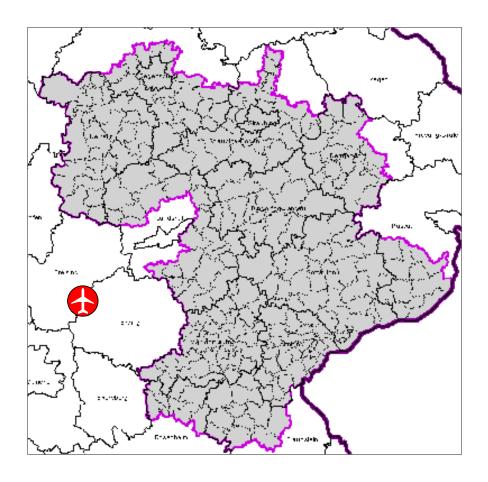
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie



Kurzfassung

Entwicklungskonzept für das weitere Umland des Flughafens München



Dezember 2006









INFORMATION

AUFTRAGGEBER

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

AUFTRAGNEHMER UND KOORDINATOR DER ARBEITSGEMEINSCHAFT

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

ARBEITSGEMEINSCHAFT/ FACHGUTACHTER

Fachbereich Raumordnung und Siedlung

planungsgruppe-trias Maximilianstr. 43, 86150 Augsburg info@planungsgruppe-trias.de Tel +49 (0)821 / 34 90 80-7 Fax +49 (0)821 / 34 90 80-8

Fachbereich Landschaft und Erholung

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

Fachbereich Wirtschaft

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

Fachbereich Verkehr

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

Fax +49 (0)89 / 211 878-29

Fax +49 (0)89 / 289 22-877

INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabe und Methodik	7
1.1	Aufgabenstellung	7
1.2	Vorgehensweise	
1.3	Beteiligungsverfahren	
2	Bestandsanalyse	
2 .1	Raumordnung und Siedlung	
2.1 2.2		
	Landschaft und Erholung	
2.3	Wirtschaft	_
2.4	Verkehr	
3	Leitlinien	23
3.1	Entwicklungszielrichtungen und Entwicklungsräume	23
3.2	Entwicklungspotenziale	24
3.3	Strategische Entwicklungsaspekte	26
4	Entwicklungskonzept und Handlungsvorschläge	
4.1	Handlungsfelder	
4.2	Maßnahmen mit Schwerpunkt Koordination und Organisation	
4.3	Maßnahmen mit Schwerpunkt Infrastruktur	
4.4	Maßnahmen mit Schwerpunkt Marketing	
4.5	Umsetzungshinweise	
Abbi	ldungsverzeichnis	
Abbildu	ng 1:Untersuchungsraum	7
	ng 2Arbeitsschritte der Untersuchung	
Abbildu	ng 3Teilraumabgrenzung	9
	ng 4Beiträge der natürlichen und räumlichen Bewegungen 1997 – 2003	11
Abbildu	ng 5Überblick über die erhobenen Flächenwerte für Wohnen (rot) und Gewerbe (blau) in den 11 Entwicklungsräumen	10
Δhhildu	ng 6:Schutzgebietskulisse – Bewertung	
	ng 7:Rahmenbedingungen für landschaftsbezogene Erholung – Bestand	
	ng 8:Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Untersuchungsraum	
	ng 9:Entwicklung und Anteile ausgewählter Branchen im Untersuchungsraum	
	ng 10:Der Flughafen München als Standortfaktor	
Abbildu	ng 11:Erreichbarkeit des Flughafens München im Straßennetz	21
Abbildu	ng 12:Erreichbarkeit des Flughafens im Schienennetz	22
Abbildu	ng 13:Flughafenbezogene Entwicklungspotenziale der Entwicklungsräume	25
Abbildu	ng 14:Maßnahmen für das erweiterte Umland des Flughafens München	30
Abbildu	ng 15:Räumliche Zuordnung der Maßnahmen mit Schwerpunkt Koordination und	24
۸ hbild	Organisationng 16:Räumliche Zuordnung der Maßnahmen mit Schwerpunkt Infrastruktur	
	ng 16:Raumliche Zuordnung der Maßnahmen mit Schwerpunkt infrastruktur ng 17:Räumliche Zuordnung der Maßnahmen mit Schwerpunkt Marketing	
∆hhildıı	ud 17. – Kalimiiche Molduliud del Makuaumen mit Zeumetuliukt marketing	₹ ×

1 Aufgabe und Methodik

1.1 Aufgabenstellung

Um das Entwicklungspotenzial des Flughafens München stärker für das weitere Umland zu nutzen, wurde ein Konzept erarbeitet, das ökonomisch attraktive Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklungen, deren verkehrsmäßige Erschließung, sowie deren ökologisch verträgliche Einbettung aufzeigt. Das Ziel ist, die bestehenden Entwicklungsimpulse des Flughafens für das weitere östliche Umland zu nutzen.

Das Untersuchungsgebiet, das in folgender Abbildung dargestellt ist, umfasst zwei kreisfreie Städte und 248 Gemeinden aus 12 Landkreisen.

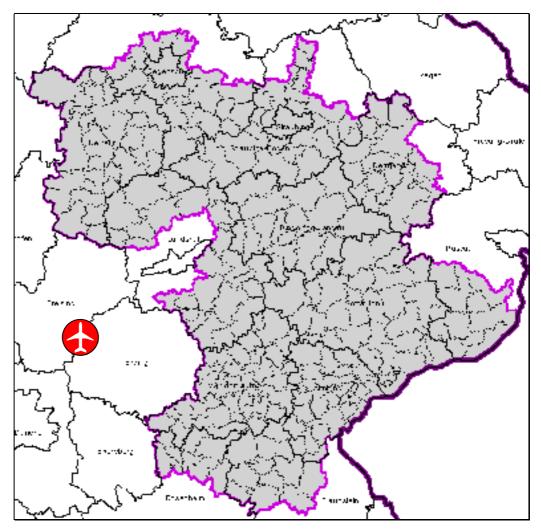


Abbildung 1: Untersuchungsraum

Seite 8 Vorgehensweise

1.2 Vorgehensweise

Im Rahmen der Studie wurden vier Fachbereiche untersucht:

- Raumordnung und Siedlung
- Wirtschaft
- Landschaft und Erholung
- Verkehr

Neben einzelfachlichen Analysen war ein wesentlicher Aspekt der Studie die fachübergreifende Integration der Einzelergebnisse.

Die Untersuchung gliederte sich in drei aufeinander aufbauende Arbeitsschritte (siehe Abbildung 2):

- Spezifische Bestandsanalyse in allen Fachbereichen
- · Ableitung raum- und fachspezifischer Leitlinien
- Konzeption eines Entwicklungskonzeptes und Erarbeitung von Handlungsvorschlägen

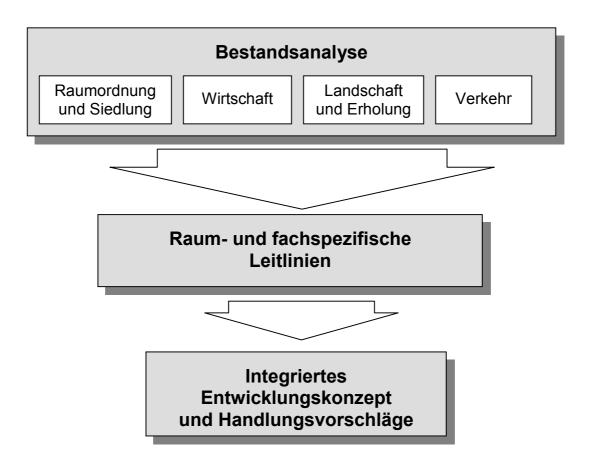


Abbildung 2 Arbeitsschritte der Untersuchung

1.3 Beteiligungsverfahren

Im Zuge des Gutachtenprozesses wurden die verschiedenen regionalen Akteure insbesondere über Regionalforen eingebunden. Für dieses Beteilungsverfahren wurden – aufbauend auf entsprechenden Analysen und Abstimmungen – drei Teilräume abgegrenzt (siehe Abbildung 3).

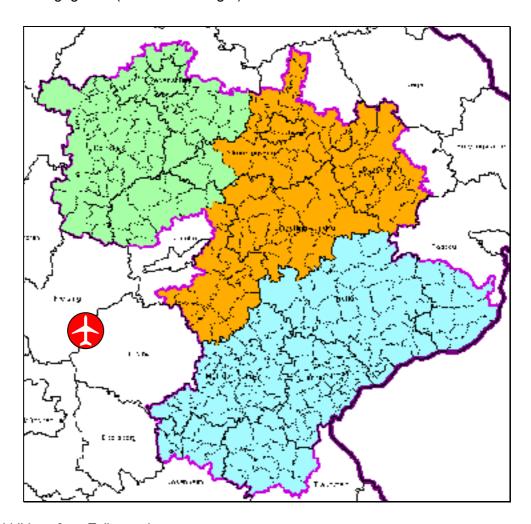


Abbildung 3 Teilraumabgrenzung

Als Arbeitsbegriffe werden diese Teilräume bezeichnet als

- Teilraum Nord (grün)
- · Teilraum Mitte (orange) und
- Teilraum Süd (blau)

Diese Teilräume waren Grundlage vergleichender Analysen und Ausgangspunkt für die Diskussion mit den regionalen Akteuren. Die drei Regionalforen für die einzelnen Teilräume fanden im Mai 2006 statt.

Bestandsanalyse Seite 11

2 Bestandsanalyse

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden alle Aspekte der verschiedenen Fachbereiche systematisch und umfangreich aufbereitet. Diese Analysen können in vollem Umfang der Langfassung des Endberichtes entnommen werden. Im Folgenden werden einige besonders relevante Aspekte der einzelfachlichen Bestandsanalyse selektiv dargestellt.

2.1 Raumordnung und Siedlung

Gemäß verschiedener Prognosen (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Raumordnungsprognose 2020, Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: 10. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung) wird davon ausgegangen, dass bis 2020 in allen Landkreisen des Untersuchungsraumes der natürliche Saldo durch Sterbeüberschüsse charakterisiert ist und der prognostizierte Bevölkerungsgewinn von den Wanderungsgewinnen abhängt. Die Darstellung der Bevölkerungsdynamik und ihrer Ursachen 1997 – 2003 ermöglicht die Identifizierung von die Entwicklung bestimmenden Tendenzen.

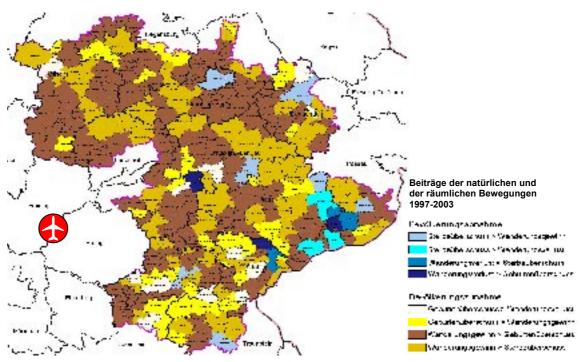


Abbildung 4 Beiträge der natürlichen und räumlichen Bewegungen 1997 – 2003

Insgesamt wird für weite Teile des untersuchten weiteren Flughafenumlandes mit einer Bevölkerungszunahme gerechnet. Zusätzliche, durch den Flughafen München verursachte, Bevölkerungsgewinne würden zu einer zusätzlichen Stärkung des Raumes führen.

Zur Zeit haben ca. 800 Mitarbeiter der Flughafen München GmbH ihren Wohnsitz innerhalb des Untersuchungsgebietes (Studie der Flughafen München GmbH, Stand 2003). Die Wohnsitze liegen überwiegend in den Landkreisen Landshut und Mühldorf a. Inn. Weitere Wohnstandorte sind im mittleren und östlichen Untersuchungsraum – vor allem in den Landkreisen Dingolfing-Landau und Rottal-Inn – zu finden. Auffällig ist die geringe Anzahl der Wohnstandorte in den Landkreisen Kelheim und Regensburg.

Ein wesentlicher Aspekt der Raum- und Siedlungsentwicklung ist das Selbstverständnis der regionalen Akteure, insbesondere der Kommunen, deren Ziele und Erwartungen sich vor allem in der Bauleitplanung manifestieren.

Auf Basis von qualitativen Erhebungen zu Flächenreserven mit flughafenaffiner Relevanz erfolgte durch den Fachbereich Raumordnung und Siedlung eine Erhebung der in der Bauleitplanung der Städte und Gemeinden abgesicherten und geplanten siedlungsstrukturellen Entwicklungsmöglichkeiten. Hierzu wurden in erster Linie die noch unbebauten Flächenreserven (Leerbauflächen) in genehmigten oder in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen ermittelt. Darüber hinaus wurden Informationen über Planungsabsichten der Gemeinden, die im Zuge von FNP-Änderungen vorgesehen sind, gesammelt.

Grundsätzlich sind Erwartungshaltung und Aufnahmemöglichkeit zusätzlicher Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Flughafen München im Untersuchungsraum räumlich zu differenzieren. Prinzipiell kann eine Zweiteilung des Raumes vorgenommen werden. Während die Landkreise Regensburg, Kelheim, Straubing-Bogen und Deggendorf sowie die Städte Regensburg und Straubing bereits konkrete, ortsbezogene Planungsvorstellungen hinsichtlich einer möglichen Flughafenentwicklung aufweisen, stellt sich die Situation in den anderen Landkreisen weit unkonkreter dar. Die Landkreise Rottal-Inn und Passau stehen einer möglichen Aufnahme von Entwicklungspotenzialen positiv gegenüber. Beide Landkreise führen ein hohes Potenzial von Flächen zur Aufnahme einer gewerblichen Entwicklung an. Die Landkreise Rosenheim, Traunstein, Mühldorf a. Inn und Altötting sehen die Aufnahme einer möglichen Flughafenentwicklung in engem Zusammenhang mit der Notwendigkeit die verkehrliche Infrastruktur zu verbessern. Hier wird dringender Handlungsbedarf angemeldet.

Nachfolgendes Diagramm stellt einen Überblick über die erhobenen Flächenwerte für Wohnen (rot) und Gewerbe (blau). Um eine differenziertere Betrachtung zu ermöglichen ist der Untersuchungsraum in elf Entwicklungsräume unterteilt. Diese werden im nachfolgenden Kapitel 3 – Leitlinien genauer erläutert (vgl. Abbildung 13). Die einzelnen Flächenwerte und die der Darstellung zugrunde liegenden gemeindlichen Flächenwerte sind der Langfassung zu entnehmen.

Bestandsanalyse Seite 13

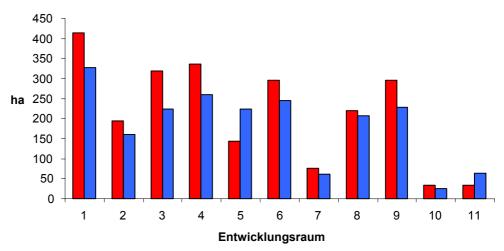


Abbildung 5 Überblick über die erhobenen Flächenwerte für Wohnen (rot) und Gewerbe (blau) in den elf Entwicklungsräumen

Alle elf Entwicklungsräume weisen eine Angebotsplanung auf, die flughafenorientiert in Wert gesetzt werden kann. Ein Bedarf an weiteren Flächenausweisungen ist im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zunächst nicht angezeigt.

Die durchgeführte qualitative und quantitative Ermittlung und Auswertung der Leerbauflächen ist eine wichtige Grundlage für Empfehlungen hinsichtlich der möglichen Verortung von wohnbaulichem und gewerblichem Siedlungswachstum in Zusammenhang mit einer flughafenaffinen Entwicklung.

2.2 Landschaft und Erholung

Handlungspotenzial von Natur und Landschaft

Fasst man die Aussagen der raumstrukturellen Vorgaben, die Auswertung der Schutzgebietskulisse sowie die Aussagen der im Rahmen der Untersuchung vorgenommenen Fragebogenaktion zusammen, können im Untersuchungsgebiet zwei Schwerpunkte mit hohem naturschutzfachlichen Potenzial ausgemacht werden:

- Wälder, Auen, Steilwände und Trockenrasen im Norden des Untersuchungsraums:
 - Hochflächen der südlichen und mittleren Frankenalb, des Falkensteiner Vorwalds sowie des Vorderen Bayerischen Waldes
 - Altmühltal und Weltenburger Enge
 - Donauraum, insbesondere oberhalb Weltenburg und zwischen Kelheim und Regensburg
 - Großflächige Wälder im Donau-Isar-Hügelland und im Isar-Inn-Hügelland als Verbindungsglieder im regionalen Biotopverbund
- Wälder, Hangleiten, Auen und Feuchtgebiete in den Flusstälern und Mündungsbereichen:
 - Donauauen
 - Große Laaber
 - Isar
 - Vils und Rott
 - Inn, besonders im Bereich des Inn-Chiemsee-Hügellandes in Zusammenhang mit den zahlreichen Moorgebieten

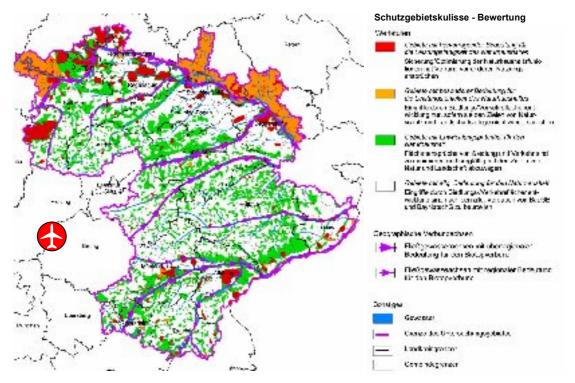


Abbildung 6: Schutzgebietskulisse – Bewertung

Bestandsanalyse Seite 15

Potenziale für landschaftsbezogene Erholung

Aus der Analyse wird ersichtlich, dass besonders in den Schwerpunktgebieten mit hohem naturschutzfachlichem Potenzial auch das größte Potenzial für die landschaftsbezogene Erholung liegt. Hier zeigt sich, dass Vielfalt und Eigenart der Landschaft vielfach durch einen hohen Natürlichkeitsgrad bedingt wird. Dies deckt sich mit den Zielen des LEP, die Naturschönheiten und die Ästhetik der Landschaft als wichtigstes Potenzial für den bayerischen Tourismus zu sichern und weiter zu entwickeln.

Besonderes hohes Potenzial für landschaftsbezogene Erholung weisen demnach folgende Gebiete auf:

- Naturpark Altmühltal
- Naturpark Bayerischer Wald
- Flusstäler von Donau, Isar, Inn sowie Abens, Große Laaber, Vils, Rott und Alz
- Gebiete im Süden des Untersuchungsgebietes (Nördliche Region Südostoberbayern)

Zwar bedingt die räumliche Ausdehnung dieser landschaftlichen Potenziale auch ein gewisses Konfliktpotenzial zwischen den konkurrierenden Flächenansprüchen der einzelnen Interessensgruppen. Zu beachten ist aber, dass gerade die landschaftsbezogene Erholung eine ökologisch nachhaltige Nutzung der Naturgüter zum Ziel hat.

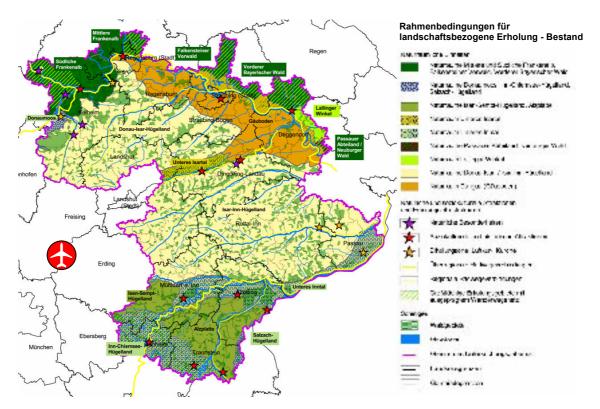


Abbildung 7: Rahmenbedingungen für landschaftsbezogene Erholung – Bestand

Seite 16 Wirtschaft

2.3 Wirtschaft

Die Bestandsaufnahme im Fachbereich Wirtschaft umfasst eine detaillierte Längsschnittanalyse der Wirtschaftsstruktur des Untersuchungsgebietes. Darüber hinaus werden die Reichweite und der Umfang regionalökonomischer Ausstrahlungseffekte des Flughafens München dargestellt.

Beschäftigtenentwicklung

Die nachfolgende Abbildung 8 verdeutlicht die langfristige Beschäftigtenentwicklung im Zeitraum von 1981 bis 2003, wobei zwischen den drei Teilräumen differenziert wird. In den 80er Jahren kann für den gesamten Untersuchungsraum eine dynamische Entwicklung mit hohen Wachstums- und Expansionsraten konstatiert werden. Die betrachteten Teilräume sind etwa gleich stark gewachsen.

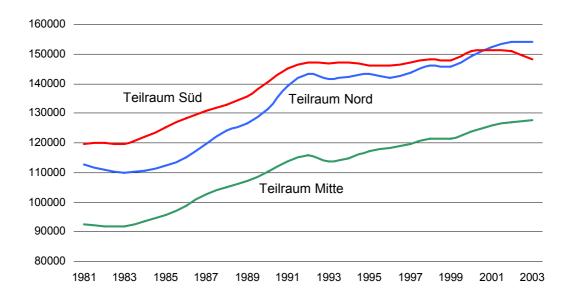


Abbildung 8: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Untersuchungsraum

Erst ab Beginn der 90er Jahre zeigen sich Unterschiede hinsichtlich der Beschäftigtenentwicklung. Zunächst ist für die drei Teilräume ein Rückgang der Wachstumsdynamik festzustellen, welcher für den südlichen Teilraum jedoch deutlich stärker ausfällt. Der Teilraum Nord und der Teilraum Mitte haben sich nach einer kurzen Stagnationsphase wieder deutlich positiv entwickelt, während im südlichen Teilraum sogar ein Rückgang von Arbeitsplätzen zu verzeichnen ist. Die Gründe hierfür sind in den Standortbedingungen und der wirtschaftsstrukturellen Ausstattung der Räume zu suchen. Während im nördlichen und mittleren Teilraum der Strukturwandel zu einer technologieintensiveren Branchenzusammensetzung mit höherem Dienstleistungsanteil vollzogen werden konnte, ist im südlichen Teilraum die wirtschaftliche Leistungserstellung vor allem auf das produzierende Gewerbe zurückzuführen. Dieses leidet jedoch seit vielen Jahren an der mangelhaften Verkehrsinfrastruktur und

Bestandsanalyse Seite 17

kann aus diesem Grund seine volle Wettbewerbsfähigkeit nicht entfalten. Wachstumsstarke Branchen sind im südlichen Teilraum bisher nur schwach vertreten.

Die Auswirkungen der Flughafenverlagerung (1992) auf den Arbeitsmarkt des Untersuchungsgebietes kann anhand der dargestellten Beschäftigtenzahlen nicht herausgelesen werden. Ein möglicher Grund hierfür ist starke räumliche Konzentration flughafenspezifischer Ausstrahlungseffekte auf das engere Umland. Insbesondere die Landkreise Erding und Freising haben in den ersten Jahren nach der Verlagerung einen Großteil der Belebungseffekte absorbiert.

Wirtschaftsstruktur und Branchenentwicklung

Die nachfolgende Abbildung 9 ordnet ausgewählte Wirtschaftszweige im Untersuchungsraum hinsichtlich ihrer Beschäftigtenanteile und ihrer Wachstumsdynamik. Der zugrunde liegende Betrachtungszeitraum für die Einstufung erstreckt sich von 1999 bis 2003. Dabei werden Wachstumsbranchen und Stagnationsbranchen unterschieden und entsprechend ihrer Beschäftigtenanteile der jeweiligen Kategorie zugeteilt.

Die Branchen Fahrzeugbau sowie unternehmensbezogene Dienstleistungen können als wichtigste Träger des Beschäftigtenwachstums identifiziert werden. Zu den letzteren zählen beispielsweise das große Spektrum an Unternehmensberatungen sowie die Bereiche Forschung und Entwicklung. Auch das Gesundheitswesen kann deutlich überdurchschnittliche Wachstumsraten vorweisen. Die Branchen Maschinenbau sowie Verkehr, Logistik und Telekommunikation haben sich ebenfalls besonders positiv entwickelt. Bei den Bereichen Verkehr und Logistik handelt es sich um besonders flughafenaffine Wirtschaftszweige, die durchaus noch Wachstumspotenzial besitzen und langfristig zusätzliche Arbeitsplätze im weiteren Flughafenumland generieren können. Die genannten Branchen konzentrieren sich überwiegend im nördlichen und mittleren Teilraum. Vor allem der Fahrzeugbau ist hier der wichtigste Träger der regionalen Wirtschaft.

Als problematisch muss man die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen im Baugewerbe bezeichnen. Hier ist ein besonders starker Rückgang in einer Branche zu konstatieren, welche 8% aller Beschäftigten im Untersuchungsraum umfasst. Von einem weiteren Rückgang ist derzeit auszugehen. Auch die Ernährungs- und Genussmittelindustrie sowie die Bereiche Metallerzeugung und -bearbeitung sind durch einen beträchtlichen Arbeitsplatzabbau gekennzeichnet. Die Anteile an der Gesamtbeschäftigung liegen hier jedoch deutlich geringer als im Baugewerbe. Somit fällt auch der absolute Verlust an Arbeitsplätzen in diesen beiden Branchen entsprechend niedriger aus.

In den Bereichen Chemie- und Chemotechnik werden derzeit zwar keine Arbeitsplätze abgebaut, die Beschäftigtenzahlen stagnieren jedoch seit mehreren Jahren auf hohem Niveau. Bemerkenswert ist die ausgeprägte räumliche Konzentration dieser Branche auf den südlichen Teilraum. Hieraus leitet sich die Sonderstellung für die regionale Wirtschaft ab. Der Flughafen spielt für den Internationalisierungsprozess der ansässigen Unternehmen eine wichtige Rolle, ist aufgrund der gegebeSeite 18 Wirtschaft

nen Verkehrsinfrastruktur jedoch schlecht zu erreichen und kann seine positiven Belebungseffekte an diesen Standorten nur in abgeschwächter Form entfalten.

		Branchenanteil an der Gesamtbeschäftigung niedrig hoch		
Branchenentwicklung	dynamisch	Wachstumsbranchen mit geringem Beschäftigtenanteil Verkehr, Logistik, Telekommunikation Maschinenbau Erziehung und Unterricht Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren Tourismus und Gastgewerbe	Wachstumsbranchen mit hohem Beschäftigtenanteil Unternehmensorientierte Dienstleistungen Fahrzeugbau Gesundheitswesen	
Branchen	stagnierend / schrumpfend	Stagnationsbranchen mit geringem Beschäftigtenanteil Ernährungs- und Genussmittel Banken und Versicherungen Metallerzeugung Papier-, Verlags- und Druckgewerbe	Stagnationsbranchen mit hohem Beschäftigtenanteil Groß- und Einzelhandel Baugewerbe Herstellung von EDV-Geräten, Elektrotechnik Öffentliche Verwaltung Chemie- und Chemotechnik	

Abbildung 9: Entwicklung und Anteile ausgewählter Branchen im Untersuchungsraum

Der Flughafen München als Standortfaktor

Die Wirkung als Standortfaktor leitet sich aus der Bedeutung für Unternehmen ab, die im Rahmen ihrer Geschäftsaktivitäten auf den Flughafen angewiesen sind (vgl. Abbildung 10). Günstige Reise-, Liefer- und Exportmöglichkeiten spielen innerhalb des globalisierten Wettbewerbs eine immer größere Rolle. Betriebe profitieren von möglichen Zeit- und Kosteneinsparungen bei Geschäftsreisen oder dem Frachtversand und können den Flughafen auch für Besprechungen und Konferenzen in Anspruch nehmen.

Bestandsanalyse Seite 19

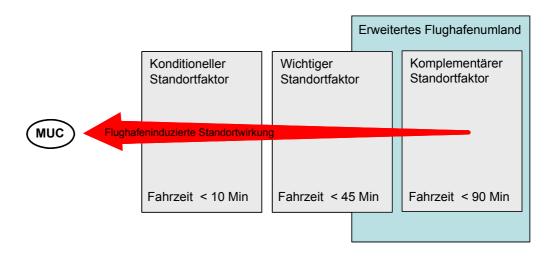


Abbildung 10: Der Flughafen München als Standortfaktor

Der Flughafen übernimmt für das Umland eine Gateway-Funktion und stellt eine wichtige Voraussetzung für den Internationalisierungsprozess der ansässigen Unternehmen dar:

- Die Wirkung des Flughafens als Standortfaktor ist räumlich eingeschränkt und entfaltet sich bis zu einer Fahrzeit von 90 Minuten (wichtige bis komplementäre Wirkung). Bei größeren Entfernungen hat der Flughafen kaum mehr Auswirkungen auf die regionale Wettbewerbsfähigkeit und wird somit als Standortfaktor substituierbar.
- Unternehmen, deren operationaler Betrieb im Wesentlichen von einem schnellen Zugriff auf internationale Transportnetze abhängt, sind auf einen Standort in unmittelbarer Nachbarschaft des Flughafens angewiesen.
- Unternehmen, deren Wertschöpfung nur in kleineren Umfängen vom Flughafen abhängt, besitzen hinsichtlich ihrer Standortwahl eine größere Flexibilität. Für diese Unternehmen kommt das weitere Umland als Standortalternative in Frage.
- Der Flughafen erfährt durch die Unternehmen im weiteren Umland eine intensive Nutzung für Geschäftsreisen und den Frachtversand. Aufgrund zum Teil langer Fahrzeiten zum Flughafen entstehen für die Unternehmen beträchtliche Kostenund Zeitaufwendungen.
- International orientierte Branchenagglomerationen im weiteren Umland sind langfristig auf eine schnellere Erreichbarkeit angewiesen um im globalen Wettbewerb zu bestehen. Hiervon hängt auch die positive Entwicklung der einzelnen Wirtschaftsräume ab.

Ein Teil der Ausstrahlungseffekte wird durch das nähere Umland aufgenommen. Es offeriert nach wie vor genügend Ressourcen für die Absorption flughafenspezifischer Wirkungseffekte. Aufgrund einer günstigen Kombination von Standortfaktoren bietet das weitere Umland jedoch Potenziale, um sich gegenüber dem näheren Umland erfolgreich zu positionieren.

Seite 20 Wirtschaft

Der Flughafen München als Wirtschaftsfaktor

Direkte und indirekte Beschäftigungseffekte sind der Rolle des Flughafens als Wirtschaftsfaktor zuzuschreiben. Zu den direkten Beschäftigungseffekten zählen die auf dem Flughafenareal geschaffenen Arbeitsplätze. Unter indirekten Beschäftigungseffekten versteht man diejenigen Arbeitsplätze, welche außerhalb des Flughafengeländes angesiedelt, jedoch auf diesen zurückzuführen sind. Indirekte Beschäftigungseffekte werden demnach durch die Betreibergesellschaft und die ansässigen Carrier induziert, indem Leistungen von Unternehmen nachgefragt werden, die nicht am Flughafen ihren Standort haben. Direkte und indirekte Beschäftigungseffekte erhöhen die Wertschöpfung im Umland und in weiter entfernt liegenden Wirtschaftsräumen.

Direkte Beschäftigungseffekte des Münchener Flughafens machen sich vor allem in den Landkreisen Erding und Freising sowie in der Landeshauptstadt München am stärksten bemerkbar. Mehr als 800 Mitarbeiter der Flughafen München GmbH haben ihren Wohnsitz jedoch innerhalb des Untersuchungsgebietes. Diese liegen überwiegend in den Landkreisen Landshut und Mühldorf a. Inn. Weitere Wohnstandorte sind in den Landkreisen Dingolfing-Landau und Rottal-Inn zu finden. Auffällig ist die relativ geringe Anzahl der Wohnstandorte in den Landkreisen Kelheim und Regensburg. Aufgrund von teilweise langen Fahrzeiten und ungünstiger Erreichbarkeit kommen derzeit nur wenige Kommunen im weiteren Umland als attraktive Wohnstandorte für Flughafenbeschäftigte in Frage.

Das räumliche Muster der indirekten Beschäftigungseffekte ist ebenfalls durch eine Konzentration auf die unmittelbare Flughafenregion gekennzeichnet. Die Aufwendungen der Flughafen München GmbH für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Leistungen erreichten im Jahr 2004 eine Summe von knapp 191 Mio. Euro. Insgesamt waren 2180 Unternehmen mit der Leistungserbringung für die Betreibergesellschaft beauftragt. Lediglich 72 dieser Unternehmen haben ihren Standort im Untersuchungsraum. Vor allem die Baubranche sowie Betriebe aus dem Bereich der unternehmensnahen Dienstleistungen konnten durch die flughafeninduzierten Aufträge profitieren.

Die räumliche Verteilung der Standorte der beauftragten Unternehmen zeigt, dass ein Großteil der generierten Arbeitsplätze im näheren Umland verbleibt und bisher nur ein relativ kleiner Anteil der flughafengenerierten Wertschöpfung auf den Untersuchungsraum entfällt. Aufgrund der hier gegebenen Branchenstruktur und positiven Standortgegebenheiten besteht jedoch das Potenzial durch eine gezielte Kommunikation und Vernetzung zwischen den Unternehmen am Flughafen und den Betrieben im Untersuchungsraum, die Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte im weiteren Umland auszudehnen und nachhaltige Wachstumsimpulse in Gang zu setzen.

Bestandsanalyse Seite 21

2.4 Verkehr

Ein wesentlicher Aspekt der verkehrlichen Analyse ist die Erreichbarkeit des Flughafens. Dazu wurden sowohl für das Straßen- als auch für das Schienennetz systematische Auswertungen der Reisezeiten vorgenommen.

Straßennetz

In der folgenden Darstellung (Abbildung 11) sind die Erreichbarkeiten des Flughafens für das weitere Flughafenumland im Straßennetz abgebildet.

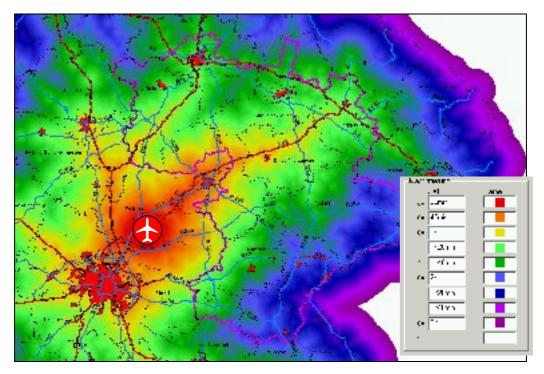


Abbildung 11: Erreichbarkeit des Flughafens München im Straßennetz

Die westliche Grenze des Untersuchungsraumes liegt außerhalb des Einzugsbereiches des Flughafens München von etwa 30 min Fahrzeit (mit dem Pkw). Regensburg und Deggendorf liegen im Entfernungsbereich von etwa einer Stunde Fahrzeit. Die Städte und Gemeinden, die an der A 92 gelegen sind, haben dabei den deutlichsten Vorteil. Aus den Landkreisen Regensburg und Kelheim lässt sich der Flughafen über die Autobahnen A 93 / A 9 / A 92 erreichen. Diese Route führt jedoch relativ umwegig zum Ziel. Des Weiteren treten insbesondere morgens regelmäßig Verkehrsüberlastungen im Abschnitt AD Holledau – AK Neufahrn auf. Die von der Entfernung her kürzesten Verbindungen über die Bundesstraßen B 15 und B 301 sind dagegen aufgrund der vielen Ortsdurchfahrten langsamer. Bei Stau auf der A 9 kann alternativ auch ab der AS Siegenburg (A 93) die B 299 bis zur A 92 (AS Altdorf) benutzt werden. Die B 299 weist weniger Ortsdurchfahrten als die B 301 auf.

Verkehrlich weniger gut an den Flughafen angebunden ist der östliche und südöstliche Untersuchungsraum, insbesondere die Landkreise Altötting, Traunstein, der südliche Landkreis Rottal-Inn, sowie der Raum Pocking im westlichen Landkreis Passau. Hier zeigt sich deutlich die verbesserungsfähige Flughafenverbindung über

Seite 22 Verkehr

die Bundesstraßen B 12, B 388, B 299 bzw. B 304. Insbesondere die Anbindung des Chemie-Dreiecks lässt dabei zu wünschen übrig.

Schienenverkehr

In Abbildung 12 sind die Erreichbarkeiten des Flughafens für das weitere Flughafenumland im Schienennetz dargestellt.

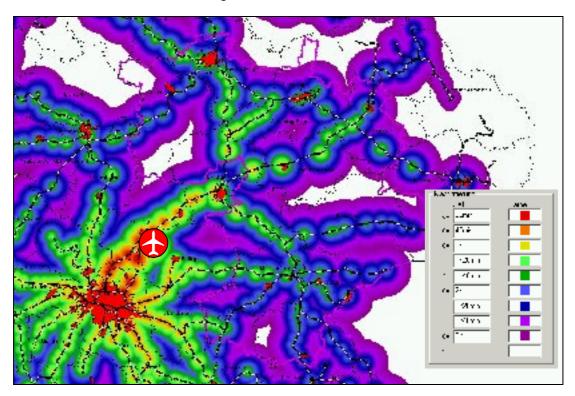


Abbildung 12: Erreichbarkeit des Flughafens im Schienennetz

Die Erreichbarkeit des Flughafens München im Schienennetz ist im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr in vielen Relationen gegenwärtig nicht konkurrenzfähig. Dies wird bei Betrachtung der beiden Abbildungen (Abbildung 11 und Abbildung 12) sehr deutlich.

Die Reisezeit von Deggendorf zum Flughafen beträgt zwei Stunden, d.h. doppelt so lange als mit dem Pkw. Die Reisezeit von Straubing aus beträgt ebenfalls etwa zwei Stunden, von Regensburg aus etwa 2 ½ Stunden.

Im südlichen Teil des Untersuchungsraumes stellt sich die Situation folgendermaßen dar: Die Reisezeit zum Flughafen beträgt von Mühldorf a. Inn aus bereits etwa 1½ - 1 ¾ Stunden. Fluggäste aus dem südöstlichen Untersuchungsraum (Landkreise Altötting, Rottal-Inn, Traunstein, westlich Landkreis Passau) müssen somit sehr lange Anfahrtszeiten auf sich nehmen, um zum Flughafen zu gelangen.

Leitlinien Seite 23

3 Leitlinien

3.1 Entwicklungszielrichtungen und Entwicklungsräume

Aus der Betrachtung des Gesamtraumes und den Ergebnissen der Bestandsanalyse wurden drei grundsätzlich mögliche Entwicklungszielrichtungen zur Wertschöpfung der flughafenbezogenen Potenziale abgeleitet:

- Nutzung von Agglomerationsvorteilen: Siedlungsstrukturelle bzw. gewerbliche Schwerpunkte weisen Größenvorteile auf, die die Wachstumsimpulse des Flughafens aufnehmen und verstärken können.
- Orientierung an Erschließungssystemen: Flughafenbezogene Wachstumsimpulse können durch bestehende oder geplante Infrastruktur in einzelnen Korridoren besser erschlossen werden.
- Entwicklung traditioneller Qualitätsmerkmale: Bestehende kulturelle, soziale, natürliche und ökonomische Strukturen können durch den Flughafen noch stärker entwickelt und genutzt werden.

Aus der Analyse der Entwicklungsvoraussetzungen und Entwicklungspotenziale ergibt sich, dass diese übergeordneten Entwicklungszielrichtungen in unterschiedlichem Maße und in unterschiedlichen Ausprägungen für einzelne Gebiete des Untersuchungsraumes von Bedeutung sind.

Auf der Grundlage einer fachübergreifenden merkmalsbezogenen Detailbetrachtung erfolgte deshalb eine Untergliederung des Untersuchungsraumes in insgesamt elf Entwicklungsräume. Aus Sicht der Fachbereiche sind folgende Kriterien für die Raumabgrenzung bestimmend:

- Siedlung: Siedlungsstrukturelle Charakteristik sowie Flächenpotenziale Wohnen und Gewerbe
- Landschaft und Erholung: Erholungseignung / Versorgung mit Naherholungsbereichen, Restriktionen
- Wirtschaft: Branchenstruktur, funktionsräumliche Verflechtungsmuster
- Verkehr: Generelle Lagegunst im Verkehrsnetz, Erreichbarkeit des Flughafens München im Straßen- und Schienennetz.

Die übergeordneten Entwicklungszielrichtungen sind in den einzelnen Entwicklungsräumen hinsichtlich ihrer Handlungsorientierung unterschiedlich zu gewichten. Für die verschiedenen Entwicklungsräume wurden die Entwicklungspotenziale allgemein und flughafenbezogen aufgezeigt.

3.2 Entwicklungspotenziale

Aus den Analysen ergaben sich bestimmte Entwicklungsvoraussetzungen und Entwicklungspotenziale, die zunächst übergreifend und dann für die einzelnen Entwicklungsräume im Hinblick auf die Formulierung von Leitlinien dargestellt wurden:

- Im gesamten Untersuchungsraum ist ein umfangreiches Flächenpotenzial für die Funktionen Wohnen und Gewerbe vorhanden. In allen Entwicklungsräumen liegt eine bauleitplanerisch abgesicherte Angebotsplanung vor, die flughafenorientiert genutzt werden kann. Ein Bedarf an weiteren Flächenausweisungen ist im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zunächst nicht angezeigt. Dies gilt umso mehr, als auch im näheren Umland des Flughafens ein umfangreiches Flächenangebot besteht.
- Aus wirtschaftlicher Perspektive sind diejenigen Standortbedingungen zu nutzen, die im Vergleich zum näheren Umland einen Vorteil konstituieren und eine flughafenspezifische Entwicklung erlauben. Allgemein handelt es sich hierbei um günstigere Mieten und Grundstückspreise, eine ausreichende Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal bei relativ niedrigen Lohnkosten, international orientierte Branchenagglomerationen, wie sie im näheren Umland nicht vorzufinden sind, sowie die räumliche Nähe zum Wachstumsraum Osteuropa. Darüber hinaus gilt es die Vernetzung zwischen den Unternehmen am Flughafen und im weiteren Umland zu fördern. Hierdurch können sich neue Geschäftsverbindungen entwickeln und flughafenspezifische Wertschöpfungseffekte in das weitere Umland gelenkt werden.
- Die bestehende und geplante Verkehrsinfrastruktur bietet Ausstrahlungsmöglichkeiten für flughafenbezogene Entwicklungsimpulse entlang verschiedener Achsen. Dazu zählen insbesondere die Korridore Landshut Regensburg, Landshut Dingolfing Deggendorf, Mühldorf a. Inn Altötting Pocking sowie der Donaukorridor Regensburg Straubing Deggendorf. Die Erschließungswirkung dieser Achsen basiert sowohl auf der Straßen- als auch auf der Schieneninfrastruktur. Wichtige Entwicklungsansätze ergeben sich aus einer Überlagerung von Agglomerationsvorteilen und guten Erschließungssystemen. Insbesondere können durch direkte Schienenanbindungen an den Flughafen Zentren höherer Stufen trotz der größeren Distanzen des entfernteren Umlands gut an den Flughafen angebunden werden.
- Die Landschaft bietet in einigen Gebieten Entwicklungspotenziale als weicher Standortfaktor für Wohnen und Gewerbe sowie als Grundlage für Erholung und Tourismus; in anderen Räumen mit hohen Potenzialen und hoher naturschutzfachlicher Wertigkeit bestehen aber auch naturräumliche Restriktionen. In den naturschutzfachlich und landschaftsästhetisch besonders bedeutsamen Bereichen hat die Sicherung und Optimierung der Naturhaushaltsfunktion und der landschaftsästhetischen Qualität Vorrang vor anderen Nutzungsansprüchen. Diese Bereiche sind allerdings nicht auf bestimmte Entwicklungsräume konzentriert sondern finden sich räumlich differenziert in allen Gebieten. Deren Schutz erfordert deshalb eine jeweils lokale Beachtung; eine grundsätzliche Entwick-

Leitlinien Seite 25

lungsbarriere für einen Entwicklungsraum stellen die naturräumlichen Restriktionen nicht dar.

Die einzelnen Entwicklungsräume weisen in Abhängigkeit der naturräumlichen, kulturellen, infrastrukturellen und wirtschaftlichen Ausstattung unterschiedliche Qualitäten auf und damit auch unterschiedliche Standortfaktoren und funktionsräumliche Eignungsgrade im Hinblick auf eine flughafenbezogene Entwicklung. In nachfolgender Abbildung sind die maßgebenden Potenziale der einzelnen Entwicklungsräume im Überblick dargestellt.

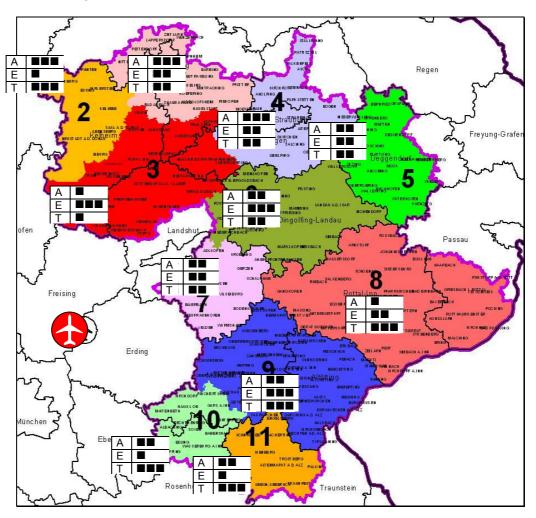


Abbildung 13: Flughafenbezogene Entwicklungspotenziale der Entwicklungsräume

Legende zu Abbildung 13:

Entwicklungszielrichtung zur Wertschöpfung der flughafenbezogenen Potenziale			
Α	A Nutzung der Agglomerationsvorteile		
Е	E Orientierung an Erschließungssystemen		
Т	Entwicklung traditioneller Qualitätsmerkmale		

Gewichtung der übergeordneten Entwicklungszielrichtungen			
	hoch		
	mittel		
	niedrig		

3.3 Strategische Entwicklungsaspekte

Für die Ausgestaltung der strategischen Leitlinien sind folgende Aspekte von besonderer Bedeutung:

Der Teilraum Nord zeichnet sich im besonderen Maße durch vorhandene Agglomerationsvorteile aus. Diese resultieren aus der kritischen Masse an Unternehmen und unterstützenden Institutionen, vor allem im Raum Regensburg, deren Einbindung in internationale Netzwerke durch den Flughafen weiter gestärkt werden kann. Für die Verbesserung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit ist die globale Ausrichtung der vorhandenen Branchen sowie die Förderung technologieintensiver Unternehmen weiter voranzutreiben.

Eine direkte umsteigefreie Schienenanbindung an den Flughafen ist in diesem Zusammenhang von strategischer Bedeutung und verbessert die langfristigen Entwicklungsperspektiven des nördlichen und nordöstlichen Raumes deutlich.

Mit seinen weiteren Potenzialen als Imageraum für qualitätsvolles Wohnen und Arbeiten und der Vernetzung von touristischen, kulturellen und urbanen Angeboten weist insbesondere der nördliche Raum eine multifunktionale Ausstattung auf, die es weiter zu pflegen und auszubauen gilt.

Im Korridor Mainburg – Rottenburg a. d. Laaber – Schierling bieten sich gute Standortbedingungen für flächenextensive Produktionsfunktionen wie Logistik und Lagerhaltung an. Diese können als Bindeglied zwischen dem Flughafen sowie vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsaktivitäten regional ansässiger Unternehmen fungieren.

• Der **Teilraum Mitte** ermöglicht vor allem die Orientierung an gegebenen Erschließungssystemen und vorhandenen Wirtschaftsstrukturen, um flughafenspezifische Entwicklungsimpulse aufzunehmen und zu fördern.

Darüber hinaus besteht ein umfangreiches Angebot an bebaubaren Wohnbauflächen, welches den unterschiedlichsten Ansprüchen genügt. Von großer Bedeutung für die Inwertsetzung dieses Flächenangebotes ist, dass einzelne Städte und Gemeinden innerhalb einer Entfernungsdistanz von einer Stunde Fahrzeit (IV) zum Flughafen liegen.

In den Entwicklungsräumen Dingolfing-Landau und Vilsbiburg bestehen vor allem lokalisierte Fertigkeiten in den Bereichen Maschinen- und Fahrzeugbau. Durch die gleichzeitige Verfügbarkeit von günstigen Gewerbeflächen, bei einer relativ schnellen Erreichbarkeit des Flughafens innerhalb von 60 Minuten, ergibt sich eine Kombination von Standortfaktoren und Branchenkompetenzen, welche sich durch eine hohe Attraktivität für einheimische aber auch internationale Investoren auszeichnet.

Der Entwicklungsraum Deggendorf bietet aufgrund der hohen verkehrlichen Lagegunst gute Voraussetzungen für die Entwicklung eines leistungsfähigen Umschlag- und Handelszentrums, welches eine Schnittstellenfunktion zwischen dem Flughafen München und den osteuropäischen Nachbarländern übernimmt.

Leitlinien Seite 27

Im Entwicklungsraum Straubing kann die regionale Wettbewerbsfähigkeit durch die nachhaltige Etablierung eines international orientierten Technologie-, Vertriebs-, und Logistikstandortes mit Hilfe der komplementären Belebungswirkung des Flughafens zusätzlich gefördert werden. Dabei gilt es die Erschließung durch die verschiedenen Verkehrsträger auf Straße, Schiene und Wasser und ihre Kombinationsmöglichkeiten zu nutzen.

• Grundsätzlich bietet sich der Teilraum Süd mit seinen landschaftlichen Merkmalen für Wohnumfeld und Naherholung als Raum für qualitätsvolles Wohnen und Arbeiten an. Entlang der Verkehrsachsen zum Flughafen und insbesondere in den schienenaffinen Zentren ergeben sich auch für zukünftige Flughafenbeschäftigte attraktive Lebensräume. Ebenso gilt es die stärkere Einbindung der etablierten Wirtschaftsbereiche Chemie und Chemotechnik sowie der Nahrungsund Genussmittelindustrie in nationale und internationale Netzwerke zu fördern. Eine bessere Erreichbarkeit des Flughafens auf der Straße und auf der Schiene spielt in diesem Zusammenhang eine tragende Rolle.

U. a. im Landkreis Rottal-Inn bieten sich Potenziale, um den Flughafen als Auftraggeber für Handwerksbetriebe im Speziellen und das produzierende Gewerbe im Allgemeinen effizienter in Wert zu setzen. Entscheidend ist eine gezielte Bündelung von Angebot und Nachfrage zwischen den hier ansässigen regionalen Akteuren und den Betrieben am Flughafen. Ergänzend dazu bietet dieser Entwicklungsraum auch Potenziale aus den Qualitäten der Naturlandschaft und deren Vernetzung mit gesundheitlichen und kulturellen Angeboten.

Ebenso ergeben sich in den anderen südlichen Entwicklungsräumen touristische Potenziale in unterschiedlichen Ausprägungen. Die Entwicklungsräume Wasserburg und Mühldorf a. Inn / Altötting ermöglichen die Verbindung von landschaftlichen mit kulturellen und urbanen Qualitäten. Der Entwicklungsraum Traunreut / Trostberg kann den Imageraum Chiemgau mit der Nähe zum Salzburger Raum und zum Alpenraum verknüpfen.

4 Entwicklungskonzept und Handlungsvorschläge

4.1 Handlungsfelder

Aus den drei übergeordneten Leitlinien wurden primäre Handlungsfelder für die Aufnahme einer flughafeninduzierten Entwicklung abgeleitet. Wesentliche Aspekte waren dabei:

- Agglomerationsvorteile können vor allem dann generiert bzw. wirkungsvoll genutzt werden, wenn sie in eine Gesamtstrategie der räumlichen Entwicklung eingebunden sind. Dies bedarf in erster Linie einer Ordnung und Koordinierung der einzelnen Strukturen und Entwicklungsprozesse.
- Die räumliche Erschließung des weiteren Umlandes des Flughafens setzt den Ausbau bzw. die Nutzung einer entsprechenden verkehrlichen Infrastruktur voraus.
- Traditionelle Qualitätsmerkmale müssen in erster Linie öffentlichkeitswirksam kommuniziert werden, was durch eine allgemeine Profil- bzw. Imagestärkung und durch spezielle Marketingmaßnahmen erfolgen kann.

Damit ergeben sich für die drei übergeordneten Leitlinien auch drei primäre Handlungsfelder:

- Ordnung und Koordination
- Infrastrukturausbau und -nutzung
- Profil- / Imagestärkung, Marketing

Diese Handlungsfelder waren der Ausgangspunkt für die Erarbeitung einzelner Maßnahmen, die überfachlich konzipiert wurden. Die verschiedenen Handlungsvorschläge können nach Ihrem Schwerpunkt den einzelnen Handlungsfeldern zugeordnet werden. Diese sind in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Die Maßnahmen werden entsprechend ihren Schwerpunkten in den folgenden Unterkapiteln diskutiert.

Seite 30 Handlungsfelder

Leitlinie	Handlungsfeld	Maßnahmen (Handlungsvorschläge)
Nutzung der	Ordnung und Koordination	Internetplattform "Weiteres Umland"
Agglomerations- vorteile		Gewerbliche Netzwerke
		Weiterentwicklung bestehender Wertschöpfungsbereiche – Nord und Mitte
		Weiterentwicklung bestehender Wertschöpfungsbereiche – Süd
		Integriertes Siedlungsstrukturkonzept "vom Zwischenraum zum regional bedeutsamen Entwicklungsraum im Bereich der B 15 neu"
		Strategische Siedlungsraumentwicklung im Bereich der A 94
Orientierung an	Infrastruktur- ausbau und -nutzung	Flughafenpendler Achse Regensburg
Erschließungs- systemen		Flughafenpendler Achse Dingolfing / Deggendorf
		Flughafenpendler Achse Mühldorf a. Inn / Altötting
		Ausbaumaßnahmen entlang Bundesstraßen
Entwicklung traditioneller Qualitäts-	Profil- / Image- stärkung, Marketing	Strategisch abgestimmte Siedlungsraumentwick- lung im Einzugsbereich des Flughafens – "Aerovivant"
merkmale		Logistikachse A 92: Flughafen MUC – Deggendorf / Plattling
		Technologie-, Vertriebs- und Logistikzentrum Straubing
		Danubia Pur
		Sport- und Wellness Region Rottal
		Papstregion

Abbildung 14: Maßnahmen für das erweiterte Umland des Flughafens München

4.2 Maßnahmen mit Schwerpunkt Koordination und Organisation

In der folgenden Abbildung ist die räumliche Zuordnung der nachfolgend beschriebenen Einzelmaßnahmen dargestellt.

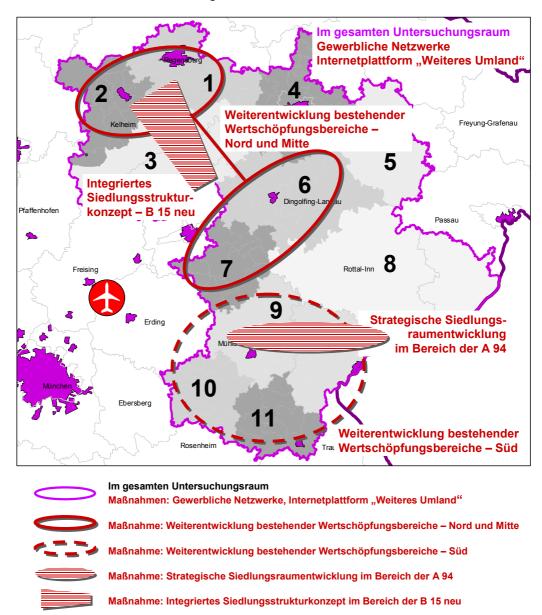


Abbildung 15: Räumliche Zuordnung der Maßnahmen mit Schwerpunkt Koordination und Organisation

Internetplattform "Weiteres Umland" und Gewerbliche Netzwerke

Aus wirtschaftlicher Perspektive ist eine stärkere Vernetzung der Unternehmen am Flughafen und im weiteren Umland erforderlich. Durch gezielte koordinierende Maßnahmen kann diese mittelfristig herbeigeführt werden. Ziel ist die Verlagerung von flughafeninduzierten Wertschöpfungseffekten auf das weitere Umland. In langer Sicht besteht somit die Möglichkeit, im Untersuchungsraum Arbeitsplätze zu erhalten bzw. neue zu generieren.

Ein beträchtlicher Anteil der Firmen im Untersuchungsgebiet bieten nach eigener Einschätzung Produkte und Leistungen an, welche für die Instandhaltung, den Betrieb und den Ausbau des Flughafens von Bedeutung sein könnten, pflegen aber keine Geschäftsbeziehung zu Unternehmen am Flughafen. Hierzu gehören v. a. das Baugewerbe, die Ernährungs- und Genussmittelindustrie sowie unternehmensbezogene Dienstleistungsbetriebe (z. B. Wartungs- und Serviceunternehmen). Unternehmen im weiteren Flughafenumland sind insbesondere dadurch konkurrenzfähig, dass sie – im Vergleich zu solchen im näheren Flughafenumland oder jenen in München – im ländlichen Raum günstigere Festkosten haben und somit auch bei höheren Anfahrtsaufwendungen wettbewerbsfähig sind.

Diesen Vorteil gilt es hinsichtlich einer flughafenorientierten Wirtschaftsentwicklung stärker in Wert zu setzen. Eine Internetplattform bietet in diesem Zusammenhang eine zielführende Grundlage. Durch leistungsfähige Such- und Matchingfunktionen nach Branchen und Orten besteht die Möglichkeit, Angebot und Nachfrage auf einfache Art und Weise zusammenzuführen und somit die wirtschaftlichen Effekte des Flughafens im weiteren Umland zu steigern. Als ergänzende Maßnahme dient ein regelmäßiges Treffen am Flughafen zum Aufbau von persönlichen Kontakten und Geschäftsbeziehungen zwischen den interessierten Unternehmen.

Weiterentwicklung bestehender Wertschöpfungsbereiche – Nord und Mitte

Die Maßnahme dient einer Verbesserung der Standortwirkung des Flughafens in den Entwicklungsräumen Regensburg, Kelheim, Dingolfing-Landau und Vilsbiburg.

Besondere Eignungsmerkmale für eine flughafenspezifische Inwertsetzung weisen die Landkreise Landshut und Dingolfing-Landau auf. Die räumliche Nähe zum Flughafen, die gegebene Branchenstruktur, die vorhandene Verkehrsanbindung und ausreichende Gewerbeflächen bieten gute Ansatzpunkte für eine intensivere funktionale Verknüpfung. Insbesondere Unternehmen aus den Bereichen *Fahrzeugbau* und *Logistik* finden geeignete Standortbedingungen vor.

Die Stadt Regensburg und ihre Umlandgemeinden bieten für technologieorientierte Unternehmen mit internationaler Orientierung hervorragende Standortbedingungen. Insbesondere Branchen aus dem Bereich der Informationstechnologie gilt es stärker zu entwickeln, um eine Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur herbeizuführen. Die Erreichbarkeit des Flughafens innerhalb von ca. 70 Min. und die Zugehörigkeit zur *Greater Munich Area* stellen hierfür günstige Voraussetzungen dar.

Um die vorhandenen Potenziale flughafenspezifisch zu fördern, ist für die einzelnen Entwicklungsräumen eine weitere Ertüchtigung der verkehrlichen Anbindung notwendig. Dies betrifft sowohl die Straße als auch die Schiene (vgl. Maßnahmen mit Schwerpunkt Infrastruktur). Aufgrund einer schnelleren Erreichbarkeit des weiteren Umlandes können sich flughafeninduzierte Belebungseffekte besser entfalten. Über eine gezielte Nutzung der Kommunikationsinfrastruktur für Konferenzen und Meetings durch die Unternehmen im weiteren Flughafenumland können funktionale Verflechtungen deutlich ausgebaut werden. Unternehmen sind über die vorhandenen Möglichkeiten in diesem Bereich entsprechend zu informieren. Auch in diesen Ent-

wicklungsräumen ist die flughafenorientierte Inwertsetzung durch entsprechende Vermarktungsmaßnahmen zusätzlich zu unterstützen.

Weiterentwicklung bestehender Wertschöpfungsbereiche – Süd

Die Maßnahme dient einer Verbesserung der Standortwirkung des Flughafens im Teilraum Süd. Branchenagglomerationen in den Bereichen Chemie und Chemotechnik, Ernährungs- und Genussmittel oder auch Maschinenbau weisen eine intensive Nutzung des Flughafens für Geschäftsreisen auf. Der Flughafen München kann durch seine komplementäre Standortwirkung einen wichtigen Beitrag für die Entfaltung der Branchenkonzentrationen und deren internationalen Vernetzung erbringen. Aufgrund der ungünstigen Erreichbarkeit einzelner Unternehmensstandorte fallen zum Teil jedoch hohe Zeit- und Kostenaufwendungen an. Für die Unternehmen ist eine zeittaktgenaue Planung von Warentransporten und Geschäftsreisen aufgrund der schlechten Anbindung häufig nicht möglich.

Für die flughafenspezifische Weiterentwicklung gilt es zunächst, die verkehrliche Infrastruktur weiter zu verbessern (vgl. Maßnahmen mit Schwerpunkt Infrastruktur). Hierunter fällt neben der Fertigstellung der A94 auch der Bau eines kombinierten Güterverkehrszentrums im Chemiedreieck, um die Verkehrsströme der Zulieferer besser steuern zu können. Des Weiteren gilt es, durch Vermarktungsmaßnahmen das regionale Image weiter zu stärken. Auch sollte das unternehmerische Anforderungsprofil, welches sich aufgrund häufiger Geschäftsreisen ergibt, noch stärker berücksichtigt werden. Neben einer Verbesserung der Parkplatzsituation am Flughafen ist in diesem Zusammenhang das Angebot internationaler Direktverbindungen zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Integriertes Siedlungsstrukturkonzept "vom Zwischenraum zum regional bedeutsamen Entwicklungsraum im Bereich der B 15 neu"

In Verbindung mit dem Ausbau der B 15 neu und den Überlegungen zur Förderung von Fahrgemeinschaften im Bereich der Bahnverbindung Flughafen München – Stadt Regensburg bietet sich die Chance, im Bereich zwischen der A 93 und der A 92, einen regional bedeutsamen gewerblichen Entwicklungsstandort herauszubilden. Dieser soll die bestehende Siedlungsstruktur nutzen und in städtebaulich sinnvoller Weise die Nutzungen Gewerbe und P+R zu einem integrierten Standort mit regionaler Identität ergänzen.

Ziel ist es, über einen interkommunal abgestimmten Dialog- und Planungsprozess ein Siedlungsstrukturkonzept für einen überregional bedeutsamen Gewerbestandort im Bereich der Städte und Gemeinden entlang der zukünftigen Trasse der B 15 neu – Hausen, Langquaid, Schierling, Rottenburg a. d. Laaber, Neufahrn i. NB, Mallersdorf-Pfaffenberg und Ergoldsbach – zu erarbeiten.

Durch die Umsetzung der Maßnahme ist es möglich, einen regional bedeutsamen Gewerbestandort auszubauen, die Baulandausweisung auf raumordnerisch sinnvolle Standorte zu lenken und negative Effekte der interkommunalen Standortwettbewerbe zu vermeiden.

Strategische Siedlungsraumentwicklung im Bereich der A 94

Der Bereich entlang der zukünftigen A 94 wird durch den zusätzlich verbesserten Schienenanschluss an den Flughafen München (Walpertskirchner Spange und Erdinger Ringschluss) eine Standortverbesserung erfahren. Bereits heute zeichnet sich in den einzelnen Städten und Gemeinden eine hohe Bereitschaft zur Ausweisung von weiteren Wohn- und Gewerbeflächen ab.

Innerhalb des Bereichs, der die Städte und Gemeinden Obertaufkirchen, Schwindegg, Waldkraiburg, Rattenkirchen, Heldenstein, Ampfing, Mettenheim, Mühldorf a. Inn, Töging a. Inn, Altötting, Winhöring und Neuötting umfasst, liegen derzeit ca. 270 ha unbebaute Wohnbauflächen in den Flächennutzungsplänen vor. Weitere 60 ha Wohnbauflächen sollen zusätzlich bauleitplanerisch abgesichert werden. Die unbebauten Gewerbeflächen in den Flächennutzungsplänen umfassen derzeit ca. 190 ha. Diese sollen um weitere 100 ha Gewerbeflächen, für die es bereits konkrete Ausweisungsabsichten gibt, ergänzt werden. Das geplante Siedlungsflächenwachstum leitet sich dabei nicht immer aus der bislang erfolgten Kommunalentwicklung ab, sondern steht in unmittelbarem Zusammenhang mit einer durch die Straßenplanung ausgelösten Angebotsplanung neuer Siedlungsflächen für Wohnen und Gewerbe.

Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung wird empfohlen, die Maßnahmen zur Siedlungsentwicklung über ein gemeinsames Flächenmanagement stärker zu koordinieren und ein besonderes Profil als Wohnstandortraum für eine breit gefächerte Nutzergruppe herauszubilden.

4.3 Maßnahmen mit Schwerpunkt Infrastruktur

Das System der zentralen Orte und Entwicklungsachsen ist für die Infrastrukturkonzeption sowohl im Hinblick auf die Bedarfsdeckung als auch im Hinblick auf die räumliche Erschließung von grundlegender Bedeutung. Im Rahmen einer flughafenbezogenen Attraktivitätssteigerung des weiteren Umlands gilt es, das Potenzial der auf München und den Flughafen zulaufenden Achsen nachhaltig für siedlungs- und wirtschaftsrelevante Entwicklungen zu nutzen und auszubauen.

Das landesplanerische Leitbild aus zentralen Orten und punktaxialen Erschließungen über Entwicklungsachsen sollte dabei insbesondere durch den Ausbau des Schienennetzes zum Flughafen befördert werden. Gleichzeitig können durch einen hohen Nachfrageanteil im öffentlichen Verkehr die wirtschaftlichen Grundlagen für eine gute und nachhaltige Bedienungsqualität geschaffen werden, sowie negative Effekte zusätzlicher Verkehre im Straßenverkehr minimiert werden. Eine schienenorientierte Erschließung im Zusammenhang mit einer korrespondierenden zentralörtlichen Entwicklung sollte deshalb als Leitbild einer integrierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung für kommunale und landesplanerische Entwicklungen dienen.

Flughafenpendler der Achsen Regensburg, Dingolfing / Deggendorf und Mühldorf a. Inn / Altötting

Eine ökonomisch nachhaltige, hochwertige Schienenanbindung an den Flughafen erfordert ein entsprechend hohes, kontinuierliches Fahrgastaufkommen. Neben den Flugpassagieren sind dabei insbesondere auch die Pendler zum Flughafen eine bedeutsame Zielgruppe, da sie eine große und potenziell ÖV-affine Aufkommensgruppe darstellen. Stellvertretend für alle anderen Nachfragesegmente, die auch durch ein verbessertes Angebot im Schienenverkehr angesprochen werden sollen, wurden deshalb die Flughafenpendler als Schlüsselgruppe identifiziert.

Der Flughafen zeichnet sich auch weiterhin durch einen großen Zuwachs an Beschäftigten aus. Flughafennahe Siedlungsentwicklungen sind jedoch aufgrund der Lärmbelastung für den unmittelbaren Flughafenbereich und in abgestufter Form für die unmittelbare Umgebung nur bedingt attraktiv. Weitere Einschränkungen sind hohe Mieten im unmittelbaren Umland, die starken Belastungen des Straßennetzes durch den motorisierten Individualverkehr und die ausgelasteten Parkierungsanlagen am Flughafen.

Ein bisher nicht ausgeschöpftes Potenzial bieten flughafenbezogene Siedlungsentwicklungen im weiteren Flughafenumland entlang der regionalen Entwicklungsachsen. In Verbindung mit einer Verlagerung des Verkehrs vom und zum Flughafen München von der Straße auf die Schiene werden so attraktive, verkehrlich gut angebundene Wohngebiete geschaffen, ohne das nähere Flughafenumland durch ein erhöhtes Kfz-Aufkommen zu belasten. Die Analyse der potenziell geeigneten und aufkommensstarken Orte und Verkehrsachsen hat gezeigt, dass vom Flughafen ausgehend, drei Korridore wesentlich gestärkt werden können. Dies sind die Achsen

- Richtung Regensburg,
- Richtung Dingolfing / Deggendorf und
- Richtung Mühldorf a. Inn. / Altötting

Grundlegend für eine konkurrenzfähige Verbindung ist ein direkter Anschluss des vorhandenen Schienennetzes an den Flughafen. Hierfür bestehen bereits umfangreiche Ansätze, wie z. B. der Erdinger Ringschluss, die Walpertskirchner Spange, die Neufahrner Gegenkurve, die Marzlinger bzw. Pullinger Spange. Ebenso bedeutsam ist die Ertüchtigung der Schienenstrecke in Richtung höherer Kapazitäten und Geschwindigkeiten.

Die Attraktivität des Verkehrsmittels ist durch einen Fahrplan mit hoher Taktdichte und wenigen Halten zu steigern. Um eine maximale Anzahl an Pendlern aus dem Raum zu erreichen, sollen gut erreichbare zentrale Zusteigepunkte, bzw. Haltestellen definiert werden, die ökonomisch effizient über Expressverbindungen an den Flughafen angeschlossen werden können. Diese müssen durch ihre Lage und Ausstattung die bestmögliche Verbindungsstelle zwischen der Direktverbindung zum Flughafen und der Anreise bis zu diesem Punkt (Pkw, Bus, Rad) bieten. Da trotz hoher Taktdichten Wartezeiten entstehen können, sollten die Aufenthaltsmöglichkeiten für die Pendler attraktiv gestaltet werden – mit Wartemöglichkeit, Versorgungseinrichtungen (Lebensmittel, Presse) sowie Online-Informationen über Fahrzeiten. Das Fahrkonzept sollte durch Öffentlichkeitsarbeit der Verkehrsträger und Arbeitgeber sowie tarifliche Vergünstigungen zusätzlich gefördert werden.

Ausbaumaßnahmen entlang Bundesstraßen

Die Mobilität im Untersuchungsgebiet wird maßgeblich durch den motorisierten Individualverkehr geprägt. Eine zentrale Bedeutung für die Anbindung des Untersuchungsgebietes an den Flughafen München besitzen somit für den IV die zuführenden Autobahnen A 92 und A 93 (über die A 9, A 92), künftig die A 94 sowie die direkt zum Flughafen oder zu den Autobahnachsen führenden Bundesstraßen, die jedoch häufig nicht mehr ihrer Funktion einer schnellen, überregionalen Verbindung nachkommen können.

Die Ertüchtigung der Bundesstraßen ist nicht nur im Kontext einer flughafenbezogenen Inwertsetzung von großer Bedeutung, jedoch in diesem Zusammenhang in Abhängigkeit von der Entfernung des Flughafens durchzuführen.

Wichtige Einzelmaßnahmen zur Verkürzung der Reisezeiten zum Flughafen für Flughafenpendler sowie wirtschaftliche Belange sind somit die Erhöhung der Leistungsfähigkeit, wie durch die Verbreiterung und Begradigung von Straßenquerschnitten, die Schaffung von Überholpassagen (z. B. mit drei Fahrstreifen zur Ermöglichung risikominimierter Überholvorgänge), die Vermeidung / Verbot von Fahrzeugen mit niedrigen Geschwindigkeiten (Traktoren, etc.) sowie die Ertüchtigung

und Anpassung von Knotenpunkten (Lichtsignalanlagen, Abbiegestreifen, planfreie Knotenpunktsgestaltung, Kreisverkehr).

Innerorts ist bei maßgeblichen Verbindungsstraßen auf die Vermeidung von innerörtlichem Straßenrückbau zu achten, bzw. durch die Neuordnung des Straßennetzes hinsichtlich einer Verlegung des Durchgangsverkehrs auf alternative Straßen oder die Vermeidung von Ortsdurchfahrten durch Ortsumgehungen.

In der folgenden Abbildung ist die räumliche Zuordnung der Einzelmaßnahmen dargestellt.

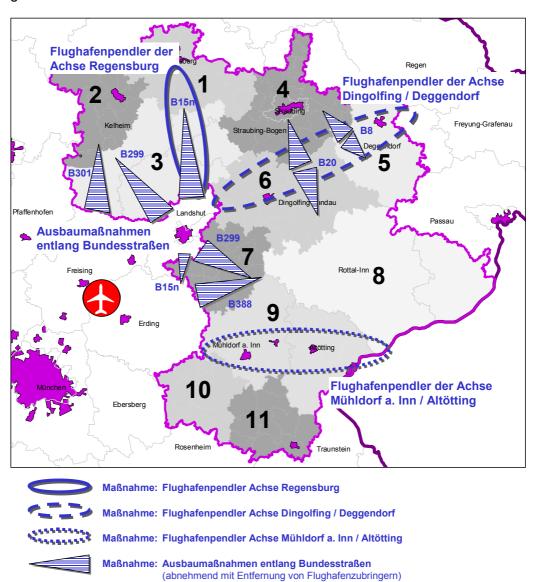


Abbildung 16: Räumliche Zuordnung der Maßnahmen mit Schwerpunkt Infrastruktur

4.4 Maßnahmen mit Schwerpunkt Marketing

In der Abbildung ist die räumliche Zuordnung der nachfolgend detailliert beschriebenen Einzelmaßnahmen dargestellt.

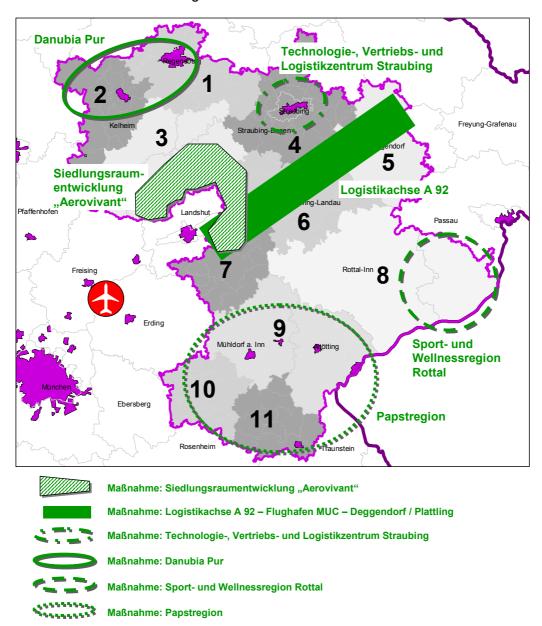


Abbildung 17: Räumliche Zuordnung der Maßnahmen mit Schwerpunkt Marketing

Strategisch abgestimmte Siedlungsraumentwicklung im Einzugsbereich des Flughafens – "Aerovivant"

Das Ziel der strategisch abgestimmten Siedlungsraumentwicklung "Aerovivant" ist die Profilierung eines Lebensraumes als kinder- und familienfreundlicher Wohnstandort. Der Lebensraum Aerovivant liegt innerhalb einer Entfernungsdistanz von einer Stunde Fahrzeit (IV) zum Flughafen und umfasst einzelne Städte und Gemeinden in den Entwicklungsräumen Mainburg / Rottenburg a. d. Laaber / Mallersdorf-Pfaffenberg / Schierling, Dingolfing-Landau und Vilsbiburg. Die Raum-

abgrenzung erfolgt über die vom Fachgebiet Verkehr aufgezeigte Ein-Stunden-Isochrone zum Flughafen München.

Die verkehrliche Lagegunst und die vorhandenen Potenziale (z.B. eine dezentrale Siedlungsstruktur mit einem ausgewogenen Wechsel zwischen zentralen Orten und ländlich strukturierten Gemeinden, eine attraktive und abwechslungsreiche Landschaftsstruktur, eine stabile Bevölkerungsentwicklung in der Vergangenheit, ein relativ hoher Familienanteil in den Städten und Gemeinden, die überwiegende Dominanz der Wohnfunktion in den Städten und Gemeinden) qualifizieren den Siedlungsraum Aerovivant in besonderem Maße als Wohnstandortraum.

Die Maßnahme strategisch abgestimmte Siedlungsraumentwicklung im Einzugsbereich des Flughafens – "Aerovivant" setzt sich aus zwei Entwicklungsbausteinen zusammen:

Die Herausforderungen für eine flughafenbezogene Profilbildung liegen in der Stabilisierung und dem weiteren Ausbau der pointierten Prägung als Familienwohnstandort. Über ein gemeinsames Netzwerk können die sozioökonomischen Rahmenbedingungen für die kinder- und familienfreundliche Qualifizierung weiterhin verbessert und wirtschaftlich ausgestaltet werden. Damit bietet sich zugleich die Chance, eine gesteuerte Vorsorge für eine nachhaltig stabile Entwicklung einzuleiten.

Zudem ist ein abgestimmtes Flächenmanagement, mit dem Ziel der interkommunalen Abstimmung und dem Abschluss von Zielvereinbarungen, durchzuführen.

Für die Vermarktung regionaler Wirtschaftspotenziale ist eine klare Positionierung des weiteren Umlandes gegenüber dem näheren Umland notwendig. Es sind diejenigen Standortbedingungen zu betonen, welche sich vom näheren Umfeld des Flughafens deutlich unterscheiden, aber für Unternehmen wichtige Vorteile konstituieren können. Allgemein handelt es sich hierbei um günstigere Mieten und Grundstückspreise, eine ausreichende Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal bei relativ niedrigen Lohnkosten, international orientierte Branchenagglomerationen, wie sie im näheren Umland nicht vorzufinden sind, sowie die räumliche Nähe zum Wachstumsraum Osteuropa.

Logistikachse A 92: Flughafen MUC – Deggendorf / Plattling

Insbesondere der Raumkorridor entlang der A92, welcher als leistungsfähiger Verkehrweg den Flughafen München und Osteuropa miteinander verbindet, bietet eine Vielzahl von Möglichkeiten für die regionale Vermarktung. Umfangreiche Flächenpotenziale, eine wettbewerbsfähige verkehrliche Anbindung, die gegebene Branchenund Nachfragestruktur sowie eine gute Erreichbarkeit des Flughafens stellen geeignete Bedingungen für die Etablierung einer leistungsfähigen transeuropäischen Logistik-Achse dar.

Am Flughafen selbst werden derzeit weitere Voraussetzungen für ein leistungsfähiges internationales Frachtzentrum geschaffen. Neben dem kürzlich in Betrieb genommenen Fracht-Expresscenter für FedEx, UPS und DHL soll bis Ende 2007 ein

neues Gebäude für Spediteure und Transportunternehmen fertig gestellt werden. Hierdurch ergeben sich neue Kapazitäten, auf die Unternehmen aus dem weiteren Umland zurückgreifen können.

Technologie-, Vertriebs- und Logistikzentrum Straubing

Ziel der Marketing-Maßnahme ist die öffentlichkeitswirksame Herausstellung flughafenbezogener Standortvorteile für die Stadt Straubing und den umliegenden Gemeinden. Hierfür kann auf eine Vielzahl von Entwicklungsansätzen zurückgegriffen werden.

Aufgrund des anwachsenden Warenaustausches mit den osteuropäischen Nachbarländern steigt die Nachfrage bzgl. Transport- und Logistikdienstleistungen in Niederbayern kontinuierlich an. Das Industriegebiet Straubing-Sand bietet hervorragende Standortbedingungen, um den hohen Anforderungen der Unternehmen gerecht zu werden. Ansiedlungen von international agierenden Produktions- und Handelsunternehmen, die leistungsfähige Logistikzentren etabliert haben, belegen die Standortvorteile. Hinzu kommen weitere technologiefördernde Einrichtungen, wie das "Kompetenzzentrum für nachwachsende Rohstoffe" sowie das Innovations- und Gründerzentrum. Der Flughafen München stellt für die global operierenden Unternehmen einen wichtigen "Gateway" zu den internationalen Märkten dar. Durch die vorhandenen Gewerbegebiete und eine leistungsfähige Infrastruktur bieten sich wettbewerbsfähige Bedingungen für Technologie- und Logistikbetriebe mit Flughafenbezug.

Die **Maßnahmenvorschläge des Fachbereichs Landschaft** beziehen sich auf Landschaftsräume, die sich aufgrund ihrer landschaftlichen, kulturellen, gesundheitlichen und / oder urbanen Qualität ganz besonders für eine touristische Vermarktung im Hinblick auf Fluggäste eignen.

Wesentliche Voraussetzung ist die Erhaltung und Entwicklung des attraktiven und erholungswirksamen landschaftlichen Umfeldes.

Weitere wichtige Aufgaben sind:

- 1. Entwicklung einer spezifischen, auf Fluggäste bezogenen Angebotsstruktur (zielgruppenorientierte Produktentwicklung)
- Entwicklung einer auf Fluggäste bezogenen Infrastruktur
- Entwicklung einer auf Fluggäste bezogenen Öffentlichkeitsarbeit / Vermarktungsstruktur

In Abhängigkeit von der bestehenden touristischen Vermarktung ergeben sich unterschiedliche Maßnahmenschwerpunkte.

Danubia Pur

Donau- und Altmühltal bei Regensburg und Kelheim mit der Altstadt von Regensburg als Weltkulturerbe in Verbindung mit zahlreichen landschaftlichen und kulturgeschichtlichen Attraktionen entlang der Donau. Es wird eine organisatorische und konzeptionelle Zusammenarbeit der Tourismusverantwortlichen und touristischen Leistungsträger der Räume Regensburg und Kelheim vorgeschlagen, um die urbane, kulturelle und naturräumliche Angebotsvielfalt der beiden Teilräume als Gesamtpaket zu vermarkten. Speziell auf Fluggäste ausgerichtete Marketingmaßnahmen sind z.B. Werbung und Auftritt im Flughafen, Werbung in Fluglinien sowie die Zusammenarbeit mit flughafenbezogenen Tourismuspartnern (Reiseveranstalter, Miles & More).

Sport- und Wellnessregion Rottal

Bäder Bad Füssing, Bad Griesbach, Bad Birnbach mit ihrem vielfältigen touristischen Angebot im Kur- / Wellnessbereich und weiteren Alleinstellungsmerkmalen, wie Golf-Sport in Bad Griesbach. Die Bäder werden, zusammen mit Bad Gögging und Bad Abbach im Entwicklungsraum Kelheim, unter dem gemeinsamen Dach "Bayerisches Thermenland" (Arbeitskreis Heil- und Thermalbäder in Niederbayern) mit unterschiedlicher Profilausbildung im Detail vermarktet. Maßnahmenschwerpunkt ist die Entwicklung einer speziell auf Fluggäste bezogenen Angebotsstruktur, die Bildung von Kooperationen mit touristischen Leistungsträgern (z.B. Shuttlebusservice vom und zum Flughafen), die Zusammenarbeit mit flughafenbezogenen Tourismuspartnern sowie Werbung und Auftritt im Flughafen und Werbung in Fluglinien.

Papstregion

Unteres Inntal und Inn-Chiemsee-Hügelland mit herausragender landschaftlicher Ausstattung und Heimat von Papst Benedikt XVI. Mit dem deutschen Papst aus Bayern ergeben sich die Chancen, ausgehend vom Papst-Geburtshaus in Marktl und dem Marienwallfahrtsort Altötting auch andere Attraktionen, wie Burghausen, Wasserburg am Inn, Mühldorf am Inn sowie die besonders attraktiven Landschaftsräume Chiemgau und Europareservat Unterer Inn längerfristig zu einem touristischen Gesamtpaket zu verknüpfen und die Region international bekannter zu machen (Profil- und Imagestärkung). Neben der Entwicklung speziell auf Fluggäste bezogener Angebote werden spezielle Marketingmaßnahmen, wie die Werbung im Flughafen und in Fluglinien und die Zusammenarbeit mit flughafenbezogenen Tourismuspartnern vorgeschlagen.

4.5 Umsetzungshinweise

Die erörterten Vorschläge für die Handlungsfelder "Koordination", "Infrastruktur" und "Marketing" stellen eine breite Palette an inhaltlich und strukturell unterschiedlichen Maßnahmen dar. Damit werden die möglichen Handlungsoptionen für die einzelnen Entwicklungsräume mit ihren jeweils spezifischen Voraussetzungen und Potenzialen beschrieben. Für einzelne Handlungsfelder sind räumliche Schwerpunkte erkennbar, die sich insbesondere auch aus der Nähe zum Flughafen bzw. aus den gegenwärtigen bzw. zukünftigen Erschließungsachsen zum Flughafen ergeben.

Bei der Umsetzung ist darauf zu achten, dass die unterschiedlichen Voraussetzungen und Potenziale der einzelnen Teilräumen entsprechend genutzt und ihren Möglichkeiten gemäß ausgebaut werden. Die Unterschiedlichkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen zeigt an, dass es für das große Gebiet dieser Untersuchung kaum eine für alle Räume gleichermaßen geeignete, einheitliche Entwicklungsperspektive geben kann. Vielmehr besteht die Chance in einer Ergänzung und gegenseitigen Stützung. Die naturräumlichen Potenziale, die kulturellen und sozialen Traditionen eines Entwicklungsraumes können in der Nachbarschaft mit wirtschaftlich dynamischen und verkehrlich gut an den Flughafen angekoppelten Räumen eine fruchtbare Symbiose eingehen. Entsprechend sollte bei der Weiterentwicklung eine Arbeitsteilung zwischen den einzelnen Entwicklungsräumen verfolgt werden.

Impressum

Herausgeber: Bayerisches Staatsministerium für

Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Postanschrift: 80525 München Hausadresse: Prinzregentenstr. 28

80538 München

Telefon: 0 89/21 62-2303

0 89/21 62-0

Fax: 0 89/21 62-3326

089/2162-2760

E-Mail: info@stmwivt.bayern.de

poststelle@stmwivt.bayern.de

Internet: http://www.stmwivt.bayern.de

Stand: Dezember 2006

