um Freising.
- Es besteht der Wunsch nach einer Dezentralisierung der gewerblichen Entwicklung zur Vermeidung von Verkehr.

Resumée

- Der Flughafen München war für die Gemeinde Zolling „ein Stabilisator in der Entwicklung“ aufgrund der Entwicklung im Umfeld des Flughafens (kontinuierlich geringe Arbeitslosigkeit, kontinuierlicher Zuzug in die Gemeinde).
- Das prognostizierte Wachstum des Flughafens „sehe ich aus Sicht der Gemeinde Zolling neutral, weil ich hoffe, das wir vernünftig bleiben.“ Die Entwicklung, die der Flughafen braucht, soll man nicht dort durchführen, wo sie keinen Sinn macht. Und wenn der Norden schon kein Gewerbe bekommt, dann soll er auch nicht in der Wohnentwicklung und im Zuzug meinen, er müsste der schnellste sein. „Und ich hoffe, dass wir den Charakter unserer Dörfer nicht verändern.“

Ausblick

In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?

„In der Steuerung der gewerblichen Entwicklung im Landkreis oder auch in zwei Landkreisen in anderer Form als bisher geschehen. Statt großer zentraler Gewerbegebiete sollte durch stärkere Steuerung mehr Dezentralität entstehen. Darüber hinaus besteht Handlungsbedarf bei der Lösung der Verkehrsprobleme.“

THEMENFELDER FÜR DIE GESPRÄCHE MIT REGIONALEN AKTEUREN

VERÄNDERUNGEN DURCH DEN FLUGHAFEN - PROBLEME UND CHANCEN

Die Inbetriebnahme des Flughafens 1992 und die im Zusammenhang damit ausgelöste Entwicklung hat für Sie mehr oder weniger starke Veränderungen mit sich gebracht.
Einige sind aus Ihrer Sicht positiv, andere negativ, wieder andere eher neutral. Wir möchten im Gespräch verschiedene Themenbereiche ansprechen und Sie bitten, dazu ihre **Einschätzung** aus Ihrer Sicht zu geben.

Wir bitten Sie, in Ihren Antworten zu berücksichtigen:

- zum einen: welche Veränderungen / Entwicklungen haben stattgefunden (**Rückblick**)
- und zum anderen: welche Veränderungen / Entwicklungen erwarten Sie, wenn sich, wie prognostiziert, die Fluggastzahlen in den nächsten 15 Jahren mehr als verdoppeln und das Frachtaufkommen sich mehr als verdreifacht (**Ausblick**)

Stichworte u.a.

für die Gespräche mit den **Landräten**
- Landkreisentwicklung allgemein (Bevölkerung, Arbeitsplätze)
- Ungleichheiten in der Entwicklung der Gemeinden und ihre Folgen
- Ansprüche der Landkreisbürger
- kommunale Zusammenarbeit
- Verkehr (auch Kreisstraßenbau, ÖV)
- Soziale Infrastruktur, soweit Landkreis beteiligt ist (weiterführende Schulen, Krankenhäuser u.ä.)
- Finanzkraft (Pflicht-, freiwillige Aufgaben)

für das Gespräch mit den Vertretern des Planungsreferats **Landeshauptstadt München**
- Entwicklung der Region, der LHM (Bevölkerung, Arbeitsplätze)
- Veränderungen der Siedlungsstruktur, der Freiräume
- Attraktivität, Standortfaktoren
- Wohnungsmarkt, Arbeitsmarkt
- Verkehr
- Pendleraufkommen / Zuordnung Wohnen und Arbeiten (Harmonisierungsgebot)
- Regionale Zusammenarbeit

für die Gespräche mit den Vertretern der **Regionen**
- Regionsentwicklung allgemein (Bevölkerung, Arbeitsplätze)
- Veränderungen der Siedlungsstruktur, der Freiräume
- Attraktivität, Standortfaktoren
- Ungleichheiten in der Entwicklung von Teilräumen und ihre Folgen
- Verkehr
- Pendleraufkommen / Zuordnung Wohnen und Arbeiten (Harmonisierungsgebot)
- Regionale Zusammenarbeit

für die Gespräche mit den Vertretern der **Wirtschaft**
- Attraktivität des Flughafen-Umlandes im Verhältnis zur Region
- Veränderungen der Gewerbenachfrage/ - ansiedlung (Zahl, Umfang, Struktur)
- Arbeitsmarkt
- Wohnungsmarkt
- Verkehr

Landkreis Erding

Gespräch	am 16.07.2001
Teilnehmer:	
Herr Bauer	Landrat
Herr Thomas	Landratsamt
Herr Wilkens	PV

Allgemeine Entwicklung

Zurückblickend war damals eine der großen Sorgen gewesen, der Landkreis könne sein Gesicht verlieren. Von heute her gesehen kann die Entwicklung aber insgesamt positiv beurteilt werden. Natürlich gab es einen Bevölkerungs-Zuwachs, der sich sowohl aus Wanderungsgewinnen als auch aus Geburtenüberschüssen zusammensetzte, doch die Entwicklung war organisch.

Die Stimmungslage bei den Gemeinden kann etwa so beschrieben werden: Es gibt Gemeinden, im Westen und im Osten, die bei Ausweisungen zurückhaltend und vorsichtig vorgegangen sind. Und im Westen solche, die jetzt sagen, es reicht, wir wollen konsolidieren, haben Sorge, dass wir die Nachfolgelasten nicht bewältigen können. Und es gibt Gemeinden im Osten, die sagen, wir haben zwar bei weitem nicht so viel partizipiert, aber wir wollen uns nicht durch Baulandausweisungen und entsprechenden Zuzug so stark verändern.

Bei der Entwicklung des Landkreises sind Unterschiede zwischen dem westlichen Teil und dem östlichen festzustellen. Im Osten gibt es ein gewisses Stück „Neid“ auf den Westen, und dort wird mit aller Kraft versucht, in der wirtschaftlichen und finanziellen Entwicklung, die mit dem Flughafen einherging, aufzuholen.

Die Ungleichheit der Entwicklung im Westen und Osten ist aber kein wirkliches Problem. Es war sinnvoll, dass im Gegensatz zu 1989 jetzt der gesamte Landkreis in die Untersuchung mit eingebunden ist. Denn der regionale Arbeitsmarkt ist leer und die prognostizierte Entwicklung des Arbeitsplatz-Wachstums im Flughafenbereich ist nur durch Zuzug zu bewältigen.

Infrastruktur / Finanzkraft

Eine weitere Entwicklung der Gemeinden im Landkreis Erding wird im Hinblick auf die Finanzkraft des Kreises nicht als problematisch gesehen. Der Landkreis muss gerade ein drittes Gymnasium bauen und die beiden Realschulen, vor allem wegen der R 6, ausbauen. Doch finanziell gesehen, steht der Landkreis nicht schlecht da, zumindest im Vergleich zu anderen Landkreisen. Es gibt derzeit nur die Mindestrücklage, aber der Haushalt 2001 ist ordnungsgemäß aufgestellt. In den letzten 15 Jahren musste kein Problem auf die lange Bank geschoben werden, weil es nicht finanzierbar gewesen wäre. Die Rücklagen von 20 Mio DM damals, entstanden vor allem aus der Grunderwerbssteuer

und Baugenehmigungsleistungen beim Flughafenbau, sind zwar längst aufgebraucht. Diese Mittel sind allerdings in hohem Maße in das landkreiseigene Wohnungsbauprogramm geflossen, in dem es Außenstände in Form von rückzahlbaren Darlehen in Höhe von über 20 Mio DM gibt.

Der Landkreis hat die notwendigen Aufgaben finanzieren können. Die Kreisumlage ist über die Jahre gestiegen, der Umlagesatz ist zuletzt von 44,5 auf 46 % angehoben worden, um mehr Zuführungen für Investitionen zu sichern; der Umlagesatz liegt aber noch unter dem Durchschnittswert der Landkreise in Oberbayern.

Auch bei weiterem Wachstum könnten die notwendigen Einrichtungen bereitgestellt werden, die Finanzmittel sind nicht das Problem.

Eine besondere finanzielle Belastung sei allerdings, und das gelte auch für andere Landkreise, die enorme Zunahme der Ausgaben im Einzelplan 4 Soziales. Die Frage, ob dieser Anstieg mit der Entwicklung des Flughafenumlandes zu tun habe, kann nicht beantwortet werden. Es ist auf jeden Fall ein Zusammenhang mit dem Bevölkerungszuzug zu sehen und hat natürlich etwas mit dem Ballungsraum München zu tun.

Die Ansprüche der Landkreisbürger sind gestiegen. Es ist das große Problem, dass an der Entwicklung, was die Steuereinnahmen betrifft, nur wenige Gemeinden partizipiert haben, es bestehen „Einkommensdisparitäten". Bei Gewerbeausweisungen besteht allerdings die Schwierigkeit, dass sich dies, wenn es auf den Flughafen bezogen ist, vor allem im Münchner Norden und im Landkreis Freising niederlässt, und Erding und Oberding noch etwas profitieren, aber darüber hinaus eine Ansiedlung kaum gelingt. Flächenausweisungen gibt es genügend, doch die Erschließung ist in den anderen Räumen günstiger.

Wohnen

Von1988 – 1992 sind die Grundstückspreise steil nach oben gegangen, danach ist der Wert ständig abgebröckelt, seit 1-2 Jahren steigt er wieder an. Bei den Mieten hat sich eine ähnliche Entwicklung vollzogen. Für Geschosswohnungsbau gab es überhaupt keine Chance. Ein großer Bebauungsplan für Altenerding hatte nur Geschosswohnungsbau vorgesehen, das Baurecht ist dann aufgrund der Bauträgerwünsche in solches für Reihenhäuser u.ä. umgewandelt worden. Jetzt gibt es wieder Interesse an Geschosswohnungen.

Der Landkreis hat ein eigenes Wohnungsbauprogramm. Der politische Ansatz umfasste: der Flughafen bringt Einnahmen, er bringt aber auch Belastungen gerade für den Wohnungsmarkt, und da ist es eine moralische Pflicht, einen Teil dieser Einnahmen dazu zu verwenden, in diesem Bereich soziale Probleme abzufedern. Es besteht aus drei Elementen:

- in hohem Maße ist es eine Einzelförderung von Wohnungen bis zu einer bestimmten Einkommensgrenze des Bauherrn in Form eines Darlehens über 10 Jahre.
- Eine Wohnungsbaugesellschaft ist gegründet worden, die inzwischen 100 Wohnungen gebaut hat. Im Augenblick wird nichts gebaut, aber vielleicht schon wieder in 2002 wieder, ein Grundstück ist vorhanden.
- Baugenossenschaften, die Sozial-Wohnungen bauen, werden gefördert.

Bei der Individualförderung ist der Stand, dass demnächst (2006/2007) die Rückflüsse so hoch sein werden, dass daraus die neuen Darlehen beglichen werden können, also der Haushalt nicht mehr eigens belastet wird.

Ein gemeinsames Vorgehen mit z.B. der Wohnungsbaugesellschaft des Landkreises Freising, gegebenenfalls auch unter Beteiligung FMG, wird positiv gesehen, es hängt davon ab, wieweit Grundstücke zur Verfügung stehen. Der Landkreis hat dort gebaut, wo die Gemeinden den Grund zur Verfügung gestellt haben (Isen, Erding, Dorfen) oder der Landkreis selber Eigentümer war (Erding). Die Stadt Erding hat im Rahmen der Umlegung usw. bei den Bauträgern eine Wertabschöpfung vorgenommen und diese in Form von Baugrund dem Landkreis zur Verfügung gestellt.

Verkehr

Der Verkehr ist ein besonderes gravierendes Problem. Die Verkehrserschließung hat jetzt schon nicht mit der Entwicklung des Flughafens standgehalten. Sowohl im Straßennetz als auch Schienennetz sind dringend Maßnahmen erforderlich.

Im öffentlichen Nahverkehr gibt es ein vergleichsweise gutes Angebot, zumindest an Werktagen, mit einem tagsüber dichten Netz, das allerdings viel Geld kostet, etwa netto 3 Mio DM. Was fehlt, ist der S-Bahn-Ringschluss und die Fernbahnanbindung. Eine ganz entscheidende Maßnahme wäre auch eine attraktivere S 6.

Der Transrapid bringt dem Landkreis nichts. Der Ringschluss muss möglichst schnell kommen, ebenso die Fernbahndurchbindung, beides hängt ja von einander ab.
Eine Fernbahndurchbindung ist für den Landkreis positiv, auch wenn sie zunächst gar nicht für Landkreisbelange gebaut wird. Aber als Vision für die Zukunft gilt, wenn es eine Fernbahnanbindung von der Mühldorfer Strecke zum Flughafen gibt, wird die Zeit kommen, in der zwischen Dorfen und Flughafen ein Nahverkehrsmittel eingesetzt werden kann, und damit der Flughafen aus dem östlichen Landkreis besser zu erreichen ist.

Beim Straßenbau hat die Fertigstellung der Flughafentangente-Ost eine große Bedeutung. In der Diskussion ist auch der Bau einer neuen Kreisstraße von Osten in Richtung Flughafen, die Zusage für eine höchstmögliche Förderung besteht, aber ob die Straße gebaut ist, ist noch nicht entschieden.

Sonstiges

Kommunale Zusammenarbeit:
Es gibt eine offizielle Zusammenarbeit bei den Gemeinden innerhalb des sogenannten „Ostbündnisses“. Wie weit diese Zusammenarbeit dann im konkreten Handeln geht, wird sich zeigen.

Bei der Anwendung des Harmonisierungsgebotes, also ein Prozess, in dem sich Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden angeboten hätte, war die Bereitschaft der Gemeinden verständlicherweise gering. Als einziges Beispiel ist hier eine Gewerbegebietsausweisung in Eitting im Zusammenhang mit Wohnbauflächen in Erding zu nennen. Das Ziel der Harmonisierung hat aber auch faktisch an Bedeutung verloren.

Verträgliche Entwicklung:
Eine große Frage und Aufgabe an die Gutachter in Teil II ist, wie einer vernünftigen Entwicklung Rechnung getragen werden kann, ohne dass die vorhandene Struktur und das soziale Gefüge leidet. Die Frage, wie viel ein Gebiet verträgt, kann nicht nur an der Bevölkerungsmenge gemessen werden, um die dies jährlich wächst. Zu berücksichtigen ist auch, wie viele Gemeinden in welchem Zeitraum diese Menge aufnehmen und wie die Verteilung innerhalb einer Gemeinde abläuft. Und weiter in welcher Bauform, Baustruktur erfolgt dies alles?

Natürlich ist es ganz wichtig, ob die Gemeinden finanziell in der Lage sind, die notwendigen Einrichtungen der Daseinsvor- und –fürsorge zu leisten. Auch wenn Gemeinden offen für weitere Entwicklungen sind, so ist im Augenblick das Problem und die Sorge, wie all die Folgeeinrichtungen finanziert werden können.

Ein anderer Aspekt in dem Zusammenhang mit Wachstum ist, dass den Gemeinden niemand vorschreiben kann, wie sie sich entwickeln sollen. Die Gutachter können nur empfehlen und helfen. Es gibt Gemeinden, die sind bereit, sich weiter zu entwickeln. Es kann aber aus der Bevölkerung möglicherweise Druck auf die Verantwortlichen in den Gemeinden geben, in der Entwicklung zu bremsen, wenn die Grundstückspreise und Mieten steigen und die, die schon dort sind, sich für die eigenen Kinder keine Grundstücke/ Wohnungen mehr leisten können, weil alles so teuer geworden ist.

Schwerpunkt des Gutachtens:
Einer weiteren Entwicklung wird sich niemand versperren können. Nur muss sie sozialverträglich erfolgen, die Gemeinden müssen über die notwendigen Finanzmittel verfügen, um die mit einem Wachstum verbundenen Einrichtungen der Daseinsfür- und -vorsorge leisten zu können, und es muss gesichert sein, dass der Verkehr einigermaßen verträglich bewältigen werden kann.

Deshalb wird bis zu einem gewissen Grad von dem Gutachten nicht nur ein Antwort erwartet, was braucht der Flughafen für die Entwicklung, sondern ein Stück weit auch, mit aller Vorsicht, wie viel Flughafen verträgt die Region. Die letzte Frage muss eigentlich die Politik entscheiden, der Bürgermeister vor Ort mit seinen Bürgern, sie ist auch eine sehr emotionale Frage. Deshalb müssen Zahlen, Fakten und Daten her, damit sich der Politiker eine Meinung bilden kann. Was bedeutet es, wenn eine Entwicklung so und so eintritt, angefangen vom Kindergarten bis hin zum Zuwachs des hausgemachten Verkehrs.

Resümee

Der Flughafen München hatte für den Landkreis in der Summe eine positive wirtschaftliche Entwicklung. Lebensqualität besteht auch darin, dass die Menschen eine wohnortnahe Arbeit haben. Er ist in Teilbereichen, Stichwort Einflugschneisen, natürlich auch eine nicht unerhebliche Belastung.

Das prognostizierte Wachstum des Flughafens wird mit Sorge gesehen, ob die Gebietskörperschaften in der Lage sind, das sozial und finanziell zu verkraften.

Der größte Handlungsbedarf besteht eindeutig im Verkehr.

Landkreis Freising

Gespräch am 31.07.2001
Teilnehmer:
Herr Pointner Landrat
Herr Wilkens PV

Allgemeine Entwicklung

Die einzelnen Entwicklungsprozesse im Landkreis lassen sich in ihren Ursachen und Verflechtungen kaum auseinanderhalten, das eine hängt mit dem anderen zusammen.

Der Zuzug an Bevölkerung ist zwar groß, aber im Landkreis können nicht für alle neu hinzu gekommenen Arbeitsplätze auch die entsprechenden Wohnungen geschaffen werden.

Bisher betrug der Zuwachs im Landkreis etwa 2.000 Personen pro Jahr. Er setzt sich etwa zur Hälfte aus einem Geburtenüberschuss und zur anderen Hälfte aus Wanderungsgewinnen zusammen. Der Geburtenüberschuss wird wohl künftig etwas abnehmen.

Zu erwarten ist, dass ein Bevölkerungs-Wachstum bleiben wird. Es ist natürlich davon abhängig, wie sich die Gemeinden künftig hinsichtlich Ausweisungen verhalten. Bei vielen Gesprächen mit den Bürgermeistern wird deutlich, dass die Gemeinden nicht so schnell wachsen wollen und der Bevölkerung, die schon da ist, nicht neue Baugebiete, mehr Verkehr, volle Kindergärten etc. zumuten wollen.

Auffallend ist, dass in Freising und Moosburg die Bauträger nicht so stark einsteigen. Die Grundstückspreise sind wohl so hoch, dass Probleme bei der Vermarktung bestehen. Die hohen Grundstückspreise sind auch in anderen Gemeinden ein begrenzender Faktor. Das sind Probleme, die mit einer solchen Entwicklung einhergehen. Die Gemeinden sind bei Einheimischen-Programmen bereit, die Grundstückspreise niedrig zu halten, aber der Bedarf ist hier nur begrenzt und kann den Bedarf aufgrund der Arbeitsplatz-Entwicklung insgesamt sicher nicht auffangen.

Der Flughafen ist der größte Arbeitsplatz-Faktor. Wenn die Rahmenbedingungen so blieben, werde das Wachstum weitergehen und die neu geschaffenen Arbeitsplätze am Flughafen würden einen großen Teil der noch verfügbaren Arbeitskräfte aufsaugen.

Allein der jetzige Bedarf, der von Flughafen ausgelöst wird, bringt die Notwendigkeit, dass Wohnungen entstehen. Für den Flughafen müsste auch die Harmonisierung gelten, wie sie für die Gemeinden gilt.

Bei den sonstigen Arbeitsplätzen ist es ein Auf und Ab, wie die Diskussion um Cisco zeigt, aber auch die Schwierigkeiten, in Freising etwas anderes als Einzel- und Großhandel anzusiedeln. Auch Langenbach versucht seit langem, Betriebe anzusiedeln, ähnliches gilt für die Flächen in Moosburg und Wang. Solche Flächen locken dann eher Sonderentwicklungen und -projekte an, die sich aber schnell ins Nichts auflösen können, wenn es konkret um die Finanzierung geht.

Ein Problem ist, dass die Betriebe aus München bzw. dem Münchner Raum nicht wegziehen wollen, weil die Beschäftigten nicht weg wollen, bzw. dass Betriebe nicht nach Moosburg o.ä. gehen, weil dort die Beschäftigten nicht wohnen wollen. Alle Flächen nördlich vom Flughafen haben große Schwierigkeiten bei der Ansiedlung von Betrieben. Hallbergmoos hat den Vorteil, dass einige interessante Betriebe vorhanden sind, die andere nachziehen.

Was die Arbeitsplätze im Flughafen angeht, so läuft das von selber, die anderen sind konjunkturabhängig. Dennoch wird sich im Bereich der Arbeitsplätze etwas entwickeln, selbst wenn das vom Umfang her nicht so genau vorhergesagt werden kann, wie das Beispiel Neufahrn zeigt.

Die Entwicklung im Landkreis verläuft ungleichgewichtig. Seine Vorstellung ist schon, dass sich nicht alles im unmittelbaren Flughafenumfeld konzentriert sondern sich räumlich mehr verteilt. Dabei kann es sicher nicht bei den Gemeinden im Norden darum gehen, große Gewerbe-Gebiete auszuweisen, das wollen die Gemeinden nicht, und die Betriebe würde auch nicht kommen. Aber die Achse Freising – Moosburg könnte besser entwickelt werden, auch im gewerblichen Bereich.

Darüber hinaus wäre es wichtig, dass sich die Entwicklung mehr in der Region insgesamt verteilt, aber zum Erdinger Raum fehlt es an der Erschließung, die Erreichbarkeit des Flughafens von Taufkirchen/Dorfen ist schon umständlich. Der Fernbahn-Anschluß und der Ausbau der Mühldorfer Strecke sind Zukunftsmusik, die wohl so schnell nicht realisiert werden können.

Die Entwicklungen im Wohnungsbau und im Verkehr sind die Hauptprobleme, die gelöst werden müssen, damit der Flughafen auch die Entwicklung nehmen kann. Wenn das nicht Hand in Hand geht, wird das der Region sicher Probleme bereiten.

Infrastruktur / Finanzkraft

Die zusätzlichen Steuereinnahmen des Landkreises werden nicht ausreichen, um die zusätzlichen Investitionen zu finanzieren. Das Jahr 2001 zeigt beispielhaft: die Steuerkraft steigt um 30 Mio DM (vor allem durch Hallbergmoos), bei einer Kreisumlage von 43,5 % bedeutet dies rd. 15 Mio DM an Mehreinnahmen, aber durch eine höhere Bezirksumlage (8 Mio DM), weniger Schlüsselzuweisungen (3,6 Mio DM) und eine höhere Krankenhausumlage (0,6 Mio DM) bleibt ein Netto-Zuwachs von 3,4 Mio DM. Zum Vergleich: die Zinsen für die Vorfinanzierung des ausstehenden Zuschusses zum Krankenhausausbau liegen schon bei einer Höhe von 3 Mio. DM.

Für Hallbergmoos sind damals die Infrastrukturkosten ermittelt worden mit dem Ergebnis, dass unter Abzug kostenrechnender Einrichtungen wie Wasser/Abwasser je Ein-

wohner mit Kosten in Höhe von rd. 10.000 DM gerechnet werden muss. Dieser Wert ist natürlich abhängig von dem, was schon da ist, in Hallbergmoos musste eigentlich alles neu geschaffen werden. Unter der Annahme, dass für den Landkreis zusätzliche Kosten in Höhe von 5.000 DM/E anfallen, wären das für den Landkreis bei 2.000 E rd. 10 Mio DM. Diese Mittel hat der Landkreis aber nicht. Also, wie bei den Gemeinden reichen auch beim Landkreis die zusätzlichen Steuereinnahmen nicht aus, die Belastungen zu finanzieren. Bei den Gemeinden geht das nur, wenn sie sich andere Einnahmen verschafft, wie z.B. Hallbergmoos durch den Erlös aus dem Verkauf von Gewerbegrund.

Aus dieser allgemeinen Problematik ergibt sich die Überlegung, den Flughafen in irgend einer Form an den Lasten zu beteiligen.

Durch den Bevölkerungszuzug kommen vor allem junge Familien, d.h. der Landkreis muss Schulen bauen bzw. ausbauen. Durch den Zuzug verändert sich das Ausbildungsverhalten, die Nachfrage nach Bildung steigt. Die Entlastung im Landkreis aufgrund des Gymnasiums Neufahrn (1996 eröffnet) ist schon wieder aufgezehrt, dort gibt es 7 Eingangsklassen. Im Landkreis gibt es derzeit in 5 Gymnasien mit 25 Eingangsklassen bei relativ hohen Klassenstärken. Der Ausbau 6-stufigen Realschule kommt, er bringt vielleicht etwas Entlastung für die Gymnasien. Aber allgemein gibt es bei allen weiterführenden Schulen, auch der Wirtschaftsschule und der Fachoberschule Zuwächse. Der Bau einer dritten Realschule (Baukosten 40 Mio DM) wird beantragt. Die anstehenden Maßnahmen im Schulbereich (Ausbau Cammerloher Gymnasium, Realschulen, Fachoberschule und Förderzentrum) erfordern einen Finanzbedarf von mindestens 70 – 80 Mio DM. Der Ausbau des Krankenhauses ist mit einem Volumen von 120 Mio DM veranschlagt.

Wohnen

Es gibt eine landkreiseigene Wohnungsbaugesellschaft, die früher einiges gebaut hat. Mitte der 90er Jahre gab es im Landkreis einen Überhang an Wohnungen, sodass die Sozialwohnungen nicht mehr vermietet werden konnten. Vor einiger Zeit sind die Gemeinden angesprochen worden, ob man nicht wieder etwas bauen solle, die Gemeinden hätten sich allerdings daran beteiligen müssen. Darauf gab es wenig Resonanz.

Eine Beteiligung der FMG an gemeinsamen Wohnungsbauvorhaben ist vorstellbar. Es ist auch schon mal angedacht worden, ob man aus den beiden Landkreisgesellschaften und der FMG eine neue Gesellschaft gründen könne. Das werde etwas schwierig, weil derzeit die Sparkassen beteiligt sind und nicht alle Gemeinden mitmachen. Dennoch ist es überlegenswert, eine neue Gesellschaft aus den 2 Landkreisen und der FMG als Plattform zu gründen. Die Gemeinde müsste Bauland ausweisen, die FMG beteiligt sich an der Finanzierung des Grunderwerbs und zusammen mit einem noch zu findenden Bauträger an der Finanzierung der Baumaßnahme und hat dann Belegungsrechte. Da gibt es sicher rechtlich sichere Möglichkeiten der Zusammenarbeit, wie Fördergesellschaften, zweiseitige Vereinbarungen. Organisation und Verwaltung könnten zentral erfolgen. Früher haben Großbetriebe auch Wohnungen gebaut, z.B. Schlüter, Steinäcker.

Solch ein Geschosswohnungsbau muss natürlich auf die Orte gelenkt werden, die dafür in Frage kommen.

Verkehr

In Landkreis sind die beabsichtigten Umfahrungen von Freising und Moosburg von großer Bedeutung, da sonst der Verkehr immer weiter durch die Städte fließt und zu Problemen führt. Für die Westtangente Freising wird das Verfahren eingeleitet, ebenso muss für die Westtangente Moosburg noch ein Verfahren durchgeführt werden.

Dann gibt es das Problem der Erschließung unmittelbar um den Flughafen: die FS 44, die eine tägliche Belastung rd. 20.000 Fahrzeugen und damit mehr als manche Staats-Straße hat, und die B 388 neu als Weiterführung nördlich Fischerhäuser. Hier bestehen noch Zweifel, ob der Bund wirklich die Strasse übernimmt.

Die Strassen sind Probleme, die man nicht von heute auf morgen lösen kann.

Der öffentliche Nahverkehr ist für den Landkreis ein leidiges Problem, weil hier nur Defizite entstehen. Dazu kommt für den Landkreis noch der Bau der Kreisstraßen. Die Frage der Umgehungen einzelner Orte hat nur noch geringe Bedeutung.

Der Transrapid löst die Landkreisprobleme nicht, höchstens einen Teil derer, die sich auf die Verbindung nach München beziehen. Dabei steht eindeutig fest, dass eine bessere Verbindung im ÖV zwischen München und Flughafen kommen muss.

Sonstiges

Kommunale Zusammenarbeit
Auf diesem Feld sind schon hin und wieder Vorstöße gemacht worden. Die Probleme werden im Detail liegen. Wenn eine Gemeinde ein Gewerbegebiet ausweist und die andere Gemeinde ein Wohngebiet, wie erfolgt dann die Aufteilung Gewerbe-Steuer? Wie viel fließt und wann? Vielleicht fällt Gewerbesteuer erst in 10 Jahren an, aber die Wohnungen und Infrastruktur sind längst errichtet. So etwas geht wahrscheinlich nur dann, wenn beide Gemeinden schon zu Beginn am Erlös aus dem Grundstücksverkauf beteiligt sind.

Das Problem stellt sich auch, wenn das Ziel der Harmonisierung von Gewerbe und Wohnen, das in den letzten Jahren kaum beachtet wurde, wieder Bedeutung bekommen soll, wie es in der Fortschreibung zum Landesentwicklungsprogramm vorgesehen ist. Einige Gemeinden werden Schwierigkeiten haben, wenn sie Gewerbe ausweisen wollen, die entsprechenden Wohnflächen zu entwickeln, wie z.B. Hallbergmoos.

Wenn für den Flughafen das Harmonisierungsgebot Anwendung finden würde, hieße das überschlägig gerechnet: am Flughafen arbeiten 20.000 AP; bei 50 qm/AP sind das 1.000.000 qm Geschossfläche. Bei einem Harmonisierungsgebot von 2 :1 ergeben sich 2.000.000 qm WA = 200 ha. Für die Beschäftigten des Flughafens hätten also 200 ha Wohnen mit einer Dichte von GFZ 1,0 , bei geringerer Dichte entsprechend mehr, ausgewiesen sein müssen.

Handwerk
Die Befürchtung besteht, dass der Flughafen ein Magnet für bestimmte Branchen wird und dann bestimmte andere Berufszweige gar nicht mehr vorhanden sein werden. Das ist schon spürbar bei den Ausschreibungen. Angebotsabgaben, auch schon bei Auftragssummen von 1 –1,5 Mio DM, kommen fast nur noch von außerhalb des Landkrei-

ses. Die Handwerker im Landkreis klagen, sie könnten nicht mithalten, sie hätten die Leute nicht und könnten die Löhne nicht bezahlen. Die Anbieter, die von außen kommen, sind jedoch auch mittelständische Unternehmen, vor allem aus der Oberpfalz und Niederbayern. Bisher gibt es keinen Ansatz, wie dieses Problem gelöst werden kann.

Resümee

Der Flughafen München hatte für den Landkreis zwei Seiten: auf der einen Seite gab es viele positive Wirkungen (Arbeitsplätze, Beschäftigung, Wohlstand), auf der anderen Seite waren damit auch eine Reihe von Nachteilen verbunden wie Verkehr, Lärm und Siedlungsdruck. Es muss versucht werden, beide Seiten in Übereinstimmung zu bekommen, ein Gleichgewicht herzustellen.

Das prognostizierte Wachstum des Flughafens wird durchaus mit Sorge gesehen, wie die Folgen von den Gebietskörperschaften verkraftet werden können.

Der größte Handlungsbedarf besteht in den Bereichen

- Verkehr
- Wohnungsbau
- Infrastruktur.

Landkreis Landshut

Gespräch	am 30.07.2001
Teilnehmer:	
Herr Neumeier	Landrat
Herr Alram	Landratsamt
Herr Wilkens	PV

Allgemeine Entwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis war bisher geprägt durch eine jährliche Zunahme von rd. 1.500 Einwohner pro Jahr. Ein Wachstum wird sicher anhalten und die Gemeinden werden versuchen, dem Druck stand zu halten. Eine entscheidende Frage wird sein, wieweit die Gemeinden bereit sind, Flächen auszuweisen, und wo diese dann liegen, ob also auch in den kleineren Ortsteilen, wo es städtebaulich nicht immer günstig ist, Ausweisungen erfolgen.

Der Landkreis hat von 1991 – 2000 um 16.000 Einwohner zugenommen, davon entfielen rd. 36 % auf die Gemeinden im Untersuchungsgebiet. Auslöser war mit der Wunsch junger Familien aus der Stadt Landshut herauszukommen, weil dort es günstiger war, ein Haus zu bauen. An den Pendlerströmen und an den Autokennzeichen in den neuen Wohngebieten der Gemeinden ist abzulesen, dass hier auch eine große Orientierung nach München vorliegt.

Ob das Wachstum nun durch den Flughafen induziert wurde, ist nicht einfach zu beantworten. Für die Landkreisentwicklung war der Autobahnbau von besonderer Bedeutung, auch als Kriterium für Standortentscheidungen von Betrieben. Ein anderes Kriterium war das Preisniveau für den gewerblichen Bereich. In Wörth und Niederaichach besteht noch einmal ein niedrigeres Preisniveau als in Landshut, Ergolding und Essenbach.

Die vielen Anfragen aus dem Münchner Raum zeigen das Preisgefälle. Im Münchner Norden ist mit 800 DM/qm zu rechnen, hier liegen die Preise bei150 – 200 DM/qm, diese Differenz zählt, und der Münchner Raum ist über die A 92 schnell zu erreichen.

Positiv für die Stadt Landshut wird sein, dass die Planung Münchner Au abgeschlossen ist und Gewerbebetriebe sich dort ansiedeln können. Auch im Wohnungsbau kann die Stadt etwas aufholen von dem, was ursprünglich prognostiziert war.

Innerhalb des Landkreises gibt es ein Ungleichgewicht in der Entwicklung, je weiter der Raum von der Autobahn entfernt liegt, je weniger Entwicklungsdynamik ist festzustellen. Deshalb hätte auch der Ausbau der B 15 eine hohe Bedeutung als Entwicklungsfaktor entlang der Nord-Süd-Achse.

Die Bedeutung der A 92 wird unterstrichen mit dem Hinweis , die Frage an einen möglichen Investor, wie weit der Standort von der Autobahn entfernt sein dürfe, werde immer damit beantwortet, er solle an der Autobahn liegen.

Infrastruktur / Finanzkraft

Bei der Entwicklung der Finanzkraft des Landkreises muss unbedingt das Kernkraftwerk mit gesehen werden. Das Werk war ein sehr guter Steuerzahler, bei dem jetzt allerdings einiges wegbricht und zudem Arbeitsplätze abgebaut werden. Die Steuerkraft wächst aber auch über die Einkommensteuerbeteiligung; die Zahl der Arbeitslosen ist gering.

Die steuerlichen Möglichkeiten der Betriebe (z.B. BMW), ihre Steuerzahlungen zu verringern bzw. vermeiden, haben sich in einigen Gemeinden stark ausgewirkt und das trifft dann auch den Landkreis. Aufgrund dieser Entwicklung und im Hinblick auf die Diskussion um die Abschaffung der Gewerbesteuer insgesamt besteht die Gefahr, dass Gemeinden nicht mehr Gewerbeflächen ausweisen, wenn sie dadurch nur Bodenversiegelung, Lärm, Gestank und Verkehr haben, aber die steuerlichen Vorteile fehlen.

Die Gemeinden im Landkreis, die kein Gewerbe haben, sind aber nicht neidisch auf die anderen, denn sie profitieren auch von der Steuerkraft des Landkreises in Form der Unterstützung von Einrichtungen wie Musikschule, dem Kreisstraßenbau u.ä.. Über die Kreisumlage ergibt sich eine Ausgleichsfunktion.

Die Ansprüche aller Landkreisbürger steigen, vor allem die der Zuziehenden.

Die Klage der Gemeinden, sie könnten die Infrastruktur, die mit dem Bevölkerungszuzug erforderlich ist, nicht finanzieren, wird nicht unbesehen geteilt, wenn bedacht wird, dass ein Drittel der Gemeinden keine Schlüsselzuweisungen erhalten und die Verschuldung gering ist (manche Gemeinden sind schuldenfrei) und wenn die Überschüsse im Verwaltungshaushalt betrachtet werden. Auch der Landkreis hat nur eine unterdurchschnittliche Verschuldung.

Hinsichtlich der Infrastrukturinvestitionen, für die der Landkreis zuständig ist, bestehen Probleme derzeit beim Ausbau der R 6 an der Realschule, aber auch beim Ausbau des Förderzentrums (20 – 25 Mio DM bis 2003).

Bei den weiterführenden Schulen ist ein Rückgang der Geburtenzahlen zu verzeichnen. Damit besteht die Gefahr, dass Schulen leer stehen. Der Landkreis hat deshalb eine Schülerprognose in Auftrag gegeben, die mit zwei Alternativen arbeitet: a) ohne Wanderungsgewinne, b) weiterhin Zuzug. Das Ergebnis ist, dass im Grundschulbereich in den nächsten 10 Jahren keine Probleme entstehen, auch sonst wird es im großen und ganzen, von Einzelfällen abgesehen, wohl keine Probleme geben. Ein Bevölkerungszuzug würde die Auswirkungen der demographischen Entwicklung im Bestand kompensieren. Die Übertrittsquoten in einzelnen Bereichen sind unterdurchschnittlich, sie sind auch abhängig, welche weiterführende Schule in der Nähe liegt. Das Bildungsverhalten verändert sich jedoch. Schwierig ist die künftige Situation der Hauptschule.

Wohnen

Der Umbruch in den letzten 2 Jahren auf dem Wohnungsmarkt Landshut wird bestätigt, er hat wohl auch mit der Stadtpolitik zu tun.

Im Landkreis gibt es nach wie vor den eindeutigen Trend zum Ein- und Zweifamilienhaus, da dies gerade den Kindern ein gutes Aufwachsen bietet. Es kann natürlich ein Entwicklung eintreten, in der der Druck auf den Wohnungsmarkt so groß wird, dass

auch Geschosswohnungsbau erforderlich wird, dieser müsste dann aber auf geeignete Standorte gelenkt werden.

Der Landkreis hat eine genossenschaftlich organisierte Wohnungsbaugesellschaft, aber derzeit wird kein Bedarf für den Bau neuer Wohnungen gesehen. Der Tätigkeitsschwerpunkt liegt deshalb in der Modernisierung der Wohnungen. Die Schwierigkeiten auf dem Wohnungsmarkt, „Wohnungsnot" ist eine unzutreffende Bezeichnung, hat kein solches Ausmaß erreicht, um über die Wohnungsbaugesellschaft tätig zu werden. Einzelne Bauträger klagen, dass für 1- und 2 Familienhäuser nicht mehr die Preise erzielt werden können, wie es noch vor einigen Jahren der Fall war. Das früher verbreitete Modell des Maurermeisters, zwei Wohnungen zu bauen und durch den Verkauf der einen den Bau der anderen (eigengenutzten) zu finanzieren, stagniert derzeit.

Anfang der 90er Jahre wurde sehr viel gebaut, jetzt gibt es einen Überhang. Dieser wird sicher abgebaut, wenn der Druck aus München und Freising in diesen Raum wieder größer wird. Je weiter die Distanz zum Flughafenbereich ist, um so niedriger ist das Preisniveau.

Verkehr

Die Verkehrsbelastung ist exponentiell gestiegen. Einzelne Gemeinden fordern daher verstärkt Ortsumgehungen bei den Kreisstraßen. Auch im Zuge der B 15 werden Ortsumgehungen gefordert. Hier besteht Handlungsbedarf. Ein besonderes Problem wegen des Lärmschutzes und Lage im Isarbereich ist die Ortsumgehung Ergolding.

Das Isartal ist Tag und Nacht verlärmt.

Die Stadt Landshut braucht die B 15 neu und eine Westtangente.

Das Verkehrsaufkommen im Landkreis ist sternförmig auf Landshut ausgerichtet, mit Ausnahme von Grenzbereichen und Vilsbiburg.

Die A 92 stößt zumindest zu bestimmten Zeiten langsam an seine Grenze.

Das Kreisstraßennetz ist, abgesehen von der Forderung nach Ortsumgehungen, ausreichend ausgebaut und in einem guten Zustand. Von 1994 – 1999 sind 51 Mio DM in den Kreisstraßenbau geflossen. Die B 299 und B 15 müssen ausgebaut werden.

Die Nachfrage nach ÖPNV wächst, allerdings nur zum Teil. Im Stadtumlandbereich Landshut (vor allem Ergolding, Altdorf, Kumhausen) wird der ÖPNV sehr gut angenommen, je weiter es in die Fläche geht, um so schwieriger wird die Versorgung. Das Angebot kann als angemessen bezeichnet werden. Auf den Hauptachsen wird mindestens ein1 Std-Takt den ganzen Tag über angeboten. Natürlich macht der Schülerverkehr einen großen Anteil aus.

Die Anbindung nach München, aber auch an den Flughafen ist ein großes Problem, das stärker wird, wenn der Flughafen weiter expandiert. Die Schwierigkeiten bei der Marzlinger Spange sind bekannt. Die Züge nach München sind überfüllt und der Komfort ist gering, die Nutzung der Bahn könnte größer sein, wenn das Angebot und der Komfort gesteigert würden.

Sonstiges

Zu Abgrenzung des Untersuchungsraumes
In Vilsheim ist eine starke Siedlungsentwicklung erfolgt, dies auch in Geisenhausen. In Gerzen und Schalkhausen tut sich wenig. In Vilsbiburg und Velden wirkt die B 388 als Entwicklungsachse für ein Wachstum. Tiefenbach ist hinsichtlich der Neuausweisung von Baugebieten eingeschränkt.

Kommunale Zusammenarbeit
Im Prinzip versucht jede Gemeinde, seine Angelegenheiten selber zu machen. Es gibt jedoch einige gut funktionierende Wasserzweckverbände. Wie es mit der Müllverbrennungsanlage weiter geht, ist offen. Für einige Jahre ist sicher noch Kapazität da, aber ob die Anlage längerfristig bestehen bleibt, ist unklar. Deponieflächen sind in ausreichendem Umfang für Jahrzehnte vorhanden. Die Klärschlammbeseitigung ist ein Problem, da Klärschlamm gemäß der Richtlinie in spätestens 5 Jahren nicht mehr ausgebracht werden darf. Z.T. wird Klärschlamm aus anderen Regionen, auch anderen Bundesländern hier ausgebracht, Allerdings wächst die Tendenz der Landwirte, die eigenen Böden, die ihre Wirtschaftsgrundlage sind, nicht auf Dauer zu belasten. Es ist abzusehen, dass der Klärschlamm nur noch verbrannt werden kann.

Resümee

Der Flughafen München war für den Landkreis eindeutig positiv, er hat wichtige Entwicklungsimpulse gegeben. Es darf aber nicht verschwiegen werden, dass mit dem Wachstum eine Zunahme des Verkehrs einhergeht.

Das prognostizierte Wachstum des Flughafens wird mit einer gewissen Genugtuung betrachtet, weil es auch im Landkreis wirtschaftlich weiter vorangeht. Es hat sich aber am Beispiel Landshut gezeigt, dass nicht alles planbar ist.

Der größte Handlungsbedarf besteht

- vor allem im Verkehr; das Kreisstraßennetz ist nicht das Problem, aber der Ausbau der Bundesstrassen und Staatsstraßen, dann die Westtangente Landshut.
- Wenn die Entwicklung der Bevölkerung weitergeht, wird es darauf ankommen, das vorhandene Angebot der Schulen bis hin zur Hauptschule zu nutzen, um ein breitgefächertes Wissen vermitteln zu können; die Hauptschule hat ihren gesellschaftlichen Wert, gute Facharbeiter werden gebraucht.

Landkreis München

Gespräch	am 06.08.2001
Teilnehmer:	
Herr Janik	Landrat
Herr Bialucha	Landratsamt
Herr Wilkens	PV

Allgemeine Entwicklung

Das Wachstum der letzten Jahre kann nicht unmittelbar auf den Flughafen zurückgeführt werden. Es ist die allgemeine Situation des Ballungsraumes München, aber der Flughafen hat natürlich Einfluss auf diese Entwicklung gehabt. Alle Gebiete, die innerhalb des Autobahnringes liegen, haben von der Entwicklung profitiert. Innerhalb des Landkreises sind nicht nur die Gemeinden im Münchner Norden gewachsen. Die Verkehrsverbindung zum Flughafen ist auch aus dem Süden über die A 99 gut, und nicht jeder will im Münchner Norden wohnen.

Die Attraktivität des Landkreises insgesamt zeigt sich an den Grundstückspreisen, die mit Ausnahme der kleineren Gemeinden im Süden, in denen auch das Angebot des ÖPNV geringer ist, mehr oder weniger gleich hoch sind.

Die Städte und Gemeinden sind sowohl in den Bereichen Wohnen als auch Gewerbe gewachsen, wenngleich in der gewerblichen Entwicklung sich Schwerpunkte herausgebildet haben. Es ist aber keine ungleichgewichtige Entwicklung eingetreten, wie sie in anderen Landkreisen zu beobachten sein mag.

Der Entwicklungsspielraum der Kommunen im Münchner Norden ist nicht mehr sehr groß.

Bei der künftigen Entwicklung wird davon ausgegangen, dass das Harmonisierungsgebot nicht mehr im Landesentwicklungsprogramm enthalten sein wird.

Infrastruktur / Steuerkraft

Die Frage, ob der Landkreis durch den Flughafen finanziell profitiert habe, wird im Grundsatz bejaht. Einen gewisser „Neid" anderer Gemeinden, die vor allem von den Lasten (z.B. Lärm) betroffen sind, ist nachvollziehbar und verständlich.

Der Landkreis München hat auch von der allgemeinen Entwicklung eindeutig profitiert. Die hohe Steuerkraft, besonders einzelner Gemeinden Ismaning und Unterföhring, schafft die Möglichkeit einer Senkung der Kreisumlage, und so partizipieren alle Kommunen davon.

Die Frage, ob sich die Ansprüche der Landkreisbürger im Zuge dieser Entwicklung der letzen Jahre verändert haben, ist mit nein zu beantworten, der Umstrukturierungsprozess hat längst stattgefunden, anders als dies in den Landkreisen Erding oder Freising der Fall ist. So hat Bevölkerungszuzug auch keine neuen Ansprüche mehr ausgelöst und wird sie auch nicht auslösen.

Die Realschule im Norden ist wegen der Einführung R6 überlastet. Ein weiterer Grund liegt darin, dass viele Schüler aus dem benachbarten Landkreis Freising nach Ismaning und Unterschleißheim gehen. Wenn, wie beabsichtigt, im südlichen Landkreis Freising eine Realschule errichtet wird, wird sich eine Entspannung ergeben und freie Kapazitäten für eine Nachfrage aufgrund weiteren Zuzugs zur Verfügung stehen.

Im Gymnasiumsbereich bestehen im Norden derzeit keine Engpässe.

Wohnen

Die bestehende Wohnungssituation sollte nicht mit dem Begriff „Wohnungsnot" bezeichnet werden, es ist ein angespannte Lage auf sehr hohem Niveau, die Nachfrage ist höher als das Angebot.

Ob der Landkreis stärker im Wohnungsbau tätig wird, wird im Kreistag diskutiert und entschieden werden.

Über eine Beteiligung der FMG an der Wohnungsbaugesellschaft bzw. deren Aktivitäten kann man reden, es gibt kein Denkverbot, aber es habe bisher nie an Kapital sondern an verfügbaren Grundstücken gefehlt.

Verkehr

Der Bau neuer Kreisstraßen kann keine Lösung der Verkehrsprobleme bieten. Jede neue Straße wird angenommen, zu bedenken ist der Preis, er dafür entrichtet werden muss. Die Nordost-Tangente wird abgelehnt, da eine Kreisstrasse nicht zur Entlastung von zwei Autobahnen dienen kann. Notwendig ist der Ausbau der Autobahnen.

Hingewiesen wird darauf, dass bereits in vier Gemeinden die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge höher ist als die Zahl der Einwohner. Immer wieder stellt sich heraus, dass ein großer Teil des Verkehrs hausgemacht ist.

Der S- Bahn-Ausbau ist notwendig.

Die Einführung einer Stadtumlandbahn wird abgelehnt. Das Geld, das dafür ins Auge gefasst wird, würde in die S-Bahn investiert sehr viel mehr Nutzen bringen.

Der Transrapid löst keine Probleme im Landkreis München, dennoch gibt es eine gewisse Sympathie für ein Transportmittel zwischen Hauptbahnhof und Flughafen.

Der Busverkehr wird weiter wachsen, auch wenn im S-Bahn-Netz eine Taktverdichtung erfolgt. Das Liniennetz wird entsprechend dem Bedarf aus den neuen Siedlungen und neuen Arbeitsplatzschwerpunkten angepasst. Die Kosten dafür sind beim Landkreis schon explodiert, aber das notwendige Geld wird dafür da sein. Der Landkreis zahlt kei-

nen Anteil zur S-Bahn (im Gegensatz zu anderen Verdichtungsräumen), daher sind Mittel zur Bus-Förderung vorhanden.

Resümee

Dem weiteren Ausbau wird ohne Sorge entgegengesehen, ihn noch als Chance aufzufassen, sei aber auch nicht richtig, weil die Chancen schon genutzt worden sind.

Der größte Handlungsbedarf besteht im

- Autobahnausbau
- S- Bahnausbau.

Landkreis Ebersberg

Gespräch	am 02.08.2001
Teilnehmer:	
Herr Vollhardt	Landrat
Herr Wilkens	PV

Allgemeine Entwicklung

Es ist nur schwer herauszufinden, ob die Entwicklung im nördlichen und westlichen Teil des Landkreises nun durch den Flughafen oder durch die Messe induziert worden ist. Der Raum Markt Schwaben und Poing sind wohl eher durch die Messe bzw. zu gleichen Teilen von Messe und Flughafen beeinflusst. Es gibt keine Handhabe, die Induktionen im einzelnen zu quantifizieren. Aber der Raum hat unglaublich an Attraktivität gewonnen, auch durch den Bau der A 94. Diese Attraktivität wird weiter zunehmen, nicht zuletzt in Erwartung der Flughafentangente-Ost, dem Ausbau der Mühldorfer Strecke und dem Ausbau der Messe. Eine ähnliche Entwicklung ist im sonstigen Landkreis so nicht zu beobachten. Dem persönlichen Eindruck nach, war die Entwicklung der zehn Jahre nicht immer gut, da die Entwicklung sich manchmal zu rasch vollzog.

Die Gemeinde Pliening weist Flächen in einem Umfang aus, der kaum noch als organisch eingestuft werden kann. Die Gemeinden Anzing und Forstinning haben Gewerbegebiete ausgewiesen, die in erstaunlich kurzer Zeit besiedelt worden sind. Markt Schwaben setzt bei seinen Gewerbegebieten auf die Realisierung der Flughafentangente-Ost.

Die zu beobachtende Zweiteilung im Landkreis ist sozusagen klassisch, sie besteht seit je her und ist auch naturbedingt. Sie wird durch die Entwicklung der letzten Jahre aber deutlicher markiert und verschärft. Im Bereich südlich des Ebersberger Forstes bereitet es Mühe, Gewerbe-Ansiedlungen in ähnlicher Form zu gewinnen, wie es im Norden der Fall ist. Das Gewerbegebiet Grafing hat sich vor allem aus dem Ort heraus entwickelt, Neuansiedlungen von außen haben kaum stattgefunden.

Diese Verschärfung ist ein latenter Punkt in der politischen Diskussion, der möglicherweise zunimmt im dem Sinne: die Gemeinden im Norden wachsen kräftig, bekommen die Betriebe, und die Gemeinden im Süden müssen die Freiräume erhalten, sie liegen ja auch noch im Bereich der „Voralpenbekanntmachung". Dabei ist es nicht so, dass die Gemeinden im Süden ein besonders großes Wachstum wollen, aber eine Entwicklung soll nicht mit Hinweis auf die Voralpenbekanntmachung untersagt werden, das Kleinzentrum Glonn will eine organische Entwicklung. Diese Gegensätze sind jedoch kein großes Konfliktpotential, selbst wenn sie zunehmen sollten.

Der Aspekt, dass eine höhere Steuerkraft in bestimmten Gemeinden die Steuerkraft des Landkreises insgesamt stärkt und somit in gewisser Weise Disparitäten ausgleichen kann, ist bisher kein Thema gewesen.

Infrastruktur / Finanzkraft

Von höheren Ansprüchen der Landkreisbürger an den Kreis ist wenig zu spüren. Das liegt aber auch daran, dass es im Kreis eine gute und breite Aufteilung der Aufgaben im Sinne subsidiären Handelns gibt, die sich in der Form von anderen Landkreisen unterscheidet. Als Beispiel gilt die Abfallbeseitigung oder die Organisation im Musikbereich, die ohne eine Kreismusikschule auskommt. Deshalb ist Ansprechpartner zunächst einmal der Bürgermeister bzw. die Gemeinde. Einrichtungen, die allein durch den Bevölkerungszuzug auf der Kreisebene induziert wurden, gibt es nicht.

Die Probleme beim Ausbau der R 6 an den Realschulen sind unabhängig vom Zuzug. Es gibt im Landkreis 3 Gymnasien und 3 Realschulen. Ausgebaut werden müssen die Realschule in Markt Schwaben und das Gymnasium in Grafing, auch wird der Bau eines Sonderpädagogischen Förderzentrums in Poing, das zweite im Landkreis, notwendig. Diese Ausbaumaßnahmen haben sicher auch mit dem Zuzug zu tun. Das Gymnasium Markt Schwaben ist dadurch entlastet worden, weil die Zahl der Gastschüler aus den Landkreisen Erding und München verringert werden konnte, und muss deshalb nicht erweitert werden.

Die Frage, ob durch die Entwicklung der letzten Jahre die Finanzkraft gewachsen ist, wird am Beispiel der Haushaltsplanung 2001, die auch sehr stark im Kreistag diskutiert wurde, beantwortet, dass das Gegenteil eingetreten ist. Es ging den Kommunen noch nie so schlecht wie in 2001. Selbst große Gemeinden wie Poing und Vaterstetten, aber auch andere, haben nicht das erwirtschaften können, was notwendig gewesen wäre, um die Schuldentilgung voranzubringen. Auf mittlere Sicht gibt es bessere Aussichten.

Aus Sicht des Kreises gibt es kein Motiv für die Ansiedlung von Betrieben. Betriebsansiedlungen können aus anderen Gründen wichtig sein, wie Arbeitsplätze am Ort zu haben, aber nicht, auch mit Blick auf die beabsichtigten Veränderungen bei der Gewerbesteuer, aus steuerlichen.

Wenn auf der Gemeindeebene der steuerliche Aspekt abnimmt, wird von den Bürgern bei künftigen Gewerbe-Ausweisungen wohl immer stärker gefragt werden, was haben wir davon, und die Skepsis gegen solche Ausweisungen wird zunehmen. Dies Wachstumshemmnis kann dann zu einem zweiten Speckgürtel führen. Bei der Entwicklung im Bereich Wohnen war dies schon zu beobachten, der erste Gürtel reichte bis Vaterstetten, der zweite bis Kirchseen/Zorneding, der dritte wird dann noch weiter außerhalb liegen.

Möglicherweise wird dann eine „Gürtelentwicklung“ im gewerblichen Bereich nicht nur von München sondern auch vom Flughafen ausgehen. Das ist die Chance für Niederbayern, wenn es dort dann noch als Chance begriffen wird.

Wohnen

Die angespannte Situation ist hier nicht anders als in München, allerdings durch die Sonderentwicklung in Poing (viel Baurecht) und in Markt Schwaben (Burgerfeld) etwas gedämpft. Der Zuzug scheint eher aus München zu kommen und weniger Flughafenbeschäftigte zu umfassen. Im südlichen Landkreis gibt es größere Schwierigkeiten als im nördlichen. Im Landkreis insgesamt sind sicher Reserveflächen für eine Wohnentwick-

lung vorhanden. Das Problem liegt vor allem in der Schaffung eines bezahlbaren Wohnraumes.

Die landkreiseigene Wohnungsbaugesellschaft baut gerade Wohnungen in Markt Schwaben, darüber hinaus besteht derzeit kein Anschlussobjekt mehr.

Die Frage, ob Wohnungsbaugesellschaften durch gemeinsames Handeln etwas positives bewirken können, wird mit Skepsis beantwortet. Soweit es Wohnraum für Bürger betrifft, die schon in der Gemeinde wohnen, wäre es denkbar. Ein Beitrag ist es aber dann nicht, wenn es sich um die Lösung der Wohnungsprobleme Münchens handelt. Die Gemeinden gehen bei Ausweisungen sehr haushälterisch vor und die Ausweisungen sollen vor allem der eigenen Bevölkerung dienen. Ausnahmen davon können allenfalls Markt Schwaben und Poing sein, wo auch Geschosswohnungsbau realisiert werden könnte.

Wenn sich die FMG am Wohnungsbau beteiligen würde, dann doch wohl aus dem Motiv, neue Beschäftigte für den Flughafen zu gewinnen. Das würde Zuzug in die Gemeinde hineinbringen, der kaum im Interesse der Gemeinde und des Landkreises liegt, die mit dem Wohnungsbau ja erst mal eigene Interessen verfolgen. Gemeinde- und Landkreisförderung seien also in einem solchen Fall nicht zu erwarten.

Verkehr

Die Verkehrsbelastung hat spürbar zugenommen, und zwar vor allem die in Richtung Flughafen. Deutlich zu erkennen ist das auf der Strasse nach Hohenlinden beim Abzweig nach Erding. Die St 2080 ist eher in Richtung München orientiert. Belastungsgrenzen und große Probleme gibt es in Grafing und Ebersberg, aber auch bei der B 304 in Steinhöring nicht nur in Richtung München sondern auch in Richtung Schwaberwegen und zum Flughafen. Diese Belastung wird mit der Flughafentangente-Ost noch deutlich zunehmen.

Sonstiges

Harmonisierung:
Hinsichtlich des Instruments des Harmonisierungsgebotes wird bezweifelt, dass auf der Gemeindeebene bei gewerblichen Ausweisungen auch die entsprechende Bevölkerung dahin gelenkt werden kann. Bei der Anwendung war ja auch daran gedacht, dass sich das Harmonisierungsgebot auf Teilräume erstrecken könnte. Das Harmonisierungsgebot wird als „sehr stumpfes Schwert“ bezeichnet, weil es am Ende nicht gegen die wirtschaftlichen Gesichtspunkte durchgesetzt werden kann.

Resümee

Der Flughafen München war für den Landkreis eine Chance. Es gilt sie so umzusetzen, dass die Nachteile die Vorteile nicht überwiegen.

Das prognostizierte Wachstum des Flughafens wird, wenn es um den nördlichen Teil des Landkreises geht, eher mit „Sorge“ betrachtet.

Der größte Handlungsbedarf, wenn es um den nördlichen Teil des Landkreises geht, besteht in den Bereichen

- Verkehr allgemein und
- speziell um die Erschließung des Flughafens über die Bahn aus diesem Raum heraus, Ringschluss Erding, gekoppelt mit einer schnellen Anbindung an eine ausgebaute Mühldorfer Strecke;
- dort, wo man erwartet, dass der Raum zur Entwicklung beiträgt, ohne dass er (die Gemeinden) am Profit teilhaben, also so eine Art Finanzausgleich (z.B. bei Wohnungsfrage).

Planungsreferat LH München

Gespräch	am 08.08.2001
Teilnehmer:	
Frau Thalgott	Stadtbaurätin
Herr Reiss-Schmidt	Planungsreferat LHM
Herr Kellner	Planungsreferat LHM
Herr Müller	Planungsreferat LHM
Herr Wilkens	PV

Allgemeine Entwicklung

Die Entwicklung in den letzten Jahren zeigt, dass sich die Attraktoren Flughafen und München gemeinsam vor allem in dem Korridor zwischen beiden ausgewirkt haben. Der Flughafen hat im unmittelbaren Umfeld ein Arbeitsplatz-Wachstum ausgelöst, das Bevölkerungswachstum ist eher am allgemeinen Wanderungsverhalten orientiert.

Die Flughafen-Entwicklung hat zwar in der Stadt hinsichtlich der Bevölkerungszahl keine direkten Auswirkungen gehabt, dennoch hat aber immer das Verhältnis der Besiedlung im Umland zur Kernstadt auch Einfluss auf diese. Die Siedlungsentwicklung im Umland trifft die Stadt München in der Verkehrsproblematik. Und die ist sehr viel größer, wenn im Umland gesiedelt wird, als wenn die Personen in München selber wohnen würden. Es geht um den aus der Siedlungsstruktur induzierten Verkehr auf den Raum, und die Stadt München ist Teil dieses Raumes. Zudem ist Verkehr ein Thema der Divergenz von Wohn- und Arbeitsort. Und die Entwicklung ist dann nicht nur auf den Aspekt Flughafen gerichtet, sondern es geht um den gesamten Verkehr.

Es ist eine alte raumordnerische Erkenntnis, dass neue Arbeitsplätze keineswegs neue Einwohner unmittelbar nach sich ziehen

In München hat sich, unabhängig vom Flughafen, durch die Verlagerung des Flughafens eine erschütternde Erkenntnis ergeben: die erwartete Entlastung der A 94 war innerhalb von zwei Jahren völlig aufgesogen. In der Analyse ist dann festgestellt worden, dass dieser Verkehr durch Siedlungsentwicklung und großflächigen Einzelhandel ausgelöst wurde und einen Umfang erreicht hat, der heute fast nicht mehr zu bewältigen ist und riesige Verkehrsinvestitionen erfordert. Dabei ist es so, dass die Verkehrsbelastung bei der Messe in erster Linie von außen kommt. Diese Entwicklung aber hat natürlich auch Folgen für das gesamte Netz.

Der gewerbliche Verkehr wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen, und wenn das nicht zu noch größeren Problemen führen soll, muss bei der Genehmigungspraxis für die künftige Siedlungsentwicklung stärker auf eine vernünftige Erschließung geachtet werden.

Wenn nicht eine Steuerung erfolgt, die die Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs nutzt, wird der Individualverkehr den Wirtschaftsverkehr lahm legen, und das, was gewollt ist, eine prosperierende Wirtschaftentwicklung, leidet. Der Nutzen großer Verkehrsinvestitionen kommt dann nicht mehr der Region zugute, sondern nur einigen wenigen privaten Kraftfahrzeugbenutzern.

Das Problem, die Siedlungsentwicklung zu steuern, ist bekannt. Es muss zumindest bei der Ansiedlung von Arbeitsplätzen, die eher steuerbar sind, versucht werden, das gewünschte Verhalten durch einen Nutzen- und Lastenausgleich herbeizuführen. Eine Steuerung geht nur über finanzielle Anreize mit einem Nutzen- und Lastenausgleich, auch Baurechte können ja nicht einfach gestrichen werden. Es kann nicht sein, dass Nutzen und Lasten weiterhin so stark auseinandergehen, und dass derjenige, der das falsche tut, auch noch belohnt wird. Das Gewerbegebiet Dornach zeigt das Problem: es ist eigentlich nur als ein Gewerbegebiet ausgewiesen, aber tatsächlich sind darin Kerngebietsnutzungen untergebracht.

Die Frage, wer eine solche Steuerung übernehmen könnte, bleibt offen. Der Gesetzgeber muss sich etwas einfallen lassen. Im Verdichtungsraum Hannover hat dazu eine Diskussion bereits begonnen.

Probleme gibt es nicht nur im gewerblichen Verkehr. Auch wenn z.B. die S-Bahn S 6 überfüllt ist, führt das dazu, dass der Individualverkehr zunimmt.

Verkehr

Das Verkehrsnetz muss im Hinblick auf die vorhandene und sich entwickelnde Siedlungsstruktur grundsätzlich neu bedacht werden hinsichtlich Quantität als auch Qualität im ÖV und im IV. Im öffentlichen Nahverkehr ist ein Betriebssystem erforderlich, das differenziertere Bedienungen hinsichtlich Entfernungen und Zeit / Haltepunkte erlaubt, als es die S-Bahn und der Regionalexpress geben können.

Es wird der Hinweis gegeben, dass im Zusammenhang mit der Transrapid-Untersuchung INFRA-Test ausführliche Erhebungen mit Befragungen gemacht hat und eine Verkehrsmengenbetrachtung durch Intra-Plan vorgenommen wurde. Beide Aufträge laufen über das Wirtschaftsministerium.

Sonstiges

Zu Lastenbeteiligung
Eine Beteiligung der Flughafen GmbH an den Lasten wird abgelehnt, das ist eine unangemessene und abwegige Vorstellung. Die FMG kann nicht einmal ihre Abschreibungen bezahlen, die privaten Betriebe dagegen verringern ihre Steuern bei einer globalisierten Wirtschaft. Wichtig wäre es vielmehr, dass die privaten Betriebe an den eigenen Folgekosten beteiligt werden, aber nicht die quasi öffentliche FMG, die ja erst noch dazu beiträgt, dass die privaten Betriebe sich so entwickeln können.

Szenario
Da eine gewisse Skepsis hinsichtlich großer Wanderungsgewinne besteht, wird die Frage gestellt, ob im Rahmen des Gutachten auch Überlegungen angestellt werden, woher die Menschen kommen, die hier arbeiten sollen?

Seitens der Stadt wird auf die Prognos-Studie hingewiesen, die globale Zahlen für die Region nennt. Andere Prognosen für den Flughafenbereich kommen zu abweichenden Aussagen. Eine wichtige Frage ist auch, was entsteht an internen Umschichtungen, was

ist Zuzug von außen; ist methodisch außerordentlich schwierig, aber man muss sich damit auseinandersetzen.

Es wird auf ein anderes Szenario hingewiesen, ob nicht durch wachstumsbegrenzende Faktoren, angefangen von der Wohnungsversorgung, Verkehrsinfrastruktur bis hin zum Arbeitskräfteengpass, die Flughafenentwicklung langsamer verlaufe als prognostiziert. Aufschlussreich wäre, wenn hier die Rückkoppelungen dargestellt werden könnten.

Ein Regelkreis z.B. ist: die Steigerungsrate des Wohnflächenbedarfs pro Einwohner ist in den letzten zwei Jahren heruntergegangen, die Preise nach oben, das Angebot verknappt. Interessant wäre für die Flughafenentwicklung der Regelkreis bezogen auf die Arbeitsplätze Qualifikation, Wohnungs- und Infrastrukturversorgung und Verkehrsengpässe.

Zum Einwand, das IFO-Gutachten könne nur eine Teilraumbetrachtung mit all seinen Schwierigkeiten sein, wird vorgebracht, deshalb wäre es lohnend, an Beispielen einzelne Umzugs- und Arbeitsketten darzustellen, wo hat wer vor zehn Jahren gewohnt, gearbeitet. Es gibt ja die Vermutung, dass es ein in-sich-Kreislauf ist, der eine Vergrößerung nicht zulässt, weil die wachstumsbegrenzenden Faktoren sehr stark sind.

Für die Landeshauptstadt wäre es von großem Interesse, die Wohnorte der Beschäftigten, nicht nur der am Flughafen, sondern auch einzelner typischer Betriebe an unterschiedlichen Standorten (z.B. Unterföhring, Hallbergmoos) zu kennen, weil das sowohl bei der Frage der Wohnungsversorgung als auch für das Verkehrsverhalten und für die Einschätzung der wirtschaftlichen Folgen und Expansion des Flughafens Bedeutung hat.

Steuerungsinstrument

Im Gutachten sollten Aussagen zu Steuerungsmöglichkeiten gemacht werden. Wenn der Gewerbeverkehr täglich stundenlang im Stau ohne Alternative steht, ist eine Prosperität mit dem Flughafen nicht möglich, eine Prosperität, die auch wegen der Umstrukturierung alter Betriebe erforderlich ist und sonst nicht genutzt werden kann.

Wichtig für die politische Diskussion, auch gerade im Stadt-Umland-Verhältnis, ist, dass es eigentlich nur zu einem geringen Teil ein Problem München : Umland ist, sondern zu einem wesentlicheren Teil ein Problem im Umland selbst ist, in der Konkurrenz der Umlandgemeinden untereinander. Das Ungleichgewicht der Belastungen und Entlastungen trifft hier weitaus mehr zu als im Verhältnis zur LH. Die Frage der finanziellen Steuerung einer Siedlungsentwicklung ist für die Funktionsfähigkeit der gesamten Region und speziell des Umlandes wichtig.

Zur Bedeutung des RPV als Steuerungsinstrument wird ausgeführt, dass die Zusammenarbeit funktioniert bisher. Eine Steuerung und ein Ausgleich zwischen 186 Bürgermeistern ist allgemein schwierig und funktioniert nicht mehr, weil es keine Sanktionen gibt. Die planerischen und die finanziellen Regelungsmechanismen sind nicht aufeinander abgestellt.

Der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum, aber auch der Erholungsflächenverein waren deshalb so wichtig, weil hierüber auf eine andere Weise eine finanzielle und qualitative Steuerung vorlag, die über das normale Instrumentarium hinausging. Das ist aber zukünftig nicht mehr genug, wenn die Funktionsfähigkeit erhalten bleiben soll. Diese Brisanz gibt es in Bayern eigentlich nur in der Region 14. In den Regionen Berlin und

Hamburg gibt es andere Steuerungsmechanismen, diese Regionen sind auch anders in der Bundespolitik vertreten. In Nordrhein-Westfalen liegt der Regionalplanung ein anderes Kommunalverständnis zugrunde. Wenn in Bayern die selbstbewussten Gemeinden weiterhin erfolgreich sein wollen, muss es neue Steuerungsinstrumente geben.

Hinsichtlich Steuerung ist auch die Frage des räumlichen Zuschnitts für die operationale Ebene von Bedeutung. Für manche Aufgaben ist die Region zu klein, für andere zu groß, oder, wie gerade die Flughafenentwicklung zeigt, es einer ganz anderen Abgrenzung bedarf, um die Probleme angehen zu können.

Region München
Regierung von Oberbayern

Gespräch	am 05.10.2001
Teilnehmer:	
Herr Sam	ltd. RD, Sachgebiet 801
Herr Kufeld	Regionsbeauftragter
Herr Motyl	RD, Sachgebiet 801
Herr Grebe	ltd. BD, Sachgebiet 420
Herr Höfer	ltd. BD, Sachgebiet 423
Herr Keller	ltd. BD, Sachgebiet 421
Herr Wilkens	PV

Allgemeine Entwicklung

Die Zahlen belegen, dass die Landkreise Erding und Freising die höchsten Zuwachsraten bei Einwohnern und Arbeitsplätzen zu verzeichnen haben, ähnliches gilt auch für die Mittelbereiche Erding, Freising und Moosburg. Der Motor „Flughafen" hat einiges bewirkt. Der Teilraum insgesamt ist in den letzten 15 Jahren gewachsen und wird wohl weiter wachsen. Wenn man sich die Zahlen genauer anschaut und den Raum Landshut dabei ausklammert, sind es die zentralen Orte und Entwicklungsachsen, die den größten Anteil der Entwicklung aufgenommen haben; bei Hallbergmoos ist zu bedenken, dass die Gemeinde erst vor einem Jahr zum Kleinzentrum erklärt worden ist. Im Freisinger Norden und im Erdinger Holzland hat nur wenig Entwicklung stattgefunden. Die Entwicklung ist also im Grundsatz zielgemäß verlaufen. Allerdings hat sie sich auch in die Fläche, in den ländlichen Raum erstreckt. Dies ist jedoch ein Prozess, der in der gesamten Region zu beobachten ist.

Es ist schwierig abzuschätzen, ob bestimmte Entwicklungen und Ansiedlungen nun wirklich direkt durch den Flughafen ausgelöst wurden, oder ob es die normale Entwicklung in der Region war. Die Verlagerung z.B. der Fa. REWE von Eching nach Eitting hatte nichts unmittelbar mit dem Flughafen zu tun, auch wenn von flughafenbezogenem Gewerbe gesprochen wurde, in Wirklichkeit war es eine Standortverlagerung.

Seitens der Regierung ist es äußerst schwierig, die künftige Entwicklung einzuschätzen. Die Regierung als Verwaltungsbehörde zieht eigentlich immer nach. Es gibt zwar noch den Überblick über die Bauleitpläne, aber die werden nicht systematisch aufbereitet, um daraus eine Vorausschau der Entwicklung abgeben zu können.

Aus regionaler Sicht werden die Steuerungsinstrumente angesprochen und auf die Ziele in der Fortschreibung des Regionalplanes „Freiraum- und Siedlungskonzept" verwiesen. Der Druck auf die Freiräume war, bis auf wenige Ausnahmefälle, nicht so groß, wie es erwartet worden war. Es gab einige Versuche, die Freiräume anzutasten, diese konnten aber argumentativ abgewehrt werden. Das Freiraum- und Siedlungskonzept-Konzept hat auch gleichzeitig das Konzept der dezentralen Konzentration im großen und ganzen gestärkt (Erding, Freising, Hallbergmoos, Isen, St. Wolfgang). Die Gefahr, die auch schon früher bekannt und diskutiert wurde, liegt in einer Entwicklung in die Fläche hinein. Abschließend gilt aber, die Steuerungsinstrumente Grünzüge, geeignete Bereiche für Sied-

lungsentwicklung, Zentrale Orte und Entwicklungsachsen haben Wirkung gezeigt bzw. zeigen Wirkung. Steuerungsinstrumente müssen im Laufe der Zeit den Erfordernissen angepasst wurden.

Im Planungsraum sind Flächenreserven vermutlich reichlich vorhanden. Im Münchner Norden findet allerdings kaum mehr eine Entwicklung über Neuausweisungen in der Flächennutzungsplanung statt, seinerzeit sind große Reserven eingeplant worden, in Teilbereichen kommen hier auch natürliche Grenzen der Siedungsentwicklung zum Tragen.

Verkehr

Seitens der Regierung würde es begrüßt, wenn sich im Bereich Verkehr etwas bewegen würde. Die Raumordnungsverfahren, soweit solche notwendig waren, sind alle längst abgeschlossen. Es kommt allerdings nicht zur Planfeststellung, da im konkreten dann Schwierigkeiten auftreten, wenn auf kommunaler Seite verständlicherweise die jeweils eigenen Interessen eingebracht werden. So werde in einzelnen Fällen die Planfeststellung räumlich stark gestückelt, um überhaupt zu Ergebnissen zu kommen.

Aus Sicht der Region sind die wichtigsten Ziele seit Jahren bekannt, sie seien auch alle in den Plänen und Programmen enthalten, soweit auf der Regionalplan-Ebene etwas ausgesagt werden kann und muss. Das Problem liegt in der Umsetzung und die ist auch von den verfügbaren Mitteln abhängig. Das Wirtschaftsministerium hat ja geäußert, die Realisierung einzelner Maßnahmen verstärkt voran treiben zu wollen.

Der Unmut der Bürgermeister und Landräte darüber, dass viele der vorgesehenen Maßnahmen nicht realisiert worden sind, ist verständlich. Eine Reihe von Gemeinden haben ja auch ihre Bauleitplanung auf diese Ziele hin ausgerichtet (z.B. Markt Schwaben auf die Flughafentangente-Ost).

Sonstiges

Lärmzonen
Die ungeklärte Situation ist ein sehr unbefriedigender Zustand. Er führt zu Unsicherheiten bei den Kommunen und verhindert mögliche Ausweisungen. Selbst wenn die Änderungen nicht so gravierend sein werden, Tatsache ist, es gibt keine konkreten Daten, sie lagern schon seit einiger Zeit in einer Schublade. Mögliche Planungen hinsichtlich der Harmonisierung sollten nicht durch ungeklärte Lärmzonen konterkariert werden. Die Ausnahmen von den Lärmzonen waren in der Vergangenheit gar nicht so häufig und weniger als im Raum Fürstenfeldbruck. Allerdings sind schon einige Ausnahmen im Hinblick auf die künftigen Festlegungen erfolgt. Die Situation ist auch für die Regierung ein unbefriedigender Zustand, der sich sogar bis hin zur Frage des Standortes der dritten Realschule im Landkreis Freising auswirkt.

Harmonisierungsgebot
Das Ziel ist mit dem Landesentwicklungsprogramm 1994 in Kraft getreten. Der Widerstand der Kommunen gegen das Ziel war groß. Es wurde dann von allen Behörden restriktiv angewandt. Ob es in allen Genehmigungsverfahren mit dem nötigen Nachdruck eingebracht wurde, ist offen. Zu beobachten war, dass das Ziel im Laufe der Zeit lang-

sam und schleichend an Bedeutung abgenommen hat bzw. immer mehr Gemeinden Ausnahmenregelungen vorgebracht haben. Seitens der Gemeinden ist wohl gehofft worden, dass das Ziel bei der aktuellen Fortschreibung des Landesentwicklungsprogramms nicht mehr enthalten sein werde. Dem ist aber nicht so und im Gegenteil, es ist eine Tendenz erkennbar, dass von staatlicher Seite diesem Ziel wieder mehr Bedeutung beigemessen wird.

Die Oberste Baubehörde hat ein starkes Interesse an der Beibehaltung. Erst kürzlich hat sie wieder mitgeteilt, dass das Ziel künftig sehr ernst genommen werden müsse. Es sei bekannt, dass das Ziel im Laufe der Zeit etwas verwässert und nicht mehr so ernst genommen wurde, z.T. von den Gemeinden unterlaufen wurde. Es gab zudem mehr Möglichkeiten des Umgehens durch die Verlagerung der Genehmigung auf die Landratsämter bzw. den Wegfall der Genehmigungspflicht für Bebauungspläne. Einige Fälle, wo es konsequent angewandt wurde, sind bekannt. Die Städte Erding und Freising haben wohl die Bilanz immer erfüllt, Erding war einmal sogar „Leihgeber" für Eitting. Besonders deutlichwird die Problematik, wenn kleinere Gemeinden, die nicht einmal zentraler Ort sind, große gewerbliche Ausweisungen vorhaben. Betont wird, dass dieses Ziel in der Abwägung nicht einfach „weggewägt" werden könne.

Die Frage, wo die Wohnbauflächen für die Beschäftigten am Flughafen unter der Zielsetzung Harmonisierung ausgewiesen werden, bleibt offen. In dem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Gemeinden bei der Ausweisung von Wohnbauflächen Schwierigkeiten haben, die notwendigen Folgeeinrichtungen zu finanzieren.

Als ein allgemeines Problem wird betrachtet, dass die Planung auf eine Entwicklung des Flughafens (Wachstum auf 55 Mio Passagiere) nur reagieren kann, nachdem politische bzw. wirtschaftliche Vorgaben gemacht worden sind. Die Planungsseite würde jetzt schon ständig „hinterherhinken". Von Anfang an war ein Defizit da, das sich immer weiter vergrößere. Damals ist von einem Ersatzflughafen für Riem gesprochen worden. Dass das kein statischer, sondern ein dynamischer Prozess werden würde, ist unbestritten, aber es stellt sich auch die Frage nach den Grenzen.

Hingewiesen wird darauf, dass die Abgrenzung Untersuchungsgebiet nicht mit der Festlegung im Landesentwicklungsprogramm zum Flughafen-Umland übereinstimmt.

Seitens der Regionalplanung wird auf die Ziele im LEP und Regionalplan zu flächensparenden und verdichteten Bauen verwiesen. Das sei besonders für diesen Raum, der so beansprucht werden, von Bedeutung. Die Wohnungsbauunternehmen sind zwar reserviert, es gibt aber gute Beispiele. Eine Schwierigkeit bei der Umsetzung besteht auch darin, dass vor noch nicht allzu langer Zeit die Meinung vertreten wurde, im ländlichen Raum solle nicht so dicht gebaut werden, wenn es z.B. darum ging, eine Obstwiese zu erhalten. Es ist nicht einfach, die Zielrichtung zu ändern, das Bild konventionellen Bauens ist sehr stark.

Zusammenarbeit

Seitens der Regierung erfolgt diese innerhalb der planungsrechtlichen Verfahren, sonst gibt es relativ wenig Möglichkeiten der Kooperation

Seitens der Regionalplanung wird Zusammenarbeit grundsätzlich positiv beurteilt. In Einzelfällen ist sie ja auch zwingende Notwendigkeit, z.B. im Verkehrsbereich zur Region Niederbayern (Marzlinger Spange). Bei einer Zusammenarbeit, wie z.B. im Rahmen von „MAI", besteht allgemein das Problem, sich auf gemeinsame Interessen zu einigen. Im Regionalplan ist kommunale Zusammenarbeit als Zielsetzung verankert. Da sie in anderen Verdichtungsräumen besser funktioniert als in der Region München, liegt hier ein großer Handlungsbedarf. Wünschenswert wäre, wenn positive Beispiele genannt werden könnten.

Förderung/ staatliche Mittel

Die Städtebauförderung ist in diesem Bereich verstärkt tätig gewesen. Im Maßnahmekatalog hatte der Untersuchungsraum Priorität. Zu bedenken wird gegeben, auch wenn es nicht messbar ist, ob diese Mittel nicht zur Verbesserung der Qualität und zur Steigerung der Attraktivität beigetragen haben, und damit dazu, dass diese Entwicklung so stattfinden konnte. Das Programm geht weiter, die Priorität, gerade für die Flughafengemeinden, ist nicht verändert. Der Entwicklungsdruck in diesem Raum und der daraus resultierende Druck nach Qualitätsverbesserung sind ein Verdachtsmerkmal für städtebauliche Missstände.

Im Zusammenhang mit der Verlagerung des Flughafens hat es Planungszuschüsse für die Bauleitplanung der Gemeinden gegeben, die es heute nicht mehr gibt, da der Bedarf gegenüber früher ein anderer ist. Damals hat es Gemeinden gegeben, die noch gar keinen Flächennutzungsplan gehabt hätten. Das Interesse des Staates bei einer Bezuschussung liege heute mehr darin, modellhafte Konzepterarbeitungen zu fördern, z.B. unter den Themen allgemeine Baulandpolitik, Umnutzung von Flächen oder auch beim Thema städtebaulicher Verträge. Bisher sind schon erhebliche Planungszuschüsse des Landes gebündelt in diesen Raum geflossen (z. B in die Moosgemeinden). Es ist auch gut vorstellbar, dass Projekte für flächensparendes Bauen modellhaft unterstützt werden. Gut wäre es, wenn Gemeinden zu solchen Vorhaben bereit wären, oder wenn im Zuge des Gutachtens geeignete Standort genannt würden, dann könne die Regierung auf die Gemeinden begründet zugehen.

Handlungsbedarf

Seitens der Regierung wird Handlungsbedarf in erster Linie im Verkehrsbereich gesehen.

Seitens der Regionalplanung steht an erster Stelle der Verkehr. Von Bedeutung ist aber auch das Thema flächensparendes Bauen an geeigneten Standorten, da hier ein großes Potential vorhanden ist. Ein weiteres Thema ist ein Flächenmanagement auf kommunaler Ebene, hierzu wird eine Initiative von den Ministerien vorbereitet.

Ein weiterer Punkt betrifft die sehr stärkere Durchsetzung der harten Planungsinstrumente, allerdings verbunden mit weichen, also die Einhaltung der Zielsetzungen des Regionalplans forcieren und gleichzeitig die Kooperationsbereitschaft der Kommunen ausbauen.

Region Landshut
Regierung von Niederbayern

Gespräch	am 07.08.2001
Teilnehmer:	
Herr Breu	Regionsbeauftragter
Herr Barteit	Geschäftsführer RPV
Herr Hahn	
Herr Wilkens	PV

Allgemeine Entwicklung

Die Einwohnerentwicklung im Umland von Landshut ist nicht so sehr eine Stadt-Umland-Wanderung sondern mehr ein „Überschwappen" aus dem Raum München, weil hier die Grundstückspreise deutlich geringer sind. Bei der Arbeitsplatzansiedlung im Umland handelt es sich schon eher um Stadt-Umland-Wanderung.

Ob Entwicklung bei der Bevölkerung und den Arbeitsplätzen im Umland flughafenbedingt ist bzw. ob durch den Flughafen die Attraktivitätssteigerung des Raumes aufgrund des Flughafens so erfolgt ist, ist schwer zu sagen. Auf jeden Fall hat die Attraktivität des Raumes durch die A 92 erheblich zugenommen. Die Nähe des Flughafens hat vor allem eine psychologische Wirkung.

Der eindeutig wichtigste Entwicklungsraum in der Region ist der entlang von Autobahn, B 11 und Isartal, die anderen Räume bleiben in ihrer Entwicklungsdynamik im Vergleich dazu zurück.

Die Gemeinden können vom Flächenpotential her sicher noch ein weiteres Bevölkerungswachstum aufnehmen, so wie sie es in den letzten Jahren getan haben. Aber damit ist natürlich eine Zunahme der Flächenversiegelung, der Probleme im Verkehr und den Pendlerströmen verbunden.

Der Regionalplan weist sowohl Vorbehaltsgebiete für Wohnen und für Gewerbe aus als auch und landschaftliche Vorbehaltsgebiete, letztere in größerem Umfang als in Region 14. Die Festlegungen werden weitgehend von den Gemeinden respektiert, dennoch ist die Beschlussfassung im RPV insgesamt kommunalfreundlich.

Die Freiraum-Struktur ist nicht akut gefährdet. Konflikte gibt es hinsichtlich der Raumbeanspruchung aber möglicherweise dann, wenn die Kommunen Ausgleichsflächen in der freien Flur nachfragen, da zumindest im südwestlichen Teil sehr viel Flächen für die Bentonit-Gewinnung im Regionalplan ausgewiesen sind. Ein Steigen der Grundstückspreise wird nicht ausgeschlossen.

Die Grundstückspreise in den unmittelbar an Landshut angrenzenden Gemeinden sind ähnlich hoch wie in Landshut selber, nur in den weiter entfernt liegenden ländlichen Gemeinden sind sie deutlich geringer.

Die Grundstückspreise im Raum Landshut sind mit der Veröffentlichung des damaligen Gutachtens und dem Bekanntwerden der darin genannten Wachstumszahlen ganz rapide in Erwartung eines Boom angestiegen. Die Erwartung wurde noch überlagert durch die seinerzeit gute Konjunktur. Anfang der 90er Jahre war mit Abflauen der Konjunktur ein Absinken der Grundstückspreise zu verzeichnen.

Betriebe der Informations- und Kommunikationsbranche haben sich im Raum Landshut nicht angesiedelt, diese suchen offensichtlich den Ballungsraum München.

Wohnen

Betriebe aus dem Flughafenbereich kaufen in den Gemeinden um Landshut Häuser, um sie an die Beschäftigten zu vermieten, weil die sonst keine Arbeitskräfte finden.

Verkehr

Die unmittelbare an Landshut angrenzenden Gemeinden sind gut in den öffentlichen Nahverkehr Landshut integriert, die Bedienungssituation der weiter draußen liegenden Gemeinden ist schlecht.

Die Bahnverbindung nach bzw. von München ist in den Stoßzeiten katastrophal. Die Züge sind völlig überfüllt. Eine bessere Bahnanbindung nach München und zum Flughafen wird als sehr wichtig beurteilt. Das Raumordnungsverfahren für eine bessere Anbindung zum Flughafen sollte schon vor vielen Jahren kommen, es besteht Skepsis, ob jetzt daraus etwas wird. Die Anbindung wird dadurch vielleicht einfacher werden, weil die neuen Züge inzwischen besser „geflügelt" werden können und ein Teil nach Freising und der andere Teil zum Flughafen geführt werden können. Die Anbindung ist für den gesamten ostbayerischen Raum von großer Wichtigkeit.

Aus den Umlandgemeinden mit dem Auto nach Landshut zu kommen, ist nur unter Schwierigkeiten mögliche, aber im Verhältnis zu Münchner Verhältnissen ist es noch deutlich einfacher.

Der Neubau der B 15 ist von erheblicher Bedeutung, nicht nur im Sinne Wegfall der Ortsdurchfahrten und ihrer innerörtlichen Belastungen, sondern auch als großräumige Entlastung der A 9. Die gelingt aber nur dann, wenn sie bis zur A 94 weitergeführt wird.

Sonstiges

Zu Steuerungsinstrumenten
Das Harmonisierungsgebot ist kein Mittel zur Steuerung im Sinne einer gleichgewichtigen Entwicklung. Es besteht die Schwierigkeit der Lenkung von Entwicklungen nach Zielen der Landes- und Regionalplanung bei gleichzeitigem Bestehen der kommunalen Planungshoheit.

Zusammenarbeit
Eine Zusammenarbeit mit der Region München erfolgt im Rahmen der üblichen Verfahrensbeteiligungen und Treffen, darüber hinaus gibt es gewisse informelle Kontakte.

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes
1989 wollten wohl sehr viel mehr Gemeinden in die seinerzeitige Untersuchung einbezogen werden. Bei dem anschließenden fachübergreifenden Gutachten 1993 war der gesamte Landkreis im Untersuchungsgebiet. Zu dem Bereich, der von der aktuellen Entwicklung berührt wird, gehört Vilsheim auf jeden Fall dazu, dort wird auch viel gebaut. Eventuell ist auch Altfraunhofen dazu zu zählen.

Eine Verärgerung besteht, dass vor der Beauftragung erstens die Verantwortlichen und Berührten im Raum Landshut nicht informiert wurden und zweitens auch die Frage der Abgrenzung nicht neu überlegt wurde. Dazu wird vom Planungsverband: der derzeitige Auftrag schließt eine Untersuchung zur Abgrenzung des Untersuchungsgebietes nicht ein. Erste statistische Auswertungen hätten durchaus gewisse Anhaltspunkte gegeben, den Raum nicht nur im Landshuter Bereich auszuweiten. Dies ist mit den Auftraggebern diskutiert worden, aber letztlich ist beschlossen worden, die alte Abgrenzung hier beizubehalten.

Industrie- und Handwerkskammer für München und Oberbayern

Gespräch	am 13.09.2001
Teilnehmer:	
Herr Dr. Obermaier	IHK
Frau Lindemann	IHK
Herr Osterhammer	IHK
Herr Wilkens	PV
Frau Arnold-Rothmaier	Ifo-Institut

Allgemeine Entwicklung

Die Frage, wieviel der Flughafen wirklich zu der Attraktivität des Untersuchungsraumes beigetragen hat, ist schwer zu beantworten. Auf jeden Fall hat sich in diesem Raum, der vor dem Flughafenbau lange Zeit etwas zurückgeblieben war, ein deutlicher Aufholprozess vollzogen. Aber nicht nur der Flughafenbereich hat sich entwickelt, es war der ganze nördliche Bereich, allerdings mit einem Schwerpunkt im östlichen Teil. Die Entwicklung ist ein ganz normaler Prozess, weil dort bisher wenig stattgefunden hat, die Gewerbegebiete waren zudem früher nicht sehr attraktiv.

Bei der Ansiedlung im Münchner Umland ist zu bedenken, dass es sich dabei auch um Verlagerungen aus der Stadt heraus aufgrund beengter Raumverhältnisse handelt. Der Flughafen ist nicht das einzige Motiv.

Allgemein ist bei der Entwicklung des Raumes zusätzlich zu bedenken, dass durch den Bau des Autobahnringes bis hin zur Anbindung an die Lindauer Autobahn eine funktionelle Verbindung zwischen diesen Teilräumen geschaffen worden ist, die es bisher nicht gab. Damit ist für den wichtigen Einzugsbereich im Nordwesten und Westen eine grundlegende Verbesserung eingetreten.

Die Entwicklung in Landshut ist wohl auch damit zu erklären, dass zeitlich betrachtet zunächst die Gebiete zwischen München und Flughafen entwickelt wurden, und dass dann die Entwicklung sich weiter an dem Band entlang erstreckt. Die Befürchtung, Landshut werde abgehängt, erscheint bei dieser Betrachtungsweise nicht begründet.

Hinsichtlich der Art der Betriebe kann gesagt werden, dass die Branchen sehr gut verteilt sind und die Region im Gleichgewicht ist. Eine Ausnahmestellung bildet die Medienindustrie, bei der es ganz bestimmte Gründe für Standortentscheidungen wie die Nähe zu vorhandenen Betrieben gibt.

Im Untersuchungsraum findet der ganz normale Verdrängungs- und Entwicklungsprozess statt, in dem die Branchen vertreten sind, die über die entsprechende Finanzkraft zur Expansion verfügen. Eindeutige Beispiele für die Ansiedlung eines sogenannten flughafenaffinen Gewerbes sind nicht festzumachen, und Versuche, dafür bestimmt Flächen bereit zu halten, sind misslungen.

Die große Nachfrage nach Büronutzung hat inzwischen zu einer geringen Leerstandsquote geführt, und die Büro, die vor sechs bis sieben Jahren noch leer standen (z.B. in Hallbergmoos), sind mittlerweile längst bezogen.

Ein Grundproblem, das in München immer besteht, ist, dass der normale Mittelstand im Gegensatz zur High-Tech-Branche die Verlagerung nicht finanzieren kann. Diese Betriebe müssten weiter nach draußen gehen, der „erste" Ring in der Gewerbeausweisung reicht nicht. Wenn die A 94 ausgebaut wäre, wäre das einfacher.

Ein weiteres Problem für kleinere mittelständische Betriebe ist, dass sie mit dem Lohnniveau des Flughafens nicht mithalten können. Da gibt es viele Klagen. Der angespannte Arbeitsmarkt bzw. die günstige Beschäftigtenquote hat für diese Betriebe negative Folgen. Sie sind manchmal gegenüber anderen Bewerbern aufgrund lokaler Einflüsse nicht mehr wettbewerbsfähig, können nicht mit den High-Tech-Branchen konkurrieren. Ein ähnlicher Effekt war zu beobachten, als BMW sich in Regensburg ansiedelte.

Die allgemeinen Probleme beim Arbeitsmarkt treffen für die gesamte Region zu und sind nicht spezifisch für den Flughafenbereich. Für die neuhinzukommenden Betriebe ist es sehr schwierig, Arbeitskräfte zu bekommen.

Aus den Daten des Standortinformationssystems ergibt sich, dass im engeren Flughafenumland derzeit rd. 600 ha an Gewerbeflächen zur Verfügung stehen, im weiteren Umland sind es rd. 400, also in der Summe rd. 1.000 ha, davon verfügen rd. 700 ha über tatsächliches Baurecht. Aus diesen Zahlen kann jedoch angesichts der Anforderungen und der Wirtschaftskraft der Region nicht herausgelesen werden, dass eine besonders große Reserve vorhanden sei.

Wohnen

Auf die Umfrage der Kammer bei den Mitgliedsbetrieben aus dem Jahr 2001 wird verwiesen, die u.a. zeigt, dass eine nicht geringe Zahl an Betrieben äußert, dass das Wohnungsproblem ein die Entwicklung der Betriebe hemmender Faktor ist.

Im Wohnungsmarkt bildet sich auch die Dienstleistungsstruktur ab. Es gibt ja bereits Überlegungen einzelner Dienstleistungsbetriebe, nicht mehr unmittelbar in die Ballungsräume zu gehen, sondern sich etwas außerhalb, wo zwar noch eine gewisse Urbanität gewährleistet ist, aber wo es vor allem eben Arbeitskräfte gibt, anzusiedeln. Dieser Prozess soll aber nicht überbewertet werden, das Phänomen gilt auch für alle Ballungsräume, ist nicht München-spezifisch.

Es gibt eine Reihe von IT-Betrieben, die vor der Entscheidung stehen, ob sie sich in München weiter entwickeln oder herausziehen sollen. Da spielt die Frage der Arbeitskräfte natürlich eine wichtige Rolle.

Die Heim-Arbeitsplätze mit einem nur gelegentlichen Aufsuchen des Betriebsstandortes sind nicht allein aus einer Wohnungsnot geboren, sondern weil man sonst keine Arbeitskräfte bekommt. Eine Reihe von Arbeitskräften setzen solche Freiheitsgrade als selbstverständlich voraus. Das hat wieder gewisse Auswirkungen auf den Verkehr, aber das Aufkommen insgesamt wird dadurch nicht entscheidend verändert.

Verkehr

Folgende Straßenanbindungen müssen hergestellt bzw. wesentlich verbessert werden:

- FTO
- A 94 (auch wegen der Anbindung des Südostens von Bayern)
- A 92
- A 9 (ist eine Staufalle ersten Ranges, das ist ja seit Jahren bekannt, nicht nur in Richtung Flughafen sondern auch von Norden)
- A 99 (Fertigstellung ist absehbar, aber damit wird natürlich auch zusätzlicher Verkehr generiert).

Im Staatsstraßen- und Kreisstraßennetz werden einzelne Maßnahmen, z.B. die eine oder andere Ortsumgehung, für erforderlich gehalten, um ein sinnvolles Netz zu schaffen.

Im Schienennetz sind unbestritten Maßnahmen notwenig. Der Transrapid ist in der Diskussion. Eine Fernbahnanbindung ist zwingend notwendig. Frankfurt zeigt, wie sinnvoll es ist, eine Verknüpfung einer schnellen Schienenanbindung und dem Flugverkehr zu haben. Eine Expressverbindung aus dem Raum zum Flughafen ist eine wichtige Maßnahme für die Weiterentwicklung des Flughafens, aber auch ein Beitrag für eine einigermaßen verträgliche Verkehrssituation.

Die Kammer bekommt eine Reihe von Anfragen von Unternehmen, insbesondere Dienstleistungsbetrieben, die explizit Wert auf die Schienenanbindung legen, weil sie häufig Consultants von außen bekommen, die über keinen PKW verfügen und sich auch nicht mit dem Verkehr auseinander setzen möchten. Daher kann der ÖPNV-Anschluss auch ein Kriterium bei der Standortwahl sein

Sonstiges

Kritik hat man schon damals, als das Gutachten bzw. die Zahlen vorgelegt worden sind, geübt, weil damit eine Alarmstimmung erzeugt wurde, die gar nicht gerechtfertigt war. Dass die damals genannten Zahlen inzwischen von der Menge her tatsächlich Realität geworden sind, hat ganz andere Gründe. Damals ging es nicht um eine Neuansiedlung eines Flughafens sondern um den Umzug des Flughafens. Und eine Reihe von Betrieben, die sich jetzt kranzförmig um den Flughafen angelagert haben, sind nicht Neuzuzüge in die Region von Frankfurt oder ähnlichen Ballungsräumen sondern sind Firmen aus München oder dem Umland, die im Vorgriff oder kurz nach der Flughafeninbetriebnahme sich hier ein Standbein gesucht haben. Es war ja bekannt, dass Riem irgendwann aufgegeben würde.

Es wird eine gewisse Gefahr gesehen, dass erneut Befürchtungen ausgelöst werden, die eigentlich nicht begründet sind, wenn jetzt wieder in einem zweiten Gutachten hohe Zuwachszahlen publiziert werden, die doch über einen langen Zeitraum mit entsprechenden Unsicherheiten prognostiziert und entsprechend vorsichtig bewerten werden müssen.

Zum Umgriff der Untersuchung wird gefragt, warum es jetzt 71 Gemeinden seien gegenüber den 44 von damals. Der Hintergrund für diese Frage ist, dass im Entwurf zum Landesentwicklungsprogramm 2001 ein sehr viel größerer Flughafenraum zugrunde gelegt wird, für den zudem aus Sicht der IHK sehr massive restriktive Planungsziele gelten

sollen, das Harmonisierungsgebot. Es ist problematisch, wenn die Gemeinden einerseits nicht so planen können, wie sie wollen, und andererseits in der Untersuchung, die sich mit den Auswirkungen befassen soll, nicht beteiligt werden. Im übrigen hat das Harmonisierungsgebot bisher so gut wie nicht gegriffen, der Flächennutzungsplan Unterföhring war ein Exempel für die Bedeutungslosigkeit dieses Ziels.

Das Instrument der Harmonisierung wird auch deshalb kritisiert weil damit Gemeinden eher gestraft werden, die bisher ortsplanerisch vernünftig in einer ersten Stufe eine Wohnentwicklung betrieben haben und in einer zweiten Stufe nun Gewerbe nachziehen wollen oder umgekehrt.

Für die weiteren Überlegungen wird darauf hingewiesen, dass der Einzugs-/ Entwicklungsraum des Flughafens sich auch ändern kann, wenn bestimmte Infrastrukturen wie z.B. Weiterbau der A 94 oder Ausbau der Mühldorfer Bahn-Strecke hergestellt werden.

Aus Sicht der Kammer besteht das Problem, dass die Gemeinden aus ihrer zurückhaltenden Einstellung den Verkehrsproblemen gegenüber kaum Unternehmen wollen, die aus sich heraus Verkehr produzieren. Das Transportgewerbe, Speditionen, ist aber zur Versorgung aller notwendig, hat jedoch bei der Standortsuche erhebliche Schwierigkeiten. Bei den Gemeinden gilt häufig das Floriansprinzip, die Betriebe sind notwendig, aber sie sollen sich nicht in der eigenen Gemeinde ansiedeln.

Zur Frage des Bedarfs an Flächen für das Transportgewerbe verweist die Kammer auf die Kontakte mit dem RPV zu Logistik-Standorten. In der Region fehlt ein Standort-Konzept. Ein solches wäre aber wichtig, nicht zuletzt weil auch bereits in der Region ein Verdrängungsprozess stattfindet. Im Raum Nürnberg z.B. gibt es ein solches Konzept. Es ist auch überlegt worden, ob dieses Problem in dem sogenannten „Inzell – Arbeitskreis" behandelt werden kann. Dort herrschte aber die Meinung, zunächst auf einer Arbeitsebene daran zu arbeiten und Material zusammenzutragen. Danach soll ein unabhängiger Logistik-Experte im RPV-Ausschuß die Notwendigkeit und Auswirkungen darlegen. Vielleicht kann dann ein Konzept entwickelt werden, das auch die Möglichkeiten gemeindeübergreifender Gewerbegebietsausweisungen einbezieht.

Seinerzeit hat es von der Regionalplanung eine Positivliste zu geeigneten Logistik-Standorten gegeben, die Nennung allein ohne gleichzeitige Sicherung hat aber zu Spekulationen bei den Bodenpreisen geführt. Deshalb ist jetzt auf die Positivliste zugunsten eines Kriterienkataloges verzichtet worden. Ein Ziel der potentiellen Betreiber ist es natürlich, dass solche Flächen auch in der Nähe des Flughafens möglich sind.

Handlungsfeld:

Das Thema Transportlogistik ist so wichtig, dass es wirklich angegangen werden muss. Vielleicht gibt es hier auch einen Ansatz für eine staatliche Förderung. Bei dieser Frage ist eine interkommunale Zusammenarbeit sinnvoll. In anderen Bundesländern wird das schon praktiziert wird, nur in dieser Region, in der es besonders wichtig ist, ist man noch nicht so weit.

Handwerkskammer für München und Oberbayern

Gespräch	am 04.09.2001
Teilnehmer:	
Herr Dr. Semper	HWK
Frau Wimbauer	HWK
Herr Burger	HWK
Herr Freischütz	HWK
Herr Mitsch	HWK
Herr Wilkens	PV

Allgemeine Entwicklung

Zunächst wird mit einigen Zahlen die Situation in dem Landkreisen Erding und Freising im Verhältnis zum Kammerbezirk Oberbayern dargelegt:

- Hinsichtlich der Zahl der Betriebe sind in Erding (30%) und Freising (35%) signifikant größere Steigerungen zu verzeichnen als in Oberbayern (24%). In Erding und Freising vollzog sich die Entwicklung vor allem in den Branchen Metall/Elektro, Holz und Gesundheit/Reinigung.
- Bei den Beschäftigten konnte der Stand im 10-Jahreszeitraum in Erding (leichte Abnahme) und Freising (konstant) besser gehalten werden als in Oberbayern (allgemeine Abnahme). Auch in den letzten fünf Jahren, wo überall Arbeitsplätze abgebaut wurden, verlief die Entwicklung in Erding (- 8,5%) und Freising (- 8%) relativ günstiger als in Oberbayern (- 13 %).
- Die Steigerung der Umsätze lag in Erding (über 40%) und Freising (+ 32 %) über der für Oberbayern insgesamt (+ 27%).
- Der Anteil des Handwerks am BIP ist in Freising im Zeitraum 1990 – 2000 von 16% auf 11% gesunken, in Erding auf etwa gleicher Höhe geblieben, in Oberbayern gab es einen leichten Rückgang. Ähnliches gilt für den Beschäftigtenanteil. Zu bedenken dabei ist jedoch, dass in Freising ein besonders hoher Zuwachs von High-Tech-Betrieben und Flughafenbetrieben stattgefunden hat, der den Anteil des Handwerks allein dadurch schon statistisch mindert.

Der Flughafen wird zunehmend zu einem Sorgenfaktor hinsichtlich der Fachkräfte im Handwerk. Zum einen fehlen bereits Fachkräfte, zum anderen befürchten die Handwerksbetriebe, je mehr Unternehmen internationaler Art sich im oder um den Flughafen ansiedeln, je mehr geraten sie selber auf die Verliererstrasse, weil sie mit deren Lohnniveau nicht Schritt halten können.

Es gibt auch massive Probleme in beiden Landkreisen, Ausbildungskräfte zu finden. Der Anteil der Lehrlinge liegt in Erding unter dem Landesdurchschnitt.

Zur Lehrlingssituation ist Anfang des Jahres eine Umfrage durchgeführt worden: in Oberbayern gab es ein Angebot von 15.200 Stellen, davon konnten nur 10.900 (= 72 %) besetzt werden, in Erding und Freising waren es mit 67 % der angebotenen Stellen noch weniger. Das zeigt die Schwierigkeit der Betriebe. Die Situation ist entmutigend

und führt möglicherweise dazu, die Lehrstellenangebote zu verringern, und das ist auch keine gute Entwicklung.

In der gleichen Umfrage wurde nach dem Fehlen von Fachkräften gefragt: in Oberbayern wurde ein Zahl von insgesamt 25.000 genannt, in Erding und Freising 2.100, das sind 8,4 % des gesamten Fachkräftemangels, der Beschäftigtenanteil von Erding und Freising an Oberbayern beträgt jedoch nur 5,4 %. Auch hier besteht wieder ein Missverhältnis.

Bei Großvorhaben, soweit sie nicht von der öffentlichen Hand ausgeschrieben und vergeben werden, hat der örtliche Handwerker kaum eine Chance. Nicht, weil er zu klein wäre, sondern weil häufig nicht nach einzelnen Gewerken ausgeschrieben wird. Und wenn nach einzelnen Gewerken ausgeschrieben wird, kommt die Problematik des Dumpings hinzu. Ein Grund für diese Entwicklung wird darin gesehen, dass die Kommunen die VOB falsch interpretieren und auswählen: nicht der billigste sollte zum Zug kommen, sondern der wirtschaftlichste.

Trotz der Schwierigkeiten soll aber nicht der Eindruck eines Schwarz-Malens erweckt werden. Der Flughafen hat durchaus einen Schub in der Entwicklung des Handwerks gebracht. Es dürfen allerdings die Schattenseiten nicht übersehen werden, und dazu zählt, dass der Erfolg anderer Branchen durchaus dynamischer ist als der des Handwerks und diese etwas an den Rand gedrängt werden. Da spielt natürlich auch der Arbeitskräftemangel und der Mangel an Gewerbeflächen eine Rolle. Das Handwerk ist sehr stark lokal orientiert und hat seinen Kundenkreis in einem relativ eng gefassten Bereich. Je weiter man von diesem weg ist, je länger werden die Anfahrten und natürlich auch je größer die Konkurrenz.

Die Entwicklung des konsumnahen Handwerks hängt sehr von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ab. Das Bauhandwerk wird, solange am Flughafen und im Umfeld gebaut wird, sich weiter entwickeln. Pauschal gilt, dass von der Flughafenentwicklung vor allem die dienstleistungsorientierten Handwerksbetriebe und die Zulieferbetriebe profitieren werden.

Wohnen

Die wirtschaftliche Entwicklung des Handwerks ist auch mit dem Wohnungsproblem verknüpft. Das produzierende Gewerbe und das Handwerk können am wenigsten die gestiegenen Wohnungskosten bezahlen. Es wird auf den Versuch hingewiesen, Arbeitskräfte aus den östlichen Bundesländern hierher zu holen. Die Rechnung, was denen dann hier im Raum München an Monatseinkommen netto bleibt, hat viele davon abgehalten, überhaupt zu kommen. Die Wohnungsproblematik ist also für das Wachstum der Region ein Hinderungsgrund.

Verkehr

Die Belastungen auf den Strassen sind sehr groß und die Anfahrtskosten steigen durch die längeren Fahrtzeiten einschließlich der Staus erheblich. Handwerker können nicht mit dem ÖPNV fahren, da sie Material und Ausrüstung mitführen müssen. Die Handwerks-

kammer unterstützt deshalb Ausbaumaßnahmen im öffentlichen Nahverkehr, auch den Transrapid, weil dadurch der KFZ-Verkehr auf den Strassen entlastet werden kann.

Sonstiges

Bei Betrachtung des konsumnahen Handwerks bewahrheitet sich die schon vor vielen Jahren geäußerte Befürchtung, dass nämlich die Einzelhandelsagglomeration am Flughafen, insbesondere auch das MOC, vor allem Kaufkraft aus dem Umland bindet und die Fluggäste hier wenig von Bedeutung sind.

Es war die Hoffnung, dass mit der massiven Kaufkraftsteigerung in dem Raum mehr Einkommen am Handwerk hängen bleibt. Die jetzigen Beobachtungen sind zwiespältig und lassen nicht darauf schließen, dass hier ein Boom ausgebrochen sei.

Die Betriebe fürchten, dass die Kommunen an kleinflächig parzellierten Gewerbeausweisungen nicht mehr interessiert sind, sondern eher großflächige Flächen und Ansiedlungen anstreben. Das Anliegen der Handwerkskammer ist, dass allgemein auch kleinteilige Parzellierungen in Gewerbegebieten möglich sind und die Baudichten nicht nur auf Großbetriebe ausgerichtet sind, sondern in Teilen so festgelegt werden, dass die Flächen für das Handwerk bezahlbar sind. Die einzelnen Handwerker haben unterschiedliche Bedarfe: das Zulieferhandwerk braucht eine Halle ohne Kundenorientierung, aber ein Kfz-Betrieb braucht wieder mehr Kundenorientierung und das Nahrungsmittelhandwerk braucht gar kein Gewerbegebiet.

Bei Ausweisungen solle auch die Problematik der Gemengelage beachtet werden, weil die Gerichte zunehmend mehr zugunsten der Anwohner entscheiden, und dass werde dann ein Problem für die Betriebe.

Resümee

Die Handwerkskammer hat sich seinerzeit für den Bau des neuen Flughafen ausgesprochen. Es ist gelungen, in Teilbereichen am Bau beteiligt zu werden. Das weitere Wachstum des Flughafens ist durchaus positiv, an ihr sollen aber möglichst alle teilhaben können.

Das Wachstum dieser Region kann nur dann nachhaltig sein, wenn hier die Mischung aus kleinen, mittleren und großen Betrieben erhalten bleibt und sie gleichermaßen Vorteile haben. Das ist nur möglich, wenn die Betriebe sich zu vernünftigen Bedingungen mit Arbeitskräften versorgen können und genügende Flächenpotentiale zur Verfügung stehen.

GESPRÄCHSLEITFADEN FÜR DIE GEMEINDEGESPRÄCHE

VERÄNDERUNGEN DURCH DEN FLUGHAFEN - PROBLEME UND CHANCEN

Der Bau des Flughafens und seine Inbetriebnahme 1992 hat in der Region eine Entwicklungsdynamik ausgelöst, die für die Gemeinden mehr oder weniger starke Veränderungen mit sich gebracht hat . Einige sind aus gemeindlicher Sicht positiv, andere negativ, wieder andere eher neutral. Wir möchten im Gespräch in der Gemeinde / Stadt verschiedene Themenbereiche ansprechen und Sie bitten, dazu ihre **Einschätzung** aus Sicht der Gemeinde / Stadt zu geben.

Wir bitten Sie, in Ihren Antworten zu berücksichtigen:

- zum einen: welche Veränderungen / Entwicklungen haben stattgefunden (**Rückblick**)
- und zum anderen: welche Veränderungen / Entwicklungen erwarten Sie, wenn sich, wie prognostiziert, die Fluggastzahlen in den nächsten 15 Jahren mehr als verdoppeln und das Frachtaufkommen sich mehr als verdreifacht (**Ausblick**)

1. Hat der Flughafen Auswirkungen auf die **Bevölkerungsentwicklung und -struktur** gehabt und wenn ja, welche?

Stichworte, z.B.:
- Zuzüge / Fortzüge
- Haushaltsgrößen und -struktur
- Altersstruktur
- Einkommensstruktur
- Soziale Integration

1a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

2. Hat sich der Flughafen auf die **Wohnsiedlungsentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

Stichworte, z.B.
- Umfang von Flächenausweisungen
- Wohnungsstruktur (Eigenheim/Miete)
- Wohnungsgrößen
- Dichte (höhere Geschossigkeit, mehr Wohneinheiten je Gebäude)
- Einschränkungen durch Fluglärm

2a. Hat eine Innenentwicklung/Nachverdichtung stattgefunden und wenn ja, in welchem Umfang?

2b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

3. Sind durch den Flughafen und eine durch ihn ausgelöste Siedlungsentwicklung besondere **Infrastrukturanforderungen** (außer Verkehr) auf die Gemeinde / Stadt zugekommen und wenn ja, welche?

Stichworte, z.B.:
- Kindergärten, Kindertagesstätten, Schulen,
- Sportanlagen etc.
- Versorgung

3a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

4. Hat sich der Flughafen auf die **Gewerbeentwicklung** ausgewirkt und wenn ja, in welcher Form?

Stichworte, z.B.:
- Umfang von Flächenausweisungen
- Zahl der Arbeitsplätze
- Branchenstruktur
- Betriebsgrößenstruktur
- Umstrukturierungen auf vorhandenen Gewerbeflächen
- Einschränkungen durch Fluglärm

4a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

5. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Bodenmarkt** gehabt und wenn ja, welche?

Stichworte, z.B.:
- Preisentwicklung von Boden und Mieten
- Räumliche Unterschiede innerhalb des Gemeindegebietes
- Ungleichgewicht von Wohn- und Gewerbeentwicklung
- Einheimischenbaugebiete
- Grundstücksgrößen

5a. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

6. Hat sich durch den Flughafen das **Steueraufkommen** verändert und wenn ja, in welcher Form?

Stichworte, z.B.:
- Einkommensteuer
- Gewerbesteuer
- Verschiebung der Anteile von Einkommen-/Gewerbesteuer

6a. Hat sich der finanzielle Spielraum der Gemeinde verändert?

6b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

7. Hat der Flughafen Auswirkungen auf den **Verkehr** gehabt und wenn ja, welche?

Stichworte, z.B.:
- Verkehrsmengen
- Verkehrsströme (neue Belastungspunkte)
- LKW-Verkehr
- ÖPNV-Anbindung
- Auswirkungen durch die veränderte ÖPNV-Anbindung

7a. Hat die verkehrliche Entwicklung Auswirkungen auf die gemeindliche Entwicklung gehabt?

Stichworte, z.B.:
- Siedlungsentwicklung innerhalb des Gemeindegebiets

7b. Welche Entwicklung erwarten Sie für die Zukunft?

Zum Abschluss des Gesprächs wurden die BürgermeisterInnen um ein kurzes Resumée im Sinne einer zusammenfassenden Beurteilung gebeten. Dazu sollten die beiden folgenden Sätze vervollständigt werden:

1. Der Flughafen München war für die Gemeinde / Stadt xy ...

2. Das prognostizierte Wachstum des Flughafens erfüllt mich aus Sicht der Gemeinde / Stadt xy mit ...

Außerdem sollten die aus ihrer Sicht größten Handlungsbedarfe aufgezeigt werden; dazu folgende Frage:
In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht der größte **Handlungsbedarf**, wenn es um die Bewältigung der prognostizierten Entwicklung am Flughafen geht?